

使用済自動車の再資源化等に関する法律の概要 (自動車リサイクル法)

1. 法律制定の目的

- (1) 年間約500万台排出される使用済自動車は、有用金属・部品を含み資源として価値が高いものであるため、従来は解体業者や破砕業者において売買を通じて流通し、リサイクル・処理が行われてきた。
- (2) 他方、産業廃棄物最終処分場の逼迫により使用済自動車から生じるシュレッダーストを低減する必要性が高まっている。また、最終処分費の高騰、鉄スクラップ価格の低迷により、近年、従来のリサイクルシステムは機能不全に陥りつつあり、不法投棄・不適正処理の懸念も生じている状況。
- (3) このため、自動車製造業者を中心とした関係者に適切な役割分担を義務づけることにより使用済自動車のリサイクル・適正処理を図るため、新たなリサイクル制度を構築することが喫緊の課題となっている。

※産業廃棄物の最終処分場の残余年数

3.9年(首都圏では1.2年)(平成13年4月1日:環境省)

※最終処分費の高騰

首都圏では約1万5千円/ト(平成8年) → 約3万円/ト(平成13年)

※鉄スクラップ価格の低迷

2万円超/トン(昭和60年) → 1万円未満/トン(平成12年9月)

※使用済自動車の不法投棄、野積み状況調査結果

(平成13年8月、環境省)

保管基準違反(野積み)等の台数	92,118(23,340)
不法投棄等の台数	33,958(12,192)
計	126,076(35,532)

※表中の()内は離島分を示す。

2. 法律の概要

(1) 関係者の役割分担（関係者への義務付け）

①自動車製造業者、輸入業者（自動車製造業者等）

「拡大生産者責任」の考え方にに基づき、自らが製造又は輸入した自動車
が使用済となった場合、その自動車から発生するフロン類、エアバッグ
類及びシュレッダーダストを引き取り、リサイクル（フロン類について
は破壊）を適正に行う。

- シュレッダーダスト等のリサイクル率に関する基準に従って自動車製造業者
等がリサイクルを実施。
- リサイクル義務の他に以下の責務を規定
 - ・自動車の設計上の工夫によるリサイクル容易な自動車の開発
 - ・円滑なりサイクルのため、自動車の構造・部材に関する情報を提供
- リサイクル義務者が存在しない場合や義務履行が難しい小規模業者への対応
のため、代わってリサイクルを行う指定再資源化機関（（財）自動車リサイ
クル促進センターを指定）をセイフティーネットとして設ける。

これまで静脈インフラを担ってきた関連事業者は全て都道府県知事等の登
録・許可制となり、役割分担の下、使用済自動車等の引取り・引渡し義務や一定
の行為義務を負う。

②引取業者（都道府県知事等の登録制：自動車販売、整備業者等を想定）

自動車所有者から使用済自動車を引き取りフロン類回収業者又は解体業
者に引き渡す。＜リサイクルルートに乗せる入口の役割＞

③フロン類回収業者（都道府県知事等の登録制）

フロン類を適正に回収し、自動車製造業者等に引き渡す（自動車製造業
者等にフロン類の回収費用を請求できる）。

④解体業者、破碎業者（都道府県知事等の許可制）

使用済自動車のリサイクルを適正に行い、エアバッグ類、シュレッダー
ダストを自動車製造業者等に引き渡す（エアバッグ類について、自動車
製造業者等に回収費用を請求できる）。

- リサイクル基準を定め適正なりサイクルを促進（タイヤ、バッテリー等を回収
し、リサイクルする者に引き渡す等）。

⑤自動車所有者

使用済となった自動車を引取業者に引き渡す。

⑥関係業者の義務違反等に対する担保措置

- リサイクルを適正に行わない関係業者については、都道府県知事の指導、勧告、命令により是正。悪質な業者は登録／許可取消、罰則。
- 無登録／無許可業者には罰則。

(2) リサイクルに必要な費用について

①費用負担方法

- 使用済自動車のリサイクル（フロン類の回収・破壊並びにエアバッグ類及びシュレッダーダストのリサイクル）に要する費用に関し、自動車の所有者にリサイクル料金の負担を求める。
あわせて情報管理料金と資金管理料金についても自動車の所有者の負担となる。

○リサイクル料金の負担の時点は、次のとおり。

- ・制度施行後販売される自動車については、新車登録・検査時
- ・制度施行時の既販車については、最初の継続検査時まで

○リサイクル料金は予め各自動車製造業者等が定め、公表。これにより自動車製造業者間の競争が生じ、リサイクル容易な自動車の設計・製造や料金低減が図られる。不適切な料金設定に対しては国が是正を勧告・命令。

②費用管理方法

○自動車製造業者等の倒産・解散による滅失等を防ぐため、リサイクル料金は資金管理法（（財）自動車リサイクル促進センターを指定）が管理。自動車製造業者等はシュレッダーダスト等のリサイクルにあたり料金の払渡しを請求できることとする。

○資金管理法の裁量権は最小限に抑え、高い透明性・公開性を確保。

③ 剰余金の扱い

リサイクル料金のうち、輸出中古車につき還付請求がない場合、廃車ガラ輸出によりシュレッダーダストの処理が不要となった場合等に剰余金の発生が見込まれる。この剰余金の使途については、離島・不法投棄及びユーザー負担の軽減に活用すべく法律で以下のとおり限定。

※リサイクル料金の運用益については、これを織り込んで料金を設定することとしており、剰余金にはならない。

- 不法投棄、野積み対応：廃棄物処理法の措置命令により原因者等の責任を追求の上、自治体が代執行を行った場合、当該自治体に対し資金協力。離島対応：市町村が実施する共同搬出等の取組に対する資金協力。
- リサイクル料金の安全確実な管理等に必要なコストに充当（自動車の所有者に広く薄く求める負担の軽減）
- なお一定金額以上の剰余金がある場合、将来ユーザーのリサイクル料金を割引。

(3) 情報管理システムの導入

○電子管理票(マニフェスト)制度を導入し、使用済自動車各段階の事業者において確実にリサイクルされたことを確認できる情報管理システムを構築。

※リサイクルの実施情報を自動車製造業者等へのリサイクル料金の支払の根拠等としても活用。

○膨大な情報処理が必要なため、情報管理センター（（財）自動車リサイクル促進センターを指定）を設け、一元的に情報管理。具体的には、関係業者が引取引渡を行った際に一定期間内にその旨を情報管理システムに報告。

※例外的に電子化に対応できない業者について、代行入力に必要な費用に係る料金負担を前提にファクシミリでの報告も認める。

※万一、情報管理システムへの報告が途切れた場合、最後の報告を行った業者に通知し、状況確認を求める。なお一定期間内に報告がない場合、その旨都道府県知事に報告。

(4) 既存制度との関係の整理

① 廃棄物処理法

- 登録／許可を受けた関係業者について、廃棄物処理法の業の許可の特例等を講じる。
- 生活環境保全の観点から、関係業者に対し廃棄物処理基準等を適用。

② フロン回収破壊法（カーエアコン部分：平成14年10月1日に施行）

- 枠組みを基本的に引き継ぎつつ、自動車リサイクルの中で一体的に扱う。

③ 自動車重量税の還付制度

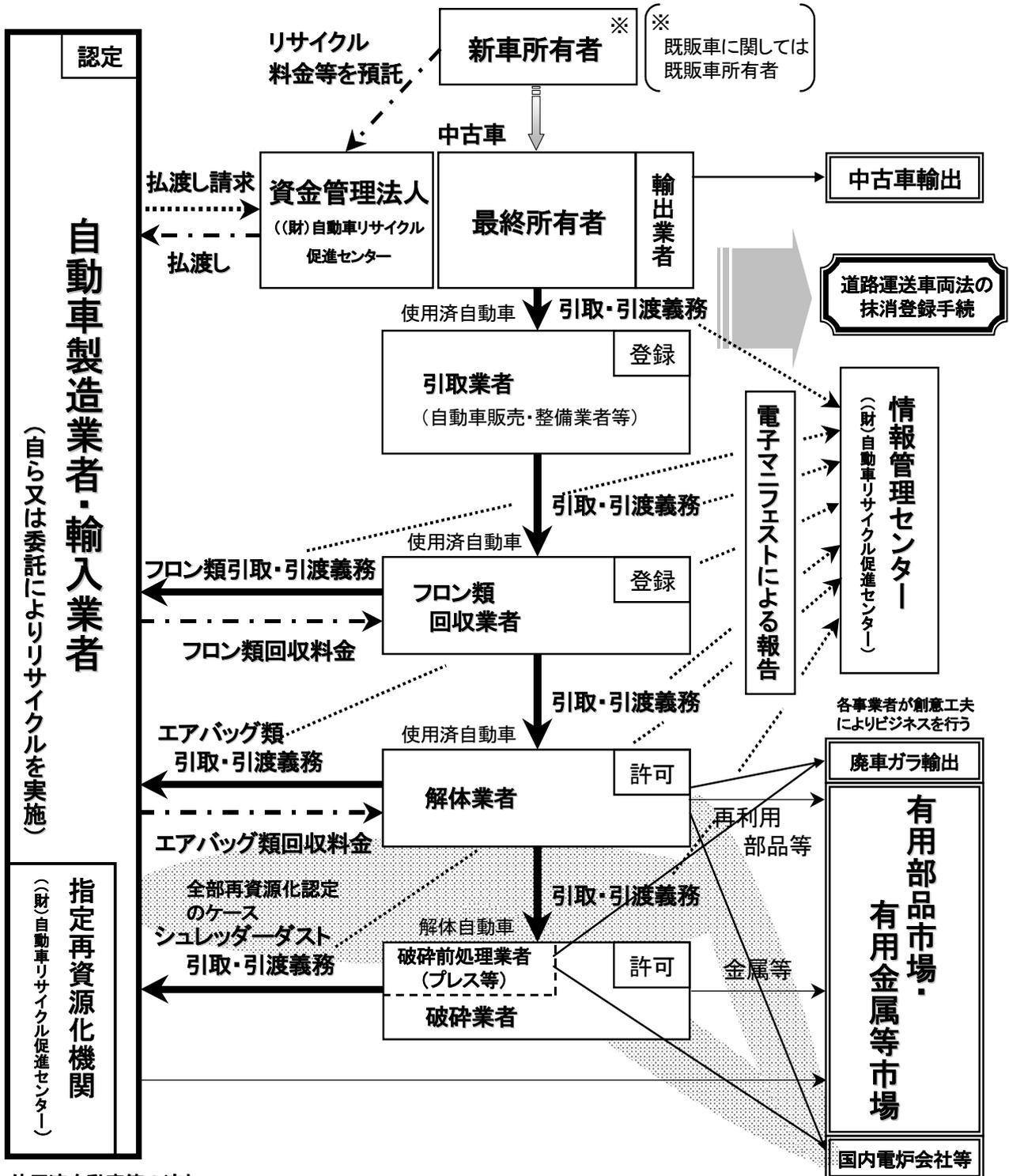
- 自動車所有者等が、使用済自動車を引取業者に引き渡す経済的インセンティブを用意することにより、不法投棄の防止を図るため、自動車重量税還付制度を本法施行時にあわせて導入する。

(5) 施行期日

- 平成16年7月1日 解体業・破碎業の許可制度等の開始
- 平成17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）
（2月1日）国土交通大臣等における登録・車検時のリサイクル料金等の預託確認業務開始

使用済自動車の再資源化等に関する法律の概念図

(通称:自動車リサイクル法)



使用済自動車等の流れ

金の流れ

情報の流れ

※ リサイクル義務者が不存在の場合等につき指定再資源化機関((財)自動車リサイクル促進センター)が対応。その他離島対策、不法投棄対策への出えん業務も実施。

移動報告（電子マニフェスト）

