

自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討 に関する報告書のフォローアップ状況について

第3章 個別課題への具体的な対策（別添1）

1. 中古車と使用済自動車の取扱いの明確化

1) 使用済自動車判別ガイドライン策定に向けた進め方

使用済自動車判別ガイドライン WG を設置。7月に第1回合同会議を実施し、年内のとりまとめに向けて検討中。

2) オートオークション会場における取扱いの適正化について

上記 1) での検討事項

3) 引取業者の役割分担徹底

上記 1) での検討事項

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

業界団体において検討委員会を設置し、年内の報告書とりまとめに向けて検討中。

2) 個別物品の回収スキーム

① タイヤ

使用済自動車からの回収スキームは構築され、収集運搬業者、中間処理業者を経て適正に処理されており、一層の回収率の向上を目指す。

② バッテリー

一般社団法人鉛蓄電池再資源化協会（またはバッテリーメーカー4社）において広域認定制度を活用したスキームにつき関係者間で調整中。

③ 発炎筒

日本保安炎筒工業会において広域認定制度を活用したリサイクルスキームにつき関係者間で調整中。

3) 自動車リサイクルの高度化

具体的な対応について検討中。

4) 重金属類の削減

販売時期の異なる使用済自動車について、ASRに含まれる重金属類等の分析調査を実施中。

3. 自動車リサイクル制度の安定的な運用

1) 未処理エアバッグ類の状況把握

社団法人日本自動車工業会が行ったサンプル調査において、破碎工程に一定程度の未処理エアバッグが回っていることが判明したことを受け、一般社団法人自動車再資源化協力機構によるエアバッグ類車上作動処理業務を行う事業者に対する監査及び管理強化を平成22年度の重点取組として実施中。(別添2)

2) エアバッグ類のインターネットオークション流通について

各地方公共団体に対し、販売目的でエアバッグ類等の部品を取り外す行為が解体行為に当たることを改めて周知し、違法な事例が発覚した場合について厳正に対処するよう依頼済み。平成21年度末までにエアバッグ類の転売による自動車リサイクル法違反により勧告に至った事案が2件あり。

3) 不適正解体自動車輸出対策

関係省庁(内閣官房、警察庁、財務省、経済産業省、環境省)で引き続き協議。

4) 不法投棄対策支援スキームの改善

路上放棄車処理協力事業の廃止に伴い、不法投棄対策支援事業の中小規模事案への適用に当たっての事務整理や、自治体による不法投棄車両の廃物認定の円滑化を図るための調査を実施中。

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

ハイブリッド車や電気自動車などの次世代自動車を含む新規技術への対応については、各自動車メーカーにおいて自主的な取組を実施しているところ。

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（抜粋）

平成22年1月

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、所有者の意思を踏まえつつ、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

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認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。

エアバッグ類 車上作動処理業務における
不適正業者に対する措置について

一般社団法人自動車再資源化協力機構
2010年3月

事業者の皆さまにはすでに2回目の監査でもご案内しておりますとおり、当機構では、来年度（2010年度）以降、監査方法を強化させていただくこととしております。

今般、本方針に先立ち、新監査方式による監査を実施させていただいたところ、エアバッグ類が未処理の状態のままの解体自動車を破砕業者等に引き渡そうとされている事業者が発見されたことから、この事態を重く受け止め、厳格な対応を実施させていただきました。

エアバッグ類を処理せず破砕業者等に引き渡すことは「自動車リサイクル法」第16条第3項（再資源化実施義務）の違反であるとともに、「エアバッグ類 車上作動処理業務規約」第7条第1項（車上作動処理登録取消し）に抵触することとなります。

当機構では、今後、エアバッグ類が未処理の状態で解体自動車を破砕業者等に引き渡されている状況が発見された場合は、登録取り消し（=契約解除）等厳格な対応を実施させていただきますので、「車台詳細情報」等による装備部位・個数の確認（別紙）、及び作業後の処理状況の確認のさらなる徹底をお願いいたします。

