

中環審・産構審合同会議説明資料

自動車リサイクル制度に係る対応状況 特に、町村の状況について

2009年1月20日

全国町村会・群馬県板倉町

目 次

1	不法投棄の現状	1 ~ 4
2	役割分担のあり方	4 ~ 5
3	将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿	5 ~ 9
	・ 参考事例	10

1 不法投棄の現状

(1) 不法投棄車両の発生状況及び対応の実施状況

不法投棄車両の撤去・処分にかかる条例制定について

不法投棄車両、特に道路や公園等への放置自動車に対する対応策や処理については、各自治体とも頭を痛めているところであるが、現行法上(道路法等)では放置自動車対策の決め手となるものがなく、迅速な処理が難しいのが現状である。

そこで、放置自動車の撤去・処分に関し、独自の条例を制定し、迅速に処理することを図っている自治体もあるが、個人の財産権との関係や適正な処理手続きについて明確な法的担保がないため、現場に不安が生じているのが実態である。

アンケートによる条例制定町村は「説明資料 別紙」p1の通りである。

不法投棄車両の発生状況・処理状況及び発生原因

「自動車リサイクル法」施行によって、不法投棄の発生台数が激減したことは否めない事実である。(2004年9月時点=約22万台、2008年3月時点=2.2万台) 要因として考えられるのは、ユーザーからのリサイクル料金の負担や鉄スクラップ市況の好転等による逆有償取引の払拭などがある。しかし、直近の状況を見ると、鉄スクラップも下落し、逆有償も生じる可能性が大である。こうしたことから、鉄スクラップ価

格等の市場の変動によらない安定的システムの構築が課題である。

具体的には、「説明資料 別紙」p 1 を参照されたい。

不法投棄車両の覚知・把握方法及び原因者の把握方法

不法投棄車両の把握については、住民による通報が大きい。

原因者調査や追及については、警察等関係機関との協力関係によって実施するが、一般的に自動車ナンバーや車台番号の確認が難しく、また、必ずしも十分な協力が得られているとは言えない状況もあり、円滑に進んでいないのが現状である。「説明資料 別紙」p 2 参照。

原状回復における問題点

不法投棄された車両については、原因者が特定できれば対応を求めることができるが、求めたとしても対応しないことが多い。また、原因者が判明しない場合、廃自動車として認定し、自治体が撤去することになる。

問題になるのは、その処理費用である。

処理費用については路上放棄車処理協力会の寄附と自動車リサイクル法による不法投棄対策支援事業がある。

路上放棄車処理協力会の寄附制度については、そもそも代執行によらず処理する場合を想定したものと思うが、問題点

として手続きが煩雑・寄附の範囲が限定的(自動車の移動や保管等に要する経費は対象外)などが上げられる。

また、自動車リサイクル法による「不法投棄対策支援事業」であるが、これは、大量に不法投棄、或いは違法保管を想定したもので、措置命令を発動していることなど出えんの要件が厳しい。

従って、やむを得ず、地方公共団体が移動や保管等に要する経費を負担するケースが多い。原因者不明の放置自動車などの処理費用については、明確な負担システムを作ることが必要であるし、生産者や販売者の責任において放置自動車を引き取り、処分することも検討すべきである。

つまり、「拡大生産者責任」の考え方をいかに十全に体现するかだと考える。

具体的には「説明資料 別紙」p 2~3を参照されたい。

未然防止対策の実施状況

未然防止対策については、監視を強化するとか、広報紙などの情報媒体を使つての啓蒙活動等があるが、その主な実施状況については、「説明資料 別紙」p3の通りである。

(2) 住民への自動車リサイクル制度の周知の状況と同制度に対する苦情の発生及び対応

自動車リサイクル制度に対する周知の状況については「説明資料 別紙」p3～4の通りである。

なお、アンケート結果では自動車リサイクル制度に対する住民の苦情は特に発生しておらず、自治体をはじめとする関係者の取組により、本制度はかなり浸透しているのではないかと考える。

2 役割分担のあり方

自動車リサイクル制度における他の責務者との役割分担

自動車リサイクル制度においては、製造業者、関連事業者、地方公共団体、所有者などの役割分担がある。

その中で町村においては、不法投棄された廃自動車等のうち所有者が確定できない廃自動車の引取業者への引渡し等を行っている。しかし、その場合でも「廃棄物かどうかの判断が難しい」という問題点があるが、行政は、その役割分担に基づき、公共の福祉の観点から廃自動車の処理を実施しているところである。

役割分担については、製造業者、関連事業者、地方公共団体、所有者の他、警察などの協力が必須であり、迅速な連携体制の強化が必要である。

国においては、それぞれの責務者の役割分担をより明確に位置付けるとともに、関係省庁間の連携強化に取り組んでいただきたい。

「説明資料 別紙」p4 を参照。

3 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

自動車リサイクル制度施行による効果や影響

自動車リサイクル制度の施行により不法投棄車両が減少し、同時に循環型社会の形成に向けて大きな効果を上げてきたといえる。しかしながら、現実的に依然として不法投棄は全国各市町村で発生しており、発生要因の除去及び不法投棄対策を行う市町村への支援の充実が必要である。

「説明資料 別紙」p4～5 の通り。

自動車リサイクル促進センターが実施する「不法投棄対策支援事業」について

自動車リサイクル法に基づく特定再資源化預託金については、現行の支援の他、放置自動車発生の未然防止対策に要した費用への助成、行政代執行によらない原状回復への支援などの市町村を対象とした多様な支援制度の創設を図ることへの活用が必要である。

「説明資料 別紙」p5 を参照。

路上放棄車処理協力会が実施する寄附制度について

原状回復における問題点の項で若干述べたが、寄附の対象範囲の拡大がある。車両の移動・保管・開錠等に要する経費についても拡大を図る必要があると考える。

路上放棄車処理協力会が平成 20 年度末をもって、寄附を終了したいとの旨の意向を示されたが、それに対する町村の意見は「説明資料 別紙」p5～6 の通りである。

自動車リサイクル促進センターが実施する「離島対策支援事業」について

離島における不法投棄自動車は相変わらず全体の中で多くを占めている。離島の場合、島内の処理体制が十分でない、処理費用が他の地域に比べて高いこと、海上運送費が必要なことなどが重なって、不法投棄が比較的多いのが現状である。

こうしたことから「離島対策支援事業」についてはより十分な支援体制が必要であると考ええる。

「説明資料 別紙」p6 参照。

自動車リサイクル制度導入が検討された時期には想定されなかった新たな課題の発生

まず一点目として・自動車リサイクル法による支援制度事務手続きの煩雑さがある。是非簡略化していただきたい。

二点目として、不法投棄車の所有者を特定するのは容易ではない。生産者・販売者・業界団体は、車台番号等車台の個体確認が容易に確認できるシステムを構築していただきたい。

「説明資料 別紙」p7を参照。

自動車リサイクル制度の見直しにおいて、町村にとって必要な改善

今後の見直しにおいて必要な改善点は以下のとおり。

イ 「拡大生産者責任」の十分なる体現化

生産者については、環境政策上から製品のライフサイクルにおける影響を最小化するために設計を行う責任を負うこと。また、設計によって排除できなかった製品による環境影響に対して物理的または経済的責任を負うこと。つまり、廃棄物処理のための費用又は物理的な責任の全部または一部を地方自治体及び一般の納税者から生産者に移転すること、などである。生産者は今まで以上の入り口での対策(環境に優しい製品設計など)が問われてくるだろう。

□ *不法投棄車両の発生を防ぐためにも、鉄スクラップ価格等の市場の変動によらない安定的システムの構築*

放置自動車が増加するようになった要因として、廃棄自動車処分費の高騰と鉄のスクラップ価格の低迷などがあると、言われている。

昨年の12月の産構審・中環審合同会議の中で、日本自動車工業会では、「将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿」の中で、制度検討時には想定されなかった新たな課題として、次世代自動車の開発・販売が急速に進む中で、新しい部品の回収とリサイクルの研究に取り組まなければならないと記している。その中でとりわけリサイクルコストがどのようになるのか、リサイクル業者の処分費また、ユーザーの負担とも関連するので研究を進めていただきたいと考える。それが結果的に不法投棄にもつながってくるので、十全な対応をお願いしたい。

ハ *原状回復における問題の除去*

自動車リサイクル制度の施行により、不法投棄される廃自動車は大幅に減少したが、個別町村においては、引き続き不法投棄が発生し、原因者の把握や撤去等、原状回復において様々な問題が生じている。特に原状回復のための費用負担は、極めて厳しい現下の町村財政を圧迫し

ている。

これらの問題を除去し、円滑に原状回復が行われるよう、環境省、経済産業省は原状回復における警察等関係機関による協力体制の構築に強いリーダーシップを発揮するとともに、原状回復において、国や製造業者等の役割を強化することが必要である。

繰り返しになるが、自動車リサイクル法における特定再資源化預託金については、その用途について多様な支援制度の創設（現行事業の拡充・要件の緩和を含む）に活用することが必要であり、路上放棄者処理協力会が実施する寄附制度については、車両の移動・保管・開錠等に要する経費まで対象範囲を拡大した上で、引き続き継続していただくことが必要である。また、それらの支援制度について市町村への周知が大切であると考えます。

この他、今回の自動車リサイクル制度の見直しにあたっては、町村における処理の実態や問題点、意見等を十分踏まえ、検討いただくよう強く要望する。

アンケートによる各町村の意見は「説明資料 別紙」p7の通りである。

参考事例(群馬県・M町)

町道における放置車両の処理について(時系列)

町、引取業者、自動車リサイクル促進センター3者の関係

平成18年 9月 5日	住民より、町道に放棄車両があるとの通報が入る。担当者が現地確認。 警察署へ連絡、警察で現地調査をするとの事。
平成18年 9月 7日	警察から連絡あり、車両の所有者を確認中、調査が進めば警察から本人へ連絡するとの事。警察の警告書を車に貼ってしばらく様子を見る。
平成18年10月13日	警察から連絡あり、調査の結果、所有者は判明したが連絡がとれないとの事。
平成18年10月13日	警告書を車に貼って周知する。 「警告書」 道路法第43条第2号に基づき、道路区域外への撤去を求める。撤去の警告期間を1ヵ月とし、撤去なき場合は町において撤去・処分する旨、警告。
平成19年 1月29日	廃物認定を行う。
平成19年 2月 1日	<ul style="list-style-type: none"> ・放棄車両預託確認、申請書を使用して引取業者への撤去依頼を行う。(町 引取業者) ・放棄車両の撤去を実施 ・自動車リサイクル促進センターへ対象車両の預託確認と預託申請を実施(町 自動車リサイクル促進センター)
平成19年 2月 5日	自動車リサイクル促進センターより「引取可能連絡書」が届く。(リサイクル料金など)
平成19年 2月 6日	<ul style="list-style-type: none"> ・引取業者は資金管理システムで預託確認後、電子マニフェストシステムにて引取報告を自動車リサイクル促進センターへ通知 ・引取業者は町へ「引取証明書」を交付
平成19年 2月	町は自動車リサイクル促進センターへ預託金を払込み。

車両運搬費・リサイクル料は町で全額負担(約2万円)

平成21年1月20日

中環審・産構審合同会議説明資料 別紙

全国町村会

中環審・産構審合同会議でのヒアリングに当たり、本会では各町村の状況を把握するため、16都道県472町村を対象にアンケート調査を行い、13県156町村から回答を得た。回答のあった町村における状況や意見は概ね以下の通りである。

1. 自動車リサイクルに係る対応状況

(1) 不法投棄車両の発生状況及び対策の実施状況

不法投棄車両の撤去・処分に係る条例制定の有無

条例制定有 20町村 / 条例制定無 136町村

不法投棄車両の発生状況・処理状況

平成17年度から平成19年度の間、特殊事情のあった2町を除く154町村のうち、67町村において、1台以上の不法投棄が発生した。

同期間における67町村の不法投棄発生台数の合計は年々減少しているものの、平均して約310台/年、3年間合計で約920台となった。

また、この間、町村が撤去した不法投棄車両は、年度によって増減はあるが、平均して約100台/年、3年間合計で約300台となった一方、原因者による撤去は約220台/年、3年間合計で約660台となった。

(考えられる発生原因)

リサイクル料金の負担から逃れるため。

廃車処理に係る手続き、逆有償化に伴う費用負担から逃れるため。

警察等の取り締まりが緩いため。

盗難車両が不法投棄されたもの。

外国人が帰国時に不法投棄したもの。

山林、通行量の少ない山間の道路、林道等、人目に付かない場所が存在するため不法投棄が発生する。林道や山間地への不法投棄は年々増加、悪質化している。

自己所有地等で物置、倉庫代わり(農業用、漁業用等)に使用し、放置されたもの。

スクラップ業者の空き地占有。

中古車市場としての財産価値が無くなり、車検も切れるため、空き地等に放置されたもの。

埋立地(町有地)にまとまって放置。自動車関係業者によるものと思われる。

海上輸送費が高騰したため。

本人及び業者のモラルが低下したため。

不法投棄車両の覚知・把握方法及び原因者の把握方法

(覚知・把握方法)

不法投棄パトロール。

住民からの通報。

森林組合、建設業者等からの通報。

登山者など観光客からの通報。

警察からの通報。

不法投棄を発見したら町に通報してもらうよう、郵便局、電力会社と協定を締結。

(原因者の把握方法)

残留物(車検証等)やナンバー、車台番号、車庫証明などから搜索。

警察又は運輸局、陸運局等に照会。

- ・個人情報保護法によりの確な情報収集ができないため、警察に通報。
- ・個人情報保護法により、警察では所有者や使用者を教えてもらえないため、陸運局に公文書で照会。
- ・ナンバーがある場合は、陸運局に所有者を照会。無い場合は警察立会いで解錠し、車台番号を確認の上、陸運局に所有者を照会。

保健所からの情報。

土地所有者からの聞き取り。

付近住民からの聞き取り。

原状回復(不法投棄車両の撤去・保管・処分)における問題点

撤去や保管場所への移動、処分等、原状回復に係る様々な費用負担が発生し、自治体財政を圧迫している。

ナンバーや車台番号がない等、原因者の把握が困難である。放置車両が譲渡されたものである場合、車検証の使用者と現実の使用者が異なっていることもある。

原因者の把握ができて連絡が取れない。

原因者が把握できて速やかに撤去されない。撤去するように指導しても、原因者が従わないこともあり、自治体の対応だけでは限界がある。違法駐車や不法投棄として警察から強い指導があれば解決する可能性もあるが、警察の協力を得られない。

保管場所の確保が困難。

撤去に至るまでにかかなりの日数を要する。

- ・所有者の所在確認や連絡に時間を要する。
- ・発見した車両については警察へ「廃棄車両協議書」を提出するが、警察からの回答に時間がかかり、放置車両に認定するまでに時間がかかりすぎる。
- ・撤去の警告期間として1ヶ月以上を要するため、通行の支障になる場合がある。

- ・廃棄物処理法による行政代執行で対応しなければならないなど、事務手続きが煩雑かつ時間がかかる。
- ・原因者が自動車税を滞納している場合、廃車手続きができず、撤去が遅くなる。
- ・不法投棄車両と判断し、撤去するまでの間に、タイヤ（ホイール）をはじめ部品の盗難や放火等により車両が破損することがあり、保管場所への移動が困難になったり、処分の際に売却益を見込むことが難しくなったりする。

廃棄物としての認定が難しい。

- ・不法投棄と違法駐車との判断が難しい場合があり、後々所有権などを踏まえてもめる可能性がある。
- ・廃物認定後は、保管することなく路上から直ちに撤去、処分するが、処分後に所有者と名乗る者が現れトラブルになることがある。
- ・畑等私有地で倉庫として使用されている車両や放置された使用済自動車が不適正処理車であるという判断が難しい。
- ・有価物としておいているのか、不法投棄物であるのか判断に困る。

行政が撤去を行うと、「最終的に行政がやってくれる」という事実ができ上がり、不法投棄を誘発する可能性がある。

最近では、中国経済特需効果による不法投棄車両が少なくなったが、景気後退の進行により、増加に転ずる懸念がある。

未然防止対策の実施状況

不法投棄監視パトロール（監視員・環境保全員・職員・各地区区長等）

クリーン作戦時に啓発。

広報誌、回覧による周知。

防災行政無線による周知。

町のCATVや有線放送での文字放送や告知放送による周知。

看板の設置。

柵、ロープ等でのバリケード、ポールコーンの設置。

防犯カメラの設置。

空き地等の適正な土地管理を徹底。

自動車関係業者から車検時に指導。

引取業者に協力を依頼。

（2）住民への自動車リサイクル制度の周知の状況、同制度に対する苦情の発生及び対応の状況

（周知の状況）

広報誌による周知。

ホームページによる周知。

役場窓口でパンフレットを配布。

住民向けの家庭用ごみ用ガイドブックにおいて周知。
ごみカレンダーに掲載しPR。
啓発ポスターの掲示。
防災行政無線での周知。
町内有線放送による周知。
リサイクル促進協議会が中心となり、引取業者、解体業者、保健所、(財)自動車リサイクル促進センターと連携をとり制度の周知を図る。
地元自動車販売店などと共同で啓蒙普及に努めている。
引取業者との協力により周知。
制度施行当初は広報誌などで周知したが、現在はポスターを官公庁施設で掲示。
制度施行時に広報誌により周知。

自動車リサイクル制度に対する住民からの苦情があったとした町村は「0」であった。

2. 役割分担の在り方

(1) 自動車リサイクル制度における他の責務者との役割分担の在り方

不法投棄車両について、直接の処理は市町村が行うとしても、処理費については事業者と国、県等が一定の責任を負うよう検討すべき。

警察当局において、駐車違反や保管場所違反に基づく摘発を強化してほしい。

廃棄物認定は警察で判断してほしい。

不法放置車両の最終所有者を確認するため、町村、警察、陸運局との迅速な連携体制の強化が必要である。

不法投棄者に対する厳罰と、徹底した原因者追求を行う機構が必要である。

法による厳罰化を図ることなどにより、製造業者および所有者の意識を向上させることが必要である。

不法投棄車両の処理について、最終的には製造業者及び販売店が相応の負担を負うべき。

放置車両の撤去にかかる手続き等は全て自動車業界で対応してほしい。

自動車所有者(使用者)の管理責任の徹底が必要。

現在の役割分担で支障はないと思われる。

資源価格の低下や景気の悪化により、その影響がどのように出るかわからないので、当面は現状のままでよい。

3. 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

(1) 自動車リサイクル制度施行による効果・影響

所有者、関連事業者、メーカーが再資源化を分担することにより、循環型社会の確立につながる。

所有者がサイクル料金を支払うことにより、3R推進に関する意識が高まった。
車を野積みしている無許可のスクラップ業者が少なくなった。
業者の部品取り等の放置車両がなくなった。
放置台数について、制度施行直後は多かったが、その後減少した。
制度施行に伴い、役割が明確になり、不法投棄が抑制された。
不法投棄車両の新規発生台数は年々減少する方向にある。
鉄の値段の高騰の影響もあるが、不法投棄車両は大きく減少した。
リサイクル料金の徴収時期が、新規購入時や車検時であるのは効果大（家電リサイクル法では、リサイクル料金が後払いのために不法投棄が増大）
放置車両の減少には効果が見受けられない。
不法投棄車両の発生状況に変化は見られない。

(2) 不法投棄対策支援事業の評価

手続きの簡略化を行った上で事業の継続、支援対象の拡大を要望する。
行政代執行を行わないものについても支援対象とすべき。
市町村負担2割でも予算が付かないため、原因者、所有者に処分をお願いするしかない。
事務が煩雑。
本アンケートで事業を知った。事業をもっとPRしてほしい。
今後、事業説明等周知の徹底をお願いしたい。
多くの市町村にとって活用しやすいものとなるよう「不法投棄対策支援事業」と「路上放棄車処理協力事業」を一本化してほしい。
資源価格の低下や景気の悪化により、その影響がどのように出るかわからないので、当面は現状のままでよい。

(3) 路上放棄車処理協力会による支援制度の評価

引き続き、事業の継続を希望。

- ・ 現行でも処理費用が高く財政状況を圧迫しており、加えてリサイクル料金の寄附制度がなくなれば、今後、放置車両の撤去が滞ることも考えられるため、寄附制度の継続をお願いしたい。
- ・ 資源としての廃自動車の価格は下落を続けており、処分費用の負担増が見込まれるため、寄附制度の継続を望む。
- ・ 不法投棄車両が完全になくなるわけではないため、事業の存続が望ましい。
- ・ 寄附金額を引き上げてほしい。
- ・ 放置車両の処分には税金を使用しないよう、全額負担してほしい。
- ・ 販売した事業所としての責任から、処分にかかった経費実績の全額を支援対象とすべき。
- ・ 支援の範囲をリサイクル料金分以外にも拡充するようお願いしたい。

- ・撤去や運搬に係る経費も支援対象としてほしい。
- ・平成17年度に申請したが寄附の対象とならず、それ以降申請していない。可否決定の条件が不明確。
- ・手続きの簡素化、迅速な対応をお願いしたい。
- ・本アンケートで支援制度を知った。もっとPRしてほしい。
- ・資源価格の低下や景気の悪化により、その影響がどのように出るかわからないので、当面は現状のままでよい。

実績が多いにもかかわらず寄附を終了することは理解できないが、自動車リサイクル促進センターが現行の不法投棄対策支援事業の支援内容とは別に支援を行うのであればそれでも良い。

寄附を終了するのであれば、「不法投棄対策支援事業」で受け入れてもらいたい。多くの市町村にとって活用しやすいものとなるよう「不法投棄対策支援事業」と「路上放棄車処理協力事業」を一本化してほしい。

リサイクル料金を必要とする不法投棄車両は減少傾向にあるため、寄附の終了は構わないと考える。＜近年寄附実績なし＞

自主的な取組であるので、終了して構わない。＜近年寄附実績なし＞

(4) 離島対策支援事業の評価

離島住民の利便性と廃自動車の適正処理の両立に寄与していると考ええる。

離島から本土への搬出費用の負担が軽減され、自動車リサイクルが円滑に推進されている。

本事業により確実に使用済自動車台数が少なくなりつつあり、事業の効果は大きい。支援金があることで町も実態が把握でき、広報効果もあがる。放置車両の減少にもつながっている。

支援事業（海上輸送費補助制度）は大変助かっている。

島内保有車両の約9割が中古車であり、この支援事業は大いに評価できる。

離島地域の環境保全のため、今後とも事業の継続をお願いしたい。

今後とも支援事業の長期的な継続を切望する。

支援事業が定着することで鉄スクラップの市況に左右されることなく島内での廃車が島外で適正処理される。

離島の中に二次離島を抱えているため、制度開始以前は廃車時にかかる費用負担が大きく、使用後もそのまま放置されていたが、制度開始以降、リサイクル費用の購入時払いや海上輸送補助金制度も相まって廃車時における費用負担が少なくなり、放置車両はかなり減少した。

(5) 自動車リサイクル制度導入が検討された時期には想定されなかった新たな課題の発生状況
不法投棄車両の処分手続きがより煩雑になり、処分までの期間が大幅に長くなった。
自動車のパーツ(タイヤ、バンパー、シート等)の不法投棄が多発しているため、
パーツのリサイクルを含めた制度の見直しが必要である。

(6) その他、自動車リサイクル制度全般に対する意見

以上の他、自動車リサイクル制度全般に対する町村の意見は以下の通りである。

- ・自動車リサイクル制度が浸透し放置自動車は減少しているが、放置自動車を処理する自治体がナンバーや車台番号から所有者・使用者をスムーズに特定できるように法令の整備をお願いしたい。
- ・現在、個人情報保護法により所有者情報を確認する場合、陸運局しかないのので、警察から所有者情報を提供してもらえるようにしてほしい。
- ・不法投棄された廃自動車の所有者を把握するためには、関係機関(警察等)との連携協力体制の確立が望まれるので、その一律的な制度化やマニュアル化が必要である。
- ・市町村を対象とした多様な支援制度の検討を要望する。
- ・町村にとっては、不法投棄関係が大きなウエイトを占めるため、助成内容の強化による費用負担の軽減を望む。
- ・個人が負担すべきリサイクル料を行政が拠出するには問題があると思われる。
- ・所有者が把握できない不法投棄車両のリサイクル預託金を免除してほしい。
- ・リサイクル料金が預託済みでも放置する人がいるので、必ず引取業者に車両が渡るシステムが必要である。
- ・敷地内に放置自動車が見つかった場合、撤去しなければ納車ができないなど、販売業者に回収(下取り)の徹底を要請すべき。
- ・相場に左右されないリサイクルの仕組みが必要である。
- ・リサイクル料金が適正かどうかの検証が必要である。
- ・メーカーや車種が特定できる放置自動車について、義務者不存在車等としてサイズ等に基づくリサイクル料金が適用されるのはおかしいのではないか。