

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 53 回合同会議（2021
年 2 月 22 日）審議事項に関する意見

2021年2月22日

弁護士 佐藤 泉

1. 自動車リサイクル法の功績

- (1) 豊島事件で問題になったシュレッダーダスト及び使用済自動車の適正処理が進んだ。
- (2) 自動車メーカーが主体となって、セメント原料化及びサーマルリサイクル等の A S R 処理先の開拓・処理業者の育成が行われた。さらに、破碎等の処理業者の設備投資促進、フロン回収も実施された。
- (3) ユーザーの支払った預託金が適切に管理され、リサイクル料金の財源確保による持続可能なリサイクル体制が構築された。

2. 立法時からの社会変化

- (1) 立法時は、バッテリー・タイヤは有価物として整理され、適正処理の義務がないとされていた。しかし、これは妥協の産物であり、本来使用済自動車全体の適正処理・再資源化が必要だったのではないか。
- (2) その後、使用済鉛バッテリーについては、輸出先韓国で不法投棄が発生したため、輸出規制強化。有償売却は困難になっている。リチウムイオンバッテリーは、有償売却は不可能で処理困難物。タイヤも、近時処理困難物となり、不法投棄の懸念が高まっている。ガラス・プラスチック類の再資源化も重要課題。使用済自動車全体の適正処理が求められる状況に変化している。
- (3) シュレッダーダストも、カーボンニュートラルの社会的要請等から、選別の徹底により、より高度なリサイクル、サーマルリサイクル量の削減が重要。
- (4) 中古車の輸出は、法制定時よりも大幅に増加しており、今後も増加傾向にあると思われる。輸出自体は、自由貿易の範囲で当然だが、輸出された自動車が適正処理されているか疑問。また現在銀行預金でも、利率ゼロで、管理手数料さえ徴収する金融機関が出ていることを考えると、中古車輸出業者に返還するために金利を支払っていることは公平性に欠ける。また、金利はそれまでの自動車所有者にメリットがなく、短期に所有する中古車輸出業者のみのメリットになっている。輸出業者

に返還手数料を徴収しているが、実費に近く、人件費・システム費用等、本来輸出業者に請求してもおかしくない管理手数料は徴収されていない。制度設計時に、輸出業者に大きなメリットを生む結果は想定されていなかった。

3. 現行法の枠内（法改正が必要ない範囲）での運用合理化

(1) ポイントは、自動車所有者が支払った預託金を最大限有効活用し、国内での適切な資源循環を促進すること。

(2) 解体業・破砕業者の再資源化実施義務の強化

解体事業者が守るべき再資源化基準（法第16条第2項）、破砕業者の再資源化実施基準（第18条第5項）は、いずれも引き取った使用済自動車の適正処理全体を視野に入れている。

現行の規定（主務省令）は以下のとおり。

「(解体業者による再資源化に関する基準)

第九条 法第十六条第二項（同条第七項において準用する場合を含む。）の主務省令で定める基準は、次のとおりとする。

- 一 部品、材料その他の有用なものを回収することができるものと認められる使用済自動車又は解体自動車については、当該有用なものが破損し、又はその回収に支障が生じることのないように、適正に保管するよう努めること。
- 二 使用済自動車から鉛蓄電池、リチウムイオン電池、ニッケル・水素電池、タイヤ、廃油、廃液及び室内照明用の蛍光灯（以下「鉛蓄電池等」という。）を回収し、技術的かつ経済的に可能な範囲で、当該鉛蓄電池等の再資源化を自ら行うか、又は当該再資源化を業として行うことができる者に当該鉛蓄電池等を引き渡すこと。
- 三 技術的かつ経済的に可能な範囲で、使用済自動車又は解体自動車から部品、材料その他の有用なもの（鉛蓄電池等を除く。）を回収し、当該有用なものの再資源化を自ら行うか、又は当該再資源化を業として行うことができる者に当該有用なものを引き渡すこと。
- 四 前二号の規定により回収した部品、材料その他の有用なものについては、その再資源化を行うまでの間（当該再資源化を業として行うことができる者に引き渡す場合にあっては、当該引渡しを行うまでの間）、適正に保管するよう努めること。」

「(破砕業者による再資源化に関する基準)

第十六条 法第十八条第五項の主務省令で定める基準は、次のとおりとする。

- 一 技術的かつ経済的に可能な範囲で、鉄、アルミニウムその他の金属を分別して回収すること。
- 二 自動車破碎残さに異物が混入しないように、解体自動車の破碎を行うこと。」

したがって、現行法の規定でも、使用済自動車、すなわち解体・破碎から発生する全ての部品・素材（タイヤ、バッテリー等）の適正処理は、自動車リサイクル法の目的に含まれている。この適正処理費用は、自動車リサイクル法全体の理解として、徴収したリサイクル料金から支出することは、法に抵触しない。省令の書きぶりを少し変えるか、またはこれを全く変えずに、運用面での指針を変化させることで、解体業者及び破碎業者の実務面で、全ての部品・素材について適正処理を徹底させることは法的に可能である。

(3) リサイクル料金の支出方法

リサイクル料金は、自動車メーカーが資金管理法人に払い渡しを請求する（法第76条第1項）。

従来は、自動車メーカーは、自動車毎に預託金と同一額の払渡し請求を行っていたが、この方式だと払渡し請求額と実際に支払う処理料金（実費）の間に差があるため、自動車メーカーに余剰金が発生するという課題があった。したがって、今後は自動車メーカーが資金管理法人に対し、実費のみ請求する方式への転換が、今回の審議会で提案されている。

これは、自車充当方式の実施的な廃止である。すなわち、ユーザーの負担したりサイクル料金は、自車の処理料金（実費）と同額ではないこと、すなわち自車に充当されていない部分があることを正面から認めている。実際には、以前からユーザーの負担したりサイクル料金は、メーカーの余剰金及び特預金として自車充当されていなかったのであるから、過去においても自車充当は部分的に否定されていたが、今後はより明確に自車充当の原則はなくなる。

自工会の提案では、従来のメーカー余剰金を特預金に変更するよう改正すべきだとしている。しかし、特預金は、ユーザーが支出したりサイクル料金を有効利用していない無駄であり、資源循環にも寄与せず、特預金の増加は管理コストが増大するだけで自動車リサイクル制度にメリットはない。そこで、この余剰金は、特預金とせず、そのまま通常の預託金としてプールすることが望ましい。

そこで、自動車メーカーは、シュレッダーダスト・フロン・エアバックの処理費用に加えて、追加された再資源化必要費用（バッテリー、タイヤ、ガラス、廃プラ等）を加えて資金管理法人に請求し、これを解体業者や破碎業者に支払うことにより、合理的なりサイクルの財源を確保することを提案する。

このように解しても、現行法に違反しない。なぜならば、メーカーは適正に再資

源化されたことを前提とするシュレッダーダストの引取り義務を有し、その費用を請求できるのであるから、シュレッダーダストの引取り費用には、その前提となる引取自動車全体の適正処理費用が内在的に含まれていると解釈されるからである。

(4) リサイクル料金の紐づけ

ユーザーのリサイクル料金支払いを確認するために、現行通り、一台ごとにリサイクル料金が支払われていることは確認すべきである。

しかし、メーカーの資金管理法人に対する払渡し請求額は、ユーザーの支払い料金と紐づける必要はないため、その金額を超えても、その金額を下回っても、それが適正処理料金であれば、現行法に違反しないと考える。現状は、同一料金の払い渡しとなっているが、今後は、自動車メーカーは資金管理法人に対し、実質的に必要なりサイクル費用を請求できると解釈すべきである。この実質的に必要なりサイクル料金は、合理的に算定されるべきであるが、ASR処理料金の変動等の外部的要因に左右される。したがって、一台ごとに支払われたリサイクル料金の範囲内であることは望ましいが、法的には合理的な範囲でリサイクル料金を超えることは許容されるべきである。預託したサイクル料金を大幅に超えて実費を請求するメーカーが存在する場合には、当該メーカーに勧告及び追加の拠出金を求める措置を求める実務とすることも考えられる。

このようにリサイクル料金の紐づけを簡素化すれば、社会的・技術的状況の変化に応じ、適正な処理料金について柔軟な対応が可能である。実質的な適正処理を確保するため、バッテリー・タイヤ・ガラス等の解体時の安全な取り外しとこれらの適正処理費用を、シュレッダーダストの処理費用の一部として請求することも可能となる。現行の資金状態を考慮すれば、預託金が不足する等、リサイクルが不安定になる要素はない。

(5) 利息の廃止

法第 75 条は、預託金に利息を付さなければならないと規定し、これを受けた施行規則 70 条は、複利計算を含む複雑な利息規定を設けている。

これは資金管理法人に負担を与えるだけでなく、自動車メーカー等への払渡し、中古車輸出返還にも事務的負担となっている。現在の金利ゼロ情勢にあわせて、施行規則を改正し、当面の間利息は付さないとするのが適切である。

中古車輸出返還について、利息を付さないと制度変更することは、既存のユーザーの権利侵害とならない。なぜならば、預託金は、現行法上中古車輸出等特定の場合にのみ返還できるとされており、法定の返還請求をした段階で、初めて権利性が発生する。返還請求をしないユーザーには、利息に対する潜在的権利は存在しない。中古車輸出業者は、輸出手続き時に初めて返還請求権が発生するため、利息に対す

る潜在的権利は存在しない。発生していない権利について、潜在的利息は存在しない。なお、中古車輸出返還に際する手数料を合理的に引き上げることにより、中古車輸出業者への支払い事務軽減・対応合理化が可能であると考える。

(6) 既存の特預金活用

現在の特預金を活用する方法として、法第98条第2項活用が考えられる。

この規定は以下のとおりである。

「第九十八条

2 資金管理法人は、前項の規定により特定再資源化預託金等をその資金管理業務の実施に要する費用に充て、又は指定再資源化機関若しくは情報管理センターに対し出えんした後において、なお主務省令で定める額を超える額の特定再資源化預託金等があるときは、資金管理法人が定める期間（次項において「特定期間」という。）に限り、自動車の所有者が第七十三条第一項又は第三項の規定により預託すべき再資源化等預託金の一部を負担することができる。」

この規定は、特預金が増えた場合に、将来のユーザーの負担するリサイクル料金に充当するために特預金を使えるという趣旨である。現在、この条文を実行するための主務省令は定められていないため、特預金は将来のユーザーのために活用されていない。早急に、この条文を実施する主務省令を作成し、将来のユーザーの負担を軽減するとともに、特預金を引取自動車全体の再資源化・適正処理に有効活用するよう、検討すべきである。

4. 現行法の維持

現行法が、リサイクル料金を前払いとし、預託金制度を採用したことは、適切であると考えられる。

預託金制度が採用された最大の理由は、預託金が安定的に管理され、使用済み自動車の再資源化が促進されること、独立した資金として課税対象とならないことにあると思われる。すなわち、預託金は、ユーザーの財産権・権利ではなく、かつ自動車メーカーの財産権・権利ではない、公的で中立な資金であるという点が、法の立法趣旨であると考えられる。

このように解さなければ、特預金の存在、従来のメーカーの余剰金の存在などが説明できない。

したがって、今後も預託金制度を活用しつつ、メーカー余剰金及び特預金など、再資源化に活用されない預託金を減少させ、自動車のリサイクルを高度化し、次世代の自動車リサイクルにも対応できる制度を目指すべきである。

以上