

自動車リサイクル法の見直し検討に対する考え方について  
(都市自治体担当者に対する調査概要)

— 平成 27 年 1 月 全国市長会 —

本資料は、全国市長会が「産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG 中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会 第 36 回合同会議」のヒアリング(平成 27 年 1 月 14 日)への出席要請を受け、都市自治体が自動車リサイクル法関連業務などについてどのような考え方を持っているかあらかじめまとめておくため、

- 全国市長会正副会長市並びに経済委員会正副委員長市など 20 市
  - 自動車リサイクル法に基づく関連業務を実施している保健所設置市 71 市
  - 自動車リサイクル法に規定する離島対策支援の対象市 59 市
- の計 134 市(重複する市を除く)の都市自治体担当者に対する調査をし、その結果を取りまとめたものである。

調査項目

1. 自動車の不法投棄等の発生状況、発生抑制の取組について
  - ・各市における自動車の不法投棄の現況
  - ・使用済自動車判別ガイドラインの利用状況
2. 自動車の不法投棄対策に関する各支援制度について
  - ・不法投棄等対策支援事業
  - ・離島対策支援事業
3. 自動車リサイクル法に基づく事業者の登録・許可業務等について
4. その他自動車リサイクル法の見直しに対する主な意見

# 1. 自動車の不法投棄等の発生状況、発生抑制の取組について

## (1) 各市における自動車の不法投棄の現況

### ① 発生台数及び処理台数等

項目 平成	新たに発生 した台数① (注1)	市が撤去し た台数②	左記処理に要して市 が財政負担した費用 (注2)	前年度からの繰 越台数③
23年度	1,047台	479台	270万3千円	610台
24年度	1,184台	455台	338万8千円	412台
25年度	932台	335台	262万3千円	441台
26年度	—	—	—	354台

注1 年度末時点での数値ではない

注2 費用の主なもの、リサイクル料金、レッカー代、業者への委託費など

※ 数値は、H23～H25年度は年度末実績、H26年度は4月1日現在。

※ 「発生台数①」－「撤去台数②」＝「繰越台数③」とはならない。

### ② 自動車の不法投棄の状況及び現状回復等に対する主な意見

#### 【原因者の特定に関する事項】

○車両の所有者確認（調査）については、手続きが煩雑で長い期間を要する。

(例) 登録事項等証明書を取寄せ、特に車検証等の住所地に所有者が住んでいない場合。 など

○個人所有地に投棄が発生し近隣に影響のある場合、市で相談を受けることが多いが、車両名義人の調査は困難である。

#### 【不法投棄自動車、使用済自動車の判別に関する事項】

○判別が困難な事案が多い。

(例) 単なる違法・長期間の駐車、放置によるもの。倉庫等として利用。管理者が遠方に居住しており、連絡手段が無い場合。 など

#### 【現状回復に関する事項】

○財産権の問題から、半年間の処分表記をしないといけないことなど、手続きから処分までに時間を要する。

○撤去費用が高額となる。

○所有者が判明しても、所有者が費用等がかかることから撤去に応じない。

○撤去するよう通知や勧告をしても放置自動車が撤去されず、最終的には市で処分する実態がある。

○レッカー車が進入できないような市の管理地、幹線道路の急傾斜の法面などに自動車を不法投棄され撤去困難な場合がある。

○個人所有の土地の場合、車両名義人が判明しても、名義人が行方不明又は死亡の場合はその土地の所有者に対して原状回復を求めることとなるが、土地所有者も投棄を受けた被害者であるため、理解を得ることが困難である。

○条例や要綱に基づき対処しているものの、迅速な対応は難しい。

○市で撤去する場合においても一時的な保管場所の確保や撤去費用の負担が課題となっている。

#### 【法整備に関する事項】

- 廃物認定ではなく、法令で一定期間（例えば 20 日以上等）経過すれば、強制撤去できる規定を整備する必要がある。
- 所有権を放棄された車両でも、廃車申請を自治体名で行えない。委任を受けて処分した場合も同様である。自治体名での廃車手続き、ネットでの申請を可能とするなど法整備の検討が必要である。

#### 【警察等関係機関との連携に関する事項】

- 自動車の不法投棄に対し、警察は、車検が切れたもの、犯罪で使用されたものや盗難車でないかぎりには所有者等の捜査ができないこととしている。所有者の特定等に協力を求めているが対応してもらえない。自治体と警察の役割、業務内容の整理、連携が必要である。
- 条例に規定する廃物審査基準として「自動車の登録が抹消されていること」としているが、市域を所管する陸運局が、現状では職権抹消を行っていないために、廃物認定の条件が整わず処分できず、対応を迅速に行えない。

#### 【その他】

- 車両所有者が外国人であり、警告等の文書に翻訳を要した。
- 自動車の不法投棄は後をたたく、フェンスを設置、見回りの強化など対策は行っているが、目覚ましい効果は上がっていない。
- 現在は以前に比べ台数は減少しているが、皆無になる様な感じはない。

### ③ 離島における自動車の不法投棄の状況及び現況回復等に対する主な意見

- 放置車両の取扱いについては、自治体、警察それぞれが各法律に基づき権限が分かれているにもかかわらず、警察の判断で取扱いを決定されてしまうことがある。
- 車両の廃棄処分については、道路法に基づき自治体の権限で出来ることとなっているが、自動車登録を抹消する権限が自治体に無い。また、住民票では所有者の所在を特定することが難しい事案もあり処分できない。
- 車両が放置されている土地と車両の権利者の特定が困難である。
- 撤去作業に必要な経費等が課題である。
- 近年放置車両の増加はないが、所有者等不明のまま風化しているもの、倉庫としての利用も見受けられる。

## (2) 使用済自動車判別ガイドラインの利用状況

### ① 利用状況

利用したことがある市	19市
利用したことがない市	81市
無回答	4市

### ② 利用したことがある市の主な意見

- ※ ガイドラインを利用したことがある市については、概ね「業務上参考となった」と回答している。
- 不法投棄等に係る判断基準、使用済自動車か否かの判断材料として役に立っている。
- 放置自動車処理に関する条例・要綱等一覧、処理の流れや、他市の取組み事例がまとめられており、業務上参考になっている。
- 解体業許可申請の審査、引取業者登録の必要性の判断の際に参考となった。
- 「オートオークション会場における出品に当たっての取扱い」が参考となった。

### ③ 利用したことがない市の主な意見

- 市で独自の条例・規定等を設け対応しているため利用しなかった。(15市)
- ガイドラインの存在を知らなかった。
- 所管警察と協議し対応している。
- 別の法的根拠に基づき対応したため。  
(例) 港湾法の一部改正による放置艇等対策の推進について  
(平成19年 国土交通省港湾局長通知)  
交通上の障害となっている路上放置車両の処理方法について  
(平成5年 建設省道路交通管理課長通知)

### ④ ガイドラインに対する主な意見

- 野積み車両については、放置自動車か、金属くずか判断に迷うケースもある。
- 行政の関与はどこまで及ぶのか不明確、また、処分手続きについては内容が分かりにくい。
- 自治体職員が現場で活用可能な対応に関するフロー図あれば現場における対応だけでなく、事務引継ぎにも活用できる。
- 一般的な事案に対する判断基準の掲載だけでなく、その後の調査によって判明した、特殊な事例に対する判断基準の整備や、自動車放置期間を短くし適性に処理する手法などの事例を掲載して欲しい。
- 依然としてスクラップ価格が高値で推移していることから、中古車として再販の見込みがない自動車がオークションで応札され、市中に中古車と称して部品取り用車両として販売されている事案もあることから、ガイドラインの見直しが必要である。

○ガイドラインに基づき処理を行った際、その他の法令上支障がないかなど、関係法令との整合性について記載が必要である。

## 2. 自動車の不法投棄対策に関する各支援制度について

### (1) 不法投棄等対策支援事業について

#### ① 利用状況

利用したことがある市 1市

#### ② 事業に対する主な意見

○支援事業の対象要件の拡大

※ 道路法による撤去、所有者不明による場合も適応可能など

○手続きに必要な事務手続きの関係から撤去等を迅速に行うことが難しい。

### (2) 離島対策支援事業について

#### ① 利用状況

利用したことがある市 24市

#### ② 事業に対する主な意見

○島しょ部では、島民の高齢化が進んでおり個人での処理手続きが困難である。

○制度の周知度が低く、周知啓発、活用促進を図る必要がある。

○計画策定に必要な島内保有台数や廃車処理状況の把握が困難である。

・陸運局等の統計では、対象地区の正確な車両保有台数を把握できない。

・使用年数及び廃車率等についても統計がない。

○離島地域における負担軽減が制度の目的であるのならば、運搬に係る費用が高額である場合こそ支援が必要である。補助率を8/10から10/10へ拡充、補助対象要件の拡大。

(支障事例)

車両運搬が可能なフェリーがなく、チャーター便による運送費用で申請したところ他の事例に比べ、費用が高額だったため支援対象とならなかった。

○申請者が市町村を介さず利用可能となるよう制度の見直しが必要である。

### 3. 自動車リサイクル法に基づく事業者の登録・許可業務等について

#### (1) 登録・許可事務等の状況

##### ① 関連事業者の登録・許可業務に対する主な意見

- 自動車リサイクル法については、他法令に比べ系統立ててまとめられた書籍が少なく理解に苦労していることから、逐条解説が必要である。
- 解体業・破砕業の許可業務については、専門的知識が要求されることから、産業廃棄物処理業許可事務等の経験がないと対応が困難である。
- 登録・許可事務の取扱いに関して一定の基準を国が示してもらいたい。  
(例) 廃棄物処理法の「許可事務の取扱いについて(通知)」など。
- 行政側、業者側から見ても法に基づく許可基準等について分かりにくい。

#### 【法解釈の整理や、制度改正が必要と思われる意見、支障事例】

- 自動車リサイクル法 61 条において「同等以上の支配力を有するもの」として株主も役員に含まれる扱いになっているものの明示されていない。
- 施行規則において住民票や登記簿等を求めているものの有効期間が示されていない。
- 疑義応答集においても保管場所の囲いについての基準が曖昧である。
- 有効期間の末日から何日前から更新が可能であるか等が定められていない。
- 関連事業者が登録・許可の更新を失念し、後日トラブルになるケースがある。
- 収支見積書を提出してもらい、解体業を継続できないことが明らかでないことを確認するが、収支が赤字の場合、判断に苦慮している。事業者に経営改善計画等を提出してもらい判断しているが、判断基準や目安になるものが必要である。
- 引取業者の事業所に使用済自動車を引き取るスペースがない場合でも登録拒否の要件に該当しないことが問題である。廃棄物処理法では経理的基礎を有することが許可の基準となっているが、自動車リサイクル法では収支見積書から判断して業を継続できないことが明らかでないことが基準となっており、財政的基礎があいまいであっても許可可能であることが問題である。
- 自動車リサイクルシステムの登録が義務ではないため、引取業等の登録を行ってもシステムに登録をしないものがある。
- 自動車リサイクルシステム事業者情報登録センターへの未登録事業者への登録失効前の事前連絡が必要である。

#### 【申請手続きに関する意見】

- 引取業及びフロン類回収業申請時において、他都市への照会時に本籍及び地番の誤りが発覚するため、住民票の添付が必要である。
- 経理面で解体業を的確にかつ継続して行えるか否かを審査するためには、産業廃棄物処理業と同様に、貸借対照表、損益計算書及び資産に関する調書などを添付させたほうが審査を行いやすい。
- 解体業及び破砕業の許可証に事業場所在地の記載欄が設けられるよう様式改正が必要である。

○解体・破砕許可の申請書に事業計画書の作成が義務付けられているが、事業計画書を簡略化してほしい。例えば産業廃棄物処分業等の許可申請では貸借対照表や損益計算書を添付することとなっている。

**【外国人関連事業者に関する意見】**

○解体業者及び破砕業者の事業場には、日本語を解さない外国籍の従事者が作業を行っている事例が多く、当該従事者が標準作業書の内容を理解しているのかを調査することが困難である。

**【その他の意見】**

○引取業に関し、登録数は多いものの引取実績のない事業者が多い。  
○定期立ち入り業務については職員数が少なく対応が困難である。

**② 関連事業者の登録・許可件数**

(単位:件)

業種 平成	引取業	フロン類 回収業	解体業	粉砕業
23年度	13,239	3,850	1,311	290
24年度	10,963	3,158	1,295	288
25年度	10,793	3,125	1,292	292

**③ 関連事業者の立入検査等に対する主な意見**

○立入検査は自動車に関する専門知識がないと難しい。  
○詳細な立入検査マニュアル等が国から示されてはいるが、法律に精通している専従の職員が少ないため、不適正事項の指摘漏れ等が発生する恐れがある。  
○自治体職員の研修機会が不足している。

**【立入検査時における支障事例】**

○状況によっては、廃棄物処理法と密接に関連することから必要に応じて産業廃棄物の適正処理を監督する都道府県の職員に対応を依頼する必要があり、業務上、非効率的な場合もある。  
○破砕業において破砕前処理が行われた車両の車体番号が確認できない。  
○解体車両が少なくなっているため、解体業者が不在な場合が多いと、複数回訪問する必要がある。  
○自らが最終所有者になっている場合、引取報告をしていない使用済自動車が存在し、立入時に自動車リサイクルシステムの情報を上手く活用できないことがある。  
○解体業者又は破砕業者が許可を受けた自治体と、実際の使用済自動車等の保管場所を設置している自治体が異なる場合、当該保管場所の指導については、許可を行った自治体が行うこととされているが、他行政の管轄区域内で十分な指導を行うことは困難な場合がある。保管場所が設置されている自治体が指導等を行える法的な仕組みの検討も必要である。

**【他法令との整合性を求める意見】**

○無許可業者や無許可営業の恐れのある立入検査については、廃棄物処理法の規定によって行うことが可能だが、自動車リサイクル法上でも可能となるよう法改正が必要である。

**【外国人関連事業者に対する課題】**

- 外国人関連事業者の作業者は日本語が話せない場合が多く、日本語で確認・指導を行うことは難しい。
- 外国人に対する通訳の手配、在留資格の把握が課題である。
- 解体業者の中には、外部の者（外国人作業員）に解体場を提供し、部品取り（もぎ取り解体）をさせている業者もいるが、当該解体業者の監督・責任のもと標準作業書に則して行われていない場合が多い。言葉の通じない外国人作業員から、適正処理がされているか否か確認することは困難である。

**④ 関連事業者の立入検査実施件数**

（単位：件）

業種 平成	引取業	フロン類 回収業	解体業	粉砕業
23年度	771	672	1047	363
24年度	755	695	984	355
25年度	824	719	1176	363

**⑤ 関連事業者の指導等に対する主な意見**

○詳細な立入検査マニュアル等が国から示されてはいるが、法律に精通している専従の職員が少ないため、不適正事項の指摘漏れ等が発生する恐れがある。

**【指導時における支障事例】**

- 個人でフロン類回収業者の登録を行った者が死亡し、廃業した場合にフロン類年次報告を行わせることができない場合がある。
- 引取業者がユーザーから使用済自動車を引取った際、引取証明書の発行、電子マニフェストの登録を行わず、自動車を引取業の登録を持つ解体業者に渡している事例が非常に多い。引取業者には、引取義務を果たすよう指導しているが、使用済自動車は広域処理されるため、本市のみでその指導を行うのが非効率的であると感じている。
- 自らが最終所有者になっている場合、引取報告をしていない使用済自動車が存在し、立入時に自動車リサイクルシステムの情報を上手く活用できないことがある。
- 外形上明らかに使用を終了している車と思われるにもかかわらず、中古車（国内で解体を行わない等）として輸出を行っている事例がある。

**【外国人関連事業者に対する課題】**

○外国人関連事業者に関する課題・立入検査の際、外国人関連事業者に日本語が話せる者が不在等の理由で不適正と疑われる事項について、現地での指導

が出来ない等の問題がある。標準作業書どおりの作業が確実に行われているかどうか不明である。

○外国人の解体業申請時、掲示板を作成してもらうこととなったが、日本語の文字が理解できないため行政側の見本をまねして作成してもらった。掲示板の見本や事業を行う際の手続きについて、外国人用のヘルプデスクやホームページ、法制度の説明資料が必要である。その際、申請地地目が農地であった際は、地目変更が必要等の留意事項についても、掲載が必要である。

○経営者が外国人の場合、日本人従業員に改善指導を行っても、その従業員の立場上、指導内容が経営者に伝わらないケースがある。

## ⑥ 関連事業者の指導件数

(単位:件)

業種 平成	引取業	フロン類 回収業	解体業	粉砕業
23年度	99	93	133	37
24年度	104	94	155	26
25年度	135	131	257	47

## ⑦ 関連事業者の行政処分件数

平成 25 年度【1件】

※ 解体業において欠格要件（事業者の犯罪行為（窃盗））に該当したため処分

## ⑧ 関連業者の行政処分等に対する意見

【他法令と整合性を求める意見】

○不利益処分について、廃棄物処理法と要件が異なる（欠格要件や羈束性）。

【その他】

○担当職員の人員不足がある。

○行政処分の方法が難解である。

## ⑨ その他、関連事業者の登録・許可事務等における意見

○フロン類・エアバッグ類の未回収車の輸出、フロン類の大气放出等、不適正処理の疑いがあっても、自動車メーカーの出荷時の装備情報の書換えが容易である、また、事業者の主張によって証拠を押さえることができない。

## (2) 無許可解体・破砕業者への対処等について

### ① 無許可業者への対処等に対する主な意見

【外国人関連事業者に関する課題】

○外国人関連業者に対し行為義務に関する指導を実施しても日本語を十分に理解できないため、指導が困難であった事例がある。

### 【無許可業者への対処時における課題】

- 使用済自動車か中古車かを、外観だけでは判断し難い。廃棄物該当性の判断が難しい。
- 告発するために必要な証拠として、具体的にどのようなものを集めたらよいか不明確である。
- 使用済自動車の認定が法的に明確でないため、古物商許可者による車両取扱や、中古自動車取扱事業者等における指導において、無許可であるとの判断が容易にできないため、早期の法整備が必要である。
- 解体業については、電子マニフェストで把握できない中古車や有価物の部品取りを行う無許可業者であるかの把握が困難である。
- 他県を跨ぐ広域発生事案について、他自治体との役割分担及び連携について国による調整が必要ではないか。
- 無許可業者については、情報収集に努めているが、なかなか有益な情報が集まらない。
- 無許可業者に対しては立入権限がないため、強制力のある立入が難しい。

### 【他法令との整合性を求める意見】

- 無許可業者や無許可営業のおそれのある業者への立入りについては、廃棄物処理法の規定に基づき行っているが、自動車リサイクル法上でも立入りを行うことができるように法改正を行う必要がある。

### 【関係機関との連携に関する意見】

- 警察及び市の建築部局と合同で立入検査を行っている。無許可事業者の実態が不明であり、他法令違反や外国人事業者との意思疎通の問題が想定されるため、廃棄物部局単独での対応ではなく、警察・入管等の機関との合同立入検査体制の構築が望ましいと考えている。
- 法に基づく立入権限の行使は、相手方が拒否した場合にその抵抗を排除してまで行うことができない。盗難車等を扱うような業者や無許可業者は、そもそも立入権限の行使には非協力的であることが予想され、行政は立入を拒否されても行政処分を行うことができないことから、警察の理解と協力が必要不可欠であり、いかに警察と連携できるかが課題である。

### 【その他】

- 廃棄物指導に係る人員不足がある。
- 立入検査の対応、行政処分の方法が難解である。

## ② 無許可業者の把握件数及び対処件数等

(単位:件)

項目 平成	無許可業者 把握件数	対処件数	対処不可件数	主な対処方法
23年度	2	2	0	許可取得を指導など
24年度	1	1	0	立入検査・指導など
25年度	10	10	0	文書による勧告・指導、現地指導など

### (3) 不適正解体・破砕業者への対処等について

#### ① 不適正解体・破砕業者への対処等に対する主な意見

##### 【支障事例】

- 中古自動車販売業者や整備業者から引き取った使用済自動車のうち、有用部品が一部取り外された疑いのものがあり、中古自動車販売業者や整備業者の業界団体に対し、引渡し前の部品取りを行わないよう周知が必要である。
- 違反行為に対する業者の問題意識が薄いため、違反を繰り返す恐れがある。
- 更新申請に伴う現地調査において自動車整備を主な事業とする解体業者において、部品取り（主にバンパーやライト等の部品取り）をした使用済み自動車からエアバッグ類等を回収していない事例がいくつかみられた。指導等を行い改善させているが、解体業者側からは他の整備業者（無許可）も同様の行為を行っているとの反発がある。そのような事例があれば情報提供をするよう呼びかけてはいるが、同業者についての情報のため事業者名を明かすこともなく、指導出来ていないのが現状である。このような状況が続くと自動車整備業者内で無許可解体が横行する恐れもある。
- 解体業者がフロン類・エアバッグ類を回収せずに輸出していた可能性がある事案が発生した。輸出に当たっては廃棄物処理法第 15 条の 4 の 7 に規定する産業廃棄物の輸出の確認の環境省への手続はもちろんだが、電子マニフェストでフロン類・エアバッグ類が指定引取場所の業者に引き取った確認がなされるまでは解体自動車全部利用者に解体自動車を引き渡さないことが望ましい。
- 解体業者において、部品取りのために許可を取得し自身が必要な部品のみ（ドアパネル等）を取り外し後に指定回収物品等を回収せずに他の事業者（引取業者を兼ねる解体業者）に流している事案や、中古車（有価物）と称して一時抹消した自動車を長期保管している事案がある。更新許可申請や立入検査時等に指導をしているが、生活環境保全上の影響があるとまでは言えないケースが多く、また、関連事業者の問題意識も無いことが課題である。

##### 【外国人関連事業者に関する課題】

- 外国人事業者の把握と関係法令の周知方法が課題である。

#### ② 不適正解体・破砕業者の把握件数及び対処件数等

(単位:件)

項目	不適正解体・破砕業者把握件数	対処件数	対処不可件数	主な対処方法
平成 23 年度	3	3	0	許可取得を指導、顛末書の提出
24 年度	3	3	0	文書による指導など
25 年度	14	14	0	文書・口頭による指導、顛末書の提出

#### (4) 虚偽の移動報告への対処について

##### ① 虚偽の移動報告への対処等に対する主な意見

- 虚偽の移動報告を把握すること自体が困難である。
- 引取・フロン回収・解体を一連の流れで行っている場合、解体終了後に全ての行程の電子マニフェストの入力を行っている場合がある。立ち入り時に指導を行った場合と立ち入りが無かった場合の事業者の対応（マニフェストの入力）については見分けが付けられない。
- エアバッグの装備状況や回収(車上作動も含む)に係る虚偽報告については、解体により得られるトラックのキャビン等の部品等の再販の際、取引価値が著しく低下すること。さらに現行の制度上どうしても引取時、その装備状況について「有」と報告したものに関しては、破砕業者に引き渡される場合、部品等の再販も含む全部利用者に引き渡す場合の如何に関わらずエアバッグを回収する義務が生じることになることが要因となっていると考える。
- 解体業者への指導の際、破砕業者に引き渡す場合は、破砕の際の施設周辺への安全性の問題から納得してもらえるケースが多いが、再販する場合には、エアバッグ回収に合理的な理由に乏しく中々納得してもらえない。(再販後のキャビンにもエアバッグを再設置する必要があり、純正品の設置が保障されず安全性の確保が難しいため)
- ある一定の理由があれば、引取時装備状況を「有」と報告した車両についても、システム上その理由について個別に申請し、エアバッグを回収せずに処理を完了できるシステムの構築について検討する必要性があると考えられる。
- エアバッグ類については識別可能な固有番号を付していないことから、移動報告の遅延を免れるために、他社からエアバッグ類を譲り受けて、引き取った車台でないエアバッグ類を指定引取場所に引き渡すことが考えられる。エアバッグ類の適正な回収及び引渡しのためには、エアバッグ類に識別可能な固有番号を付すことが望ましい。引取業者が他の引取業者に使用済自動車を引き渡しても、自治体が電子マニフェストでその状況を把握できないので、引取及び引渡しの移動報告をしていない事例がある。
- 電子マニフェストの報告徴収機能により、対象事業者の引取車両を確認の上現地調査を行っても、当該車両が既に次工程へ引渡されている事案が多い。その結果、事業者が虚偽の証言をしても見抜けない。  
(例) エアバッグ有の車両を引取時にエアバッグ無と虚偽報告し、エアバッグを横流ししていたとしても、「事故車だった」と虚偽証言される。

##### ② 虚偽の移動報告の把握件数及び対処件数等

(単位: 件)

項目 平成	不適正解体・破砕業者把握件数	対処件数	対処不可件数	主な対処方法
23年度	0	0	0	—
24年度	1	0	0	—
25年度	9	10	0	文書・口頭による指導

## (5) 関連事業者又は無許可業者の不適正解体・破砕に伴う生活環境保全上の支障事例

○不適正な油水处理による事例

※未処理の油水を下水道に接続せず、隣地の土地に排出

○不適正な破砕処理による火災事例

※有機溶剤等可燃性のある廃棄物を入れたまま車両をプレス処理した際、シュレッダの火花が引火し火災が発生

## 4. その他自動車リサイクル法の見直し検討に対する主な意見

### (1) 自動車の不法投棄の発生状況やその対応に関すること

#### 【自動車の不法投棄の発生状況に関する意見】

○本市の道路、公園等に放置された自動車の数は、平成 14 年度をピークに現在まで著しく減少しているが、近年の特徴としては、リサイクル料金の預託の有無にかかわらず放置される傾向にある。

○盗難自動車としての不法投棄でなく、専門業者が投棄した可能性が否定できない自動車が港湾陸域部で多数見受けられる。

○不法投棄されている場所は、道路、市営駐車場等公共施設もあるが、大半が私有地であり、島しょ部ではそれが顕著で、さらには荒廃地が大部分を占め、土地の管理が充分に行われていないことから、早期に発見されるケースが少なく、そのことが不法投棄防止、又は解消をさらに困難としている。

#### 【現況復旧等の対応に関する意見】

○私有地内の放置自動車については、土地所有者への指導にとどまり、処理を進めることができない。

○警察案件においては、撤去するまでに 1 年以上かかる事案がある。

○放置自動車については、放置場所の所有者・管理者に相談するよう指導している。

○私有地にある放置車両の不法投棄での該当や、不法投棄車両を廃棄物認定する手順の煩わしさ、所在不明な車両所有者の廃棄物処理義務は近親者等に課すことは出来るか、というような法で規定のない部分があり、市の裁量する範囲が大きく負担になっている。

○離島対策支援事業を活用する車輛をみると、前回車検時から長期間経過した車輛が多く見られ、その間は放置されていた状況と思われる。使用済自動車の否かどうかを判断することは難しいが、廃棄物の保管は認められておらず、車検の最終更新時から廃車手続きまでの期間を設けるなど、使用済自動車の再資源化が適正かつ円滑に進められるよう所有者の理解と協力を得ることが重要と思われる。

○国において、警察等の関係部署との協議が支障なく行えるような体制となるように法整備を行うべき。

- 放置車両などの車両情報（所有者等）の自治体への開示を可能とするよう法整備を行うべき。
- 6か月以上放置されている車両の強制撤去権利の法制化が必要である。
- 所有権を確認する手段は困難な場合も多く、廃車されている自動車が路上に放置されている場合は、所有権の如何を問わず自治体が撤去、処分ができるような強制力のある法整備が必要と考えられる。
- リサイクル料金を支払わないで車を投棄した場合、使用名義人が次に車を購入できない等の罰則規定の整備を行うべきである。
- 20 日程度張り紙を貼付して反応がない場合、所有者の所有権の剥奪し、すぐ処分できるような法整備を行うべきである。
- 自治体ごとの放置自動車に対する判断の差を無くすことを目的として、全国共通の認識が得られるような、放置自動車の定義と撤去についての法的根拠の整備を行うべきである。
- 預託されてない自動車についても、自治体の費用負担ではなく、自動車リサイクル促進センターで負担が可能となる法整備を検討すべきである。
- 脱法行為防止のためにも、正確な現状把握と環境行政との連携可能な仕組み作りが必要である。

## （2）支援制度に関すること

### 【制度の拡充を求める意見】

- 本市の現状は、主に道路上に不法投棄が行われており、道路管理・所管課による撤去・処分を行っているが、その場合においても、支援事業を活用できる仕組みとすべく改正を検討していただきたい。
- 車台番号が削り取られた放置車両について、現状では処分の際にリサイクル料金を自治体が負担しているが、自治体負担が発生しないよう制度の構築を行うべきである。
- 離島対策支援事業は補助率の引き上げを検討されたい。
- 使用済自動車に限らず、循環型社会の形成における自治体の再資源化に係る労務は多大であるため、各種リサイクル法を含む廃棄物処理全般に対し支援の拡大を要請する。

### 【その他、制度に関する意見】

- 使用済自動車のリサイクル費用は、すべて自動車リサイクル促進センターで負担すべきである。
- 今後の経済情勢次第では放置車両が増加する可能性があるため、その都度、支援制度の見直しは必要と思われる。
- 不法投棄物は、本来、投棄地の所有者や管理者が撤去すべきものであるが、車両の場合、所有者確認など煩雑な手続きも必要であり、不法投棄等対策支援事業を活用する機会が少ないものと思われる。

○離島対策支援事業については、離島住民の負担軽減となるよう、地域の実情に即した形での運用が可能となる制度としていただきたい。

### (3) 自動車リサイクル法に基づく事業者の登録・許可業務や基準等に関すること

#### 【現場の実情に合わせた法改正を求める意見】

- 解体業の許可基準について、昨今の集中豪雨に対応するため解体作業場は建物内に配置するとともに油水分離槽の設置を義務付けることが望ましい。
- 許可業者の許可基準の中に「事業計画書又は収支見積書から判断して、解体（破碎）業を継続できないことが明らかでないこと。」という基準があるが、現在の法令で求められている添付書類のみでは判断が難しい。
- 解体業者及び破碎業者について、使用済自動車の適正な再資源化を図るため「当該事業を行うに足る技術的能力」を有する者の配置を義務付け、同時に当該技術的能力を証明する資格を創設すべきである。
- 事故車両や解体行為等で、窓ガラス等が割れ、ガラスくずが生じることがあるが、解体自動車の一部として引き渡せない部分（作業場所等に散乱しているなど）について、産業廃棄物として適正に処理するよう標準作業書に加えるべきではないか。
- 使用済自動車から取り外した部品について、届出等なく事業場外に保管していた事案があった。その事業者は全国展開しているリサイクル部品の販売システムを利用していた。その販売システムを利用するには、部品を洗浄、メンテナンスして、さらに基準も設けているため「商品」という認識であった。今後このようなりサイクル部品の取扱いも増えてくることが予想されるので、どこまですれば商品（製品）になるのか判断基準が必要ではないか。
- 引取業の登録制度が形骸化しており、登録業者の多くが引取義務を果たさず、使用済自動車を解体業者へそのまま引き渡している実態がある。
- 自動車リサイクル法本格施行時に、既存の解体及び破碎業者の事を考え、既に市街化調整区域に建築物がある事業者に対しては、他法令違反を根拠に不許可としない方針で進めているが、一方で他法令違反状態で申請があった場合には、対応に苦慮することが考えられるので、制度上の考え方の整理があると望ましい。
- 自動車整備業者が部品取りを行うには解体業の許可を取得して行わないといけなくなっているが、許可を取得して行うとエアバッグの回収等を行わなければいけなくなる。次に、引き渡す解体業者が適正に処理を行えるのであれば、部品取りのみを行って次の解体業者に引き渡すことを認めてもよいのではないか。
- 標準作業書は解体業者のマニュアルとして運用しているため、更新のたびに修正が必要となる。結果として、細かな修正の度に標準作業書についての変更届が必要となっている。このため、標準作業書の内容を基本的な項目を掲載すればすむように改定してほしい。

- 解体業は業の許可のみであり、施設の許可となっていない。施設の変更や増設などは変更届を出すことで足りるため、施設変更が生活環境保全上の支障があった場合でも、変更後の対応となり、施設の修正が困難となる可能性がある。
- 個人事業主の代替わりに関して、許可の相続規定の整備が必要と考える。
- 解体自動車全部利用業者への引渡及び廃棄物処理法第 15 条の 4 の 7 に規定する産業廃棄物の輸出等について、電子マニフェストにその旨の報告を行えるよう整備し、解体自動車の処理の流れを網羅的に把握することが望ましい。
- 未だ不適正業者の解体、不正輸出などがあり、市場と流通に法律での規制が追いついていない状況と思われる。適正処理を推進する体制整備の充実が必要である。
- 破碎において、LP ガスや発炎筒等による爆発や火災事故が起きているため、指定回収物品に指定するべきである。
- 無許可解体等の疑わしい事業場へ立入する際に、解体又は保管されている自動車について、それが使用済自動車であるか否か判別するために、アドバイザーとして専門的な知識を持った人を派遣して、所管自治体と合同で立入できる仕組みがあると良いと思います。
  - ※類似事例：エアバックやフロンに関して自動車再資源化協力機構との合同立入
- 整備業を主とする解体業者が部品取りを行う場合、その多くはバンパーやライトといった一部の部品のみを取り外しである。このような業者が部品取りした使用済自動車は、解体業を主とする解体業者に引き渡されている。自動車リサイクル法上同じ解体業者であっても整備を主とする事業者と解体を主とする事業者では必要とする部品や事業形態も異なっているため、実態に即した基準等をそれぞれ設けることを検討していただきたい。
- 取消しの要件が引取業及びフロン回収業の登録と、解体業及び破碎業の許可で異なること。
- 欠格要件に該当した場合の許可の取消しの手続きが産業廃棄物処理法と異なるため、欠格要件に該当した場合などは聴聞手続が不要となるように法改正をしてもらいたい。
- 店舗を持たず、ネットのみで取引を行う業者に対する登録申請に対して明確に拒否する条文がないこと。（登記は、いわゆるスモールオフィスでも可能であり、引取場所の有無が明確に要件ではないため）
- 破碎業に係り自動車リサイクル法施行規則第 16 条に規定される基準について、破碎残さや分別回収物にあたり各指定再資源化機関で定める引取基準に委ねられることになり、破碎業としての破碎等施設の適合性の判断に苦慮する事例が生じる。そこでこれまでの実績等から施設に係る基準を明文化されたい。

- 現在、引取業及びフロン類回収業の登録申請においては、欠格要件に該当しない旨の誓約書の提出のみとなっており、実質的には欠格要件該当の有無の確認は行われていない状況にある。今後、解体業及び破砕業の許可申請と同様に必要書類の提出と確認を行うよう法令の整備が必要と考える。
- 解体自動車について、全部利用者が海外へ輸出するケースが増えている現状において、法令遵守の観点から、より効率的で効果的な指導とするため、各税関における監視体制の強化が求められる。

#### 【他法令との整合性を求める意見】

- 引取業及びフロン回収業の登録と、解体業及び破砕業の許可で、欠格事項に該当してから再度登録、許可を取得できるまでの年数が異なることから、同じ業者であっても許可の取消し処分は出来ても、登録の取消し処分が出来ない事案がある。廃棄物処理法の内容に合わせるべきと考える。
- 解体後の部品置き場を施設外に保管した場合には廃掃法の産業廃棄物保管基準となるため、自動車リサイクル法に基づく指導から外れ、指導の一貫性が無くなる。
- 廃棄物処理法では、暴力団関係に関する欠格要件があるが、自動車リサイクル法に関してはそれが無いので、自動車リサイクル法に関しても、暴力団関係の欠格要件を追加してはどうか。
- 許可の取り消しにあたり欠格要件該当時には廃掃法では「取り消さなければならない」となっているが、自動車リサイクル法では「取り消し、(中略)を命ずることができる」となっているため、業者が両方の許可を有している場合、行政手続き法上異なる手続きを要することにもなり、同一の基準(廃掃法の基準)にするべきと考える。
- 土地管理者等が放置車両の撤去を行った場合、自動車リサイクル法に基づき車両が処理される一方、道路運送車両法上の登録手続きは行われないうままとなっているのが実情であるため、運輸局との調整が必要と考える。
- 解体業は、自動車リサイクル法第16条の規定でガソリン、軽油、廃油の回収及び保管の義務があり、標準作業書ガイドラインでも記載例で回収保管の方法を示している。解体業の申請者が、建築基準法で危険物の保管が禁止されている住宅地域で申請しても、許可基準に不適合ではないので、他法令の建築基準法で違反があっても申請者は許可を取得できてしまう。そもそも住宅地域で引火性の高いガソリンを取り扱うことは、周辺住民にとって非常に危険と考えられるので、住宅地域でのガソリンの取り扱いについては標準作業書ガイドラインでその注意喚起を行うか、制度上で建築基準法と連携を図ることが望ましい。

#### 【法制度の周知に係る意見】

- 許可業者における自動車リサイクル法の知識が不足している事案も見受けられるため、許可基準について自動車リサイクル法の知識を有することに関する規定を設け、講習会の開催、受講を義務付けていただきたい。

○マニュアルはホームページにあるが、それとは別に説明会があってもよいのではないか。

#### (4) その他の意見

○自動車リサイクル法の規定は廃棄物処理法と密接に関連しており、同法の事務は産業廃棄物の適正処理について監督権限を有する自治体への集約も検討すべきではないか。

○解体業者等において、使用済自動車の主な入手先として、中古自動車の市場への流通を目的とするオートオークションを利用し、中古車を購入し使用済自動車としている事例や、自動車リサイクルの入口として機能すべき引取業者が、実際には引取実績が全くなく、解体業者等を斡旋していると疑われる事例が多く存在し、自動車リサイクル法が機能していないと感じられる。

○災害発生に伴う所有者不明の車両の処理に対するマニュアルの作成が必要と考える。