

同志社大学インゼミ

2001年11月4日

慶應義塾大学経済学部

山口光恒研究会

自動車廃棄物班

前田 陽一 瀬川 晋

新井 紫織 白田 要

発表の流れ

- 1、自動車リサイクル法はなぜ必要か？
- 2、自動車リサイクル法案の審議の現状
- 3、自動車リサイクル法の検証と改善点

1. 自動車リサイクル法はなぜ必要か

使用済み自動車は、現時点でも約75～80%のリサイクルが達成されている

何が問題なのだろうか？

2、自動車リサイクル法の審議の現状

経済産業省産業構造審議会の審議の現状

- ・自動車リサイクル法の目的
- ・目的を果たすための手法の紹介

3、自動車リサイクル法の課題

経済産業省の考える法案は、きちんと目的を果たせるだろうか？

- ・自動車ユーザーからリサイクル料金を徴収するという手法がとられるが、徴収方法に問題はないか？

1. 自動車リサイクル法は なぜ必要か

今まで

- 使用済み自動車がリサイクル・処理されるインフラが既存
 - リサイクル率は75～80%達成
- リサイクルイニシアティブ(自主行動計画)の存在
 - リサイクル率の達成・有害物質の削減に取り組んできた

なぜリサイクル法が必要なのか？

リサイクル法の必要性

- 逆有償化に伴う不法投棄の懸念(特にASRを巡る)

イニシアティブのリサイクル率目標達成を困難に

- フロンの回収・処理の必要性(環境面)
- エアバックの適正処理の必要性(安全面)

イニシアティブでは対応できない

新たにリサイクル法で対応

逆有償化

近年

- 鉄スクラップ価格の低下
- 最終処分場の逼迫

管理型処分場への移行
処分費用の上昇

逆有償化

ASRを不法投棄するのではないかという懸念

フロンの回収・処理

現在、フロンの回収が義務付けられている

フロンの処理には費用がかかる

(1ボンベにつき15200円)

費用を支払うことが困難

フロンの回収が徹底されていない

(18%の回収率)

神奈川県推進機構ルートによるカーエアコン用フロン(R 12)回収実績： 平成12年度

事業所 No.	累計本数		回収量 (kg)		事業所 No.	累計本数		回収量 (kg)
	10ℓ容器	20ℓ容器				10ℓ容器	20ℓ容器	
1	0	0	0		37	0	6	120
2	0	0	0		38	0	0	0
3	0	0	0		39	0	0	0
4	0	4	80		40	0	2	40
5	0	0	0		41	0	17	340
6	0	14	280		42	0	0	0
7	3	0	30		43	0	0	0
8	0	2	40		44	0	0	0
9	0	4	80		45	0	9	180
10	0	15	300		46	0	6	120
11	0	6	120		47	0	2	40
12	0	4	80		48	0	4	80
13	0	4	80		49	0	1	20
14	0	5	100		50	0	0	0
15	0	4	80		51	0	9	180
16	0	2	40		52	0	0	0
17	0	0	0		53	0	20	400
18	0	0	0		54	0	11	220
19	0	10	200		55	0	0	0
20	0	72	1440		56	0	3	60
21	12	0	120		57	0	4	80
22	0	8	160		58	0	0	0
23	0	4	80		59	0	9	180
24	0	5	100		60	0	7	140
25	0	12	240		61	0	0	0
26	0	44	880		62	0	8	160
27	0	9	180		63	0	5	100
28	0	0	0		64	0	0	0
29	0	23	460		65	0	1	20
30	2	9	200		66	0	4	80
31	0	3	60		67	0	18	360
32	0	0	0		68	0	17	340
33	0	0	0		69	0	0	0
34	0	0	0		70	0	0	0
35	0	10	200		71	0	0	0
36	0	9	180		72	0	1	20
					合計	17	446	9090

2. 自動車リサイクル法の 審議の現状

経済産業省産業構造審議会
廃棄物・リサイクル小委員会
自動車リサイクルWG10回
資料を中心に

自動車リサイクル法の目的

- 逆有償をなくす
懸念される不法投棄の防止
- フロン・エアバックの回収・処理
適正処理の必要性

自動車リサイクル法の方法

- 逆有償をなくすため
自動車ユーザーから
ASRのリサイクル・処理
フロン・エアバックの回収・処理
にかかる費用を徴収
- 適正処理・リサイクルが行われるため
引き取り者・再資源化事業者は行政から登録を受ける

関係者の役割分担

ステークホルダー

- ・ユーザー（新車購入者・最終ユーザー）
- ・引き取り者
- ・自動車製造事業者
- ・再資源化事業者
- ・資金管理法人

自動車ユーザー

- 使用済み自動車の引渡し
- 引取り3品目のリサイクル・処理に要する一定の料金等の支払い

引取者(自動車販売・整備事業者・解体事業者)

- 行政庁の登録
- 最終ユーザーからの引き取り
- 自動車製造業者等引取り品目の有無を確認
- 再資源化事業者への引渡し
- 永久抹消登録もしくは一時抹消登録を行う

再資源化事業者

解体事業者、シュレッダー処理業者、
ASRリサイクル事業者、回収業者

- 都道府県知事による登録
- 委託された際の実際の処理・リサイクル

資金管理団体

- ユーザーから当該車両の3品目にかかるリサイクル・処理費用を徴収
- 自動車製造業者等が当該車両のリサイクル・処理を終えて、その費用を受け取りに来るまで管理
- 自動車製造業者等の請求に応じて、その費用を支払う

自動車製造事業者・輸入事業者

- リサイクルシステム全体の運営に中心的な役割を果たす
- 自動車製造事業者等引取り品目
シュレッダーダスト(ASR)
カーエアコン用冷媒フロン及びエアバック
- 3Rに配慮した自動車の設計・製造、リサイクル・処理への取組状況の公表等を行う。

登録制度

永久抹消登録と一時抹消登録

- 永久抹消登録

解体証明書がユーザーに戻ると自動車税の停止、
還付が行える

自動車解体・処理されたことの証明

- 一時抹消登録

解体証明書不要。ディーラーが発行できる抹消登
録証明で自動車税の停止、還付が行える

その後の自動車の行方は不明

**費用徴収の方法と時期に問題
はないか？**

リサイクル法における 金銭の流れ

- ユーザーが3品目のリサイクル・処理にかかる費用を支払う
資金管理団体に預ける
メーカーがリサイクル・処理にかかった費用を資金管理団体から受け取る
(委託した場合はその費用を再資源化事業者を支払う)

自動車の商品特性

- 新車販売が毎年600万台程度。
- 排出される自動車が毎年500万台程度
- 既販車が7250万台程度
- 製品としてのライフサイクルが平均で10年程度
- 複数のユーザーを流通する事が一般的
- 購入者のうち、新規購入者は1割程度であり、その他の購入者は買い替えまたは増車である。

費用徴収方法の焦点

- ・消費者にわかりやすいものか(透明性)
- ・関係者の同意が得られるか
- ・自動車リサイクル料金を確保できるか

これらのポイントを抑えられる徴収方法を取るべきである。

費用徴収の手法

販売時徴収方法

自動車ユーザーが新車購入時に自動車リサイクルにかかる費用を支払う

* 自動車リサイクル費用負担者は新車購入者

廃棄時徴収方法

自動車ユーザーが自動車を廃棄する時に自動車リサイクル・処理にかかる費用を支払う

* 自動車リサイクル費用負担者は最終ユーザー

経済産業省の審議の現状

自転車充当方式・販売時徴収方法を予定

理由

- 不法投棄の増加の懸念を招かない
- 料金の徴収コスト、回収ロスが少ない
- 消費者にとってわかりやすく、負担感が少ない
- 地方自治体等から販売時徴収を支持する声が多い

経済産業省は、なぜ販売時徴収方法を取ろうとしているのか

言い換えると、

経済産業省は、なぜ廃棄時徴収方法を取ろうとしないのか

廃棄時徴収方法の問題

- ・不法投棄の増加の懸念**
- ・費用の回収ロス**
- ・費用徴収拠点の整備のためのコスト**

不法投棄は増加するか？

自動車ユーザーからの不法投棄

ユーザーの単純なりサイクル料金支払い回避による不法投棄は、自動車登録制度によるユーザー情報を活用すれば対応可能

では、誰が不法投棄するのか？

新車販売事業者、中古販売事業者、整備事業者等からの不法投棄

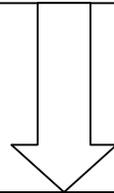
ディーラー等からの不法投棄

自動車の商品としての特性

購入者のうち、新規購入者は約一割程度であり、
その他の購入者は買い替え又は増車である。

つまり、最終ユーザーはディーラー等に使用済み自動車を引き取りをしてもらう。

最終ユーザー



引取者

ディーラー

[25%]

中古車販売店

整備事業者

[70%]

解体事業者

[5%]

想定

・ディーラー等のユーザーから引き取った車が中古車として価値がなかったら？

*リサイクル費用負担者はディーラー

・ディーラー等が、新車販売競争の中、新車購入（買い替え）者から自動車リサイクルにかかる費用を徴収できない場合は？

*リサイクル費用負担者はディーラー

費用の回収ロスと不法投棄

廃棄時徴収方法の場合、ディーラー等が自動車リサイクル費用を負担するケースが多いと思われる。

- ・ユーザーから自動車リサイクル費用を徴収できない　　<費用の回収ロス>
- ・ディーラー等が費用支払い回避のために不法投棄する懸念がある　　<不法投棄の増加>

徴収拠点の整備にかかるコスト

<リサイクル料金を徴収する窓口>

販売時徴収方法の場合

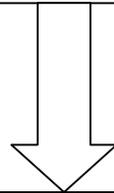
新車販売ディーラー(約18000社)

廃棄時徴収方法の場合

引き取り者(約10万余)

(新車販売事業者・中古自動車販売事業者・整備事業者・解体事業者)

最終ユーザー



引取者

ディーラー（18000社）

中古車販売店（50000社）

整備事業者（80000社）

解体事業者（5000社）

販売時徴収方法の検討

経済産業省の挙げるメリット

- ・不法投棄の増加の懸念がないこと
(地方自治体からの支持)
- ・料金の徴収コスト・回収ロスが少ないこと
- ・消費者にとってわかりやすく、また、負担感がないこと

では、問題はないのか？

販売時徴収方法の問題点

- ・既販車について別途制度を構築する必要があること
- ・新車について将来必要となるコストを販売時点で予測することが極めて困難であること
(後付装着物、引き取り品目の追加に対応できないこと)
- ・国内の全自動車を管理するデータベースの構築・管理が必要であること
- ・販売時に徴収された資金の管理方法の検討が必要であること

資金の管理の方法

経済産業省案

費用を安全に保管・管理するための公的な資金管理機関(公的資金管理団体)を設ける

問題点

公的資金管理団体で管理されている資金は、どのように運用されるのか？

別途の用件の費用として回されることはないか？

資金の運用方法

自動車のライフサイクルは、約10年である。

つまり、自動車ユーザーから徴収された自動車リサイクル費用は、10年間眠らされることになる。

・また、現在の時勢では、特殊法人は廃止される流れである。

ここに無駄はないのか？

廃棄時徴収方法と販売時徴収方法のどちらが費用対効果面で優れているのか？

廃棄時徴収方法にかかるコスト

- ・不法投機の回収にかかるコスト(費用の回収の口
 入を埋めるコスト)
- ・自動車リサイクル料金徴収拠点整備にかかるコ
 スト(多額)

販売時徴収方法にかかるコスト

- ・自動車リサイクル費用を管理するコスト(公的資金管理団体運営にかかるコスト)
- ・全自動車を管理するデータベースの管理にかかるコスト
- ・全自動車を管理するデータベースの構築にかかるコスト
- ・リサイクル料金を徴収する拠点の整備にかかるコスト(小額)

費用対効果分析

* インフラの整備にかかるコストは換算しない

廃棄時徴収方法

不法投機の回収処理コスト

販売時徴収方法

自動車リサイクル費用の管理コスト

全自動車を管理するデータ管理コスト

費用対効果分析

廃棄時徴収方法の問題は、引き取り者の不適正処理・不法投棄に対応できない自動車登録制度にある。

登録制度で対応できれば、不法投棄や、費用回収ロスの問題は解消できるのではないか？

廃棄時徴収方法にかかるコストは、極小化できる。

廃棄時徴収方法にかかるコスト

- ・不法投機の回収にかかるコスト(費用の回収の口
 入を埋めるコスト)
- ・自動車リサイクル料金徴収拠点整備にかかるコ
 スト(多額)

費用徴収方法の結論

販売時徴収方法を取る場合、どうしても、資金管理の方法が別途必要となる。

- ・資金をどのように管理していくのか？
- ・また、この管理・運営にかかるコストは？

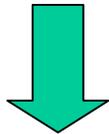
廃棄時徴収方法での不法投棄・費用の回収のロスの問題は登録制度で対応可能である

廃棄時徴収方法を取るべきである。

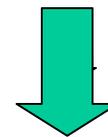
自動車リサイクル法はなぜ必要か？

- 鉄スクラップ価格の下落
- 処分費用の高騰
- フロン(環境面)
- エアバック(安全面)

逆有償化



不法投棄の懸念



適正処理の必要性

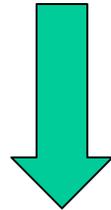
解決法

- 逆有償化問題

ユーザーからリサイクル費用徴収

費用徴収の方法と時期

販売時徴収：資金管理団体の運用方法に問題がある

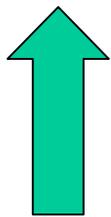


廃棄時徴収の方がコストがかからない

廃棄時徴収の問題点とその解決案

廃棄時徴収

ディーラーによる不法投棄発生



自動車抹消登録制度の変更で対応