

自動車リサイクル法の施行準備状況について

平成 16 年 7 月
製造産業局自動車課

1. 自動車リサイクル法の施行スケジュール

14年7月	自動車リサイクル法公布
16年7月1日	第二段階施行（許可の開始等） 3ヶ月以内に解体業・破砕業の許可（廃棄物処理法の業の許可を受けている場合は届出）が必要。
来年1月1日	本格施行（行為義務、リサイクル料金の預託義務等が発生）

昨年8月に、これまでの産業構造審議会・中央環境審議会の合同会議における審議内容を踏まえ、許可基準や再資源化基準等を含む政省令の大部分について策定済み。

2. 関係事業者の準備状況

(1) 解体業者等の関係事業者関係

解体業及び破砕業の許可基準、再資源化基準（行為基準）等の内容については、使用済自動車の流通・処理実態を十分に踏まえ専門委員会を設け検討を行い、全国4ヶ所での事業者からの公開ヒアリング、アンケート、パブリックコメントも行った上で決定。

今月からの円滑な許可が開始されるよう、監督権者である各都道府県・保健所設置市においては、許可手続きの説明会の開催など関係者への説明を行いつつ実務体制を構築。各事業者においては、許可取得のための事前相談、各種準備を進めている状況。

解体業の許可基準

- 事業の用に供する施設
廃油等の流出防止等のため、コンクリート床面、油水分離装置、屋根等の設置を原則とする解体作業場を保有すること 等
- 申請者の能力
解体手順等を記載した標準作業書を作成し、従業員に周知すること 等

解体業の再資源化基準

- 部品や部材を技術的かつ経済的に可能な範囲で回収すること
- 鉛蓄電池、タイヤ、廃油・廃液等を事前に回収すること 等

破砕業者の許可基準

- 事業の用に供する施設

- 生活環境保全上適正な処理可能な破砕施設等を保有すること
 - 汚水の外部への流出防止等のため、コンクリート床面、排水処理施設、屋根等の設置を原則とするシュレッダーダストの保管場所を保有すること等

- 申請者の能力

- 破砕手順等を記載した標準作業書を作成し、従業員に周知すること等

破砕業の再資源化基準

- 鉄、アルミニウム等を技術的かつ経済的に可能な範囲で分別回収

- 自動車由来のシュレッダーダストと他のダストの混合防止 等

(2)自動車メーカー、輸入業者

自動車メーカー等が引き取って再資源化を行うシュレッダーダスト（A S R）、エアバッグ類の再資源化基準（自動車メーカー等が達成すべきリサイクル率の水準）については決定済み。

シュレッダーダストのリサイクル水準

2015年度以降	70%以上
----------	-------

2010年度以降	50%以上
----------	-------

2005年度以降	30%以上
----------	-------

平成9年に策定された関係業者の取組指針である使用済み自動車リサイクルイニシアティブにおける「2015年以降使用済み自動車全体でのリサイクル率95%以上」との目標と整合がとれたものとなるよう、施設整備に時間を要することを踏まえ段階的に水準を引き上げる。

(社)日本自動車工業会及び各自動車メーカー等は、シュレッダーダストやエアバッグ類の具体的な物流の仕組みの検討、シュレッダーダスト・リサイクル施設の整備（リサイクル業者への委託を含む）、リサイクル技術の開発・実証を実施中。

シュレッダーダストのリサイクルについては、規模の利益によるコスト削減、破砕業者の業務円滑化を背景に、ある程度グループを組んで共同で対処することとし、日産、三菱、マツダを中心とするグループと、トヨタ、ホンダを中心とするグループが競争しつつリサイクルを実施する体制を構築。各リサイクル・プラントを指定引取場所に指定し、各破砕業者がシュレッダーダストをここに持ち込み、以降メーカー等が責任をもってリサイクルを行う体制（一部遠距離運搬が必要となる破砕業者には運賃の一部を補填）。

具体的なシュレッダーダストのリサイクルとしては、例えば、ダストをガス化溶融炉に投入し、600 程度で乾留ガス化させ、発生する可燃性ガスを連続する二次燃焼炉（溶融炉）及びボイラーにて熱回収（発電）し、乾留残渣は無機材料とともに 1200 以上の高温で溶融スラグ化する方法などがある。シュレッダーダストは低融点化合物を多く含むことなどから、そのリサイクルは極めて技術的に高度なもの。

フロン類及びエアバッグ類については、関係事業者の利便を考慮し有限責任中間法人自動車再資源化協力機構を設立し、同機構が自動車メーカー等から委託を受け、一元的にフロン類、エアバッグ類を引き取り、リサイクル及び破壊を行う。具体的なフロン類の破壊施設（全国 9 ヶ所）、エアバッグ類のリサイクル施設（全国 3 ヶ所）も選定済。

フロン類についてはフロン回収破壊法の下で運搬業務を行っているヤマト運輸が引き続き業者からの電話依頼を受け、フロン類の充填されたボンベを運搬する実務を準備中。

エアバッグ類についても、同様に関係事業者からの電話依頼により引き取り、運搬を行う運搬ネットワークを全国的に整備。

別途エアバッグ類については、物流コスト削減の観点から、同機構を窓口自動車メーカー等との契約を行った上で、車上作動処理を行える実務も準備。

リサイクル料金は、シュレッダーダスト料金、エアバッグ類料金、フロン類料金の 3 種類から構成され、それぞれ適正コストを踏まえ、自動車メーカー・輸入業者が独自の判断の下、設定・公表するもの。既に日産自動車、富士重工業は公表しており、他の自動車メーカー・輸入業者も順次公表予定。リサイクル料金はコストの違いを踏まえ、基本的に個々の車種ごとに異なるもの。なお、リサイクル料金に加え、情報管理料金、資金管理料金も合わせてお支払いいただくこととなっている（詳細後述）。

< 産業構造審議会・中央環境審議会第 7 回自動車リサイクル合同会議資料より
(7月12日開催) >

自動車の種類	3 品目のリサイクル料金の合計額の水準
軽・小型乗用車（コンパクトカー） エアバッグ類 4 個、エアコン有り	7 千円～ 1 万 6 千円程度
普通乗用車 エアバッグ類 4 個、エアコン有り	1 万円～ 1 万 8 千円程度
中・大型トラック エアバッグ類 2 個、エアコン有り	1 万円～ 1 万 6 千円程度
大型バス エアバッグ類 2 個、エアコン有り	4 万円～ 6 万 5 千円程度

(3)資金管理業務

(財)自動車リサイクル促進センターにおいては、法定設置が義務づけられた資金管理業務諮問委員会(委員長:永田勝也・早稲田大学教授)を設置し、この審議を受けつつ、リサイクル料金の具体的な収受体制、資金管理法の透明性・公正性を担保するための措置、預託されたリサイクル料金の運用方法の詳細等につき実務面から準備中。

リサイクル料金については、法律でも運用対象金融資産は限定されているが、資金管理業務諮問委員会の審議も経て、運用の基本方針を決定しており、これに基づき厳格な運用を行う予定。具体的には元本保証のされている国債を中心に、地方債や一部優良事業債を毎年一定額ずつ償還を受けつつ、毎年一定額の購入を行う、いわゆるラダー形運用を行う予定。

リサイクル料金の徴収については、以下のような徴収方法とすべく関係者と準備中。2～3月には全国で整備業者を対象に説明会を開催し、約2万人が参加。

新車(制度施行後に販売)

新車購入時に新車ディーラーを通じて支払い。

既販車(制度施行前に販売)

- ・車検時に運輸支局等に設置された端末に車台番号等を入力することで、リサイクル料金の請求書が印刷され、これを近傍の窓口に表示し、料金の支払いを行う方式が基本。
- ・一方、大口事業者向けには、手元のパソコンを利用し、リサイクル料金の支払い業務を行える実務も準備(金融機関口座引き落とし等により支払い)。
- ・リサイクル料金の支払いを確認した上で、運輸支局等が車検証の返付を行う実務。

制度施行後車検を受けずに廃車になるもの

廃車として引き取られる段階で引取業者を通じて支払い(新車・中古車ディーラー、整備事業者等)

自動車メーカー等の設定するリサイクル料金の支払いに伴い、(財)自動車リサイクル促進センターにおける資金管理に要する費用として資金管理料金を、情報管理に要する費用として情報管理料金を、自動車所有者に支払っていただくことが必要。

資金管理料金	新車預託時の場合	380円
	車検時・廃車時の場合	480円
情報管理料金		130円(一律)

(4)電子マニフェスト等の電子情報システム構築関係

電子マニフェスト、資金管理システムなどの電子情報システムは7月からテストを開始し、システム障害の発生することのないよう万全のチェックを講じる予定。

電子マニフェストは、事業者の利便を考え、可能な限り簡便（文字打ち込みを極力回避）としつつ、原則パソコンによりインターネットで自動車リサイクルシステムに接続して行う方式（例外的に対応できない業者は、追加手数料負担を前提にファクシミリでの報告も可能）。

関係事業者は、自動車リサイクルシステムに登録の上、各種マニフェスト作業を行うこととしており、7月からシステム登録を開始。秋口以降、登録した関係事業者に対し、練習用システムの提供、各種マニュアルの配布など万全の準備を行っていただける環境を整備。

3.その他

離島・不法投棄対策の運用について、（財）自動車リサイクル促進センターに設置した離島対策等検討会（座長：藤井美文・文教大学教授）において自治体等とも相談しつつ実務的な内容を検討中。離島対策については、自治体が離島からの廃車の海上運搬を行う事業を資金支援するに当たっての支援要綱を既に策定しており、関係自治体の具体的な取り組みを促していく予定。

（社）日本自動車工業会において、二輪車リサイクル（詳細後述）、環境負荷物質使用削減、架装物リサイクルについて自主的に取り組み中。

自動車リサイクル法の円滑な施行に資するものとして、自動車リサイクル部品の活用促進策について、関係事業者と引き続き検討中。特に本年度からグリーン調達法の対象物品に新たに自動車中古部品を加えたところであり、各政府機関は中古部品を優先的に購入していく予定。

4. 制度の普及・広報

(1) 関係事業者向け

昨年1月～3月及び9月、10月、本年4月～6月の3回、全都道府県において、関係事業者向け説明会を実施。

3月からコールセンターを設置し、関係事業者からの質問等に電話対応できるよう措置（一般ユーザーからの問い合わせにも対応）。

来年1月の本格施行に向け、今後とも広範かつきめ細かく説明会を実施していく予定。

(2) 一般ユーザー向け

昨年2月から、新車・中古車販売業者、整備業者経由で、自動車ユーザー向けのビラ（1400万枚）を配布中。

リサイクル料金の各社からの公表が始まった7月を契機に広報を本格化させ、施行直前直後の年末年始には特に重点的に行う予定。具体的には、7月、12月には新聞全紙（全国紙、地方紙）への広告掲載、夏以降各種雑誌への広告掲載、秋以降のTV、ラジオでのCM放送、各種ポスター・パンフレットの配布、関係シンポジウムの開催など幅広い手段を用い広報を実施する予定。

5. 二輪車リサイクル

本年10月1日から二輪車メーカー、輸入事業者が廃棄される二輪車を自主的に引き取り、リサイクルを行うことで、去る7月5日にプレス発表。

今後発売される新車にはリサイクルマークを添付し、添付された車両については二輪車メーカー等が無償で引き取ってリサイクルを実施する（いわゆる費用内部化）。既販車については各メーカーが定めるリサイクル料金を廃棄時に徴収（制度開始後7年経過後は無償）。

必要により別途運搬料金を徴収。

具体的なりサイクル料金は、各二輪車メーカー等が定め発表する予定であるが、ホンダを始めとする国内二輪車メーカーの場合、1台当たり4120円（その他輸入事業者も順次公表中）。

具体的なりサイクルの実務は、効率性を踏まえ家電リサイクルAグループ（松下電器（株）等）の既存インフラを活用して行う。