

自動車リサイクル制度の評価と  
今後のあるべき姿について  
～ 自動車リサイクル制度制定前の論点検証～

# 制度制定前の論点検証

1. 自動車リサイクル制度を巡る背景の変化
  - 使用済自動車の発生状況
  - 使用済自動車のリサイクルの状況
  - 使用済自動車を巡る制度検討当時の課題
2. 自動車リサイクル制度の役割分担
  - 製造事業者等の役割
  - 関連事業者等の役割
  - ユーザーの役割
3. 横断的な課題

# 1 . 自動車リサイクル制度を巡る 背景の変化

## 使用済自動車の発生状況

- 自動車販売台数の変化
- 使用済自動車の発生台数

## 使用済自動車のリサイクルの状況

- 使用済自動車のリサイクルフロー
- 使用済自動車のリサイクル率

## 使用済自動車を巡る制度検討当時の課題

- 使用済自動車の不法投棄等の状況
- 産業廃棄物の最終処分場のひっ迫状況
- 使用済自動車の取引価格
- シュレッダー業者の業態推移

# 自動車販売台数の変化

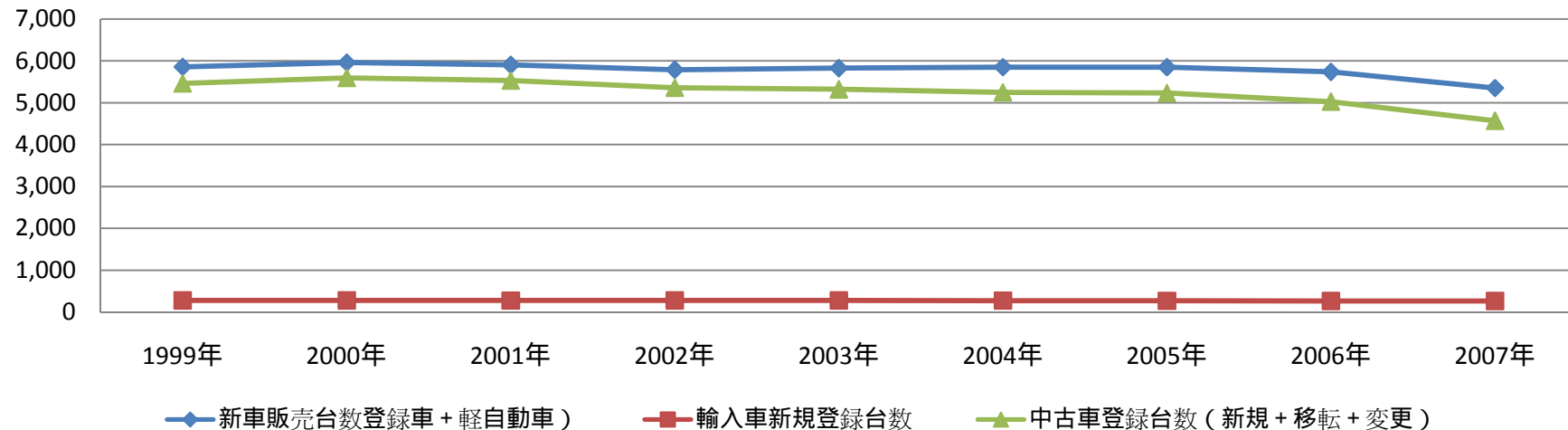
- 自動車の販売台数は、2000～04年を境に一貫して減少。

自動車販売台数の変化

単位:千台

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
新車販売台数 (登録車 + 軽自動車)	5,861	5,963	5,906	5,792	5,828	5,853	5,852	5,739	5,354
輸入車新規登録台数	278	275	275	277	279	273	268	262	265
中古車登録台数 (新規 + 移転 + 変更)	5,464	5,596	5,533	5,363	5,323	5,252	5,236	5,030	4,571

自動車販売台数の推移



出典:日本自動車販売協会、日本自動車輸入組合の統計データより作成

# 使用済自動車の発生台数

- 制度制定前には、使用済自動車の発生台数を約400万台と想定。
- 法施行により使用済自動車の発生台数の実数把握が可能となっており、平成19年度実績では使用済自動車発生台数は371万台。

## 【使用済自動車の発生台数の推移】

	H12		H17		H18		H19
使用済自動車の発生台数	約400万台 (想定)		305 万台		357 万台		371 万台

# 中古車輸出台数の推移

- 制度制定前には、中古車輸出台数を約100万台と想定。平成19年度実績では161万台。

## 【中古車輸出台数の推移】

	H12	H17	H18	H19
中古車輸出台数	約100万台 (想定)	106 万台	144 万台	161 万台

出典：輸出仮抹消台数

## 【中古車輸出先上位10カ国】

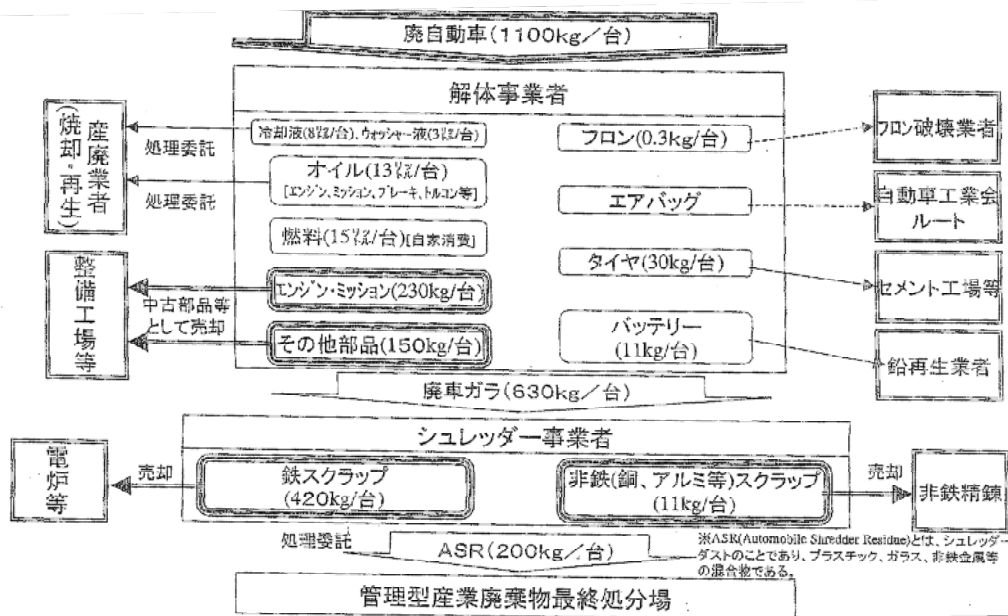
順位	2005年		2006年		2007年	
1	ロシア	268,685	ロシア	389,854	ロシア	478,802
2	ニュージーランド	132,645	アラブ首長国連邦	116,997	アラブ首長国連邦	122,518
3	アラブ首長国連邦	113,823	ニュージーランド	96,219	ニュージーランド	101,236
4	チリ	47,491	チリ	60,556	チリ	96,844
5	イギリス	31,967	カザフスタン	47,067	ケニア	42,341
6	南アフリカ共和国	31,415	パキスタン	37,511	南アフリカ共和国	38,679
7	フィリピン	21,497	南アフリカ共和国	31,049	ペルー	28,619
8	ペルー	19,522	ペルー	28,880	フィリピン	27,400
9	ケニア	18,322	スリランカ	25,767	シンガポール	24,669
10	スリランカ	17,550	イギリス	24,357	イギリス	24,253

出典：貿易統計より作成

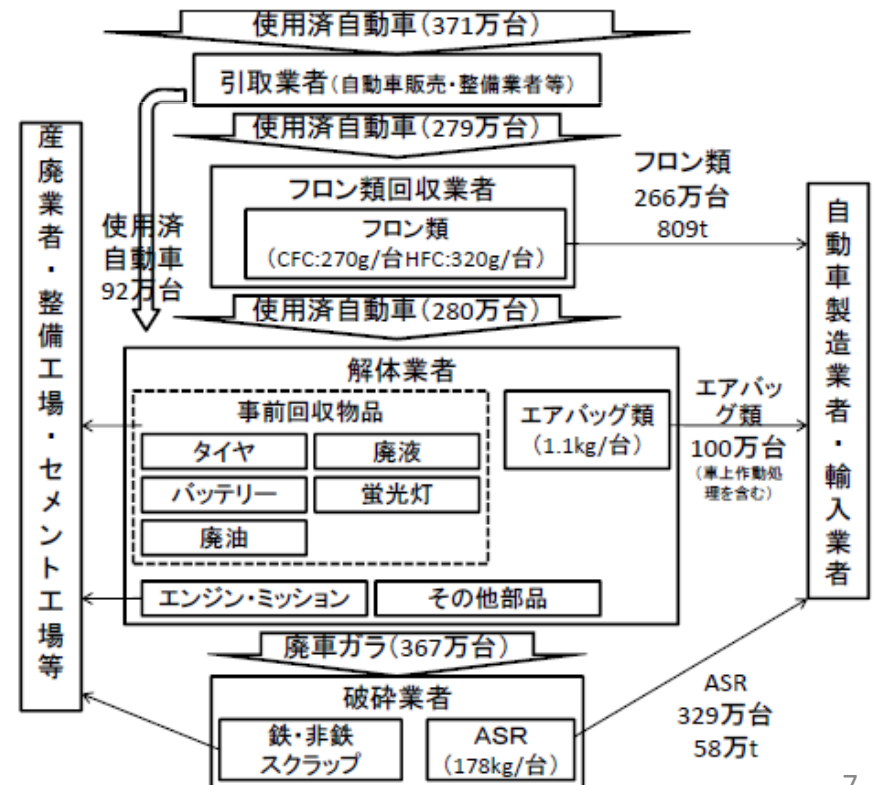
# 使用済自動車のリサイクルフロー

- 制度制定前においては、解体業者が使用済自動車から有用部品等を選別・回収し、残った廃車ガラは破砕業者(シュレッダー事業者)に引き渡され、シュレッダーダストは主に最終処分されていた。
- 現行では、明確な役割分担の下、リサイクルが行われている。

【制度制定前】

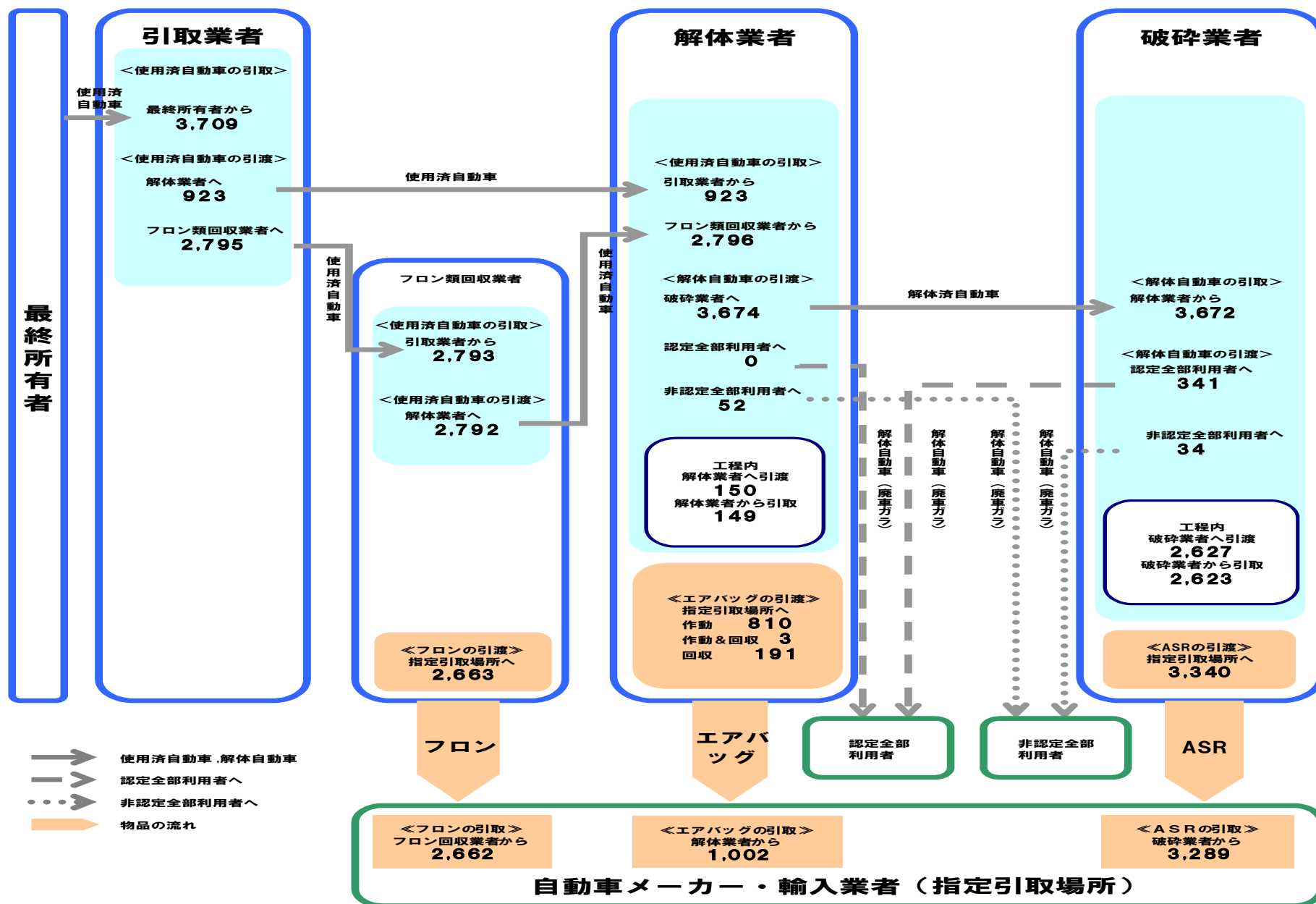


【平成19年度】



# 移動報告によるリサイクルフローの確実な把握

出典:平成19年度移動報告データ 単位:千台

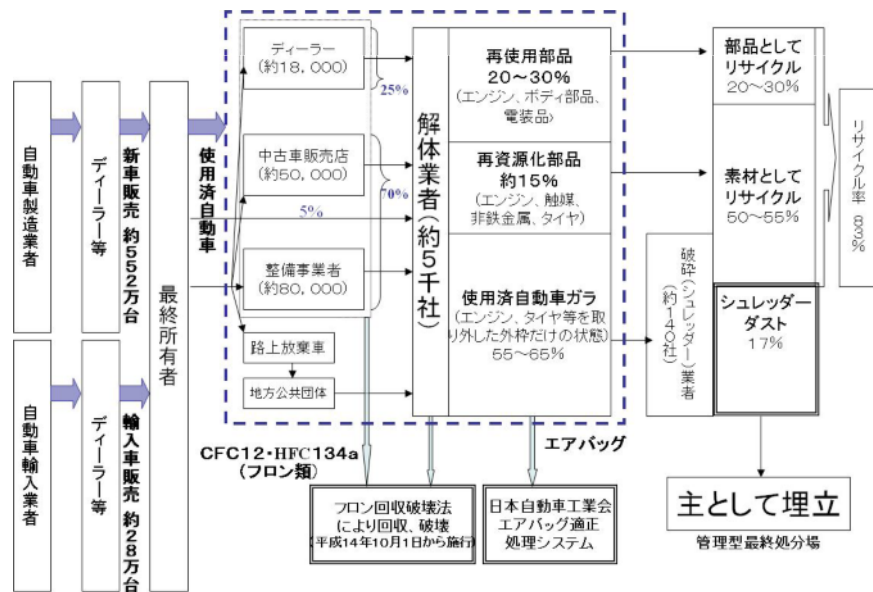




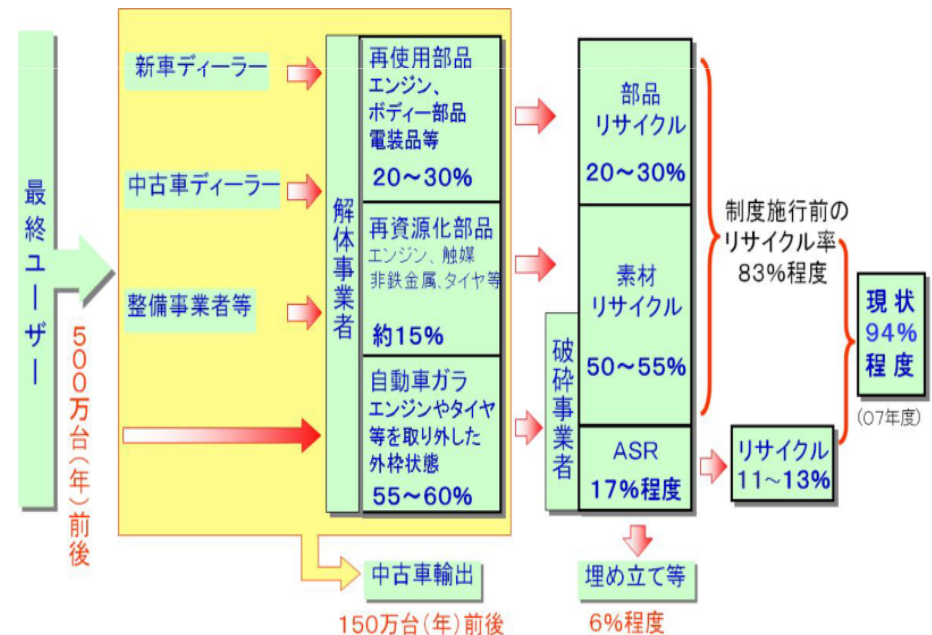
# 使用済自動車のリサイクル率

- ASRのリサイクルの進展により、使用済自動車全体のリサイクル率は、平成12年当時と比較して83%から約95%まで向上。

【使用済自動車のリサイクル率(制度制定前)】



【使用済自動車のリサイクル率(平成19年度)】



出典: 自工会資料より

# 使用済自動車のリサイクル率

- ASRの発生量は、制度制定前の推計値は60～90万トンであったが、法施行により実数把握ができるようになり、平成19年度に自動車製造業者等が引き取ったASR量は58万トン。
- ASRの最終処分場・焼却施設への投入割合も大幅に減少。
- ASRのリサイクル施設数は、制度制定前に稼働中のものは8施設（（社）自動車工業会調査結果）、現在では33施設。

## 【ASRの発生量】

		制度制定前		H19
ASR発生量 (自動車製造業等の引取量)		約60～90万t(100%)		約58万t(100%)
投入施設	リサイクル施設	不明		約46万t(約78%)
	最終処分場	約42～63万t(約70%)		約10万t(約16%)
	焼却施設	約18～27万t(約30%)		約3万t(約5%)

制度制定前の推計ASR発生量には全部利用相当分も含む。

( )内はASR発生量に対する投入量の割合を示す。

## 【ASRのリサイクル施設数】

	H13～H14頃		H19
ASRのリサイクル施設数	8		33

産構審資料による

# 使用済自動車の不法投棄等の状況

- 使用済自動車の不法投棄・不適正保管台数は、法施行前の平成16年9月末の21.8万台から平成20年3月末には2.2万台まで大幅に減少。

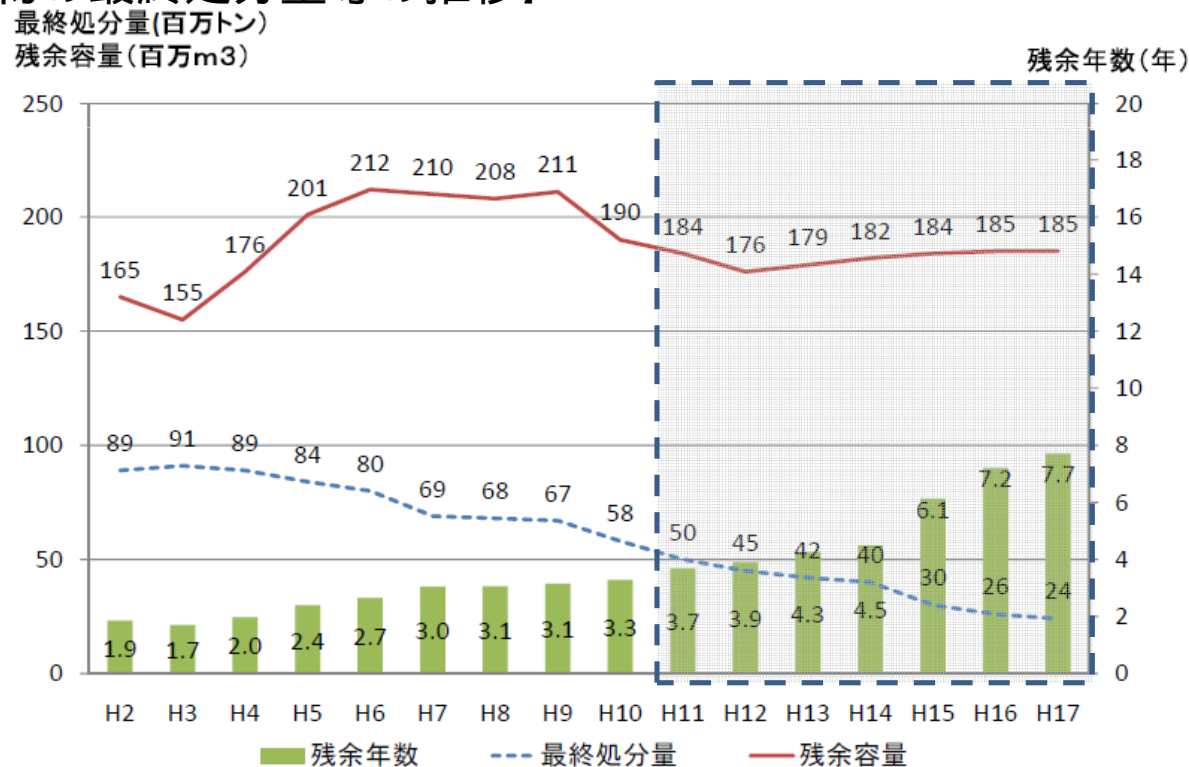
## 【不法投棄・不適正保管の車両の状況】

	H16.9		H20.3
不法投棄・不適正保管台数	21.8万台		2.2万台

# 産業廃棄物の最終処分場のひっ迫状況

- 制度制定前の平成11年頃で、産業廃棄物の最終処分場の残余年数は3.7年。
- その後、年間の最終処分量の減少により、残余年数は増加傾向、残余容量は横ばい。

## 【産業廃棄物の最終処分量等の推移】



# 使用済自動車の取引価格

- 制度制定前においては、ASRの埋立費用の高騰及び鉄スクラップ価格の低迷により使用済自動車の逆有償化が進んでいた。
- 法施行によりリサイクル料金が預託・管理・払渡されることになり、うちフロン類は約2.1千円/台、エアバッグ類は約1.9千円/台、ASRの処理には約6.0千円/台が、ユーザーの負担となったため、当時の逆有償取引を払拭できるようになっている。

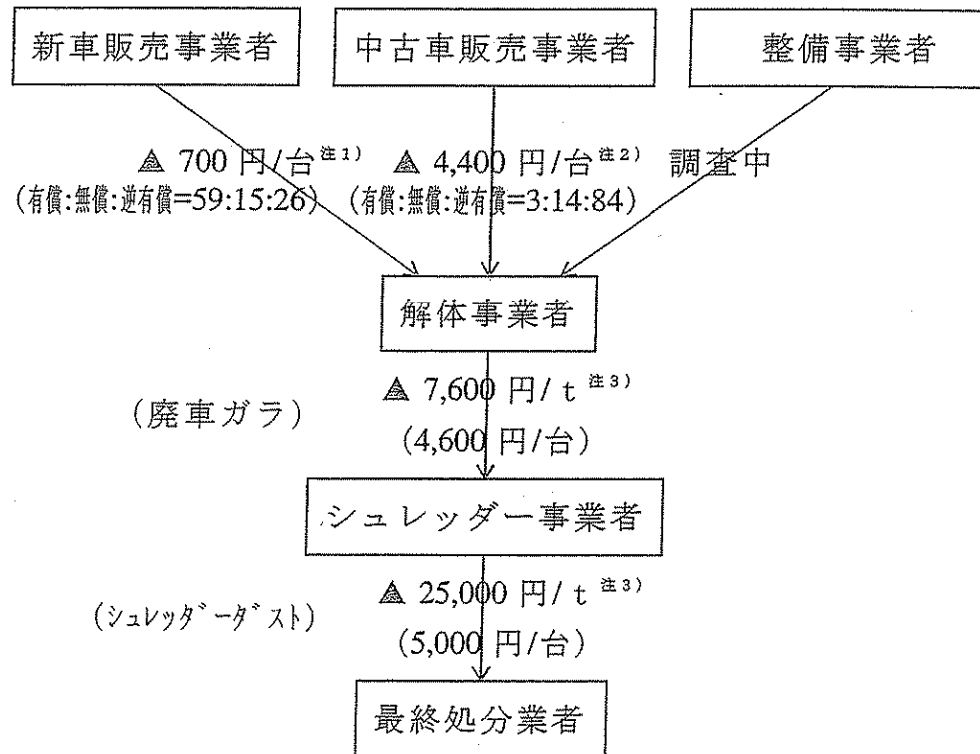
## 【使用済自動車一台当たりのリサイクル料金の払渡実績】

	H16年度			H17年度		
	払渡金額 (千円)	払渡件数	1台当たりの費用 ( ÷ )(円)	払渡金額 (千円)	払渡件数	1台当たりの費用 ( ÷ )(円)
フロン類	84,627	40,505	2,089	4,192,891	2,005,132	2,091
エアバッグ類	24,780	13,263	1,868	793,178	429,460	1,847
ASR	391,300	66,532	5,881	15,277,991	2,610,439	5,853

	H18年度			H19年度		
	払渡金額 (千円)	払渡件数	1台当たりの費用 ( ÷ )(円)	払渡金額 (千円)	払渡件数	1台当たりの費用 ( ÷ )(円)
フロン類	5,135,970	2,451,312	2,095	5,640,395	2,672,758	2,110
エアバッグ類	1,310,673	697,764	1,878	1,895,214	978,573	1,937
ASR	19,950,706	3,370,638	5,919	21,889,180	3,631,616	6,027

# 使用済自動車の取引価格

【使用済自動車等の引渡の状況(制度制定前(平成13年))】



注1：(社)日本自動車販売協会連合会によるデータ  
 注2：(社)日本中古自動車販売協会連合会によるデータ  
 注3：(社)日本鉄リサイクル工業会によるデータ

## リサイクル料金による嵩上げ

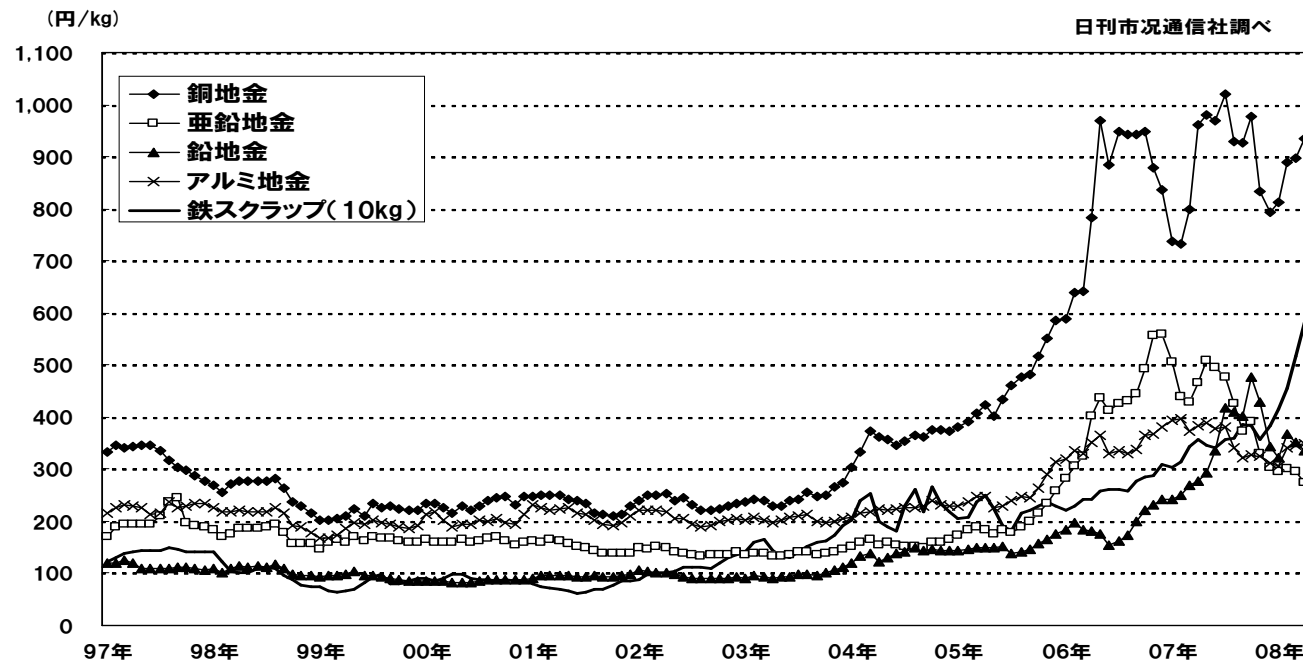
フロン類回収・破壊費	約2,100円 / 台
エアバッグ類回収・処理費	約1,900円 / 台
ASR処理費	約6,000円 / 台
合計	約10,000円 / 台

平成19年度の使用済自動車一台当たりのリサイクル料金の払渡実績から推算

# 使用済自動車の取引価格

- 2001年頃は、鉄スクラップ価格はトン当たり6,000円台であったが、2008年の足下においては、60,000円台を突破し、価格は約10倍になっている。また、銅・アルミ等の非鉄についても市場価格は高止まりしている状況にあり、こうした鉄・非鉄の価格推移が、廃車を有償の資源として、ELV獲得をめぐる競争環境が激化している。

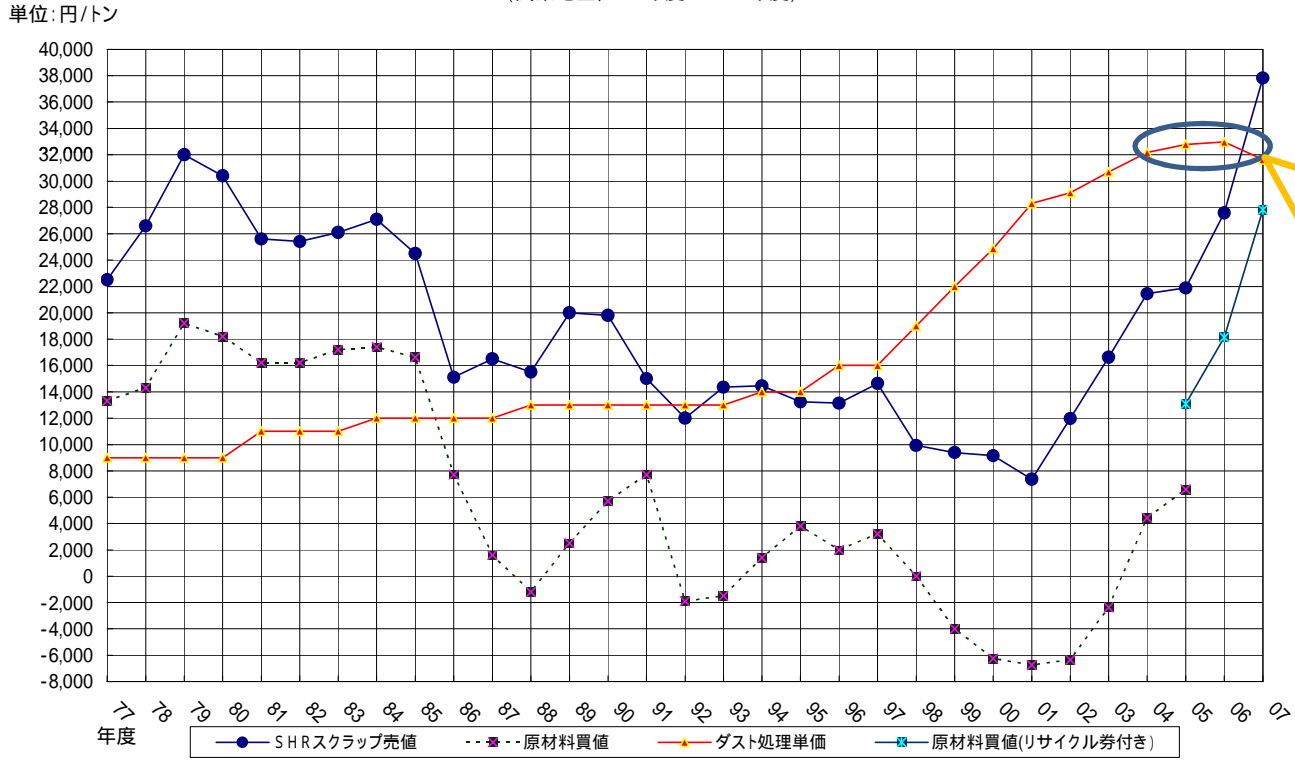
10年間の鉄・非鉄価格の推移



# シュレッダー業者の業態推移

- 96年以降、シュレッダーダストは安定型処分場より管理型処分場での処分に変更されたため処理単価が上昇。一方、鉄鋼需要の減少のためスクラップ市況が悪化し、逆有償化が進展。近年はスクラップ市況の好転により有償化。

シュレッダー事業の業態推移調査  
(関東地区、1977年度～2007年度)



自動車リサイクル法施行後(2004～)は、ASR処理費用は不要に。そのため、SR処理単価を参考値とした。



## 2 . 自動車リサイクル制度の 役割分担

### 製造事業者 等の役割

- 製造事業者による3Rに配慮した自動車の製造
- 製造事業者による部品リユースの推進
- 製造事業者によるASR残渣の処理

### 関連事業者 等の役割

- 関連事業者による部品リユースの推進
- リサイクル部品流通ネットワークの構築
- 登録・許可制度
- 使用済自動車の引取体制の整備(他業者との兼業を含む)
- フロン類回収

### ユーザーの 役割

- 自動車の長期的な使用努力

## 製造事業者による3Rに配慮した自動車の製造状況

- 制度制定前には、使用済自動車の排出抑制の観点から、
  - (1)製造事業者がより長期間の使用に耐える自動車の製造に努めるべきこと、
  - (2)減量化・リサイクルを容易に行うことができる自動車を製造すべきことが求められるとともに、特に次の2点が具体的に強化すべき対策とされていた。

有害物質の総使用量の削減を推進。減量化・リサイクルの工程での有害物質の分離を推進。

オイル、冷却液等の液状廃棄物を除去しやすい構造とすることを推進。

- 製造事業者等に対し以下の項目についてヒアリングにより確認する必要がある。

長期間の使用に耐える自動車の製造の状況

減量化・リサイクルを容易に行うことができる自動車の製造の状況

有害物質の総使用量の削減の状況及び減量化・リサイクルの工程での有害物質の分離の推進の状況

液状廃棄物を除去しやすい構造への転換の状況

# 製造事業者による3Rに配慮した自動車の製造状況

- 制度検討時においては、製造業者等にリサイクル義務を課すことにより、設計・製造段階での3R配慮を期待。法律においても義務化。

	資源有効利用促進法(3R法)		自動車リサイクル法
	製品設計	副産物対策	
<b>Reduce</b>	<b>【指定省資源化製品】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 軽量化・小型化</li> <li>● 長寿命化</li> <li>● 安全性等の配慮</li> </ul>	<b>【特定省資源業種】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車製造工程で発生する特定副産物の発生抑制及びリサイクル               <ul style="list-style-type: none"> <li>① 金属くず</li> <li>② 鋳物廃砂</li> </ul> </li> </ul>	<b>使用済車対策</b>
<b>Reuse</b>	<b>【指定再利用促進製品】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 原材料等の工夫</li> <li>● 分別のための材料工夫</li> <li>● 易解体性の向上</li> </ul>	流通・サービス・消費	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 以下の3物品の回収・リサイクル               <ul style="list-style-type: none"> <li>① ASR</li> <li>② エアバッグ類</li> <li>③ フロン類</li> </ul> </li> </ul> <p>※自動車リサイクル法については、二輪は対象外</p>
<b>Recycle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 材料表示等情報提供</li> <li>● 処理に係る安全性確保</li> </ul>		

## 自動車製造事業者による環境負荷物質削減の自主取組について

2002年、自動車リサイクル法の法制化議論の最中、環境負荷物質の自主取組として以下の4物質の新目標設定を行った。削減目標の設定の考え方は以下の通り。

- (1) 世界でトップクラスの厳しい自主目標を設定(EU廃車指令と整合させる)。
- (2) 鉛は従来と同じ、削減量の分かり易い数値目標を設定。
- (3) 水銀、カドミウム、6価クロムは使用量を増やす事なく、時期を明示し使用禁止。
- (4) 対象車両は乗用車のみならず、EU廃車指令では対象外の大型商用車も含める。
- (5) 取り組みの状況を消費者に公表。

削減物質	目 標	実 績 【対象:2007年新型車】
鉛	2006年1月以降1 / 10以下 ・但し、大型商用車(含バス)は1/4以下	<b>全モデル 目標達成</b> (2006年1月より、全社目標達成) [2007年] ・29モデル(乗用車) ・4モデル(大型商用車) <2008年1月～4月 ・5モデル(乗用車)>
水銀	2005年1月以降、以下を除き使用禁止 交通安全の観点で使用する以下の部品は除外。 (1)ナビゲーション等の液晶ディスプレイ (2)コンビネーションメーター (3)ディスチャージヘッドランプ (4)室内蛍光灯	<b>全モデル 目標達成</b> (2003年1月より全社目標達成) (左記 除外部品を除く) ・新型車では、除外部品についても一部新型車で水銀フリー化を採用
6価クロム	2008年1月以降、使用禁止	・2007年の新型車33モデルの内、 <b>24モデルが前倒して目標達成</b> <2008年1月～4月新型車は全5モデルで目標達成>
カドミウム	2007年1月以降、使用禁止	<b>全モデル 目標達成</b> (2006年1月より、全社目標達成)

注1:削減目標は新型車に適用。

注2:大型商用車は車両総重量3.5ton超の商用車とする。

## 製造事業者による部品リユースの推進状況

- 制度制定前には、製造事業者及び輸入事業者は、自動車の修理・整備等に必要部品の情報に関し、整備事業者、解体事業者等に一層の提供を行っていくことが必要であり、このような取組を推進するため、今後、回収した部品等の品質を保証する方法等について検討が必要と考えられる、と示されている。

- ・製造事業者等に対し以下の項目についてヒアリングにより確認する必要がある。
  - 自動車修理・整備等に必要部品情報の整備事業者、解体事業者等への提供の状況
  - 回収した部品等の品質を保証する方法の検討の状況

### 【メーカーにおける部品リユース(日産自動車の例)】



日産では、使用済自動車から再利用可能な部品を取り出し、「ニッサングリーンパーツ」という商品名で販売。ニッサングリーンパーツの取り扱いを始めた1998 - 99年度には200万円であった売上高は、2002年度には10億円、2005年度には21億円を超えている。全国15カ所の日産部品販売会社で在庫管理を行い、全国7エリアの日産部品販売会社31カ所を通じて供給。

出典：日産自動車HPより

## 製造事業者によるASR残渣の処理状況

- 制度制定前においては、ASRの処理後の残渣の処分先の確保、円滑な処理のためのASRへの有害物質の混入防止の徹底について示されている。
- 法施行後、使用済自動車の引取台数の増加とともに、ASRの総量は増加しているものの、最終的に埋立処分される量(1台あたり)は、減少傾向。
- 有害物質の混入防止のため、自動車メーカーは自主取組による環境配慮設計を推進している。

### 【ASR残渣の最終処分量】

	H17	H18	H19
引取ASR重量(t)	427,508	526,025	584,304
(引取台数)(台)	(2,417,342)	(2,987,250)	(3,288,506)
(1台あたりASR重量(kg/台))	(176.9)	(176.1)	(177.7)
最終処分量(t)	151,796	151,457	151,485
1台あたり最終処分量(kg) (÷引取台数)	63	51	46

## 関連事業者による部品リユースの推進状況

- 制度制定前には、自動車の修理・整備において使用済自動車から回収した部品等の再使用を一層推進することが必要であり、このようなことについて、整備事業者等がユーザーに情報提供し、理解を得ていくことが必要であると示されている。
- また、今後、回収した部品等の品質を保証する方法等について検討が必要と示されている。

・関連事業者に対し以下の項目についてヒアリングにより確認する必要がある。

自動車の修理・整備における使用済自動車から回収した部品等の再使用の推進の状況、具体的には、ユーザーへの情報提供の状況

回収した部品等の品質を保証する方法の検討の状況

## リサイクル部品流通ネットワークの現状

- リサイクルパーツ普及拡大のためには、品質保証が重要。  
各ネットワークとも、独自の品質保証体系を構築。

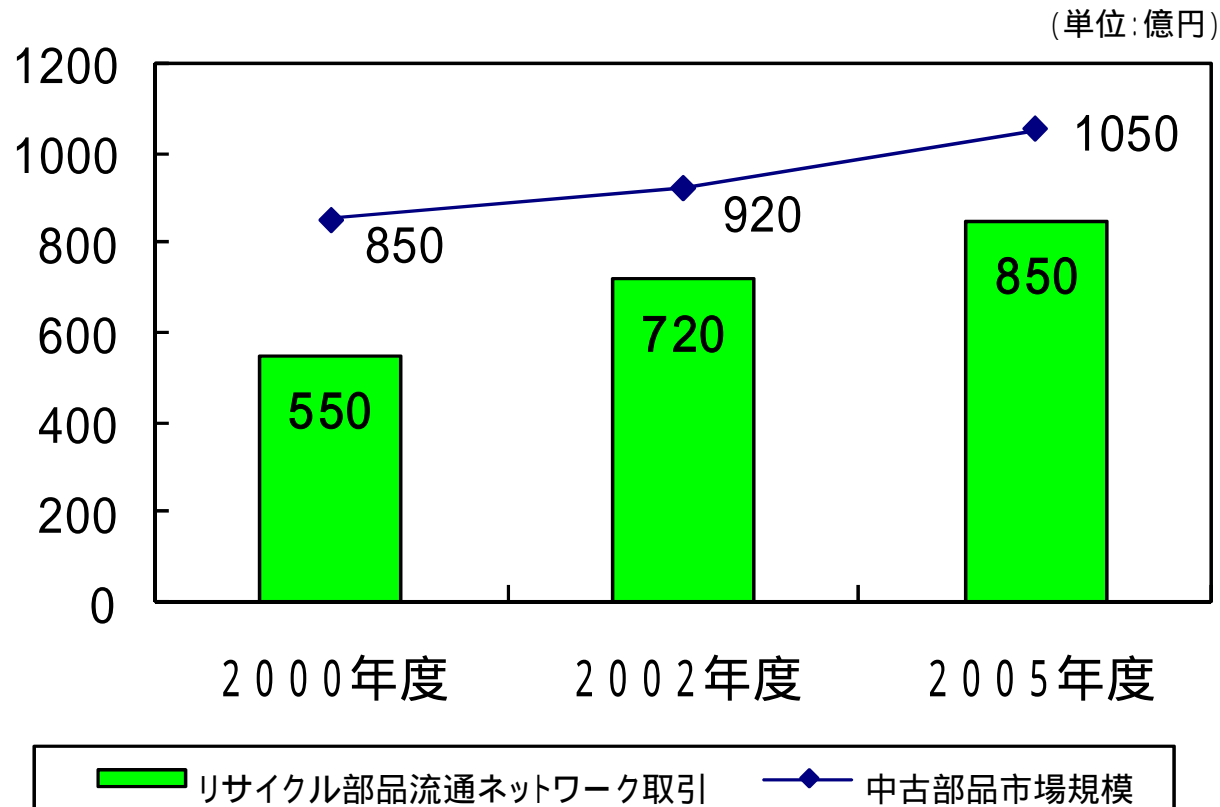
### JAPRAシステムの保証基準の例

	ランク	保証期間	保証内容		
保証基準 (機能部品)	A	6ヶ月間ないし取付後6000キロ走行以内のどちらか早い期間	代替品の供給を原則とする 代替無き場合は返品 & 返金受付	再組み替え時に発生 する再利用できない部 品代(油・LLC・ガスは 対象外)	再組み替え工賃 (日整連の定める) 時間×6,000円
	B	3ヶ月間ないし取付後6000キロ走行以内のどちらか早い期間	代替品の供給を原則とする 代替無き場合は返品 & 返金受付	再組み替え時に発生 する再利用できない部 品代(油・LLC・ガスは 対象外)	再組み替え工賃 (日整連の定める) 時間×6,000円
	C	1ヶ月間ないし取付後6000キロ走行以内のどちらか早い期間	代替品の供給を原則とする 代替無き場合は返品 & 返金受付	再組み替え時に発生 する再利用できない部 品代(油・LLC・ガスは 対象外)	再組み替え工賃 (日整連の定める) 時間×6,000円
	Z	到着後1週間	代替品の供給を原則とし、代替品が自社在庫に無き場合の返品と返金受付		
保証基準 (外装部品)	Z	到着後1週間	代替品の供給を原則とし、代替品が自社在庫に無き場合の返品と返金受付		



## リサイクル部品流通ネットワークの現状

- 解体業者にとって、リサイクル部品の販売強化は、経営安定化の有効な手段。リサイクル部品流通ネットワークの形成は1980年代後半より活発化。現在、中古部品市場全体に占める流通ネットワークの規模は8割を超える。



# 登録・許可制度について

- 制度制定前には、  
使用済自動車を引き取る者に係る資格要件  
使用済自動車の解体業者に係る資格要件  
破砕業者は従来どおり廃棄物処理法に基づく許可  
が必要とされていた。
- 法制定により、引取業・フロン類回収業は自治体による登録を、解体業・破砕業は自治体による許可を受けるものとする制度を構築。
- みなし許可業者は、解体業者で総数の約30%、破砕業者で総数の約60%。

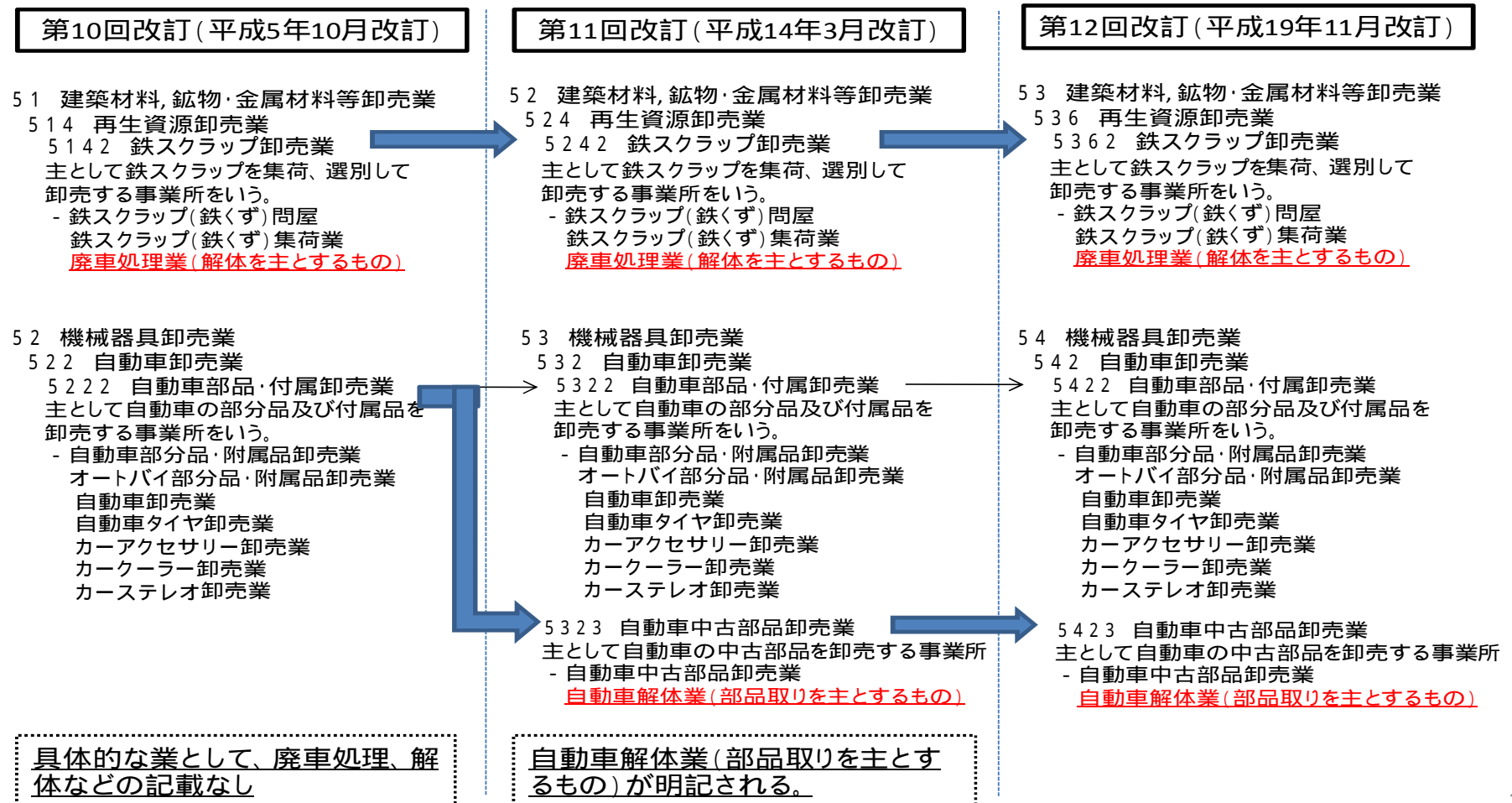
## 【事業所数・稼働率】

	H17年度末		H18年度末		H19年度末	
	事業所数	稼働率	事業所数	稼働率	事業所数	稼働率
引取業者	88,236	47%	87,615	40%	79,758	36%
フロン類 回収業者	24,555	31%	23,716	28%	19,870	30%
解体業者	6,270	74%	6,398	73%	6,515	71%
破砕業者	1,297	80%	1,368	78%	1,397	77%

稼働率: 各年度において移動報告実績のある事業所数 / 全事業所数

# 日本標準産業分類における解体業の位置づけについて

- 解体業者は、日本標準産業分類においては、平成14年以降改訂以降、廃車処理業又は解体業として位置づけられる。鉄スクラップ卸売業及び自動車中古部品卸売業全体の規模は、事業所数4,357、年間販売額17.7兆円(平成19年)。



# 使用済自動車の引取体制の状況

- 制度制定前には、販売会社、整備業者、解体業者の既存ルートを活用しつつ、全国に広く存在するユーザーにとって便宜性の高い引取体制を検討することとされている。
- 法施行後、全国に分布する約8万の引取業者による引取体制を整備。引取業者のうち平成19年度に移動報告実績のある事業者は約3万業者である。

## 【引取業者の事業所数等】

	H17年度末		H19年度末
引取業者の事業所数	88,236		79,758
うち 移動報告実績のある引取業者の事業所数	41,663		29,021

# 使用済自動車の引取体制の状況

- 電子マニフェストシステムの登録状況及び移動報告状況によると、解体業者・破砕業者が引取業を兼業し、使用済自動車の引き取りを行う傾向を示している。

## 【引取業者の兼業状況別の事業所数】

		H17.3		H18.3		H19.3		H20.3	
兼業種別		事業所数	構成比	事業所数	構成比	事業所数	構成比	事業所数	構成比
引取業者	引取業のみ	75,832	93.9%	81,246	92.7%	82,210	92.5%	73,184	91.7%
	引取業 + 解体業	3,910	4.8%	5,223	6.0%	5,474	6.2%	5,343	6.7%
	引取業 + 破砕業	62	0.1%	74	0.1%	75	0.1%	71	0.1%
	引取業 + 解体業 + 破砕業	924	1.1%	1,090	1.2%	1,141	1.3%	1,175	1.5%
	合計	80,728	100%	87,633	100%	88,900	100%	79,773	100%

事業所数は、各兼業種別に対応する事業者における引取業の登録を受けた事業所の数を示す。

## 【引取業者の兼業状況別の移動報告件数(各年度の末月)】

		H17.3		H18.3		H19.3		H20.3	
兼業種別		件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
引取業者	引取業のみ	163,453	59.3%	161,473	42.0%	123,386	31.0%	91,040	23.4%
	引取業 + 解体業	55,205	40.7%	102,544	57.9%	115,365	69.0%	108,814	76.6%
	引取業 + 破砕業	8		24		19		62	
	引取業 + 解体業 + 破砕業	57,056	20.7%	119,990	31.2%	159,208	40.0%	188,900	48.6%
	合計	275,722	100%	384,031	100%	397,978	100%	388,816	100%

# 解体・破砕業者の兼業状況

- 解体業者では、引取業を兼業する事業者が大部分を占め、破砕業者では、引取業・解体業を兼業する事業者が大部分を占めている。

## 【解体業者の兼業状況別の事業所数】

		H17.3		H18.3		H19.3		H20.3	
兼業種別		事業所数	構成比	事業所数	構成比	事業所数	構成比	事業所数	構成比
解体業者	解体業のみ	394	7.7%	248	4.0%	223	3.4%	355	5.4%
	解体業 + 引取業	3,781	73.9%	4,900	78.7%	5,128	79.2%	5,018	77.0%
	解体業 + 破砕業	45	0.9%	28	0.4%	26	0.4%	30	0.5%
	解体業 + 引取業 + 破砕業	895	17.5%	1,050	16.9%	1,096	16.9%	1,115	17.1%
	合計	5,115	100%	6,226	100%	6,473	100%	6,518	100%

## 【破砕業者の兼業状況別の事業所数】

		H17.3		H18.3		H19.3		H20.3	
兼業種別		事業所数	構成比	事業所数	構成比	事業所数	構成比	事業所数	構成比
破砕業者	破砕業のみ	157	13.4%	155	11.8%	156	11.4%	161	11.5%
	破砕業 + 引取業	64	5.5%	77	5.9%	79	5.8%	72	5.2%
	破砕業 + 解体業	50	4.3%	33	2.5%	31	2.3%	35	2.5%
	破砕業 + 引取業 + 解体業	898	76.8%	1,050	79.8%	1,105	80.6%	1,128	80.8%
	合計	1,169	100%	1,315	100%	1,371	100%	1,396	100%

# フロン類回収の状況

- フロン類は制度制定前から、フロン回収破壊法により、その回収・破壊が求められるとともに、その実効性を高めることが求められた。
- 法制定により、自動車リサイクルにおけるフロン回収業者の役割が新たに位置づけられ、引取・引渡報告の他、年次報告により、フロン類回収に係るトレーサビリティを確保。

## 【フロン類の引渡・再使用等の状況】

	H16年度	H17年度	H18年度
メーカー等への引渡数量 (kg)	60,084	675,518	768,520
再利用量 (kg)	3,195	31,802	22,478
年度末保管量 (kg)	62,530	133,240	133,724

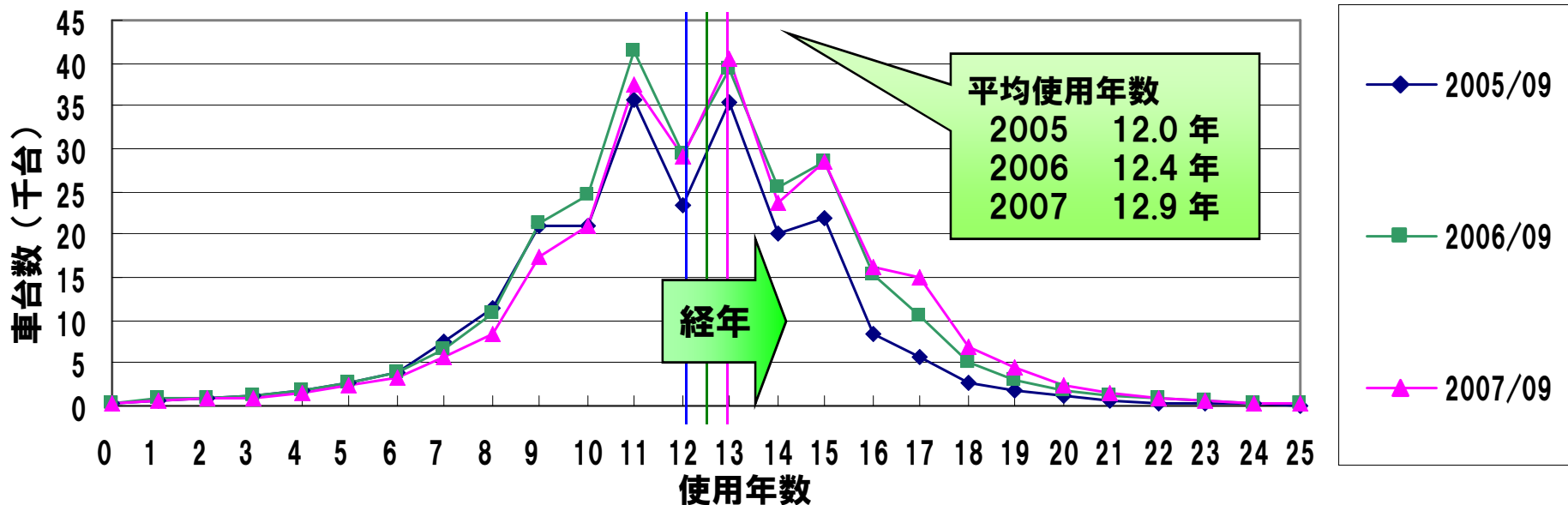
## 【フロン類回収業者による年次報告の履行状況】

	H16年度			H17年度			H18年度			H19年度
	法定期限 時点 H17.4.30	公表日 時点 H18.3.24	現時点 H20.8.25	法定期限 時点 H18.4.30	公表日 時点 H18.11.24	現時点 H20.8.25	法定期限 時点 H19.4.30	公表日 時点 H19.11.21	現時点 H20.8.25	法定期限 時点 H20.4.30
フロン類年次報告 の報告率	35%	73%	91%	41%	86%	95%	46%	83%	92%	50%
うち移動報告実績の ある事業者の報告率	63%	93%	99%	56%	94%	99%	72%	97%	99%	73%
うち移動報告実績の ない事業者の報告率	25%	67%	89%	33%	82%	93%	36%	78%	89%	40%

# ユーザーによる自動車の長期的な使用努力について

- 制度制定前には、ユーザーによる自動車の長期的な使用努力が必要とされている。
- 現状の自動車の平均使用年数は、毎年0.5年程度延びており、平成19年における平均使用年数は12.9年。  
各年度の中央月である9月において引き取られた使用済自動車の使用年数を平均したもの。

【自動車の平均使用年数の推移】





# 3 . 横断的な課題

製造事業者が引き取るべき廃棄物等について

管理票について

費用負担方法について

放棄対策(不法投棄対策)について

## 製造事業者が引き取るべき廃棄物等について

- 制度制定前には、自動車製造業者等が引き取るべき廃棄物等について一定の条件が整理され、その条件を満足するものとして、フロン類、エアバッグ類、ASRが指定された。
- 3品目以外の使用済自動車に係る廃棄物についても、順次その実態を把握した上で検討・見直しが必要とされている。

### 【指定品目設定条件】

中環審報告	産構審報告
<p>・適正又は安全な処理の確保のためのインフラが未整備である等、処理困難な廃棄物等であり、製造事業者等が引き取ることで、適正な処理等が可能なもの。</p> <p>・減量化・リサイクルの推進が特に必要な廃棄物等であって、製造業者等が引き取ることで、一層効率的な排出抑制・減量化・リサイクルの実施が可能なもの。</p>	<p>自動車製造事業者等引取品目については、(中略) 最終埋立処分量の極小化、使用済自動車がリサイクル・処理の実施過程において概ね有価で流通する状況の創出、環境負荷の発生の実効的・効率的な防止といった観点から、対応が必要とされるものを位置付けていくべき</p>

# 製造事業者が引き取るべき廃棄物等について

## 【制度検討時における選定理由】

### フロン類

- ・温暖化に寄与する又はオゾン層を破壊可能性があるものもあるため、フロン回収破壊法により、その回収・破壊が求められているが、個々の回収者で破壊処理を行うことが困難であるため。

### エアバッグ類

- ・エアバックは、解体事業者による車上展開の取組の推進が期待されるが、未作動のエアバッグは、騒音、作業安全性等に問題が生ずるおそれがあるので、個々の解体事業者が車上展開できない場合があるため。

### シュレッダーダスト

- ・最終処分場の残余容量のひっ迫への対応に加え、使用済自動車の全体のリサイクル率の一層の向上が必要であるため。
- ・シュレッダーダストは、製造事業者等が原材料の選定、設計等を行った自動車の破砕残さであり、製造事業者等が、その性状を熟知していることから、より効率的な排出抑制・減量化・リサイクルの実施が可能であるため。

# 管理票について

- 制度検討時には、自動車製造業者等が引き取る廃棄物等に関する必要な情報を自動車製造業者等に提供するため、使用済自動車に関する管理票の導入についての検討を求めている。
- また、ユーザーが使用済自動車の減量化・リサイクルの状況を確認できる仕組みについて検討する必要があると示されている。
- 法制定により、移動報告制度を導入し、使用済自動車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情報管理センターが一元的に管理するシステムを構築。
- 更に、自動車の最終所有者が、引取業者に使用済自動車を引き渡した後の自らの使用済自動車の処理状況を確認できる「使用済自動車処理状況検索機能」を平成20年5月に構築。
- 関連事業者においても、従来から中古部品の在庫管理等、電子システムとの親和性が高い業務を行っており、業務の電子化が進んでいる。

【PC・FAX別引取告件数の比較】

	平成17年度				平成19年度		
	PC	FAX	/ ( + )		PC	FAX	/ ( + )
引取業者	3,038,306	10,233	0.34%		3,705,789	3,177	0.09%
フロン類回収業者	2,415,036	4,437	0.18%		2,791,880	923	0.03%
解体業者	3,159,322	7,816	0.25%		3,865,053	2,296	0.06%
破砕業者	4,823,647	165	0.0%		6,294,704	44	0.0%

# 費用負担方法について

- 制度検討時には、新車に関する費用負担については、ユーザーからの排出時ではなく販売時に費用の確保を図る必要があること、既販車については、継続検査時等を活用して費用の支払いの有無を確認する方法の可能性等について検討することが示されている。
- 現行では、リサイクル料金の預託は、原則として新車購入時に  
制度施行時の既販車のうち継続検査等を受けるものは継続検査時(平成20年1月をもって終了)に  
車検を受けずに使用済となるもの等は引取時に  
預託を実施。

【平成19年度末の預託台数及び預託金額残高】

預託台数(千台)	預託金額(百万円)
74,753	761,793

【預託割合の推移】

時期	H18.3	H19.3	H20.3
預託割合 <sup>1</sup>	61.1%	93.2%	99.5% <sup>2</sup>

1 当該年度末預託台数 / 年度末保有台数

2 未預託分については、車検時預託実施期間終了後に中古車新規登録されたものであり、引取時に預託が行われる。

# 費用負担方法について

- 制度検討時には、新車に関する費用負担について費用の販売価格への内部化案と外部化案が示されている。
- 現行では、費用の販売価格からの外部化を行い、ユーザーから(財)自動車リサイクル促進センターへリサイクル料金の預託を行う制度を構築。
- 資金管理の方針は、有識者・消費者代表から構成される第三者委員会の資金管理業務諮問委員会の審議を経た上で決定。運用方法は法律で限定されており、この方針に従って資産運用を実施。透明性を確保するため、運用の状況は四半期ごとに公開。

# 放棄対策(不法投棄対策)について

## 【不法投棄・不適正保管車両の状況】

・H20.3末 約2.2万台

## 【支援制度】

	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