

特定再資源化預託金等の使途に関する提案(答申)

平成 28 年9月

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

目 次

はじめに	・・1
1. 諮問委員会での検討の経緯とその概要	・・3
(1) 諮問委員会での検討の概要	・・3
(2) 諮問委員会委員とオブザーバー	・・4
2. 特預金の発生事由及び発生実績	・・5
(1) 特定再資源化預託金等の発生事由	・・5
(2) 特預金の発生実績	・・6
3. 特預金の出えん等実績及び残高	・・10
(1) 自動車リサイクル法上の規定	・・10
(2) 特預金の出えん等の実績及び特預金の残高	・・11
4. 特預金の使途に関する検討に際しての原則の整理	・・15
(1) 特預金使途に関する優先順位	・・15
(2) 法令との適合性	・・16
5. 各使途案についての検討	・・17
(1) 現行制度の範囲における使途案	・・19
(2) 今後検討を要する使途案	・・26
6. これまでの検討を踏まえた本委員会の提案	・・28
(1) 今後の特預金活用の対象として提案する使途案	・・28
(2) 今後検討を要する使途案	・・28
おわりに	・・29

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^{※1}、エアバッグ類^{※2}、フロン類^{※3})について、そのリサイクル等の処理に要する料金(以下「再資源化等預託金」という。)、リサイクルの実施状況の情報管理に要する料金(以下「情報管理料金」という。)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ている。資金管理法人は自動車ユーザーから預託を受けた上記の料金(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年単年度でみても、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、特預金の使途は法律で厳格に規定されており、そ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/年程度である。

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^{※4}。

それを受けて経済産業省及び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。)により、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、その結果を合同会議に答申するよう要請されている^{※5}。

※1:解体自動車を破碎し、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、自動車破碎残さの英訳であるAutomobile Shredder Residueの略称。

※2:エアバッグの他、シートベルトプリテンショナーなど衝突の際の乗員の安全を確保するための装置に使用するガス発生器の総称。

※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。その検討結果を、ここでは提案として答申する。

1. 諮問委員会での検討の経緯とその概要

(1) 諮問委員会での検討の概要

資金管理業務諮問委員会(以下「諮問委員会」という。)においては、平成 27 年 12 月から平成 28 年7月までの計4回にわたり、これまでの実績のある特定再資源化預託金等(以下「特預金」という。)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への対応も含め、幅広く審議を行った。

諮問委員会各回の検討・審議内容は以下のとおりである。

<第 64 回 平成 27 年 12 月7日>

諮問委員会で特預金の使途を検討するにあたって、これまでの経緯や使途の優先順位を整理した。優先順位の整理にあたっては、特預金の発生事由や法制定時の特預金活用の想定等についても検討を加えた。

- ・特預金使途に係る検討について(これまでの経緯、検討のスケジュール)
- ・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うえで重要な要素となる自動車リサイクル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。大規模災害への対応については、発生時の対応だけでなく、被災自動車の円滑な処理に向けた事前取組みの重要性についても検討を加えた。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の変化に対応するため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の改修等についての議論もなされた。

- ・合同会議や諮問委員会委員ならびに JARC 事務局から提案のあった各使途案についての審議
- ・自動車リサイクル情報システムの刷新とその費用及びデータセンターの機能維持のための更新
- ・大規模災害への対応

<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。現行法制下では特預金の使途範囲と見なせない使途についても、その重要性に鑑み、自動車リサイクル全体の高度化に向けた今後の課題として検討していく必要性について指摘がなされた。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確認した。

- ・合同会議及び諮問委員会委員ならびに 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と特預金の残高推移のシミュレーション

＜第 68 回 平成 28 年 7 月 11 日＞

特預金の使途の検討に関する答申について、これまでの審議事項の確認及び提案事項について、審議を行った。

- ・「特定再資源化預託金等の使途に関する提案(答申)」(案)

(2) 諮問委員会委員とオブザーバー

＜諮問委員会委員(敬称略・五十音順)＞

委員長	永田勝也	早稲田大学名誉教授
委員	大石美奈子	公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント ・相談員協会理事
委員	大橋和彦	一橋大学大学院国際企業戦略研究科教授
委員	織朱實	上智大学大学院地球環境学研究科教授
委員	鬼沢良子	NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長
委員	小島昇	公認会計士 日本公認会計士協会元常務理事
委員	酒井伸一	京都大学環境安全保健機構附属環境科学センター長
委員	村上進亮	東京大学大学院工学系研究科准教授
委員	山下英俊	一橋大学大学院経済学研究科准教授

＜諮問委員会オブザーバー＞

経済産業省
環境省

2. 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

資金管理法人は、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、エアバッグ類、フロン類）のリサイクル等処理に要する料金（以下「再資源化等預託金」という。）及びリサイクルの実施状況の情報管理に要する料金（情報管理料金。以下再資源化等預託金と併せて「再資源化預託金等」という。）について、自動車ユーザーから預託を受け、管理を行っている。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^{※6}において、ユーザーから預託を受けた再資源化預託金等が、国内でのリサイクル処理等のために使われることがなくなった場合には、特預金とすることを定めている。

再資源化預託金等が特預金となる事由は以下のとおりである。

①中古車として輸出された後、輸出取戻し申請がされず2年間経過した場合（以下「輸出取戻しの時効」という。）：法第98条第1項第1号^{※7}

再資源化預託金等を預託済みの中古車について、輸出がなされたものの、輸出から2年間再資源化預託金等の取戻し申請がない場合

②非認定事業者により解体自動車が全部利用された場合（以下「非認定事業者の全部利用」という。）：法第98条第1項第2号^{※8}

解体自動車全部利用者のうち認定を受けていない事業者^{※9}への解体自動車の引渡（主に解体自動車の輸出）によりASRのリサイクル処理等が不要となった場合

③フロン類が再利用された場合（以下「フロン類の再利用」という。）：法第98条第1項第3号^{※10}

フロン類の再利用によりフロン類の処理が不要となった場合

④自動車事故等により再資源化等処理が不要となった場合（以下「自動車事故等」という。）：法第98条第1項第5号^{※11}

- ・自動車事故等により、エアバッグ類が使用済となり、処理が不要となった場合
- ・自動車事故等により、フロン類の大気放出がなされ、処理が不要となった場合

※6、7、8、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。

※9：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。

⑤最後の車検から20年経過した場合（以下「車検後20年経過」という。）：法98条第1項第4号※12

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）

（2）特預金の発生実績

特預金は、毎年度10億円を超える規模で発生しており、昨年度実績では元本のみで約16億円の特預金が発生している。平成20年度から平成22年度においては、輸出取戻し申請に係る時効事由での発生が多く、20億円を超えた特預金が発生した年度もあった（図1、表1）。近年の特預金発生は横ばい傾向にあり、発生額の構成も年度により多少の変動はあるものの、多い順に並べると、②非認定事業者の全部利用：25%、①輸出取戻しの時効：20%、④自動車事故等：20%、③フロン類の再利用：5%のような状況で推移している（表2）。

フロン類の再利用のような今後減少が見込まれる事由もあるが、全体としては今後も同程度の特預金発生が見込まれる。

なお、現時点では発生していないが、⑤車検後20年経過による特預金の発生が見込まれており、増加要因と考えられる。

特預金が発生する事由ごとの詳細は、以下のとおりである。

①輸出取戻しの時効

当該事由の発生は、中古車輸出を由来とするため、世界的な経済情勢、為替相場などの影響を受けやすい（ただし、実際の特預金発生は中古車輸出から2年後となるため、即時的に影響が表出するものではない）。法施行当初は、中古車輸出自体が多く、かつ中古車輸出事業者への輸出取戻し手続の周知が進んでいなかったことから、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、輸出取戻し申請率が向上したこと、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。ただし、近年、中古車輸出が再度増加していることから、今後発生がやや増えることが見込まれる。

※12：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非認定事業者の全部利用

大きな変動はないものの、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フロン類の再利用

自動車に利用されているフロン類のうち再利用されるものは特定フロン(CFC12)であるが、規制や代替フロンへの転換も進行しているため流通量が減少している。したがって、当該事由による特預金の発生は減少傾向にある。また、将来的に再資源化等預託金の預託が不要な(自動車リサイクル法対象外となるような)冷媒^{※13}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。

④自動車事故等

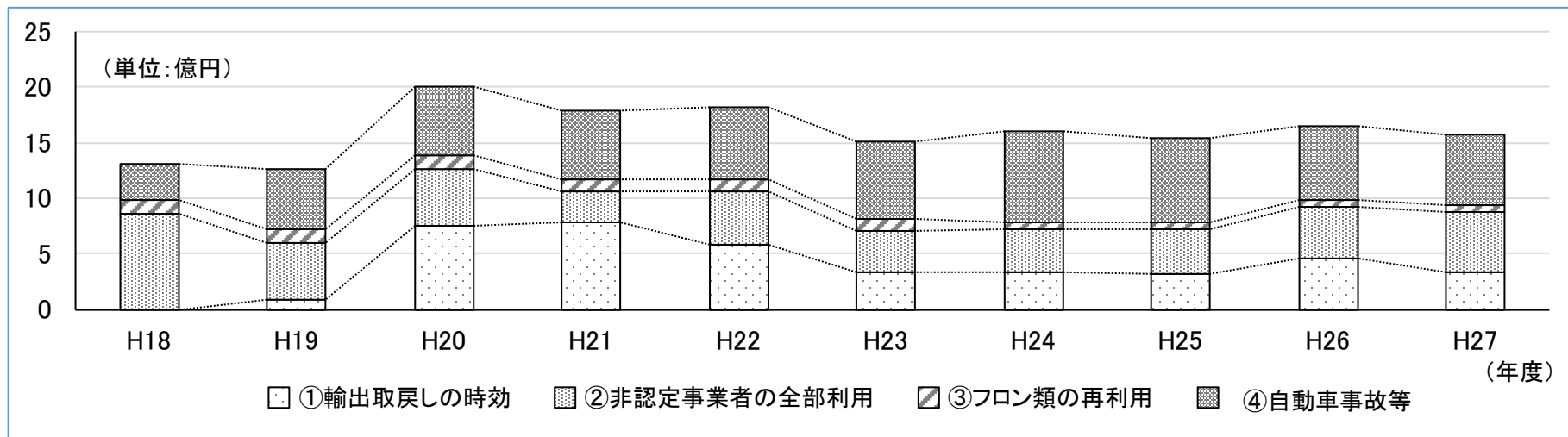
法施行時から大きな変動はなく毎年度エアバッグ類、フロン類それぞれの品目で3～4億円程度が発生している。

⑤車検後 20 年経過

法施行から未だ 20 年経過していないため、現時点での発生実績はなく、また今後の定常的な発生は限定的であると予想されるが、具体的な予測はできていない。発生事例としては、乗用目的を果たした後に、倉庫等にて活用するなど用途を変えて当該車両が利用されている場合等が考えられる。

また、特殊な発生要因ではあるが、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(以下「番号不明被災自動車」という。)については、資金管理法人が当該自動車の再資源化預託金等を預託することで再資源化を実施した(同額を特預金から資金管理法人に補填)。これにより再資源化預託金等が預託済みであった番号不明被災自動車の再資源化預託金等は使用されず、将来特預金となる。

※13: 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おらず、自動車リサイクル法においても対象外となっており、フロン類の再資源化等預託金の預託は不要である。



(図1)直近10年間の特預金発生実績(年度別累計)

(表1)直近10年間の特預金発生実績(年度別・事由別)

発生事由+B3B3:P16			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輸出取戻しの時効 (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非認定事業者の全部利用 (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フロン類の再利用 (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自動車 事故等 (同第5号)	エアバッグ類	件数	70	107	128	133	139	140	162	155	144	133	1,343
		金額	139	217	268	283	304	318	371	357	336	311	2,965
	フロン類	件数	86	159	170	162	168	185	209	188	162	160	1,677
		金額	180	334	358	341	352	387	436	393	339	334	3,516
発生合計		件数	358	416	518	469	494	468	503	471	455	442	4,881
		金額	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輸出取戻しの時効 (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非認定事業者の全部利用 (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フロン類の再利用 (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自動車 事故等 (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。

3. 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第98条第1項^{※14}において、前述の2. にて記載した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、規定されている。

- ① 資金管理法人が実施する資金管理業務^{※15}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^{※16}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^{※17}に要する費用

また、同条第2項^{※18}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、定められた期間に限り、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を規定している。

上記に示した法令上で特預金の出えん等が可能な各指定法人業務の詳細は以下のとおりである。

① 資金管理業務

- ・再資源化預託金等及び資金管理料金の収納
- ・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号業務)
- ・上記第4号業務において、地方公共団体が撤去した使用済自動車における再資源化等処理(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、引渡し情報の管理
- ・関連事業者からの移動報告がない場合における、都道府県知事等への報告
- ・移動報告情報の保存・閲覧・報告

上記①～③の各業務には自動車リサイクル情報システムの維持管理業務を含む。

※14、15、16、17、18: 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)

(2) 特預金の出えん等の実績及び特預金の残高

指定法人業務に要する費用として、以下の使途に対して法施行後合計で 56 億円の特預金の出えん等を行ってきた。(表3)

- ① 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・処理費用支援(以下併せて「離島対策等支援事業」という。)
- ② 情報管理業務の収支差額への補填
- ③ 自動車リサイクルの情報システムの機能拡充
- ④ 自動車リサイクルの情報システムの性能改善策の実施
- ⑤ 東日本大震災において発生した番号不明被災自動車への対応

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、またそのうち、不法投棄等対策支援事業における自治体への支援実績はこれまでに3事案で合計 0.2 億円に止まる。

また、これまでの出えん等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(平成 19 年度:4億円)や性能改善(平成 21~25 年度:23 億円)に充てられていることから、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を占めると考えられる。(図2、表3)

特預金の発生が毎年度 15 億円程度(元本のみ)発生している一方、その出えん額は毎年度 1.5 億円程度に止まっていることから、毎年度その残高は増え続けており、平成 25 年度末には 100 億円を超え(利息含む)、平成 27 年度末時点では 136 億円(利息含む)となっている。(図3、表4))

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

これまでの特預金の出えん等実績は以下のとおりである。

① 離島対策等支援事業(離島対策支援事業及び不法投棄等対策支援事業)

(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)

離島は本土と異なり、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、支援台数は年間概ね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毎年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。本事業の更なる活用に向け、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。

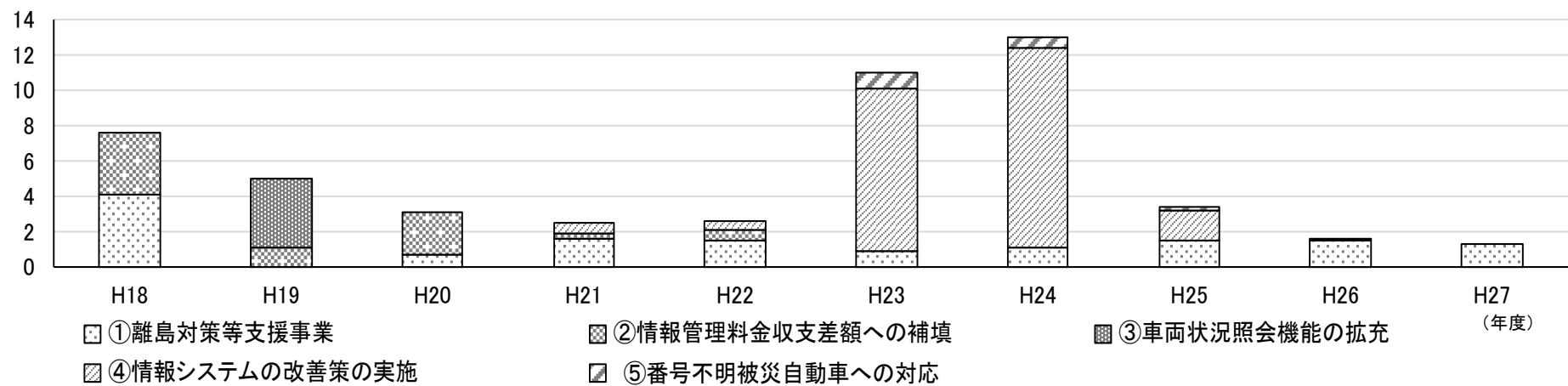
②情報管理料金収支差額への補填（情報管理業務に該当、出えん総額：8億円）
法施行前の想定に比べシステム運用費等の業務コストが増加したことに起因する情報管理業務収支の差額について、平成 18 年度から平成 22 年度までの5年間特預金の出えんを行った。

③車両状況照会機能の拡充（資金管理業務に該当、充当総額：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再資源化預託金等の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後、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した。当該システム改修費用に特預金を充当した。

④自動車リサイクル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、出えん等総額：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の出えん等を行った。

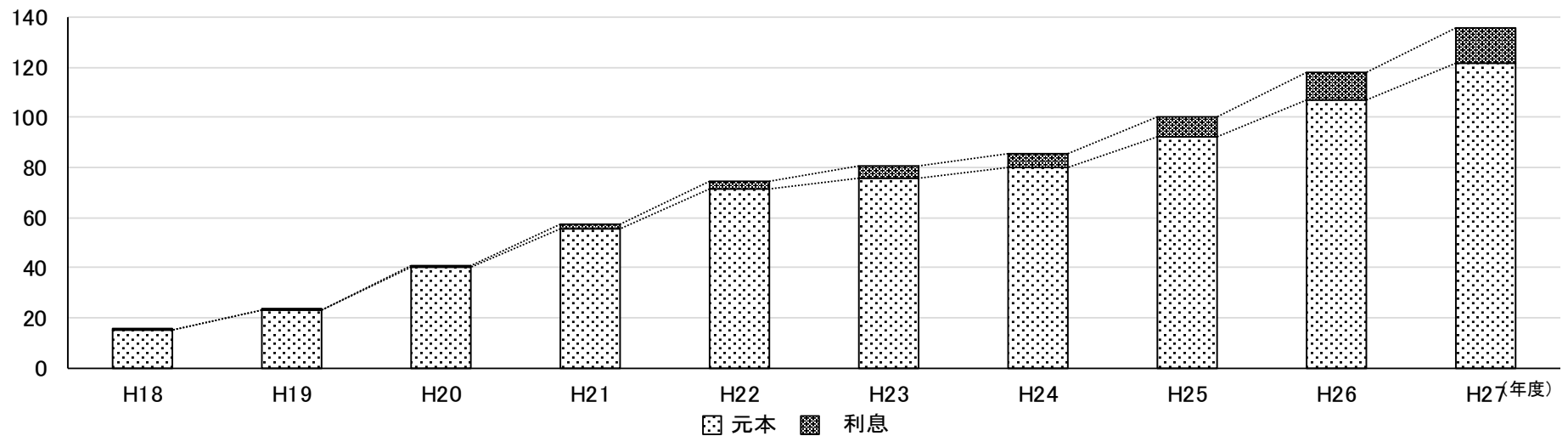
⑤番号不明被災自動車への対応（資金管理業務に該当、充当総額：2億円）
東日本大震災による被災自動車であって、車台番号及び登録番号・届出番号のナンバープレート情報が判別できない車両については、再資源化預託金等の預託の有無を確認できないため、本来であれば使用済自動車として引取を求める際に改めて預託する必要がある。しかしながら、被災地の早期復興と自動車リサイクルの円滑化を目的として、また、実際には当該自動車の大多数には再資源化預託金等が預託されていると考えられることから、非常時における特別対応として、資金管理料金を原資として再資源化預託金等の預託を行い、当該預託業務に対し特預金を充当した。1万3千台分の再資源化預託金等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。なお、当該番号不明被災自動車が預託していたと考えられる当初の再資源化預託金等は、将来的には2.（1）の特預金の発生事由の⑤最後の車検から 20 年経過した場合に該当し、特預金となる。

(単位: 億円)



(図2) 直近 10 年間の特預金出えん等実績(年度別累計)

(単位: 億円)



(図3) 直近 10 年間の特預金残高推移

(表3)直近 10 年間の特預金出えん等実績(年度別・目的別内訳)

(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。

(表5)直近 10 年間の特預金収支実績及び残高推移

(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。

4. 特預金の使途に関する検討に際しての原則の整理

特預金の使途の検討に際し、その活用の原則について、優先順位及び現行法との適合性の観点から、以下のとおり整理、検討を行った。

(1) 特預金使途に関する優先順位

特預金の発生原資は全て、すでに預託を行った者の再資源化預託金等である。しかしながら、特預金となった再資源化預託金等の預託者又は特預金となる可能性があった再資源化預託金等の預託者への直接の返金については、返金額の概算額が少額であり、^{※19}送金等の事務費用等を勘案すると費用対効果の観点からも適当ではなく、自動車リサイクルの高度化等の社会全体の便益に資するような使途に活用すべきと判断される。法もそのような趣旨から特預金の使途について規定していると考えるのが妥当である。

使途の優先順位については発生原資に鑑み、すでに再資源化預託金等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し、その後位に預託を行った者が納得できるようリサイクルの高度化への貢献の使途、最後に、新たなユーザーへの還元を考慮すべきと考える。

上記の優先順位の基本的考えに基づき、考えられる特預金の使途を順位順に整理したのが以下である。

- 【1】すでに再資源化預託金等の預託を行った者が活用する自動車リサイクルシステムの安定化又は円滑化に寄与する使途
- 【2】すでに再資源化預託金等の預託を行った者の使用済自動車処理に係る資金管理ならびに情報管理、指定再資源化機関の実務業務の費用補填等に関する使途
- 【3】自動車リサイクル法の施行後又は施行前に発生した不法投棄・不適正保管の解消に寄与する使途
- 【4】今後の使用済自動車処理に係る資金管理ならびに情報管理、指定再資源化機関の業務の高度化に資する使途
- 【5】大規模災害(震災・水害等)によって発生した番号不明被災自動車の処理等に関する使途
- 【6】3Rの現況等に係る情報共有ならびにそれを基にした3Rの高度化に資する使途
- 【7】今後自動車を所有する者に対する再資源化等預託金の一定期間の割引に関する使途

※19: 返金額の概算額の計算について

特預金の発生原資となるのは、すでに預託がなされ、使用済となった又は輸出された自動車の再資源化預託金等であることから、平成27年度末時点での特預金の残額(136億円)÷法施行後の引取業者引取台数(38百万台)及び輸出返還台数(11百万台)で算出した。1台当たりの金額は300円弱となる。

ただし、具体的施策の検討・実施にあたっては、費用対効果や対応の緊急性、現行法令との適合性も合わせて判断のうえ決定することが必要である。

また、原則としての優先順位は低いものの今後の資源循環の進展のため、再生資源の活用や環境配慮設計の促進等、現状の市場では展開が限定的な取組みに対して特預金を活用し、ユーザー選択へのインセンティブの付与やその重要性の周知を図る対応も重要であるとの指摘があった。

(2) 法令との適合性

本委員会では、法令上の規定による制限を考慮せず、幅広い特預金の使途について審議した。ただし、現時点での実現可能性という観点からは法令との適合についても重要な要素とし、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。

法令との適合が確認されるものについては、より具体的な枠組みについての検討を行った。不法投棄等支援事業のように既に特預金の出えん等がなされてはいるものの現在のスキームの中では支援実績が限定的な施策については、法に適合する範囲内で更なる支援の拡充を進めていくべきとの提案もなされた。

また、同様に過去に出えん等の実績がある自動車リサイクルの情報システムの改修や大規模災害対応等についても、追加的な改善策、対応策等の実施に向けた検討を行った。

法との適合性において、現行制度の範囲内と判断できなかった施策についても、有事における自動車リサイクルシステムの円滑化や将来の自動車リサイクルの高度化といった重要な施策であること、また、特預金の発生事由に鑑みると海外における自動車リサイクル支援についても重要な課題であることを確認した。

5. 各使途案についての検討

合同会議ならびに諮問委員会各委員及び事務局から提案のあった特預金の使途について、現行制度の範囲内と判断できるものと引続き検討を行うものとに区分し、優先順位の高い順に整理したのが表5である。

(表5)特預金の使途案一覧(詳細は別添1「諮問委員会での審議資料1」を参照)

番号	優先 順位	使途案	概要	提案者	法令との 適合※
①	【1】	自動車リサイクルシステムの安定化・円滑化対応	資源価格の急落等に伴う不法投棄等の増加時や資金管理料金収支の悪化時への対応等の自動車リサイクルシステムの安定化・円滑化対応	委員	-
②	【3】	不法投棄・不適正保管対策への支援事業の拡充	指定再資源化機関が実施している不法投棄等対策支援事業の拡充・徹底	委員	◎
③	【4】	自動車リサイクル情報システムの刷新	自動車リサイクル情報システムのライフサイクルに起因する刷新及び改善策の実施	合同会議 委員 事務局	◎
④	【4】	情報システムにおけるデータセンターの機能維持のための更新	自動車リサイクル情報システムにおけるデータセンターの機能維持のための更新への対応	合同会議 委員 事務局	◎
⑤	【5】	大規模災害への発生時対応:番号不明被災自動車対応	大規模災害において発生する番号不明被災自動車の処理への対応	合同会議 委員 事務局	◎
⑥	【5】	大規模災害時への事前対応:被災自動車対応の円滑化のための情報提供・協力事業	大規模災害時への事前対応に係る自治体と地域事業者の連携支援や事例等の調査・整理・分析、被災自動車発生量の推計等	合同会議 委員 事務局	○
⑦	【6】	情報発信等の拡充	自動車ユーザー等の便益に資する情報収集・発信及び関係主体との情報共有	委員 事務局	◎
⑧	【6】	特定再資源化等物品以外のリサイクルの高度化支援	新素材等のリサイクル手法の調査、研究や試行への助成	委員	-
⑨	【7】	再生資源等を活用した自動車の再資源化等預託金の割引	再生資源等を多く使用した自動車の購入者に対する再資源化等預託金の割引	合同会議 委員	◎
⑩	【7】	法対象の自動車全体に対する再資源化等預託金の割引	法対象自動車全体に対する特預金を原資とした一律の再資源化等預託金の割引	法の規定 第98条 2項	◎
⑪	要検討	海外の自動車リサイクルシステムへの支援	日本の自動車リサイクル制度/基盤技術に基づく海外支援、日本での外国人研修制度の確立	委員	-

※ 法令との適合状況についての判断

◎:法令と適合すると思われるもの(過去に同様の費用への充当実績又は法令上の明確な規定があるもの)

○:法令と適合すると思われるもの(ただし、過去に同様の費用への充当実績がなく、法令上の明確な規定がないもの)

-:現時点では法令と適合するとの判断ができないもの

(1) 現行制度の範囲における使途案(表5)の②③④⑤⑥⑦⑨

現行制度の範囲内と判断できる使途案について、以下の項目において整理し、次ページ以降で個別に取りまとめた。

① 該当法令

各施策に特預金の出えん等を行う場合、2.(1)におけるいずれかの業務又は法の規定に該当しているかを記載した。

② 内容

施策の内容について、目的、概要、具体的な施策例、関連する国や他の検討会等での審議及び対応状況等の項目ごとに整理を行った。

《施策の目的》

各施策を実施する目的について記載した。

《施策の概要》

各施策について、現時点での概要について記載した。

《具体的な施策例》

具体的な施策例を記載した。

《当該施策に関連する国や自治体、その他の検討会等での審議、対応状況等》

各施策に関連する課題等についての国や自治体ならびにその他の検討会での審議状況や対応状況について記載した。

③ 概算額

各施策に掛かる費用の概算額を記載した。なお、施策の実施が複数年度に亘って見込まれる場合には、現時点で見込まれる実施期間と合計額を記載している。

現行制度の範囲における使途案

施策	不法投棄・不適正保管対策への支援事業の拡充(表5の②)
該当法令	法第 106 条に規定される再資源化等業務のうち同条4号に規定される業務に該当
内容	《施策の目的》 不法投棄・不適正保管事案の解消に向けた更なる取組みの実施 《施策の概要》 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。 不法投棄・不適正保管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。 不法投棄・不適正保管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・徹底を行う。 《具体的な施策例》 ①不法投棄・不適正保管事案に関する詳細な調査と対策の検討 全国の不法投棄・不適正保管事案の状況について詳細な調査を外部委託し、それを基にした対策の取りまとめ等を実施する。こうした内容を国に報告するとともに自治体にも情報提供し、必要な助言、その他の協力を行う。 ②自治体に対する研修等ニーズの調査及び実施 ③自動車の不法投棄等に関する相談窓口の拡充 指定再資源化機関の4号業務での対応として、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通報や相談も受けられるようにする。 こうした取組みに関する広報活動も広く展開する。 《当該施策に関連する国及び自治体、その他検討会等で審議、対応状況》 国においては、不法投棄・不適正保管事案の削減のための取組を検討し、平成 28 年度の合同会議で報告する予定である。
概算額	3億円/5年(5年間を目途として実施を予定しているため、5年分の費用としている。) ※概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1参照)

現行制度の範囲における使途案

施策	自動車リサイクル情報システムの刷新(表5の③)
該当法令	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
内容	《施策の目的》 自動車リサイクル情報システムのライフサイクルに対応した大規模刷新と改善策の実施 《施策の概要》 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。 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対応を予定している。 当該費用の発生額及びその負担のあり方については現時点では未定であるが、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よる充当分)について特預金を充てることとする。 《具体的な施策例》 以下のシステム改善を検討している。 ①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 ・再資源化預託金等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 ②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 ・ASRリサイクル費用を原資としたバンパーや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 ・3品目以外の追加品目に対応し得るシステム改善 ③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 - 情報システムにおいて管理する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 ④法令違反や誤預託等のチェック機能の拡充
概算額	37 億円(平成 35 年度を目途に予定している刷新費用のユーザー負担額を概算額としている。) ※概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1参照)

現行制度の範囲における使途案

施策	自動車リサイクル情報システムにおけるデータセンターの機能維持のための更新 (表5の④)
該当法令	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
内容	《施策の目的》 自動車リサイクル情報システムにおけるデータセンターの機能維持のための更新 《施策の概要》 5～7年程度のサイクルで自動車リサイクル情報システムにおけるデータセンターの機能維持のための更新を行う必要があり、そのための費用が発生する。 当該費用は通常は、次期資金管理料金の算定で配慮することになるが、特預金の使途とすることにより、ユーザー負担(資金管理料金の充当分)の低減を図る。 《具体的な施策例》 ①保守期限を迎えたハードウェアの交換 ②保守期限を迎えたソフトウェアのバージョンアップ ③上記2点に伴うプログラムの修正
概算額	14億円(平成31年度を目途に予定している機能維持のための更新対応費用のユーザー負担額を概算額としている。) ※概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1参照)

現行制度の範囲における使途案

施策	大規模災害への対応(表5の⑤⑥)
該当法令	① 法第 93 条に規定される資金管理業務に該当 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	《施策の目的》 大規模災害発生時の自動車リサイクルの円滑化 《施策の概要》 自動車リサイクル制度のロバスト性 ※20 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、①災害発生時のセーフティネット機能としての再資源化預託金等の預託及び②事前対応としての情報提供・協力事業を実施する。 《具体的な施策例》 ① 発生時の対応：番号不明被災自動車への対応 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み。) また、当該費用については特預金残高から一定額を確保しておく。 ② 事前対応：番号不明被災自動車への対応の円滑化に資する情報提供・協力事業 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への支援を行うとともに以下の情報提供・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。 ・各自治体における番号不明被災自動車に関する処理計画の策定・検討状況の調査 ・過去の大規模災害時における自治体の対応事例の調査・分析 ・大規模災害時における官民連携の手引き書の作成 ・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 ・南海トラフ巨大地震を想定した自動車の被害の推計調査 《当該施策に関連する国/自治体、その他検討会等で審議、対応状況》 ・地域の災害廃棄物対策を強化すべく、環境省地方環境事務所が中心となって、地域において廃棄物の処理に関わり得る自治体や事業者等に、広く参画を呼び掛け、地域ブロック協議会又は連絡会が全国8箇所に設置された。 ・協議会又は連絡会においては、平時からの備えとして、地域ブロック別の災害廃棄物対策行動計画の策定を目指して、関係者間の調整を行ったり、地域ブロックにおける共同訓練の開催に向けて、まずは自治体が策定する処理計画の策定に当たって助言、各自治体が行う訓練への協力を実施している。 ・これらの協議会又は連絡会と連携しつつ、適切な情報共有・協力等を行う必要がある。
概算額	① 20 億円(大規模災害発生に備えて、事前に確保する。東日本大震災の際は特預金を活用した。) ② 1億円/5年(5年間を目途として実施を予定しており、その期間の費用としている。) ※概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1参照)

※20: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

施策	情報発信等の拡充(表5の⑦)
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	《施策の目的》 各関係主体と連携して情報発信等の取組みを拡充することにより、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、今まで以上の周知活動を行うとともに、関係主体間の連携の促進、補完強化を図る。 《施策の概要》 自動車ユーザー等の便益に資する情報収集・発信、なら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、自治体などの関係主体との情報共有の取組みを行う。 《当該施策に関連する国/自治体、その他検討会等で審議、対応状況》 平成27年度の合同会議での提言を受けて、有識者や自動車関連団体等からなる「情報発信の在り方等に関する検討会」を発足し、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、なら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ついての検討している。本検討会での提言がなされた施策についても下記施策例に記載している。 今後、本検討会の検討結果を取りまとめ、平成 28 年度の合同会議に報告する予定である。 《具体的な施策例》 ① 自動車リサイクル制度施行後の環境負荷低減情報の調査及び情報発信 ② メーカー、車種ごとの再生資源の利活用の調査及び情報発信 ③ リユース・リビルト部品に係る詳細データの定期的、定点的な収集・取得・整理及び収集項目検討の実施 ④ 海外との自動車リサイクル制度の比較の調査及び情報発信 ⑤ 使用済自動車の引取り価格情報の取得と公開 ⑥ 外国人向けの映像制作、既存資料の複数言語化 ⑦ 子供向け広報映像、広報ツールの制作 ⑧ ユーザーに対するアンケート調査、ユーザー等のニーズを把握するための意見交換会の実施 ⑨ 預託済み自動車の国内流通状況の定点観測 ⑩ 使用済自動車から解体自動車の流通状況の定点観測 ⑪ 様々な媒体、ツール等を活用した自動車ユーザー等への情報発信 ⑫ JARC が管理するデータの活用ニーズの調査及び情報発信
概算額	13 億円/5年(新たな取組みの定常業務化の検討や定常業務の見直し等を考慮し、5年間を一つの区切りとして、5年分の費用としている。本施策については、その費用負担についても今後整理を行う必要がある。) ※概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 1 参照)

現行制度の範囲における使途案

施策	再生資源等を活用した自動車に対する再資源化等預託金の割引 (表5の⑨)
該当法令	法第 98 条第2項の規定に該当
内容	《施策の目的》 再生資源等を多く使用している自動車の購入者に対して再資源化等預託金の割引を実施するとともに、その重要性の周知を図る。 《施策の概要》 法で規定されている特預金を原資とした再資源化等預託金の割引について、再生資源等を多く使用した自動車を対象とするなど、再生資源の活用や環境配慮設計の促進等、市場では進展が限定的な取組みに対して、その促進を図る。 《具体的な施策例》 一定の基準を超えて再生資源等の活用がなされている自動車を新たに購入した場合、その再資源化等預託金の一部について割引を行う。期間は、再生資源等に関する自動車メーカー等における活用及び自動車ユーザーへの周知の定着等を勘案し、10 年程度を予定する。 《当該施策に関連する国/自治体、その他検討会等で審議、対応状況》 国において、平成27年度の合同会議での提言を受けて、有識者や自動車工業会等、解体事業者、破碎事業者等からなる「自動車リサイクルに係る3Rの推進・質の向上に向けた検討会」を設置し、再生資源等を多く使用した自動車に経済的なインセンティブを付与するという検討結果がとりまとめられた。 今後、本検討結果を平成28年度の合同会議に報告する予定である。
概算額	法の規定上、他の使途に出えん等を行っても、「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、概算額も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である。 期間については、再生資源等に関する自動車メーカー等における活用及び自動車ユーザーへの周知の定着、自動車ユーザーの購入機会^{※21}の公平性等を勘案し10年程度を予定する。

※21:平成 28 年4月に一般社団法人日本自動車工業会が公表した「2015 年度乗用車市場動向調査」によると買い替え時における前保有新車の保有期間(使用期間)は平均で 7.5 年であった。

(2) 今後検討を要する使途案：(表5)の①⑧⑩

現行法制下ではその実施が困難と考えられる以下の使途についても、その内容が自動車リサイクルシステム全体の安定化や高度化に向け重要であることから、今後の検討課題として整理した。この中には他事業(国の予算事業、自動車関連団体の事業等)での実施可能性があるもの存在し、今後、施策の必要性も含め検討を行っていく必要がある。

①自動車リサイクルシステムの安定化・円滑化への対応

現時点では顕在化していないが、今後以下の要因等により自動車リサイクルシステムに何らかの機能不全が生じた際や指定法人業務の遂行に大きな支障が生じた際の対応に関して特預金を充当することの是非について、審議を行った。

自動車リサイクル制度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指摘がなされた。

ただし、法的な根拠や各要因に関する具体的な内容の検討が未了であり、今後詳細な検討が必要である。

<自動車リサイクルシステムの機能不全発生時の要因例>

- ・ASR 処理費用の急騰や資源価格の急落に伴う一時的な不法投棄等の増加

<指定法人業務の遂行にとって大きな支障となる要因例>

- ・新車販売台数の減少に伴う資金管理料金収支の悪化による資金管理業務の制約の発生
- ・大震災等により、指定法人の事業所や自動車リサイクル情報システムのデータセンターが罹災した際の指定法人業務の停滞

②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システム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の充当について、審議を行った。

<以下、支援例>

- ・3品目以外のリチウムイオン電池やニッケル水素電池、炭素繊維強化プラスチックなどリサイクルの現状・高度化に関する調査費用
- ・新素材等のリサイクル手法等に関する研究や試行への助成

ただし、当該調査や助成についてはすで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対応することが適切なものもあるとの指摘もあった。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、将来的に自動車リサイクルの高度化に向けた支援策として必要とされるような取組みの具体化を受けて、あらためて特預金の使途の可否について検討を行うことが必要である。

③海外の自動車リサイクルシステムへの支援

特預金の発生事由として、輸出取戻しの時効や非認定事業者の全部利用等、自動車関連の輸出によるものの割合が一定程度を占めている。こうした状況に鑑み、発展途上国の自動車リサイクルシステム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等への特預金の充当の可能性について、審議を行った。

日本での自動車リサイクルに関する技術者の研修制度を充実させ、これを活用して外国人を受け入れるような取組み等、日本の自動車リサイクル関連事業者の労働力の確保や国際競争力の強化に資するような形での支援について検討すべきとの指摘がなされた。

<支援例>

- ・日本の自動車リサイクル制度、基盤技術をベースにした海外支援のための調査・検討
- ・自動車リサイクルに関する日本での外国人研修制度の確立

ただし、現行法制下では、特預金を海外支援の使途に活用することは困難であり、他事業(国の予算事業、自動車関連団体の事業等)での実施可能性についても今後、検討を行うことが必要である。

6. これまでの検討を踏まえた本委員会の提案

諮問委員会では、特預金は、その発生事由からすでに再資源化預託金等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との優先順位の原則を整理することから始め、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、その法令との適合性や重要性について審議を重ねてきた。

上記の検討を踏まえ、諮問委員会は以下のとおり提案する。

(1) 今後の特預金活用の対象として提案する使途案

以下の①～⑥の施策については、現行法制で容認されている範囲であり、今後の特預金活用の対象として提案する。

- ①不法投棄・不適正保管対策への支援事業の拡充
- ②自動車リサイクル情報システムの刷新
- ③自動車リサイクル情報システムにおけるデータセンターの機能維持のための更新
- ④大規模災害への対応
- ⑤情報発信等の拡充

上記①～⑤の費用等の特預金を充てて、なお主務省令で定める額を超える額の特預金がある場合には、以下を

- ⑥再生資源等を多く使用した自動車の再資源化等預託金の割引

(2) 自動車リサイクル全体の安定化・高度化の課題として今後検討を行っていくべき対象として提案する施策

以下の施策については、現行法制下では特預金の使途とは認められないが、自動車リサイクル全体の安定化・高度化の課題として今後検討を行っていくべきである。

- ①自動車リサイクルシステムの安定化円滑化への対応
- ②特定再資源化等物品以外のリサイクル高度化への支援
- ③海外の自動車リサイクルシステムへの支援

なお、本答申において記載されている概算額はあくまでも現時点での前提における金額であり、個々の費目やその明細については、合同会議での審議を受け使途案として了承された後、実際の特預金の出えん時までには精査・確定していくものとする。その内容は資金管理業務諮問委員会での審議及び JARC 理事会の決議を経たうえで、経済産業大臣及び環境大臣への承認又は認可申請を行う対象となる。

おわりに

本提案は、平成 27 年 9 月の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検討要請を受け、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審議結果に基づくものである。

諮問委員会では、特預金の活用における優先順位の原則の整理を行うことから始め、合同会議や諮問委員会委員ならびに JARC 事務局からの特預金の使途に関する提案を、法令との適合性や施策としての重要性等の側面から検討し、審議してきた。また、現行法制の枠組みに止まることなく、わが国の自動車リサイクルシステムの安定化・高度に向けた将来的な課題や海外貢献の観点からも特預金の活用に関する多くの意見、提案がなされた。

今後の特預金の使途案として、現行法制下で容認されている範囲と判断されるものについては、かなり具体的な提案を行った。それ以外の自動車リサイクルシステム全体の安定化や高度化に重要であると判断される施策についても、今後継続して検討すべきものとして整理した。

また、特預金の使途案として提案を行った施策のうち、「情報発信の拡充」については、その内容と実施主体等の精査が必要であり、これに伴って特預金の充当の可否や比率等も異なってくることを付記しておく。

わが国の自動車リサイクル制度は、国内外の社会経済情勢の変化や環境問題への対応等に一定程度の柔軟性と強靱性を持つことをこれまでの実績が証明してきた。特預金のより有効な活用は、こうした点にさらに効果的に寄与するものと考えられる。したがって、今回提案した施策の具体化や実施状況のチェック等に加え、中長期的な課題の抽出や検討等についても今後も定期的なフォローアップが必要であろう。