

中環審・産構審合同会議説明資料

自動車リサイクル制度に係る対応状況 特に、町村の状況について

2009年1月20日

全国町村会・群馬県板倉町

目 次

1	不法投棄の現状	1 ~ 4
2	役割分担のあり方	4 ~ 5
3	将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿	5 ~ 9
	・ 参考事例	10

1 不法投棄の現状

(1) 不法投棄車両の発生状況及び対応の実施状況

不法投棄車両の撤去・処分にかかる条例制定について

不法投棄車両、特に道路や公園等への放置自動車に対する対応策や処理については、各自治体とも頭を痛めているところであるが、現行法上(道路法等)では放置自動車対策の決め手となるものがなく、迅速な処理が難しいのが現状である。

そこで、放置自動車の撤去・処分に関し、独自の条例を制定し、迅速に処理することを図っている自治体もあるが、個人の財産権との関係や適正な処理手続きについて明確な法的担保がないため、現場に不安が生じているのが実態である。

アンケートによる条例制定町村は「説明資料 別紙」p1の通りである。

不法投棄車両の発生状況・処理状況及び発生原因

「自動車リサイクル法」施行によって、不法投棄の発生台数が激減したことは否めない事実である。(2004年9月時点=約22万台、2008年3月時点=2.2万台) 要因として考えられるのは、ユーザーからのリサイクル料金の負担や鉄スクラップ市況の好転等による逆有償取引の払拭などがある。しかし、直近の状況を見ると、鉄スクラップも下落し、逆有償も生じる可能性が大である。こうしたことから、鉄スクラップ価

格等の市場の変動によらない安定的システムの構築が課題である。

具体的には、「説明資料 別紙」p 1 を参照されたい。

不法投棄車両の覚知・把握方法及び原因者の把握方法

不法投棄車両の把握については、住民による通報が大きい。

原因者調査や追及については、警察等関係機関との協力関係によって実施するが、一般的に自動車ナンバーや車台番号の確認が難しく、また、必ずしも十分な協力が得られているとは言えない状況もあり、円滑に進んでいないのが現状である。「説明資料 別紙」p 2 参照。

原状回復における問題点

不法投棄された車両については、原因者が特定できれば対応を求めることができるが、求めたとしても対応しないことが多い。また、原因者が判明しない場合、廃自動車として認定し、自治体が撤去することになる。

問題になるのは、その処理費用である。

処理費用については路上放棄車処理協力会の寄附と自動車リサイクル法による不法投棄対策支援事業がある。

路上放棄車処理協力会の寄附制度については、そもそも代執行によらず処理する場合を想定したものと思うが、問題点

として手続きが煩雑・寄附の範囲が限定的(自動車の移動や保管等に要する経費は対象外)などが上げられる。

また、自動車リサイクル法による「不法投棄対策支援事業」であるが、これは、大量に不法投棄、或いは違法保管を想定したもので、措置命令を発動していることなど出えんの要件が厳しい。

従って、やむを得ず、地方公共団体が移動や保管等に要する経費を負担するケースが多い。原因者不明の放置自動車などの処理費用については、明確な負担システムを作ることが必要であるし、生産者や販売者の責任において放置自動車を引き取り、処分することも検討すべきである。

つまり、「拡大生産者責任」の考え方をいかに十全に体现するかだと考える。

具体的には「説明資料 別紙」p 2~3を参照されたい。

未然防止対策の実施状況

未然防止対策については、監視を強化するとか、広報紙などの情報媒体を使つての啓蒙活動等があるが、その主な実施状況については、「説明資料 別紙」p3の通りである。

(2) 住民への自動車リサイクル制度の周知の状況と同制度に対する苦情の発生及び対応

自動車リサイクル制度に対する周知の状況については「説明資料 別紙」p3～4の通りである。

なお、アンケート結果では自動車リサイクル制度に対する住民の苦情は特に発生しておらず、自治体をはじめとする関係者の取組により、本制度はかなり浸透しているのではないかと考える。

2 役割分担のあり方

自動車リサイクル制度における他の責務者との役割分担

自動車リサイクル制度においては、製造業者、関連事業者、地方公共団体、所有者などの役割分担がある。

その中で町村においては、不法投棄された廃自動車等のうち所有者が確定できない廃自動車の引取業者への引渡し等を行っている。しかし、その場合でも「廃棄物かどうかの判断が難しい」という問題点があるが、行政は、その役割分担に基づき、公共の福祉の観点から廃自動車の処理を実施しているところである。

役割分担については、製造業者、関連事業者、地方公共団体、所有者の他、警察などの協力が必須であり、迅速な連携体制の強化が必要である。

国においては、それぞれの責務者の役割分担をより明確に位置付けるとともに、関係省庁間の連携強化に取り組んでいただきたい。

「説明資料 別紙」p4 を参照。

3 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

自動車リサイクル制度施行による効果や影響

自動車リサイクル制度の施行により不法投棄車両が減少し、同時に循環型社会の形成に向けて大きな効果を上げてきたといえる。しかしながら、現実的に依然として不法投棄は全国各市町村で発生しており、発生要因の除去及び不法投棄対策を行う市町村への支援の充実が必要である。

「説明資料 別紙」p4～5 の通り。

自動車リサイクル促進センターが実施する「不法投棄対策支援事業」について

自動車リサイクル法に基づく特定再資源化預託金については、現行の支援の他、放置自動車発生の未然防止対策に要した費用への助成、行政代執行によらない原状回復への支援などの市町村を対象とした多様な支援制度の創設を図ることへの活用が必要である。

「説明資料 別紙」p5 を参照。

路上放棄車処理協力会が実施する寄附制度について

原状回復における問題点の項で若干述べたが、寄附の対象範囲の拡大がある。車両の移動・保管・開錠等に要する経費についても拡大を図る必要があると考える。

路上放棄車処理協力会が平成 20 年度末をもって、寄附を終了したいとの旨の意向を示されたが、それに対する町村の意見は「説明資料 別紙」p5～6 の通りである。

自動車リサイクル促進センターが実施する「離島対策支援事業」について

離島における不法投棄自動車は相変わらず全体の中で多くを占めている。離島の場合、島内の処理体制が十分でない、処理費用が他の地域に比べて高いこと、海上運送費が必要なことなどが重なって、不法投棄が比較的多いのが現状である。

こうしたことから「離島対策支援事業」についてはより十分な支援体制が必要であると考ええる。

「説明資料 別紙」p6 参照。

自動車リサイクル制度導入が検討された時期には想定されなかった新たな課題の発生

まず一点目として・自動車リサイクル法による支援制度事務手続きの煩雑さがある。是非簡略化していただきたい。

二点目として、不法投棄車の所有者を特定するのは容易ではない。生産者・販売者・業界団体は、車台番号等車台の個体確認が容易に確認できるシステムを構築していただきたい。

「説明資料 別紙」p7を参照。

自動車リサイクル制度の見直しにおいて、町村にとって必要な改善

今後の見直しにおいて必要な改善点は以下のとおり。

イ 「拡大生産者責任」の十分なる体現化

生産者については、環境政策上から製品のライフサイクルにおける影響を最小化するために設計を行う責任を負うこと。また、設計によって排除できなかった製品による環境影響に対して物理的または経済的責任を負うこと。つまり、廃棄物処理のための費用又は物理的な責任の全部または一部を地方自治体及び一般の納税者から生産者に移転すること、などである。生産者は今まで以上の入り口での対策(環境に優しい製品設計など)が問われてくるだろう。

□ 不法投棄車両の発生を防ぐためにも、鉄スクラップ価格等の市場の変動によらない安定的システムの構築

放置自動車が増加するようになった要因として、廃棄自動車処分費の高騰と鉄のスクラップ価格の低迷などがあると、言われている。

昨年の12月の産構審・中環審合同会議の中で、日本自動車工業会では、「将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿」の中で、制度検討時には想定されなかった新たな課題として、次世代自動車の開発・販売が急速に進む中で、新しい部品の回収とリサイクルの研究に取り組まなければならないと記している。その中でとりわけリサイクルコストがどのようになるのか、リサイクル業者の処分費また、ユーザーの負担とも関連するので研究を進めていただきたいと考える。それが結果的に不法投棄にもつながってくるので、十全な対応をお願いしたい。

ハ 原状回復における問題の除去

自動車リサイクル制度の施行により、不法投棄される廃自動車は大幅に減少したが、個別町村においては、引き続き不法投棄が発生し、原因者の把握や撤去等、原状回復において様々な問題が生じている。特に原状回復のための費用負担は、極めて厳しい現下の町村財政を圧迫し

ている。

これらの問題を除去し、円滑に原状回復が行われるよう、環境省、経済産業省は原状回復における警察等関係機関による協力体制の構築に強いリーダーシップを発揮するとともに、原状回復において、国や製造業者等の役割を強化することが必要である。

繰り返しになるが、自動車リサイクル法における特定再資源化預託金については、その用途について多様な支援制度の創設（現行事業の拡充・要件の緩和を含む）に活用することが必要であり、路上放棄者処理協力会が実施する寄附制度については、車両の移動・保管・開錠等に要する経費まで対象範囲を拡大した上で、引き続き継続していただくことが必要である。また、それらの支援制度について市町村への周知が大切であると考えます。

この他、今回の自動車リサイクル制度の見直しにあたっては、町村における処理の実態や問題点、意見等を十分踏まえ、検討いただくよう強く要望する。

アンケートによる各町村の意見は「説明資料 別紙」p7の通りである。

参考事例(群馬県・M町)

町道における放置車両の処理について(時系列)

町、引取業者、自動車リサイクル促進センター3者の関係

平成18年 9月 5日	住民より、町道に放棄車両があるとの通報が入る。担当者が現地確認。 警察署へ連絡、警察で現地調査をするとの事。
平成18年 9月 7日	警察から連絡あり、車両の所有者を確認中、調査が進めば警察から本人へ連絡するとの事。警察の警告書を車に貼ってしばらく様子を見る。
平成18年10月13日	警察から連絡あり、調査の結果、所有者は判明したが連絡がとれないとの事。
平成18年10月13日	警告書を車に貼って周知する。 「警告書」 道路法第43条第2号に基づき、道路区域外への撤去を求める。撤去の警告期間を1ヵ月とし、撤去なき場合は町において撤去・処分する旨、警告。
平成19年 1月29日	廃物認定を行う。
平成19年 2月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・放棄車両預託確認、申請書を使用して引取業者への撤去依頼を行う。(町 引取業者) ・放棄車両の撤去を実施 ・自動車リサイクル促進センターへ対象車両の預託確認と預託申請を実施(町 自動車リサイクル促進センター)
平成19年 2月5日	自動車リサイクル促進センターより「引取可能連絡書」が届く。(リサイクル料金など)
平成19年 2月6日	<ul style="list-style-type: none"> ・引取業者は資金管理システムで預託確認後、電子マニフェストシステムにて引取報告を自動車リサイクル促進センターへ通知 ・引取業者は町へ「引取証明書」を交付
平成19年 2月	町は自動車リサイクル促進センターへ預託金を払込み。

車両運搬費・リサイクル料は町で全額負担(約2万円)