

自動車リサイクル法の概要

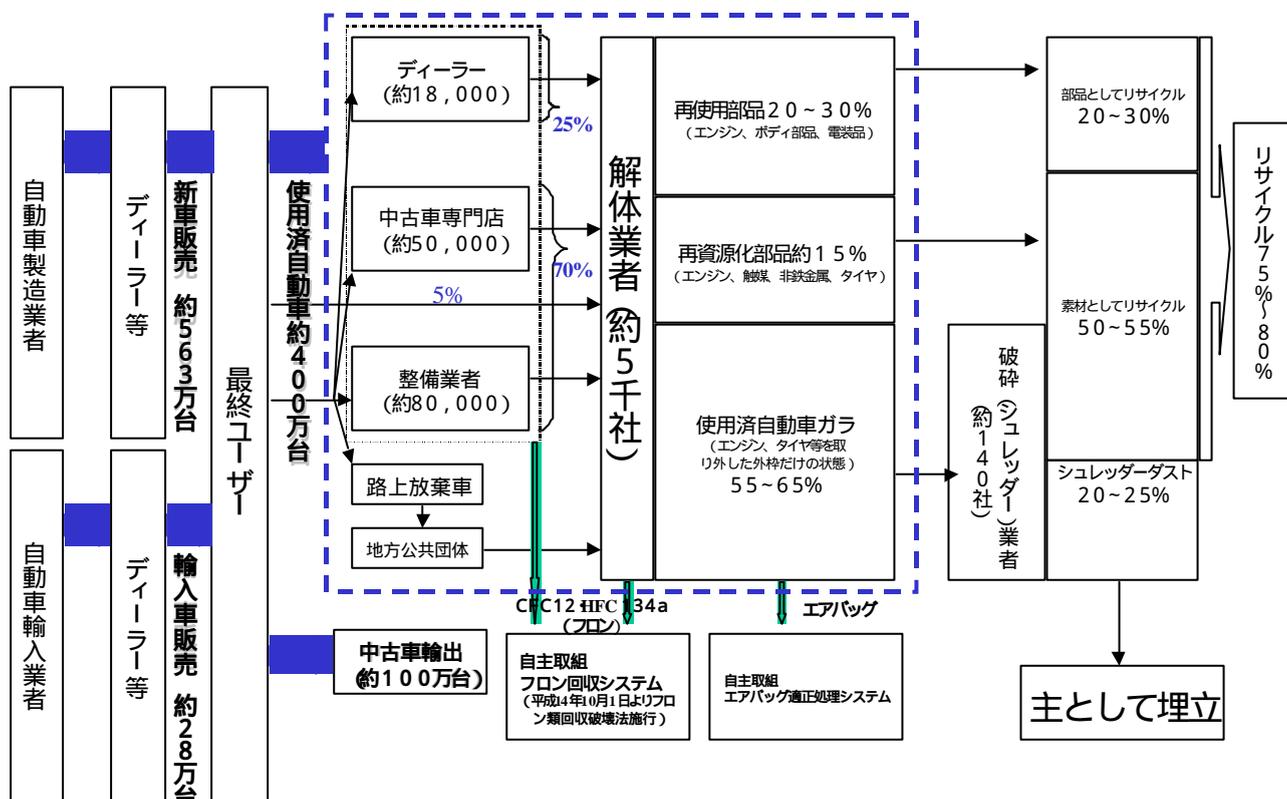
(使用済自動車の再資源化等に関する法律)

平成14年
経済産業省
環境省

1. 法律制定の目的

(1) 年間約400万台(中古車輸出も含めれば約500万台)排出される使用済自動車は、有用金属・部品を含み資源として価値が高いものであるため、従来は解体業者や破砕業者において売買を通じて流通し、リサイクル・処理が行われてきた。

我が国における使用済自動車の流れとリサイクル率の現状



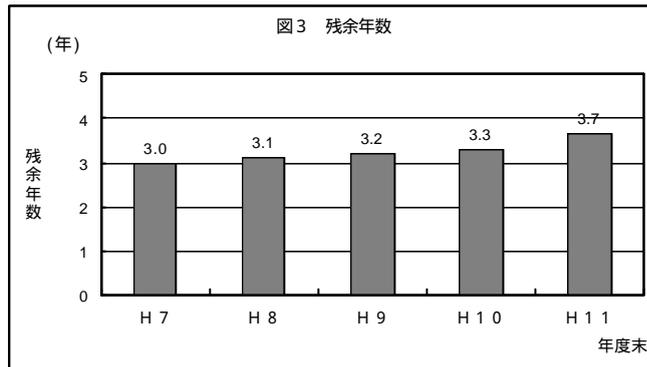
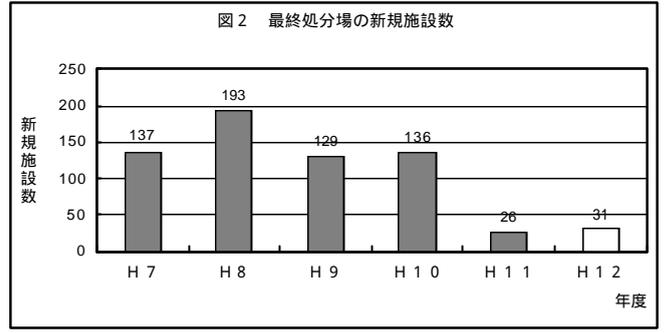
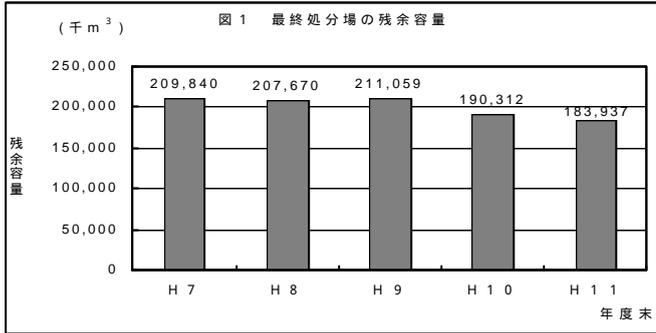
注1)ディーラー、中古車専門店、整備業者はそれぞれ兼業している場合がある。
注2)我が国における現在の自動車保有台数は、7千万台強。

(2) 他方、産業廃棄物最終処分場の逼迫により使用済自動車から生じるシュレッダーダストを低減する必要性が高まっている。

また、最終処分費の高騰と鉄スクラップ価格の低迷によって使用済自動車の逆有償化(処理費を払って引き渡す状況)が進展しており、近年、従来のリサイクルシステムは機能不全に陥りつつあって、不法投棄・不適正処理の懸念も生じている状況。

産業廃棄物の最終処分場の残余年数

3.7年（首都圏では1.2年）（平成12年4月1日）



最終処分費の高騰

首都圏では約1万5千円/トン（平成8年）

約3万円/トン（平成13年）

鉄スクラップ価格の低迷

2万円超/トン（昭和60年）

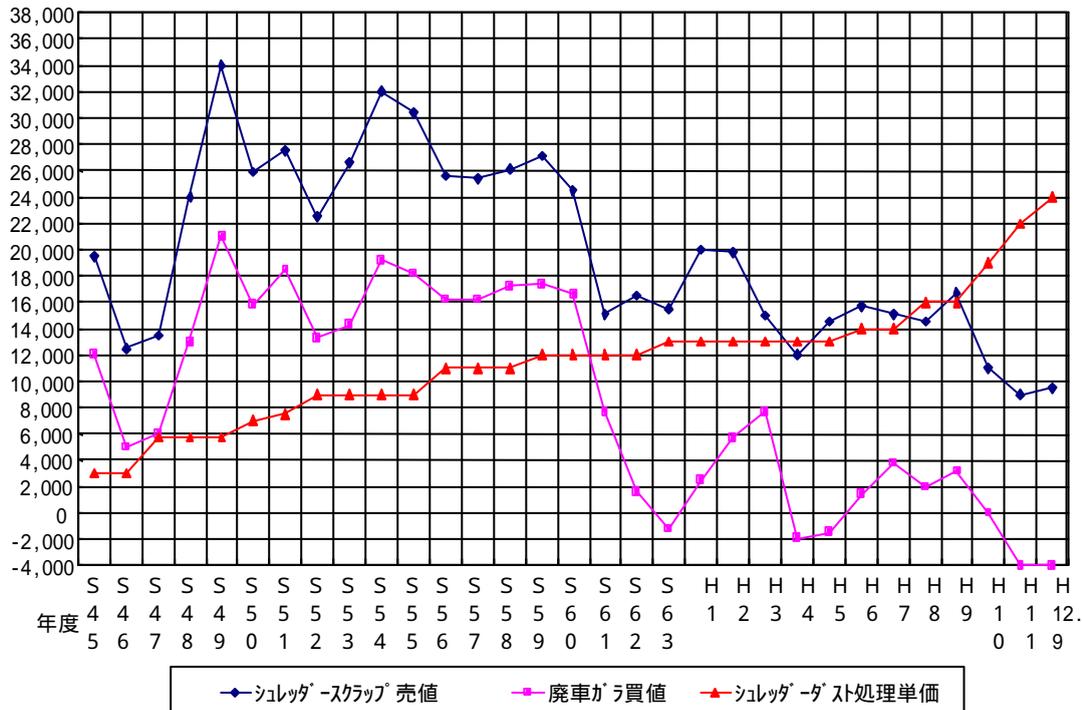
1万円未満/トン（平成12年9月）

シュレッダー事業の業態推移

（関東地区、昭和45年度～平成12年9月）

単位：円/トン

（社）日本鉄リサイクル工業会調べ（産構R第12回自動車リサイクル小委員会資料(000925)）



使用済自動車の不法投棄、野積み状況調査結果
(平成13年8月、環境省)

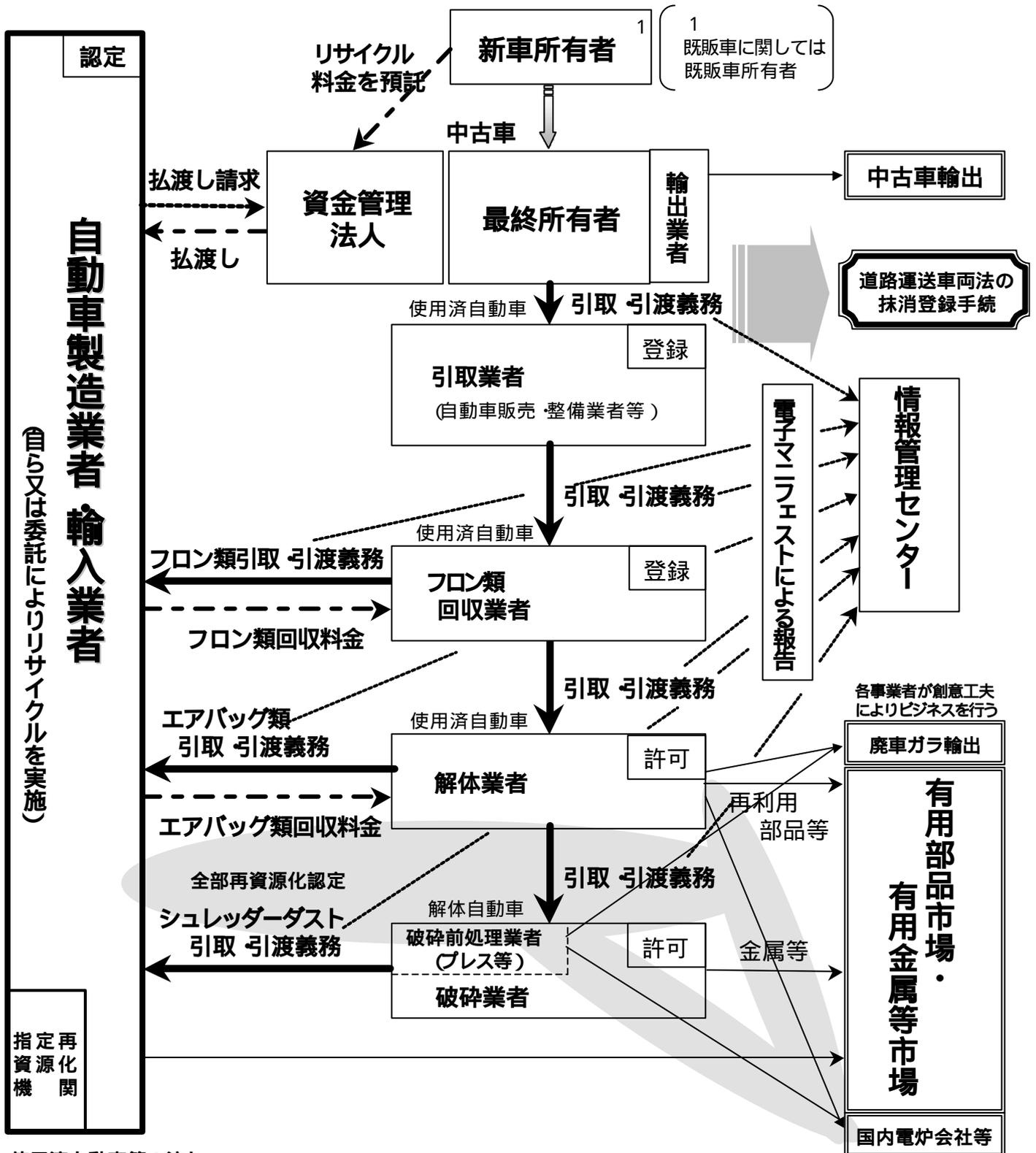
保管基準違反(野積み)等の台数	92,118(23,340)
不法投棄等の台数	33,958(12,192)
計	126,076(35,532)

表中の()内は離島分を示す。

- (3) このため、自動車製造業者を中心とした関係者に適切な役割分担を義務づけることにより使用済自動車のリサイクル・適正処理を図るため、新たなリサイクル制度を構築することが喫緊の課題となっている。

2. 法律の概要

使用済自動車の再資源化等に関する法律の概念図



(1) 基本的考え方

これまで静脈インフラを担ってきた現在の関係事業者の役割分担を前提としつつ、従来のリサイクルシステムが機能不全となる主要因であるシュレッダーダスト、及び新たな環境課題であるフロン類、エアバッグ類への対応を行う。これにより、市場原理に基づいた使用済自動車のリサイクル・適正処理の持続的な取組みの環境整備を図るとともに、自動車製造業者等における適正な競争原理が働く仕組みとする。

使用済自動車から生じる最終埋立処分量の極小化を図る。

不法投棄の防止に資する仕組みとする。

既存制度との円滑な接合を図る（本年10月1日から先行して施行されているフロン類回収破壊法（カーエアコン部分）はその枠組みを基本的に引き継ぎつつ、自動車リサイクル法の中で一体的に扱うこと等）。

(2) 対象車種

自動車リサイクル法の対象となる自動車は、次に掲げるものを除く全ての自動車（トラック・バスなどの大型車や、ナンバープレートの付いていない構内車も含む。）。

- ・被けん引車
- ・二輪車（原動機付自転車、側車付のものを含む）
- ・大型特殊自動車、小型特殊自動車
- ・その他政令で定めるもの

また、対象となる自動車であっても、保冷貨物自動車の冷蔵装置など取り外して再度使用する装置（商用車の架装物を想定。詳細は政令で規定。）は対象外。

この法律により使用済となった自動車は、その金銭的価値の有無に関わらずすべて廃棄物として扱われることにも留意。

(3) 関係者の役割分担（関係者への義務付け）

既存の静脈インフラを最大限に活用することを前提に関係者の役割分担を以下のように明確化。（複数の機能を有する事業者は、それぞれの登録・許可が必要であることに留意）

自動車製造業者、輸入業者（自動車製造業者等）

「拡大生産者責任」の考え方に基づき、自らが製造又は輸入した自動車を使用済となった場合、その自動車から発生するフロン類、エアバッグ類及びシュレッダーダストを引き取り、リサイクル（フロン類については破壊）を適正に行う。（ここでいう「輸入業者」とは、いわゆる「並行輸入業者」も含む。）

< 認定制度等 >

自動車製造業者等は、リサイクルの実施にあたり経済産業・環境両大臣の認定が必要。（大臣認定を受けた自動車製造業者又はその委託を受けてリサイクルを実施する事業者は、廃棄物処理法の業の許可は不要。）

リサイクル義務者が存在しない場合の代行やリサイクル義務履行が難しい小規模業者（その規模は主務省令で規定）からの確実な受託主体として、指定再資源化機関（第三者機関として指定：既存の公益法人の活用を想定。）をセーフティーネットとして設置。

< 行為義務等 >

シュレッダーダスト等の再資源化基準に従ってリサイクルを実施（フロン類についてはフロン類破壊業者に委託して破壊）し、実績を公表。

製造・輸入した者の名称等を表示。

電子マニフェスト制度（後述）を利用して、情報管理センターにシュレッダーダスト等の引取報告。

その他再資源化義務の他に以下の責務を規定。

- ・ 自動車の設計上の工夫によるリサイクル容易な自動車の開発
- ・ 円滑なリサイクルのため、自動車の構造・部材に関する情報を提供。

引取業者（都道府県知事等の登録制：新車・中古車販売業者、整備業者、直接引取りを行う解体業者等を想定）

自動車所有者から使用済自動車を引き取りフロン類回収業者又は解体業者に引き渡す。（リサイクルルートに乗せる入口の役割）

< 登録制 >

引取業を行う事業所所在地を管轄する都道府県知事又は保健所設置市の市長の登録制。使用済自動車を業として引き取るには、事業者ごと自治体ごとに登録を受けていることが必要。5年毎の更新。

登録要件は、エアコンにフロン類が含まれているか否かを確認する体制などフロン類回収破壊法に準ずるものとする予定。（フロン類回収破壊法又は廃棄物処理法上の違反による罰金刑や登録取消後2年を経過していないこと等の欠格要件に該当しないことも必要）

フロン類回収破壊法で第二種特定製品引取業者の登録を受けている事業者は、自動車リサイクル法の引取業者に自動的に移行。（フロン類回収破壊法では、事業所ごとの登録であったが、事業者ごとの登録となる。）

自動車リサイクル法上の登録があれば、自動車リサイクル法対象自動車に関しては廃棄物処理法の業の許可は不要。

事業所毎に、事業者名等の事項を記載した標識を掲げる必要あり。

< 行為義務 >

引き取りの際にはリサイクル料金が払い込まれている旨の確認が必要。

自動車所有者から使用済自動車の引取りを求められた場合は、正当な理由がある場合を除き、使用済自動車を引き取る。

引取りを行ったときは、自動車の所有者に引取りの書面を交付。

フロン類が充填されたカーエアコンの搭載の有無を確認し、搭載されている場合はフロン類回収業者へ、搭載されていない場合は解体業者へ引き渡す。

電子マニフェスト制度（後述）を利用して、情報管理センターに引取・引渡報告
使用済自動車の運搬にあたっては、廃棄物処理法の業の許可は不要だが、廃棄物処理基準に従う必要あり。

フロン類回収業者（都道府県知事等の登録制：引取業者や解体業者が兼業することを主として想定）

フロン類を適正に回収し、自動車製造業者等に引き渡す（自動車製造業者等にフロン類の回収費用を請求可能）。

<登録制>

フロン類回収業を行う事業所所在地を管轄する都道府県知事又は保健所設置市の市長の登録制。使用済自動車からのフロン類の回収を業として行うには、事業者ごと自治体ごとに登録を受けていることが必要。5年毎の更新。

登録要件は、適切なフロン類回収設備を有するなどフロン類回収破壊法に準ずるものとする予定。（フロン類回収破壊法又は廃棄物処理法上の違反による罰金刑や登録取消後2年を経過していないこと等の欠格要件に該当しないことも必要）

フロン類回収破壊法で第二種フロン類回収業者の登録を受けている事業者は、自動車リサイクル法のフロン類回収業者に自動的に移行。（フロン類回収破壊法では、事業所ごとの登録であったが、事業者ごとの登録となる。）

自動車リサイクル法上の登録があれば、自動車リサイクル法対象自動車に関しては廃棄物処理法の業の許可は不要。

事業所毎に、事業者名等の事項を記載した標識を掲げる必要あり。

<行為義務>

引取業者から使用済自動車の引取を求められたときは、正当な理由がある場合を除き、引き取る。

使用済自動車を引き取ったときは、フロン類回収基準に従ってフロン類を回収し、自ら再利用する場合を除き自動車製造業者等に（指定引取場所において引取基準に従って）引き渡す。

自動車製造業者等にフロン類の回収費用を請求可能。（フロン類回収破壊法と同様）

フロン類を回収した使用済自動車は、解体業者へ引き渡す。

電子マニフェスト制度（後述）を利用して、情報管理センターに引取・引渡報告（一定期間毎にフロン類の再利用量についても報告）。

使用済自動車の運搬にあたっては、廃棄物処理法の業の許可は不要だが、廃棄物処理基準に従う必要あり。

解体業者（都道府県知事等の許可制）

使用済自動車のリサイクル・処理を適正に行い、エアバッグ類を自動車製造業者等に引き渡す（エアバッグ類について、自動車製造業者等に回収費用を請求可能）。

<許可制>

解体業を行う事業所所在地を管轄する都道府県知事又は保健所設置市の市長の許可制。使用済自動車の解体を業として行うには、事業者ごと自治体ごとに許可を受けていることが必要。5年以上の政令で定める期間毎の更新。

許可基準は、生活環境の保全及びリサイクルを適切に実施する能力を担保する観点から設定。（廃棄物処理法その他の生活環境保全法令の違反による罰金刑や許可取

消後5年を経過していないこと等の欠格要件に該当しないことも必要)
許可基準の具体的内容は、来春までに審議会で検討を行い、その後速やかに主務省令で決定するが、使用済自動車の流通・処理実態を十分に踏まえ、配慮したものとする予定。

許可制度開始(平成16年7月を目途)時に解体業を行っており、かつ廃棄物処理法の業の許可を有している事業者は、許可制度開始から3ヶ月以内に届出を行うことにより解体業の許可に移行可能。

許可制度開始時に解体業を行っているが廃棄物処理法の業の許可を有していない事業者については、3ヶ月間は引き続き事業を行うことが可能。(その間に少なくとも許可の申請までを行う必要あり)。

自動車リサイクル法上の許可があれば、自動車リサイクル法対象自動車に関しては廃棄物処理法の業の許可は不要。

事業所毎に、事業者名等の事項を記載した標識を掲げる必要あり。

< 行為義務 >

引取業者又はフロン類回収業者から使用済自動車の引取りを求められたときは、正当な理由がある場合を除き、引き取る。

使用済自動車を引き取ったときは、

- ・ エアバッグ類を回収し、自動車製造業者等に(指定引取場所において引取基準に従って)引き渡す。自動車製造業者等に回収費用を請求可能。
- ・ 再資源化基準に従って適切な解体を実施。(タイヤ、バッテリー等を回収し、リサイクルする者に引き渡す等を予定。許可基準同様具体的内容は、来春までに審議会で検討を行い、その後速やかに主務省令で決定するが、事前選別ガイドライン・使用済自動車リサイクルイニシアチブの内容や使用済自動車の流通・処理実態を十分に踏まえ、配慮したものとする予定。)

引き取った使用済自動車又は解体自動車(いわゆる廃車ガラ)は、他の解体業者、破砕業者又は解体自動車全部利用者(電炉に投入してリサイクルを行う電炉業者、スクラップ源として輸出を行う廃車ガラ輸出業者等を想定: 確実性を担保するための書類保存義務あり)へ引き渡す。

電子マニフェスト制度(後述)を利用して、情報管理センターに引取・引渡報告。使用済自動車の解体・運搬にあたっては、廃棄物処理法の業の許可は不要だが、廃棄物処理基準に従う必要あり。

破砕業者(都道府県知事等の許可制: シュレッダーによる破砕処理、プレス等の破砕前処理を行う業者)

解体自動車(いわゆる廃車ガラ)のリサイクル・処理を適正に行い、シュレッダーダストを自動車製造業者等に引き渡す。

< 許可制 >

破砕業を行う事業所所在地を管轄する都道府県知事又は保健所設置市の市長の許可制。使用済自動車の破砕又は破砕前処理(プレス及びその他省令で定める行為)を業として行うには、事業者ごと自治体ごとに許可を受けていることが必要。5年以上の政令で定める期間毎の更新。

許可基準は、生活環境の保全及びリサイクルを適切に実施する能力を担保する観点から設定。(廃棄物処理法その他の生活環境保全法令の違反による罰金刑や許可取消後5年を経過していないこと等の欠格要件に該当しないことも必要)

許可基準の具体的内容は、来春までに審議会で検討を行い、その後速やかに主務省令で決定するが、使用済自動車の流通・処理実態を十分に踏まえ、配慮したものとする予定。

許可制度開始（平成16年7月を目途）時に破砕業を行っており、かつ廃棄物処理法の業の許可を有している事業者は、許可制度開始から3ヶ月以内に届出を行うことにより破砕業の許可に移行可能。

許可制度開始時に破砕業を行っているが廃棄物処理法の業の許可を有していない事業者については、3ヶ月間は引き続き事業を行うことが可能。（その間に少なくとも許可の申請までを行う必要あり）。

自動車リサイクル法上の許可があれば、自動車リサイクル法対象自動車に関しては廃棄物処理法上の業の許可は不要。

事業所毎に、事業者名等の事項を記載した標識を掲げる必要あり。

<行為義務>

解体業者又は破砕前処理のみを行う破砕業者から解体自動車の引取りを求められたときは、正当な理由がある場合を除き、引き取る。

解体自動車を引き取ったときは、再資源化基準（来春までに審議会で検討を行い、具体的には主務省令で規定）に従い適切な破砕又は破砕前処理を実施。

破砕前処理のみを行う破砕業者にあつては、前処理を行った解体自動車は、他の破砕業者（破砕処理を行う者）又は解体自動車全部利用者（電炉に投入してリサイクルを行う電炉業者、廃車ガラ輸出業者等を想定。確実性を担保するための書類保存義務あり）へ引き渡す。

破砕業者は、シュレッダーダストを自動車製造業者等に（指定引取場所において引取基準に従って）引き渡す。

電子マニフェスト制度（後述）を利用して、情報管理センターに引取・引渡報告。使用済自動車の破砕・破砕前処理・運搬にあたっては、廃棄物処理法の業の許可は不要だが、廃棄物処理基準に従う必要あり。

自動車所有者

使用済となった自動車を引取業者に引き渡す。（中古自動車として引き取り、販売する場合には、使用済自動車にはあたらない。）

自動車の所有者から引取業者への円滑な引渡しを促すため自動車重量税の還付制度を自動車リサイクル法施行時にあわせて導入。（電子マニフェスト制度の情報で解体が確認され、改正道路運送車両法上の適切な解体抹消手続がなされた場合、請求に応じて最終所有者に対して車検残存期間に応じた還付を行うことを想定）

関係業者の義務違反等に対する担保措置

登録・許可を有する適正な事業者への引取り・引渡しやリサイクル等の義務を行わない関係事業者については、都道府県知事等の指導、勧告、命令により是正。悪質な事業者は登録/許可取消、罰則。

無登録/無許可業者には罰則。

(4) リサイクルに必要な費用について

費用負担方法

使用済自動車のリサイクル（フロン類の回収・破壊並びにエアバッグ類及びシュレッターダストのリサイクル）に要する費用に関し、自動車の所有者（自動車を所有する法人も含まれる）にリサイクル料金の負担を求める。

各事業者や最終所有者間での使用済自動車の引取・引渡の際の対価の額については、当事者間で決定される。（本法によりシュレッターダストの処分費用などの近年の逆有償化の主要因が解消されることになるため、リサイクルルートにおける使用済自動車の概ね有価での流通の実現が期待される）

リサイクル料金の負担の時点は、自動車が不法投棄された場合の環境負荷の大きさや、徴収コスト、負担感等を勘案して次のとおりとしている。

- ・ 制度施行後販売される自動車については、新車販売時
- ・ 制度施行時の既販車については、最初の車検時まで（当初3年間）
- ・ 登録・車検を受けることのない構内車等は、使用済となって引取業者に引き渡すときまで

自動車登録ファイルへの登録又は自動車検査証の交付・返付を受けようとする者は、国土交通大臣等に対して、リサイクル料金が預託されていることを証する預託証明書を提示しなければならない。国土交通大臣等は、預託証明書の提示がないときは、自動車登録ファイルへの登録又は自動車検査証の交付・返付をしないものとする。

リサイクル料金は予め各自動車製造業者等（輸入業者も対象であることに留意）が定め、公表（リサイクル料金の額は、自動車の大きさや素材の違い等により車種によって変わり得るもの）。これにより自動車製造業者等間の競争が生じ、リサイクル容易な自動車の設計・製造やリサイクル料金の低減が図られることを想定。不適切な料金設定に対しては国が是正を勧告・命令。

あらかじめ支払われたリサイクル料金は、中古車として転売する際には、中古車の本体価格に上乗せされ、次の所有者に引き継がれる実務を想定。このため、国内でリサイクルを行う蓋然性のない中古車輸出の場合には、最終所有者（輸出業者を想定）の申請に応じてリサイクル料金を返還する（確実に中古車輸出されたことを明らかにする証拠が必要）。

中古車輸出の場合には、併せて改正道路運送車両法の輸出抹消手続が必要であることにも留意。

費用管理方法

自動車製造業者等の倒産・解散による滅失等を防ぐため、リサイクル料金は資金管理法人（第三者機関として指定：既存の公益法人の活用を想定。）が管理。

自動車製造業者等はシュレッターダスト等のリサイクルにあたり料金の払渡しを請求できることとする。

自動車製造業者等は、解体業者又は破碎前処理業者（精緻な解体等を行うことを前提）に委託して国内の解体自動車全部利用者（電炉事業者等を想定）に引き渡して解体自動車の全部再資源化を行う場合（自動車製造業者等、解体業者、破碎前処理業者、電炉業者等の協同を想定）には、経済産業・環境両大臣の認定を受

けることができる。

この場合シュレッダーダストを発生させないことになるため、自動車製造業者等は直接シュレッダーダストの処理自体は行わないにもかかわらず、シュレッダーダストに係るリサイクル料金の払渡しを請求することができる。（全部再資源化認定スキーム）

資金管理法人の裁量権は最小限に抑え、高い透明性・公開性を確保することが大前提。

- ・ 資金運用方法の制限、区分経理、消費者代表・学識経験者から成る「資金管理業務諮問委員会」の設置を法定。
- ・ 監査法人による外部監査を義務付け。
- ・ 情報公開として事業報告、決算等の公表を法定することに加え、定期的（1年に複数回）に財務状況を公表。

剰余金の扱い

リサイクル料金のうち、輸出中古車につき返還請求がない場合、廃車ガラ輸出によりシュレッダーダストの処理が不要となった場合等に剰余金の発生が見込まれる。この剰余金の使途については、不法投棄対策、離島対策及びユーザー負担の軽減に活用すべく法律で以下のとおり限定。

不法投棄、野積み対応

：廃棄物処理法の措置命令により原因者等の責任を追求の上、自治体が代執行を行った場合、当該自治体に対し資金協力。

路上放棄車については、市町村が代執行によらず処理している事案もあることから、自動車工業会をはじめとした自動車関係業界で構成する「路上放棄車処理協力会」による市町村への資金協力のシステムは存続。

離島対応

：市町村が実施する共同搬出等の取組に対する資金協力。

リサイクル料金の安全確実な管理等に必要なコストに充当（自動車の所有者に広く薄く求める負担の軽減）

なお一定金額以上の剰余金がある場合、将来ユーザーのリサイクル料金を割引。

（５）電子マニフェスト制度（情報管理システム）の導入

電子マニフェスト（移動報告）制度を導入し、使用済自動車各段階の事業者間で適切に引取り・引渡しされていることを確認できる情報管理システムを構築（現行の使用済み自動車管理票制度は自動車リサイクル法本格施行時に廃止）。

具体的には、登録・許可を得ている各関係業者が使用済自動車等の引取り・引渡しを行った際、一定期間内にその旨を情報管理センター（第三者機関として指定：既存の公益法人の活用を想定。）に報告する制度（車台番号がキー概念）とし、情報管理センターがマニフェスト情報を一元的に管理。

情報管理センターへの関係事業者からの報告は、可能な限り簡便なものとしつつ、原則パソコン等による電子情報で対応することとする。

例外的に電子情報化対応できない業者について、代行入力に必要な費用にあてる

料金負担を前提に紙での報告も可能とするものの、各事業者の事務の効率性に鑑みれば電子情報での対応に利便性があると考えられる。

情報管理センターへの報告が一定期間内に行われなかった場合、情報管理センターは最後の報告を行った業者に通知し、状況確認を求める。さらに一定期間内に報告がない場合、その旨を登録・許可権者である都道府県知事又は保健所設置市の市長に報告することにより、適正な引取り・引渡しを担保。

また、マニフェスト報告の情報は、自動車製造業者等へのリサイクル料金の払渡しを行うための確認としても必須のもの。

(6) 施行期日

関係規定毎に法律公布（平成14年7月12日）から段階的に施行。

シュレッダーダストのリサイクルプラントの整備、資金管理・情報管理システムの構築に時間を要することから、関係者への引取・引渡義務、リサイクル義務等については法律公布後2年6ヶ月以内（平成16年12月までを目途）に施行（本格施行）。

解体業者・破砕業者の許可制度等については、法律公布後2年以内（平成16年7月を目途）に施行。

施行準備のための詳細な制度設計については、引き続き自動車リサイクルに関する産業構造審議会及び中央環境審議会の合同会議で検討を行う。

