

# 自動車班

上嶋 健介

佐々木 知也

宮本 大輔

山室 俊介

# なぜヨーロッパに目を向けたか

- 日本の自動車リサイクル法だけに着眼していたのではその特徴が見えにくいから
- 日本の自動車リサイクル法がEUの影響を受けていると思ったから

# 発表の流れ

- EU指令
- ドイツ廃車政令
- オランダ廃車政令
- 日本と各国(ドイツ・オランダ)の比較

# *EU指令*



# 背景

## 環境面

- 自動車から出る廃棄物の削減
- ELVが与える環境への影響を軽減

## 経済面

- 廃車リサイクル事業の不安定化

# 目的

- 車両からの廃棄物の発生を防止する
- ELVとその部品のリユース・リサイクル・リカバリーの促進
- 関係事業者の環境に対する意識の向上

# 内容

最終所有者からの無償取引の保証

有害物質の使用規制

リサイクル率の数値目標

モニタリングシステムの整備

# 詳細

## リサイクル率の数値目標

|          | 2006年1月からのELV | 2015年1月からのELV |
|----------|---------------|---------------|
| リサイクル率   | 85%以上         | 95%以上         |
| エネルギー回収率 | 5%以内          | 10%以内         |



# 詳細

## モニタリングシステムの整備

- ・処理施設は所管官庁の許可または登録を義務化
- ・加盟国は3年毎にEU委員会に報告
- ・マニフェストについての言及なし

## 実施について

2002年4月12日までに法制化

# 法制化状況

## EU15ヶ国

|         | EU指令以前 | EU指令以後 |
|---------|--------|--------|
| オーストリア  |        |        |
| ベルギー    |        |        |
| デンマーク   |        | ×      |
| フィンランド  | ×      | ×      |
| フランス    |        | ×      |
| ドイツ     |        |        |
| ギリシャ    | ×      | ×      |
| アイルランド  |        | ×      |
| イタリア    | ×      | ×      |
| ルクセンブルグ | ×      | ×      |
| オランダ    |        |        |
| ポルトガル   |        |        |
| スペイン    |        |        |
| スウェーデン  |        |        |
| イギリス    |        | ×      |

各国での法制化が遅れている  
生産者の負担についてが問題

メーカーからの反対

今後も状況を見ていきたい

# ドイツ廃車政令





# ドイツ



- 1996年2月 自動車産業界の自主規制が始まる
- 1998年7月 廃自動車政令施行
- 2000年10月 EU廃自動車指令
- 2002年7月 廃自動車の処理に関する法律

# こうした背景には

- 年間、約350万台が登録抹消をされている  
廃車から出る大量のASRを埋め立てることから起こる処分場逼迫問題
- リサイクルしにくいプラスチックの種類や有害物質が増加し続けている  
この分野での環境汚染及び負荷を回避、軽減する目的

# 廃自動車の処理に関する法律の以前のケース

- 自主規制(1996年に始まる。1998年2月政府と合意)
- 主に
  - 乗用車引取りと再利用・リサイクルのために全国的なインフラの構築
  - リサイクル率を高める。Ex)2006年 85% 2015年 95%
  - 一般取引市場条件でメーカーが自社銘柄のELVを引き取る。(有償)
  - 1998年以降に市場に出回る車で12年未満のものは無償で引き取る。
  - 2年ごとにモニタリング。報告書を政府に提出する。

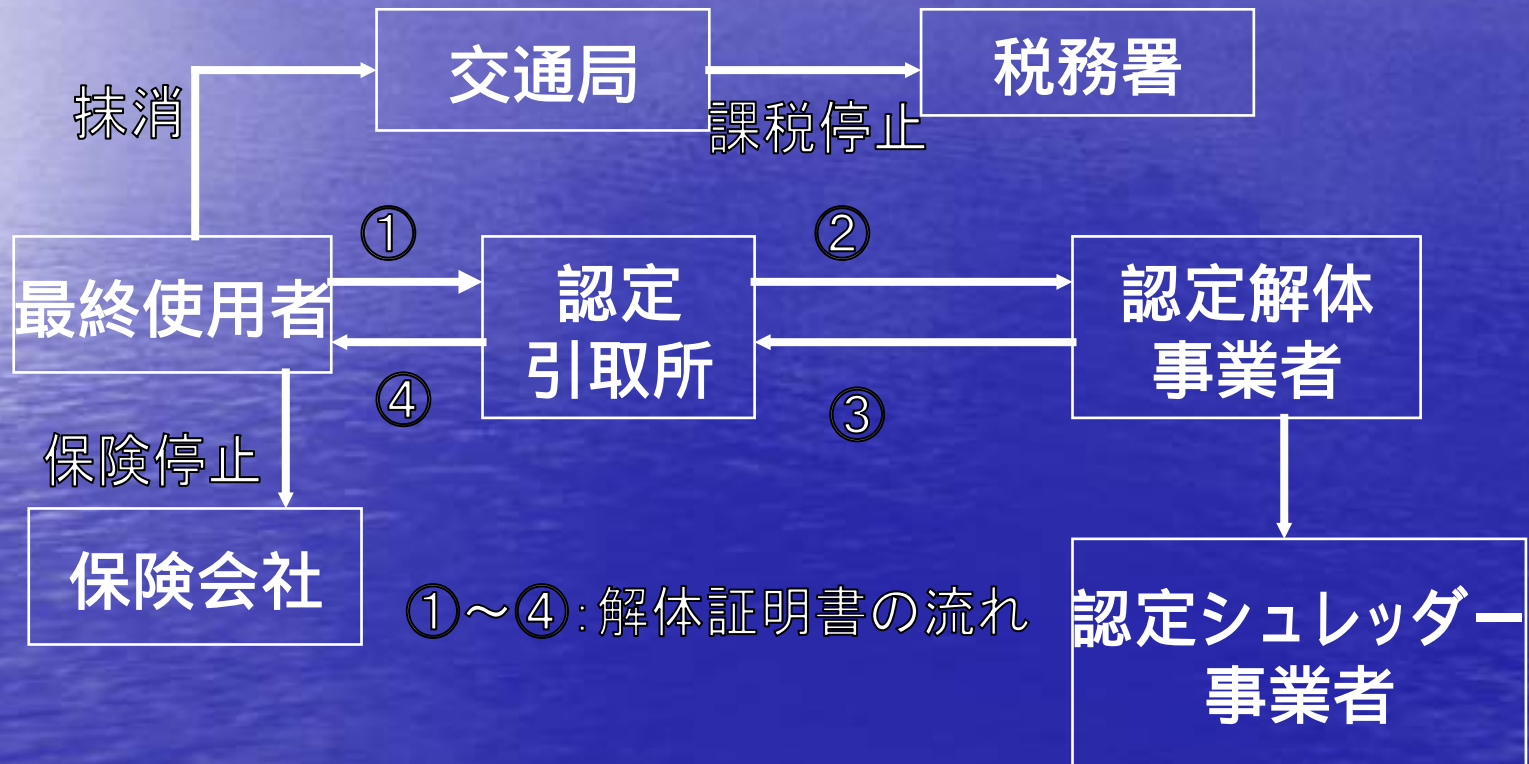


# 廃自動車の処理に関する法律の以前のケース

- 廃自動車政令(1998年～)
- 主に
  - 適用対象はM1と分類される乗用車のみ(ドライバーを含む、9人乗り)。
  - 保有者は、廃棄する場合には認定引取所、認定利用事業者へ引き渡す義務を負う。
  - 認定は、国ではなく民間の鑑定人、または鑑定人組織が行う。
  - リサイクル率の設定。自主規制に同じ。



# 廃車の流れ(2002年7月1日以前)



# 旧廃車政令・既存のインフラの問題点

- 整備された処理インフラにELVが集まらない
  - 非認証事業所での処理
  - 不法投棄・不正輸出
- モニタリングレポートについて
  - どれだけの自動車がリサイクルされたか不明
- 製品設計時での、環境配慮がされていない



# 現在のドイツ



- 2000年 EUの廃自動車指令を受け、ドイツ国内でも法制化の動き
- 2002年7月1日 廃自動車処理に関する法律施行

# 法令の主なポイント

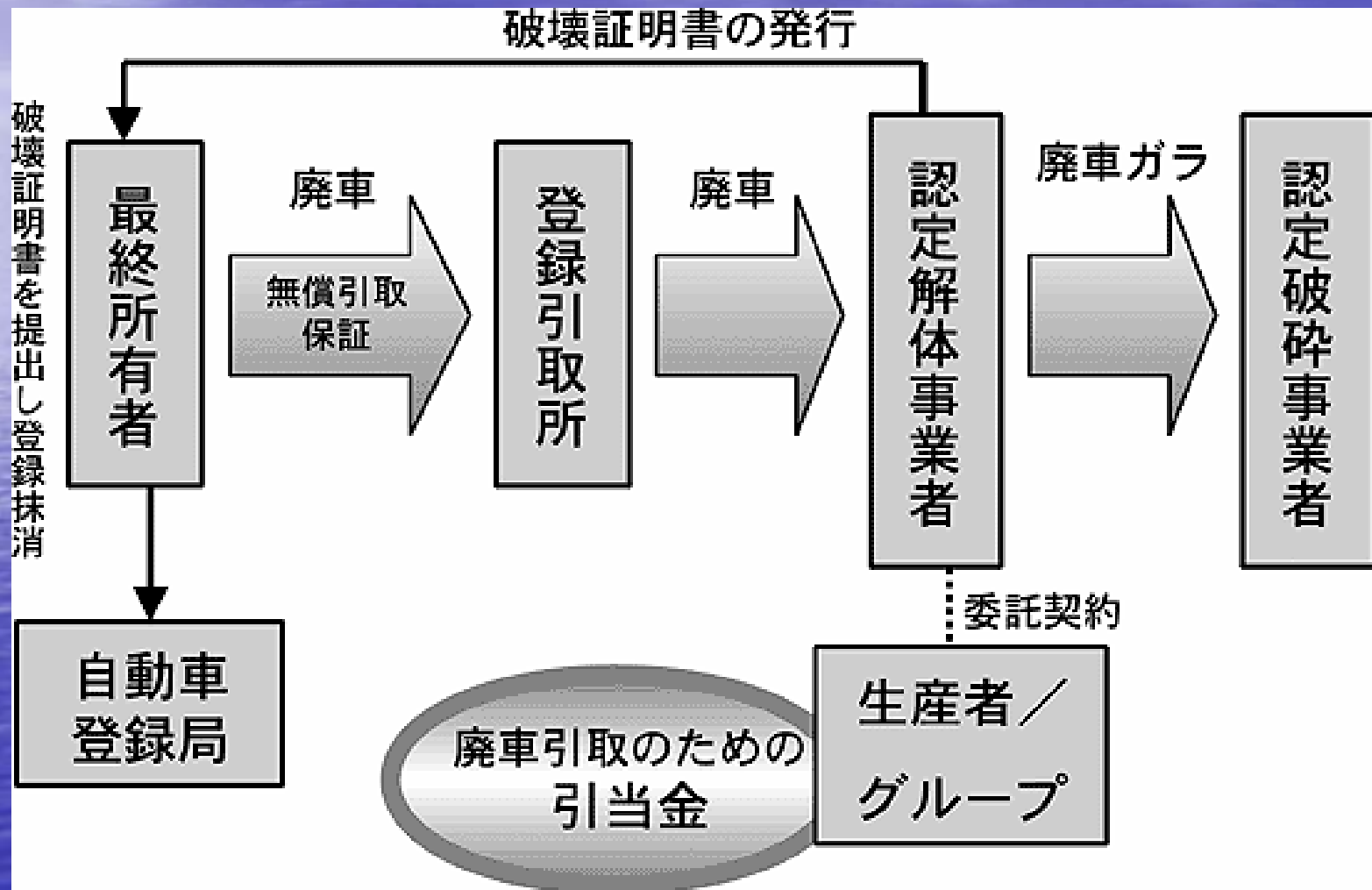
- 廃車引取りのための全国的インフラの整備。具体的な適切処理のための環境基準を設ける。
- 乗用車M1に加え、3,5tまでの軽貨物自動車(N1)、バイクそして三輪車も引き取り、適正処理しなくてはならない。全てメーカーの負担で行う。日本と対比
- 引取、及び再利用するための費用を賄うために、引当金を計上できるようになった。商法、税法上の控除措置を受ける。
- 資金管理は個別企業ごとに行う。日本、オランダと対比



# 法令の主なポイント

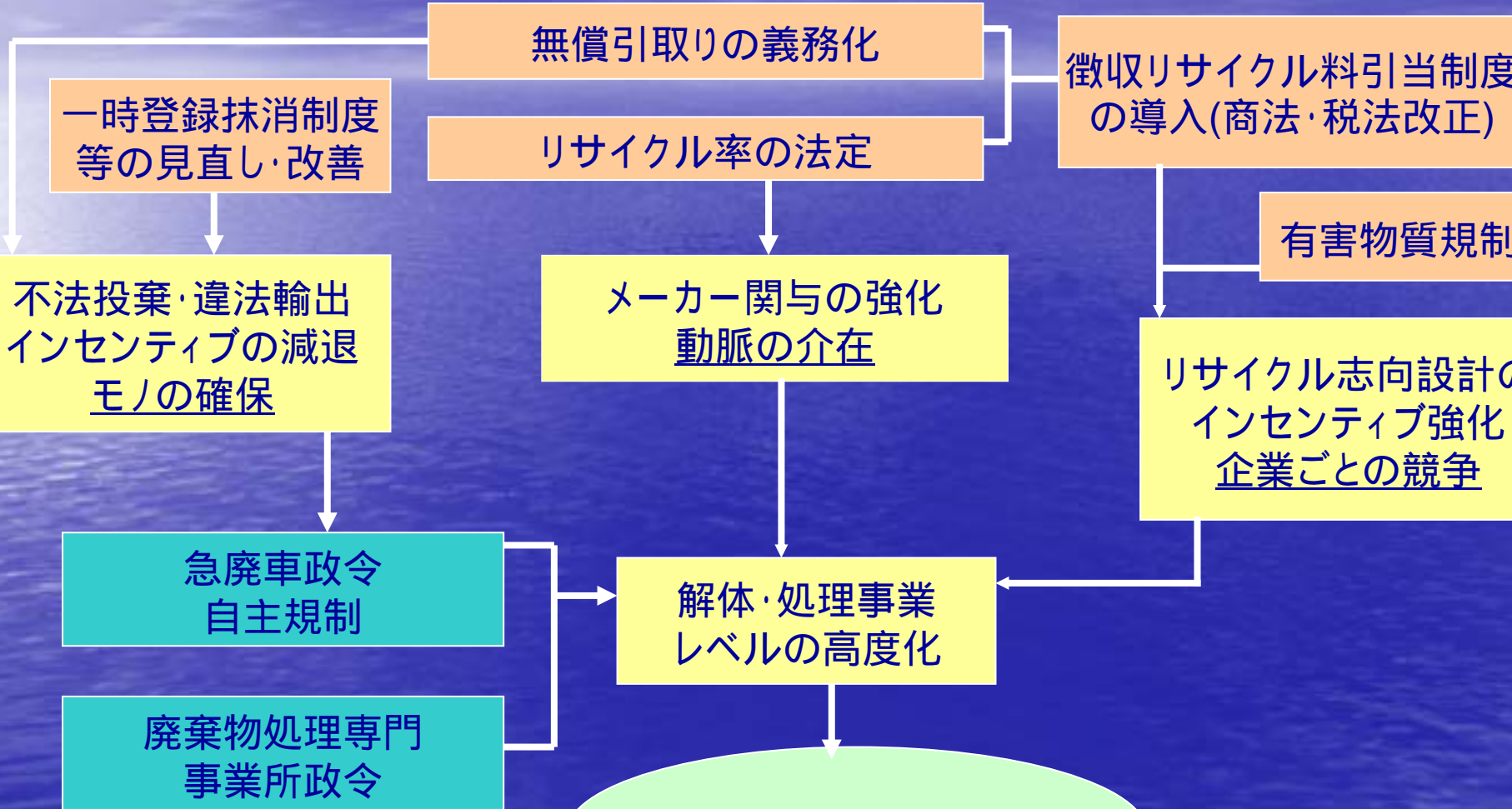
- リサイクル率の設定。
  - 2006年～ 85%を再利用(5%はエネルギー回収)
  - 2015年～ 95%を再利用(10%はエネルギー回収)
- 2003年7月1日～ カドミウム・水銀・鉛・6価クロムの使用を禁止。日本と対比
- 2002年7月1日以前に市場に出ている車については、2007年1月1日以降にメーカーは無償で引き取る。2002年7月1日～ 廃車は無償で引き取る義務を負う。

# 廃車の流れ(新法令)



# 新たなスキーム

## 新廃車政令によるスキーム



## 旧廃車政令によるスキーム

# 新廃車法令の問題点

- 正規ルートにELVが集まるために、これまで以上に発生するであろうASRの処理
- モニタリングについて
  - 既存のインフラを利用と記述されているだけ



おまけ

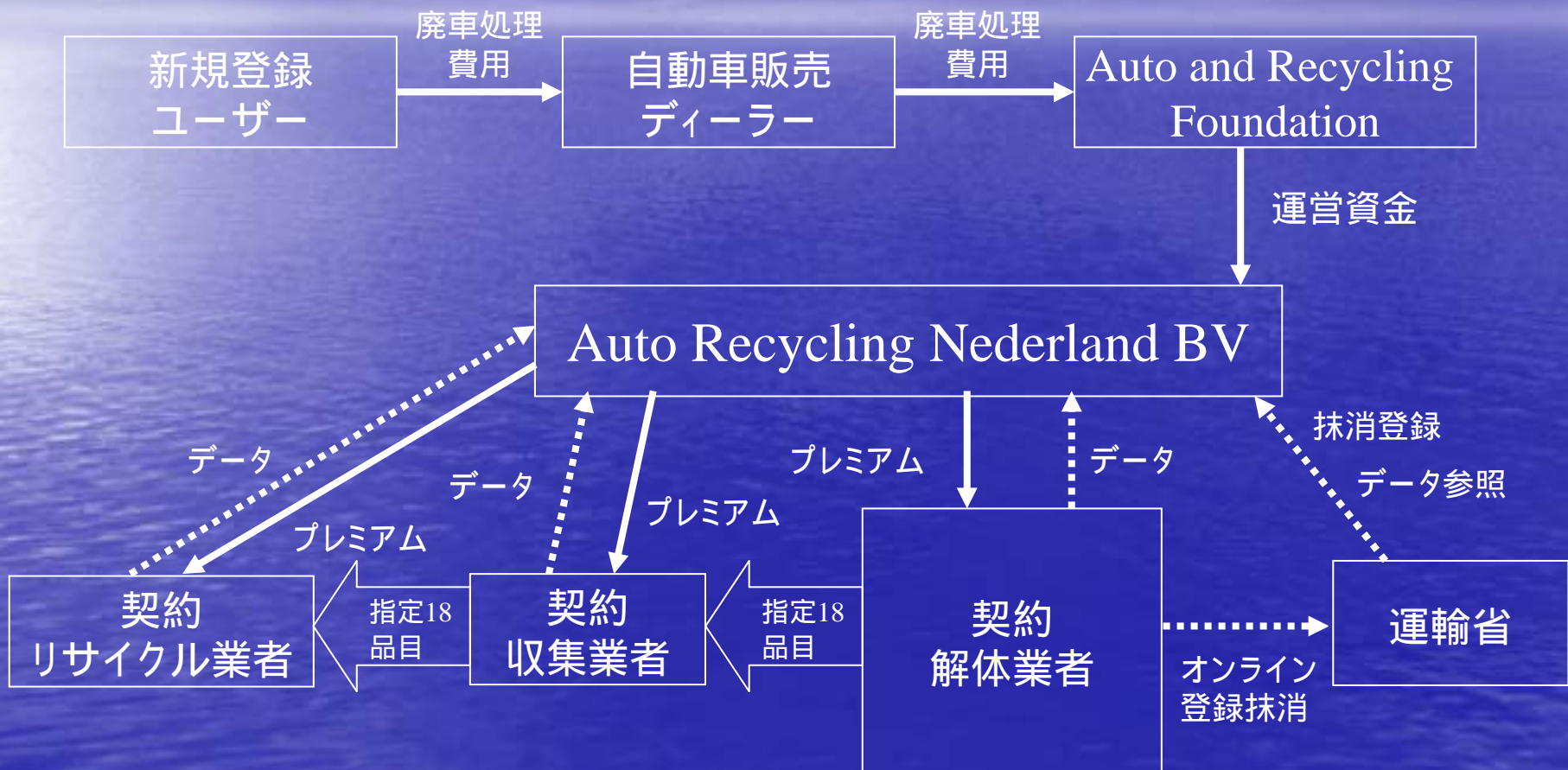
2006年



# オランダ廃車政令

# オランダの廃車リサイクルシステムの の歩み

- 1992 2000年までにELVのリサイクル率を86%  
に高めることが掲げられる  
目標達成のために自動車業界が自主  
計画を策定
- 1993 “Auto & Recycling Foundation”を株主とし  
て“Auto Recycling Nederland”を設立
- 1995 ~ ARNを中心としたリサイクルシステムが  
産業界によって自主的に行われる





# 契約リサイクル業者

- 入札制度 リサイクル業者の選定

選考基準 { 価格 処理方法  
技術力 組織力 など

毎年、部材ごとに選定される

- 部材ごとの処理数量、品質内容を報告
- 処理作業に関する年次報告書の提出

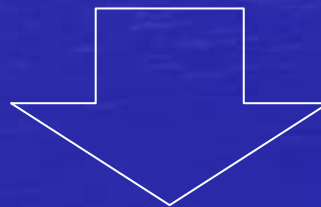
# 契約解体業者

- 2003年現在 270社

所定の環境要件を満たし、認証取得が必要

- 廃車の無償引取り
- 指定18品目の回収
- ARNに解体証明書を送付

義務



Premium ゲット!!

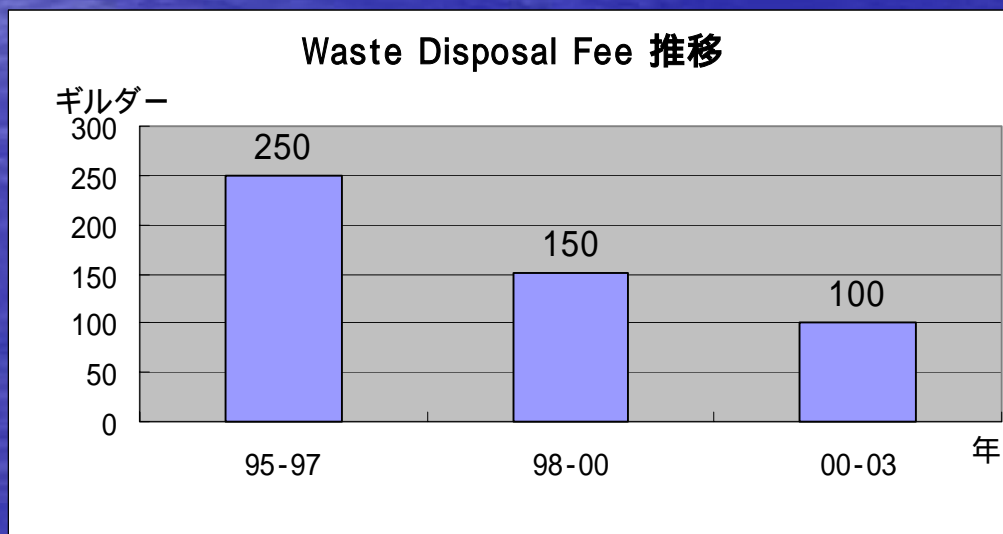
# Auto Recycling Nederlandの役割

- 解体業者、輸送業者、リサイクル業者との間で契約に基づくネットワークを形成
- Waste Disposal Feeと Premiumの管理  
(ARFにプールされた資金を、ネットワーク内で配賦する機能)



# Waste Disposal Fee (廃車処理費用)

- 新規登録ユーザーから一律に徴収され、ARFにプールされる
- 対象  
全ての4輪以上、総重量3,500kg未満の自動車
- 一度徴収されたWaste Disposal Feeは、いかなる場合も返還されない





# モニタリングシステム

| 手続き               | 内容                                                     |
|-------------------|--------------------------------------------------------|
| 新車登録              | Waste Disposal Fee徴収と車台番号をARNに伝達                       |
| 解体業者の使用済み自動車の引き取り | 引き取った自動車の登録抹消手続きを電子ベースで直接、運輸省に実施。                      |
| 国内における自動車売買       | 前所有者は運輸省に対して、購入者の名前や住所の伝達義務あり。                         |
| 中古車輸出             | 全て輸出書類により把握。最終所有者は、運輸省に対して書類のコピーを提出しなければ、自動車税からの脱却は不可。 |
| 一時登録抹消            | 一時抹消されて3ヶ月を経過すると自動的に課税義務が発生。                           |

## オランダにおける廃車オプション

| 廃車オプション    | スキーム/機関                     | 結果                                    |
|------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| 法令に従った再資源化 | ARNモデル                      | 無償引取                                  |
| 一時抹消       | 運輸省での抹消                     | 手数料（40～200ギルダー/台）<br>3ヵ月後には自動的に自動車税課税 |
| 登録輸出       | 関税書類のコピーを運輸省へ提出             | 手数料                                   |
| 非登録輸出      | 自動車税課税が継続<br>600～2000ギルダー/年 | 不可能                                   |

# Management of End-of-life Vehicles Decree

- 2002年7月1日 施行
- 2003年7月1日よりEU指令で提示された有害物質を含む自動車と自動車部品の禁止
- リサイクル率
  - 2003年1月1日から 85%達成の義務
  - 2007年までに 95%に引き上げ

# 日本と各国との比較



# 日本と各国比較

## 日本とオランダ

### 相違点(1)・・・廃車処理費用の扱い

日本 = 中古車輸出時には申請があれば処理費用が返る

オランダ = 中古車輸出時にもFeeがバックされない

(RAIはFee低減の可能性がある(50ギルダーまで可能との意見もあった)が、無料化にはならないと予想)

- 剰余金の用途

日本・・・不法投棄対策、離島対策  
代行処理業務の費用

オランダ・・・プレミアムとして活用  
インフラ整備

- 但し、オランダの事例は現状(新車 > 廃車)では円滑に進行しているが、10年後20年後(新車 < 廃車となった時)を考えると日本の(ような)システムを取るのが望ましいと思われる

## 相違点(2)・・・マニフェスト制度

日本 = 電子マニフェスト(+ 証明書(\*))

オランダ = 電子マニフェストの徹底

- オランダは日本と比較して規模が小さく、情報の伝達がうまくできるから徹底できる  
(日本では関係者の数が多く困難)

# 自動車リサイクル法(日本)

- 基本的考え方

既存の静脈インフラの関係事業者の役割分  
が前提

市場原理に基づくりサイクル・適正処理  
の環境整備を図る

+ 自動車製造業者等における適正な  
競争原理



# 日本とドイツ

## 相違点・・・処理費用の出処

日本 = 最終ユーザーが処理費用を支払う

ドイツ = メーカーが処理費用を支払う

(2002年7月1日以降販売の新車すべて)

- 処理費用の支払い対象の相違こそあれども、根本的には変わらない

- ドイツ = 消費者の参加意識が失われるとの批判もある

しかし、自動車の設計段階に遡流しての環境への影響の減少を考えるのであれば日本・ドイツのどちらの方式でも良いと考えられる

# まとめ

- 今回の研究により自動車リサイクル法への理解を深めたので、それを今後私達が行っていかようとしている『中古車輸出の是非』の研究に生かして行こうと考えています。

おわり