

都市における自動車リサイクル法 関連業務の実施状況

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、
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
第18回合同会議

平成21年1月20日
全国市長会

1

全国市長会の概要

地方自治法263条の3を法制上の根拠とする市長の全国的な連合組織。

設立 明治31年5月18日(関西各市聯合協議会として発足)

全国の都市自治体 806団体(783市、23特別区)

(平成21年1月1日現在)

政令指定都市	17市
中核市	39市
特例市	43市
一般市	684市
特別区	23区

2

本資料の構成

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

- 1 引取業・フロン回収業の登録の実施状況
- 2 解体業・破碎業の許可の実施状況
- 3 登録・許可基準について
- 4 立入検査・報告徴収の実施状況
- 5 行政処分の実施状況
- 6 移動報告における遅延報告の発生状況・対応状況
- 7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

II 役割分担のあり方

III 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

- 1 自動車リサイクル法施行の評価
- 2 制度検討時には想定されなかった新たな課題
- 3 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

※ 本資料の作成にあたっては、事前に保健所設置市(64市)を対象にアンケート調査を実施(11月13日～28日)、回答 62市(回答率 97%)

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

1 引取業・フロン回収業の登録の実施状況

(1) 登録件数

①引取業

23,628件(59都市) 平均428件

最多 1,061件 名古屋市 最少 82件 小樽市

②フロン回収業

5,896件(59都市) 平均 102件

最多 235件 名古屋市 最少 25件 小樽市

※18年度末現在(環境省資料)

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

1 引取業・フロン回収業の登録の実施状況

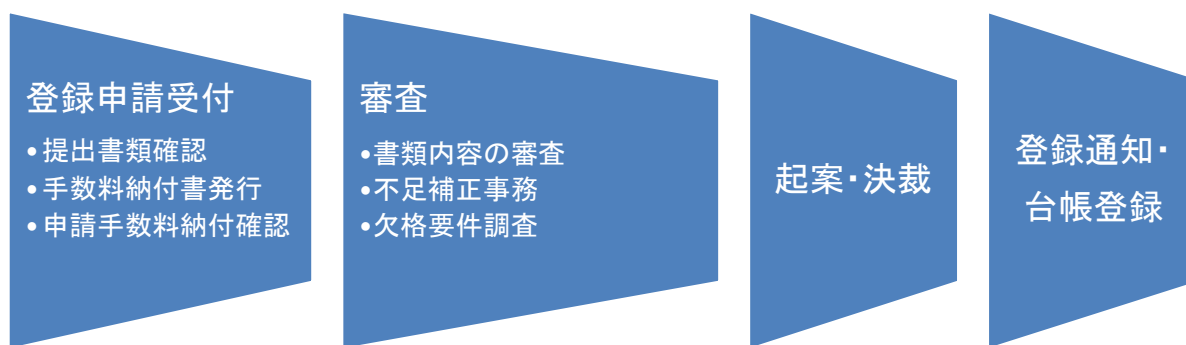
(2) 登録審査

審査期間 概ね14日～30日程度が多い。

都市の規模、処理体制、業者件数、事前審査方法により異なる。

欠格要件の調査方法にも左右される。

登録審査フロー



5

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

1 引取業・フロン回収業の登録の実施状況

(3) 登録審査における問題点

- 更新の時期が集中すること。
- 登録の要件として、法人役員が欠格要件に該当しないことを求めているにもかかわらず、役員に関する添付書類の提出を求めているいないこと。
- 自動車リサイクル促進センターへのシステム登録が法的に義務化されていないこと。

その他 自治体からの意見等

- 申請者に法律の知識が乏しいものも多く見受けられることから、申請者の役員等に対し、講習会を実施し、受講を義務付けるべきである。
- 事業主が外国人の場合、指導事項がどこまで理解されているのか不明であり、苦慮している。

6

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

1 引取業・フロン回収業の登録の実施状況

(4) 川崎市における引取業・フロン回収業の登録の実施状況

- 引取業の登録 280業者(平成21年1月1日現在)
- フロン回収業の登録 43業者(平成21年1月1日現在)
- 事務処理要綱及び事務処理マニュアルを定め、公平かつ効率的な事務の運営に努めている。
- 外部的に、関連事業者の便宜を図るため、川崎市のホームページ上に申請の手引き及び申請様式(記載例を含む。)を公開している。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

2 解体業・破砕業の許可の実施状況

(1) 許可件数

解体業の許可件数

1,475件(59都市) 平均25件

最多 61件 大阪市 最少 2件 西宮市

破砕業の許可件数

破砕処理 50件(59都市) 平均 1件

最多 4件 神戸市

破砕前処理のみ 294件(59都市) 平均 6件

最多 14件 新潟市

※18年度末現在(環境省資料)

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

2 解体業・破砕業の許可の実施状況

(2) 許可審査

審査期間

新規⇒概ね60日程度が多い。

更新⇒概ね30日程度が多い。

- ・都市の規模、処理体制、業者の件数、事前審査の方法により異なる。
- ・犯歴照会などの他の関係機関の回答期間にも左右される。
- ・他法令違反があった場合や審査において指摘した不備等の是正状況により審査期間が延びる場合がある。
- ・解体業より、破砕業の許可に時間を要している自治体が多い。
- ・市独自に要綱等を設け、法定の手続きに入る前に「事前相談」「事前協議」等を実施している自治体もある。(62市中27市)

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

2 解体業・破砕業の許可の実施状況

(2) 許可審査

許可フロー その1 (法定手続き)

許可申請受付

- ・提出書類確認
- ・手数料納付書発行
- ・申請手数料納付確認

審査

- ・書類内容の審査
- ・不足補正事務
- ・欠格要件照会(犯歴調査など)
- ・現地立入調査

起案・ 決裁

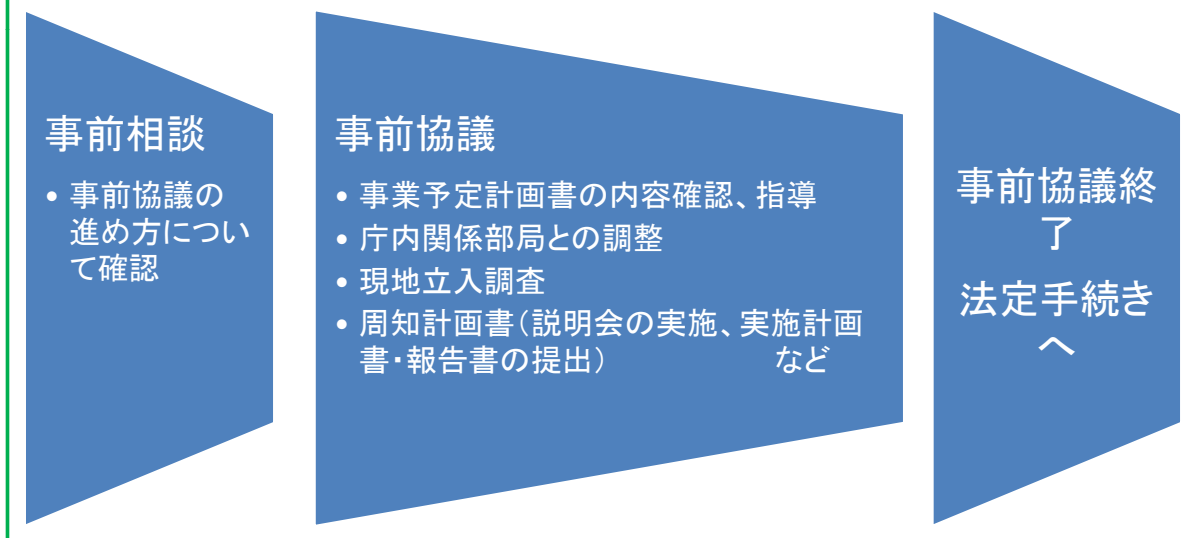
許可書 作成・ 交付

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

2 解体業・破砕業の許可の実施状況

(2) 許可審査

許可フロー その2（事前協議等を実施している場合）



11

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

2 解体業・破砕業の許可の実施状況

(3) 許可審査における問題点

- みなし許可業者である解体業者の中には、市街化調整区域内の無許可建築物で自動車解体を行っている者が散見される。建屋内であるため飛散流出の恐れはなく、適正に解体を行っているが、立地規制には適合しておらず対応に苦慮している。
- 雨天時にはシート等で覆うとして屋根のない場所で解体を行うとしている業者が、実際に行っているか確認するのは難しい。

12

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

2 解体業・破砕業の許可の実施状況

(4) 川崎市における解体業・破砕業の許可の実施状況

- 解体業の許可 13業者(平成21年1月1日現在)
- 破砕前処理業の許可 3業者(平成21年1月1日現在)
- 破砕業の許可 1業者(平成21年1月1日現在)

- 事務処理要綱及び事務処理マニュアルを定め、公平かつ効率的な事務の運営に努めている。
- 外部には、関連事業者の便宜を図るため、川崎市のホームページ上に申請の手引き及び申請様式(記載例を含む。)を公開している。
- なお、解体・破砕業については、周辺環境に与える影響が大きいことから、本申請に先立ち、事業計画書等を提出していただき、事前審査を行っている。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

3 登録・許可基準について

(1) 自動車リサイクル法に規定する基準以外の自治体独自に定める要件①

- 自治体独自に要件を定めている都市
32市(52%)で独自の基準を定めている。
- 要件の内容
 - ① 要綱において、解体施設の設置に際して他法令(大気汚染防止法、悪臭防止法、騒音規正法、建築基準法、都市計画法、消防法、その他市制定の条例等)の遵守を求めている。(4市)
理由:他法令等との整合を図るため。
 - ② 許可に際し、施設の立地が都市計画法に規定する準工業・工業・工業専用地域内であること。(立地禁止区域を定めること)(3市)
理由:都市計画との整合を図るため。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

3 登録・許可基準について

(1) 自動車リサイクル法に規定する基準以外の自治体独自に定める要件②

• 要件の内容

③ 解体業及び破碎業の許可にあたっては、近隣住民、隣接土地(建物)所有者への事業説明等を求めている。(6市)

理由: 近隣住民等への事前説明とトラブル発生の未然防止のため

④ 事前協議(相談)、事前申請を行うこと。(27市)

理由: 事業計画者が申請し手数料を納付した後に、審査した結果、事業を行うことはできないと判断しては事業計画者が不利益を被ることになるため。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

3 登録・許可基準について

(2) 自動車リサイクル法に規定する書類以外に求めている書類

• 自治体独自の書類の提出を求めている都市

登録は16市(26%)で、許可は23市(36%)で求めている。

• 求めている書類の内容 1(登録申請)

① 個人事業者及び法人の場合は役員全員の登記事項証明書及び役員の住民票(本籍記載)(10市)

理由: 欠格要件の確認のために必要であるため。

② 引取業の登録において、フロン含有を確認する体制の説明資料(1市)

理由: 引取業を実施する能力を判断するため。

③ 事業所付近図(地図)(7市)

理由: 周辺の状況確認及び立入検査時に必要となるため。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

3 登録・許可基準について

(2) 自動車リサイクル法に規定する書類以外に求めている書類

• 求めている書類の内容 2(許可申請)

① 許可において、直近3年の決算書、納税証明書(法人税)(2市)

理由: 経営状況、資産状況を確認し、申請者が適切な処理を行えるかどうかの審査に必要なため。

② 事前協議関係資料(申請書、計画書など)(11市)

事前協議等を行うのに必要であるため。

など

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

3 登録・許可基準について

(3) 川崎市独自の基準

- 事務処理要綱及び事務処理マニュアルを定め、公平かつ効率的な事務の運営に努めている。

- 外部には、関連事業者の便宜を図るため、川崎市のホームページ上に申請の手引き及び申請様式(記載例を含む。)を公開している。

- なお、解体・破砕業については、周辺環境に与える影響が大きいことから、本申請に先立ち、事業計画書等を提出していただき、事前審査を行っている。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

4 立入検査・報告徴収の実施状況

(1) 登録・許可時の立入検査件数

年度別立入件数 17年度 183件 18年度 101件 19年度 87件
1市あたり年間平均2件実施

(2) 登録・許可時以外の立入検査

年度別立入件数 17年度 1,642件 18年度 2,159件 19年度 2,089件
1市あたり年間平均33件実施

※(1)(2)共に16年度 未調査。集計記録がないため、未回答の都市あり。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

4 立入検査・報告徴収の実施状況

(3) 立入検査の内容

- ① 施設に係る基準(施行規則第57条第1項)、申請者の能力に係る基準(同規則第57条第2項)に適合しているかどうか。

例: 囲いの有無(保管施設)、床面の構造、油水分離装置の確認、排水溝、溜め枘、保管場所、解体作業場、廃油等抜き取り場所、フロン類回収機器(フロン類回収業) など

(※確認用のチェックリストを作成している都市もあり。)

- ② 申請書及び添付書類等の記載内容と現地の相違がないか。
③ 廃油及び廃液の事業所外への漏出防止措置が講じられているか。
④ 有価物・廃棄物の保管場所の表示があるか。
⑤ 事業所の立地上の問題点はないか。
⑥ 環境保全上必要な措置が講じられているか。(基準以外)
⑦ 事業を的確かつ継続して行うに足る能力があるか。 など

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

4 立入検査・報告徴収の実施状況

(4) 立入検査実施の問題点 その1

- ① 担当する職員が少なく、他の業務量が膨大なため、自動車リサイクル法関連の事業者に対する立入検査を完全に実施しきれない。
- ② 多くの車を保管する引取業者がいる。引取業者が車の所有者の場合、「使用済車」か「中古車」か「趣味で保有する車」かの区分は、引取業者の意思次第であり、立入時の確認は事業者の聞き取りでしか判断できない。また、電子マニフェストへの入力期限の制約を逃れるために、「中古車」として長期間保管し続けていると思われるケースがあるが、指導に苦慮している。
- ③ 自治体では電子マニフェストの内容を見ることできないことから、電子マニフェストの内容についての知識のないまま立入検査を実施せざるを得ない。また、現場で電子マニフェストを見ても中身が理解できない場合があり、的確な指導が難しい。また、専門的な知識が必要になることから、自治体の職員の知識だけでは対応が困難な場合がある。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

4 立入検査・報告徴収の実施状況

(4) 立入検査実施の問題点 その2

- ④ 新規の申請に伴うもの以外の立入検査は、国の通知に従い基本的に「抜き打ち」で実施しているため、「空振り」や「詳しい従業員の不在」などが見られ、業務が二度手間、三度手間になることがある。
- ⑤ 取引実績のない事業者(とりあえず登録している事業者)がおり、それらの事業者に対し、法律の趣旨を根本から説明しなければならない。
- ⑥ 解体業に外国人労働者が多く、言葉が通じないため、指導を行っても理解度がわかりにくい。また、本国へ帰国した時などは、長期間に渡って連絡が取れないケースがある。
- ⑦ 自治体ごとに対応が違うという意見があることから、全国で統一的な立ち入り検査のひな型があれば良いと考える。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

4 立入検査・報告徴収の実施状況

(5)川崎市における立入検査、報告徴収の実施状況

- 引取・フロン回収業については、5年間の登録期間内に最低1回、また、解体・破碎業については、毎年1回の立入検査を実施し、チェック表に基づき、適正に業を行っているか確認をしている。
- 法の規定が「できる」規定であるため、定例的な報告の徴収は実施していない。
- 不適正処理又は事故等が発生した場合には、法に基づく報告の徴収を求めることとしている。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

5 行政処分の実施状況

(1)実施件数

19条	指導	172件 ⇒ 平均2.9件
19条	助言	98件 ⇒ 平均2件
51条	取消	1件
58条	取消	1件
90条	勧告	90件
130条	報告徴収	24件

※18年度末現在(環境省資料による59都市の状況)

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

5 行政処分の実施状況

(2) 不適正処理の具体例

- 無許可営業
- 変更届未提出
- 使用済み自動車の移動報告義務違反
- 実車の情報と電子マニフェストの報告内容の乖離（電子マニフェストの入力不備、入力ミス等）
- フロン類残留の状態での輸出
- エアバッグのオークションへの出品
- 使用済み自動車の不適正保管又は保管場所違反
- 自動車の保管場所の掲示板の未設置、施錠施設なし
- 廃タイヤの不適正保管

など

25

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

5 行政処分の実施状況

(3) 川崎市における行政処分の実施状況

- 川崎市に登録をしている業者又は川崎市が許可をしている業者については、これまで行政処分に至る不適正処理を行った事例はない。
- 行政処分に関する要綱は定めているが、法施行以降、行政処分は実施していない。

26

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

6 移動報告における遅延報告の発生状況・対応状況

(1) 遅延報告の対応状況と問題点

- 発生件数が多いため、全件についての指導は困難である。また、他業務との兼任で、業務繁忙により対応できていないとしている都市もある。
- 発生件数が多いため、毎日の遅延報告に対し、週1回などまとめて指導しており、迅速な対応ができていない。
- 長期間、移動報告をしない事業者や、引取り件数の少ない事業者には2～3か月ごとに移動報告を行うところがある。
- エアバッグの回収については、一定の数に達しないと引取りに来てもらえないケースが多く、規定数が取りまとまらずに遅延となる事例が発生している。
- 廃業した業者が廃業前に発生させた遅延報告を、解消することができない。また、電子マニフェスト入力後の車両盗難や、解体中の誤作業によるエアバック展開等の場合、遅延報告を解消することができない。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

6 移動報告における遅延報告の発生状況・対応状況

(2) 川崎市における遅延報告の対応状況と問題点

- (財)自動車リサイクル促進センターから遅延(引取後引渡・引渡後引取)報告が定期的に電子メールにより送信されてきており、本来ならば該当業者に電話等により督促をし、そのやり取りについて記録することになっている。
- しかしながら、自り法の業務に従事する職員は、他の業務(産廃処理業、一廃処理業の許可事務等)を兼務しており、そちらの業務に大半の時間が費やされるため、実際にはこの業務が遂行できない状況にある。
- なお、この状況を補充するため、立入検査時等に該当業者に移動報告が遅延しないよう指導している。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(1) 放置自動車の発生状況と処理状況①

年度	前年度 繰越台数	発生台数	都市撤去 台数	都市が負担した 処理費用(円)	路放協からの 寄付金額(円)	自己撤去 台数	その他
16年度	2,248 (32市区)	6,856 (50市区)	3,838 (50市区)	38,426,859 (35市区)	44,397,819 (39市区)	3,558 (44市区)	72 (25市区)
16年度平均	70	137	77	1,097,910	1,138,406	81	3
17年度	1,797 (42市区)	8,972 (62市区)	3,909 (60市区)	48,264,988 (47市区)	24,355,680 (46市区)	3,641 (53市区)	84 (26市区)
17年度平均	43	145	65	1,026,915	529,471	69	3
18年度	2,022 (46市区)	9,047 (67市区)	5,032 (65市区)	41,119,956 (49市区)	29,445,045 (52市区)	3,607 (58市区)	112 (29市区)
18年度平均	44	135	77	839,183	566,251	62	4
19年度	1,891 (51市区)	5,018 (65市区)	2,396 (64市区)	16,347,235 (50市区)	13,977,410 (52市区)	2,800 (58市区)	56 (29市区)
19年度平均	37	77	37	326,945	268,796	48	2
20年度	1,121 (54市区)						
20年度平均	21						

※ 都市によりデータの記録にレベルの差があり、回答できる範囲で回答してもらったことから、年度や項目ごと回答した都市の数が異なっている。

※ 「その他」には警察による撤去や行方不明等が含まれる。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(1) 放置自動車の発生状況と処理状況②

- 放置自動車の発生件数は法施行直後は微増、その後、平成19年度以降は減少している。
- それと共に放置自動車の処理に要する自治体の負担額も減少。
- また、年度が進むにつれ自動車リサイクル料金の預託済みの車両が多くなったこともあり、路上放棄車処理協力会からの寄付金の額も減少傾向にある。
- 都市が負担した処理費用は、平成17年度以降、路上放棄車処理協力会からの寄付金を上回っている。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(2) 不法投棄対策

ほとんどの都市において以下に列挙した対策を実施。

- 放置自動車の不法投棄監視パトロール
- 不法投棄防止の看板の設置、幟旗の設置
- 不法投棄防止のポスターの掲示
- 啓発チラシの配布、パンフレットの配布(外国語含む)
- 不法投棄されやすい場所にバリケードや監視カメラの設置
- 地元警察署や住民、企業との連携強化、通報体制の構築
- 市のホームページに放置自動車発見時の連絡先、手続き、手続要領等の掲載
- 放置自動車通報員の委嘱

など

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(3) 放置自動車の処理フロー

1. 放置自動車発見(通報等による)
2. 現地調査
3. 盗難車など事件性がないか警察に照会
4. ナンバーや車体番号がわかった場合は、陸運局や軽自動車協会に、所有者の照会
5. 所有者が分かった場合、所有者の所在を確認し、撤去指導
6. 所有者が分かったが、所有者が撤去指導に従わない、もしくは撤去能力がない場合は、所有者が撤去するまで放置が長期化する。

① 条例・要綱方式

7. 所有者がわからない場合、所有者と連絡が取れない場合、公告を行い、一定の期間内に自己撤去されない場合は、条例や要綱に定めた基準に従って廃物認定等を行い、廃物として撤去、処分をおこなう。
 8. 廃物認定の方法には、廃物認定委員会による認定のほか、市独自の外形的判断が可能な認定基準による認定、地元警察署長による認定など様々な方法が実在する。
- ※条例制定 62市のうち14市(23%)

② 現行法方式(道路法、河川法など)

7. 所有者がわからない場合、所有者と連絡が取れない場合、公告の後、一定の期間保管し、法律に従って(6ヶ月後に)所有権が移転したのち、撤去、処分をおこなう。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(4) 不法投棄の現状回復における問題点①

- 放置自動車の発見から撤去まで相当な期間を要すること。(迅速に処分することが困難であること。)

理由

- ①原因者の特定、所有者の所在の調査、指導に時間を要する。(自治体での対応に限界がある。)
例:) ナンバー、車体番号がわからず原因者、所有者の特定ができない。登録上の所有者と連絡が取れない。登録上の所有者と連絡が取れても、所有を認めない。所有者が撤去指導に従わない。など
- ②放置自動車の車体番号を調べる際に、ドア、ボンネットを開錠する権限がないことから、開錠できない。
- ③道路法等の現行法による所有権の移転は移動・保管の後、6か月、売却可能とするまで3か月となっている。
- ④廃物として処理する場合、その認定に時間を要する。

33

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(4) 不法投棄対策の現状回復における問題点②

- 現行法よりもやや迅速な対応ができる「自治体条例」による処分の場合、放置自動車の撤去等の法的根拠がない。
- 放置自動車の処分は、所有者の財産権の制限を行うことにあたるので、自治体独自の条例のみを根拠として実施することに担当職員として不安が付きまとう。
- 放置自動車を「使用済み自動車」や「廃物」に認定するための基準が国において示されていないことから、自治体独自に定めざるを得ない。
- 放置自動車の移動、保管、開錠等に係る処分費用は全額自治体負担となっている。
- 原状回復の費用負担は行政として予算化が困難であり、生活環境に重大な支障がない限り、行政側では即座に対応しづらい。
- 陸運局への所有者照会は公用扱いにしてもらえないので、手数料を負担している。

34

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(4) 不法投棄対策の現状回復における問題点③

- 放置自動車の一時保管場所が確保できないため移動に対する規定を設けることができず、迅速な処理ができない。
- また、保管場所がないことから、放置された現地で勧告せざるを得ない状況となっている。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(4) 不法投棄対策の現状回復における問題点④ その他

- 放置された自動車の中や付近に別の廃棄物が不法投棄され、車内がゴミ捨て場となる状況になりやすく、そのために人手と処理費用が多くかかっていること。また、放置自動車にホームレスが居住しているケースがあり、撤去が困難となっていること。
- 外国人の関与により対応が困難なケースが近年増えていること。
- 私有地に自動車が不法投棄されるケースがあり、土地所有者に自動車を撤去する資力が無いこと等から原状回復できないケースがあるが、地域住民等から何とか撤去してほしいとの要望もあり、対応に苦慮している。また、私有地に放置されている自動車の撤去方法についての問い合わせがあり、明確な回答ができないこと。
- 放置自動車の部品の盗難、放火などもあり、近隣住民から治安に対する不安等の苦情が多く寄せられている。
- 放置自動車の処分時における引き取り業者の選定方法が難しい。

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(5)川崎市における不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(道路のみ処理方法が異なる。)

①放置自動車の発生状況と処理状況

- 放置自動車の発生状況は、法施行後、多少の増減はあるが減少傾向
- 警察の廃物認定を受け、撤去処理(道路)
- 各施設管理者が所有者確認及び廃物認定を行う。(道路以外)

②不法投棄対策

- バリケードの設置
- パトロールの強化

③不法投棄対策の現状回復における問題点

- 一時保管場所がないため処理期間が長いものは陳情対応に苦慮(道路)
- 所有者確認及び廃物認定が困難(道路以外)
- 業者の選定等、撤去業務委託の事務手続きが煩雑

I 自動車リサイクルに係る都市の対応状況

7 不法投棄の発生状況及び対策の実施状況

(6)都市から寄せられたその他の意見

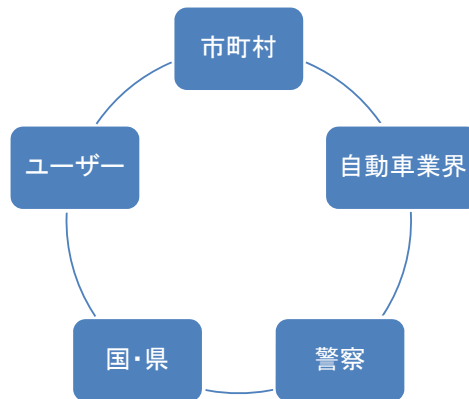
- 現行法(道路法、河川法、港湾法等)の違法放置物件の所有権の移転期間を民法・遺失物法に合せて3ヶ月に短縮すべき。(現行6ヶ月)
- 警察取扱いの違法駐車車両についてはレッカー後、1ヶ月で持ち主が引取らない場合は売却または処分できるとしているの、放置自動車に対しても同様の取扱いができるようにすべき。
- 警察取扱いの違法駐車車両については登録上の所有者に対して、責任追及できるものとしていることから、放置自動車においても同様の取扱いができるようにすべき。
- 放置自動車の責任の所在が明確になるよう、自動車登録制度における所有者の変更義務の徹底を図ること。
- 放置自動車の処理ができる法整備が必要であるが、それが困難であるならば、国は自治体による処分のガイドラインを示してほしい。
- 放置二輪車も自動車同様に迅速に処理できる仕組みが必要である。

など

II 役割分担の在り方

放置自動車の処理における役割分担の明確化

- 自動車リサイクル料金を除く放置自動車の撤去・処分に要する負担は、自治体が負担している。
- 放置自動車の処理については、自動車リサイクル法の中で、的確に役割分担し、処理をしていくべきである。
- 関係者がそれぞれ応分の負担で処理ができるようにするべきである。



39

III 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

1 自動車リサイクル法施行の評価

(1) 制度施行による効果・影響・課題①

効果・影響

① 放置自動車の発生台数が大幅に減少した。

理由

- ・法的な制度が整備されたことに伴い、自動車リサイクルに対する市民の認識が高まった。
- ・リサイクル料金の先払い方式により、処分費用が不要となった。
- ・使用済み自動車処理費用の高騰の主原因だったシュレッダーダストについて、破碎業者はメーカーに無償で引き渡すことが可能となり、使用済み自動車は概ね有価で流通するようになった。

(ただし、この件については、法施行の影響のほか、金属類の資源価格の高騰の影響が大きかったのではという意見も多い。)

40

Ⅲ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

1 自動車リサイクル法施行の評価

(1) 制度施行による効果・影響・課題②

効果・影響

- ②自治体による指導がしやすくなった。

自動車リサイクル法により使用済み自動車はすべて廃棄物とみなされたことにより、使用済み自動車が廃棄物か否かを、その都度判断する必要がなくなり、関連業者への指導が容易となり、不適正保管（野積み）や解体業者による油の流出事故が減少した。

- ③自動車リサイクルシステム（電子マニフェストシステム）の導入によって、行政においても各事業者の状況の把握が容易になった。

Ⅲ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

1 自動車リサイクル法施行の評価

(1) 制度施行による効果・影響・課題③

課題

- ①不法投棄や不適正な野積みは減少したが完全にはなくなっていないことから、自治体における指導は引き続き実施するとともに、これまで以上に警察における取締りや摘発の強化が必要。
- ②自動車には財産権があるため、所有者不明の不法投棄自動車を自治体が処理する場合、廃棄物として認定しなければならないが、この認定に多くの時間が必要になっている。全国で統一された簡素で分かりやすい廃棄物認定の仕組みの整備が必要。
- ③代執行によらない原状回復を行った自治体に対する支援制度の新設が必要。
- ④将来の課題として不法投棄自動車についても、自動車メーカー等が処理の主体となるよう検討する必要がある。

Ⅲ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

1 自動車リサイクル法施行の評価

(2) 不法投棄対策支援事業の評価①

不法投棄支援事業の利用実績⇒不法投棄の大規模案件 2件のみ

自動車リサイクル法では、リサイクル料金の剰余金を活用し、代執行を行う地方自治体に対して支援する仕組みが用意されているが、これまでの利用実績は不法投棄の大規模案件 2件のみである。

「行政代執行」による撤去、処分を費用出えんの要件としているため、手続きの煩雑さと放置自動車の早期撤去・処分が難しいことから利用されていない。

本制度は、もともと大量の不法投棄(野積み)の案件に活用することを想定しており、放置自動車を市町村が代執行によらないで処分する際は、路上放棄車処理協力会の寄付制度を利用している。

43

Ⅲ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

1 自動車リサイクル法施行の評価

(2) 不法投棄対策支援事業の評価②

○自治体が行政代執行による撤去を敬遠する理由として以下のことが考えられる。

- ①手続きに大変時間を要すること。
- ②抗告訴訟の対象となってしまうことから、手続きが煩雑になる恐れがあること。
- ③義務者の財産(放置自動車)の保管と義務者が引取らない場合の公売換金が困難なこと。
また、行政代執行を実施し、放置自動車の撤去、処分を行った際に、これに要した費用を徴収できる可能性が低いこと。(不能欠損として決算に計上されてしまう。)
- ④行政代執行の手続き自体、多くの地方公共団体担当者でも一生に一度あるかないかの業務であり、大変なじみが薄く、知識を有する者も少ない。

(参考)行政代執行の手続き

- ①戒告—義務者に対し相当の履行期間を定め、期限内の履行がない場合に代執行を実施すること予め文書で通知。
- ②代執行令書による通知—代執行の時期、執行責任者の氏名、費用の見積り等を通知。
- ③代執行の実施—義務者に代わって行政庁が義務内容を実現。
- ④費用の徴収(納付命令)—実際に要した費用を義務者に対し納付するよう命じる。

44

Ⅲ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

1 自動車リサイクル法施行の評価

(3) 離島対策支援事業の評価

使用済み自動車の排出量の多い15の離島関係都市に対し、アンケート調査を実施し、13市より回答があった。

①効果、状況

- 放置自動車の減少、島内の放置車両のほとんどが撤去された。(ゼロではない)
- 最近、事業実施台数のうちの丸車の排出量が減少している。また、島内引取業者による一時保管(野積)量が増加してきている。

②問題点

- 年間に排出される見込み台数の把握に苦慮している。
- 証拠書類として添付する個別明細書の作成が煩雑で申請者においては作成、市担当者においてはチェックの面で大きな負担になっている。自動車リサイクルシステムを使って明細書のデータが作成できるようにすべき。 など

③要望

- 離島は本土よりガソリン等が高く、また海上輸送等の経費負担も別途必要で、様々な面でハンデを負っていることから、今後とも支援事業の継続をお願いしたい。また、支援事業の出えん費用の割合を10/10に拡充してもらいたい。

Ⅲ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

2 制度検討時には想定されなかった新たな課題

- 逆有償の問題を解決するために自動車リサイクル法が制定されたにもかかわらず、自動車リサイクル料金その他にかかる処理費用(運搬費用等)が不明確であり、また鉄スクラップ価格等の低迷により、リサイクル券付きでも逆有償が発生しようとしており、ひいては今後、不適正処理や不法投棄につながるおそれが出てきている。

(※既に一部の地域において逆有償が発生しているとのこと。)

- バッテリーやタイヤなどの部品の放置が発生している。
- 使用済み自動車の判断基準が曖昧である。客観的(外観や装備等の状況等による)な判断基準を示す必要があるのではないか。
- なお、制度検討時から想定されていた問題であるが、自動車リサイクル法施行前から市街化調整区域において事業を行っている解体・破碎業者に対し、屋根及び塀等の設置指導の課題が生じている。

Ⅲ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

3 将来の自動車リサイクル制度の在り方

(1)自動車リサイクル法による不法投棄車両の適正処理

- ①自動車リサイクル法において、放置自動車を迅速に（概ね1ヶ月以内）処分できるようにすること。

例えば・・・

「放置自動車を使用済み自動車としてみなすことができる規定」を自り法に設けること。また、そのみなし基準等を国において示すこと。もしくはそれらを自治体ごとに条例で定めることができることとすること。

- ②市町村が実施する放置自動車処理の支援については、路上放棄車処理協力会の協力制度ではなく、自動車リサイクル法の中で実施すること。

つまり、自動車リサイクル法の「不法投棄対策支援事業」の「行政代執行」の要件を撤廃し、自治体が処分した放置自動車をすべて支援の対象とすること。

なお、同様の制度が創設される場合は、路上放棄車処理協力会の協力については終息するものとし、実現するまでは路上放棄車処理協力会の協力については継続するものとする。

Ⅲ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

3 将来の自動車リサイクル制度の在り方

(2)市況の変動に動じない自動車リサイクルの推進

鉄スクラップ価格等の市況の変動に左右されず、安定して機能する自動車リサイクル制度とするべきである。

例えば、リサイクル費用預託の対象品目の見直しを行う必要があるのではないか。

具体的には、タイヤ、バッテリー、廃油、廃液等のリサイクル料金の預託義務の検討が必要。

Ⅲ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

3 将来の自動車リサイクル制度の在り方

(3)捨て得とまらない仕組みの構築

①罰則規定の導入

自動車の放置を禁止する規定とともに、規定に従わない者に対する罰則規定を設けること。また、撤去命令違反に対する罰則を規定すること。さらに、免許の更新や自動車登録時におけるペナルティを併せて規定すること。

②所有者・原因者の追及を行いやすい仕組みの導入

ボンネット等を開けずとも車体番号がわかる車体の仕組みの導入。

または、自治体や警察による放置自動車の所有者の調査時において、車両のドア、ボンネット等を開錠できる権限の付与。