

環境法政策レポート

DAIKAN

| | | |
|----------|--|-------|
| CONTENTS | 「環境法政策を読む」 | ・・・1 |
| | 2015年3月25日から2015年4月24日までに公布された主な環境法令 | ・・・4 |
| | 2015年3月25日から2015年4月24日までに公表された今後施行を予定されている主な環境法令 | ・・・4 |
| | 2015年3月25日から2015年4月24日までの主な行政情報 | ・・・ 4 |
| | 2015年3月25日から2015年4月24日までの主な裁判情報 | ・・・ 8 |
| | 2015年3月25日から2015年4月24日までの主なニュース | ・・・ 8 |

「環境法政策を読む」自動車リサイクル法制度見直し 4

産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクル WG
 中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会
 第 39 回合同会議

自動車リサイクル制度の見直しに向けての審議は、4月17日に論点整理について検討し、次回から自動車リサイクル制度のあるべき姿について個別論点の議論に移る。論点として挙げられた項目について内容がより明確に示され、具体的な議論が展開された。

■自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用についての論点(抜粋)

(1)3Rの進展に向けたユーザー理解の促進

- ・自動車リサイクルにおいて、リユース、リサイクルを行うことによる社会的便益、環境配慮設計や再生資源利用の重要性について、関係主体が連携して効果的に情報発信するとともに、ユーザーの選択・行動を促す方法を検討するべきではないか。

(2)引取業者のあり方について

- ・引取業者における引取の実態を把握するとともに、「使用済自動車判別ガイドライン」を踏まえながら、ユーザーに対してどのような情報提供を行うべきか改めて整理することが必要ではないか。
- ・その際、ユーザーに対し使用済自動車の資源的価値やその有用活用に関する情報を確実に伝えていくことで、よりユーザーが使用済自動車の価値について理解を深めるとともに、ユーザーが主体的に引取業者を選択する環境を整備するべきではないか。

(3)不法投棄・不適正処理への対応の強化

- ・適正なリサイクルの確保及び関係事業者の競争環境の整備を図っていくため、自動車リサイクルシステムの情報提供や、自動車再資源化協力機構との連携促進、不適正事案に関する状況分析を進め、再資源化基準等の見直しや標準作業書ガイドラインの改訂など、自治体の指導の円滑化に向けた環境整備を図るべきではないか。

「環境法政策を読む」自動車リサイクル法制度見直し 4

- ・ 質の高いリサイクルの推進に向けて、講習制度を活用し、解体業者等の能力の一層の向上を進め、質の高いリサイクルを行う優良事業者の差異化を行い、引取業者やユーザーに情報を発信していくべきではないか。また、将来的な自治体における登録・許可事務への活用の可能性も考慮しつつ、内容の充実、プロセスの透明化、公平性の確保を図っていくための検討を行うべきではないか。
- ・ 不法投棄等の解消に向けて、その現状及び発生要因について詳細な分析を進め、使用済自動車の価値に応じて円滑かつ効率的にリサイクルが行われるよう、課題の整理、対応方法の一般化を図るべきではないか。

(4)使用済自動車等の確実かつ適正な処理の推進

- ・ 大規模災害時や再資源化施設の事故時など非常時の対応について、関係者間で課題を共有するなどして、実際に災害や事故が発生した際に迅速に対応できるよう、セーフティーネット機能を強化していくべきではないか。
- ・ 使用済自動車、解体自動車及び3品目の確実かつ適正な再資源化等という観点から、移動報告情報等を活用して、モニタリングを強化していくべきではないか。
- ・ 特に、エアバッグ類については車上作動展開契約における作動漏れ等を防止するという観点、フロン類については冷媒転換を図りつつ、使用済自動車からの回収量を向上させるという観点から、モニタリングの方法について検討するべきではないか。
- ・ 廃発炎筒については破砕業者の設備状況に応じて危険性が変化することから、解体業者と破砕業者の交渉により、廃発炎筒が必要に応じて取外しが行われるような環境整備を行うべきではないか。
- ・ たとえば、破砕業者が解体業者からの解体自動車の引取を拒める理由に廃発炎筒の混入を位置づけ、破砕業者における安全性を確保するべきではないか。

(5)自動車リサイクル全体の社会的コストの低減

- ・ 自動車リサイクル制度における JARC が果たすべき役割について、その費用をユーザー及び自動車製造業者等が負担していることも踏まえながら、関係主体間の情報共有の円滑化やデータの活用等の観点から、検討を行うべきではないか。
- ・ JARC の運営に関しては、役割に応じてユーザーと自動車製造業者等が費用分担し、それに応じて意思決定への関与が図られているが、JARC の業務運営が安定化してきたことを踏まえながら、制度施行当初の整理と比較して、見直すべき点はないか、検討を行うべきではないか。
- ・ また運営のチェック機能に関しては、PDCA サイクルを強化し、「見える化する」などして、業務の適正さだけでなく、その効率化も十分に評価がなされるべきではないか。
- ・ 特預金の使途については、ユーザーから自動車の再資源化のために預託された公益性の高い資金であることを踏まえながら、原則として、指定法人業務への出えん、ユーザーの還元を前提にした上で、使途の拡大の是非を含め、様々な選択肢を検討するべきではないか。
- ・ その際、資金管理料金、情報管理料金の設定は、特預金の発生状況及び出えん状況を踏まえて、検討されるべきではないか。

- ・ リサイクル料金が、リサイクル率やリサイクルの質という観点や、環境配慮設計の進展状況という観点で、適切に設定され、使用されているか評価を行っていくべきではないか。また、自動車製造業者等における再資源化等のコストについて、継続的に評価を行っていくべきではないか。
- ・ 自動車製造業者等による 3 品目の再資源化等に関して、ASR 再資源化に係るチーム間の競争や自動車再資源化協力機構のこれまでの取組について評価を行って上で、中長期的な効率性や発展性の観点から見直しが必要な部分はないか、検討を行うべきではないか。
- ・ 自動車製造業者等におけるリサイクル料金の余剰部分については、リサイクル料金を順次引下げていくことによって中長期的に均衡を図られるべきであるが、一方で既存のユーザーに対しても広く還元するという観点も重要であることから、自動車製造業者等の自主的な取組として、自動車製造業者等に払い渡されたリサイクル料金の余剰部分の一部を活用して、リサイクルの高度化や新しいリサイクル技術の開発などを行う仕組みを検討するべきではないか。
- ・ 制度設計に当たっては、成果が広く周知・展開され、リサイクル料金の低減やリサイクルの高度化等を通じてユーザーに還元されることや、技術開発等が公平性・透明性を持って行われること、リサイクル料金が不足した場合には自動車製造業者等の負担となることを考慮する必要がある。また、自動車製造業者等の努力による処理コスト削減を引き続き促進するような仕組みとすることが重要である。

【委員等からの主な意見】

○環境配慮設計の成果としてリサイクル料金が下がっている例があるのであれば、公開してほしい。

○特預金は、リサイクル料金の低減のために使うべきであると考ええる。

○リサイクル料金の余剰部分については、生じている要因を分析、十分吟味する必要がある。さらに今後を見通してその活用方法を検討してほしい。活用するに当たっては、目的を明確にするべき。

○メーカーの黒字部分については、コスト削減の努力の成果であり、努力を削ぐようなことがあってはならない。

○フロン類、ASR、エアバッグだけで環境負荷の低減に足りているのか。発炎筒、バッテリー、タイヤも含めて総合的に検討する、全体を見渡す視点に立ち戻るべき。

○リサイクル料金の余剰部分の活用方法は、ユーザーが納得するものが大前提である。研究開発に充てるのであれば、成果の共有と再資源化事業者による技術の実用化が重要となる。

○特預金、余剰部分ともに用途として研究開発が提案されているが、切り分けがほしい。

■ 事業者における留意点

自動車リサイクル制度は、再資源化にかかる費用の動向等の状況変化に柔軟に対応する必要があり、今、新型車が市場に登場する大変革期を迎えており、大きな視野に立っての議論が必要とされている。市場で処理が進まない部分の再資源化からスタートした制度がどのような方向を目指すのか、事業者として議論の方向性に注意を払っていく必要がある。