

2 . オゾン層保護対策

1 . 問題の所在とこれまでの取り組み

1988年に「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律（オゾン層保護法）」が制定され、ハロンについては1993年末、特定フロン（CFC）については1995年末をもって生産が全廃された。

平成6年4月にはオゾン層保護対策を関係省庁が協力して円滑かつ総合的、積極的に推進していくため、関係18省庁からなる「オゾン層保護対策推進会議」が設置され、破壊のための回収を行う方針や、それぞれの機器ごとに関係者の立場に応じた具体的な役割分担を含めた回収のしくみについての考え方を示して、オゾン層保護対策に取り組んでいるところである。

一方、運輸省としては、関係業界への指導、脱特定フロン等対応型設備導入・保有に係る税制優遇措置の導入等の施策を講じている。

交通部門に関連するCFCの回収率は、冷蔵倉庫、鉄道用車両についてはほぼ100%となっているが、カーエアコンからの回収率は約18%（平成11年度通産省・環境庁調査による）にとどまっている。（回収率が低迷している理由として、廃車が複数の関係者を經由していく中で、フロン回収の責任関係が曖昧なこと等が原因と考えられるが、併せて費用負担が適正に行われているのか等の問題点についても検証する必要がある。）

2 . 2010年における環境制約要因となるか否か

CFCについては既に1995年に生産が全廃されていることから、社会的ストック量は減少傾向にあるものの、今後も回収・破壊を着実に進めていかなければオゾン層の破壊が進行することになることから、引き続きフロン等の回収についてはオゾン層保護の観点から環境制約要因として考慮する必要がある。

3 . 今後の施策の方向性

オゾン層保護対策として、関係業界の協力を得て、フロン等の回収・再利用・破壊対策を一層促進する必要がある。

特に、現在回収率が思うように上がっていないカーエアコンからの回収率を上げるための施策について検討する必要がある。具体的には、現在機能し始めている自工会による回収システムの積極的な活用や、マニフェスト制度を活用した適正回収の仕組み、さらにフロン回収に協力する事業者の公表について検討する必要がある。