

第二章 「自動車リサイクル法」の概要

2-1 はじめに

本章では、「自動車リサイクル法」の全般的な概要を示す。

2-2 法律導入の背景

もともと、使用済自動車は中古部品や金属回収の観点から従来は価値が高く、国内の自動車解体業者等によって80%程度（重量ベース）がリサイクルされ、残りは主にシュレッダーダストと呼ばれる破碎残さとして埋め立て処分されてきた。

ところが、近年になって、産業廃棄物の最終処分場の逼迫によるシュレッダーダストの処分費の高騰や、鉄スクラップ価格の低迷により、従来のリサイクル・処理システムがうまく機能しなくなってきた。費用を支払い、使用済自動車を引き取ってもらう逆有償化の現象が生まれ、負担を嫌った業者等による不法投棄が多発し、大きな社会問題となった。

現在は、鉄スクラップ価格も一時期と比較すると回復しているが、その変動は大きく、いつ市況が悪化し、同様の問題が発生するか分からないため、市況に左右されない安定したリサイクルシステムの構築が求められた。

また、フロン類回収・破壊や、エアバッグ類の適正処理という新たな環境問題への対応も必要となった¹⁾。

2-3 法律の目的

年間約400万台排出される使用済自動車は有用金属・部品を含み資源として価値が高いものであるため、従来は解体業者や破碎業者において売買を通じて流通し、リサイクル・処理が行われてきた。

他方、産業廃棄物最終処分場の逼迫により使用済自動車から生じるシュレッダーダストを低減する必要性が高まっている。表2-1に最終処分場の残存容量、表2-2に残余年数を示す。

また、最終処分費の高騰と鉄スクラップ価格の低迷によって使用済自動車の逆有償化が進展しており、近年従来のリサイクルシステムは機能不全に陥りつつあって、不法投棄・不適正処理の懸念も生じている状況である。

このため、自動車製造業者を中心とした関係者に適切な役割分担を義務付けることにより使用済自動車のリサイクル・適正処理を図るため、新たなリサイクル制度を構築することが必要となった²⁾。

表 2-1 最終処分場の残存容量（平成16年4月1日現在）³⁾

最終処分場		残存容量（万m ³ ）
遮断型処分場		3.1
安定型処分場	総数	6,910.2
管理型処分場	総数	11,504.4
	うち海面埋立	4,330.3
計		18,417.7

表 2-2 産業廃棄物の最終処分場の残存容量と残余年数（平成 16 年 4 月 1 日現在）⁴⁾

区分	最終処分量 (万 t)	残存容量 (万 m ³)	残余年数 (年)
全国	3,000	18,418	6.1
首都圏	807	1,878	2.3
近畿圏	432	1,839	4.3

上記の表 2-2 から残余年数が全国で 6.1 年、首都圏で 2.3 年と僅かであり、最終処分場が逼迫している状況がよくわかる。そのため、シュレッダーダストの低減が不可欠である。

2-4 自動車リサイクル法の全体概要⁵⁾

自動車リサイクル法の概念図を図 2-1 に示す。

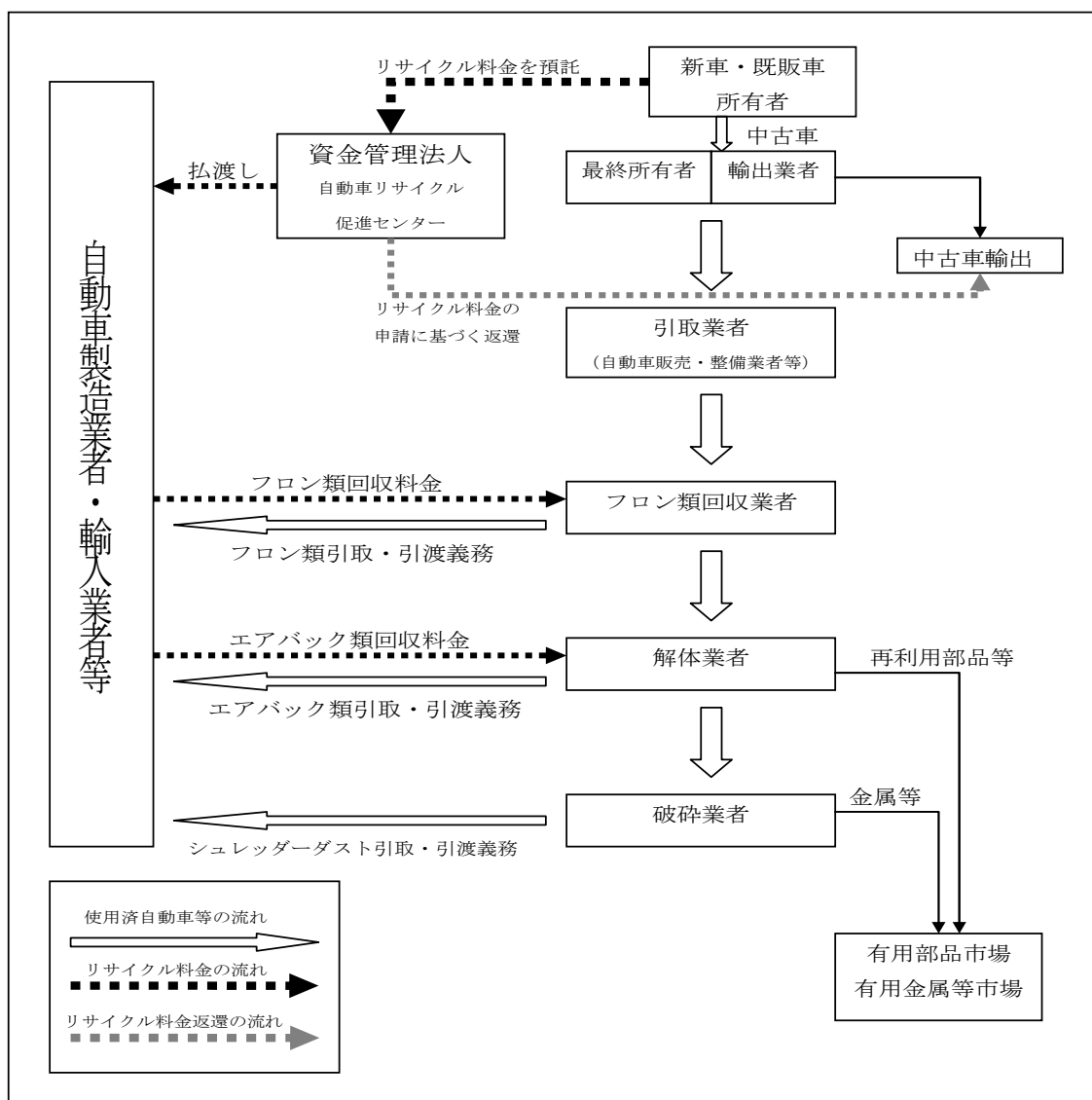


図 2-1 自動車リサイクル法の概念図⁶⁾

図 2-1 の自動車リサイクル法の概念図から,このように,リサイクルシステムを構築し,シュレッターダストやこれからの環境課題であるフロン類やエアバック類への対応,最終処分場の埋立の極小化,不法投棄の防止,一般ユーザーにも「リサイクル料金」という形で負担させることにより,環境にも目を向けさせ,自己責任のもとで処理をするリサイクルシステムが法的に作られた.

2-4-1 「使用済自動車の流れ」

「拡大生産者責任」の考え方にに基づき,自動車製造業者等自らが製造・輸入した自動車在使用済みとなった場合にシュレッターダスト,エアバック類,フロン類を引取ってリサイクルを行う義務を負う.

これまで静脈インフラを担ってきた関係事業者はすべての都道府県知事等の登録・許可制となり,役割分担の下,使用済自動車の引取り,引渡し義務や一定の行為義務を負う.

2-4-2 「リサイクル料金の流れ」

1) 自動車製造業者等が行うシュレッターダスト,エアバッグ類の再資源化とフロン類の破壊に必要な費用に関しては,リサイクル料金として自動車所有者にその負担を求める.あわせて情報管理料金と資金管理料金についても自動車の所有者の負担となる.

新車は購入時に,中古車は直近の車検時か使用済自動車として引取時に自動車所有者がリサイクル料金を支払う.尚,中古車の車検は2年おきである.

2) リサイクル料金は予め各自動車製造業者(メーカー)等が定め公表する.リサイクル料金を調査した各メーカーとカテゴリ別の代表車種の一覧を表 2-3 に示す.

また,表 2-3 に示した車種のリサイクル料金の内訳の詳細を表 2-4 に示す.

これにより,自動車製造業者等間の競争が生じ,リサイクル容易な自動車設計・製造やリサイクル料金の低減が図られることを想定できる.不適切な料金設定に対しては国が是正を勧告・命令する.

表 2-3 自動車メーカーとカテゴリ別の代表車種一覧⁷⁾

メーカー	軽自動車	コンパクトカー	セダン	ステーションワゴン	SUV	ハイブリッドカー
トヨタ		ヴィッツ (1000cc)	クラウン (2000cc)	カローラ フィールダー (1500cc)	ハリアー (2400cc)	プリウス (1500cc)
日産	モコ オットー	マーチ (1200cc)	ティアナ (2400cc)	ウイング ロード (1500cc)	エクストレイル (2000cc)	
ホンダ	ライフ バモス	フィット (1300cc)	フィット アリア (1500cc)	エアウェイブ (1500cc)	CR-V (2400cc)	
マツダ		デミオ (1300cc)	アテンザ (2000cc)			
スバル	R2 プレオ			レガシィ (2000cc)	フォレスター (2000cc)	
スズキ	ワゴンR アルト	スイフト (1300cc)	エリオ (1500cc)		エスクード (2000cc)	
ダイハツ	ムーヴ タント	ブーン (1000cc)				
三菱	e k ワゴン i (アイ)	コルト (1300cc)	ランサー (1500cc)		パジェロ イオ (2000cc)	

表 2-4 表 2-3 の代表車種のリサイクル料金の内訳[※]

カテゴリ	メーカー	自動車名	エアバック類 (単位 円)	フロン類 (単位 円)	ASR (シュレッダーダスト) (単位 円)	3品目合計 (単位 円)
軽自動車	日産	モコ	2,550	2,030	4,970	9,550
		オッティ	2,280	2,030	4,640	8,950
	ホンダ	ライブ	2,280	2,030	4,770～5,670	9,080～9,980
		バモス	2,280	2,030	5,480～6,070	9,790～10,380
	スバル	R2	2600～2890	2,100	4980～5190	9680～10180
		ブレオ	2120～2450	2,100	5310～5580	9530～10130
	スズキ	ワゴンR	2,250～2,390	2,100	4,620	8,970～9,110
		アルト	2,280	2,100	4,190	8,570
	ダイハツ	ムーヴ	2,250～2,850	2,050	4,670	8,970～9,570
		タント	2,250	2,050	4,900	9,200
	三菱	ekワゴン	2,500	2,100	4420～4680	9020～9230
i (アイ)		2,500	2,100	5,080	9,680	
コンパクトカー	トヨタ	ヴィッツ (1000cc)	2,250～2,850	2,050	5,960	10,260～10,860
	日産	マーチ (1200cc)	2,360～3,040	2,030～2,120	5,150～5,180	9,540～10,340
	ホンダ	フィット (1300cc)	2,280	2,030	5,670～6,170	9,980～10,480
	マツダ	デミオ (1300cc)	2,370～2,940	2,030	6,150	10,550～11,120
	スズキ	スイフト (1300cc)	2,370	2,100	4,900	9,370
	ダイハツ	ブーン (1000cc)	2,250～2,850	2,050	4,980	9,280～9,880
	三菱	コルト (1300cc)	2,500	2,100	5620～6130	10220～10730
セダン	トヨタ	クラウン (2000cc)	1,950～2,250	2,050	7,560	11,560～11,860
	日産	ティアナ (2400cc)	2,800～3,150	2,030～2,120	8,130	12,960～13,400
	ホンダ	フィットアリア (1500cc)	2,280	2,030	5,820～6,440	10,130～10,750
	マツダ	アテンザ (2000cc)	2,370～2,940	2,030	7,310	11,710～12,280
	スズキ	エリオ (1500cc)	2,370～2,670	2,100	6,340	10,810～11,110
	三菱	ランサー (1500cc)	2,500	2,100	5,560	10,160
ステーションワゴン	トヨタ	カローラフィール ダー (1500cc)	2,250～2,850	2,050	7,200	11,500～12,100
	日産	ウイングロード (1500cc)	2,280～2,800	2,030	7,700	12,010～12,530
	ホンダ	エアウェイブ (1500cc)	2,280～2,650	2,030	6,870～8,060	11,180～12,740
	スバル	レガシイ (2000cc)	2450～3160	2,100	8170～8940	12720～14200
SUV	トヨタ	ハリデー (2400cc)	2,400～3,000	2,050	8,950	13,400～14,000
	日産	エクストレイル (2000cc)	2,480～2,820	2,120	7,740	12,340～12,680
	ホンダ	CR-V (2400cc)	2,280～2,650	2,030	8,150～8,700	12,460～13,380
	スバル	フォレスター (2000cc)	2450～2890	2,100	8030～8630	12580～13360
	スズキ	エスクード (2000cc)	2,200～2,490	2,100	7,040	11,340～11,630
	三菱	パジェロイオ (2000cc)	2,500	2,100	6530～7600	11130～12200
ハイブリッドカー	トヨタ	プリウス (1500cc)	2,250～2,850	2,050	6,880	11,180～11,780

- 3) リサイクル料金等は、自動車不法投棄された場合の環境負荷の大きさや収受コスト、負担感等を勘案して、自動車所有者が原則新車販売時に資金管理人に預託する制度である。国土交通省が登録、車検手続時にこれを確認する。
- 4) 自動車製造業者等の倒産・解散による滅失等を防ぐため、リサイクル料金等は資金管理人が管理し、自動車製造業者等はシュレッダーダスト等のリサイクルにあたり、リサイクル料金の払い渡しを請求する。

2-4-3 「情報の流れ」

- 1) 電子マニフェスト制度を導入し、使用済自動車等が各工程の事業者間で適切に引取り・引渡しされていることを確認できる情報管理システムを構築。

2) 具体的には、登録・許可を得ている各関連事業者が使用済自動車等の引取り、引渡しを行った際に、その旨を情報管理センターに原則パソコン等からインターネット上で接続して報告する制度とし、マニフェスト情報を一元的に管理する。

2-4-4 自動車リサイクル法の対象自動車⁸⁾

<対象となる自動車>

- ・対象外となる車以外の全自動車
- ・トラック・バスなどの大型車
- ・特殊自動車
- ・ナンバープレートの付いていない構内車

<対象外となる自動車>

- ・被けん引車
- ・二輪車
- ・大型特殊自動車,小型特殊自動車
- ・その他政令で定めるもの
(農業機械・スノーモービル・レース用自動車等)

2-5 自動車リサイクル法における関係事業者と使用済自動車の流れ

2-5-1 関係事業者の位置づけ

A：引取業者⁹⁾

自動車所有者から使用済自動車を引き取り、フロン類回収業者又は解体業者に引き渡すリサイクルルートに乗せる入りの役割。登録制であり、登録のない事業者は使用済自動車を引き取ることができない。

使用済自動車の引取りの際にはリサイクル料金等が資金管理人に預託されている旨の確認が必要。預託がされていない場合は引取り業者がリサイクル料金の収受を行う。使用済自動車を引き取った際に最終所有者に引取りの書面を交付する義務がある。

B：フロン類回収業者¹⁰⁾

フロン類を適正に回収し、自動車製造業者等に引き渡す役割。登録制であり、主に引取業者や解体処理業者が兼任している場合が多い。

使用済自動車を引き取った際にはフロン類回収基準に従ってフロン類を回収し、自ら再利用する場合を除き、フロン類運搬基準に従って自動車製造業者等に引き渡す義務がある。フロン類回収と指定引取場所までの運搬に要する費用について、自動車製造業者等が定めるフロン類回収料金の請求が可能である。また、電子マニフェスト制度を利用して使用済自動車の引取り・引渡しとフロン類の引渡しから3日以内に情報管理センターに引取・引渡実施報告を行う義務がある。

C：解体業者¹¹⁾

使用済自動車のリサイクル・処理を再資源化基準に従って適正に行い、エアバック類を自動車製造業者等に引き渡す役割.許可制であり、事業所所在地の管轄する都道府県知事又は保健所設置市市長の許可が必要.許可申請し、許可取得しなければ解体業を行うことができない.

使用済自動車を引き取った際に、エアバック類についての回収義務がある.また、再資源化基準に従って適切な解体を実施する義務がある.そして、電子マニフェストを利用して使用済自動車の引取り・引渡しとエアバック類の引渡しから3日以内に情報管理センターに引取・引渡実施報告を行う義務がある.

D：破砕業者¹²⁾

解体自動車のリサイクル・処理を再資源化基準に従って適正に行い、シュレッダーダストを自動車整備業者等に引き渡す役割.許可制であり、都道府県知事等の許可を受けることが必要である.

破砕業者の中にも2種類あり、破砕前処理工程のみを行う破砕業者と全般を行う破砕業者に分けられる.破砕前処理工程のみを行う破砕業者は前処理を行った解体自動車を他の破砕業者又は解体自動車全部利用者へ引き渡す義務がある.全般を行う破砕業者は破砕工程後、シュレッダーダストを自動車製造業者等に引き渡す義務がある.

また電子マニフェストを利用して、解体自動車の引取り・引渡しとシュレッダーダストの引渡しから3日以内に情報管理センターに引取・引渡実施報告を行う義務がある.

2-5-2 リサイクル料金の預託¹³⁾

A：新車購入時預託 自動車メーカー、輸入業者から出荷される新車のリサイクル料金は、新車購入時に新車ディーラーで収納され、自動車メーカー・輸入業者を經由して資金管理法人に入金される.

B：継続検査時預託 自動車を運輸支局等に持ち込むときに、運輸支局等内または近傍の団体でリサイクル料金を預託する.

C：引取時預託：未預託で引き取り業者に持ち込まれた使用済み自動車については、その時点でリサイクル料金の預託が必要となる.引き取り業者はパソコン等を用いて資金管理システムに対し、預託申請する.引き取り業者によって預託申請された使用済み自動車のリサイクル料金の収納は原則として郵便局またはコンビニエンスストア等を利用して収納する.

2-6 現時点で指摘されている課題

1) 各事業者間での,内部取引の可能性

図2-1に示すように,自動車リサイクル法の概念図において,各事業者の役割を義務付けた.現在の法律では,フロンがきちんと抜かれていない車が流れてきた場合などのトラブルがあれば,そのような修正も電子マニフェスト上の記載された事柄から,トラブルの原因となった業者を割り出し,修正できるようになっている.

よって,適正処理をきちんと行うため,移動報告の際に何か問題があればその移動の中で伝えることができる仕組みになっている.

しかし,内部を調査していくに従って,実際にこの仕組みが根本から覆されている事象も起きている.

現場での直接聞きとり^{A)}により,内部同士(引取業者と解体処理業者など)で手を組み,使用済自動車の処理において,違法となる行為が実際にある,という現状を耳にした.

現法で,きちんと処理されたことを知るために確認する方法として,電子マニフェストの導入を盛り込み,移動報告する義務を定めたが,これらは実際問題,机上の情報しか得ることができない.つまり,内部での違法取引については,確認する術がない状態である.実際に各業者間で,処理違反となることが起こっていることが現状にある.これらの問題の対処としては,管轄の自治体が調査を行うことになっている^{B)}が,あまり現場調査が行われていないのが現状である(3-4-1-2-1参照).

2) リサイクル料金未払いの車

ここ数年は使用済自動車引取台数が約400万台¹⁴⁾であり,2005年度も同様の数値を想定していたが,実際には304万9千台¹⁵⁾であり,およそ100万台が消えていることになる.この点について,内部でどのような問題が起こっているのか調査していく(4-5-1参照).また,リサイクル料金の未払いについて,なぜこれができる仕組みになっているのか,抜け穴を詳しく調査していく(4-5参照).

上記2点の問題が生じる原因を突き止め,現状がどのようにになっているのか調査する.

【参考文献】

- 1) 自動車リサイクル法の概要: 制度の背景
<<http://www.env.go.jp/recycle/car/gaiyo.html>>,2006-1-14
- 2) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料-:
経済産業省,環境省 p4-5 自動車リサイクル法の目的 2005-11-22
- 3) 4) 環境省, 最終処分場残存容量について, データ
<http://www.env.go.jp/recycle/waste/sangyo/sangyo_h15b.pdf>2006-9-19
- 5) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料-:
経済産業省,環境省 p6-7 自動車リサイクル法全体概要 2006-7-8

- 6) 自動車リサイクル法の概要：使用済自動車の再資源化等に関する法律の概念図
 <<http://www.meti.go.jp/policy/automobile/recycle/Rejigyousyamuke.pdf>> 2006-1-14
- 7) オートバイテルジャパン, Autobytel-japan.com：車種名とカテゴリ名
 <<http://www.autobytel-japan.com/index.cfm>> 2006-12-16
- ※ 自動車メーカー別リサイクル料金, データ
- ・スズキ株式会社, 自動車リサイクル料金, データ 2006-12-16
 <http://www.suzuki.co.jp/cpd/koho_j/kankyo/recycle/price.html>
 - ・ダイハツ工業株式会社, 自動車リサイクル料金, データ 2006-12-16
 <http://www.jaspa.or.jp/faines/else/gyoukai/recycle/daihatsu_re.html>
 - ・日産自動車株式会社, 自動車リサイクル料金, データ 2006-12-16
 <http://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/A_RECYCLE/R_FEE/RYOUKIN/>
 - ・トヨタ自動車株式会社, 自動車リサイクル料金, データ 2006-12-16
 <http://www.toyota.co.jp/jp/environment/recycle/law/recycle_fee/toyota.html>
 - ・本田技研工業株式会社, 自動車リサイクル料金, データ 2006-12-16
 <<http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle03.html>>
 - ・富士重工株式会社（スバル自動車）, 自動車リサイクル料金, データ 2006-12-16
 <<http://www.fhi.co.jp/recycle/>>
 - ・マツダ株式会社, 自動車リサイクル料金, データ 2006-12-16
 <<http://www.mazda.co.jp/home.html>>
 - ・三菱自動車工業, 自動車リサイクル料金, データ 2006-12-16
 <http://www.mitsubishi-motors.co.jp/social/environment/recycle_fee/j/customer.html>
- 8) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料-：
 経済産業省, 環境省 p8 自動車リサイクル法の対象自動車 2006-7-8
- 9) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料-：
 経済産業省, 環境省 引取業者の位置付け p13-16 2006-7-8
- 10) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料-：
 経済産業省, 環境省 フロン類回収業者の位置付け p17-19 2006-7-8
- 11) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料-：
 経済産業省, 環境省 解体業者の位置付け p20-37 2006-7-8
- 12) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料-：
 経済産業省, 環境省 破砕業者の位置付け p38-49 2006-7-8
- 13) 自動車リサイクル法：中小企業基盤整備機構, リサイクル料金と預託実務の概要, 2,
 リサイクル料金の主な流れ
 <http://www.smrj.go.jp/keiei2/kankyo/h17/mr/sub/automobile_6.htm>, 2006-2-14
- 14) 自動車リサイクル法の概要, 自動車リサイクル法制定の背景, データ
 <http://www.smrj.go.jp/keiei2/kankyo/h17/mr/sub/automobile_1.htm> 2005-12-8

15) 日本 ELV ニュース：日本 ELV リサイクル機構,2006-05-20,第 6 号 1 面 2006-9-27

【脚注】

A) 滋賀県 解体処理業者 A, 2006-7-13, 私信

B) 自動車リサイクル促進センター, コンタクトセンターA 氏, 2006-11-29, 私信