

11．使用済み自動車の廃棄物・リサイクル対策

1．問題の所在とこれまでの取り組み

(1) 問題の所在

現在、我が国において、年間約 500 万台前後の使用済み自動車が発生していると考えられているが、自動車の製造から解体・処理までの各段階において、使用済み自動車等のリサイクル促進のための各種施策を講じてきている。これまで、自動車関連事業者、行政等が一体となって様々な取り組みを推進し、その結果、現在のところ、使用済み自動車のリサイクル率（注）は約 75%という実績を示し、他の製品に比してリサイクル率が高い状況にある。しかし、一方、残りの約 25%はシュレッダーダストとして廃棄されている他、使用済み自動車が解体・処理されるまでの情報を適正に管理するシステムが構築されていない、リサイクルしにくい材料を使用している等の理由で不法投棄されているものも見受けられる。また、使用済み自動車から取り外された部品のリユース等の割合は欧米に比べてかなり低い状況にある。

使用済み自動車は自動車ユーザー、ディーラーから解体事業者にわたり、そこからエンジン、タイヤ等の部品や、車体のうちシュレッダー業者にわたって鉄くず等再生利用が図られるものと、再生困難なダストとして産業廃棄物として処分されるものとに分かれる。

(注) 使用済み自動車のリサイクル率とは、使用済み自動車を構成する部品・材料の総重量のうち、再生利用された重量、再資源に供された重量、エネルギー回収された重量の合計が占める割合を指す。

(2) これまでの取り組み

鉄スクラップのリサイクル市場は、かつては 1 トンあたり 4 万円程度の高値があったが、最近では低迷しており、昨年では 1 トンあたり 1 万円まで割り込んでいる。また、産業廃棄物の埋立に際し、1 トン当たりの埋立料が首都圏において高騰しており、解体業者及び廃棄物処分業者が、適正な手続の下で使用済み自動車のリサイクルを今後とも継続して行うことに対する懸念が存在する。

こうした中、路上放置自動車の撤去及び使用済み自動車のリサイクルを促進させるために、各種の取り組みがなされている。具体例として、平成 3 年 9 月より日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会等からなる路上放棄車処理協力会が設置され、市町村の路上要請に対し、費用負担協力を行っている。平成 10 年度には 13,000 台程度の路上放棄車に対する費用負担協力を行った。

また、地方自治体においても放置自動車対策に関し、検討を進めているところであり、東京都及び各政令指定都市の計 13 都市からなる「大都市放棄自動車連絡協議会」（事務局：大阪市建設局）において、不法投棄の実態調査（大阪市、名古屋市及び横浜市）を実施し、政策提言を行うこととしている。

さらに、使用済み自動車のリサイクルを促進させるために、リサイクルが容易となる自動車の設計・製造が不可欠であることから、平成 10 年度に日本自動車工業会が「自主行動計画」において新型自動車のリサイクル可能率（注）等の数値目標を設定した。

（注）新型車のリサイクル可能率とは、新型自動車を構成する部品、材料の総重量のうち、容易にリサイクルできる部品、材料の重量の合計が占める割合を指す。

このような状況を踏まえて、平成 11 年 6 月に運輸技術審議会は以下の旨の答申を行った。

- ・自動車の解体と抹消登録とが必ずしもリンクする制度になっていないため、自動車の解体の実態を登録情報によって把握することが困難であり、使用済み自動車の不法投棄の原因となっている可能性があることに鑑み、使用済み自動車の追跡・管理を可能とする観点から、解体と抹消登録のリンクを図る等現行抹消登録制度の見直しを図る
- ・再生資源として利用できる材料を使用する、再生利用する部品を取り外しが容易な構造とする、再生品を利用しやすいよう部品の共通化を図る、材質名を表示して分別しやすくする等リサイクルしやすい自動車の設計、製造を推進することが必要
- ・再生部品の利用を普及推進する観点から、ユーザーに対しての部品の選択肢の提示、部品在庫情報の充実強化、粗悪部品の流通を排除する仕組みを検討する必要がある。

現在、この答申に基づいて諸施策の検討を行っているところである。

2 . 2010 年における環境制約要因となるか否か

1 . で述べたように、使用済み自動車のリサイクル率を向上させるために、国内外で各種の取り組みがなされている。

（1）使用済み自動車の再利用等に関する E U 指令

使用済み自動車の再利用を進めるべく、E U 内で方策が検討され、今年 2 月には、使用済み自動車に関する指令案が欧州議会を通過した。その内容は、E U 域内の使用済み自動車の処理費用は最終使用者に負担させないこととするものであり、2006 年から重量ベースでの再生利用率を 85%、再使用率を 95%以上とすることとしている。

また、E U 加盟国内でもスウェーデンのように、98 年 1 月に使用済み自動車の無償回収を義務付ける制度を導入している国がある。

（2）使用済み自動車の回収促進のための賦課金制度

欧州諸国の中では、使用済み自動車の回収を促進させるために、賦課金制度を導入し、自動車ユーザー等が自動車の購入時等に一定の金額を負担するとともに、処分する際に解体費用の一部が返還される制度を導入しているところがある。

スウェーデンでは、重量 3,500kg 以下の自家用車及び軽トラックが対象となって

おり、車のディーラーから新車1台あたり700クローネ（約8,400円）の賦課金を徴収し、税収は非営利のスクラップ基金（基金保有額 7億5,000万クローネ（約90億円））で管理されている。車の所有者が認定された解体業者（認定解体業者数約700）に車を持ち込んだとき、廃車証明書が解体業者から交付され、これを州行政会議に送ると、処理プレミアムとして500クローネ（約6,000円）がスクラップ基金から払い戻されることとなっている。

他方、我が国の自動車の保有台数は増加傾向にあり、新規登録届出台数は年間600万～700万台、推定廃車台数は年間500万台に上っている。こうした中、今後とも使用済み自動車から生じるリサイクル材が一定量存在し、また、埋立処分場の残余容量の逼迫の懸念が生じているほか、処分費用の高騰等により、従来有償で引き取られていた使用済み自動車の処理費用を逆に処理依頼者側が負担するいわゆる逆有償の形態が見られ、使用済み自動車の不法投棄の増大が懸念される。さらに、不法投棄が行われることにより、使用済み自動車から生じる廃材が放置され、廃材の放置に伴う環境汚染が生じるおそれがある。

こうしたことから、使用済み自動車の廃棄物処理問題は、今後、良好な環境を形成・維持していく上での制約要因になると考えられる。

3. 今後の施策の方向性

こうした問題に対する解決を図り、循環型社会を構築するためには、使用済み自動車の廃棄物処理を適正な処理のための対策を講じることが必要であり、使用済み自動車のリサイクル率を向上させることも有効な方策である。そのためには、リサイクル部品のユーザーに対する情報提供等、使用環境を整備すること等により不法投棄による廃棄物のリサイクルシステムからのドロップアウトを防止し、リサイクル部品を特定の場所に集積を図り、適正な廃棄物処理及びリサイクルの円滑な遂行を図る必要がある。また、リサイクル部品の利用を促すことにより廃棄物の減量化を図るとともに、使用済み自動車の価値向上を図ることにより、リサイクルシステムからのドロップアウトの防止にも役立つことが期待できる。さらに、リサイクルしやすい自動車の設計、製造を推進することにより、使用済み自動車のリサイクル率の向上が期待できる。

廃棄物の不法投棄を防止し、リサイクルの促進を図るためには、本来は、ユーザーが自ら処理するあるいは解体業者、廃棄物処理業者等に処理を委託することになるが、産業活動その他の人為による環境汚染については、その責任は環境汚染者がこれを負担すべき（PPP：汚染者負担の原則）であり、また、上記で述べた廃棄物処理及びリサイクル促進を巡る諸事情に鑑み、ユーザーにリサイクル促進のインセンティブを与えるためにも、製造業者等に一定の負担を課すことも検討する必要がある。

このような観点から、使用済み自動車の回収に関し、最終使用者に負担を求めな

い制度等を導入しようとしているEUの動きや、現在、賦課金及び自動車処理プレミアム制度とメーカーの無償回収制度が併存するスウェーデンの動向等をも参考としつつ、

- ・ 使用済み自動車の不法投棄の防止および適正処理の推進
 - ・ リサイクル部品の在庫情報充実等によるリサイクル部品の利用促進
 - ・ リサイクル性の高い自動車の開発促進やユーザーへの使用の啓発
 - ・ リサイクルを促進するための税制上の措置の創設
- 等の自動車リサイクル促進のための総合的な施策を推進する必要がある。