

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 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）-議事要旨

日時：平成14年11月22日（金曜日）15時30分～17時37分

場所：経済産業省本館地下2階 講堂

議事概要

【事務局より資料3について説明】

- (1)改正道路運送車両法でも解体の事実を電子マニフェスト情報で確認するようだが、具体的にどのように行うのか。
(2)取引業者の入力負荷・コストは膨大であり、この低減を強力に進めてほしい。併せて誤入力の未然防止策について聞きたい。
(3)自動車重量税の還付について、引取業者を最終ユーザーとし、業者に還付されるよう手続きの簡素化を図って欲しい。
(4)重量税と同様、自販連の代行センターを利用し集中的にリサイクル料金を收受できるシステムを構築できればよい。
(5)引取業者によるリサイクル券の活用を検討とあるが、もう少し具体的に聞きたい。
→(2)の要望についてまさにそのとおりであり、入力の際過重な負荷がかかることのないよう引き続き検討していきたい。誤入力の防止策は、複数の入力情報が共に一致しない場合は受理されない等の方法を考えたい。(4)の料金收受方法については別途の場で議論いただきたい。(5)について、リサイクル券によってある程度預託の確認が簡素化できると考えられることから、実務を極力容易にする観点から検討していきたい。
→(1)について、改正道路運送車両法では国土交通大臣が情報管理センターに必要な事項を照会することができるとされており、現在、手続き等の検討を進めているところ。(3)について、下取り等で所有権が移れば引取業者に還付されることになるが、詳細は今後検討していきたい。
- 既販車の車検整備を行う際に整備業者がユーザーからリサイクル料金を預かることが予想されるが、廃棄物処理法との関係で問題にならないか確認したい。また、整備業界の場合電子化に対応できない事業者が多数生じると予測されるため、関係団体が代行入力できるような対応を要望したい。さらに、ユーザーが自分の車のリサイクル料金について簡便に知ることができるシステムの構築をお願いしたい。
→車検前の時点では使用済自動車になっておらず、廃棄物処理法に抵触することはない。
- リサイクル券は、ユーザーの側に立ったものとすると同時に、入力するときには必ず正確な情報が入るような配慮が必要。また、自分の車がどのように処理されたかを閲覧できるようにしてほしい。
- 破砕業者からの引取報告をもって解体報告記録とするとのことだが、車台番号の確認は解体業者以降はほぼ不可能であり、解体業者の報告で確認の方がよいのではないかと。
→現実性の観点から、確実に解体業者を出た時点で判断するのがベターと考えている。
- 国土交通省の持っている情報を本システムに提供してもらえることに感謝。引き続き協力をお願いしたい。
- 関係業界には、各団体のパソコンの普及、教育を進めていただきたい。
- 非常に大きなシステムであり、極力早めに構築しなければいけない。現実性が要求される一方で、対応しやすさにも配慮しなければならない。技術的な対応可能性も見極めながら今後検討していきたい。また、システム構築段階からイレギュラーなものへの対応に配慮してもらいたい。

【資料4-1及び4-2について事務局から説明】

- 鉛蓄電池リサイクルに係るシステムの見直しについて言及されているが、具体的にどういうことを考えているか。
→従来のシステムに入っていない輸入電池を含めた新たな方法について、現在電池工業会において検討しているところ。基本的にユーザーから無償で回収する方向で検討している。
- タイヤに関してはどうか。
→解体業者から出てくる廃タイヤは全体の19%であるが、その一部は既存のルートで、残りは解体業者の「再資源化基準」において適切に引き渡すべき旨を規定することにより既存ルートを活用したリサイクルが図られる見込み。タイヤリサイクル協会においては解体業者がタイヤの収集運搬業者・中間処理業者に円滑に引渡せるよう情報提供を行う
- タイヤ、バッテリーについてはまた別途の場で議論してもらいたいが、自動車リサイクル法施行の際には、これら以外のものも含め自動車に関する物全てがきちんとリサイクルされているということを示していかなければいけない。
- 了解したが、解体業者の再資源化基準にも密接に関わってくるので、実態等をもう少し詳しく聞かせてもらいながら議論を進めていきたい。

- 法の対象外とする自動車として今回挙げられたものの中には、既に法で対象外とされている小型特殊等に該当する部分もあると思うが、趣旨を確認したい。
→例えば農機や林業機械にはナンバーを取得することを想定しておらず大型特殊、小型特殊自動車に該当しないものもあることから、漏れがないように今回政令で規定するもの
- タイヤのリサイクルが進んでいるという説明の一方で、全国的に廃タイヤの野積みが問題となっていることをよく踏まえるべき。
- 不法投棄の防止の観点からは全ての自動車を対象とすることが望ましい。現状で一部を対象外とするのはやむを得ないが、今後、不適正処理が増えるような自動車については対象に加えていくことが必要。
- 本資料について大筋でお認めいただいたので、手直しなしでパブリックコメントにかけることとしたい。

【資料4-3及び4-4について事務局から説明】

- 自動車の製造、輸入の委託について自動車の商標がメルクマールになるとされているが実際は、商標を使わせてもらっていても部品、材料等の記載がない場合がある。

【資料5について事務局から説明】

- シュレッダーダストのリサイクル率について、サーマルリサイクルとマテリアルリサイクルを併せて考えるのか、マテリアルのみのリサイクル率について定める予定なのか。
- 今後の検討課題だが、シュレッダーダストが無機質の物を相当含んでいることから、サーマルとマテリアルを総合的に見ていくような試みも必要になってくるのではないかと。

【資料6-1について事務局から、資料6-2から6-4について社団法人自動車工業会から、それぞれ説明】

- 商用車架装物について、既販車についても今後取り組みいただくという理解でよいか。
- そういう考え方でお願いすることになる。
- 二輪車リサイクルの取組に不参加企業が発生しないよう、業界を挙げて参加を呼びかけるとともに、もし不参加が出た場合も本システムで対応できるよう検討いただきたい。
- 不参加が想定されるのは輸入ブランドだが、極力参加を働きかけたい。万一入らない場合も、販売台数で見ても5%前後の量であり不参加企業分も含め本システムで処理する。
- ユーザー、消費者が具体的な成果や評価が経年ごとにわかるようにしていただきたい。
- いただいた指摘の多くは既に資料に盛り込まれていると思われるので、本要望事項の「案」を取り、各団体の自主的取組を積極的に展開していただくこととしたい。

【資料7について事務局から説明】

- フロン回収破壊法の施行後2カ月近くたったが、フロン券の購入を解体業者に継続取引の条件として押しつけている例が見受けられる。
- ユーザーへの周知がまだ十分でないように言われているので、様々な形での広報をお願いしたい。
- 現場ではフロンの回収技術が回収量に大きくかかわってくるという印象。講習会等を通して回収ノウハウの提供を進めてもらいたい。
→現在、基準の回収量を設けていて、一定の量を下回った場合には料金の支払いをしないことになっている。また、フロン券の実態について引き続き精査するとともに、説明会等において法の趣旨の徹底を図ってまいりたい。
- 消費者に対する情報提供についていろいろな業者の方に協力を依頼するなどして進めたいと考えている。

以上
