

自動車リサイクル法見直しに関する これまでの議論の整理について

先の2月19日の第19回合同審議会において議論が行われた「自動車リサイクル法見直しに係る論点整理（案）」に基づき、これまでの個別の論点毎の議論の結果を、今後の対応の方向性として以下のとおり整理する。

I. 自動車リサイクルシステムの入口における対応

1) 流通構造の変化に対応した中古車と使用済自動車の取扱いのあり方

【論点】

オートオークションの拡大、中古車の輸出拡大等により、使用済自動車の流通構造が変化し、中古車の取引形態及び引取ルートが多様化したため、解体業者が最終ユーザーとしてリサイクル料金を負担していることが指摘されている。流通構造の変化に対応した中古車と使用済自動車の取扱いのあり方について、実態を踏まえ、検討を行うべきではないか。

【今後の対応の方向性】

○使用済自動車の定義について

- ・ 使用済自動車か否かの判断は、個別の自動車の状態や条件、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が、個別の状況を想定しつつも、基本的考え方を整理し、判断の際の拠り所となるガイドラインを作成すべきではないか。

○オートオークション会場での使用済自動車の取扱いについて

- ・ オートオークション会場において使用済自動車と考えられる車両が取り扱われていることから、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べきではないか。

○引取業者の役割について

- ・ ユーザーが自動車を手放す際、ユーザーに対して使用済自動車であるかの確認や関連情報の提供を行う等、ユーザーとの接点としての引取業者の役割分担を徹底し、適切に周知した上で実施すべきではないか。

II. 自動車リサイクルシステム内における対応

1) 3Rの高度化について

【論点】

ASRの一層の削減や資源の有効利用の観点からリサイクルの更なる高度化についても指摘があった。リデュース、リユースの推進とともに、制度の実施状況や実現可能性を踏まえ、検討を行うべきではないか。

【今後の対応の方向性】

○リユースパーツの利用の促進について

・品質・保証基準について、できるだけ共通化を図り、整備業又はユーザーがリユースパーツの品質を比較・評価しやすい環境を創出すべきではないか。また、リユースパーツ利用の効果をユーザーに示す等、ユーザーが選択しやすい状況を関係各者の協力により構築すべきではないか。

○発炎筒、タイヤ、鉛バッテリー等の収集・処理体制の構築について

・発炎筒、タイヤ、鉛バッテリーについては、当該物品の製造業者等と関係者により自主的に回収スキームが作られるべきではないか。

○リサイクルの高度化について

・使用済自動車からのリサイクルをより高度化していくべきではないか。そのため、ASRの処理の段階におけるリサイクルの高度化のみならず、解体段階でのリサイクルについても、各取組の効果や経済性、普及の阻害要因の分析等を行い、その結果を踏まえ、有望な手法の誘導策等を検討するなど、費用対効果の高い材料リサイクルの進展に向けた支援を行うべきではないか。

・自動車中の重金属類の削減について、海外の動向も注視しつつ制度的な対応の必要性を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していくべきではないか。

2) 指定法人業務のあり方について

【論点】

指定法人においては、安定的な法施行の観点から運営の安定化が最優先でありつつ、その費用の更なる低減について指摘されている。指定法人である自動車リサイクル促進センターの運営の効率化や役割分担について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

【今後の対応の方向性】

- ・ 指定法人の運営については、法施行後、効率化が図られてきているが、引き続き効率化を図っていくべきではないか。費用負担のあり方については、原則として現行の基本的考え方に即するものとし、状況に応じ柔軟に対応すべきではないか。

III. 自動車リサイクルシステムの出口における対応

1) リサイクル率のあり方について

【論点】

製造業者等の ASR 及びエアバッグのリサイクル率については、2015 年の目標が前倒しで概ね達成されている。一方、諸外国では、材料リサイクルと熱回収を別に評価してそれぞれ目標を定め、熱回収に一定の限定をかけていることもあり、我が国としても材料リサイクルを推進すべきとの指摘がある。リサイクル率の評価方法のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

【今後の対応の方向性】

- ・ 材料リサイクルについては、現状の自動車全体のリサイクル率、海外における評価方法の動向や実効性も踏まえ、ASR リサイクルに限定せずに評価する手法について検討すべきではないか。

2) 再資源化体制のあり方について

【論点】

製造業者等の再資源化義務の履行に当たっては、フロン類とエアバッグ類の処理については一元的に行われる一方、現行 2 チーム体制である ASR の処理についても一元化すべきとの指摘がある。ASR の再資源化体制のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

【今後の対応の方向性】

- ・ ASR の再資源化体制については、一元化によるコスト低減効果、2 チーム体制維持による競争効果という両面の指摘、さらに、今後、関係各主体の創意工夫による多様かつ高度なリサイクルの可能性に対応できるようにとの指摘もあることから、関係者において引き続き柔軟かつ効率的なあり方を検討していくべきではないか。

IV. 不適正処理対策、不法投棄対策

1) 不適正処理対策、不正輸出対策の推進について

【論点】

無許可解体業者又は一部の解体業者による使用済自動車や盗難車などの不適正処理や解体自動車の不正輸出が行われているとの指摘を踏まえ、不正輸出対策や違法業者の覚知のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

【今後の対応の方向性】

- ・所有者不明の自動車の処理や、不適正事案の指導に当たっては、その自動車在使用済自動車か否かの判断が重要となる。使用済自動車か否かは、個別の自動車の状態や条件、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が、個別の状況を想定しつつも、基本的考え方を整理し、判断の際の一定の拠り所となるガイドラインを作成すべきではないか。(再掲)
- ・効果的・効率的な不正輸出対策を進めるため、実効ある対策のあ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べきではないか。

2) 不法投棄対策支援について

【論点】

不法投棄対策支援については、製造業者等の寄付金を原資とする路上放棄車処理協力事業の存廃の対応も含め、リサイクル料金の剰余金を原資とする不法投棄対策支援事業の展開について指摘があった。これらの不法投棄対策支援に関する事業のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか。

【今後の対応の方向性】

- ・不法投棄対策の効率化に関する情報の整理等も含め、行政手続きの整理及び不法投棄対策支援事業の運用改善等を図り、適切に活用されるようにすべきではないか。それも踏まえて、路上放棄車処理協力事業の廃止を前提とした上で、路上放棄車両の扱いについて検討すべきではないか。

V. 自動車リサイクルシステムの将来像

【論点】

3Rが高度な次元で実現するように、各者が役割分担を認識した上で、自動車リサイクルシステムが、今後市場に新規に投入される自動車に対しても機能するよう、持続的かつ自律的に発展するようにしなければならないのではないか。