

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4回）議事録

平成15年6月24日（火）14:00～16:25

於：合同庁舎5号館低層棟講堂

○永田座長

それでは、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、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。第4回になります。まず最初に、この合同会議の委員の交代がありましたので、私の方からご紹介をさせていただきます。一言ご挨拶をいただきます。社団法人全国軽自動車協会連合会の清水委員が退任されまして、新たに高重委員にご就任いただきました。高重さんお願いします。

○高重委員

よろしく願いいたします。

○永田座長

どうもありがとうございます。それでは配付資料の確認を事務局からさせていただきます。

○宮本企画官

それでは、配付資料の確認をさせていただきますが、お手元の資料、1枚目が配付資料目次というものになっております。1枚開いて、資料1は議事次第、資料2が委員名簿、資料3-1が法の施行に向けた政省令の整備の考え方についてという、ちょっと分厚目の資料がございます。その後ろに、A3の1枚紙で資料3-1参考資料1ということで、絵のついた表が1枚ございます。その次は資料3-1参考資料2ということで、解体業にかかる許可基準等というものがございます。その次は参考資料4ということで、道路運送車両法の一部を改正する法律概要というものでございます。その次が参考資料5というもので、電子マネーフレスト（移動報告）制度の概要というものがございます。その次は資料3-2で、意見の募集、今回の施行令とか施行規則の制定に関する意見の募集についてという紙がございます。その次は資料4ということで、ちょっと分厚目のリサイクル料金の預託方法についてという紙がございます。その次が資料5ということで、自動車リサイクル法の指定法人についてという紙がございます。その次は資料6、フロン回収破壊法、カーエアコンの関係であります。こちらの施行状況についての紙がございます。最後に資料7ということで、全国説明会の紙がございます。

過不足がありましたら事務局までお知らせいただければと思います。

○永田座長

よろしいでしょうか。

それでは、早速ですけれど、本日の議題の方に入らせていただきます。議題の方は、お手元の資料 1 に書かれておりますように、大きく 4 つございます。それで、まず最初に、自動車リサイクル法の施行に向けた政省令の整備の考え方についてということで、これは資料 3 でございますが、これを事務局より説明していただいた上で、ご質疑をお願いしたいというように思っております。

自動車リサイクル法に関しましては、本年 1 月から第 1 段階が施行されておりました、あわせて対象となる自動車の定義や指定回収物品の指定など、一部の政省令が既に制定されておりますけれど、平成 16 年末を目途とした本格施行に向けまして、残りの政省令を早期に制定していく必要がございます。その基本的な内容の案を、本日、お諮りさせていただきまして、速やかにパブリックコメントを開始していきたいというように予定をしております。

それでは、まず事務局より説明をお願いします。

○宮本企画官

それでは、今日最初の議題は、政省令の関係と、リサイクル料金を消費者の方からお支払いいただく預託の方法の話と、指定法人、それから 4 つ目がフロン回収破壊法施行状況ということになっておりますが、最初の政省令の整備の考え方につきまして、資料 3-1 を使ってご説明したいと思います。

資料 3-1 の次に A3 の横紙、参考資料 1 というのがありますので、こちらをご覧くださいと思います。この法律であります、1 章から 7 章まで分かれておりました、それぞれまとまりがあった章になって、その内容がそれぞれ違って、分類されております。法律の概念図でありますけれども、右にご覧いただきますように、車が上からいろいろな方のところを渡って処理されていく、こういうことになっているわけですが、まず、第 2 章の関係であります。

第 2 章の関係は、再資源化等の実施ということでございまして、これはちょうど左の部分、ちょっと枠が黒く塗られておりますが、こちらの部分でございます。引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破碎業者、それぞれの業者の方を経て、モノとして車が流れて処理されていく。その過程でフロンなり、エアバッグ、シュレッターダストが引取られて、メーカーに引取られてリサイクルされていく。こういうものでございますが、それぞれのモノについて、どういう形で流していくのかとか、それからそれぞれのモノをどうリサイクルしていくのかということの規定でございます。

第 3 章は登録関係及び許可関係でございまして、ちょうどその右側のところに、大きな楕円が上下に長いものがありますが、関係業者の方は登録なり許可等を取得していただく必要がありますので、こちらの関係の手続きでございます。

続きまして、第 4 章であります。こちらについては、ちょうど一番上の部分からちょっと左斜め下にかかっておりますが、新車所有者の方からリサイクル料金を預託していただいて、これを最終的に資金管理法人がきちんと管理をして、必要な段階でメーカーに払渡すということになっておりますので、こちらは金銭関係の流れの規定でございます。

それから、第 5 章は、電子マニフェスト制度の関係でありまして、右側の上から下の真ん中のあたりにありますが、情報管理センターが、各業者の方から電子マニフェストによる報告を受けて、これを管理して参りますので、この関係の規定がございます。

第 6 章は指定法人の関係でありまして、資金管理の法人、情報管理をする情報管理センター、指定再資源化機関という 3 つの指定法人がありますが、こちらに関する監督等の規定でございます。

第 7 章は雑則ということでありまして、細かいところが幾つかある、そういう全体としての体系になっております。

全体で政省令、約 160 項目ぐらいあります。今回、これについてほとんどすべてについてご審議いただいた上で決定をしたいというように考えております。いわゆる政省令というものは、細かい基準等につきまして、法律ではなくて、内閣なり役所の方で決めるようにと、こういうことで委ねられているものでありますが、政省令だけですべてが決まるということではありません。実務的なことでいろいろ決まる部分もございます。したがって、今回のところですべての項目が全部決まるというようなことではない訳ですが、大枠のところはいろいろと決まっています、ということになっております。

資料 3-1 にお戻りいただきまして、こちらをご覧いただきたいと思っております。政省令の整備の考え方でございますが、総論といたしまして、本法律は本格施行は平成 16 年末ということでありまして。約 1 年半後でありまして、これに先行いたしまして、来年の 7 月を目途に解体業、破砕業等の許可等の手続きを開始するというようなことを予定しております。当然でありまして、この関連する業者は非常に多種多様かつ多くの方がいらっしゃいますので、それぞれの方に十分な準備をしていただく必要がございます。したがって、今年の夏を目途に必要な政省令の大部分を策定して、以降は実務運用を含めた詳細について、しっかりと準備していく、こういうことを考えて、今日、お諮りするということでございます。

1 ページの下、まず、第 2 章、モノの流れの部分でございます。再資源化等の実施ということですので。まず使用済自動車の引取りに関することについてでありまして、この法律の中では各引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者等につきましては、それぞれ引取義務ということで、いわゆる使用済自動車等について、前の段階から来たものについて、基本的には引取らなければいけないということになっております。ただ、一部、引取拒否を可能に措置することになっておりまして、具体的にこれを決めようということでありまして。具体的には 2 ページでございますが、イ)、ロ)、ハ)、ニ)、ホ)と記載しておりますが、例えばイ)の天災でありますとか、ロ)の場合は、例えばごみが混入している場合でありますとか、ハ)の場合は、一括持ち込みの要請があつて対応できないとか、ニ)の場合であると、通常取引条件、商慣行と著しく異なるような取引を強要される場合でありますとか、ホ)の場合の法令規定、リサイクル法も含まれますが、そういう規定に違反する場合については、拒否をしても差し支えないということになっております。

続きまして、3 ページをご覧いただきますと、3 ページの上の方に、メーカー等における正当な理由と記載してありますが、こちらは製造業者等が、シュレッダーダストであるとか、エアバッグを引き取る際に、やはり拒否ができるケースでありまして、これも例外的なケースを記載しております。先程と基本的に同じであります、1 点違うのは、ハ)の部分で

ありまして、ハ)の部分につきましては、製造業者等が定める引取基準に適合しない場合については拒否ができる、こういうことになっております。したがって、関係業者の方には引取基準に適合していただく必要がある訳であります。

では、この引取基準につきまして、実際にどういうものなのかということですが、3ページの下をご覧くださいますと、これは自動車製造業者等は、多くの破砕業者、解体業者、フロン類業者の方から多種多様なものについて引取りを行う必要がございますので、ある程度基準という形で標準化をいたしませんと、事務的に対応することが非常に困難であるということになっております。この基準は主務省令で定める基準に従って定めていただくことになりますし、適当でない場合につきましては、主務大臣が勧告、命令をするというスキームになっております。

具体的には4ページでありまして、引取基準の内容といたしましては、一番上のところにありますが、①、②、③の3つ、すなわち、モノの性状、引取りの方法、モノの運搬の荷姿ということについて規定をしようというように考えています。それぞれ具体的に申し上げますと、シュレッダーダスト(ASR)につきましては、今後、メーカーと破砕業者の間で十分調整をしていただく必要があります。現状で考えますと、例えば性状としては引取りの際にシュレッダーダストに、通常水分、土砂等含有することがあり得るわけですが、それをどの程度まで、あまり含有させないとか、そういうことについて規定をする。

②引取りの方法といたしましては、どういうタイミングなりで事務手続きをやっていたのかということについて規定する。③荷姿としてはトラック単位、ASRにつきましてはトラック単位ということで引取りを行う、1台、2台ということがございます。

その下のエアバッグの関係であります。こちらについても、やはりどういう手続きでやっていくのかということですが、また今のところ、専用パレットというものに入れて、エアバッグの爆発もありますので、専用パレットに入れて引取るということを考えておりますが、こういったことが想定されております。

その下、フロン類の関係であります。現状、フロン回収破壊法の中で、もう既に運用されておりますので、これを延長することになると思いますが、例えばボンベとかパレットといったもので引渡しといったようなことについて規定されることになるだろう、というように考えています。

5ページであります。5ページの一番上にありますけれども、この引取基準を定める際の基準としては、当然のことですが、こういう関係者の能率的な実施であるとか、円滑な引き渡しを確保されるように、合理的な範囲で定めるということについて基準としたいというように考えています。

その次は(3)指定引取場所の関係であります。ご案内のとおり、これは自動車製造業者等は指定引取場所というものを設置して、こちらで引取りを行う義務があるということになります。この設置が不適正であって、実際に業者の方は引渡しに支障が生じているという場合には、関連事業者の申し出を受けて、主務大臣が勧告をして是正をするというスキームになっております。申し出の方法として、これは省令で支障が生じている場所についての所在地であるとか、支障が生じるおそれの理由とか、そういったものを出していただいて、それを大臣の方で審査をさせていただくということになると考えています。実際の指定引取場所につきましては、業者の方と製造業者の方の双方の利便性、社会的効率

性を踏まえて決定される必要がありますので、これについては引き続き、今後調整が進むということになっております。

その下であります、今度は行為基準ということで、それぞれの業者の方がどういう行為をしていただく必要があるのかということでありまして、まず（１）フロン類回収業者の回収基準、運搬基準であります。これはフロンを回収する際に、どのようにして抜いた方がいいのかとか、運搬する際にはどうしたらいいのかとか、こういうような基準でありますけれども、基本的には、これはフロン回収破壊法の中で既に動いておりますので、これをそのまま規定することで、そう考えております。

6 ページをご覧くださいますと、一番上にありますのが、解体業、破砕業の方の関係の再資源化基準でありますとか、破砕前処理業の関係の破砕前処理基準というものでございまして、これは解体業の方が、例えば解体をする際に守っていただく基準、破砕業の方が破砕を行う際に守っていただく基準、こういうものでございます。これにつきましては、前回5月21日の合同会議におきまして、既にタイヤとか、バッテリーとか、液類を解体の方については外して回収して下さい、といったようなことについてご議論いただきましたので、これをそのまま主務省令に規定することを考えております。

その次は3. というところで、フロン類回収料金、指定回収料金というものでございまして、これは要すれば、フロン類でありますとか、それからエアバッグ類というのは指定回収物件に指定されておりますけれども、こちらについては、フロン類回収業者の方、解体業者の方が回収して、指定引取場所まで運搬する際の費用につきましては、料金という形でそれぞれの方々が自動車メーカー等に請求ができる、こういう制度になっております。この料金を定めるに当たっての基準といたしましては、回収、運搬を能率的に行った場合における適正な原価を勘案して定めるということで、そういった明確な根拠を元に決めていただきたいということを、主務省令で規定することを考えております。

次に料金、具体的に解体業者の方なり、フロン類回収業者の方がどのようにメーカー、輸入業者に請求するのかという点であります、まず手続としてはご自身の氏名または名称であるとか、銀行振込先の情報でありますとか、どの車から抜いたのかということを示す使用済自動車の車体番号、こういったものを記載した書面を出していただくということを規定することとしております。ただ、その下に※印でありますように、実務上は、毎回毎回こういったことをご連絡いただくのは非常に繁雑でありますので、あらかじめ登録をしておいて、ある程度自動的にお支払いができるようなことを考えなければいけないだろうというように考えております。

続きまして、7 ページでございます。7 ページは解体業者、破砕業者以外に引き渡し可能なもの、及び全部再資源化認定というものでありまして、要すれば、この法律の中では使用済自動車というものは引取業者からフロン類回収業者、解体業者、破砕業者と流れていって、そのルート以外には出ていかないというのが基本原則になっておるわけですが、一部現実に行われていることを踏まえまして、解体業者、破砕業者の方のところから、一応別なところ、法律の体系の外のところ引渡しが可能になっておるものであります。

では、こういった方に引渡しが可能なのかということについて、これは省令で規定をするというように考えておりまして、その下の「○」にあります、主務省令で定めるものを2つ書いてあります。ひとつは解体自動車の全部を鉄鋼の原料として利用する方法、いわゆる

る電炉、転炉等に、そのまま鉄鋼原料として車を投入してリサイクルする、こういう手法を想定しております。もうひとつは、解体自動車の全部を、製品の原材料として利用するものとして輸出する方法、いわゆる廃車ガラ輸出というものであります。これにつきましては、解体自動車の全部を利用するものとして、いわゆる法律上のリサイクルルートのところから外れて、こちらに流れても、それは差し支えないというものであります。ただ、その際には、もちろん一定期間、書類等を保存していただく必要がありますので、氏名であるとか、車体番号とか、そういったものを5年間保存をしていただくという義務があるわけでありまして。

7ページ、一番下は、全部再資源化認定ということでありまして。これはどういうものかと申しますと、ご存じのとおり、自動車メーカー等が解体業者等に委託をして、ASRを生じさせない方法で、解体自動車を国内においてリサイクルする、こういうスキームであります。いわゆるシュレッダーで破碎を行いますと、ASRが発生する訳ですが、これを発生させない方法で行うというものでございまして。具体的には自動車製造業者等は、解体業者等に精緻な解体、いろいろと電炉とか転炉等に入れる際に障害になるものを外していただいて、それを解体していただいて、これを最終的に鉄鋼原料として使うというものであります。これは大臣の認定を受けることによって、結果的に使われないASR部分のリサイクル料金のお支払いを自動車メーカーが受けられる、というスキームになっております。

8ページの上の方の「○」の最初のところにありますように、この対象の全部利用者につきましては、国内において解体自動車の全部を鉄鋼の原料として利用する事業、電炉、転炉、これについて規定をすることを考えております。その際に、その次の「○」にありますように、申請書という形を出していただく必要がある訳でありまして、全部再資源化の方法とか設備とかいったようなものでありますとか、全体で関係者がどのような協力体制をしていて、どういう責任分担関係を示していくのかといったような書類を出していただいて、これについて、私どもで審査をするということになります。

これについては、8ページの下に2つのパラグラフがありますが、下から2つ目のパラグラフにありますように、認定に当たりましては、具体的なスキーム全体を見て、そのスキームが実行性、確実性、確実に国内の転炉、転炉等で投入されて、そこでリサイクルされていくのか、というところについて判断をすることになるわけでありまして。加えますと、8ページ一番下にありますように、こういったものにつきましては、電炉会社等が、廃棄物処理法上の業の許可とか規制を受けるものではございませんが、ダイオキシン類特別対策措置法等の環境規制については、当然にこれを満たした上でやっていただく必要があるということになっております。

9ページをご覧くださいまして、上から3分の1ぐらいのところ、5. ということで、自動車製造業者等の義務であります。まずは再資源化基準でございまして。これはメーカーが引取ったASR及びエアバッグをリサイクルをいたしますが、こちらの基準でありまして、前回ご審議いただいた最終的にシュレッダーダスト70%、エアバッグ85%という基準について、省令で規定をするということを考えております。

その次は、(2)帳簿の備付及び再資源化等の状況の公表でございまして、これはメーカー、輸入業者の方については、年度ごとに帳簿をつくっていただいて、5年間保存するということを考えております。この内容でございまして、これにつきましては、例えばリサイ

クル率を計算する、先程 70%とか、そういったものを計算するための数値、基礎数値でありますとか、どなたに委託をしているのかということ、さらには、いろいろ国会等でのご審議もありましたように、収支状況、年度の中でどれだけ資金管理人からリサイクル料金をいただいて、どれくらいリサイクルにお金を使っているのかという収入と収支であります。こちらの状況について記載をしていただいて、こういった内容について、各自動車製造業者等におかれては、毎年公表をしていただくということを考えております。一番下の 2 行に書いてありますように、これ以外にも可能な範囲で公表ができるものがあれば、そこについては公表をしていただいた方が望ましいだろうというように考えております。

10 ページでございますが、(3) 再資源化の認定、これは自動車メーカー、輸入業者がリサイクルする際には、この認定を受ける必要がある訳でありまして、どういう体制でしっかりできるかということについて、主務大臣の方で見させていただくというものでございます。これを受けますと、廃棄物処理法の許可が不要になるとか、そういったような規制緩和措置が盛り込まれておるわけでありまして、この際にどのように見ていくかについては、廃棄物処理法と同じように、廃棄物処理法の欠格要件に該当しないとか、準じたものに該当しないとか、そういったことについて、主務省令で規定をすることを考えております。

実際の申請につきましては、その下にありますように、2 カ月前までに以下の書類ということで、諸々の書類がありますが、どんな人が実際に担当するのかなど、そういう書類をお出しいただいて、その上で認定を行うということで、これは体制面について、きちんとできるかとの観点から認定をするということでございます。

11 ページ一番上の(4) 表示義務であります。これは消費者の方などが、自分の持っている車は、誰がリサイクルする義務があるのか、ということがはっきりとわかる必要がありますので、そういう意味で、製造業者、輸入業者の方には、自らのお名前を刻印していただく必要がある訳でありまして、自らの名称について視認でき、かつ容易に消えない方法で表示をしていただくということにさせていただこうと思っております。実態上はいろいろ既にお名前を付しているものがありますので、これをお使いいただければ、さらに追加的にやっただく必要はないということでもあります。

(5) は公表の方法、引取基準とか各種の料金、それから再資源化等の状況、引取場所の関係、こういったものはすべて公表していただく必要がある訳であります。こちらについては、日刊新聞紙(いわゆる新聞です。)への掲載、それからいわゆるインターネットの利用、こういったものの適切なものを採用していただくということを考えております。

11 ページ下半分からは、第 3 章、登録関係、許可関係でございます。まず引取業、フロン類回収業の登録の関係であります。既にフロン法の中で引取業者、フロン類回収業者の方が登録をされており、自動車リサイクル法に移行されてまいります。したがって、基本的には、これと同じ内容になるということでございます。

その下の(2) 登録申請手続であります。これも基本的に同じということでございます。それから、12 ページのところ、(3) の上に書いてありますが、ただ、フロン法におきましては、整備業の方については特例規定というのが設けてあったわけでありまして、今回はこういう特例規定というのはなくて、フロン類回収業が、フロン法から自動車リサイクル法に移行してくるということになっております。

(3) 標識の掲示の関係でありまして、これは登録関係、許可業者の方というのは登録許可を受けているということがはっきりわかる必要がありますので、そういう意味で、わかりやすいところに、公衆の見易い場所に標識を設けていただくということで、その基準、その中身について定めることとしております。

13 ページ、解体業、破砕業の許可の関係ですが、許可基準は前回の合同会議の中で実際にご議論いただきまして、環境保全のために必要な基準を設定しました。そちらを基本的に省令として規定とするということで考えております。

その他、廃棄物処理法の業の許可の欠格事由の 1 つと同一にする観点で、幾つかの追加的なことも加えたりしております。

13 ページ、下半分ですが、許可の申請手続きで、これは許可の更新期間は廃掃法と同様に 5 年ということで政令で規定しようと考えております。申請の際には、添付書類、申請書とともに都道府県知事等の関係部局に提出をしていただく必要があるわけでありまして、具体的には 14 ページにありますけれども、①は記載事項、②が添付書類ということで、こちらには諸々の、こういったことを行っていくのかとか、どういう方がやろうとしていらっしゃるのかということについて、書類を出していただく必要がある訳であります。

14 ページ、一番下にありますように、(3) 標識の掲示につきましては、これは解体業の方も同じように標識をつけていただく必要がある訳であります。

15 ページ、第 4 章、再資源化預託金等、これはリサイクル料金、消費者の方からお預かりしたものを管理してメーカーに払渡していくというものであります。こちらの手続きの関係であります。まず、情報管理料金、資金管理料金を定める際の大臣の認可手続きで、大臣が認可する必要がありますが、その手続きの関係でありますとか、諸々の公表方法であります。情報管理料金というのは、情報管理センターがマニフェストの運用を行う際に必要になる費用を消費者の方にお支払いいただくものでありますし、資金管理料金とは、資金管理法人がお預かりした預託金、リサイクル料金をきちんと長年にわたり管理をして、払渡しをしていくという上で必要になるものであります。認可の手続きといたしましては、額及び算出方法でありますとか、そういったものを大臣に提出をしていただいて、適正な実施に要する費用の額を超えないこと、費用の額をきちんと計算した上で、この費用の額を超えないようなレベルに設定をすること、それから特定の方に不当な差別的な取扱いをするものではない場合に認可をするということを考えております。

その次に、(2) 再資源化預託金等に付する利息というのがございますけれども、法律上、資金管理法人は再資源化預託金等について、長年、管理をしていて、当然利息が出てくるわけですが、利息も含めて自動車製造業者等に費用としてお支払いをすることになっております。資金管理法人の資金管理の中には、それぞれの車のどの料金というのはきちんと区分けして、当然わかって把握しておる訳ですが、運用自体はバルクで全体で行っておりますので、その利息については全体の運用収益を、もともとの果実を生んだ預託金等の全体に薄く配分する、ということになっておる訳であります。

その次の「○」にありますように、ある年度の運用収益につきましては、その年度の運用収益を当該年度末に預託されていた預託金等について、利息として、これを分配することと考えております。その下にありますように、具体的には、こういった運用収益をもとに毎年度の利率を確定しておいて、例えばある預託金を払渡す際に、どうやって利息

を付すかということにつきましては、預託された年度から利息を付すタイミング、すなわち払渡しがされるときの前年度までの利率を複利計算で乗じまして、これによって利息を付して自動車メーカー等にお渡しをする、こういうことになる訳であります。

16 ページは、払渡し手続きで、メーカー等が払渡し預託金をリサイクルしますので払って下さいという細かいところの定め方を定めることとしております。払戻し手続きというのは（４）であります。これは中古自動車を輸出した場合には、預託金等は輸出をされた所有者の方にお払いしよう、お戻ししようというものでありまして、この際の申請書類等を定めることとしております。これにつきましては、申請者、輸出をされた方の氏名、所有者の方の氏名または名称であるとか、車を確定する上での車体番号、預託金等の額、さらには適正かつ確実に輸出がなされたことを証する書類ということで、自動車の車体番号等が記載された輸出許可書の写しであるとか、船荷証券といったようなものを想定しておりますけれども、こういった輸出の確認できる書類、それから取戻し請求が輸出された自動車の所有者にかかわるものであることを確認するための書類、きちんと本人確認ができるように、当該自動車を輸出しようとした時点の所有者が確認できる書類として、輸出抹消仮登録証明書、輸出予定届出証明書、こういったものの写し等を拝見させていただいて、これによって、きちんと整っている場合には料金をお返しするということを考えております。その下に、※印がありますが、携行品扱い、これは携行品という形で、海外に行く際に、非常に簡易な形で輸出をするというものであります。こういう輸出の場合でありますとか、上記の書類、今申しあげましたような書類が整わない場合には、確認ができないということになりますので、リサイクル料金の返還はできないということにならざるを得ないということになります。

その下の「○」にありますが、こういった申請につきましては、当然、資金管理法の方でも、いろいろと事務処理を行って、コストを費やして確認をする必要がございますので、手数料を定める必要があります。これは主務大臣の認可手続ということでありまして、これもきちんとコスト見積もりで、差別的なものではないというものを規定しようという訳です。

17 ページ、第 5 章、移動報告（電子マニフェスト制度等）の関係であります。まず引取業者がユーザーの方から使用済自動車を引取った際に、書面を交付して確認をするという、書面交付の義務がある訳であります。これは引取りの証明にもなりますし、またユーザーの方が、後々、自分の車について、どうなっているのかということ引取業者の方に照会をして、どうなっているかを聞いていただくことが可能になるようにするものでありまして、その書類の様式として、どういうものを書きますかということですが、引取業者の方の氏名とか名称、車を特定するための車体番号、ご本人の氏名、名称、こういったものが記載されることを考えております。当然こういう方法につきましては、いろいろご承諾いただければ情報通信の技術を使ってやるとかいうことも可能になるように措置するように考えております。17 ページ、一番下、移動報告の関係、マニフェストの関係の報告の内容と方法であります。まずは入力項目なり、入力方法であります。18 ページをお送りいただきますと、上から 3 行目に書いてありますが、引取りまたは引渡しの日から 3 日以内に報告を行わなければならないということを規定したいと思っております。報告内容につきましては、車を特定する車体番号と事業所単位での報告という点がキーポイントと

いうことであります。当然のことではありますが、入力負荷、これは各業者の方は相当数車を扱われておられる訳でありまして、入力負荷を最小限にすることが必ず必要であります。したがって、事業者コードで情報管理、あらかじめコードを付与することによって、いろいろな情報を打ち込まなくてもコードで入力ができるとか、さらには頻繁に入力する項目については記憶させておいて、自動的に引張れば一々書き込まなくていいとか、さらには車を引渡したという報告については、その引渡し先に自動的にそれが流れていって、前の段階で入れたことを、後ろの段階の方が再度入れる必要がないとか、そういった便利な機能について充実すべく検討を進めていくこととしております。

引取りの際の実施報告であります。これは要するに車を引取りましたという報告をしていただくわけでありまして、基本的には共通項目として、移動報告の番号、マニフェスト番号という、マニフェストに1個1個番号をつけて管理します。こういう番号でありますとか、引取りを求めた方の氏名、名称、それから車の車体番号、こういったものについて記載していただく必要があります。

19 ページでございますが、今度は引取りではなくて、引渡実施報告、どなたかに引渡したという報告であります。これも同じように、移動報告の番号でありますとか、氏名、名称、車体番号といったようなもの。またフロン類回収業者なり、解体業者の方については、ボンベ、パレット番号とか、そういったものも付加的にご記入いただくことを検討しております。

20 ページであります。一番上の(2)フロン類回収業者の再利用等の報告ということで、これは再利用の量というものを把握するために、今現在、フロン回収破壊法でも事業者の方が報告をしていただく義務がある訳であります。今回のリサイクル法の中でも、こちらは若干違って、電子マニフェストを使って報告をするということになっております。具体的には、毎年1回、年度終了後1月以内、すなわち4月末までということですが、電子マニフェストを使って情報管理センターに報告をしていただくということを考えております。内容といたしましては、年度内のフロンの引き渡した量、再利用した量、最終的に保管していた量ということで、これでフローなりストックがわかりますので、これから大体のフロンの流れというものが把握できるというものであります。当然ですが、これもいちいち毎年1回計算するのは非常に大変ですので、システムを使って、システム上で毎日、取引きをしていく中、マニフェスト報告をしていく中で、若干チェックなんかをしておく、最終的にそれで簡単に1年間の量が計算できるようなことの措置も考えたいというように思っております。

報告の方法、マニフェスト報告の方法であります。20 ページの下から2つ目の「○」のところでございますけれども、一番下の2行であります。実態上は、一定以上のスペックを有するパソコンから情報管理センターのシステムにインターネットで接続する、こういうことを想定しておりますので、この旨をこういったことを省令上、規定をするということを考えております。

他方、その下の「○」でありますけれども、やはりパソコンがお得意ではないとかいうような方もいらっしゃいますので、場合によっては、例外的には手数料を納めていただければ書面を提出する、紙で報告ができるということも、法律上、措置されております。具体的にはファックスで行うことを想定しております。これにつきましても、21

ページに参りますが、手数料の関係の手続がありますので、やはり手数料もコスト見積もりであることとか、差別的な取り扱いをしないとかいう場合に、主務大臣が認可をするというようなことを規定することを考えております。

21 ページの半分から下の方は、ファイルの保存、閲覧の方法。これは情報管理センターにおいては、こういう報告について、すべてファイルに記録をして保存をしておくこととございますので、5年間保存をしていただくというように考えております。

それから閲覧。これは自分の関係した使用済自動車の流れについて見たいというような方なり、ディスクで欲しいというようなことを請求されるケースがありますので、こういった場合の手続きにお名前、住所等を出していただくとかいうようなことを規定しております。

22 ページであります。確認通知、都道府県知事等への遅延報告の関係であります。これは確認通知は、(1)のところにありますが、関連事業者から引取り、引渡し報告が一定期間内に行われなかったといった場合に、何か問題があるのではないかとということで、情報管理センターの方から、最後の報告のあった方に通知をして、状況確認をお願いいたします。それを行っても、さらに一定期間経っても報告が来ないということであるのであれば、これは何か問題があるかもしれないということで、都道府県知事にこれを情報管理センターが報告いたします。都道府県知事はこれを見て、必要があれば確認をするなり、検査をするなりといったようなことになる訳であります。これにつきましては、要すれば、ルートの中で、きちんと使用済自動車の流れが行かず、どこかに回ってしまうような事態を防止するというのを目的にしておるわけですが、したがって、この期間を余り多く、長期間に設定しておきますと、その間に不法投棄をされる危険性もある訳であります。極端に短い期間でありますと、なかなか、各業者の方のご負担になりますので、現実的な数字を設定する必要があるということでもあります。

まず引取実施報告後、引渡実施報告がない場合、これはどなたかが引取りを行った車を引取りましたという報告をされた訳ですが、その後、引渡しの報告をされていないというケースでありまして、すなわちご自身でお持ちになっていらっしゃるか、もしくはどこか、場合によっては不法投棄されているか、そういうことで基本的にはお持ちになっていらっしゃるケースだというように思います。まだお渡しされていないということでもありますので、これはすなわち引取ってから引渡すまでの、その方々の作業に要する時間によって違ってまいります。したがって、次のページ23ページの上から3分の1ぐらいのところ、参考ということで、引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破碎業者、アンケート調査結果というのが書いてありますが、関係団体をお願いをしたり、アンケート調査を行いまして、大体どういう実態でやっておられるかということ調査しました。

こちらを踏まえて、22ページにお戻りいただきたい訳であります。22ページの一番下に表がありますが、確認通知までの期間、引取業者は30日、フロン類回収業者は20日、解体業者は120日、破碎業者は30日という、この期間を過ぎて引取り報告をやった後、この期間を過ぎて引渡しの報告がないという場合には、一応確認通知というものが来る訳であります。なお、確認通知があればすべて違法だということをお願いしているということではございませんで、一応念のために問題がないかということをご確認下さいと、こういう趣旨であります。この期間を過ぎて、さらに報告が来ないということであれば、10日経

った段階で、遅延報告という形で自治体をお願いをすることになります。解体業者の方は120日ということで長くなっておりませんが、実際に解体業の方の場合によるとは思いますが、かなり長期間保管されて、解体されていくケースもありますので、そういうのを踏まえて長目に設定をしております。23 ページの一番の「○」にあります。解体業の方は部品取りの関係とかで、長く持たれる。それから、冬季の降雪期間については長く保有されるとか、季節要因、地域要因、いろいろある訳であります。差はありながら期間そのものは一律に定めさせていただくわけでありまして、これは確認通知で、先程申し上げましたように、何か違法だということを申し上げるつもりではありませんので、未然防止という観点であります。したがって、場合によっては解体業者の方で都道府県等に確認通知を得た上で、遅延報告が行くけれども、こういったことをやっていることで問題がないというようなことを事前にお届けしていただくとか、こういったことをすることによって、いろいろな柔軟な対応がとれるだろうと思っております。ただ、システム上は常に一律に行うということによって、何か問題が起きないように防止したいというように思っております。24 ページの一番上の②であります。今度は引渡実施報告後、引取実施報告がない。すなわち、ある方に引き渡したという報告があったわけですが、その方からは、自分は引取ったという報告が来ていないということでありまして、これは業者の間に落ちてしまっている可能性があるというものであります。基本的には、これは運搬に必要な期間だけでありますので、数日間ですらよろしいのかなというように思っております。したがって、この表にありますように、各業者の方、5日というのが基本になっておりますが、ただ、自動車製造業者等のエアバッグとフロンだけは15日というようになっております。これはエアバッグとフロンにつきましては非常に多種多様、かつ多数の何万件という業者の方から小口で引き取ることとなりますので、それぞれについてきちんと、どの業者の方から来た何であるかというのを、きちんと確認をしていただかないと引取れない訳でありますので、そういった事務作業の関係で、長目に期間を設定しております。これにつきましても、3日経った場合には、遅延報告という形で自治体の方にご連絡がいくということになっております。その下、遅延報告の方法と都道府県知事等に報告される内容であります。こういったものにつきましては、基本的には電子的な形で都道府県知事に何か問題があるおそれがありますよというようなことをご報告することになっております。

25 ページの真ん中あたりに、(3) 確認通知の方法というのがありますが、これは先程の業者の方に必要な報告が出ていませんよということをご連絡する訳であります。これについては事前承諾をいただいて、電子マニフェストのシステム上で通知を行う。電子的に通知をするということを規定しようというように考えております。

25 ページの下第6章は、指定法人の関係、資金管理法、情報管理センター、指定再資源化機関であります。こちらの監督の関係でありまして、まずは業務規程、業務規程と申しますのは、それぞれの業務の内容、方法を記載していただいて、これを大臣の方で見させていただいて認可をするというものでございます。それから、事業計画等も認可申請を当然やっただけが必要がありますので、まずは業務規程としては、例えば資金管理法であれば、25 ページの一番下にありますが、資金、預託金等の管理の方法、リサイクル料金をどうやって管理していくのかということになります。

それから、26 ページの一番上では、例えば預託に関する証明、これは資金管理法が預託

に関する証明を出すことによって、これを国土交通大臣等が見た上で、車の車検等をしていくということになりますので、こういったことについて記載をすることにしております。再資源化機関とか、情報管理センター、それぞれ業務が違いますので、大体こういった業務の内容について細かいところを規定することにしております。26 ページ、一番下、帳簿の備付でございまして、こちらは、指定 3 法人につきましては、毎年度帳簿をつくっていただいて、これを 10 年間保存していただくという義務がありますので、帳簿の内容について記載をすることにしております。27 ページは、その他細かい指定法人の關係の基準であります、これは割愛させていただきます。

28 ページの一番上にありますが、特定再資源化預託金等、これはいわゆる剰余金の取扱いの關係でございまして。これは廃車ガラを輸出された場合でありますとか、フロン類が再利用された場合、こういった場合には、廃車ガラ輸出の場合には、シュレッダーダストのリサイクルを国内でやる必要がなくなりますし、フロンの再利用の場合にはフロンの破壊をしなくてよくなりますから、結果として剰余金というものが発生して、これは資金管理法に残ってしまいます。こちらについては主務大臣の認可を受けて、指定再資源化機関による離島対策であるとか、不法投棄対策、こういったものに使う、公共目的に使っていく、こういうことになっておる訳でありますので、この際の手続きについて、金額とか、用途等を明示して申請するというようなことを規定します。当然のことですが、資金管理法の会計におきましては、自動車製造業者に払渡すために預託されている預託金、勘定は別勘定として、3つの勘定、それから剰余金、一般勘定、要すれば、①はお預かりして今後お支払いする必要のあるお金、②につきましては、剰余金として公共目的に使うお金、③はその他という形で区分をして経理をする旨を省令で規定しようと思っております。

28 ページの下、離島の關係で、先程の資金出えん協力の対象になる離島の關係であります、政省令で定義をする必要があります。これは指定再資源化機関が、離島地域の市町村が使用済自動車の共同搬出を行う際に、剰余金を原資として資金の出えん等の協力を行うということが設けられておる訳であります。その対象といたしましては、いわゆる離島 4 法ということで、離島振興法、奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島振興開発特別措置法、沖縄振興特別措置法、こちら 4 法の法律で約 360 の島が対象になっております。こちらについて、まずは対象であるということについて、政令上規定をすることを考えております。いわゆる離島といわれる島は、基本的にはこの中にすべて入っているということでもあります。この対象の中で、さらにいろいろな条件によって、ほかの地域に比べて、使用済自動車の引渡しが非常に困難になっているということを条件というようにしたいと思っております。こういった基準を満たす市町村の方から申し出を受けて、主務大臣が、この地域は対象地域にしましょうとって公示した地域の中で、自治体がこういうような使用済自動車の本土への共同搬出等を行っている場合については、資金的な協力を行うことを検討するということになる訳であります。

次に 29 ページ、第 7 章、雑則ということで、これは廃棄物処理法の關係の特例の規定でありますとか、その他關係業者の方々に対する報告、立入検査の範囲といったようなものについて規定をすることを考えております。ご説明は以上でございまして。

参考資料でございまして、参考資料の 1 は、先程ご説明した図であります。参考資料 2 であります、解体業にかかわる許可基準等ということで、前回ご審議いただきましたが、

解体業の方について、許可基準、実際にどういう施設なり能力をお持ちいただく必要があるのかという点でありますとかについて、前回、ご審議いただいたものの案、それから、いわゆる再資源化基準ということで、解体業の方が解体をされる際に、どのような基準を守っていただく必要があるか、ということについて記載をしてあるものであります。

同じく、破砕業につきましても、やはり許可基準と再資源化基準というものを記載しておりますので、こちらについて具体的に省令に落とし込んで、これを規定するということを考えております。

資料 3-1、参考資料 3 は特定再資源化等物品関係検討タスクフォース／小委員会合同会議報告書のポイントというように記載してありますが、これも前回ご議論いただきました ASR のリサイクル率、最終的に ASR 投入施設活用率という、施設の優劣を判断する基準を見た上で、最終的に 2 ページにありますように、2015 年に向けて、ASR リサイクル率 70% 以上まで高めていく。当初は 30% から始めて高めていくということでもありますとか、エアバッグの関係で、毎年度 85% 以上リサイクルをしていただく、こういう基準、これを自動車メーカー、輸入業者の方にお守りいただくというものでございます。

その次は参考 4 ということで、道路法運送車両法の一部を改正する法律でありまして、道路運送車両法につきましては、自動車リサイクル法と連動して、登録等の手続きが変わってまいりますので、こちらについての概要をまとめております。

参考資料 5 は、電子マニフェスト制度の概要、これは前々回でしょうか、ご紹介したものでありますけれども、マニフェストとして、どのようなものによって、報告内容でどうやって管理していくのか、というものについて記載したものでございます。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、ただいまご報告いただいた内容につきましてご質問、ご意見等頂戴したいと思います。どなたからでも結構でございます。どうぞ、お手を挙げていただければマイクが参るかと思えます。

○石崎委員

自販連の石崎と申します。

17 ページの最初に、引取業者が使用済自動車の引取時に交付する書面とありますけれども、この辺をちょっとお聞きしたいんですが、自動車のディーラーは、まずお客様から車を引き取ると、この時点で、はっきりこれは廃車、使えないと、こういうふうになる場合には、ここでディーラーが引取書をお客さんに渡すことになりますね。これは相当な台数ですから、この時点で、お客様との商談で、新車を納めて下取ってくる。下取った時点では完全に解体とは判断できない。そこで取引を終わって会社へ車を持ってきて、会社へしばらく置いて、やはりこれは再販は難しいと。ここで初めて、解体というようになった場合、お客様から既に、何とか売れるんじゃないかと思って取りしてきた。会社へ入庫して、会社の中古車部長なり何なりが、やはりこれは売れないと判断した場合には、解体業者に渡すんですが、この場合、解体業者が引取書を発行するんですか。

その場合、今まで、ナンバーがついているものを廃車する場合に、これは永久抹消、もう使わないんだという15条抹消の場合は、最初からわかりますから解体業者から解体証明をもらって陸運事務所に15条抹消、永久抹消というようにする訳ですけれども、この場合、車がディーラーに入って、それから、これはやはり解体業者という場合は、解体業者から引取書が出る。その引取書が15条抹消に解体証明となるのかどうか、この辺をお聞きしたいんです。

○小林補佐

2点お答えします。1点目の方でございますが、例えばディーラーさんのところで引取ったけれども、査定センターに持って行って、これは廃車にするのか、その辺を確かめる、こういうケースがあると思います。持って帰って、これはやっぱり中古車で売れないということになりましたら、この段階で使用済自動車にするということございまして、「ちょっと調べてみます」ということを自動車ユーザーの方に言うておいていただいて、廃車に回すということであれば、その旨をご連絡して、使用済自動車としてディーラーさんが引取業者として引き取っていただくということになります。したがって、決まった時点で引取証明を渡していただくということになります。

2点目として、抹消登録の観点でございますが、国土交通省から補足していただいても結構なんですけれども、今までの制度では2つございまして、解体にもいきなり行くということがわかっておれば、解体業者さんが発行される解体証明書もしくはマニフェストの一部、B2票といいます、これをエビデンスにして国土交通省で手続きをしていただく、もしくはこういうやり方ではなくて、単にナンバープレートをお返しする形で、俗に16条抹消というやり方でもあったということなんでございまして、自動車リサイクル法の施行と同時に、道路運送車両法の方も改正がございまして、これが施行がされますと、今度は解体をしたということは、自動車リサイクル法の中で、そのエビデンスをきちっと取るということになっておりまして、具体的には解体業者さんのところで解体が終ったということについての、電子マニフェストとか、次の人に引渡した、引取ったという情報が全部入っていくわけでございますので、この情報を陸運支局の方に情報管理センターの方からお届けをしておいて、この解体がされたという事実をもって最終所有者さん、それは引取業者にそういった最後の手続を委託する場合も多いと思いますが、もう一度、解体抹消の届出なるものをしていただくという必要が出てくる訳でございます。要すれば、これまでの解体証明という、解体業者さんが出していた証明の紙ではなくて、今度は電子マニフェスト上の自動車リサイクルの制定中でのものがエビデンスに変わっていくということございまして。他方、16条抹消というものも、これまでどおり併存はしておりまして、まずそれをやっておいて、自動車税を止めておいて、解体が終った段階で、もう一度その解体の抹消、今申し上げたようなエビデンスでやっていただく、というような実務も出てこようかと思っております。

○永田座長

国土交通省の方はよろしいですか。

今のようなお話、いろいろなところで、たびたび、私ども聞かされている話なので、少し

整理させていただいて、わかりやすい資料でご提示申し上げるという格好にさせていただければと思っております。よろしいでしょうか。

○西村委員

日整連の西村ですけれども、今のと関連いたしまして、新たな引取書を作成するのではなくて、ここの※印に書いてありますように、リサイクル券の一部を引取書として活用することを、ぜひ検討していただきたいと思っております。

それから、20 ページなんですけど、2 番目の「○」のところに、電子マニフェスト制度による報告として、例外的に情報管理センターが、主務大臣の認可を受けて定める額の手数料を納めれば、関連事業者は書面の提出により、電子マニフェストの報告を行うことができるとされておりますが、整備業の場合、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約 5 割程度と、さらに低率になっております。したがって、今後インターネットの加入の促進を図っていきますが、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、自動車整備団体が、これらの整備事業者に変わって、電子マニフェストを代行入力することによりまして、リサイクル法で定められた移動報告ができるような措置を講じてくださるようよろしくお願いいたします。以上であります。

○宮本企画官

引取書のリサイクル券の対応の話は、記載してあるとおりであります。書面の提出の関係でありますけれども、実際ここに書いてありますように、適正な実施に要する費用の額を超えないということでもあります。実際にこれから積み上げを行った上で、具体的に条件を設定することになると思っておりますが、実際にオペレーターの方に打ち込んでいただいたり、何度かやりとりをしていただく関係もありますので、いささか料金は高くなってしまいう可能性があります。したがって、なるべくインターネットの方でおやりいただければ、非常に簡単かつ非常に短時間で処理できると思っておりますので、そちらをお願いしたいと思います。それぞれ事業者の方の PC の努力も期待したいところではありますが、やはり団体さん等の事務所でまとめて入力される、組合さんとか、そういうところでおやりになるということが当然あり得る訳でありまして、共同事務所とか、共同入力というのはあり得ると思っております。

そういうようなお取り組みも進めていただいて、結果的になるべくインターネットの方でご入力いただければ、最終的に各業者の方にとってもご負担が軽くなるだろうというように思っておりますので、よくご相談させていただきたいと思っております。

○松波委員

4 点ほどページを追って質問したいと思います。第 1 ページでありますけど、先ほど冒頭に、リサイクル法施行に向けた政省令の整備で 160 項目ぐらいあるということでご説明があり、16 年末を目途の施行に先行をしてやる諸準備が要するというお話でございましたが、全体を見たときに、あと何が残っているかということをお教えいただきたいなど。準備のために、先行するだけやられたという説明がありましたけれど、まだ残っている部分で必要なもの

は何があるのでしょうかということをお尋ねしたいと思います。

それから6ページであります、下の5、6行のところに、フロンとかエアバッグで、これに関わる使用済自動車の車体番号を記載した書面とは1対1の関係を何をもって判断されるのか。フロンとかエアバッグに固有番号があるのでしょうか。

それから、12ページでございますが、標識の掲示は大事なことです、これは法律がそう書いてあるから、そのせいともわかりませんが、自動車所有者という概念で書かれております。こういう標識の掲示の場合には、広くユーザー、使用者にも呼びかけるということが大事ではないかな、なぜ所有者だけに限定をされてお書きになっているのかなということでもあります。

それから、15ページでございますが、第4章の再資源化預託金等という標題がありまして、3行目か4行目でしょうか、情報管理料金とか、資金管理料金という言葉、それからその下に料金、預託金とこの料金、あるいはユーザーがどれを負担するのか、その辺の言葉との関係でご説明をいただければ理解がしやすいのではないかと思います。

あわせて、資金管理料金とか、情報管理料金は、認可の対象のようですが、何も基準を示さずに、あえて申請者の方が算出方法さえ合理的であれば認めるということなのでしょう。その前に算出に当たっての基準的なものを明記されるということとはされないのでしょうか。以上です。

○宮本企画官

政省令の関係でありますけれども、先程申し上げましたようにほとんどの部分は、今回これで措置をすることを考えておりますが、自動車リサイクル法の中で、いわゆる重量税につきまして、今まで車検の残存期間の部分が後で残ってしまったものについてもお返ししないという仕組みになっておりましたが、それについてお返しするということになりますので、その関係の整備については、今回のところは、まだ詳細が決っておりませんので、載っていないということになっております。

それから、フロンとかエアバッグの車体との接合の関係でありますけれども、フロンにつきましてはボンベという形に入って送られてまいりますし、エアバッグも、今想定しておりますのはパレットという形で送られてくることを想定しております。その際に、パレットの番号なり、ボンベの番号といったようなものを通じて、紐付けとして1対1をさせるようにするということでもあります。場合によっては、何か紙のようなものを活用して、外形的にわかりやすい形に対応関係をつくるとか、そういったようなことで特定をしていくということだと思っております。

標識の関係は所有者、ユーザー双方も対象としていることは当然のことでありましてユーザーの方も含まれますので、若干ちょっと書き方にご疑念を抱くようなところがありましたが、当然のことながらユーザーの方も対象に考えた措置であるということでございます。情報管理料金、資金管理料金の関係、これはどの辺についての負担をしていくのかということではありますが、これについては申し上げましたように、情報管理センターなり、資金管理法人というのは、いろいろな情報システムなりをつくって、これを運営しつつ、かつ後ほどご紹介いたしますが、資金管理法人であれば、自動車ユーザーの方からリサイクルの預託金を払っていただく際に必要となるコスト、こういった諸々のコストを総合的にみ

て、その上で決定をするということになっておる訳であります。ご案内のとおり、こういう情報管理センター等の電子マニフェストシステムにつきましては、これの設計については自動車工業会さんとか、輸入組合さんといったようなところで、メーカー、輸入業者の方にご負担いただいたりしています。こういった部分を除かれたところのコストについて、自動車の所有者の方にご負担いただくということになる訳であります。これにつきましては、やり方さえよければいいということでは当然ございませんで、それについてきちんとできる、安価でかつ確実にできるシステムをきちんとつくり上げて、その際の費用というところが担保されておりませんと、ユーザーの方のご信頼も得られないと思っておりますものですから、当然のことですがこれからはその資金管理法なり情報管理センターが料金設定するに当たって、私どもの方できちっと常時見て、最終的に積み上げの状況でありますとか、業務実施のやり方とか、そういったものがすべて問題ないという場合に認可をするということであります。方法だけでよければいいというようなことで決めるということではございませんで、その旨申し上げたいというように思っております。

○松波委員

ありがとうございます。ただ、最初に、あと残っている大きなものは重量税の返還とおっしゃいましたが、今ご説明の最後にありました15ページの預託金というものは、もうここで決め方が定かになっていると理解していいのでしょうか。ポイントとしては、そこが聞きたかったんですが。

○小林補佐

政省令というのは、まさに法律から落ちている義務の骨格になる部分でございまして、預託金を決めていくための実務、それからその額がどうなるかということについては、政省令の中で決まっていくものではございませんで。他方、資金管理法の、例えば業務規程であるとか、そういう認可を主務大臣がしていく訳ですが、こういう中で、決まってくる訳でございませんで。それから、例えば物流のやり方とかこういうのはまた実務の中でいろいろなお話の中で決まってくるものでございませんで。この辺りは政省令の事項ということではありませんで、大事な部分という認識をしておりますので、これはまたこの審議会でも必要に応じてご議論、ご報告させていただくという前提でございませんで。

○永田座長

よろしいでしょうか。

先程のご質問の中で、管理料金の部分のところ、この政省令の内容を詰める過程、その前の段階の大枠の法律を定める過程のときの審議の中でも、こういう費用の一部をユーザーの方が負担するというところで記載をしてご了解いただいていることになっていませんで、ここだけ読んでみると、何か判りづらいのかなという気がしますので少し注意書を入れさせていただきながら、この辺のところは対応させていただくませんで。

それから、先程のエアバッグだとかフロンの話というのは、車体番号との関係が常に引取りのときには対応関係ははっきりわかっていますので、その車体番号についていたエアバッグなり、あるいは入っていたフロンのような形で、どれが処理されたのかというこ

とがわかるような形にしたいということで、ここにこういう格好になっているのだろうというように思っていますが、よろしいでしょうか。

それから、先程の表示の話は、所有者だけではなくて使用者もということで、これは記載の方にその辺のところを入れさせていただきます。いかがでしょう。どうぞ。

○角田委員

非常にすっきりとよく見える形でおつくりをいただいたのではないかと、わかりやすいということでは、とてもいいと思います。公表表示義務ということでも、かなり厳しく出されている。中でも、登録制度というのが評価できるのではないのでしょうか。今まで非常にマナーの悪かった、フロンガスを放出していたような事業者も、当然この登録制度によって消えていくのではないかとというような、これは期待でございますが、そういう強い思いをいたしております。

ただ、不透明だといわれているのがフロンの回収と処理数があわないというような点ですが、この点は十分ご配慮いただけるということ、過日お話は聞いておりますが、一段とそういうお取り組みを、是非お願いしたいと思っております。

それから、自動車においても拡大生産者責任といいますか、そういうものをお願いしたいという気持ちから、本来であれば最初買ったときに、その費用が上乗せされるということが私たちユーザーには非常に望ましいというように思っております。

それから、21 ページでございますが、このところで、(4) のファイルの保存のところですが、報告を受けた日から5年とする、というような保存期間になっておりますが、5年というのは短過ぎるのではないかなというような気持ちがするのですが、それはどのようなのでしょうか。それからもう一つは、22 ページの解体業者の120日ということは、いわば4カ月に渡るわけなんです、これはちょっと、逆に長過ぎるんじゃないかというように思うんですが、いろいろな思いがございだと思いますので、是非そういうところをご説明いただきたいと思っております。

○宮本企画官

フロンの関係は、後ほどのご説明の中で触れさせていただきたいと思っておりますが、今回、電子マネーで管理することによって、フロン法に比べて、より簡便に簡単にかなりスピードも速くわかると思っておりますので、そういう中でフロンの状況などは、はっきりさせていきたいというように思っております。

それから解体業者の方が、120日までは確認通知が来ないのでは長過ぎるということがありました、これは23ページをご覧くださいと、23ページの下から2つ目のパラグラフのところに、解体業者という項目が記載されておる訳であります。ご覧くださいと、アンケート調査結果によればということで、平均的には30日以内に9割、120日以内で98%の方が引き渡しをやっているということになります。これは原則としてこういうことになっている訳でありますけれども、一方、長い期間かけて部品取りをされる場合でありますとか、冬場、積雪の関係で解体ができないこういう事例もあるものですから、こういったことも踏まえていく必要がある訳であります。けれどもやはりここに記載してありますように、120日ぐらいの日数を確保しておきませんと、解体業者の方のところに多くの確認通

知が来てしまうということになるものですから、かえって、その業の方々が事務的に繁雑になってしまうということを懸念して、120日というように設定をいたしました。

ただ、電子マニフェストできちんと管理をしておるものでありますので、この方が、もし何か問題があることをしているのであれば、そこはマニフェスト上から把握できますし、自治体の方から必要のご指導をいただくということになりますので、120日という日数自体はちょっと長い印象を受けられるかもしれませんが、何か問題が生じるというようなことにはなっておらないということでございます。

○角田委員

それから、この実施に当たりましては、是非十分に消費者といいますか国民に知らせるような、じっくりとした説明を、是非お願いしたいと思います。

○小林補佐

電子マニフェスト制度のファイルの保存期間が5年間では短いのではないかというお話でございました。この5年という期間は廃棄物処理法の中でも、マニフェストの保存期間ということで、5年に定められております。また、今回システム全体を1カ所で管理していくということでございますが、要すれば、どのぐらい長く持つていくかという要請は、システム上の負荷であるとか、そういうところとの兼ね合いでもございまして、余り大きく持つていくと、またそれを持つておくだけのコストというのも、先程の情報管理料金というのにも乗ってきてしまうものですから、この辺のバランスを考えた上で、5年ということで設定している訳でございます。

○永田座長

よろしいでしょうか。

○角田委員

はい。

○永田座長

どうぞ。

○土井委員

リサイクル工業会の土井でございます。今日のまとめでございますが、この中で、私どもは自動車メーカーさんあるいは自動車工業会さんを通しまして、指定引取場所、それから引取基準、こういったものにつきまして、まだ結論は出ておりませんが、かなり具体的な話を既に開始させていただいております。

それから、私一番心配しましたのは電子マニフェスト、これは私どもが実行しなければいけないものです。これがなければできない訳ですが、これの全体像というのがなかなか見えないということで心配しておりましたのですが、これも自動車工業会さんの方から、考え方について打診をいただきましたので、是非これもスピードアップして進めていただき

たいと思っております。

それから一方、破砕業の許可基準ということで、ASR を集積しろあるいはこれは文書では出ておりませんが、ASR の引取りは複数のグループで行うというような、いわば新しい課題が出てまいりまして、非常に苦慮いたしましたけれども、これも会員をいろいろ、今説得をしております、まだ全部とは言い切れませんが、かなりの部分まで説得をしております。

あと2つだけ、ちょっと意見を述べさせていただきますと、1つは先程ございました20条ですか22条ですか、インセンティブの部分でございます。私どもインセンティブ、インセンティブと言っているんですが、再資源化でございますね。全部再資源化ということではございません。私どもが再資源化したものについて、いわゆるインセンティブはいただけますかということをお前からお願いをしております、この条項が28、29に出されております。ページ数にしまして10ページでございますが、是非これのもう少し明確な基準というものを出していただきたいと思っております。私ども、自分の会員が何をやっているのかというレポートは用意しておるのでございますけれども、これが果たしてこういったインセンティブ対象になるのかならないのか、なかなか掴めないというのが現状でございますのでひとつ明確な基準というものを考えていただきたい。

一方、ASR の投入施設利用率、これは0.4以上でなければいかんという非常に明確な線が出ていますので、これも今こういう設備を持っている者については試算するようにしておりますけれども何分計算内容が非常に複雑でございます、とても私どもではなかなかついていけないというところがございますので、これもひとつその算定についてご指導をいただきたいと思っております。

それから、最後に1つお願いしたいのは、解体自動車の全部利用でございますがたびたび私どもの意見というのは述べてまいりました。輸出あるいはプレスとして投入する。これは私ども、今でも決して好ましいこととは思っておりませんが、ただ、現状を認めるというためには、この条項が必要であるということだと思います。

ただひとつ是非ご記憶いただきたいのは、自動車業界の問題ではございません。鉄鋼業界の問題でございますがトランプエレメントということが頻りにいわれておりまして、これは何をいうかといいますと、今の鉄屑内の銅の含有量がどんどん上がっている訳で、2020年ぐらいになりますとどうしようもなく使いものにならない鉄屑が2億から4億トン程度集積されるのではないかとというレポートもございます。日本全体の鉄鋼の蓄積量は13億トンでございますが、このうちの2ないし4億トンのものが使いものにならないということになってしまいますと、今この合同会議でも一番の目的になっております循環社会をつくり上げていくということの目的に達しませんので、私、自動車の全部利用が必ずしもこの原因になるとはいいませんがやはり銅の含有量というものについては、我々非常に神経質になっているということをお申し上げます。以上でございます。

○永田座長

ちょっと今ご意見、ご質問が出た中で少し注釈をしておいた方がよろしいのでは。

○小林補佐

いろいろご指摘いただきまして、お答えしておくのはひとつインセンティブと呼ばれたものですが、これについてはシュレッダー業者さんのところでリサイクルのための前捌きのようなものをメーカーさんの方から委託を受けてやることがあり得るかどうかというようなお話だと思っております。それでやるとすれば、スキーム上は、先程の10ページに出てまいりましたが、28条認定の中で、メーカーさんとしては全体のリサイクルの体制はこうですよということで認定を受ける際に、それも1要素として入ってくる、ということでございます。

それについて、例えばどういうものが類型に当たるのかということについては、まさにどういうリサイクル施設にどういふようにASRを投入していくかとか、そういったところに因っていく訳でございます。このリサイクル法のコンセプトというのは、全体のリサイクル率が95%になるように、ASRを70%、メーカーさんの創意工夫の中でリサイクルしていただくということでありまして、そのやり方によって今のインセンティブという話も非常に変わってくるわけでございます。したがって、政省令といったものでそれを決めていくというよりは、メーカーさんと相談をしていただいてやっていけるものか等を判断していただくものを考えます。

○永田座長

よろしいでしょうか。どうぞ。

○酒井（伸）委員

今、土井さんが言われた全部利用との関係で、1つちょっとお願いをしたいと思います。8ページのところで全部利用に関する認定申請の手続が述べられているんですが、お願いをしたいのは、あとの解体、破碎の許可という流れとここの認定の流れというものはできるだけ同じような流れになるということを前提に、ぜひデザインをしていただきたいというように思っております。特に解体あるいは破碎の方で熱心に議論をいたしましたのは、今回いわゆる標準作業書という考え方を出示しまして、それはできればインターネット等での公開というのが望ましいという議論を進めさせていただいたわけですが、ここの全部利用に関しましても、まさに申請書と言われているものの中に、標準作業書的な概念は入るべきだと思いますし、よりこれは公開がなされるべきところだと思います。まさに今、土井さんが言われたように、将来の私どもが利用する鉄の品質に関わるようなそういう側面があるのであれば、これはより公開を進めていただかなければならない部分だというように思いますので、この辺がそういう意味では認定と許可ということで、大分違ったレベルで扱われる可能性がありますので、この辺はできるだけ、両者同じようなルールになるようお願いをしたいというように思っております。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。

○宮本企画官

全部利用の認定でございますけれども、これは先程も申し上げましたようにこういう関係

者が具体的にどのようなふうな責任体制等を組んで、その中で確実に国内できちんとした形のリサイクルができるかどうかというものについて認定をするものであります。したがって、標準作業書のような何か作業について認定をするものでは必ずしもないんですが、その責任体制については認定をいたしますので、その中できちんと確実、かつ安全にリサイクルができるということは担保していきたいというように思っております。

それから自動車メーカーにつきましては、帳簿の関係で 9 ページで先程ご説明しましたがいろいろな帳簿等に記載を行ってこれを営業秘密の観点等で問題が生じない範囲で、可能な範囲で公表に努めていただくということを期待したいと思っておりますので、こういうところもあわせて全部利用の点とかについても配慮した上で行っていただきたいというように考えております。

○酒井（伸）委員

もちろん標準作業という作業とは違った視点でのシステム像でありますとか、それを構成する方々のお力とかいうようなところが、ある種透明性をもって伝わるということをご配慮いただければという、そういう意味でございますので是非よろしく願いいたします。

○永田座長

よろしいでしょうか。大分時間も経過してまいりましたのですが、もしご意見がないようでしたら、この問題についてはこの辺で終わりにさせていただきたいと思えます。

きょう、幾つかご指摘いただきました事項について事務局と私の方で、修文を少し考えさせていただきますまして、資料の 3-1 を、若干は内容変更をさせていただいた上でできましたら、我々の方にご一任願って、至急パブリックコメントの準備に入らせていただき、また政省令の制定の準備も、あわせて進めていきたいというふうに考えておりますが、ご了承いただけますでしょうか。

ご異議がないようですので、そのように扱わせていただきます。パブリックコメントにつきましては、この夏の間に済ませていただきます。政省令もこの夏準備を予定しておりますので、それまでにとということになるのだと思いますが、その方法につきましては、別途の資料がございますので、それについて事務局の方から説明をさせていただきます。

○宮本企画官

資料 3-2 という資料、全部で 3 枚の紙がございますが、これをご覧いただきますと、今回の自動車リサイクル法の施行令及び施行規則、前者が政令、後者が省令ですが、こちらに関して意見の募集というものをこういう形でしたいと思っております。

3 ページ目をお開きいただきますと、一番上に記載してありますが、7 月 14 日を期限とするということですので、約 3 週間程度の時間はあるかと思えます。この中でパブリックコメントを募集して、一般の方のいろいろなご意見を踏まえて、さらに検討していきたいというように思っております。時間の関係で、再度審議会をお開きして、パブリックコメントの結果についてご報告する時間がちょっとない訳ではありますが、ご意見についてはきちんと反映した形で、政省令は策定するというにしたいと思っております。

○永田座長

よろしいでしょうか。もし、何か重大な指摘事項等がありましたらこれはまた別途皆さんにご相談させていただくということになると思いますが、今宮本さん方から言われたように大きな変更がない限りにおいては、政省令の整備の方を最終的に詰めさせていただければというように思っております。それではよろしいでしょうか。

引き続きまして、次の議題でございますリサイクル料金の預託方法についてご説明ください。

○宮本企画官

資料4でございますが、リサイクル料金の預託方法という資料でございます。A4の紙の後にA3の紙が何枚ついておる資料でございます。これは、政省令の中で記載するものではありませんが、いろいろ法律の実務を検討していく過程の中で関係者の方といろいろご相談をしながらこういうような方向性がやっちはいかがだろうかという方向性が見えてまいりましたので、これをご報告してご意見を頂戴したいという趣旨でございます。

1ページ、総論のところでありまして最初の1. に書いてありますけれどもこの法律上は自動車所有者の方に、ASR（シュレッダーダスト）、エアバッグ、フロン類、この3つのもののリサイクル及び破壊に必要な費用についてリサイクル料金として負担を求める、こういうことになっております。この負担の段階、どのタイミングでお支払いいただくのかということでありまして、2. のところに記載されていますが、車が不法投棄等された場合の環境負荷が大きいということであるとか、「収受」と書いてありますが、どうやって消費者の方がお支払いしてそれをお預かりしたらいいのかとか、その際のコストそれから負担感、こういったものを踏まえて、①、②、③の3つの方法に分かれております。

まず①、新車でありまして、法の施行後販売される自動車につきましては、新車登録、検査、最初に国土交通省の方でこういった登録等を行っていただくときにお支払いいただく、新車購入時の預託ということでございます。②と③は、いわゆる既販車、今既に世の中に販売されていて道路を走行している車でありまして、②の方につきましては既販車のうち、制度が始まったタイミングで継続検査または中古新規登録検査を受けるものというものでありまして、これは引き続き車検をとって使われていくというものであります。これにつきましては最初のタイミングの継続検査、または中古新規登録検査時までということで、最初の車検タイミングのところで料金を預託していただきたいということであります。これは、車検は基本的に最大でも3年間に1回は巡ってまいりますので、当初3年間経てばこの措置は終了するというところでございます。③は、既販車の場合で、今度はこれが車検等を受けないで、そのまま使用済みとして捨ててしまおうという場合でありますとか、それから構内車という形で一切登録が今までされていない車でありますとか、後付装備という形で後になって車にエアコンを取りつけたとかそういうケースであります。こういった場合は、使用済みになって引取業者に引き渡す、このタイミングで預託をしていただくということで、3つに分かれております。

3. に書いてございますけれども国土交通大臣等においては、新規登録、検査、また継続検査の、いわゆる車検の際に料金の預託を証明する預託証明書の提示というものが無いと、当該登録検査はしないということになっておりますので、そういう意味でリサイクル料金

の預託がないと、いわゆる公道を走行することができないということになるわけでありませぬ。

4. であります但其の料金の預託の仕方でありますけれどもいろいろなポイントがありまして、収受、払う際の払込みに要する実務負担が荷重なものとならないようにするということとありますとか、可能な限り効率的にやることによって、コスト低減、この料金収受のコストについては自動車所有者の負担になりますので、そういうコストの低減でありますとか、片や国土交通大臣等におきまして自動車登録行政というような重要な業務を行っておられる訳でありますので、こちらの預託確認についても円滑に行われるような実務をしなければいけないということでございます。

一番下に記載してありますが、6. のところに書いてありますけれどもこの料金は個々の車ごとにそれぞれ違ってまいるものであります。ASR がどれだけ発生するであろうか、エアバッグ類がどれだけ搭載されていて、どれだけ取り外しがしやすいか、またフロン類が冷媒として使用されているか、こういった観点を踏まえてそれぞれの車ごとに料金が設定される、非常に個別性の高い料金であります。

2 ページをご覧くださいますと、一番上の※印のところに記載してありますが、これは、本法におきましては、こういったリサイクル料金の違いによって自動車メーカーによるリサイクルに向けての競争を促して、それによって料金をますます低減させていく、こういうふうなことを主たる目的にしているものですから、こういうスキームになっておるわけあります。

では、そういったことも踏まえて、具体的に預託の方法についてご説明したいと思います、2 ページの下半分であります。まず第 1 点は、先ほどの新車購入時預託ということでありまして、これを検討する際には幾つか立脚すべき点がござります。最初の「○」にありますが、新車には 2 種類の車が存在いたします。①、再資源化等の義務を有する自動車製造業者等が存在する義務者存在車、すなわちこれは自動車メーカー、輸入業者がリサイクルする義務がある訳であります、そういうメーカーさんなり輸入業者の方がはっきりしておられるケースが、義務者存在車ということであります。

一方、②ということで再資源化等の義務を有する義務者が存在しない義務者不存在車というものがあります。これは個人の方が並行輸入されてくるような場合、個人の方が個人輸入されてくるような場合でありまして、どこのメーカーがおつくりになったのか、よくわからないようなお車が国内で発生するということがあるわけあります。

このどちらの場合につきましても、両方とも円滑にできるようにしなければいけないということでありまして、ポイントはメーカーさん、輸入業者さんがはっきりしている車というものは最初から料金がはっきり決まっておる訳であります。この車であればリサイクル料金が幾らかということは、メーカー、輸入業者は販売までに決めておかなければいけませんのでそういう法律上の要請から料金が決まっております。

一方、義務者が存在しない突然あらわれる車につきましては、料金がわからないという点があります。ここが 1 つのポイントになっております。

次に、具体的に、まず下の (2) 検討中の具体的方法の概要というところではありますが、？義務者存在車の場合であります。これにつきましては、その下の「・」に書いてありますが、既存の自動車販売ルートを最大限活用することとし、自動車を購入する段階でリサイ

クル料金を預託していただくということを考えております。具体的には、次のページ、3ページの上をご覧ください。3ページ、太い線、破線等が入り乱れておりますが、太い線は情報の流れであり、破線はお金の流れであります。右から2番目、自動車製造業者等、そちらが車を出荷してその左側の自動車販売業者、いわゆるディーラーの方のところを經由して、一番左、自動車購入者、ユーザーのところから車が流れていく訳であります。この一連の流れを活用して、一番右側の資金管理法人に預託金を集めるということを考えておるところであります。簡単に申し上げますと、自動車製造業者等から左の方に①という黒い矢印が流れておりますが、メーカーの方がディーラーさんにリサイクル料金の情報を送っていただく訳であります。販売する際にこの車はリサイクル料金がいくらかだということをお伝えいただく訳であります。これを自動車販売業者の方がリサイクル料金情報として、③という黒い矢印がありますが、自動車ユーザーの方に提示してそれで「おいくらですか」ということをお伝えいただいて、車両料金と一緒にリサイクル料金というものを④という形で自動車所有者から右に破線が伸びておりますが、自動車所有者さんからディーラーさんがこれをお預かりしていただく訳であります。このお預かりした費用を、さらにリサイクル料金を自動車製造業者の方に送金をいたしまして、製造業者等はこれを取りまとめて、右側の資金管理法人にお送りするというので、資金管理法人に料金が到着するということになる訳であります。

これは、自動車販売業者の方につきましては、納車の際に一番下の細い線があります。これは物の線ですが、リサイクル券というものをお渡しすることによって、自動車所有者の方もリサイクル料金をどのくらいお支払いになっているということがきちんと確認できるようなことを考えております。

一般に新車の登録の際には、自動車販売業者の方がいろいろ手続きを代行されるケースが多い訳であります。譲渡証明書というものを国土交通省の方に提出する必要があります。これはメーカーさんから販売業者を経て、自動車所有者さんにきちんと所有権が移転しているということを証明する書類でありまして、これがないと車検が通らない、登録ができないということになる訳であります。自動車販売業者のところでの譲渡証明書のところに、リサイクル料金が預託されたということの確認の印を押していただいて、これを下の矢印が国土交通省のところに流れておりますが、こちらに持っていくと国土交通省の方はこれできちんと料金が払われている、したがって登録なりをするということになる訳であります。自動車販売業者の方はこういう一連の重要な役割を担っていただきますので、これは資金管理法人から自動車販売業者に委託という形をお願いをしてこういったお仕事をやっていただくということを考えているわけであります。

次に、その表の下に②ということで、義務者不存在車というものが先程申し上げましたように、突然どこのメーカーがつくったかわからないような車が発生するケースでありますけれども、これにつきましてはその下の行にあります。資金管理法人では最初からリサイクル料金情報をもっていないものですからわからないということになります。いわゆる普通の車であれば義務者存在車であれば、これは資金管理法人はメーカーからこの車についてはいくらかという情報をもっておりますので把握ができるわけですが、全くわからないということになります。したがってこの場合については、具体的スキーム案というのに書いてありますが、まずは料金の預託申請設定通知ということで、義務者不存在車

を輸入した方から、ファックスまたは郵送等で必要な情報を資金管理法人にお送りいただいて、これを資金管理法人から指定再資源化機関、これは義務者不存車につきましては指定再資源化機関がリサイクルを行いますので、指定再資源化機関に料金設定をお願いするというところでございます。指定再資源化機関の方で料金を設定いたしましたら、これを預託申請された方に通知をいたします。これをもとに預託申請された方は郵便局等で料金をお支払いいただいて、この事実が確認されましたら、いわゆるリサイクル券、書面で「この車でおいくらぐらいです」というような料金が書いてあるもの、それから預託確認後のシールが郵送でその方に送られてまいります。その下に、国土交通大臣等による預託確認と書いてありますが、これによってこういう例えば個人輸入のようなことをされた方については、自動車通関証明書を登録の際に国土交通大臣等に出す必要がありますので、その証明書に預託確認用のシールを張ることによって、これによって国土交通大臣もこういう預託の確認ができるというスキームを、現状考えておるところであります。

続きまして、次のページ、4ページ、継続検査、制度施行後、車検を受けて払わなければいけなくなる今の7,000万台といわれる既販車の部分であります。これにつきましては最初の検討の視座というところがありますが、制度施行後、最初の継続検査までに料金の預託をしていただくということですが、実際には車検のタイミングでリサイクル料金が預託されるということになると思っております。

いろいろ考慮すべき点が、その下にイ、ロ、ハというように記載してありますが、まずは預託実務負担の軽減ということでありまして、いわゆる継続検査の方法といたしましては2つに分かれるところがありまして、①運輸支局及び検査登録事務所に現車が持ち込まれる認証整備工場経由の継続検査、及び個人継続検査というものであります。要すれば、実際に車を運輸支局等に持ち込んで、こちらで検査していただくというのが①であります。

②運輸支局等に現車が持ち込まれない指定整備工場経由の継続検査であります。これは、いわゆる指定整備工場におかれましては、必要な整備の体制を整えておられることから、運輸支局等が確認するまでもなく、現車を持ち込まずに差し支えないというものでございます。

要すれば、この①と②の違いは現車持ち込みがあるか否かという点でありまして、なぜ現車持ち込みで区別をしていくのかといいますと、それぞれ検査を受ける流れが違っている訳でありますので、その流れにそれぞれきちんと対応できるような料金預託の仕組みとする必要があるというものでございます。

ロ) 時限措置であること及びコスト意識の必要性ということでありまして、今回のこういう既販車の部分の車検時の預託というものは、先程申し上げましたように当初3年間の時限措置で、将来は終了いたします。したがって必要以上に多大なコストを要して非常に立派な体制をつくり上げるといことは、極めて非効率でありまして必要最低限のものをつくる必要があるということでございます。このコストは資金管理料金となりますので、消費者の方に必要性について明確な裏打ちがなされていること、これをきちんと説明できるかということが重要なポイントになってくる訳であります。

また、自動車所有者の負担感を当然意識する必要がある訳でありますので、可能な限り低コストにすべく、関係の方といろいろご相談をしていかなければいけないというように思っております。

したがいまして、例えばコンビニエンスストアの ATM を活用して払うとかそういった大規模かつ新たな体制を構築することはコストの観点から望ましくないだろうというように考えております。

次のハ) でございますが、料金の個別性ということでもあります。先程申し上げましたように、個別に車毎に料金は異っております。したがいまして、現在、フロン回収破壊法でフロンの費用は一律 2,580 円という、乗用車でありますけれども徴収しておりますが、これはフロン券というものを使って 2,580 円というのを集めている訳であります。こういった一律の仕組みとすることはできないということでございます。

次のページでありますけれども、また一番上のパラグラフに記載してありますが料金が記載された振込用紙を、資金管理法人からユーザーさんにお送りして払っていただくということも可能性としてはあり得るわけでありまして、そこまでの個人情報を入力して、かつ実効性のある仕組みができるとは考えられないものですから、こういったことも難しいということになっております。

それから、さらに考慮事項の二) として、国土交通大臣等による円滑な預託確認の実現ということでもあります。預託確認がきちんとできなければ、自動車検査証の返付に支障が生じて、申請者にとってみれば車を使えないという事態が発生し得るものですから、円滑に国土交通大臣等のところで預託確認できるような実務をつくらなければいけないということでございます。

検討中の方法の概要というものでありますが、これにつきましては後ろの A3 の表をご覧くださいと思います。右側に別紙と書いてありますが預託方法のイメージであります。継続検査時預託の概要ということでもあります。この枠囲いしている中に記載してありますが、先程申し上げましたように、現車持ち込みという形で認証工場経由、ユーザー車検等で、車が実際に陸運の支局に来るというケースは、約 1,000 万台、それから指定整備工場経由ですので、車が持ち込まれないケースが約 2,200 万台というものが年間それぞれ存在いたします。

まず、車が持ち込まれる認証工場経由、ユーザー車検につきましては、預託を基本的には運輸支局検査登録事務所の中で行うということを考えております。指定整備工場経由で現車が来ないというものについては、原則、指定整備工場にお願いをして、こちらでやっていただくということを考えております。要すれば、すべての車を陸運支局等で行うことは、実務的に非常に難しいこともありますし、実態の車検の流れにあわせて車検の流れの中でやっていただくことが望ましいのではないかと考えているところであります。

最初の、まず車が持ち込まれてくる認証工場経由、ユーザー車検でございますが、これをご覧くださいますと、一番左に継続検査申請者というのがございます。この方が①現車の持ち込みということで、車の絵がかいてありますが、右の運輸支局、登録事務所に車を持ち込んでいただきます。運輸支局、事務所につきましては、枠囲いの中の一番左側に「端末」というのがありますけれども、専用端末を各運輸支局に必要な適正な数を設置いたします。こちらを使ってこちらは下の資金管理法人と専用回線で接続されておりますので、この端末を使えばリサイクル料金の照会が可能になるわけでありまして、したがいまして、例えば申請される方がこの端末を使って必要な情報を打込んでいただきますと、どのくらい料金を払う必要があるのかという請求書つきのリサイクル券というものの打ち出しがで

きる。この端末の上に「リサイクル券」というのがありますがこういうのができる訳であります。

これを右の運輸支局等内または近傍の既存団体窓口に持っていきますと、ここでお支払いをしていただいて、そこで確認をすることによって預託ができるということになっている訳であります。これは運輸支局の中では各印紙の販売とか、書式の販売とかいう形で現にさまざまな団体が金銭の授受を行っておられますのでこういった方々をお願いをいたしまして、こういうリサイクル料金の預託をやっていただこうと考えている訳であります。この団体の方でお金を集めたものを下の資金管理法人に送金をするということになる訳です。これで預託がされたものにつきまして、右側の申請窓口継続検査申請ということをする訳であります。申請する際には自動車検査票というものを記入して、これを出す必要がある訳であります。基準に適合してきちんとやっていますかということを出す必要があるわけではありますが、その紙に判子を押していただいてこれで確認をすることによって、車検証を添付していわゆる車検を通すということになる訳であります。これが認証工場経由、ユーザー車検の車が持込まれてくるケースであります。

次のページ、今度は車が持込まれない指定整備工場経由というものであります。ご覧いただきますと、一番左に継続検査申請者とありますが、この方は現車は指定整備工場には当然持ち込まれない訳ですが、この先には参りません。この指定整備工場に必要な整備等を行っていただく訳であります。その際に指定整備工場の端末から資金管理法人にアクセスをしまして、必要な料金の確認をしていただきます。こちらの料金についてこれを指定整備工場からお支払いを代行していただくことによって、資金管理法人に送金をする訳であります。これによってそれが確認できましたら、指定整備工場においてリサイクル券というものの打出しが可能になりますので、指定整備工場リサイクル券を打出ししていただく。これを、右側の運輸支局、登録事務所に持っていくと確認ができて、実際に車検証が返付されるということでありまして、この下の文章の枠囲みをご覧いただきたいのでありますけれども、最初、①現車が持ち込みされる訳であります。②にありますように、料金の照会をしていただいて、預託を申請していただきます。下の③にあります。料金の払いは3つあります。口座引落、コンビニエンスストアの利用、郵便局の利用というものでありまして、3つの方法によって料金を預託するわけであります。その次に④、⑤、⑥とありますが、こういうところから預託されましたという情報が通知されますと、指定整備工場においてリサイクル券の発行を許可するというものでありまして、整備工場リサイクル券を打ち出させていただきますと、これを?とありますが、リサイクル券を保安基準適合証、保安基準適合証というのは、指定整備工場できちんと整備されていますということを整備工場の検査員の方が証明する書類でありますけれども、これがなければ検査が通らない訳でありますので、一緒に出していただくということでここで保安基準適合証に預託済みであるということの判子が押してあるものですから、これを見て問題ないなということで車検証を返付して車は従来どおり使えるということになる訳であります。

1つ、ポイントは、料金の支払い方でありまして、コンビニエンスストアとか口座引落、郵便局というのがある訳であります。枠囲いにしてある文章の中の④、⑤、⑥の部分で、一番下から4行目から5行目でありまして、口座引落、コンビニエンスストア利用、郵便局、これはそれぞれ料金が払込まれてから、きちんと資金管理法人が確認できるまで

時間にいろいろ差がございます。郵便局の場合は、郵便局の貯金のセンターの方に集めて、そういう管理をする時間が必要になりますので、例えば四、五日ぐらいの日数がかかるわけでありまして、コンビニエンスストアの方は、その点非常に早いものですから、大体 1 日でできるわけでありまして。口座引落の場合は、そういう意味でもっと早い、1 日というようなことになっておるわけでありまして。したがって、基本的にはコンビニエンスストアを中心にお使いいただくのが、一番便利なのではないかと思っておりますが、コンビニエンスストアが場合によってはない地域もございますので、その場合は郵便局もお使いいただくのかなというように思っております。

ただこの枠囲いの中の②、上から 2 行目の一番右の括弧ですが、リサイクル料金の照会を車検の予約時などに事前に行っておくことにより、実務の円滑化も可能ということでありまして、そういったことで、この車が来るということであれば、早目に預託の準備をしていただければより円滑な形で実務ができるのではないかと思っております。

次のページであります。今度は引取時預託ということで、要すれば既存の車が車検を受けずに、そのまま廃棄されてくるというケースであります。これにつきましては、上の四角丸囲いしてある文章のところにあります。最初の「○」、原則コンビニエンスストア及び郵便局を利用して行うということを考えております。これにつきましては、口座引落については、この制度が非常に暫定的にしか発生しないということを考えておりますが、要すれば先程の指定整備工場経由のものは 3 年間しか行われぬ訳でありまして、それとの同じ期間であれば、口座も一部検討することにはしたいと思っておりますが、全面的に、永遠に口座引落を使うということは、コストの観点もあるものですから、引取時預託については、原則コンビニエンスストアと郵便局ということを考えております。

実際の流れでありますけれども、左側に最終所有者がおります。ここが、実際に引取業者のところへ車を渡して廃車をお願いしていただくわけでありまして。この際に、先ほど議論もございました引取書面というものを交付されるわけでありまして、このきに引取業者は預託確認ということを行うよう、法律上の義務があります。したがって、預託があるかどうかを確認するために資金管理法人にアクセスしまして、こちらの方から料金が払われているか払われていないか確認して、払われていない場合には、払ってくださいということで、コンビニエンスストアなり郵便局を使ってお支払いをいただきます。それによって預託済みであるということになりますと、引き取ったという引取書面を発行して、電子マニフェスト報告を開始することによって、引取業者に引き取られた車は、使用済自動車のリサイクル過程に入って行くということになります。

要すれば幾つかの方法があります。それぞれ関係する業者の方に、委託ということでお願いしなければいけない部分もありますので、引き続き関係の方との調整を進めさせていただきたいというように考えております。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。

では、この件についてご質問、ご意見等、頂戴したいと思います。

○松波委員

2点させていただきたいと思いますが、最初に自動車の所有者、法律がそうだからそうですが、3ページ目のところに、自動車購入者ということで始まって用語はちょっと別なんです、多分同じようなことを書かれていると思うんです。ところが、自動車販売業者の下のところに、登録手続きで「押印済譲渡証明書」と書かれていますと、譲渡証明書は必ず所有者が明らかなんですね。一般的に登録されている所有権留保の場合はどういうことになるのかな、そんな疑問があるわけでありまして。

総論の3番に預託証明書の提示制度が書かれておるんですが、先程の流れでは、それは説明に一切出てこなかったですね。したがって、最初は添付されていいんですが、その車が預託されているかどうかの証明をするためには、この3に書いてあります預託証明書をいつ持たせるということではないかと理解したんですが、したがって、もしされるのであれば、ユーザーの立場からいえば、納めた証しは必ず要るんだ、それがどこに表示されているかが、ちょっと説明がなかったからわからないんですが、それが1つですが、あわせて、何か持たせるということならば、これが、我々車検証と一緒に保管しやすいとか、提示しやすいというような様式にご配慮賜りたい。

以上です。

○金指補佐

所有権留保の場合でございますが、基本的には、おっしゃったように自動車リサイクル法では、所有者に預託義務がかかっているものですので、基本的には所有権留保の場合でも、所有者の方に自動車リサイクル料金の預託義務がかかっているというような認識をしております。ですので譲渡証明書上の所有者が、その場合は当然ディーラーになっている訳でございますが、ディーラー自らが預託する人として、自らの譲渡証明書に預託済みという判子を押して、検査登録事務所の方に持って行っていただく。そこで国土交通大臣の方で当該譲渡証明書に押印があることを見て、登録なり検査を受け付ける、そういうことでございます。

さらに、国土交通大臣等による預託確認でございますが、今申しましたように新車の場合と、継続検査、中古新規、3つのパターンがある訳でございます。それぞれ新車の場合と、中古新規の場合については、必ず譲渡証明書があると思っておりますので、その譲渡証明書に新車新規の場合であれば、ディーラーさんに継続検査あるいは中古新規の場合については検査登録事務所の中あるいは近くでございます既存の団体の方に、それぞれ委託をしてリサイクル料金の預託済みであるという旨を譲渡証明書に押印していただきまして、国土交通大臣の方には、その押印された譲渡証明書を提示していただくことで、預託確認がなされるということでございます。ディーラーさんなり、支局の近くにある団体さんの方におかれましては、まさにリサイクル券があることをもってして、譲渡証明書に判子を押すという実務になります。リサイクル券については、必ず所有者の方は保管をしていただきたいということでございます。

様式については、まさに今議論をしているところでございまして、そんなに例えば大きかったりして保管に支障が出るということは確かに困ると思っておりますので、一般的な車検証と同じように、ダッシュボードの中に入るようなサイズのものになるような検討を今進めているところでございます。以上でございます。

○松波委員

最後のところはそれでいいんですが、先程の例示は最初の手続きだけをご説明された。例えば新車新規で車を受けても、それは将来に渡ると中古新規になって、また手続きをとるときがある訳です。その場合については、譲渡証明書等の書類を国土交通大臣に提示することが必要なのでしょうか。

○金指補佐

国土交通大臣等による預託確認というのはまさに3年間の時限措置になっております。継続検査については、例えば普通の車であれば、2年車検の車であれば、施行後1年目に車検を受けて、さらに2年後に車検を受けるということもある訳でございますが、そのときは両方、国土交通大臣の方に押印された保安基準適合証なり、自動車検査票を出す必要がある訳でございます。ただし、3年以降は、国土交通大臣の方では預託確認義務がかかっておりませんが、これについては3年間でほとんど自動車リサイクル料金が預託されておりますので、預託確認事務も発生しないということでございます。

○松田委員

3ページの図のところ、素朴な質問なんです、自動車販売業者のところ、私たちが払ったお金というのはすぐ国土交通省の方へ連絡が行って手続きが進む訳ですけども、自動車製造業者さんたちに私たちが納めたお金が一旦入って、また資金管理法人の方へ行くというスキームになっておりますけれども、そうなるとして自動車製造業者さんたちのところが何かの不手際で倒産とかした場合には、お金はどういうようになるのかなと思いました。例えば、シュレッダーダストなんかの場合だと申請が遅れるとまだ来ていませんよというようなことが現場に来る訳ですが、資金管理法人から自動車メーカーさんの方にお金がまだ来ていないんだけれども、どうなってるのみたいな確認はできるんですか。その辺の考え方を教えていただきたいと思えます。

○金指補佐

おっしゃるように、3ページ目の注2で、小さな字ですが書いてあるところございまして、まさに資金管理法人においては各自動車メーカーさんと契約を結ばせていただきまして、メーカーさんの方からこの図でいいますと、①の出荷情報が入ったときにこの個別の車台番号ごとに、出荷情報というものを頂戴いたしまして、その出荷情報が入った時点で将来的にリサイクル料金の預託がされますというようなことで、みなしの預託という状況になります。それがおっしゃるように、メーカーさんのところとディーラーさんのところで、お金のやりとりで何らかの障害が起こったりとかそういうことは当然想定され得ますので、そこは資金管理法人とメーカーの間できちんとそういうやりとりをするような実務体制というものを、今後相談をしてつくっていきたいというように思っております。

○松田委員

わかりました。

○高重委員

4 ページの既販車というところなんですけれども、既販車のリサイクル料金なんです、既販車というのは、過去、現在、走っている車というのは、国産車、輸入車を含めて膨大な種類のもが走っていると思うんですが、運輸支局等の端末で、運輸支局等の窓口へ来られて、資金管理法人に問い合わせする訳でしょうが、そういう格好の多くの車種、輸入車も含めてすべて照会に対応できるのか。もしそういうときに、そういうのはなかなかわからないということになれば、来られた方も非常に迷惑になるだろうと思うんですが、その辺の過去の車種のリサイクル料金の設定というのはどうなんだろうね。

○金指補佐

車種のリサイクル料金の設定でございますか。

○高重委員

既販車のリサイクル料金の設定ですね。

○金指補佐

既販車のリサイクル料金については、おっしゃるように、過去約 7,000 万台ぐらいの車が今あるものですから、それぞれの車について義務者が存在するものであればメーカーさん、存在しないものであれば、指定再資源化機関の方が値付けをする訳ですが、どの車が今走っているかの情報については、国土交通省と軽自動車検査協会の方からまさに現在走っている車の車台番号について、資金管理法人の方が一旦いただきまして、そこで各義務者ごと、メーカーさんごとに情報の名寄せをして、個別のメーカーごとに、今存在している車の車台番号はこれですよということをお渡しをいたします。

メーカーの方では、当然自らが過去に出荷した車台番号についての情報を把握しておりますので、その中でこの車については生きています、生きていないという判断をしてそれぞれの車から ASR が幾らぐらい出てくるのか、エアバッグについて幾つついているのか、エアコンはついているのか、ついていないのかといったことについて、個別にきちんと把握をしてその値づけ情報を資金管理法人の方に制度施行する前に事前にお届けをしていくということになっております。ですので支局の方で、まさに 1 台ごとに登録番号と車台番号下 4 桁を用いて今、車台を特定するような実務を考えておりますが、特定をしていただいた後は専用回線で支局であれば結んでございますので、数十秒単位で 1 台ごとのリサイクル料金がわかって、リサイクル券つきの請求書が打ち出せるというようなことを考えております。あとは何かしらのトラブルが起こったときの対応の実務構築とか、それから事前にきちんと全国説明会等々を通じて、整備業者の方々にかなり細かい実務も含めてご説明をさせていただくのかなということを考えております。

○高重委員

当然日本のメーカーは理解できる訳ですけども、輸入車についてもすべてそれをやるということですか。

○金指補佐

はい。

○永田座長

よろしいですか。時間も押しておりますので、今日いただいたご意見、あるいはまたお持ち帰りいただいて、こういう点も検討しろというようなことがございましたら、事務局の方にお寄せいただけますでしょうか。まだこれは検討の段階というように考えておりますので、そういう意味では、さらにブラッシュアップして、皆さんにお諮りするチャンスも出てこようかと思えます。その間の検討課題がございましたら、ご連絡いただければというように思います。

それでは、続きまして次の議題でございます自動車リサイクル法の指定法人についてということで事務局から説明していただきます。

○榎林室長

資料5に基づきましてご説明申し上げます。

まず資料5にございますように、自動車リサイクル法では公益法人その他営利を目的としない法人が、その申請に基づいて経済産業大臣及び環境大臣が指定して、自動車リサイクルに関連する事業を行うこととなっております。

1枚捲っていただきますと、自動車リサイクル法に基づきます法人の概要について書いてございます。3種類の業務がございます。真ん中にあるのが資金管理法人、先程政省令の中でもご説明がございましたけれどもリサイクル料金の管理といったものがございます。ユーザーから徴収したリサイクル料金を、安全かつ確実に管理していきましようといったもの。それから預託に関する証明といった業務がございます。ここでは資金の管理の業務に関して十分な公開性とか透明性を確保するために、法律の中で資金運用方法の制限であるとか、区分経費の義務づけ、それから監査法人による外部監査の義務づけといったものがございます。さらには、資金管理業務諮問委員会、理事長の諮問機関で重要事項について審議した上で決めていくということになっております。また情報公開についても規定がございます。

続きまして、指定再資源化機関につきましては、メーカーが倒産した場合に、替わってリサイクルを実施したり、あとは剰余金を活用いたしまして離島の取り組みに対する支援、それから不法投棄に対する自治体の行政代執行に対する支援、そういった事業を行うこととなります。

それから、情報管理センター、関係事業者からの移動報告を受理し使用済自動車の下取り、引渡しの情報管理、電子マネー一連を管理するといったようなセンターがございます。

1ページ捲っていただきますと、この3つの業務を行う法人といたしまして、4月4日付で自動車リサイクル促進センターが経済産業大臣、環境大臣に対して申請を行っております。実際書類審査、それ以外にヒアリングを両省庁で実施いたしまして、内容を審査いたしましたところ、適当と認めるといったことで本審議会でのご審議を経た上で指定に持ってい

きたいと思っております。当センターの概要でございますけれども、使用済自動車リサイクルイニシアチブに基づき、平成12年11月につくられた法人でございます。現在自動車工業会副会長の鈴木孝男氏が理事長を務めておりますが、7月1日からは産業構造審議会及び中央環境審議会の廃棄物リサイクル分野で、今までいろいろご尽力をいただいております。京都大学名誉教授の平岡正勝氏が新理事長に就任することが予定されております。職員数29名となっておりますが、実際の業務の内容に応じまして、50名程度まで増えるというようなことでございます。

そもそも、この法人自身は自動車関係の賛助会員のところに書いてありますような各種団体の出資によってつくられているものでございまして、現在主な活動内容といたしましてフロン回収破壊法に基づくフロン回収破壊システムの運営や、使用済自動車に関するマニフェストの普及促進、広報活動等々を行っております。以上が団体の概要でございます。

○永田座長

ありがとうございました。いかがでございましょうか。どうぞ、松田委員。

○松田委員

3つの法人が1つの指定法人の中に組み込まれていくということですが、現在の独立法人をつくるのが難しいという中で、こういう仕組みになっていくのはある意味ではやむを得ないことかと思っております。けれども、私たちが一番懸念しているのは資金管理業務を行うところの法律的には資金管理センターですが、ここの部分は私たちのお金が集まってくるところですので、ユーザーの信頼性を失わないシステムを確立するということを是非お約束していただきたいと思っております。具体的には、1兆円以上のお金が3年ぐらいの間に預託されてくる訳で、他の再資源化業務とか、情報管理業務とは切り離れた形で独立性の強い透明性というのを持たせていただきたい。そして国民の監視の目が届くスキームをつくっていただきたい。それから資金管理業務委員会というのがつくられると伺っておりますけれども、この理事長の諮問機関につきましてはユーザーの意見が反映されるような仕組みとして強い権限を与えていただきたい。以上を心からお願いしたいと思っております。

○永田座長

どうもありがとうございました。

○樽林室長

今ご指摘がございましたように、独自性を高めるといった観点で、まずその区分経理、それから運用の制限、そういったものが法律的に義務づけられているのを重視していくというのは当然でございます。それから、実際の自動車リサイクル促進センターのヒアリングの中でも出てまいりましたけれども、内部組織としてもきっちり独立させたものとして行うというようなお話を伺っております。さらに、資金管理業務諮問委員会がきっちり管理していただき、さらに公認会計士等による外部監査の実施なんかについては、結果を公表するといったことで、一般の消費者の方々から、透明性がきっちり確保できるようにして

まいりたいと思っております。

○宮本企画官

ご指摘いただきましたように、資金管理業務諮問委員会という中立委員会を設けて、こちらで資金管理業務の管理をしっかりとやっていただくということになる訳でございます、こちらの役割については非常に強い権限を与えることになるとする方向で、自動車リサイクル促進センターの方にもご検討いただいております。

要すれば、基本的には例えば業務規程のようなものでありますとか、事業計画でありますとか、予算でありますとか、そういったものについては基本的に事前にそのチェックを通すことによって、消費者なり国民の目が届くような仕組みにしていかなければいけないと思っております。

私ども役所としても消費者の視点を十分認識しながら、諸々の認可に当たる必要がありますがそういったように資金管理業務諮問委員会が実態的に資金管理業務の進め方については入念にチェックをするようなことを、現在検討してるところでございます。引き続きご相談させていただきたいと思っております。

○松田委員

今までの審議の過程を伺ってしまして、すごいなというように思いましたのはメーカーさんたちが非常に努力されて情報管理システムの中で今までのようなズルができない仕組みを、きちっとITを使って整備されていったというこのすごさには圧倒される思いがいたします。ここでこれまでの自動車関連の方の仕事の仕方が変わってくるというところでは、21世紀に向けて非常に明るい展望を持っている訳ですが、それとともにもう一つ大きな山場というのがこの資金管理センターを国民にとって信頼性の高いものにしていくというこの2つの大きな業務がこの委員会には付されていると思っております。ですから改めて本当にお願ひですけれども、この透明性というところを、今のお考えを聞いて安心したんですけれども、国民全体で見守っていきたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願ひいたします。

○永田座長

どうもありがとうございました。これは法律をつくる前の段階から資金管理法の問題というのは、松田さんがご指摘いただいたような点で注文が随分多くつけられたと思っております。それを受けとめた形で法制度もでき上がっているというように思っております。実効あるものに成長していく努力はこれからだと思いますが、おっしゃられるようなことで進めさせていただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。もしよろしければこの部分はこの3つの機能を持つ指定法人として、自動車リサイクル促進センターを指定する方向で関係省庁の間で最終的な詰めの作業を詰めさせていただくということでご了解いただけますでしょうか。

ご異議がないようですので、それではそのようにさせていただきます。指定法人につきましては、指定後にさまざまな実務の運用の準備をしていくこととなりますけれどもその進捗状況等につきましても必要に応じて、この合同会議においてご報告をいただくようなこ

とを考えております。またその際にはよろしくお願いたします。

続きまして 4 つ目の議題でございます。フロン回収破壊法の施行状況についてということでこれも事務局から説明を願います。

○宮本企画官

資料 6 でございますが、フロン回収破壊法（カーエアコン部分）の施行状況についてという資料でございます。フロン回収破壊法につきましては業務用空調機器の部分とカーエアコンの部分がある訳でありまして、カーエアコンの部分につきましては、昨年 10 月から本格施行ということになって、今お話のありました財団法人自動車リサイクル促進センターというところが、自動車メーカー、輸入業者から一元的に業務委託を受けて回収したフロンの引取り、破壊を行う自動車フロン引取破壊システムというものを運営しております。半年間の施行状況を整理いたしております。

1 番目の点は都道府県政令市等への各引取業者、フロン類回収業者の登録数でありまして、引取業者が 5 万 9,000、フロン類回収業者が 2 万 5,800 ということで、これは事業所数でございます。そういう意味では十分な登録をいただいているのかなというように考えております。

2 番目が昨年 10 月施行以来、3 月末までの半年間の引取破壊実績であります。約 136t、約 34 万 4,000 台分ということであります。ご覧いただきますと、月別に数字が上がっておりますが、10 月など、非常に少ない訳でありますけれども、制度が施行後時間を経つごとに、順次引取破壊の量、台数ともに増えてきております。昨年度このフロン法ができる前に、自主取組でやっておりましたがその際には 1 年間で約 153t 程度破壊しておりましたので、約半年間の実績は 1 年間の実績とほぼ同じでございますので、そういう意味ではこういうフロンの破壊については進展をしたということだと思えますし、また足元 3 月の状況を見ますと一番下に書いてありますが、年間約 100 万台強の水準まで来ておるということでありますので、順次定着をしてきているのだろうというように思っております。

ただ、1 ページの 3. に書いてありますが、当初自動車リサイクル促進センターの方で年間約 300 万台ぐらいの使用済自動車、エアコンが搭載されたフロンが入った自動車が出るだろうと思って、これを対象に引取破壊をするということを見込んでおった訳でありますので、100 万台という水準は必ずしも高いというものでは全くないだろうというように思っております。

これにつきましては、なぜこういうことが起きているのかということについては 2 ページをご覧くださいと思っておりますが、2 ページの一番上の 4. 現状の要因として 2 点記載しております。破壊に回らずに回収業者のところで回収されたまま、再利用されているフロン類が相当あるものと見込まれております。これは法律上はフロンは、回収破壊が原則ではありますけれども、例えば特定フロン CFC を搭載した自動車がまだ一千何百万台、現状でも運行している訳でありまして、今 CFC というものは、製造禁止、輸入禁止というものであります。したがって、補充用として、今ある一部の CFC を再利用せざるを得ないということがございます。したがって、今回この法律の中ではフロン類の再利用についても一応認められているということでありますので、これは違法行為ではない訳ですが、結構再利用の量があるのではないかとこのように考えております。

その下の第 2 点でありますけれども、フロン類につきましては回収業者の方が回収した場合に、大型ボンベみたいなものに入れて、いっぱいになった段階でフロンをセンターの方に送ってセンターの方で破壊をするということになっておる訳であります。したがって個別に何度も送ると面倒なものですから、輸送効率の観点からいっぱいになってから、大きなボンベで送るということになる訳であります。大型ボンベの場合、20kg ボンベでありますので、車から回収されたフロンの何十台分、50 台分とか 60 台分とかそういった大量なものが入らないと、いっぱいにならないということがあります。したがって大手の業者の方であれば、回収も非常に多くやっておられますので、短期間にそれだけおやりになることもあるだろうと思いますが、そうでない方においてはボンベにいっぱいになるまでに時間が生じるというのは、制度上やむを得ないところでありまして、制度が定常状態に至っていない可能性があるというように判断をしております。

5. のところに整理されますけれども、さはさりながら私どもとしては昨年来フロンの回収の率を向上させていかなければいけない、きちんと制度が定着するようにしていかなければいけないというように考えておりまして、関係する諸団体、きょうもご出席の自販連さん、中連販さん、日整連さん、こういった方々にそれぞれ実施状況の点検だとか、会員への周知活動であるとかそういったことのご要請をさせていただいて、それぞれの団体におかれてはご対応いただいているところでございます。また業者向けの説明会でありますとか、広報活動、さらには登録事業者を監督しております都道府県政令市に対して、現状についてご連絡差し上げて、各自治体において状況把握、ヒアリングでありますとか、立入検査、こういったものでありますとか対策の検討を依頼する、こういった取り組みを行っているところであります。

先程申し上げましたように、先程の資料にもありましたがこのフロン法に違反している場合というのは、自動車リサイクル法の登録とかそういったものについて問題が生じてまいりますので、フロン法についてしっかりお守りいただくことが、今後のリサイクル法に移行する上で、極めて重要であるということでもあります。引き続き私ども、周知徹底をやってまいりますし、着実に施行してまいりたいと思っております。

自動車リサイクル促進センターにおかれては、ホームページ等で実績は今後毎月きちんと公表していきたいというように思っております。

その下を書いてありますが、再利用の量の関係につきましては現状では必ずしも定量的に把握できないんですが、現在各事業者から紙ベースの報告が上がってきております。これがまとめ次第、私どもと経済産業、環境両大臣に提出されますのでその中でマクロの数字の把握が可能になる訳であります。

また、2 ページ、一番下のところでありますけれどもいろいろ報道等でご指摘いただいている点がありましたので、若干その点のご説明をしたい訳であります。リサイクル促進センターのフロン券の入金枚数の累計、すなわちこれは消費者の方からお支払いいただいたお金の合計です。これと引取破壊台数の累計、これはすなわち引取破壊に要した費用、支出の合計であります。すなわち収入と支出であります。これが 3 月末時点で 2 倍近い差があるというご指摘をいただいております。何か問題があるのではないかと言われております。

これについては、2 点ありまして、1 点はこのフロン券自体は金券的な性質を有するもので

ありますので業者の方がいろいろ事務の便宜のために、まとめて購入されて手元に在庫としてお持ちになっていらっしゃるというケースがあります。したがってどうしても入金の方が大きくなってしまうというふうなことになっております。

次のページ、3ページでありますけれども、使用済自動車につきましては、引取してフロンを回収して、実際に破壊されるまでには一定の期間を要する訳であります。これは先程申し上げましたように、引取ってフロンを抜く訳であります。抜いたフロンをボンベに貯めて、いっぱいになってからこれをセンターの破壊施設に送るということになりますので、一定期間要します。

このような関係から、一定程度、フロン類の回収破壊費用がセンターへプールされることは制度上必然のものとなっております。当然のことではありますがセンターでは特別会計というものを設けておまして、他の事業とは完全に区分して厳格に管理、経理を行っております。したがって、制度上そういった入金枚数と、破壊枚数の差が出てしまうということはやむを得ないということをお知らせした次第でございます。

そのほか、7.としてはフロン類がフロン類回収業者の方によって再利用された場合に、フロン券として払われた金額につきまして最終的に回収も破壊もする必要がないものから、結果的にお金が余ってしまうということになる。いわゆる剰余金ということになる訳であります。このお金につきましては、消費者の方にお返しすることも難しいものですからこれについては、産構審等の議論も踏まえまして、センターにおいて他の事業とは明確に区分をして、フロン類に関する広報活動などのようなそういったフロン類の大气への排出抑制に資する公共公益事業に活用するというようにしておりますので、そういったもので最終的に消費者の方、自動車ユーザーの方に還元をしていくこういったことを現在考えております。とりあえず、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。いかがでしょうか。何かご質問等がございましたら、よろしいでしょうか。

よろしければ、現況報告という格好になっていますが、こうした実績を今後もどんどん積み上げていくことになると思いますので、その状況を逐次また先程からすればセンターの方で広報をしていただけるということになりますので、そういう点も十分ご覧いただきながら、破壊法の方の制度に対する対応状況をチェックいただければありがたいと思っております。

○大塚（直）委員

今おっしゃってくださったので、それで結構だと思いますけれども、3ページの再利用に回ってしまった場合の資金というのは本当は集め過ぎということになってしまうところも全くない訳ではございませんので、是非フロン類の大气への排出抑制に資する事業に関しては、是非情報公開を行うということをやっていると、大変幸いでございます。

○永田座長

どうもありがとうございました。

それでは、よろしいでしょうか。以上で、本日、ご審議いただく内容は終わりでございます。

別途事務局の方から連絡事項といたしまして、資料 7 で、自動車リサイクル法の全国説明会を、第 2 回目になります。開催させていただくということでご案内したいと思いますので、よろしく願いいたします。

○宮本企画官

資料 7 であります。第 2 回自動車リサイクル法全国説明会というものでございます。これは、前回ご議論いただきました解体業、破砕業の方の許可基準等が、今回一連の政省令の中で確定いたす訳でありまして、実際にこういった許可をとっていただく方々にどういう手続きなり、どういうことが求められているかについてご説明をすることです。かこういった、今日ご議論にありましたリサイクル料金の預託の方法でありますとか、業者の方に使っていただく電子マニフェスト制度がどういうものは、そういったものについて検討が進んだ状況を、全国の事業者の方にご説明をするというものでございます。

本年 1 月から 3 月にも、同じく全都道府県 52 カ所で実施いたしました。第 2 回目としても 9 月上旬から 10 月上旬について開催を予定しております。こういった説明につきましても、またこの 9 月、10 月にとどまらず状況がかたまり次第、私どもの方から全国説明会を何度かやる必要があると思っておりますし、また自治体でありますとか、いろいろな団体等の中で、会員さん等に対し、ご説明をする機会等も、是非つくっていただきたいと思っております。

いずれにせよ状況が決まり次第随時、説明会を開催してリサイクル法が施行される 1 年半後のタイミングではすべての方に、きちんとご理解いただけるようなことで努力をしたいというように考えております。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。いかがでしょうか。先程、ちょっと角田さんの方からユーザーにもこういう情報をどんどん提供するという話がありました。今のところ、関係業の方を中心として、積極的にこういう情報を提供しているんですが、いずれユーザーの方にはもっとわかりやすい格好の資料提示をしながら、そういうことをご理解いただくことを考えていかなければいけないと思っております。それは、早速取りかかる準備はさせていただきたいなというように思います。よろしいでしょうか。

では、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から説明してもらいます。

○宮本企画官

委員の方々につきましては、資料 8 として、前回の第 3 回合同会議議事録（案）というものを配付させていただいておりますので、特段ご意見等ございましたら、本日から 1 週間程度の間には事務局までご連絡いただけるようお願いいたします。

それから、本日の資料の公開につきましては、委員限りで配付している資料 8、議事論（案）を除きまして公開というようにさせていただきたいと思っております。また無記名の議事

要旨を作成して、永田座長にご相談の上、会議終了後速やかに基本的には 1 週間以内に公開をするということにしたいと思います。また本日の議事録につきましては、次回の合同会議に、今、第 3 回の議事録をお出ししているように発言者を記名したものを委員会に配付させていただいて、事前にご了承いただいたものについて公開ということを考えております。

次回以降の開催予定であります、自動車リサイクル法の施行準備の進捗に応じてということでもありますので、座長にご相談の上、また状況が進んだところで、追って皆様にご連絡させていただくということにしたいと思っております。スケジュールにつきましては今のところ確定しておりませんので、進展にあわせてご相談させていただきたいというように思っております。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。では、資料の公開の件、今お諮りしましたがそのように取扱わせていただいでよろしいでしょうか。

ご異議がないようですので、それでは委員限りで配付させていただいたもの以外公開ということにさせていただきます。すべて公開ということです。

今後の予定につきましては、今申し上げたとおりで進み具合によって、皆さんの方にまた日程等問い合わせさせていただいて開催していくという形をとらせていただきます。

今日はちょっと時間を長目にとらせていただきまして、ほぼ時間いっぱいまで貴重なご議論いただきましてありがとうございました。また次回よろしく願いいたします。

今日はこれで閉会といたします。どうもありがとうございました。

午後 4 時 25 分閉会