

移動報告の遅延に関する都道府県知事等への報告の期間について

1. 制度の概要及び検討の方向について

関連事業者は、使用済自動車等を引取った際及び引渡した際には必要事項を情報管理センターに報告することが義務づけられている。

- (1) 引取実施報告の後、一定期間を経過しても引渡実施報告がなされないときは、情報管理センターは、その旨を当該事業者に通知し、なお一定期間を経過しても引渡実施報告がない場合には、都道府県知事等に引取り又は引渡しが適正に行われていないおそれがある旨等を報告する。
- (2) また、引渡実施報告の後、一定期間を経過しても引取実施報告がなされないときは、情報管理センターは、その旨引渡しを行った者に通知し、なお一定期間を経過しても引取実施報告がない場合には、都道府県知事等に引取り又は引渡しが適正に行われていないおそれがある旨等を報告する。

第1回合同会議において、(1)の報告(引取後引渡実施報告に係る遅延報告)を行うべき期間を定めるに当たっては、解体業、破砕業等における引取後引渡までの期間の実態を把握した上で決定することが必要とされたところ。

また、(2)の報告(引渡後引取実施報告に係る遅延報告)を行うべき期間については、使用済自動車等の収集運搬等に必要な期間(例えば数日間程度)を定めることが適当とされたところ。

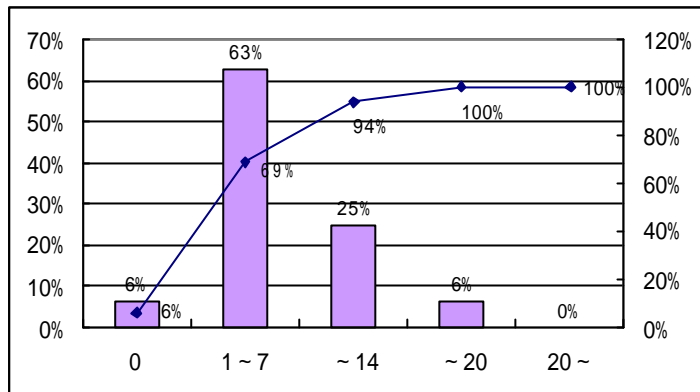
2. 引取後引渡に要する期間の実態について

地方ヒアリング、アンケート調査及び関係業界団体における調査の結果によれば、各関係業者において使用済自動車等を引取り後引渡すまでの期間は、以下のとおり。

(1) 引取業者関係

調査団体	平均的な期間	最も長い期間	備考(調査方法等)
(社)日本自動車販売協会連合会(自販連)	7.1日 (0日~20日)	-	・会員へのアンケート調査(平均的な期間のみ。回答16社)
(社)日本中古自動車販売協会連合会(中販連)	30日	106日	・各県協会を通じたアンケート調査(回答250社)の平均値
(社)日本自動車整備振興会連合会(日整連)	41.7日 (1日~365日)	約2~3年 (1日~2,3年)	・全国9地区から整備事業場を抽出しアンケート調査(回答49社)

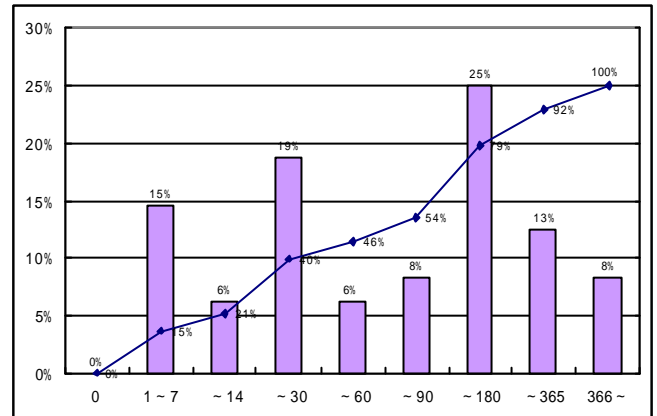
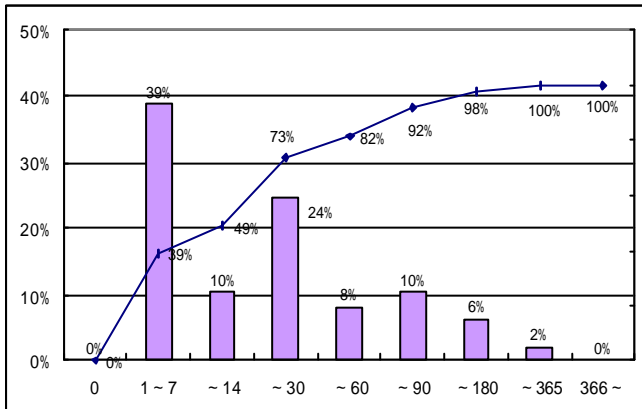
(参考1) 自販連調査の分布 (平均的な期間)



(参考2) 日整連調査の分布図

< 平均的な期間 >

< 最も長い期間 >



(参考3) 中販連調査の長期化の要因 (主な意見の集約)

- ・ 自社にある他車の商品化のために部品取りを行う場合がある。
- ・ 自社又は他者の都合によりまとめて引渡す場合がある (近隣に解体業者が無い場合等)。
- ・ 登録抹消書類等に不備がある場合がある。

(参考4) 日整連調査の長期化の要因等

ア. 長期化の要因 (複数回答の事業場あり)

- ・ 部品取りをするためにしばらく保管しているため (32社)
- ・ 書類手続きの関係 (書類不備等) (9社)
- ・ 解体業者との距離、台数の関係 (遠隔地、一定数以上にならないと引取りに来ない等) (5社)
- ・ 解体業者の保管スペースが狭いため (2社)
- ・ 解体するかどうかの判断に迷う場合 (2社)
- ・ その他 (保険処理の遅れ、お金の支払いがない、事故車で事件が解決しない等) (5社)

イ. 特に地域的・気候的な要因

- ・ 1~3月の降雪期は解体に出さない
- ・ 地域的に解体業者まで遠距離のため (2社)

なお、長期化の要因として、使用済自動車からエンジン等の部品取りを行っている事例が挙げられているが、こうした部品取り行為は一般的に「解体」とみなされることから、自動車リサイクル法の施行後に当該行為を行う場合は、解体業者として取り扱われることに留意が必要。

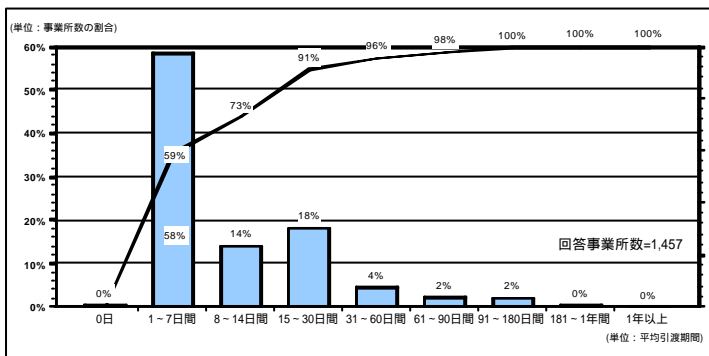
(2) 解体業者関係

ア. アンケート調査における引渡期間の分布状況

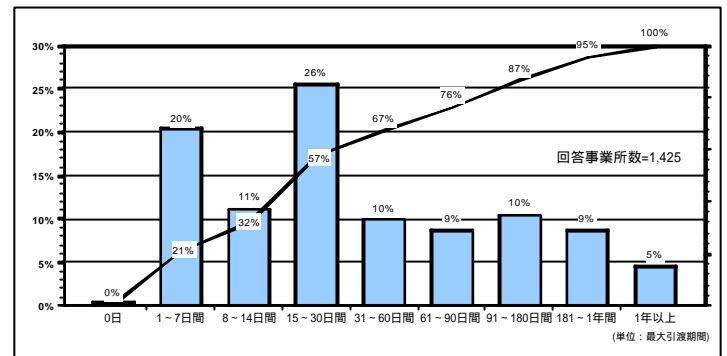
(単位：日)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均的な期間	200	0	16	11
最も長い期間	1,800	0	97	73

< 平均的な期間 >



< 最も長い期間 >



さらに、最も長い期間が90日を超える者(339事業所)を対象に当該長期保管する自動車の台数等について追加調査した(回答137事業所)。それを基に全体処理台数に対する割合を推計したところ、以下のとおり。

年間処理台数のうち、90日を超える保管を行う台数の割合(回答事業所の合計)

年間解体台数計	91日以上保管台数	うち121日以上保管	うち151日以上保管	うち181日以上保管	うち1年以上保管
147,555	25,302 (17.1%)	12,335 (8.3%)	7,182 (4.9%)	3,799 (2.6%)	728 (0.5%)

最長90日以上保管している339事業所の年間解体台数(約33万台)と の割合から、これら事業所における台数の推計

年間解体台数計	91日以上保管台数	うち121日以上保管	うち151日以上保管	うち181日以上保管	うち1年以上保管
約33万 ^(注)	56,430 (17.1%)	27,390 (8.3%)	16,170 (4.9%)	8,580 (2.6%)	1,650 (0.5%)

調査回答事業者の総年間解体台数(約232万台)に対する の台数の割合の推計

年間解体台数計	91日以上保管台数	うち121日以上保管	うち151日以上保管	うち181日以上保管	うち1年以上保管
約232万 ^(注)	56,430 (2.4%)	27,390 (1.2%)	16,170 (0.7%)	8,580 (0.4%)	1,650 (0.07%)

(注) 解体台数を回答していない事業者があるため、およその推計値

イ．ヒアリングにおける関連意見の概要

日数について	その他関係意見
<ul style="list-style-type: none"> ・ 7日程度で処理できる（仙台） ・ 10日間（大阪） ・ 平均10日、最長で60日が実状（東京） ・ 基本的には数週間レベルの短い期間が望ましい（東京） ・ 1ヶ月以内（保管施設の能力が2週間より低い場合はその期間分だけ）（福岡） ・ 平均20日、最長1ヶ月（仙台） ・ 1ヶ月から半年に及ぶものまで様々（大阪） ・ 90日程度あれば良い（大阪） ・ 3ヶ月を基準とし、最大6ヶ月まで延長できるようにして欲しい（東京） ・ 最低でも6ヶ月は必要（仙台） ・ 平均6～7ヶ月、最長で1年3ヶ月。最低1年間の期間を要望（福岡） ・ 1年程度が必要（福岡） ・ 2, 3日で処理できるが、車によっては1年以上在庫する場合もあり（大阪） ・ 通常2～3ヶ月で良いが、部品取りのため在庫する場合は2～3年は必要（適切に管理されている条件付きでも可）（仙台） ・ いわゆる「もぎ取り」方式で営業している業者については長い期間ほど良い。最低でも1年は必要（仙台） ・ 部品取りする車両について1年前後、それ以外は速やかに処理すべき（仙台） ・ 部品取り車両について2年ぐらいを希望（東京、福岡） ・ 積雪地帯では冬期の搬出が出来ないため6ヶ月は必要（仙台） 	<p>新車販売の季節変動が大きい地域では入荷・処理の期間も変動しやすい（仙台）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道の場合、冬期は長期間在庫することとなる（東京） ・ リユースのためにできるだけ緩やかに設定して欲しい（福岡）。 ・ 期間で縛るよりも、保管場所に関する基準で適正保管を確保すべき（福岡）。 ・ 基本的には廃掃法の保管基準に合わせて期限を設けるべきだが、ものによっては保管期間の延長が出来るような緩和措置が必要（仙台、東京、福岡） ・ 高年式車は需要が将来見込まれるため保管期間が長くなる（東京、福岡）。

(3) 破砕業者関係

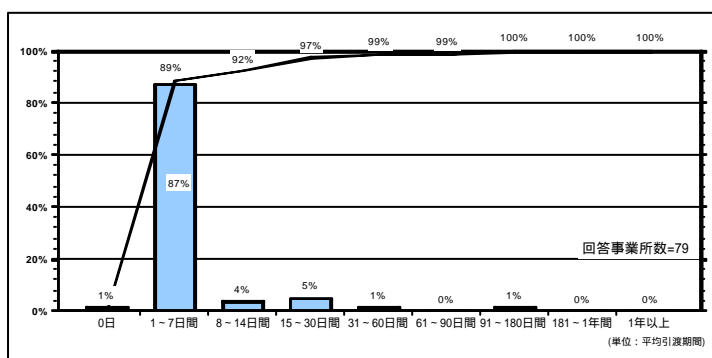
ア．アンケート調査における引渡期間の分布状況

破砕業者（破砕前処理業者を除く）

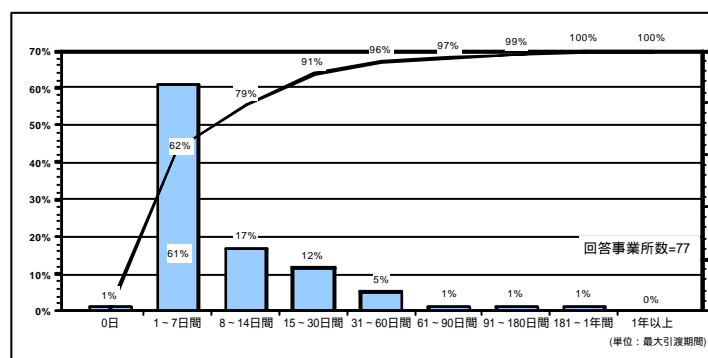
（単位：日）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均的な期間	180	0	7	5
最も長い期間	240	0	17	11

< 平均的な期間 >



< 最も長い期間 >

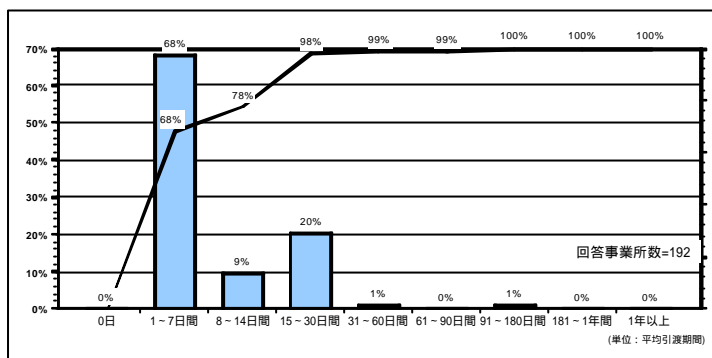


破碎前処理業者

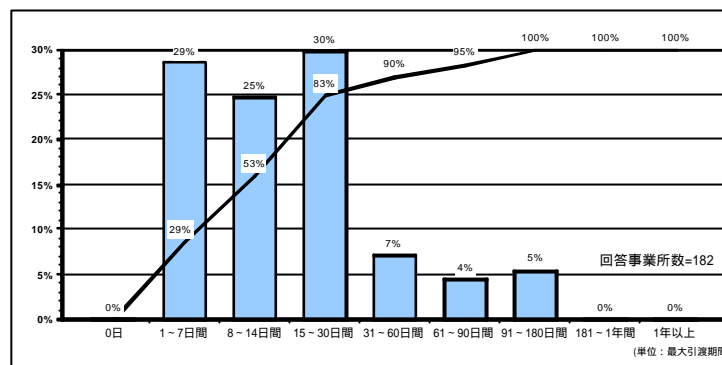
(単位：日)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均的な期間	180	1	11	9
最も長い期間	180	1	26	21

< 平均的な期間 >



< 最も長い期間 >



イ．ヒアリングにおける関連意見の概要 (全て破碎業者の意見)

日数について
<ul style="list-style-type: none"> ・入荷した日のうちに処理する (仙台) ・2~3日での処理が一般的 (東京) ・非常に短期間での処理が可能。最長6ヶ月、地域特性を考慮しても10ヶ月あれば十分 (福岡) ・3ヶ月以内 (福岡) ・1ヶ月程度 (大阪)

(4) その他

フロン類の回収については、解体業者又は引取業者に該当する業者が他の作業と併せて行っていることから、フロン類回収業者を対象とした調査は行っていない。なお、実際のフロン類回収に係る作業は、長くとも数時間のうちに終わることが可能である。

3. 引取後引渡実施報告に係る遅延報告の期間設定に当たっての考え方

引取後引渡実施報告に係る遅延報告の期間の設定に当たっては、本制度の目的等を踏まえ以下の点に留意することが必要。

移動報告に係る遅延報告の仕組みは、使用済自動車の野積その他不適正な処理の未然防止を主な目的として設けられたものであり、あまり長期間に設定した場合には制度の意味が薄れること。

マニフェスト管理等に係る事務負担の観点からは、極端に短い期間を設定することは現実的でなく、また、混乱を生じないためにもできるだけ全ての使用済自動車に一律な期間として定めることが必要。

さらに、各業者における引取後引渡までの期間の実状を踏まえると、特に以下の点について検討が必要。

業者区分ごとの設定の必要性

引取後引渡期間は、引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破碎業者ごとにそれぞれの作業内容等に応じて若干の違いがある。こうした実状を踏まえ、業者の区分ごとに期間の設定を行うことが適当と考えられるかどうか。

具体的な期間

期間については上記留意事項を踏まえつつ、実状を踏まえて検討する必要がある。その際、廃棄物処理法に基づくマニフェスト制度の中で定められている管理票の写しの送付期限（90日。詳細は下記参照）も参考とすることが適当と考えられるかどうか。

産業廃棄物管理票（マニフェスト）の写しの送付期間

産業廃棄物の運搬又は処分を委託された者は、当該運搬又は処分が終了したときは、当該廃棄物排出者（管理票交付者）へ産業廃棄物管理票の写しを送付する。

管理票交付者は、90日以内に管理票の写しが送付されない場合、速やかに当該委託に係る運搬又は処分の状況を把握し、適切な措置を講じなければならないこととされている。

2. に示した調査結果からは、以下のことが明らかとなっており、こうした実状を参考としながら業者区分ごとに期間を設定することでどうか。

引取業者について

- ・ 自販連調査によると回答事業所の全てで20日以内に引渡を行っていること
- ・ 中販連調査によると平均30日程度で引渡を行っていること
- ・ 日整連調査によると平均的な期間で1週間以内に約4割、30日以内に約7割、90日以内に9割の事業所が引渡を行っていること
- ・ ただし、中販連及び日整連の調査では、長期化の要因として（解体と見なされる）部品取りを行っている例が挙げられていることに留意が必要

解体業者について

- ・ 平均的な期間で1週間以内に約6割、30日以内に約9割の事業所が引渡を行っていること
- ・ 部品取りを行う場合や冬期における保管など長期化する例があるが、これら長期保管される台数が全体の処理台数に占める割合は、さほど大きくないと見積もられること（90日を超える保管で2%程度と推計）

破碎業者について

- ・ 破碎業者については1週間以内に約9割の事業所が引渡を行っていること
- ・ 破碎前処理業者については、これよりも保管期間が長くなる傾向にあるものの、1ヶ月以内にはほぼ全て（98%）の事業所が引渡を行っていること

なお、フロン類回収業者については調査を行っていないが、一般にフロン類の回収作業は短時間で済むことから、回収作業以外の事務処理に要する期間を勘案しても1～2週間程度の期間設定で十分と考えられるかどうか。

解体業者の行う部品取り等への弾力的な対応の可能性

特に解体業者に関しては、部品取りを行うための車について保管の期間が長期化することや、冬期の降雪など季節的・地域的条件によって保管の期間が変動することがヒアリング等で指摘されている。

(参考) 解体業者アンケート調査における保管期間の地域差(平均値)

単位：日

	全体	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
平均的な期間 (平均値)	16	24	18	12	13	9	11	15	25	59
最も長い期間 (平均値)	97	126	71	89	108	66	98	83	127	217

こうした実状を踏まえ、期間そのものは一律に定めた上で、部品取りその他適当な事由がある場合には、事業者があらかじめ都道府県等に報告すること等により、当該自動車について遅延報告が行われた際に都道府県等が行う確認作業を簡便にするなど柔軟な対応の可能性について検討が必要ではないか。

なお、ヒアリングにおいて、期間そのものを弾力的に定めること(特定の事例について遅延報告の期間そのものを延長できるような仕組み)の要望が示されているが、以下の理由から対応は困難と考えられる。

(理由)

- ・ 期間そのものを弾力的に定める場合は、例えば、引取報告の際に、事業者が適当な期間を選択し情報管理センターに報告するといった仕組みが必要となる。その場合、事業者においてはより長い期間(弾力的な運用による期間)を選択しようとする意向が働く可能性が高く、本来あるべき期間を設定する意味が無くなるおそれが高い。
- ・ このような事態を防ぐためには、各使用済自動車ごとに、弾力的な期間の適用が適当かどうかを情報管理センター等が確認する作業が必要となるが、センターに当該確認をする能力・機能を持たせることは困難。また、都道府県等は能力的には対応可能であるが、そうした確認作業は、一律な期間を設定し遅延報告が行われた場合に都道府県等が行う確認作業と実質的に違いがない。長期保管が必要な使用済自動車は全体から見れば少数であり、一定の期間を定めた上で、やむを得ずそれを超過したものについて柔軟に対応することとした方が効率的。