

自動車リサイクル制度制定時の論点	現状
1. 自動車制度を巡る背景	
逆有償化の進展 ・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み自動車の逆有償化が進展。	リサイクル料金による逆有償取引の払拭 ・ネガティブコストとなる3品目(フロン類、エアバッグ類、ASR)のリサイクル料金をユーザーが負担することで、逆有償取引を払拭。
不法投棄車両発生懸念 ・平成16年9月時点の不法投棄・不適正保管台数は約22万台。	不法投棄車両等の大幅な減少 ・平成20年3月時点の不法投棄・不適正保管台数は約2.2万台。
最終処分場の逼迫 ・平成11年頃の最終処分場の残余年数は3.7年。	最終処分量の減少による残余年数の増加 ・平成17年の最終処分場の残余年数は7.7年。
2. 自動車リサイクル制度の役割分担	
製造事業者による環境配慮設計の推進 ・長期間の使用に耐える自動車の製造 ・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 ・有害物質の総使用量の削減、減量化・リサイクルの工程での有害物質の分離 ・オイル、冷却水等の廃液を除去しやすい構造への転換	製造事業者は各種取組を実施 ・製造・設計段階での3R配慮については、3R法においても規定。 ・防錆鋼板の使用、液類の変更による長寿命化。平成19年における平均使用年数は12.9年(平成17年は12.0年)。 ・高張力鋼板の採用や樹脂化による軽量化、ワイヤーハーネスのプルタブ式端子部の採用や熱可塑性樹脂への統合等によるリサイクルの容易性の向上 ・鉛、水銀、6価クロム、カドミウムの削減については適切に対応。 ・燃料タンクにおける廃液を除去しやすい構造への転換。
製造事業者による部品リユースの推進 ・自動車の修理・整備等に必要な部品の情報の整備事業者、解体業者への提供 ・回収した部品等の品質を保証する方法の検討	リビルト部品や中古部品の販売 ・各社は、ミッションやオルタネーター等高額な部品について、リビルト部品として品質確認の上、安価に供給。 ・一部の製造事業者は、自社部品及び他社部品を品質確認の上、中古部品として販売。
製造事業者によるASR残さの処理 ・ASRの処理後の残さの処分先の確保、円滑な処理のためのASRへの有害物質の混入防止の徹底。	1台当たり最終埋立処分量の減少 ・使用済み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台当たり)は減少傾向(平成17年:63kg 平成19年:46kg)。
関連事業者による部品リユースの推進 ・整備事業者等による自動車の修理・整備等に必要な部品のユーザーへの情報提供 ・回収した部品等の品質を保証する方法の検討	引取業者、解体業者による部品リユース情報の提供。中古部品団体毎に品質保証基準が設定。 ・メーカー系のディーラは、メーカー指導の下ユーザーに情報提供。 ・J.U.中販連では(株)ユーパーツ、(株)ピックウェーブと提携し、中古部品の利用を促進 ・日整連は平成15年及び平成19年度にパンフレットを10万部作成し、リサイクル部品の普及促進を図った。 ・中古部品団体毎に品質保証基準が設定。

<p>関連事業者の資格要件、許可の必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>関連事業者について登録・許可制度が導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>ユーザーに便宜性の高い引取体制の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引取体制の状況について、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。 	<p>全国各地に引取業者は分布</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引取体制の状況について、法施行後は、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2007年度に移動報告実績のある事業者は約3万業者。
<p>ユーザーによる長期的な使用努力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ユーザーによる自動車の長期的な使用努力が必要。 	<p>自動車の使用年数の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成19年における平均使用年数は12.9年(平成17年は12.0年)。
<p>3. 横断的な課題</p>	
<p>製造事業者が引き取るべき廃棄物として3品目を指定。その他の品目についても順次検討・見直し。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車製造業者等が引き取るべき廃棄物等についてフロン類、エアバッグ、ASRが指定された。 ・3品目以外の廃棄物についても、順次その実態を把握した上で検討・見直しが必要。 	<p>自動車リサイクルシステムによる3品目の適正管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各品目については自動車リサイクルシステムにより管理。なお、エアバッグのリサイクル率は93.8%、ASR73.4%であり、概ね円滑に処理されている。 ・3品目以外の廃棄物については、本審議会において検討。
<p>管理票の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車製造業者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が必要。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。 	<p>自動車リサイクルシステムの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法制定により、各事業者間の情報のやりとりを移動報告として管理する必要があるため、情報管理センターが自動車リサイクルシステムを構築し、情報を一元的に管理。 ・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」を同システム上に構築(平成20年5月)。
<p>既販車に係るリサイクル料金の預託方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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について検討することが示されている。 ・制度制定時には、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る。 	<p>既販車については継続検査を利用して預託</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・費用については、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っている。