

不適正保管対策、不法投棄対策について（論点整理）

1. 使用済自動車の不適正保管、不法投棄等の判断の考え方について

1) 不適正保管、不法投棄等の判断の考え方の必要性

使用済自動車の不適正保管、不法投棄等については、法施行前の約22万台から大幅に減少したものの、今なお2.2万台が残存（平成20年3月現在）し、その処理を迅速に進める必要があると共に、早期発見、未然防止に努めるべきものである。

使用済自動車については、有価・無価を問わず廃棄物と見なされ、廃棄物処理法の規制が適用されるため、使用済自動車等の保管は明らかな廃棄物の保管行為として、廃棄物処理法に基づく対応も行いやすくなった。一方、中古車であるか使用済自動車であるかは、一義的には所有者の意思に基づき決定されることとなり、また、当該自動車の客観的な状況にもよるため、不法投棄等の現場においては、判断が困難な場合も存在し、不適正保管、不法投棄等の迅速な処理を妨げる要因となっている。

これらの判断に当たっては、現在、路上放棄車両の処理や廃棄物認定についての手続きを条例等で定めている地方公共団体もあるが、最終的には個別の事案ごとに、個別の状態や条件により地方公共団体において総合的な判断が必要である。そのため、明確な判断基準を示すことは困難であるが、いくつかの事案を類型化するとともに、最終的に使用済自動車と判断するための手続きについて整理することで、地方公共団体における判断の容易化・処理の迅速化を図るべきではないか。

2) 不適正保管、不法投棄等判断のための検討項目

具体的には、地方公共団体が使用済自動車の不適正保管・不法投棄等を判断するに当たり、当該自動車在使用済自動車であるか否かの主観的及び客観的な条件、それを撤去する必要がある状況か否かの条件等を整理する必要がある、以下のような内容が例として考えられる。

○所有者の存否とその意思

○使用されうる自動車と使用済自動車（部品が取られている車、私有地内で他目的で使用されている又は使用される可能性のある車）の区別

○路上に駐車されている車と放置されている車の区別

○放置されている車が環境保全上支障の生じるおそれのある状態

今後、具体的な事例について、情報収集、類型化をしていく必要がある。

3) 現行の地方公共団体の手続き、制度の制定状況

地方公共団体における廃棄物の認定手続き、処理手続き制度の制定状況については、条例、要綱・要領による対応等、様々である。

今回のアンケートの回答では、条例による対応は4例、要綱による対応は6例、その他となっている。その他にも条例を設けている自治体があり、その制度の運用状況や効果等を検証していく。

その他、使用済自動車の処理に当たっては、環境部局だけでなく、道路管理者等が他法令での手続き等を勘案し、処理を実施しているところ。今後、担当部局及び手続き等を精査する。(参考1)

4) 今後不適正保管、不法投棄等の判断や手続きの検討に当たって考慮すべき事項

- 個別の不適正保管、不法投棄等の事案及びそのおそれのある事案
- 道路交通法等の関係他法令との整合
- 廃棄物処理法における運用（野積みタイヤの通知等）
- 自治体内外の関係者と役割分担

2. 今後の路上放棄車の支援スキームについて

1) 基本的な考え方

使用済自動車又は解体自動車の不法投棄の処理に当たっては、廃棄物処理法に則り、地方公共団体の事務として撤去する場合もあれば、行政代執行として撤去する場合もある。また支障の除去の手法についても、例えば、特定産業廃棄物に起因する支障の除去等に関する特別措置法においては、周辺の土壌も含めて掘削し全量撤去する方法の他、原位置での浄化处理、原位置覆土等も方法として含まれている。

自動車リサイクル法に基づく不法投棄対策支援事業（以下、「支援事業」という。）は、自動車リサイクル法の中で、地方公共団体の長の廃棄物処理法に基づく支障の除去等の措置の資金の出えんその他の協力、及び撤去した解体自動車又は特定再資源化等物品を引取、これらの再資源化等に必要な行為の実施となっている。支障の除去には行政代執行と解体自動車等の撤去を必要とするため、手続きの煩雑化や複雑化、処理の長期化及び費用の高騰につながるなどの指摘もあり、現状では大規模な不法投棄事案においてのみ活用されているところである。一方、小規模の路上放棄車等においてリサイクル料金が預託されていない場合には、路上放棄車処理協力会から、リサイク

ル料金相当の寄付によって処理が行われていた。

今後、路上放棄車の処理に関しては、その大部分がリサイクル料金を預託済みとなり、撤去される路上放棄車については概ね有価で取引されるような状況となるため、撤去費用を含めて、地方公共団体の処理費用が減少されていくことが考えられる。その際には、撤去に至る行政手続き等にかかるコストの最小化が課題となり、1. に挙げたような手続きの整理等が必要となる。また、リサイクル料金預託済みの路上放棄車両が大多数を占めるようになれば、路上放棄車処理協力事業（以下、「協力事業」と言う。）の支援対象はますます減少し、現状の協力事業の支援内容ではほぼ利用されなくなることが想定される。

路上放棄車のような個別の事案に対する支援事業の適用に関しては、行政代執行の手続きを整理することによって、その利用は可能となると考えられるものの、手続きによっては行政コストが一台当たりの処理費用を上回り、制度活用のメリットが無くなる可能性もあり得る。今後、行政手続きの整理、明確化により、小規模案件にも支援事業が適用可能となるか、その可能性を検討すべきではないか。

その上で支援事業において、路上放棄車についても処理が可能となった際には、路上放棄車処理協力会の機能は支援事業によって代替されることとなり、その廃止も検討すべきではないか。

2) 今後、検討すべき事項

① 不法投棄処理に係る処理期間、費用負担状況

地方公共団体において放置自動車等の処理にかかっている処理期間及び費用については、直接的な処理コストの他、収集運搬や保管等の費用、地方公共団体の行政コスト等もかかっている。

それらを整理するに当たり、現在の処理費用と処理期間についてアンケートを行ったところ、資料5-2の通りである。

今後、処理期間が長期化される状況の把握及び原因の検討、処理費用の負担状況の把握及び最小化の検討等について行い、費用や期間の効率化の方策を検討していく。

② 不法投棄対策支援事業と路上放棄車処理協力事業

不法投棄対策支援事業と路上放棄車協力事業の概要の比較は参考3の通り。地方公共団体にとっては、必要要件として支援事業においては、行政代執行としての実施が求められるのに対し、協力事業では行政事務としての撤去も対象となりうる点が大きく異なる。

今後、支援事業を用いた2例を参考に、支援事業に必要な行政手続きや作業について検証を行う。また、他法令での行政代執行の手続きや実例を参考にし、小規模事案

についての手続き等を精査する。

3. 無許可解体業者及び一部解体業者の不適正処理について

無許可解体業者及び一部の解体業者においては、中古車、または盗難車等を用いて、部品取り等を行っており、環境保全上支障が生じている事案が報告されている。部品取りについては、解体行為として、整備業であっても部品取り行為を行う際には、解体業の許可を取り、使用済自動車として処理するよう要請しているところだが、使用済自動車と中古車について外形的に明確に判断されない点、オークション流通の拡大等から従来の解体業者以外の者も容易に使用済自動車と思われる中古自動車が入手できるようになった等から、無許可解体業者においても使用済自動車と疑われる自動車が入手可能となっている。

このような事案については、中古車と使用済自動車の定義問題、オークション会場における使用済自動車の取り扱い等の類型化等により、無許可解体業者等に使用済自動車が流通されないことが有効な対策として考えられるが、それらについては、自動車リサイクルの入り口の部分において議論することとする。

また、無許可解体業者等の摘発についても、情報収集について関係者との連携を行うなど、何らかの無許可解体業者の覚知や指導の推進方策を検討すべきではないか。

4. 不正輸出対策

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、廃棄物処理法に基づく廃棄物には該当せずに輸出できることとされている。

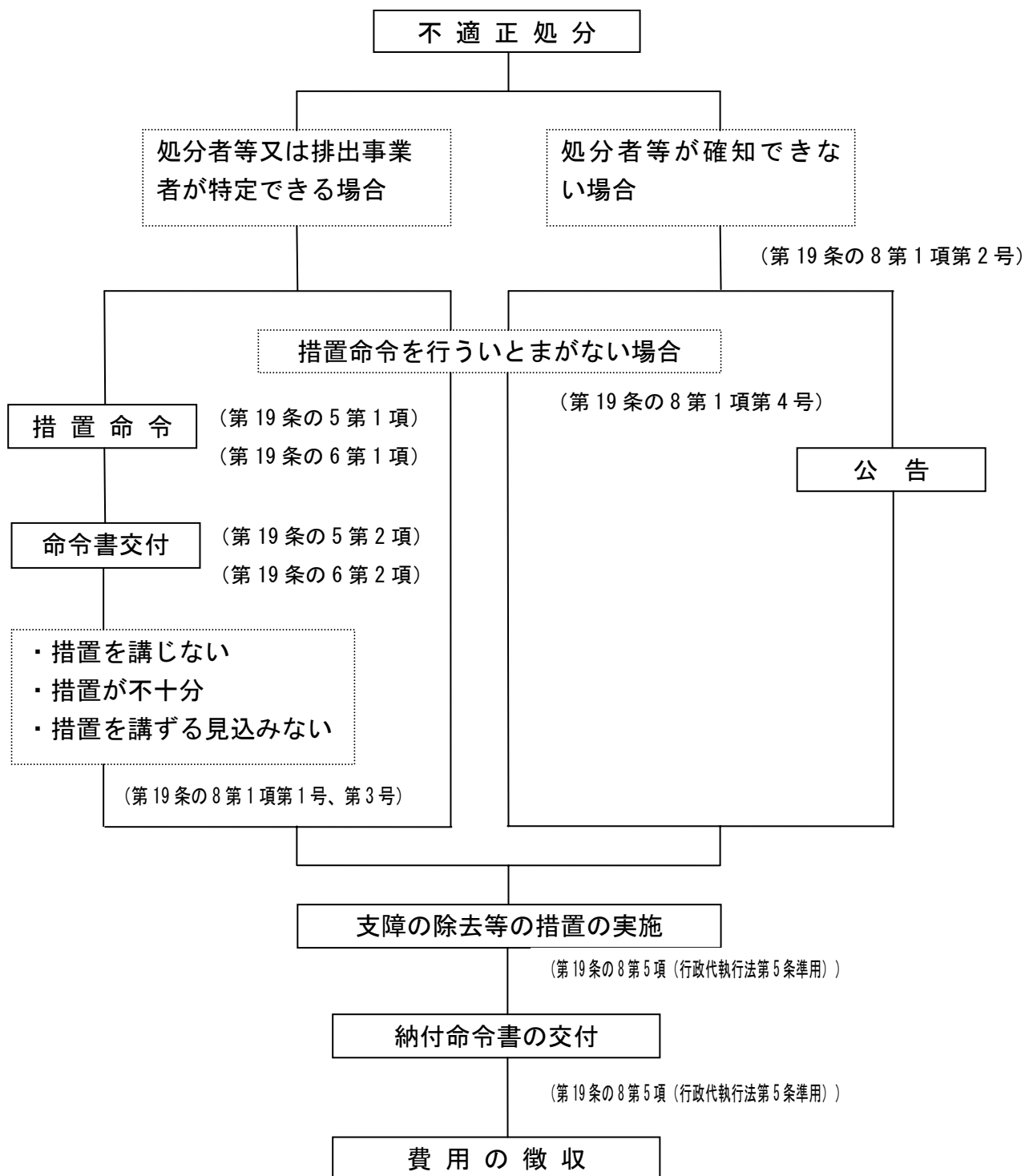
これまで、不適正解体された解体自動車の輸出事案の発覚等に端を発し、新潟県内4港及び北海道小樽港において、解体自動車の不正輸出を監視する体制が構築されているところ。

通常の使用済自動車だけでなく盗難自動車が解体されて輸出されるケースもあり、効果的・効率的な不正輸出対策を進めるためには他の機関との関連が深く調整が必要であるため、関係機関と協議しつつ検討していく。

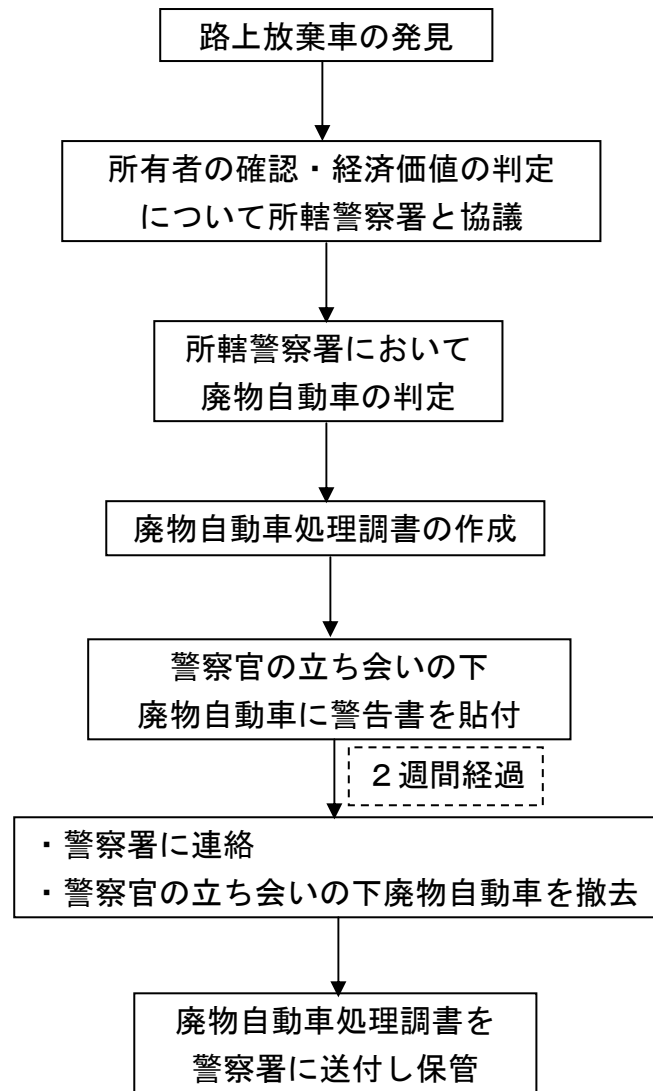
(参考2)

不法投棄対策支援事業		路上放棄車処理協力事業
実施主体	(財)自動車リサイクル促進センター	路上放棄車処理協力会（構成員：(社) 日本自動車工業会、(社) 日本自動車販売協会連合会、(社) 全国軽自動車協会連合会及び日本自動車輸入組合）
実施年度	平成17年度～	平成3年度～
支援原資	リサイクル料金の剰余金	構成員（自工会、輸入組合）からの寄付金
支援対象者	都道府県、市町村	市町村
支援内容	都道府県、市町村が行政代執行により実施する使用済自動車由来の環境保全上の支障の除去に必要な費用の原則8割を支援	市町村が実施する路上に放棄された車両の処理費用のうちリサイクル料金分を寄付
19年度実績	約17百万円 2件	約37百万円 4,020台
必要要件	○使用済自動車等について、処理基準に適合しない処理が行われ、生活環境の保全上支障が生じ、又は生ずるおそれがあると認められること。 ○地方公共団体において、以下の事由によって代執行が行われるものであること。 ・原因者が措置命令に対し、措置を行わない場合 ・原因者を追求の結果、その特定がやむを得ずできなかった場合 合	○地方公共団体等が管理する公有地（道路、溝、河川敷）に放置された車両で、一般廃棄物（使用済自動車）と見なされる場合 ○原因者追求の結果、その特定ができなかった場合 ○「放棄車両引取システム」を利用して、自動車リサイクル法のルートで処理したもの

廃棄物処理法に基づく行政代執行の手続き

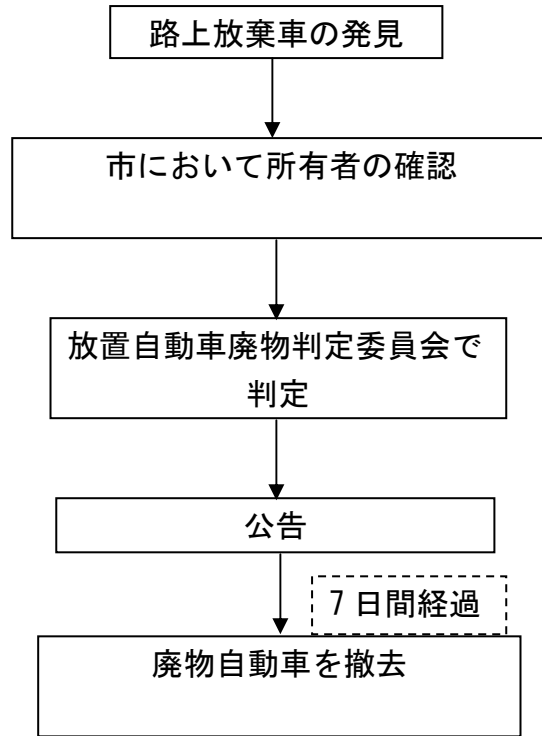


路上放棄車の処理手続き（川崎市の例）



路上放棄車の処理手続き（横須賀市の例）

（放置自動車の発生防止及び適正処理に関する条例）



路上放棄車処理協力会の申請手続き

1. 路上放棄車処理協力会の概要

(1) 設立

平成3年7月

(2) 構成団体

(社)日本自動車工業会(以下、自工会)

(社)日本自動車販売店協会連合会(以下、自販連)

(社)全国軽自動車協会連合会(以下、全軽自協)

日本自動車輸入組合

(3) 協力内容

路上放置された廃自動車は、自治体において可能な限り放棄者を追及し、適切な措置を講ずることとなっている。しかしながら、やむを得ず放棄者を発見できない場合において、自治体自らが処理を行った場合、自治体の要請に基づき路放協はその処理に見合う金額の寄附を行う。

(4) 対象車両

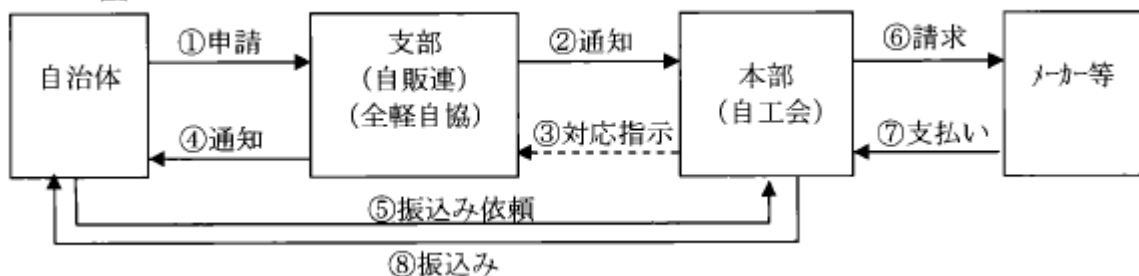
- ・公共用地(道路、公園、河川敷)に放棄された車両で、一般廃棄物とみなされたもの
- ・原因者を追及の結果、その特定がやむを得ず出来なかった車両

2. 四輪車に対する自動車リサイクル法施行後の寄附申請方法

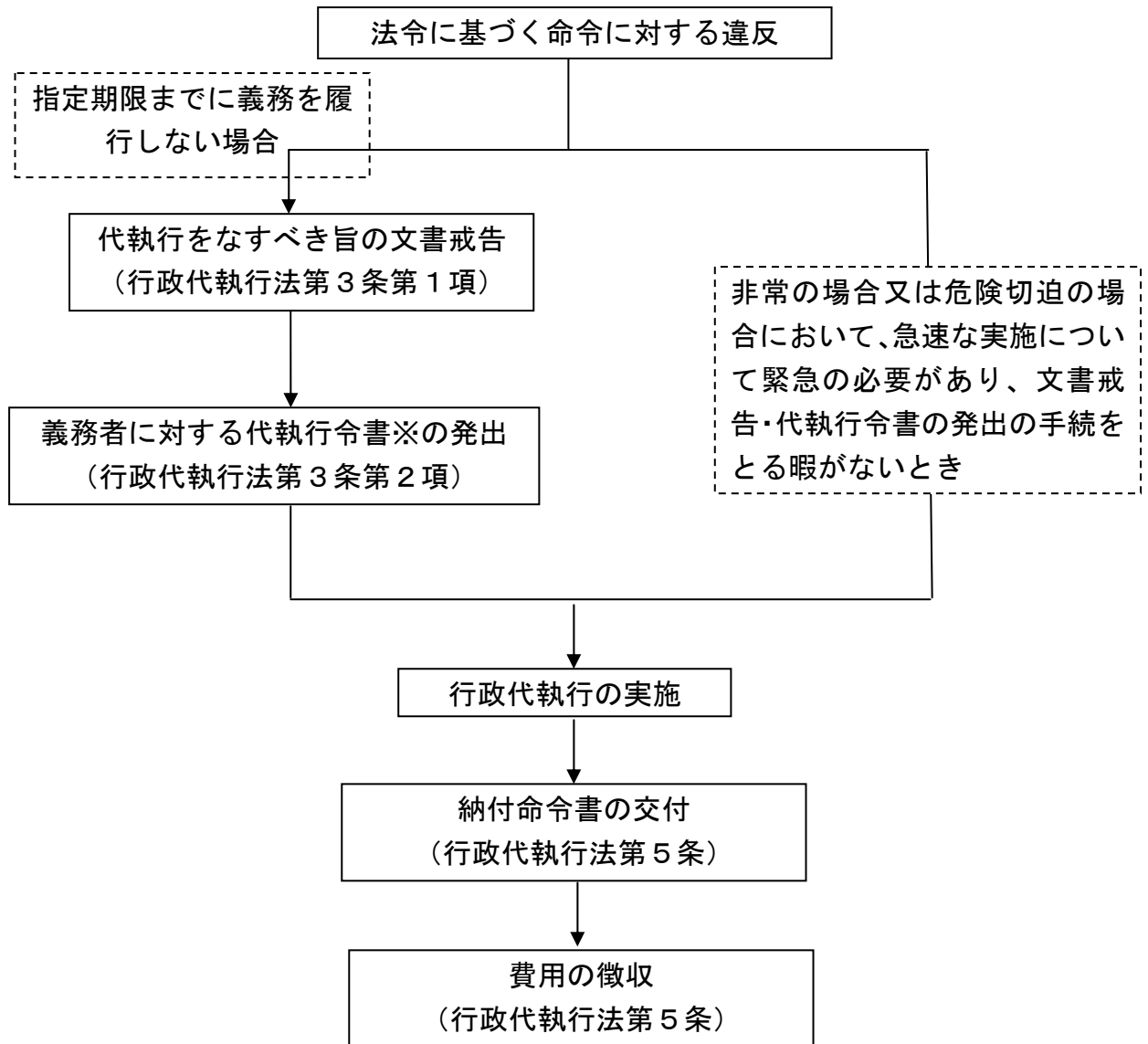
(1) 手続きの概要

- ・所定の申請書類により各都道府県の路放協支部に協力を依頼します。
- ・支部に申請された後は、以下のフローに基づき処理を実施します。

<フロー図>

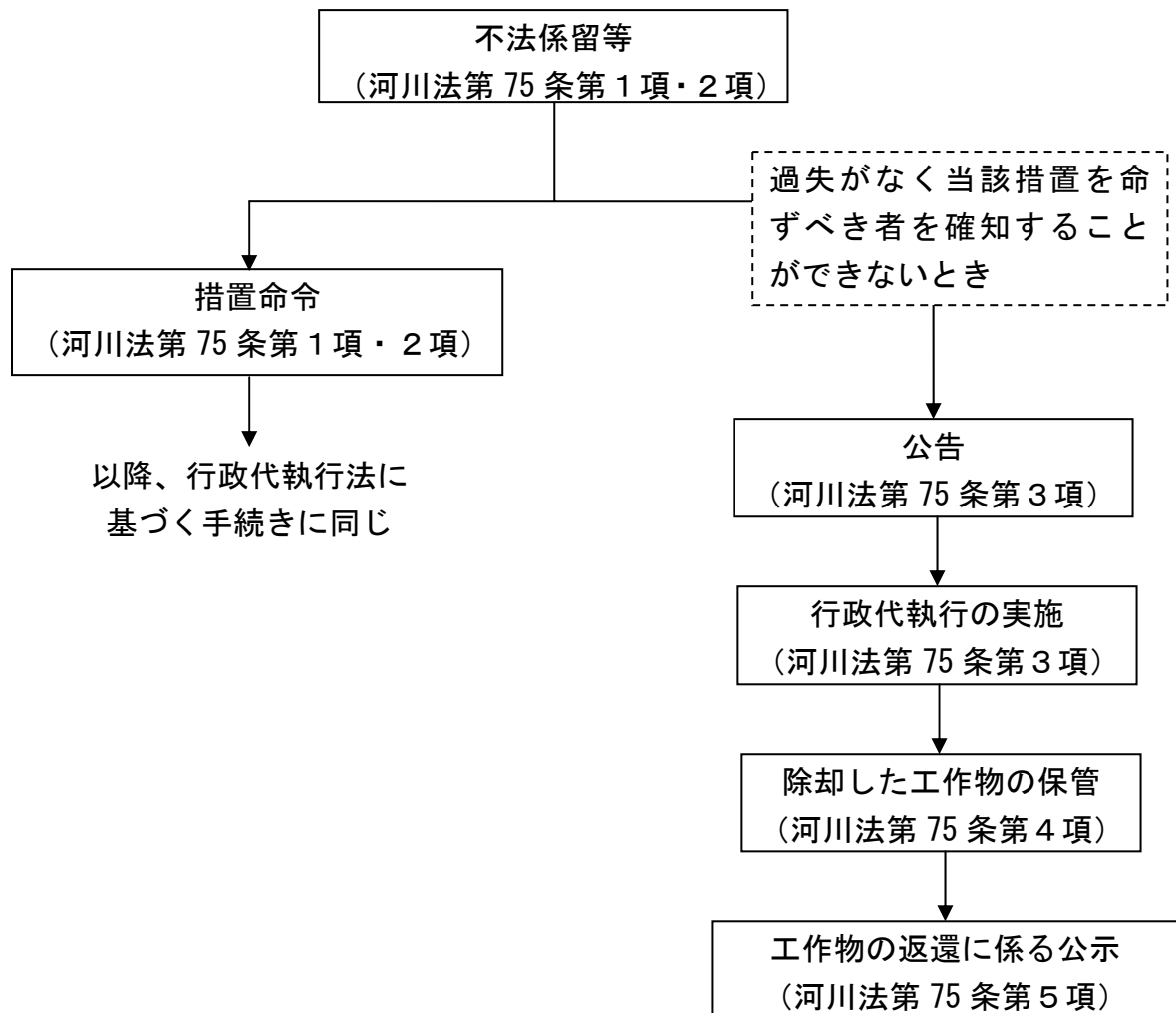


行政代執行法に基づく行政代執行の手続き



※代執行をなすべき時期、代執行のために派遣する執行責任者の氏名及び代執行に要する費用の概算による見積額の通知

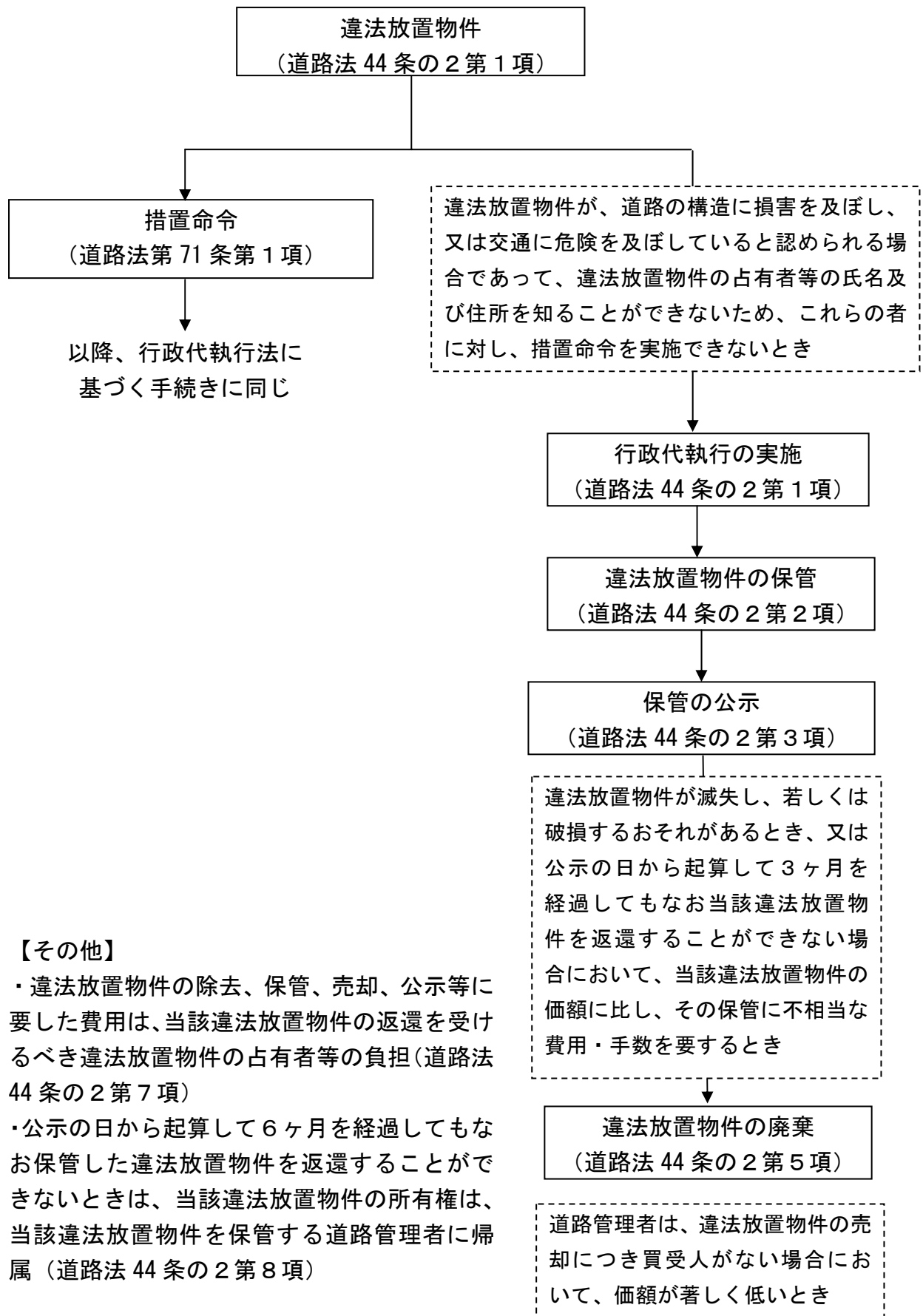
河川法に基づく行政代執行の手続き



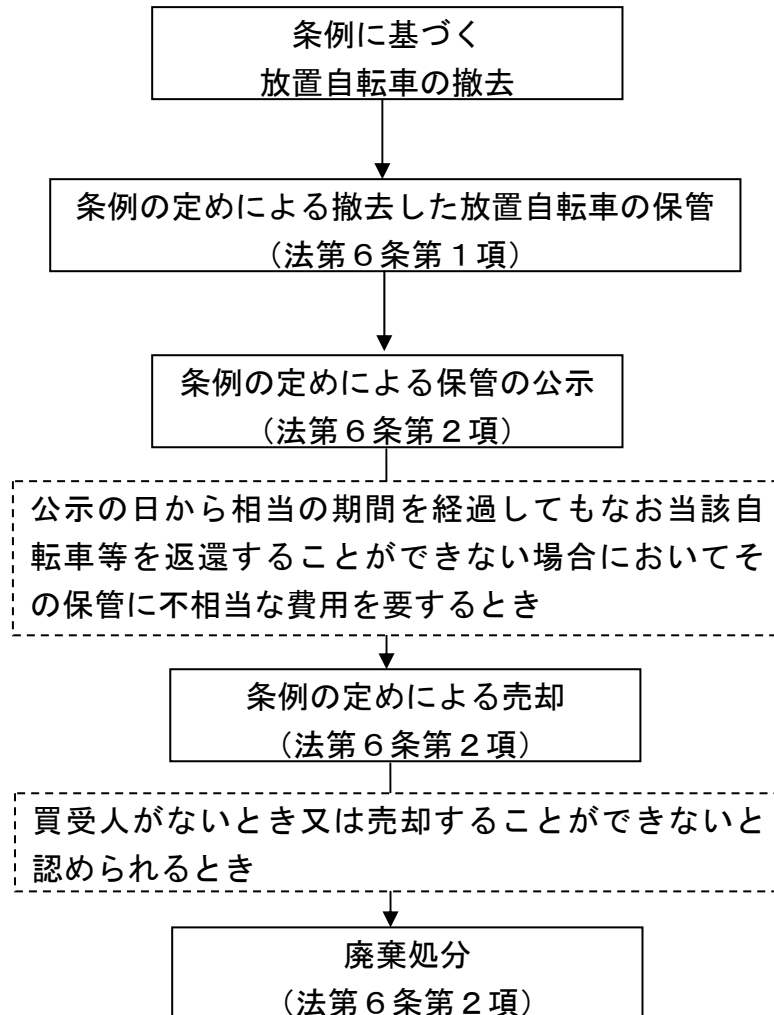
【その他】

- ・ 保管した工作物の滅失・破損のおそれがあるとき、公示の日から3ヶ月を経過しても返還できないとき、工作物の売却が可能（河川法第75条第6項）
- ・ 工作物の売却につき買受人がおらず、価額が著しく低い場合、工作物の破棄が可能（河川法第75条第7項）
- ・ 工作物の除却、保管、売却、公示その他の措置に要した費用は措置命令対象者の負担（河川法第75条第9項）

道路法に基づく行政代執行の手続き



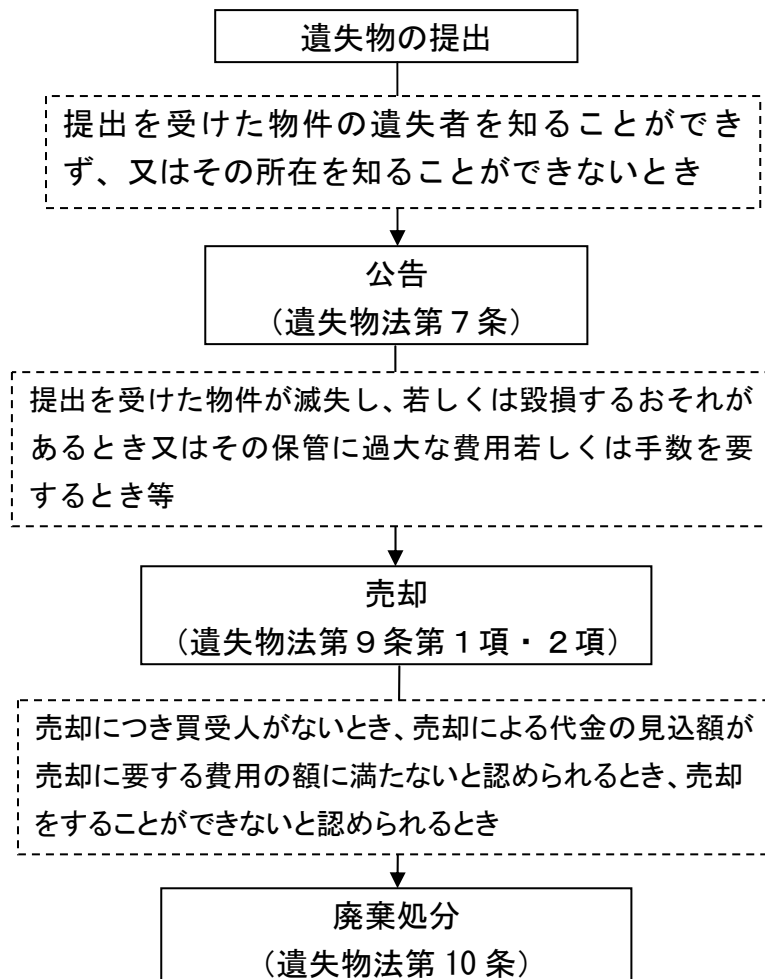
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律
に基づく撤去手続き



【その他】

- ・ 公示の日から起算して6ヶ月を経過してもなお保管した自転車等を返還することができないときは、当該自転車等の所有権は市町村に帰属（法第6条第4項）
- ・ 放置自転車等の撤去、保管、公示、売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担（法第6条第5項）
- ・ 都道府県警察は、市町村から条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力（法第6条第6項）

遺失物法に基づく手続き



【その他】

- ・警察署長は、提出を受けた物件の遺失者を知ることができず、又はその所在を知ることができないときは、公告しなければならない。(法第7条)
- ・警察署長は、公告後においても、物件の遺失者が判明した場合を除き、公告の日から三か月間は継続。(法第7条第4項)
- ・警察署長は、提出を受けた物件が滅失し、若しくは毀損するおそれがあるとき又はその保管に過大な費用若しくは手数を要するときは、これを売却(法第9条)
- ・警察署長は、前項の規定によるほか、提出を受けた物件が、公告の日から二週間以内にその遺失者が判明しないときは、これを売却(法第9条第2項)
- ・警察署長は、第9条第一項又は第二項に規定する場合において、提出を受けた物件について廃棄その他の処分をすることが可能。(法第10条)