

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

平成17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リ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、シュレッダーダスト、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シュレッダーダスト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

①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】

②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。

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

①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。

②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。

③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リサイクル料金より出えんされること、離島市町村や関連事業者における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、地方においても少額でも（例えば2割など）一定の負担をしていただくことが国民的理解を得る上で必要。

○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。
- ・このうち仮に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のメニュー化

○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する。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、各市町村が積極的に全体スキームの構築に関与することが必要であり、（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うことになる。

○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

- ①実務がうまく回るか
 - ②市町村はどのように関与するか
 - ③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）
 - ④出えんにあたっての証拠書類を取ることが可能か
- 等を念頭に内容を詰めていく。

○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と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であるが、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。センターにて剩余金の発生量、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

○リサイクル料金の剩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。

※各市町村においては市町村合併のタイミングとの兼ね合いについても留意。

パターン別のメニューの詳細イメージ（検討の叩き台）

	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

1. パターンA（島内に関連事業者（登録引取業者や許可解体業者等）が存在せず、市町村が運搬船をチャーター）

（1）適用が想定される離島

- ・関連事業者が存在せず、カーフェリーの定期航路がない小規模離島。（このケースに該当することは稀か？）

（2）実務・市町村の関与のイメージ

- ・市町村が直接船会社・荷役会社等と契約し、海上運搬費用等も支払う。
- ・チャーターは数ヶ月～1年に1回など。複数の離島、複数の市町村と共同チャーターしてコストを抑えることなども検討。
- ・海上運搬費用等は、自治体負担又は市町村が各自動車所有者から徴収することによりまずは賄い、その後市町村が一定の証拠書類を添えてセンターに出えん割合分を申請する。

※センターからの出えんにあたっては、以下のような書類が必要となるか？

- －仮置き場の管理（委託契約書や決算書）
- －仮置き場から港湾への運搬（委託契約書や決算書）
- －チャーター船（積み込み、積み卸し込み）による運搬（委託契約書や領收証）
- ・頻繁な船のチャーターは困難であることから、搬出までに相当期間の保管が必要。このため、市町村が共同の仮置き場を設置。各自動車所有者が当該場所に運搬し、搬出まで管理する。（海上輸送に当たっては、廃油、廃液は回収しておいたほうが望ましい）。
- ・市町村は、一時預かりの方法、費用の徴収を含めた全体の仕組みを条例、要綱等に位置づけ、仕組みを構築し、島民に対して周知徹底することが必要。

(3) 法制面での留意点

- ・使用済自動車（＝自動車リサイクル法上有価であってもすべて廃棄物とみなされる）を、本土・中核島の引取業者に運搬するまでは、ケースにより、島内保管場所から港湾への運搬委託やチャーター船による運搬については、当該委託先事業者について廃掃法の収運業の許可が必要となる。
- ・自動車リサイクル法においては、最終所有者には使用済自動車を引取業者に引き渡す義務があり、市町村において一般廃棄物として処理するとのルートはない点に留意（条例や契約の規定ぶりについて注意が必要）。
- ・船積み前に行う部品取りは「解体」に該当して都道府県又は保健所設置市からの「解体業」の許可が必要となり、船積前に「プレス」は「破碎前処理」に該当して都道府県又は保健所設置市の「破碎業（破碎前処理）」の許可が必要となるため、これらの場合には島に関連事業者が存在するとの整理となり、パターンAではなくなる。

2. パターンB（島内に関連事業者（登録引取業者や許可解体業者等）が存在せず、定期船を利用）

(1) 適用が想定される離島

- ・カーフェリーの定期航路がある離島（比較的多いケースと想定される）。

(2) 実務・市町村の関与のイメージ

- ・以下の2タイプが考えられる。定期船の就航頻度にもよるが、通常は共同保管場所の設置は不要（定期船の出航に合わせて使用済自動車を運搬することになる）。
 - ①最終所有者又は（車の販売時の帰りなどに）引取業者たる販売業者が自ら使用済自動車を運転して定期船に載せて運搬
 - ②本土・中核島の引取業者がキャリアカーなどに使用済自動車を搭載して定期船に載せて運搬
- ・最終所有者がまずは定期船の運賃を支払い（引取業者に車両の引取価格と一体として支払う場合もあり）、その後、最終所有者が各市町村の窓口に定期船の半券と引取業者の発行する引取証明書（自動車リサイクル法上、引取業者が使用済自動車を引き取ったときに最終所有者に発行することが義務づけられている書類）のコピーを証拠書類として申請することにより市町村から補助金（出えん金の割合分又は+自治体の補助分を加えた割合分）の還元を受ける仕組みを想定。
- ・市町村は、金の流れ、証拠書類の管理を含めた全体の仕組みを条例、要綱等に位置づけて構築し、島民に対して周知徹底することが必要。出えん割合分について一定の証拠書類を付して（財）自動車リサイクル促進センターに出えん申請を行う。

(3) 法制面での留意点

- 定期船による運搬については、船会社自体は廃掃法の収運業の許可は不要（海上輸送中に使用済自動車の運搬を管理しているのは最終所有者又は引取業者との整理となる）。

3. パターンC（島内に関連事業者（登録引取業者や許可解体業者等）が存在し、市町村が運搬船をチャーター）

(1) 適用が想定される離島

- 関連事業者は存在するが、カーフェリーの定期航路のない離島（このケースは稀か？）
- 解体業者において大量に解体自動車が発生するため、バージ船などを適宜チャーターレンジして運搬することが適当な離島

(2) 実務・市町村の関与のイメージ

- 島内の関連事業者が使用済自動車を引き取り、各種作業を行う。
- 市町村が直接船会社・荷役会社等と契約し、海上運搬費用等も支払う。
- チャーターは数ヶ月～1年に1回など。複数の離島、複数の市町村と共同チャーターレンジしてコストを抑えることなども検討。
- 島内の関連事業者（登録引取業者や許可解体業者）は、各種作業後、チャーター船の出航にあわせて、使用済自動車・解体自動車を搬出し、チャーター船に搭載する。
- 海上運搬費用等は、自治体負担や市町村が関連事業者から徴収することによりまずは賄い、その後市町村が一定の証拠書類を添えてセンターに出えん割合分を申請する。

※センターからの出えんにあたっては、チャーター船（積み込み、積み卸し込み）による運搬の委託契約書や領收証が必要となるか？

- 頻繁なチャーターは困難であることから、搬出までに相当期間の保管が必要。このため、関連事業者において海上運搬までの期間適切に保管しておく必要がある（市町村が保管場所を指定し、当該場所に保管することも考え得る）。（保管基準の遵守）
- 市町村は、費用の徴収を含めた全体の仕組みを条例、要綱等に位置づけて構築し、島民に対して周知徹底することが必要。

(3) 法制面での留意点

- 島内の関連事業者が使用済自動車を引き取り、各種作業を行う場合、都道府県又は保健所設置市への登録、許可が必要。
 - ①使用済自動車の引取り：引取業者の登録
 - ②フロン回収：フロン類回収業者の登録
 - ③解体（部品取りの場合も該当）：解体業の許可
 - ④プレス：破碎業（破碎前処理）の許可
- 船への積み込みのため、廃油・廃液の回収を行った後、プレスするケースがみられるが、プレスまでするに至るには、フロン類、エアバッグ類、タイヤ、バッテリー

等の回収を行っている必要がある。また、これら作業で回収された物品についても、適切に搬出・処理する必要がある（出えんの対象にはならない）。

- ・電子マニフェストは、島内の引取業者からスタートするため、次の海上輸送までの期間によっては遅延報告までの期間を超えることも想定されるが、所管の各都道府県又は保健所設置市の判断で、海上輸送の機会までは保管することを可として、勧告・命令等を行わない実務を想定。
- ・チャーター船の船会社は廃掃法の収運業の許可が必要。使用済自動車（産廃の場合のみ）、解体自動車については運搬の委託契約書が必要（産廃マニフェストは不要）。
- ・自動車リサイクル法においては、最終所有者には使用済自動車を引取業者に引き渡す義務があり、市町村において一般廃棄物として処理するとのルートはない点に留意（条例や契約の規定ぶりについて注意が必要）。

4. パターンD（島内に関連事業者（登録引取業者や許可解体業者等）が存在し、関連事業者が運搬船をチャーター）

（1）適用が想定される離島

- ・関連事業者は存在するが、カーフェリーの定期航路はない離島（このケースは稀か？）。
- ・解体業者において大量に解体自動車が発生するため、バージ船などを適宜チャーターして運搬することが適當な離島

（2）実務・市町村の関与のイメージ

- ・島内の関連事業者が使用済自動車を引き取り、各種作業を行う。
- ・島内の関連事業者が直接船会社・荷役会社等と契約。
- ・チャーターは数ヶ月～1年に1回など。複数の事業者が共同チャーターしてコストを抑えることなども検討。その頻度や方法については市町村も関与。運搬までの使用済自動車等の保管は島内の関連事業者が適切に行う（保管基準の遵守）。
- ・海上運搬費用等は関連事業者が支払いその費用を市町村が補填するパターンと海上運搬費用等を市町村が直接支払うパターンとが考えられる。その後市町村が一定の証拠書類を添えてセンターに出えん割合分を申請する。

※センターからの出えんにあたっては、チャーター船（積み込み、積み卸し込み）による運搬の委託契約書や領收証が必要となるか？。

- ・市町村は、搬出ルートへの関与や関連事業者や船会社への支払いを含めた全体の仕組みを条例、要綱等に位置づけて構築し、島民に対して周知徹底することが必要。

（3）法制面での配慮

パターンCと同様

5. パターンE（島内に関連事業者（登録引取業者や許可解体業者等）が存在し、定期船を利用）

（1）適用が想定される離島

- ・関連事業者が存在し、かつ、カーフェリーの定期航路もあるそれなりの規模の離島。

（2）実務・市町村の関与のイメージ

- ・島内の関連事業者が使用済自動車を引き取り、各種作業を行う。
- ・保管は関連事業者が適切に行う（保管基準の遵守）。
- ・以下の2タイプが考えられる。
 - ①解体行程前で自走可能であれば、島内の関連事業者又は本土・中核島の次行程の関連事業者が1台毎に自走させて定期船に載り本土等の関連事業者に運搬
 - ②島内の関連事業者又は本土・中核島の次行程の関連事業者が、キャリアカー・トラックなどに使用済自動車・解体自動車を搭載し、定期船に載せて運搬
- ・島内の関連事業者又は本土・中核島の次行程の関連事業者がまずは定期船の運賃を支払い（車両の引取価格と一体として支払う場合もあり）、その後、当該事業者が各市町村の窓口に定期船の半券と電子マニフェスト上の画面コピーなどの証拠書類を添えて申請することにより市町村から補助金（出えん金の割合分又は+自治体の補助分を加えた割合分）の還元を受ける仕組みを想定。
- ・市町村は、金の流れ、証拠書類の管理を含めた全体の仕組みを条例、要綱等に位置づけて構築し、島民に対して周知徹底することが必要。出えん割合分について一定の証拠書類を付して（財）自動車リサイクル促進センターに出えん申請を行う。

（3）法制面での配慮

- ・島内の関連事業者が使用済自動車を引き取り、各種作業を行う場合、都道府県又は保健所設置市への登録、許可が必要。
 - ①使用済自動車の引取り：引取業者の登録
 - ②フロン回収：フロン類回収業者の登録
 - ③解体（部品取りの場合も該当）：解体業の許可
 - ④プレス：破碎業（破碎前処理）の許可
- ・船への積み込みのため、廃油・廃液の回収を行った後、プレスするケースがみられるが、プレスまでするに至るには、フロン類、エアバッグ類、タイヤ、バッテリー等の回収を行っている必要がある。また、これら作業で回収された物品についても、適切に搬出・処理する必要がある（出えんの対象にはならない）。
- ・定期船による運搬については、船会社自体は廃掃法の収運業の許可は不要（海上輸送中に使用済自動車・解体自動車の運搬を管理しているのはその関連事業者との整理となる）。