

「自動車の不法投棄防止とリサイクル促進のための抹消登録制度等の改正試案」

第1 趣旨

現在、使用済自動車は、年間400万台～500万台と大量に発生しており、循環型社会の形成にはリサイクルが適切に行われるシステムを整備することが喫緊の課題である。また、年間2万数千台に及ぶ大量の自動車の不法投棄も発生しており、生活環境の悪化を招き、道路交通の障害となり、処理の社会的コストも膨大となるなど、対策が急がれる。

このため、循環型社会の形成に向けて、使用済自動車の適正処理の推進や不法投棄防止の観点から、関係者が果たすべき役割、処理費用の徴収・支払いの仕組み等について、産業構造審議会及び中央環境審議会の場において、自動車リサイクル法（仮称）の制定を視野に検討が進められている。

ところで、我が国において、公道を走る自動車は、道路運送車両法（以下「車両法」という。）の登録制度等を通じ、行政（陸運支局等）で所有者等を把握する仕組みとなっている。この車両法の仕組みを活用し、自動車が自動車リサイクル法（仮称）の枠組みに従い適正処理されたことが確認されてはじめて、行政による把握を終了する仕組みとすることにより、使用済自動車を適正に処理するリサイクルルートに乗せることができ、同時に不法投棄の防止も確実に図ることができると考えられる。

このため、車両法についても、自動車リサイクル法（仮称）の制定に合わせて、抹消登録及び自動車検査証返納の制度を自動車リサイクルシステムと一貫した仕組みに改める等所要の改正を行うことを予定している。

制度全体のイメージについて、図1参照

第2 登録自動車の場合の改正について

1 登録制度とは

自動車（軽自動車等を除く。）を運行の用に供するには、陸運支局の登録を受けなければならない。登録には、所有権公証の機能がある。

登録により、陸運支局は、自動車の所有者や使用の本拠等を把握している。

2 現行の抹消登録制度について

現行制度で、登録による自動車の把握を終了する場合は、以下の2つ。

ア いわゆる永久抹消（車両法第15条）

自動車を解体等したときに、登録を抹消するもの。自動車を解体等した旨の証明書を陸運支局に提出したことをもって抹消登録しており、使用済自動車の最終的な処理が陸運支局により確認されている。

イ いわゆる一時抹消（車両法第16条）

自動車の運行を停止したときに、登録を抹消するもの。解体等の最終処理は、確認されない。現行制度では、運行停止後は、最終処理のいかんにかかわらず、陸運支局による把握は不要とされている。

3 現行の抹消登録制度の問題点

(1) 抹消登録後の状況

永久抹消は、年間約20万件。一時抹消は、年間約500万件。なお、一時抹消後の状況については、以下の場合がある。

- ア 運行が再開され、再び登録（いわゆる中古新規）されるもの（約100万台）
- イ 解体されるもの（約300万台）
- ウ 輸出されるもの（約100万台）

(2) 解体される自動車が一時抹消される理由

上記のとおり、解体される自動車のうち、永久抹消によるものは約20万台にすぎず、約300万台は一時抹消によるものである。これは、事故車等を除けば、ユーザーが自動車を手放す際にはじめから解体が確定している場合は少なく、多くの場合、当該自動車を引き取った販売業者等は、一時抹消して自動車税等の負担を解消した上で、転売の可能性も視野に入れるからと考えることができる。ただ、解体をした後に、解体した旨の証明書が不要なために一時抹消がなされることもあると考えられる。

(3) 問題点

永久抹消される自動車は、陸運支局により解体が確認されている。また、一時抹消された自動車のうち、中古新規されるもの（上記(1)のア）は、その時点で再び陸運支局により把握されるから、不法投棄される可能性は少ない。他方、一時抹消後に解体される場合や輸出される場合には、使用済自動車の適正処理の確保や不法投棄の防止の観点から次のような問題点がある。

ア 一時抹消後に解体される場合の問題点

一時抹消された自動車が、その後に解体される場合（上記(1)のイ）現行制度では、既に一時抹消で陸運支局の把握を離れている以上、重ねての永久抹消はない。そのため、永久抹消の際の陸運支局による解体の確認も行われず。解体を確認する仕組みがないことが、不法投棄を容易にしているという問題がある。

イ 輸出される場合の問題点

現行制度では、そもそも輸出に係る抹消登録の類型が設けられていないから、輸出をする自動車は、一時抹消をするほかない。

国内で使用された自動車は、最終的には、輸出か、解体等かのいずれかにまわるから、陸運支局による自動車の把握を輸出を原因として終了する制度を整備し、解体等の適正な最終処理の確認を受けるべき自動車の範囲を明確にしておく必要がある。

4 抹消登録制度の改正内容

自動車リサイクル法（仮称）の枠組みによる適正処理が確実に確認されるよう、上記3のような現行の抹消登録制度の問題点を踏まえ、陸運支局における登録車の抹消登録の取扱い等についても、以下のような改正が必要と考えられる。

図1及び図2参照

ア 自動車リサイクル法（仮称）の枠組みに従った使用済自動車の適正処理等を担保するため、同法の使用済自動車管理票（マニフェスト）の提出を確認した上で、行政が自動車の登録等を完全に終了する仕組みとする。

（ア）運行を停止した自動車とその後に解体された場合を含め、解体等の適正な最終処理をすべて陸運支局が確認することとする。

現行では、一時抹消された自動車は、陸運支局の把握の対象外である。

改正後は、運行停止を陸運支局が確認する一時抹消に相当する仕組みは残しつつ、更にその後の解体等の自動車リサイクル法（仮称）に基づく適正処理まで確認して、はじめて陸運支局による自動車の把握を完全に終了することとする。

これにより、現在永久抹消されている約20万台に加え、現在一時抹消されている約300万台の解体等される自動車について、陸運支局のこの確認を通じて適正処理が担保されることになる。

（イ）上記（ア）の確認は、マニフェストを提出させて行うこととする。

自動車リサイクル法（仮称）により、使用済自動車の引取者、解体事業者等の役割が定められ、適正な処理の記録のためのマニフェストの作成義務が規定された場合、上記（ア）で陸運支局が確認する書面は、適正処理が確認できる記載がなされたマニフェストとする。（なお、電子マニフェスト導入の検討も必要。）

マニフェストを提出しなければ陸運支局の手続が終了しないため、マニフェストの作成義務の懈怠防止にも資すると考えられる。

さらに、抹消手続の懈怠防止やリサイクル費用に係る不正の防止等を図るため、リサイクル費用支払いまでの手続を完了する段階で、陸運支局の手続の終了が確保されることが必要と考えられる。

（ウ）陸運支局による自動車の把握を終了させるための手続は、使用済自動車の適正処理を図る上で適切な事務処理が可能な者が行うこととする。

陸運支局による自動車の把握を終了させるための上記（ア）の手続は、ユーザー負担の軽減、事務処理の確実性、関係手続の一元的な処理といった諸要素を勘案しつつ、使用済自動車の適正処理を図っていく上で適切な事務処理が可能な者が行うこととする。

例えば、自動車リサイクル法（仮称）において規定された引取者がマニフェストの確認等を担うとされた場合、ユーザーから引き取った自動車については、陸運支局の把握を終了する上記（ア）の手続は、引取者等が行うこととする等について、事務処理費用の点にも留意しながら、検討する。

イ 長期間にわたり中古新規、解体、輸出のいずれもされない運行停止中の自動車の所有者は、自動車の所在を陸運支局に証明しなければならないこととする。

運行停止した自動車の大半は、相当の期間の後に中古新規、解体、輸出のいずれかにまわり、改正後は、その事実が陸運支局に確認される。

しかしながら、この確認のないまま長期間が経過した自動車は不法投棄

等されるおそれもあるため、その所有者は、一定の期間ごとに、自動車の所在を陸運支局に証明しなければならないこととする。

当該期間は、所有者に過度の負担をかけないという観点から、通常の自動車の流通実態に照らして合理的な長さとする方向で検討する。

また、所在を証明する具体的な方法、証明の履行確保のための仕組み、盗難車の適用除外等についても、検討が必要。

ウ 輸出を原因とした自動車の把握終了の類型を設けることとする。

自動車を輸出しようとする者は、あらかじめ陸運支局にその旨を申告し、自動車の把握を終了させなければならないこととする。

この手続の後でなければ通関できないとすること等により、手続の履行を担保できるほか、盗難車の輸出防止にも有効と考えられる。

なお、手続を受けたまま通関しない自動車が不法投棄につながるおそれもあるため、そのチェックの仕組みを検討する必要。

なお、手続を受けた後で輸出を取りやめた自動車等について、再び我が国で登録・運行するための手続の整備が必要。

(注1) 使用停止中の自動車の所有権が移転した場合にこれを逐一直ちに陸運支局が把握(移転登録等)する必要性について

現行の一時抹消ではその後の車の行方を追いかけることは難しいが、改正後は、中古新規、解体、輸出といった次の処理が陸運支局に確認されるし、一定の期間内にこうした処理が確認されない自動車では所在の証明がされ、不法投棄の防止が可能。

したがって、これに加えて、使用停止中の自動車の所有権移転を逐一直ちに陸運支局が把握(移転登録等)する必要性は、少ないものとする。

ただし、陸運支局が所有権移転を逐一把握しない場合でも、上記の確認・証明の義務が果たされないときの対応のため、事後的に陸運支局が最終名義人から順に所有権移転を調査できる仕組みの検討が必要。

なお、使用停止手続を経た自動車について、陸運支局が所有権の移転を逐一把握しない場合、使用停止後の所有権の公証はしない(その意味においては「登録」自動車ではなくなる。)ことになる。

(注2) 自動車検査証の有効期間が切れたまま登録を残した自動車について

自動車検査証の有効期間が切れたまま登録を残した自動車が不法投棄につながるおそれを踏まえ、これに対する対策についても検討が必要。

第3 軽自動車の場合の改正について

軽自動車には、所有権公証制度としての登録はないが、検査制度を通じて自動車の所有者等が軽自動車検査協会に把握されている。また、登録車の場合の永久抹消登録及び一時抹消登録に対応する自動車検査証の返納制度がある。

軽自動車についても、軽自動車検査協会による自動車の把握の終了に関し、上記第2の4のア～ウと同様の制度の整備が必要と考える。