

## 第五章 結論

### 5-1 本研究の結論

#### 5-1-1 目的ごとの結論

本研究では、自動車リサイクル法施行により、

- ・流れのシステムが変わったことにより、どのような変化が見られたのか
- ・その変化がうまく機能しているのかどうかを解体処理業者という立場の視点から調査という内容で研究を行った。

これらより、わかったことを以下に記す。

#### (1) 目的1について

自動車リサイクル法施行により、不法投棄の防止・使用済自動車の処理後の徹底管理、その他処理負担をユーザーからリサイクル料金という形で徴収したことなど、多岐にわたり、効果が得られたのかを数値として導き出し、判断した。

不法投棄量に関しては、2003年3月の量から2005年3月の量の変化がおおよそ20万台減と、処理に関して、車体を電子マニフェストで徹底管理したことで、汚染の原因となっていた使用済自動車の削減がここまで達成された。

また、リサイクルシステムの向上を目指し、フロン類やエアバック類の適正処理により、リサイクル率が上昇し、最終処分場の逼迫を軽減する状況となった。ASR(シュレッターダスト)のリサイクル率に至っては、各メーカーが現在の目標基準の30%を大きく上回る数値を出していることもわかった。よって、埋立のみの処理法しかないASRのリサイクル率を上げる結果、最終処分場の残存容量の問題を少しでも解決に導いているということが明らかとなった。

つまり、自動車リサイクル法が本来目的としていた、

- ・産業廃棄物最終処分場の逼迫の軽減
- ・不法投棄・不適正処理の懸念解消

が達成されつつある、との見方ができる。

#### (2) 目的2について

上記(目的1)で述べた不法投棄量の減少や、各メーカーにおけるASRリサイクル率の上昇などを見る限りでは自動車リサイクル法の効果が表面化され、うまく機能していると考えられる。しかし、内部調査を行った結果、単純に楽観視できない。

具体的に解体処理業者に自動車リサイクル法施行後、新たに与えられた影響として、「使用済自動車の減少」「使用済自動車の高騰」、「リサイクル料金の負担」が多かった。

使用済自動車の引取台数の減少は、派生問題として、金属原料や有用な部品の減少も招いている。また、減少の割合もかなり高い値が出ているため、自動車リサイクル法で大幅な流れが変化したと考えられる。使用済自動車が増加したことによって、解体処理業者同士の需要増で使用済自動車の高騰を招き、経済的な負担も招いていることがわかった。

また、使用済自動車を引取る際の相手はディーラーや、整備業者といった引取業者が多いことや、使用済自動車の流れの変化が「自動車リサイクル法によるもの」と「ディーラーや整備業者などの引取業者によるもの」との関連性が証明された。このため、使用済自動車の減少を招いている原因が引取業者である可能性が高いこともわかった（表 4-4）。

こうした使用済自動車の流れのシステムの中で、内部圧力が実際あることや、金銭面で折り合いがつかないことなど自動車リサイクル法が意図しなかった問題が浮上している。そこに従事する関係事業者に関する情報を集め、現状を調査し、把握することが必要である。

### (3) 目的 3 について

目的 2 の問題を参考に、現状調査・アンケート調査から確実に言えることは、自動車リサイクル法の施行により「使用済自動車の流れ」が変化したことである。

その原因の一つにオートオークションが挙げられ、図 2-1 の自動車リサイクル法が施行された時に位置づけた関係事業者の役割と使用済自動車の流れが、現実には図 4-29 のような流れとなっていることである。

オートオークションに関して、図 4-32 に示しているように、このように急成長した背景には、「使用済自動車」と考えるべき車も「中古車」と考えるべき車も出品されているためであると考えられる。

目的 2 の問題の中でも影響が大きかった「使用済自動車の減少」を招く最大の原因は、引取業者が「使用済自動車」と判断すべき車をオートオークションに流しているためと考えられる。理由として、年間廃車発生台数が減少していることや、オートオークション市場の自動車リサイクル法施行前後の急成長、解体処理業者のオートオークションの利用理由などから判断できるためである。また、1 台 1 万円以下の車も出品されているという事実からも判断することができる。

このようにオートオークション市場に「使用済自動車と判断すべき車」が流れていることで、4 章で示した問題が次々と浮上するのである。徹底した自動車リサイクル法に関する事業者の内部の監視と、「使用済自動車」の線引きを明確にすることが重要である。

## 5-1-2 本研究全体の結論

自動車リサイクル法という法律は目的にも言及したとおり、「環境」という側面から見たときに非常に大切な要素を盛り込んだ法律である。

実際に「環境」という立場から、目的も達成されつつあり、確実に意義のある法律だと考える。自動車リサイクル法が制定される前の段階では、不法投棄だけでなく、廃タイヤなどを適正処理せずにそのまま燃やし、多大な環境汚染を巻き起こしたことや、使用済自動車から流れるオイルなどをそのまま垂れ流しの状態にしていたことなど、数々の汚染につながる問題が生じていた。その結果、適正に処理することや、ユーザーからリサイクル料金として徴収することで、意識の面で改革したことは大変意義のある結果であると考えられる。

また、オートオークションの規模の成長は、車のリユースにつながり、最終処分場の逼迫の低減に貢献していると考えられる。

しかし、本研究で記載したとおり、その内部で関連する事業者間において、多数の問題が生じているのも事実である。リサイクル料金の未払い問題や、使用済自動車としての定義づけの甘さにより、使用済自動車として判断すべき蓋然性の高いものを使用済自動車として扱わず、オートオークションに流れている現状、きちんと適正に処理している解体処理業者もいる傍ら、解体したものや使用済自動車として流れてきたものを、再度オートオークションに出品している解体処理業者もいるという事実など、そこに従事する関係事業者の間での不釣合いが生じている。意識の問題でもあるが、現状では、そのような違法となる行為ができてしまい、「自動車リサイクル法」に則ってきちんと適正処理している業者が、損をしてしまうような現状と言っても過言ではない。実際に、法律にふれることをしないと生活できない、という業者もいた。これを是正するために、早急に、対処が必要である。

## 5-2 提案と今後の課題

不法投棄の減少などの環境負荷に関して明らかに改善点が見られる一方、内部のシステムの不透明な部分の発覚により、さらなる明確化の問題をこれからも考える必要がある。

この問題を解決させるための提案として、

- ・ 内部圧力や目に見えない問題を解決するために、電子マニフェスト上の情報だけでなく、現場での定期的な調査
- ・ 「使用済自動車」となる車の定義づけ
- ・ 関係事業者間での「使用済自動車の流れのシステム」の再構築
- ・ 罰則の強化

が必要となってくる。

定義づけの提案は、現在明らかな使用済自動車として蓋然性の高いものまでオートオークションに出品されているという事実に対する車を、適正に処理をするという目的で、各使用済自動車に線引きを行うというものである。

この問題の解決策として、

- ・ 距離の一定ラインをオーバーした車
- ・ 事故車等で修理に回る費用がその車の残存価値に換算して数%に達する時点

のように、一定の線引きを行う必要がある。上記の数値の基準を全国統一で設けることにより、線引きの意味合いもかなり増してくると考えられる。

また、各業者のモラルの低下による部分での問題が生じていることを再認識し、罰則の強化や自己の業務に従事できる環境づくりが、今後の自動車リサイクル法の中に盛り込まれる必要がある。

本研究では,以上のように,自動車リサイクル法の現状だけでなく,そこで従事している関係事業者への聞き取りを行うことにより,問題点を抽出し,分析,解決案の考察を図った.そこで,現在及ぼされている影響や環境面での達成状況を把握することで,これからの問題解決がしやすくなった.

しかし,解決策を述べただけで,その解決策がどの程度有効であるか,また,機能するのかを証明する分析が出来なかったため,今後の課題に位置づける必要がある.