

新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けて
＜自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方＞
（案）
目次

<u>．新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けた基本的な考え方</u>	．．	1～2
<u>．自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方</u>	．．	2～45
1．関係者の役割分担の在り方	．．．	2～23
（1）自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の役割	．．	3
（2）引取者の役割	．．	9
（3）再資源化事業者の役割	．．	14
（4）自動車ユーザーの役割	．．	20
（5）行政の役割	．．	22
2．費用徴収方法	．．．	23～45
（1）費用徴収の時期と方法	．．	24
（2）自動車ユーザーに負担を求める費用	．．	35
（3）事業者間の費用の授受の仕組み	．．	37
3．制度化の対象とすべき自動車	．．．	38
4．輸出中古車の取扱い	．．．	39
5．新たな自動車リサイクルシステムに関する総括	．．．	40
<u>．今後検討すべき課題</u>	．．	45～48

本資料はパブリックコメントに付すためのものであり、本資料に記載されている内容は自動車リサイクルワーキンググループとしての現時点での認識を示すものであるが、パブリックコメントの結果を踏まえて更に検討を行った上で、本資料は自動車リサイクルワーキンググループの第二次報告書として取りまとめられる。

・新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けた基本的な考え方

産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ（以下「WG」という。）では、平成12年7月以来、法制化も視野に入れて新たな自動車のリサイクルシステムの在り方について検討を行い、平成13年4月に主として関係者の役割分担及び制度化の必要性に関して「自動車のリサイクルの促進に向けて＜新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けた基本的な考え方＞」（以下「中間報告」という。）をとりまとめ、提言を行った。その際の基本的な考え方は、我が国の自動車リサイクルシステムについては、以下の要素を備えつつ、我が国の状況に的確に対応して実効性及び効率性に優れ、多くの自動車ユーザーや関係者に支持される「ジャパン・モデル」を目指すというものであった。

不法投棄の防止に資すること

- ・使用済自動車が適切にリサイクルルートに乗ること
 - ・リサイクルの実施過程での適正な処理へのインセンティブが働くこと
- 使用済自動車のリサイクル及び適正処理の取組が持続的に行われること
- ・使用済自動車を巡る経済情勢等に左右されることなく取組が確保されるよう、リサイクル及び環境負荷発生防止のために要する費用が適切に徴収され、賄われること

最終埋立処分量が極小化されること

- ・新車及び既販車全体での対策として自動車のシュレッダーダスト（ASR：Automobile Shredder Residue）の処理に関する対応の緊急の必要性に対応するとともに、リサイクルの高度化が促進されること

現在の関係事業者の役割分担を前提としつつ、適正な競争原理が働く仕組みであること

- ・既存のリサイクルシステムの活用を基本とすること
- ・環境負荷の発生防止の確保を前提に、再資源化事業者及び自動車製造事業者による、リデュース（省資源化・長寿命化）、リユース（部品等の再使用）、リサイクル（原材料又は熱エネルギーとしての利用）の取組がそれぞれ促進されること

この中間報告について、パブリックコメントの募集を通じ広く意見を求めたところ、対応の方向性及び関係者の基本的な役割分担等に関して賛同する意見が多かったところである。

これを踏まえ、WGでは、中間報告に示された基本的な考え方に基づき、4月以降7回にわたり会合を開催し、中間報告において引き続き検討を要するとされた事項を中心に審議を行ってきた。ここでは、中間報告に続く第二

次報告として、主として新たな自動車のリサイクルシステムにおける関係者の役割の詳細に関する考え方、費用徴収方法、リサイクルシステムの対象となる自動車等について提言及び提案を示す。

．自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方

本報告において以下に提言する新たな自動車リサイクルシステムの構築に当たっては、関係者の役割分担の明確化及び義務付け等の措置による取組の持続化、費用徴収方法の在り方の明確化並びに既存の法制度に係る対応の要請等を踏まえれば、中間報告での提言のとおり、自動車のリサイクルに関する何らかの法制度上の対応が必要と考えられる。

このため、国は、実効性及び効率性を備え関係者にとって公平な枠組みを構築するための法制度上の対応について検討を行い、多岐にわたる関係事業者も含め広く国民の理解と合意を得ながら、速やかに自動車リサイクルに関する法制度を構築するとともに、可能な限り早期にこれを実施することが必要である。

なお、中間報告後の平成 13 年 6 月に、使用済自動車に係るカーエアコン用冷媒フロン回収を義務づける「特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律」(以下「フロン法」という。)が制定・公布されている。

1 . 関係者の役割分担の在り方

自動車のリサイクルには、自動車ユーザー()、自動車製造事業者、自動車輸入事業者、自動車販売事業者、自動車整備事業者、自動車解体事業者、シュレッダー事業者、ASRリサイクル事業者など多岐にわたる主体が関与する。
本報告においては、基本的に自動車の所有者を指す。

新たな自動車リサイクルシステムにおいては、自動車の生産からリサイクル・処理までにいたる連鎖の中で、上記の各主体が明確化された役割を適切に分担し、その役割を責任を持って果たすことで、使用済自動車のリサイクル・処理が実効的に行われるとともに、システム全体にかかる社会的コストの最小化が求められる。

ここでは、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の役割、引取者の役割、再資源化事業者の役割、自動車ユーザーの役割、行政の役割につい

て、中間報告を踏まえそれぞれの役割の詳細に関する考え方を以下に述べる。

(1) 自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の役割

中間報告では、新たな自動車リサイクルシステムにおいて、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者は、既存のリサイクルシステムの活性化と高度化のメカニズムを働かせるため、A S R、カーエアコン用冷媒フロン及びエアバッグの引取り並びにそのリサイクル・処理という新たな役割を果たすとともに、新たな自動車リサイクルシステムの構築及び運営に中心的な役割を果たすこととされた。

これは、次のような観点に基づくものである。

- 自動車製造事業者は、自ら製造した自動車のリサイクルの実施及びこれに伴う環境負荷の発生防止の確保に関して役割を担う場合には、自らが有する情報・技術を背景にこれを効率的に実現することに貢献できるとともに、その結果をリデュース・リユース・リサイクルのいわゆる3Rに配慮した設計・生産に反映させ、より効率的かつ高度なリサイクルの推進に役立てることができる。
- 自動車輸入事業者も、自動車製造事業者と同様に我が国の自動車市場に製品を上市する立場であること等から、自らが輸入した自動車のリサイクルの実施及び環境負荷の発生防止の確保に関しても同様の役割を担うべきである。

自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が、A S Rを引き取ってリサイクル・処理を実施することで最終埋立処分量が極小化されるとともに、使用済自動車がリサイクル・処理の実施過程において概ね有価で流通する状況が創り出される。また、フロン及びエアバッグについて、再資源化事業者が適正に回収や取外しを行った後に自動車製造事業者及び自動車輸入事業者がこれを引き取ってリサイクル・処理を行うことで、環境負荷の発生防止及び安全な処理等の実効的かつ効率的な確保が図られることとなる。

本報告では、このような考え方の下で、新たな自動車リサイクルシステムにおいて自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が引き取ってリサイクル・処理を行うべき品目及びその引取条件についての提言を行うとともに、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者による自動車製造に関する有害物質削減の取組等に関する整理を行う。なお、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の担う新たな役割の重要性については、関係者の役割分担、費用徴収方法等を含めて整理する観点から、「**自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方**」の最後に改めて総括する(5.(3)参照)。

自動車製造事業者等引取品目

(ア) 自動車製造事業者等引取品目とすべき品目

自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が引き取ってリサイクル及び処理を行うべき品目（以下「自動車製造事業者等引取品目」という。）としては、中間報告における整理のとおり、A S R、フロン、エアバッグを基本とすることが現段階では適切と考えられる。WGにおいては、廃車ガラを自動車製造事業者等引取品目の対象とすることについても議論がなされたが、現段階では必ずしも廃車ガラを自動車製造事業者等引取品目とする必要性があるとの結論には至らなかった。

しかしながら、自動車製造事業者等引取品目については、中間報告で示された観点、すなわち、最終埋立処分量の極小化、使用済自動車がリサイクル・処理の実施過程において概ね有価で流通する状況の創出、環境負荷の発生の実効的・効率的な防止といった観点から、対応が必要とされるものを位置付けていくべきであり、新たな自動車リサイクルシステムの立ち上げまでの間であっても、必要に応じ、例えば廃車ガラを対象にすることも含めて、今後自動車製造事業者等引取品目を見直すことを検討することが必要である。

また、今後新たに対応が必要とされる品目が生じた場合、自動車製造事業者等引取品目を追加するほか、リデュース・リユース・リサイクルへの配慮及びフロンや重金属などの有害物質等環境負荷の発生要因を可能な限り低減するよう配慮した製品の設計・製造・流通の進展などの状況を踏まえて、引取りの必要性が失われたものについては削除するなど、品目の加減に柔軟に対応できる制度とすべきである。

なお、自動車のリサイクル・処理の実施の過程において発生し、環境負荷発生の防止等の観点から処理を行わなければならない品目は、A S R、フロン及びエアバッグ以外にも存在するが、これらについては現段階では再資源化事業者が自らの事業を展開する中で対応するものと整理することとする。しかしながら、処理ルート状況等について留意し、これらの品目の円滑な処理が再資源化事業者により図られるよう、必要な措置を講じるべきである。

(イ) 自動車製造事業者等引取品目の引取条件

自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が自動車製造事業者等引取品目を引き取る場合には、例えば一般的に次の点について確認することが必要と考えられる。

- ・自らが製造又は輸入を行った自動車に係るものであること
- ・引取者により引取りが行われ、適切にリサイクルルートに乗った使用

済自動車に関するものであること

- ・当該品目の引取りを求めている者が再資源化事業者であること

これらの確認を可能とする仕組みを自動車製造事業者及び自動車輸入事業者において構築する必要がある。その際には、再資源化事業者の事務ができる限り簡便かつ効率的に実施できるものとなるよう配慮することが必要である。

また、引取条件は、個別の自動車製造事業者等引取品目毎に、性状、荷姿、引取場所や運搬方法その他所要の事項について設定することとなるが、詳細については今後検討することが必要である。それぞれの品目について現時点における対応の方向性は以下のとおりである。

(a) フロン

フロン法が平成13年6月に制定・公布されており、同法の使用済自動車に係るカーエアコンに関する部分は平成14年10月31日までの政令で定める日までに施行されることから、使用済自動車に係るカーエアコン用冷媒フロンの回収に関する法制度が自動車リサイクルの法制度に先行して実施されることとなる。このため、新たな自動車リサイクルシステムにおいては、原則としてフロン法において構築された枠組みを引き継ぐことが適当である。

なお、エアバッグの引取りなどに当たっては、フロン法において先行して構築される枠組みの運用の経験を活かすことができるものと考えられる。

(b) エアバッグ

未作動のエアバッグを引取りの対象とすることが考えられるが、エアバッグの車上展開による処理を適切に実施することは、リサイクルの実施過程における安全性を損なわず、効率的な処理に資するものである。作動確認や自らが製造・輸入した自動車であることとの照合などの実施可能性も踏まえつつ、更に検討が必要である。

(c) ASR

() ASRの引取り

自動車製造事業者及び自動車輸入事業者によるASRの引取りに当たっては、自動車以外の製品のシュレッダーダストとの区別及び管理が必要となる。また、あわせて、自らが製造又は輸入を行った自動車であることを始めとする個々の車両とASRとの対応関係の把握及び整理が必要となる。また、これらを可能とする引取りのための手続及び引取りを要請する再資源化事業者

における管理手法を構築する必要がある。

A S Rの引取条件については、引取りの対象とするA S Rの状態を始めとして、A S Rの性状等について検討する必要がある。また、再資源化事業者に対し、A S Rの減容・減量等の措置を予め講じるべきことを位置付けることは妥当であると考えられる。再資源化事業者のうちA S Rが発生するシュレッダー処理を行う者は、これを踏まえシュレッダー処理を実施することとなる。

なお、シュレッダー事業者の中にはA S Rの減容・減量等の措置を既に講じている事業者もいることから、シュレッダー事業者がA S Rのリサイクル又は最終処分に要するコストの削減に繋がるような減容・減量等の措置を実施することを促進する枠組みとすることが望ましい。このような観点からは、例えば、A S Rのリサイクル又は最終処分に要するコストの削減に繋がるような減容・減量等の措置を行った事業者については、社会コスト全体の削減に貢献したことになることから、措置内容を踏まえつつ、A S Rの引取りに当たって、当該削減分に応じて何らかのメリットを付与することも一案と考えられる。

() A S Rのリサイクル・処理

自動車製造事業者及び自動車輸入事業者は、引き取ったA S Rを、自ら又は委託して、適切にリサイクル・処理を行わなければならないが、様々に実施されているA S Rのリサイクルの方法についても、資源の有効利用の観点、環境負荷の低減の観点及び最終埋立処分量極小化の観点から評価を行う必要がある。その際には、新たな自動車リサイクルシステムにおいて求められるリサイクルの内容、とりわけサーマルリサイクルの位置付けに関する検討を適切に実施し、これを踏まえることが必要である。

再資源化事業者のうちA S Rリサイクル事業者は、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の委託を受けて彼等が引き取ったA S Rのリサイクルを実施することとなる。また、A S Rを発生させない工程を有する再資源化事業者（例えば、シュレッダー処理とA S Rのリサイクル・処理を一貫して行う事業者や、A S Rを発生させない工程でリサイクルを実施する事業者などが想定される。）については、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者と予め委託契約等を結ぶことにより、A S Rのリサイクル・処理を行う者として位置付けることが適当と考えられる。

自動車製造に関する有害物質使用削減の取組

自動車製造に関する有害物質使用削減の取組については、我が国では平成 9

年に産業構造審議会廃棄物処理・再資源化部会廃自動車処理・再資源化小委員会（現産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ）の提言に基づき通商産業省（現経済産業省）が策定した「使用済自動車リサイクル・イニシアティブ」において、新型車の鉛使用量の削減目標が設定されている。新車への鉛使用量を平成8年（1996年）比で平成12年（2000年）に二分の一、平成17年（2005年）に三分の一とするものであるが、2000年目標に関しては既に達成されており、2005年目標についても相当程度の車種においては達成が図られつつあるなど自動車製造事業者による取組が順調に進捗してきている。

他方、平成12年10月に公布されたE L V（End of Life Vehicle）に関するE U指令においては、鉛、水銀、カドミウム及び六価クロムについて、適用除外部品を定めた上で新車への原則使用禁止を定めている。適用除外部品については、技術的又は経済的な見地からの代替等対応可能性に関する検討がE U委員会において継続されており、現時点では最終的に確定していないが、E U各国は同指令に即した国内制度整備を公布後18ヶ月以内に行うこととなっている。

このような現状を踏まえれば、我が国における自動車製造に関する有害物質使用削減の取組の枠組みとしては、次のようなものが適切ではないかと考えられる。このような枠組の具体的な在り方及び削減目標等の設定については、更に検討が必要である。

- 鉛に加え、水銀、カドミウム、六価クロムについて少なくとも対象物質とすることが適当である。
- 自動車リサイクルに関する法制度において規制措置を講じることもあるが、自動車製造事業者の創意工夫による削減努力が柔軟に発揮され自動車全体に使用される有害物質の総量での削減効果が期待されること、使用済自動車リサイクル・イニシアティブに基づく鉛使用量削減の取組が着実に成果を挙げてきたこと等にかんがみ、当面は国内での自動車製造事業者による自主的取組とすることが適当である。
- 自動車製造事業者による自主的取組の実施状況についてはこれを適切に公表することが望ましい。
- 自動車輸入事業者についても有害物質使用削減の取組状況を我が国への輸入に当たっての配慮事項とするなど国内での自動車製造事業者の取組に準じた対応を求めることにより、輸入車についても取組を促すことが望ましい。

3 Rに配慮した自動車の設計・製造

平成3年に制定された再生資源の利用の促進に関する法律に基づき、自動車製造事業者に対しリサイクルに配慮した自動車の設計・製造が義務づけられてきたところであるが、現在、同法を改正した「資源の有効な利用の促進に関する法律」(以下「資源有効利用促進法」という。)の下で自動車は指定省資源化製品及び指定再利用促進製品に指定されている。これにより従来のリサイクルへの配慮のみならず、リデュース・リユース・リサイクルのいわゆる3 Rに配慮した自動車の設計・製造の配慮が自動車製造事業者に求められることとなり、平成13年4月の資源有効利用促進法の施行に伴い、自動車製造事業者に対する義務付けの強化がなされている。その進捗については、産業構造審議会品目別リサイクルガイドラインにおいてフォローアップが図られることとなっており、着実な取組が求められる。また、自動車の製造に当たって、経済的かつ技術的に可能な限り、リサイクルされた原材料等の利用を図ることも、循環型社会の構築に向け自動車製造事業者に必要な取組である。

自動車輸入事業者については、資源有効利用促進法に基づく義務付けの対象とはなっていないが、我が国に輸入する自動車の選択に当たって同様の配慮を行うことが求められる。

さらに、このような取組に関連して、

- ・自動車リサイクルに関する技術開発
- ・3 Rに対応したリサイクルの高度化の観点からの自動車製造事業者及び自動車輸入事業者と自動車部品産業及び素材産業との連携

等について、今後関係者の取組を一層促進する必要がある。

指定法人制度

自動車製造事業者及び自動車輸入事業者のうち小規模事業者の委託を受けた場合、また、自動車製造事業者又は自動車輸入事業者の倒産、解散等のため上記役割を果たす事業者が存在しない場合に、事業者に代わって自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の担うべき役割を果たす主体として、中間報告において述べられているとおり、特定家庭用機器再商品化法において措置されているようなセーフティーネットとしての指定法人制度を設けることが適当である。

指定法人の行う業務の詳細は、関係者の役割についての詳細な考え方を踏まえた上で検討することが必要である。

取組状況の公表

A S Rなどの自動車製造事業者等引取品目のリサイクル・処理の実施状況について、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者は、これを適切に公表することが求められる。自動車ユーザー、引取者、再資源化事業者といった関係者が簡便に入手でき、内容もわかりやすいものとするのが望ましく、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の適切な対応が必要である。

(2) 引取者の役割

中間報告では、新たな自動車リサイクルシステムにおいて、最終ユーザーから使用済自動車の引取りを行っている新車販売事業者、中古自動車販売事業者、整備事業者、解体事業者等が、これを適切なリサイクルルートに乗せることが必要であるとの観点から、自動車ユーザーと再資源化事業者との接点となるこのような事業者について、「引取者」として新たに制度上の位置付けを創設し、使用済自動車を適切なリサイクルルートに乗せるとともにリサイクル・処理が適正に実施されることを確認する役割を果たすこととされた。

本報告では、「引取者」の制度上の位置付けの具体的な在り方に関する提言を行うとともに、引取者が取り扱う「使用済自動車」の定義について整理を行う。

制度上の位置付け

(ア) 登録制度

中間報告で整理した上記役割を果たすことを確保するとの観点から、使用済自動車の引取りを行う者は、行政庁の登録を受けなければならないこととし、その引取りを行った使用済自動車について適切なリサイクル・処理が行われなかった場合には、その登録を取り消す等の措置を取ることが必要である。

なお、このような引取者の制度上の位置付けについては、一般に許可制、登録制、届出制などが考えられる。最終的には法制的な観点からの検討が必要であり、その際には関連制度との関係に留意しなければならないが、自動車リサイクルに関係する事業者を制度上位置付けるに当たっては、本来禁止すべき行為を限定的に解除する趣旨の許可制や、行政庁に対する届出により一定の事業を実施可能とする趣旨の届出制ではなく、原則禁止すべき性質のものではなく、何人も一定の事業を実施することが可能であるとしながらも、行政庁が備える公簿に一定事項を記載し、当該事業の実施に当たり一定の規律に服することを確保する趣旨の登録制を導入すること

が適当である。

(イ) 引取者の義務

引取者は、使用済自動車が適切にリサイクルルートに乗り、リサイクル・処理されることを確保するため、以下の義務を負うこととする。

- (a) 引取者は、最終ユーザーから、使用済自動車の引取りを求められたときには、正当な理由がある場合を除き、2. で後述するリサイクル料金が支払われていることを確認した上で、使用済自動車の引取りを行わなければならない。なお、何が正当な理由に当たるかの考え方については、今後、整理をしていくこととする。
- (b) 引取者は、使用済自動車の引渡しを受ける際には、フロン、エアバッグなどの自動車製造事業者等引取品目の有無及び使用済自動車内に当該使用済自動車に起因する物以外の廃棄物などが残っていない旨の確認を行わなければならない。
- (c) 引取者は、使用済自動車の引取りを行った場合には、一定の期間のうちに、その使用済自動車を再資源化事業者に引き渡さなければならない。
- (d) 引取者は、新たな自動車リサイクルシステムにおいて構築される使用済自動車の管理システムにより、自らが引き取った使用済自動車適切にリサイクル・処理されたことを確認しなければならない。例えば、再資源化事業者への使用済自動車の引渡し時に必要な事項を記載した管理票（マニフェスト）を発行することとし、再資源化事業者によるリサイクル・処理の実施が管理票のシステムにより確認できない場合には、行政庁への報告等適切な措置を講じなければならないとすることが考えられる。

使用済自動車の管理システムの設計に当たっては、既存の管理票に係る制度の現状等を踏まえつつ、

- ・使用済自動車が適正にリサイクル・処理されたことを的確に確認できるものであること
- ・事務手続の簡素化を図り、関係者の事務負担が軽減されるものであること
- ・関係事業者に対し、リサイクル・処理に関する情報が的確に伝達されるものであること
- ・費用徴収・管理システムと連動し、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者（以下「自動車製造事業者等」という。）によるフロ

ン・エアバッグ等の引取り及び費用支払事務に資するものであること

等の条件を満たすことが必要であるとの認識の下、電子化対応が必要との指摘等も踏まえ、引き続き検討すべきである。なお、引取者が管理票を交付せず又は虚偽の管理票を交付した場合において、引取者が再資源化事業者の使用済自動車を引き渡した後に支障（不法投棄、不適切な措置等）が生じた時には、支障の除去等の措置を講じ、又は当該措置に要した費用の全部又は一部を負担することとすべきである。

（e）引取者は、求められた場合には、引取りを行った使用済自動車が適切にリサイクルされたことを、書面又は電子媒体により最終ユーザーに報告しなければならない。

なお、使用済自動車の引取りの実施に当たり著しく条件等が不利な地域が生じ、このような場合に自動車の不法投棄等が行われないよう配慮する必要がある。

また、中古車が複数の販売事業者等の間を流通することがある現在の取引形態と同様に、最終ユーザーがその所有する自動車を引取者に使用済自動車として引き渡すまでの間に、別の販売事業者等が当該最終ユーザー所有の自動車を運搬する等の形で介在することが想定される。このような場合であっても、使用済自動車を再資源化事業者へ引き渡すことができるのは登録を受けた引取者だけであることから、最終ユーザーと引取者との間に介在する事業者は、最終ユーザーの所有する自動車を引取者との間で取り次ぐのみであり、最終ユーザーの依頼に基づき、受領した当該自動車を引取者に確実に引き渡さなければならない。

このように、最終ユーザーと引取者との間で取次ぎを行う者は、最終ユーザー所有の自動車をその依頼に基づき一時的に管理下に置くこととなるため、最終ユーザーと引取者との間での使用済自動車としての引取りの手続が確実かつ的確に行われるよう、適切な対応が求められる。このため、最終ユーザーと引取者との間で取次ぎを行う者については、例えば業界内での自主的なルールを策定し当該ルールによること又は行政庁によるガイドラインに基づくこと等により、最終ユーザーとの関係での対応を適切に行うことが求められる。

（ウ）引取者による抹消登録

現在でも、新車販売事業者、中古自動車販売事業者などは、最終ユーザーから委任を受けて自動車の抹消登録を代行しているが、使用済自動車

の適なりサイクル・処理を確認する主体としての引取者の役割にかんがみ、引取者が後述のとおり最終ユーザーと引取者との間でもはや自動車として利用することの困難であることが確認された自動車を使用済自動車として引取りを行った場合には、自ら所有するか否かを問わず、その使用済自動車の抹消登録を行うことができるよう道路運送車両法に位置付けるべきである。

なお、抹消登録を行うタイミングについては、発行した管理票（マニフェスト）が再資源化事業者から引取者に送付される等引き取られた使用済自動車についてリサイクルが確実に実施された時点とすることを検討すべきであるが、抹消登録を行うまでの時間的経過等により最終ユーザーにとって不利益が生じないこと及び解体されたとされる自動車が再び運行される等抹消登録制度の運用が損なわれないことに留意しつつ決定すべきである。

また、道路運送車両法の抹消登録制度について見直しを行う中では、最終ユーザー又は引取者のいずれかが抹消登録を行うことができることとするか、引取者のみが抹消登録を行うことができることとするかについて検討を行うべきである。

使用済自動車の定義

新たな自動車リサイクルシステムにおいて、適切にリサイクルを実施するための措置を講ずるべき義務が課せられるものとして「使用済自動車」を定義し、これを明確に規定することによって、義務がかからない中古車と区別する必要がある。その定義は、最終ユーザーと引取者との間でもはや自動車として利用することの困難であることが書面等により確認された自動車とする。

この場合、自動車ユーザーが、引取者としての登録を受けている販売事業者等に自動車を引き渡した場合であっても、もはや自動車として利用することの困難であることを明確に示さない場合には、販売事業者が単に中古車として受領したという取扱いとなり、当該自動車はリサイクルルートに乗せることが義務付けられるのではなく、中古車市場等での流通過程にあることとなる。その際、当該自動車を使用済自動車として扱うか否かは当該自動車を受領し所有者となった販売事業者等が判断することになる。使用済自動車として扱うこととする場合には、所有者である販売事業者が最終ユーザーとなるとともに、引取者である場合にはこれも兼ねることとなる。

また、例外的には、最終ユーザーと引取者との間でもはや自動車として利

用することの困難であることが確認された自動車であっても、その後、中古車として国内販売又は輸出されるものがあると考えられる。その際には、もはや自動車として利用することの困難であることを確認した最終ユーザー及び引取者の了解を一定の期間のうちに何らかの形で得ることを必要とし、そうでなければ中古車として再度国内で流通又は海外へ輸出することはできないものとするのが望ましい。

引取者の登録制度

(ア) 登録要件

引取者の登録を行う可能性があると考えられる新車販売事業者、中古自動車販売事業者、整備事業者、解体事業者は、合計で10万を超えると考えられる。引取者の登録要件は、現在使用済自動車の引取りを行っているこれらの事業者の活動の実態を踏まえた極力簡素なものとし、引取者が負う義務を適切に果たさなかった場合には、罰則の適用、登録の取消し等を行うことが適当である。引取者が負う義務としては、(イ)のとおり、以下のようなものがある。

- ・使用済自動車の引取義務
- ・費用支払の確認義務
- ・管理票(マニフェスト)の発行義務
- ・再資源化事業者への使用済自動車の引渡義務
- ・リサイクルが適切に実施されていることの確認義務
- ・リサイクルが適切に実施されなかった場合の対応義務(管理票の未交付、虚偽交付の場合)
- ・求められた場合の最終ユーザーへのリサイクル実施報告義務

また、施設要件、人的要件や資金的な要件を課すという考え方もあるが、新たな自動車リサイクルシステムは引取者の事業自体を規制するものではないこと、同システムの趣旨から見て物的な要件を課すよりも行為要件を課すことが適切であると考えられることなどから、これらの要件は必要最低限のものとするべきである。

その上で、引取者が上記の義務を適切に果たさなかった場合には、罰則の適用、登録の取消し等を行うこととすることが適当である。

(イ) 登録の実施主体

登録を行う行政庁としては、国、都道府県、市町村などが考えられるが、引取者は使用済自動車を適切にリサイクルルートに乗せ、抹消登録の実施

や、再資源化事業者がリサイクルを確実に実施することを確認する役割を負っていること、登録を受ける可能性のある事業者が全国に所在し10万を超えること、後述のとおり再資源化事業者について都道府県知事による登録制が適当と考えられること等を踏まえながら、決定する必要がある。

(3) 再資源化事業者の役割

中間報告では、新たな自動車リサイクルシステムにおいて、再資源化事業者は使用済自動車のリサイクルを実施するとともに環境負荷発生防止のための措置を講じなければならないこととし、再資源化事業者における取組の徹底を図るため、制度上の位置付けを創設することとされた。

本報告では、これまでのWGにおける議論及びヒアリング等を踏まえ、「再資源化事業者」の制度上の位置付けの具体的な在り方に関する提言を行うこととする。

なお、使用済自動車のリサイクルの実施に関連した廃棄物の処理及び清掃に関する法律（以下「廃棄物処理法」という。）に基づく規制及びその適用の在り方等に関しては中央環境審議会において現在検討が行われており、その状況も踏まえながら、政府部内で適切に検討が行われることが必要である。

制度上の位置付けについて

中間報告で整理した上記役割が果たされることを確保する上で、再資源化事業者の制度上の位置付けについては、原則禁止すべき性質のものではなく、何人も一定の事業を実施することが可能であるとしながらも、行政庁が備える公簿に一定事項を記載し、当該事業の実施に当たり一定の規律に服することを確保する趣旨の登録制を導入することが一案である。すなわち、行政庁による登録を受けなければ、引取者から使用済自動車の引渡しを受けられず、また、適切にリサイクル・処理が行われなかった場合には、その登録を取り消すこととする等の措置を取ることが考えられる。

しかしながら、使用済自動車のリサイクルに関与する事業者については廃棄物処理法に基づく許可制が事業の全部又は一部について適用されている場合があることから、これら関連制度上の位置付けとの関係を政府部内で整理しつつ、法制的な観点からの適切な検討が行われることが必要である。

以下、本報告においては、制度上の位置付けとして登録制を導入することを仮定した記述を行う。

登録の実施主体

登録を行う行政庁としては、国、都道府県、市町村などが考えられるが、事業者が全国に所在し多数にわたること、事業所を構え施設・設備を要する事業形態であること等を勘案すれば、都道府県知事による登録制を原則とすることが適当と考えられる。しかしながら、制度の一貫した運用などが担保されるよう基準等は国が定めることが必要であり、国の関与の在り方について更に検討が必要である。また、地域毎の運用の差異等により自動車のリサイクルの実効的かつ効率的な実施が阻害されることのないよう、登録の基準は明確なものとする必要があるとともに、登録制度は厳格に運用されることが必要と考えられる。

登録区分の整理

再資源化事業者としての登録制度の対象となる者は、使用済自動車から原材料又は熱エネルギーとして若しくは部品その他製品の一部として利用可能なもの（有用部品、有用金属等）を取り出し利用可能な状態とする者及び自動車製造事業者等引取品目の回収を行う者として考えられる。

自動車のリサイクルの工程は、自動車の解体処理、シュレッダー処理、A S Rのリサイクルに大別される。これを踏まえれば、再資源化事業者の登録の区分も同様とする方向での対応が適切である。この場合、廃車ガラのプレス、A S Rの減容・減量といった工程については、例えばシュレッダー処理やA S Rリサイクルにそれぞれ関連する工程として整理することが考えられる。

このほか、再資源化事業者は、自動車製造事業者等引取品目について、使用済自動車から回収し、自動車製造事業者等に対して引取りを請求することとなる。これら引取品目の回収を実施する再資源化事業者を登録により明らかにすることとし、必要に応じて基準を設け引取品目の適切な回収を担保するとともに、適正な引取請求の実施を確保することとすべきである。

よって、再資源化事業者としての登録は、「自動車の解体処理」、「シュレッダー処理」、「A S Rのリサイクル」及び「自動車製造事業者等引取品目（フロン、エアバッグ）の回収」に区分し、これらを行う事業者についてそれぞれ登録を行うことが適当である。具体的には自動車の解体処理、シュレッダー処理、A S Rのリサイクルを行う事業者に加え、使用済自動車に係るカーエアコンからのフロン回収やエアバッグ回収を行う自動車販売・整備業者などが再資源化事業者としての登録を行うことが想定される。

物流に関する取扱い

再資源化事業者等により実施される自動車のリサイクル・処理に伴い発生

する物流（使用済自動車、廃車ガラ、A S R、回収フロン等）が円滑に実施されることが望まれる。

これらの物流に関与する事業者については、自動車リサイクルの法制度において登録といった新たな制度上の位置付けを創設することは不要と考えられる。しかしながら、再資源化事業者により実施される自動車のリサイクル・処理に関して発生する物流について、廃棄物の収集・運搬の許可制度など現行関連制度の下で円滑に実施されるよう適切な配慮が行われることが必要であり、運用実態等を踏まえつつ必要な措置について検討していくべきである。

再資源化事業者の登録要件

(ア) 登録手続

事業者の登録に当たっては、事業者及び事業所に関して必要な事項の申告を求める。登録に関して必要な手続は、簡便かつ合理的なものとし、登録を申請する事業者の負担が過大なものとならないよう留意が必要であるとともに、制度運用を行う行政庁が効率的に実施できるよう配慮すべきである。

(イ) 登録要件（再資源化事業者の役割）

再資源化事業者は、引取者から引き渡された使用済自動車から有用部品、有用金属等を回収するとともに、その際、環境負荷の発生を防止するための措置を講じることとなる。

このため、以下の（a）から（c）に関する基準を国が策定することとし、これらの基準を再資源化事業者が遵守するよう、登録取消も含めた措置により担保する。

(a) 処理基準

使用済自動車のリサイクルの実施に伴う環境負荷の発生を防止するための措置については、再資源化事業者の登録の区分（自動車のリサイクルの工程）に従ってそれぞれ基準を設け、徹底することが必要である。

例えば、自動車の解体工程に関しては、

- ・カーエアコンからフロンの回収を行うこと（ ）
- ・エアバッグについて車上展開すること又は取り外した後回収ルートに乗せること（ ） *自動車製造事業者等引取品目の回収を行う場合*
- ・自動車用バッテリーやタイヤを取り外し、回収ルートに乗せること
- ・シュレッダー処理を行う場合には、シュレッダーダストへの重金属の

混入を防ぐため、一定の重金属含有部品を除去すること

・廃油及び廃液を地中に浸透させず適正に処理すること

等が実施すべき事項として挙げられる。具体的には「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」及び「シュレッダー処理される自動車及び電気機械器具の事前選別ガイドライン」で謳われている内容を踏まえつつ検討することが適当であると考えられる。この際、タイヤや自動車用バッテリーのように、製造業界たるタイヤ業界や電池業界がそれぞれリサイクルルートを構築している品目については、これを回収し当該リサイクルルートに適切に乗せるなどその円滑な運用に協力することが望まれる。

他方、シュレッダー処理を行わず A S R を発生させない処理が行われる場合もあることを踏まえる必要があり、処理基準の策定が工程の区分の固定化を招き、環境負荷の発生防止又はリサイクルの高度化に資する新たな処理の取組に支障となることがないようにすべきである。

シュレッダー工程や A S R のリサイクル工程、フロン回収やエアバッグの回収についても、それぞれ環境負荷の発生防止の観点から処理基準を設けることが必要と考えられる。

なお、廃棄物処理法に基づく収集・運搬又は中間処理の許可制度も踏まえつつ、処理基準は使用済み自動車の特徴に着目した実効的かつ効率的な処理が可能なものとすべきである。さらに、処理の安全性の確保といった観点も必要に応じて盛り込むことが考えられる。

他方、新たな自動車リサイクルシステムにおいて求められるリサイクルの内容については今後検討を行うこととなるが、資源の有効利用の観点からは、有用部品、有用金属等をできる限り回収していく必要がある。このような観点からは、例えば原材料としての再利用よりも部品等の再使用を行うことが一般的には環境負荷は少ないと考えられることから、自動車製造事業者による 3 R に配慮した自動車の設計・製造の実施と相俟って、部品等の再使用、次いで原材料としての再利用、最後に熱エネルギーとしての回収が積極的に図られるべきである。

(b) 管理基準

新たな自動車リサイクルシステムにおいては、使用済み自動車のリサイクルの実施等が確認できる管理システムが必要となる。再資源化事業者は、引取者からの使用済み自動車の引渡しや、リサイクルの実施、自動車製造事業者等に対する自動車製造事業者等引取品目の引取要請などの所要の手続について記録・保存などを行うこととなる。

例えば、使用済み自動車の引取者から引渡しを受ける場合に、引取者が発

行する管理票を適切に記載・回付するなどの対応が必要である。また、自動車製造事業者等引取品目について引取りを要請する場合には、引取条件を満たすことが必要であるとともに、所要の手続を適切に行うことが求められる。所要の手続も含めて引取条件を満たさない場合には、自動車製造事業者等は再資源化事業者からの引取りの要請を拒否できることとするのが適当と考えられる。

なお、使用済自動車のリサイクルの実施等が確認できる管理システムとしては、効率的な事務処理の観点等から電算処理システムの構築・活用が見込まれる。関係書類等の電子化も含めた制度的な位置付けについては検討を要するが、再資源化事業者においてもこのような形での事務処理システムへの対応が行えることが望ましい。

(c) 設備・施設基準

再資源化事業者が実施する処理工程に応じて、主として使用済自動車のリサイクルの実施に伴う環境負荷の発生防止の観点から新たに所要の設備・施設基準を設けることが考えられる。

廃棄物処理法に基づく許可制度や「使用済自動車リサイクル・イニシアティブ」及び「シュレッダー処理される自動車及び電気機械器具の事前選別ガイドライン」等を踏まえつつ、使用済自動車の特徴に応じて実効的かつ効率的に環境負荷の発生防止が図られるものとすべきである。

(ウ) 再資源化事業者に関する登録制度の導入に当たっての留意事項

再資源化事業者に関する登録制度を導入するに当たっては、以下の点に留意しながら対応を行う必要がある。

(a) 関係者への十分な周知

再資源化事業者に関する基準の策定を始めとする再資源化事業者に関する制度設計に当たっては、関係事業者からの意見聴取の機会を設ける等により、関係事業者の理解と合意が得られるよう努めるべきである。

また、登録制度の実施の際には、関係事業者に対し説明会を実施する等により十分な周知を図るべきである。

(b) 円滑かつ確実な登録実施体制の整備

登録の実施が円滑かつ確実に実施されるよう、登録を行う行政庁において的確に実施体制が構築される必要がある。

(c) 経過措置

再資源化事業者としての登録を受けることとなる事業者の中には、例えば廃棄物処理法の収集・運搬又は中間処理の許可を取得しているなど現行

関連制度上の位置付けを有する者がいることを踏まえ、基準の策定等の面で適切に配慮するとともに、登録制度の実施の中で関連制度との関係について明確に整理することが必要であると考えられる。

また、現に事業を営んでいるなど一定の条件を満たす事業者については、登録制度の導入に当たって、制度上の地位の取得に関して一定の準備期間を設ける等の経過措置を講じることが考えられる。

使用済自動車の引渡しを受ける際の留意点

新たな自動車リサイクルシステムにおいては、前述のとおり管理票等の管理システムの導入により使用済自動車のリサイクルの実施等が確認できるようにすることとしている。再資源化事業者は、引取者からの使用済自動車の引渡しや、リサイクルの実施、自動車製造事業者等に対する自動車製造事業者等引取品目の引取要請などの所要の手続を行う際、こうした管理システムに対応し、これらの手続きの記録・保存などを行うこととなる。

引取者又は他の再資源化事業者から引き渡される使用済自動車については、車内に当該自動車に付属するもの以外の廃棄物あるいは可燃物などの危険物などが残っていないことの確認が必要と考えられる。

さらに、再資源化事業者の登録を受けていない引取者その他の事業者が使用済自動車の解体の実施や部品等の回収はできないものとするべきである。

求められる対応を行わない引取者又は再資源化事業者からは、再資源化事業者は使用済自動車の引渡しを受けられないものとする必要がある。

現行制度との調整

使用済自動車のリサイクルの実施に関与する事業者については、現在でも様々な法制度の対象となっている。新たな自動車リサイクルシステムの構築に当たり、これらの関連現行制度と自動車リサイクルに関する法制度との調整を図る必要がある。

基本的な考え方として、同一主体が関与する同一工程について同趣旨の異なる規制の対象とし例えば二重規制となることがないように留意すべきである。

このような観点からは、使用済自動車については、個々の車両毎に有償と逆有償での取引等が混在することから廃棄物処理法上の取扱いが異なっているが、実効的かつ効率的なリサイクルが確保されるよう、新たな自動車リサイクルシステムにおいては、使用済自動車を制度上一貫した取扱いとすべきである。

また、(1)(イ)(a)において前述のとおりフロン法における仕組みについては、原則として新たな自動車リサイクルに関する法制度において引き継ぎ、これを改めて規定することが適当である。

さらに、現行制度のうち、他の目的からの措置により再資源化事業者の取組実施に支障を生じるような場合については、当該目的を尊重しながら可能な限り再資源化事業者による取組の促進が図られるよう当該措置の運用緩和を検討する等の調整を図るべきであり、このような観点から今後検討が必要である。

関係事業者の取組の促進を図るための措置

新たな自動車リサイクルシステムの構築に当たって、現に取組を行っている事業者が再資源化事業者の登録制度の導入に向けリサイクル・適正処理の実施体制の高度化を図るような場合あるいはA S Rリサイクル等今後の追加的な取組が必要な場合等に対する金融上の支援措置等や、技術開発の推進、使用済自動車から回収した有用部品・有用金属等の市場の健全な発展及び活性化のための施策等を検討していく必要がある。

(4) 自動車ユーザーの役割

自動車を所有し、その使用便益を享受している自動車ユーザーに対しては、循環型社会を形成していく上で、リデュース・リユース・リサイクルのいわゆる3Rに適切に対応することが求められる。このような観点から、排出ガス性能や燃費性能に着目し総合的な環境負荷低減に留意しつつ、リデュースの取組みとして適切な点検・整備等による自動車の長期使用を図り使用済自動車の発生をできるだけ抑制使用とする意識を持って行動することが自動車ユーザーに求められる。

さらに、自動車ユーザーはその所有する自動車が使用済自動車としてリサイクル・処理される場合、リユース・リサイクルの観点から、新たな自動車リサイクルシステムに協力し、その中で一定の役割を果たすことが求められるものであり、中間報告においては、次のような役割を担うべきものとされた。

- ・ A S Rなど自動車製造事業者等引取品目のリサイクル・処理に要する料金の支払い
- ・ 使用済自動車の引取者への引渡し
- ・ 自動車の登録制度等における所要の手続の実施
- ・ 引取者への使用済自動車のリサイクル・処理の実施の確認

これまで使用済自動車が有価物として流通していた状況では、その時々の

リサイクル・処理に要する費用は、有用部品・有用金属等の回収・売却という収益事業におけるコストの一部として吸収され、最終的には引取者が使用済自動車の引取りを行う際の引取価格に反映される形で自動車ユーザーに転嫁されていた。すなわち、これまでも自動車ユーザーは、使用済自動車の引取価格の調整を通じて最終的にリサイクル・処理に要する費用を負担していたことになる。

しかしながら、A S Rの埋立費用の高騰、鉄くず価格の低迷により、リサイクル・処理に要する費用を収益事業のコストの一部として吸収することが困難となってきたおり、逆有償化が進展している。また、フロン及びエアバッグの回収・処理という新たな環境項目への対応という要請も高まっている。このため、新たな自動車リサイクルシステムにおいては、既存のリサイクルシステムを活用して実効的かつ効率的なリサイクル・処理を行うとの基本的考え方を踏まえ、従来どおり自動車ユーザーが最終的に使用済自動車のリサイクル・処理に要する費用を負担することを前提に、自動車ユーザーの役割を整理した。すなわち、使用済自動車のリサイクル・処理に要する費用のうち、適切に賄われないおそれのある要因（現時点では、A S R、フロン、エアバッグのリサイクル・処理）に対応するための一定の費用を自動車リサイクルシステムに内部化する手段として、従来の使用済自動車の引取価格から切り離し、料金として自動車ユーザーに負担を求めることとし、同時に、それらのリサイクル・処理の責任を自動車製造事業者等に負わせることとしたものである。

これによって、自動車製造事業者等は、他の自動車製造事業者等との競争関係の中で製品の設計・製造段階からリサイクル・処理に要する費用の最小化に努めることとなり、また、引取者・再資源化事業者は、使用済自動車を巡る経済情勢に左右されることなく適切なリサイクル・処理に取り組むことができるようになる等、1.の冒頭で述べた関係者の役割分担によるシステムの最適化が図られるものと考えられる。

なお、この場合、使用済自動車の引取価格は、リサイクル・処理に要する一定の費用を引取価格から切り離したことを前提として形成されることとなる。

また、使用済自動車をリサイクルルートに乗せ、適正にリサイクル・処理されるようにするため、自動車ユーザーは、引取者の役割との関連で使用済自動車を確実に引き渡すこととし、リサイクル・処理の実施確認を求めること等が必要である。

他方、自動車ユーザーは、中古車の流通過程において所有する自動車につ

いて「下取り」を求めることが多い現状において、当該自動車の中古車として再販売されるのか、使用済自動車として取り扱われるのかについて意識が希薄な場合が多いものと考えられる。新たな自動車リサイクルシステムにおいては、もはや自動車としては利用が困難な場合、使用済自動車として確実にリサイクルルートに乗せることが必要であり、このような観点からは、新たな自動車リサイクルシステムにおける自動車ユーザーの対応の鍵は、使用済自動車として引き取られるのか、中古車として引き渡されるのかについて引取者との間で明確にすることである。こうした自動車ユーザーと引取者との間の対応を前提とし、自動車リサイクルの法制度における料金の支払等を背景として、自動車ユーザーは、自ら使用便益を享受した自動車について、適切にリサイクル・処理が行われ、環境負荷の発生が防止されたことの確認を求める立場に立つ。これは、自動車ユーザーにとって新たな自動車リサイクルシステムへの参画の重要な契機であり、循環型社会の構築に向けて、より積極的かつ主体的な関与を通じて、その的確な運営に寄与することになるものである。

このほか、自動車ユーザーは、自動車の購入に当たりリデュース・リユース・リサイクルのいわゆる3Rに関する設計・製造段階での配慮など資源の有効利用が図られ、環境負荷を低減するための措置が講じられている自動車を選択すること、自動車の修理の際には補修部品としてリユース部品又はリビルト部品をできるだけ利用すること等を通じて、自動車製造事業者・自動車輸入事業者、自動車販売・整備事業者、自動車解体事業者等自動車関連産業がそれぞれの事業活動を展開する中での新たな自動車リサイクルシステムにおける対応も含めた循環型社会の実現に向けて取り組む。

以上のような自動車ユーザーの役割が適切に果たされるためには、新たな自動車リサイクルシステムの下での自動車製造事業者等の取組状況の公表、引取者による使用済自動車の引取りに関する適切な説明等に加え、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者による自動車に関する3R配慮設計等の情報の提供や、自動車整備事業者による修理時におけるリユース部品等の利用の打診などが有効である。

(5) 行政（国及び地方公共団体）の役割

国は、中間報告でも述べられているとおり、使用済自動車のリサイクル・環境負荷の発生防止を円滑かつ実効的に進める観点から、上記(1)から(4)に掲げた役割を各主体が効率的に実施できるよう自動車リサイクルに関する法制度を整備すべきである。また、あわせて、関連する道路運送車両

法に基づく自動車の抹消登録制度等や廃棄物処理法等の現行制度について必要に応じた見直しや有効と考えられる制度の活用を行うべきである。

廃棄物処理法に関しては、使用済自動車のリサイクルの実施に係る廃棄物処理法に基づく規制及びその適用の在り方等に関して中央環境審議会において現在審議が行われており、これを踏まえながら、政府部内で適切に検討が行われることが必要である。

また、国は自動車リサイクルの必要性及び新たな自動車リサイクルシステムにおいて関係者が担うべき役割や費用徴収方法等について、自動車が我が国において広範に普及している現状を踏まえ、多岐にわたる関係事業者も含めて広く国民の理解と合意を得ることに努めるべきである。

加えて、関係事業者の取組を促進するための措置についても検討を行い、必要に応じて講じていくべきである。

地方公共団体も、以上のような国の対応の趣旨を踏まえ、関係者による自動車のリサイクル及び環境負荷の発生を防止するための措置の円滑な実施が図られるよう努めるべきである。

特に、都道府県は廃棄物処理法に基づき産業廃棄物に係る規制を現在運用しており、また、本報告では自動車リサイクルに関する法制度における再資源化事業者の登録実施主体となることを提言していることから、新たな自動車リサイクルシステムの構築に向け重要な役割を担うものである。

他方、現在、路上等に不法投棄される自動車について、市町村が社団法人日本自動車工業会等の自動車関係団体による費用協力を得ながら回収・処理を実施している。新たな自動車リサイクルシステムにおいては自動車の不法投棄の防止を図ることが基本的な考え方の一つであり、道路運送車両法に基づく自動車の抹消登録制度の見直し等の措置により総合的に対応を図ることによって不法投棄車の発生が回避されることとなる。しかしながら、それでもなお最終ユーザーが不明な不法投棄車が発生した場合の取扱いについては、現行の廃棄物処理法を前提に、市町村が、当該不法投棄車を自動車のリサイクルルートに乗せる役割を引き続き担うものと整理される。

2．費用徴収方法

新たな自動車リサイクルシステムにおいては、自動車製造事業者等がA S R、フロン等の自動車製造事業者等引取品目を引き取ってリサイクル・処理する役割を担うことにより、使用済自動車がリサイクル・処理の実施過程において概ね有価で流通する状況を創り出すとともに、これに必要な一定の費

用を自動車ユーザーが料金として負担することにより、自動車リサイクルシステムが円滑に、かつ、最小のコストで機能することを目指している。

本報告では、自動車製造事業者等引取品目のリサイクル・処理に必要な費用等として自動車ユーザーに負担を求める料金（以下単に「リサイクル料金」という。）に関し、中間報告において示された6つの徴収方法の案について比較考量を行い、その目指すべき方向性を示すとともに、ユーザーに負担を求める費用の範囲について基本的な考え方を示すこととする。

（１）費用徴収の時期と方法

検討の視点と検討経緯

（ア）中間報告における検討の視点

WGでは、自動車という製品の有する特性（ ）を踏まえ、新たな自動車リサイクルシステムの下での新車及び既販車についての対応をポイントとして、次の6つの費用徴収方法案について検討を行った。

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500万台程度、既販車が7250万台（二輪車を除く。）程度存在すること
- ・製品としてのライフサイクルが平均で10年程度あること
 - ・複数のユーザーを流通することが一般的であること
- ・購入者のうち、新規購入者（初めて自動車を購入する者）は1割程度であり、その他の購入者は買換え又は増車であること
- ・乗用車を念頭においた場合、自動車の製品価格は概ね数十万円から数百万円であること

< A方式 >

新車：自車充当方式により新車販売時点で徴収

既販車：自車充当方式により排出時点で徴収

< B方式 >

新車：自車充当方式により新車販売時点で徴収

既販車：自車充当方式により自動車の流通における任意の時点で徴収

< C方式 >

新車：自車充当方式及び他車充当方式により新車販売時点で徴収

既販車：徴収せず

< D方式 >

新車及び既販車を問わず、自車充当方式により排出時点で徴収

< E方式 >

新車及び既販車を問わず、自車充当方式により自動車の流通における任意の時点で徴収

< F方式 >

新車：他車充当方式により新車販売時点で徴収

既販車：徴収せず

(イ) 中間報告以降の検討経緯

上記6つの案については、それぞれ一長一短があるが、中間報告以降のWGにおける議論では、まず、F方式に代表されるいわゆる「他車充当方式」について、既販車への対応を別途検討する必要がなく制度設計が比較的容易である等のメリットはあるものの、

- ・受益者と負担者が異なること
- ・ユーザーから徴収する料金がその年の使用済自動車数と新車販売数の関係で変動する等合理性に欠けること
- ・製品のリサイクル容易性と徴収する料金の水準との間に相関が弱く、自動車製造事業者が設計・製造段階から3Rに配慮した自動車を製造しようとしても、ユーザーがこのような自動車を選択するインセンティブが働きにくいこと
- ・自動車製造事業者等間の公平な競争が担保されないこと

等デメリットを指摘する意見が多く出され、その後の議論は、自車充当方式を基本として、徴収時点をどう整理するか（「新車時徴収」（上記A方式又はB方式）か「排出時徴収」（上記D方式）か）を中心に検討された。

その結果、不法投棄の増加懸念を招かないとの観点や料金の回収ロスが少ない等の優位性から、新車時に徴収するという方向に議論が概ね収れんした。

その際、新車時徴収のメリットとして挙げられた主な点及び対応を要する点として指摘された主なものは、次のとおりである。

(a) 新車時徴収のメリットとして挙げられた主な点

- ・不法投棄増加の懸念が少ないこと
- ・料金の徴収コスト、回収ロスが少ないこと
- ・ユーザーにとってわかりやすく、負担感が少ないこと
- ・地方公共団体等から新車時徴収を支持する意見が多いこと

(b) 新車時徴収の場合に対応を要する点として指摘された主なもの

- ・自動車製造事業者等の倒産、解散等による徴収した料金の滅失を防止する方策が必要であること
- ・徴収した料金を自動車製造業者等が管理することとした場合には当年度中にはほとんど費用として支出されないため、収益として課税されることとなること
- ・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は困難であること（費用調整問題）
- ・後付装着物や引取品目が追加された場合への対応が必要であること
- ・個人輸入車・並行輸入車への対応が必要であること
- ・輸出等により不要となったリサイクル費用の取扱いについての対応が必要であること
- ・既販車について別途制度を構築する必要があること
- ・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

以下、上記のメリットについての検証と対応を要する点についての対応策について述べることとする。

新車時徴収導入のメリットについての検証

(ア) 不法投棄増加の懸念が少ないこと

自動車の特性として、道路運送車両法による登録・届出制度によりユーザー情報が管理されていることから、不法投棄された自動車について、車台番号からそのユーザーを追及しうる手段が存在する点が挙げられる。

このことから、単純なりサイクル料金の支払忌避による不法投棄については、自動車登録・届出制度により管理されているユーザー情報を活用した、警察等による取締りの強化や違反の場合の罰則の強化等の手段により、増加を防ぐことも可能である。

しかしながら、現行制度上16条（一時）抹消状態のまま転々流通した自動車については最終ユーザーの摘発が困難であるとともに、取締り強化等には人件費その他のコストが必要であり、罰則の強化については他の法制との均衡を図る必要があることから、このような規制的手法以外の方法で不法投棄の防止を図ることが可能であれば、その方がより好ましいと言える。

この点、新車時徴収の場合は、当該自動車のリサイクル・処理に要する費用が予め確保された状態となり、使用済自動車の排出に当たってユーザーに新たな経済的負担が生じることがないため、不法投棄の増加を招か

ない制度にすべしとの世論に対する有意義な答えの一つであると考えられる。

また、自動車における不法投棄の問題として留意しなければならないのは、リサイクルの工程に入った後、一部の事業者が処理コストの負担を避けるべく意図的に行う不法投棄である。これは、鉄くず価格の低下、埋立処理費用の高騰に伴って発生している問題と考えられる。

このような観点から、新たな自動車リサイクルシステムにおいては、適正なりサイクル・処理に必要な費用を確実に徴収し、使用済自動車のリサイクル・処理を行った事業者を支払うことにより、使用済自動車がりサイクル・処理の実施過程において概ね有価で流通する状況を改めて創出し、事業者による不法投棄を減少させることをその大きな目的の一つとしているが、この点、より確実にリサイクル料金を徴収できる新車時徴収は望ましいと考えられる。

(イ) 料金の徴収コスト、回収ロスが少ないこと

新車時徴収とする場合、公的な資金管理主体が新車購入者から直接料金支払いを受けるという制度イメージが考えられる（（ア）参照）が、ユーザーの利便の観点から、多くの場合、リサイクル料金を徴収する窓口は新車販売事業者であると想定される。また、新車購入者が公的な資金管理主体に直接料金を支払うこととする場合であっても、新車販売事業者が料金の適正支払を確認する役割を担うことが想定される。これら事業者は、数も比較的少なく（自販連会員の有する事業所数は約18,000）、拠点整備のためのコストが比較的低い上に、各事業者は、それぞれが取り扱う新車についてのリサイクル料金を徴収（あるいは料金が適正に支払われたことを確認）すればよいことから、各々が取り扱うリサイクル料金の種類はそれほど多くなく、システムの構築は容易であり、回収ロスも少ないと考えられる。

一方、排出時徴収の場合、同様の機能を有するのは引取者であると考えられる。この場合、新車販売事業者、中古自動車販売事業者、整備事業者、解体事業者等10万余の事業所における対応となる可能性があり、拠点整備のためのコストが相当大きくなる上に、引取者に持ち込まれる使用済自動車は、全自動車製造事業者等の全車種にわたる可能性があるため、そのリサイクル料金の徴収あるいは確認のコストは相当大きくなることが予想される。

また、排出時徴収の場合、使用済自動車を持ち込まれる側（新車又は中

古自動車販売事業者等)は同業者との販売競争の中で、結果としてユーザーからリサイクル料金が徴収できない事態の発生も懸念される。

(ウ)ユーザーにとってわかりやすく、受け入れられやすいこと

リサイクル料金については、各自動車製造事業者等がそれぞれ算定してユーザーに示すこととなるが、ユーザーが納得して負担することができるよう、その算定の考え方や費用の内容について明確に示す必要がある。この点が担保されれば、排出時であってもユーザーへのわかりやすさの面では同様である。他方、製品価格が数十万円から数百万円である自動車を購入する際に数万円と見込まれるのリサイクル料金を支払うことは、排出時に負担する場合に比べ、ユーザーに受け入れられやすいものと想定できる。

(エ)地方公共団体等から新車時徴収を支持する意見が多いこと

現在、不法投棄車については、一般廃棄物として市町村が処理に当たっており、その財政負担については、一部は関係業界の協力も行われているものの、基本的には市町村の一般財源から支出されている。このことから、地方公共団体を中心に、確実にリサイクル・処理に要する費用を確保できる新車時徴収を支持する意見が多い。

新車時徴収の場合に対応を要する点に対する対応策

新車時徴収を導入しようとする場合、(イ)(b)に記載されたような点についての対応策が必要となる。

(ア)自動車製造事業者等の倒産・解散による滅失等への対応

新車購入者からリサイクル料金を徴収し、これがリサイクル・処理に必要な費用として支出されるまでの期間(平均で10年程度)、当該料金を安全かつ確実に保管・運用していくことが必要であるが、これを自動車製造事業者等が直接管理すると、事業者が倒産・解散等した場合には当該料金が滅失してしまうこととなる。これを防ぐため、徴収されたリサイクル料金の公的管理を求める意見が多かったことから、一案として、次のような制度イメージが考えられる。

- (a) 新車購入者は公的な資金管理主体(公益法人を想定)に当該自動車に係る自動車製造事業者等引取品目のリサイクル料金を支払う。
- (b) 公的な資金管理主体は、新車購入者からリサイクル料金を徴収し、自動車製造事業者等が当該自動車に係るリサイクル・処理を終え

るまでの間、確実に管理（運用）する。

（c）自動車製造事業者等は、リサイクル・処理を終えたときは、公的な資金管理主体に対し、当該自動車に係るリサイクル費用を請求する。

（d）公的な資金管理主体は、自動車製造事業者等からの請求に応じ、当該自動車に係るリサイクル費用（新車購入者が支払ったリサイクル料金を基礎として算定。）を支払う。

（イ）課税関係

上記システムを前提とした場合のリサイクル料金に係る課税関係については、「料金を徴収し、管理し、支払う」という公的な資金管理主体の行為が公益法人の非収益事業となるよう自動車リサイクルに関する法制度の検討を進める必要がある。

（ウ）費用調整問題

新車について、将来必要となるリサイクル費用をその販売時点で予測することは困難であることから、新車購入者から徴収するリサイクル料金と実際に排出時にかかるリサイクル費用との差についてのリスクを誰がどのように負うべきかという問題（いわゆる「費用調整問題」）が生じる。この点については、新たな自動車リサイクルシステムが市場原理による自動車製造事業者等との競争を前提としていることから、各自動車製造事業者等が行うリサイクル費用の設定についても競争原理が働くよう、費用変動に係るリスクは各自動車製造事業者等が負うことが原則であると考えられる。

ただし、費用の不足によりリサイクルシステムが機能しなくなることは避ける必要があることから、自動車製造事業者等の責めに帰すことができない理由（例：災害、急激なインフレ等）により費用が著しく不足する場合に備えた何らかの仕組みも検討しておく必要がある。

なお、具体的にどのような場合が責めに帰すことができない場合に当たるのかの考え方については、今後、整理していくこととする。

一方、新車購入者から徴収するリサイクル料金より実際にかかったリサイクル費用が低い場合も考えられるが、この場合は、自動車製造事業者等が自らの責務として行う自動車リサイクルシステムの活性化・高度化のための費用として、有効に活用すべきである。なお、企業努力以外の外的な理由等で実際にかかった費用が著しく低かった場合の取扱いについては、著しく費用が不足した場合の取扱いと整合性をとりつつ、今後検討する必

要がある。

(エ) 後付装着物への対応

新車時にリサイクル料金を徴収した場合、その後の流通過程で、新車時に装着されていなかったカーエアコン等が装着される場合がある。このような場合、新車時には必要な費用のうちフロンの回収処理に係るものについては徴収することが適当でないと考えられるが、最終的にその費用が必要となることから、未徴収分をどのように賄うかを検討する必要がある。

この点については、追加コストを要する後付装着物の現状が明確でないことから、早急に現状を把握した上で、現実的な対応策を検討すべきである。

(オ) 引取品目が追加された場合の対応

制度施行後、自動車製造事業者等引取品目が追加された場合、必要な経費が上昇することとなるが、現時点ではその影響度合いについて判断することができない。

この点についても、具体的な品目追加が行われる時点で、その影響度合いを勘案して、現実的な対応策を検討すべきである。

(カ) 個人輸入車・並行輸入車への対応

(a) 個人輸入車

個人輸入車については、今回の自動車リサイクルシステムにおいて自動車製造事業者等の役割を果たす者が当初から存在しないこととなる（義務者不存在）。この場合、中間報告にもあるとおり、基本的にはセーフティネットとして、(1) で述べた指定法人が代わってその役割を果たすことになるが、費用の徴収・支払に係る各場面における対応について別途検討しておく必要がある。

() リサイクル料金の算定

正規代理店によりリサイクル料金が算定される車種については、ユーザーの利便性を勘案すれば、当該料金を基本として算定することとし、その他の車種については、類似車種の算定料金を勘案して、指定法人が算定することとするのが一案である。

この場合、原則として自動車製造事業者等が負うべき費用変動リスクを負う者が存在しないことから、費用が不足した場合に備え、一定のルールの下に料金を割り増すことも含め財源を検討する必要がある。

() リサイクル料金の徴収

新車販売事業者に当たる者が存在しないことから、ユーザーが金融機関等の窓口を通じてリサイクル料金を直接公的な資金管理主体に支払う形態が考えられる。この場合、いわゆる「フリーライダー」の懸念が大きいことにかんがみ、支払を担保する手段についての検討も必要である。

() 費用変動リスクの負担

前述のとおり費用変動リスクを負う者が存在しないため、予め割増料金を徴収することとした場合にも、なお最終的に必要費用が不足した場合の対応が必要である。これについては、自動車製造事業者等の場合と同様、上記指定法人が原則として負担するという考え方等がありうるが、指定法人に関する今後の検討も踏まえ、整理していく必要がある。

(b) 並行輸入車

並行輸入業者が輸入し、その後ユーザーに販売する場合は、通常の自動車製造事業者等と同様の役割を当該並行輸入事業者が果たすべきものと整理される。しかしながら、事業規模が大きいケースが多いこと、事業者の参入・退出が多いという実状から見て、輸入車のリサイクル・処理が必要となる時点で、その事業者が役割を果たすことができるか否かの懸念もある。

これに対しては、個人輸入車の場合と同様、最終的には指定法人を活用し、規模の小さい事業者の委託により指定法人が代わって役割を果たすことが基本であると考えられるが、自らが倒産・解散等した場合には代わってその義務を果たす事業者と予め契約する等、事業者間で責任を分担する方法を選択できることとするのも一案である。

(キ) 輸出等により不要となったりサイクル費用についての取扱い

中古車としての流通の過程で海外へ輸出されることになった自動車やユーザーが海外へ移住・転勤等することにより携行品として国外に持ち出される自動車については、国内でリサイクル・処理される可能性がほとんどなく、予め徴収されたりサイクル料金が不要となり、公的な資金管理主体に残ることとなる。

この場合の処理方法としては、輸出等を理由とする15条(永久)抹消登録を終えたユーザーに対し、請求に応じて返還するという取扱いをしてはどうかと考えられる。

新車購入者が支払ったりサイクル料金については、当該自動車が中古車

として転々譲渡される過程で、次のユーザーに転嫁されていくと考えられるため、輸出等を原因とする抹消登録を終えたユーザーに返還することには合理性がある。

なお、輸出中古車に係るリサイクル料金の返還については、輸出ドライブが働くとして懸念する意見もあるが、国外でなお自動車として活用されることを考えれば、製品の長期使用を是とする考え方には沿っているとも言える。

他方、廃車ガラをプレスしたものを輸出する場合等、リサイクル料金の一部が不要となった場合に、その返還を行うことについては消極的に考えるべきである。

なぜなら、個々の使用済自動車の状況により、リサイクル料金の一部が不要となるケースは様々な場合が考えられるが、当該不要分を最終ユーザーに対し請求に応じて返還することとした場合、不正に料金の返還を求めるケース（例えば、故意にフロンを大気中に放出し、料金の返還を求めるケースなど）を惹起することが懸念されるほか、事務的にも煩雑になることが見込まれるなど不合理かつ不安定な制度となる可能性があるからである。

この場合、一部不要となるリサイクル料金が発生するが、その処理方法については、別途、検討する必要がある。

また、前述の輸出中古車に係るリサイクル料金返還についても、請求されない場合など一定の残額が発生するものと考えられることから、同様にその処理方法について検討する必要がある。

その検討に当たっては、後述のとおり、公的な資金管理主体の透明性を高め、その裁量権を最小限に抑えるという観点から、例えば、将来のユーザーから徴収するリサイクル料金を低く抑えるという目的のみに使用する等、限定的に検討すべきである。

(ク) 既販車についての対応方法

制度施行後の新車について上記のような費用徴収方法を採用する場合、既販車に係る費用の徴収方法を別途検討する必要がある。

この場合、(ア)(a)から(d)のような新車の場合の費用徴収・支払の流れをベースにすれば、一案として、以下のような方法が考えられる。

- (a) ユーザーは、支払窓口（例えば、金融機関等）において、公的な費用管理主体にリサイクル料金を支払う。この際、料金の支払を証する書面（例えば「リサイクル券」等）が発行される。

(b) ユーザーは、「リサイクル券」を添えて使用済自動車を取引者に引き渡す。

(c) リサイクル処理終了の情報(マニフェスト等を活用)が確認できる自動車について自動車製造事業者等から支払請求があった場合に、公的な資金管理主体から自動車製造事業者等にリサイクル費用(ユーザーが支払ったリサイクル料金を基礎として算定。)が支払われる。

ユーザーが上記(a)の払込みを行う時点「任意時点」とするか「排出時点」に固定するかについては、

- ・ユーザーの選択肢が広がる
- ・支払期限を定めて早期に料金徴収を完了することも可能

等の理由から、「任意時点」とすることが適当であると考えられる。

また、支払期限を定め早期に料金徴収を完了することについては、短期間に膨大な件数を処理することになるため、その必要性、実務上のフィジビリティ等について早急に整理する必要があるとともに、継続検査時等を活用した料金の支払期限の設定という方法が可能であるかどうかについても、国土交通省等の協力を得て、検討していく必要がある。

なお、フロン法においては、カーエアコンのフロン処理について、新たな自動車リサイクルシステムとの整合を図っていくこととされており、前述のとおり、同法のカーエアコンに係る規定の施行が、自動車リサイクルの法制度より先行して実施されることとなるため、フロン法施行時から自動車リサイクルの法制度施行時までの間、どのように費用徴収等を行っていくかについて、両制度間の整合を図る観点から、早急に検討・整理する必要がある。

(ケ) 資金管理システムについて

上記で提案した費用徴収・支払のシステムを運営するに当たっては、平年度ベースで7000万台にのぼる自動車に係るデータを電子情報として管理するデータベースを構築・管理することが前提条件となる。

これについては、登録・検査制度のために構築されているデータベースを使うことも考えられるが、同データベースとは設置目的が異なること、同データベースには多くの個人情報も含まれており開示を前提としたリサイクル料金の管理システムとは管理方法も異なることが予想されること等から、基本的に独自のデータベースを構築する方向で検討する。ただし、既存車に係るデータについて登録・検査制度のために構築されているデー

データベースのデータの一部を活用する等、社会コストの最小化が図れるよう検討していく必要がある。

また、当面のシステム整備に要するイニシャルコストをどのように調達・負担すべきかについて、必要な費用の積算も含めて早急に検討する必要がある。

さらに、使用済自動車のリサイクル工程の確認と自動車製造事業者等への費用支払が密接に関連することから、リサイクル工程を確認する管理システムと上記資金リサイクル費用の管理システムとが連動できるようにする必要がある。

「公的な資金管理主体」について

上記で検討した費用の徴収・支払の流れを考える場合に必要な「公的な資金管理主体」については、公益法人を念頭に置いて検討しているが、もとより、今般の公益法人等についての世論及び政府内での議論を踏まえれば、検討中の公的な資金管理主体には、従来の公益法人等よりもはるかに高い透明性・公開性が求められることは言うまでもない。

検討中の公的な資金管理主体においては、

- ・車台番号毎に支払われた料金を管理するなど透明性の高い資金管理を行う。
- ・預貯金、国債、地方債を基本として運用し、事業への投資等は行わない。

等法人の裁量権は最小限に抑えるほか、透明性を高めるための一層の工夫が必要である。

例えば、

- ・情報開示規定の整備
- ・外部監査役制度の導入
- ・第三者機関による運営監視
- ・財務担当者に外部から専門家を配置

などの方法が考えられる。

また、自動車ユーザーが、自らが支払ったリサイクル料金が適切にリサイクルの実施に充てられたか等について確認できるようなシステムを構築することも必要である。

いずれにしても、この「公的な資金管理主体」は、自動車リサイクルシステムという新たな社会システムの中枢を担う存在であることから、いやしくも国民からのそしりを受けることのないよう、法人運営の在り方については、政府で行われている公益法人等の見直しの議論等も踏まえ、万全を期して検

討していく必要がある。

なお、上記の観点に加え、社会的コストの最小化の観点から、組織の肥大化の防止等、効率的な法人運営の在り方についても検討していく必要がある。

(2) 自動車ユーザーに負担を求める費用

前述のとおり(1.(4))、中間報告及び本報告では、自動車リサイクルシステムの中で適切に賄われないおそれのある要因に対応するための一定の費用、具体的には、自動車製造事業者等引取品目の回収・処理に要する費用について、使用済自動車の引取価格から切り離して自動車ユーザーに料金として負担を求めることで自動車リサイクルシステムの最適化を図るとの整理をした。

すなわち、使用済自動車が有価物として流通していた状況においては、その時々のリサイクル・処理に要する費用は、有用部品・有用金属等の回収・売却という収益事業におけるコストの一部として吸収され、最終的には引取者が使用済自動車の引取りを行う際の引取価格に反映される形で自動車ユーザーが負担してきた。しかしながら、ASRの埋立費用の高騰、鉄くず価格の低迷によりコストの一部として吸収することが困難となってきたこと、また、フロン及びエアバッグの適正処理という新たな環境項目への対応という社会的要請があることから、新たな自動車リサイクルシステムにおいては、適切に賄われないおそれのある要因に対応するための一定の費用を従来の使用済自動車の引取価格から切り離して、料金として自動車ユーザーに負担を求めることとしたものである。

このことにより、自動車製造事業者等は、他の自動車製造事業者等との競争関係の中で製品の設計・製造段階からリサイクル・処理に要する費用の最小化に努めることになるとともに、システム全体の運営について中心的な役割を担う者として、リサイクル・処理の実施に必要な体制整備に係る責任や自動車製造事業者等引取品目の引取り及びリサイクル・処理に要する費用についての変動リスク等を負うこととなる。また、引取者は、前述のような様々な義務を果たすという新たな負担を負い、再資源化事業者は、環境負荷の発生防止措置のための事業コストを負うこととなる。

以上のように、新しい自動車リサイクルシステムにおいては、各関係者がそれぞれの役割分担に応じて、負担やリスクを分け合う中で、リスクの低減や効率化等によるコストの引下げに向けた努力を行うことにより、システムが最も円滑に、かつ、最小のコストで運営されることになるのである。

なお、上記以外に、どのような費用項目について自動車ユーザーに料金と

して負担を求めるべきかについては、上記のような自動車リサイクルシステムの中で適切に賄われないおそれのある要因に対応するという観点に加えて、自動車リサイクルシステムの中に新たな仕組みを導入するに当たってその費用を誰が負担すべきかという観点、社会的コストを最小限にするとの観点、新たな自動車リサイクルシステムの実効性確保の観点、自動車ユーザーが納得して負担できるかという観点等から今後検討していく必要がある。

検討すべき費用項目の例とその考え方の一案を整理すると次のとおりである。

公的な資金管理主体の管理運営費用

公的な資金管理主体の管理運営費用は、自動車リサイクルシステムの中に新たな仕組みを導入するに当たって必要不可欠なものである。一方、公的な資金管理主体は、基本的には自動車ユーザーから徴収する個々の自動車に係るリサイクル料金のみを収入源としており、これ以外の財源を有しないため、何らかの方法で管理運営費用を調達する必要がある。

その調達方法としては、自動車製造事業者等に負担を求めるという考え方もあるが、公的な資金管理主体の運営は、最終的に資金の支払を受ける立場となる自動車製造事業者等からは一定の距離をおいて行われるべきであるという観点もあり、むしろ、自動車ユーザーに負担を求める費用に含めて透明性を高めることが適当ではないかと考えられる。

使用済自動車の管理システムの運営コスト

使用済自動車の管理システムの運営コストについては、自動車ユーザーに負担を求める方法と使用済自動車のリサイクル・処理に関与する事業者がそれぞれ事業コストとして負担する方法の二つに大別できる。いずれの方法が適切かについては、同システムが使用済自動車の適正なりサイクル・処理を担保する手段として重要な位置付けを占めることを勘案すれば、システムの円滑な運営を確保するとの観点から検討する必要がある。

不法投棄車の処理費用

新たな自動車リサイクルシステムの下では、各種措置を総合的に講ずることにより、不法投棄車の発生は相当程度抑制できるものと考えられるが、既販車を中心になお発生が懸念される不法投棄車の処理については検討を要する（5.（2）参照）。

処理に際しての費用負担の方法としては、現状、路上等に不法投棄され

る自動車の処理について、前述のとおり（1.（5））市町村が社団法人日本自動車工業会等の自動車関係団体による費用協力を得て行っており、引き続き、同様の費用負担により処理を行うという方法、リサイクル料金に含め広く自動車ユーザーに明示的に負担を求めるといった方法等が考えられる。

これについては、不法投棄車は全国的に発生し得る問題であり、自動車リサイクルシステムの実効性確保の観点から、自動車ユーザーに広く負担を求めるとの考え方がある一方、上記のように新しいシステムの下ではリサイクル料金の支払忌避による不法投棄の発生は相当程度抑制されるものと考えられること、そもそも法を守らない者のために発生する費用を負担することはユーザーの理解が得られにくいのではないかなどの視点もあり、こうした点を考慮し今後検討する必要がある。

なお、新しいシステムの施行時に既に存在している不法投棄車の処理費用負担の在り方についても、不法投棄を行った者を明らかにし、負担を求めることが原則であることや、現状の対応を踏まえつつ今後検討していく必要がある。

離島等著しい条件不利地域への対策費用

最終ユーザーが使用済自動車を引取者に引き渡す場合に、通常より相当程度高いコストを要する地域（離島等）においては、そのコストの負担を忌避することによる不法投棄の発生が懸念される。これについては、システムの円滑な実施体制の一環として、自動車製造事業者等の関係者により引取者の適正配置についての努力が図られることが期待されるが、なお著しい条件不利地域が残る場合に、これに対する何らかの措置が講じられることが考えられる。この場合、一定の費用が必要となるが、その負担をどのように負うべきかについては、当該措置を実施する者は誰か、具体的にどのような措置内容か等を明らかにした後に検討すべきである。この場合、不法投棄車の場合と異なり法を守らない者のために発生する費用ではないものの、一部地域の特殊な事情のために全自動車ユーザーに負担を求めることが適当かどうか、地域対策としてシステム本体とは別個の問題と考えるべきではないかなどの点を踏まえて検討する必要がある。

（3）事業者間の費用の授受の仕組み

自動車製造事業者等引取品目の回収・処理に係る関係者間の費用の授受の仕組みについては、今後実態も踏まえて検討する必要がある。

この場合、フロンの回収・処理に要する費用について自動車製造事業者等が再資源化事業者（フロン回収業者）に支払う仕組みがフロン法の施行時から先行して実施されることから、同法における料金決定の考え方を前提に、関係者が混乱することのないよう配慮する必要がある。

3．制度化の対象とすべき自動車

中間報告においては車種毎の流通・使用実態を踏まえつつ新たな自動車リサイクルシステムの対象として考えられる自動車について検討すべきとされていたが、本報告では対象とする自動車及びその考え方について整理する。

（１）四輪乗用車

我が国で排出される使用済自動車（年間約500万台（うち輸出約100万台）（推定））の太宗を占めることから、新たな自動車リサイクルシステムの対象とする。

（２）四輪商用車

ここでは、普通・小型・軽のトラック及びバス、トラック・バスをベースとした特種用途自動車を便宜上四輪商用車とする。我が国で排出される使用済自動車のうち、四輪商用車は約200万台程度を占めるものと推定される。

四輪商用車は自動車製造事業者の製造するキャブ付きシャシ部分と車体メーカーが製造する架台等の架装物の両者からなることが多い。

四輪商用車キャブ付シャシ部分については四輪乗用車とほぼ同様の流通、処理実態にあり、同様のリサイクルシステムの対象とすることが適当である。

架台等分離可能な架装物については、乗替えにより数世代使用されるもの、キャブ付きシャシ部分とは解体時期が異なるもの、自動車架装物以外の用途に使われるもの等があり、製造者の特定が困難な場合がある点を考慮し、新たな自動車リサイクルシステムの対象とせず、現状の取組の高度化等による対応を検討する。

なお、ELVに関するEU指令においては、乗用車及び車両総重量3.5t以下の商用車を対象車種としており、3.5t以上の商用車については対象となっていない。

（３）二輪自動車

以下の点において、四輪自動車とは使用済車両の流通・処理実態が大きく

異なることから、同様のスキームでは実効的なリサイクルシステムの確立は困難と見られる。このため、二輪自動車の特性に配慮した費用徴収方法、車両管理体制、回収・処分体制、不法投棄対策等について検討を行い、業界による自主行動プログラムにより対応することが適切である。なお、前述のELVに関するEU指令では、二輪自動車は対象とはなっていない。

- ・二輪自動車の年間廃車台数は約120万台であり、海外への輸出が約70万台を占め、国内でシュレッダー処理される二輪自動車は約50万台程度と推定される。四輪自動車と比べ、輸出の割合が高くなっており、解体を目的とした再資源化事業者は非常に少ない。
- ・自動車製造事業者等引取品目として検討されているフロン・エアバッグが存在しない。
- ・主として市町村、陸運支局等への届出制度により管理されており、登録制度が存在する四輪自動車とは異なる管理体制下にある。

(4) その他

特殊自動車（建設機械等）及び特種用途自動車（四輪商用車に含まれないもの）の取扱いについては引き続き検討が必要である。

4. 輸出中古車の取扱い

中古車の輸出は、年間約100万台程度と推定され、年間500万台と推定される使用済自動車の約20%を占めていると見られる。ここでは、中間報告において今後検討すべき事項とされていた新たな自動車リサイクルシステムにおける輸出中古車の取扱いについて整理する。

(1) 輸出中古車の取扱い

新たな自動車リサイクルシステムにおいては、リサイクル措置を講ずる義務が課せられる国内でリサイクル・処理される自動車はその措置を免れないよう、輸出中古車の把握が必要である。また、2.で示した費用徴収方法の場合、徴収料金を返還することになることから輸出中古車の確実な把握が必要である。

輸出中古車の把握手法としては、道路運送車両法に基づく自動車抹消登録制度の活用が考えられる。現状では、16条（一時）抹消登録の状態のまま輸出がなされているが、国土交通省による抹消登録制度の見直しの状況を踏まえ、中古車の輸出の際に、15条（永久）抹消登録手続が行われることを

前提に、その抹消登録情報を活用する方向で検討を行うことが適当と考えられる。

また、個人の用に供する携帯品として輸出する場合は口頭申告により行うことができることとなっており、ユーザーは中古車とともに出国してしまうため、現状、把握手段が存在しない。この点については、携帯品を含め、中古車の輸出の際には事前の永久抹消登録手続を義務付けることも含め検討することが適当である。また、その際には関係機関の連携等を通じて輸出の事実の確認等を行い、輸出と偽って国内で不法投棄される自動車の発生を防止すること等に配慮することが必要である。

その際、永久抹消登録の原因書面を何とするか等、永久抹消登録を行うに当たっての抹消登録制度上の問題点等について、国土交通省の検討状況に合わせて随時検討が必要である。

(2) 使用済自動車の輸出について

1.(2) で述べたとおり、新たな自動車リサイクルシステムにおいては、自動車在使用済自動車となった後（最終ユーザーと引取者との間でもはや自動車として利用することが困難であることが書面等により確認され、当該引取者により引取りが行われた後）は、最終ユーザー及び引取者の了解を得た場合に限り例外的に、輸出することができるものとするのが適当である。

なお、使用済自動車について、中古車以外の態様で輸出される場合（廃車ガラ等）については、資源の有効利用の観点から禁止すべきものではないと考えられるが、輸出先での環境負荷の発生防止を図らなければならないことは無論であり、「有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規則に関するバーゼル条約」等関連法令の遵守が必要である。

5. 新たな自動車リサイクルシステムに関する総括

以上、新たな自動車リサイクルシステムの在り方について、主として関係者の役割の詳細、費用徴収方法、リサイクルシステムの対象となる自動車等について提言及び提案を示すとともに、自動車のリサイクルに関する法制度の構築に関する考え方を示したところである。

これらを踏まえ、WGとして想定する新たな自動車リサイクルシステムのイメージが別添1、関係者の役割を概観したものが別添2である。

ここでは、我が国における新たな自動車リサイクルシステムについて、その構築に向けた基本的な考え方に即して改めて総括を行う。

(1) 基本的な考え方 (再掲)

我が国における新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けた基本的な考え方は、

不法投棄の防止に資するものであること

使用済自動車のリサイクル及び適正処理の取組が持続的に行われること

最終埋立処分量が極小化されること

現在の関係事業者の役割分担を前提としつつ、適正な競争原理が働く仕組みであること

という要素を備えつつ、我が国の状況に的確に対応して実効性及び効率性に優れ、多くの自動車ユーザーや関係者に支持される「ジャパン・モデル」を目指すというものである。

この場合、自動車の生産からリサイクル・処理までにいたる連鎖の中で、自動車ユーザー、自動車製造事業者、自動車輸入事業者、自動車販売事業者、自動車整備事業者、自動車解体事業者、シュレッダー事業者、ASRリサイクル事業者など多岐にわたる主体が明確化された役割を適切に分担し、システム全体にかかる社会的コストが最小化されるよう、自らの役割分担を適切に果たすことが求められる。

(2) 不法投棄の防止

基本的な考え方のうち、「不法投棄の防止に資するものであること」が重要であることから、新たな自動車リサイクルシステムにおいて不法投棄防止の観点から講ずる措置等を以下のとおり改めて整理する。

概ね有価で流通する状況の創出 (1 . (1))

自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が自動車製造事業者等引取品目のリサイクル・処理を行うことを通じて、使用済自動車がリサイクル・処理の実施過程において概ね有価で流通することが見込まれることから、逆有償化の進展という現状とは大きく事情を異にし、使用済自動車をリサイクルルートに乗せるとともに、当該リサイクルルートにおいて適切にリサイクル・処理を行うことが関係者に対し動機付けられる。

リサイクルルートの明確化 (1 . (2))

リサイクル・処理のための措置を講ずるべき使用済自動車を明確化するとともに、最終ユーザーから使用済自動車の引取りを行う引取者を制度上位置付け、引取者を起点とするリサイクルルートを構築することにより使用済自

動車の確実なリサイクル・処理を確保する。

抹消登録制度の見直し（１．（２））

新たな自動車リサイクルシステムの構築にあわせて、道路運送車両法に基づく自動車の抹消登録制度を見直し、使用済自動車について適切に抹消登録が行われる制度を作ることにより、使用済自動車がリサイクルルートに乗ることを確保する。

費用徴収方法（２．）

費用徴収方法については、予め新車購入者に対し必要な費用をリサイクル料金として徴収する方向が不法投棄の防止に資するものであると整理した。更に、制度施行時点での既販車についても、支払期限を定めて早期に料金徴収を完了することを検討するという方向性を示し、不法投棄の防止に資するよう配慮した。

これらの措置を総合的に講じることで、新たな自動車リサイクルシステムにおいては、使用済自動車について、自動車ユーザーから引き取られる段階及びリサイクル・処理の実施段階において、不法投棄が行われることが抑制されるものである。また、例外的な事例として不法投棄が発生したとしても、そのリサイクル・処理に要する費用は予め確保されていることから、現行どおり市町村がリサイクルルートに乗せることとすれば、対応可能であるものと考えられる。

一方、制度施行時に既に不法投棄されていた自動車、あるいは制度施行後の既販車の中でリサイクル料金の徴収が完了するまでの間に不法投棄された自動車については、リサイクル・処理に必要な費用が確保されていない状況となる。

こうした不法投棄車については、現在、前述のとおり、市町村が社団法人日本自動車工業会等の自動車関係団体による費用協力を得ながら回収・処理を実施しているが、このシステムを引き続き活用することも含め適切にリサイクル・処理が確保されるよう、費用負担、処理の仕組みについて検討する必要がある。

なお、自動車が私有地に積み上げられた状態で保管され（いわゆる野積み）景観等の観点から問題となっている場合があるが、こうした自動車についても、問題となっている点に即した現行関連制度の適用等により、関係者による所要の対応が求められる。

(3) 自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の担う新たな役割の重要性

次に、「使用済自動車のリサイクル及び適正処理の取組が持続的に行われること」、「最終埋立処分量が極小化されること」、「現在の関係事業者の役割分担を前提としつつ、適正な競争原理が働く仕組みであること」については、以下のとおり自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の担う新たな役割として位置付けられた自動車製造事業者等引取品目（A S R、フロン、エアバッグ）の引取り、リサイクル・処理が鍵となる。

- 管理型処分場の逼迫を背景とした最終埋立処分費用の高騰により使用済自動車の逆有償化が進展しつつある現状にあって、新たに自動車製造事業者及び自動車輸入事業者がA S Rを引き取ってリサイクル・処理を行うことで使用済自動車のリサイクル・処理の実施過程においては概ね有価で流通することが見込まれる。これにより、使用済自動車を巡る経済情勢等に左右されることなく適切なリサイクル・処理の取組が確保されることとなる。
- 自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が、現在十分には実施されていないA S Rのリサイクルを行う役割を担うことで、「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」に掲げるリサイクル率の達成等を通じ自動車のリサイクルの高度化と最終埋立処分量の極小化を図ることができる。
- フロン及びエアバッグを自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が引取り、処理を行うことで、再資源化事業者にとって最近の新たな対応項目であり個々の事業者にとって効率的な処理の確保が困難なこれらの品目の適切な処理を確保するとともに、再資源化事業者に対しフロン及びエアバッグの回収等に必要な費用を支払うことで再資源化事業者が回収等を行う誘因とし使用済自動車のリサイクル・処理における環境負荷の発生防止及び安全な処理の確保等を図る。
- 自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が上記の形で既存のリサイクルシステムの補完と再構築を図ることで使用済自動車のリサイクル・処理の実施過程においては概ね有価で流通する状況が創出される中、再資源化事業者においては自らの事業を積極的に実施する環境が整えられる。すなわち、新たに再資源化事業者について制度上の位置付けを設けて環境負荷の発生防止等の措置を義務付けることと相俟って、環境負荷の発生を防止しつつ、資源の有効利用に資する適正な競争が再資源化事業者の間で実施されることとなる。この結果、実効的かつ効率的な使用済自動車のリサイクル・処理が持続的に確保される。

以上のように、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者は、自動車製造事

業者等引取品目についての引取り及びリサイクル・処理を行うことで、我が国における既存のリサイクルシステムを補完する形で再構築を図り、その高度化のメカニズムを発揮させるものである。

さらに、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が新たな自動車リサイクルシステムの構築及び運営に中心的な役割を果たすためには、上記のとおり自動車製造事業者等引取品目についての引取り及びリサイクル・処理を実施するのみならず、次のような総括的な対応が求められる。

- 自動車製造事業者等引取品目の引取り及びリサイクル・処理の実施に必要な体制の整備（フロン・エアバッグの引取り・処理システム、ASRリサイクル体制、使用済自動車の管理システム、費用授受に関わる仕組み等の構築）を自らの責任において主体的に行わなければならない。また、システム全体が円滑に運営されるよう、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の主たる関与が求められる。その際には、引取者及び再資源化事業者が簡便かつ円滑に役割を担うことができるよう留意する必要がある。
- 自動車製造事業者等引取品目の引取り及びリサイクル・処理に必要な費用については一時的にこれを負担し、リサイクル・処理の終了後に初めて公的な資金管理主体に対し費用を請求する。この間の資金需要は自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が自ら賄うことが求められる。
- 自動車製造事業者等引取品目のリサイクル・処理の実際の費用が自動車ユーザーから徴収したリサイクル料金よりも多く必要となった場合の費用変動リスクは、原則として自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が負い、不足分についてはこれを自ら賄うことが求められる。公的な資金管理主体に請求できる金額は、基本的には自動車ユーザーから徴収した料金である。
- 自動車製造事業者及び自動車輸入事業者が自動車ユーザーに対し負担を求めるリサイクル料金は、事業者間の競争を促す観点から個々の事業者が設定することとなる。このようにリサイクル料金が自社製品の競争力を表すものの一つとされる結果、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者は、自動車製造事業者等引取品目のリサイクル・処理の実効的かつ効率的な実施に向け創意工夫を凝らす等企業努力を最大限行うことが求められる。こうした競争原理の中で、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者は、新たな自動車リサイクルシステムにおけるコストの最小化を図っていくことになる。
- 自動車製造事業者は、自動車の設計・製造の段階において、リデュース

ス・リユース・リサイクルのいわゆる 3 R に配慮するものであるが、これについては、資源有効利用促進法に基づく義務付けがなされている。また、有害物質使用削減については、自主的取組により対応を図るものである。同様に、自動車輸入事業者についても自動車製造事業者の取組に準じた取組が求められている。こうした取組は、新たな自動車リサイクルシステムにおけるコストの最小化にも資するものである。

- 自動車製造事業者及び自動車輸入事業者は、自ら製造又は輸入した自動車に関して有する情報・技術を背景に、3 R 設計に関する情報、有害物質の使用状況、自動車製造事業者等引取品目のリサイクル・処理の実施状況等使用済自動車のリサイクルに関する各種情報を、自動車ユーザー、引取者、再資源化事業者といった関係者に適切に提供することにより、リサイクル・処理の実施及びこれに伴う環境負荷の発生防止の確保を効率的に実現することに貢献することが求められる。

以上のような自動車製造事業者及び自動車輸入事業者の役割を中心として、引取者及び再資源化事業者並びに自動車ユーザーのそれぞれが新たな自動車リサイクルシステムにおける各々の役割を持続的に果たすことにより、新たな自動車リサイクルシステムは、我が国の状況に的確に対応して実効性及び効率性に優れ、多くの自動車ユーザーや関係者に支持される「ジャパン・モデル」たり得るものである。

．今後検討すべき課題

本報告では、新たな自動車リサイクルシステムの構築に向け、自動車リサイクルに関する新たな法制度の必要性、関係者の役割の詳細に関する考え方、費用徴収方法、リサイクルシステムの対象となる自動車等について提言及び提案を示した。

このような方向での対応を前提とした場合には、新たな自動車リサイクルシステムの構築及び自動車リサイクルに関する法制度の整備に向け、次の点について引き続き検討が必要となる。

1.自動車リサイクルに関する法制度の下での関係者の役割分担に関する事項

自動車製造事業者等引取品目について、引取条件を更に詳細に検討する必要がある。また、最終埋立処分量の極小化、使用済自動車がリサイクル・処

理の実施過程において概ね有価で流通する状況の創出、環境負荷の発生の実効的・効率的な防止といった観点から対応が必要とされる場合には、自動車製造事業者等引取品目の見直しも検討する必要がある。

引取者の登録制度の在り方について、登録主体、登録要件、基準の内容等について更に詳細を定める必要がある。

再資源化事業者の制度上の位置付けについて、廃棄物処理法等関連現行制度との調整を踏まえた上で、登録主体、登録要件、基準の内容等について更に詳細を定める必要がある。

指定法人制度の在り方について、自動車製造事業者及び自動車輸入事業者を始めとする関係者の役割についての詳細な考え方を踏まえた上で検討する必要がある。

廃棄物処理法、道路運送車両法及びフロン法等現行関連制度との調整については、使用済自動車のリサイクル・処理の実効的かつ効率的な実施を促進する観点から政府部内で適切に検討し、同趣旨の規制が重複して適用されることの回避等に留意しつつ対応をすることが必要である。

2. 費用徴収方法に関する事項

公的な資金管理主体の在り方について、高い透明性及び公開性の確保や効率的な法人運営等の観点から、更に詳細を検討する必要がある。

個人輸入車に関する費用徴収方法も含め、輸入車に関する費用徴収方法について、指定法人制度の在り方と関連付けつつ更に詳細を検討する必要がある。既販車に係る費用徴収方法について、実効的かつ効率的な実施の観点からの関連制度の活用も含めた詳細の検討が必要である。

料金の算定方法について、費用調整問題等についての整理及び資金管理システムに関する更なる検討を踏まえ、詳細を検討する必要がある。

3. 対象車種に関する事項

四輪商用車に関する架台等分離可能な架装物に関するリサイクルシステムについて、その高度化等を促進する観点から更に検討が必要がある。

二輪自動車に関し新たに策定する関係業界による自主行動プログラムについて、その内容等について検討する必要がある。

4. リサイクルの内容

サーマルリサイクルの位置付けや、リユース促進の考え方を織り込むこと等についての検討も含めて、新たな自動車リサイクルシステムの下で求めら

れるべきリサイクルの水準について検討する必要がある

5．有害物質使用削減に向けた枠組み

自主的取組による対応を基本としつつ、その枠組み及び削減目標の設定等について検討が必要である。その際、実効性の確保の観点から必要な場合には、法制度上の対応の可能性も改めて検討すべきである。

6．輸出中古車に関する事項

輸出中古車の把握の観点から、輸出の際の道路運送車両法に基づく永久抹消登録の義務付けや輸出の事実の確認等について、手続の詳細も含めて更に検討することが必要である。

7．関係者の取組を促進するための措置

中間報告で提示され、WGにおける審議や関係者からのヒアリング等においても指摘のあった次のような措置について、幅広く検討していくことが必要である。

- ・自動車重量税等の自動車関連税制の活用を始めとする税制上の措置
- ・引取者又は再資源化事業者の登録制度の導入に向けリサイクル・適正処理の実施体制の高度化を図るようなケース等あるいはA S Rリサイクル等今後の追加的な取組が必要なケース等に対する金融上の支援措置
- ・自動車リサイクルに関する技術開発の促進
- ・多岐にわたる関係事業者に対する、新たな自動車リサイクルシステムに関する理解の促進
- ・3 Rに対応したリサイクルの高度化の観点からの自動車製造事業者等と自動車部品産業及び素材産業との連携
- ・使用済自動車から回収した有用部品等の市場の健全な発展及び活性化のための措置

これらの中には、自動車リサイクルに関する法制度の整備までに検討すべき事項もあれば、自動車リサイクルに関する法制度の整備を踏まえ、その実施に向けて検討すべき事項も含まれている。

WGでは、新たな自動車リサイクルシステムの構築と実施に向け、これらの課題について審議を行うこととする。

なお、中間報告でも謳われているように、自動車は、国民生活に広く普及しており、自動車のリサイクルに関与する事業者も多岐にわたっている。こ

のため、本報告で提言した新たな自動車のリサイクルシステムの構築に当たっては、自動車ユーザー及び関係事業者並びに行政が、その必要性について認識を共有するとともに、それぞれが積極的に新たな自動車のリサイクルシステムに参画し役割を持続的に果たすことが必要である。これは、我が国における循環型社会の構築に当たっての大きな一歩を踏み出すものである。

また、自動車が国際的に流通する製品であることを踏まえ、我が国における新たな自動車のリサイクルシステムが「ジャパン・モデル」として国際的にも認知され、実効的かつ合理的なものとして評価されるものとなることが要請される。

WGでは、以上のような認識の下で、引き続き検討を行うこととするものである。