

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2回） 議事録

平成14年11月22日（金） 15:30～17:30

経済産業省本館地下2階講堂

○永田座長 それでは、定刻でございますので、第2回になりますが、合同会議を開催させていただきます。

どうもお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

まず初めに、配布資料の確認を事務局からお願いします。

○宮本企画官 お手元の配布資料を確認させていただきます。

「配布資料目次」という1枚の紙がありますが、その後ろに資料1として、本日の議事次第でございます。

資料2が同じく委員名簿でございます。

資料3が「新たな自動車リサイクル制度の円滑な運営に向けた体制整備」で「電子マニフェスト」と書いております資料でございます。その後ろにA4の綴じた図表がございます。その後ろに、参考資料といたしまして、参照条文がございます。

その後ろでございますが、資料4-1は自動車の範囲について、資料4-2はエアバッグ類の定義について、資料4-3は破碎前処理について、資料4-4は再資源化等を行う自動車製造業等の範囲について、資料4-5は意見の募集についてという、資料4の一連のものがございます。

続きまして資料5、「タスクフォース／小委員会合同会議における検討状況」でございます。

資料6は流れがございまして、6-1が自主取組みに関する要望事項、その後ろに6-26-3、6-4と、日本自動車工業会の自主取組みを載せたものがございます。

その次が資料7でございますけれども、フロン回収破壊法の施行状況でございます。

資料8が、リサイクル法の全国説明会についてでございます。

資料9が、委員の方には議事録（案）を配布いたしております。

過不足等がございましたら事務局までお申出いただければと思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。もし不足がございましたら事務局の方にお申出ください。

それでは、早速ですが、議事の方に入らせていただきます。

資料1にございますように、きょうは5つの議題を挙げさせていただいております。ということで、少し議論をお願いできればと思います。

第1番目は電子マニフェストの話でございます。これについて事務局の方から説明をしていただいた後、ご審議を賜ればと思いますので、よろしく願いいたします。

○宮本企画官 それでは、お手元の資料 3、「電子マニフェスト制度を中心とした情報システムの構築について」という表題がついております資料と、その後ろにございます A3 の広いものを織り込んであります「リサイクル関連情報システム概念図」というのがございまして、そちらを適宜参照しつつ説明をさせていただこうと思っております。

資料 3 の文章の方でございますが、まず第 1 に、「I 総論」というふうに記載しておりますけれども、今回ご検討いただく理由について簡単に整理をしております。

第 1 点でございますが、今回の法律につきましては関連の事業者の方にそれぞれが果たしていただく役割を明確に理解していただく、さらには、その役割は実効的かつ効率的な法整備の体制をつくらなければいけないわけでございます。

その中の重要なものの一つとして、この自動車関係の物流、リサイクル料金の収受、これを管理するための情報システム、いわゆる電子マニフェストを中心とするものでございますが、こちらを構築しなければいけないと。

こういうシステムの構築につきましては、自動車製造業者等が中心となって構築をしていくということになっておりますけれども、システム自体非常に大きなものでもありますし、構築までのスケジュールも非常に限られておりますので、早い段階でシステムの方向性について可能な限り早く決めていくということが必要なかと思っております。

したがって、今回、現段階で電子マニフェスト制度につきまして全体像を整備してご検討をいただくということを考えているわけでありまして。

続きまして、A3 の表の 2 枚目に A4 で横になっている資料がございまして、そちらをごらんいただきたいと思っております。この情報システムの中心であります電子マニフェストでございまして、ご案内のとおり、一番左の自動車所有者から排出されて、引取業者フロン類回収業者、解体業者、破砕業者、自動車製造業者等という形で自動車が流れていく過程のそれぞれの局面におきまして、引取を行った、引渡しを行ったといった報告をこちらの上にあります情報管理センターに随時報告をしていただくというものでございましてそれから、そのフロン類回収業者でありますとか、解体業者でありますとか、破砕業者の方でありますとかにつきましては、フロン類を引き取ってそのメーカーに渡した、また、エアバッグ類を引取り手のメーカーに引渡しした、破砕業者につきましてはその破砕残さをメーカーに引渡ししたということにつきましてご報告をしていただくということになっておるわけでございます。

この報告自体を電子的に行うものが電子マニフェストでございまして、こちらを中心に今の表の前のページの A3 の大きい表をごらんいただきたいと思っておりますが、そちらのリサイクル関連情報システムというものを概念的に整理しております。

まず、左の一番端をごらんいただきますと、いろいろな矢印の分類が載っております。白い大きな矢印は物流フローでありますとか、実線は情報フロー、破線のものは料金フロー等、いろいろ矢印がございまして、これもあわせてごらんいただければというふうに思っております。

このシステムでございまして、大きく 2 つに分かれておまして、上に「資金管理法人」というのを大きく記載しておりますが、こちらを中心としたシステム、それから、下をごらんいただきますと「情報管理センター」という大きな枠がありますが、こちらを中心としたシステム、こちらの 2 つのシステムができ上がり、これがその下にございまして「登録

検査システム」、「軽自動車検査協会」のシステム、こういった国土交通省の関連のシステムと連携を取りながら全体の情報を管理している、こういう構成になっております。まず、情報管理センターの方のシステムにつきまして概略を申し上げたいと思いますが一番左の真ん中あたりをごらんいただきますと「最終所有者」というのがございますが、こちらから ELV が排出された自動車でございますが、引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者という形で流通されていくわけでございます。

したがって、まず引取業者の段階では、「引取業者」の下のところ矢印が情報管理センターに向かって伸びておりますが、「ELV の引取報告」というものを引き取った段階で行っていただく、これにより電子マニフェストの仕組みがスタートするということになるわけでございます。この矢印につきましては、次に、引取業者におきましてもフロン類回収業者におきましてもいろいろな段階で、先ほども申し上げましたように、引き取った、引渡した、さらにフロン類であるとかエアバッグ類を製造業者等に引渡したといったような報告を随時行っていただくわけでありますが、最終的に解体業者のところ解体が終わった ELV につきましては、右側の「破砕業者」というところに行くわけでございます。この破砕業者につきましては、ELV を引き取った段階で、その破砕業者の左側の下に向かって矢印が伸びておりますけれども、「ELV 引取報告」という形でセンターに行ってくださいわけでありますが、これがまさに自動車解体されたことを証明する「解体報告記録」という重要な記録になるわけでございます。したがって、先ほども申し上げましたように、引取業者で引取りを行った段階の引取報告、それから、右の破砕業者に引き取っていただいた段階の解体報告記録というあたりでマニフェストのスタートの部分と最後の部分というのが記録になっているということでございます。

こちらの記録は、ごらんいただきますと、実線で情報管理センターに伸びているのみならず、その先に破線でつながっておりまして、情報管理センターから登録検査システム、軽自動車検査協会にもこの情報が流れるということになっております。これはまさに、上の右側の枠囲いになると思っておりますけれども、自動車リサイクル関連の実務と国土交通省の方での道路関係で管理をやっておられる実務というのは連動しておりますので、こういった国土交通省の情報が情報管理センターを通じて一番下の MOTAS であるとか軽自動車検査協会に流れるということになっておるわけでございます。

かたや上の方をごらんいただきますと、「資金管理人」でございますが、資金管理人はまずもって、この資金管理人の下に自動車製造業者・輸入業者・指定再資源化機関というものがございまして、こちらが 3 品目のリサイクル料金なり何なりを決定して、「製造業者等」の左のところから上に矢印が伸びておりますけれども、3 品目のリサイクル料金及びどういふふうなエアバッグがついているのかといった装備情報につきまして、まずもって資金管理人にこちらの情報をお伝えいただくということになるわけでございます。こちらの情報をもとに、左側のところに「ユーザー」がございまして、新車購入者は 3 品目のリサイクル料金の預託を行いますし、また、いわゆる既販車の場合につきましても資金管理人が管理しているこういう料金情報をもとにして預託を行うというものでございます。

それから、資金管理人と製造業者・輸入業者等の関係でございますけれども、そういった料金等の情報を資金管理人にお伝えすることのみならず、その右側でございますよう

に、フロン類のリサイクル料金の払渡し、エアバッグ類の料金の払渡し、ASR のリサイクル料金の払渡しということで、自動車製造業者等がフロン類、エアバッグ類、ASR を引き取ったということが証明された場合にはこういった料金がメーカー等に引渡されるというふうになっておりますので、そういう意味で、この下の情報管理センターの中でどういうふうなフロン類の引取り等が行われているかということは資金管理法人と自動車製造業者等の関係においても重要になってくるということになってございます。

それから、先ほどリサイクル料金の預託の話を申し上げましたが、「最終所有者」という左のところをごらんいただきますと、ELV は引取業者のところに最初に引き取られてその際に先ほど申し上げましたように引取報告がなされるわけでございますが、この際に上に矢印が伸びておりまして、「預託確認」というふうになっております。これは引取業者の方に最初の段階でリサイクル料金が預託されているかどうかをチェックしていただいて、預託されているというものにつきまして引き取っていただくということになっておりますので、資金管理法人から引取業者の間の情報のやり取りをきちんと行うことが必要になってくるわけでございます。

概略は以上でございまして、それぞれの細かい部分につきましては資料 3 の文章の方でご説明をしたいと思います。

1 ページ目の下の半分でございますけれども、「電子マニフェスト（移動報告）制度」というのが記載されてございますが、今回のこの制度の意義でございますが、これはもう既にご議論のところのおさらいになりますけれども、現段階の使用済自動車につきましては、産廃のものにつきましては廃掃法上の管理票制度、それから、産廃ではない使用済自動車につきましては自主的な取組としての管理票制度と混在しております。いずれにしても、両制度ともに主として紙を使った制度でございます。

その下の○のところでございますが、今回、同様に紙で管理票を構成することとなりますと、やはり実務上はかなり困難かつコスト上も多くなるということもあります。したがって、下の最後の○にございますように、今度のリサイクル法におきましては、各関連事業者が引取り、引渡しを行った際に、一定期間内にその旨を指定法人であります情報管理センターに原則パソコンによる電子情報、インターネットによるパソコン利用によって電子情報をご報告いただく、こちらの管理センターの方はこのような情報について一元的に管理する制度を採用し、各事業者が管理し使用する共通システムというものを新たに作るということになってございます。

したがって、その次の○にございますように、現行のマニフェストにつきましてはこの新しいマニフェストをカバーする部分につきましては廃止ということになるわけでございます。

マニフェストの主たる機能でございますが、4 点枠囲いをしてありますが、(1)、使用済自動車の適正な引取り・引渡しの確保、ルートから外れないように不法投棄を防止するというものでございます。(2) 点目は料金等の支払いのエビデンス、これは先ほど申し上げましたように、メーカーがリサイクルした ASR なりエアバッグなりを引き取っているか引き取っていないかというのがエビデンスになりますので、こちらの情報になります。(3) でございますが、国土交通省さんの先ほど申し上げましたような関連システムがございまして、こちらへの情報提供。(4) といたしましては、引取りの状況等の全国的な統計の整備などと

かそういったものでございます。

その下には個別に記載しておりますが、(1)であります、使用済自動車の適正な引取り・引渡しの確保、不法投棄の防止でございますけれども、不法投棄を防止する観点で、今回の法律におきましては、関係業者の方につきましては登録制と許可制を採用しております。こちらの方については、引取り・引渡しの適正な義務があるわけでありまして、したがって、これは確実に行われているということを担保するために、使用済自動車 1 台ごとについて現在どういうふうな引取り・引渡しの状況にあるのかということを中心として把握をする、それで管理をしていくということになってございます。

(2)、支払いのエビデンスの部分でございますけれども、製造業者等はフロン、エアバッグ、ASR を引き取った際に資金管理法人に対してリサイクル料金の払渡しを請求するようになっておりますので、実際に引き取っているのかということにつきましてはマニフェスト情報でこれを管理していくというものでございます。また、フロン類回収業者なり解体業者の方がフロン類回収料金・指定回収料金—これはエアバッグの部分でございますけれども、こちらを回収したということをもってその支払いを自動車メーカーに請求する場合がありますので、こちらについても電子マニフェストの情報を証拠として活用するというところでございます。

(3)でございますが、リサイクル法におきましては引取業者にきちんとしたルートに乗せていただくというインセンティブとして、自動車重量税の還付措置というものを創設しておるわけでありまして、ではどういうふうに還付したらいいのかということにつきましては、解体の事実の確認をきちんとするとか、還付額を計算する際にいつこれが廃車になっているのかというようなことを管理する必要があるとございますので、この関係でマニフェストを使っていくということが 1 点。それから、改正道路運送車両法上でやっております登録でありますとか、一時抹消登録後に解体届出を出すといった際には、解体の事実を証明しなければいけないものですから、こういったことをマニフェストで確認するというふうな連携でございます。

(4)でございますが、情報管理センターは毎事業年度ごとに廃車の引取り・引渡しの状況を国に報告する必要がありますし、また、フロン類がどういうふうに再利用されているかということについてもセンターは業者から定期報告を受けることになっておりますので、こういったことで全国的にどんなふうなリサイクルの状況になっているかということが把握可能になるということでございます。

「制度の概要」でございます、3 ページでございます。(1)でございますけれども、「マニフェストの起点」はどこから始まるのかということでありまして、先ほど申し上げましたように、引取業者の方がまず資金管理法人にみずから引き取ろうとされている車の料金が資金管理法人に預託されているかどうかを確認していただいて、されているということであれば引き取っていただいて情報センターに引取報告を行うと、こちらからまさにマニフェストがスタートするわけでございます。

次に(2)の「引取・引渡報告」でありますけれども、先ほど申し上げましたように、それぞれ各段階において引取り・引渡しを行った際には、一定期間内に必要な事項を情報管理センターに報告するというところでございます。

(3)、「確認通知・遅延報告」でありますけれども、こちらは先ほど A3 の表をごらんいた

いただきましたが、その一番後ろの A4 の縦のもの、こちらをごらんいただきたいと思います。「遅延報告について」というふうに銘打っておりますが、こちらは 2 種類ございまして、上の方でございますけれども、こちらは引取後引渡実施報告に係るものとして、すなわち、引取ったという報告があったにもかかわらず一定期間内にその方から引渡したという報告がないという場合につきましてはセンターからこの業者の方に通知をしてどうなっているのかという確認を行って、引渡実施報告がないという場合には何か問題が起きている恐れがありますので、センターは遅延報告というものを都道府県の方に送るわけでございます。都道府県等はこれを踏まえて必要があればこの関連事業者の方に必要なご指導をするという体系になっております。その下でございますけれども、こちらは引渡後引取実施報告というものでございますけれども、こちらは引渡しはしたという報告はあったわけでございますが、ところが引取るべき人から引取ったという報告がないという場合には、この場合にもセンターの方から今度は引渡しをした方に対してどうなっているのかという確認通知を行うわけでございます。当然これで事業者の方はご自身で確認をいただく必要があるわけですが、それでもなお一定期間たっても報告がないという場合には、やはり同じようなスキームで上と同様に都道府県にご報告をし、都道府県が必要な指導を行うということでございます。

元の資料の方にお戻りいただきまして、資料 3 でありますけれども、3 ページでございます。まさに、今、確認通知・遅延報告がございましたけれども、こちらの管理をこのマニフェストでやっていかなければいけないということでございます。

次は(4)の「閲覧」でございますが、関連事業者の方については自らが取り扱った使用済自動車のマニフェスト情報については閲覧をすることが可能になって、確認することが可能になっておるわけでございます、その内容等は今後の検討でございますけれども。それから、使用済自動車の最終所有者の方につきましても、引取業者の方に照会することによってご自身が排出されたものが今現在どういう段階にあるのかということを確認することが可能になっております。こういう形の閲覧の機能もあるわけでございます。

(3) の「報告項目及び手法」でありますけれども、具体的にどういう報告項目にするのか、どういう手法、形態ですのかということではありますが、基本原則としては、関連事業者の操作が容易なシステムにするというのが大原則でありますので、したがって、「必須項目」と書いておりますが、必ず報告しなければいけないことというものも必要最低限のものにする必要があるだろうと。また、入力をしていただくわけでございますが、こちらについても可能な限り入力に伴う負荷、手間を軽減するというところで検討を進めているところであります。また、この自動車のリサイクルの状況につきましては、これはマニフェスト以外にもいろいろな報告を求めるようなこともありますので、適宜情報収集を行うことが必要であろうということでもあります。

次の○でありますけれども、今回のマニフェスト報告を実施するためには、関係事業者の方におかれましては、原則、ネットワーク、インターネット環境に接続されている一般的なパソコン、いわゆる普通のパソコンを所有していただければ対応が可能になるようにする方向でございます。

さらに下の○でありますけれども、詳細につきましては実際に事業者の方がおやりになるに当たっての実務負担であるとか、当然これは報告をするわけですが、これは実務を報告

するわけですので、その実務たる引取り・引渡しの実態、料金の関係の実務、剰余金を把握するためのセンターの方での情報管理システム等に加えまして、当然システムとして負荷の大きさであるとか効率性であるとかシステム自体の性能の面も考慮する必要がありますので、こういうところも踏まえて今後検討するということではありますが、4ページにお移りいただきますと、4ページの冒頭のところに具体的にどういうことを報告していただくのかというもののイメージを記載しております。車両特定情報でありますとか報告者に関する情報、引渡元がだれなのか、引渡先はだれなのかということ、それから、実際にいつ報告をしたのかと、こういうふうな情報を具体的にどういうものの中に入れていただくのかは、引き続き検討してまいりたいと考えております。

ポイントが幾つかありまして、(1)からご説明をいたしますと、今回のシステムでは車台番号をキーに考えております。どういうことかと申しますと、これはどの車、どの車とすべて番号できちんと管理ができるようにしなければいけないものですから、車台番号を記入してそれぞれの廃車を管理していくというものでございます。車台番号につきましては引取業者が最初に引取っていただく段階でご自身で入力していただくということを考えております。やはりご自身で入力される際には当然手間がかかりますので、負荷を下げることは今後も検討していかなければいけないと考えております。それから、自動車製造業者名など、これも例えば事前に情報管理センターが把握をしておいて、こういうものは記入しなくても自動的に表示されるというようなことを考えてございます。

第2点、引渡先については事業場毎に管理。これはセンターとしては事業場で管理をするということでもありますけれども、どういうことかと申しますと、許可なり登録というのは事業者単位で行いますので、事業者の単位の中にある事業者は複数の事業場を持つということになっているわけですが、情報管理センターにおきましては事業者ではなく事業場として管理する、これは事業場の中でどの事業場に行ったのかということをきちんと把握する必要があるためにそういったことを管理するものでございます。また、こういうことの煩雑さを避けるためにも、どの事業者がどういう事業場を持っておられるかにつきましては事前に情報管理センターに登録をいただきまして、これを使うことによって自動出力によって入力の手間を削減するということを検討しておるわけでもあります。第3点は入力の際の利便性でありますけれども、1つは、前工程からの情報連鎖機能。これは引取業者が一旦入力された車台番号についてはシステム上自動的に出てくる、すなわち、各段階において、解体業者なり破砕業者なりの段階において、何度も車台番号を入力しなくていい、こういうふうな方向で検討をしております。また前工程の事業場情報が画面に自動表示される、これも同じように書かなくていいというようなことも検討中でございます。

その次の部分として、取扱使用済自動車の量が多いという方もいらっしゃいますので、こういった場合には、1台ずつ入れるような形ではなくて、複数で可能にするとか、そういった形の円滑化を考えております。

それから、一番下に「頻繁に入力を行う項目」というのがありますが、これは、先ほど申し上げましたように、引渡先なり引渡元を入れなければいけないわけではありますが、ビジネスの関係でお付き合いの深い業者の方が限定されておると思いますので、辞書機能というような形で最初にシステムに登録をさせておいて、そこから選択をしていちいちその

事業者の名前を記入しなくていいと、こういうようなことも考えております。

さらに「検討の視座」でありますけれども、枠囲いの中に6つ記載をしております。第1点は「車台特定の正確性の確保」であります。これはマニフェストの最初の段階においてまさに今引取ろうとされておられる自動車に載っている車台番号とご自身が入力する車台番号を間違わないように一致させなければいけないというものでございます。すなわち間違えた番号を打ってしまいますと全く別の車が別の番号のもとに流れていくこととなりますので、最初の段階で間違いのないようにする必要があるわけでございます。そのような観点から、例えばリサイクル料金を預託する際にリサイクル券みたいなものを発行いたしまして、そちらに車台番号等を記載していればこれを手元で見ながら入力をするとう間違いが起りにくいであろうとか、そんなふうなことを検討していく必要があると思っておりますし、やはり一つの番号で管理をいたしますと間違いが起きやすいものですから、二つの番号を入力するというようなことも考えておりまして、例えば国土交通省さんのMOTASなり軽自動車検査協会システム等で保有されて、これによって管理されておられる登録番号等の情報を活用して車台番号がきちんと正確に特定できるようなことについても検討していくことが必要ではないかというふうに考えております。

その次に、「引取以降の工程における廃車ガラ等の特定」でありますけれども、ご案内のとおり、廃車ガラはプレスされてしまいますので、車台番号等を視認することは困難でありますので、どの車台なのかわからなくなるということがございます。したがってこういう場合はリサイクル券を活用していれば、車台番号が見えなくてもリサイクル番号で確認できるというようなこともできますので、こういうことも今後検討していくということでございます。

3点目は「関連事業者の実務の円滑化」ということございまして、関連事業者の方が手入力で番号を入れていただくわけでありまして、これについても券の活用によってこれを見ながらできるということであるとか、例えば物流管理の容易化の観点からリサイクル券を管理しておけば物流管理は簡単になるとか、それから、預託の際の容易化とかそういう面のことでも検討しているわけでありまして。

6 ページに参りまして、(3)の「国土交通省関連システムとの緊密な連携の必要性」でございまして。先ほど来申し上げておりますとおり、国土交通省関連システムとの緊密な連携は、今申し上げました車台特定の正確性の確保という観点のみならず、先ほど申し上げましたように、重量税の観点でありますとか、永久抹消登録と一時抹消登録後の解体届出等を行う際にも必要なものでございます。そういう意味では非常に重要な連携になってくるわけでございます。こちらについては、国土交通省の手続きの部分ですけれども、ともに情報管理センターに破砕業者に引取報告がなされたという解体報告記録、先ほど申し上げましたが、破砕業者のところに行っているということで解体はもう済んだという報告記録をとらえて、したがってこれで解体が確認されたなということになることを想定しているわけでありまして。また、重量税の還付におきましては、還付額は当然車体の残存期間の計算になりますので、そういった意味で引取業者が行った引取報告の情報を活用するというようなことも考えております。したがって、情報管理センターのシステムから国土交通省の関連システムに連結いたしまして、引取報告でありますとか、解体報告の記録でありますとか、この2つの情報を国土交通省のシステムにあてて通知をするということを検討して

おるわけでありませう。それから、永久抹消登録であるとか一時抹消登録をした後に解体届出等を行うということの観点から、車台特定の正確性の確保の観点に加えて、国土交通省のシステムにおきましては登録番号等を管理されておりますので、車台特定の観点で登録番号等を国土交通省にセンターの方から通知をするというようなことについても検討を行っていききたいというふうを考えてございませう。

(4)は「代行入力」であります。これはご自身でパソコンが使えない方には紙媒体でやっていただくというものでございませうけれども、原則パソコンを基本といたしておりますがやはり難しい方というのはおありになると思っておりますので、例外措置としてそういう仕組みを考えております。この場合、やはり主としてFAXによる対応であろうと思っておりますので、FAX設備については備えていただくことが必要になるわけでございます。ところが、紙媒体のこういうFAXの場合でありますと、もちろんそれをセンターの方で受け取って紙媒体上の情報を実際にパソコンに打ち込むという手数料負担もありますし、さらに、FAXを送った方にこういう情報でよかったでしょうかということを確認をしていただくとかそういうようなことで複数のやり取りが生じることがあり得ます。したがって、関連事業者の方におかれても何度も何度も確認しなければいけないという意味では利便性は低いものになると思っておりますので、そういったことも十分配慮していただければ可能な限りは電子情報での移動を、パソコンによる対応をお願いしたいというふうを考えております。

(5)でございますが、先ほどのセンターと自治体との間の遅延報告等の話でございますけれども、こちらについては、要は一定期間に報告がなされなかった場合に確認通知なり遅延報告がなされることになるわけでありませうので、この一定期間とは何であろうかということでございます。ある方が車を引取ってからある方に引渡すまでの一定期間、これはやはりビジネスとしてどのぐらいになるかというのは決まっていくものでありますので、こちらにつきましては、7ページをごらんいただきますと上に書いてございませうように、詳細については本合同会議の下に設けております許可基準等検討小委員会／タスクフォースの方で検討をしていくということでございます。

(6)は「セキュリティの観点」でありますけれども、センターの管理する情報には個人情報なり企業情報に相当するものもありますので、これは万全を期さなければいけないということであります。法律上、センターの職員等につきましては秘密保持義務というものがかかっておりますので、法律上きちんとこれは担保されておるわけでありませう。また、関連事業者の方がセンターのファイルをアクセスして閲覧するというようなことも当然あるわけですが、これもご自身の方、ご自身に関係したもののみ閲覧可能ということになっておるわけでありませうので、一応外から個人情報、企業情報を管理に入れるようなことは想定していないわけでありませうけれども、やはり外部からの不法なアクセスというようなことも考えられますので、このあたりのセキュリティについては今後詳細な検討をしていくということでございます。

それから、先ほど上と下ということで、情報管理センターと資金管理法の二つの仕組みがあると申し上げましたが、今度の2の方は資金管理の関係の情報システムでございます。こちらの方はここに枠囲いしてありますように大きく二つ、資金管理法自体がリサイクル料金を消費者から収受したり、メーカーに料金を支払ったり、こういった収受の部分、それから、管理をしていく部分、支払いの部分、こういう部分がございませう。2番目は、

引取業者の方が使用済自動車を引取る際にきちんと預託されているかどうかを確認すると、この二点であります。

最初の料金の收受、管理、支払いの方でありますけれども、既販車につきましては、まず、料金が預託される前に資金管理人においてすべての既販車について明確に料金の値付けがされているかをここで確認すると。ある種、資金管理人におきましてすべての既販車というものを把握しておきまして、それぞれの料金をきちんと製造業者等から情報をもって管理をしていくことが必要なわけでございます。したがって、自動車製造業者等が設定したリサイクル料金については、車台番号であるとか、登録番号であるとか、そういったもの等を関連づけて資金管理人で最初から管理をして待っている形にしなければいけないということでもあります。

また、実際の料金の収受体制につきましては、どういった形で収受するかということでもありますけれども、既販車については台数が多いということ、それから、期間が限定されているということ――いずれは新車徴収に切りかわっていくわけでもありますので、一定期間の間だけの収受体制であるということはあるわけでもあります。さらには、リサイクル料金というものは各自動車ごとに全部異なっているというようなことも踏まえる必要があるというふうに考えております。したがって、既販車も含めて全体について確実な収受が可能となるシステムをつくる体制につきまして関係者に協力をあおぐ必要も――やはりこれはこの収受のコストというものは自動車所有者に対して負担をいただくものでございますので、所有者に対して金銭的・実務的に過重な負担を求めることがないように、またこれは運輸支局等におきましてはこの料金を払うことはどうかということを確認した上で登録なりといったようなことを行っていくわけでもありますので、そちらの業務に支障がないようにということに留意しながらやっていく必要があるとも考えているわけでございます。

8 ページでございますが、「情報管理センター・国土交通省等との連携」でありますけれども、縷々申し上げておるように、電子マニフェスト情報を資金管理人から自動車製造業者等に対するリサイクル料金の払渡しのエビデンスにするためには、情報管理センターと資金管理人が密接に連携をとって、いつ、どのメーカーが、どの ASR なりエアバッグなりといったものを引取っているのかということをきちんと確認できる仕組みをつくらなければいけないというのが第 1 点でございます。

第 2 点は、例の剰余金という形で、中古車輸出の際に返還請求がなかったとかいろいろな場合があるわけですが、剰余金が発生するわけでもありますけれども、これについても一体どの車のどの部分が剰余金になっているのかということのマニフェスト情報を使って情報管理センターが適切にきちんと把握を可能にしていく必要があるわけでもありますので、センターなり資金管理人が密接に連携をとるとともに、あわせて国土交通省とも連携が必要になっていくということでございます。

次は「万全なるセキュリティの確保」ということではありますが、こちら外部から不当なアクセスによって料金管理が混乱したりしないように、こちらについても十分検討しなければいけないと思っております。

次は(2)の「引取業者による使用済自動車引取り時の預託確認」でありますけれども、これは先ほど申し上げましたように、引取業者が引取る際に預託されているかどうかを確認

した上で引取っていただくというものでございます。したがって、引取業者と資金管理法人の間の情報のやり取りになるわけでございますけれども、資金管理法人に対して車台番号をきちんと入力して、この車について額があるかどうかということを確認していただくということが基本でございます。やはり先ほどの引取業者の引取報告の際に車台番号を入れるというのがありましたけれども、これと同じように、誤入力等が起きて別の車の料金を確認してしまうということになってしまわないようにしなければいけないということでございます。したがって、この制度において車台特定が正確にできるように、資金管理法人と情報を管理しておられる国土交通省の関連システムとの間で密接な連携をとることによってこういう間違った確認を防止できないかということについて今後検討を進めていくということを考えております。

一番最後のところでありますけれども、預託確認の実務の円滑化の観点から、先ほど登場いたしましたリサイクル券というものも使えないかということで検討しておりまして、これもはっきりこういうものができるかどうかはまだ確定したわけではないのですけれども、券によって預託の内容を目で確認できるとか、はたまた、例えば引取業者の方が預託確認をされる際に、当然パソコンでおやりになるわけですが、引取る際にはユーザーさんの自宅に行って引取ったりなんていう事態があるわけでありまして、そういったオフィス等のパソコンを使える場所と預託確認を目でしなければいけない場所というものが離れてしまう可能性もありますので、そういうところについても配慮をしなければいけないというようなことも考えておる次第でございます。

以上でございます。

○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ご意見、ご質問等をお伺いしたいと思います。ご意見のある方はお手を挙げていただければ。

それでは、こちらの方から。

○石崎委員 今のを聞きまして、この中で 5 点ほど疑問点と要望をちよつとしてみたいと思います。

まず 1 つは 2 ページの下から 9 行目、改正道路運送車両法においても解体の事実を電子マニフェスト情報により確認することが想定されているところですが、この辺のところは具体的にどういう方法とするのかということ。

2 つ目は 4 ページの 19 行目、これは取引業者の入力負荷を下げる手法等については今後引き続き検討というふうに先ほどのご説明で伺いましたけれども、使用済自動車の一私の方は自販連ですけれども、自販連会員ディーラーでの年間扱い台数を今までのデータから見ますと、ほぼ年間 100 万台程度になるわけですが、ここで言われている取引業者の入力負荷低減をぜひとも強力に進めてほしいというふうに要望しておきたいのです。なぜかと申しますと、この入力方法の詳細がまだ不明で余り確定的なことは言えないわけですが、仮に 1 台の入力負担がもし 5 分かかったとしますと、自動車ディーラーの平均のアワーレートが 3,800 ですから、この計算でいきますと 100 万台ですと全体で 3 億強のコストがかかるということで、この会員ディーラーの年間事務処理コストのアップで

こういう膨大な金額になると懸念しておりますので、この辺のコストがかからないような方法をぜひ検討してほしいと。また、誤入力ーこれは人間がやりますから当然こういうものがあるかと想定されますけれども、こういった場合、どういう方法で誤入力の未然防止策をやっていくか。

3つ目は6ページの10行目、さらに自動車重量税の還付については、還付額の計算において引取業者による引取方法の情報を活用することを想定しているということですが、私たち自動車販売会社の所管としましては、下取車というものは頭金に充当することが一般的なんです。この際、下取車の解体抹消登録書類の簡素化をぜひお願いしたい。すなわち、引取業者である我々新車ディーラーが最終ユーザーとなって重量税の還付ができればディーラーに戻るような手続きの簡素化を図っていただければありがたい。これは例えば、下取した場合の強制保険等が月割りでそこで査定に乗せてお客さんから車をいただくと。したがって、この重量税の還付もお客さんとの契約書の中できちんと査定に上乘せさせていただいて、こちらに廃車のときに還付というふうな形をとっていただければという要望でございます。

4つ目は7ページの下から2行目ですが、新車のリサイクル料金の収受は自動車販売業者等を通じて行うことを想定されているわけですが、関連しての要望ですが、このリサイクル法第73条では、自動車の所有者は当該自動車が最初の自動車登録を受けるときまでに云々と、リサイクル料金に相当する額の金銭を資金管理人に対して預託しなければならないものとするということになっておりますけれども、これに関連して1つ要望をしておきたいと思えます。自販連会員の場合には代行センターというのがあります。各店に代行センターがありますので、したがって全国54です。この代行センターを利用して登録代行申請がされていると、全体の車の85%近くになっているわけですから、新車の新規登録を確実に把握できる代行センターで集中的にリサイクル料金を収受して、そして、この代行センターが各会員ディーラーに後から請求するようなシステムを構築できればというふうに思えます。重量税もそういう形でやっておりますけれどもこのような現状から、自販連の代行センターを活用する料金の収受システムをぜひ考慮していただければありがたいと。

5つ目は、取引業者に使用済自動車の預託の確認ですが、8ページの下から4行目ですが、例えば引取業者がリサイクル券を活用することによって預託確認を確実にかつ容易に云々とありまして、さらに検討を進める方向というような、この辺は現時点で具体的にどのようなことを考えられているのかと。これは質問というか、疑問というか、そんなことでこの5つをひとつ疑問の部分と要望ということでちょっと申し上げておきたいと思えます 以上です。

○永田座長 ちょっと長くなりそうなのですが、ここで片づけさせていただきますので。

まず、ご質問の1番目の道路運送車両法の話と重要税の還付の話は後で国土交通省の方から答えてください。それから、2番目、4番目、5番目の話ですが、このところについてまず事務局の方から。

○宮本企画官 入力負荷についてのご要望でございまして、まさにおっしゃるとおりでありまして、入力の際に過重な負荷がかかることのないように、今回この法律はいろいろな関係の方が皆それぞれ義務を果たしていただくという仕組みではありますが、一部の方に過重な負荷がかかることは私どもも避けなければならない点でありますので、その点はよく引き続きこちらの側でも議論をしたいというふうに考えております。

それから、誤入力の防止という観点では、こちらについては、基本的には、ある間違っただ番号等が入った場合には、例えば車台番号を入力する際にあわせて例えばリサイクル券番号であるとか登録番号であるとかといったようなものを同時に入力することによって2つがびたりと一致しない場合にははじかれてしまう、受理されないというようなことで誤入力の防止をすとかといったようなことも考えていきたいと考えております。

それから、今現在お使いになっておられる代行センターの関係での料金の収受のお話であります、今回は主として情報管理を中心にご議論をしていただくべく合同会議になっておりますので、実際の料金をどういうふうにユーザーの方にお支払いしていただくのかという点につきましてはまた後ほどの会でご議論をいただきたいというふうに考えております。

最後に、リサイクル券の活用によってどういうふうに預託確認が円滑になるのかというご指摘の点でありますけれども、こちらについてはまさにリサイクル券というものを目で見ることによってきちんと視認ができる、したがって、これによってパソコンの画面と照らし合わせて簡単に比較したりすることができるというようなことでありますとか、先ほど申しあげましたように、リサイクル券というものを見れば、例えば車をお引取に行った場にパソコンがない場合であってもこれをもってして入っているのではないかというようなことはある程度確認できると思っておりますので、そういったふうなことによってなるべく預託確認の実務については容易化をしていくということで検討をしていきたいと考えております。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、1番と3番を。

○那須補佐（国交省） まず、改正道路運送車両法における解体の事実の確認といったところなのですが、改正道路運送車両法によりまして第99条の3というのが設けられたところ。「国土交通大臣は情報管理センターに対して国土交通省令で定めるところにより解体報告記録に関し必要な事項を照会することができる」というふうにあるのですが、これで情報管理センターの方に例えば車台番号とか登録番号とかそういった必要な事項を確認することを現在考えているところでございます。それについて、現在、手続きというかその検討を進めているところでございます。

重量税の還付でございまして、これについては、今回のリサイクル法の改正に伴って、それから、租税特別措置法の改正がなされたところでございます。これで最終的には自動車の所有者に対して還付されることになるわけでございますけれども、下取とかの場合で所有権が移ってしまえばディーラーに対して還付がなされるというふうになるかと思っております。そのあたりは今回改正されたところから従って行っていくと、それから、細か

いところについては今後検討していくというふうに考えております。

○永田座長 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。ご指摘をいただいた点についてはまだこれから検討を始めていくので、適宜またご報告をここでいただくことになっておりますので、そういう中でまた何かありましたらご指摘をいただければと思います。

では、どうぞ。

○土井委員 リサイクル工業会の土井でございます。

いつも申し上げておりますように、この電子マニフェストがございませんと私どもとしてはとてもついていけないということでございますが、ここまでの構想をおつくりいただきましてありがとうございます。

1つ確認をさせていただきたいのでございますが、冒頭、この文にもございますが、この膨大なシステムをだれがつくっていくのかということに関しまして、この本文の中にも「自動車製造業者等が中心となって構築していく」ということを言っていたいておりますが、これは「等が中心」という言葉が入っているのですが、これは自動車メーカーさんがおつくりいただけるというふうに了解してよろしいものでございますでしょうか。

○永田座長 後はまとめて事務局あるいは関係者の方でどうぞ。

○西村委員 日整連の西村でございます。質問と2点ほど要望をさせていただきます。まず質問ですが、現在、整備事業者はユーザーから使用済自動車の廃棄処理を依頼されたときにはその使用済自動車を処理業者に引渡しますが、その際、廃棄物処理法の規定によりまして、処理業者に支払う処理費用をユーザーから受け取ることも、あるいは預かることもできないことになっております。このようなことから、自動車リサイクル法が施行された後に引取業者の登録を受けていない整備事業者がユーザーの依頼を受けて車検整備を行う場合、あらかじめユーザーからリサイクル料金を預かることが予測されますが、このリサイクル料金は使用済自動車の廃棄処理費用とも考えられますので、このリサイクル料金を扱う行為が廃掃法に抵触することはないのでしょうか。これがご質問でございます。次に要望ですが、6ページの(4)の「代行入力実務の準備」の1ポツに「情報管理センターにおいて電子ファイルに代行入力が円滑に行われるような、システムを含めた実務体制を構築することが必要」とされておりますが、整備業界の場合、中規模工場でのPCの保有率は約8割程度で、このうちインターネットの加入率は2割程度と、さらに低くなっております。したがって、電子化に対応できない整備事業者が多数生じることが予測されますので、自動車整備関係団体がこれらの整備事業者に代わりまして電子マニフェストに代行入力をするによりリサイクル法で定められました移動報告ができるような措置を講じてくださるよう要望いたします。

2点目が7ページの2の「資金管理に関連する情報システム」の(1)の(1)のポツの2番目ですが、「既販車についてのリサイクル料金の収受については、その台数の多さと期間が区切られていることに加え、リサイクル料金が各自動車ごとにそれぞれ異なること等も踏

まえることが重要」とされておりますが、既販車のユーザーが自分の車のリサイクル料金を自分で知ることにはこのシステムにおいて大変重要なことでもありますので、ユーザー自身が簡便に間違いなくこれを知ることができるシステムの構築をご検討くださるようお願いいたします。

以上であります。

○永田座長 西村さん、最初のご質問の趣旨がちょっと私にはわかりかねるので、もう一遍お願いします。

○西村委員 リサイクル法が施行されますと、既販車につきましては、当然、整備事業者が車検の際に負担することになりますね。

○永田座長 ちょっと待ってください、今の言葉自体がよくわからないのですが。整備事業者が……。

○西村委員 整備事業者がユーザーから車検を受ける依頼をされた場合には、そのときにリサイクル料金を預かりますね。

○永田座長 わかりました、そこまで言っていたら何となくそちらの考え方も……

○小林補佐 多分こういうことではないかということでお答えするのですけれども、リサイクル料金を集めるというのは、新車制度が始まってからの新車については最初の段階でとって、それ以外の既販車の場合には車検の前にということですので、車検の手続きを実際に代行することが多い整備業者の方がリサイクル料金も一緒に代行される方も多いのではないかというご指摘だと思います。その際に、その行為が廃棄物処理法との関係に当たると困るということがございますね。それについては、その段階ではまだ物が流れておりませんよね、使用済自動車ということにはなっていないわけでございます、あくまでお金を事前に納めるということになりますので、これは廃棄物処理法とは関係ないという理解でございます。

加えて、制度当初、車検に行く前に廃車になる車というのもどうしても出てくるわけですが、これについても、お金を資金管理法人に納めるという行為とそれをお手伝いするという行為と物の流れというのは別個に考えるということで、ご懸念のようなことはないという理解でございます。

○西村委員 そうすると、引取業者の登録を受けていなくても一般の認証構造においてユーザーからお金を預かることは問題ないということですね。

○小林補佐 リサイクル料金を納めるときにはということです。

○西村委員 わかりました。

○永田座長 あとの 2 つのご要望は先ほどの話ともちょっと絡んでいるのだらうと思いませんので、こちらの方のお答えは省略させていただきます。

それから、もう 1 つ、実は土井さんの話を事務局と関連のところでもし発言があればお願いします。

○宮本企画官 今回の情報システムの定義でございますが、先に、今回の法律におきましては自動車製造業者等、すなわち、製造業者、輸入業者の方が中核的な役割を果たすということになって積極的なご協力をいただいているところでありまして、まさにそういう形でシステムについても関係の方々のご相談をしながらシステム構築を行っていただいているということでもあります。

○永田座長 何かありますか。

○益田委員 自動車工業会でございます。ご指摘のとおり、自動車メーカーとしましてこのシステム構築の中心的な役割を果たすという意味で、自動車工業会としましては総勢 150 名前後のメンバーが今回のこのシステム構築に向けた検討を進めておりまして、そういう意味では本年度中にこのシステムの概念設計、大所を固めて、来年の年明けからはプログラム開発をスタートさせたいというふうに考えておりまして、そういう意味では、人物、金、大量の経営資源を投入してこのシステム設計の準備を進めております。本日は自動車課からご説明をいただきましたが、本日の説明内容につきましても事前に何回も相談をさせていただいて検討している内容でございます。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

ほかに、どうぞ。

○松波委員 自動車ユーザーの視点に若干は触れておられますけれども、少し欠けた説明になったと思いますので、2 つほど申し上げたいと思います。

1 つは、車台番号特定の正確性の確保、それは紙を見ればいい、リサイクル券を見ればというようなお話がありますが、そのリサイクル券は最後のところでこれからの検討になっておりますが、やはり預託したものの移動、これは明らかにきちんと預託されたんだというような、どういうふうになるというようなことも明確になるのか、その辺も配慮しなくてはならないかと思えます。ただ簡単に特定するための資料のようなご説明でしたが、恐らくはユーザーの側に立った中身のものにしていただくと同時に、入力するときには必ず正確なものが入るようなご配慮が要るかと思えます。

それから、一たん入りましたら今度はその情報がどう流れて最後はどうなるかというこの閲覧の問題であります。セキュリティの問題は難しいとは思いますが、今は情報化時代でございますから、センターの中に行けば自分の車がどうなるかぐらいは、引取業者へ聞かなければいけないという限定的な制度の運用ではなくて、情報化時代を反映し

た見やすい環境をつくっていただければと思う次第であります。これは要望であります。

○永田座長 わかりました。そういう意味では、消費者に対する配慮といたしますか、このところは十分考えさせていただきます。

よろしいでしょうか。

どうぞ。

○酒井（清） 委員 ELV 協議会の酒井です。

解体報告記録なのですが、破砕業者さんから引取報告がなされたことをもって解体報告記録とするというような前提で進むようですが、ここにも書いてあるように、車台番号の確認というのは自動車解体業者以降はほとんどできないという前提で物事を考えなければいけないと思うんですね。プレスされているとかといったような事情によって一台一台の確認が非常に難しい状況だということで、そこからの引取報告をもって解体報告記録をすることの妥当性をもう少し検討するべきではないかというふうに私は思っております。車台番号を確認できるのは最終的には解体業者まででありますから、解体業者からの報告で解体確認というような仕組みの方が確かな仕組みになるのではないかというふうに考えておりますけれども、いかがでしょうか。

○永田座長 わかりました。ちょっと事務局の方でも検討させていただきます。

いずれにしても、その情報全体が情報管理センターの方に上がっているわけで、このところでどういう形で確認をしていくのか……。

では、事務局の方から。

○小林補佐 今の点は、ご指摘の点はわかります。他方で、本当に解体されたかどうかというのを考えるときに、解体業者さんのヤードに入ってなかなか時間がかかる場合もございますし、その確実性という観点からは確実に解体業者さんを出たということを通じて送るのが一番ベターではないかという観点でのことでございます。

他方、時間が解体業者さんのところで結構かかるといったものについてはむしろこのマニフェストが、ある一定の時間を取らないと地方自治体の方に報告が行くといった、この時間をまさに実態に合ったような形にしていくということによってやることが適当かなとこういうふうに今考えているところでございます。

○永田座長 少し情報の流れと、きっと最後のところに行ったマニフェストというのはその前の情報を交換しているというふうに考えることもできるわけで、ちょっとその辺のところの考え方は少し整理させていただきながらおっしゃられたところも検討の中に入れて先へ進めさせていただきます。

よろしいでしょうか。

どうぞ、松田さん。

○松田委員 私はマニフェストだとかインターネットに弱い人間なので内容についてはコ

メントできないのですけれども、ずっと国土交通省と経済産業省とこういうふうに協力体制をとってきたのですけれども、今回のこの図面を拝見しまして、国土交通省がすごく持っている情報を私たちのシステムづくりに提供くださるのだと思ってすごく感謝しております。そういう意味で、これからこの仕組みが産業界を中心に出てくるわけですけれどもこれからはぜひ国土交通省の膨大ないい情報がこちらのシステムづくりの中に反映されるようにご協力をお願いしたいというのが消費者からのお願いです。

○永田座長 わかりました。

それでは、益田さん、どうぞ。

○益田委員 自動車工業会からお願いが2点ございまして、1点は、今、松田先生がおっしゃっていただきました内容でございます。国土交通省が保有をされている MOTAS のデータというのは、特に既販車の情報管理という意味では不可欠でございます。この情報がないればこのシステムは組めないと言ってもいいと思っておりますので、ぜひ確実に連携をしていただいて進めさせていただくように改めてお願いをしたいというのが1点でございます。

それからもう1点は、事務方からの説明にもございましたが、パソコンでの入力ができない業者の方への対応も含めた検討はしておりますが、極力この2年の間での各団体のパソコンの普及ですとか、あるいは教育といったような意味も含めまして、関係される各業界の皆様にはぜひご協力とそういった教育展開も含めまして進めていただければというふうをお願いをしたいと思います。よろしく願いいたします。

○永田座長 わかりました。

国土交通省の方から連携の話を伺っておきたいと思えます。

○那須補佐（国交省） 経産省と国土交通省の連携ということでございますが、今おっしゃっていただいたとおりでございますが、我々としても消費者の皆様方とかその他の方々のために協力できるところは最大限協力したいと思っております。ただ、他方、MOTAS で持っている情報には、個人情報に関係する部分とか、あるいは車両情報とかいろいろありまして、そういった機微な部分もございますので、そこはそういった一面で最大限協力する、一面ではそういった情報を保護する必要性とか、その辺もバランスを踏まえた上で最大限今後とも協力をしていきたいというふうに考えております。

○永田座長 よろしいでしょうか。時間が大分経過しまして、またこの問題に対しましては適宜先ほど申し上げたようにこの場でご報告をさせていただいて、ご注意をいろいろ聞かせていただければと思います。

非常に大きなシステムになりそうだなと、それから、既存のものと連携をうまく図っていかなければいけないということで、日本で一番大きなシステムができ上がっていく、あるいは複雑なものになっていくという可能性もあるわけで、そういう意味ではシステムづくりはできるだけ早めに手がけなければいけない、と同時に、十分6月までに試験等をや

って、それが確実になるんだという状況をつくっていかねばいけないということになりますので、早めに取りかからせていただければと思っております。

それから、もう一つは、お金の問題だとか、あるいは処理の的確性だとかということを含めて確実性が要求されるものですから、一方で、できるだけ対応しやすいようにということも配慮していただきますが、何を優先しなければいけないかという点を含めて少し今の技術がこういうシステムにきちんと追いつけるかどうかということを見極めながら我々の方でも考えさせていただければというふうに思います。

それから、いろいろなこういうシステムを伺っていると、イレギュラーなものの対応にすごく時間を食ったり費用がかかったりということがございますので、そういう点も含めてシステムづくりのときに十分配慮していただけるといいのかなと思います。この点もご要望として私の方から申し上げます。

では、次の議題に移らせていただきます。「第一段階施行に必要な政省令の整備について」ということで、四つほど内容がございますので、前半と後半に分けてご審議を願いたいというふうに思います。

まず、前半の部分、資料 4-1 と 4-2 について事務局から説明をさせていただきます。ただし、資料 4-2 につきましてはこの合同会議の下部組織でございます特定再資源化等物品関係検討タスクフォース/小委員会、合同のものがございますが、ここで既に議論をいただいているということでございますので、その中で一定の方向性が出ているということで、本日の会議ではできるだけ簡潔な扱いにしたいというふうに考えておりますので、よろしくをお願いします。

○宮本企画官 では、資料 4-1 でご説明を申し上げます。この一連のものは、自動車リサイクル法につきましては公布後 6 カ月以内に施行するというようになっておりまして、具体的に関係事業者の方の義務なり何なりが発生するものではないわけですが、制度の根幹的な部分については決定しなければいけないと、早めに提示しなければいけないということになっておるわけでございます。資料 4-1 は「リサイクル法の対象となる自動車の範囲」という、まさに定義の根幹の部分であります。

今回の法律におきましてはトラック、バスといったものや構内車も含めましてすべての自動車というものを対象にしておるわけでありまして、さはさりながら、処理ルートの違いでありますとか、フロン、エアバッグが入っていないとか、そういったことも踏まえて 1 ページの真ん中の下にありますけれども、(1)、(2)、(3)、被けん引車、二輪車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車、こちらについては対象外になっておるわけでありまして、ところが、対象外になるものというのはこれ以外に限定されないで、先ほど申し上げましたように、ルートが違ったりとか、フロンやエアバッグが入っていないとかといったような理由があるものですから、これ以外にもいろいろ考えられるわけございまして、これについては個別に政令で規定をするというふうになっております。

2 ページでございます。2 ページの上でございますように、これが法令でありますけれども、今回、政令で具体的にこの 3 つに追加して、どういったものを法律の対象自動車から除外をしていくのかということでありまして、

第 1 点は、(1)、「農業機械又は林業機械に該当する自動車」でございます。こちらは特殊

なものでございますので、専門の方が所有されておられるということで、通常のルートとは異なっております。エアバッグ、ダスト等の問題も余りないということでございます (2)、「カタピラ及びそりを有する自動車」。これはいわゆるスノーモービルでございまして、こちらの方も四輪自動車とは異なったルートでリサイクルされております。

(3)、「競争用自動車(公道を走行するものを除く)」というものでございます。これはいわゆるレース場の中で走行するカーレースのための車でございますので、こちらについてはまさに製造業者等が技術の叡智を尽くした特殊な車でございますので、みずからリサイクルをされておられるということで、ルートが違うということでございます。

2 ページの一番下の「自衛隊の使用する装甲車両」というのがございます。こちらは、3 ページにお送りいただきますと、自衛隊が使っている装甲車両につきましてはまさに特殊な材質を使っておりますし、秘密もいろいろ入っているものですから、直接つくった製造業者が引取って溶解等の処分をしてリサイクルをしているということでありますので、ルートはちょっと違うということでございます。

その次、(5)、「自動車製造業者等が自動車に係る試験又は研究の用途に供するために製造等をした自動車(公道を走行するものを除く。)」、すなわち、製造業者等の試験施設の中で、外の公道ではなくて敷地内の研究施設で走行して試験や実験を行うものというものにつきましては、これはつくった製造業者等がみずから解体を行っている実態がありますので、こちらについてはルートが違うので対象外にするということでございます。なお、公道を走行するものについては本法の対象とするというふうに考えております。

(6)、「特殊の用途に使用する自動車として主務大臣が指定するもの」。以上の(1)~(5)以外にもいろいろな細かいものがございます。産業機械の中で、ホイール式高所作業車とか無人搬送車とか、そういった専門業者が処理をする形態で通常の四輪のルートとは違うものがありますので、こういったものにつきましては主務大臣が個別に指定して法律から除外をするというふうなことを考えております。

2 点目、3 ページ下の「自動車リサイクル法における架装物の位置付けについて」でございませうけれども、架装物につきましては、4 ページをごらんいただきますと上にありますように、これは産構審の以前の報告書の抜書きですが、架装物自体を本体から取り外して再度使用することが多いということがありますし、また、車の本体とは解体の時期なり何なりが異なってくるというようなことから、これは使用済自動車からは対象外ということにしているわけですが、具体的には政令で決めることになっております。

どういふものかと申しますと、4 ページの下から 5 ページのところに記載をしておりますが、一番最後のところに表がありますのでそれをごらんいただければと思いますけれども、横の表で黒い絵が載っておりますけれども、こういうミキサー車、タンク車の荷台の上に乗っかっているミキサー、タンク部分でございませうとか、その下のダンプ車のまさにダンプの部分であるとか、右のドライバン、冷凍・冷蔵車といった輸送用車両の荷台の部分に乗っかっているこの部分につきまして政令で指定をして架装物として法律の対象から除外して別の形でリサイクルをしていただこうというふうに考えておるわけでありませう。

続きまして資料 4-2 というところで、「エアバッグ類の具体的な定義について」ということでございます。これは先ほど永田座長がおっしゃられたように、タスクフォース/小委員会の方でご議論をいただいたものでありまして、法律上は指定回収物品というものに

エアバッグというものは該当するものであります。エアバッグというのは、1 ページの下にありますように、法令上は記載をされておられません。

これについては幾つかの条件をもとに政令で指定をするというふうになっておりまして 2 ページをおめぐりいただきますと、2 ページの上の方に該当する理由というのが書いてありますが、既に産構審、中環審等でもエアバッグについてはまさに指定回収物品という形で指定をするということを前提に議論を進めていただいております。理由といたしましては、ガス発生剤が入っており爆発性があるために解体工程における適正な処理が求められていて、また、エアバッグ自体の処理には難しさがございますので、解体業者の方だけでおやりになることは困難であるということでもあります。もちろんメーカーの方でもいろいろと努力をいただいておりますが、こちらについては対象にするということで考えてございます。

ちなみに、2 ページの一番下のところでありますけれども、エアバッグ以外にも、例えば廃タイヤであるとか廃バッテリーであるとか、こういったものも一緒に指定回収物品の対象としてもよろしいのではないかなというようなご意見もあるわけですが、それにつきましては、3 ページをお送りいただきまして、幾つかの理由から私どもとしては今の段階では必要ないだろうということと考えておりまして、タスクフォース/小委員会でもそういったご議論になっておるわけがあります。

理由といたしましては、自主取組で既にタイヤ、バッテリーのリサイクルというのはかなりされているということ。それから、今度リサイクル法で解体業者の方に守っていただく再資源化基準という基準があるわけですが、その中で自動車解体の過程でタイヤ、バッテリーをきちんと外して、これをリサイクルを行う方に引渡していただくということを規定することによって十分担保できるだろうということ。3 点目は、タイヤ、バッテリーについては、自動車から発生するものは一部でございまして、全体のうち多数のものは整備過程において発生しているものでありますので、この部分全体をよく見ながら最も適した施策をしなければいけないだろうということが理由であります。

これにつきましては一番後ろの方に、おめぐりいただきまして 8 ページの次に 4-2. 1 というところで、タイヤの関係のリサイクルが簡単に整理してありますけれども、これをよくごらんいただきますと、次のページに「リサイクル状況」というのが表になって記載されております。下が「タイヤリサイクル状況」でありまして、平成 12 年、平成 13 年というのがありますけれども、一番左のところをごらんいただきますと「タイヤリサイクル計 (A+B+C)」というものがございまして、これは、原料として使うとか、再利用的に使うとか、いろいろなものがあるわけですが、タイヤリサイクル計ということで A、B、C とありますが、ごらんいただきますと、平成 12 年で 88%、13 年で 89%という、かなり高率のリサイクルがされておる状況にございます。したがって、ある程度はこういうことも行われているということでございます。

上をごらんいただきますと、上は「廃タイヤ数量」であります。タイヤ取替時の数量と廃車時の数量ということでそれぞれ記載がありますけれども、重量比で見ますと、平成 13 年でタイヤ取替時—これは整備段階で発生するものであります。これが 81%、廃車時が 19%ということでございますので、廃車時、タイヤ取替時、あわせて対策を講じていかなければいけないというふうにご覧いただいております。

その次のページでありますけれども、ルートが載っておりますが、その次のところで、「使用済み自動車用鉛蓄電池リサイクルの現状」という別添 2 という資料があります。こちらでありますけれども、(2) の方に記載されますように、(社) 電池工業会さんの方でリサイクルプログラムをつくっていただくよう進めていただいております。これは下の表をごらんいただくとわかりますように、消費者から無償で回収を行って、これについて回収業者、運送業者がきちんと回収または買取を行って、さらには鉛精錬業者、さらには電池メーカーという形で買取を行って再利用をしていく、こういう仕組みでございます。

その 2 ページ目をお開きいただきますと、上の方に円グラフで鉛蓄電池がありますが、その下の方に表がありまして、4 番の「回収実績」というのがありますけれども、ごらんいただきますと、回収率もおおむね 100% 近い、一部数字の関係で 106 という異常値が出ておりますが、おおむね 100% 近いリサイクルがされておるといふ実態があるわけでございます。したがって、バッテリー及びタイヤにつきましては現状程度を維持しつつ、今ある仕組みをさらに発展させていただくということで考えております。

3 ページ目に戻らせていただきます。エアバッグでございますけれども、具体的な定義であります。運転席エアバッグ、助手席エアバッグ以外にもいろいろなものがあるわけがあります。7 ページでございますけれども、7 ページの表を横にごらんいただきますと上から、運転席エアバッグ、助手席エアバッグ以外にも、サイドエアバッグ、カーテンエアバッグ、ニーエアバッグといったような類似のものがございまして、こちらをあわせて対象にすることを考えております。

次のページをおめくりいただきますと「シートベルトプリテンショナー等の種類と解説」というのがありますけれども、シートベルトプリテンショナーというのとその下に乗員保護拘束装置というのがありますが、この両者とも、これはエアバッグとは全く似て異なるものですが、どちらもガス発生剤を燃焼させてガスを発することによって乗員を保護するという点で同じであります。したがって、こちらはまさに解体段階でのいろいろな安全の問題等も生じるものでございまして、こちらについてもあわせて対象とすることを考えております。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの件に関してのご質問、ご意見等をお伺いしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

どうぞ。

○酒井(伸)委員 きょうの議論はエアバッグの具体的な定義ということで資料にもございますが、タイヤ、バッテリーについてのリサイクルのあり方についてもある意味では踏み込んだ記述がされるということで、ちょっとあえて言わせていただきます。

まず、別添資料の 4-2 で「鉛蓄電池のリサイクルの現状」ということでご説明をいただいたわけですが、無償回収のシステムがあるということで、最後に課題として 2 行書き込まれておるのでございまして、システムの見直しを行う、それから、より安定的な回収・リサイクルシステムの構築を図る必要があると、これは具体的にどうい

とをお考えになられているのでございますでしょうか。

○永田座長 情報通信機器課も来ていますので、そちらの方から答えていただきましょうか。

○岡情報通信機器課補佐 今、電池工業会の方で検討しておりますのは、実は「回収実績」の上のところにございますけれども、輸入電池数が今は 208 万個というようなことになっておりまして、かなりふえてきているというようなことで、今このシステムは国内の電池メーカーでつくっているの輸入電池は基本的にはそこに入っていないというふうなこともありますので、そういうフリーライダー対策を進めるために今検討をしておるといふようなことにございます。したがって、そういった輸入電池も含めた全体的な、より効率的なシステムというか、きちんとしたシステムをつくらうということで、今、電池工業会内部で検討をしております、近いうちにその関係機関ともいろいろ調整をしながら新しい仕組みをつくっていくというようなことになろうかと思っております。

○永田座長 その検討が進めば今後とも買取、無償回収は維持できるというふうに判断してよろしいのでしょうか。

○岡情報通信機器課補佐 基本的に、無償回収をするということで検討しております。

○酒井（伸）委員 もう 1 点、その前に廃タイヤの方の資料をお示しいただいたのですが今、鉛蓄電池の方で悩んでおられるようなそういうような状況というのは廃タイヤに関しては全くない、そういうのは無償回収、あるいは買取をしていただければというふうにそれは考えてよろしいでしょうか。

○永田座長 その点も、化学課が来ていますので、化学課の方でお答えしてください。

○千葉化学課補佐 タイヤに関しては無償回収だという電池とは違いますので。今現状でしているのは、既に 89%のリサイクルでありますので、実際、解体業者から出てくるやつは 19%なわけですけれども、これのほとんどがリサイクルに回されているのですけれども今度の自動車リサイクル法で一応きちんとした対応をしていただければということなので。タイヤ業界の中にタイヤリサイクル協会という団体があります、そこに解体業者から取り外した廃タイヤについて確実にその処理をするために情報を提供いたしまして、中間処理業者とか運搬業者とかそういう人たちを紹介してリサイクルに乗っていただくように業界の方では対応することになっております。

○永田座長 よろしいでしょうか。この問題に関しては、実は、タイヤとかバッテリーの話というのは、そういう意味では先ほども話しましたように 80%も出ているということで ELV としての問題意識よりも、相対として廃タイヤや廃バッテリーをどうするかという議論をしていただきたいなというふうに思っております、ここに書いてあるからといって

それで議論をしないというのではなくて、実はこれはこれで切り離した形でぜひそういう場所でまた議論の対象に挙げてほしいというふうに思っておりますので、今日のところは、いろいろご質問はあるのかもしれませんが、そういう趣旨でこの後もしご質問をされる方がおられたらしていただきたいなというふうに思っております。

前から私自身が申し上げているように、自動車リサイクル法施行のときにはこういうものも含めて、ELV になってからの話ではなくて、使用過程で出てくる廃棄物も含めて自動車全体のリサイクルは一般の人たちから見ればきちんといっているでしょうということを確認していかなければいけないわけで、そういう意味では、ここに書いてあるような、リサイクル率だとかいろいろなことを含めて決して十分と言えるかどうかという問題はまだまだ私は疑問に思っているところもございますので、そういう点でお願いできればと思います。

○酒井（伸）委員 今回の座長のご発言で理解いたしました。その一方、解体業者さんの再資源化基準というところでこの議論というのは一番密接な議論になってまいりますので、そういった意味で実態等に関してももう少し詳しく聞かせていただきながら、よりリサイクルをスムーズにするための方策ということ、それはたかだか2割でありましてあとの8割の部分とともに議論させていただくということでこの議論を進めさせていただければと思います。

○永田座長 ほかにいかがでしょうか。

申しわけないのですが、大分時間がたっておりまして、手短にご質問とかご意見とかをお願いします。

○松波委員 先ほどのリサイクル法の対象外とする自動車で、第二条の第四項で、「前三号に掲げるもののほか」と書いてありますが、ここで挙げられたのは、大型特殊とか小型特殊は既に対象外なのですが、ここに名を挙げられたのは、中には小型特殊に該当する部分もあると思うのですが、どういう趣旨でここへ挙げられたのかご説明をいただければと思います。

○小林補佐 例えば農機とか林業機械の中にはナンバーをとられてないものもあるという観点から、大型特殊、小型特殊自動車に――これは省令で決まっているのですが、それに入っていないものもあるわけでございますので、漏れがないようにということで今回は書いてございます。大部分のものはこの特殊自動車の中にそもそも入っていて、残り少ない部分ではあるけれども政令で書いてあると、こういうような理解でございます。

○永田座長 よろしいですか、ほかにどなたか。
どうぞ。

○大塚（元）委員 手短に申し上げますが。タイヤのリサイクルはかなり進んでいくという状況はよくわかるのですが、一面、全国的に廃タイヤの野積みが非常に多くて困り果て

ているという実態もありますので、環境省の方からは廃タイヤにつきましては再々きちんと処理するようにと通知をいただいておりますが、なかなかうまくいかない状況も片方で書かれています。したがって、その辺のところとの照らし合わせをもう少ししていただければと思います。このままでいきますとタイヤはうまくいっているんだという方向で考えてしまいますが……。

○永田座長 その辺はまた別に議論をさせていただくということで……。

○大塚（元）委員 よろしくお願ひします。

○永田座長 ほかに。

○浅野委員 法の対象とする自動車についてでございますけれども、不法投棄の防止といったような観点からすれば、すべての自動車について法の対象とすることが望ましいと考えております。ただ、処理の特殊性を考慮いたしまして、現状ではその一部を対象から除くことはやむを得ないとしても、今後、例えば不法投棄などの不適正処理がふえるような自動車については適宜対象に加えるといったことも必要かと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○永田座長 わかりました。状況を見ながらの判断で考えさせていただければと思ひますほかによろしいでしょうか。

それでは、ここの前半の部分なのでございますけれども、この件につきましては自主的に今年度中に定めるという必要がございます、政省令なら制定にかかわる事務手続きを考えてみますと非常に時間が限られておりますので、きょう配布した資料について大筋のところではお認めいただいたのかなというふうに思ひますので、これは手直しなしでパブリックコメントにかけさせていただいて、きょういろいろご意見をいただいた分はパブリックコメントの意見とあわせて事務局の方でまた判断をさせていただきたいというふうに思ひしております。そのようにさせていただいてよろしいでしょうか。

(異議なし)

○永田座長 ありがとうございます。

それでは、ご異議はございませんようですので、早速パブリックコメントの手続きに入らせていただきますが、この件については資料4-5がそれに該当するんですか。

○宮本企画官 資料4-5をお開きいただきますと「使用済自動車のリサイクル法の意見の募集について」でございますけれども、1ページの下に(1)、(2)、(3)、(4)とありますように、きょうご審議をいただきました(1)、(2)、それから、これからご審議をいただきます(3)(4)につきまして、これは政省令についてパブリックコメントを実施いたします。

2ページをお開きいただきまして真ん中に書いてありますように、12月2日までに意見

を募集し、これについて最終的な決定における参考とさせていただきたいというふうに考えております。

○永田座長 それでは、それと同時にとらさせていただく後半部分の話でございまして、4-3、4-4 を事務局より説明させていただきます。4-3 については、これも同じように、許可基準等検討タスクフォース／小委員会で議論をしていただいております、資料 4-4 については特定再資源化等物品関係検討タスクフォース／小委員会で議論をいただいているということでございます。一定の方向は出ているということでございますので、きょうの会議の方では簡潔な扱いにさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○榎林自動車室長 それでは、4-3 と 4-4 を続けて簡単にご報告申し上げます。

まず資料 4-3 の方でございます。自動車リサイクルに関連いたします流れといたしましては、引取業者、フロン類回収業者、解体業者、それから破砕業者といった流れがあるわけでございますけれども、解体業の中には、実際にシュレッダーをかける解体のほかはその前処理として圧縮その他の処理をなされるだろうということで、圧縮以外にどんな解体前処理があるかということの主務省令で定めることになってございます。

資料 4-3 の下の方の図を見ていただきますと、現在主にやっておられるものとして、左にありますプレス（圧縮）、それから、右にありますようなせん断ーギロチンと言われていたようなものがございます。それ以外にシュレッダーをする前にガス切断をしたりというような場合もございますけれども、大きな鉄材に限られておまして、自動車について言うところの 2 つが主なものだというふうにされてございます。なお、解体の段階で有用な部品を取るために、電気カッターであるとかのこぎりで車の前半分を切ったりするやいなゆるノーズカットとかハーフカットと言われるような行為がございましてけれどもこれはあくまでも破砕の前処理というよりは部品を取るための作業ということで、こちらは解体に位置づけるというような扱いにさせていただきたいということでございます。続きまして、4-4 の方に参りまして、「再資源化等を行う自動車製造業者等の範囲について」ということでございます。自動車リサイクル法におけます規定では、自動車製造または輸入を業として行う者、フロン類、エアバッグ類、シュレッダーダストの再資源化等の実施義務が規定されているわけでございます。実際には製造とか輸入に関しましても他社からの委託を受けて行うようなケースが多く見受けられると、だれが責任を有する製造事業者かということをはっきりさせる必要があるといったことでございます。具体的には、製造の委託には系列会社等に生産を委託するような場合とか、他の自動車製造業者が製造している自動車の仕様、商標を変更して製造するようなことを委託する場合、いわゆる OEM などがございましてけれども、こういった場合はだれがインシアティブを有しているのか、みずからの商標を有して他のチャンネルで販売するケースにおける扱いといったものがございまして。こういった場合に、自動車の製造または輸入を委託する際に、自動車の部品、材料、設計、自己の商標の使用に関する指示が行われている場合には、その委託元が製造を行った者となるように主務省令を整備したらいいのではないかとということでございます。

次に、もう 1 つは「指定再資源化機関への再資源化等の委託に関する基準台数」という

ことで、自動車製造業者等のうち製造・輸入台数が一定以下の者につきましては、指定再資源化機関に再資源化等に必要な行為を委託できるというような規定がございます。セーフティーネットとして設けられている規定でございます。

3 ページの方をごらんいただきますと、委託できる行為と自動車製造業者等が小さな業者であってもやっていただく行為というふうに分かれてございますけれども、委託できる行為といたしましては指定再資源化等物品の引取行為、それから、再資源化等、エアバッグ類、シュレッダーダストにあっては再資源化、フロン類にあってはフロン類破壊業者への破壊の委託の実施、こういったものにつきましては委託ができるということになっております。

具体的には、それではどのような業者に対してそういった指定再資源化機関等への委託ができるようにするかということでございますが、基本的な考え方には、3 ページの下にございますように、まずは内外無差別なものであるべきこと、2 番目といたしましては、指定再資源化機関に委託できるか否かが年の製造・輸入台数の急激な変化によってころころ変わっては困るといったようなことがございます。そういったことから、年間の国内販売台数が 1 万台未満の輸入業者について対象にしたらどうかと考えています。

1 ページめくっていただきますと、別紙のところ、国内の製造業者の国内販売台数が記載してございます。ここをごらんいただいてもわかりますように、国内で自動車製造・販売をなさっている会社はいずれも 1 万台を超えているような状況でございます。こういったことから、輸入業者でも大手の企業につきましては 1 万台以上輸入を行っているということから、この指定再資源化機関等に委託できる業者というものにつきましては、委託の直前 5 年間のいずれかにおいて 1 万台に満たないことというようなことにしたらどうかということでございます。ちなみに、年間 600 万台販売されているわけでございますけれども、こういった要するに指定再資源化機関等に、セーフティーネットとして委託できるような台数というのは実際の 1%~2%ぐらいになるというふうに試算されております 以上でございます。

○永田座長 ありがとうございます。

何かこの件に関して特段のご意見がある方がおられましたらお伺いしたいと思います。先ほどちょっと申し上げたように、これは既にいろいろなところでご議論をいただいた結果ということでございますが、いかがでしょうか。

○脇山委員 特段のとはちょっと言えないのですが、2 ページの第 2 パラグラフに委託についての記述がありまして、自動車の部品、材料、設計、自己の商標の使用等に関する支持が行われている場合には必要と、ここまでは非常にいいのですが、実務的には自動車がどの商標を有しているかが大きなメルクマールになるということで、私たちもそういうことでは苦しむ例があることでありまして、商標を使わせてもらっていても部品、材料なんかについての記載がなかったらこのリサイクル法の実施をすることはできないのでありますから、商標を持っていることが大きなメルクマールになるというのはどういう意味から書かれてあるのかちょっと理解に苦しむところでございます。こういうものを総合的に考えるというのが実際にしようとなさっていることではないかと思っております。

○宮本企画官 おっしゃったように、まさに指示等を実際にやられたメーカーの商標というものが記載されていないようなケースというのものもあるように聞いております。大多数のケースにおきましては商標のようなものがある種の判断の基準になると思うのですけれども、おっしゃるとおり、実際にだれがその責任者かということにつきましてはまさにこういう部品、材料、設計、自己の商標の使用等に関するさまざまな関係の指示に対して責任を持つ方でございますので、ちょっとこの書き方はそういう意味では若干わかりにくく誤解を生むような書き方になっておりますが、この商標というのはメルクマールとしてかなりの部分では使えるけれども、一部においてはおっしゃるような例外があるということも承知いたしております。

○永田座長 よろしいでしょうかね。これは文章上の解釈かもしれないですね。大きなメルクマールになるものと考えられるという形で、それ以外のものもあるかもしれませんよという判断をさせていただいて。

よろしいでしょうか。これはまたパブリックコメントにかけさせていただきますので、そのときにまたご意見がある方はちょうだいさせていただきたいと思っておりますので、ここはこういうふうにさせていただきます。

それでは、引き続きまして、今度は3の議題に入らせていただきたいと思います。3番目の方はタスクフォースと前回の流れですが、この検討状況につきまして資料5をもとに事務局より説明をさせていただきます。

○榎林自動車室長 時間が押していますので、簡単にご説明申し上げます。

前回の合同会議におきまして、資料5の上3分の1ぐらいのところに書いてあります(1)の特定再資源化等物品関係検討タスクフォース/小委員会の合同委員会、それから、(2)の許可基準等検討タスクフォース/小委員会の合同委員会といったものが設置されております。

まず、特定再資源化等物品関係タスクフォース/小委員会の合同委員会に関しましては自動車製造業者等が引取ってリサイクルするような品目に関して以下のような項目ということでございまして、シュレッダーダストにつきまして、サーマルリサイクルの定義だとか水準、それから、リサイクル実施率の考え方、適正な施設、引取体制等、それから、指定回収物品として指定するエアバッグ等の具体的な定義、リサイクル率の考え方といったことで、10月22日に第1回を開催させていただいております。第2回目ですけれども、来週になりますが、11月26日に開催される会で「シュレッダーダストリサイクルの技術・施設動向について」といったことをご検討いただくことになっております。その後、一月に一回程度の開催を予定しております。

続きまして、許可基準等検討タスクフォース/小委員会につきましては、主として解体業、破碎業の基準に対しまして検討しているということでございます。実態について把握することが重要であるといったことから、現在、3,700ぐらいの破碎業者、解体業者に対してアンケートを実施している最中であって、また、11月下旬から12月にかけて全国4カ所で地域ヒアリングを開催するということになっております。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

何かこの件に関しましてご質問、ご意見がございましたらお願いしたいと思います。どうぞ、大塚先生。

○大塚（直）委員 ちょっとお伺いしたいのですけれども、今の 1 ページのところがございます特定再資源化等物品関係検討タスクフォースのシュレッターダストについてちょっとお伺いしたいのですが、サーマルリサイクルの定義は結構なことでございますが、サーマルリサイクルのリサイクル率とマテリアルリサイクル率ですと恐らく両方問題になるなと思いますが、マテリアルリサイクル率というふうにお考えなのか、それともマテリアルリサイクルのリサイクル率というのを定めるということをお考えなのかということを、どこまで検討されているか知りませんが、ご説明等があればお願いします。

○永田座長 これからその辺のところを含めて検討をさせていただきますが、ただ、シュレッターダストと言われている ASR というものがかなりの程度で無機質のものを含んでいるということから考えてみると、サーマルリサイクルだけ、あるいはマテリアルリサイクルだけというような考え方だけではなくて、それを総合的に見ていくような試みというものも必要になってくるのではないかなというふうに思っておりますので、そういう流れの中でサーマルリサイクルも扱わせていただき、マテリアルリサイクルも扱わせていただくというようなことが必要になってくるというふうに思っています。

よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、この件に関しましてはこのとおりとさせていただきます。

次に、議題といたしますと、4 番目の業界の自主的取組につきまして審議会として要望事項をまとめさせていただきました。関連する自主的取組の話も含めてご議論を願えればと思います。

まず、この件に関しては自工会の方からご説明いただけますでしょうか。修正部分をまずお示しいただいて、その後で事務局の方から資料をまた説明させていただきます。

○益田委員 本審議会の要望事項ということで、資料 6-1 は後ほどご説明されると思いますが、この要望事項を踏まえまして、6-2、6-3、6-4 で、一部資料を修正させていただいております。

修正内容につきましては、環境負荷物質の扱いにつきまして、自動車工業会の考え方を各取組内容に表現させていただきました。ちなみに、資料 2 の「環境負荷物質に関する自主取組み」というペーパーの 1 枚目の中段でございます。「自工会各社としては、本自主取組みに記載のある鉛、水銀、六価クロム、カドミウムのみならず、環境負荷物質全般について、積極的に取り組んでいるところであり、科学的知見の充実を踏まえつつ、今後とも検討を進める」というふうなことで、二輪車、架装物の環境負荷物質につきましても環境負荷物質の考え方を記載させていただきました。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

では、続けて6-1の方をお願いします。

○宮本企画官 資料6-1でございますが、前回の合同会議の中でこういった要望事項をまとめるためのご議論がありましたので、その際に委員の方からご表明されたご意見を事務局の方でこういう案としてまとめさせていただいたというものでございます。

共通事項といたしましては、この取組みについては進捗を産構審、中環審の場においてご報告をいただいたりということで、フォローアップをしていくということであります。それから、それぞれ3本の計画ごとに要望事項を記載しておりますが、最初の環境負荷物質の部分でございますけれども、こちらについては、新型車については使用量の削減をやっていただくということになっておるのですけれども、既に売られているものにつきましては削減ができませんので、これらについては負荷物質及び含有部品の適正な回収・処理を促進するために、解体業者等に対する情報提供といったものを初めとした取組みに努めてほしいということが第1点でございます。

第2点として、取組みの実績の公表につきましては、産構審、中環審でご議論をいただいておりますけれども、可能な限り充実したものにさせていただくとともに、外部からの検証をどちらにしても可能になるようなものに整備していただきたいということが挙げられます。

それから、二輪車の方になりますけれども、第1点は、不法投棄等を誘発しないように二輪車を引取る指定引取場所の数を十分に確保していただきたいと。これはまたユーザーの利便性の向上の観点からも大事であるということ。

第2点としては、二輪車販売店は零細かつ多数にのぼりますので、この取組みを十分に周知徹底して、きちんとこの仕組みにのっとってやるようにしていただきたいということ
第3点としては、これは自動車工業会を中心としたものでありますので、それに入っていない輸入業者についても参加するように働きかけていただくとともに、さらには、並行輸入車・個人輸入車等のそういったものについても何かできないか引き続き検討してほしいということ。

それから、不法投棄の観点から、ユーザーへの広報が大事でありますので、これに加えて、さらには回収促進策についても検討してほしいということでございます。

商用車の関係でございますけれども、こちらもいろいろご議論がありましたように、例えば劇毒物を積載するタンクのように、処理困難なものについてもやはりきちんとやる必要があるであろうということ。

それから、木材、断熱材、FRP等といったものも自動車の架装物で使われておりますので、この辺のつきまちはそういったものを主として扱っている関係する他の業種とも十分に連携して、リサイクルができるように検討していただきたいというようなことで整理いたしました。

○永田座長 どうもありがとうございました。

先ほどの自主的取組の詳細な内容についてはもう既に前回ご議論をいただいておりますので、今回は修正部分とこの要望事項の案について、できましたら焦点を絞りながらご審議を賜ればと思います。

ご意見をどうぞ。

○酒井（清）委員 商用車架装物についてですが、「処理困難性のある架装物に関しての対応についても、適正な処理を促進するための取組を行う」ということになっておりますけれども、これは既販車についても今後お取り組みいただくという理解でよろしいでしょうか。

○永田座長 基本的にはそういう考え方でお願いするということになると思います。

○酒井（清）委員 ありがとうございます。

○永田座長 ほかにいかがでしょうか。

○浅野委員 二輪車リサイクルに関する自主取組みの件でございますけれども、要望事項に加えていただきたいということではございませんで、ぜひお願いしたい点がございましてこの不参加の企業が多くなつては実効性が伴いませんので、不参加となる企業が発生しないよう、業界を挙げて参加を呼びかけていただきたいと思います。また、もしその不参加企業がございまして、参加企業の使用済二輪車についてもこの自主取組みのシステムで処理ができるよう、ぜひ今後ご検討をいただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

○永田座長 よろしいでしょうか。何かコメントがあればまとめて。

○清水委員 今ご指摘のございました二輪車については末端に零細な販売店が多いので、この徹底が非常に大事でございますので、私どもも自工会さんともよく連携をとって努力をしていきたいと思っております。

これまで私どもの段階で広域廃棄物の処理指定業というのを受けておまして、その名簿等が販売店にございますので、そういうものを再度よくチェックいたしまして、そういった努力で促進を図っていききたいと考えております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

どうぞ、松田さん。

○松田委員 自主的取組だと私たちユーザーとか消費者の方では内容が具体的などというふうな成果になっているのかということが見えてこないもので、恐らくどこかで公表されると思うのですがけれども、その成果とか評価が経年ごとにきちんとわかるようにしていただきたいと思っております。

○永田座長 わかりました。これは個別事項のところの環境負荷物質に対する自主取組みのところでも取組みの実績の公表についてはという格好で入っておりますけれども、こういう場だとか、ほかにやっていることをもっと広く皆さんに紹介するような取組みをしていただくということになっておりますので、そういう中でできるだけわかりやすい資料として出していただく努力をしていただきたいと思います。

よろしいでしょうか。

今ご注意をいただいた点はかなりの部分はここに盛り込まれているかなという気がしますが、また、報告を聞いた上でそうなっているかどうかというご判断をいただくようなときにも、またそれをそうでなければご注意いただきたいなというふうに思っております。この辺のところはきょう私がお伺いした範囲内では、この要望のところ、それから、自主取組みの修正された部分、皆さんの方からこれに関して重大な変更というのはご指摘はなかったのかなというふうに思っております。この要望事項に関してはこのまま案をとらせていただくことに、それから、それぞれの自主的取組みについては関係者で積極的に展開していただくということで処理をさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

どうぞ。

○大塚（直）委員 大変先進的な取組みで非常に結構だと思いますが、さっきその場で答えいただいているかと思うのでお伺いしておきたいのですが。

これは4社で確かおやりになっていらして大変結構なことだと思うのですが、それ以外の二輪車が出てきた場合、あるいは少しはあるのだらうと思いますけれども、それはどういう扱いになっておりましたでしょうか。

○益田委員 ご質問のありました不参加企業が多くならないよということ、まず、この参加企業という意味では、国内の二輪車メーカーは全社が参加をして取組むという前提でございます。それから、それではどういうところが不参加なのかということ、輸入ブランドでございます。この辺につきましても極力参加を働きかけるということで考えておりますが、万が一その輸入ブランドが全く入らないということになっても、この資料6-3の「二輪車の状況」を見ていただきますと、1枚目の下にチャート図がございますが新車販売年間78万台のうち、輸入二輪車は約4万台でございます。こういった台数が今後どういふふうになっていくかは不透明ではございますけれども、量的には5%前後の量でございます。なおかつ、国内4社が取組みますシステムに不参加企業の車両を受けつけないということではなくて、当然ながらそのシステムに乗せて処理はさせていただくということでございます。

以上でございます。

○永田座長 それでは、次の議題に移らせていただきます。この要望事項については、こういう自主的取組みを業界団体でいろいろ広報したりされるときに、ぜひこういうのがありますよということもあわせてお話をいただくと、こういう要望事項が、審議会として

リングの役割みたいなものを果たせるのかなと思っておりますので、そういうつもりでお取扱いいただけるとありがたいと思っております。

それでは、最後の議題になりますフロン回収破壊法につきまして、資料 7 を説明させていただきます。

○宮本企画官 資料 7 の「フロン類回収破壊法の施行状況」であります、ご案内のとおり、フロン類回収破壊法におきましては第二種特定製品としてカーエアコンが対象にされておまして、本年の 10 月 1 日から本格施行という形で、実際のまさに回収破壊法が開始されるという意味において本格施行がされておるところであります。

1 のところに記載してありますように、現在、この法律の関係事業者の方の登録数でございますけれども、この引取業者の方が 5 万 2,000、フロン類回収業者の方が 2 万 2,000 ということで、おおむねある程度充分な数の方が登録をされておられるのだろうというふうに考えております。

2 点目ですが、こういった方から引取られ回収されてくるフロンでございますけれども、(財)自動車リサイクル促進センターの方で自動車製造業者等から一元的に業務委託を受けておまして、こちらでフロンの引取・破壊を効率的に行おうということでこれを運営しておるわけでありまして、下の表をごらんいただきますと、これが各週ごとの引取・破壊の量、それから台数を CFC と HFC ごとに記載しているものであります、ご案内のとおり、引取・破壊量につきましても台数につきましても週を追うごとにふえてきているという状況でありまして、累計で CFC の台数が 2 万 3,400、HFC は 6,200 というような台数になっておるわけでありまして。

3 の一番下の部分でございますが、これをごらんいただきますと、このように週を追うごとに増加していることから明らかなように、現在は制度が立ち上がる段階であるということで、まだその仕組みが完全に稼働しているという定常状態ではないのだろうというふうに考えております。

その理由でございますけれども、第 1 点ですが、フロンは回収してボンベに充填しておくわけでありまして、これをさらにボンベを回収して破壊をするということになるわけでありまして、物流効率の観点から、小口ではどうしても効率が悪うございますので、20 キログラムの大型ボンベというもので回収をするということになっておるわけでありまして、こういった大型ボンベでも例えば 20 キロということであればフロンが数十台分入るわけでございますので、一定のフロンがまとまらないとなかなかこちらのセンターの破壊のシステムまで到着しないということがございます。また、1 リットルボンベの関係でも、物流効率上 5 本とか 10 本という形でパレットの中にまとまって貯まった段階で運んでいるということでありまして、そういう意味で、実際の現場におきましてフロンの回収がされているというところと、自動車製造業者が引取って回収するというところまでは一定のタイムラグというものが存在するだろうと思っております。

2 ページの上の部分の 2 つ目の黒丸のところにありますように、今回の法律は 10 月 1 日以降に引取業者に引渡された使用済みの車のカーエアコンの分が対象でございますので、例えばそれ以前の 8 月であるとか 9 月であるとか、そういった段階で引取っているものにつきましては対象とはなっておりませんので、そういう意味で、引取ってから解体なり何

なりをして処理をしていく過程というのはそれなりに時間もかかると思いますので、ある一定のリードタイムというものはあるだろうというふうに考えております。したがってまして今後こういった増加傾向が継続して、引き続きその後は安定的な状態になるのだろうとは思っておりますが、ちゃんとそういう形になるように引き続き注視をしていくということとしたいと考えております。

それから、4のところを書いてありますように、今現在、全国22カ所で自動車リサイクル法対応講習会というものを開催しておりますし、後ほどご説明いたしますように、来年1-3月には全国説明会というようなものがありますが、この際には自動車リサイクル法とフロン法と2つの法律の対応の講習会または説明会でございますので、こういったものを通じて周知徹底、普及啓発をやっていくとか、さらには、その他の策を講じて円滑な施行を図ってまいりたいという状況でございます。

それから、資料8をごらんいただきますと、今申し上げましたリサイクル法全国説明会というものでございます。こういったものかというのはこの2ページ目をごらんいただきますと、北海道から沖縄まで全国47都道府県、場合によっては北海道では4カ所という形で、1月～3月に私どものスタッフが伺って個別にこういった自動車リサイクル法及びフロン法についてご説明をするというものでございます。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、資料7のところでは何かご質問とかご意見がございましたらお願いします。どうぞ。

○酒井（清）委員 フロン券についてですが、施行後1カ月、2カ月近くたっているわけですけれども、当時の現象として私どもにご報告が来ている事例の中で、フロン券の導入を解体業者に継続取引の条件として押しつけているというようなことを見受けられると聞いております。これは市場原理を働かせる部分は市場原理を働かせる部分で適正にその車の価格を評価すればいいということであって、その回収コスト、破壊コストを競争原理の中に巻き込まない方が私はいいのではないかというふうに考えておりますので、その辺はご議論をいただきたいのですけれども。

○永田座長 わかりました。私もそういう話をあるところで聞かされておまして、そういう意味ではいろいろとこのフロン券に関しましては問題があるのかなというふうに認識しております。そういう意味で、少し事務局の方に調査をしていただいて、そのあり様等を少しまた議論させていただければというふうに思っております。ただ、原則的にはきちんと出す側の人に買っていただいてするということなので、そういう意味での広報活動ですね、これは決してまだ十分ではないという言い方もされておりますので、ここについてはできる限り急いでいろいろな形でさせていただければというふうに思っております。

○松田委員 家電リサイクル法のフロンの回収の量から見ましても、私たち消費者が思うより現場ではフロンの回収技術というのがかなり影響して回収量にかかわってくるんだな

という印象を持ちました。ですから、全国で講習会が行われるわけですから、どうぞ回収率の高いノウハウを持っている企業の方たちが回収率のまだ十分でない方たちに対して、どういうふうにやればフロンの回収率が上がるのかという技術的なノウハウの提供をぜひ現場でやっていただきたいと思います。私たちは地球温暖化のためにフロンの回収費用のお金を払っているという気持ちを現場で重々痛く感じていただきまして、さらにお仕事のノルマをこなすだけではなくて、回収の技術の改善と量を必ず回収するんだというところを忘れないでほしいと思います。

○永田座長 わかりました。そういう意味では、回収実績をもう少し詳細に解析させていただく、1台当たりどのぐらい回収されているのかというような話も含めて、進んでいるところの情報、技術的な対応というものを積極的に考えさせていただきたいと思います。

よろしいでしょうか。また事務局の方から今の関連の話を。

○宮本企画官 今回ののは自動車リサイクル促進センターのフロンの回収システムでございますけれども、これはちゃんとフロンが回収されてきたことをもって回収の料金をお渡しするという形になっておりまして、その際には基準の回収量というものを設けていて、ある一定のフロンの重量を下回った場合には問題があるのではないかということでお支払いをしないというようなことをすることになっております。したがって、そういうところできちんとやっていかなければいけないというふうに考えております。

それから、フロン法のフロン券はうまくいっていないのではないかとということで、こちらについては引き続き私どもの方でも精査をしたいと思っております。先ほど申し上げましたように、フロン券なりフロン法の存在が必ずしも十分に認識されていないのではないかなというような懸念もありますので、先ほど申し上げましたような説明会におきましても十分フロン法の趣旨といったものを各関係事業者の方がご認識されるように努力をしたいと思っておりますし、また、きょうお集まりいただいている方々は販売の関係とか解体の関係であるとか整備の関係であるとかそういった事業者の団体の方々がいらっしゃるわけですので、団体の中でもいろいろな機会をとらえてそういうふうなこういう法律について遵守していかなければいけないということについて周知徹底をしていただければと、これは私どものお願いでございますが、考えております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それから、前に松田さんが言われたような、消費者に対してももう少しこういうものの情報提供のあり方として、いろいろな業者の方にあるいは関与していただいたり、そういう人たちも積極的にこういう広報活動の中に入っていただくとありがたいというような話もありましたね、前にガソリンスタンドの話とか。こういうものも少し協力依頼等を含めてさせていただきたいなと事務局をお願いしておりますので、できるだけ、関連している事業者だけではなくて、使っている所有者の方に対してもそういう意識づけは必要なのだろうと思っておりますので、対応を進めていきながら、先ほどのような問題ができるだけ解消できるような方向に持っていければと思っております。

よろしいでしょうか。

きょうお諮りしたい事項については以上のとおりでございます。

あと、本日の資料の取り扱いと今後の予定につきまして事務局の方から説明させていただきます。

○宮本企画官 先ほど申しあげましたように、資料 9 として、前回の第 1 回合同会議の議事録について、委員限りで配布させていただいております。ご意見等がございましたら本日から 1 週間程度のうちに事務局までご連絡をいただけるようお願いいたします。

きょうの資料の公開につきましては、今申しあげました資料 9、この議事録の案を除きましてすべて公開というふうな形にさせていただきたいと思っております。また、いつもと同じでございますけれども、無記名の議事録を作成して、永田座長にご相談の上、会議終了後速やかに、1 週間以内を目途に公開をすることといたしたいと思っております。

それから、本日の議事録につきましては、次回の合同会議の際に、発言者を記名したものを委員限りという形で配布させていただいて、それで、これをチェックさせていただいて各委員のご了承をいただいた上で最終的に公開という形を考えております。

次回以降の本会議の開催の予定でございますけれども、こちらについては、座長と相談の上、追ってご連絡ということにしたいと思っておりますが、当面開催は年内ということはありませんで、来年の春頃を念頭に置いておるところでございます。タスクフォース／小委員会の方の検討が進んだ段階でまた追ってこちらの検討をご報告ということを考えております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、そのように取り諮らせていただきます。資料の全体の分についてはできましたら 1 週間ぐらいの間にごらんいただいて、修正点がございましたら事務局の方にご連絡をいただけますでしょうか。

それでは、きょうはここまでで終わりにさせていただきます。

どうも長時間にわたりまして貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。また、よろしく願いいたします。

以上