

第1章 自動車リサイクル法の概要

1. 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）制定の背景

- ・年間約400万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の高いものであるため、これまでは、解体業者や破砕業者において、通常の商取引として流通し、再資源化ならびに処理が行われていました。
- ・近年の最終処分場の逼迫によるシュレッダーダスト（ASR^{注1}）処理費用の高騰や、鉄スクラップ価格の低下・不安定な変動により、これまでのリサイクルシステムが機能不全に陥りつつあり、使用済自動車の逆有償化（処理費を払って引き渡す状況）が進展し、不法投棄・不適正処理の懸念も生じています。
- ・これまでのリサイクルシステムが機能不全に陥り得る主要因であるASRや新たな環境問題であるエアバッグ類・フロン類への対応のため、新たな仕組みを構築することが必要になり、2002年7月に自動車リサイクル法が制定されました。
- ・フロン類に関しては、2002年10月よりフロン回収破壊法（カーエアコン部分）が先行して施行されています。

注1 ASR = Automobile Shredder Residue
自動車由来のシュレッダーダスト

2. 自動車リサイクル法の概要

(1) ASR、エアバッグ類、フロン類への対応

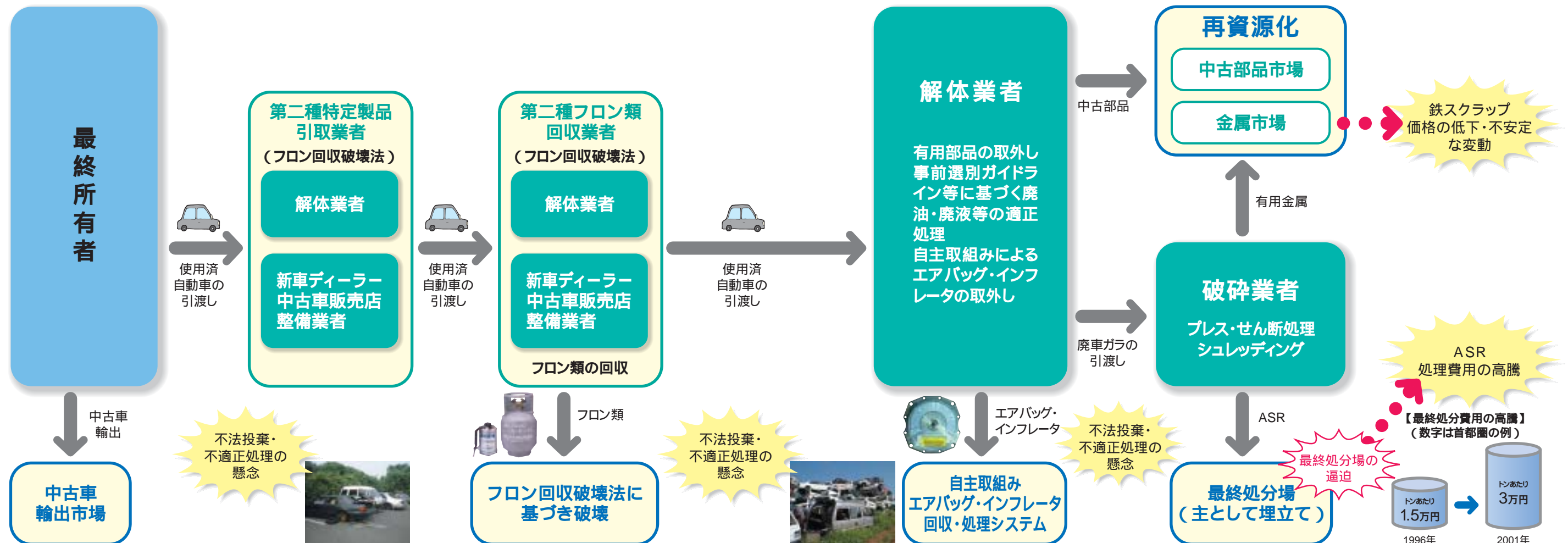
- ・これまで自動車リサイクルを担ってきた現在の関連事業者の役割分担を前提としつつ、従来のリサイクルシステムが機能不全に陥り得る主要因であるASRおよび新たな環境問題であるエアバッグ類、フロン類への対応を行います。
- ・具体的には、自動車メーカー・輸入業者は、ASR、エアバッグ類およびフロン類を引き取って再資源化（フロン類については破壊）を行う義務を負うことになり、その際、適正な競争原理が働く仕組みとなります。

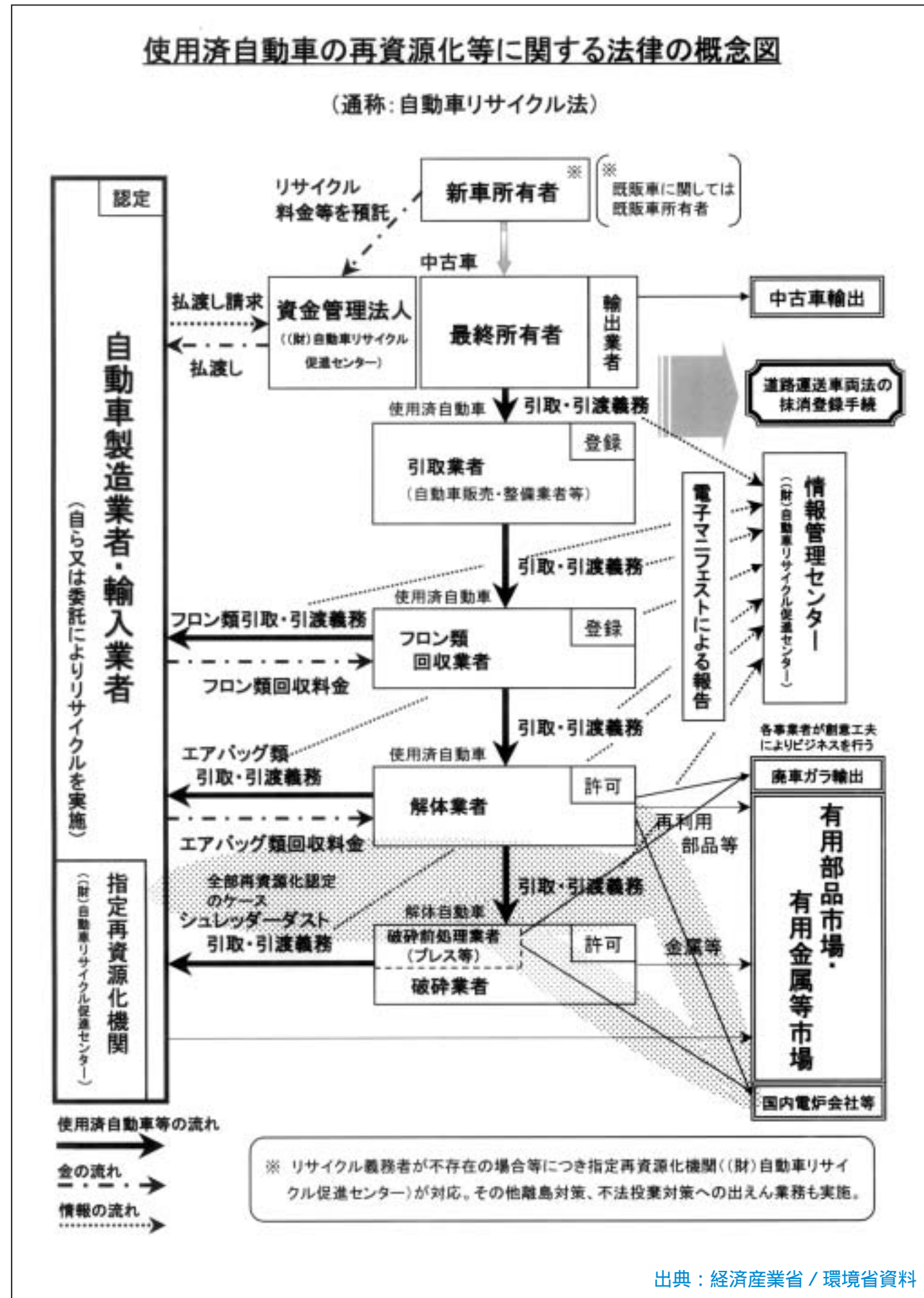
(2) 不法投棄の防止に資する仕組み

- ・関連事業者は、都道府県知事または保健所設置市長の登録・許可制となります。
- ・関連事業者は、使用済自動車等の引取り・引渡し義務が課され、引取り・引渡しを原則としてパソコン等からインターネットで接続して報告することになります。電子マニフェスト（移動報告）制度。
- ・リサイクル料金の前払い方式が導入され、登録・検査時に国土交通大臣等がこれを確認します。（リサイクル料金は、自動車の所有者に負担していただくこととなります）
- ・最終所有者に対する自動車重量税の還付制度が導入されます。

自動車リサイクル法のスタート時点は、2005年1月1日

現状の使用済自動車の流れ





出典：経済産業省 / 環境省資料

3. 自動車リサイクル法の5つの特徴

(1) 自動車メーカー・輸入業者がASR、エアバッグ類、フロン類を引き取り、再資源化を実施

- 自動車リサイクル法では、リサイクルシステムが機能不全に陥り得る主要因であるASRや新たな環境問題であるエアバッグ類、フロン類を適正・円滑に再資源化・処理していくことに主眼を置いた仕組みとなっています。
- 自動車メーカー・輸入業者は、自らが製造または輸入した自動車在使用済自動車となった場合、ASR、エアバッグ類、フロン類を引き取り、再資源化(フロン類は破壊)する義務を負うこととなります。
- 自動車メーカー・輸入業者は、上記3品目について、予め定める引取基準等に則り、登録・許可等の資格を持った関連事業者から引き取り、再資源化・破壊するための体制を全国に整備します。また、フロン類回収業者、解体業者に対して、それぞれフロン類、エアバッグ類の回収料金が確実に支払われる仕組みを構築します。

(2) 関係者の役割を明確化

- これまで自動車リサイクルを担ってきた関連事業者が最大限機能するような仕組みとすることを前提に、関係者の役割が明確化されました。
- 複数の役割を担う事業者は、それぞれの業の登録・許可を都道府県知事または保健所設置市長から受けることが必要となります。

| 関係者 | 自動車リサイクル法において求められる主な役割 |
|------------------------------|---|
| 自動車所有者 | ASR、エアバッグ類、フロン類の再資源化等に必要なりサイクル料金を負担 最終所有者は引取業者に使用済自動車を引き渡す |
| 引取業者 ^{注1} 【登録制】 | 自動車の最終所有者から使用済自動車を引き取り、フロン類回収業者または解体業者に引き渡す |
| フロン類回収業者 ^{注2} 【登録制】 | フロン類を回収基準に従って適正に回収し、自動車メーカー・輸入業者へ引き渡す (自動車メーカー・輸入業者にフロン類回収料金を請求できる) |
| 解体業者【許可制】 | 使用済自動車の解体を再資源化基準に従って適正に行い、エアバッグ類を回収し、自動車メーカー・輸入業者へ引き渡す (自動車メーカー・輸入業者にエアバッグ類回収料金を請求できる) |
| 破砕業者【許可制】 | 解体自動車(廃車ガラ)の破砕(プレス・せん断処理、シュレディング)を再資源化基準に従って適正に行い、ASRを自動車メーカー・輸入業者へ引き渡す |
| 自動車メーカー・輸入業者 | 自らが製造または輸入した自動車在使用済みとなった場合、その自動車から発生するASR、エアバッグ類、フロン類を引き取り、再資源化等を行う 自動車の設計・部品または原材料の種類を工夫を通じた自動車の長期使用の促進と再資源化を容易にし、再資源化に要する費用の低減を図る 関連事業者に対する自動車の構造・部品・原材料に関する情報の適切な提供など、再資源化の実施に協力する |

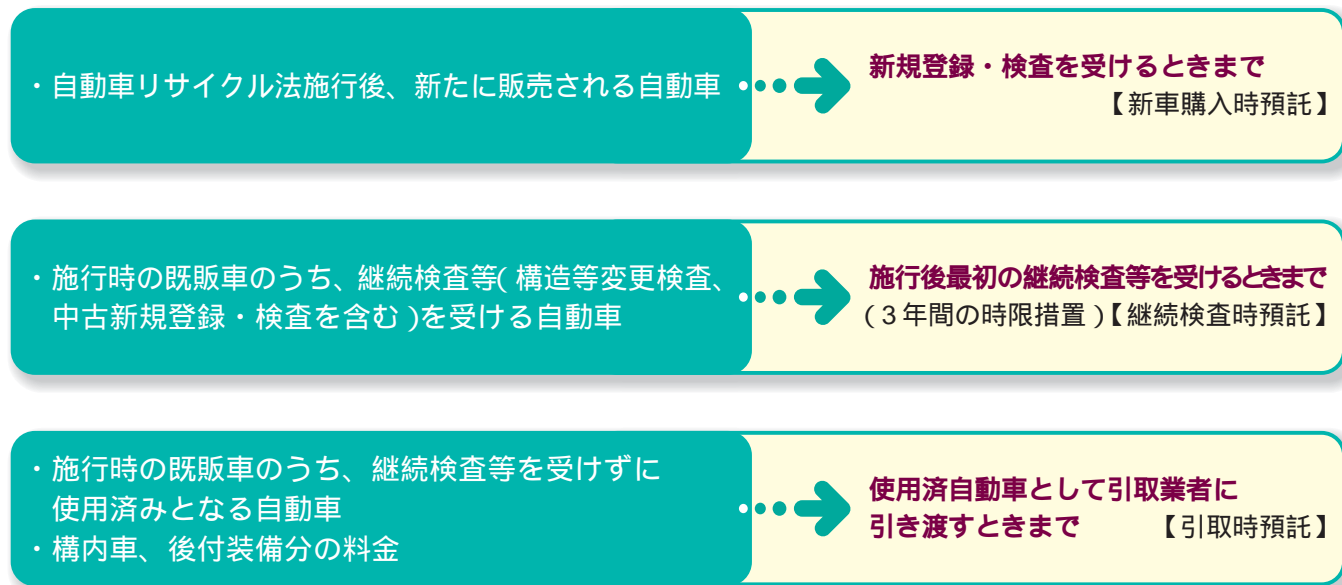
注1 新車ディーラー、中古車販売店、整備業者、直接引取りを行う解体業者等が引取業者になることを想定

注2 引取業者や解体業者がフロン類回収業者を兼業することを主として想定

登録・許可の基準等の詳細については、経済産業省・環境省主催の第2回全国説明会(2003年9~10月)の資料「自動車リサイクル法の本格施行に向けて」(経済産業省：<http://www.meti.go.jp/policy/automobile/index.html> もしくは環境省：<http://www.env.go.jp> 各ホームページ内)をご覧ください

(3) リサイクル料金の前払い方式を採用

- ・自動車メーカー・輸入業者が行う再資源化に必要な費用は、リサイクル料金として自動車の所有者に負担を求める制度です。
- ・リサイクル料金は、予め自動車メーカー・輸入業者が設定・公表することになっています(不適正な料金設定に対しては、国が是正を勧告・命令できる仕組み)
- ・自動車の所有者が行う「リサイクル料金の資金管理人[(財)自動車リサイクル促進センター]への預託の時点」は、原則として前払い方式が採用されました。これは、自動車が不法投棄された場合の環境負荷の大きさや收受コスト、負担感等を考慮したものです。登録・検査時に国土交通大臣等がこれを確認します。



(4) 電子マニフェスト(移動報告)制度を導入

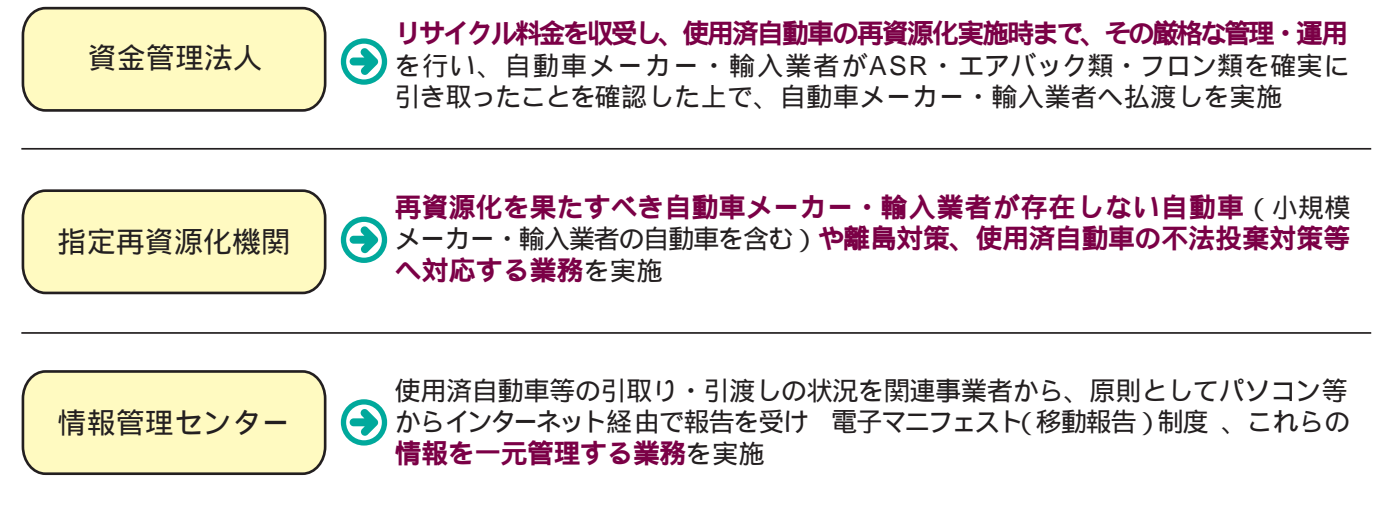
- ・自動車リサイクル法では、各関連事業者が使用済自動車等の引取り・引渡しを行った際に、3日以内にその旨を情報管理センター[(財)自動車リサイクル促進センター]へ、原則としてパソコン等からインターネット経由で報告する電子マニフェスト(移動報告)制度が導入されます。
- ・自動車リサイクル法施行後(2005年1月以降)、新たに自動車リサイクル法の引取業者に引き渡された自動車リサイクル法対象の車両については、使用済自動車等の流通にかかわる既存の紙のマニフェスト(廃棄物処理法に基づく産廃マニフェストおよび従来の使用済自動車用マニフェスト)やフロン回収破壊法に基づく自動車フロン類管理書は不要となります。

電子マニフェスト制度の主たる機能

- ・使用済自動車の適正な引取り・引渡しの確保
(使用済自動車の適正な引取り・引渡しの状況を常時管理)
- ・リサイクル料金等の支払いの証拠
(リサイクル料金、エアバッグ類回収料金およびフロン類回収料金等の請求の証拠)
- ・関連制度への情報提供
(自動車重量税還付や永久抹消登録の際の解体の事実の確認)
- ・使用済自動車に関する統計情報の整備
(使用済自動車の引取り・引渡しの国への状況報告、フロン類の再利用情報)

(5) 指定法人による制度運営

- ・自動車リサイクル法では、新たな制度の根幹となる公的な業務を行う指定法人を国が指定することになっており、2003年6月24日付けで、それぞれ(財)自動車リサイクル促進センターが指定されました。(財)自動車リサイクル促進センターにおいては、下記の業務について公正かつ透明性の高い業務を行うこととなります。



4. 自動車リサイクル法と既存制度との関係

(1) 廃棄物処理法との関係

- ・使用済自動車等 解体自動車(廃車ガラ)、ASR、エアバッグ類を含む は、自動車リサイクル法の規定により、その金銭的価値の有無にかかわらず、すべて廃棄物処理法上の廃棄物として扱われます。
廃棄物処理法に基づく産廃マニフェストや従来の使用済自動車用マニフェストは、自動車リサイクル法の電子マニフェスト制度に一本化
自動車リサイクル法の登録・許可業者については、使用済自動車等の運搬・処理にあたって廃棄物処理法の業の許可は不要

(2) フロン回収破壊法との関係

- ・フロン回収破壊法(カーエアコン部分)については、その枠組みが自動車リサイクル法に引き継がれます。
フロン回収破壊法の登録第二種特定製品引取業者、登録第二種フロン類回収業者は、それぞれ自動車リサイクル法の引取業者、フロン類回収業者の地位(標識を掲示する必要あり)に自動的に移行
自動車フロン券による費用収納方法は、自動車リサイクル法による方法に一本化(自動車フロン券制度は廃止)
自動車フロン類管理書による情報管理も、自動車リサイクル法の電子マニフェスト制度に一本化(自動車フロン類管理書は廃止)
- ・使用済自動車として、2005年1月1日以降、新たに自動車リサイクル法の引取業者に引き渡す車両から自動車リサイクル法の対象となります。なお、2004年12月31日までにフロン回収破壊法の登録第二種特定製品引取業者に引き渡されたカーエアコン搭載の使用済自動車については、フロン回収破壊法の仕組みに従う必要があります(2004年12月31日までに登録第二種特定製品引取業者に引き渡された使用済自動車のうち、逆有償での取引を行う場合は、産廃マニフェストの回付など、従来どおり廃棄物処理法の仕組みに従うことが必要)

5. 自動車リサイクル法の対象となる車両

- 自動車リサイクル法の対象となる自動車は、以下の「対象外となる自動車」を除くすべての自動車となります。トラック・バスなどの大型車、特種自動車（いわゆる8ナンバー車）、ナンバープレートの付いていない構内車も法対象となることに注意が必要

対象外となる自動車

被けん引車
二輪車(原動機付自転車、側車付のものを含む)
大型特殊自動車、小型特殊自動車
 その他(農業機械、林業機械、スノーモビル、公道を走らないレース用自動車、自衛隊の装甲車、公道を走らない自動車メーカー等の試験・研究用途車、ホイール式高所作業車、無人搬送車)

- 破砕業者で処理されることが少なく、載替えなど再利用されることが多い架装物についても、自動車リサイクル法の対象外です。

対象外となる架装物

これらの架装物がキャブ付きシャシ部分と一緒に解体される場合は、架装物部分は自動車リサイクル法の対象外であり、従来どおりの慣習に従って処理がなされる

保冷貨物自動車の冷蔵用装置その他の**パン型の積載装置**
 コンクリートミキサーその他の**タンク型の積載装置**
 土砂等の運搬用自動車の荷台その他の**囲いを有する積載装置**
 トラッククレーンその他の**特殊の用途にのみ用いられる自動車に装備される特別な装置**

6. 施行までのスケジュール

- 自動車リサイクル法に基づき、関連事業者の業務を確実・円滑に行うためには、都道府県知事または保健所設置市長への登録・許可申請に加えて自動車リサイクルシステムへの事業者登録の申請が必要となりますので、ご対応をお願いします。

都道府県知事等への登録・許可申請

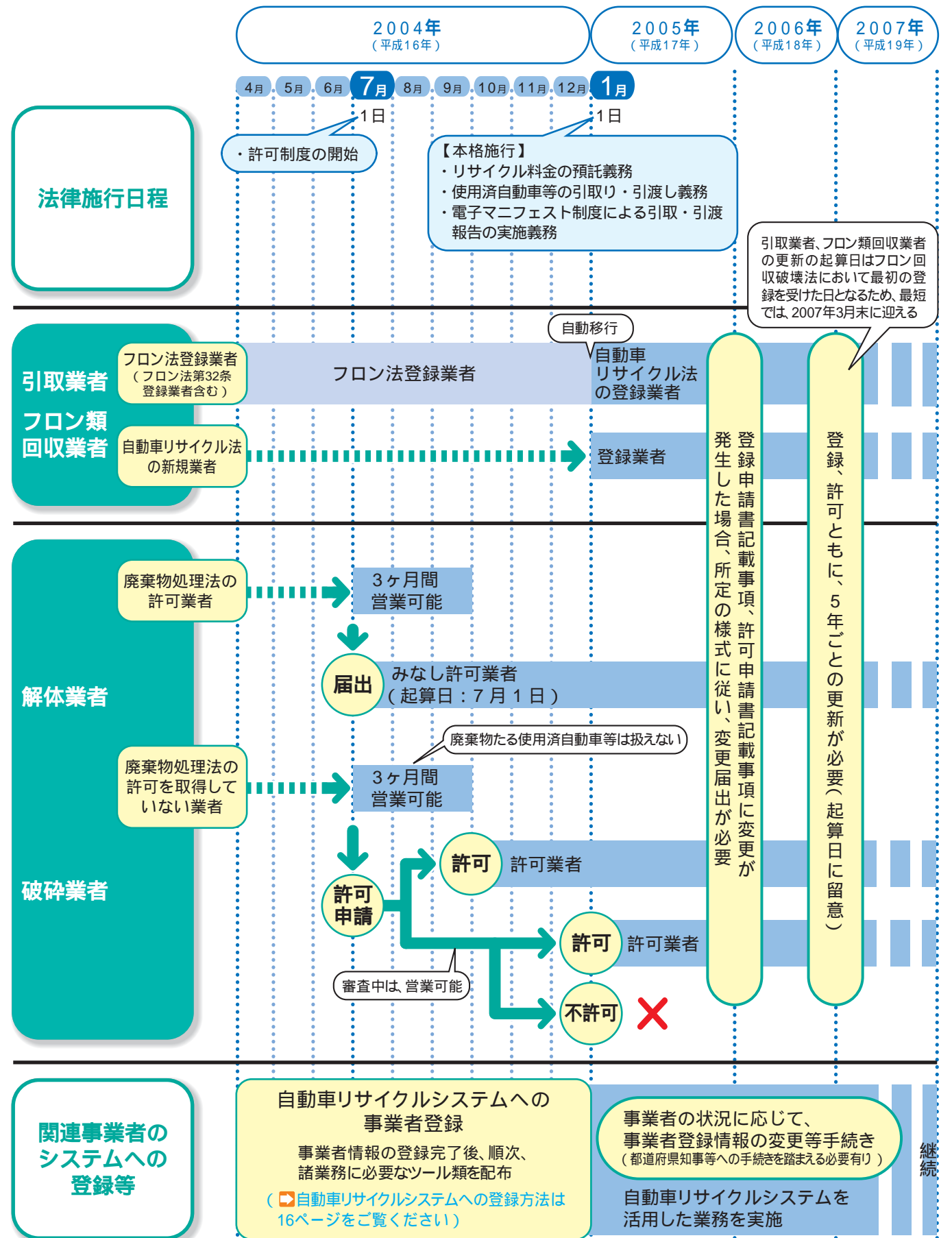


フロン回収破壊法の登録第二種特定製品引取業者、登録第二種フロン類回収業者は、それぞれ自動車リサイクル法の引取業者、フロン類回収業者の地位に自動的に移行

許可制度開始時(2004年7月1日)に解体業、破砕業を行っており、かつ、廃棄物処理法の業の許可(解体業の場合は原則として産業廃棄物の積替保管付きの収集運搬業または処分業の許可、破砕業の場合は産業廃棄物の処分業の許可)を受けている事業者は、許可制度開始から3ヶ月以内(2004年9月末日まで)に届出を行うことにより、解体業、破砕業の許可に移行可能

自動車リサイクルシステムへの事業者登録の申請

- 関連事業者において、電子マニフェストによる移動報告、リサイクル料金の預託に関する実務(資金管理人〔(財)自動車リサイクル促進センター〕より委託)を実施するためには、事前に自動車リサイクルシステムへの事業者登録の申込みを行っていただくことが必要となります。
- 上記①終了後、速やかに申込みくださるようお願いいたします。事業者情報の登録完了後、順次、諸業務に必要なツール類を配布いたします。



7. 自動車リサイクル法の関係者の全体図

- ・自動車メーカー・輸入業者は、自らが製造・輸入した自動車が使用済自動車となった場合に発生する、ASR、エアバッグ類、フロン類について引き取ってリサイクル(フロン類は破壊)する体制を整備します。
- ・エアバッグ類とフロン類については、共通引取窓口機能として「有限責任中間法人自動車再資源化協力機構」が設立され、諸契約や料金の支払い等についての関連事業者への窓口として機能することになります。

- ・ASRについては、各自動車メーカー・輸入業者が2つのグループを構成し、ASRの引取りや再資源化を実施していくことになります。

自動車リサイクル法全体の流れ

