

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
第7回合同会議 議事録

日時：平成16年7月12日（月）13:00～15:00

場所：三田共用会議所 講堂

【永田座長（早稲田大学理工学部教授）】それでは定刻ですので、これより産構審の自動車リサイクルWGおよび中環審の自動車リサイクル専門委員会、第7回合同会議を開催させていただきます。お忙しい中、またお暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。

まず最初に、この合同委員会の委員の交代がありましたので、私の方から紹介させていただきます。その後、新しい委員の方へ一言ご挨拶願えればと思っています。よろしくお願いいたします。

先行しますが、お手元に資料の2がありまして、そこに委員名簿があるかと思いますが、そこには新しい委員の方のお名前を入れさせていただきます。

委員の上から2番目、日本自動車輸入組合専務理事の脇山俊さんがご退任されまして、新たに姉崎直巳委員にご就任いただきました。

【姉崎委員（日本自動車輸入組合専務理事）】姉崎でございます。よろしくお願いいたします。

【永田座長】よろしくお願いいたします。

続きまして、奈良県生活環境部次長、伊藤進委員が退任されまして、田中善彦委員にご就任いただきました。

【田中委員（奈良県生活環境部次長）】田中です。よろしくお願いいたします。

【永田座長】よろしくお願いいたします。

失礼しました。ちょっと途中飛ばしまして、申し訳ありません。群馬県の板倉町環境課長の小野田吉一委員が退任されまして、新しく北山俊光委員にご就任いただきました。

【北山委員（群馬県板倉町役場環境課長）】北山でございます。よろしくお願いいたします。

【永田座長】よろしくお願いいたします。以上が、新しく就任された委員の方々です。

続きまして、配付資料の確認を事務局からお願いします。

【宮本企画官】配付資料の確認をさせていただきます。1枚目に配付資料を記載してありま

すが、1 から 8 までということになっています。1 枚目めくっていただいて、資料 1：議事次第、資料 2 がご紹介ありました委員名簿、資料 3-1 がシュレッダーダスト関係の資料です。続いて A3 の折った資料 3-2 が「フロン類の引取り・破壊の体制整備について」、資料 4 が「リサイクル料金の水準について」、資料 5 が「資金管理料金・情報管理料金について」、資料 6 が「自動車所有者・ユーザーおよび関係事業者への今後の理解普及活動計画について」となっています。資料 7 が「自動車リサイクル法における不法投棄等対策の基本的考え方」の資料、資料 8、折ってある資料が、「『二輪車リサイクル自主取組み』の実施について」という資料です。不足がありましたら、おっしゃっていただければと思います。

【永田座長】ありがとうございました。よろしいでしょうか。それでは早速ですが、議事のほうに入らせていただきます。

資料の 1 にありますように、本日の議題は大きく 5 つです。まず、はじめに「シュレッダーダスト、フロン類のリサイクル体制整備について」ということです。シュレッダーダスト、エアバッグ類のリサイクルに関する具体的な体制などにつきましては、前回の審議会でご紹介させていただきましたが、本日はシュレッダーダストの体制整備に関するその後の進捗状況と、フロン類の処理に関する具体的な体制整備について、ご紹介いただきたいと思います。

まず、シュレッダーダストの体制整備につきましては事務局の方から、フロン類の件に関しては有限責任中間法人自動車再資源化協力機構から説明していただきたいと思います。大きく 2 つに内容が分かれていますけれども、通して説明していただいたい上で、まとめてご質疑をいただきたいと思っていますので、よろしくお願いします。

それではまず事務局の方から。

【宮本企画官】資料 3-1 をご覧いただきたいと思います。「シュレッダーダストの引取り・再資源化の体制整備について」というところです。

シュレッダーダストの関係ですが、これは一番はじめに記載されていますように、自動車メーカー等が破碎業者から引取って、リサイクル率に従って再資源化する義務が課されています。実際にどのようなリサイクルをするかについて、また、リサイクル率については、この審議会の下に設けられていました別途の検討会において 6 回にわたって検討を進めた結果、以下の結論になっています。

シュレッダーダストのリサイクル率ですが、当初、2005 年度以降は約 30%以上ということですが、段階的に引き上げて、2015 年度以降では 70%以上をリサイクルするということです。

その定義ですが、その下の「参考」にありますように、自動車メーカー等が引取ったシュレッダーダストの重量を分母として、最終的に処分場に投入していく残さの部分を除いたものを分子とおいて算定したものです。

その下にある具体的な技術・施設の類型ですが、分類 1 から分類 5 と現状分けています。分類 1 は例えば燃料代替と原料化。これは非鉄金属等の素材産業の既存設備を活用することで燃料として可燃物を使用し、また金属等を回収していく技術です。分類 2、分類 3 にあり

ますように、乾留ガス化して、シュレツダーダストの中の燃える成分をガスとして発生させ、それを例えばボイラー・炉で燃焼させて熱回収をするとか、またガス自体をそのままどこかで利用するといったことに加えて、残った残さについて金属なり、スラグを回収するような技術です。4番目の分類4ですが、これは焼却処理を行い、これもやはり蒸気なり、電力という形で熱を回収するとともに、金属資源等を回収しようというものです。分類5は素材選別です。諸々の選別工程を経て、特定の素材を回収して再利用するという技術です。

2ページ目ですが、これは前回の審議会でご報告をした内容が記載されていますが、(社)日本自動車工業会からかなり報告がありました。自動車メーカーについては、1社1社でシュレツダーダストのリサイクルをするのは必ずしも効率がよくないということや、破砕業者の方の利便性を考慮して、ある程度共同化してリサイクルをしようということでありまして、ART チームというものと、TH チームという2つのものに分かれてリサイクルすることになっています。下の※印のところに記載がありますように、国内自動車メーカーに加え、輸入業者の方々もそちらの方にそれぞれ加わるという形で、体制を構築しているところです。

これは指定引取場所でシュレツダーダストを自動車メーカーが引取るわけですが、それぞれのチームごとに個別の破砕業者ごとにこの施設ということで、リサイクル施設を指定しまして、そこを指定引取場所として引取っていくということになるわけです。現在の状況につきまして、各チームのほうからヒアリングを行ったところ、以下の通りです。

まず施設の選定状況ですが、これはリサイクル率の遵守という大前提でもあるわけですし、さらには、当然のことながらこのリサイクルのコストについては自動車所有者の方の負担となってしまいますので、なるべく低減すべく、低コストでリサイクルをということで施設の選定を進めておられるようです。

「2005年における各チームの再資源化量」と書いてありますが、どの程度の量をリサイクルできるのかということですが、これについては具体的に、どちらの施設でどの程度の量をどの程度の価格でリサイクルしていただくのかということにつきまして、各チーム間でそれぞれ競争しながら検討しているところです。

すでに各チームがどちらの施設にシュレツダーダストを投入するかについては、だいたい明確になってきているところですが、どの程度の分量を入れるのか、さらにどのくらいのコストで入れるのかということも含めて公表をさせていただいているところです。全体的な状況を取りまとめたのが、次のA3の資料ですので、こちらをご覧くださいと思います。

日本地図が出ていますが、日本地図の中に☆印がいくつか記載されています。☆印がいわゆる破砕業者の方でありまして、ここからシュレツダーダストが出てきます。これを指定引取場所としてリサイクルプラントを指定しまして、こちらまで持ってきていただいて、こちらでリサイクルをするということになります。

左の上をご覧くださいと思いますが、これは全国のシュレツダーダストの発生予想量と、右側にリサイクル施設の最大能力というものを記載しています。シュレツダーダストの発生量は55~75万tというところですが、施設のほうは63万tが確保されていますので、概ね全国的には、リサイクルのために必要な施設がある程度は整備されているので

はないかと考えています。分類1、2、3～5という形で、それぞれの分類ごとの量も記載しています。

次に日本全国をいくつかのブロックに分けて見てみたいと思いますが、この中では便宜上、東日本、中日本、西日本と分けています。東日本は北海道・東北、中日本は関東・中部・近畿、西日本は中国・四国・九州・沖縄ということです。

例えば東日本、右の真ん中にありますが、これをご覧いただくと、こちらについてはシュレッターダスト発生量が15～20万tと見込まれるのに対し、シュレッターダスト再資源化施設の能力が25万tとありますので、十分な量に達しているということです。

方や左の真ん中の西日本というのをご覧いただきますと、こちらの方もシュレッターダストの発生量が約15～20万tに対して22万tの能力ですので、十分な能力に達しているということです。

次に真ん中のいちばん下の中日本というところをご覧いただきたいと思います。こちらの方ではダストのほうは25～35万tと予想されていますが、施設のほうは16万tという水準になっています。当然この差がありますので、例えば関東から東北なりにシュレッターダストを持って行ってリサイクルするなり、他の地域の余裕のあるところに持って行ってリサイクルをするようになるということが考えられるわけです。いずれにしても、全体としてはこういった形で十分な能力には一応達しているのではないかと考えています。

以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。それでは有限責任中間法人自動車再資源化協力機構のほうから説明していただけますか。

【姫野理事（有限責任中間法人自動車再資源化協力機構）】 自動車再資源化協力機構の姫野でございます。フロン類の引取り・破壊体制について、私の方から説明させていただきます。

説明に入る前に、ただいまご紹介のありました有限責任中間法人自動車再資源化協力機構の位置付けについて、少しご説明させていただきたいと思います。

今回の自動車リサイクル法の指定3物品のうち、フロン類とエアバッグ類、この引取り・再資源化を効率的に行うために、各自動車メーカー、輸入業者の一元的窓口として、本年1月に当法人を設立させていただきました。

このように一元的な窓口を設けることによって、自動車所有者の負担となるリサイクル料金の低減、およびフロン類の回収業者、解体業者、フロン類の破壊業者、エアバッグの再資源化業者といった関連事業者と、自動車メーカーが引取るフロン類・エアバッグの引取り側の自動車メーカーとの円滑な業務運営を実現させることが、当法人の役割と認識しています。そのような形で、自動車再資源化協力機構がこの仕組みを中心となってまとめました。

それではお手元の資料に沿って、フロン類のリサイクル体制について説明します。

資料番号3-2をご覧ください。ここでは、今回の自動車リサイクル法において、自動車メーカーが行う、フロン類の引取りと破壊体制の考え方の具体的な内容というものを示しています。左側で考え方、右側でそれぞれ具体的な内容を示しています。

まず、左側の1. 破壊体制と指定引取場所の説明です。フロン類の引取り・破壊につきましては、現在、フロン回収破壊法において既に体制整備がされて、実務運営がされていますが、今回の回収量、今後のフロン類の回収量予測、現フロン法の運用の実態などを勘案していくと、回収業者の地域性とか、物流の効率性、ましてはコストミニマムというものを考慮していくと、新たな破壊施設の位置付けというものが分類として行う必要があると考え、自動車リサイクル法に向けた体制を今回整備いたしました。

具体的にはフロン類の破壊許可業者として現在登録されている全76社にご案内をさせていただいて、今から説明する分類、それぞれに応募をしていただきました。結果として処理能力、処理費用など十分検討を重ねた結果、次に示すような破壊の施設の体制を作らせていただきました。

まず、破壊施設の表のほうに移ります。安定した破壊処理体制と地域性というものを考慮していきますと、以下の3分類に分ける必要を考えています。

まず、1の基幹施設です。この施設の位置付けは十分な破壊処理能力というものを有していることが必要と考えています。仮に他の施設が設備故障などで操業ができなかった場合においても、緊急時または一時的にフロンを受け入れられる十分な体制ができるということを考えています。具体的な施設は表に示している3社です。

次に2の特別区域施設です。ここについては地域的な特性から、回収業者がフロン類のボンベを運んできますけれども、そのボンベの返却においてもかなりの日数がかかる。いま現在15日で引取りから戻しまで考えていますけれども、地域的にかなりこれは回収業者にとっても業務取り回しに不都合ができるという地域においては、その地域で適切な破壊が行えるという体制を考えています。具体的には北海道、沖縄、奄美諸島を含む鹿児島というところで、今回、設備を設定しています。

3、自社回収破壊施設です。ここについては、現在フロン破壊業者として登録されている業者が、自ら回収したフロン類、そのものを自社の破壊施設で処理を行うという場合を想定しています。ただし、システム全体の効率化からすると、6,000台規模の台数が必要ではないかということで考えています。

以上の具体的な内容は、右のページの破壊施設および引取場所の一覧表という形で、下に日本地図でその場所の配置を表しています。上の表では、それぞれの基幹施設、および特別区域の施設というものが、どの都道府県の領域を受け持っているのかということを示しています。破壊施設においては指定引取場所、あと破壊施設は、基本的に同じ場所で運営されますけれども、表の中ほどにあるイネオスケミカル株式会社においては、各地域に指定引取場所を設けて破壊施設まで運搬するという方法を取っています。以上が、指定引取場所と破壊施設の概要です。

右のページに戻り、2.の指定引取場所までの運搬です。フロン回収業者から指定引取場所までの運搬については、フロン回収業者の利便性というものを考え、現在のフロン回収破壊法と同様に、提携運搬業者、具体的にはヤマト運輸を使って、着払いという運搬の委託が行えるような簡便な方式というものが利用できるような仕組みを、今回も整備しています。

全体の説明としての概要は以上です。説明を終わります。

【永田座長】 どうもありがとうございました。本件に関しては、自動車メーカーにいろいろご尽力いただいています。渡邊専務のほうから何かお話がありましたらお願いしたいと思えます。

【渡邊委員（社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長）】ありがとうございます。（社）日本自動車工業会の渡邊でございます。

2002年の7月に法律の制定がありましたけれども、その後、約2年間をかけまして、（社）日本自動車工業会と自動車輸入組合が協力いたしまして、体制整備、仕組みの構築に努力してまいりました。特にこの場でいろいろご議論いただきました、自動車のリサイクルにおけるネックになっていますASRの処理については、2つのチームを作り、競争原理を働かせてコスト削減を図るという仕組みの下に、自動車の所有者の方々への負担をミニマムにするという活動に努力してまいりました。その結果として、来年の法施行までにまだまだいろいろな詰めがありますけれども、ほぼ予定通りの仕組みができあがるのではないかと考えています。

また、先程宮本企画官からご説明のありましたリサイクル率というものも、我々は大変大切だと思っていまして、先程の資料にありました5つの分類のいろいろなリサイクルのやり方がありますが、それに対して新しい技術を投入して、このリサイクル向上を実現させたいと思っています。現在のところ40～90%までのいろいろな技術やプロセスがありますので、これをうまく組み合わせて、法律で定められています30%は、まず十分クリアできると考えています。以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。それでは委員の皆様から、ご質問、あるいはご意見を頂戴したいと思います。

【土井委員（社団法人日本鉄リサイクル工業会専務理事）】鉄リサイクル工業会の土井でございます。資料3-1の別添の日本地図がありますが、これは私も初めて拝見いたしました。これは東と西と中部と非常に大括りにされていますけれども、これの設備の明細をぜひ公開していただきたい。

なぜそういうことを言うかと申しますと、私どもシュレッダー業者はASRの運賃を125キロまで負担しなければいけません。したがって、両チームから指示されましたASRの再資源化の設備が適正な配置になっているのかどうか、これはやはり自分で納得する必要があると思えます。

それからもう1つは、私どもの会員設備、会員もこういった設備を持っているところがありますけれども、それがどこまでこの中に入れていただいたのか。これはこの数字だけを見てもわかりません。

もう1つは、ここには書かれていませんが、これはいわゆる焼却、あるいはガス化といったサーマルリサイクルも考えておられるように思えますけれども、埋立処分というものは、特に本格施行時には避けられないわけで、これを地域別にどれくらい見ておられるのか、この情報をぜひ公開していただければと思っています。以上です。

【永田座長】どうもありがとうございました。2、3の方のご質問、ご意見を頂戴してから、まとめて回答のほうをさせていただきます。松田さん、どうぞ。

【松田委員（富士常葉大学環境防災学部助教授）】フロン類の費用を払う立場から申し上げたいと思います。フロン類というのは気体のもので、取り扱いによっては空气中に飛散してしまっていて、わからなくなっていくものです。運搬をする途中で、ひょっとしたら漏れてしまったらどうするのだろうかとかという心配があるのですけれども、そういうチェックというのはどのような形で確認できるような仕組みになっているのでしょうか。

【永田座長】よろしいですか。松波さん、それでは続けて。

【松波委員（社団法人日本自動車連盟副会長兼専務理事）】それでは3つほど質問させていただきたいと思います。

先程も質問がありましたが、ASRの地図で破碎場所は書いてありますが、再資源化施設の点在が書いていないのですが、どのような位置（場所）に立地しているのか。

それから2番目ですが、ASRの再資源化の技術施設の類型で、分類3とか分類4には、終わりに「金属資源やスラグを回収する技術」とありますが、金属資源は再資源化できると思うのですが、スラグというのはどのような形で有用な利用ができるのか。その点について教えていただければと思います。

3番目ですが、シュレッダーダストのリサイクル率が今後の目標で30%、50%、70%と明記されていますが、先程自工会からご報告がありましたが、現状では、わかる範囲でけっこうですが、リサイクル率とこれに相当するものとしての数字がわかっておられるのでしょうか。もしわかっておられれば、教えていただければと思います。

【永田座長】わかりました。ではここで切らせていただいて、まず事務局、それから補足的に何かありましたら自工会の方から答えていただきます。

【宮本企画官】例の日本地図の中でシュレッダーダストのリサイクルを行うプラントの明示がないという点ですけれども、いま現在、各自動車メーカーというか、各チームの方で、ご自身でシュレッダーダストを処理・リサイクルされる場合もありますし、またどなたかに委託をされてリサイクルされる場合もあるわけですが、どなたかに委託される場合は、どちらの方に委託して、具体的にどのくらいの量を委託してやるのかというところの交渉はまだ煮詰めておられると伺っていますので、最終的に決まったところで、これはまたこの審議会で、具体的にはこのようなところでやるということについては、ご報告したいと思っています。

それから、サーマルの関係で鉄リサイクル工業会の土井委員のほうから、埋立処分の情報についても公開してほしいという話がありましたけれども、これは先程私が申し上げましたように、地域的にかなり施設の能力とシュレッダーダストの発生量の偏在があるものですから、場合によってはある程度、施行当初は埋め立てに回ることもやむを得ないところはあると思います。最終的にどのようなリサイクルをしてあるのかというのは、メーカ

一の方で公表が行われることになっていきますので、そのあたりを見ていただくと、実施状況のようなものは把握できるようになるということだと思っています。

それから、シュレッダーダストの関係ではスラグの関係の話がありましたが、スラグについては、これは例の路盤材などの用途にきちんとリサイクルされて利用されるということをお前提にしています。

リサイクル率の目標につきましては、これは法律上は 30%という水準をとりあえず達成しなければいけないということとして、それ以上どうなるのかということでは各チームのご判断になると思いますが、私どもの方で伺っていたのは、先程も自動車工業会の方からご案内がありましたように、少なくとも 30%の法律の定めた水準については十分達成ができる状況にあるということです。

それからフロン類の関係で、漏れるとか漏れないとかということがありましたが、フロンに関しては、ボンベについては法律が適用されていまして、ボンベのほうに対する保安上の法律が適用されていまして、その基準に従ってきちん取り扱いをやっていただく限りでは、基本的に漏れるということはありませんし、当然、運搬にあたりますヤマト運輸についても、漏れるようなことがないように丁寧に取り扱いをしていただくということです。

また、指定引取場所においては、ボンベに含まれているフロン類の重量等の検算もいたしますし、また電子マニフェストで台数の管理をいたしますので、だいたいの重量というのはわかりますので、基本的にそのあたりで適正にチェックができると考えています。

【益田委員（社団法人日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会長）】いま宮本さんの方からご説明があった通りですが、ASRのリサイクル施設への投入、あるいは施設一覧につきましては、現在、量と価格の交渉中です。契約完了をもちまして、できるだけ早いタイミングで公表をしたいと思っています。そのタイミングにつきましては、秋口くらいではないかと思っています。それから施設の ASR プラント、ならびに埋立処分場、あるいは全部利用のコンソーシアムの形成というのもありますので、そういった施設も含めて、一覧がご案内できるとしています。

それからリサイクル率については、現状どれくらいかというご質問もあったのですが、いま ASR のリサイクルだけを率ではとらえられていません。現状は、です。自動車全体として、定点観測で 83%とか、そういった重量比のリサイクル率の実証はあります。この ASR のリサイクル率は、ご存知の通り、いろいろな施設に入れる量によって、それぞれの施設のリサイクル率を加重平均をして全国平均で 30%を上回りなさいというのが法律ですので、現在その施設を選定しながら、リサイクル率 30%の確保と、いかに低コストで適正処理をしていただくかということでの調整ですので、先ほど渡邊委員から申しあげました通り、05 年の年度計画としては間違いなく 30%のリサイクル率の必達で、現在、準備をしています。

ASR のリサイクル率については今申しあげた通りですが、それぞれのプラントに施設活用率という概念で、この審議会でも確認、報告をされましたが、それぞれのインとアウトの率で活用率が出ていますので、その加重平均だとお考えいただければと思います。

以上です。

【永田座長】他にいかがでしょうか。酒井先生、それから次に大塚先生。

【酒井（伸）委員（国立環境研究所循環型社会形成推進・廃棄物研究センター長）】今の説明で、再資源化施設等については、現在、量と価格の交渉中なので秋口に公表されるというご説明をいただいたわけですが、いまの現状ではそういう状況の中で十分にご開示いただけないことはやむを得ないかなとは理解します。

また、いったん公表された後なのですけれども、いま言われた ASR 投入の施設活用率等々のいわゆる基礎情報等に関しては、基本的にそこで適正な資源利用がなされているか、あるいは環境保全性能が担保されているかといったような情報に関しては、これはやはり国民が共有すべき情報かと思しますので、透明性をどう保つかということに関しても、今後少し工夫をする必要があるのではないかと考えています。いかに検証するのか、そのトレーサビリティをどう保つかということに関しては、今後さらに努力されながら、またそういう意味では、場合によっては第三者検証的なことも少し含めて、基本的には考えていく必要があるかと思っています。この点はぜひ、今後の基礎情報の蓄積という側面で、行政のほうも配慮いただけたら幸いです。

特に低コスト、効率性ということで競争原理を働かせながらおやりになっていかれるということであれば、いわゆる低コスト側に行けば環境保全性能なりあるいは適正な資源利用というものが、ある意味犠牲にされないような配慮が必要ですので、そういった意味で、いまの点をよろしくお願ひしたいと思います。

【永田座長】大塚先生、どうぞ。

【大塚（直）委員（早稲田大学法学部教授）】この 2 つのチームの競争について少しお伺いしておきたいのですが、先程の話だと、指定引取場所もそれぞれのチームでお決めになるということですが、実際には両方で指定されるということが多いということになるのでしょうか。それはそれぞれ分けてリサイクルされるということなのでしょうが、ちょっと基本的なことで恐縮ですが、どこまでが共同で、どこまでが分けておやりになるかということ、明確に教えていただきたいのです。

【宮本企画官】各チームごとに、各破砕業者の方ごとに指定引取場所を指定するわけです。この指定引取場所というのは、まさにリサイクルの施設です。リサイクルの施設は全国的に必ずしも数が多くないものですから、両チームが同時にその方をお願いをするということは当然あり得るわけですが、ただ、そちらの施設にどれだけ投入していくのかとか、どのくらいの料金を契約してお願いをしていくのかというところは、各チームごとの判断になりますので、まさに競争になります。ただ実際におきまして、施設の中でのリサイクルにつきましては、基本的にはたぶん同一のことになると思います。したがって、個々の施設で重なるところはありましても、すべての施設で重なることはないでしょうし、また、それぞれの施設ごとの量も違ってきますので、各チームごとにそれぞれのリサイクル率なり何なりというものは違った数字、違った形になると考えています。

【永田座長】 よろしいですか。角田さん、どうぞ。

【角田委員（主婦連合会副会長）】 ASR のことですが、できるだけ量を少なく、しかも、質のよいものをということを狙っているわけなのですが、別添の地図のところを拝見していただきまして、破碎業者が多い所と非常に少ない所とのバランスが全然取れていないのですが、これどうまく

いくものなののでしょうか。いかさなければいけないのですが、バランスが取れるような形にならないものなのでしょうか。

それからもう 1 つは、これがうまく回ればフロン類の問題は解決するというので非常に心強く思っているのですが、資料 3-2 の 3 のところで、自社回収破壊施設というところで 3 つの所が対応するとなっておりますが、自社ということで、回収する場合には大変な問題が出てくると思うのですが、これは適切に処理されるように、何らかのチェックか何かされるのでしょうか。

【永田座長】 よろしいでしょうか。それではどうぞ。

【渡邊委員】 先程酒井委員の方からお話のありました透明性の話ですが、このリサイクル法の基本というか、一番の根幹は、リサイクル率をわれわれに課せられているということと、それから費用を消費者の方々に払っていただく、この 2 つだと思うのです。これは当然競争原理の下に、その説明性、透明性が問われていると思っていますので、そういう意味では、メーカーもコストミニマムと同時に、その説明責任をしっかりとやっていく必然性を持っていると思います。委員の言われた通りだと思いますので、最大限の努力をさせていただきますと思います。

【姫野理事】 続いてフロン類の自社回収の施設の件ですけれども、いまおっしゃられた、しっかり管理ができているかどうかということなのですが、まず個々の業者のところに、車がどのような形で入ったかというのはすべてわかります。そのあと、どのような形で破壊されたかというのを電子マネIFESTも含めた形で全部記録をします。その内容を自動車再資源化協力機構がメーカーに代わりまして監査を行います。それは設備そのものがきちんとした設備なのかどうかということと、その実績、それをすべて含めた形で年数回、監査を行います。これはこの自社回収だけではなくて、それぞれの基幹施設、特別地域についても監査制度をきっちり設けています。その内容は公開することもあります。以上です。

【永田座長】 どうぞ。

【益田委員】 ASR のプラントの話ですが、全国地図に記載されているのは、ご指摘の通り破碎事業者ということで、シュレッダー事業者の所在地が点在化されています。ご覧いただきますように、やはり関東とか近畿、比較的エリアに事業者が集中している傾向はありま

す。これは過去からの鉄資源の回収という意味での事業が長年やられている歴史の中でこういう実態があるわけですが、先程来ご説明しました ASR の処理プラントと申し上げますのは、ここ 5 年、10 年くらいの間に出てきた処理プラントでして、いま全国で ASR の処理プラントが約 30 事業者前後くらいありますでしょうか。そういうものに加えて、埋立処分場とか、焼却施設とか合わせますと 40~50 くらいあるかと思っておりますが、全国に点在しています。そういうものをどのように使うかということで、万が一、遠距離の輸送の場合は、これは（社）日本自動車工業会と（社）鉄リサイクル工業会さんと話し合いをしまして、125 キロを超えるものについては、メーカー負担で輸送をすとか含めていますので、できるだけ遠距離輸送にならないようにしたいと思っております。そういう状況です。

【永田座長】よろしいでしょうか。時間も経過しましたので、特段もしご質問がないようでしたら、この件に対してはこれで終わりにさせていただきます。

先程酒井委員からもご指摘があったように、情報開示、あるいは情報共有と言いますか、ユーザーとの情報共有の問題は非常に重要な話です。確実な運営、フロン類の破壊にしろ、あるいは ASR のリサイクルの確実な運営、それから先程からお話がありますように、費用はユーザーに負担していただいているということ、それからもう 1 つは回収業者なり破壊業者の利便性、こういう点を考えながら、きちんとした体制を作っていかなければいけないだろう。そのチェック体制というのも、非常に重要な話です。

ただ、今までこういう格好で運営した実績がないものですから、これから、実態として、先程のような施設の選定が行われたりする過程の中で、どのような情報を把握できるのか、あるいはまた、逆に言えば、どのような情報がユーザーに出さなければいけない情報なのかということも含めて見させていただきながら、またその件に関しては適宜、皆さんにもご意見を頂戴しながら進めさせていただければと思っておりますので、よろしく願います。

続きまして、2 つ目の議題に入らせていただきます。「自動車メーカー等の設定するリサイクル料金等の水準」に関する議題です。3 品目のリサイクル料金については、各自動車メーカー、あるいは輸入業者が設定、公表するという事になってはいますが、今回、リサイクル料金の水準について、国内自動車メーカーよりヒアリングを行った結果、これを事務局より説明をお願いしたいと思っております。

また、資金管理料金、あるいは情報管理料金については、財団法人の自動車リサイクル促進センターから説明をお願いいたします。これも以上のような 2 つの内容がありますが、通して説明していただいたあと、ご質問、ご意見等を頂戴したいと思っておりますので、よろしく願います。

【宮本企画官】資料の 4 をお開きいただきたいと思っております。「自動車メーカー等が設定するリサイクル料金の水準について」です。

上から順次ご覧いただきますと、1 というところがありますが、今回、法律においては、自動車メーカー・輸入業者がそれぞれシュレッターダスト、エアバッグ、フロンについて、リサイクルなり破壊をする必要があるわけですが、これに要する費用についてはリサイクル料金という形で設定をして、自動車の所有者の方にご負担をいただくという仕組みとな

っています。

この料金につきまして各メーカー、各輸入業者の方々が、それぞれの自動車の種類ごとに、3品目ごとに設定・公表するという事になっていまして、この水準が不適切な場合には、経済産業・環境大臣のほうで是正の勧告なり命令を行うという仕組みでありますので、事前に何か役所の方で認可をするような性質の料金ということにはなっていません。

「なお」書きに記載がありますが、リサイクル料金の収受、お支払いの際には、後程ご説明があります、(財)自動車リサイクル促進センターのほうで定める資金管理料金・情報管理料金というものについても、これも併せてご負担いただく、お支払いいただくという制度になっています。

2番のところですが、リサイクル料金の具体的な水準については、リサイクル料金については今後、メーカーなり輸入業者の方々から順次公表されていくということになるわけです。これはすなわち同一の時期の公表ということではなくて、順次公表ということになってきますが、だいたいその考え方について、国内自動車メーカーの方からいろいろと状況をお伺いしたところ、概ね以下のようなものになることが想定されています。

まず料金の設定においての考え方ということで、リサイクル料金は先程のシュレッダーダスト、エアバッグ、フロンの3品目ごとに設定されるということになります。基本的考え方はその下に記載してある通りです。

ASRリサイクル料金、このシュレッダーダスト料金については、シュレッダーダストのリサイクル・処理費用とか、指定引取場所の運営費用、それから各社における社内の事務処理費用、そういったものを中長期的に勘案した上で設定をするというものでして、各自動車ごとにそれぞれASRが出てくる重量というのはだいたい決まっているものですから、これに合わせて、実際のコストを踏まえて決定するという性質のものです。

次にエアバッグ類のリサイクル料金ですが、これは実際にエアバッグ類をリサイクルして処理する費用とか指定引取場所の費用、施設まで運搬する費用、さらには解体業者の方にエアバッグ類を取り外して回収していただきますので、その際のお支払いする回収料金の費用、それからまた車上作動処理という形で解体業者の方にエアバッグを車上で展開して処理をしていただく際に託す費用、さらには各社の社内の費用、こういったものを中長期的に勘案した上で、各自動車ごとに設定するわけですが、エアバッグの個数が各自動車と違いますので、その個数に合わせて設定するというものです。

フロンの破壊料金ですが、これについてはフロンを破壊する実際の費用、それから指定引取場所の費用、さらには破壊施設までの負担費用とか、またフロンの回収業者の方にフロンを回収していただきますので、その際にお支払いする回収料金、さらにはいろいろな事務処理といったものを中長期的に勘案した上で設定するわけですが、これはやはりフロンの量の多さによって破壊費用は変化しますので、フロンの充填量を踏まえたものとして設定するというものです。

その下の「(2)リサイクル料金の水準のイメージ」というところですが、ここにイメージを記載しているわけですがけれども、料金については、そもそもカーエアコンやエアバッグ類の有無とか、エアバッグがいったい何個付いているのか、またシュレッダーダストはどれくらい発生するのか、その重量によりリサイクル料金は異なり得るものですので、一括りにいくらであるという形でリサイクル料金の額を示すことは不可能です。これは各

社ごとにも違いますし、各社の中の販売されている車ごとに違ってくるということです。

今回、本資料につきましては、当審議会で従前から今回のリサイクル法の施行についてご議論いただいておりますので、この場で料金のイメージをご理解いただくためというものについて、代表的なものを位置付けするものです。現在、各メーカーの方では7月中旬以降、公表すべく、準備をされていますので、正式な料金についてはそれをご覧いただくということです。

だいたいのイメージですが、まず第1として、1普通乗用車、エアバッグ類4個エアコンありのケースということで、いわゆる排気量2リットル以上の普通乗用車ですけれども、だいたい1万円から1万8千円程度ではないかということです。幅がありますし、また、この中にすべてが入るということでは必ずしもありませんで、当然これを上回ったりするケースもあると思いますので、だいたいこのくらいだというイメージでご覧いただきたいと思っています。

その下にありますが、加えて資金管理料金、情報管理料金、これは後程ご説明があると思いますが、これが必要になるということです。

※印に書いてありますように、これはエアバッグ4個のケースを想定していますので、車メーカーによっていろいろと違いがありますので、そういうこともご勘案いただければと思っています。

次が2の軽自動車、小型乗用車ということですが、これもエアバッグ類4個でエアコンありの標準的なケースで、7千円から1万6千円程度ということで、これはかなり幅があります。だいたいこのくらいで収まるのではないかとこのくらいでご覧いただければと思います。

3ページですが、3というのがあります。中・大型トラックですが、中・大型ということで通常4t以上のトラックを想定していますけれども、1万円から1万6千円くらいではないかということです。

4が大型路線バス、ならびに大型観光バスということですが、これについては4万円から6万5千円くらいではないかと考えています。

その下の※印のところがありますが「なお、リサイクル料金については」とありますけれども、これは各メーカー、各輸入業者におかれては、自社のホームページ等を活用されて、わかりやすい形で公表していただくことが必要ですし、また、制度全体の中核をなす（財）自動車リサイクル促進センターのほうではこれを取りまとめて、一般の方々が車の情報を入力することによって料金の額が確認できるような仕組みも立ち上げるようなことで、準備をいただいています。

いずれにしても、繰り返しになりますが、こちらで申し上げましたのはイメージでありますので、当然のことながらこの範囲内で収まらないものもあると思いますので、これは追って正式には各社の発表をご覧いただきたいと考えているしだいです。

3ページ、(3)ということで、フロン類回収料金・エアバッグ類回収料金のイメージです。これはフロン類の回収料金なりエアバッグ類の回収料金は、先程申し上げましたように、リサイクルに要するコストの中に含まれるものですが、これを踏まえて換算した結果ですということになりますので、自動車メーカーなり輸入業者のほうでリサイクル料金を公表する同時期には、こういった回収料金も当然定まっていけないといけませんので、公表

していくということで準備をさせていただいています。

フロン類回収料金ですが、これはフロン類回収業者がカーエアコンからフロン類を回収して自動車メーカーに引き渡した際の回収料金ですし、エアバッグ類回収料金のほうは、解体業者の方がエアバッグ類を取り外して回収した際の回収料金ということです。これについては、各自動車メーカー等が適正な額を設定するという義務がありまして、この額が不適当な場合については、政府の方で是正を勧告・命令する仕組みになっています。

これについても現在、算定中ですので、イメージということでご覧いただきたいと思いますが、各自動車ごとに異なり得るものですが、一括りにいくらということを示すことは無理であるということがあります。いくつかヒアリングを行って、代表的なものについて示すということでありまして、正式には自動車メーカー・輸入業者の発表の方をご覧いただきたいと思っています。

4ページをご覧いただきたいと思います。フロン類の回収料金については、現行のフロン回収破壊法の中で、(財)自動車リサイクル促進センターが一元的に自動車フロン引取り・破壊システムというのを運営していますが、この中で解体業者、フロン類回収業者の方がフロン類を回収していただいた場合、乗用車1台当たり1,550円という水準の料金をお支払いしています。この水準がだいたい踏襲されるのではないかと方向を想定しています。

その次のエアバッグ類の回収料金ですが、これはエアバッグ類の搭載個数によって異なる、当然ですが多いものについては回収の時間がよりかかりますので、当然個数によって多いものは当然高くなるということで、メーカーにおいては実際の作業時間等を積み上げて適正な原価を算出するわけです。したがって、だいたい同じような車であればおのずと一定の幅の範囲には当然入ってくると考えています。メーカー間でそれほど大きな差は生じないということです。

例えば乗用車について、運転席、助手席に1個ずつ、計2個エアバッグが搭載されているケースであれば1,000円を超える水準、さらにシートベルトプリテンショナーがあと2個運転席に付いているケース、これは4個の場合、これは標準的な車になりますが、この場合はプリテンショナーの取り外しは比較的容易なものですから、4個合わせて1,500円前後といった水準になるのではないかと想定しています。

それから車上作動処理委託料金、これはメーカーが解体業者の方に委託をして車上で展開してもらうものですが、これについては個別作動、1個1個作動させる方法と、一括作動、まとめて作動させる方法というものがあります。個別に作動させる方法の場合には、作業時間等も検討しても、取り外して回収する料金とあまり大きく異なるのではないかと考えています。一括作動の場合、セットして展開するということですので、これについてはエアバッグの個数というものには基本的にはかかわらず、一定額になるのではないかと考えていますが、当然作動のための専用ツールの購入費用とかメンテナンス費用といったものと、作業時間を含めた水準になるのではないかと想定をしています。以上です。

【永田座長】 それでは(財)自動車リサイクル促進センターからお願いします。

【中谷専務理事（（財）自動車リサイクル促進センター）】（財）自動車リサイクル促進センターの中谷でございます。私のほうからは資金管理料金、情報管理料金について報告をいたします。

資料 5 をご参照ください。既にご案内の通り、自動車リサイクル法は、ただいま説明がありましたメーカー等が定めるいわゆるリサイクル料金収受の際に、私ども（財）自動車リサイクル促進センターが国の認可を受けて定める資金管理料金、情報管理料金についても、自動車所有者・消費者の方々に、併せて払っていただくことになっています。これを踏まえて、当センターでは、それぞれ具体的に必要な費用を積み上げ、以下の額を算出いたしましたして、さる 7 月 1 日付けで経済産業大臣、環境大臣に対して認可を申請しています。このうち、資金管理料金の額については、先般 6 月 21 日に行われた第 4 回の資金管理業務の諮問委員会においてご審議いただき、了承されています。

まず 1 番目に、1 の資金管理料金ですが、新車購入時預託の場合、台当たり 380 円。継続検査時預託および引取時預託の場合、ともに台当たり 480 円です。※印のところに書きましたけれども、このようにリサイクル料金の預託時点により料金の収受コストが異なるものですから、このように預託の時点というか、収受形態により異なる資金管理料金という体系を取っています。

次に 2 情報管理料金ですが、これについては台当たり 130 円とさせていただきます。

上記料金設定についての基本的な考え方について、簡単にご説明いたします。次の 1 ページですが、資金管理料金です。1 ページから 2、3 ページにかけて示しました表の通り、資金管理業務に要する費用の内訳。資金管理業務と言いましたら、これは預託をいただき、管理し運用し、時が来れば払い出すという一連の資金管理ですが、その費用の内訳は新車購入時、継続検査時、引取時という預託時点というか、収受形態別にまず整理をしまして、併せてそれぞれの形態に直課できる費用と、それから後段にあります、システム関係費用等のように、それぞれの形態に共通する費用に仕分けをしています。

それからこれまでの審議の中で、自動車メーカー、輸入業者の方々に一部の費用を負担いただくことになっています。具体的には資料の 3 ページの後段にあります「1 資金管理業務に必要な基盤コストである人件費、施設管理費等の全額」、および 2 として「情報システム機器のリース費用やメンテナンス費用、外部委託費、通信費、普及・広報に必要な費用、といった自動車製造業者・輸入業者も便益を受ける業務に必要な費用の原則折半額」、これをメーカー等が負担いただくということになっていますので、先に述べた実際にかかる費用の中から、これらのメーカー等の負担額を控除した上で、新車購入時預託、継続検査時預託、引取時預託の 3 種の収受形態別に直課可能なものは直課し、共通費用の部分は按分するということによって、算出しています。

続いて次の資料の「情報管理料金の設定の考え方について」ですが、それについても基本的には先に述べた資金管理料金と同様です。すなわち、情報管理業務、電子マネーフレスト運営に係わるシステム関連費等の費用を積み上げ、資金管理料金同様、自動車メーカー・輸入業者が負担する費用を控除して、台当たりの料金を算出しています。

なお、情報管理センターでは、この情報管理料金以外に、ファクシミリを利用して移動報告を行う関連事業者に納めていただく書面利用移動報告手数料、および情報管理センターのデータファイルに記載されている事項について、書類等の交付を請求された場合に、

関連事業者等に納めていただく書類等交付手数料につきましても、経済産業大臣・環境大臣の認可を受けて定めることになっています。これにつきましても、それぞれに必要な費用を積み上げまして、書面利用移動報告手数料については、2ページのいちばん最後にありますように、移動報告手数料の場合には車台当たり 112 円、以下の手数料料金を設定させていただきます。

また書類等交付の手数料につきましては、次に続いている資料のいちばん最後のページにあります、ファクシミリ利用書類等交付手数料、申請書当たり 185 円、以下の料金をそのように設定をするということで、現在、認可申請中であります。

説明は以上です。

【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件に関して、ご意見、ご質問がありましたらお願いします。

【姉崎委員】 輸入自動車のリサイクル料金について、私の方から若干補足を申し上げたいと思います。先程企画官のほうから、国内メーカーからヒアリングをされた結果を踏まえたイメージのご説明がありましたが、輸入車につきましては、現在、各輸入事業者において算定作業を進めているところです。各海外メーカー本社の最終的な決定を受けたあと、夏休み時期をはさみ、8月下旬くらいに各輸入事業者から公表されるものと考えています。

輸入車についてのリサイクル料金の件について若干補足しますと、3物品の直接のリサイクルコストについては、基本的に国産車と変わりはないと考えています。ただモデルによっては車両重量が重くなる、あるいはエアバッグ類の数が国産車よりも多いといった事例はもちろんあります。それによって多少高くなることはあり得るだろうと思います。

それから間接コスト、例えば情報システムを構築・維持のコスト、あるいはリサイクル専従職員の人件費等にかかる間接コストですが、輸入車の ELV 発生台数が基本的に国産車各モデルよりも小さいものが多い。したがって、結果的に 1 台当たりの間接費が相当高くなることが考えられる。これらについて、各モデルごとに、いま輸入業者において算定作業を進めているという状況です。以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。それでは、細田先生の方から。

【細田委員（慶應義塾大学経済学部長）】 2つあります。1つは、これはメーカーが発表するまでは詳しくはわからないのしょうけれども、ざっくりとした値が出て、私が想像したよりもうれしいことに安いです。

1 番目の質問は、本当はメーカーが発表するまでわからないのですが、業界としてどのような努力をなさったのかということ、やはりご説明していただく必要があらうかと思えます。あるいはコストダウンでどのような努力をなさっていたのか。

それらもう 1 つ心配なのですが、それは資料 3-1 のはじめのほうでいただいた日本全国のマップがありまして、その左横に 55~75 万 t 排出量が出る。この 65 プラスマイナス 10 というところ、これは推定の誤差なのかもしれませんけれども、処理能力が 63 万 t、65 プラスマイナス 10 万 t と考えると、もし多めに出るとすると、マージナルなコストという

のが意外と響いてくるのではないかと心配しているのですが、その辺はどう業界では見積もられているのか、この2点をご質問したいと思います。

【永田座長】では切らせていただいて、何かコメントはありますか。

【益田委員】実は大変難しいご質問で、明確にこういう努力という部分が、どうぞ説明すればよいのかちょっと悩むところです。実はたくさん細かいことがありまして、例えばASRの処理プラントの一覧も、まだ交渉中ということで発表させていただいていないのですが、やはり当初考えていたよりもかなり高い料金交渉でスタートをしていまして、各陣営で大変な努力をしています。当然それは単にコストだけではなく、処理内容の確認、それから地域偏差を含めて調整をしています。

それから2年前くらいから、平均2万円前後ではないでしょうかとお話をさせていただいていたのですが、正直申し上げまして、細かい積み上げができない状況の中で「前後」と言わせていただいている、そんなにかげ離れた数字ではないなど。本日私も初めてこの数字を見させていただいたのですが、ただ当初予定より、少し低めに来ているかなと思っています。

あとは、先程説明がありました共同実施の中間法人の再資源化協力機構がまとめてやることによって、フロン類なども、例えば基幹施設で大量破壊をするということで、大量破壊というのはあまりよくない言葉かもしれないのですが、集中的に3施設で全国の8割くらいを処理することによって、処理コストもかなり下がっています。したがって、フロン類なども、いままでのフロン法での処理料金よりも少し安くご案内できるかなと思ったりもしています。そのようなところですが、よろしいでしょうか。

それからASRの量につきましては、正直申し上げまして、これはわかりません。本当に鉄スクラップの値段によって輸出という問題がどう動くのか。あるいは法律によって、中古車というビジネスがどう動くのか。ただわれわれはマキシマム、鉄リサイクル工業会さんからいただいたマックス75万tくらいの発生量があるという話と、それから全国の先程プロットしているシュレッダー事業者さん、全国を回っています。そちらで扱っておられる量を足し上げても、状況によっていろいろ量が変わるのですが、やはりこの程度の数字が積み上がりますので、マックス出ることを想定した交渉と物流差配をいま検討している状況です。以上です。

【永田座長】よろしいでしょうか。

【高重委員（社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事）】資金管理料金等の単価については異存はないのですが、このリサイクル料金に関して剰余金の取り扱いがあったと思うのですが、そのときの剰余金は離島対策だとか不法投棄対策とか、あるいはユーザーの経費の低減でも、広く薄く所有者にかかるものに対して剰余金で対応するという話があったと思うのですが、この資金管理料金等について、もちろん現在、剰余金があるわけではありませんが、将来の話になりますけれども、これが適用になるのか。それがならないとすれば、ユーザーに対する低減というのはどのような事例なのか、この辺について

教えていただきたいと思います。

【永田座長】松波さん、どうぞ。ご意見をいただいてから、まとめて。

【松波委員】3点ほど質問、意見を申し上げたいのですが。

まず第1点が「料金の水準について」という表題に基づいた考え方なのですが、これは法律によりますとメーカーが料金を定めて公表しなければならないとなっていますが、先程の説明では、宮本さんは途中で「イメージ」とおっしゃったのですが、「水準」というのはいかがかなと。何か予断を与えるような、示唆を与えるような、認めたような、何か余分なことを言っておられないのかなと。もし言われるならば「例示」とか「1例」、あるいは「例のイメージ」とか、何かそういうことではないかなと思いました。

それから2番目は、1ページの「ASRリサイクル料金」というところに、「処理費用」とか「指定引取場所としての運営費用」等々あって、「等」という言葉が入っていますし、それから「中長期的に勘案の上」という、なかなか予測しがたいものも入っていますが、我々、先程来、コストミニマムの話だとか、透明性の確保だとか公平性だとか説明性だとかいろいろな言葉が出て、いわゆる最終的には納める者が理解しなければいけないだろうと。そうなりますと、この辺りできちんとした、どのような項目がリサイクル料金として要件としてなっているのか、もう少し明確でないと、「等」とか「中長期」というような言葉が入っていると、なかなか理解しにくいのではないかと思います。

それから3番目ですが、これは印象ですけれども、普通乗用車が1万から1万8千円程度、いろいろ考え方に基づいてこういう算定がされていると思いますが、わかりやすく言うと、普通乗用車の中でも1万から1万8千円に差が出る主なる要因というのはどのようなことでしょうか。また、言いにくいのかもわかりませんが、わかりやすい言葉で言えば、どのような要素がこの金額に差が出るのか、この辺を教えていただきたいと思います。

【永田座長】わかりました。では、ここで切らせていただいて、事務局の方から。

【宮本企画官】高重委員がご指摘の資金管理料金の話ですが、剰余金につきましては、現段階でいくら発生するかというのは見込んでいませんが、発生しましたら、先にご議論いただきました離島対策、それからまた今日ご議論いただきます不法投棄対策等に使っていくと考えています。ただ、当然のことですが、その次の段階として、それでもまだ余るというものが発生するのであれば、それはユーザーへの還元に使っていくことになっていきますので、こういった資金管理なり情報管理の料金の引き下げに使っていくことを考えています。いずれにしましても、剰余金の発生状況を見ながら考えたいと思っています。

それから松波委員のご指摘がありました例ですが、まさに料金の水準ということで、まさに例示と言いますか、今回この場でご議論いただく中での議論の前提としてのイメージということですが、まさに「例示」というものなのかもしれないと思います。

いろいろ「等」とかが入って、また「中長期」ということもあって、どのような必要項目があるのかわかりにくいというご指摘もいただいておりますが、このリサイクル料金につ

きましてはどのような項目、これは最終的に適正でない場合には役所のほうで勧告・命令をするということを申し上げていますが、したがいまして、こういった項目につきまして料金に入れていくのかということについては、これはメーカーのほうといろいろ話し合いをさせていただいています。具体的に直接費用として発生するリサイクルのコストであるとか、さらにはリサイクルに専門的に従事される方の人件費とか、そういった当然リサイクルに必要となっている料金について算定しているものです。これ以外のものは、何かを加えているということであれば、当然是正、命令なり何なりの対象となりますので、基本的にはそういう形で明確性というのは担保されているのではないかと考えています。

それから1万円から1万8千円ということでもかなり差が出ているということですが、これは基本的にはシュレッダーダストの発生重量等がかなり違っていますので、例えば普通乗用車と申しましても、これも排気量もいろいろあるわけですし、また車両重量もいろいろありますので、当然ながらシュレッダーダストの量も大きく異なるものです。したがいまして、そういうケースの部分で、これくらいの差になっているのだとお考えいただければと思います。

【永田座長】ありがとうございます。よろしいでしょうか。ほかにいかがですか。どうぞ。

【土井委員】イメージということで聞かせていただきました。ご発言がありましたときには、私ども2万円と聞かされ続けたせいか、非常によいというか、努力をされた値段が出たと思って感心しております。ただ惜しむらくは、日曜の新聞にこれがボカンと出てしまうということ、これもやはり情報管理のほう、ぜひ一つお気をつけいただきたいと思います。せっかくこれだけ大勢の人間が集まっていますので、ちょっとしらせてしまいます。

それから先程ダスト、ASRの量のお話がありました。55万t、これは2001年、非常に操業度合が悪かったときに55万tという数字でびっくりしたのですが、昨年度の発生量、これはまだ推定ですが、60万tを少し超えたと思います。そういうことで、やはり年々の操業度合、マーケット、これによって少し振れてきます。ただ、これも言い切るのは難しいのですが、廃車の台数がだいたいもう一定化してきていますので、私は75万tを超えることはないかなと思っています。ただ、非常にマーケットは変わるので、言い切る自信はありませんけれども、55万tから75万tというのは非常に適正な線の量と思います。以上です。

【永田座長】どうもありがとうございます。どうぞ。

【益田委員】料金につきまして、本日、経済産業省からこのような形でご報告をいただいたわけですが、実は今、各社は検討中です。順次、各社が今月に向けて、極力今月中にとご指導を受けていますが、報告を公表するというので、検討中の状況をヒアリングされて本日まとめて発表されたということで、ぜひご理解をいただきたいと思います。

各社いろいろ準備していますので、いましばらくお待ちをいただきたいということです。決定した数字ではないということでのご理解をお願いします。

【永田座長】どうもありがとうございました。先程輸入組合のほうから、8月下旬という話がありましたが、その間には国内メーカーのほうは発表が済むということになるのでしょうか。そういう時間的な状況かと思えます。

よろしいでしょうか。皆さんからいろいろご意見を頂戴しました。特に先程のリサイクル料金の内容と言いますか、これについての話もありましたが、公表されるときには、ぜひそういう点も念頭に置きながら、メーカーの方にはお願いしたいと思っていますので、よろしくご対応の程をお願いいたします。

今後、先程お話がありましたように、順次、国内メーカー、輸入業者から公表されていくこととなります。また、先程の資金管理料金、それから情報管理料金につきましては、経済産業大臣、それから環境大臣の認可の手続きを進めていただくことになっています。本格施行に向けて、この時期にこうした費用の問題をきちんと整備しておかないと誤解を招くし、また対応も十分に進まないのではないかと思います。余念なく行っていただければと思っています。

それでは3番目の議題の方に移らせていただきます。「自動車所有者・ユーザーおよび関係事業者への理解普及活動」に関する点です。この件については、国や関係団体、すべてが円滑な施行に向けて協力していく必要があるわけですが、前回の合同会議でも報告いただいていたのですが、本日はさらに具体的な検討が進んでいます。その点を含めて、現在の進捗状況について、これも促進センターの方からご説明いただけますでしょうか。

【中谷専務理事】ご報告申し上げます。資料6を参照ください。前回のこの会議でも申し上げましたけれども、私どもは自動車所有者・ユーザーの方々と、実務運用に係わる関係事業者の方々のリサイクル法に関する理解促進を最重要課題として、自動車工業会と一緒に活動を進めてきています。

まず自動車所有者・ユーザー向けの活動ですが、いよいよ今月7月から新聞広告の掲載、チラシ800万部配付など、具体的な活動を始めています。次のページ、別紙をご参照いただきたいと思います。ここに今後の活動計画を月別に表示しています。7月15日に予定しています全国46紙への新聞広告掲載をスタートとして、チラシの配付、ポスター、リーフレットでつなぎまして、10月から雑誌広告、ラジオスポットを入れまして、11月からテレビコマーシャルをスタートさせ、一挙に認知度、理解度を高めていく予定です。このほか、下の方にありますように、各地域の自治体等の環境イベントへの参画、あるいはシンポジウムの開催等、幅広く広報活動を展開していきたい。これらの理解普及活動は、法施行後の来年以降も継続していく必要があろうかと考えています。

一方、関係事業者向けの活動ですが、経済産業省、環境省、関係諸団体のご協力を得まして、本年1月から6月にかけて、下表にありますように、3種類の説明会を全国展開してきました。これを通じて、制度と実務の詳細について説明を行ってきました。もちろん私どもはこれで十分理解普及活動が終わったとは考えていません。これから年後半に向けまして、関係団体の方々ともご相談しつつ、いっそうの理解促進を図るための活動を、引き続き展開していきたいと計画しています。

また、今月から自動車リサイクルシステムへの事業者登録の受付が始まりました。登録

が完了した事業者の方々には、秋頃から詳細マニュアルを配付し、また、実務に習熟いただけますように、ウェブ上で電子マニフェスト操作の練習ができるシステムを提供してまいりたいと考えています。以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。それではこの件に関して、何かご意見等ありますでしょうか。どうぞ。

【西村委員（社団法人日本自動車整備振興会連合会理事）】 日整連の西村です。ユーザーのPRに関して3点ほどご要望いたします。

まず1点が、整備事業者はユーザーからリサイクル料金の収受を行うなど、前線に立っているいろいろな取組を行うわけでありますが、当初ユーザーへのPRにつきましては、自動車メーカーがリサイクル料金を公表する7月より、大々的に広報活動を開始する予定だったとわれわれは理解していました。それがただいまの説明では、テレビやラジオ等の本格的なPRは10月以降と予定より大幅に遅れていると思われまので、もっと前倒しで実施していただきたいと思います。また、この遅れた理由についてどうなのか、その辺も説明していただきたいと思います。

2点目が平成17年の2月1日からは、車検時までリサイクル料金が預託されていないと車検が受けられない旨、自動車ユーザーに遺漏なきよう、周知徹底をお願いいたします。

3点目が自動車ユーザーが負担するリサイクル料金は、先程來說明がありましたが、3品目のみの処理費用の負担であり、廃車するには、このほかに適正なりサイクルを促進するための費用が必要である旨、自動車ユーザーへの周知徹底をよろしくお願いいたします。以上です。

【永田座長】 どうもありがとうございました。3点程これに関して、事務局、あるいはセンターから、先に。

【中谷専務理事】 西村委員のご質問の第1点ですけれども、大幅に遅れたという話がありましたが、私どもは年の後半、7月から、自動車メーカー等が料金を発表するところから広報活動を展開して、それで年の後半に向けて一挙に認知度を高めるという計画を、当初から持っていました。そのために、大幅に遅れたという認識はしていません。

ただ本来、7月くらいかテレビコマーシャルをドンドン打てば認知度は高まることはわかっています。ただこういう広報活動の料金の半分は、先程説明しました資金管理料金の一部として、半分はメーカーさんに負担いただきますが、半分はユーザーさんに負担していただくものですから、資金管理料金を抑える意味でも、できるだけ短い期間で最も効率的に認知度を高めるということで、11月から12月、あるいは1月というところに戦略的にフォーカスを絞って、ここでいちばん効果的に限られた予算の中で効果的に打っていきたいという考えです。

【西村委員】 意味はわかるのですが、私どもは整備事業者に対して、7月中にメーカーから料金が公表されると、それからそれに合わせてPRは大々的にやると、これはすべての事業

者に言ってきたのです。それと同時に、整備事業者の場合、ユーザーに車検通知をする場合、早くて半年くらい前からスタートするのです。そうすると、その時に当然リサイクル料金が必要で、という案内をするわけですが、なかなかPRがいかないと、ユーザーはこれは何だろうという混乱を起こすこともありますので、その点、十分注意を踏まえてやっていただきたいと思います。

【永田座長】わかりました。できるだけ効率的にと同時に、周知徹底、それぞれ図る段階で内容も変わってくるわけですね。7月から始めて1月1日の施行という段階に向けて、それに合わせて、今申し上げた効率的、効果的な方法を取っていく。その状況をできるだけ、おっしゃられることはわかりませんが、対応していただければと思います。

それでは追加で、ほかのこともありましたら。

【宮本企画官】いまご説明のあった通りなのですけれども、7月から大々的にやるというのは事実でありますので、今日お配りしていますようなチラシのようなものですか、新聞の掲載とかをするわけですが、テレビの方はどうしても集中性を高めたほうがよいということの観点から後ろ倒しになっていますので、その点だけ申し上げたいと思っています。

また、西村委員からご指摘のあった中で、リサイクル料金だけではなくて、その他の何か費用なり何なりお支払いが必要になるということが、ご指摘にもありましたけれども、そのあたり周知するよという話がありましたが、今日お配りしているこのチラシの中にもその旨が記載されていますので、もろもろの何か費用なり何なりかかる場合があることは、お話ししていきたいと思っています。

【渡邊委員】今のご議論に関係してですが、この7月から、先程の（財）自動車リサイクル促進センターから話がありましたように、全国7段階の広告、広報等をやるということになっています。きょうの議論の根幹にあります所有者の方々からお金をいただく、それで最も有効なリサイクルのシステムを回すという意味から、全関係者が、もちろんわれわれ自動車メーカーや輸入組合のほうは、全面的に主体性をもって活動しようと思っていますけれども、皆様方の絶大なご協力をいただきたいと思っています。

例えば、先程企画官からお話のありましたこういうチラシも、全国の事業者の方々のところに配っていますし、ぜひ活用いただいて、周知徹底していただきたいと思います。

加えて、役所のほうにお願いしたいのですが、やはり国民の法律に対する理解促進ということは大変大切だと思います。自動車工業会も合わせて今年度15億円のお金を使うようになっているわけですが、国としても、最も効果的な施策をぜひ、この周知徹底という意味で、打っていただきたい。いままでいろいろやっていただいていますけれども、一回りも二回りもご尽力いただきたいと思っています。

【永田座長】わかりました。どうぞ。

【角田委員】消費者にも理解普及ということで、消費者団体も積極的にそれに係わってい

きたいと思っています。ただいろいろなトラブルに対して、一定期間、相談窓口のような形を取っていただくと、非常に連携も取れてよいのではないかと考えています。私は消費者向けもちろん大事ですが、関係事業者と言いますか、下請けの関係で、やはりいろいろな徹底が必要なのではないか。いままでリサイクルの関係では、ともすれば下請け事業者とか末端のほうまでは行き届かないケースが非常に多かったものですから、私たちもそういう啓発には協力いたしますので、ぜひそういう窓口をこしらえていただきますよう、お願いしたいと思っています。

【永田座長】わかりました。どうぞ。

【松波委員】私は日本自動車連盟に所属するものでありまして、ユーザー団体です。1千7百万人の会員を抱えていますので、しかも定期的には JAF メイト誌を 1,300 万部以上出していますし、またいま情報化時代にあつて、ホームページに年間 4 千万余のアクセスがあります。さらに相談業務等、いろいろ啓発活動もやっていますので、その中で連携を深めながら、より効果的な PR、相談等に係わっていきたいと思っています。以上です。

【永田座長】どうもありがとうございました。関連で。

【中谷専務理事】相談窓口というご提案をいただきました。おっしゃる通りだと思います。いまから認知度が高まれば高まるほど、いろいろなトラブルに対する懸念とか、問い合わせ事項が多くなるだろうと思います。そういう意味で、すでに私どもは、自動車リサイクルのコールセンターを開設しています。お手元に配りました資料の一番下にありますけれども、コールセンターのナンバーがあります。十分訓練されたスタッフが、このコールセンターで対応しています。また、いろいろな情報につきましては、上にありますインターネットで、ウェブサイトで情報、自動車リサイクル法についての情報をいただけるような仕組みを取っています。ぜひともこのコールセンターをご活用いただければと思います。

【永田座長】政府の方の対応というか、国の対応の話が出ましたので、ちょっと追加を。

【宮本企画官】国の方の対応ですが、促進センターの方でご準備いただいた横長の A3 の資料をご覧くださいますと、この中にいくつか載っていますけれども、例えば下から 3 分の 1 くらいのところに、自治体の広報誌というのがあります。それからその下に政府広報というのがあります。基本的には私どもの方でも、自動車リサイクルの広報専用の予算というものをご確保していますので、これを使って広報してまいりますし、また政府共通の政府広報というもので、諸々の番組の提供であるとかもやっていますので、こういうものを活用していきたいということで、こちらの方も広報担当の役所と相談しているところです。

あとまた先程申し上げましたように、自治体の広報誌とか、自治体の側のご協力というものも非常に重要でありますので、これもきちんとお願いしていきたいと思っています。自動車工業会なり事業者さん、各業界にご協力いただくわけでありますので、政府としても責任を持ってきちんと広報はしていきたいと考えています。

【永田座長】 どうもありがとうございます。よろしいでしょうか。時間がありませんので、先に進ませていただきます。

この関係者、ユーザーを中心にした関係者と申し上げたらよいでしょうか、国あるいは先程ご説明をいただいたリサイクル促進センターだけではなく、きょう積極的なご協力のご提案をいただきました各団体、ご参画いただいている皆さんそうだろうと思いますが、一緒に協力しながら、総力を挙げて取り組まなければいけない課題だろうと思っています。そういう意味では、いろいろ情報を交換しながら、この点については、中心的には促進センターで当たっていただけることなので、そういう意味では促進センターとよく連絡を取りながら、あるいは逆に促進センターのほうから情報を流してご協力いただくところに対応願えるような、そういう体制を構築していただければと思います。よろしく願いいたします。

それでは続きまして、4番目の議題に入らせていただきます。「指定再資源化機関が行う不法投棄等対策」に関する件です。この件については、環境省、経済産業省、各自治体と、指定再資源化機関の機能を担っている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きました。本日はその検討の進捗状況をご紹介していただきたいと思っています。これも促進センターのほうからお願いします。

【中谷専務理事】 当件に関しては、担当の常務の斎藤のほうから説明いたします。

【斎藤常務（（財）自動車リサイクル促進センター）】 私のほうから説明をさせていただきます。お手元の資料7をご覧ください。

自動車リサイクル法における不法投棄等対策の基本的考え方をお示ししています。まず1.に自動車リサイクル法上における位置付けを記載しています。自動車リサイクル法においては、解体自動車等に関して都道府県または市町村が措置命令により原因者の責任を追及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、すなわち代執行を行った場合に、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（4号業務）、また指定再資源化機関が解体自動車等の引取再資源化（5号業務）、を行うことができる制度となっています。

ただし、法施行後はリサイクル料金の原則新車販売時の收受や、電子マニフェスト制度に基づく管理等により、不法投棄、不適正処理、特に違法保管は大幅に改善されるものと考えていまして、また現状、不法投棄、不適正処理状態にある使用済自動車等については、施行前に適切に処置するというのが原則です。なお、これらの業務の主体は、先程ありましたように、105条に規定する指定再資源化機関ということになっていまして、私どもが昨年6月に国の指定をいただいているところです。

「注」の3つ目の「・」をごらんいただきたいと思います。路上放棄車につきましては、市町村が代執行によらずに処理をしている事案もあることから、日本自動車工業会をはじめとした関係業界で構成する路上放棄車処理協力会により、資金協力のシステムが存続されることになっています。

次のページに実際の関係法規を記載していますので、後ほどご参照いただければと思い

ます。

「2.4号業務」、すなわち自治体への出えん業務です。対象物品は都道府県または市町村が代執行で撤去する使用済自動車、解体自動車いわゆる廃車ガラ、特定再資源化等物品であるフロン、エアバッグ、シュレッダーダスト、これらの処理に伴って生じた廃棄物、タイヤ、廃油、廃液等としていまして、これは代執行が必要であることから、主に大量に不法投棄・違法保管がなされている場合を想定しています。なお路上放棄車を市町村が代執行によらずに処理する場合は、先程触れましたように、路上放棄車処理協力会の活用が想定されています。

出えん先は都道府県または市町村といたします。

出えんの要件ですが、まず使用済自動車等について処理基準に適合しない処理、いわゆる野積みとか不法投棄が行われ、生活環境の保全上支障が生じ、または生ずる恐れがあると認められていること。

また原則として都道府県知事、また市町村が原因者その他措置命令の対象となる者を特定し、当該処分を行った者に措置命令を発動していること。

自治体において、以下の事由、「・」が3つありますが、それらによって、代執行が行われるものであること。まず、措置命令を発動している場合に当該処分を行った者が期限までに措置を講じない、あるいは講じても十分でない、あるいは講じる見込みがない。また、過失がなくて当該処分を行った者を確知できない。あるいは緊急除去する必要があるとき。

支障の除去については、本来原因者が行うべきものですので、廃棄物処理法上の仕組みに則って、代執行後であっても、原因者その他措置命令の対象となる者の特定を行うとともに、費用求償をするものであること。

都道府県または市町村が、以下の未然防止を着実に実施していること。すなわち、生活環境の保全を確保するために、明確な目標や計画を立案していること。引取業者、解体業者との関連事業者、一般住民への適切な広報・指導を行っていること。使用済自動車等の不適正処理を防止するため、監視活動を実施していること。不適正処理を行っている事業者に対し、指導、改善命令を滞りなく行っていること。

さらに撤去方法等について、事前に指定再資源化機関の審査を受けること。したがって、代執行実施後の出えん申請は認められていません。

以上が出えんの要件です。

次に対象となる業務範囲ですが、1にあります、仮設工事、運搬費、以下ご覧のような経費、また撤去後の処理に必要な経費、後程出てきますが、使用済自動車の場合にリサイクル料金が預託されていないような場合、これも含めます。他方、代執行に至るまでの事前の調査、あるいは処理計画の策定等に要する費用については、出えんの対象としません。

「(5) 出えん率」ですが、生活環境保全上の支障の除去を円滑に進めるためには、ある程度高率に設定することが望ましいわけですが、一方でこの出えんの資金はリサイクル料金が原資となっていますので、自動車所有者の理解を広く得られるものでなければならぬと考えています。したがって、全額出えんではなく、小額であっても、自治体に一定の負担をしていただくこととしていまして、以下を確保できる仕組みを構築していただきたいということです。

まず違法保管等の不適正処理や不法投棄がなされないような取組が、いっそう確実にされる。原因者が棄て得にならず、費用の求償が確実に実施される。支障の除去のための現場からの撤去とか再資源化・処理などが効率的、低コストでなされる。その結果、再資源化機関における審査業務も円滑になされる。

これらを踏まえて、4号業務の出えん率は8割を上限といたします。

出えんの対象事業範囲や申請方法について、私ども自動車リサイクル促進センターがあらかじめ「出えん要綱」を定めることとさせていただきます。また、出えんに当たっては、資金管理業務諮問委員会およびその下部組織である離島対策等検討会の審議により、個別の出えんの妥当性が審査されることになっています。

○の2つ目ですが、具体的な申請手続きにつきましては、都道府県さん、または市町村さんにおける議会との関係、あるいは経理・出納の都合等というものがあります。また、私どもの毎年度の事業計画認可、離島対策等検討会の開催、必要な証拠書類等の必要性等の整合性など、さらに検討が必要です。現時点でのイメージは以下の通りということで、以下に書かせていただいています。

自治体が原因者の追求や各種調査を終えて、代執行を行うということを意思決定した時点で、協力要請書を私どもに提出いただきます。私どものほうではヒアリング、現地調査を実施しながら、必要に応じて最適な方法等を協議し、協力要請書の提出の事前相談にてきざし致します。

5ページですが、次に撤去方法とか見積りの妥当性、その他につきまして十分勘案をして、離島対策等検討会、あるいは資金管理業務諮問委員会の報告を経て、出えんの可否、出えん限度額について決定し、「協力決定通知書」を自治体に送付します。

自治体におかれましては、作業委託先を決定して代執行を実施した段階で「実施報告書」をお出しいただきまして、私どもの方で内容を確認した上で、出えん額の確定通知を行います。お支払いは原則精算払いとしまして、次年度の4月までにいたします。

なお私どもでは年度開始前に、事前相談の状況、アンケート調査や前年度の実績を踏まえた見込みで、事業計画あるいは収支計画を立て、剰余金の出えんを受けることといたします。また大型の案件がある場合は、年度途中で出えんを受ける可能性もあります。これによりまして、臨機応変な対応が可能な仕組みとしたいと思っています。また、代執行が年度をまたがって行われる場合には、引き続き検討をする予定です。

費用求償についてありますが、先程申し上げました通り、私どもから出えんされたあとになっても、費用求償を行っていただくことが必要ですが、返還された場合については、比率で分配することにしまして、仮に出えん率8割としますと、返還金のうち2割が自治体、残り8割が私どもに返還ということですので。以上4号です。

次に5号業務、引取り・再資源化業務ですが、まず対象物品は都道府県または市町村が、先ほど4号業務を活用して撤去します解体自動車、あるいはフロン、エアバッグ、シュレッダーダスト等です。4号業務と同様に代執行が必要ですので、これも大量に不法投棄、野積みがされている場合が想定されています。解体自動車ではなく、使用済自動車については、正規のリサイクルルートに引き渡されるということになりますので、この5号の対象外です。

6ページ、業務の内容ですが、4号業務を活用して撤去された解体自動車等について、自

自治体に委託する事業者が見つけれない場合に、センターが再資源化等の業務を行うということです。これはすなわち自治体がセンターに業務委託をするということになりますので、委託費を支払っていただくということになります。実際は4号業務として8割部分を上限として、自治体に資金出えんがなされることになります。

実務のイメージはほぼ4号業務の流れに準じていますが、特なものとしては、私どもと自治体さんとの間で委託契約を締結するということになります。また、お金のやり取り等のタイミングについては、今後検討いたします。

次に「参考」として、撤去後の処理についての概念整理を記載しています。1-aとしてリサイクル料金が預託されていない、また預託の確認ができない使用済自動車については、自治体においてリサイクル料金を預託していただき、そのあと引取業者に引き渡していただきます。このリサイクル料金および撤去費については、4号業務としての出えんが可能です。代執行によらない路上放棄車両については、路上放棄車処理協力会の活用が可能です。

また、リサイクル料金がすでに預託されている使用済自動車については、そのまま引取業者に引き渡していただきます。撤去費についても4号業務として出えんが可能です。路上放棄車処理協力会の活用も同様です。

次に解体自動車、エアバッグ類、ASRの場合ですが、これは自治体自らが処理業者を適正な方法によって選定していただいて、再資源化を委託していただきます。委託費用の8割相当を上限として、私どもの方から4号業務として出えんが可能です。他方、委託先が見つからない場合は、先程申し上げましたように、私どもに委託することも可能ですし、これは5号業務ということです。

最後7ページですが、スタート時期については、剰余金の発生動向、その他の状況が不明ですが、可能であれば17年度、来年度中にも事業をスタートさせる方向です。ただし、どのくらいの剰余金が出てくるのかということについてまだ全く不明ですので、事業規模等についてもまだ未定であるということをお知らせさせていただきます。

説明は以上です。

【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、この件に関してご質問等がありましたら、どうぞ。

【田中委員】 まずお伺いしたいのですけれども、3ページ、3つ目の○「生活環境の保全を確保するために明確な目標や計画を立案してあること」、このように書いてありますけれども、現在、各都道府県では廃棄物処理計画、それから市町村では一般廃棄物処理計画がありますけれども、新たにこういった計画が必要なのかどうか。これがまず第1点です。

もう1点が「都道府県または市町村」と、これは両方かかっていますけれども、基本的に現時点の考え方では一般廃棄物というような考えのほうが多いと思いますけれども、どういった場合に都道府県になり、どういった場合が市町村になるのか、そういった点についてのお考えをお伺いしたいと思います。

【永田座長】 どうぞ。

【斎藤常務】新たに必要かどうかということですが、当然、自治体さんの方でそういうものをお書きになっています。先程申しましたタイミングによって、私どものほうに一定のタイミングで計画をいただくことになりますので、そのときに既存の計画をお出しいただくことになるかと思いますが、いずれにしましても、私どもの方も必ずしも受け身ではありませんで、そういう可能性があるものについては、逐次私どもの方と自治体さんの方で事前の打ち合わせを細かくしながら進めていきたいと思っていますので、その時点でご相談をさせていただければと思っています。

都道府県と市町村の関係につきましては、基本的には一義的には代執行というのは都道府県が中心になられるかと思っています。そういう意味では都道府県、市町村の場合もあろうかと思いますが、それについては特段、これはこうでこれはこうということはありませんで、あくまでも自治体のほうで代執行が行われた場合に出えんをするという決めですので、その時点で判断をさせていただきたいということです。

【永田座長】ただいまの件について、環境省のほうからも。

【山本自動車リサイクル対策室長】若干補足させていただきます。田中委員ご指摘の点ですが、3ページにいくつか要件が書いていまして、これについて実務上は確認していくということなのですが、何をもちよとするかというようなことは、きちんと内規のような形で、センターの方でいま準備を進めています。その段階で、自治体での具体の取組状況をお聞きして、特別なことではなくて、自治体として本来やるべきことをきちんとやっていると、これを効率的に確認できるようなやり方を、まず自治体とご相談の上確認していきたいと考えています。

それから一廃たる自動車があつて、市町村が代執行する場合と都道府県との役割分担とこのことですが、これも実はまだ具体的には、今あるものについては現在、法施行までに行き片付けてくださいということで、自治体の方で鋭意指導がなされて片付けられているという状況で、法施行時にどういったものが残ってくるかというのは、この秋にも再度全国的な調査をしまして、その中で把握をした上で検討していきたいと思っていますので、具体的にどういったケースが出てくるかというのは、そのケースを見ながら都道府県、市町村の役割分担も含めてご相談して、少しケースを見ながら進めさせていただきたいと思っていますので、よろしくお願いたします。

【永田座長】よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【大塚（元）委員（社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事）】大規模不法投棄を想定されていると思うのですが、その時にはたぶん自動車のリサイクル関係だけの廃棄物ではなくて、ほかの廃棄物も混在した形で不法投棄されていると思います。解体自動車は、そのものが廃車ガラでしたらどうということはないのですが、特定は簡単ですが、シュレッダーダストだけがほかの廃棄物と混じって棄てられたような場合に、費用の請求負担の問題が出てきますので、どういう形で特定していかれるのか。豊島事件がその典型例だったので、そういったときに非常に難しい問題が出てくるなということと、代執

行した場合には、ほとんど費用請求が取れないというのが今まで実務上の経験だろうと思いますが、そうしますと、どこまで資金を見込んでいったらよいのか、そのへんが非常に難しい部分があるのではないかとということです。

それからこれは余談なことですが、どうしても私どもの立場で見ますと、一般廃棄物と産業廃棄物との区分がちらついてしまっていて、その辺のところをいずれかは整理していただきたいと思っています。以上です。

【永田座長】わかりました。関連の話をもう一度。

【山本自動車リサイクル対策室長】1つには、確かに実態として不法投棄されてしまった場合には、ここで扱っているものだけなのかということ、事実上はいろいろなものが混ざっていると。先行して産廃については原状回復基金とか動いている制度もありますので、実務上はそちらのあたりと、実際に対象としているもののデマケをどうしていくとか、実務上の取り回しについては、十分実態に応じてうまく動く仕組みを考えたいと思います。

それから先ほどのご説明ですが、ちょっと言葉足らずだった点としては、基本的にはこの資料の最初に書いてありますように、法施行の前に棄てられたものについては、法施行までにきちんと責任を持って片付けていただくということでありまして、これは自動車リサイクル法により、使用済自動車は有価無価を問わず廃棄物であるという整理をさせていただいていますので、自治体としては、来年の1月1日になると、いままで有価だと言って積み上げていたものが、すべて不適正なものについては廃掃法違反ということになりますので、そういう事態が生じないように、いま自治体の方で鋭意指導して、改善をして、かなりそこは進みつつあるという認識をしています。その後、どういった形で新たな不法投棄というのが出てくるかわからないのですが、基本的にそういったものは実態をきちんと把握しながら、対応していきたいと考えています。

【永田座長】よろしいでしょうか。それではこの件に関しては、先程もちょっとご説明の中にありましたように、基本的な考え方に沿いながら、具体的な対応については関係者間、特に地方自治体の方のご意見も頂戴しながら、マニュアル的なものを整備していくことになっていますので、その対応をぜひ精力的に進めていただきたいと思います。よろしくお願ひします。

それでは5番目、最後の議題になりますが、「二輪車リサイクルに関する自主取組の実施について」ということで、この自主取組に参加している事業者を代表しまして、ホンダの黒岩主幹よりご説明していただきます。よろしくお願ひします。

【黒岩主幹（ホンダ）】全体のサマリーですけれども、仕組みの構築が大方済みまして、ようやくスタートの目途が立ちました。今回、最終報告、全体報告をさせていただきます、10月1日から開始する予定です。よろしくお願ひいたします。

まず1ページ目の概要を、簡単にもう一回サマリーさせていただきます。今回二輪の仕組みづくり、我々参加事業者が責任を持つところは、指定引取窓口と処理・再資源化施設を設けまして、その全体を管理、運営しようという話です。

2つ目が、今後売る車に関しては車両にリサイクルマークを貼付して販売します。

3番目に、それが廃棄される場合は費用をいただかないで引取りますという話です。

4番目の既販車の部分ですが、これは7年間を猶予期間としてユーザー徴収をいたしますという話です。7年目以降、経過後は、料金をいただかずに同じく無料で引取りますという話です。

2番目のスケジュールですが、国内の4メーカープラス輸入事業者11社参加していただくことになりまして、計15社でスタートします。

3の具体的な仕組みですが、まず1つ目の回収拠点ですが、全国190か所に指定引取窓口を設けようという話で、いろいろ検討した結果、家電リサイクル法のAグループ、松下電器産業が主体となっているところですが、既存のユーザーを活用した形で190か所を設置することができました。右の図の黒点が190か所に相当します。

2つ目の登録販売店。上記の190か所を補完する意味で、全軽自協のところの登録販売店の協力を得ながら進めるということで、約1万5千店が登録販売店になっていただいているという状況です。右下のステッカーが店頭に掲示されるものです。

2番目のリサイクル施設の方で、これも同じく家電リサイクルのAグループの処理施設を活用するというので、14か所準備できているということです。

2ページ目の3の上の方の料金の払込方法ですが、リサイクルマークが付いた車に関しては、将来廃棄するときに費用徴収しませんということでして、既販の部分が7年間残るわけですが、これはユーザー負担をお願いしたいということで、専用払込用紙を設けて、払い込んでいただくという形になります。専用でして、登録販売店と指定引取窓口にも備え付けるという形になります。右の下のような払込用紙です。管理票自体は7枚ものでして、その中に入り込むという形になります。

4番目の費用・廃車・情報の流れですが、いままでの自動車マニフェストに替えて、二輪車リサイクル専用の管理票を作ったということです。それと家電さんのインフラを活用しますので、基本的なところは電子情報に置き換えた形で管理しますというものです。

5番目のスキームの運営・管理等の外部委託ということで、2のほうですが、(財)自動車リサイクル促進センターへの業務委託ということで、この仕組みを円滑に推進するために、対外的広報、理解活動に係る部分を促進センターさんに依頼するというので、7月1日より二輪車の事業部を設置しています。

6番目の輸入事業者等の参画ということで、先程申しました通り、15社です。

3ページ目です。7番目の制度の広報・理解普及活動ということで、これは自主行動ですので、ユーザーの方々の理解が非常に必要であるということで、われわれも積極的に展開していく考えです。一般・専門誌、新聞等や各種媒体で展開する予定でして、右の方のポスター、広告用ポスター等、7月の中から本格的に始まる予定です。

この中でいちばん大事なのが3番目の自治体との協力による広報ということで、自治体さんで一部処理されているところもありますが、自治体の広報を通じて住民の方々に理解していただくということで、この7月20日から9ブロックに分けた形で説明会を開始するという内容です。

次のページは背景図、これは参考という形とあとで見ただけであればと思います。

あと別添の1が指定引取場所の一覧表です。家電リサイクル法のAグループのものです。

あと、先ほどのリサイクル料金、各社で公表しますということで、すでに国内 4 社、プラス輸入事業者 2 社が公表しています。一部国内メーカー、4,120 円、輸入事業者において 6,300 円と出てきています。各社によって設定されたものです。

このような形で、10 月 1 日からスタートさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【永田座長】 どうもありがとうございました。ではこの件に対しまして、どうぞ、酒井先生。

【酒井（伸）委員】 1 台当たり 4,120 円あるいは 6,300 円ということなのですが、輸出されるバイクに関してはどのように扱われるのかという点が質問の第 1 です。ちなみに現在年間何台ほど廃棄があって、何台ほど輸出されているのか、その点に関しての基礎情報をお願いいたします。

それからあとは、今回、家電リサイクルの施設を活用されるということなのですが、家電製品と二輪車ということでは、かなり特性的に違うことも意識をしなければならないのではないかと思います。再資源化の技術とか、あるいはあとの資源化物の流すルートとか、いろいろな面でそれがあると思うのですが、どのような準備をこれまでできてきているのか、その点に関して、2 点お願いいたします。

【永田座長】 どうぞ。

【黒岩主幹】 まず輸出の扱いですが、基本的に有価流通されるものは尊重するというところで、継続してやられてよろしいかと思います。我々は国内でいらなくなったもの、純粹に廃棄になるものに対して、我々のグループの中で処理するという考えです。有価流通は大いに結構という内容です。

国内処理の台数がいくらかというのですが、処理ルートが明確ではなかったということをお我々は課題認識していますので、明確に処理ルートを今回作ったということにして、しばらく回してみないと実際の廃棄台数というのはまだ読めないのが現状です。

それと A グループの処理施設を活用することに際し、家電と処理方法等が違うのではないかという話ですが、共有できる部分を使わせていただいているということで、販売店様から指定引取窓口を持ち込んで、そのあとの物流を家電と混載する形で処理施設まで持ち込む。処理施設におきましては、我々二輪特有の処理ということで適正処理をやりまして、既存のシュレッダー事業者のシュレッディングにかけるということにして、家電リサイクル法のやり方とは違います。処理施設は既存のシュレッディングを使うという内容です。基本的に使えるところは使いまして、二輪特有のところは特有のやり方で処理をするという内容です。

【酒井（伸）委員】 1 点目ですが、4,120 円を仮に私が新車を買うときに支払って、そしてバイクが輸出されたとなれば、その 4,120 円は私に返ってくるのですか。

【黒岩主幹】既販車の部分は処理に係わる費用ですから、国内で処理されなければ必要がないというのがありますし、将来発生するであろう費用に関しては、全額新車に上乗せをするという考えは毛頭ありませんで、将来輸出があるだろうという前提で、それを加味した上で値付けしています。ですから、極力ユーザー負担が少ない形で検討している形になります。

ただしこれは対外的にオープンにするものではありませんで、我々の事業の中でリサイクルを実行するものですから、これはあえて公表しないし、返却もしないというものです。

【酒井（伸）委員】新車に関しては、消費者のほうに返却されてくるわけですね。

【黒岩主幹】基本的に返しません。

【酒井（伸）委員】返さない。すみません。これは今の説明された方をお願いする話かと思うのですが、これまで家電とか車とかリサイクルのための制度をここで一生懸命議論して、そして一生懸命いろいろな問題があって進めてきました。それに対して今回の二輪車、これもそういうことで非常に大きなフローとしての手順、この辺りのところが、扱いにある種の濃淡が、こういう形で制度が自主的に出て、そして、実施しますということになってきますと、かなり濃淡が出てくる可能性がある。

例えば自動車とか家電のほうでいきますと、少なくとも再資源化率とかリサイクル率に関しての1つの目標を定めて、それに関しても、先程来一生懸命議論をしていますように透明性をもって対処しようという努力をしているところに関して、今回の制度というか仕組みというのは、そういうところに対しての公表というのもない。輸出車に対しても今の説明は、私ははっきり言って納得できないのですけれども、そういったところの差がある。やはりこの辺りのところ、もう少し製品間の、ある種の濃淡を回避するような方向での議論をぜひお願いしまして、社会に本当に導入するというのであれば、そういう議論を十分活用できるようなある種の仕組みを作るようお願いしたいと思います。これは事務局のほうをお願いいたします。

【永田座長】わかりました。どうぞ、いまの関係の話で。

【大塚（直）委員】酒井先生と意見が多少違って申しわけないのですけれども。今回は二輪車の自主的な制度だし、もともと費用上乗せという形では最も典型的にEPRを適用している制度ですので、私自身は1対1対応というのはあまり気にしない制度というところは、それはそれで評価できる面もあるので、支持したいというところがあります。

ただ実際には、いまホンダさんのほうからお答えいただかなかったみたいですが、これは引取りのところで、輸出されそうなものは、結局、その代金は取らないということをするので、実際には輸出をされたら返ってくるかという話はあまり起きないということが起こるのだと思いますけれども、もしそうであれば、そういうご説明をなさったほうがよいのではないかと思います。

その上で、輸出されないと思ったらされてしまった場合にいちいち返すかという話は、

これは自主的な制度ですし、先ほどちょっと申し上げたように、コスト上乘せという形で最も典型的なEPRの形態を取ったものですから、1対1対応にあまりこだわらなくてもよいのではないかというのが私の意見です。

【永田座長】 ちょっと既販車と新車との話を分けて、答があったらしてくれませんか。

【黒岩主幹】 内部化という話で非常に誤解を招いているところがありますので、もう一度はっきり区別しておきますと、既販車のところをご理解していただいているということですのでよろしいかと思うのですが、内部化という話は、企業努力の中できっちりとメーカーが責任を取ってやりますという話でして、それはいくらかというのは明確にはできません。これは非常に難しい問題があります。

先程の横流しという観点のようなご発言なのですが、我々は有価で取り引きされて海外に出ていくものに関しては、一切タッチしません。有価流通は大いにやって結構という立場です。ただし、国内で、まさしく廃棄されるもの、それに関しては責任を持って引取って処理をするというものでして、海外に出る車に関しての考え、これを明確にご理解いただきたいと思います。

有価で海外に流れるものに関しては、タッチしない。国内で処理されるものに対してきっちり責任を持ちます。ただし、それは内部化ということで、企業努力でやるという話です。その費用は明確にできません。明確にしない形で責任を取って国内でやりますということです。

【永田座長】 どうぞ。松田さんと松波さん、松田さんのほうから。

【松田委員】 私は二輪車に対する自主的な取組ができたことは、とても素晴らしいことだと思っています。ただ、自治体の方たちの説明会は9か所となっていますが、もうすでに日程的にも決まっているようですけれども、実際、行政のほうから何人くらいここに参加されるように、いまわかって、とらえていらっしゃるのかということです。

あとメーカーさんだからお気づきだと思いますが、この程大学生、私も大学に勤めているのですが、大学生が非常にバイクのほうを使い勝手がよいのか、特に地方の大学の場合には、バイク通勤が非常に多くなっています。その方たちが、本当に廃車のときに、四千いくら払うというお金の問題は、払わなければいけないことは重々わかっているのですが、PRというところをどのように担ってやるのか。もう少し具体的な話。

あと、私たちは二輪車のリサイクルを作るときにやはり応援団になりたいので、ぜひ消費者とか、実際にお使いになっている方とのコミュニケーションの場を作っていただくとよいのではないかと。以上です。

【永田座長】 松波さん、どうぞ。

【松波委員】 それでは1つだけご質問させていただきます。リサイクル料金の点ですけれども、先ほど普通自動車のほうではリサイクル料金の設定について、処理費用とか指定引

取場所としての運営費用等々、ご説明があつて、構成要件があつたのですが、この自主取組の場合の二輪車の場合については、その点との整合性は図られているのでしょうか。お聞きしたいと思います。

【永田座長】 どうぞ。

【黒岩主幹】 自主取組で今回、構築した仕組みでありますので、仕組みの構築上の責任はメーカー・参加事業者が取るべきであるということで、大方の仕組み構築の分はメーカーが持ちます。ただし処理に係るところ、実費相当の部分は、やはりユーザーさんに負担していただきたいということで、弊社、ホンダにおきましてこのような額を設定させていただきました。極力ユーザーさんの負担を減らしたところで、料金を設定させていただいたということです。仕組みに係る責任はメーカーにあるということで、仕組み構築は全部メーカー負担という考えです。

【永田座長】 何かありますか。

【松波委員】 自動車メーカーの責任はよくわかりますけれども、ユーザーが納得する必要もあるのだらうと思いますので、このリサイクル料金というのはこういうものをいただいているのですよ、それでいくらになりましたよ、こういうことが必要ではないかと思つてご質問したところです。

【黒岩主幹】 説明が足りなかつたようでして、この仕組みにおける実費相当というところが、指定引取窓口に入って、そこで手続きを得るその手続き費用、それと指定引取窓口から処理施設までの運搬費用、それと処理施設での処理費用、大きく分けてこの 3 つの部分が、今回提示した費用と考えてよいかと思つます。ここはご負担願いたいということで提示しています。

【永田座長】 よろしいでしょうか。ちょっと時間も過ぎましたので、このへんで資料 8 の件は終わりにさせていただきます。

先程いくつかご指摘いただきましたし、それから最初の四輪のところでは酒井先生が言われたような話も含めて、チェック体制でとか、あるいはこういう形で実施の状況を報告して、リサイクル率の担保の方法もこういう形でというようなところがはっきり決まっていないような状況があるわけです。これは少し勉強しながら、料金の公表の仕方も、これで終わりというわけではなくて、本日いろいろお話の中に、内容まで含めて表現してもらつたほうがよいのではないかというご指摘がありましたが、そういうものを積極的にドンドン、追加の資料という形でもよいから、ユーザー向けの形で公表の資料の中に加えていただくということは必要なのではないかと思つています。この辺りについては、皆さんのご意見を頂戴しながら、これはメーカーの方に判断していただくことになるわけですが、その分を含めて対応していただく方向で検討願えればと思つています。

費用の話も、そういう意味では、確かにこれで 1 台ずつ対応して、輸出されたから返す

わけではないと、その分も考慮しながらの費用ですよということになっているわけですが、全体的にかかった費用、例えば1年ではどれくらいで、どのくらいの費用をいただいたのかという話、こういう問題は、きちんとユーザーの方にお示しする必要があるのではないかと考えていますので、そういう点も含めて、少し、こういう体制を整備し、実際に動かしながら、皆さんの意見を聞きながら、情報公開なり、担保するためのチェック体制なりを考えていただく、ということにさせていただければと思っています。

10月1日からこのスキームが動き出すということで、そういう意味ではかなり切迫した時間の中での広報活動も展開していかなくてはならないので、そういう意味では少し精力的にこの分に対応していただけますでしょうか。

よろしいでしょうか。時間が経過しましたが、きょうご審議、あるいはご報告としてお話を聞いていただく件については、以上です。どうぞ。

【益田委員】 大変申しわけありません。一言だけ言わせていただきます。

今月、四輪メーカーがリサイクル料金を発表させていただきますが、2万円前後と言っていた金額から、少し低めに出た数字が今日も報告されましたが、自動車メーカー各社は、この審議会で議論いただきましたように、このリサイクル法に向けたシステムの構築のイニシアルコストは全額メーカー負担です。約100億円の予算を投入しています。また、理解活動としての広告活動、15億円という話がありましたが、この半分もメーカーの負担です。これらの料金はリサイクル料金には一切乗っていません。

そういった意味で、この法律は、原文にあります、原価を上回ってはいけなと書かれています。そういう意味では、カーメーカーは、この事業で一切利益を上げるというようなことは考えていませんし、反対に、2005年の1月に徴収します料金は、2015年にその料金が消費するというので、きわめて多くの将来のリスクをメーカーが負います。このことは、そういった意味で、カーメーカーは循環型社会に向けて汗をかきとか、あるいは技術革新で協力をするとか、大変な努力が将来に向けて必要だと思っていますので、よろしくご理解をいただきたいと思います。ありがとうございました。

【永田座長】 どうもありがとうございました。

それでは最後に、本日の資料の取り扱いと、今後の予定について、事務局の方から説明してください。

【宮本企画官】 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、ただちに無記名の議事要旨を作成し、座長にご相談の上、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することにしたいと思えます。

また、本日の議事録については、今回も同様に、合同会議の終了後、委員限りで配付を確認していただいて、事前に各委員のご了承をいただいた上で公開ということにしますので、ご了承ください。

次回以降の開催予定ですが、座長とご相談の上、改めて皆様方にご連絡したいと考えています。

【永田座長】 よろしいでしょうか。本日の資料については公開で対応させていただきたい
と思います。

(委員了承)

【永田座長】 ご異議がないようですので、そのようにさせていただきます。次回につきましては、
また別途ご連絡申し上げますので、よろしく申し上げます。それでは今日はこれで
終わりいたします。どうもありがとうございました。

――終了――