

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 WG・中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同会議（第1回） 議事録

平成14年9月20日 15:00～17:20

経済産業省本館地下2階 講堂

【永田座長】 定刻でございますので、これより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、並びに中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会の合同会議を開催させていただきます。

ただいま申し上げました通り、今回より産構審と中環審の合同開催ということになりましたが、座長につきましてはかねてより産構審並びに中環審の双方にて座長あるいは委員長を務めておりました小生が務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

また委員の皆さまには、本合同会議にて引き続き建設的なご議論をよろしくお願いいたしますと考えています。よろしくお願いいたします。

まず最初に、第1回目ということでもありますので、この合同委員会の委員の方々を事務局より簡単に紹介させていただきます。それではよろしくお願いいたします。

【宮本自動車課企画官】（各委員を紹介）

【永田座長】 どうもありがとうございました。それでは引き続きまして配付資料の確認を事務局からお願いします。

【宮本自動車課企画官】 （配付資料を確認）

【永田座長】 よろしいでしょうか。それではさっそくですが議題の方に入らせていただきます。資料1をご覧くださいますと、本日の議題は、その他を含めまして8項目です。順次切り分けて進めさせていただきたいと考えています。

上の3つが自工会中心に自主的な取組みで対応するとされています。3分野でして、これを1つずつ説明したあとご質疑をお願いしたいと思っています。よろしくお願いいたします。

それではまず1番目の「環境負荷物質に関する自主的取組みについて」ということでご説明願います。

【社団法人日本自動車工業会・永岡氏】 それでは自工会の方からまず第1番目の項目ということで「環境負荷物質に関する自主取組み（案）」をご説明させていただきます。まず[1]でこれまでの取組み経過、その実績ですね、これについてのご説明をいたします。

これまでも業界はいろいろ環境負荷物質の削減、使用ゼロをしてきました。エアバッグのアジ化ナトリウムとかアスベスト、特定フロンの使用全廃などを進めてきました。

さらに1997年からはイニシアチブに基づく自主取組みという形で、鉛の使用量削減。これは下の点線の中に書いてありますが、1/2、さらに2005年末までに1/3というような目標を設定してきました。この結果ですけれども、1/2は当然として達成し、さらに昨年

度新型車ではすでに 2006 年からの目標 1/3 を前倒しでクリアし、平均ではさらに削減した 1/4 まで達しつつあります。これが下に実線で枠に囲ってあるものです。一番下が 2001 年度の新型車、市場投入数 29 モデルで、1/3 達成率が 93%、平均での削減値は約 1/4 となっています。したがって、自主取組みでの実効性が非常に上がっているということが言えるかと思えます。さらにこれは世界的にも先行した日本の取組み結果となっています。

それ以外のものについて、水銀の削減というのは 90 年代にもう技術的にかなり進んでいます。現在の使用はごく微量で、交通安全のための蛍光管部品、これはナビゲーションなどの画面にあたりするわけですが、この削減も限界までできて、これだけになっています。全体の使用ですが、水銀がほかに使われている体温計、朱肉、それから歯のアマルガムと比べて 1/100 以下という非常に少なくなっています。

カドミウムについても同様に削減され、現在では電気電子部品にごく微量と IC のチップみたいなものにしか使われていません。6 価クロムはと言いますと、これはさび止めということで長期使用をするための商品に限定されて使われていますけれども、これはボルト等がありますが、あとで説明します。こちらについてはまだ代替え技術や測定技術が確立されていないという状況にあります。なお 6 価クロムは一般家庭でも非常に多くのものに使われています。

次に国際的な話としてどういう状況にあるかということですが、のちほど表で説明しますが、ヨーロッパのほうの EU 指令というもので 2003 年 7 月から重金属の使用制限が段階的に始まろうとしています。鉛、水銀、6 価クロム、カドミウムという 4 物質が対象ですが、免除リストというものがあります。これを除き原則使用禁止という内容になっています。なお欧州指令では大型商用車、二輪車は対象外です。

レベルですが、EU 指令で 2003 年から始まる規制開始時点についてはすでに日本で達成しているレベルとほぼ同等です。したがって、日本のほうが数年先行していると。ただその後の最終的なレベルはかなり厳しく削減されています。そういう状況です。

それでは次に、3 ページ目に ELV 指令の表がありますのでごらんください。これが 2000 年 10 月に施行された ELV 指令の免除リストです。ただ免除リストが決まったのはごく最近のことです。ここには 4 物質ありまして、ここにある免除リストを除いては禁止するという形です。スタート時期としては、先ほど言いましたように 2003 年 7 月から。最後の指令としては年数、有効期限のところを見ていただきますと 2008 年 7 月までに段階的に規制されていきます。

2~3 トピックスだけご説明しますと、まず材料と部品のところの 2 番にあります「機械加工用のアルミニウム」というものですが、これはいろいろ期限がありますが、エンジン部品以外で使われるアルミ合金中に含まれるものというもので、リサイクル材である、循環しているということで期限がマクロになっています。

5 番目の「バッテリー」。これについても鉛以外に代替えがないということで、これも期限が設定されていません。

次に 7 番の「ホイールバランスウェイト」。これはずい分話題になっていたものですが、最終的には、免除の範囲のところを見ていただくとわかりますが、2003 年 7 月以前

に認定を取ればそのあとしばらく猶予を認めるということで、2003年と言いながら実際の時期が少し後ろにずれるという二面性がある内容になっています。

次は11番の「電気部品・電子基板のはんだ」です。これについても期限は設定されていません。鉛は以上です。

次の6価クロムでは、最終的期限が2007年7月ということで、さび止めの、ボルト類が非常に多いんですが、期限ができています。

それから水銀につきましては、限定された交通安全に使われるナビの液晶メータ、コンビネーションメーター、ディスチャージランプ、蛍光灯というものについてだけ期限が設定されていません。

カドミウムについても2006年7月ということで期限が設定されています。

では1ページ目に戻ります。以上のような状況から、今回自動車リサイクル法に合わせ自主取組内容を修正しています。なお商用車架装物、二輪車についてはそれぞれのちほど自主取組みの中で提示されています。[2]の「削減の考え方」ですけれども、従来の鉛に加え、水銀、6価クロム、カドミウムを加えた4物質。世界でも非常に厳しい、トップクラスである厳しい規制にしています。高い目標を設定しています。鉛につきましては、従来1/2、1/3という削減数値を示してきました。それを考えまして、今回も削減量がわかりやすいように数値目標を設定しています。内容的にはEU指令と合わせています。

残りの3物質、水銀、カドミウム、6価クロムは今後増やすことなく、時期を明示しての使用禁止という内容に、EUのほうと合わせています。

次に対象車両ですけれども、日本では乗用車だけではなくて大型商用車、これは世界的には対象になっていませんが、これも含めた設定をしています。ただ、大型商用車の場合いろいろ特徴があります。非常に部品が大きくて振動が多いですし、使用期間が長くなっています。その辺を考えた目標にしています。そのように、今回は業界で自信を持って発表できる内容になったと私は思っています。

次に[3]の公表についてですけれども、4物質の含有部品を公表いたします。これは後ほど説明いたします。それから達成状況を毎年自工会を通じて公表いたします。それから3番目、各車種については各メーカーごとに全てを公表していくという内容にしています。

それでは2ページ目をお開きください。これが具体的な削減目標です。考え方としては、先ほどのように4物質。自動車リサイクル法対象である乗用車、大型商用車の新型車。それから当然これよりもさらに技術的に進歩があればそれを先行採用するという考え方です。

鉛については、従来1/3というのがありましたけれども、これを1/10以下にするというように上方修正いたします。ただ、新大型商用車とバスについては、先ほどのように商用型で1/4といたします。この目標数値は、従来から公表している1,850gというのがベースとなっています。

次に水銀については、リサイクル法施行時点以降、下の交通安全で使用する4部品を除き使用禁止と。当然これらについても代替え技術の積極的な開発を行います。

それから6価クロムについては、2008年以降使用禁止と。

カドミウムについても、2007年以降使用禁止という内容になっています。

それでは1/10というのはどういう動きかをご説明いたします。4ページをご覧ください。この4ページが、左側が車1台当たりの鉛の使用量で、1,850gというのが一番上になりま

す。それから横軸は年ですね。96年に1,850gでした。これがいままでの自主取組みで、2001年から1/2という下の矢印になっています。さらに今までは、この破線を右にたどっていきますと、2006年から1/3というのが目標でした。それに対しまして今回、左に戻っていただきまして、1/2から2001年の実績は1/4まで、この線まで落ちています。463gというところまで落ちています。

一方、真ん中にあるものがEU指令です。先ほど説明しましたEU指令が、2003年から2008年、最後が2008年ですけれども、段階的に下がっていく様子を示したものです。現在欧州の方で使用している量は、欧州の現在の実力値予想ということで大体1/2に近い1,000g程度ではないかと思われま。これがガクッと落ちまして、510g、500g、210g、最終的には一番下の185g。この右下の方を見ていただきますと、「2006年」の下の方ですが、欧州指令の先ほどの表でいうNo.11委員会、1-4、14というところに載っているのはんだの50g、それからエンジン部品の合金に使われる135g、これを合わせた185gに相当いたします。したがって、われわれは1/10という数値をここに設定したわけ。最終的には欧州と同じレベルになるということの説明です。

それではこの185gについて、最後はどういうものになるのかという具体例を5ページで説明いたします。これは4物質をどんなもので使っているかというものです。部品の名前にカッコのついているもの、これが今後も技術的に削減困難で残るもののご理解ください。鉛で言いますと、これは従来通り公表しているものを書いていますけれども、最後に残るものとしてはバッテリー、これは個別にリサイクルされています。それからエンジン部品のアルミ合金中、これも金属としてリサイクルされています。それからはんだに残るものという形で、最終的にシュレッダーに出すとき残ってしまうものとしては、このはんだだけになっています。

このはんだについては、従来も公表していますけれども50gということで、1台当たりのごみでいうと50gが残ると。このレベルがどんなものかのご説明いたしますと、このごみに占める鉛の量というのは一般家庭から出るごみの量と同じになります。したがって、鉛1/10という目標を立てますと、鉛については自動車のごみは家庭のごみと同等のレベルまで削減されるという感じになります。

6価クロムの方ですけれども、こちらはここにありますようにエンジンの部品、それから多くのボルト、いろいろな部品を固定しています。台当たり何千点という部品です。それから燃料パイプであるとかブレーキパイプがさびないように。そしてドアロックですね。衝突時に開かないようにします。こういういろいろなものに使われています。のみならず、一般家庭や他産業でもメッキとして幅広く、ボルトのほとんどに使われていますが、自動車ではこれらを先ほど言いましたように全て期限を切って禁止といたします。

それから水銀、これは先ほど説明しましたように、交通安全にかかる4つの部品というものだけに限定すると。いずれも水銀の使用量は非常に微量です。ミリグラムオーダーという非常にごく少ない量です。

それからカドミウムにつきましては、先ほど言いましたように電気電子部品にありますが、全て禁止しているという内容になっています。以上です。

【永田座長】 はい、どうもありがとうございました。それではただいまの資料に関しま

してご質問、あるいはコメントのある方、手を挙げていただきましょうか。どうぞ。

【酒井（清）委員】 これからの車に対する取組みとして、リサイクルしやすい部品が増えるという意味で歓迎したいと思うのですが、既販車、今まで生産された車、販売された車にも同じような部品が使われているわけですし、こういったいわゆるリサイクルに回ってきている車から回収された有害物質を含む部品の回収インフラでしょうか、こういったものについては自主取組みの中でご検討いただくというわけにはいかないでしょうか。せっかく新しい計画でも 10 年以上先にならないと効果が出てこないと考えられますので、その辺に対してのご配慮をいただけると非常にありがたいと思います。

【益田委員】 今回は新型車と言いますか、新しく製造する自動車についての環境負荷物質について、EU の動きも見ながら、今後どうしていくかということを議論してきました。今おっしゃっていることもよくわかります。すでに今おっしゃっている既販車の問題は解体マニュアル等をご案内させていただいたりして推進をしていきたいと思っていますので、既にそういう部分もやっていますし、おっしゃる通りこれからどういう形で対象部品を事前除去するかとか、そういうことはまた検討していきたいと思っていますが、よろしいでしょうか。

【酒井（伸）委員】 まずただいまのご説明を聞いて感想と言いますか、コメントを先に述べさせていただきたいと思うのですが、非常に前向きな取組みで、世界の先端を行っている EU の取組みもほぼ包含されるような内容になっていますので、実質的な内容面での取組みというのは非常にけっこうなことだと思います。それゆえ、残念でなりません。この環境負荷物質の問題は自動車リサイクル法の制定過程でもこの議論は何回か出てきたかと思います。ここに近い場での議論もあったと思います。そういった中で制度化を見送られたということが、ある意味では、個人的な思いとしては非常に残念でなりません。ここまでおやりになられるのであれば、十分透明性のある制度としてこれは成立したような気がしてなりません。

これは若干の恨み言ですからここまでいたしますが、ちょっと質問させていただきま。今回鉛と水銀、6 価クロム、カドミウムの 3 物質で少し削減の考え方、理念がどうも違うように理解をしています。すなわち、水銀、6 価クロム、カドミは原則禁止だと。鉛に関しては 1/10 だという。ここにある意味では決定的な違いが出ていますのですけれども、先ほど鉛 1/10 の目標の立て方に関してのご説明があったわけですが、1 つは EU の目標に合わせるという点。それともう 1 点は、将来の自動車からのごみが一般のごみと同レベルになるという説明があったわけですがすけれども、これは一般ごみのほうも将来鉛フリーはんだ等、そういう取組みの中で、同時に下がっていくわけです。それを一般ごみレベルというのが目標になってよいのかということ。それに関してお答えいただけませんか。

併せて、できましたらなぜ水銀、6 価クロム、カドミと鉛と考え方を変えたのか。その点に関してもお答えいただければ幸いです。

【社団法人日本自動車工業会】 まず鉛とそれ以外の考え方を変えたかという点ですけれど

も、鉛について従来の数値目標をやってきました。数値目標が1/2になった、1/3になったと非常にわかりやすく、それが現在でもいろいろな広報等でPRされて、ユーザーの方にも非常にわかりやすいという内容になっているとわれわれは認識しています。したがって、ここで鉛に関しても除外リストを除いて原則使用禁止と。ただ鉛はEU指令でも非常にリストが多いものですから、あたかもたくさんあって実は削減されていないのではないか、わかりにくいのではないかと、ということとわれわれは危惧いたしまして、やはり1/3となって、1/4にもなってという状況から、従来と同じ数値を皆さまにお伝えすることで実感が削減がわかるようにと考えました。もちろんそれが欧州と違ってはいけないということで、厳しくそれを見て決めたという内容です。

それからはんだのことで大変厳しいご指摘をいただきましたけれども、「最後に残るのははんだだけじゃないか。はんだはいいのか」と。確かにご指摘の通り、はんだの鉛についてもこれから削減していかなくてはならないとわれわれは認識しています。

ただし、家庭電化製品では鉛フリーはんだというのがそろそろ出始めています。それはわれわれも認識していますが、それを車にそのまま使おうとすると、車は炎天下で室内が80度以上になるとか、それから走行中の振動ということで、そのまま使うとはんだが剥がれて機能をなさないということがわかっています。したがって、家電でやったものをそのまま横滑りすると品質上の問題が起きるということで、現在これを採用すべく研究開発に務めている状態です。

【酒井（伸）委員】 引き続きよろしいでしょうか。今の一定の技術的な限界と言いますか、それで1つ目標が立っているのだということも理解はさせていただきました。

それでもう1つは、今日こういう自主的取組みの報告をこの合同会議の場で聞かせていただいたわけですが、今後例えば4物質の含有部品を公表するとか、いわゆる自工会さんとしての取組みが世の中に公表されてくるということになるわけですが、今後ともこの合同会議でその取組みのお話を聞くということになるのでしょうか。それともその公表を何らかの形で社会的に検証すると言いますか、第三者機関的な方向も意識して議論を進められる予定があるのか。まず後半部分に関して、自工会の考え方を聞かせていただければ幸いです。

【永田座長】 あの方々は自工会だけではなさそうな気もするのですが。とりあえず自工会から。

【益田委員】 この合同の資料3の1ページの一番下のところに[3]で書かせていただきましたが、自工会としては毎年公表していきたいと思っていますし、車種別につきましても各メーカーが公表するというので、既に最近のカタログをご覧いただいている方はおわかりだと思うのですが、環境ページというような形で鉛の使用量ですとかこういったものの使用量を車種別に公表していくという作業もやっていますので、そういったものを通じて公表していくと考えています。

ただ、詳細をどういうルールで公表していくかとか、その細部を決めたわけではありませんが、公表はしていきたいと思っています。

【酒井（伸）委員】 公表データを確認するシステムというのはお考えになっておられないということですか。

【益田委員】 はい。自工会としてはその公表したデータを確認する仕組みで第三者機関を通じてとか、そこまでは現在考えていません。

【永田座長】 よろしいでしょうか。それから、ここは公に対して公表するという話なのですが、産構審の場にこの同じデータが出てくるのか、あるいはもう少し詳細なデータをつけて議論の対象にさせていただいて、それをまた次の機会の公表の、先ほど方法論が決まっていなかったと言いましたが、高度化につなげていくとか、そういうことはやらせていただけののだと思っていますので、よろしいでしょうか。

【益田委員】 結構です。

【永田座長】 よろしいですか。

【酒井（伸）委員】 はい。できましたら、世の中が皆確認できるような形でデータが見ていけるということはまた別の面で大事だと思いますので、そういう面も考えていただければと思います。

【永田座長】 わかりました。それからもう 1 つ、今度ヨーロッパの方で動き出す認証の話になってくると、それなりの検証というのが必要になってくるはずですね。具体的にいまその辺のところはヨーロッパの方はどのように進んでいるのでしょうか。

【社団法人日本自動車工業会】 もちろんそういう問題があります。したがってそれは認証のときにどういう形でやるか、現在欧州の方で認証機関と自動車業界全体で具体的にどういうことをやるかということ、まだ揉めている最中みたいな状況です。これは非常に、部品を出してこれが入っているかどうか見るといのは困難ですので、書類で審査するのか、証明書みたいなものを出すのか、いろいろ議論になっています。まだ結論がついていない、難しい問題ということでわれわれも認識しています。

【永田座長】 わかりました。今のような話も、日本で検証システムの中にうまく取り込めるとか、これから考えられる話だろうと思っていますので、その辺は少しまた、実際に進み出したら、あるいはヨーロッパの方で何かシステムがうまく組まれたときにはそれを参考にさせていただきながら、検討をここでさせていただければと思っています。よろしいでしょうか。あとはいかがでしょうか。

この自主取組み（案）の取扱いなのですが、これはあくまでも業界団体の方で自主的に取り組んでいくということで、われわれ審議会としてこれを承認するとかいうような権限があるわけではありません。

きょう各委員からご指摘いただいたような事項について、この自主的取組み案に対するわれわれのほうのコメント、あるいは要望事項という形でまとめさせていただいて、次回
の合同審議会の際にこの場で委員の皆さんに確認をさせていただくという形で詰めては
どうかと考えていますが、いかがでしょうか。そして先ほどのお話のように、毎年適宜こ
の場にご報告させていただいて、そのあたりの実施状況をわれわれのほうでチェックさせ
ていただいでコメントを申しあげるといような形をとらせていただくことになると思
いますが、よろしいでしょうか。

ちょっと私が 1 つ気になったのは、前に酒井先生がご指摘になった「環境負荷物質とい
う言葉は本当によいのですか」という話がありましたね。この辺の考え方はそちらではど
のようにされているのでしょうか。ちょっと話が戻ったような格好になってしまって申し
わけないのですが。

【社団法人日本自動車工業会】 その点につきましては、環境負荷物質という言葉と、そ
うでないものとして有害物質というような言葉があります。どう違うかということにつ
いて、環境負荷物質の方は「有害性がまだ認められていないけれども、環境への影響がある
可能性がある」という、グレーなものも含めたものがそういう言葉であると認識してい
ます。

今回の 4 物質に限れば、既に有害性がある意味で認められているという物質ですけれ
ども、自主取組みという形で今後、将来次の課題として違う物質も「有害と認められては
いないけれども前向きにやるべきではないか」といような、将来の課題を考慮にすること
を考えますと、やはり環境負荷物質という言葉にしておく方がわれわれとしてはより広
い理解ができるのではないかと考えています。

【永田座長】 そういう話からすると、少しこの文書の中の表現として、今お話しにな
ったようなことを入れていただきながらこの表題を使われるという可能性というのはあり
ますでしょうかね。このままですと、今のお話の部分というのは入っていないんですよ
ね。環境負荷物質が示すものをさらに詳しく書いていただけますか。

【益田委員】 わかりました。

【永田座長】 ですからこれは、そういう意味では次回ぐらいまでの間の検討事項として、
自工会の方でもう一度、環境負荷物質という言葉とその中に書いてある内容との間の
関係を少し整理していただくと。

【益田委員】 わかりました。

【永田座長】 よろしいでしょうか。それでちょっと、先ほど申しあげたような形でこの
自主的取組みについて、これについてのコメントを次回に整理させていただくと。それ
では、もしよろしければそのように取り扱わせていただきますので。ではそれで進め
させていただきます。

続きまして 2 つ目が「二輪車リサイクルに関する自主的取組み（案）」、これもお願いいたします。

【社団法人日本自動車工業会・黒岩氏】 では「二輪車リサイクルに関する自主取組み」ということをご説明いたします。若干補足説明いたしますけれども、昨年 1 年間自動車リサイクル法のスキームに対応できるかどうかということで、二輪車も検討を重ねてきました。その結果、二輪車リサイクルをめぐる状況が非常に四輪と違うということで、独自の取組みとしたという経緯があります。昨年の 11 月 20 日の産構審でご了解いただいたと考えています。

では早速ご説明いたします。まず自主取組みの趣旨です。自工会の二輪車関係会社は、二輪車の流通実態に則したリサイクルネットワークを自ら構築し、自主取組みとして対応することといたしました。自動車リサイクル法施行前にシステム運営を開始することを報告いたします。概要はあとで詳細をご説明いたしますので割愛いたします。

ご理解いただくために、二輪車リサイクルの実態をご説明いたします。下の図を見ながらご説明いたします。国内の二輪の保有台数が約 1,400 万台ほどあります。その中から廃車として出るのが約 120 万台あります。図の中で、そのあと販売店、資源回収業者、自治体等を通りまして流れていくという形になります。海外輸出等を目的とした有価流通が主でして、非常に廃車として出る台数は少ないということです。

下のカッコに書いてありますのが使用済二輪車の分類ですけれども、第一種、第二種原付と申しまして、これはスクータです。国内のスクータ系の非常に小さい車の市場でして、これがおおむね 88% ぐらいを占めるという状況です。

次に 2 ページ目です。では実際に四輪車のリサイクルのスキームと何が違ったのかということですが、3 つほどありまして、まず 1 つ目が「二輪車は再販を目的とした海外輸出が多く、解体を目的とした再資源化事業者は少ないこと」ということがあります。下の表でいきますと、輸出台数のところを見ていただくと二輪車の場合約 70 万台、60% 相当が有価という形、中古車の輸出という形で海外に出ていくという形になります。それと連動して、処理の方で解体処理が非常に少ない。

2 つ目が「二輪車の車両登録制度は、その種類に応じて市区町村、陸運支局等への届出制度が存在していて、その多くは四輪車と異なる管理体制下にある」ということです。下の表ですけれども、廃車時の手続きです。二輪の場合原付、軽二輪、小型二輪というカテゴリーがありまして、日本の市場で言いますと原付が非常に多いということです。市区町村の標識返納のみで廃車ができてしまうという、原付に固有の課題があるということです。

3 つ目が「自動車リサイクル法の引取品目において、二輪車ではフロン、エアバッグがない」ということです。表で言いますと、ASR 引取ということだけになるということです。このような違いがありますので、独自のリサイクルシステムを構築するというところで現況としてきている次第です。

では実際の取組みの概要ですが、3 ページ目になります。まず「目的」ですけれども、わが国における実効的な二輪車リサイクルネットワークの確立に向け、自工会メンバーである国内二輪車製造事業者、これは 4 社です、関係事業者、これは海外メーカーです、これを含めた形で自主取組みを作成するとしています。

2番目の「対象品目」ですけれども、第一種原付、第二種原付、軽二輪、小型二輪を対象としています。

3番目の「対象範囲」ですけれども、自主取組みの範囲は、指定引取場所に持ち込まれた使用済二輪車が、処理・再資源化その他施設にて適正処理、再資源化されるまでとしています。その実施主体とシステム運営は、製造事業者及び輸入事業者であるとしています。

次に4番目の「関係者の役割」ですが、これは一番後ろ、9ページの「二輪車リサイクルシステム図」というのがあります。これを見ながらご説明を加えさせていただきます。まず参加メーカー、二輪車製造事業者、輸入事業者の責任というか役割ですけれども、廃車を引き取る指定引取場所を100か所以上設けるということが1つあります。それとその車を適正処理する処理・再資源化施設を10か所以上設けます。その運営をメーカーで責任を持って引き受けるという形になります。

二輪車販売店様の役割ですが、ユーザーが廃車を希望した場合にそれを引き取り、指定引取場所に持ち込むという役割になります。それと右のほうに中古車業者、資源回収業者とありますけれども、基本的には有価流通は尊重する形でやることになります。ただしこのような業者さんから廃棄物扱いで出る場合は、処理費をいただいて指定引取場所で引き取ることも行うという形になります。これが全体のシステム図です。

本文の方に戻っていただきまして、4ページ目です。5番の「運営方法・費用」です。まず1つ目、リサイクルマークです。自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、リサイクルネットワーク稼働時以降に販売する二輪車か、以前に販売した二輪車かの区別のため、また、非参加製造事業者等が販売した二輪車との区別のため、リサイクルマークというものを設けます。

費用のほうですけれども、(2)の「リサイクル・処理費用」。リサイクル・処理費用は、ユーザーに負担をお願いするとの考え方をとり、リサイクルマークを付した二輪車は引取時に費用徴収せず、販売価格に内部化いたします。またリサイクルマークを付していない二輪車は、引取時に実費をお願いするか、リサイクルネットワークの稼働後一定期間(7年間)を目途としています。経過後は、引取時に費用徴収をしないという考えです。

6番目の「その他」です。「管理票(マニフェスト)制度」ですけれども、こちらはまず1つ目、従来の使用済自動車のマニフェストですけれども、自動車リサイクル法において電子マニフェストが導入されるということで、二輪においても適用を廃止するという考えです。

2つ目に、産業廃棄物以外に適用した従来のマニフェストの代替として、二輪車専用のマニフェストを起こします。それと電子マニフェストの双方を構築いたしまして、物流、金流の管理を同時に行うことといたします。ただし産業廃棄物に該当する二輪車については、廃棄物処理法のマニフェストを適用する考えです。

次に5ページ目です。「廃棄物と処理法との関係」。処理・再資源化事業者の設定に当たっては、廃棄物処理法の規制内容を満たす事業者さんから選定する形になっています。

「輸入者の扱い」ですが、回収・リサイクルネットワークの実効性を向上させるには、輸入事業者等の参加が不可欠であることから、輸入事業者が容易に参画できるような形にしていく考えです。

若干飛ばしまして、5番の「環境配慮設計」のところで、環境負荷物質です。先ほど四輪

のほうから説明がありました通り、二輪のほうも四輪と同じような取組みをしていく考えです。基本的に97年のイニシアチブに則って推進してきています。今回新たに4物質として目標を定めたということです。

下の「削減の対象」とありますけれども、ここで対象車両ですが、EU指令の対象となっていない二輪車についても世界初としてわれわれは取り組むということです。2つ目の対象物質は、四輪と同じく4物質ということです。

「削減目標」ですけれども、基本的に四輪と同じ目標を設定しています。ただし鉛ですけれども、二輪車はすでに非常に絶対値が少ないということで、あえて絶対値の削減目標で示させていただいています。210kg車重車のもので60g相当を達成するということです。基本的にタイヤのホイールバルンサーによりまして達成していくという形です。

2番、3番の水銀、カドミウム、6価クロムは基本的に四輪と同じです。

3番の「削減状況の公表」も、先ほど説明された通り四輪に準じた形で対応していきます。

6ページ目です。「鉛の削減実績と目標値」ということで参考に載せています。説明は割愛させていただきます。それと「4物質の目標値」です。基本的に水銀、6価クロム、カドミウムは同じという話になります。

6番目の「不法投棄車両への対応」ですけれども、まず1つ目、「路上放棄車処理協力の実施」ということで、1つ目の不法投棄車の処理については市町村が対応している中で、自工会としては路上放棄車処理協力会を通して、路上放棄二輪車の処理に協力を行ってきました。これは継続して行います。それと2のほうの「不法投棄の抑制と防止」ですけれども、1つ目が自主取組みに基づく路上放棄車処理協力及びリサイクルネットワークの稼働に合わせて、不法投棄車の中には盗難車が非常に多いという状況がありまして、この辺を行政による徹底的な取り締まり等を今後お願いしたいという形になります。

7ページ目の7番「実施時期と再検討」ですが、基本的に自動車リサイクル法施行前にリサイクルネットワークの稼働を開始するとしています。それと各年度ごとに処理、再資源化の実施状況を報告することによりまして、リサイクルネットワークの実効性を検討、見直ししていきます。

8番の「公表・告知」ですが、これは自主行動ですので、実効性を向上させるためには関係事業者の協力が必要であることから、情報開示は積極的に行う考えです。

それと昨年の11月20日の産構審以降、すでに実務レベルで推進していますので若干補足を参考でつけ加えさせていただきます。ネットワーク構築の日程の全体図ですけれども、ご理解をいただくために説明いたしますと、02年、今年を「管理システム企画・実証」の時期に充てています。ここで実証実験等をふまえた形で方向性を定めていく。来年、03年で「実務立ち上げ」を行いまして、04年の自動車リサイクル法施行前に何とか本格稼働に持ち込みたいという考えです。

下の方の1番の「リサイクル・管理システム実証実験」ですけれども、今年の春先からモデル地区を2か所定めまして、既に実験を開始しています。その結果を8ページ目に簡単にまとめてありますのでご説明いたします。「検討内容」は3つほどありまして、1つが引取業者、処理・再資源化事業者の現状把握と廃車処理の実現性。それと関係事業者の業務を統括するメーカー側の管理業務とその具体化。それと処理、再資源化事業者の設定に関わる実効性の検証ということを行ったと。

2番の「検証結果」、まず1つ目のほうですけれども、引取業者、再資源化事業者は、既存の廃棄物処理事業者さんにおいて二輪車の取扱いが可能であろうということがわかっています。それと2つ目の関係事業者との上方のやり取り、マニフェストの実施確認、費用精算等非常に処理業務が多いということで、これの効率的な電子情報処理を必要としています。

先ほど説明しましたけれども、実効性、業務の効率化のための電子マニフェストはぜひとも導入してやっていきたいということです。

3つ目に、適正処理後、直接シュレディング処理を行ったASRにおいて、有害物質等の含有量は基準値以下でして、概ねシュレディング処理で対応できるだろうというような考えで、施設設定が可能であろうということです。ただし今後実効率の向上のためには、車体樹脂類のリサイクル等はそのまま継続して検討していく形になります。

下の図ですけれども、今後年末にかけて実証実験をもう1回、本格実証を行いますけれども、既販車を対象としたフロー図です。このような形で年末までに本格的にまた実証実験を行うという状況です。以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。ではこの件についてもいかがでしょうか。どうぞ。

【浅野委員】 二輪車ですけれども、二輪車はフロンやエアバッグがなく、処理の過程で発生するシュレッダーダストも少ないということから、自動車リサイクル法の対象になっていません。しかし二輪車というのは四輪車に比べて容易に不法投棄が可能です。したがってその対策が必要です。また市町村に持ち込まれても、市町村では処理は困難です。このため、製造メーカー等がユーザーから無償で引き取るような仕組みが必要と思われます。幸いこのたびこの二輪車リサイクル自主取組み案が示されましたが、実際に効果がある仕組みとしていただく必要があります。

この自主取組み案では、その範囲を指定引取場所に持ち込まれた使用済二輪車が処理・再資源化・その他施設にて適正処理・再資源化されるまでとなっています。指定引取場所に持ち込んで初めて費用負担なしで処理可能となるわけです。この指定引取場所は全国で100か所以上設置するとなっていますが、不法投棄を誘発しないよう、またユーザーの利便性を考えて、例えば二輪車小売店も指定引取場所に加えるなど、持ち込み先を増やすことをご検討いただければありがたいと思います。

またリサイクルネットワーク非参加製造事業者等が販売した使用済二輪車の取扱いですが、これが必ずしも明確になっていませんので、ぜひネットワークに取り込む方向でご検討いただければ幸いです。

最後にリサイクル費用ですが、不法投棄を防止する上からも既販車についても廃棄時に徴収することは避け、リサイクルネットワーク稼働後速やかに納入する仕組みをつくるべきではないか。そんなふうに感じています。

【永田座長】 ありがとうございました。時間がだいぶ押していますので、ご質問を受けて、まとめてその中の関係事項を自工会のほうに答えていただきたいと思います。どうぞ。

【清水委員】 私ども二輪車の販売業界としましては、基本的にはこの構想は大変けっこうかと思いますが、問題点、課題として2つほどあります。1つはご案内のように二輪車の販売店が非常に零細事業者がたくさんありますので、その販売店にこの自主プログラムをいかに効率よく、実施時期に間に合うように周知徹底させる努力をしていきたいということが1つです。

2つ目は、先ほどもちょっとお話を伺いましたが、ポイントはやはり販売店でユーザーさんから預かった車を引取所にいかに確実に持ち込むかということにあるわけですし、100か所以上というお話ですが、私どもとしては小さいお店ではなかなか自分で持っていくということは難しいのではないかと。したがってユーザーさんに輸送コストをお願いするわけですから、それがあまり高負担にならないようなことを頭に入れながら、いかに効率よく確実に引取所に持ち込まれるかを十分これからメーカーさんのほうとも協力しながら、このシステムをうまく運用するように持っていきたいと考えています。以上です。

【永田座長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。はいどうぞ。

【松波委員】 質問なのですが、海外の販売店、メーカーの協力を得てやるということで、大変素晴らしいことだと思います。途中でリサイクルマークのところに「自主参加の場合」と書いてありますが、海外の方々の参加の見通し等はこの時点で、全ての方が参加されるのか、どのぐらいなのか、その辺はわかっておられるのでしょうか。

【永田座長】 はい。ほかにいかがでしょうか。よろしければ、その中で質問あるいはコメントをつけられるものを。

【社団法人日本自動車工業会】 はい。先ほどの海外メーカーの参加状況ですけれども、すでに小型輸入車協会ですか、12社加盟していますけれども、そこでの説明会を3回ほど設けていまして「基本的には協力してやっていきたい」という返事をいただいています。今後詳細を詰める段階で、本国のメーカー、製造事業者との調整をする必要性も多々ありまして、情報交換を密に行っていくという考えです。基本的に参画してやっていくと。12社ですけれども協力していただけることになっています。それと、指定引取場所が100か所以上という話ですけれども、100か所と限定したわけではありませんが、ユーザーの利便性等をふまえた形で、これは当然増えると考えています。それと確実に廃車を引き取るということですが、やはりこれは販売店の位置づけが非常に重要です。小さいながらも約2万数千店の販売店があります。そこで確実に廃車を引き取っていただき、所定の引取場所に持ち込むと。そこがこのシステムの一番重要なところになると思いますので、今後関係事業者さんも含めた形で協議していきたいと考えています。

それと非参加メーカーという話ですけれども、先ほどの12メーカー以外のもの、例えば個人輸入等がありますけれども、その扱い等の課題がありますので、継続検討していく形になっています。以上です。

【永田座長】 今の話はまだ確定版ではないと考えておいてよいですか。個人輸入の話とか、参加していないメーカーをどう取り扱っていくのかについては。

【社団法人日本自動車工業会】 基本的に海外メーカーさんも協力は得られるということで、これは一緒にやるということで確定でよろしいです。個人輸入はごくわずかなものですが、その辺に関してどのように対応していくかということは継続検討するということです。

【永田座長】 いかがでしょうか。1つの焦点が既販車の有料回収を含め、あるいは新車では無料になっても回収しやすいシステムが必要なのだろうということで、回収促進策ということになるのかなと思うのです。その流れの中でもう少し何かアイデアみたいなものはお話しただけなのではないでしょうか。不法投棄の防止につながるような意味での回収促進策と言いますか。

【社団法人日本自動車工業会】 今まで廃車を引き受ける、ユーザーが廃車を希望した場合どこへ持っていったらよいかということが見えなかったということで、今回この自主取組みでそれを明確にいたしますという話が1つあります。これを自治体の協力の下に、住民の方に周知徹底していただいて、回収促進策につなげるというのがまず先決だと考えています。

【永田座長】 事業者サイドの方の取組みで回収促進策というのは検討されていないのですか。

【社団法人日本自動車工業会】 既販車の引取に対して猶予期間の7年をもっと短くならないかというご指摘もいろいろありましたけれども、基本的にわれわれとしては7年を目途にすればわれわれが売った新型車がおおむね市場の半分を占めるだろうということで、7年目以降は残存する既販車もわれわれが引き取るという形にしています。基本的にそれで責任は果たしていけるのではないかという判断です。

【永田座長】 他によろしいでしょうか。

【益田委員】 回収促進策という意味では、今回こういう形で提案をして、二輪車のリサイクルの回収システムというものが仕組みとして固まっていけば、当然のことながら実施に向けては、告知活動とかあるいは理解活動を二輪メーカーとして積極的にやっていかなければいけないとは考えています。

【永田座長】 具体的な費用の話というのはあまりそちらから出てきていないのですけれども、その辺のところでは何かコメントはいただけませんか。

【社団法人日本自動車工業会】 費用周りですが、今回われわれはリサイクルシステムを1

からつくるということで、非常にまだ見えない部分があります。リサイクルシステムを全部立ち上げ、なおかつ適正処理費用ですね、それに関わる二次物流費用及び運営費等いろいろ検討することが多くあります。ですので、今年の実証実験をふまえた形で精査していきたいという状況です。現時点ではまだ言えない状況です。

【永田座長】 この資料につきましても、先ほどいただいたデータの公表だか、あるいは個々の審議の話というのはいただいてないのですが、そういう点も含めて、またこれに対するコメント、大きな問題となる点としてまとめさせていただいて、次回の継続審議にさせていただければと思います。とにかく先ほどの環境負荷物質と同じような扱い方をさせていただければと思います。

ただ、これは定常状態に入る前にもう1年あるんですよね。2004年ですから、2003年の過程で検討している間と言いますか、システムづくりの最中ですね。

【社団法人日本自動車工業会】 今年1年間限りでシステム検証を行いますので。

【永田座長】 ですからそういう意味では、その段階のときに適宜またご報告していただくということでもよろしいでしょうか。それではよろしいでしょうか、そういう形で扱わせていただきたいと思います。

それでは先を急がさせていただきますが、次に3つ目の「商用車架装物リサイクルに関する自主取組み」です。

【社団法人日本自動車工業会・山村氏】 それでは「商用車架装物リサイクルに関する自主取組み」についてご報告いたします。昨年出されました産構審自動車リサイクルワーキングの第2次報告において「商用車のシャシから分離可能な架装物については、新たなリサイクルシステムの対象とせず、現状の取組みの高度化等による対応を検討する」とされました。

これを受けまして、私ども日本自動車工業会と日本自動車車体工業会は架装物の流通・処理実態、廃棄物量等の調査結果をふまえて、以下のAからEの内容について共同で取り組むこととしました。設計段階の取組み、使用済み段階の取組み、関係者との協力の3本柱の取組みです。詳細は本文の中でご説明します。

まず最初に、商用車架装物のご理解をいただくために説明を加えます。図1をご覧ください。キャブとシャシ部分で、業界ではこの部分をキャブ・シャシと呼んでいますが、この部分は自動車リサイクル法の枠の中に入ります。軽から大型トラックまでが対象です。今回の自主取組みの対象は、図の「架装物」と書いてある部分です。

次のページをお願いします。図2は架装物の種類を示しています。図からわかりますように、いろいろな架装物があります。右上の棒グラフは架装物の生産台数割合を示しています。平ボデー、ドライバン、冷凍車、保冷車、これで全体の7割を占めています。これらを代表的な架装物として、実験的に取り組んでいきます。なお残りの車種、ダンプ、タンクローリー、ミキサーなどについてはおおむね金属で構成されていますので、リサイクルの課題は多くありません。

次のページをお願いします。ここでは商用車の販売及び使用済後の処理フローについて説明します。まず販売のフローですが、商用車の多くはキャブ付きシャシ車、すなわち架装物のついていない状態で工場出荷されて、新車販売店を介し、架装メーカー、機器メーカーで架装され、自動車ユーザーに渡ります。架装メーカーは車工会メンバーで 190 社、その他非会員で 1,000 社程度あります。このような商用車の登録台数ですが、1999 年度で 58 万台でした。

次に参考データ 2 のところで使用済商用車の処理フローをご説明します。基本フローは乗用車と同じですが、図の一番下、キャブがシュレッダー事業者へ行くというところ、それから架装物の再使用あるいは架装物の再利用のルートがあるところが商用車の特徴です。架装物の再使用、再利用の割合については、自工会の調査した結果によりますと 70%と推定されます。またその多くは有価で取引されています。

年間に買い替え及び中古車輸出される商用車の台数ですが、参考データ 3 にありますように、国内解体が 65 万台、中古車輸出が 20 万台、合計 85 万台ということです。

次のページをお願いします。ここでは使用済乗用車との比較をしています。次のことが言えると思います。まず路上放棄台数は大型車では非常に少ないという点。それから架装物を構成する木材、断熱材、FRP 等は適正処理が必要だということ。それからリユースあるいはリサイクル率は乗用車に比べてかなり高いレベルにあるということが言えると思います。

次に表 2 ですが「使用済自動車から回収される廃棄物量の推定」を行っています。架装物からの廃棄物量ですが、注の仮定をもとに 2.1 万 t と推定しています。このうち 84%が木材で占められています。

表 3 に移ります。表 3 は「架装物別の再使用、再利用状況の調査結果」です。平ボデー、バン、タンク、ミキサー等いずれも載せ替えの再使用があります。その他パレットでの再利用、平ボデーのことです。それから倉庫あるいは事務所など自動車用途以外での再利用も相当数あります。処理は処理業者による焼却あるいは埋立が一般的です。なお金属部品については再資源化が行われています。素材別の推定廃棄物量ですが、これは一番右のコラムに書いてある通りです。いずれも適切な廃棄処分が必要です。

次をお願いします。これまで述べました架装物の特徴をまとめると、1. の 3 つのことが言えます。まず 1 つは、シャシ部分よりも寿命の長いものが多く、載せ替えにより数世代にわたって使用されるものがあり、キャブ付きシャシ部門とは解体時期及び解体場所が異なること。

2 つ目は、自動車架装物以外の用途に再利用されることもありまして、再使用・再利用の割合は 70%程度と推定されます。また金属部門の再資源化が実施されており、多くは有価で取引されています。

3 つ目は、架装部分の製造者はキャブ付きシャシとは別に専用の車体メーカーが製造していきまして、比較的大規模から零細事業者まで存在して、その実態把握には難があるということ。この 3 つです。

2. で「架装物の課題」をまとめています。1 つは、解体事業者などで分別された木材・断熱材・FRP などは廃棄物処理事業者に委託処理されますが、木材については自社内焼却などの例が存在しまして、さらなる適正化が必要です。2 つ目は、保冷・冷凍バンなどの断

熱材を含む箱型の架装物では解体の容易性が求められていることです。

以上の架装物の特徴・課題を受けまして、3の自主取組み内容を決めました。(1)は設計段階での取組みの推進です。車体メーカーは設計段階からリサイクル容易化、環境負荷物質低減等3R法の「判断基準」ガイドラインを02年度中に設定して、環境に配慮した設計に取り組みます。

具体的には、まずAとしてリサイクル設計の推進。易解体性の検討と解体マニュアルの作成。マニュアルについては03年度中に関係業界へ情報提供を行います。b)のところですが、架装物ごとにFRP、断熱材の使用材料名を表示します。これは03年度中に完了します。c)のところですが、架装物製造者名の表示についても表示の内容、サイズ、場所の統一を図ります。d)のところですが、リサイクル困難な材料の代替材の調査を行いまして、車体メーカーへの情報提供を行います。

Bの項目ですが、環境負荷物質の使用削減。これについては四輪自動車と同じく鉛、水銀、六価クロム、カドミウムの4物質を対象として、以下のような取組みを行います。

次のページをお願いします。表4に「環境負荷物質使用部位と削減目標」を掲げています。まず鉛については、まだ一部の量の把握ができていませんので、02年度の調査量を基に目標設定をすることとします。他の3物質につきましては、現在での使用量はわずかです。これにつきましては自動車と同じ時期に使用禁止とします。

(2)「使用済み段階でのリサイクル・適正処理の促進」です。まずCとして、リサイクル・処理の困難な材料のリサイクル・適正処理の推進を行います。木材・断熱材・FRPについては、以下に示すような他業界とも連携をとりながら体制づくりを進めます。特に木材については、今年12月のダイオキシン規制強化以降の体制整備に向けて、解体処理事業者等に焼却施設の受け入れ条件等情報提供を実施します。

次にDのところを説明します。「架装物の処理・再資源化協力事業者ネットワーク」の構築です。これは全国の架装物の処理・再資源化を実施する協力事業者を募り、そのネットワーク化等、処理体制の整備に貢献するものです。

「概要」の2つ目に書いてありますように、この制度は架装物を廃棄するユーザー、ディーラー、解体事業者、行政等がリサイクル処理の困難な材料の処理委託先を容易に探すことができる情報を提供することで、不法投棄や違法な焼却を防ぎ、適正な架装物の処理・処分を促すことをねらいとしています。

具体的内容について説明します。まず(1)のネットワーク化の進め方ですが、産廃情報ネット等を通じて、架装物の処理を実施している解体事業者、リサイクル事業者、処理事業者等に対して協力事業者制度の情報を紹介したい。次のページになります。関係業界に働きかけるとともに、インターネットや業界新聞等を利用した公募。必要に応じて有力と思われる事業者の制度への参加を要請。それからこの協力事業者制度については、リサイクル促進センターのホームページへの掲載等、あるいはリーフレットの作成・配布を行います。そして定期的に協力事業者と情報交換を行って処理実態を把握し、その情報を公開していきます。

協力事業者に関する情報の紹介内容ですが、これは以下の通りです。現在第一段階として、8月から主な処理事業者に対しネットワーク参加へ向けたアンケートを実施しています。

最後に関係者との協力ということで、車工会非会員メンバーに対して必要な情報提供、

それからユーザーに対して架装物廃棄時の留意事項等啓発活動を実施していきます。以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。それではこの件に関していかがでしょうか、ご意見等をちょうだいしたいと思います。

【酒井（清）委員】 代表的な架装物として平ボデー、バン等の架装物を取りあげられていますけれども、タンク車というようなものの中にも金属を使っていないタンク、特に内容物が劇毒物といったようなものも少数ではありますが含まれると思います。こういったものの処理についても一緒にお考えいただくのでしょうか。

【社団法人日本自動車工業会】 はい、そういうものがあるというのは当然承知しています、これは最終排出者の問題があるかと思えますけれども、その場合でもどのように解体したらよいかというところを一緒にやっていきたいと思っています。

【永田座長】 よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。もしよろしければ、これも先ほどと同じような扱い方をさせていただいて、進捗状況はまた適宜ご報告いただくという形で進めさせていただきます。

それからここでも出てきている廃棄物について「ほかの業界との連携関係を図りながら進めています」という書き方になっていますが、木材とか断熱材、FRP といった類のもので、かなり量的に多く排出しているような廃棄物もあります。そういう意味ではこの辺のところの体制整備は環境省も経済産業省も一緒になって、これに限った話ではなくて進めて「効率的な方法論でこういうもののリサイクルを達成していくのです」ということを考えていただかなければいけないだろうと思っています。そういう意味ではその点、私のほうから両省にも要望しておきます。よろしくお願ひします。

ではよろしいでしょうか。それでは先へ進ませていただきます。次はリサイクルイニシアチブに関する話と、それから資源有効利用促進法に関する取組みの状況です。では事務局のほうからこの2つを説明してください。

【宮本自動車課企画官】 資料の6-1をご覧くださいと思います。横長の表になっている「リサイクルイニシアチブに関する取組み状況」です。リサイクルイニシアチブについては97年の5月に策定をしたものですが、基本的にリサイクルをどうやって進めていくのか、適正処理をどうやって進めていくのかといったようなことについて、関係者の方々の役割を記載して、自主的な取組みを促そうというものです。

この中でいくつか具体的なリサイクルの進め方ということで、目標と申しますか手段として定められている事項がありますので、それをこの表の左側で簡単に整理をしましたので、その進捗と今後のことについてご説明したいと思います。

1については資料6-2でご説明しますので省略ということで、2番目の環境負荷物質使用量の削減ですが、こちらは先ほどのご説明の通りです。3番目、シュレッダーダストの埋立処分量の削減ですが、真ん中の進捗状況の欄にありますように、減容・固化等による処

分量の削減をめざした技術開発とか、開発した技術については公表をしていくこと。さらにはそもそもの ASR の発生量の抑制に向けてバンパーなどの回収、さらに ASR の出てきたものについてはリサイクルを行うべく技術開発を行うといったような取組みを現在進めてきているところです。

右側の「今後講じる予定の措置」にありますように、リサイクル実効率は 2015 年 95% という目標が掲げられていますので、リサイクル法の中で具体的に ASR 等のリサイクルの基準を達成して努力をしていただくということになるわけです。

2 ページ目をご覧くださいと思います。4 番目、使用済自動車の適正処理を管理する制度。いわゆるマニフェストですが、進捗にありますように既にこの取組みに向けて各事業者等で内容を把握していただいて、制度が運用されています。右側に移りますが、今後は自動車リサイクル法の中で電子マニフェストとして設立していくということになるわけです。

5 番目のフロンですが、こちらも 1997 年のフロン回収促進プログラムに沿ってカーエアコンの自主行動計画をつくっていただいて、自主的に回収を行ってこられたわけです。これにつきましてはのちほどご説明しますが、10 月 1 日から施行されるフロン回収破壊法の中で引き続き回収なり破壊なりといった適正処理が行われていくことになるということです。

3 ページ目ですが、左側、SRS エアバッグ装置の適正処理ですけれども、こちらについてはこれまでもエアバッグに含まれるアジ化ナトリウム等の使用の撤廃とか、解体処理の円滑さに向けて部品の統一とか、エアバッグを処理する際の容易になるような仕組みの開発とか、さらには関係の方々に対する説明といったことをやってこられたところです。右側ですけれども、今後はリサイクル法が施行される中で、エアバッグについては回収されてきちんと処理されるという仕組みになっていくわけです。

最後に 7 番のその他の部分ですが、リサイクル品の用途拡大への貢献をはじめさまざまな取組みがありますが、これらについても真ん中の進捗状況にありますようにいろいろなことをされてきているわけですし、こちらについては引き続き自動車リサイクル法の周辺として実質的にやっていただくことになるわけです。

資料の 6-2 ですが、こちらは自動車関係の資源有効利用促進法上指定されているものですので、これの取組みを整理したものです。後ろから 3 枚目ほどのところの 10 ページですが、こちらに「資源の有効な利用の促進に関する法律の概要」ということで体系が整理されています。下に 7 つの矢印の流れがあると思いますが、その左から 3 番目、指定省資源化製品の政令指定ということで、こちらに自動車は 91 年から指定され、各事業者についてはこちらに書いてあるように製品の省資源化、長寿命化などに関するような原材料の使用の合理化といった措置を行うことが義務づけられています。

その右側ですが、指定再利用促進製品の政令指定と書いてありますが、こちらがリユース及びリサイクルを実行する義務として、01 年に指定されていますが、現材料としての利用を促進すべきである。再生部品の利用を促進すべきである。こういった判断基準が主務大臣から示されていますので、こちらに従っていろいろと努力をしていただいているという状況にあるわけです。

具体的には 1 ページ目に戻っていただきますと、まずは最初の指定省資源化製品、こち

らのほうはリデュースの取組みですが、左側に書いてあるものが判断基準というものでして、こういった項目において努力をしていったということになっているわけです。原材料等の使用の合理化につきましては、部品の共通化とか小型化といった形で原材料を削減していただいているところです。

2 ページ目ですが、2 番目の長期間の使用の促進については、部品の共通化、標準部品化の採用、長寿命化、さらには部品の脱着性というか外しやすさの改善とか、そういったことに取り組んでいただいているわけです。

3 番目の修理に係る安全性につきまして、各種情報を関係事業者に配布していただいているところです。その他に(5)技術の向上、(6)事前評価、(7)情報の提供などについても努力をいただいているところです。

3 ページをご覧くださいまして、こちらは先ほどの指定再利用促進製品で、こちらがリサイクル、リユースの取組みです。まず(1)原材料の工夫ですけれども、リサイクルがしやすくなるような原材料の工夫をしていただく必要があるわけですが、リサイクルが容易な素材の選択をしていただいているとか、素材数の削減、素材の統合・統一化していくといったようなことに取り組んでいただいています。

構造の工夫については、部品の取り外しを容易にする等の取組みですけれども、部品の締結個所の削減などによって、解体すること、分離することの容易化を図っていただいています。

3 番目の分別の工夫ですが、原材料に関しては一定の大きさのものについては材質の表示を行うといった取組みをしていただいています。

(4)処理に係る安全性の確保については、ご説明のありました鉛の使用の削減とか、先ほど申しあげましたアジ化ナトリウムの全廃といったようなことに取り組んでいただいています。その他(6)部品等の交換の際の工夫については、メーカーの方で中古部品事業との関係の取組みがあること。それから(7)技術の向上については、広くリサイクルに関する調査研究等を進めていただいているということです。資料に関しては以上です。

【永田座長】 それでは自工会から。

【社団法人日本自動車工業会・永岡氏】 それでは具体例についてわかりやすい絵をつけていますので、ざっと説明します。ページ 5 のほうで、まずリサイクルしやすい素材。これは熱可塑性プラスチックの採用です。左ほうの絵にあるのが、外観部品でこういったものに使っているかということです。右のほうは内装部品です。室内の部品で、いずれも外からお客さんに見える部品でこういうものが使われています。

(2) はリサイクル材の採用です。これは例えば修理のときに交換したバンパーです。それらを回収して、実際に回収したのものを使うということで、これは主に外観部品でないところといったものに使われています。右のほうでダッシュ・インシュレータのようなもの、例のダストから回収材というようなものもあつたりします。

下の構造の工夫で、右のほうを見ていただくと、一体化することで軽量化とかリデュースにつながるようなことにもなっています。

6 ページ目は概念的なことがいろいろありますけれども、左下の方です。横にしていただ

いた左の下のほうで、ペットボトルを実際に使ってインシュレーターをつくるというような取組みも自動車業界ではしています。

次の 7 ページ目をご覧ください。こちらはリデュースになりますけれども、オイル類、液物を長寿命化することで廃棄物を減らして、ユーザーの負担も軽減できるということで、グラフにありますけれども、エンジンオイルで言いますと 10,000km が 15,000km まで換えなくてよいということで 1.5 倍、次のオイルフィルターも 1.5 倍、ミッションオイルについては 2 倍、ラジエーター液については 3 倍以上使えるということで、トータルすれば 58%、半分以下に量として減らしていけるという内容です。

次の 8 ページ目は技術関連で、軽量化、一体化という項目で大幅な軽量化を行う項目としてフロントエンドとかドアモジュールといったもので、いろいろな部品を一体化して樹脂でつくるということで、軽量化してやる。当然これは樹脂ですけれども、リサイクルが可能な熱可塑性樹脂というものを使うということで、リサイクルにも寄与するという方法でやっています。

9 ページ目はリサイクル容易な新世代ウェザーストリップ、これは従来ゴムで使われていたものを、やはりリサイクルが可能な熱可塑性プラスチックにするという、そういうプラスチックの採用拡大を受けて、ドアを開けたり後ろのテールゲートを開けたりするときに雨水が落ちないように、ゴムが相当たくさん入っています。これらは熱可塑性樹脂にするということで、リサイクルに寄与するような取組みという内容です。以上です【永田座長】 どうもありがとうございました。ただいまの件につきましてご質問、ご意見を受けさせていただきます。

【土井委員】 今の自動車工業会の方のご説明などを聞いていますと、非常に将来につきまして夢が持てる、希望が持てるということで喜んでいますが、ただ現状はやはり 7,000 万台の自動車が溜まってしまっていて、先ほどの鉛の話ではありませんが、10 年先にならないといろいろ改良されたものが出てこない。とりあえずこの 7,000 万台に取組まなければいけないという観点から考えますと、リサイクルイニシアチブに関する取組み状況もお聞きしましたが、私は特に 3 番のシュレッダーダストの埋立処分量の削減について、われわれもいろいろなことをやっていますが、確かにこういう進捗状況ではあるのですが、これだけ読んでいますと、問題が全部解決したような印象を受けるのですが、現状としてはまだまだなすべきことが山積みになっているということをひとつご認識いただきたいと思います。

そしてこれから先の問題です。こちらでできる、今後講じる予定の措置として、私はぜひ 2 つ提案したいと思っています。それは 1 つは、リサイクル法にも決められていますように、28 条ですか、「再資源化の認定」ということで、これはそれぞれのメーカーさんの第三者への委託も認められています。これについて、ぜひこれをわれわれの既設の設備、あるいは今ある技術といったものを十分にご利用いただくことをお考えいただきたいと思います。最終的に非常に立派な焼却その他の最終処分ができれば、これは非常に認めてもらえやすいものですが、ただそこに至るまでの中間的な技術というものは、われわれとしては毎日の仕事としてやらざるを得ないというところに追い込まれていますが、それだけにやはり非常に実用的な技術、設備も持っていますので、ぜひそこにも目を向けていただき

たいと思っています。以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

私のほうから 6-1 のほうで、2015 年の先ほどあったリサイクル実効率、これはイニシアチブで決めたある数値ですけれども、今年目標値もあるわけですし、これについてはきちんとお示しできるような方法論、それからその数値というものを期限までにはやらさせていただきます。それをつけ加えさせていただきます。

それからもう 1 つ、6-2 ですが、先ほどからも説明があったように自動車については 1991 年にこういう取組みをしているわけで、これは家電と並んでの話ですが、どうもここでは「こういう方法をとりました、ああいう方法をとりました」というような、それぞれの自動車に取り込まれた具体的な方法は書かれているのですが「ではそれで効果はどうだったの」という点が見えない。あるいはその取組みの実態として、各社ごとになるかもしれませんが、どのくらいの割合でそういうものが取り込まれているのかということもなかなかこれでは見えてこない。要するに定量化したような形のものが必要だろうと思っています。ぜひこの辺については各社あるいは自工会でそれを取りまとめられるというようにしたら、そういう姿勢でこの内容を少し広げていってほしいと思っています。これは家電のときにもお願いしてありますけれども、ぜひお考えいただきたいと思います。

よろしいでしょうか。それでは先へ進ませていただきまして、次が自動車リサイクル法の成立と同時に道路運送車両法について改正が行われています。前回の産構審の場で「その辺のところを説明してほしい」というお願いをさせていただきました。さっそく資料をお出しいただきました。それでは国土交通省のほうから説明していただけますか。

【国土交通省・那須氏】 道路運送車両法の一部を改正する法律の概要について、資料 7 に基づいてご説明させていただきます。

この道路運送車両法ですけれども、今年の 7 月に成立しました。改正項目はいくつかあるわけですけれども、本日は抹消登録制度等の改正部分のみについてご説明したいと思います。

それからこの法律の施行ですけれども、実際何段階かに分かれているところではありますが、この抹消登録制度等の改正部分につきましては「交付後 2 年 6 か月以内に政令で定められた日に施行する」というようになっているところです。

この骨子ですけれども、ここに書いてある通りでして、自動車の登録制度等について使用済自動車のリサイクル促進及び不法投棄防止といった観点から、使用済自動車の再資源化等に関する法律の制定に合わせまして、同法による自動車リサイクルシステムと関連づけ、一貫した仕組みに改めるといったものです。

改正概要ですけれども、これについては自動車リサイクル促進及び不法投棄防止のための法改正の部分については 2 つ柱があると。1 つ目が解体に係る抹消登録等の整備。2 つ目が輸出に係る抹消登録等の整備についてです。

1 つ目の解体に係る抹消登録等の整備ですけれども、これは自動車リサイクル促進等の観点から、永久抹消登録等につきまして、使用済自動車が自動車リサイクル法の枠組みに従

って適正に解体処理されたことを踏まえて行うこととするとともに、これらの手続きが確実に行われるよう自動車の使用実態の把握を適切に行うこととした。

それから輸出に係る抹消登録等の整備についてですけれども、これは使用済自動車の実態をふまえて、これまで明記されていなかった輸出を事由とする抹消登録等の規定を整備したといったところです。

これにつきまして、ちょっと詳しく 2 ページ目以降に従って説明したいと思います。ただいま申しあげたところで、解体に係る抹消登録等の整備ですけれども、まずこれは上の図を見ていただきたいわけです。解体について、自動車が解体された場合に抹消登録を行うわけですけれども、この抹消登録については実際にユーザーの方に申請していただいて、そこで適正な解体処理を確認した上で、そうしなければ自動車の登録は抹消しないという制度に改めたところです。これについては情報管理センターに対して国土交通大臣の方から照会しまして、それについて実際に解体したかどうかの通知を受けるといったことにもなっています。

これが解体ですけれども、自動車を新たに運行の用に供する場合は新規登録が必要になってくるわけですけれども、この新規登録についてはリサイクルのために資金を実際に預託したかどうかを確認して、それで自動車を新たに登録するということとするわけです。これによって自動車リサイクル法と連携して自動車の新規登録、解体登録について、その事実を確認した上で登録を行うようにするわけです。

併せまして、リサイクル促進、不法投棄防止の観点から、解体した場合については自動車重量税について一部還付するという制度を設けたところです。

もう少し抹消登録制度について詳しく説明したのが下の図です。これまでは車を解体等をする場合と、車を一時的に運行を停止するといった場合の 2 つの登録制度があったわけです。法律 15 条に基づくところの抹消登録ですけれども、これは車の解体等を行う場合、解体等によってその車を運行の用に供することが完全になくなってしまった場合の抹消制度です。

下のほうは一時抹消登録でして、これはまだ自動車としての機能は持っている場合です。ここでただ「運行を停止する」といったところで抹消登録を行います。法律 16 条に基づく抹消登録の場合ですと、そこで登録してしまって、それで基本的には終わり。そののちに同じ車を中古自動車という商品として購入しておきまして、のちにまたその車を中古車として販売して、新たにその車を新規登録するといった場合があるわけですけれども、この場合にはその一時抹消登録された車がどうなのかといったところは把握できるわけです。しかしながらそれ以外の場合、結局一時抹消登録をしたあと解体してしまった場合、あるいはその車を輸出してしまった場合については、行政として一時抹消した車がどうなったかわからない、把握することができないというスキームになっていたわけです。

ですから解体する場合でも、最初から解体のための抹消登録をしてくれればそれでよかったのですけれども、一時抹消をした上でしばらく経って解体するといった場合にはその把握ができなかった。ですから解体されたのか、輸出されたのかわからない。ひょっとしたら不法投棄されてしまったのかもわからないといったところで、車が最終的にどうなったのかといったところを把握するという形にはなっていなかったわけです。

そこを改めたのが今回でして、解体抹消ということで、最初から解体するつもりである

という場合には、解体したのを確認して解体抹消、永久抹消登録を行うわけですが、その部分は変わりません。しかしながら、今度は輸出する場合に新たな登録制度を設けたところです。それから一時抹消登録としても、その後、実際にどうなったのかといったところを把握できるような制度を設けたわけですし、中古車を新規登録するといったことは昔からあった場合ですけれども、一時抹消登録した車を解体する場合、それから輸出する場合にも必要な届出をしてもらうことによって、最終的に車がどうなったかといったところを把握しようというところです。

ちょっと申し遅れてしまいましたけれども、いままでのところ抹消登録をされる車というのが大体年間500万台ぐらいあるわけですが、永久抹消登録されるのが30万台弱、残りは一時抹消登録されるわけです。一時抹消登録された車が500万台弱あるわけですが、そのうち60%は解体される。20%が新規登録される。20%が輸出される。大体そういったところですが、この大部分のところは最終的にどうなったかといったことは行政として把握できるという形になっていなかったわけです。

そこでどのような制度に改めたかということですが、それは4ページのチャートに基づいてご説明したいと思います。4ページのチャートですが、車を実際に解体したような場合ですが、これは永久抹消登録をして終了するわけです。この部分は従来と変わらないわけですが、このたび輸出に関する登録といったところが新たにできたわけです。車を輸出する予定のある方は、輸出抹消仮登録といったものを申請します。その申請があった方については、輸出抹消仮登録証明書を交付するわけです。まず輸出のために税関に行った場合にはこの証明書を出してもらうわけですが、こうしたことによって輸出の事実が確認されたという場合には適宜抹消登録を行いまして、それで終わりのわけです。

ところが場合によっては、輸出抹消仮登録証明書をもらいながら輸出しなかったという場合もあるわけです。その一定期間内に輸出しなかったという場合もあるわけですが、そういった場合には輸出抹消仮登録を返納していただきます。そうすると一時抹消登録の申請があったものと見なしまして、それで一時抹消登録証明書を交付することとするわけです。

あとはもともと一時抹消登録申請をしてきた場合ですが、これは一時抹消登録証明書を交付するわけです。ところがその後車の解体等を行った場合については、解体等の届出をしてもらいます。それで輸出しようとする場合には、今度は輸出の届出をもらいます。そうするとそこで交付した一時抹消登録証明書を返納してもらって、輸出予定届出証明書というものを交付します。そこで輸出してしまえば、それで終わり。ところがまた輸出しなかったという場合には、輸出予定届出証明書を返納してもらいまして、そしてまた一時抹消登録証明書を交付すると。それでまた元に戻るということになるわけです。

それから一時抹消登録の申請をして証明書の交付を受けて、実際に車を中古車として販売なりをして新たに登録するという場合には、これはまた従来と同じように新規登録申請を行ってもらおうといったところです。概ねこういったことになっています。

ちょっとはしょったところ、わかりづらいところがあるかと思いますが、その点につきましては5ページ以降に新旧対照表で条文の形でありますので、こういったところを確認していただければ確実にわかりいただけるのではないかと思います。以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。いかがでしょうか、どうぞ。

【松波委員】 手続きの流れは詳細に説明されてある程度理解したものと思います。なるべく手続きしやすいという環境で、今回設けられました重量税についての手続きのもう少し具体性、どこで申請して、どういう時点で返ってくるか、それを明示していただければありがたいと思います。

【国土交通省】 重量税につきましては、重量税を最初に車を登録なりするときに支払っていただくわけですが、それで車の解体をするという場合に永久抹消登録をする。それから一時抹消登録をしまして今度解体届出を行うといった場合に、重量税を還付するわけです。

ではその還付というのがいくらになるのかといった辺りですが、その車検までの残り期間に応じて「最初にお払いいただいた重量税×全体分の残存期間」を還付するといった形をとることを考えています。

その場合の詳細な詰めといったところは、現在国税のほうと連携しているところとして、国税との連携のあり方とかその辺りは現在 2 年半後の施行に向けて詰めているといったところです。

【清水委員】 細かい話で恐縮ですが、確認的な意味でちょっとご質問させていただきます。二輪車は基本的には自主プログラムということですが、配布資料の 9 ページの 69 条の 2 で「小型二輪については解体届が車両法上必要である」と規定されていますが、これは車検があるということで届出をすると理解しておいてよろしいですか。

【国土交通省】 その辺りの正確なところは今後省令を定めることとして、そこできっちり決めるといったことを考えています。

【清水委員】 そうするとカッコ内に「国土交通省令で定めるものを除く」と、これで検討されるということですか。

【国土交通省】 おっしゃる通りです。その部分をこれからきっちり詰めていくところです。

【酒井（清）委員】 今後抹消登録等に関わる業者が解体業者、輸出業者等増えることになるわけですが、現場にいる者としてこの辺に対する、関連業者に対する周知徹底をどのように今後お考えになっていらっしゃるか。その辺をちょっとご説明いただければありがたいと思います。

【国土交通省】 それについてはおっしゃる通り、今後周知徹底をどんどん図っていかねばいけない。それで広報・啓発活動とか、パンフレットといったことをやっていかな

ければいけないと考えているところです。

それから業者の方については、団体を通じてなりいろいろその辺りの内容をご説明するなどして、これから皆さんに広くわかっていただけるように努めていきたいと考えています。

【小川委員】 確認ですが、重量税還付申請のできる権利のある人と言ったらよいでしょうか、最終使用者か、所有者か、あるいは処理をした最終業者か、この3つが考えられわけですが、これについてお尋ねいたします。

【国土交通省】 これは附則に書いてあるところですがけれども、最終的に引取業者に引渡した人が権利を有するところです。

【小川委員】 所有者、使用者は関係なくという理解でよろしいですか。

【国土交通省】 所有者です。

【小川委員】 所有者というのは登録証による所有者なのか、あるいは車の所有、すなわちその車を渡した人の所有という意味ですか。抹消した抹消登録証明書に所有者と使用者とがありますね。

【永田座長】 いまの自動車税の還付の話は自動車リサイクル法の中に書き込まれている話なので、ちょっと事務局から答えてもらいましょう。

【小林自動車課長補佐】 補足しますと、実際の所有者ということになっています。したがって処理業者等は少なくとも関係がないということです。他方いろいろな還付の手続きの中でそれを手続代行するとか、そういう形の中で双方関わってくると思いますので、今後まさに国土交通省などと還付実務について詰めていく中でできるだけ便利な制度を構築すべきと考えています。

【永田座長】 よろしいですか。まだまだご質問があるかと思いますが、ちょっと時間も押してきていまして、10分程度は伸びるだろうと思っています。

国土交通省のほうにはオブザーバーという形でここに参画していただいているのですが、いまご質問があったようにいろいろ関連する事項も多いものですから、そういう意味では適宜またそちらの取組み、先ほどの政省令等の関係のものがあたらご報告いただいたり、ご意見を伺っていただいたりということをしていただいたほうがよいのかなと思っています。そういう意味ではオブザーバー以上のことでお考えいただけますでしょうか。

よろしいでしょうか。またそういう事項で何かご質問等があったら、事務局のほうに言っていただければまた国土交通省にもつなぎたいと思っています。よろしくお願いします。

先へ行かせていただきまして、6番目のフロン回収破壊法の施行準備状況ということで、10月1日から実施することになっています。ではこれを説明していただけますか。

【宮本自動車課企画官】 資料 8-1 ですが「フロン回収破壊法の施行準備状況」です。ごらんの通り、自動車のカーエアコンの冷媒につきましてはフロン回収破壊法上の第二種特定製品という形で指定されていまして、本年 10 月 1 日から仕組みが開始されて本格的に施行されるということになっています。

(1) にありますように、現在引取及び回収をやっていただく業者の方の登録も進んでいきますし、(2) にありますように自動車関連業界において共通インフラが構築されています。

この共通インフラですが、財団法人自動車リサイクル促進センターが自動車メーカー等から業務委託を受けまして、一元的にフロン回収・破壊のシステムの構築をしています。関係のシステムを構築して、関係の費用の支払いとか徴収といった事務を行っているわけです。

その下の(1)ですが、車を排出されるユーザーの方がフロンの破壊に伴い負担する料金ですが、金券で払い込みをされるわけですけれども、1 台 2,580 円ということになって、バス等の大型のものにつきましてはもっと高い金額になっています。

(1)の料金の支払い窓口ですが、郵便局並びにコンビニ 5 社によって、全国で 5 万か所の窓口で支払いができるように簡便な形になっています。

(3)フロン類引取・破壊体制ですけれども、こちらは回収業者の方に回収していただくものについて、宅配便を用いて全国的にセンターが委託する許可破壊業者に集め、こちらで破壊をするという仕組みになっています。

(3) 制度の普及・広報関係は、すでに 7、8 月に全国説明会において各事業者の方にご説明を申しあげた次第ですが、併せて一般にも広報活動を行うことを予定していまして、おめくりいただきました 2 ページにありますように、新聞等の広告とか各種の告知について現在行っているところです。以上です。

【永田座長】 資料 8-2 について自工会からお願いします。

【社団法人日本自動車工業会・今城氏】 日本自動車工業会より、ただいまご説明のありました自動車業界における共通インフラとして構築したフロンの引取・破壊システムについて、資料 8-2 をもってご説明を申しあげます。ただいま企画官のほうからほとんど重要なところをご報告いただいていますので、ごくかいつまんで申しあげたいと思います。

1 ページ目にシステムの概要が書いてありますが、さらにめくっていただきますと「自動車フロン引取・破壊システムの流れ」ということで表示してあります。これは自動車オーナーさんが任意の時点で取得された自動車フロン券を、車が廃車になったときに引取事業者さんに添えてご提出いただく、ご提示いただくというところからこのシステムが始まります。

引取事業者さんのほうではフロン券を確認していただきまして、フロン類の管理書というもの、いわゆるマニフェストを発行していただくわけですが、そのマニフェスト、管理書に自動車フロン券を貼付していただいて、フロン類回収事業者さんにカーエアコン付きの車を引きす。回収事業者の方ではまずフロンを回収いただきまして、フロンに添えて自動車フロン券が貼付してあるマニフェストを破壊事業者さんに送付する。破壊事業者と言いますの

は、この表の中でわかりますように、元来製造業者が行うべき業務を代行して行う事業者です。

今回の仕組みは、そこにあります自動車リサイクルセンターが自動車製造事業者あるいは自動車輸入業者からの委託を受けて、これらの全ての取りまわしを行うというのが仕組みです。回収事業者から破壊事業者に渡されたフロン券、フロン管理書に基づきまして、自動車リサイクルセンターの方から回収・運搬の料金をお支払いするという仕組みです。この辺の仕組みについては、お手元にお配りしていますマニュアルに詳しく記載してありますので、ご参照いただきたいと思います。

ページをめくっていただきますと、これもマニュアルにもっとクリアーなサンプルが載っていますのでごらんいただきたいと思います。先ほどの自動車フロン券は全国の郵便局約 2,500 か所、それから主要コンビニエンスストア 5 社の窓口 2,800 か所、合わせて 5,300 か所に置いて本日より取り扱っているものです。

ここにありますサンプルがフロン券でして、この右端がフロン券あるいは廃棄者控というものですが、左のところは振込用紙というしつらえになっています。これを持ってコンビニの窓口あるいは郵便局でフロンの料金をお納めいただくという仕組みです。

次の 4 ページになりますが、これはこれまで自動車工業会が中心となりましてこのシステムを立ち上げてきました経緯が書いてあります。現在の時点で申しあげますと、リサイクル促進センターの中にフロン事業部という組織を 9 月から立ち上げまして、自動車メーカーからの派遣者 11 名、さらに自動車工業会からの派遣者 3 名で構成している専任チームが、今後のシステム運営、管理の実務を行っているところです。

次に「情報管理システムの体系図」ということで次のページに示していますが、これが今回私どもが構築したシステムの主なところです。真ん中に自動車リサイクル促進センターがありまして、その中にセンター情報システムというのを設置しています。これはここにあります A から F まで 6 つのサブシステムで構成されています。

それとリサイクル促進センターの情報システムは、ここに○が打ってある(1)から(5)までの 5 つのインターフェースを外部と持っているという仕組みです。まず左上から申しあげますと、コンビニ・郵便局で取扱って収納された料金がファイナンス会社を通過してセンターに入ってくる。これは入金情報が入ってくるわけです。またフロン回収業者からポンペを引取った破壊施設において入力システムをしつらえてありまして、ここでフロン管理書の情報あるいは引取料の情報がセンターに入ってきます。それから 3 番目に書いてあります支払情報というのは、その情報に基づいて回収事業者にお払いする費用、これは自動的にファームバンキングを通じてお払いをする。さらには支払った、あるいは引き取った量については、ここにあります印刷会社を通じて月次で各回収業者宛に報告書が来るという仕組みです。さらには自動車各メーカーあるいは輸入業者に向けて、月次で取扱った各メーカー別の台数、あるいはその費用の収支等が電子メール等で報告されるという仕組みです。これが間もなく 10 月 1 日から稼働するという仕組みです。

次に書いてありますのがこのシステム開発を行ったスケジュールですが、今年の 6 月に法律が公布されまして、10 月 1 日に施行ということで、このサイズの仕組みの準備としては決して長いことはなかったということで、ここに書いてあるようなスケジュールでこれまで行ってきました。特に(5)~(8)に書いてあるテストに関しては、私ども大変気を使って

入念に行ってきたつもりです。

次にテスト内容について書いてあります。これはシステムコーディネーターの第三者がテストメニューを作成して、システム開発事業者が実施テストを遂行したというところからです。まずセンターの情報システムとインターフェースということで、先ほどご説明したような仕組みについてそれぞれ細かくテストをしています。内容は詳しく申しあげませんが、例えば負荷を非常に高める、システムの負荷を通常時の 2 倍相当投入する。その他過重をかけた状況でのテストを行っています。

インターフェースにつきましても、やはり 1 日の情報量、受信料の平均想定入金件数、これは入金情報の取り込みのところに書いてありますが、この倍ぐらいを想定して情報を流す。あるいはボンベの種類、搬送ルート、着払い・元払いというような仕組みのパターンがありますが、これを全部合すると 712 パターン、この全てについてテストを行いました。その他こういうテストを入念に行っています。

次のページもテストのある種の結果ということですが、こういう仕組みですからバグその他諸々の不具合が出るのはある意味では当然ということなのかもしれないと思っています。そのようにまた報告もされています。まず開発事業者内でのテストを行って、さらにはユーザーテストということで外部との接続というようなことをやってきました。結果としては約 300 件弱の不具合あるいは課題が提示されてきて、それについて全て解決を行っています。

大変気になるシステムの安全対策ですが、9 ページ書いてありますように、システム、アプリケーション、保守ということで安全対策には万全を期したつもりです。内容は詳しく申しあげませんが、ご参照いただきたいと思います。

次に回収、引取、破壊体制ということで、これはご承知のように自動車業界としましては従来より自主的な取組みを行ってききましたが、そういう経験とこれまで活用させていただいた業者さんと、さらにこのシステムの中で破壊施設をご提供していただくということで進めています。原則 3 つの破壊事業者さんとの契約を結びまして、全国の引取場所を設定したところです。料金につきましては、先ほど企画官からお話があった通りです。

12 ページに説明会等が書いてありますが、これも先ほど説明があった通りですが、7 月、8 月をかけて全国 12 か所、延べ約 1 万人を超える関係者の参加を得て説明会を行ってきました。さらには団体別に説明会も行ってきたところです。

次に書いてありますが、このために用意した諸々のツール類、あるいはユーザーに対する告知活動ということで、実は今朝の主要紙にも広告掲載をしていましたのでお気づきかと思いますが、新聞広告をするなどしています。またマニュアルあるいはポスター、コンビニでのいろいろ告知ツール等をつくって配布しているところです。最後につけていますが、新聞紙上でごらんいただいたと思いますが、広告の内容です。

大変はしょった説明で申しわけありませんが、以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。それ以外に何か、本日お配りいただいているものも関連のものということになっています。見ていただければよろしいでしょうか。

【社団法人日本自動車工業会】 お手元につくりましたツールのサンプルをお配りしてあ

ります。

【永田座長】 どうもありがとうございました。ではこの件に関しまして何かご意見はありませんか。
どうぞ。

【小川委員】 13 ページに「引取事業者宣言ステッカー」というものが店頭ステッカーという項の中にありますけれども、これは非常に小さなものだとお聞きしています。したがって、自動車使用者、所有者が道路を走って「ここが登録引取業者であるか」ということがわかりにくい、ほとんどわからないと言ったほうがよいでしょうか。そういうことから中販連としては、この資料の中に挿入させていただきました「廃車フロン回収取扱店」というようなノボリを作成しまして、取扱登録店に掲示をするという準備をしています。以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。

【松波委員】 先回、7月18日のリサイクル委員会的时候にもご質問申しあげましたが、現在も「自動車オーナー」とか「排出者」という言葉を使っています。先回使用者なのか、所有者なのか、だれが本当に具体的にこれをお払いするのかということをご質問した経緯があります。したがって、私たちも「啓発活動をしてください」ということがありましたので、われわれは自動車JAFメイトあるいはJAFの持っているホームページの2つのチャンネルで一生懸命させていただいていますが、そのときには1つの言葉では、原則として「車の所有者」というような言葉を使っていますが、一番わかりやすい言葉にさせていただかないと、なかなか「オーナー」というのでは具体的なイメージがわかりにくいのではないかと思います。その後何か検討されたかと思えますけれども、いかがでしょうか。

【永田座長】 手短かに、何かもしコメントがあったらお願いできますか。逆に所有者と言うよりもオーナーと言ったほうがわかりやすいという感覚で、この説明の図面などはつくられてしまっているのでしょうか。

【社団法人日本自動車工業会】 そういうことです。

【永田座長】 法律上の解釈でははっきりしているのですが、説明するときに自工会としては「こちらのほうがよいだろう」という判断だったと思えますね。逆にわかりにくいのでしょうか。そういう意味では、もしそういう話があれば御指摘いただきたいと思えます。

【松波委員】 一般的に皆さんおわかりの方ばかりで、釈迦に説法になりますが、自動車の登録制度では使用者・所有者という制度がありまして、そこを明確にされるということは負担する側からははっきりするのではないかと思います。オーナーというのは若干いろ

いろいろな意味に解釈されるのではないかと思います。

【永田座長】 わかりました。実態としてこの資料を使いながら説明されているときには、例えば所有者とはっきり言うとか、あるいは個人、カッコ書きで所有者なら所有者と入れさせていただくとか、そのようなことも考えていただいて、これはだいたい既にいろいろなところで使ってきたわけですけれども、これからは少し注意しながら説明会のときには配慮していただければと思います。それでよろしいですか。

あとはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。10月1日に向けてもう日があまりないので、そういう意味では円滑に10月1日からのシステムが活動できる、動くということを祈っていますが、イレギュラーなことがあるとなかなかそういう意味では難しい局面も出てくるかもしれません。ぜひそういう点も十分配慮して、そのシステムをうまく運営していただければありがたいと思っています。よろしく申し上げます。

お約束の10分間も過ぎてしまったのですが、最後の7番目の話ですが、これを5分から10分までかからない範囲内で終わりにさせていただきたいと思いますので、もう少しお時間をください。はいどうぞ。

【宮本自動車課企画官】 資料9ですが、今後の自動車リサイクル法の施行に向けてどういふ検討を進めていったらよいのか、スケジュールをどうやって考えていくのかということにつきまして、永田座長ともご相談の上、事務局のほうで案をつくりましたのでご相談をしたいと思います。

第1点ですが、1のところに書いてありますけれども、従前産構審・中環審と分かれながら検討を行ってききましたが、本日のように産構審・中環審の合同開催という形で一体となって検討を行うということにしたいと思っています。

本年中に検討すべき事項ですけれども、すでに施行後半年で施行されてしまうことがありますので、法律対象外の自動車、大型特殊自動車等のものについてはどのように規定していくのか。架装物、先ほどの議論にもありました荷台等の部分ですけれども、こちらについてどのように除外していくのか。指定回収物品、エアバッグ類ですけれども、こういったものについてどのように提示していくのかといったようなことについてのご検討。それから具体的に来年から情報システムを設計していくに当たって大枠を決めていただくという基本的方向性のご検討等をお願いしたいと思っています。

したがって、3か月に1回程度必要に応じて開催をして、制度設計についてご議論をいただくということかと思っています。かなり詳細なことをご議論いただく必要もありますので、2番のところに書いてありますように、(1)(2)という2つのタスクフォース/小委員会というものを設置したいと考えています。こちらはこの合同会議の下に設けるものでして、最初の方が特定再資源等物品関係検討タスクフォース/小委員会ということで、こちらは永田先生に座長をお願いしたいと考えています。2番目のほうは許可基準等検討タスクフォース/小委員会というものでして、そちらのほうは国立環境研究所の酒井先生に座長をお願いしたいと考えています。

両者がどのようなものかということについては、1ページの一番下の部分ですけれども、特定再資源化等物品関係検討タスクフォース/小委員会のほうにつきましては、メーカー

が引き取ってリサイクルする品目に関して2ページ目のような検討を行うということです。

まずダストとエアバッグの引取が求められてきますので、それについてどのようなリサイクルを行っていくのか。さらにはどのような引取体制をつくっていくのかということについてのご検討。さらにはエアバッグについてはどのようなものを対象にしていくのか。どういう形でリサイクルができたと考えていくのかということについての検討を、さまざまなものリサイクルの例とか、諸外国の例とか、実態とか、そういったものをふまえて検討していただくというものです。

構成委員のメンバーですが、永田座長以下こういった方々にご参加いただくということを考えています。

検討スケジュールですが、本年10月から検討を開始して、来年の春、3月ないし4月までを目途に取りまとめを行うということです。こちらのタスクフォース/小委員会の検討につきましては、随時こちらの合同会議のほうにもご報告いただいて、合同会議のほうからもご意見をいただきたいと考えています。

おめくりいただきまして3ページ目ですが、先ほどの2番目の許可基準等検討タスクフォース/小委員会のほうです。こちらのほうの検討内容としては、解体業者・破碎業者については法律上許可というものが必要になりますし、また様々な基準に従って業を営んでいただくということが必要になりますので、そういった許可基準、行為基準といったものを限定するものです。

こちらについては関係業者の方々のヒアリング等を通じて実態を十分に把握する必要がありますし、それから従前から行われているリサイクルイニシアチブとか事前選別ガイドラインといったものがどのように運用されているのかといったことも踏まえて検討を行う必要があるだろうと考えています。座長は先ほど申しあげたように酒井先生にお願いしまして、委員としてはこういったメンバーにご参加いただくことを考えています。

検討スケジュールですが、同じく本年10月から検討を開始し、来春までを目途に取りまとめを行うということでして、それをふまえてこちらの合同会議でご議論いただいて、許可基準なり行為基準等を主務省令で決定していくということです。

要すれば、法律のかなりの根幹の法令的な部分につきましてはこれから鋭意精力的に検討を行って、来春までに取りまとめを行った上、こちらの合同会議でご議論いただいた上で、早いタイミングで骨格については決定をしたいと考えているということです。以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。この件に関してご意見はあるでしょうか。よろしいでしょうか、この2つのタスクフォース/小委員会という形で進めさせていただければと思います。それではご意見、ご異論がないようですので、これを了承していただいたということで対応させていただきます。

今後の審議会におけるスケジュールの詳細については、私と事務局とで相談して進めていきたいと考えていますので、また皆さまにはご連絡を差しあげることにします。

それでは本日の審議はここまでにさせていただきます。だいぶ時間が延びてしまっしわけなのですが、最後に資料の取扱いと今後の予定について、事務局から説明させていただきます。

【宮本自動車課企画官】 本日の資料の公開につきましては、全て公開ということにさせていただきたいと考えています。またお名前が出ない議事要旨を作成し、永田先生のご相談の上、会議終了後速やかに、基本的には1週間以内を目途に公開するということにしたいと思っています。

なお議事録については、次回のご合同会議の際に発言者を記したものを委員限りで配布させていただくという事を考えていまして、事前に各委員のご了解についてはいただいた上で公開をするということをお願いしたいと思っています。

次回以降の開催ですが、11月中を目途ということで現在ご照会・確認をさせていただいているところです。決定次第追ってご連絡ということにしたいと思っておりますが、席上に予定表等の記入の紙を配布していると思います。いまだご回答いただいていない方につきましては、そちらの方へご記入をいただければと考えています。

【永田座長】 資料の取扱い、それから議事録の確認等の件に関しまして何かご意見はありますでしょうか。もしないようでしたら、先ほど宮本さんから説明のあった形で進めさせていただきます。

それではこれで本日の会は終わりにさせていただきます。長時間にわたりましてご意見をいただきましてどうもありがとうございました。また次回もよろしく申し上げます。

――終了――