

自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書(案)における 主な提言事項

参考資料6

1. 中古車と使用済自動車の取扱いの明確化

- ・ 使用済自動車の判断の明確化(中古車と使用済自動車の客観的な判断の拠り所となるガイドラインの作成)
- ・ オートオークション会場における使用済自動車の取扱いの適正化
- ・ 引取業者の役割分担の徹底



オートオークション会場で出品されている
使用済自動車と考えられる車両

2. 使用済自動車の循環的な利用の高度化

- ・ リユース部品の利用の促進
- ・ 発炎筒、タイヤ、鉛蓄電池の収集・処理体制の構築
- ・ 自動車リサイクルの高度化

エンジン



フロントドア



3. 自動車リサイクル制度の安定的な運用

- ・ 不適正処理対策の推進
- ・ 不法投棄対策支援スキームの改善
- ・ 指定法人業務及びシュレッダーダスト再資源化体制の更なる効率化及び役割分担



輸出のために解体している事例



不法投棄現場

4. 中長期的な変化に対する自動車リサイクル制度の対応

- ・ 環境配慮設計の推進とその活用
- ・ 次世代自動車を含む新規技術への対応



プリウスのハイブリッドシステム



リサイクル容易樹脂採用部分(緑色部)

※ 各写真は合同会議の資料から抜粋

自動車リサイクル制度の施行状況の 評価・検討に関する報告書 (案)

平成21年11月

産業構造審議会廃棄物・リサイクル小委員会
自動車リサイクルワーキンググループ
中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会
自動車リサイクル専門委員会
合同会議

－ 目次 －

【はじめに】

第1章 自動車リサイクル制度の成果

1. 使用済自動車のトレーサビリティの確保
2. 自動車製造業者等による再資源化等の進展
3. 関係事業者の役割の明確化
4. 預託されたリサイクル料金の適正な運用
5. 自動車リサイクルシステムの安定稼働
6. 不法投棄・不適正保管等の減少
7. 違法行為に対する毅然とした対応
8. 国民による自動車リサイクルに対する一定の理解

第2章 現在の自動車リサイクル制度の課題と基本的方向性

1. 現状を踏まえた課題の整理
 - (1) リサイクルシステムの入口（使用済自動車の発生から引取りまで）
 - (2) リサイクルシステムの内部（引き取られた使用済自動車の引渡しから、解体、破砕、特定再資源化等物品の引渡しまで）
 - (3) リサイクルシステムの出口（特定再資源化等物品の再資源化）
 - (4) 不法投棄対策及び不適正処理対策
 - (5) 自動車リサイクル制度の将来像
2. 自動車リサイクル制度の課題に対応するための施策の基本的方向性
 - (1) 中古車と使用済自動車の取扱いの明確化
 - (2) 使用済自動車の循環的な利用の高度化
 - (3) 自動車リサイクル制度の安定的な運用
 - (4) 中長期的な変化に対する自動車リサイクル制度の対応

第3章 個別課題への具体的な対策

1. 中古車と使用済自動車の取扱いの明確化
 - (1) 使用済自動車の判断の明確化
 - (2) オートオークション会場における使用済自動車の取扱いの適正化について
 - (3) 引取業者の役割分担の徹底
2. 使用済自動車の循環的な利用の高度化
 - (1) リユース部品の利用の促進
 - (2) 発炎筒、タイヤ、鉛蓄電池の収集・処理体制の構築
 - (3) 自動車リサイクルの高度化

3. 自動車リサイクル制度の安定的な運用

- (1) 不適正処理対策の推進
- (2) 不法投棄対策支援スキームの改善
- (3) 指定法人業務及びシュレッダーダスト再資源化体制の更なる効率化及び役割分担

4. 中長期的な変化に対する自動車リサイクル制度の対応

- (1) 環境配慮設計の推進とその活用
- (2) 次世代自動車を含む新規技術への対応

【おわりに】

【はじめに】

我が国の自動車リサイクルシステムは、自動車が付加価値の高い高度な加工組立製品であることを背景に、法律施行以前より、①自動車販売業者等を通じた解体業者への引渡し、②解体業者による有用部品等の回収、③シュレッダー業者等による破碎処理を通じた鉄・非鉄金属等の再生利用、という市場を活用した処理ルートが大筋確立されていた。

一方、平成7年4月にシュレッダーダストの管理型産業廃棄物としての処分が義務付けられると、最終処分場の残余容量の逼迫、それに伴う処分費用の高騰、ひいては不法投棄、不適正処理が増大すると懸念されるようになった。この問題を解決するべく、使用済自動車に関連する種々の法規やガイドライン等から有効なものを活用し、体系的に組み合わせ、多岐にわたる関係者に対して一括して提示することを目的に、平成9年5月、通商産業省（当時）により「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」が策定された。本イニシアティブは、関係者による自主的な取組を前提とし、①有害物質使用量の削減、②シュレッダーダストの減量化、自動車リサイクル率の向上、③既存の処理ルートの高度化、④市場メカニズムの活用による処理の効率化、⑤関係者の役割分担の明確化、といった現在の自動車リサイクル制度にも通ずる基本的な考え方を示したものであった。

その後、シュレッダーダストの最終処分費が高騰の一途をたどっていたこと及び鉄スクラップ価格の不安定な変動により、使用済自動車の取引が逆有償化したため、従来の市場の活用を通じたリサイクルシステムが機能不全に陥り、不法投棄・不適正処理の懸念も一層高まっていた。また、カーエアコンやエアバッグ類が搭載、装備される車両が増加する中で、フロンガスやエアバッグ類のガス発生剤の環境に与える影響が新たな問題として浮上することとなった。さらに、廃油・廃液などの適正な回収・処理についても、環境負荷の発生防止の観点から制度としての対応が求められるようになった。

このような状況を受け、産業構造審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル小委員会（平成13年より環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループに改組）及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会における審議を経て、平成14年7月「使用済自動車の再資源化等に関する法律」（以下「自動車リサイクル法」又は「法」という。）が成立し、平成17年1月に施行された。

自動車リサイクル法に基づく新たなシステムに対しては、生産からリサイクル・処理に至る連鎖に属する関係者が自動車製造業者・輸入業者（以下「自動車製造業者等」という。）を中心として適切かつ明確な役割を分担し、適正な競争原理が働く仕組みとすることで、システム全体にかかる社会コストが最小化されることが求められた。そのため、使用済自動車が概ね有価で流通することで従来の市場によるリサイクルシ

システムが機能する状況を創出し、かつ使用済自動車のリサイクル率が向上し環境保全上の支障がないような仕組みを構築し、もって使用済自動車についての持続的な資源の有効利用と適正処理を確保することが目指された。

具体的には、最終処分場の逼迫や不法投棄・不適正処理の原因となるシュレッターダスト、専門的処理が必要なエアバッグ類、地球環境保全上、確実な破壊が必要とされるエアコン冷媒のフロン類といったリサイクルの支障となる3品目について、拡大生産者責任の考え方にに基づき自動車製造業者等に適正処理が義務付けられ、その費用については自動車の所有者が新車購入時に前払いすることとなった。本制度は創設当時、他国に例を見ないものとして、我が国の状況に的確に対応して実効性及び効率性に優れ、多くの自動車ユーザーや関係者に支持される「ジャパン・モデル」として期待された。

現在、我が国における自動車の保有台数は約7,500万台であり、年間約360～370万台の使用済自動車が発生しているが、概ねその全量が法の下で処理されている。また、自動車リサイクル法が施行されて以降、シュレッターダスト等3品目の処理に所有者が負担するリサイクル料金が用いられるようになったことから、使用済自動車の取引の逆有償が解消されるとともに、法施行後3年半は鉄スクラップ市況が好調であったこともあり、その有償性が高まった。他方、平成20年の夏以降下落基調にあった鉄スクラップ市況は、リーマンショックに端を発した世界経済の急激な減速により大幅に下落し、再び逆有償化が懸念されるようになったが、そのような状況においても、使用済自動車は概ね適正に処理され、不法投棄等も減少しており、自動車リサイクル制度は、現段階では、制定時の目的どおり経済状況に左右されず、概ね順調に機能しているとみられる。

自動車リサイクル法においては、「施行後五年以内に、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」こととされており（法附則第13条）、これを受け、産業構造審議会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会では、平成20年7月から自動車リサイクル制度の評価・検討を行ってきた。その際、責務者である引取業者、自動車製造業者等、解体業者、破砕業者のみならず、地方公共団体、再資源化業者、自動車関連部品製造業者、オートオークション業者等から幅広く意見聴取の機会を設け、論点を抽出・整理し、議論を深めてきた。

本合同会議としては、これらを踏まえ、以下のとおり、自動車リサイクル制度の施行状況について評価するとともに、その課題解決に向けた方向性について提言するものである。

第1章 自動車リサイクル制度の成果

1. 使用済自動車のトレーサビリティの確保

- ・自動車リサイクル法の施行当初は使用済自動車の流通ルートが不透明であったが、法の電子マニフェスト制度や改正道路運送車両法によって使用済自動車や中古車輸出の流通ルートが明確化された。我が国の自動車保有台数は約7,500万台と一定ではあるが、昨今の新車及び中古車流通構造の変化が見受けられる中（表1参照）においても、使用済自動車についてはその全数について概ね適正に処理され、またその処理が電子マニフェストにより各段階で捕捉されていることから、現行の自動車リサイクルシステムはトレーサビリティが確保されているといえる。現状においては、制度検討当初の想定どおり、国内で使用されなくなった年間約500万台の車両のうち、約350万台程度が使用済自動車に、約150万台が中古車として輸出されている（表2参照）。

（表1）国内での新車及び中古車の流通状況

| 年 | 17年 | 18年 | 19年 | 20年 |
|----------------|------|------|------|------|
| 保有台数（万台） | 7569 | 7586 | 7571 | 7553 |
| 新車販売台数（万台） | 585 | 574 | 535 | 508 |
| 中古車販売台数（万台） | 811 | 807 | 753 | 718 |
| オークション流通台数（万台） | 798 | 827 | 841 | 887 |

（表2）国内で使用されなくなった自動車の状況

| 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 |
|----------------------------------|------|------|------|------|
| 使用済自動車の引取台数（万台） （国内で処理された自動車） | 305 | 357 | 371 | 358 |
| 輸出仮抹消登録台数（万台） （海外に輸出された自動車） | 107 | 144 | 161 | 130 |

2. 自動車製造業者等による再資源化等の進展

- ・自動車リサイクル法では、自動車製造業者等に対して再資源化等が義務付けられているエアバッグ類及びシュレッダーダスト（ASR：Automobile Shredder Residue）

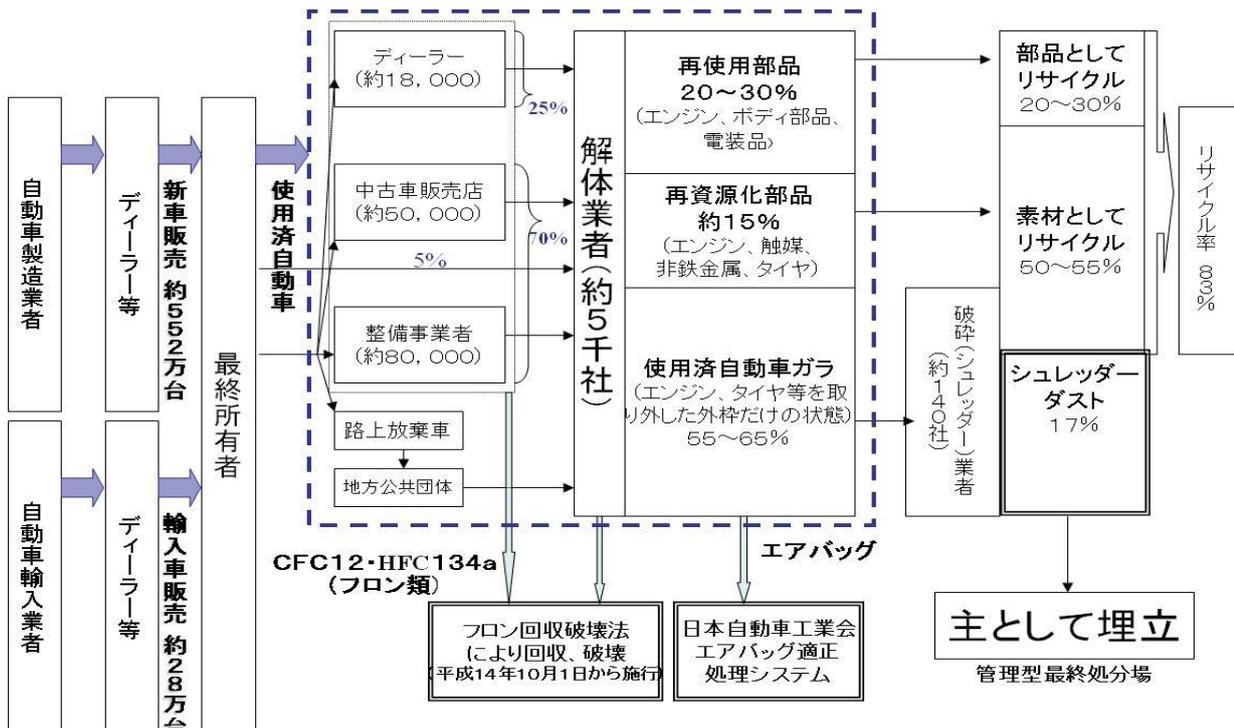
について、数値目標が期限をもって設定されている。エアバッグ類については自動車再資源化協力機構による一元的かつ効率的な処理、シュレッダーダストについては2チーム体制での競争を伴う処理により、平成20年度においては、すべての自動車製造業者等が2品目ともに平成27年度目標を前倒しして達成している状況である(表3参照)。それに伴い、シュレッダーダスト以外のリサイクルや部品のリユースも含めた使用済自動車全体の循環的利用の割合も、平成12年当時と比較して約83%から約95%まで向上した(図1参照)。

(表3) 自動車製造業者等のリサイクル率

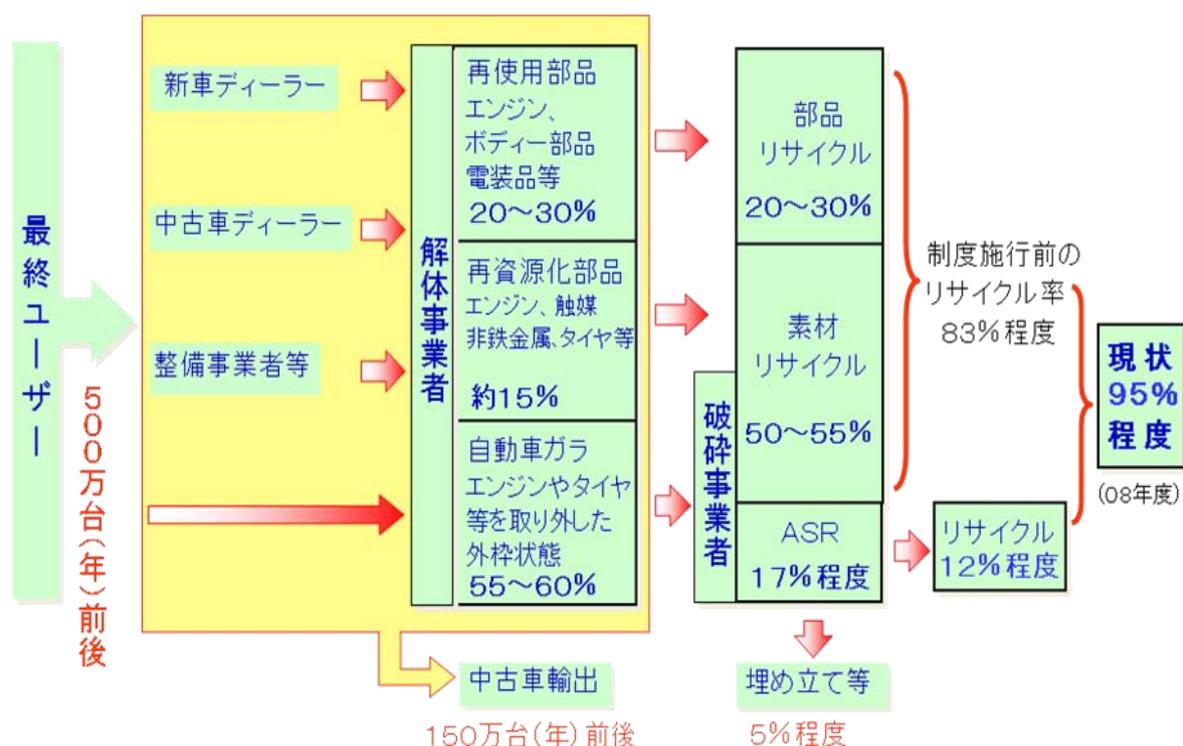
| | リサイクル率 (%) | |
|-------|---|-----------|
| | シュレッダーダスト | エアバッグ類 |
| 目 標 | 70 (平成27年～) 50 (平成22年～) 30 (平成17年～) | 85 |
| H20年度 | 72.4～80.5 | 94.1～94.9 |
| H19年度 | 64.2～78.0 | 92.0～94.7 |

(図1) 使用済自動車全体のリサイクル率

<制度制定前>



<平成 20 年度>

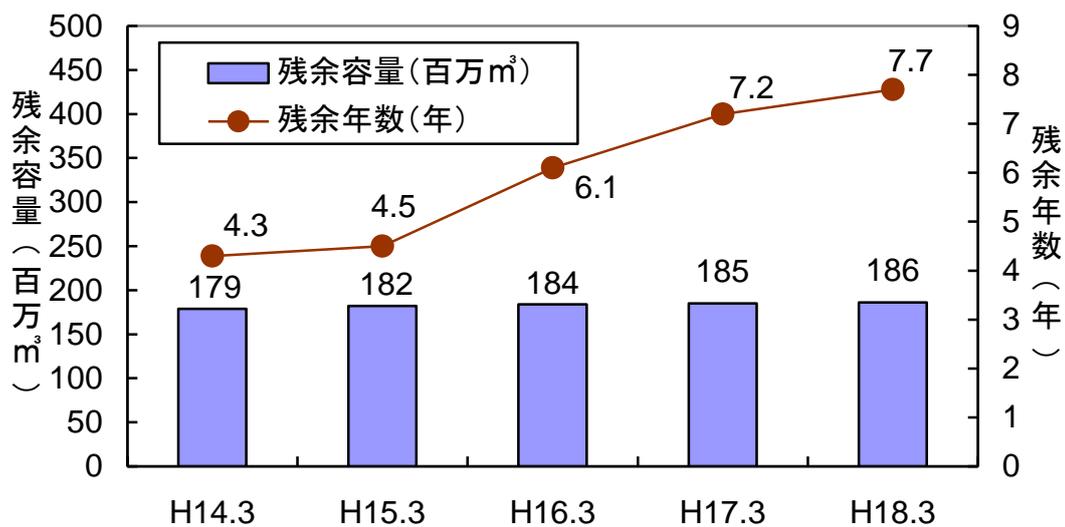
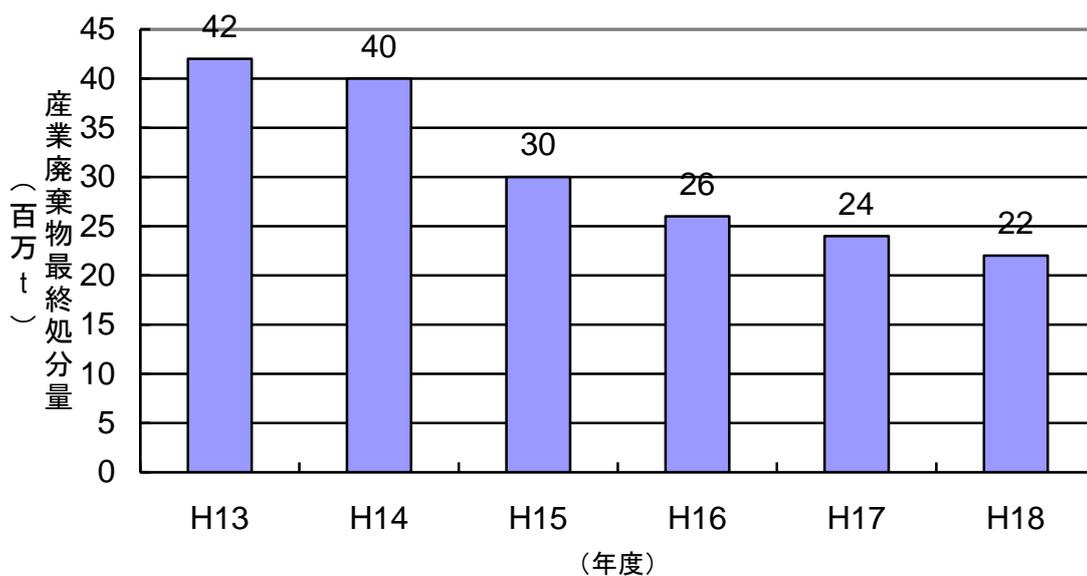


・シュレッダーダストについては、制度制定前において、処理後の残さの処分先の確保、円滑な処理のためのシュレッダーダストへの有害物質の混入防止の徹底が求められていた。法施行後、使用済自動車一台当たりのシュレッダーダスト最終処分量は、自動車製造業者等による法定リサイクル率の前倒し達成や環境配慮設計の各種取組等により減少傾向となっている（表4参照）。これらの効果もあり、産業廃棄物全体の最終処分量が減少し、最終処分場の残余年数は増加傾向にある（図2参照）。また、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムについては、自動車製造業者等が自主的に使用禁止又は使用量削減に取り組み、消費者に対しても車種毎の削減の状況を公表している。

(表4) シュレッダーダストの最終処分量

| 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 引取 ASR 重量(t) | 427,508 | 526,025 | 584,304 | 596,224 |
| (引取台数) (台) | (2,417,342) | (2,987,250) | (3,288,507) | (3,229,027) |
| (1台当たり ASR 重量) (kg/台) | (176.9) | (176.1) | (177.7) | (184.6) |
| ①最終処分量(t) | 151,796 | 151,457 | 151,485 | 126,166 |
| ②1台当たり最終処分量(kg/台) (①÷引取台数) | 63 | 51 | 46 | 39 |

(図2) 産業廃棄物最終処分量及び処分場残余容量等の推移



- 自動車リサイクル法においては、自動車製造業者等に対して環境配慮設計、情報提供の努力義務が課されている。自動車製造業者等は、従来より、防錆鋼板の使用による自動車の長寿命化、軽金属や樹脂使用による軽量化に取り組んできた。また、銅部品の回収を容易にするワイヤーハーネス、解体性向上マークの採用、リサイクル容易な熱可塑性樹脂材料への統合等によりリサイクルの容易性を向上させるとともに、自らのリサイクルの取組として、リユース部品、リビルド部品等の再生やバンパー等の自動車部品の回収と自動車への再利用等を行っている。更に、社会・環境報告書、サステナビリティレポート等により3Rの取組を広く社会に情報発信するとともに、解体業者に対してはホームページや作業講習会を通じて解体実務に必要となる情報を提供している。

3. 関連事業者の役割の明確化

- 自動車リサイクル法に基づき、引取業者及びフロン類回収業者は地方公共団体の登録を、解体業者及び破砕業者については地方公共団体の許可を受ける必要がある。平成20年度末で、約7万8千事業者が引取業者、約1万8千事業者がフロン類回収業者の登録を、また、約7千事業者が解体業者、約1千事業者が破砕業者の許可を受けており、それぞれの役割を担う関連事業者の状況が明らかになった(表5参照)。

(表5) 関係事業者の登録・許可の状況

| 関係事業者種別 | 事業者数 | | | |
|---------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | 17年度末 | 18年度末 | 19年度末 | 20年度末 |
| 引取業者 | 88,122 | 88,301 | 79,177 | 77,635 |
| フロン類回収業者 | 23,387 | 23,135 | 18,215 | 17,623 |
| 解体業者 | 6,251 | 6,505 | 6,654 | 6,689 |
| うちみなし許可業者 | 2,172 | 2,129 | 2,146 | - |
| 破砕業者 (プレス、せん断のみ) (シュレッダー) | 1,224 (1,101) (123) | 1,280 (1,145) (135) | 1,301 (1,169) (132) | 1,299 (1,168) (131) |
| うちみなし許可業者 | 736 | 752 | 734 | - |
| 計 | 118,984 | 119,221 | 107,493 | 103,246 |

※同一事業者が地方公共団体をまたがって事業所登録・許可されている場合はそれぞれの地方公共団体にてダブルカウントされている。

・一方、使用済自動車の引取報告の約8割弱は、引取業者を兼業する解体業者及び破砕業者により実施されており、事業者数の構成と異なっている（表6参照）。

（表6）引取業者の兼業状況別の事業所数及び移動報告件数

| 兼業種別 | 平成16年度 | | | 平成17年度 | | | 平成18年度 | | | 平成19年度 | | | 平成20年度 | | |
|----------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| | 事業所数 | 構成比 | | 事業所数 | 構成比 | | 事業所数 | 構成比 | | 事業所数 | 構成比 | | 事業所数 | 構成比 | |
| 引取業のみ | 75,796 | 93.9% | 93.9% | 81,228 | 92.7% | 92.7% | 82,210 | 92.5% | 92.5% | 73,184 | 91.7% | 91.7% | 72,187 | 91.5% | 91.5% |
| 引取+解体 | 3,943 | 6.1% | 4.9% | 5,237 | 7.3% | 6.0% | 5,472 | 7.5% | 6.2% | 5,343 | 8.3% | 6.7% | 5,409 | 8.5% | 6.9% |
| 引取+破砕 | 63 | | 0.1% | 74 | | 0.1% | 75 | | 0.1% | 71 | | 0.1% | | | |
| 引取+解体+破砕 | 926 | | 1.1% | 1,094 | | 1.2% | 1,143 | | 1.3% | 1,175 | | 1.5% | 1,190 | | 1.5% |

| 兼業種別 | 平成16年度 | | | 平成17年度 | | | 平成18年度 | | | 平成19年度 | | | 平成20年度 | | |
|----------|---------|-------|-------|-----------|-------|-------|-----------|-------|-------|-----------|-------|-------|-----------|-------|-------|
| | 報告件数 | 構成比 | | 報告件数 | 構成比 | | 報告件数 | 構成比 | | 報告件数 | 構成比 | | 報告件数 | 構成比 | |
| 引取業のみ | 278,630 | 59.4% | 59.4% | 1,349,130 | 44.3% | 44.3% | 1,134,320 | 31.8% | 31.8% | 880,080 | 23.8% | 23.8% | 813,044 | 22.7% | 22.7% |
| 引取+解体 | 92,712 | 40.6% | 19.8% | 765,101 | 55.7% | 25.1% | 1,018,630 | 68.2% | 28.5% | 1,085,663 | 76.2% | 29.3% | 1,030,645 | 77.3% | 28.8% |
| 引取+破砕 | 18 | | 0.0% | 170 | | 0.0% | 192 | | 0.0% | 1,328 | | 0.0% | 3,424 | | 0.1% |
| 引取+解体+破砕 | 97,634 | | 20.8% | 928,433 | | 30.5% | 1,415,626 | | 39.7% | 1,738,305 | | 46.9% | 1,731,642 | | 48.4% |

4. 預託されたリサイクル料金の適正な運用

- ・リサイクル料金は、不法投棄の防止、預託手続の簡便性の観点から、原則、新車購入時の前払いとし、法で定められた資金管理法人（財団法人自動車リサイクル促進センター）に預託する仕組みとしている。既販車のうち、国内で使用される自動車のほぼすべてについて、リサイクル料金の預託が完了済みとなっている。
- ・預託されたリサイクル料金については、法に規定される資金管理業務諮問委員会による管理の下、厳格な運用方針に基づき、リスク管理に重点を置いたラダー型により、市場における債券構成比に準じ、国債や政府保証債を中心に運用している（表7参照）。

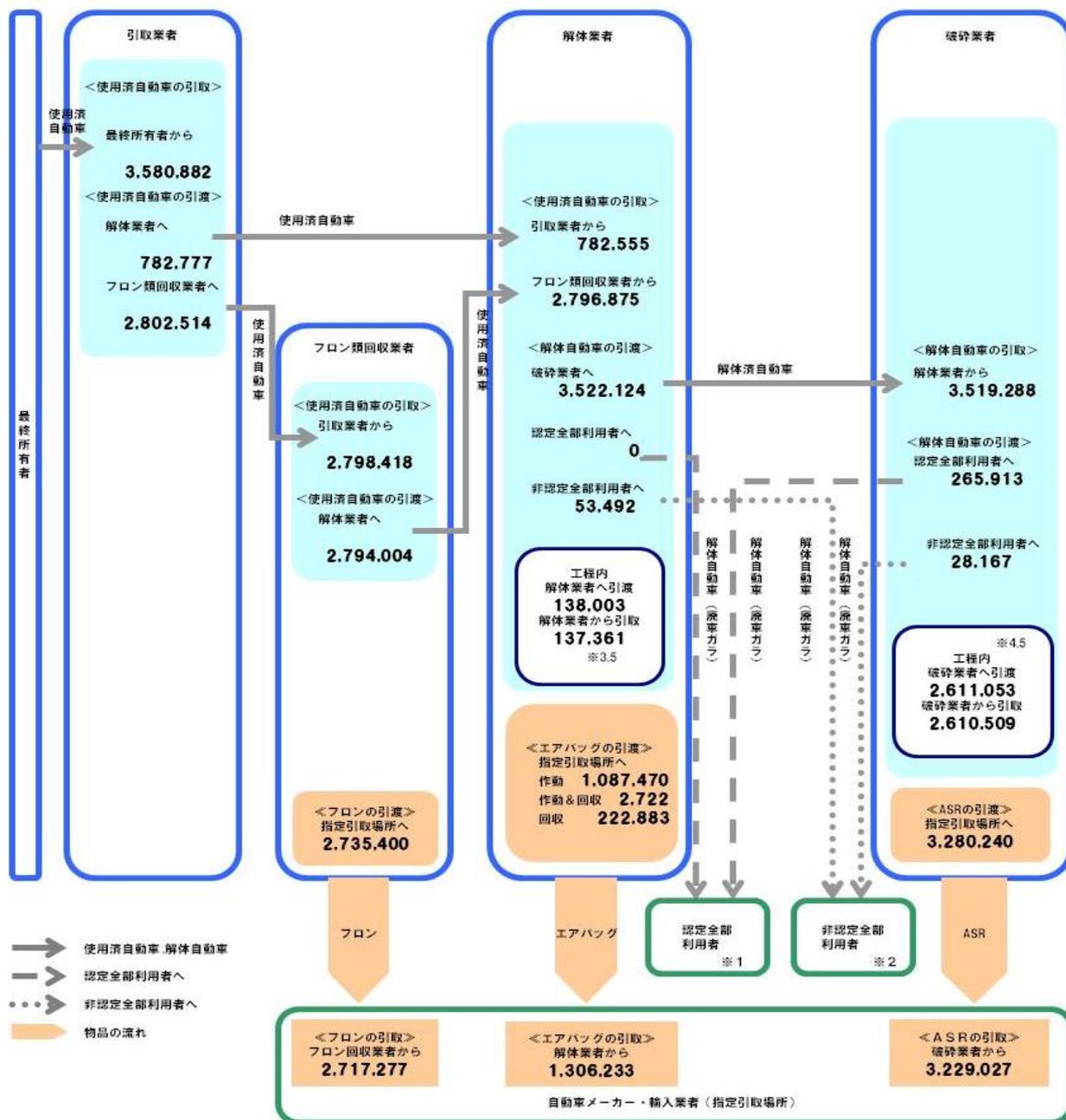
（表7）平成20年度末時点のリサイクル料金の運用状況

| 債券の種類 | 実 績 | | 目標比率 (%) |
|--------|-------------|-------|-------------|
| | 運用残高（千円） | 比率（%） | |
| 国債 | 591,327,939 | 76.0 | 75.4 |
| 政府保証債 | 57,599,158 | 7.4 | 7.4 |
| 社債・金融債 | 72,366,984 | 9.3 | 9.3 |
| 地方債 | 42,301,204 | 5.4 | 6.0 |
| 財投機関債 | 14,846,677 | 1.9 | 1.9 |
| 合計 | 778,441,961 | 100.0 | 100.0 |

5. 自動車リサイクルシステムの安定稼働

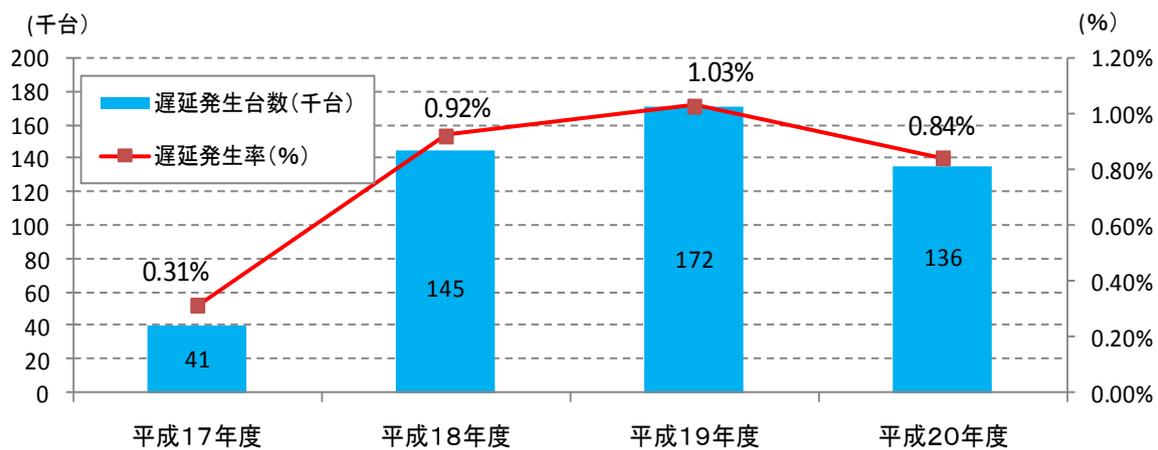
- 電子マニフェストシステムを始めとする自動車リサイクルシステムにより、すべての使用済自動車の工程を厳格に管理している（図3参照）。関連事業者による遅延報告の発生は低いレベルに留まっており（図4参照）、全体的には円滑な工程内の処理が行われている。また、自動車リサイクルシステム自体も、小規模のトラブルはあったものの、大きな事故はなく、安定的に稼働中である（表8参照）。

（図3）移動報告状況（平成20年4月～平成21年3月）



※1. 認定全部利用者・・・主務大臣の全部再資源化認定（法第31条認定）を受け、電炉・転炉に解体自動車（廃車カラ）を鉄鋼の原料として投入しリサイクルする業者。
 ※2. 非認定全部利用者・・・解体自動車（廃車カラ）を電炉・転炉に投入したり、輸出を行う業者。
 ※3. 解体工程内引取・・・有用な部品、材料等の再資源化を推進するため、解体業者が他の解体業者へ移動報告することがある。
 ※4. 破砕工程内引取・・・破砕前処理工程のみを行う破砕業者（プレス・せん断処理業者）は、解体自動車を他の破砕業者（シュレッダー業者）へ引き渡すことがある。
 ※5. 工程内引取と引取の数字が異なる理由・・・引取実施報告があった後の引取実施報告について、遅延報告までの期間については解体自動車等の収集運搬等に必要期間として一定期間認められている。そのため、引取実施報告があっても引取実施報告をしていない場合がある。

(図4) 遅延報告発生状況



(表8) 自動車リサイクルシステム稼働状況

| 年度 | 平成17年度 | 平成18年度 | 平成19年度 | 平成20年度 |
|------------------|--------|--------|--------|--------|
| 計画停止日 | 15 | 13 | 13 | 13 |
| 障害件数 | 10 | 6 | 4 | 0 |
| 安定稼働率 (時間ベース) | 94.9% | 99.8% | 98.0% | 100.0% |

6. 不法投棄・不適正保管等の減少

- ・不法投棄・不適正保管の車両は法施行前の平成16年9月末の21万8千台から、平成21年3月末には1万5千台まで減少した。また、離島における不法投棄等車両も平成16年9月末の1万7千台から、平成21年3月末には1千台まで減少した。100台以上の大規模案件も平成16年9月末の13万2千台から、平成21年3月末には2千台まで減少している（表9参照）。これらの要因としては、①法施行に伴い使用済自動車はすべて廃棄物とみなされるようになり、行政側の指導が容易になったため、②離島対策等推進事業が順調に進捗しているためと考えられる。

（表9）不法投棄・不適正保管車両の状況

| | 全国 | | | うち離島分 | | | | | | | | |
|--------|---------------------|------------------------|--------------------|------------------------|-------------------|------------------------|---------|------------------------|---------|------------------------|---------|------------------------|
| | | 不適正保管 | 不法投棄 | 不適正保管 | | 不法投棄 | | 不適正保管 | | 不法投棄 | | |
| H16.9末 | 218,359 | 195,860 | 22,499 | 16,707 | 13,503 | 3,204 | — | — | — | — | — | |
| H17.3末 | 140,436 (-35.7%) | 122,599 (-37.4%) | 17,837 (-20.7%) | 14,013 (-16.1%) | 9,640 (-28.6%) | 4,317 (+34.7%) | — | — | — | — | — | |
| H18.3末 | 57,080 (-73.9%) | 44,203 (-77.4%) | 12,877 (-42.8%) | 6,138 (-63.3%) | 2,670 (-80.2%) | 3,468 (+8.2%) | — | — | — | — | — | |
| H19.3末 | 35,064 (-83.9%) | 26,834 (-86.3%) | 8,230 (-63.4%) | 2,796 (-83.3%) | 1,216 (-91.0%) | 1,580 (-50.7%) | — | — | — | — | — | |
| H20.3末 | 22,280 (-89.8%) | 16,443 (-91.6%) | 5,837 (-74.1%) | 1,253 (-92.5%) | 631 (-95.3%) | 622 (-80.6) | — | — | — | — | — | |
| | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 |
| | 16,531 | 5,749 | 12,797 | 3,646 | 3,734 | 2,103 | 924 | 329 | 393 | 238 | 531 | 91 |
| H21.3末 | 14,983 (-93.1%) | 10,669 (-94.6%) | 4,314 (-80.8%) | 1,106 (-93.4%) | 709 (-94.7%) | 397 (-87.6%) | — | — | — | — | — | — |
| | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 (平成20年度に発生) | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 (平成20年度に発生) | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 (平成20年度に発生) | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 (平成20年度に発生) | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 (平成20年度に発生) | 法施行前に発生 | 法施行後に発生 (平成20年度に発生) |
| | 9,329 | 5,654 (2,043) | 6,606 | 4,063 (1,474) | 2,723 | 1,591 (569) | 426 | 680 (553) | 241 | 468 (387) | 185 | 212 (166) |

- ・路上放棄車両については、自動車製造・輸入・販売関係業界が設立した路上放棄車処理協力会により、処理を行う市町村に対してその費用に見合う金額の寄付を行う体制が平成3年に整備されている。平成15年には1万6千台であった処理台数も年々減少しており、平成20年では2千台となっている。

7. 違法行為に対する毅然とした対応

- ・各地方公共団体においては、定期的な立入検査の実施などにより、違法行為や不適正行為等に対し、数多くの指導が行われ、許可の取消に至った案件が法施行後累計で82件、告発にまで至った案件が法施行後累計で6件となった(表10参照)。

(表10) 自動車リサイクル法違反により告発に至った事案

| 地方公共団体 | 処分等の日 | 処分等の内容 | 理由 |
|--------|------------------------|------------|-------------------------------|
| 沖縄県 | H17/1/17 H17/7/14 | 告発 刑事処分 | 無許可破砕による自動車リサイクル法違反 |
| 北海道 | H17/8/30 H18/1/12 | 告発 刑事処分 | 無許可解体による自動車リサイクル法違反 |
| 浜松市 | H17/10/26 H18/4/12 | 告発 刑事処分 | 無許可解体による自動車リサイクル法違反 |
| 宮城県 | H18/3/2 H18/9/13 | 告発 刑事処分 | 無登録引取、 無許可解体による自動車リサイクル法違反 |
| 千葉県 | H18/11/10 H18/12/10 | 告発 刑事処分 | 無許可解体、 無許可破砕による自動車リサイクル法違反 |
| 高知市 | H20/12/1 H21/7/28 | 告発 刑事処分 | 無許可解体、 無許可破砕による自動車リサイクル法違反 |

- ・新潟県内4港及び北海道小樽港において、解体自動車の不正輸出が行われないよう、輸出申告時に電子マニフェストの提示を求める等の監視体制が構築されている。

8. 国民による自動車リサイクルに対する一定の理解

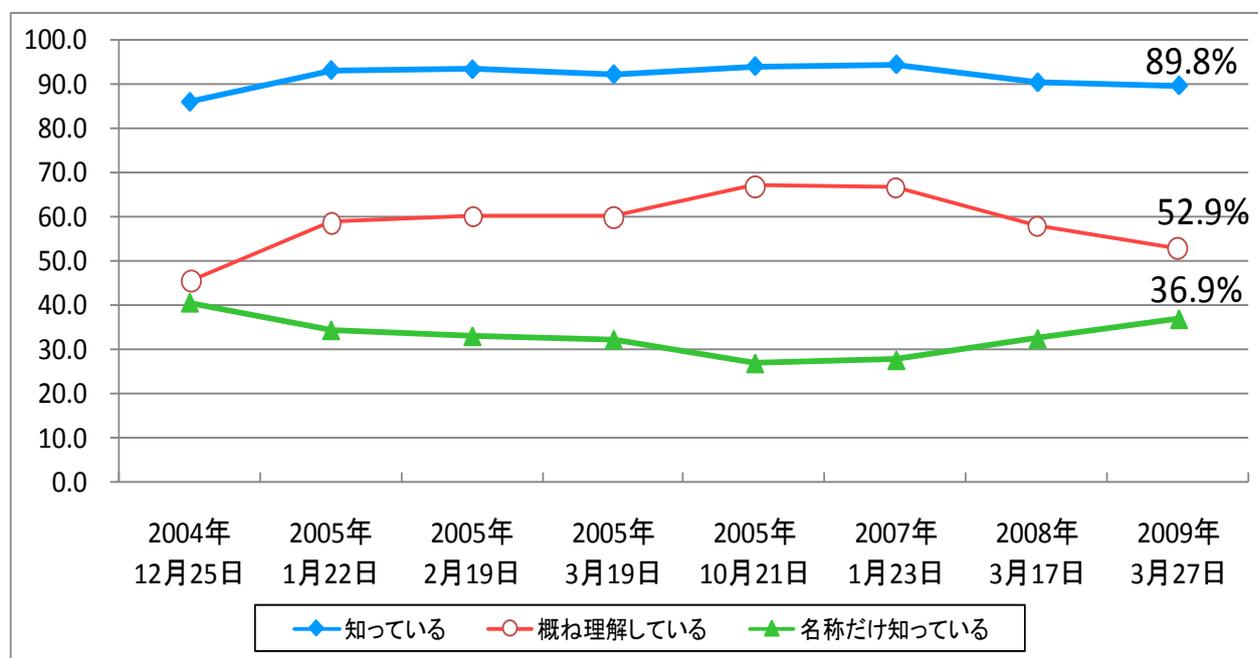
- ・自動車リサイクル法第5条に「自動車の所有者の責務」として、ユーザーによる自動車の長期的な使用努力が定められており、現状の自動車の平均使用年数は制度制定前より約1年程度伸びた13.0年となっている（表11参照）。

（表11）自動車の平均使用年数の推移

| 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 |
|----------------------------|------|------|------|------|
| 引取車台の使用年数推移（年） （各年度の平均） | 12.0 | 12.4 | 12.9 | 13.0 |

- ・法施行前より、政府及び関係各者を挙げて制度の周知を図ってきた。法施行後、自動車教習所や環境イベントなど広報手段・ツールを多様化させて、自動車ユーザーへの理解促進活動を集中的に実施してきた結果、法の存在の認知及び自動車リサイクル料金の預託に対する理解は一定程度得られてきている。ただし、リサイクル料金の活用のされ方や関係事業者の役割分担など、法の細部まで十分に理解されているとは言い難い状況である（図5参照）。

（図5）自動車ユーザーの理解度



第2章 現在の自動車リサイクル制度の課題と基本的方向性

1. 現状を踏まえた課題の整理

自動車リサイクル法は、使用済自動車の循環的な利用や適正処分を適切に推進するため、使用済自動車の主要部品等の市場原理に基づくリサイクルの維持を前提としつつ、従来のリサイクルを進める上で障害となっていたシュレッダーダスト等のリサイクルや適正処理を、拡大生産者責任の観点から自動車製造業者等に義務付け、その料金をユーザーが負担することを定めたものである。また、この仕組みを確実に機能させるため、同法に基づき、使用済自動車やリサイクル料金の流れを管理する自動車リサイクルシステムが構築されている。

今般、自動車リサイクル法の見直しに当たって、現行のシステムにおいて関係者とその求められる役割が転換する場面ごとに、使用済自動車の流れをシステムの入口、内部、出口という3段階に区分してその各段階における課題を整理するとともに、これらのシステムの外で生ずる不法投棄等に関する課題、さらに、自動車をめぐる将来の社会情勢に対応するための課題についても検証を行った。

(1) リサイクルシステムの入口（使用済自動車の発生から引取りまで）

自動車リサイクルシステムによる使用済自動車の流れの管理は、使用済自動車を引取業者が引き取ることから始まっており、これを確実に行うことが、不法投棄や不適正処理を減少させ、制度を安定的に施行するために重要である。このため、ここでは新車、中古車の流通等に伴う使用済自動車の発生と引取りの状況や、この段階でのユーザー及び関係事業者等の役割の履行状況について現状と課題を整理した。

第1章に述べたとおり、日本国内で発生する使用済自動車は、台数の上では概ね適正に自動車リサイクルシステムの下で適切に処理されていると考えられる。

ただし、関係者の役割分担の観点からは、法制定時の想定と異なる事態が生じている。自動車の所有者は、当該自動車在使用済自動車となったときは、引取業者に引き渡すことが義務付けられており、ここでの「自動車の所有者」は、消費者等実際に自動車を使用していた者を主として想定したものである。しかし、実際には、これらユーザーが使用済自動車か中古車かの区分を意識せずにディーラー等に引き渡す、また、従来は廃車扱いとなっていたと考えられる車両をディーラー等が中古車として引き取るなど、使用済自動車の引渡手続にユーザーが関与しない例が多くなっていることが指摘されている。この背景の一つには、従来の商慣行に加え、オートオークション会場を経由した中古車流通がより一般的となり、ユーザーが手放した車が中古車として販売可能であるか否かの判断がオートオークションの場に委ねられるようになった点も挙げられる。

また、使用済自動車の入手に関する解体業者間における競争が激化し、使用済自動車を入手するために解体業者がオークション会場で中古車を買取るケースが生じており、一方、一部のオートオークション会場において使用済自動車と考えられる車両が中古車として取り扱われる現状も指摘されている。

新車購入時又は車検時に支払われたリサイクル預託金は、中古車の売買に伴って新たな所有者により預託されたとみなされ、結果として使用済自動車を引き渡す最終所有者が負担することとなっている。このため、上記のような例ではリサイクル料金がディーラー等や解体業者によってその意思に反して負担されることとなり、法制定時に想定された、ユーザーがリサイクル料金を負担するという役割分担が十分に機能していないとの指摘がある。

また、このような事態が生じる背景の一つとして、廃車時において、自動車リサイクル法の仕組みに関するユーザーの理解が十分でないことも考えられ、法制定時に引取業者に期待されたユーザーとリサイクル制度との接点としてユーザーの理解を促す機能が十分に発揮されていないとの指摘もある。

(2) リサイクルシステムの内部（引き取られた使用済自動車の引渡しから、解体、破砕、特定再資源化等物品の引渡しまで）

引取業者によって引き取られた使用済自動車は、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者に順次引き渡され、その過程で特定再資源化等物品が自動車製造業者等に引き渡されることが義務付けられているほか、解体業者、破砕業者において、自動車部品や金属資源等の回収・販売等、各事業者の創意工夫による再資源化の推進が求められている。ここでは、引取業者が使用済自動車を引き取ってから特定再資源化等物品を自動車製造業者等に引き渡すまでの段階について、使用済自動車の安定的な流通及び処理並びに関係者の役割の厳格な履行、循環的な利用の推進、法施行に係るコストの効率化の観点から課題を整理した。

自動車リサイクルシステムの内部では、使用済自動車、解体自動車及び特定再資源化等物品の引取り及び引渡しに関しては、大きな支障なく安定的に行われていると評価される。自動車リサイクル法が市場原理を活用した仕組みであることから経済状況の変化による影響の可能性が指摘されたが、平成20年7月までの鉄スクラップ市況の高騰及びそれに引き続いて生じた急激な下落にもかかわらず、使用済自動車及び解体自動車が滞留する等の事態は生じていない。こうした市況の変動とは別に、一部において、引き渡されるべき回収エアバッグの転売、エアバッグ類が未処理である解体自動車の破砕業者への引渡し等、不適正事案が生じているとの指摘もある。

使用済自動車の循環的な利用の推進について、従来行われてきた部品や金属等の回収・再利用は引き続き行われていると評価される。ただし、循環型社会形成推進基本法に規定される廃棄物・リサイクル対策の優先順位である①発生抑制（リデュース）、②再使用（リユース）、③再生利用（リサイクル）に従い循環的な利用が進められるべき点、また、第二次循環型社会形成推進基本計画において、個別リサイクル法の充実・強化に当たって、質の高い再生利用の促進が課題として挙げられている点及び効率的なリサイクルによる熱回収・焼却量の削減は低炭素社会の早期実現に資する点を踏まえ、より高度に循環的な利用を実現していくことも望まれるところであり、各リサイクル法の評価・検討においても具体的にリサイクルの高度化を促進するための措置が講じられているところである。また、

総合資源エネルギー調査会鉱業分科会において検討された「レアメタル確保戦略」においても、リサイクルはレアメタル確保に向けた4つの柱の1つとして掲げられ、レアメタルリサイクル等の各種取組も進められている。こうした背景から、自動車のリサイクルにおいても、その実状も踏まえて、より高度な循環的利用に向けた取組が求められるところである。

自動車リサイクルシステムの内部である解体・破砕段階で、より高度に循環的な利用を行うとすれば、部品リユース利用の拡大、解体、破砕段階からの材料リサイクル等が考えられる。部品リユースについては、海外では広く一般的に行われているが、日本においては十分に進んでおらず、その背景には国民の認知度、利用しやすさの面での課題があるとされる。また、解体段階における高度なリサイクルは、シュレッダーダストの発生量の削減に有効であり、技術的かつ経済的な可能性を踏まえつつ、リサイクルがより高度に進められるべきであることから、これまでも様々な試行的取組が行われているところであるが、現時点では本格的な事業化に向けて費用対効果、ライフサイクルアセスメント（LCA：Life Cycle Assessment）、品質確保等の観点から課題があると指摘されている。

また、自動車中の有害物質の使用削減については、現在自動車製造業者等が自主的に取り組んでいるものの、EU や韓国等の諸外国において使用の規制が行われているとともに、現在検討されている水銀条約の検討事項には製品中の水銀使用の削減等も含まれており、今後、その対応が求められる可能性がある点、諸外国との制度の違いが自動車の流通の障害とならないよう注意すべき点、自動車以外の産業の動向も注視する必要がある点等が指摘されている。

なお、破砕やシュレッダーダストの処理の工程で阻害となりうるものとして挙げられるタイヤ及び鉛蓄電池については、解体段階で取外しが義務付けられ、現状では概ね市場原理に従って回収及び処理・再資源化されているものの、経済情勢によらず確実に回収される体制は十分に構築されていないとの指摘がある。一方、同様の取外し義務が課せられていない発炎筒については、破砕段階でのリサイクルの阻害となりうるため、その解体段階からの取外しと回収体制の構築が必要であるとの指摘がある。

また、自動車リサイクルシステムを支える指定法人の運営については、これまでに相当の効率化が図られてきているが、指定法人の円滑な運営を確保した上で、コストの更なる低減等について要請がある。さらに、これら費用の自動車製造業者等の負担割合の軽減についても要請されているところである。

（3）リサイクルシステムの出口（特定再資源化等物品の再資源化）

自動車リサイクル法では、使用済自動車の循環利用を進める上で、市場原理に基づく取組のみでは再資源化の進まないシュレッダーダスト等について、拡大生産者責任に基づき自動車製造業者等に回収・再資源化を義務付けている。ここでは、自動車リサイクルシステムの出口の段階として、自動車製造業者等による特定再資源化等物品の再資源化義務の履行状況や、これに関連する課題を整理した。

シュレッダーダストの再資源化率は自動車製造業者等の努力により平成27年

度の目標値をすでに達成しており、順調にリサイクルが進んでいると評価されている。自動車リサイクル法においては、再資源化率の算定に当たってシュレッダーダストの材料リサイクルと熱回収を同等に扱っているが、リサイクルの高度化の観点から材料リサイクルを優先するべきとの指摘がある一方、その評価に当たっては、海外における評価方法の動向や実効性も踏まえ、シュレッダーダストの発生抑制につながる解体段階からのリサイクルを含め、自動車全体のリサイクルの中で評価する手法について検討すべきとの指摘もある。

また、自動車製造業者等によるシュレッダーダストの再資源化は、適正な競争の下で行う必要があるとの認識から、現在2チーム体制で行われているが、効率性の観点から1チームへの統合を求める声がある。

(4) 不法投棄対策及び不適正処理対策

法制定時に問題となっていた大量に発生していた不法投棄事案、自動車リサイクル制度を安定的に施行する上で問題となる不適正事案に関する課題を整理した。

第1章で示したとおり、不法投棄件数は着実に減少しており、また、大部分の使用済自動車が自動車リサイクルシステムの下で適正に管理されているところである。しかしながら、過去の不法投棄事案が一部残されているとともに、法施行後も、一定程度の不法投棄事案は発生しており、その迅速かつ効率的な処理の必要性や自動車リサイクル法に基づく支援制度の運用改善と従来からの自動車製造業者等による支援の存廃について議論がある。

また、使用済自動車の不適正解体や無許可解体、またこれらに伴う不正中古車輸出等、一部に不適正事案が生じており、このような事案が放置されることは、自動車リサイクル制度の信頼性を損なうとともに、適法に処理を行う事業者との公平を期する上でも問題がある。

(5) 自動車リサイクル制度の将来像

自動車リサイクル制度の中長期的な課題としては、自動車の性能や使用済自動車のリサイクル技術等の変化への対応が挙げられる。ハイブリッド車、電気自動車等の次世代自動車等の普及や環境配慮設計の進展など、現在及び今後製造される自動車が進化し、自動車の構造や部品が変化すると、リサイクルにおいても新たな対応が必要となると考えられ、その際にも自動車リサイクル制度は十分に機能することが求められる。

2. 自動車リサイクル制度の課題に対応するための施策の基本的方向性

ここでは、上記の課題に対応するための施策の方向性を整理した。自動車リサイクルシステムの各段階の課題に共通して関係する施策もあることから、施策ごとに以下の基本的な方向性により進めることが適当と考えられる。

(1) 中古車と使用済自動車の取扱いの明確化

所有者からの使用済自動車の適正な引渡し、不法投棄や不適正処理への迅速な対応等の観点から、中古車と使用済自動車の区別の容易化、引取業者の役割分担の徹底、一般ユーザーへの情報提供や普及啓発を行う。

(2) 使用済自動車の循環的な利用の高度化

使用済自動車の処理の各段階における循環的な利用の高度化を進めていくため、部品リユースの促進のための環境整備、リサイクルの阻害要因となる物品の回収体制の整備、リサイクルの高度化に向けた後押しを推進する。

(3) 自動車リサイクル制度の安定的な運用

自動車リサイクル制度の確実かつ効率的な施行の観点から、地方公共団体による不法投棄対策の支援策を検討するとともに、不適正処理対策の徹底、自動車リサイクルシステムの運営の効率化を引き続き実施していく。

(4) 中長期的な変化に対する自動車リサイクル制度の対応

自動車の進化に伴う構造、部品の組成の変化やこれに伴う再資源化の環境の変化を注視し、自動車リサイクル制度が常に機能するよう、状況に応じて対応していく必要がある。

また、これらの施策を効果的に実施するためには、拡大生産者責任に基づき自動車製造業者等による3品目のリサイクル、製造時の環境配慮設計、リサイクル技術等の開発や実証等を引き続き進展させること、自動車リサイクル法に基づく責務者を中心に広く関係各者が役割分担、連携協働していくこと等により課題の対応又は未然防止が図られるとともに、各取組の相乗効果も相まって自動車リサイクル制度が社会システムとして自律的に機能することが重要である。

第3章 個別課題への具体的な対策

1. 中古車と使用済自動車の取扱いの明確化

(1) 使用済自動車の判断の明確化

- ・中古車であるか使用済自動車であるかの決定は、所有者の意志を踏まえつつ、所有者と引取業者の間で決まるものであるものの、実際の中古車流通や不適正保管の現場においては、明らかに自動車の機能を損ない、使用済自動車と考えられる車両も存在する。このような状況を避けるためには、適正かつ透明性の高い法運用の観点から、当該自動車の客観的な状況に基づく判断を利用することが必要となる。
- ・ただし、使用済自動車か否かの判断は、個別の自動車の状況や条件、判断を行う場面等により異なり、一律の基準によって切り分けられるものではないことから、下取り、輸出、オートオークション、不法投棄に対する地方公共団体の対応等場面毎の判断の際の拠り所となるガイドラインが必要であり、その検討においては、個別の状況を想定しつつも、基本的考え方や例えば以下のような客観的な判断指標の整理などを行う必要がある。

例) 主要部品の欠損状況、自動車の損壊状況、自動車の使用状態（車齢、走行距離等）、自動車の市場の評価、オートオークション等の取扱い状況、自動車所有者の不存在や周辺環境への影響 等

(2) オートオークション会場における使用済自動車の取扱いの適正化について

- ・オートオークション会場は商品車としての中古車市場であることから、「使用済自動車、使用済自動車と判断される自動車」は出品できないこととされている。また、平成17年10月には同一会場で2度以上流札した車両については使用済自動車とみなすとのことでオートオークション業界において決議されている。一方、エンジンなどの主要部品が取り外された車両や事故車両といった、社会通念上使用済自動車と考えられる車両が、一部のオートオークション会場において現実に取り扱われているとの指摘もある。そのため、オートオークション会場が自動車リサイクルルートの入口となる可能性を踏まえ、前述のガイドラインの検討等を通じて、使用済自動車と中古車の流通の区別等、オートオークションにおける使用済自動車の位置付けの明確化を図るとともに、引取業者及び解体業者とオートオークション業界との間で、上記位置付けに係る認識の共有を進める必要がある。

(3) 引取業者の役割分担の徹底

- ・ユーザーが所有する車を手放す際、ディーラー等において、使用済自動車として引き取られるよりも中古車として下取りされ、オートオークション会場等を経由して中古車としてリユースされるケースも多いが、最終的に解体業者において使用済自動車として引き取られる場合も相当程度ある。そのため、ディーラー等

が最終ユーザーとの間で直接の引取行為を行わないケースが多く見られることから、法制定当初に期待された、最終ユーザーとの接点としての機能が十分に発揮されていないとの指摘がある。最終ユーザーの適切な費用負担を担保し、リサイクル制度における透明性、信頼性を確保する観点から、引取業者は、自動車の長期使用の努力義務を負うユーザーの立場を踏まえつつ、ユーザーに対して使用済自動車として引き渡すかどうかの確認をとるのみならず、自動車リサイクル法第4条第2項にもあるとおり、使用済自動車か否かを判断するための関連情報の提供をユーザーに対して行う等、ユーザーとの接点としての役割分担を改めて徹底し、適切に周知した上で実施されることが必要である。

一方、ユーザーにおいても、自ら引き渡した使用済自動車の処理状況について自動車リサイクルシステムを通じて確認を行う等、自動車リサイクルに積極的に関与することも求められる。

- ・また、平成20年度に引取業務を行った実績のある事業者は、登録事業者約8万事業者に対して約3万事業者であり、引取行為を行っていない登録事業者が多数存在している。自動車リサイクル法第9条第1項において規定されるとおり、引取業者は何人からの引取依頼も拒否することは原則できないため、実績がなくとも求めがあった場合には円滑に引取りを行えるよう、業務に習熟している必要がある。そのため、引取業者の教育システムの構築など、引取業者の資質の維持向上に努めることが必要である。

2. 使用済自動車の循環的な利用の高度化

(1) リユース部品の利用の促進

- ・使用済自動車から取り外されたリユース部品の利用促進は、廃棄物の総量抑制の観点からは極めて有効である。一方、循環型社会の実現及び我が国のリユース部品の市場は、解体業者により構築された各リユース部品流通ネットワークにより規模が拡大してきたものの、1.8兆円と言われる補修部品市場において6%、1,050億円程度と推計されていることから（民間調査会社調べ）、市場開拓の余地はあるものといえる。利用者である整備業者や一般ユーザーの利便性を高める観点から、各ネットワークにおいて異なる品質・保証基準を可能な限り共通化し、それぞれの部品を比較・評価しやすい環境を創出する必要がある。
- ・また、リユース部品の使用は、CO₂削減効果の観点での貢献等大きなメリットになることから、これらの効果についてユーザーに示すことで、ユーザーが選択しやすい状況を構築する等、関係業界のみならず行政も含め連携を図ることで効率的な普及を図ることが必要である。

(2) 発炎筒、タイヤ、鉛蓄電池の収集・処理体制の構築

- ・タイヤ及び鉛蓄電池並びに発炎筒については整備交換段階において各物品製造

業者の自主的な回収スキームが整備されているが、使用済自動車の解体段階を網羅していないため、解体段階からの回収スキームを当該物品の製造業者等と関係者により検討する必要がある。

(3) 自動車リサイクルの高度化

- ・循環型社会の実現のためには、レアメタルや材料リサイクルに着目した自動車リサイクルの更なる高度化は中長期課題として位置付け、引き続き検討していく必要がある。材料リサイクルについては、我が国においても可能な範囲において実施されているが、シュレッダーダスト発生抑制の観点からは解体段階における取組もその実現のための手段の一つといえる。ただし、こうした解体段階からの材料リサイクルの環境保全効果や経済性が必ずしも明らかでない点、また、諸外国の一部の事業者やメーカーにおいてシュレッダーダストとなった後からの材料リサイクルに注力している点等も考慮し、解体段階からのリサイクルについての試行的な取組を通じてその普及の阻害要因の分析等を行い、その結果を踏まえ具体的な手法及び支援策を検討する必要がある。
- ・自動車中の有害物質の削減については、自動車製造業者等は鉛、水銀、六価クロム、カドミウムの4物質を自主的に使用禁止又は削減している。諸外国の動向、国際条約の検討状況、国内他産業の動向等も注視しつつ、対応のあり方を制度の必要性も含め引き続き検討するとともに、自主的取組については、その効果を検証しつつ、目標や取組の公表のあり方等、必要に応じて見直していくことが求められる。

3. 自動車リサイクル制度の安定的な運用

(1) 不適正処理対策の推進

- ・使用済自動車の不適正解体や無許可解体の指導の現場においては、当該車両が中古車か使用済自動車かの判断が重要となる。その判断は、所有者の意思も踏まえる必要があるが、迅速かつ透明性の高い法運用の観点からは、当該自動車の客観的な状況にも基づいて行うことが必要である。また、不法投棄の現場においては、当該車両の所有者を確知することが困難な場合も多いため、車両の状況及び周辺環境等の客観的な条件に基づいて使用済自動車であるか否かを判断することとなる。

このような判断については従来も各地方公共団体において行われてきたものの、指導の迅速化、容易化のため、判断に資する具体的な要件の設定が必要との指摘があり、1.(1)で述べたとおり、使用済自動車の該非判断のために参考となる客観的な指標とその判断の手順に関するガイドラインを作成する必要がある。

- ・使用済自動車から取り外されたエアバッグ類がインターネットオークションに

流通される事案があると指摘されている。これらの事案では、部品取りが中古自動車の整備と称されているが、業として部品を取り販売した時点で、それは使用済自動車の解体行為と解釈される。特に使用済自動車のエアバッグ類の場合は、解体業者において取り外して回収し、自動車製造業者等に引き渡すか車上作動処理しなければならないため、そのようなエアバッグ類の販売を行うことは引渡し義務に違反しており、その旨を改めて周知徹底するとともに、違反事例については厳正に対処する必要がある。

- ・一部において、エアバッグ類が適正に処理されないままの解体自動車が破碎工程に引き渡されているとの指摘がある。こうした事案については、どのような原因で発生しているか明らかでないため、今後発生の要因を把握し、対処していく必要がある。
- ・解体自動車の輸出は、自動車リサイクル法に基づき、解体業者が再資源化に関する基準に従って解体を行い、当該解体自動車の全部を製品の原材料として利用する場合に限り可能とされている。しかし、一部において、海外での中古車としての利用を意図しつつ、無許可解体業者等により不適正に解体された自動車を自動車部品と称して輸出する例が見られ、中古車として輸出できない盗難車が不適正に解体され部品として輸出された例も報告がある。このように、盗難車の輸出等、自動車の不適正な輸出が国内での不適正な解体を誘引し、法の健全な施行を妨げる一因になっているとも考えられることから、厳正に対処する必要がある。これまでは、不適正解体された解体自動車の輸出事案の発覚等に端を発し、新潟県内4港及び北海道小樽港において、法の電子マニフェストを利用した不適正解体自動車の輸出を監視する体制が構築されている。

今後、効果的・効率的な不正輸出対策を進めるため、実効ある対策の在り方や役割分担について関係機関と協議しつつ検討していく必要がある。

(2) 不法投棄対策支援スキームの改善

- ・不法投棄事案の処理の費用に関しては、その大部分は地方公共団体等が所有者を確認し、所有者に撤去をさせているが、所有者が確認されなかった場合は、地方公共団体において撤去が行われており、その費用は地方公共団体が負担している。その1台当たりの費用については事例によって開きがあるが、その要因としては、各車両の置かれている状態、年間の処理台数、撤去・契約の形態、委託の条件、地方公共団体における売却の規定の有無等が考えられる。
- ・不法投棄事案の処理の費用負担に関しては、法第106条第4号及び5号に基づく不法投棄対策支援事業（以下「支援事業」という。）があるが、現在、事業を適用した実績は2件のみであり、不法投棄事案の多くを占める中小規模事案に対して活用された例はない。リサイクル料金が未預託である路上放置車両を地方公共団体が処理する場合は、路上放棄車処理協力会によるリサイクル料金分相当の

寄付行為である路上放棄車処理協力事業（以下「協力事業」という。）により支援が行われているが、支援事業との類似性により、協力事業の廃止が指摘されているところである。

協力事業の廃止を前提とし、支援事業がより活用しやすいものとなるよう、今後早急に、中小規模事案への適用に当たっての手続きの整理等を行うとともに、3.（1）で述べたとおり、使用済自動車の該非判断のために参考となる客観的な指標とその判断の手順に関するガイドラインを作成し、地方公共団体による不法投棄車両の廃物認定の円滑化を図る必要がある。

併せて、地方公共団体による不法投棄車両の撤去に当たっても、投棄の場所や形態等の外的要因により費用が高くなる場合があるが、地方公共団体の創意工夫の余地がある場合については、引き続きその費用が低減されることが求められる。

（3）指定法人業務及びシュレッダーダスト再資源化体制の更なる効率化及び役割分担

- ・自動車リサイクル制度施行の一端を担う指定法人業務は安定かつ円滑な施行が求められるが、一方で、ユーザー及び自動車製造業者等の費用負担により運営されており、その効率化が求められるものである。指定法人の運営については、法施行後、効率化が図られているが、引き続き効率化の努力を行う必要がある。また、現在、自動車リサイクル制度において中心的な役割を果たすべき存在として、自動車製造業者等は資金管理法人及び情報管理法人のランニングコストのうち基盤的経費の全額と事業費等の半額を負担しているところである。法制度の立ち上げ期を経た今もなお、この役割は変わっておらず、引き続き現行どおりの分担とすべきである。ただし、その細部については、上記を原則としつつも、効率性の観点から実状に応じ判断されることとなる。
- ・シュレッダーダストの再資源化体制については、効率性の観点から1チームへの統合を求める声もある一方、競争効果の観点から、現状を維持すべきとの指摘がなされている。このため、現状では、当面2チーム制が維持されることとなるが、今後、中長期的な効率性、発展性の観点から、必要に応じ改めて検討されるべきである。

4. 中長期的な変化に対する自動車リサイクル制度の対応

（1）環境配慮設計の推進とその活用

- ・自動車の環境配慮設計については、各自動車製造業者等において、これまでも様々な取組が講じられてきた。今後、このような環境配慮設計が講じられた自動車が増加するとともに、関係主体における情報の共有が進めば、リサイクルの効率化が進み、新たなリサイクル手法の開発・普及、ユーザーの自動車の選好の変化につながることも期待される。

引き続き環境配慮設計の取組が進み、こうした取組がリサイクルの高度化として結実するよう、審議会等の場を通じて動向を注視するとともに、それが実現す

る将来の段階においては、自動車リサイクル制度がこれらの取組と調和し、円滑に対応が進むよう、改めて検証すべきである。

(2) 次世代自動車を含む新規技術への対応

・ハイブリッド車、電気自動車等の次世代自動車等に導入される技術は今後さらに進展し、それに従い従来の自動車と素材や構造が異なる部品が使用されることが予想される。現状においても、次世代自動車としての性能を発揮させるべく、レアメタル、レアアースを含有するバッテリーやモーターなど従来の自動車と異なる部品が使用されているほか、ITS（高度道路交通システム）の進展に伴う自動車の更なる電装化がみられるところであり、自動車リサイクルの現場において対応が求められる場合には、関係者間において必要な情報が共有され、また当面、自動車製造業者等や当該部品製造業者等を中心に解体業者等関連業者を含めた回収・リサイクル体制の整備が図られるべきである。

また、併せて、制度としての対応も、新技術や部品の普及の度合や自動車製造業者等の取組の状況等に応じて検討していくことが必要である。このように、事業者による自主的かつ迅速な取組と安定的な制度の相互補完により、自動車リサイクルシステムを強靱なものとするべきである。

【おわりに】

本とりまとめは、自動車リサイクル制度の現状と課題を踏まえつつ、今後の自動車リサイクルの一層の進展のために、課題解決に向けた基本的方向性と取組について検討を行ってきた成果をまとめたものである。

自動車リサイクル制度における取組は、資源の有効利用の確保や廃棄物の適正処理により生活環境の保全及び国民経済の健全な発展に大きく寄与するとともに、地球温暖化対策の観点からも極めて意義深く、我が国の問題としてだけでなく国際的な課題として、着実に取組を進めていくべきである。

今後、国においては、このとりまとめを基に、循環型社会の構築に向けて自動車リサイクルの一層の推進がなされるよう、関係者の協力も得つつ、施策の具体化に取り組んでいくことを要請したい。

本評価・点検中には、法制定の段階では想定し得なかった金属スクラップ価格の高騰や、これに続くいわゆるリーマンショックに端を発する世界的な景気後退等を経験し、自動車や再生資源の流通を巡る情勢はその度に大きく変動した。また、低炭素社会の推進の観点から、次世代自動車等が本格的に普及しはじめるなど、今後も自動車リサイクルを巡る環境は刻々と変わっていくことが予測される。自動車リサイクル制度は、こうした状況変化に遅滞なく柔軟に対応し、中長期的に適切に機能するものである必要があり、そのためには、今後とも定期的にフォローアップを行うとともに、今回の検討から5年以内を目途に、改めて制度の在り方について検討を行うことが適当である。

産業構造審議環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG
中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会
委員名簿

(敬称略・五十音順)

| | | |
|----|--------|------------------------------|
| 座長 | 永田 勝也 | 早稲田大学理工学部教授 |
| 委員 | 浅野 悟 | 横須賀市環境部資源循環推進課長 |
| | 大慈弥 隆人 | 日本自動車輸入組合副理事長兼専務理事 |
| | 大塚 直 | 早稲田大学法学部教授 |
| | 大塚 浩之 | 読売新聞社論説委員 |
| | 岡本 弘毅 | 三重県環境森林部廃棄物対策室長 |
| | 加藤 孝二 | 全日本自治団体労働組合副中央執行委員長 |
| | 加藤 忠利 | 社団法人日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会長 |
| | 鬼沢 良子 | NPO 法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長 |
| | 久米 正一 | 社団法人日本自動車連盟専務理事 |
| | 小吹 信三 | 社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長 |
| | 酒井 清行 | 一般社団法人日本 ELV リサイクル機構代表理事 |
| | 酒井 伸一 | 京都大学環境保全センター教授 |
| | 嶋津 八生 | 日本放送協会解説委員 |
| | 下平 隆 | 社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事 |
| | 鈴木 渡 | 群馬県板倉町役場環境水道課長 |
| | 砂田 八壽子 | NPO 法人関西消費者連合会消費者相談室長 |
| | 仁井 正夫 | 社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事 |
| | 細田 衛士 | 慶應義塾大学経済学部教授 |
| | 宮寄 拓郎 | 社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事 |
| | 武藤 孝弘 | 社団法人日本中古自動車販売協会連合会常務理事 |
| | 村瀬 洋介 | 社団法人日本自動車販売協会連合会中古車委員会委員長 |
| | 渡辺 啓一 | 社団法人日本鉄リサイクル工業会専務理事 |

自動車リサイクル法の評価・検討に関する審議経過

<産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ、中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会 合同会議>

第12回：平成20年7月11日（金）14:00～17:00

- ・ 自動車リサイクル法のこれまでの評価

第13回：平成20年9月8日（木）14:00～16:00

- ・ 自動車リサイクル制度の評価と今後のあるべき姿

第14回：平成20年10月22日（水）10:00～12:00

- ・ 特定再資源化等物品の再資源化業者に対するヒアリング
（シュレッダーダスト再資源化業者）
 - ・ 豊田メタル株式会社（マテリアルリサイクル）
 - ・ 小名浜精錬株式会社（サーマルリサイクル）
 - ・ JFE 条鋼株式会社（全部利用）

（エアバッグ類再資源化業者）

- ・ 株式会社啓愛社

第15回：平成20年11月4日（火）10:00～12:00

- ・ 解体業者・破砕業者に対するヒアリング
（解体業者）
 - ・ 日本 ELV リサイクル機構

（破砕業者）

- ・ 日本鉄リサイクル工業会

第16回：平成20年12月9日（火）13:00～15:30

- ・ 自動車製造業者等に対するヒアリング
（自動車製造業者等）
 - ・ (社) 日本自動車工業会
 - ・ 日本自動車輸入組合

第17回：平成20年12月25日（木）13:30～15:30

- ・ 引取業者に対するヒアリング
（引取業者）
 - ・ 社団法人日本自動車販売協会連合会
 - ・ 社団法人全国軽自動車協会連合会
 - ・ 社団法人日本中古自動車販売協会連合会
 - ・ 社団法人日本自動車整備振興会連合会

第18回：平成21年1月20日（火）10:00～12:00

- ・ 地方公共団体に対するヒアリング

(地方公共団体)

- ・全国知事会
- ・全国市長会
- ・全国町村会

第 19 回：平成 21 年 2 月 19 日（木）10:00～12:00

- ・ オートオークション業界に対するヒアリング
 - ・ 日本オートオークション協議会
- ・ 海外の自動車リサイクル制度について
- ・ 論点整理

第 20 回：平成 21 年 3 月 5 日（木）13:30～15:30

- ・ リサイクル品目について
- ・ タイヤ業界におけるリサイクルの取組（社団法人日本自動車タイヤ協会）
- ・ 自動車用緊急保安炎筒の回収システムの現状（日本保安炎筒工業会）

第 21 回：平成 21 年 3 月 24 日（火）15:30～17:30

- ・ 自動車用鉛蓄電池のリサイクルについて（(社)電池工業会）

第 22 回：平成 21 年 5 月 19 日（火）10:00～12:00

- ・ 自動車リサイクルに関わる自動車メーカー各社の収支状況について
- ・ 指定法人の運営の在り方について
- ・ 不適正保管対策、不法投棄対策について

第 23 回：平成 21 年 6 月 9 日（火）14:00～16:00

- ・ オートオークションについて

第 24 回：平成 21 年 7 月 7 日（火）14:30～16:30

- ・ 使用済自動車の判断基準について
- ・ 引取業者の役割分担について
- ・ 部品リユースの拡大について

第 25 回：平成 21 年 7 月 21 日（火）10:00～12:00

- ・ リサイクルの高度化について

第 26 回：平成 21 年 8 月 6 日（木）14:00～16:00

- ・ 自動車リサイクル法見直しに関するこれまでの議論の整理について（報告書骨子）

第 27 回：平成 21 年 10 月 23 日（金）10:00～12:00

- ・ 自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書（案）