

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6回） 議事録

日時：平成16年3月17日（水）13：00～15：04

場所：経済産業省 17階 第1～3共用会議室

午後1時00分 開会

【永田座長】 それでは、定刻でございますので、これより産構審自動車リサイクルワーキンググループ及び中環審自動車リサイクル専門委員会の第6回合同会議を開催させていただきます。

年度末にかかりまして、お忙しい中を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、この合同会議の委員の交代がございましたので、私の方から紹介させていただきます。

社団法人日本自動車販売協会連合会中古車委員会委員長の石崎護委員が退任されまして、新たに村瀬洋介委員にご就任いただきました。きょうは都合により欠席されておまして、齋藤様が代理でご出席です。よろしくお願いたします。

それでは、配付資料の確認を事務局からお願いします。

【宮本企画官】 配付資料を確認させていただきます。

クリップとじの資料と別の資料があるかと思いますが、第6回合同会議配付資料目次ということで、資料1：議事次第、資料2：委員名簿とそれぞれ1枚紙であります。その下にA3で資料3-1ということで、最初の議題の関係でASR、エアバック類、フロン類のリサイクル等の体制についてという紙、それとA4の横紙と、その下に資料3-2ということでASRの引取り・再資源化の実務に関する基本的な取回しという紙があります。その次も同じく資料3-3ということで、A3横の大きなエアバック類の関係の資料があります。それからその下が資料4ということで、A4の指定法人業務に関する費用負担の基本的考え方についてという紙があります。その次が資料5-1と5-2がありまして、5-1が自動車リサイクル法における離島対策、5-2が同じく不法投棄対策の資料であります。最後は資料の6で、A3の紙で関係事業者及び自動車所有者への理解活動についての紙があります。

以上が資料でありまして、あわせて幾つか関連の資料をつけております。1つは緑色のものが新車、中古車販売事業者及び整備事業者といった関係の方々に対して自動車リサイクル法の特に料金の関係についてご説明をする資料であります。その下に同じような白いものに、真ん中に緑の色が載っております資料がありますが、最初の方は指定整備事業者の方に今現在ご説明をしておるものでして、料金の預託実務の資料であります。その下にありますが、シュレッダー業者及びプレス・せん断処理業者の方々に業務の取回しの説明会をやっておりますその資料であります。

不足等がございましたらおっしゃって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、本日の議題の方に入らせていただきます。

資料の1の方に議題4つほど挙げられておりまして、その他含めまして5つです。きょうは大分議題の数が多く、また説明あるいはご審議いただく資料が多いものですから要領よく進めさせていただければと思います。

まず1つ目でございまして、ASR、エアバック類、フロン類のリサイクル体制・実務についてということで、まず自動車工業会の方から全般的なお話をいただき、また加えて追加でそれぞれ今出てまいりましたASR等についての詳細な現状の実施体制、特に実務の面について追加の説明もさせていただきます。

それでは、渡邊さんの方からまずご説明いただけますでしょうか。

【渡邊委員】 自動車工業会の渡邊でございます。

それでは、ご報告したいと思いますが、2002年の7月にこの法律が制定以降、1年半経ちました。自動車工業会と輸入組合は、その間体制整備と実務のいろいろな約束事について仕事を進めてまいりまして、一言で言いますと大変厳しい状況にはありますが順調に仕事をこなしております。きょうはそのことについて少しご報告したいと思います。

1つは、体制整備面でございます。ご承知のように平成12年11月に（財）自動車リサイクル促進センターを立ち上げまして、自動車工業会の方から、各社から人材を派遣しまして既に活動を開始しております。平成15年6月には国から指定法人の指定をいただきました。また、本年の1月にはフロン類、エアバック類、これらの一元的な窓口となる中間法人自動車再資源化協力機構を立ち上げました。またASRの処理を2チームで運営する体制も構築されています。これらの状況につきまして、後ほど益田委員の方から詳しくご説明したいと思います。

またもう一つ、仕組み並びに実務面の進捗状況であります。3品目の引取りの基準だとか、あるいは流通ルートの実務について関係事業者の皆様あるいは関係省庁といろいろ協議を重ねてまいりまして概ね目途がついております。これについては自動車工業会の姫野及び山本の方からご説明したいと思います。

さて、来年の1月の本格施行まで準備期間も残すところ10カ月を切ったわけですが、前回ご報告しましたように、このリサイクルの情報管理システム、コンピューターシステムであります。これにつきましては自動車工業会が中心になりまして整備を今進めているところであります。一応予定どおりに進行しておりますが、何分にもこれは機会がありましたら後でご説明したいと思います。大変たくさん関係者の皆様方がかかわっているシステムでありますため、我々自動車工業会としては円滑に立ち上がるように大変な緊張の中で仕事をしているという状況です。自動車工業会、輸入組合はこれらの円滑な制度のスタートを目指しまして全力を尽くしてまいりますが、関連団体の皆さん、関係事業者の方々、それから行政の皆様方の絶大なご支援とご協力をいただきたいと思います。

それでは、細部についてお話をしていきたいと思いますが、まず、体制・整備面について益田の方からご説明します。

【益田委員】 それでは、資料 3-1 をご覧いただきたいと思います。

まず初めに、資料 3-1 で、「ASR、エアバック類、フロン類のリサイクル等の体制について」というタイトルで横使いの紙です。全体のこのリサイクルシステムを俯瞰したものであります。この資料は、基本的には昨年の審議会でもご報告をさせていただいておりますので細かくは申し上げませんが、この後私の方からは、真ん中にあります有限責任中間法人自動車再資源化協力機構、それから自動車メーカー等の中に ASR チームということで 2 つの ASR チームという表記がございますが、ASR の取回しを運営するチームの組織につきましてご紹介をさせていただきます。

それでは、次のページをご覧いただきたいと思います。

有限責任中間法人自動車再資源化協力機構の設立ということで、この資料は本年の 1 月に発表いたしましたニュースリリースでございます。自動車再資源化協力機構は、この 1 月から実務を開始し、準備をしているところでございます。

文章のところをご覧いただきたいと思いますが、国内自動車メーカー 12 社並びに日本自動車輸入組合は「有限責任中間法人自動車再資源化協力機構」を設立したということで、補足説明させていただきます。有限責任中間法人という余り耳慣れない言葉でございますが、これは 2002 年に制定されました中間法人法に基づいておりまして、株式会社との対比をしていただければわかりやすいと思います。有限責任中間法人と申しますのは、公益を目的とせず営利も目的としない団体ということで、株式会社は営利を目的にして配当という形で利益を分配するわけですが、この中間法人は剰余金の分配を行わないということで公益事業ではないですが営利事業でもない、そういった意味での中間とご理解をいただければと思います。そういった意味で自動車メーカー各社は今回のリサイクルの取回しの事業につきまして、営利を目的としない事業として位置付けて中間法人という形での組織にしたわけでありまして。

資料の方に戻っていただきまして、2 ブロック目に「当法人は」と書いてありますが、2 行目に、再資源化を義務付けるフロン類・エアバック類・ASR の指定 3 品目のうち、フロン類・エアバック類について、自動車メーカー・輸入業者からの委託を受けて、引取り・再資源化を適正かつ確実、効率的に果たすことができるように設置をしたというものであります。

あとはご覧いただきたいと思いますが、次のページに規模がございますが、人員が約 40 名程度ということで、現在は 37 名程度でスタートをしております。それから、業務につきましては下の欄をご覧いただければと思いますが、物流管理、事務管理等々でございます。

なお、この自動車再資源化協力機構の情報公開性という意味で、昨日から立ち上げをいたしました。この組織の業務内容あるいは状況をホームページを開設してご紹介をしていきたいと考えております。

それでは、その次の資料の 5 ページ目でございます。

全体の流れ図は、様々なところで使われている資料ですので後ほどご覧いただければと思います。5 ページ目に、ASR の取回しを行います 2 チームにつきましてご紹介をいたします。

この資料も本年の 1 月に発表いたしましたニュースリリースそのものでございます。5 ペ

ージ、6 ページは、ホンダとトヨタグループは、ASR 適正処理・再資源化事業を共同で実施するということで、ホンダ、トヨタ及びダイハツ、日野の 4 社のチームの状況でございます。

文章の方をご覧くださいますと、4 社は、2005 年 1 月から施行される自動車リサイクル法で、メーカーに義務付けられているシュレッダーダストの適正処理・再資源化を共同で行うこととし、その実務についてはトヨタ通商の子会社である豊通リサイクル株式会社に委託をします。

なお、3 ブロック目に、また上記 4 社に加え、アウディジャパン、ビー・エム・ダブリュー、プジョー・ジャポン、フォルクスワーゲン・ジャパンの外国メーカー、輸入メーカー 4 社が ASR の処理について豊通リサイクルに委託をするということを決め、発表をさせていただきました。

6 ページに規模について記載があります。豊通リサイクルは、全従業員数が約 33 名程度であります。そこに 15 名から 20 名程度の規模で ASR の取回しをするスタッフを集めて、全国のシュレッダー事業者から発生する ASR をどこへどのように取回しをするのかというようなことを運営しております。現在 17 名で作業が始まっております。

その次のページ、7 ページは、いすゞ自動車、スズキ、日産自動車、日産ディーゼル、富士重工業、マツダ、三菱自動車工業、三菱ふそうトラック・バスのメーカー 8 社がシュレッダーダストリサイクル推進のために新たな提携ということで、これも 1 月に発表いたしましたリリースです。

1 ブロック目の 2 行目ですが、8 社は、自動車破碎残さリサイクル促進チーム「ART (Automobile shredder residue Recycling promotion Team) ということで、呼称：エイ・アール・ティーを結成することに合意をして、8 社で ASR の処理の取回しをされます。

下から 2 ブロック目の最後の文章ですが、チームメンバーの構成についてはフレキシビリティを持たせ、その時々状況等に応じ、自由に算入・退出できることにしている。また、チームリーダーは、「ART」参加メンバーで協議の結果、日産自動車を担当することになりました。その次のページは、8 社の社名一覧です。

9 ページ目が、体制のイメージです。ART ということで、運営委員会として取回しを、企画業務をまとめ、右端の商社等でバックオフィスの実務業務をお願いするという取回しをしています。

私からは、全体のこの組織化の中で今準備をしております自動車再資源化協力機構、それから ASR チームの 2 つの組織について紹介をさせていただきました。以上でございます。

それでは、続いて ASR、エアバックの説明に入つてよろしいでしょうか。

【説明者(山本)】 自動車工業会の山本と申します。ASR の引取り・再資源化の実務に関する基本的な取回しについてご報告します。資料は、資料 3-2 という A3 の資料でございます。

自動車リサイクル法におきまして、自動車メーカー等に義務付けられております ASR の引取り・再資源化の具体的実務につきまして、日本鉄リサイクル工業会の方と相談をし、協力を重ねながら基本的な仕組みを以下のようにまとめました。

なお、体制面では、自動車メーカー、輸入業者が 2 つのチームですが、これらが ASR の

引取り・再資源化を実施しまして、より競争的な環境のもとでスケールメリットによる効率的な ASR のリサイクルが実施され、リサイクル料金の低減が図られると考えています。

右側に図 1 がございますが、シュレッダー業者における業務取回しイメージについてまとめています。まず①のところ、シュレッダー業者のところへ廃車ガラが入りますと、引取りとなります。

次に②のところですが、これを破碎します。このときに解体自動車はチームごとの区分なく処理とされ、ASR と SR に分けた形で処理され、シュレッダーダストが出てまいります。

続いて③のところにいきまして、計量です。ここでは便宜上チーム①、チーム②と 2 つを書いてございますが、チーム①分の ASR を入れましたトラック、このトラックは紐付け作業によってチーム①分の ASR というのをつくりませんが、これは後で説明いたします。そういうトラックを仕立てまして ASR の引渡報告をし、運搬をした後でチーム②の指定の引取場所に持っていく形になります。

同様にチーム②につきましても、チーム②の指定引取場所まで持っていくこととなります。左の方に戻っていただきまして、1. 各自動車メーカー等が引取る ASR の重量についてご報告いたします。

自動車メーカー等は自ら製造・輸入しました自動車より生じる ASR を引取る義務があります。実態的には、シュレッダー業者においては解体自動車は連続的にまとめてシュレッダー処理されますので、各自動車メーカー別に ASR を正確に分配することは当然のことながら実務上不可能な状況になります。このために、各自動車メーカーは各々が製造・輸入した自動車から発生します ASR の量を各車体ごとに材料組成から算出しました ASR 基準重量で按分して分配することになります。

具体的には、電子マニフェストシステム上に各車台ごとに設定されました ASR 基準重量情報を持ちまして、シュレッダー業者からトラックで ASR が運搬される際に、当該情報により各自動車メーカー等が責任を持つ ASR 重量を特定することになります。括弧内にありますように、実務上シュレッダー業者のところでの ASR 引渡報告時に個々の ASR 基準重量をトラック積載の ASR 実重量に紐付けすることになります。この紐付けのイメージにつきまして、右下の図 2 に書いてあります。

ここでは、便宜上、チーム①分のトラックに紐付けを行ったことにしました。チーム①には A メーカー、B メーカー、C メーカーという自動車会社が入っていることにします。このときに測った実重量が 8.3 トンで、これに対して紐付け作業を行います。右側にバーチャートがあります。縦軸は ASR の重量をあらわしており、上の方に破線で横に一本引っ張っています。これが今測りました ASR の実重量 8.3 トンを意味しています。紐付けに入りますが、一番下側に車台番号で、ASR 基準重量 109 キロと書いてありますが、これが一枚のマニフェスト、一つの車に当たります。

続きまして、その上にいきまして車体番号が 33378139 で、ASR 基準重量 180 キロとなっております。これを加算します。同様にどんどん加算しまして、C メーカー分、B メーカー分、A メーカー分と、最終的には実重量を上回った時点、この図でいきますと 8.32 トンのところで紐付け作業が終わります。これでチーム①分のトラックができたということになります。

続いて、左側にいきまして、ASR 基準重量をどのように出したかがここに書いています。

まず新型車ですが、その算出式が書いています。ASR 基準重量は、材料組成から求めた ASR 重量プラス補正分ということで水分、土砂等の補正を加えています。さらに右にいきまして既販車ですが、材料組成データを収集することが困難ですので、実際に破砕処理実験を行いまして発生する ASR の実重量と届出車両重量との相関を求めて、これに基づいて算出をしております。これに当然補正分は上乘せしております。

次のページにいていただきまして、2. ASR 引取基準についてご報告します。

右側の図 3 に表がまとめていますが、ここに具体的な ASR の引取基準についてまとめてあります。

性状につきましては、例えば異物がないこと、それから降雪寒冷地においてのみは、各個別業者ごとに設定します水分量がそれ以下であること。それから、引取の方法としては、引取場所、引取りのタイミング、移動報告、あるいは荷姿に関しては、その形態、運搬単位、異常な水漏れがないこと等々が引取基準となっております。

左に戻っていただきまして※の 1 つ目のところですが、引取基準設定の前提で、2 行目から書いていますように事前選別処理品目、すなわちエアバック類・タイヤ・バッテリー等々の回収が行われた後で発生する自動車由来のシュレッダーダストを前提としています。

2 つ目の※でございますが、引取基準不適合時の処置ということで、ASR 引取基準に適合しない場合は、引取りを拒否することがあるとしております。

次に 3. でございます。ASR 指定引取場所・運搬について、1 つ目の○ですが、自動車メーカー等がシュレッダー業者から ASR を引き取る ASR 指定引取場所につきましては、仮に ASR の積み降ろし・積み替えを行う場合に生じるコストや環境への影響を考えまして、ASR 指定引取場所を ASR 再資源化施設としました。これを各チームがシュレッダー業者ごとに指定していくということになっております。

1 つ飛ばしまして 3 つ目の○でございますが、ASR 指定取引場所までの運搬費は、これまでの実務慣行等に鑑みまして、原則としてシュレッダー業者の負担となります。ただ、ASR 指定引取場所への ASR 運搬トラック等の運搬距離、これが片道 125 キロを超えた場合、適正配置に反しますので、125 キロ以遠の往路の運搬費を自動車メーカーが負担する仕組みにしています。

4 つ目の○でございます。日本全国における具体的な ASR 再資源化施設につきましては、リサイクル率あるいはコストの最小化を考えながら、現在委託先を各チームで鋭意選定中です。

次に 4. その他でございます。

シュレッダー業者による ASR 減量・減容の取組みで、我々メーカーがこれは有効であると判断した場合には、主務大臣の決意を受けてこれを認めることとなります。

次のページにいていただきまして、(2) 番、全部再資源化認定についてご報告いたします。

1 つ目の●でございます。全部再資源化認定スキームですが、※マークがあります自動車メーカー等が解体業者やプレス・せん断処理業者に精緻な解体等の実施を委託しまして、国内の電炉・転炉等に解体自動車を鉄鋼の原料として投入することが想定されます。

続きまして 2 つ目の●でございますが、全部再資源化認定までの流れをまとめています。右側の図と見合わせながらご覧ください。

まず?番目でございますが、コンソーシアムの形成です。解体業者、プレス・せん断処理業者、あるいは電炉・転炉業者という関係者でまずコンソーシアムを形成していただきます。

?の提案ということで、コンソーシアムからチームあるいは自動車メーカーのところに提案をいただきます。これを判断いたしまして、これは有用であり使えるということになりますと?番の契約というところまで進みます。これが進みますと、その後で主務大臣に 31 条認定の申請をすることになります。

その次のページでございますが、これは現在の 2 チームの連絡先等についてまとめたものです。先程報告されておりますので省略します。以上です。

【説明者（姫野）】 続きまして、エアバックの取組みについてご説明します。自動車工業会の姫野でございます。

お手元の資料に移らせてください。エアバックの引取・再資源化の体制実務に関する基本的な取組みです。

エアバックについては最初の 1. のところですが、引取・再資源化の方法と体制整備のところですが、自動車リサイクル法において、自動車メーカーはこのエアバックを引取り・再資源化するという義務が課せられています。これについては 2 つの方法があります。図の 1 で示しています。

まず最初の?のところですが、取外回収の方法です。解体事業者が取外したエアバック類のインフレーター、これを自動車メーカーが引取って再資源化施設においてリサイクルする方法。もう一つの方法としては、?で書いています車上作動処理です。使用済自動車のエアバックを搭載されたままの状態エアバックを作動させる方法を解体事業者に委託してリサイクルする方法となります。

下の○の内容です。この 2 つの方法というのは自動車メーカーが行うこととなりますが、実際この実務は自動車メーカー共同の引取体制として、先程ご紹介ありました有限責任中間法人自動車再資源化協力機構で効率的な運営をすることとなります。

それでは、取外回収の実務についての説明に移ります。

まず 1 つ目のところですが、自動車メーカーは、エアバックの引取りに当たっては、引取るエアバック類の性状、荷姿、引取方法を規定した引取基準というものを定めるとともに、自動車メーカーがエアバック類を引取る指定引取場所を指定して、公表することになっています。これらを示したものが図 2 と図 3 で、現在想定している案を示しています。

まず?の引取基準ですが、まず引取るエアバック類の性状、形につきましては、運転席、助手席のエアバックはインフレーターで、シートベルトプリテンショナーは車両から外された状態での引取りになります。また、安全上の観点から電気式のエアバックについては電源線をショート、短絡させます。機械式については安全装置を働かせることとなります。

次に、引取りの荷姿でございます。これはそれぞれの車両から外されたエアバックが個々の車両ごとわかるように専用の回収容器を使い、さらに車台番号を記入した荷札をつけた形で荷姿をつくっていただきます。

引取方法は、事前に申告された運搬方法、指定引取場所で確実に引き渡していただきます。次に、?の指定引取場所の設置ですが、これは解体業者の利便性と社会的な効率性を

考えて、自動車メーカーが指定することになっています。具体的には、現在実施中の自動車工業会で行っていますエアバックの回収実証事業の集約拠点、これを活用した全国 25 カ所というものを現在想定しています。ただし、離島等につきましては運搬の不便さを勘案して、解体業者の事務所で引取ることも想定をしています。

次に、引取場所までの運搬でございます。

エアバックは産業廃棄物に位置付けられていますので、解体業者が第三者に運搬を委託する場合は、廃棄物処理法に基づく収集運搬業者に委託することが必要になっています。今回解体業者の指定引取場所までの運搬の負担を軽減するとともに、利便性を考えたエアバック類の運搬ネットワークを全国規模で整備することを想定しています。このエアバックの運搬ネットワークは、自動車工業会のエアバックの回収実証事業で、現在エアバックの運搬を行っている実績ある運搬業者によって解体業者からの引取依頼にこたえて効率的に解消する仕組みを想定しています。

先程言いました収集運搬に関する契約が廃棄物処理法に基づき必要ですが、これについては自動車再資源化協力機構が契約の窓口として効率的な運営を想定しています。

エアバックの回収料金は各メーカーが基本的には独自に設定することになっています。具体的には、取外しのしやすさなどを考慮して、車台ごとに料金を設定することを想定しています。次のページでございます。

続いて、再資源化施設です。エアバック類を再資源化施設で処理する場合、エアバックの特性から作動、展開するときにかかなり飛散し、炉の場合温度がかかなり不均衡となり、通常の処理炉等での処理がかかなり困難となっています。そういう意味で、ガス発生器、エアバックの処理実績のある専用の施設で行うことを現在想定しています。

具体的には、その下の表に書いていますエアバックの中間処理としての業の許可を得ている表の 3 社で処理を行うことを現在想定しています。

続いて、もう一つのリサイクルの方法、車上作動処理について説明します。図 4 の内容でございます。

車上作動処理は、自動車メーカーが解体業者に業務を委託して再資源化を実施する行為となりますので、作動処理を行う解体業者は自動車メーカーと業務委託契約を締結することが必要になります。したがって、自動車メーカーは作動処理に可能な環境にある解体業者であることを前提に契約を結ぶこととなります。実際の契約の実務は、先程言いました自動車再資源化協力機構が契約の窓口という形で実務を行います。契約した解体業者には、作動処理の実施記録を管理していただくことを想定しております。また、契約に基づいて自動車メーカー側の帳簿点検が適宜行われることもあわせて想定しております。

それから、作動処理についてさらに少し説明をさせていただきたいと思います。

作動処理は、今後も増加していくエアバック処理の簡便でかつ安全な処理方法ということで、国内自動車メーカー各社は各社共通で使える一括作動システムを共同開発して、98 年の新型車以降随意採用を開始して、現在ほぼすべての車に採用されています。図の 5 では、一括作動が可能なエアバックを搭載した車両が使用済自動車としてリサイクル市場に出てくる推定台数を示しています。一方、欧州各社でも一括作動を可能とするツール開発が進んでいまして、今後のエアバック類の装着が拡大する中でこの処理の容易性を高めた一括作動処理が可能な環境も整ってくると考えております。

車上作動処理の契約に当たっては、下の表で示すような安全でかつ確実な処理が確保されるための作業と管理を行っていただくことを考えています。

最後に、同じく作動処理料金についても若干説明させていただきます。

回収料金と同様に、作動処理の料金も自動車メーカー各社が独自に料金設定することになっています。具体的には、作動処理に要する時間、あとは処理後のガス発生の換気時間、記録の管理など、実際の実務を考慮して車台ごとに料金を設定することを想定しております。

説明は以上でございます。

【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3点の資料になりますが、これに関してご質問、ご意見等ございましたらお願いします。

【酒井（伸）委員】 資料3-2について聞かせてください。

1つは、ASRの基準重量の件で、この既販車の算出例は、届出の車両重量とASRの基準重量との相関で決めるという考え方ですが、この相関式に関しては既に公開をされているのか否かというのがまず1点です。

この式自体の前提で一体どの程度のばらつきがそもそもあるのかどうか、相関式の相関係数とか、あるいは仮に車両重量が1トンとした場合にASRの基準重量が最小最大どの程度振れるのか、その辺のところの情報をお話してください。

【説明者（山本）】 まず1点目でございますが、公開の有無についてはまだ公開はしておりません。ただ、鉄リサイクル工業会とはオープンにしながら議論しております。

この相関は、相関係数はたしか0.9、90%ですが相関係数を持っていたと思います。これは、材料組成について調べることは市場にある車すべてやることはできませんので統計的におこなったということでございます。このばらつきは、プラスマイナス50キロと記憶しております。

【酒井（伸）委員】 この50キロというのは車両重量によって異なると思いますが、今のプラスマイナス50キロというのは500キロであっても1トンの車であっても同じということですか。

【説明者（山本）】 そうです。この図に、線のところでプラスマイナス50キロの線が引けると思っています。

【酒井（伸）委員】 仮に1トンの車体重量でいくと5%程度は覚悟しなければならないということですね。

1点目のまだ公開していないということですが、いつごろどのようなやり方で公開いただけるでしょうか。

【説明者（山本）】 材料組成の関係もありまして、これは企業秘密みたいな話もございますので、その辺を考慮しながら公開の仕方を考えていきたいと思っております。以上です。

【酒井（伸）委員】 既販車について申し上げていますが、既販車も材料組成云々ということで企業秘密というのは何か関係ありますでしょうか。

【説明者（山本）】 これについても検討させてください。どこまで出せるかを相談しながら決めていきたいと思っております。

【酒井（伸）委員】 それでは、希望を申し上げておきますが、これは関係者の間の接点の情報であり、あるいは消費者からも非常に関心の高い事項としますので、できるだけ速やかに公開いただけるようお願いしたいと思います。

【永田座長】 ありがとうございます。

基本的な方向性は、これらの資料にはほとんどメーカーにとっての不都合なものは含まれていないと思っておりますので原則公開で対応していただければと思います。

それから、先程新車の方も材料組成の話が出ましたが、今回例えばプラスチックの中の組成だとか、構成を知りたいわけでないと思っております。そういう意味ではほとんど公開できる資料に近いと思っております。そういう視点からもできるだけ公開する方向で対応していただければと思います。結局ユーザーが負担する費用に直接かかわるため、ユーザーに理解してお支払いいただく上でも、公開は必要と考えますので、シュレッダー業者との間の資料ということだけでなく、できるだけ公開する方向でお願いします。

【渡邊委員】 今の座長のおっしゃるとおりだと思います。我々これ何も隠す必要は全くない話なので、公開していきたいと思っております。ただ、余り細かくしますとユーザー負担がどんどん高くなるということもありますので、その方法をよく考えたいと思っております。

【土井委員】 私、鉄リサイクル工業会の土井でございます。

今、お話しございました資料 3-2、ASR の引取・再資源化の実務に関する基本的な取回しについて、このすべての情報について私どもは自工会の方と相談をさせていただきました。ただ、今ご指摘のありました基準量の算定については正直に申しまして、私どもとしては 100%理解できているとまで言えないと思っております。したがって、この議論のときに自工会の方にお願ひしたのは、実際どうなるのかをぜひレビューさせていただきたいということです。これが 3 年後になるか 5 年後なるかわかりませんが、現実の数字と非常に違ったときには見直しをしていただきたいことを一つお願いしております。

それから、もう 1 点、資料 3-1 の方でございますが、この再資源化協力機構、それから両チームでございます。本日どこかの場でご説明いただきたいと思いますのが、お配りいただきましたこのプレス・せん断業者の説明会資料の 18 ページの上の方に、自動車リサイクルへの登録の項に、申し込みは事業者情報登録センターで受け付けますと、出てまいり

ます。これがいわゆるこの流れの中でどういう役割を果たすのか、単に登録の受付だけをなさるのか、あるいはその情報の処理辺りまでおやりになるのかご説明いただきたいと思えます。以上でございます。

**【宮本企画官】** 2点目の事業者登録情報センターの話でございますが、今回の自動車リサイクル法のシステムでは、関係の事業者の方はその必要な許可なり登録を自治体からとっていただくことが前提となりますがそれとは別に、この自動車リサイクルシステムというものに登録をしていただくということが必要になります。これは、例えばマニフェストを報告する際にどなたが報告しているのかわからないと報告にならないので、きちんとその方に何か番号をとっていただいて、その方からその番号を使って情報を送信していただき、どなたが送信されているのかわかるということにあります。

それから、また諸々のお金のお支払いといったものも行うため登録をしていただく必要があります。基本的にはこの指定法人業務を行っております（財）自動車リサイクル促進センターが主体となりますが、ただ、先程の自動車資源化協力機構の関係でもやはり登録の部分がかかわってきます。様々なところに登録することは非常に面倒と思えますので、この事業者登録情報センターで一元的に受付けて整理していこうとなっております。ですから、ここが独自に何か判断することではなく、ワンストップで便利な受付であるをご理解いただければよろしいかと思えます。

**【松波委員】** 資料の3-2で、1ページ目でちょっとご質問申し上げたいんですが、大変なご努力の結果、効率的に運用するためにチーム制をつくられたと思うんですが、先ほどの会社名を見ておきますと多分国内メーカーは全部入っていると思いますが、海外メーカーは入っていないものもあるようです。この処理の基本的な考え方はチーム1、チーム2ですべてをおやりになるのか、もし漏れたところがあればどこか受け皿となるのか、そのときに先程来ひとつ慎重にご議論をということで ASR の基準重量の扱い方がありましたが、もし漏れたときはどのように対応されるのかをお伺いします。

**【益田委員】** 今回の法律の中で、日本のこのリサイクル法ではメーカー等が義務を負い、日本の国内自動車メーカーはすべて義務を負ってこの取回しをやり、おっしゃるとおり2つのチームのどちらかに国内メーカーはすべて入っています。それに加えて、輸入事業者は年間1万台以上の輸入ということであれば、同じように義務を負うということで ASR の処理を担うこととなります。この輸入業者は、いずれかのチームに入っておやりになるのか、あるいは独自に何かその役割をおやりになることとなります。恐らく結果的にはどちらかのチームを使われるであろうと思えますが、トヨタ、ホンダのチームにはフォルクスワーゲン、ビー・エム・ダブリュー等が入っております。また、年間輸入等が1万台に満たない小規模輸入業者は、先程の資料3-1でいきますと右上の方に記載のある指定再資源化機関が機能を（財）自動車リサイクル促進センターが果たし、ここが委託を受けて ASR の取回しを代行実行するというので、もし訂正等ございましたら輸入業者の方から言っていたいただきたいと思えます。

【永田座長】 輸入組合の脇山さんの方からコメントがあったらお願いできますか。

【脇山委員】 ただいまの益田委員からのご説明があったとおりでございます。小規模事業者は指定再資源化機関に業務を委託します。小規模という定義は、正確には輸入台数が過去 5 年連続して 1 万台を超えなかった事業者ですが、これは小規模事業者として指定再資源化機関に仕事をお願いいたします。それから 1 万台を超えるところが約 8 社ありますが、これは今のところ必ずいずれかのチームに参加して仕事をするという予定になっています。まだ決まっていないところがあるので、そこには 3 社ぐらいしか出ていないのですが、残りの 1 万台以上のものは必ずどちらかに参加するはずでございます。

【角田委員】 自動車はリサイクルの優等生と言われるほど、やはり非常にいい取組みをしていただいておりますが、今回のシステムがうまく動いてくれる、これを願ってやまないわけです。フロンの回収のときにその回収量と処理量が合致しなかったということが一般的に何か不快な思いをしたことを覚えております。そういうことのないようにお願いします。

それからもう一つお尋いするのですが、エアバックの取外しのときに、施設の場合とはともかくも車上での作動といいますか、処理のときの問題点、例えば周囲への環境の問題なんかはどうなのか、そういうことも配慮されているとは思いますが、その点につきましてお尋ねします。また、何分にも引取業者、それからフロン回収業者、解体業者、シュレッダー業者という第一線でやられるところで問題点が起こらないように十分教育というものは徹底していただきたいと思っております。最近、非常に余りにも倫理的に問題の多い時代でございますので、消費者側はしっかり見ておりますのでその点をどうぞよろしくお願いいたします。

【永田座長】 ありがとうございます。何かコメントありますか。

【益田委員】 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思っております。エアバックぶつきましたがフロンの回収にいたしましても、各メーカーとして自社の車の回収処理のマニュアルも含めまして情報開示するとともに、この制度がスムーズに動くようには、先程来説明いたしましたチームのスタッフも全国各地の現場も時折見させていただいていろいろお願いすることなどもやっていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

【志々目自動車リサイクル対策室長】 若干補足をさせていただきたいと思いますが、こういった解体に伴う周辺環境への影響でございますが、これにつきましては、解体業者として仕事をされる場合のいろいろな作業手順を取りまとめた標準作業書をつくっていただくことになっておりますのが 1 点でございます。また、今回エアバックの特別な取組みの中でも、こちらはメーカーの方の条件として標準作業書を作成するということと、周辺への環境へは十分配慮されるというようなことでご検討いただいておりますので、問題はないように関係者は連携してやっていかれるということです。

【酒井（清）委員】 ELV 協議会の酒井と申します。

2、3 お聞きしたいんですが、資料 3-2 から ASR の引取り・再資源化の仕組みですが、これは各メーカーが 2 チームに分かれて競争を行うという仕組みとお聞きしましたけれども、この仕組みの中でどういう競争が行われてどういう効果が期待できるのかについて整理していただければありがたいと思います。

それと、全部再資源化の問題ですが、精緻な解体というそのものの定義を改めて確認させていただきます。どういうことを精緻な解体とされるのか、そしてその解体した後のボディーガラの品質基準についてどうお考えなのか、それからその解体という行為に対する報酬はどのように算定されるのかについてお聞きしたいと思います。

【永田座長】 では、事務局の方でお願いします。後で補足があればお願いします。

【宮本企画官】 今回の法律におきましては、そのリサイクルの取組みも各メーカーの方で競争してやっていただくことを想定させていただいていますが、まさにこのシュレッターダストの部分につきましてもこのチームの中でいろいろ処理する費用をもとにして各メーカーの方でリサイクル料金を設定していくこととなります。いかに効率的に運搬し、いかに低コストでリサイクルを行うのかというまさにコストの競争が行われると思います。またリサイクル率、当然基準がかかっておりますので守っていただくこととなりますが、さらにその上を目指そうという意欲もお持ちだと思います。リサイクルの質を高めるといふ競争も各チームごとに行われることになると思っております。

それから、全部再資源化の精緻な解体のお話でございますが、精緻な解体ということ定義付けをするのは非常に困難な事情があります。と申しますのは、基本的には需用される側の電炉、転炉メーカーがどのような条件を設定されるのかだと思っております。一般的には、例えば銅分の比率をどうするのかになってくると思いますが、これもやはり何%にすべきなのかというのはこうした事業者側の方でお決めになることとなります。特に精緻ということを前もって定義することは非常に困難でございますし、またガラについての品質基準というのは、これはこうした事業者側の方でお決めいただくということになると思っております。

それから、精緻な解体に伴う報酬のことですが、これもやはり、精緻をどの程度までやられるのかと、銅分の除去もどの程度までやられるのかということによって当然作業に要する時間も変わってきますので、個別に決まることになると思っています。まさにこれは解体業の方と電炉メーカーの方、それから委託を行う自動車メーカーの方がご相談していただく話でありますので、私ども行政が関与するというよりは国民の中の契約関係の中で決めていただく範囲と考えております。

【渡邊委員】 酒井委員のご質問は、私は大変重要な点だと思っております。現実論はさておき、最終的には、車というのはマテリアルリサイクルにやはりきちっと持っていきべきだと思います。今、宮本室長からお話しありましたように、例えば鉄の中に銅が入ると車の鋼板には戻りません。そういう意味ではいかにして銅を減らすか、例えばワイヤーハ

一ネスとかモーターなどを取外しやすい、そういう車にしていかなければならないと思っております。さらには、車からそういうものを取り除いた後の成分は炭素と水素からできているわけですから、これはエネルギー源として十分使えます。これをクリーンなエネルギー源にするとか、車が社会にたくさんあるとすると、もしかしたら資源王国になる可能性があるかもわからない、そういうことを目指してやるべきだと思いますが、現実には大変技術的な難しさがありますので、この法律に基づいて一步一步その方向に水準を上げていくということではないでしょうか。

【永田座長】 よろしいですか。

大分時間もたちまして、特段もしご質問ないようでしたら、この辺で最初の議題を終らせていただきます。

今日のさまざまなご指摘につきまして、今後も関係者の方々とよく調整して、円滑な施行に向けて十分な準備を進めていただきたいと思います。

それでは、続きまして、指定法人業務に関する費用負担の基本的な考え方に関する議題に入らせていただきます。

この議案に関しましては後ほどご丁寧なご意見をいただきたいと思いますので、事務局の方から説明していただいた後、審議を行わせていただきたいと思います。

それでは、よろしくお祈りいたします。

【宮本企画官】 資料の4の「指定法人業務に関する費用負担の基本的考え方について」という紙をお開きいただきたいと思います。

これは、今回のこの法律の中では、制度の中ではいわゆるお金の管理をする資金管理でありますとか情報の管理でありますとか、また、輸入業者の方のリサイクルの代行、先程も話題に上りましたが、このようなものにつきまして指定法人が行いますが、その費用につきましてどのように負担をしていくのかということでもあります。

循環型社会形成推進基本法の中でも、このようなリサイクルに関する費用につきましては関係者が適正に分かち合う必要があると記載されておりまして、このような考え方などに基づきまして費用の考え方を整理していくものでございます。

1 ページ目のところにまず前提が書いてありますので、おさらいになりますがお話しさせていただきます。1番のところに記載がありますが、今回の法律では、メーカーの方、輸入業者の方でシュレッダーダスト、エアバック類、それからフロン類、これらのリサイクル及び破壊についての費用につきましてリサイクル料金というものを設定していただいて、これを自動車所有者の方にご負担いただくものでございます。

下の2番のところにありますように、したがって、直接的にリサイクルに使われる部分の費用は自動車所有者の方が負担していきませんが、それ以外にリサイクル法上、先程も申し上げましたように資金管理法・情報管理センター・指定再資源化機関と指定法人業務がございまして、その運営に必要な費用につきましてそれぞれ負担の仕方が少し変わっております。

最初の○にありますのが資金管理法でございますが、これは先程申し上げましたシュレッダーダスト、エアバック類、フロン類のリサイクル料金とは別に、自動車所有者の方

に資金管理業務に要する費用を資金管理料金という形でこれを請求するということになっております。この資金管理料金は国の認可ということで、経済産業省と環境省の方で認可をするということになっております。

その次の○になります情報管理の関係になります、リサイクル料金本体とは別に自動車所有者の方からこのような情報管理業務に要する費用を認可した情報管理料金という形でいただく制度になっております。

一番下の○にありますのが指定再資源化機関でございまして、大きく分けて2つの機能があります。1つはセーフティーネット機能として、小規模なメーカーの方、輸入業者の方から独力でリサイクルできないので委託を受けてかわりにリサイクルを行うという機能がありますが、これにつきましては当然委託元の当該小規模なメーカーの方、輸入業者の方からの料金なり費用をいただいて、それで賄うということが基本でございます。

また、後ほど議題にも上がりますが、離島なり不法投棄対策等の公益事業も実施するわけですが、こちらはいわゆる剰余金と言われる自動車所有者の方にお返しできないリサイクル料金の剰余金について活用するということになっております。自動車所有者の方のお金がこの指定再資源化機関に直接入るとい形にはなっていないということでございます。ただ、資金管理法人と情報管理センターの行う業務については、基本的にはそれは資金管理料金なり情報管理料金という形で自動車所有者の方にお支払いいただくということになっています。

おめぐりいただいて2ページ目の上に3番がありますが、原則としてはある程度そのようになっていますが、ただ、いろいろと過去審議会においても議論がございましたように、自動車メーカー、輸入業者が、自動車リサイクル法の中心的な役割を果たすべき存在だということになっておりますので、今私が申し上げましたような資金管理であるとか情報管理だとか、そういったような指定法人の業務に必要な一定のコストは自主的に負担をするということになっております。書いてありますように、イニシャルコスト及び一定のランニングコスト、これにつきまして負担をしましょうということで、審議会においてもご議論いただきました。また、関係者の中の共通理解となっている状況でございます。

したがって、これに基づきまして現在、情報管理システム等を構築をしておりますが、こういった莫大な金額に上るシステム構築費でありますとか、また自動車リサイクル促進センターにおいて諸々の制度の実務に検討していただいているスタッフの方々、こういった方の人件費なり諸々の管理費用、こういったものにつきましてはイニシャルコストという形で自動車メーカー並びに輸入業者の方にご負担をいただいております。

次に、先程一定のランニングコストというお話をいたしました、一定のランニングコストとはどのように考えたらいのかという点につきまして、関係者間で詳細検討してまいりました。検討されてこのように整理できるのではないかなというのが下に記載されています。

まず、2ページの下半分に資金管理法人のランニングコストというのがありますが、まず資金管理の部分でございます。

最初の○にございますように、自動車所有者には先程申し上げましたようにリサイクル料金以外に資金管理法人に関するランニングコスト、つまり資金管理業務に関するコスト、ランニングコスト、これを資金管理料金として負担していただくことは、これは原則であ

りますが、さはさりながら、今回はメーカー、輸入業者が中心的役割を果たしますので、その?というものと?というものにつきましては、これは自動車メーカー・輸入業者が自主的に負担をしようということになっております。

?に書いてありますのは、中心的役割を果たすべき存在であるので基盤的なコストを、最低限どうしても必要なコストとしてそういう基盤的なことについては負担をしていただくというものです。また、この自動車メーカー並びに輸入業者の方についても預けられていたリサイクル料金の払い渡しを受けて、これを先程申し上げましたように実際のリサイクルに充当するということになるわけですので、払渡しという観点では一定の便益の享受しているところがございます。したがって、そのような払渡しという観点の部分については一定のコストを負担していただくということでございます。

「具体的には」と書いてありますその下の○ですが、?と書いてありますが、?の方は先程申し上げましたように基盤的なコスト、組織がどうしても成立する上で必要である基盤的なコストということでありますので、やはり人件費、施設管理費、すなわち人と場所がなければ組織は成立はしないものですから、それについては自動車メーカー並びに輸入業者の方がご負担いただきます。

それから?とありますが、今回の資金管理業務につきましては、これは基本的には3つのフェイズに分かれておりまして、資金を集めるところ、資金を管理するところ、それから資金をメーカーに払渡していくところと3つあります。集めるところと、管理するところは、基本的に自動車メーカー並びに輸入業者に余り関係するところではありませんが、まさに3番目の払渡しを受けるところについては一定の先程申し上げましたように便益を受けるものですから、そこについて積極的に費用を負担していきたいということでございます。

具体的には?にあります、情報システム機器のリース費、メンテナンス費、外部委託費、通信費、普及・広報費といったものにつきましては自動車所有者の方と、自動車メーカー、輸入業者の双方で負担していこうということでございます。

この負担について割合をどのぐらいにするのかという議論が次に発生するわけですが、何割というような基準もないものですから、原則として折半という形でわかりやすい形で負担をしていこうと考えておられるわけでありまして。

次に、先程申し上げましたように、資金に関しては、集めるところ、管理するところ、払渡すところがありますので、集めるところと管理するところにつきましては、これはメーカー、輸入業者の方が関与されませんのでまさに資金管理料で賄っていくわけでございます。それが?ということございまして、預託収受に要する費用、つまり集めるところで、収受事務の委託コスト費、これは具体的には整備業者の方にいろいろとお願いいたしますのでそういった料金でありますとか、また車検場に端末を置くリース費用とか、はたまた国土交通省の方からいろいろ情報をいただきましてデータベースを構築する費用とか、また資金運用、実際に資金を運用していく際に要する費用というものでございます。

また、?という形では、これも資金の運用の部分の関係の費用でございまして、独立性とか公開性の確保をしていくということを資金管理業務諮問委員会という法定委員会で運用の状況をチェックしていただいたり、また、外部監査法人等で監査をしていただいたりする部分がございますので、このあたりについてはいわゆる資金管理料金という形で消費者

の方にお支払いをお願いするということになるわけでございます。

それにつきまして、まとめの整理をしておりますのが、4ページ目の表でございます。

4ページ目の表をご覧くださいますとイニシャルコストという形で上にありますが、資金管理、情報管理、指定再資源化、こういったものについての制度立ち上げのためのいろいろなシステムのプログラム構築費でありますとか、本年度までの施行準備に当たられた方々の人件費、そちらにつきましては自動車メーカー及び輸入業者の方に自主的にご負担をすでにいただいております。

下がランニングコストということでございまして、先程申し上げましたように、?の組織の存立にどうしても必要な人と場所の費用、これにつきましては自動車メーカー、輸入業者の方に自主的にご負担をいただくこととなります。また、?、?、?とありますが、先程の資金管理の3つのフェイズ、払渡しに関する部分につきましては?でございますので、ここに関するものにつきましては折半ということにして自動車メーカー、輸入業者の方にもご負担をいただくこととなります。また、直接関係ない?、?でありますと、そういうところにつきましては資金管理料金という形で自動車所有者の方にお支払いをいただくということを考えておる次第であります。

また、1ページ戻っていただきまして3ページ目でありますけれども、3ページ目に情報管理センターのランニングコストというのが真ん中よりちょっと上ぐらいにあるかと思っておりますが、この情報管理センターにつきましてもやはり自動車メーカー、輸入業者の方は今回の制度の中心的役割を果たすという観点から、最初の○にあつて?、?とありますけれども基盤的成本、さらにはマニフェストを使って実際に自らもリサイクル料金を促進センターから支払われますのでその証拠として使うという、そういうところで便益を受けておりますので一定のコストを負担しようと言っております。

「具体的には」と書いてありますが、最初の?にありますように、組織が最終的に自主的に存在するための最低限の条件であります人と場所の費用につきましては、メーカー、輸入事業者の方が自主的にご負担をされる。それから?、この電子マニフェストの一連の運営にかかわるものにつきましては自動車所有者の方と折半する形でメーカー、輸入業者の方が負担をしていただくという形で整理されます。違っておりますのは、資金管理の方は3つの局面に分かれて、集める、管理する、払渡しというように分かれていますが、こちらの方は3つに分かれませんのでよりわかりやすい形になっております。

その一番下に「ただし」とありますが、「ただし、将来的にリサイクル料金の剰余金が離島・不法投棄対策などの必要量を超えて相当程度生じる場合には」とありますが、剰余金というものは基本的には離島・不法投棄対策などに使っていくわけでありましてけれども、場合によっては相当程度生じてしまうこともあるかもしれないということが想定されます。そういった場合、この情報システムなり、まさに情報管理センターなり資金管理法の情報システムのいろんな改造等を行う必要が出てくることありますのでそういうところに使っていくと、状況によっては、そういうことも十分あり得るのかなというように考えております。

その下に書かせていただきましたが、マニフェストシステムにアクセスするための通信料、これは引取業者である販売業者とか整備業者とかもありますし、関係の解体業者の方、破碎業者の方、様々な方がいらっしゃいますが、こういった方々に電子マニフェストにア

クセスして報告をしていただくわけですが、こちらにつきましては法律上必要とされる役割・義務を果たすための必要な費用という形で各事業者ご自身でご負担をいただくということを考えております。

4ページをご覧くださいますと、さっきの一番下の方にランニングコストの整理ということで情報管理センターがわかりやすく?、?というふうに、こういう形で分かち合おうというようなことが整理されております。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。

先程の説明の中にありましたように、ストックといいますか、あるいはイニシアル的な費用の面で、自工会あるいは輸入業者の方でいろいろと、これまでもやってこられたと思います。この辺のところについて、まず自工会あるいは輸入組合の方から何かコメントがあったらお願いします。

【渡邊委員】 大枠は今、宮本室長の話されたとおりです。具体的にどのぐらいの規模の汗をかいているかということを少しご説明させていただきます。

一番わかりやすいのはこのリサイクルのシステム構築でありますけれども、このリサイクルのシステムは20万以上の事業関係者が関与している大変大きな規模です。ご存じのように日本の車の保有台数というのは7,000万強あります。そのそれぞれに車両情報だとか料金情報を管理されることとなります。私は余り詳しくありませんから確定的なことは申し上げられませんが、大きな銀行のシステムよりも、ずっと大きなものになろうと思っております。自動車工業会及び輸入組合が、中心的な役割を果たすということで、このオペレーションについて我々は汗をかいて頑張っているところでございます。

また、例えば、これに関わっている人、専任的に関わっている人が大体1,000人くらいです。自動車工業会及びその関連のところから約400人、それからシステム構築の専門家、専門会社の方から600人、合わせて1,000人ぐらいの人がこのシステム構築のために、去年からですけれども一生懸命やっているという状況にあります。

また、自動車工業会自体といたしましても、このシステム構築につきまして100億円程度の投資をしています。そういうことで、規模の大きさと金額の大きさがあるわけですが、我々来年の1月1日の施行に対して間違いのないように、消費者の方々に迷惑をかけないように関係事業者の方々にスムーズに入っていただけるように大変、今、緊張感を持って仕事をしております。

いずれにしても、ユーザー負担、コストミニマムのシステムで循環型社会の実現を図ると同時に、今までにない新しい技術あるいは産業はここから生まれてくると私は思っております。コストミニマム、それから循環型社会、このリサイクル法の法の精神の3点ですが、これと新しい日本の産業の構築のためには頑張らなくてはいかんと思っております。今後とも皆様方のご支援をいただきたいと思いますと思っております。

【松田委員】 消費者、ユーザーの立場から申し上げたいと思います。

車を持つということは私たちユーザーにとっても責任のあることなので、コストミニマムは確かにユーザーにとっては聞こえがいい言葉ですが、ユーザーに対してあまり遠慮な

さらしないで適正なお金は取っていただきたいと思います。そうしないと、シュレッダーダストのところで働く方だとか、車検場のところで働く方たちに余分な仕事をさせられているという気持ちが起こってくると、せっかく循環型社会をつくっていくスタートの中で現場で働いている方たちが元気をなくしていかれることが一番怖いのです。循環型社会は、みんなが得をするというようなイメージで進んでいこうと考えておりますので、かかるコストは是非請求してください。メーカーの方たちは余りご遠慮なさらしないで、車検場のところなどにかかる費用というのはこのお金を集めるというところが一番大事なところなので、そこの方たちにご負担が行き過ぎないような適正なコストの計算というのを是非お願いしたいと思っております。

**【渡邊委員】** 大変温かいお言葉ありがとうございます。それにしてもクリーンな仕組みにしなければならないと思います。情報の透明性はしっかりやっけていこうと思っております。ありがとうございます。

**【角田委員】** 非常に事業者にとっては温かい言葉かも知れませんが、消費者にとりましてやはりある程度きっちり軌道にのって、そしてシステム化して初めてその点が問われてくると思います。どうぞ遠慮しないでおっしゃってくださいと同時に、徹底したその対応策ということは十分ご認識いただいていると思いますが、余り最初から甘いことをおっしゃったんでびっくりいたしました。

**【松波委員】** 大変ご苦勞されて費用負担も整理されたと思います。今日はやむを得ないかと思いますが、指定法人業務に関する費用負担の基本的な考え方に関して、ユーザーに対する問題でも冒頭にリサイクル料金ができて、基本的料金のほかに資金管理料金と情報管理料金があるというこういう仕組みにしますという理解が得るための絵がもしあるとわかりやすいのかなと思います。ユーザーの視点に立った流れ図について理解しやすいものを提示していただきたいとお願いしておきます。

**【松尾委員】** コストミニマムというお話がありましたが大賛成であります。しかし、それでも 100 億円以上の資金がかかると大変メーカー、輸入業者の方にとってはご苦勞だと思います。是非その方向でやっていただきたいと思います。

ただ、最近個人情報流出という事例が大変あちこちで頻発しております。自動車の場合には、来年の 1 月からは新車についてはその車種別、ディーラー別、メーカー別のデータというものがシステムに入ってきます。企業にとりましてはセンシティブな重要な企業情報だろうと思います。これが漏れることのないようにひとつその情報管理については最高レベルのシステムを構築していただきたいと思います。これは希望であります。

**【高重委員】** 初歩的な質問ですが、この資金管理料金とか情報管理料金というのは、新車の場合は購入時に、既販車については車検時にリサイクル料金に加えてこの料金を要求されます。しかもリサイクル料金は車種ごとに細かく分かれますが、この資金管理料金とか情報管理料金というのは 1 台当たりで全部車種共通ということになるのでしょうか教え

ていただきたいと思います。

【宮本企画官】 資金管理と情報管理の料金につきましては、自動車リサイクル促進センターの方で積み上げていただいて、それを私どもの方に出していただいてそれを認可するという仕組みになっています。基本的な考え方としては、リサイクル料金につきましては先程おっしゃられたようにシュレッダーダストリサイクル料金、フロン類破壊料金、エアバックリサイクル料金という3つに加えまして資金管理料金、情報管理料金というもので、計5つにより構成されています。情報管理料金につきましては1台ごとに特に変わるところもありません。当然リサイクル料金の方はシュレッダーダストの量であるとかエアバックの個数などによって差が出てきますが、情報管理につきましては全て同じことしかやしませんので、基本的に車によって変わることはないと考えております。

それから、資金管理料金につきましては、これはご案内のとおり料金の徴収時点が新車販売時、それから継続車検時、それから引取時の3つに分かれておりますので、その3つの中で違うことはあるのかなと思います。ただ新車で売られるものにつきましては、基本的にどの車であっても同じ料金が適用されることになると考えております。

【益田委員】 ありがとうございます。先程個人情報の流出ということで特に注意をというお話で、おっしゃるとおりその方向で大変慎重にシステムも検討しております。ただ、ご理解いただきたいのは、今回のこの情報システムというのは車両情報システムで、マーケットにある車両で、どういう車両が今使われているか、その車にはエアバックが何個ついているか、あるいはASRの量がこの車は何キロか、そういう車両の情報でございます。その車をどなたが所有されているというその情報はこのデータの中にはないということで、そういった意味でご理解をいただきたい。ただ、全体として情報の流出とかいうことにつきましては万全の注意を払って検討しております。以上でございます。

【大塚（直）委員】 2点ほど申し上げます。1点はこの制度で非常に結構だと思いますけれども、先程から出ている2つのチームに分かれて競争していただくということで、リサイクル料金はできるだけ減らしていかないと循環型社会は残念ながら一部の意識の高い人だけではないので、循環型社会はできていかないということがあり、大変この仕組みで結構なことだと思っております。

2点目ですが、先程情報システムに100億円投資をされるということでこれはイニシャルコストだと思いますが、この制度自体がどうなっていくかを考えるときに、どのくらいお金がかかっているかについてはできればある程度出していきたいと思います。1,000人ぐらいかかわっておられるということもありますが、全体として現在の予想で今どのぐらいかかってこれからどのぐらいかかるかについてもし教えていただけると大変ありがたいと思います。

それから、情報管理料金とか資金管理料金で、各車にどのくらいの値段がつきそうかということが、もし今お解りでしたら、現在の段階で結構ですので教えていただけるとありがたいと思います。

【中谷（財）自動車リサイクル促進センター専務理事】 自動車リサイクル促進センターの中谷でございます。質問の2つ目の方に対してお答えいたします。

先程、宮本室長から説明がありましたように、現在2つの料金、資金管理と情報管理、これにかかるコストをそれぞれ積算中でございます。作業はまだ完結いたしておりません。ただ、ご質問がありましたので現在段階で見通しを申し上げますと、両方の料金を合わせて1台当たり数百円程度に最終的になろうかなと考えております。いずれにしてもこれは7月を目途に公表することになっておりますので、7月を目途に積算作業を進めまして主務官庁の認可を得て7月を目途に公表していきたいと考えております。以上です。

【永田座長】 前半の方はいいでしょうか。

【渡邊委員】 今詳しい数字を出すことはできませんが、まず人につきましては、これは確定しておりますので申し上げることができます。我々400名、自工会関係でと申し上げましたが、自工会の中にこのシステムを構築するためにワーキンググループをつくりましてほぼ専任状態です。自分の会社の仕事を忘れてこのリサイクルのためにやっていますが、その人たちが150名、それからセンター及び自再協に100名程度、その中の60%はメーカーから出向している人たちです。そのほかにメーカー各社、それからシステムの開発要員が150名以上いると思いますので、それで大体400人は働いているのではないかと思います。この外に自販連だとか販売店の協会だとか、それぞれまだまだ関係している方がたくさんおられると思います。

それから、今、イニシャルコストでシステムの開発に100億程度と申し上げましたが、ランニングコストはまだ確定しておりません。我々もできるだけ安くするように努力するわけですが、桁が1つは違ってくるようにやります。そういうよ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。先程も話にあった、それぞれ全体としてのリサイクル料金の話も含め、それから資金管理と情報管理の料金、これについては国の認可という話で7月、夏ぐらいにはここでお諮りさせていただくということになります。そのときに向かって少し今までの状況を、特にこういうシステム構築に当たって事業者サイドの方でこんなことをやられおり、これはなかなか一般の人たちに見えないところがございますので、そういう意味ではその辺の情報も積極的に出していただいて、こういうものに関してこれから市民の方も参加していただいて一緒にやっていかなければならないわけですから、そういう中での民間サイドの方、事業者サイドの方の努力というのも是非お話しいたきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【大塚（直）委員】 ランニングコストは1年で10億円程度ということですか。

【渡邊委員】 桁が異なってくると、大きくなるわけではありません。また当然1年です。

【永田座長】 では、事務局からお願いいたします。

【宮本企画官】 資金管理料金と情報管理料金につきましては、先程申し上げましたようにセンターの方で算定していただいて、それを私どもの方に出していただいて認可を 7 月ぐらいに出すことを目途に作業をしていただいています。これはまた審議会の場でもいろいろご紹介とか何かする機会があると思っておりますが、リサイクル料金の方はメーカーの方で独自に設定していただきまして、これは何か問題があった場合に事後的に私どもの行政の方で監督することになっております。こちらはまさにメーカーがいろんな観点を踏まえた上で、総合的な観点から設定されると思っております。

【永田座長】 これから具体的な例として、国の方の役割として、適正な範囲内にあるかないかという判断はしていただくこととなりますので、それは夏ぐらいには見せていただくことになるだろうと思っております。ほかによろしいでしょうか。

それでは、この 2 つ目の議題を終わらせていただきますけれども、先程ちょっと申し上げましたように情報管理、それから資金管理の負担のあり方の原則論、これについてこの考え方でご了承いただけますでしょうか。もし異議がなければこういう方針で詳細を詰めさせていただいて、先程申し上げたような手順で皆さんにもお知らせする、国の認可もしていくという流れの中でまたご意見を頂戴したいと思っております。

それでは、ないようですので、それではこの方針でいかさせていただきます。

それでは、続きまして、報告事項で 3 つ目の議題でございますが、離島対策あるいは不法投棄対策に関する議題に入らせていただきます。

環境省、経済産業省、それから各自治体と自動車リサイクル法上の指定再資源化機関の機能を担っております（財）自動車リサイクル促進センターにおいて、これまで実務的な検討が進められております。本日はその検討の状況と、その方向性についてご紹介いただきたいというふうに考えています。

まず、事務局として環境省の方から位置付け等について簡単に説明していただいた後、実務的な話を（財）自動車リサイクル促進センターの方からお願いしたいと思っております。

【志々目自動車リサイクル対策室長】 それでは、お手元の資料の 5-1 と 5-2 につきまして、自動車リサイクル法における離島対策及び不法投棄対策等の事項についてご説明をさせていただきます。

ご案内のとおり、リサイクル料金の剰余金を活用いたしまして、この離島対策と不法投棄対策等を実施することとなりますが、先程ご紹介ありましたように、指定再資源化機関に指定されております（財）自動車リサイクル促進センターにおいて、現在この事業の具体化に向けた検討が行われています。

まず初めに、お手元の資料の 5-1 でございますが、この離島対策関連の件です。

ご案内のとおり、離島につきましては全国津々浦々さまざまな島がございますので、かなりその地域において状況が違っております。したがって、離島の状況を把握するといったような観点から、私ども環境省、経済産業省、（財）自動車リサイクル促進センター関係者で関係の都道府県、市町村等のヒアリング等を実施してきたというような経緯がございます。

また、今回の資料を取りまとめるに至りまして、全国知事会、全国市町会、全国町村会等の地方公共団体の関係団体から構成されます検討会等も開催し、ご意見もお聞きしてきたというような状況になってございます。

本日お示しいたしております離島対策の基本的な考え方でございますが、これにつきましてはこういったヒアリング等を通じましておおむねご理解いただけてきたものをご提示させております。さらに、この審議会におけるご意見を踏まえまして、(財)自動車リサイクル促進センターの方において離島対策等検討会といったような会議等における審議等を踏まえましてこの基本的な考え方に沿った資金出えん要綱を定めていく方向で今後検討することを考えております。

一方、資料5-2の不法投棄対策等の関連でございますが、離島対策と比較いたしまして若干検討が遅れておる状況でございます。本日は基本的な考え方という形ではなく、検討の方向性という形でお示しをしております。

これにつきましては、離島対策同様、(財)自動車リサイクル促進センターの中に設置されております離島対策等検討会等におきましてご審議いただいております。関係の自治体等の意見もお聞きしております。この基本的な考え方の検討を5月ごろまで継続していく予定でございます。最終的にはこの秋くらいを目途に同じく資金の出えん要綱を取りまとめていく方向で現在取組みを進めております。

順番が逆になって恐縮でございますが、先程の離島対策につきましては本年の5月くらいを目途に出えん要綱を固めていく予定で検討しています。

以下、この資料の内容につきまして、ポイントにつきましては(財)自動車リサイクル促進センターの方からご説明をさせていただきたいと存じます。よろしくお願いたします。

**【中谷(財)自動車リサイクル促進センター専務理事】** (財)自動車リサイクル促進センターでございます。

当件につきましては、指定再資源化機関担当理事の斎藤の方から報告をいたします。

**【斎藤指定再資源化機関担当理事】** 斎藤でございます。よろしくお願いをいたします。

まず、それでは資料5-1をご覧くださいと思います。まず離島対策の方でございます。

今室長の方からございましたが、この離島対策の位置付けにつきましては、ご承知のように自動車リサイクル法においては、最終処理者から委託されたリサイクル料金の剰余金の一部を離島対策等に出えんできる制度となっております。注にありますように、自動車リサイクル法は、リサイクル料金を所有者に負担していただく制度ですが、リサイクル料金分以外の金銭につきましては自動車所有者と引取業者間といった関係者間で決まるものですので、運搬費用がかさむ場合にはそれを原因として逆有償になる可能性が高いということになります。実際にリサイクルルートに乗ることに支障が生じる場合が多いという背景から、この剰余金を活用して離島対策が設けられています。

なお、剰余金は、中古車輸出されたが還付請求がない場合等々、そこに書いてあるような結果生じます。下に条文がございますので、ご参照いただきたいと思います。

では、2 ページをご覧くださいと思います。

対象となる具体的な地域でございますが、この?にありますいわゆる離島4法の対象となる地域でして、かつ?にありますような地理的条件、交通事情その他の条件によりまして、引取業者への使用済自動車の引渡しが他の地域に比べて著しく困難な地域とされています。

?の出えん主体等でございますが、これらの対象となる地域の市町村は、指定再資源化機関として国の指定を受けております私どもリサイクル促進センターに申請をして出えんを受けることになります。この出えんの対象事業範囲あるいは出えん申請方法につきまして、先程ご説明もありましたように私どもがあらかじめ要綱というものを定めて対象の自治体にお配りする格好になると思います。出えんに当たりましては、私どもに設置されます資金管理業務諮問委員会及びその下部組織であります離島対策等検討会におきまして審査をし、かつ個別の出えんの妥当性が審査されることになります。

注のところでございますように、離島対策等検討会は、これらに関する専門的な審議を行う機関として位置付けられています。

2. でございます。出えんの対象となる事業の基本的考え方の方向性が、即ち今申し上げた要綱の内容にどう反映されるか、何に反映されるかということでございます。まず(1)出えんの対象範囲であります。基本的には本土と離島地域の相違点は陸上輸送ができない点であることから、この海上輸送に対する出えんを基本といたします。また、港湾等における荷役等につきまして、これは派生する業務と考えられますのでこの点についても出えんの範囲といたします。離島市町村がこれらに関与されていることを想定してこれらの事業に関して出えんをすることを想定しております。

3 ページでございます。

関連事業者の有無ということになりますが、登録された引取業者あるいは許可を持つ解体業者等の関連事業者がその島の中に仮に存在する場合でも、その次の過程、処理後の海上運搬コスト等に起因してやはり処理費用が高騰することから、結局引取りの段階で逆有償という状態に陥ってしまうことがありますので、これも出えんの対象とする方向でございます。

また、離島から中核となる島、中核となる島から本土といった複数段階の海上輸送につきましても出えんの対象とする方向でございます。

出えんの割合につきましては、当然預託されたリサイクル料金から出えんされるということで国民的理解を得ることが必要でありますので、また業務の効率化も必要であるということから、出えんの割合を全額の10割とするよりは地方におきましても一定の負担をしていただくことが必要と考えておりまして、このため出えん割合は事業費の8割を限度とするということにいたしたいと思っております。

限度と申し上げておりますのは原則8割と考えておりますけれども、剰余金の発生額が現在不明確でございますので多少含みを持たせていただいております。

地方の負担分につきましては、地方公共団体の負担あるいは最終所有者の負担、これらの組み合わせがいろいろ考えられますが、実情にあわせて地域で検討していただくということになるかと思います。

参考で下に試算例等を書き足しておりますが、これは後ほどご覧いただければと思います。

4 ページでございます。

(3) 市町村が行う支障除去のための措置でございますが、出えんの対象となる市町村が行うこの措置につきましては、私どもの方で幾つかのメニューを用意しまして、これをもとにして離島市町村が自らの地域にどれがふさわしいかを検討していただいて、その実情に応じて選択、当てはめていただくことを想定しております。

いずれのメニューにいたしましても、各市町村が費用徴収を含めた全体の仕組みを構築いただき、条例あるいは要綱等に位置付けて、周知徹底するというような形での自治体の積極的な関与が必要と考えております。私どもからの出えんはその前提で一元的に当該市町村に対して出えんをさせていただくと考えております。

このメニューの地域の当てはめ等々につきましては、各離島の関係者が連絡会等を設置して、連携して対処するということが適当かと考えております。また、特に都道府県の役割が極めて重要と認識しておりまして、都道府県と市町村の連携、ここで書いてありますように申請の取りまとめあるいは助言、調整等で都道府県の方々に積極的な関与をしていただくことが必要であると考えております。

メニューのパターンを下の表に示しておりますが、まず縦軸に島内に関連事業者がいるかないかを出しております、市町村あるいは業者が船をチャーターする場合、あるいは定期船を利用する場合を想定して作成をいたしています。

以上のこれらのパターンについてさらに実務がうまく回るのかどうか、ここに書いてありますことを今までも、あるいは今後も各自治体とご相談を申し上げながら検討していくこととなります。私どもの認識としましてはこの定期船利用のパターン、BとかEが中心になると思っておりますが、いずれにしましても、このB、Eの場合でありましても、市町村がしっかり関与していただくということが必要と考えております。

5 ページでございます。具体的な手続きのイメージでございますが、具体的な申請手続きについてはさらに検討が必要と今、具体的に詰めておるところでございますが、仮案としてのイメージでポツを2つつけてございます。

出えんの行う年度の前年度の秋ごろまでに、各市町村から仮の申請を受けて都道府県に取りまとめていただいたものを私どもに提出をいただきます。私どもの方で剰余金の発生量ですとか、あるいはほかの出えんの対象となる事業がほかにもありますので、その状況を踏まえて来年度、次年度の全体事業計画を検討いたします。離島対策等検討会、資金管理業務諮問委員会を経まして、前年度内に各市町村毎に年間上限出えん額を示した内諾を行います。

ポツ 2 つ目でございますが、各市町村が実際に支払いをしていただく段階で、例えば四半期前に本申請を受けましてセンターが出えんを行うというイメージをしているところでございます。

スタート時期につきましては、可能であれば17年度中にも出えんをスタートさせる方向で検討を進めておるところでございます。

引き続きまして資料5-2でございますが、これは不法投棄等対策の問題で、その方向性でございます。

リサイクル法上の位置付けであります。不法投棄等に関しましては都道府県または市町村が措置命令により原因の責任を追求等することを原則とした上で、生活環境保全上の

支障の除去、つまり代執行等を行った場合に、リサイクル料金の剰余金の一部を活用してその費用に対する出えん、あるいは指定再資源化機関そのものが解体自動車の引取り・再資源化を行うことが可能な制度となっております。ただし、不法投棄がなされている車につきましても、施行前において可能な限り撤去等を行うべきものであること、また、自動車リサイクル法施行後におきましても、同法の適用によりまして新たな不法投棄がなされる車が相当程度抑えられるということが見込まれるということをご前提にしております。

参考資料と書いていますが、後ろの方に環境省が調べた不法投棄等の台数についての調査結果をつけていますが、後ほどご参照いただきたいと思います。

これらの出えんまたは引取りの再資源化につきましても、私どもが国の指定を受けて実行することになっております。

以下、注で法の内容等を提示しておりますが、ポツの3つ目、路上放棄につきましては市町村が代執行によらず処理している事案もございますので、従来から行っております日本自動車工業会を初めとした関係業界での路上放棄車処理協力会における資金協力システムというものを存続するというごことをごさいます。

2ページでございます。

まず4号業務と称しておりますが、実際の不法投棄に対する自治体への出えんでありますが、対象物品といたしましては、各自治体が代執行で撤去する使用済自動車、解体自動車（廃車ガラ）、それからフロン、エアバック、ASR、あるいはこれらの処理に伴って生じたタイヤ、廃油、廃液等のごさいます。代執行であるので大量に不法投棄、野積みがされている場合を想定しております。路上放棄車につきましては、先程申し上げたとおり処理協力会の活用ということをごさいます。

出えん先は、都道府県または市町村です。要件といたしまして、いわゆる野積み、不法投棄ということをごさいますので、括弧の中にありますように、原因が特定できている場合には都道府県知事または市町村が当該処分を行った者に措置命令を発動していることを前提とすることになります。また、自治体におきまして代執行を行っていることが条件でございます。

3ページでございますが、都道府県または市町村が、さらに未然防止等の対策を着実に実施していることを要件といたします。

4でございますが、対象となる業務範囲でございますが、対象は、原状回復のために直接必要な経費でありまして、以下?、?、?に具体的に書いておりますものを想定しております。

一方で、代執行に至るまでの事前調査すとか処理計画の策定等に要する費用につきましては、出えんの対象とはしない予定でございます。

実務につきましては、出えんの対象事業範囲、申請方法等について、私どもが要綱を定めることにしており、出えんに当たりましては、各々の諮問委員会あるいは離島対策等検討会の審査、妥当性の審査が行われるということは離島対策と同様でございます。

また、具体的な申請手続きにつきましては、検討中でございますのでもうしばらくお待ちいただければと考えております。

4ページございまして、5号業務ございまして、これは実際に自治体が代執行したものを私どもが実際引取り・再資源化するという業務でございます。対象としましては、この4号業務で撤去をいたします解体自動車あるいはフロン、エアバック、ASR等ござい

す。

これにつきましても、主に不法投棄、野積みがされているものを想定しておりますが、そのうち、もし仮にそれが解体自動車でなく使用済自動車に当たるものについては正規のリサイクルルートに引き渡されることとなりますので、この5号業務からの対象からは外しております。

業務内容といたしましては、先程申し上げましたように自治体が私どもに引取りを求めた場合に、我々が引取り・再資源化を行うこととなります。具体的には、処理施設への運搬とか再資源化が業務範囲となります。この部分につきまして剰余金から私どもの方に出えんがなされるということでございます。

スタート時点につきましても、可能であればこの業務につきましても17年度中にスタートさせる方向でございますが、ただ、不法投棄等対策にどの程度の可能な剰余金が回せるかということについては全く不明でございますので、事業規模等につきましてもまだ未定であるということをお断りさせていただきたいと思っております。説明は以上でございます。

**【永田座長】** どうもありがとうございました。

それでは、いかがでしょうか。ただいまの件に関しましてご質問、ご意見を頂戴したいと思っております。よろしいでしょうか。

先程もお話にあったように、今後に向けて現在検討中でございますが、具体的な例もいろいろ拾い出しながら積極的にこういう方向の展開、どういうのが望まれる対応なのかということを含めてお考えいただいているようです。また関係者ともいろいろ調整の必要があるかと思っておりますので、そうしたことを踏まえながら積極的にお願いしたいと思っております。また、時期を見て適当なときにこの合同会議の方にもご報告願えればと思っております。よろしく申し上げます。

それでは、引き続きまして最後の議題になりますが、関係事業者及び自動車所有者・ユーザーへの理解普及活動に関する議題でございます。

本件に関しましては、国や関係団体すべてが円滑な自動車リサイクル法の施行に向けて協力して行く必要があるわけでございますが、本日は特にその中心となります自動車リサイクル促進センターと、それから自動車工業会の取組み状況をご説明していただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

**【中谷（財）自動車リサイクル促進センター専務理事】** ただいま紹介がありましたように、この活動は各機関が連携を取りつつやっておりますが、センター中谷が代表して報告をさせていただきます。

お手元の資料6をご参照いただきたいと思います。

10カ月後にいよいよ迫りました自動車リサイクル法の本格施行に向けまして、私どもは自動車関係事業者の方々及び自動車所有者・ユーザーの方々の理解促進を最重要課題と位置付けておりまして、自動車工業会並びに経済産業省、環境省と連携をとりつつ活動を展開いたしております。

まず、関係事業者向けの理解普及活動でございますが、資料のスケジュール表の上段に示しましたとおり、1～3月にシュレッダー業者及びプレス・せん断処理業者向けの説明会

を、これは自工会と鉄リ協会の方が中心になりまして全国 8 会場で、さらに 2 月、3 月につきましては、リサイクル料金預託実務の説明会を整備事業者を中心に 57 会場で現在進めております。来月に入りまして 4~6 月につきましては、第 3 回自動車リサイクル法説明会といたしまして引取業者、フロン回収業者、解体業者の方々を対象に全国 56 会場で実務運用の詳細説明を行う予定をしております。

後ろの方に参考資料がございますが、説明会への案内状、それからその次は全国の日程及び会場が示されております。

本資料に戻りまして、来年 1 月以降の各種業務のために必要不可欠な内容となっておりますので、自動車の流通あるいはリサイクルにかかわられる事業者の方々には必ずいずれかの会場へご出席いただくように願っております。

なお、これらの説明会が年の前半で終わります後半になりますけれども、リサイクルシステムに登録される事業者の方々に対しまして詳細業務マニュアル等を配付いたしますとともに、WEB ベースでの習熟システムを WEB の上で開設いたしまして、関係事業者の方々が施行前に実務処理に十分精通いただけるように計画いたしております。

次に、自動車所有者・ユーザーに対する理解普及活動でございますが、スケジュール表の下段に示しましたとおり、この関係事業者への説明会が終わったタイミング、かつ先程からご議論いただいておりますようにリサイクル料金の公表がほぼ 7 月以降になろうかと思っておりますので、このタイミングを考慮いたしまして本年秋口から本格的に集中的に実施する計画でございます。テレビ、新聞、雑誌などのいわゆるマスメディアを中心としますが、加えて屋外広告や WEB の広告、関連団体の会報誌や自治体等のミニコミ誌も使わせていただいて、あるいはチラシ、ポスター等各種の手段を使いまして総合的かつ戦略的な広報活動を展開し、所有者・ユーザーの方々への制度に対する認知と理解を深めていただくように努める所存でございます。その詳細につきましては、現在自工会、関係省庁と詰めさせていただきます。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。

【西村委員】 日整連の西村でございます。

今の?の自動車所有者・ユーザー向けの理解普及活動についてですが、ユーザーをお客様にする整備事業者につきましては来年 1 月から、2 月 1 日の車検時から重量税に加えまして新たにリサイクル料金の徴収を行うこととなりますが、この際、先程松田委員の方から非常に温かいお言葉をいただきましたけれども、整備事業者に過度の負担がかからないように委託料金を公表されると同時に、テレビ等のマスメディアを使いましてユーザーがリサイクル料金の預託の必要性を十分に理解、納得されるような広報をしていただきたいと思います。これはお願いです。以上です。

【土井委員】 鉄リサイクル工業会の土井でございます。

先程の説明会の実施状況の 1 番目、1~3 月のシュレッダー業者及びプレス・せん断処理業者向け説明会は 8 会場を予定しておりましたが、自工会と私どもの主催で現在 7 会場終了いたしました。あと 3 月 26 日に北陸富山で開催しまして、延べ参加人数は 1,600 名にな

る見込みでございます。

ちょっと主題から外れるかもわかりませんが、この説明会で会場から出ました質疑で、私ども破砕業者の多数の意見といたしますか、非常に代表的な意見だと思うものを簡単に紹介いたします。1つは、電子マニフェストに ASR 引取基準で本来準拠すべき事前選別処理品目、タイヤ、バッテリー、廃油、廃液、蛍光灯の記載がないようです。是非これを入れていただきたい。

ほかにたくさんありますが、代表的なものだけ申し上げます。ダイオキシン並びに大気汚染防止法については、特に提案時のみでなくその後も第三者が確認できる仕組みにできませんでしょうか。なぜなら、ダイオキシン等に関し、電気炉は焼却炉に比較し低い基準に設定されています。それから、ASR からリサイクルする、再資源化することについてのことはよくわかりました。ただし ASR そのものを減量する、要するに事前にガラスを取るとか、プラスチックを選別することについての配慮がなされていないということ。そして、値段の問題でございます。このリサイクル法の審議が始まりました平成 12、13 年ごろは非常に鉄屑の値段が安くございまして、最終的には 1 トン 7,000 円、8,000 円だというレベルまで落ちてしまいました。これがその後あれよあれよという間に上がってまいりまして、現在ピークを過ぎたとは言え全国的に 2 万 7,000 円、2 万 8,000 円の値段で動いております。そうすると、当然先程から言っておりますリサイクル料金はフロン類、エアバック類あるいは ASR の処理といった固定費になりまして、それ以外の値段といったものは変動費になります。この変動費が今の状況でいけば、ユーザーの車を引取るときに何がしかはお支払いできる余裕が出てくるのではと思います。特にこの ASR の引取りをやっていると、私どもとしては非常に歓迎すべきことだと思います。この法律ができましたときに、おおむね有価で廻すべしということはこういうことを言っておられたのではないかと考えております。

ただ、是非お解りいただきたいのは、やはりマーケットというのはいつどうなるかわからないということで、プラスのときもあればマイナスのときもあります。いわゆる廃車になって引取業者が解体業者に渡す、あるいは自動車所有者が引取業者に渡すときの取引は、市場原理でやるということは、これは会場でもご指摘の皆様からもご確認いただいております。

**【永田座長】** ありがとうございます。

関係事業者の方への説明会は促進センターの方が中心的にやっておられるので、例えば今のような質問事項に対して、きっといろんなところでやると共通的な質問事項が結構多いと思われます。Q&A 的なものをきちんとつくられて、その Q&A をつくられるときには過去にもそういう質問が出てパブリックコメントだとか、そういうところで国の方でも答えている部分もありますのでそういうのも少しじっくり見ていただき、またあるいは事務局とも相談していただきながら Q&A などを作成していただくとわかりやすいと思います。これは消費者の方も見られるかもしれませんからそういう点も加味していただければと思います。ほかに何かありますか。

**【中谷（財）自動車リサイクル促進センター専務理事】** ありがとうございます。西村さ

んのご意見、十分承知しております。特に販売店とか整備事業者の方の店頭でユーザーとの接点のフロントラインで、整備事業者等に過度の負荷をかけないようにチラシその他を配付できるような形で検討しています。これにはもう日整連も参画いただき、その中身はこういう形が一番いいとか参画いただいてご意見を聞きながらつくり、今申しましたように負荷をかけないような形で思っております。

**【角田委員】** よく似たような質問が確かに出ると思います。ですから、よく Q&A のような形のを会場で配られたりすると非常にわかりやすく、その説明会に必要と思いますので、是非お願いしたいと思います。

それから、啓発ということで一定期間何か相談窓口のような形で、電話相談、インターネットでも何でもいいですから、消費者側からの声とか質問が聞けるような機関も設けていただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

**【中谷（財）自動車リサイクル促進センター専務理事】** コールセンターの件でございますが、まずは事業者を対象にした料金徴収、その他の問い合わせへの対応ということでコールセンターを今週の月曜日 3 月 15 日からオープンいたしました。ご指摘のように一般のユーザーの方々からも様々な問い合わせが来るだろうと思います。先程から議論しているようにシステム全体がかなり膨大で関係する人たちも相当多くなりますので、このコールセンターのオペレーターは相当な人数で対応してあらゆる問い合わせにお答えできるような体制を組んでいく計画をしております。

**【松田委員】** 私も東京にいるときには気づかなかったのですが、私たちは法律をつくるときに日本全体がよくなるために車検のところでお金を取ることが一番いいと思っていたのですが、現実に現場で車検場の方たちと一緒に何回か研修でお招きを受けて現場の声を聞きましたところ、東京で考えている以上に車検場の方のお仕事というのは大変だということがわかりました。東京では 3 年か 4 年の間にお金は集まるのだから、車検場の方はその間だけはボランティアで辛抱してくださいみたいな考え方がないわけでもなかったのですけれども、現場の方から見ると 3 年か 4 年だから僕たちは一生懸命やっているのそのところに対する配慮が欲しいということをおっしゃってしまして、ああなるほどなと思いました。

そのときに、私たち消費者というのはいつでも価格が安ければいいと評価しがちですけれども、循環型社会の中におけるユーザーの役割の中には排出者責任があるわけですが、そのお金を集めるその業務のところではしんどい思いをする方たちのところにお金で少しでもサポートできるのであれば、それで循環型社会と自動車リサイクル法が回っていくために、ユーザーとしてはそのお金は当然出すべきだということを考えました。ですから、適正な料金の算定の中で安ければいいという、そういう話は循環型社会の中では消費者というのはそろそろ卒業すべきではないかということを感じて帰ってまいりました。以上です。

**【松波委員】** ユーザーへの理解を求めるということで普及啓発活動、その他を展開しなければならぬ中で、私たち日本自動車連盟にはユーザー団体として 1,700 万の加入があ

りますので、今こういう新しい制度ができますときには JAF メイト誌あるいはホームページ等でいろいろ情報提供しながら、また啓発活動にも努力をさせていただきたいと思っております。そこでお願ひがあります。その情報提供のための基礎的な資料において、先程 Q & A の話もありましたが、なるべくわかりやすい資料を提供いただいて、それをもとに適切な対応をしまいたいと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

【永田座長】 特に自動車所有者・ユーザーへの理解普及活動という話になりますと、皆さん関係の方も多数おられるし、そういう人たちのご助言も得ながらということでその辺の資料づくりをお願ひしたいと思います。そういう意味では、積極的にこういう資料の方がいいと言っただければと思いますので、よろしくお願ひします。

いかがでしょうか。どうぞ。

【大塚（直）委員】 土井委員から先程出た話とも関係で、全体の整理を特に環境省の方にお伺ひします。大気汚染防止法との関係、ダイオキシン関係ですが、先程出てきたエアバックの展開処理のときに何か物質が出るかもしれないという話、どれもそれ程今までと違わないことかもしれませんが、一応これは法律で義務付けてやってもらうこととなります。今まで民間で自由にやっていたこととは多少色合いが違って来るかもしれませんので、全体としてどういうことが出てきそうで、それに対してはこういう対処をしているというようなお話を簡単にでもしていただきたいのですが。

【志々目自動車リサイクル対策室長】 それでは、今ご指摘のありましたダイオキシンの関連いたします電気炉と焼却炉の規制の関係でございますが、これらの基準は、各施設の特性に応じて基準を決めております。特に廃棄物の焼却炉等につきましては、ご案内のとおり昨今排出量が多いということも勘案して基準が設定されておるところでございます。そういうことで、電気炉と焼却炉では全く同じ値にはなっていないところがございます。従って廃棄物処理施設に該当するか該当しないかというところで若干違ってくるところはあり得ると考えております。

また、エアバックの件でございますが、これにつきましては自動車工業会からも補足をしていただけるのではないかとと思っておりますが、基本的に過去の審議会等でもご報告をまいりましたように、所定の処理をいたしますと大気中に十分拡散した場合には有害な限度を十分下回るというような知見も得られておるわけでございます。また、この起爆剤に使う材料についても改善がなされてきておるということもございますので、現在のところは直ちに問題があるというような状況ではないと考えておりますが、引き続き慎重に問題がないように対処していければと考えております。

【永田座長】 よろしいでしょうか。このような話は今のような形で、過去に大分整理してきたものもございます。まとめているいろいろご質問が出てくるようなので、その辺のところは少し事務局あるいはその実態としてそちらでおやりになって、説明会の話もございませぬのであわせて処理して、先ほどお話のあったような Q & A をつくっていきたいと思っております。

【大塚（直）委員】 先程からの料金の話ですが、自動車リサイクル法は拡大生産者責任ということになっています。そして競争法とか公正取引との関係といった問題もございませう。ユーザーの方が排出者責任だからといって善良なことをおっしゃることはもちろん大変結構なことだと思いますが、全体としてはそういう仕組みの中で動いているということをちょっと当たり前のことですが確認をしておきます。

【宮本企画官】 先程土井委員から幾つかご指摘がありました。お時間がないので申し上げるのもやめようと思っておりましたが、今大塚委員の方からもお話がありましたので 1 点だけ申し上げます。鉄屑等が上がったり、いろいろと価格が変動して、マーケットでいろいろ決まるのでどうなるかわからないというお話がありました。まことにおっしゃるとおりでございます。たまたまという言い方は失礼ですが、今は鉄クズ価格が非常に高くトン当たり 2 万、もう 3 万円に近い数字になります。従前は 1 万円を切っておりました。これはやはり循環してまた下がっていくという局面もあるかと思えます。まさにこういう乱高下するところを補正する観点で今回自動車リサイクル法の法律をつくりましたので、マーケットが大きく動く中で安定的なリサイクルを実現するためには法律上きちんとやっていくことだと思っております。その相場の上下に制度が左右されないような形で作り込んでいきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【永田座長】 そういう説明も積極的にしてほしいという話です。土井さんのお話は、今はいいけれどという話で、わかりました。どうぞ。

【渡邊委員】 大塚先生のご質問の中に大気汚染法との関係がありましたが、エアバックのみならず環境負荷物質対策といったものにつきましても数年前から我々自主取組みをやっております。さらにヨーロッパとの基準の整合性等も図っており、最大限の努力をしています。

【永田座長】 よろしいでしょうか。

ちょっと時間が現在でもオーバーしているところでございますが、今回のこの理解普及活動に関しましてはできるだけ展開を積極的に行い、なかなかやったつもりでも浸透性がないパターンの方が今までのこのような問題の中では多いものですから、そういう意味では関係者の方々と一緒に、関係者自身もさることながらその先におられる使用者といった方々にも積極的にお知らせするようなことを 1 年、この 1 年で積極的に展開していきたいと考えています。よろしくまた皆さんの方からもご協力の程お願い申し上げます。

それでは、最後に資料の取り扱い、それから今後の予定ですが、これは事務局の方から説明してください。

【宮本企画官】 いつもは資料の最後に前回の審議会の議事録というものを委員限りで配布させていただいておりますが、今回は既に委員の方々にご確認いただいておりますので配布しておりません。

なお、本日の資料の公開につきましては、すべて公開とさせていただきたいと思えます。

また、本会議終了後、直ちに無記名の議事要旨を作成の上、永田座長にご相談し、会議終了後速やかに、原則として1週間以内を目途に公開ということにしたいと思えます。

本日の議事録につきましては、今回同様に合同会議終了後委員限りで配布して確認をしていただいて、事前に委員にご了承いただいた上で公開をするということを考えております。

次回以降の開催予定につきましては、法の施行準備の進捗状況を踏まえまして座長とご相談の上、追ってまたご連絡をさせていただきたいと考えております。

【永田座長】 よろしいでしょうか。

それでは、本日の資料につきましては、すべて公開ということで扱わせていただきます。

それから、次回の委員会につきましては、また追って日程等については調整させていただきます。

どうも、きょうは長い間ご議論いただきましてありがとうございました。また貴重なご意見を頂戴し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。

午後3時04分 閉会