

自動車リサイクル法における離島対策について（案）

1. 離島対策の自動車リサイクル法における位置づけ

(1) 概略

来年1月1日から本格施行される自動車リサイクル法（使用済自動車の再資源化等に関する法律）においては、自動車の最終所有者から預託されたりサイクル料金の剰余金の一部を、市町村が行う離島対策に対して出えんできる制度となっている。

(注)

- ・自動車リサイクル法は、ASR、エアバッグ類及びフロン類のリサイクル・処理に要するリサイクル料金を原則新車販売時（既販車については車検時まで：それ以外は引取業者の引取時）に自動車所有者に負担いただく制度。

リサイクル料金部分以外の金銭については自動車所有者と引取業者間といった関係者間で決まるものであるため、運搬費用がかさむ場合にはそれを原因として逆有償になる可能性が高く、使用済自動車が円滑に引取業者に引き渡されてリサイクルルートに乗ることに支障が生じる場合が多いとの背景から、リサイクル料金の剰余金を活用しての離島対策が設けられている。

- ・剰余金は、中古車を輸出したが還付請求がない場合、廃車ガラ輸出によりASRの処理が不要となった場合等に結果的に発生する。

【参考】自動車リサイクル法上の規定

第106条

指定再資源化機関は、次に掲げる業務を行うものとする。

(1, 2略)

- 3 市町村の長の申出を受けて、離島の地域として政令で定める地域のうち主務大臣が引取業者への使用済自動車の引渡しに支障が生じている地域として主務省令に定める条件に該当する旨を公示した地域をその区域とする市町村が、引取業者に使用済自動車を引き渡すために行う運搬その他の当該支障を除去するための措置を講ずる場合において、当該市町村に対し、当該措置に要する費用に充てるための資金の出えんその他の必要な協力を行うこと。

(以下略)

(2) 対象となる地域

以下の要件をいずれも満たす離島

離島4法（離島振興法、奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島振興開発特別措置法、沖縄振興特別措置法）の対象となる地域 【政令で定める条件】

地理的条件、交通事情その他の条件により、引取業者への使用済自動車の引き渡し
が他の地域に比して著しく困難な地域 【省令で定める条件】

上記対象地域のうち、市町村が使用済自動車の引取業者への引渡しに係る支障を除去するための措置を講ずるものであり、国（環境大臣、経済産業大臣）に申し出て
公示されることが必要。

(3) 出えん主体等

上記対象となる地域の市町村は、指定再資源化機関として国の指定を受けている
（財）自動車リサイクル促進センター（再資源化支援部）に申請して出えんを受け
るが、出えんの対象事業範囲や申請方法等については、（財）自動車リサイクル促
進センターがあらかじめ「要綱」を定めることとなる。

出えんにあたっては、同センターに設置される資金管理業務諮問委員会及びその
下部組織である離島対策等検討会において審査が行われ、個別の出えんの妥当性が
審査される。

【注】離島対策等検討会

指定再資源化機関が行う離島対策、不法投棄等対策への協力に関し、剰余金を原資とする
資金を透明かつ公正に自治体に出えんすることを確保するため、資金管理業務諮問委員会の
下部組織として設置する機関。地方公共団体からの申請に対する審査等の実務を行うことを
想定。

2. 出えんの対象となる事業の基本的考え方の方向性（要綱の内容に反映されるもの）

(1) 出えんの対象範囲

基本範囲

本土と離島地域の相違点は、陸上輸送ができない点(海上運搬)のみであることから、
この点に対する出えんを基本とする。

港湾等における荷役等については、海上輸送から派生する業務と考えられるので、
この点についても出えんの範囲内と考えられる。

離島市町村の関与としては、以上の点（海上輸送＋その派生）が想定され、これら
事業に関し、出えんすることを想定。

関連事業者の有無

登録引取業者、許可解体業者等の関連事業者が島内に存在する場合についても、海上運搬コストに起因して処理費用が高騰し、結局は引取の段階で逆有償という状態に陥って不法投棄等の懸念が生じるため、出えんの対象とする方向。

複数段階の海上輸送

離島から中核となる島、中核となる島から本土、といった複数段階の海上輸送についても、出えんの対象とする方向。

(2) 出えんの割合

離島対策のための資金は全国の自動車所有者から預託されたりサイクル料金より出えんされるため国民的理解を得ることが必要であること、業務の効率化も必要であることに鑑み、出えんの割合を全額(10割)とするよりは、地方においても一定の負担をしていただくことが必要。このため、出えん割合は事業費の8割を限度とする。

地方負担分については、地方公共団体負担、最終所有者負担、これら複数の組み合わせによる負担などが考えられるが、地域の実情に応じて地域において検討していただくことが必要。

【参考】使用済自動車の海上輸送に必要な経費の試算例

- ・平成14年度に環境省が離島を所管する508市町村を対象に行った調査(有効回答324市町村)では、使用済自動車の海上輸送に1台当たり平均1万円程度の経費がかかっていることが分かった(陸上輸送との差分であるため、保管経費、港湾経費なども含む)。
- ・例えば、自動車保有台数1000台の島(人口2000人程度)で、使用年数5年とすれば、年間200台の使用済自動車が発生することとなるが、海上輸送費が1台当たり1万円とすれば年間の海上輸送経費総額は200万円となる。
- ・このうち8割を剰余金からの出えんでカバーするとすれば、地方負担は年間40万円(1台当たり2000円)となる。

(3) 市町村が行う支障除去のための措置

出えんの対象となる市町村が行う支障除去のための措置については、いくつかのメニューを用意することとし、これをもとに離島市町村においてそれらメニューの中から自らの地域にはどれがふさわしいかを選択し、地域の実情に応じて当てはめていくことを想定。

いずれのメニューにおいても、各市町村が費用徴収を含めた全体の仕組みを条例・要綱等に位置付けて構築し周知徹底するなどの積極的な関与が必要であり、(財)自動車リサイクル促進センターからの出えんは一元的に当該市町村に対して行われることになる。

メニューの地域への当てはめ、支援方策等については、離島を抱える市町村、それを管轄する都道府県、地方経済産業局、地方運輸局、船舶会社等が、連絡会を設置するなどにより、連携して対処することが適当。

また、特に、都道府県の役割についても重要であり、市町村の申請の取りまとめ、助言・調整等積極的な関与が必須と考えられる。

海上輸送手段、関連事業者(登録引取業者、許可解体業者等)の有無が島ごとの主な差異と考えられることから、この点に着目して以下のようにパターン分けを行い、具体的なメニューを立案していく。

	島内に関連事業者なし	島内に関連事業者あり
市町村が船をチャーター	パターンA	パターンC
業者が船をチャーター (業者への補助、又は船会社への補助)	-	パターンD
定期船の利用(自動車の最終所有者又は委託を受けた者が定期船を利用)	パターンB	パターンE

以上の各パターン(A～E)について、さらに詳細に

実務がうまく回るか

市町村はどのように関与するか

法制面に関して問題はないか(条例・要綱や実際の契約・物流実務上、自動車リサイクル法や廃棄物処理法等との関係で齟齬がないか)

出えんにあたっての証拠書類を取ることが可能か

等を念頭に内容を検討する。以上の中ではパターンB、Eが中心的になると思われるが、この場合でも市町村がシステムにしっかり関与していくことが必要。

3. 具体的な手続きイメージ

対象市町村から（財）自動車リサイクル促進センターへの具体的な申請手続き（必要書類、タイミング等）については、市町村における議会との関係や経理・出納の都合等と、センターにおける毎年度の事業計画認可、離島対策等検討会の開催、出えんに必要な証拠書類の必要性等との整合性を図るべくさらに検討が必要となるが、現時点での仮案としてのタイミングのイメージは以下のとおり。

- ・ 出えんを行う年度の前年度の秋頃までに、市町村からの仮申請（協力要請書：仮称）を受けて都道府県が取りまとめ、センターに提出する。センターにて剰余金の発生量、他の出えん対象となる事業の状況等も踏まえて来年度の全体事業計画を検討。離島対策等検討会、資金管理業務諮問委員会を経て、前年度内に各市町村毎に年間上限出えん額を示した内諾（協力資金出えん連絡書：仮称）を行う。
- ・ 各市町村が実際の支払いを行った段階で、例えば四半期毎に本申請を受け、センターが出えんを行う（原則精算払い方式とし、年度内の支出は各市町村の出納整理期間である次年度の4月中までにセンターが支払いを行うこととする予定）

4. 離島対策等事業のスタート時期について

リサイクル料金の剰余金の発生動向にもよるが、可能であれば17年度中にも出えん事業をスタートさせる方向。