

使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）施行令及び施行規則の制定に関するパブリックコメントの結果について

### パブリックコメントの実施概要

「自動車リサイクル法の施行に向けた政省令の整備の考え方について」に関して、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WG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の第4回合同会議における各委員の御意見等も踏まえ、平成15年6月24日から7月14日までの期間パブリックコメントを募集して電子メール、郵送、FAXにより意見提出を受け付けたところ、合計で149件の意見が寄せられた。

### 提出された意見の概要等

提出された意見のうち主要なものを項目別に整理すれば以下のとおり。主として、政省令で規定すべき内容自体への意見よりもむしろ具体的な制度運用にあたっての留意事項を指摘するものが多く、政省令の整備の考え方については概ね支持されたものとする。なお、一部意見については、考え方をあわせて整理している。

## 法第2章 再資源化等の実施

### 1. 使用済自動車等の引取りに関することについて

関係事業者の引取拒否事由については、異物の混入など妥当な内容であるとの意見が多かった。なお、著しく冰雪が付着しているものや水濡れの激しいものについても引取拒否事由とすべきとの意見や全部再資源化認定される電

炉会社における解体自動車の引取りについて、鉄スクラップ市況の著しい下落の場合や鉄分比率が異常に低いものについても引取拒否事由とすべきとの意見もあった。

例えば解体自動車のうち著しく氷雪が付着しているものや水濡れの激しいものについても、それが極端なものであれば、「引取りの条件が通常取引の条件と著しく異なるものである場合」に該当するものと考えられる。また、電炉会社についてはそもそも自動車リサイクル法上引取義務は課せられていないことから、主務省令において引取拒否の正当事由を規定するには及ばない。

引取基準と指定引取場所については、その適正・確実な運用と透明性が重要であり、特に、指定引取場所の設置は、関係事業者の利便性、コスト面に加えて安全・環境面にも総合的に配慮して決定されるべきとの意見が多かった。

自動車製造業者等が効率性と関係事業者の円滑な引渡しの確保の双方を勘案して合理的な範囲で引取基準及び指定引取場所を定めるとともに、必要に応じ主務大臣が勧告を行うことができる仕組みとされているところ。具体的な内容は、自動車製造業者等と関係業者間の法施行に向けた実務的な検討の中で今後決定していくものと考えられる。

### 3. フロン類回収料金・指定回収料金について

フロン類回収業者・解体業者からの自動車製造業者等へのフロン類回収料金・指定回収料金の請求手続の実務については、パブリックコメント資料に記述があった電子マニフェスト制度を活用した簡便な方法が適当との意見が多かった。

### 4. 解体業者・破砕業者以外に引渡し可能な者及び全部再資源化認定について

解体業者・破砕業者以外の解体自動車の引渡先として、いわゆる廃車ガラ輸出を行う者についても位置付けることに関して、環境面で問題がないか不安との意見があった。

主に鉄源としての廃車ガラ輸出は、資源の有効利用を図る一方法であるが、仮にバッテリーやオイル類等の有害物が取り除かれていない場合は、バーゼル法による規制対象となるほか、廃棄物に該当する場合は廃棄物処理法による環境大臣の確認が必要となるなど環境保全の観点からの規制措置が講じられているところ。

全部再資源化（31条）認定については、解体業者の解体方法や電炉業者の利用技術が各々異なり、自動車製造業者等には知見がないため、コンソーシアム（全部再資源化を実施する際の事業者の組合せ）の内容については自動車製造業者等が提案を受け付けてそれがリサイクル率の向上、コストの低減、確実性の観点で適当なものかどうかを判断していく方法が適当との意見があった。

また、自動車製造業者等から全部再資源化の委託を受ける解体業者は、全ての解体自動車を全部再資源化のルートに引き渡すような制度とすることにより、シュレッダー事業者に向かう解体自動車の中に電炉業者等に向かう解体自動車から取り外された廃プラなどが混入されないようにすべきとの意見もあった。

自動車製造業者等は自らが製造等した自動車について各々の判断で解体業者等と全部再資源化の委託契約を行うものであり、これを強制することは制度上困難。他方、解体自動車の中に異物を混入させる行為は、破砕業者における引取拒否事由に該当するものであり、また、解体業者のみならず、全部再資源化の全体の仕組みについて総括責任を有する自動車製造業者等においてもその全部再資源化の委託契約の中で禁止すべき種の内容であると考えられる。

## 5. 自動車製造業者等の義務について

各自動車製造業者等の再資源化等の状況の公表に関しては、必ずしも詳細にということよりも世の中にわかりやすいものを目指すべきとの意見や、リサイクル施設の営業上の秘密に関わる部分までの施設情報の公開は避けるべきとの意見があった。

また、特に収支状況の公表についてはこれを評価する意見が多かったが、追加的に、差し障りがない範囲で出来る限り詳細な内容の公表に努めることにより、結果として各自動車製造業者等間のリサイクルコストの競争に結び

つけてほしいとの意見や、しかるべき機関がリサイクル率の実績を監督すべきとの意見があった。

各自動車製造業者等は、特定再資源化等物品ごとに、リサイクル率を算出するための数値（ASR（シュレッダーダスト）については投入施設がASR投入施設活用率を超えるものであることを示す記載を含む）委託先の情報に加えて、収支状況（年度内における資金管理法人から払渡しを受けたリサイクル料金の額と再資源化等に要した費用の双方）について毎年度公表することとなるが、これらは主務省令の規定に基づくことはもとより、自動車製造業者等やリサイクル事業者等の営業上の秘密の保持の観点などをかんがみた範囲の中で、自主的な対応として出来る限り公表することが適当。

なお、こうしたリサイクル実績等については、産業構造審議会・中央環境審議会の合同会議においても毎年度フォローアップすることを予定しているところ。

自動車製造業者等の再資源化の認定（28条認定）については、現行の廃棄物処理法における業許可の基準に準じたものとした上で、添付書類の簡素化など手続面で可能な限り負担を軽減する内容となっている点で妥当との意見が多かった。

自動車製造業者等によるリサイクル料金や引取基準などの各種公表の方法は、日刊紙への掲載やインターネットの利用などとすることに賛成であるが、自動車所有者・ユーザーや関係事業者に分かりやすいものにするよう工夫をしていくべきとの意見があった。

## 法第3章 登録及び許可

### 1. 引取業者・フロン類回収業者の登録について

引取業者・フロン類回収業者の登録制度については、事業所毎の登録から事業者毎の登録となるなど事務手続の簡素化が進んでいるが、提出書類について分かりやすい記入様式と記入要領を示されたい旨及び各自治体での登録実務（制度以降時の移行手続があるのであればそれも含む）の迅速化・運用の簡素化をお願いしたい旨の意見があった。

フロン回収破壊法との対比において、フロン類回収業者の登録時における自動車分解整備事業者の特例措置を自動車リサイクル法においても継続すべきとの意見や、申請者負担の観点から、役員の氏名を登録事項として追加すべきでないとの意見があった。

自動車リサイクル法においては、フロン回収破壊法上の第二種フロン類回収業者がフロン類回収業者に自動的に移行する制度となっているため、フロン回収破壊法において、フロン類回収業者の登録を早急に進める必要性から特例的に設けられていた「整備業者がフロン類回収業者として登録する場合の特例規定」が法律の規定上そもそも設けられていないことを御理解願いたい。

また、廃棄物処理法の業許可に係る特例規定等もあることから、役員の氏名を登録事項とすることについても自動車リサイクル法上必須のものとなっていることを御理解願いたい。

登録・許可業者に掲示義務のある標識のあり方については、事業者の負担軽減の観点で合理的との意見が多かったが、例えば登録通知書や許可証自体を掲示することで可とすることや、ある程度の雛形を示すことを求める意見、また、標識を登録番号毎に作成することは負担であるため登録番号は標識記載事項とする必要はないのではないかと意見もあった。

また、標識の偽造への対応についても明確にしておくべきとの意見があった。

標識は、引取業者等であること、氏名又は名称、登録番号（許可番号）を記載したものとすることを主務省令で規定する予定であるが、その大きさはパブリックコメントでお示した「タテ20cm、ヨコ30cm以上」から「タテ、ヨコともに20cm以上」とすることに変更することとす

る。これによってA4版以上のものであれば登録通知書や許可証自体を公衆の見やすい場所に掲げることをもって標識とすることも可能となる。また、複数の登録番号を1つにまとめた標識とすることについては差し支えないと考えられる。

なお、無登録業者が標識を掲げていた場合には罰則が適用されることとなっており、また各自治体が一般の閲覧に供する登録簿によって登録業者かどうかについては確認が可能である。

登録・許可業者のリストを自治体別・業者別に行政が公表すべきとの意見があった。

登録業者については、各自治体において登録簿を作成し一般の閲覧に供する。また、許可業者についても、各自治体において関連の情報を積極的に公開していくことが望ましく、国・指定法人においても一覧性のあるリストの作成の是非について検討してまいりたい。

## 2. 解体業・破砕業の許可について

自動車分解整備事業者は、解体業の許可がなくとも解体を行うことを可能とすべきとの意見、また、自動車分解整備事業者であれば解体業許可申請時の添付書類等の簡略化を図るべきとの意見があった。

自動車分解整備業者であっても業として解体業を行うのであれば、自動車リサイクル法上の解体業の許可を有することが必要。これは適正処理とリサイクルに関し必要な能力を担保するとの解体業の許可と自動車分解整備業の認証ではその趣旨・観点が異なることによるものであり、したがって、必要となる申請書類についても異なるものとなることにつき、御理解願いたい。

なお、現在自動車分解整備事業を行っている者であれば、解体業の許可を取得する上で必要最低限の施設要件は備わっているケースが多いと考えられる。

部品取りを行う事業者は皆解体業の許可を取得すべきであり、その必要性を関係業者に十分に説明すべきとの意見があった。

本年9月より全国で都道府県ごとに開催する説明会など、関係業者向けの説明会等において十分な説明を行ってまいりたい。

各自治体の監督部門は、新規の不法投棄を発生させないとの決意で業者指導に取り組んでほしいとの意見が多かった。

#### 法第4章 再資源化等預託金

自動車製造業者等が設定するリサイクル料金は、ASR、フロン類、エアバッグ類の3品目のリサイクル（フロン類については破壊）に要する費用に限って充当されるものであることを明確にすべきとの意見があった。

上記考え方については、既に自動車リサイクル法上明確であるが、関係業者向け、一般所有者・ユーザー向け広報においてもその旨の周知を徹底してまいりたい。

制度施行当初などにおいてリサイクル料金を引取時に預託し新車に買い換える者は、1時期に2台分のリサイクル料金を負担することになるため、当該新車のリサイクル料金の金額を割り引きすることにより、その負担を軽減すべきではないかとの意見があった。

自動車リサイクル法においては、リサイクルに必要なコストについては、自動車毎にその自動車所有者に適正な負担をお願いすることとしており、上記考え方を取り入れることは困難であることに御理解願いたい。なお、制度施行後3年程度は経過的な期間であるものの、その後は引取時にリサイクル料金を収受することは基本的に無くなることから、買い換えであっても新車についてのリサイクル料金の収受のみとなるものとする。

指定法人が主務大臣の認可を受けて定める資金管理料金・情報管理料金についても出来る限りのコストダウンを図るようすべきとの意見があった。

資金管理法、情報管理センターの業務については、出来るだけ効率的なものとなるように実務構築することが重要であり、主務大臣としてもかかる観点から業務規程や事業計画の認可等を通じて不断に監督することとしている。

預託金に付される利息の考え方は適正かつ公平であり妥当との意見が多かった。

中古車輸出時の預託金の還付にあたっては、確実に輸出されたことを証明する書類（中古車輸出許可書類の写し、船荷証券等の写し）と預託金の取戻請求権を有する者であることを証明する書類（改正道路運送車両法の輸出抹消の申請書類の写し）を確認することは必須であるとの意見が多かった。

## 法第5章 移動報告

### 1. 引取業者が使用済自動車の引取り時に交付する書面について

引取業者が使用済自動車を引き取った際に発行する引取証は重要であり、リサイクル券を活用可能とすることで引取業者をはじめとする関連事業者の利便性とその様式の普及を図るべきとの意見が多かったが、これらに加えて、例えば使用済自動車として引き取ったはずにもかかわらず最終所有者に無断で中古車として流通するようなことがないように、厳格な運用を行うべきとの意見もあった。

引取業者が使用済自動車として引き取って引取証を交付したにもかかわらずこれをフロン類回収業者、解体業者へというリサイクルルートにのせずに中古車として転売することは明らかな引取業者の義務違反行為に該当する。この場合、都道府県知事等による勧告・命令・罰則の対象であり、登録取消にもなり得るものとして自動車リサイクル法上位置付けられている。

### 2. 移動報告（電子マニフェスト制度による報告）の内容及び方法等について

電子マニフェスト制度は不法投棄・不適正処理を排除するための適切な仕組みであり制度全般にわたって合理的なものとなっているが、その適切な運用を望むとの意見が多かった。

多種多様な事業者が膨大な量の自動車に対応することになるのでパソコンでの対応を原則とすることは合理的であるが、日頃パソコンに不慣れな業者も

多いため、出来る限り入力等の取扱いが簡易なシステムとし、関連業者には十分な支援・指導を行われたいとの意見が多かった。

その他、FAXによる対応の場合の手数料を一定期間免除されたいといった意見がある一方で、例外的なFAXでの対応は御入力や時間がかかることに加え社会全体のコストの面でも非効率であるため、パソコンでの対応を普及促進する方策を進めるべきとの意見も多かった。

実務上、本マニフェストシステムでは入力負荷を最小限にするため、あらかじめ情報管理センターに事業所ごとの登録をしていただき、事業所コードで情報管理を行う予定。その上で、事業所コードの入力により事業所名や所在地等が自動入力される機能、頻繁に入力する項目を辞書機能のような形でシステムに記憶させる機能、引渡報告の記載情報がその引渡先での引取時報告をする際に一覧表示される機能などについて整備していく方向。システムの使用方法等については、わかりやすく十分な普及活動を行っていく予定。

やむを得ずパソコンに対応できない事業者も想定されることから、例外的に書面で移動報告を行う余地も制度上残す必要があるが、これにはシステムに代行入力するコストなどが必要となることから、手数料を徴収することが必要となる。他方、そのコストと各事業者の事務の効率性にかんがみればパソコンを利用することが時間的にも費用的にも優れていることから、出来る限り制度施行時にパソコンを利用する事業者の割合を高めるよう、その利便性についての説明を十分に行うこととしたい。

電子マニフェスト制度における入力必須項目はその目的を達成する上で必要最小限のものと理解できるが、1度の誤入力の下流工程まで影響を及ぼす懸念もあるため、誤入力の回避方法と誤りがあった場合の対応について十分な検討が必要との意見があった。

また、フロン類回収業者の一定期間ごとの再利用量等の報告事項として、再利用したフロン類に係る使用済自動車の「車台番号」の報告は除外されたいといった意見や、再利用量・保管量はグラム単位での管理とはならないようにすべきとの意見もあった。

例えば車台番号については、引取業者において誤入力を防止するため自動車登録番号やリサイクル券番号が明らかな場合にはそれらも併せて入力する仕組みとし、取り違いや誤入力を防止することとしているところ。

また、フロン類の再利用をした車台番号の報告は、剰余金となるリサイクル料金を把握する観点から必要であることが自動車リサイクル法上

規定されているが、実態上は、電子マニフェスト制度のシステム上で、どの車台番号のフロン類を再利用したかをその都度チェックしておく機能を設けるなど利便性のある措置を講ずることとしている。なお、再利用量・保管量についてはk g単位での報告を想定しているところ。

電子マニフェスト制度に対応するためには、事業者にコストが生じるのでその対価が支払われるようにされたいとの意見があった。

電子マニフェスト制度での移動報告は各事業者の義務行為であることから、電子マニフェストシステムの維持等に係る費用については自動車の所有者が負担する情報管理料金からも賄われることになるものの、各事業者における通信料等の費用については各事業者が各々負担すべき性質のものである。

電子マニフェスト制度については、一般的なインターネットのブラウザで作動するように配慮ありたいとの意見がある一方、パソコン環境の進歩は著しいため一定程度の古いタイプの機種には制約があることもやむを得ないのではないかとの意見もあった。

パソコン等やインターネットブラウザの必要規格については、システム全体の効率性と実現可能性の観点から、今後システム設計・開発の詳細にあたって十分な検討を行う予定。

### 3. 確認通知、都道府県知事等への遅延報告について

確認通知・遅延報告を行うにあたっての猶予期間については、解体業者の確認通知までの期間が他に比較して長いことで支障はないかとの意見、引取業者の確認通知までの期間を90日にすべきとの意見もあったが、全体としては各業者の実態をかんがみた上で設定したことは評価できるとの意見が多かった。

また、遅延報告を受けた自治体が適正な処置を行うことが重要であり、そのためのガイドラインの策定や遅延報告となった事業者名とその理由の公表などについても行っていくべきではないかとの意見があった。

各事業者における確認通知までの期間については、解体業者における部品取りに必要な期間の必要性などアンケートやヒアリング等により各業

者毎の実態を踏まえて設定したものであり、一定の合理性があるものとする。

遅延報告を受けた自治体においては、厳格な運用が求められる一方で、地域の実状や事業者の特性にも応じた柔軟な対応が必要とされる場合もあるため、画一的なガイドラインを策定することは必ずしもなじまないものとするが、制度施行当初や特定の業者について重ねて報告がある場合などには、各自治体とも特に厳重に対応を行うことが想定される。いずれにしても、各自治体には勧告・命令・罰則や登録又は許可の取消による対応も含めて適切な対応を図っていただくことが重要である。

## 第6章 指定法人

### 1. 指定法人の監督に関する規定について

指定再資源化機関に関する省令の規定については、委託基準、小規模製造業者・輸入業者からの再資源化等契約の解除条件などにつき総じて賛成との意見が多かった。

### 2. 特定再資源化預託金等（剰余金）の取扱いに関する手続等について

リサイクル料金の剰余金の取扱い手続きにも賛成の意見が多かったが、十分な透明性・公開性を前提としつつ、自動車リサイクル法の目的を達成するために計画的かつ着実な利用をされたいとの意見が多かった。

また、そもそも不法投棄や野積みに対しては、第一義的にはそれを行う者を罰するべく自治体が追跡や監視を強化するべきであるため、各自治体はまずは剰余金の出えんに頼るのではなく必要な対応に努め、出来る限り剰余金はユーザー負担の軽減に充てるべきとの意見もあった。

リサイクル料金の剰余金の扱いに関しては、その用途を決定するにあたって資金管理業務諮問委員会の審議を必須とすることや資金管理法等における情報公開の徹底を図ることにより、厳格、透明かつ計画的に行うことが前提であり、そのための実務運用について、指定法人を中心に今後詳細を検討する予定。

なお、不法投棄・野積み対策への剰余金からの出えんについても、自治体において措置命令等を通じ原因者の追求が十分に行われることが前提である旨自動車リサイクル法上明示されているところ。

### 3. 離島の定義について

離島の定義規定については妥当であるとの意見が多かったが、指定再資源化機関による資金の出えんの適用対象となりうる離島は、あくまで海上輸送が必要な離島に限定して運用すべき（橋で本土と結ばれた島は対象外であるべき）であり、運用に際してコストを下げるため離島の住民や市町村も一定の負担や工夫を行うことが必要との意見があった。

離島地域の定義として、離島振興法、奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島振興開発特別措置法、沖縄振興特別措置法の対象となる地域である旨を政令で規定し、かつ、地理的条件、交通事情その他の条件により、引取業者への使用済自動車の引渡しに他の地域に比して著しく困難なことを条件とする旨を主務省令で規定することとしているが、本制度はあくまで離島における海上輸送に伴う費用負担増に着目した措置であるため、基本的には本土と橋でつながっている島については対象にはならないものとする。また、市町村が使用済自動車の共同搬出などの積極的な取り組みを行っていることが指定再資源化機関が資金協力を行うための必要条件となっているところ。

### その他（今般のパブリックコメントの直接の対象ではないが関連する意見）

自動車の不法投棄の増加防止の観点でリサイクル料金の前払制度について評価するが、もう一步進めてデポジット制度を導入すべきとの意見があった。

いわゆるデポジット制度とは、製品の販売時に消費者から預かり金を受け、当該製品の回収時に預かり金を消費者に払い戻すことによって回収率を上げるための制度と考える。使用済自動車は、買替え時の下取りが定着しているなどリサイクルルートに乗る割合が高いという実態があるため、自動車に関しては、費用の支払・払戻しに大幅な追加コストを要するデポジット制度を導入する必要性はもともと小さく、自動車リサイクル法上そのような仕組みは採用しなかったところである。

自動車重量税の還付制度や改正道路運送車両法の政省令についても早急に定めて、説明を行われたい旨の意見があった。

制度の大枠については既に法律において決定されており、自動車リサイクル法の説明会等においても併せてご紹介させていただいているところであるが、その手続きなどの詳細については現在関係省庁において検討中であり、決定し次第、使用済自動車にかかわる全体像として関係者に対して十分な説明を行っていく予定。

エアバッグ類の車上作動処理の委託契約は、自動車製造業者等の業者選別・囲い込みになる懸念があり、騒音規制をクリアできる解体業者が自動車製造業者等に委託契約締結を申し入れた場合には、全てそれが認められる制度とされたい旨の意見があった。

自動車製造業者等は、車上作動処理可能な環境にある解体業者であることを確認の上で当該解体業者と原則委託契約を締結することが想定され、かつ、実態上は、共通の契約窓口を設けるなどの現実的かつ効率的な実務体制の構築が、今後制度の施行に向けて検討されていくものと考ええる。

ガラスとタイヤは解体段階で取り外し、それぞれの業界のリサイクルシステムでリサイクル率向上を進めることを義務づけるべきとの意見があった。

タイヤについては、既に90%程度のリサイクルがなされているところであるが、タイヤ全体のリサイクル・処理ルートが存在を前提に、解体業者の再資源化基準として、その回収（取外し）と可能な限りの再資源化（不可能な場合には適正処理）について主務省令において規定されることとなる。他方、ガラスについては、現状において必ずしも十分なりサイクルルートが確立されておらず、この状況下で回収を解体業者に義務化することはいたずらに解体業者のコストを上昇させることにつながるため、これを採用していないところ。

バンパー・ガラス等の部品を取り外しマテリアルリサイクルを行う等のASRの発生抑制手法についても採用し、ASRリサイクル率への加味や処理業者への作業費を負担する仕組みを設けるべきとの意見もあった。

バンパー・ガラス等の部品が取り外されれば、その分破碎工程で発生するASRの量が減少するため、ASRリサイクル率の算定式において分母となる引き取ったASRの量が減少し、ASRリサイクル率は向上することになるものと考えられる。このような取組みについて、自動車リ

サイクル法上には直接の規定はないが、今後、上記のような取組みを促進する自動車製造業者等の自主的な取組みも期待される。また、こうした部品等のリサイクルに係る環境整備の動向等もかんがみつつ、今後必要に応じて適切な措置を講じることにつき検討することも必要と考えられる。

不法投棄された場合にも通常のリサイクルルートにのることになるのかとの意見があった。

不法投棄がなされた場合であっても、基本的には使用済自動車としてリサイクルルートにのることとなり、その場合は、自治体が引取業者に当該使用済自動車等を引き渡すことが自動車リサイクル法上想定されているところ。

車台番号が確認できずリサイクル料金が預託されているか否かの判別が困難である場合には、当該使用済自動車のリサイクル費用については、自治体の措置命令がなされ代執行されるものについては剰余金を原資とした指定再資源化機関からの出えんの対象となることが自動車リサイクル法上規定されており、そうでないもののうち路上放棄車については、これまでの路上放棄車処理協力制度による協力の対象になりうるものと整理される。

不法投棄対策として、自治体だけでなく警察権限による捜査の徹底が必要との意見があった。

これまでも国、自治体及び警察が一体となって厳正な対応に努めてきたところであるが、本年の廃棄物処理法の改正により、さらに迅速なかつ効果的な対応を行うことが可能となる。

今後とも、国、自治体と警察が連携し、不法投棄の取締りを徹底していくこととしている。

以 上