

特定再資源化預託金等の使途に関する提案(答申)  
(案)

平成 28 年 7 月 11 日

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

資金管理業務諮問委員会

はじめに

使用済自動車の再資源化等に関する法律(以下「自動車リサイクル法」という。)では、自動車リサイクルにおいて特に処理に費用を要する3品目(ASR<sup>※1</sup>、エアバック類<sup>※2</sup>、フロン類<sup>※3</sup>)について、そのリサイクル等処理に要する料金及びリサイクルの実施状況の情報管理に要する料金を自動車所有者が負担し、資金管理法人に預託しなければならないものとし、また、資金管理法人は自動車ユーザーから預託を受けた料金(以下「再資源化預託金等」という。)を適正かつ確実に管理するものとしている。

再資源化預託金等のうち国内でリサイクル等がなされずに特定再資源化預託金等(以下「特預金」という。)となったものは、平成27年度末時点で累積136億円(利息含む)となっている。また、平成27年度単年度でも、16億円(元本のみ)程度の新規の発生があり、平成28年度以降も同程度の発生が見込まれている。

一方、特預金の定常的な出えんは、現在、離島対策支援事業及び不法投棄等対策支援事業であり、その額も合計1.5億円程度である。

こうした現状を踏まえ、平成27年9月に産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ及び中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会の合同会議(以下「合同会議」という。)にて取りまとめられた「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書」(以下「合同会議報告書」という。)においては、特預金の使途の拡大やその内容についての今後の検討の必要性について提言がなされている<sup>※4</sup>。

それを受けて経産省ならびに環境省が上記合同会議に提出し了承された「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書に基づく今後の対応の全体像について」(以下「合同会議報告書に基づく今後の対応」という。)では、資金管理業務諮問委員会(以下「諮問委員会」という。)において今後の特預金の使途に関して審議し、進捗状況を合同会議に報告するよう要請されている<sup>※5</sup>。

---

※1:解体自動車を破砕し、金属その他の有用なものを分離し、これらを回収した後に残存する物のこと。ASRは、自動車破砕残さの英訳である Automobile Shredder Residue の略称。

※2:エアバッグ以外にシートベルトプリテンショナーなど衝突の際の人の安全を確保するための装置に使用するガス発生器を含めた総称。

※3:カーエアコン用を含む様々な用途で冷媒として用いられ、オゾン層を破壊し、又は地球温暖化に深刻な影響を与える特定フロン及び代替フロンと呼ばれるガスの総称。自動車リサイクル法上では、フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律第2条第2項に規定されるフロン類がその範囲となる。

※4、5:「合同会議報告書」及び「合同会議報告書に基づく今後の対応」については参考資料1を参照のこと

以上に基づき、諮問委員会では、特預金の現状を整理するとともに、合同会議で提案のあったものを含め、その他の考えられる使途案を広く取り上げ、使途として妥当性や優先順位を基に、その内容を現行の自動車リサイクル法での規定との関係や概略費用などの視点から検討した。その結果を、ここでは提案として答申する。

## 1. 特預金の発生事由及び発生実績

### (1) 特定再資源化預託金等の発生事由

ASR、エアバッグ、フロン類のリサイクル料金はそのリサイクル等の処理を目的として、自動車ユーザーから預託を受け、資金管理法人により管理されている。使用済自動車の再資源化等に関する法律(以下「自動車リサイクル法」又は「法」という。)では、第98条第1項において、再資源化預託金等が預託済みの中古車を輸出したもののリサイクル料金の返還申請がない場合や解体自動車の輸出などによりASRの処理が不要になった場合(非認定全部利用者へ引き渡された場合)<sup>※6</sup>、フロン類の再利用によりフロン類の破壊が不要になった場合、エアバッグ類・フロン類が事故等で処理不要となった場合等、再資源化等のために使われることがなくなった再資源化預託金等を特定再資源化預託金等(以下「特預金」という。)とすることを定めている。

#### <特預金発生事由>

##### ①輸出返還時効

・再資源化預託金等預託済自動車の輸出につき、輸出から2年間リサイクル料金の取戻し請求がない場合(法第98条第1項第1号<sup>※7</sup>)

##### ②非認定事業者全部利用

・解体自動車の非認定全部利用者への引渡(主に解体自動車の輸出)によりASRの処理が不要となった場合(法第98条第1項第2号<sup>※8</sup>)

##### ③フロン類再利用

フロン類の再利用によりフロン類の破壊が不要となった場合(法第98条第1項第3号<sup>※9</sup>)

##### ④事故等

・自動車事故等により、エアバッグ類の作動展開、フロン類の大気放出がなされ、処理が不要となった場合(法第98条第1項第5号<sup>※10</sup>)

##### ⑤最後の車検から20年経過

再資源化預託金等が預託されている自動車が最後に自動車検査証の交付又は返付を受けた日から起算して20年間経過した場合(現時点では法の施行から20年経過しておらず未発生)(法第98条第1項第4号<sup>※11</sup>)

---

※6: 非認定解体自動車全部利用者。電炉・転炉に解体自動車を鉄鋼の原料として投入しリサイクルする事業者のうち、主務大臣の全部再資源化認定(法第31条:参考資料2 P1を参照のこと)を受けていない事業者。主に解体自動車の輸出を行う。

※7、8、9、10、11: 法の規定は参考資料2 特定再資源化預託金等の発生事由、出えんに関する規定(P8-P9)を参照のこと

## (2) 特預金の発生実績

特預金の発生は、毎年度 10 億円を超えて発生し、昨年度実績で 16 億円の発生となっている(元本のみ)。輸出取戻し請求に係る時効事由分の発生が多かった平成 20 年度から平成 22 年度には 20 億円を超える年度もあった。近年は横ばい傾向で発生額の構成も年度により多少の上下はあるものの①輸出返還時効分 20%、②非認定事業者全部利用 25%、③フロン類再利用 4%、④事故等がそれぞれ 20%程度で推移し、大きな変動は見られない。フロン類の再利用のような減少傾向事由も見られるが、全体としては今後も同程度の発生が見込まれる。

また、現時点では発生していないが将来的には確実に発生することが予見される最後の車検から 20 年経過したことによる特預金発生のような増加要因もある。

### <発生事由ごとの発生実績>

#### ①輸出返還時効

当該事由の発生は、その分母が中古車輸出となるため、世界的な経済情勢、為替相場などの影響から増減する(ただし、中古車輸出から 2 年後の発生となる。)。法施行当初は、中古車輸出事業者への輸出返還取戻し事業の周知が進んでいなかったことや、中古車輸出自体が多かったことから、特預金の発生額及び全体に占める割合も大きかった。その後の周知活動により、輸出取戻し請求率が向上したこと、リーマンショック等で中古車輸出が減ったことから特預金の発生もピークの半分程度まで減少して推移しているが、近年、中古車輸出が増加していることから、やや発生が増えることが見込まれる。

#### ②非認定事業者全部利用

大きな変動はないものの直近年度はやや増加傾向にある。解体自動車の輸出が主な発生要因であるため、海外における鉄鋼需要や為替相場の影響を受ける。

#### ③フロン類再利用

再利用されるフロン類の大半である特定フロンについてはその環境負荷の深刻さから既に製造がなされておらず流通量が減少していることから、当該事由全体として発生は減少傾向にある。また、将来的にリサイクル料金の預託が不要な(自動車リサイクル法対象外となるような)冷媒<sup>※12</sup>の開発、普及が進めば、当該事由での特預金発生は非常に小さなものとなる。

---

※12: こうした冷媒は、オゾン層破壊係数は零で、かつ地球温暖化係数も極めて低い冷媒として、特定フロン及び代替フロンに代わる新たなカーエアコン用冷媒として近年開発・使用され始めている。フロン排出抑制法に規定するフロン類に指定されていないものもあり、したがって自動車リサイクル法の対象外であり、フロン類のリサイクル料金の預託は不要である。

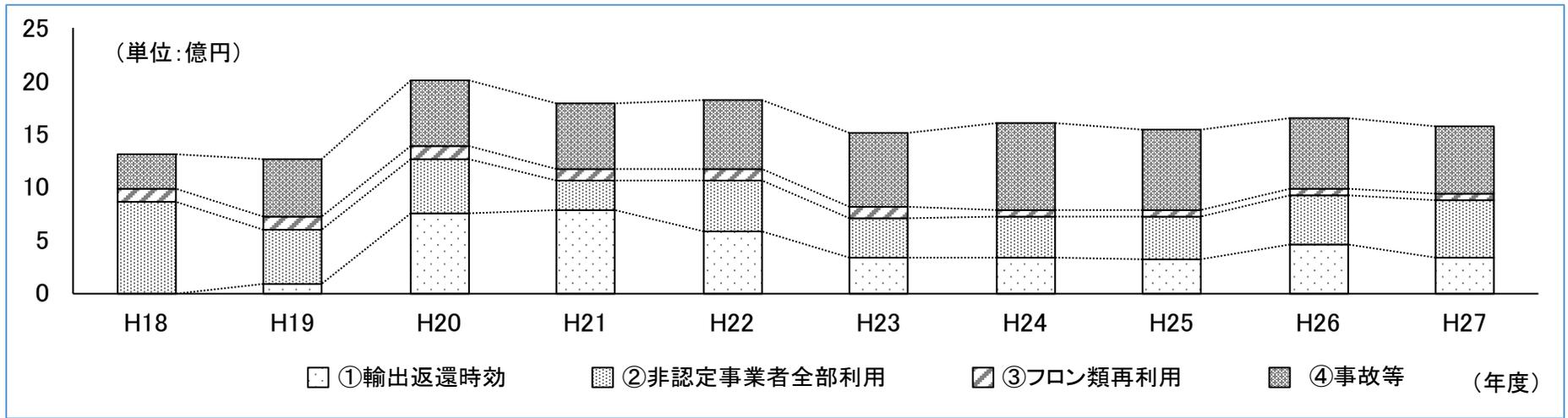
④事故等

法施行時から大きな変動なく毎年度それぞれの品目で3~4億円程度の発生で推移している。

⑤最後の車検から20年経過

法施行から20年経過しておらず、現時点での発生はなく、定常的な発生は限定的であると予想されるが、具体的には不明である。発生事例としては、乗用目的を果たした後に、倉庫等として用途を変えて当該車両が活用されている場合等が考えられる。

また、非定常な要因として、東日本大震災で発生した番号不明被災自動車のうち、預託済みであった車両はこの事由に該当し、その再資源化預託金等は特預金となる(ただし、番号不明被災自動車のリサイクル料金は資金管理料金を原資に預託し、同額を特預金から充てた。)



(図1)直近10年間の特預金発生実績

(表1)直近10年間の特預金発生実績

| 発生事由                     |        |     | H18年度 | H19年度 | H20年度 | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | H26年度 | H27年度 | 累計    |       |        |
|--------------------------|--------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| ①輸出返還時効<br>(法第98条第1項第1号) | 件数     | 千件  | -     | 10    | 82    | 79    | 56    | 32    | 31    | 30    | 43    | 31    | 395   |       |        |
|                          | 金額     | 百万円 | -     | 90    | 757   | 789   | 577   | 331   | 328   | 325   | 465   | 336   | 3,997 |       |        |
| ②非認定事業者全部利用<br>(同第2号)    | 件数     | 千件  | 146   | 85    | 83    | 45    | 82    | 63    | 66    | 69    | 77    | 94    | 1,027 |       |        |
|                          | 金額     | 百万円 | 864   | 511   | 514   | 270   | 486   | 377   | 387   | 397   | 452   | 546   | 6,066 |       |        |
| ③フロン類再利用<br>(同第3号)       | 件数     | 千件  | 56    | 54    | 55    | 50    | 50    | 48    | 34    | 29    | 29    | 24    | 439   |       |        |
|                          | 金額     | 百万円 | 120   | 116   | 117   | 107   | 107   | 104   | 74    | 64    | 62    | 52    | 938   |       |        |
| ④事故等<br>(同第5号)           | エアバッグ類 | 件数  | 千件    | 70    | 107   | 128   | 133   | 139   | 140   | 162   | 155   | 144   | 133   | 1,343 |        |
|                          |        | 金額  | 百万円   | 139   | 217   | 268   | 283   | 304   | 318   | 371   | 357   | 336   | 311   | 2,965 |        |
|                          | フロン類   | 件数  | 千件    | 86    | 159   | 170   | 162   | 168   | 185   | 209   | 188   | 162   | 160   | 1,677 |        |
|                          |        | 金額  | 百万円   | 180   | 334   | 358   | 341   | 352   | 387   | 436   | 393   | 339   | 334   | 3,516 |        |
| 発生合計                     |        |     | 件数    | 千件    | 358   | 416   | 518   | 469   | 494   | 468   | 503   | 471   | 455   | 442   | 4,881  |
|                          |        |     | 金額    | 百万円   | 1,303 | 1,268 | 2,014 | 1,790 | 1,826 | 1,517 | 1,597 | 1,536 | 1,654 | 1,578 | 17,483 |

※1 金額は元本のみで利息は含まない。

※2 累計はH16年度からH27年度までを合計した値。

(表2)直近10年間の特預金発生事由別の割合(金額ベース)

| 発生事由                     | H18年度  | H19年度  | H20年度  | H21年度  | H22年度  | H23年度  | H24年度  | H25年度  | H26年度  | H27年度  | 累計     |       |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| ①輸出返還時効<br>(法第98条第1項第1号) | 0.0%   | 7.1%   | 37.6%  | 44.1%  | 31.6%  | 21.8%  | 20.6%  | 21.2%  | 28.1%  | 21.3%  | 22.9%  |       |
| ②非認定事業者全部利用<br>(同第2号)    | 66.3%  | 40.3%  | 25.5%  | 15.1%  | 26.6%  | 24.9%  | 24.3%  | 25.8%  | 27.3%  | 34.6%  | 34.7%  |       |
| ③フロン類再利用<br>(同第3号)       | 9.2%   | 9.1%   | 5.8%   | 6.0%   | 5.9%   | 6.8%   | 4.6%   | 4.1%   | 3.7%   | 3.3%   | 5.4%   |       |
| ④事故等<br>(同第5号)           | エアバッグ類 | 10.7%  | 17.1%  | 13.3%  | 15.8%  | 16.6%  | 21.0%  | 23.2%  | 23.3%  | 20.3%  | 19.7%  | 17.0% |
|                          | フロン類   | 13.8%  | 26.3%  | 17.8%  | 19.0%  | 19.3%  | 25.5%  | 27.3%  | 25.6%  | 20.5%  | 21.2%  | 20.1% |
| 発生合計                     | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |       |

※ 累計はH16年度からH27年度までを合計した値。

## 2. 特預金の出えん等実績及び残高

### (1)自動車リサイクル法上の規定

自動車リサイクル法は、上記1. 記載の事由により発生した特預金について、主務大臣の承認を受けたうえで、以下の費用に特預金の出えん等を行うことができる旨、第98条第1項<sup>※13</sup>において規定している。

①資金管理法人が実施する資金管理業務<sup>※14</sup>に要する費用

②指定再資源化機関が実施する法第106条第2号から第5号までの業務<sup>※15</sup>に要する費用

③情報管理センターが実施する情報管理業務<sup>※16</sup>に要する費用

### <各指定法人の主な業務>

#### ①資金管理業務

- ・リサイクル料金の収納
- ・再資源化預託金等の預託に関する証明
- ・再資源化預託金等の管理/運用及び自動車メーカー等への払渡
- ・自動車輸出に伴う再資源化預託金等の返還

#### ②指定再資源化機関が実施する法第106条第2号から第5号業務

- ・義務者不存在車等の再資源化等処理(第2号業務)
- ・海上輸送費を補助する離島対策支援(第3号業務)
- ・撤去費用を補助する等の不法投棄等対策支援(第4号、第5号業務)

#### ③情報管理業務

- ・関連事業者からの移動報告受理、使用済自動車の引取り、引渡し情報を管理
- ・関連事業者からの移動報告がない場合、その旨を都道府県知事等へ報告
- ・移動報告情報の保存・閲覧・報告

上記各業務には自動車リサイクルの情報システムの維持管理業務を含む

また、同条第2項<sup>※17</sup>において、上記の費用に対し出えん等を行った後、なお主務省令で定める額(現時点で規定されていない)があるときは、新たに預託される再資源化等預託金の一部を負担することができる旨規定している。

---

※13、14、15、16、17: 法の規定は参考資料2の特定再資源化預託金等の発生事由(P8-P9)及び指定法人業務に関する規定(P3-P7)を参照のこと

## (2) 特預金の出えん等実績及び特預金の残高

これまでに指定法人業務に係る費用として、離島における使用済自動車の海上輸送費の支援や不法投棄された自動車の撤去処理費用、自動車リサイクルの情報システムの機能拡充や性能改善策の実施など、法施行後合計で 56 億円の特預金の出えん等を行ってきた。ただし、定常的な出えんは離島対策等支援事業の毎年度 1.5 億円程度のみであり、またその内訳である不法投棄対策等支援事業における自治体への実績はこれまでに 3 事案で合計 0.2 億円にとどまる。また、法施行後からの出えん総額の半分程度が自動車リサイクルの情報システムの機能拡充や性能改善策となっていることから、今後も情報システムの改修等が特預金の使途において大きな割合となると考えられる。

このように、特預金の発生が毎年度 15 億円程度(元本のみ)であることに比べ、その出えん額は小さいことから、毎年度その残高は増え続け平成 25 年度末には 100 億円を超え(利息含む)、昨年度末時点で 136 億円(利息含む)となっている。

このような状況に鑑み、合同会議報告書においても、その使途についてあらためて検討するよう提言がなされているところである。

### <出えん実績>

#### ① 離島対策等支援事業(離島対策等支援事業及び不法投棄対策等支援事業)

(出えん総額:18 億円。ただし、内訳である下記 2 事業に係る管理費等を含む)

##### ・離島対策支援事業(法第 106 条 3 号業務に該当、出えん総額:10 億円)

離島は本土と違い、使用済自動車を適正処理するために海上輸送が必要となるため、市町村の申請に基づき、海上輸送費用のうち 8 割を上限に特預金を原資として支援を実施している。自動車リサイクル法施行後 2 年目より、支援台数は概ね 2 万台を超えて安定的に推移していることから、特預金の出えん額も 1 億円程度で大きな変動はない。

##### ・不法投棄等対策支援事業(法第 106 条第 4 号業務に該当、出えん総額:0.2 億円)

不法投棄や不適正に保管された使用済自動車等を、自治体が廃棄物処理法に基づき行政代執行にて処理した場合、撤去・処理に要した費用のうち 8 割を上限に特預金を原資として支援を実施している。これまでに 3 事案、総額 17 百万円の出えんを実施している。事業の運用を改善しつつ自治体への普及啓発に取り組んでいる。

#### ② 情報管理料金収支差額への補填(情報管理業務に該当、出えん総額:8 億円)

法施行前の想定に比べシステム運用費等の業務コストが増加したことに起因する情報管理業務収支の差額について、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間特預金の出えんを行った。

### ③車両状況照会機能の拡充

(資金管理業務に該当、出えん総額:4億円)

自動車リサイクルの情報システムの機能拡充として、自動車の所有者が車台のリサイクル料金額や預託の有無を閲覧できる機能に加え、最終所有者が使用済自動車として引取業者に引き渡した以降、自ら引き渡した使用済自動車が適切に処理されているか、自ら確認できるよう、各工程別の移動報告状況を閲覧できる機能を追加。当該システム改修費用に特預金を充当した。

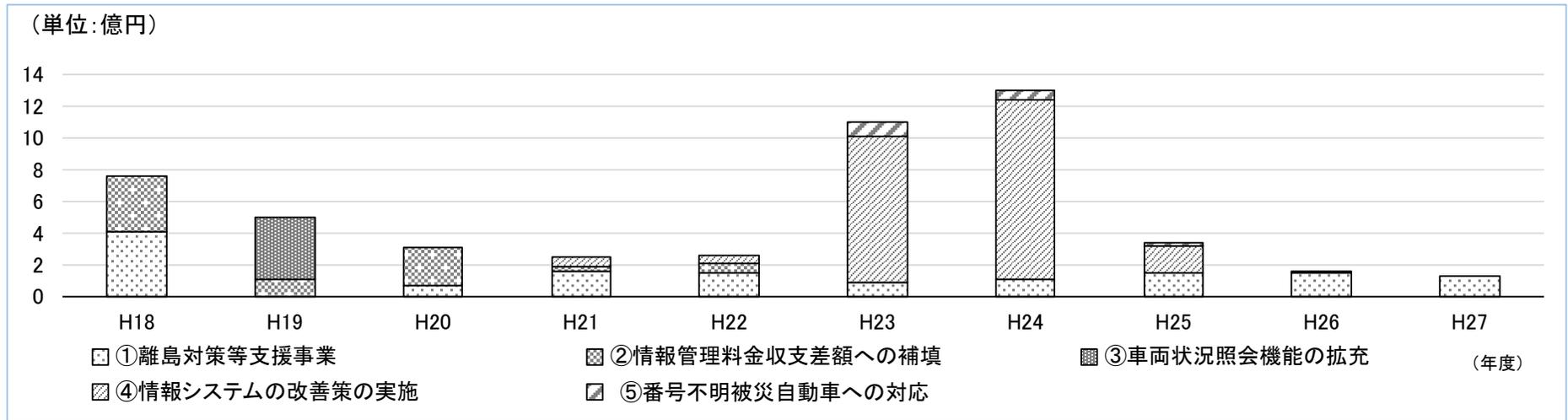
### ④情報システムの改善策の実施

(資金管理業務及び情報管理業務に該当、出えん総額:23億円)

システム構造の複雑化等による性能悪化への対応策として、平成21年から平成25年までの5年間その対応策の検討も含めた自動車リサイクルの性能改善策の実施に特預金を出えんした。

### ⑤番号不明被災自動車への対応(資金管理業務に該当、出えん総額:2億円)

東日本大震災による被災自動車であって、車台番号及び登録番号・届出番号のナンバープレート情報が判別できない車両について、被災地の早期復興と自動車リサイクルの円滑化を目的として、資金管理料金を原資として再資源化預託金等の預託を行い、当該預託業務に対し特預金を充当した。13千台のリサイクル料金及びその事務管理費として合計2億円の特預金充当を行った。



(図2)直近10年間の特預金出えん等実績

(表3)直近10年間の特預金発生実績

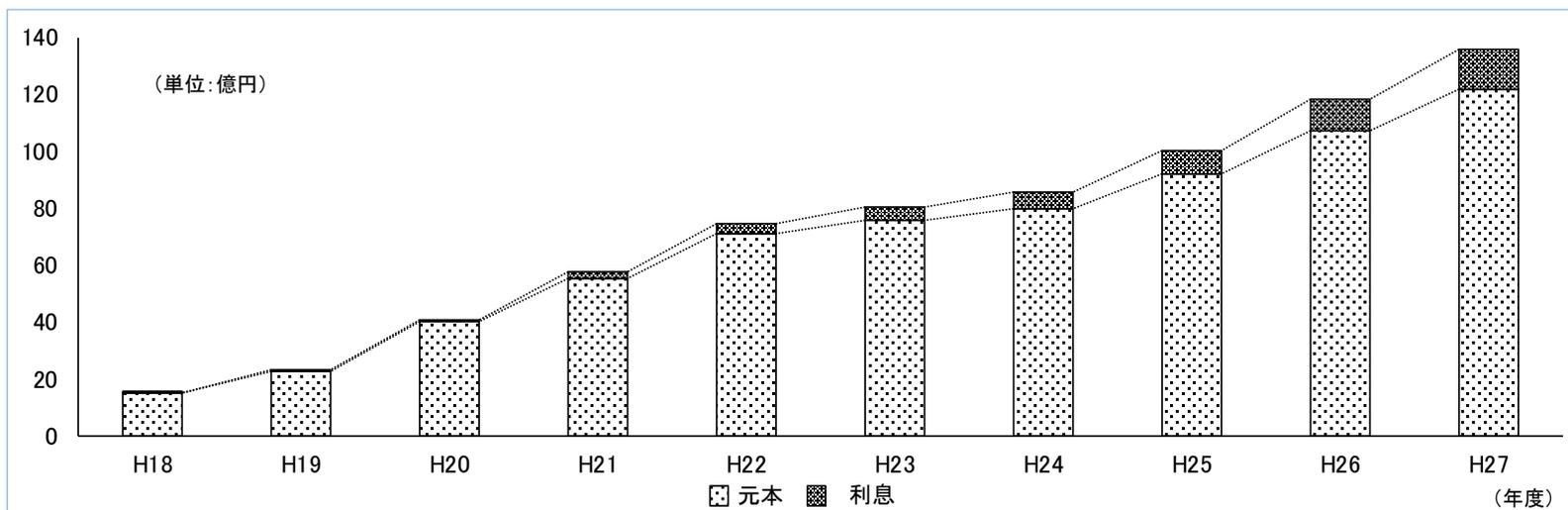
(単位:百万円)

| 目的              | H18年度         | H19年度 | H20年度 | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 | H26年度 | H27年度 | 累計    |       |
|-----------------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ①離島対策等支援事業 ※1   | 414           | -     | 70    | 160   | 150   | 97    | 108   | 152   | 152   | 132   | 1,849 |       |
| 各事業ごとの実績額       | 離島対策支援事業      | 95    | 108   | 101   | 98    | 112   | 83    | 100   | 96    | 94    | 92    | 1,007 |
|                 | 不法投棄等対策支援事業   | -     | 17    | -     | -     | -     | -     | 0     | -     | -     | -     | 17    |
|                 | 上記の2事業に係る管理費等 | 105   | 89    | 91    | 86    | 93    | 55    | 55    | 49    | 49    | 48    | 796   |
| ②情報管理料金収支差額への補填 | 350           | 110   | 240   | 30    | 60    | -     | -     | -     | -     | -     | 790   |       |
| ③車両状況照会機能の拡充    | -             | 397   | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | 397   |       |
| ④情報システムの改善策の実施  | -             | -     | -     | 63    | 54    | 915   | 1,138 | 169   | -     | -     | 2,338 |       |
| ⑤番号不明被災自動車への対応  | -             | -     | -     | -     | -     | 96    | 63    | 19    | 2     | -     | 180   |       |
| 出えん等合計          | 764           | 507   | 310   | 253   | 264   | 1,108 | 1,308 | 340   | 154   | 132   | 5,555 |       |

※1 年度ごとの離島対策等支援事業への特預金の出えん額は、事業計画に基づく金額(予算)に前年度からの繰越額を差し引き、翌年度4月及び5月の運営費を加えた金額である。このため、年度ごとでは内訳欄にある実績額(実際に自治体に出えんした額と実際の運営費)についての各事業の合算額と出えん額で差異が生じる。

※2 金額は利息を含む。

※3 累計はH16年度からH27年度までを合計した値。



(図3)直近10年間の特預金出えん等実績

(表4)直近10年間の特預金出えん等実績

(単位: 百万円)

|     |    | H18年度 | H19年度 | H20年度 | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度  | H26年度  | H27年度  | 累計     |
|-----|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| 発生  | 元本 | 1,303 | 1,268 | 2,014 | 1,790 | 1,826 | 1,517 | 1,597 | 1,536  | 1,654  | 1,578  | 17,483 |
|     | 利息 | 7     | 25    | 71    | 113   | 160   | 190   | 222   | 243    | 286    | 309    | 1,626  |
|     | 小計 | 1,310 | 1,293 | 2,085 | 1,902 | 1,986 | 1,707 | 1,820 | 1,779  | 1,940  | 1,887  | 19,110 |
| 出えん | 元本 | 762   | 501   | 303   | 245   | 252   | 1,043 | 1,215 | 312    | 140    | 119    | 5,304  |
|     | 利息 | 3     | 6     | 7     | 8     | 12    | 65    | 93    | 28     | 14     | 13     | 250    |
|     | 小計 | 764   | 507   | 310   | 253   | 264   | 1,108 | 1,308 | 340    | 154    | 132    | 5,555  |
| 残高  | 元本 | 1,529 | 2,296 | 4,006 | 5,551 | 7,126 | 7,599 | 7,981 | 9,205  | 10,719 | 12,179 |        |
|     | 利息 | 4     | 23    | 87    | 191   | 339   | 464   | 594   | 809    | 1,080  | 1,376  |        |
|     | 合計 | 1,532 | 2,318 | 4,094 | 5,743 | 7,465 | 8,064 | 8,575 | 10,014 | 11,800 | 13,555 |        |

※ 累計はH16年度からH27年度までを合計した値。

### 3. 諮問委員会において行った特預金使途に係る審議

諮問委員会においては、平成 27 年 9 月から平成 28 年 7 月までの計 4 回に亘り、法令上の規定による特預金の使途範囲に止まらず、今後の自動車リサイクルにおける課題も含め幅広く審議を行った。

#### 《諮問委員会での特預金使途の審議経過》

##### <第 64 回 平成 27 年 12 月 7 日>

本委員会での特預金使途に係る検討までの経緯及び検討に際しての優先順位の整理を行った。優先順位の整理にあたっては、特預金の原資が既に預託を受けたリサイクル料金であること、特預金の発生要因、法制定時の特預金活用の想定等についても議論がなされた。

- ・特預金使途に係る検討について(検討にあたっての経緯、スケジュール)
- ・特預金の使途に関する優先順位の整理
- ・優先順位に沿った施策例

##### <第 65 回 平成 28 年 2 月 25 日>

提案のあった各使途案の概要説明に加え、緊急性の高い大規模災害対応及び次期資金管理料金を決定するに上で重要な要素となる情報システムの刷新等への特預金充当について審議を行った。大規模災害対応については、発生時の対応だけでなく、発生時の自動車リサイクルの円滑化に向けた事前取組みの重要性についても議論がなされた。また、情報システムの刷新については、ライフサイクルに起因する刷新に止まらず、将来の自動車リサイクルへのフレキシビリティの拡充や情報活用の高度化への対応、ユーザーフレンドリーな情報システムへ改修等についての議論もなされた。

- ・合同会議/諮問委員/JARC 事務局から提案のあった各使途案についての審議
- ・情報システムの刷新費用及び情報システムデータセンター移行費用への特預金充当(案)
- ・大規模災害時の対応に係る特預金の活用の検討(案)

##### <第 67 回 平成 28 年 6 月 7 日>

各使途案について、現行制度の範囲内と判断できる施策と今後の課題として中長期的に検討を行う施策との区分整理を行った。現行制度の下では特預金の使途範囲との判断が難しい使途についても、その重要性に鑑み、特預金の使途としてだけでなく広く自動車リサイクル全体における今後の課題として検討していく必要性について議論がなされた。また、現時点での概算額を基にした特預金の残高推移シミュレーション等について審議を行った。

- ・合同会議/諮問委員/JARC 事務局から提案のあった各使途案についての審議
- ・特預金の使途案の積上げ額
- ・特預金の残高推移シミュレーション

##### <第 68 回 平成 28 年 7 月 11 日>

- ・「特定再資源化預託金等の使途に関する提案(答申)」(案)

#### 4. 特預金使途に関する優先順位の整理

特預金の使途の検討に際し、その活用の優先順位について以下の通りの整理を行った。(詳細は別添 1「諮問委員会での審議資料①」を参照)

・特預金の発生原資は全て既に預託を行った者のリサイクル料金である。そのことに鑑みれば、既にリサイクル料金の預託を行った者が便益を享受できる使途を優先順位の上位とするべきである。その後、預託を行った者が納得してリサイクルの高度化に貢献できるような使途、資源循環の促進に寄与する中で新たなユーザーも間接的に恩恵を享受できるような使途となる。

・ただし、実施する具体的施策については効果の妥当性や費用対効果、対応の緊急性、現行法令との適合性も合わせて判断のうえ決定するものとする。

#### 5. 特預金の使途の検討

特預金の新たな使途として、合同会議報告書、諮問委員及び JARC 事務局から提案のあった使途について、以下の要素について検討した。(詳細は別添 2「諮問委員会での審議資料②」を参照)

##### (1) 優先順位

各委員から提案のあった使途案について、それぞれ優先順位の原則論に則った場合にどう位置づけられるかについて審議を行った。各使途案を上記4. の優先順位の順序で並べると以下の通りとなる。

- ①自動車リサイクルシステムの円滑化対応(委員提案)
- ②不法投棄・不適正保管の調査及び対策(委員提案)
- ③自動車リサイクルの情報システムの刷新(合同会議報告書/委員/事務局提案)
- ④自動車リサイクルの情報システムのデータセンター移行  
(合同会議報告書/委員/事務局提案)
- ⑤大規模災害発生時対応:番号不明被災自動車対応  
(合同会議報告書/委員/事務局提案)
- ⑥大規模災害事前対応:被災自動車対応円滑化のための情報提供・協力事業  
(合同会議報告書/委員/事務局提案)
- ⑦情報発信等の取組み(委員/事務局提案)
- ⑧特定再資源化等物品以外のリサイクルの高度化支援(委員提案)
- ⑨再生資源等を多く使用した自動車のリサイクル料金の割引  
(合同会議報告書/委員提案)
- ⑩法対象自動車全体に対する一律のリサイクル料金の割引
- ⑪日本の自動車リサイクルの海外支援(委員提案)

##### (2) 緊急性

上記使途案のうち、緊急性の高い使途として、大規模災害対応(⑤⑥)および次期資金管理料金の改定にも関わる自動車リサイクルの情報システムの刷新等(③④)について、優先して審議が行われた。

### (3) 法令との適合

本委員会では、法令上の規定による特預金の使途範囲に止まらず、特預金の使途について審議を行うとともに、現時点での実現可能性という観点から法令との適合についても重要な要素として審議を行った。

### (4) 重要性

原則としての優先順位は低いものの今後の資源循環の促進のため、再生資源の活用や環境配慮設計等の市場原理の中では利活用が限定的な取組みに対して、特預金を活用し、ユーザー選択の促進及びその重要性についても併せて周知することについて、審議がなされた。

また、重要性に関する審議の中では、現行制度では法令との適合が不明確な以下の使途(上記(1)の①⑧⑩)についても、その施策については自動車リサイクル全体の課題として非常に重要であることから、JARC が指定法人として行うべき事業であるか否か、費用対効果分析等を通じた事業の重要性、他事業(国の予算事業、自動車関連団体の事業)での実施可能性等については、引き続き検討する必要がある旨の提言がなされた。

#### <引き続き検討を要する使途案: (1)の①⑧⑩>

##### ①自動車リサイクルシステムの円滑化対応

現時点では顕在化していない以下の要因による自動車リサイクルシステムの停滞時における対応への特預金充当について、審議を行った。

自動車リサイクル制度としてのとしての将来への変化に備えて柔軟な対応を行うことの重要性から、特預金について、一定程度、将来の安定的な制度維持のために確保しておくべきとの提言がなされた。

ただし、法的な根拠や各要因における具体的な検討が未了であることから、中長期的に検討を行うものとする。

#### <以下、要因例>

- ・一時的な資源価格の急落に伴う不法投棄等の増加
- ・処理施設の逼迫等による ASR 処理費用の高騰による自動車リサイクルの停滞
- ・指定 3 品目以外の新たなリサイクル阻害物品等による自動車リサイクルの停滞

##### ⑧特定再資源化等物品以外のリサイクルの高度化支援

将来的な自動車リサイクルの高度化を目的として、以下の特定再資源化物品以外のリサイクルの高度化支援への特預金充当について、審議を行った。

- ・3 品目以外のリチウムイオン電池や水素電池、炭素繊維強化プラスチックなどリサイクルの調査費用
- ・新素材等のリサイクルにおける研究/試行への助成

ただし、当該調査や助成については既に国の予算事業として行っているものもあり、また、特預金以外の原資をもってなされるべき可能性についても議論を行った。本件については、現在、国の予算等で行われている調査等の結果を注視したうえで、今後の自動車リサイクルの高度化において定常的に必要とされるような取組みの具体化を受けて、あらためて法的な根拠、指定法人として行うべき事業であるか否か等について検討を行うものとする。

#### ⑪日本の自動車リサイクルの海外支援

特預金の発生事由として、輸出返還取戻しの2年時効事由や解体自動車の輸出による事由の割合が一定程度となっている状況に鑑み、発展途上国の自動車リサイクルにおける社会的課題の解決や国際的な資源循環への貢献として、人材育成への支援等海外への自動車リサイクル支援への特預金充当の可能性について、審議を行った。

- ・日本の自動車リサイクル制度、基盤技術の海外支援のための調査、検討
- ・海外での適正な自動車リサイクルのための日本での研修制度の確立

ただし、国内法の定めにより預託を受けた料金について、海外支援を目的とした使途に活用することは、現時点で結論付けることは難しく、法的な根拠、指定法人として行うべき事業であるか否か、他事業(国の予算事業、自動車関連団体の事業)での実施可能性等について、中長期的に検討を行うものとする。

次ページ以降において現行制度の範囲における使途案について個別に記載する。

現行制度の範囲における使途案①

|             |  |
|-------------|--|
| <p>タイトル</p> | <p>不法投棄・不適正保管の調査及び対策</p>   |
| <p>該当法令</p> | <p>法第 106 条に規定される再資源化等業務のうち同条 2 号に規定される業務に該当</p>   |
| <p>内容</p>   | <p>JARC 再資源化支援部は、指定再資源化機関として法第 106 条 4 号に基づき、特預金を原資として不法投棄等対策支援事業を実施している。不適正保管・不法投棄の現況調査については、現行業務の中で取組みを進めており、その結果を受けて今年度の下期には事案の解消に向けた対策を検討することとしている。</p> <p>不適正保管・不法投棄事案の更なる解消を図るべく、前記の取組みに加え、不法投棄等対策支援事業の拡充として、以下の対応を行う。</p> <p>①不法投棄・不適正保管事案に関する調査委託</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境省による事案解消に向けた取組みの一環として、再資源化支援部が不適正保管事案の調査を行う</li> <li>・特預金を原資に外部へ全国の残存事案に関する調査及び対策案の取りまとめを委託し、対策案を環境省に報告したうえで関係者(自治体含む)と対応を検討する</li> </ul> <p>②自治体に対する研修などのニーズ調査及び研修メニュー等実施</p> <p>③自動車の不法投棄等に関する相談窓口の拡充</p> <p>既存の相談窓口を拡充し、不法投棄等について個人からの相談についても助言できるよう、指定再資源化機関の 4 号業務で対応</p> |
| <p>試算額</p>  | <p>0.9 億円／5 年</p> <p>※試算額はあくまでも現時点での前提における金額(詳細は別添②参照)</p>   |

現行制度の範囲における使途案②

|             |  |
|-------------|--|
| <p>タイトル</p> | <p>自動車リサイクルの情報システムの刷新</p>  |
| <p>該当法令</p> | <p>法第 93 条に規定される資金管理業務及び法 115 条に規定される情報管理業務に該当</p>   |
| <p>内容</p>   | <p>ユーザー負担(資金管理料金/情報管理料金)の低減を目的として、自動車リサイクルの情報システムの刷新に特預金を充当する。</p> <p>平成16年から稼働する自動車リサイクルの情報システムについては、平成35年度を目途に大規模な刷新を計画している。</p> <p>当該刷新は、基幹業務システムのライフサイクルに対応したものであるが、現在使用している情報システムの能力を維持したうえでの、将来の情報システムにおけるフレキシビリティの拡充等のシステム改善策についても刷新時での対応を予定している。</p> <p>当該費用の発生額及びその負担の在り方は現時点では不確定であり、仮に、次期資金管理料金の算定に当該費用を算入すると過度なユーザー負担が発生するおそれがあることから、当該費用の内ユーザー負担部分(資金管理料金及び情報管理料金)については特預金を充てることとする。</p> <p>《システム改善策例》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●ユーザー負担の軽減に資する情報システムの利便性/効率性の向上<br/>リサイクル料金の収納代行委託先のデータ入力等の軽減等、ユーザー負担が軽減されるようなシステムの効率化への充当</li> <li>●自動車リサイクルの高度化に資する情報システムのフレキシビリティの拡充             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ASRリサイクル費用を原資としたバンパー/ガラス等のマテリアルリサイクルへのインセンティブの仕組みへのシステム対応</li> <li>・3品目以外の追加品目に対応し得るシステム改善</li> </ul> </li> <li>●情報システムで管理する情報活用の拡大のためのシステム改善<br/>今後の自動車リサイクルシステム管理情報の社会的活用を見据えた入力情報データベースの高度化</li> </ul> |
| <p>試算額</p>  | <p>37 億円</p> <p>※試算額はあくまでも現時点での前提における金額<br/>(詳細は別添②参照)</p>   |

現行制度の範囲における使途案③

|             |  |
|-------------|--|
| <p>タイトル</p> | <p>自動車リサイクルの情報システムのデータセンター移行</p>   |
| <p>該当法令</p> | <p>法第 93 条に規定される資金管理業務及び法 115 条に規定される情報管理業務に該当</p>   |
| <p>内容</p>   | <p>ユーザー負担(資金管理料金/情報管理料金)の低減を目的として、自動車リサイクルの情報システムのデータセンター移行に特預金を充当する。</p> <p>5年から7年程度を目途として、情報システムのデータセンターにおける老朽化対策を講じる必要があり、その移行費用が発生する。</p> <p>当該費用の発生額は現時点では不確定であり、仮に、次期資金管理料金の算定に当該費用を算入すると過度なユーザー負担が発生するおそれがあることから、当該費用の内ユーザー負担部分(資金管理料金及び情報管理料金)については特預金を充てることとする。</p> |
| <p>試算額</p>  | <p>14 億円</p> <p>※試算額はあくまでも現時点での前提における金額<br/>(詳細は別添②参照)</p>   |

現行制度の範囲における使途案④

|      |   |
|------|---|
| タイトル | 大規模災害対応   |
| 該当法令 | ① 法第 93 条に規定される資金管理業務に該当<br>② 法第 106 条に規定される再資源化等業務のうち同条第 2 号に規定される業務に該当  |
| 内容   | <p>自動車リサイクル制度のロバスト性<sup>※18</sup>向上としての大規模災害発生時の自動車リサイクルの円滑化に向け、災害発生時のセーフティネット機能及び事前対応としての情報提供・協力事業に特預金を充当する。</p> <p>①発生時対応：番号不明被災自動車対応<br/>                 大規模災害において発生した番号不明被災自動車に対し、資金管理料金を原資として、再資源化預託金等の預託を行う。当該預託業務に対し、特預金を充当する。（同様の対応を東日本大震災において実施済。）<br/>                 また、当該費用については特預金残高から一定額を確保する。</p> <p>②事前対応：被災自動車対応円滑化のための情報提供・協力事業<br/>                 大規模災害発生に備えた事前対応として、地域に応じた自治体と自動車リサイクル関連事業者等の連携等に資する以下の情報提供・協力等を指定再資源化機関の2号業務として実施し、当該費用に特預金を充当する。<br/>                 ・各自治体における被災自動車に関する処理計画策定・検討状況調査<br/>                 ・過去の大規模災害時における自治体の対応事例調査・分析<br/>                 ・大規模災害時における官民連携の手引き書の作成<br/>                 ・大規模災害地域ブロック協議会・連絡会（自治体等）への協力<br/>                 ・南海トラフ巨大地震を想定した自動車の被害推計調査</p> |
| 試算額  | ① 20 億円<br>② 0.9 億円／5年<br><br>※試算額はあくまでも現時点での前提における金額<br>（詳細は別添②参照）   |

※18 :環境変動に対する変化を阻止するような内的な仕組みや性質のこと。強靱性、堅牢性などともいう。

現行制度の範囲における使途案⑤

| タイトル | 情報発信等の取組み  |
|------|--|
| 該当法令 | 法第 93 条に規定される資金管理業務、法第 106 条に規定される再資源化等業務のうち同条第 2 号から第 5 号に規定される業務、及び法第 115 条に規定される情報管理業務に該当   |
| 内容   | <p>平成 27 年 11 月に発足した『情報発信の在り方等に関する検討会』での整理・検討の結果を踏まえ、より安定的かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展に向けて、自動車ユーザー等の便益に資する情報収集・発信、並びに自動車ユーザー等を始めとした自動車製造業者等、関連事業者、自治体等の関係主体との情報共有の取組みに対して特預金を充当する。</p> <p>《情報発信等の取組みの内、情報収集・発信に関する一例》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車リサイクルに関するユーザーにおける認知度の定点観測</li> <li>・ユーザー等のニーズを把握するための懇談会等の定期開催</li> <li>・使用済自動車から取得できるリユース部品の点数・重量等の定点観測</li> <li>・自動車における再生資源利用状況等の定点観測</li> <li>・自動車リサイクルに関する共通情報の整備及び効率的な媒体を用いた情報発信</li> <li>・自動車購入前、購入時、使用時、使用済時など様々なニーズへの対応</li> <li>・複数言語による情報発信</li> </ul> |
| 試算額  | <p>13 億円／5 年</p> <p>※試算額はあくまでも現時点での前提における金額<br/>(詳細は別添②参照)</p>   |

現行制度の範囲における使途案⑥

|             |  |
|-------------|--|
| <p>使途名</p>  | <p>再生資源等を多く使用した自動車のリサイクル料金の割引</p>  |
| <p>該当法令</p> | <p>法第 98 条第 2 項の規定に該当</p>  |
| <p>内容</p>   | <p>法で規定されている特預金を原資としたリサイクル料金の割引について、再生資源等を多く使用した自動車を対象とする等、資源循環の促進等に寄与する形で実施する。</p>                  |
| <p>試算額</p>  | <p>法の規定上、他の使途に出えんしても、「なお主務省令で定める額を超える額の特預金があるときは」としていることから、現時点では未定である。また、主務省令で定める額についても現時点では未規定。</p> |

## 6. 本委員会が提案する特預金の使途案

これまでの検討を踏まえ、以下の使途案について、今回、本委員会が提案する特預金の使途案とする。

なお、個々の費用、明細については、主務大臣申請時までには精査・確定していくものとする。

### 《提案する使途案》

- (1) 不法投棄・不適正保管の調査及び対策
- (2) 自動車リサイクルの情報システムの刷新
- (3) 自動車リサイクルの情報システムのデータセンター移行
- (4) 大規模災害対応
- (5) 情報発信等の取組み

上記費用等に特預金を充てて、なお主務省令で定める額を超える額の特預金があるとき

- (6) 再生資源等を多く使用した自動車のリサイクル料金の割引

おわりに

本提案は、合同会議報告書に基づく今後の対応の中で示された、特預金の使途に関する審議要請を受けて、平成 27 年 12 月から行ってきた JARC 資金管理業務諮問委員会での検討結果に基づくものである。

特預金は既にリサイクル料金を預託した者の便益に資する使途に対して優先的に充当されるべきであるとの優先順位の原則論の整理を行うことから始め、そのうえで自動車リサイクルの高度化や、資源循環の促進に資するような使途についても、その緊急性、法令との適合、重要性について審議を重ねてきた。

結果として本提案は、現行制度の範囲における使途案としたが、検討の過程で委員から提案がなされた使途案の中には今回の検討においては現行制度の範囲との判断に至らなかったものの、その重要性については自動車リサイクル全体の課題として認識すべきものもあった。引き続き特預金使途としての妥当性も含め、費用対効果分析等を通じた事業の重要性、他事業(国の予算事業、自動車関連団体の事業)での実施可能性等について検討を行っていく必要がある。