

自動車リサイクル法見直しに係る論点整理(案)

使用済自動車の再資源化等に関する法律(平成14年法律第87号。以下「自動車リサイクル法」という。)は、平成17年1月1日に本格施行されたが、同法では、「施行後5年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」とこととされている(附則第13条)。

これを受け、産業構造審議会及び中央環境審議会では、自動車リサイクル制度の全般的な見直しに向け、検討のための合同審議会を開催し、これまで、委員間の意見交換のほか、自動車製造業者等、引取業者、解体業者、破碎業者、地方公共団体等の関係者からの意見聴取の機会を設け、意見の整理を行ってきた。

本資料は、その際の各委員やヒアリングの際の意見陳述者等からの意見を踏まえ、今後の議論を深めるべき論点を自動車リサイクルの流れに着目して整理したものである。

1. 自動車リサイクルシステムの入り口

○流通構造の変化における中古車と使用済自動車のあり方

オートオークションの拡大や中古車の輸出拡大等により、使用済自動車の流通構造が変化し、中古車の取引形態及び引取ルートが多様化したため、解体業者が最終ユーザーとしてリサイクル料金を負担していることが指摘されている。流通構造の変化における中古車と使用済自動車のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

2. 自動車リサイクルシステム内のプロセス

○リサイクル品目について

昨今の資源価格下落を受け、逆有償化による不法投棄発生の懸念が指摘されている。一方、ASRの一層の削減や資源の有効利用の観点からリサイクルの更なる高度化についても指摘があった。リサイクル品目について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行

うべきではないか。

○指定法人業務のあり方について

指定法人においては、安定的な法施行の観点から運営の安定化が最優先であるが、その費用の最小化について指摘されている。指定法人である自動車リサイクル促進センターの運営方法のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

3. 自動車リサイクルシステムの出口

○リサイクル率のあり方について

製造業者等の ASR 及びエアバッグのリサイクル率については、2015 年の目標を前倒しで概ね達成している。一方で、諸外国では、マテリアルリサイクルとサーマルリカバリーを別に評価していることもあり、我が国としてもマテリアルリサイクルを推進すべきとの指摘がある。リサイクル率の評価方法のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

○再資源化体制のあり方について

製造業者等の再資源化義務の履行に当たっては、フロン類とエアバッグ類の処理については一元的に行われる一方、現行 2 チーム体制である ASR の処理についても一元化すべきとの指摘がある。ASR の再資源化体制のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

4. 不適正処理対策、不法投棄対策

○不適正処理対策、不正輸出対策について

無許可解体業者又は一部の解体業者による使用済自動車や盗難車などの不適正処理、解体自動車の不正輸出が行われているとの指摘があるところ、不正輸出対策や違法業者の判断のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

○不法投棄対策について

不法投棄対策支援については、製造業者等の寄付金を原資とする路上放棄車処理協力事業の存廃の対応も含め、リサイクル料金の剰余金を原資とする不法投棄対策支援事業の展開について指摘があった。不法投棄対策支援のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

5. 自動車リサイクルシステムの将来像

3Rが高度な次元で実現するように、各者が役割分担を認識した上で、自動車リサイクルシステムが、今後市場に新規に投入される自動車に対しても機能するよう、持続的かつ自律的に発展するようにならなければならないのではないか。