

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5回）-議事要旨

日時：平成15年12月3日（水曜日）15時00分～17時00分

場所：経済産業省17階第1～3共用会議室

議事概要

【事務局より資料3、資料4、資料5について説明】

- 資金管理業務諮問委員会において、剰余金の取扱いについて審議されることとなるが、離島・不法投棄対策への出えんについては、出えんを受ける自治体側が使用しやすい金額、方法に配慮して欲しい。そのために、自治体への情報提供及び自治体の意向を十分反映した取扱方法の検討をして欲しい。
- 資料3の主要検討事項において広報についての記載があるが、一般的な広報の前に、問い合わせ窓口がどこにあるのか、手続きの方法などPRのための中身を決めることが必要である。ユーザーが円滑な手続きをすることができるよう具体性のある広報をして欲しい。もちろん内容が決まればPRにも協力したい。
- 解体業・破砕業の許可手続きについて、説明会の資料では、審査手数料が新規で84,000円、更新で77,000円と示されていた。現状で廃棄物処理法に基づく中間処理業の許可を保有している業者が自動車リサイクルの許可を申請することが基本であり、とりたてて新しいことをするわけではないので、審査費用を軽減してほしい。
- 電子マニフェストについて、本年8月に行った日本鉄リサイクル工業会会員に対するアンケート調査（会員数790社 回答数約620社）では、パソコンを用いて電子マニフェストへの対応ができると回答した会員が357社、できないと回答した会員が152社、無回答が109社であった（無回答には自動車リサイクル法の破砕業・破砕前処理業の許可を申請しない業者が含まれていると考えられる）。対応できないと回答した業者には何をしたいかわからないという業者が多いと思われる。可能な限り早い段階で全体像を示してもらった上で、示された像に従い、工業会独自で細かい指導を行う必要があると考えている。
- 自動車は必需品であり、新車を購入する際のリサイクル料金はなるべく安くして欲しい。
- 既販車について車検時にリサイクル料金を支払う場合、適正な金額かどうか分からないので心配であり、適正な価格を示してほしい。
 - 不法投棄・離島対策等への資金支援について、現在、自治体と相談しながら利用しやすい制度を検討しているところであり、自治体の意向を出来る限り反映したい。
 - 消費者からの相談窓口としてコンタクトセンターを整備し、また、役所でも直接消費者の問い合わせに対応する窓口として受けていくことを考えている。具体的な広報の内容については、今後検討していく予定であり、委員の皆様にも意見を頂きたい。
 - 電子マニフェストについては、簡便な仕組みになるよう自工会に配慮して頂いているが、事業者の方に安心して頂くために早めに素案が提示できるようにしたい。
 - 既販車についてもリサイクル料金は明確に定められており、消費者が確認することもできるため、不明朗な金額が請求されることはない。
- 廃棄物処理法上の許可を有している事業者が、自動車リサイクル法の許可業者に届出で移行するケースについては、基本的には手数料がかからないものと考えている。なお、審査手数料は国が目安として提示しているもので、最終的には自治体で設定することとなる。
- ご指摘頂いた点を踏まえ、関係の方々で調整して法の施行に向けた準備をしてほしい。また、審議会において適宜進捗状況を報告してほしい。

【事務局より資料6-1、料6-2について説明】

- 前回、日本自動車工業会に説明いただいた際、環境負荷物質として重金属類以外にも検討する必要がある物質について話が合ったが、その後の検討状況を教えてほしい。
 - 現在、環境負荷物質としてELV指令の法規4物質は特定されているほか、一般的な法規制における化学物質についても、その都度対応が進んでいる。今後検討が必要と予測される物質については、特にEUにおける製品の有害物質に関する法規の制定状況に注意しつつ検討していく。
 - 例えば、触媒に含まれる臭素については、国際的に議論されているが、日米欧の合意は得られていない状況である。
 - 自動車は国際商品であり、日本の自動車業界は全世界の市場で競争している。例えば欧州の基準に合格しなければ日本の自動車業界は競

争力を失うため、従前から定量的な目標値を設定し、規制を先取りした自主的な取組みを進めている。新しい環境負荷物質についても十分ウォッチしており、必要ならば世界に先駆けて自主規制対象に加えたい。

- 進捗状況等については、定期的に本審議会で報告して欲しい。

【事務局より資料7について説明】

- 判断基準ガイドラインや解体マニュアルについては、一般にも公開されているか。
→現在は作成したものを会員メーカーに配布している段階だが、今後、ホームページ立ち上げ等に合わせて資料を公開していきたい。
- 具体的な処理の方法について、例えば、断熱材フロンでは建設廃材、FRPではFRP船など、幅広い業界と様々な形で連携した方が効果的な対応が進んでいくのではないか。
→関連業界とは情報交換を行っており、引き続き今後も行っていきたい。
- 情報交換だけではなく、問題点を整理した上で本審議会等に提示いただければ、技術開発の必要性があるものについて対応することができるのではないか。プラント開発を誘発するような連携や、システムや情報公開のあり方も含めて検討して欲しい。
- 資料7の3ページ目に協力事業者の分布が示されているが、ユーザーの処理費用負担についてはどう考えているか。
→費用については、個々の処理事業者と排出者の契約によるものである。我々は、処理事業者について、遵法状況、有する許可、処理内容等の情報を提供するのみで、後は各事業者に対応してもらうことを考えている。
- 架装物については特殊な状況があるため、既存の情報を整理するだけでなく、事業者積極的に情報交換を行いつつ、対応内容を決めて欲しい。
- 定期的に進捗状況を説明して欲しい。

【事務局より資料8について説明】

- 二輪車リサイクルの自主取組みについては、不法投棄対策の観点から自治体も関心がある。昨年、提示された二輪車リサイクルシステム図では、最終ユーザーは、二輪車販売店を経由して指定引き取り場所に持ち込むか、指定引き取り場所に直接持ち込むという2通りの方法が示されていた。自主取組みの範囲は、使用済み二輪車が指定引き取り場所に持ち込まれた以降のことだったため、ユーザーの利便性と不法投棄誘発防止策として二輪車小売店を指定引き取り場所に加えるなど、廃棄時に新たな負担が生じないようにお願いしてきた。しかし、資料8 二輪車リサイクルスキーム体系図によると、直接指定引き取り場所へ持ち込む方法が無くなり、新車、既販車ともにユーザーは登録二輪車販売店に持ち込み、そこから指定引き取り場所に持っていくことになっている。この場合、リサイクルマークの貼付の有無に関らず、全ての二輪車ユーザーは登録二輪車販売店から指定引き取り場所までの運搬費用を廃棄時に負担しなければならない。廃棄時負担額の増加は不法投棄を誘発する可能性もあるので、ご一考をお願いしたい。
- ユーザーへの広報について、自治体が広報すれば、自治体にも一定の責任が生じる。自主取組みの内容についてできるだけ早い時期に自治体に説明し、また、自治体が意見を表明できる場を設け、可能な範囲で自主取組みに反映してほしい。なお、各自治体への情報提供が困難であれば、全国市長会等を通して説明してほしい。
- 二輪車不法投棄が多く発生するなど、円滑なシステム運営が出来ない場合、法制化も含めた制度の見直しなど柔軟な対応をしてほしい。
- 新車については、費用徴収せず、また、リサイクル料金の表示もしないということから、「競争してリサイクルを進めていく」という意味で画期的な制度と評価したい。是非、Design for Environmentにつなげて欲しい。
- 当面は自主的取組を行うが、アウトサイダーやフリーライダーが出れば、法制化が必要かもしれない、問題点をまず把握してほしい。
→資料8の2ページ目の図では販売店のみが引き取ることとなっているが、本文3（2）にあるように、基本的には直接指定引き取り場所でも引き取ることとしている。
→早急に経済省、環境省とも相談のうえ、連絡会等を通して自治体への広報を考えたい。
- 自治体からの意見聴取の機会はこれまでもあったのか。
→自治体の協力なしではシステムが成り立たないので、積極的に調整をしていきたい。
- 資料8については、日本自動車工業会資料としてご発表いただいたが、輸入事業者との連携や打合わせは終わっていると理解してよいのか。
→国内4メーカーと小型自動車輸入協会14社で数度協議しており、理解は頂いている。来年春以降に状況を申し上げられるようになると考えている。
- 二輪車リサイクルについては、国際的な場での議論はあるのか。
→欧州の一部の個別メーカーから興味をもたれたことはあるが、正式に会合をもったことは無い。
- 海外メーカーの会合等では本システムは紹介されているのか。
→輸入事業者と協議を進めているので、欧州メーカー本社に話は伝わっている。欧州メーカーも関心を持っているようである。
- ご説明いただいた中では輸入事業者や海外メーカーの対応が見えてこないもので、次回3月には詳細な説明をして欲しい。
- 法制化の議論について、新規に法律を作成する以外に、パソコンのように資源有効利用促進法の指定再資源化製品に指定するなど、既存の枠組みの中に取り込むことも考えられる。
- 日本自動車工業会ではどの程度の人数で二輪車リサイクルシステムを検討しているのか。
→自動車リサイクルシステムの150人とは別に、二輪車リサイクルシステムは40人程度で検討している。
- 摘いただいた点を踏まえて検討を進め、来年3月の時点で詳細を説明いただきたい。

【事務局より資料9について説明】

- 解体業者からは、第1種フロン類の回収の仕組みがわからないという意見が多い。スムーズに回収されている第2種フロン類と同じルートで回収できないか。
- ELV協議会で平成14年度に独自にフロン回収に関するアンケート調査を行ったところ、一般ユーザー、ディーラー、整備工場から引き取る車のうち、約2割程度にフロン券が添付されてこないという結果であった。また、1台あたりのフロン回収量が300g以下の車が63%あるという結果も出ており、自動車リサイクル促進センターの引取・破壊実績データとは異なっている。現場にて、フロンが実際に回収された量に合わせてフロン券を促進センターに送るという調整が行われている可能性もある。フロン回収量の閾値である乗用車350g/台、軽自動車300g/台について、妥当性を検討する必要があるのではないか。
 - 第1種、第2種フロン類の取扱については、今初めて伺ったので改めて検討したい。
 - フロン券が添付されないという話は聞いており、周知徹底が十分ではなかったと思われる。行政、自治体、自動車リサイクル促進センター含め、広報活動の強化を考えている。
 - 回収量が300g以下のものが多いことは聞いている。法施行前に十分に調査した上で、センターでは基準の回収量について普通乗用車で350g/台、軽自動車について300g/台と設定しているが、実態を十分に反映しているかは随時検証を行う必要があると認識している。
- フロンについては、今後の自動車リサイクルの方向性を現在どう考えているのかも併せて広報活動を進めて欲しい。

以上