

## 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4回）-議事要旨

日時：平成15年6月24日（火曜日）14時00分～16時25分

場所：合同庁舎5号館低層棟2階講堂

### 議事概要

#### 【事務局より資料3-1について説明】

- 17ページの最初の、引取業者が使用済自動車の引取時に交付する書面について訊く。ディーラーが下取った時点では完全に解体とは判断できず、会社へ入庫し、再販できないと判断してはじめて解体業者に渡す場合には、解体業者が引取書を発行するのか。また、ナンバー付きを廃車する場合、永久抹消（15条抹消）の手続は解体業者から解体証明をもらい陸運事務所ですが、車がディーラーに入って解体業者にわたる場合は、解体業者から引取書が出て、その引取書が15条抹消の解体証明となるのか。  
→1点目、ディーラーが引取り、中古車で売れないと判断すれば、この段階で使用済自動車になる。ディーラーのところで、中古車の査定をしてゼロ評価となれば、その時点でユーザーに連絡して使用済自動車とするかどうかを決定し、ディーラーが引取業者として使用済自動車を引取る。廃車が決まった時点で引取証明を渡す整理になる。  
2点目、抹消登録は現制度では2つあり、直接15条抹消を行う場合には、解体業者が発行する解体証明書またはマニフェストの一部（B2票）を証拠にして国土交通省に手続きをする。ナンバープレートを返却することにより16条抹消する方法もある。今後は、自動車リサイクル法施行と同時に、改正道路運送車両法も施行され、解体業者で解体が終わった事実は電子マニフェストによる引渡し、引取り情報を陸運支局へ情報管理センターが連絡し、これにより最終所有者、または委託された引取業者が、解体抹消の手続きをすることになる。16条抹消も併存することにはなる。
- 新たな引取書の作成でなく、リサイクル券の一部を引取書とすることを検討いただきたい。それから20ページ、2番目の「○」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認可を受けて定めた手数料を納めれば、関連事業者は書面により、移動報告を行えるとある。整備業の場合、電子化に対応できない整備事業者が多数予測され、団体による電子マニフェストの代行入力で移動報告ができる措置をお願いしたい。  
→引取書のリサイクル券での対応の方向については資料記載のとおり。書面報告に要する技術は、適正費用を積算し情報管理センターが設定するが、オペレーター作業等が必要なため料金は高くなるをえない。インターネットの方式であれば、簡単に短時間で処理ができるものであり、事業者の努力も期待する。団体、組合による共同入力方式はあり得る。結果的にインターネットで入力されれば各業者の負担は軽くなる。
- リサイクル法施行に向けた政省令の整備は、16年未目途の施行に先行しての諸準備との説明だが、あと何が残っているのか。また、6ページ、下の5、6行のところに、フロンとエアバッグについて車体番号を記載した書面との1対1の関係をもって判断するとの趣旨での記載であるが、フロンとエアバッグに固有番号があるのか。その1対1の関係の仕組みを訊く。12ページの標識の掲示については自動車所有者向けという記載であるが、所有者だけでなく、使用者のことも念頭におくべき。15ページ、第4章の再資源化預託金等の3、4行目の、情報管理料金、資金管理料金、預託金とあるが誰が何を負担するのか。また、資金管理料金、情報管理料金については手続きの記載はあるが、申請者の算出方法が合理的であれば認めるのか。  
→政省令のほとんどの部分は今回措置をする。但し、自動車重量税に関する規定については、まだ詳細が決まっていないため、今後の措置となる。  
フロンとエアバッグの車体との関係は、フロンはボンベ、エアバッグもパレットで送られることを想定。そのボンベ番号、パレット番号により1対1対応させるか、場合によりペーパーを利用して対応関係で特定することも想定される。標識掲示の関係は所有者、ユーザー双方も対象に考えた措置である。  
資金管理料金は資金管理人がリサイクル料金の預託コストを総合的にみて決定する。情報管理センター等の電子マニフェストシステムの開発は自動車工業会、輸入組合、つまりメーカー、輸入業者が負担するが、これらを除いたコストは自動車所有者の負担になる。安価で、かつ確実なシステムをつくり上げ、その費用が担保されないと、自動車所有者の信頼も得られない。また、資金管理人、情報管理センターの料金設定は、積み上げの状況など業務実施のやり方にすべて問題ない場合に主務大臣が認可するもの。
- 15ページの預託金の收受方法などは政省令で定かになると理解していいか。  
→預託金の具体的な收受方法については、政省令の中では決まらず、資金管理人の業務規程などに規定され、主務大臣が認可することで決まる。  
また、メーカーの具体的な物流のやり方などは、実務の中で決まり、政省令項目としては出てないが極めて大事な部分であることは確か。この審議会での必要に応じたご議論、ご報告が前提となる。
- 管理料金の部分は、法律を定める過程の審議でも、費用の一部をユーザーが負担することに了解いただいている。判りづらいため資料に注意書を入れることで、対応させていただく。

エアバッグとフロンは、車体番号と対応関係ははっきりわかるため、その車体番号のエアバッグ、フロンとして、どれが処理されたかわかる。標識表示の話は、所有者だけではなく使用者についても資料に記載を入れる。

- 非常にすっきりとよく見え、わかりやすくいいと思う。  
公表表示義務も厳しく打ち出されている。特に、登録制度は評価できる。フロンガスを放出する事業者も、登録制度により消えると期待する。フロン回収と処理数があわない点は取り組みをお願いする。自動車も購入時にリサイクル費用が上乗せされることが、ユーザーには非常に望ましい。  
21ページ(4)のファイルの保存は、5年の保存期間だが短過ぎないか。22ページの解体業者の120日は、逆に長過ぎないか。  
→自動車リサイクル法が施行されれば、電子マニフェストでの管理により、フロン法の仕組みよりも実態の把握が容易になる。  
解体業者における確認通知までの期間は、解体業者へのアンケート調査結果から、平均的には30日以内に9割、120日以内で98%が引渡しをしており、長期間の部品取りや積雪で解体ができない事例もあり、120日確保しないと、多くの確認通知が届き、却って事務的に繁雑になることから、120日に設定した。電子マニフェスト管理のため問題があればマニフェスト上から把握でき、自治体から必要な指導がされる。  
また、ファイルの保存期間については、廃棄物処理法においてマニフェスト保管期間が5年であることと、システム負荷に鑑みて5年と設定した。
- 私共はメーカー、自工会と、指定引取場所、引取基準について具体的な話を開始した。  
電子マニフェストの全体像が見えないと心配したが、この点も大分進んできている。  
破碎業の許可基準として、ASRの引取りは複数のグループで行う新しい課題が出て、非常に苦慮したが、会員をかなりの部分まで説得した。先程あった再資源化について、私どもが再資源化したものにインセンティブはいただけるか、10ページにあるが少し明確な基準を出していただきたい。  
解体自動車の全部利用（輸出あるいは電炉等への投入）については、現状を認めるという点では、この条項が必要であることは理解するが、鉄鋼業界で、トラップエレメントとして銅の鉄屑中の含有量が上昇し、2020年ぐらいには使えない鉄屑が2から4億トン集積するとのレポートがあり問題になっている。日本全体の鉄鋼蓄積量は13億トンであり、2から4億トンが使えないことは循環社会形成の目的に達しない。自動車の全部利用だけが原因でないが銅含有量に非常に神経質になっている。  
→インセンティブについては10ページにある28条認定の中で、メーカーが全体のリサイクル体制の認定の際にシュレッダー業者に委託することを判断するかによる。、政省令で委任されている事項ではなく、メーカーと関係者の相談によって決まっていくものである。
- 8ページ、全部利用に関する認定は、解体業、破碎業許可と同じ流れを前提にお願いしたい。解体業、破碎業許可では標準作業書の考え方を出し、インターネット上で公開が望ましいという議論をした。全部利用申請にも標準作業書の規定を取り入れ、公開とするべきである。将来利用する鉄品質に関わる側面があれば、公開を進めなければならない。  
→全部利用認定は関係者が、具体的に責任体制等を組み、確実な国内でのリサイクルを認定するもので標準作業書のような作業の認定ではなく、その責任体制を認定することによって確実、かつ安全なリサイクルを担保するもの。メーカーにおいて各種帳簿等への記載、営業秘密の問題が生じない可能な範囲の公表を期待しているところであるので、全部利用にも配慮した公表を期待する。
- 標準作業とは違った視点でのシステム像であることは理解するが、透明性、公平性に配慮していただきたい。
- 指摘いただきました事項について事務局と私の方で修正案を少し考査させていただき、資料3-1を若干内容変更することにご一任いただき、至急パブリックコメントの準備と政省令の制定の準備をあわせて進めたい。ご異議がないので、そのように扱わせていただく。

---

### 【事務局より資料3-2について説明】

---

- 何か重大な指摘事項等、大きな変更がない限り、政省令の整備の方を着々と進めていただくこととする。

---

### 【事務局より資料4について説明】

---

- 自動車の所有者について、3ページ目は、自動車購入者で始まり、自動車販売業者の下には、登録手続きで「押印済み譲渡証明書」と記載されているが、所有権留保の場合はどうなるのか疑問がある。  
また、総論の3番の預託証明書の提示制度の説明がない。車の預託証明のため、この3の預託証明書をいつ持たせるのか。どこに表示されるのか。また車検と一緒に保管、提示できる様子を配慮されたい。  
→所有権留保の場合でも、基本的には所有者に自動車リサイクル料金の預託義務があると認識する。  
譲渡証明書上の所有者はディーラーになり、ディーラーが預託する人として、自らの譲渡証明書に預託済みの押印をし検査登録事務所で、国土交通大臣等が当該譲渡証明書に押印を確認して、登録なり検査を受付する。国土交通大臣等による預託確認は新車の場合と、継続検査、中古新規、3パターンがあり、新車と中古新規の場合は、必ず譲渡証明書があり、継続検査の場合は、完成検査証、自動車検査票が存在。新車新規ではディーラーに、継続検査または中古新規では、運輸支局又は検査登録事務所或いは近くの団体に委託し、リサイクル料金預託済みの押印を譲渡証明書等にもらい、国土交通大臣にそれを提示することで預託確認ができる。所有者はリサイクル券を必ず保管していただきたい。  
様式は、一般的な車検証と同じダッシュボードに入るサイズで検討している。
- 新車新規で預託確認を受けても、その後の中古新規或いは継続検査時に常に預託確認義務が必要となるのか  
→国土交通大臣等による預託確認は3年間の時限措置。例えば普通車の2年車検の車であれば施行後1年目に車検を受けその2年後に車検を受けるとことが想定されるが、この場合、両方の車検において、国土交通大臣等に押印された完成検査証或いは自動車検査票を出す必要がある。3年以降は国土交通大臣による預託確認は行われぬ。これは、3年間でほとんどの自動車のリサイクル料金が預託されることとなるため預託確認を行う必要がないという整理。

- 3ページの図で、自動車販売業者のところで払うリサイクル料金は、自動車製造業者に、その料金が一旦入り、資金管理人へ預託されることとなっている。もし自動車製造業者が、倒産した場合はどうなるのか。ディーラーとメーカー等との間で金と情報の伝達に不具合が生じた場合はどうなるのか。資金管理人とメーカーとの間でそういった事態に対する連絡体制についてどう考えているのか。  
→3ページ目の注にあるように、資金管理人は各自動車メーカーと契約を結ぶこととなっている。  
メーカーからこの図の(1)の出荷情報によりこの個別車台番号毎に、出荷情報を受け、その出荷情報が入った時点で、リサイクル料金の見なしの預託となる。メーカーとディーラー間で、お金のやりとりの障害など想定されることについては、資金管理人とメーカー間でそうした事態に対処するための連絡体制の構築など実務体制を検討していきたい。
- わかりました。
- 4ページの既販車のリサイクル料金について、既販車は、国産車、輸入車を含めて膨大な種類のものがある。陸運支局等の端末で、資金管理人に問い合わせするが、すべての照会に対応できるのか。車種のリサイクル料金の設定はどうか。  
→既販車は、約7,000万台あり、各車について義務者が存在すればメーカー等、存在しないものは指定再資源化機関が値付けを行うこととなる。値付けが必要となる自動車の現存情報については、国土交通省と軽自動車検査協会から車台番号を資金管理人が提供を受け、各義務者毎に情報を名寄せし、個別のメーカー毎に現存自動車に関する車台番号を渡すことになる。メーカーは過去に出荷した自動車の情報に基づき、現存自動車に関するASRの量、エアバッグ数、エアコンの有無を個別に把握して値付けを実施し、その値付けされたリサイクル料金情報を資金管理人に制度施行前に、事前に届けることとなる。支局では1台毎に登録番号と車台番号下4桁で、車台を特定する。専用回線で支局と結び、数十秒単位でリサイクル料金がわかり、リサイクル券付きの請求書を打ち出す。全国説明会等で、関連事業者に対して必要となる実務を説明する。
- 日本のメーカーは理解できるが、輸入車についてもすべてやるのか。  
→そのとおり。

---

### 【事務局から資料5について説明】

---

- 新規に法人をつくるのが難しい中で、3つの法人機能を1つの指定法人が担うことはやむを得ない。資金管理人について一は私たちがお金が集まる場所であるため、ユーザーの信頼性を失わないシステムの確立をお願いする。1兆円以上のお金が3年ぐらいの間に預託されることになるため、他の再資源化業務とか、情報管理業務とは切り離し、独立性、透明性と、国民の監視の目が届く仕組みをお願いする。理事長の諮問機関である資金管理業務委員会には、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。  
→資金管理人については、区分経理や運用制限を法律上の義務となっている。資金管理諮問委員会のチェックや、公認会計士等による外部監査の実施と、その結果公表で、一般消費者への透明性を確保する。  
→資金管理業務諮問委員会という中立委員会を設けて、資金管理業務の管理を実施することになるが、非常に強い権限の付与を自動車リサイクル促進センターが検討中。例えば業務規程、事業計画、予算などは事前に諮問委員会のチェックを通し、消費者国民の目が届く仕組みにする。資金管理業務諮問委員会が資金管理業務の進め方を入念にチェックすることを現在検討中。
- 今までの審議過程を伺い、メーカーが非常に努力され情報管理システムでズルができない仕組みをITで整備されたことに圧倒される。これまでの自動車関連の仕事の仕方が変わり、非常に明るい展望がある。資金管理センターへの国民の信頼性を高くする責務がこの審議会にあり、その透明性の考えを聞き安心した。
- 資金管理人に関しては、多くの注文を受けとめ、法制度ができてきたが、実効あるものにする努力はこれからである。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、関係省庁間で最終的作業を詰めさせていただきたい。指定法人については、指定後に実務運用の準備になるが、その進捗状況等については必要に応じて、この合同会議で御報告いただく。

---

### 【事務局より資料6について説明】

---

- 再利用に回った場合の資金として余剰となった資金を利用して、フロン類の大气排出抑制に資する事業は、是非情報公開いただきたい。

---

### 【事務局より資料7について説明】

---

- 関係業者を中心に、積極的に情報を提供しているが、ユーザー、関係者にわかりやすい資料で理解いただく準備をお願いする。

---

### 【事務局より資料公開、次回以降の開催予定説明】

---

- 異議がないので、委員限りで配付したもの以外公開とし、今後の開催予定は進み具合により、日程等問い合わせして開催することとする。

以上

