

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8回）
議事録

日時：平成16年11月9日（火）13：00～15：00

場所：経済産業省 17階 第1～第3共用会議室

○永田座長 それでは、定刻でございますので、これより産業構造審議会自動車リサイクルワーキンググループと、中央環境審議会自動車リサイクル専門委員会の第8回になります合同会議を開催させていただきます。

お忙しい中、お集まりいただきましてどうもありがとうございます。

それでは、まず配付資料の確認の方を事務局からお願いします。

○山本自動車リサイクル対策室長 それでは、お手元の配付資料を確認させていただきます。

クリップ綴じになっております資料が資料1から資料11までございまして、資料が大変多くなっております。1点ごとの確認はいたしません、資料11は、1、2、3と枝になってございまして、それぞれ1枚もの以外はホチキス止めしております。もし資料に不足がございましたら、事務局の方までお願いしたいと思います。

それから、資料以外にパンフレット等として、自動車リサイクル法のパンフレット、それから（社）日本自動車工業会から二輪車の取組みの資料、架装物の関係の1枚もののリーフレットと、架装物判別ガイドラインを席上に配付させていただいております。こちらも不足がありましたら事務局までお申し付けください。

以上でございます。

○永田座長 どうも。よろしいでしょうか。

それでは、早速、議題の方に入らせていただきます。

まず初めに、お断り申し上げておきますが、本日の合同会議は、来年1月1日本格施行前としましては最後でございます。そのため、現在の状況を中心に、今回はご報告させていただくことになろうと思っておりますので、よろしく願いいたします。

議題の方は、全部でその他を含めて8項目あります。順次、これに沿って進めさせていただきます。最初が都道府県知事等への関連事業者の登録許可の状況についてで、自動車リサイクル法に基づく解体業、破砕業の許可制度は、本年7月から施行されているところであり、本日はそれ以外にも引取業者、フロン回収業者等を含めて、関連事業者の登録許可の取得状況についてご報告させていただきます。

では、事務局からお願いします。

○山本自動車リサイクル対策室長 それでは、お手元の資料3をご覧くださいと思います。「自動車リサイクル法に基づく関連事業者の登録・許可について」という資料でござ

ございます。自動車リサイクル法に基づく関連事業者といたしましては、引取業者、フロン類回収業者、それから解体業者、破砕業者があります。まず、引取業者、フロン類回収業者は、現在、フロン回収破壊法に基づきまして、都道府県知事等に登録されておりますが、これが来年1月1日になりますと、自動車リサイクル法に基づく登録に、自動的に移行することになっております。その状況を本年9月末現在の状況を都道府県等を通じて把握した結果でございます。

表-1にありますように、引取業者については全国で6万1,382件、それからフロン類回収業者については2万351件という数字でございました。

現在から年内にかけましても、まだ引き続き引取業者、フロン類回収業者の登録はフロン回収破壊法に基づいて可能でございますが、既に業務をやっている、あるいは来年1月から自動車リサイクル関連業務に参加される方は、おおむね登録がほぼ終わっている状況かと考えられます。若干増えることはあっても、大体このぐらいの概数で来年の1月を迎えると思われま。

それから、2点目が解体業者、破砕業者の許可でございますが、こちらは、本年7月から自動車リサイクル法が施行され、許可制度が始まっております。その中で、解体業者、破砕業者につきましては、廃棄物処理法の許可を持っておられる方と、そうでない方、つまり、有価物として廃自動車を扱っておられる方の、大きくその2つに分けられます。これらの解体・破砕業者につきましては、9月末までの経過措置の期間が設けられており、廃掃法の許可をお持ちの方は、それまでに届出をすれば許可業者とみなされます。それから、許可を持っていない方（有価物として自動車を扱っておられる方）も、それまでに新規の許可申請をすれば、許可の処分がされるまでの間、従来の営業形態（年内であれば有価物として引取り）で業を継続できる経過措置が適用されます。ですから、来年1月から解体・破砕業をされるという方は、おおむねこの経過措置期間の中で届出、あるいは許可申請がされることが想定されますので、9月末時点の状況を把握したものでございます。

次のページは、その届出・申請者数でございます。まず、解体業者につきましては、みなし許可件数（届出件数）が2,200件強、それから新規許可申請数が2,800件弱ということで、合計5,000件弱の業者の方が届出あるいは許可申請をされたという状況でございます。これにつきましては、解体業者は多くて大体5,000業者ぐらいではないかとよく言われておりました。今回、自動車リサイクル法に基づく業務に参加される意思を表明された方と、ほぼ同数になっています。現在、その業務をされている方、あるいは来年1月から、そのお仕事に参加されようとする方は、かなりの割合で申請がされたのではないのでしょうか。途中、かなり申請状況が、スタートが鈍く、都道府県等、あるいは関係業界の方からご周知をいただいた結果として、最終的には滞りなくやっていける、十分な事業者の方が申請されたと見ております。

それから、破砕業者には、「前処理工程のみ」と「破砕工程あり」の2つの区分が設けています。「破砕工程あり」が、いわゆるシュレッダーマシンを持ったシュレッダー業者の方で、みなし許可（届出）が141件、それから新規許可8件で、150件程度あります。あと、その前段でのプレスあるいはせん断をする前処理工程を行う破砕業者の方は、みなし許可（届出）と新規許可をあわせて合計1,000件弱という状況でございます。

それで、先程申し上げましたように、経過措置の期間が9月末までであるため、2. にあ

りますが、10月1日以降はこれらの許可申請をしていない、あるいは届出をしていない方は使用済自動車等を扱うことは、有価であっても無価であっても、これは法律上の無許可営業となります。このようなことがあれば厳しく取り締まる必要があります。この点につきましては、警察の方とも連携をしまして、無許可営業の業者があれば、積極的に悪質な事業者については告発をしていくことを、警察サイドでも周知をいただき、あわせて都道府県サイドにも周知をして、関係事業者の指導に当たっております。その結果、現在のところ、特段、悪質な業者が出ているという事例もなく、大きな混乱なく推移している状況と見ております。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

では、ここで一旦切らせていただいて、ご質問、ご意見を頂戴したいと思います。いかがでしょうか。もし、お有りになる方、手を立てていただけるとわかりますので、よろしく申し上げます。よろしいでしょうか。

それでは、この件に関しましては、これで終わりにさせていただきます。来年1月から本格施行となるため、関連事業者の方が準備万端整えていただけるよう、事業者の方々だけでなく、国と都道府県等においてもよろしく対応の程お願い申し上げます。

それでは、続きまして、「システム登録の進捗状況及び理解普及活動の実施状況について」に移らせていただきます。関係事業者の方々には電子マニフェストによる報告を行うために、先程の自治体への登録・許可とは別に、自動車リサイクルシステムへの事業者登録が必要となります。その進捗状況とあわせて、関係事業者の電子マニフェストの運用の操作練習を行うための練習用システムもつくっていただいておりますので、これらにつきまして、(財)自動車リサイクル促進センターの方から、まずご紹介いただきたいと思います。

また、一般ユーザー向けの理解普及活動について具体的な内容が大分固まっておりますので、これにつきましては、(社)日本自動車工業会からご説明をお願いしたいと思います。

まず、(社)日本自動車工業会の渡邊委員の方から、システム構築の状況など、準備状況の大枠についてご説明いただいた後、その後、資料を使いながら、先程申し上げたような内容をご説明いただければと思っております。よろしく申し上げます。

○渡邊委員 発言の機会をいただきまして、どうもありがとうございます。

まず、私が大枠についてお話しをした後、関係責任者の方々から続いてお話をさせていただきたいと思います。

まず、準備状況でございますが、3点ございます。1つは情報システムの開発並びにテスト状況でございます。現在、システム構築の最終段階となっております。性能確認とシステムをつくり込むためにネットワーク全体を連動したシステムテストの真っ最中にあります。運用主体となります3法人の(財)自動車リサイクル促進センター、自動車再資源化協力機構、ASRの2チーム、これと関係会社、そして(社)日本自動車工業会が一丸となりまして、今、システムテストを、総力を上げて取組み中でございます。また、全体連動

テストに関しましては、国土交通省の自動車登録システム MOTAS、それから、車検場等の行政機関、各業界団体におかれましては、大変なご協力を今までいただいておりますが、このシステムの完成に向けて、今後一層のご協力と連携強化をお願いしたいと思います。

現状、リサイクルシステムの本番機能を順次立ち上げておりまして、逐次運用しております。9 月には（財）自動車リサイクル促進センターでホームページを開設いたしまして、10 月の Web 上で電子マニフェストの練習システム、これは後で隣におられる中谷専務理事の方からご紹介があると思いますが、その練習システムを立ち上げております。そして、12 月 10 日から一般向けのリサイクル料金の照会機能を立ち上げる予定でございます。

2 つ目、システムの運用に関する体制面でございますが、運用主体となる 3 法人の万全な運用準備と、円滑な立ち上げに向けまして、（財）自動車リサイクル促進センターの中谷専務が議長を務めております運用委員会が、この 7 月末に発足しております。現在、この運用委員会を中心にシステムの危機管理プランの策定、セキュリティー対策、業務フローのチェックなど、1 月 1 日の運用開始に向けて、これも取組み中、順調な進展にあると考えております。

最後、3 点目でございますが、理解活動についてお話しをしたいと思います。今年の 1 月から 6 月にかけて、全国各地で約 6 万 3,000 人の参加者の方々を得まして、自動車リサイクル法の関係事業者向けの説明会を行いました。

これに加えまして、9 月から 11 月には、電子マニフェスト等の習熟を目的に、国と共同いたしまして事業者向け説明会を追加実施しております。これまで全国でのべ 99 会場、のべ約 2 万 2,000 名の方々が参加されると聞いております。

また 11 月から、これも後で熊田さんの方から説明がありますが、テレビとマスメディア広告の内容について、今日は皆さんにご紹介したいと思います。11 月から来年 2 月にかけて、マスメディア広告を集中させまして、お客様、自動車所有者の方々への認知度をさらに高めていきたいと思っております。

法施行まで、あと 2 カ月ですので、理解活動をより効果的に行うためには、今後とも行政の方々、関係事業者の方々と一体となった取組みが必要だと考えております。

最後ですが、先程、座長のお話にありましたように、来年の施行前の最後の合同審議会ですので、皆様をお願いを 2 点ばかりさせていただきたいと思っております。

1 つは、電子マニフェストのシステムについてですが、これは自動車リサイクルの仕組みの中核をなすものであります。改めて関係事業者の方々には、新しい仕組みでありますので、是非とも操作練習の練習システムを活用され、あるいは電子マニフェストの習熟等、万全なご準備を、是非お願いしたいと思います。

2 つ目は、ご存知のように、この仕組みは関係事業者が多数に及ぶこと、及び大規模な、大変大掛かりなシステムでございます。来年の 1 月 1 日のスタートに向けて、我々、万全を期しております。また（社）日本自動車工業会や関係者の方々と協力して、このシステムの立ち上がり時に非常体制を敷きながら、この立ち上げに万全を期したいと考えておりますが、しかし、世界で初めてのシステムで、この業務、操作になれていない方が大変多いと思っております。その意味では、関係者のご努力も必要ですが、立ち上がり時の初めは、よちよち歩きの赤ん坊のような状態と考えられます。是非是非、皆様方のご協力のもと、この電子マニフェストのシステムを強力かつ完全なものに仕上げていくためご理解とご協

力をお願いしたいと思います。

最後に、この審議会の中で、先生方のいろいろなご指導を受けながら、我々はこの21世紀における循環型社会、特に自動車社会の持続的可能性ということについては、避けて通れない問題だと考えております。しかし、この自動車リサイクルのシステム構築を進めていく間、私自身、新しいエネルギー事業の技術開発や、新しい産業の創成など、大変すばらしいことがあちこちで起こっていると思っております。私自身、これを心して、この自動車リサイクルシステムの完成について、今後努力していきたいと思っております。

それでは、あと、中谷専務理事に話を繋ぎたいと思っております。お願いします。

○説明者（（財）自動車リサイクル促進センター中谷専務） （財）自動車リサイクル促進センターの中谷でございます。私の方からは自動車リサイクルシステムへの事業者登録の進捗状況についてご報告させていただきます。

お手元資料の4をご参照ください。先程、永田座長からも、また資料1の（1）で環境省山本室長から説明がありましたが、自動車リサイクル法における各関連事業者の方々、自治体への登録許可申請とは別に、それぞれの業種別に、自動車リサイクルシステムへの事業者登録が必要でございます。

その目的の1は、電子マニフェスト制度による移動報告を行うため、目的の2はリサイクル料金収納に関する手数料、あるいはフロン類、エアバッグ類回収料金の支払いを関連事業者が受けるため、さらに、整備事業者の方々、継続検査時のリサイクル料金受託実務を、自らの保有するパソコンを使って行うためにも、この事業者登録が必要となります。

そして、事業者登録が完了しますと、約1週間でシステム登録完了通知書と、詳細マニュアル等を含みましたスターターキットが送付されます。これに基づいて、事業者の方々、自動車リサイクルシステム専用のホームページから、後程デモンストレーションを行います。練習システムにアクセスしていただき、電子マニフェストの操作練習を行っていただけることになっています。

さて、この事業者登録の状況でございますが、私どもは、整備業者から破砕業者の方々までの各業種ごとに、登録の申込をされる事業所数を合計で8万6,200事業者と想定いたしております。この想定は、9月末現在の自治体への許可申請届出数をベースにしたものでございます。それで、11月4日現在の申込受付数は、7万3,421事業者でございます。これは左側の想定に対しまして85.2%の進捗でございます。一番直近の11月7日付の数字を申し上げますと申込の受付数が8万84に上がっております。左側の想定に対して93%になります。

上の方の赤線グラフで示されるとおり、この申込件数は7月、8月、スタート時点では大変低調でしたが、9月に入りまして急増いたしております。現在、全国で秋の説明会を行っておりますので、今後とも申込数は若干増加するものと見込まれます。現在段階で85%あるいは先程言いました11月7日付で93%という申込進捗率は、まずまずのペースと判断しております。

次に、登録の完了状況は、同じグラフの下線、青線で示しましたとおり、9月から10月半ばにかけて、登録処理がはかどらなかつた実情がございまして、これは受付ました書類・情報が大変不備であったこと、それから、私どもの登録処理が不慣れのために大変

時間がかかった状況がありまして、関係各方面にご心配とご迷惑をおかけしました。私どももいろいろの方策を講じまして、10月後半からペースを取り戻して、10月末までに5万4,000事業所の登録を完了して、11月4日現在で、その表にありますように5万8,157事業所の登録を完了しております。これは想定事業所数、一番左側の数字に対しまして67.5%。申込の受付数に対しまして80%の進捗でございます。

今後につきましては、11月中旬までに10月末までに受け付けた7万2,000の事業所の登録を完了する予定でございます。先程言いました8万3,000事業場の数字は、11月末までに、登録を完了する計画でございます。

今後受付するものにつきましても、極力、年内に早期に登録完了する予定でございます。しかし、この中で金融機関の口座確認に、最長で2カ月かかるケースがあり、したがって、例えば12月20日に申込がありまして年内の完了を言われても、なかなかうまくいかないケースも出てまいります。今日は、11月9日でございますが、各方面に一刻も早く極力早期に登録の申込をしていただけるようお願いをしているところでございます。

以上がシステムへの登録の状況でございます。引き続きまして、私どもの情報管理担当の石井の方から、練習システムのデモンストレーションを行いたいと思います。

○説明者（（財）自動車リサイクル促進センター石井） 情報管理部の石井でございます。それでは、私と安藤の2人で、練習用システムのご紹介をさせていただきたいと思います。

資料4の次に綴じています「練習用システムのご紹介」という資料でございます。まず、今回の練習用システムであります。先程、渡邊委員からのご説明にもございましたけれども、事業者自らインターネットを通じてパソコン等を、操作していただいて、引取あるいは引渡等の報告を行っていただくためでありまして、来年1月1日以降の実務が円滑に進められるように、事前に操作練習をしていただく、練習用システムをご用意しております。

この練習用システムをお使いいただくことによりまして、資金管理、あるいは電子マネーフレストシステムの入力操作を体験していただくことと、料金の預託でありますとか、移動報告の手順を習得していただくことを目的にしております。

機能の対象につきましては、ここに書いてありますとおりでございますが、中谷さんからのご報告もありましたが、10月1日以降、システムは立ち上がっておりまして、事業者登録が完了した後、送付された登録完了通知書に沿ってお使いいただくことが可能になっております。

具体的な内容については、プロジェクターの方でご覧ください。まず、画面の流れといたしましては、事業者様の端末でインターネットに接続していただいて、それから丁度今出ておりますけれども、自動車リサイクルシステムのホームページから順に、中の音声ガイドに従って進んでいただければ、練習用システムに入れるような形になっております。

吹き出しに簡単な特徴が書いてありますけれども、今回の練習用システム、初心者の方でもわかりやすいような配慮で、ナレーションと音声で手順のご説明をしております。それから、スムーズに練習が行えるように、自動で入力する項目も用意したり、あるいは大事なところにつきましては、自ら操作していただいて入力していただく、そんな工夫もして

おります。これをお使いいただくことで、事業者実務の習得が可能ということを目的にして用意しております。

それでは、実際の画面をご覧いただきたいと思います。

○説明者（（財）自動車リサイクル促進センター情報管理部 安藤） それでは、引き続きご説明させていただきます。

練習用システムは、パソコンを使い、インターネットで自動車リサイクルシステムのホームページに入ります。この画面の中で「事業者向け」とございます。こちらから入っていただきますと、ここに「練習用システムはこちらから」というものがございます。こちらから入ってスタートすることになります。

この後、ちょっとステップがありますが、事業所用のコードとパスワード、こちらを入力するところがございますが、今日は省略させていただきます。その後、このとおり「メインメニュー」というものがございます。このメインメニューからスタートという形になります。

今日は、引取業者の使用済自動車引取時の実務をご紹介させていただきます。今、ガイダンスと音声が出ておりましたけれども、ガイダンスとして音声での説明がございます。今回はこの中でリサイクル料金預託済みの場合、をご紹介いたします。

今、補足説明させていただきますので、音声の方は一旦切らせていただきますが、こちらで見させていただきますとわかりますように、上段に、事業者の方にやっていただく概要が書いてあります。下の方にも操作の流れが出ております。この内容を見ていただいた上で、「開始」からスタートします。

これが業務メニューを選択する画面になります。今、青の吹き出しで、引取車両検索と出ました。こちらをクリックしてくださいというガイダンスが出ておりますので、こちらをクリックします。そうしますと、こちらが引取車両の検索の画面になります。また、右の上の方に、留意事項等重要な事項が出ております。こちらの方をやる前に読んでください。黄色の吹き出しと、青色の吹き出しがあります。青の吹き出しは、この項目を実際には事業者の方にやっていただく、手入力する項目となります。黄色の吹き出しは、スムーズな流れをするために自動的に入力される形になっております。今、入力するところは、支局名、分類番号、仮名、一連番号、こちらを入れてください。シナリオがございまして、この練習では、ということで、入れてもらう内容が出ておりますので、このとおりにやります。

最初だけちょっとやってみたいと思います。まず支局名のところは、「品川」を選びます。分類番号は「550」、仮名のところは「お」、一連番号は「9999」ということで押しますと、また、青い吹き出しが出てきました。検索を実行しますということで、今度は、車両の検索をしましたが、その装備関係の情報を入れる形になります。この車両が実際に預託済みかどうかというのを検証するために、まずはこの車両を特定する形になります。

そうしますと、この料金情報のところに、今、引き取ろうとしていた使用済自動車は預託済み車両であり、引取報告が可能となっております。実際に預託済みの金額はこうですというような形になっておりますので、ここから車両の引取というのは可能ですと確認ができました。この預託確認ができたところで、使用済み自動車の引取りをやることになります。

これが終了しますと、今度は、車両の引取報告の画面になります。先程、オレンジの画面でしたがオレンジ色の画面は預託関係のところを示しまして、この青い画面は引取情報関係の画面になっています。

そして、入力が済み、この後で、実際に、これが情報管理センターへ報告する報告画面になっております。実際にやることをチェックして、あと漢字等も入力する形になっております。ここでは、「山田太郎」として、すべての入力を終わり、これで預託済みの車両の引取が完了して、業務が終わります。

この練習内容については、進んだり戻ったりする機能とか、先程の音声の機能等もついております。それから、間違ったときのガイダンス等もついております。シナリオどおりにやっていただければ、本番に際しての操作がスムーズにできるようにつくらせていただいております。こちらで事業者の皆様練習していただきたいと思っております。

以上でございます。

○説明者（（社）日本自動車工業会 熊田）（社）日本自動車工業会の熊田でございます。

続きまして、資料 5 に基づきまして、自動車所有者・ユーザー、及び関係事業者への理解普及活動について、状況のご報告をさせていただきます。

まず、資料の左上の四角の中をご覧くださいと思います。1. 自動車所有者・ユーザー向けの理解普及活動でございます。ここに 4 点ほど展開の考え方を載せてございます。

まず（1）全国の自動車所有者・ユーザーの方々が対象となるため、テレビを中心にラジオ、新聞、雑誌等のマスメディア広告を主体とし、ポスターやリーフレットの配布、シンポジウムの開催等、幅広い理解活動を実施していく計画でございます。

（2）幅広い年齢層の自動車所有者、ユーザーの方々を対象としているため、様々な広報媒体を利用。後程ご覧くださいますが、インターネットとか、種々の雑誌を幅広く使っていく予定でございます。

（3）11 月から来年 2 月ごろまでの間に、マスメディア広告を集中させ、自動車所有者・ユーザーの認知度を一層高めるということで、法施行前後の 2 カ月ずつを集中的にマスメディア広告を打つことによって、認知度をここで一気に高めていく計画でございます。

（4）来年度も理解普及活動を継続的に実施しまして、施行された後も継続的に理解活動を続けていくことで考えております。

1 枚捲っていただきまして、次の一覧表をご覧くださいと思います。この表が自動車所有者・ユーザーに対する理解普及活動計画の全体計画でございます。この表の縦に、各使用する媒体を載せております。テレビ CM から始まってポスター等々ございます。横の軸が展開していく計画でございます。簡単に各媒体ごとにご説明いたしますが、まず、上段のテレビ CM、それからラジオ CM については、11 月を頭にしまして、11、12、来年の 2 月まで集中的に広告を打っていきたいということで、既にラジオにつきましては、11 月 1 日から始まっております。テレビにつきましては、明日から始まる予定になっておりまして、これは後程、そのテレビ CM をご覧くださいと思います。

それから、その下の新聞広告でございますが、7 月に第一弾を打ちましたが、法施行前の 12 月中旬に、15 段広告を全国 46 紙を用いて展開していきたいと考えております。

それから、その下の雑誌、インターネット広告につきましては、先程申しました若年層、

若者の方々とか、女性の方々に特によく知っていただきたいために、各種雑誌を選び、その告知を10月から既に雑誌の展開を始めております。

それから、チラシにつきましては、7月から関係事業者の方々のところに置かせていただき、ユーザーの方から問い合わせがある際にはお渡しいただいて対応していただきました。この11月から本格的にリーフレットの配布と、ポスターの掲示を各種展開していく予定でございます。

その下の広報活動でございますが、これは自治体にいろいろ協力をいただきまして、自治体の広報誌への掲載、それから環境、特に各自治体における環境イベントへの出展をさせていただいております。その他モーターショー、シンポジウム等々の計画を進めております。

それから、一番下のご参考で載せましたが、政府広報といたしましても、順次、政府の刊行物等を用いて告知の展開を行っております。

また一番下の自動車メーカーの広告につきましても、各社の新聞雑誌等の宣伝の広告に対して、”2005年1月1日よりリサイクル法がスタートします”という帯広告を載せるということで、各社協力して展開を進めているという状況でございます。

それでは、ここでテレビコマーシャルを、15秒ものですが、ご覧いただきたいと思っております。これはタレントの水野美紀さんと、自動車リサイクル法という博士がかけ合いでリサイクルについての告知を行っていくというコマーシャルでございます。

(テレビコマーシャル放映)

このテレビコマーシャルが、あすから各放送局のいい時間帯を選んで流されていくことで展開する予定になっております。

それでは、先程の資料5の1枚目の方に戻っていただきます。

右上の四角の中に囲みましたところが、2.の自動車リサイクル関連事業者向けの理解普及活動ということでまとめてございます。(1)ですが、自動車リサイクル関係事業者に対して、経済産業省、環境省、各関係団体とともに、1月から6月にかけて3種類の説明会を全国で開催してきました。約6万3,000名の関係事業者の方々に、法の制度とか、実際にどんな活動をするか、どんなことをやればいいのかということの詳細の説明を行っております。これが下の表の1番、2番、3番のところに書いてあります関係事業者への説明会でございます。

このときに、ご質問とか、いろいろ出てきておりますけれども、実際に私たちは何をすればいいんですかという、実際にやることに関してのご質問が大変多かったということで、この秋、9月から、(2)にございますけれども、一層の理解促進を図るために、電子マニフェストの具体的な利用方法にかかわる説明を中心に、先ほどの電子マニフェストの使い方でございますけれども、それを中心に、6種類の説明会を全国で開催してきています。下の表の4番から9番までのところでございます。

その自動車リサイクル法の説明会の中で、各整備振興会を含めまして、各団体がかなり自主的に取り組みを進めて説明会も進めていただき、我々の活動と一緒にさせていただき、大変ありがとうございました。これらにより、かなり理解が深まってきたと考

えております。

下の表の 7 番をご覧ください。ここに関係団体に属しておられない方向けの説明会ということで、中古車ディーラー・モータース・車体整備事業者等向け説明会、これの展開をしております。団体に属していない方、6 万社にダイレクトメールを送って参加を呼びかけ、全国の 50 の会場で、この説明会を現在進めているところでございます。

以上が、ユーザー及び関係事業者向けの理解活動の展開内容でございます。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの件に関しまして、ご質問、ご意見等頂戴したいと思います。冒頭ありましたスターターキットというのはどのくらいのものになるかということで、持ってきていただきましたが、全業種の方を合わせると、このくらいの厚さになるようです。先程も、移動報告ということで案内をしていただきましたコンピュータの操作も、それぞれ文書にすると、かなり厚いものができ上がってしまいます。ですから、操作練習用のキットを使っていただいて十分、事前に習得していただくことが、要領よく移動報告に対応できることにもなると思います。そういう意味では、その普及・広報に関しましては、是非事前に対応よろしくお願ひしたいと思います。

いかがでございましょうか。どうぞ。

○高重委員 先程、立ち上がり時に万全を期すというご説明もあったわけですが、初めはどうしても初歩的な、いろいろな問い合わせが殺到すると思います。特に既に販売した車の車検時でのリサイクル料金の徴収等について、いろいろな問い合わせも来ると思います。初期のコールセンターの対応は、どういう体制になっているのか、地方からはフリーダイヤルにしてくれというような意見もありますが、これは予算の関係もあって難しいと思います。しかし、電話が繋がらないことになりますと、またいろいろ苦情が来ると思うんですが、立ち上げ時のコールセンターの体制等についてご説明いただければありがたいと思います。

○永田座長 どうでしょうか。

○説明者（（財）自動車リサイクル促進センター中谷専務） コールセンターは、確か 4 月から立ち上がりました。それで、一般のユーザーの方々、それから関係事業者の方々からのあらゆるご質問にお答えするという体制を組んできたわけですが、この秋口から、率直に申し上げまして、関心が高まってきたということだろうと思いますが、大変問い合わせ件数が多いでございます。現在、平均的に見ますと、日当たり 500 から 600 件の問い合わせが、種々雑多なご質問ですが、来ております。

これに対応する体制なんです、コールセンターというところで、たしか現在、20 席といますか、20 人ぐらいのスタッフで、後ろにスーパーバイザーが控えて、その後ろに我々センターが控えて、難しい問題はエスカレートして対応しています。問い合わせ量が大変増えるために、なかなか電話をかけても話し中で聞こえない、どうなっているかというお

叱りを大変受けております。これが、現在11月ですけれども、先程ありましたように、明日からテレビコマーシャルが始まり、それから、12月直前、それから自動車リサイクル法が1月スタートした直後は、行政への問い合わせがもっと増えてくることで、現在、これから年末年始、立ち上がり時直前以降に向けての体制をどう強化するかということを鋭意検討しております。電話が繋がらなくてご迷惑をおかけしておりますが、今しばらくお待ちいただきたいと思っております。

○永田座長 どうぞ。

○角田委員 認知度を高めるために、いろいろな角度からの工夫がされていると思っております。例えば資料4でございますが、この事業者登録の状況を見ましたときに、解体業者、破砕業者、もっとも登録完了の進捗がよくなってもいいというようなところですが、例えば機器に対して得手の方ばかりではなく、非常に不得手な方も多いと思いますので、根気よく指導していただきたいと思っております。先程拝見してありましても、わかりにくい、わかりづらい内容ですので、例えば電話でも対応できる、先程も申されましたが、無料で電話でも対応できるような仕方を、是非お願いしたいと思っております。

それから、資料5でございますが、7、8の、先程の理解活動でございますが、これはやはり、全国50会場は、非常に数が多いようには見受けられます。はたしてそれで本当に受けていただいたのか、実は受けてほしい方々が受けられていないのではないかと、私は一段と工夫が必要だと思えます。数字の上では確かに50会場というのは多いように感じられますけれども、登録の関係から行きましたも、予想の関係から行きましたも、もっともつと深みのある啓発方法も必要だと思えます。よろしく申し上げます。

○永田座長 前半の部分の話で、先程の資料を見ていただきますと、解体業者の方の申込の状況が、進捗率で54.2%、大分高くなっていると説明されていますが、ここでは解体業者の方はそんなに伸びていないといえますか、その辺も含めて、お話をさせていただきます。

○説明者（（財）自動車リサイクル促進センター中谷専務） まず、先程トータルで説明をして、細部に入らなかったんですが、説明をちょっと忘れましたが、解体業者の方の申込の進捗が大変低くなっております。5,000事業者に対して11月4日で2,700事業者。これは当初、2,500から3,000社ぐらいの解体業者の方のお申込を想定しておりましたが、先程の山本室長の説明にもございましたけれども、新規の解体業者の方の自治体への登録が、9月末に相当急増いたしました。この9月末に自治体に許可申請をされた解体業者の方々の当センターへのシステム登録へ、若干ずれ込んで、まだ私どもの方へ事業者登録されていません。これが今後回ってくると思えます。

それから、電子マニフェストは新しいシステムですから、パソコンに不慣れな方々、心理的な抵抗があるというのもございますでしょうし、いろいろな問い合わせが既に来ております。先程のコールセンターの方にも問い合わせが来ておりますが、じっくり時間をかけて、皆さんにご理解いただくように、私どもも努力していきたいと思っております。

○永田座長 どうも。では、どうぞ。益田委員。

○益田委員 関係事業者の皆様への事業者説明会で、今、先生からご指摘のございました7番の自動車リサイクル法の説明会を全国50会場だけでなくもっと開催せよというお話でございしますが、これも実は、今年の前半に、約6万3,000事業者にお集まりをいただいて説明会をやってきました。その上に、さらにできるだけ多くの方に参加いただこうと、追加で、この秋に実施させていただいております。説明会を開催しながら、必要であれば、また年が明けてからも開催すればいいと思っており、状況を見ながら、皆様の声も聞いて進めていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○永田座長 よろしいでしょうか。では、追加で経済産業省の方から。

○宮本自動車リサイクル室長 今、お話がありましたように、自動車リサイクル法の説明会はそのとおりですが、これ以外に、例えば各団体の各県支部という形でご説明の機会を設けさせていただいております。まさに、今、益田委員がおっしゃったように、12月のところは欠落しておりますが、12月での説明会の開催についても、必要なところについて手当てしようと準備をしているところでございます。

それから、資料等をご覧いただいて、こういう説明会の機会になかなかご参加ができずに、資料だけお読みになる方もあると思いますので、資料の方は例のコンタクトセンター、お電話のコールセンターの方でご依頼があればお受けしてお届けしたりもしています。また一部ホームページの方で公開等もしておりますので、そんなことも含めて、12月に説明会は終了するというのではなく、引き続き安定するように対応していきたいと考えております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

関係事業者の方を当初は中心にしながら、リサイクル法に絡む説明会を実施してきたわけですけれども、既に始まっていると認識していただいていると思っておりますが、これからは一般ユーザーの方に向けての理解普及活動というのが非常に重要になってまいります。冒頭のところで渡邊さんからも話がありましたように、これにつきましては、是非、関係業界の方、皆さん挙げてユーザーの方にさまざまな情報をお知らせいただきたいと思いますので、よろしくご協力の程お願い申し上げます。

それでは、よろしいでしょうか。次に進ませていただきまして、次がASRの引取り・資源化の体制整備を議題にしていきたいと思っております。まず、事務局の方からお願いします。

○宮本自動車リサイクル室長 資料6の「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」という資料をご覧いただきたいと思っております。既に、先の7月の審議会の際に自動車メーカーが引取ってリサイクルしなければいけないフロン類、エアバッグ類、シュレッダーダストのうち、フロン類とエアバッグ類につきましては、体制の状況についてご説明したところであります。シュレッダーダストにつきましては、全体のリサイクル能力等のご説明をいたしました。具体的にどのようなところでリサイクルする体制ができ

上がっているのかという点につきましてはご説明しておりませんでした。今回は、それのご報告ということでございます。

資料の1ページにございますように、ARTとTHチームという2つのチームに分かれてそれぞれ具体的な、どこの施設でリサイクルをするかという選定を進めてきていただいているところでございます。

1ページの下半分にありますように、これは各ASR再資源化施設と書いてありますが、いわゆるリサイクル施設について、これを指定引取場所として指定をして、こちらの方にシュレッダー業者の方にシュレッダーダストを持ってきていただくということになっています。この「なお」というところに記載がありますように、これらのリサイクル施設につきましては、ASR投入施設活用率、説明を省略しますが、リサイクル率がある程度高い施設でなければリサイクルしているとはみなさない、つまり、施設活用率が0.4を超えていないとリサイクルされているとはみなさないという形で、この施設活用率を満たしている施設と、満たしていない施設を含めて自動車メーカーの方では指定引取場所として設定をして、すべてのASRを引取れるような体制をつくることになっている次第でございます。

2ページをご覧くださいますと、真ん中にありますように、具体的なASRの再資源化の技術は、以前ご紹介したような5種類に分かれるわけですが、最終的には、2ページ下にございますようにASRのリサイクル率を施行当初30%以上から、将来的には70%以上に引き上げていくということを想定しております。施行当初は埋立処分場なり焼却施設に回る部分もあるわけですが、将来的にはこの部分は限りなく少なくなっていくと想定しております。

次のページを1枚飛ばしていただきますと、A3の大きな表がありますので、こちらの方をご覧くださいます。最初に載っておりますのが、いすゞ自動車を初めとするARTの方の指定引取場所、すなわちリサイクル施設及びその他の再資源化施設、すなわち埋立処分場もしくは焼却施設というものでございます。その次に載っておりますのが、ダイハツを初めとするTHチームの指定引取場所一覧ということでございます。

最初のARTの方をご覧くださいますと、左側に地図で○と□の数字が記載されておりますが、この左のグラフにありますように、おおむねシュレッダーダストの発生量が28~38万トン、すなわちARTの各社が引取るべきシュレッダーダストはこれぐらいの量になるわけですが、うち16~23万トンにつきましてはリサイクルができるだろうということで、これは右側の上に対応しておりますリサイクル施設、①から⑳までございますが、こちらの方で対応ができる、リサイクルができるということになります。

残念ながら、ASR発生予想量に比べまして、シュレッダーダストリサイクル計画量の方は少なくなっておりますので、残渣につきましては、右下にあります指定引取場所の再資源化施設、すなわち、埋立処分場もしくは焼却施設の方に施行当初は回らざるを得ないということになります。

日本地図をご覧くださいますと、おおむね○□が全国的に配置されていると考えております。こちらの施設までは破碎業者の方にシュレッダーダストを持ってきていただく必要があるわけですが、この配置が不適正な場合には、場合によっては国の方でメーカーの方に勧告をするということも想定されております。しかし、今のところは、それほどご不便な形にはなっていないと考えております。

また、（社）日本自動車工業会の方から補足があるのかもしれませんが、業者の方がシュレッダーダストをこちらの指定引取場所でありますリサイクル施設に持ち込む際には、ご自身で持ち込んでいただくわけですが、一定距離を超えるものにつきましては、運搬費をメーカーの方から補助されますので、そういう意味でも負担は軽減されるのではないかと考えております。

お捲りいただきまして、TH チームも、同じような状況でございまして、それぞれ委託をしている部分、自らまた会社を設置してリサイクルをしている部分等ございますが、中には重複しているものもございます。これらの施設につきましても、どのような量を入れて、どのようにリサイクルするかというのは、これは各社の方の経営判断として実施されるということでございます。

とりあえずは、こういった形で 3 品目の中でも一番大物でありますシュレッダーダストにつきましても、体制が整いましたので、ご報告をさせていただきました。

○永田座長 どうもありがとうございました。

では、この件に関しましてご質問、ご意見等ございますか。どうぞ。

○酒井（伸）委員 今、ご説明で省略をされたんですが、ASR の投入施設活用率が、具体的に、今回候補に挙がってまいりましたリサイクル施設では、どんな見通しになっているのかに関して、少しご説明いただけないでしょうか。

○永田座長 どうでしょうか。そちらの（社）日本自動車工業会サイドの方で説明できますか。

○説明者（（社）日本自動車工業会 山本） TH チーム山本でございます。当チームで使います施設につきましては、施設活用率、さまざまな値が出ておりまして、一番低いところで 0.42、一番高いところで 0.77 ということでございます。何分、現状 ASR が入っているわけではございませんので、この実績を踏まえながら精度を上げていきたいと思っております。

以上です。

○永田座長 どうぞ。

○酒井（伸）委員 この ASR 投入施設活用率は、昨年の合同会議の報告として提案された新しい指標かと思いますが、その中ではエネルギー回収については、ASR の重量換算であるという形で、指標としてもかなり新しい概念を入れている指標です。今の全体の数字として、施設活用率の 0.42、0.77 の裏づけといたしますか、エビデンスをもう少し明確にしていりませんか、現地でのどのようなリサイクルがなされて、そして、どのように使われているのかということが、世の中から見えないことになりますので、もう少し、このあたりに関しては透明化を図っていただきたいと思います。合同会議報告でも、主務大臣の個別施設認定ではなくて、自動車製造業者が一定のルールに従って判断をするやり方で行うと宣

言している限りは、逆に情報公開はもっと透明であるべきだと思います。もちろん料金に関しては、競争ですから、そこは難しいと十分に理解しておりますが、いわゆる社会全体として、そういう指標に関して確認していかなければならない、どんどん、情報提供いただきたい強い希望があります。

○永田座長 どうもありがとうございました。

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。ご指摘のとおり、このプラントごとの施設活用率につきましては、それぞれのチームが違う施設活用率を表明してもおかしいと思いますので、どういう形で、両チームが1つのAというプラントは、0.4とか、0.42とか、0.5とか、共通の尺度で評価できるか、国の方とも相談しながら、できる限りの今後、情報開示にまた務めていきたいと思います。よろしいでしょうか。

○永田座長 はい。まだありますか。

○酒井（伸）委員 もちろん、このASRの処理を委託される側、あるいはその監督官庁等々からの情報開示ということも、これは非常に重要なんでしょうが、一方、リサイクル施設側が積極的に情報開示を図っていく方向に関しても、後押ししていただいているのではないかと思います。それをもって、ある種の競争になると思いますので、今の2チームの方で、その数字をコントロールするのではなく、もう少し主体側からも積極的に開示が図られるような後押しも必要でないかと思います。その点もよろしくお願ひしたいと思ひます。

○永田座長 はい、わかりました。

よろしいでしょうか。そういう意味では、実態として、ASRの投入が本格的に始まる前の段階から、この施設活用率の考え方、施設活用率が40%以上という値を出してきたかという根拠、これからは実態として、今度はASRが処理される流れの中から、先程のリサイクル率、今度は各社ごとに決まってくる値がありますが、これも検証をしなければならないという流れがあります。一体的に考えていただきながら、情報公開のありよう、データの出し方、この辺のところを少しお考えいただきたいと思ひます。できる限り積極的にいろんな情報を出していただくことを前提に対応をしていただきたいと思ひます。

よろしいでしょうか。それでは、ただいまのいただいたご意見を踏まえながら、ASRの円滑な引取と再資源化がされるように、関係者にはご尽力いただきたいと思ひます。

続きまして、その他の進捗状況について議題にさせていただきます。内容といたしましては、フロン回収破壊法から自動車リサイクル法への移行、それから離島あるいは不法投棄対策等支援事業の準備状況、これについて、ご報告願ひたいと思ひます。（財）自動車リサイクル促進センターの方から願ひします。

○説明者（（財）自動車リサイクル促進センター中谷専務） ご報告をいたします。資料7

をご参照いただきたいと思います。

まずフロン回収破壊法での平成 15 年度自動車フロン引取・破壊実績でございます。下の表、2 段目の年度計の段をご覧くださいと思います。この 3 月で終了しました平成 15 年度に、私ども（財）自動車リサイクル促進センターが、引取・破壊処理したフロンの合計は、台数で 108.4 万台でございます。ちなみに制度が始まりました平成 14 年 10 月からの累計で見ますと、その右にありますように、142.8 万台の実績があります。量でとらえますと、破壊量では、この年度が 413.7 トンありまして、同じく累計では 550 トンの実績もあります。

次に、2 の方で、自動車リサイクル法への移行の概要について簡単にご説明したいと思います。現在のフロン回収破壊法の枠組みが、来年 1 月 1 日からおおむね自動車リサイクル法に引き継がれることとなります。まず、1 番目に、自治体登録でございますが、そのままリサイクル法の登録制度に引き継がれます。ただし、③に書いてありますように先程説明いたしました自動車リサイクルシステムへの登録は新規に必要なまいります。

(2) の体制でございますが、来年からは、引取・破壊の主体が有限責任中間法人自動車再資源化協力機構の方に移ります。

(3) でございますが、自動車フロン券による費用徴収方法は廃止となりまして、新たにリサイクル料金としての預託方法へ変更されます。また、フロン類管理書も廃止となりまして、変わりが、電子マニフェストによる移動報告制度がスタートすることとなります。

また、(4) の年次報告につきましても、電子マニフェスト制度による報告ということになります。

なお、欄外の※にありますように、1 月 1 日が切替日でございますが、本年 12 月 31 日までに引取ったカーエアコン付使用済自動車につきましては、年が明けましても、来年 1 月 1 日以降も、フロン回収破壊法の仕組みに従うことになっております。

資料右のページに移りまして、3 の引渡・運搬についてでございますが、これは実務の点でございますが、自動車リサイクル法のルールに従ったオペレーションということになります。

さて、問題は、4 のところですが、自動車フロン券のリサイクル料金への充当ということについて説明をしたいと思います。フロン券による費用徴収方法が 12 月 31 日で終了いたしますけれども、最終的にフロン券が未使用として残った場合、その額面金額を自動車リサイクル法におけるリサイクル料金に充当できる仕組みを用意いたしております。これを下の図で説明いたします。

まず、フロン回収破壊法に基づく使用済自動車の引取りでございますが、先程申しましたように、12 月 31 日をもって終了し、フロン券の販売も同日終了いたします。そして、未使用として残ったフロン券につきましては、リサイクル料金に充当する旨の申請を、6 月 30 日までに行っていただきます。申請が完了した車両につきましては、向こう 3 年間すなわち平成 20 年 1 月 31 日までに充当額を差し引いたリサイクル料金を、車検時もしくは廃車時にお支払いいただくということとなります。

5 番目の広報活動でございますが、今申し上げましたフロン券の取り扱いが年末で終了すること、それからリサイクル料金への充当の仕組みを利用させていただくことにつきまして、

一般ユーザーの方々及び関連事業者の方々に正しくご理解いただくために、一般誌あるいは専門誌、新聞、雑誌等への告知活動を、実施しており、今後12月にかけても続けていきたいと思っております。加えて、関連業界団体の皆様のご協力を得まして、事業者の方々への周知活動を現在行っているところでございます。

以上がフロンに関する報告でございますが、引き続きまして、離島対策、不法投棄対策について、(財)自動車リサイクル促進センターの齊藤常務から報告をいたします。

○説明者((財)自動車リサイクル促進センター齊藤常務) それでは私の方から報告をさせていただきます。

資料8をご覧ください。まず離島対策支援事業の準備状況であります。本年2月に自治体あるいは関係団体のご意見を踏まえてリサイクル法における離島対策についての基本的な考え方を整理いたしました。離島対策等検討会での議論あるいは資金管理業務諮問委員会のご承認を得て決定をいたしております。

基本的な考え方の主な内容としては、そこにごございますように、出えんの上限を8割としましたこと、また、複数段階の輸送あるいは関連事業者が島内にいる場合でも対象とすること、海上輸送手段、管理事業者の有無を考慮して、基本的な輸送方式を5つにパターン化しまして、自治体の皆様が選択できるようにいたしております。

3月には第6回の本合同会議に基本的な考え方を報告をさせていただいております。

6月に、この基本的考え方をもとに、離島対策支援事業要綱を検討会で議論され、資金管理業務諮問委員会のご承認を経て決定をいたしております。

8月から10月にかけては、離島の保有台数の約8割を占めております主要5都道府県、すなわち北海道、東京都、長崎県、鹿児島県、沖縄県の離島市町村におきまして、この要綱等に基づきました説明会を実施いたしまして、その際の自治体からのご意見を踏まえまして、離島地域の市町村が、本制度を利用するための実務の手引書という形で、「離島対策支援事業ガイドライン」というものを策定いたしました。

この説明会以降、この主要5都道府県につきましては、既に事業計画の検討を開始していただいております。このガイドラインの内容はここに書いてあるとおりでございます。

11月には、離島自治体のご意見を踏まえまして、「離島対策支援事業要綱」を改正いたしました。中身といたしましては、輸送パターンの内容の強化等、実態に踏まえたものに、多少改定をさせていただいているところでございます。

11月から、この主要5都道府県以外の離島市町村に対しましても、説明会の開催を予定しております。

2ページでございます。ここの対応でございますが、この離島対策支援事業を可能な限り早期に開始するということが必要であることは十分に認識しております。本格施行後、具体的な実務運用に関しまして、関係地方自治体と詳細なご相談をし、決定させていただくなど、早期に立ち上げることにいたします。一方で、本事業の資本出えんの原資となります特定再資源化預託金等、いわゆる剰余金でございますが、この発生及び確定には、その発生事由からいたしまして、施行後、一定期間を要すると考えられます。

このことから、この事業に係わる資金出えんの開始時期ということにつきましては、早ければ平成17年、来年の10月を目途とすることを想定しておりますけれども、今後の発

生状況あるいは事業ニーズを踏まえて、可能であれば開始時期を前倒しすることも含め、検討いたします。

また、その際の出えん率につきましては、平成 17 年度においても 8 割とすることが望ましいと考えておりますけれども、その発生状況によりましては、例えば剰余金額が十分でない場合等、8 割を下回ることもあり得るという考え方で臨むことといたしております。

以上を踏まえまして、平成 17 年度における本事業の資金出えんの開始時期及び出えん率につきましては、十分対象の関係自治体とお話し合いをした上で、発生状況等をにらみながら、可能な限り早期に決定をいたしまして、速やかに関係自治体の方にご連絡をすることといたしております。

次に、不法投棄等対策支援事業の準備状況でございますが、本年 6 月に自治体関係団体のご意見を踏まえ、お聞きいたしまして、不法投棄対策等についての基本的な考えを整理いたしまして、離島対策等検討会のご審議、ご議論をいただくなどで決定させていただいております。

主な内容といたしましては、行政代執行に直接要した撤去費等々の処理費の 8 割を上限として出えんするという、費用求償を行うということ等、出えんの要件などを整理させていただいております。

7 月には、第 7 回の当合同会議に、基本的考え方をご報告させていただいております。

今年 11 月に、この基本的考え方をもとに、不法投棄対策等の支援事業の要綱を離島対策等検討会でご議論いただきまして決定をさせていただいております。今月末には都道府県等に対しまして、この要綱の説明会を開催する予定となっております。

今後の対応でございますが、この不法投棄等対策支援事業につきましては、可能であれば平成 17 年度中にも開始する方向でございますけれども、同じように発生動向、あるいは資金出えんの対象となる離島対策等の他の事業の状況をにらみながら、今後検討することと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、ただいまの件に関しましてご質問、ご意見等を頂戴いたします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

離島対策、それから不法投棄対策、特に離島対策につきましては、先程も 2 ページの頭の今後の対応というところに書かれておりますように、できるだけ早い立ち上げが望まれつつ時期的な問題を現状に合わせるといいますか、現場サイドの要望も組み入れながら対応していただきたいなと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

それでは、よろしいでしょうか。次に進ませていただきます。

資料 9 で「抹消登録制度の見直し及び自動車重量税還付制度の創設」というのがございます。道路運送車両法の改正は、そういう意味では、自動車リサイクル法の新たな制定と同時に自動車リサイクルに当たって非常に意味を持つということになります。今の進捗状況につきまして、今日は国土交通省に来ていただいておりますので、そちらの方から説明させていただきます。では、よろしくお願ひします。

○坂本管理課長補佐 抹消登録制度はご承知かと思いますが、簡単に制度の内容を簡単にご説明させていただき、今の状況をご説明させていただきます。

道路運送車両法は、自動車の登録制度等を決めている法律ですが、これも自動車リサイクル法の制定とともに改正されまして、施行も自動車リサイクル法と同じ17年1月1日となっています。簡単に言いますと、廃車の手続きについてきちんとやっていくことでございます。

柱をいいますと、一つは解体にかかる抹消をきちっと見ましょうということで、自動車リサイクルが行われた場合は、リサイクルが行われたことを確認して抹消登録をする、廃車の手続きをすることでございます。それから、もう一つが、リサイクルとは直接関係ありませんが、輸出のときに抹消登録をきちんとしていくということでございます。

それから、重量税還付制度は、ご承知のとおり、リサイクルが行われた場合は、車検の残存期間に応じて、お金をお返すするというような制度をつくったところでございます。

それから、1ページ捲って、さらに捲りまして、簡単に流れだけなんですけど、今まではいわゆる15条抹消、16条抹消といいまして、簡単にいいますと、廃車の手続きと、それから中古車でディーラーが一時的に使用を中止したというような場合の、2種類の抹消制度が15条と16条となっていました。そのときの廃車手続きについて、一番上ですが、これは申請書に移動報告番号その他きちんと解体されたとことを申請書に書いていただくこととなりますが、これについては情報管理センターから引取業者が情報をとって消費者に通知する、これは法律上義務が今回かかりますが、これを申請をすることとなります。あわせて国土交通省も情報管理センターに照会をして、電子的に情報を結合させて抹消登録を行う仕組みになってございます。

それから、輸出はリサイクルと直接関係ありませんが、輸出する場合については、輸出抹消仮登録というものをいたしまして、このときに輸出抹消仮登録証明書という証明書を交付いたしまして、これを税関に通知をして輸出する制度になっております。ちなみに、実際、輸出せずに戻ってくるというケースもありますので、この場合は証明書を返していただいて、一時抹消状態に戻るということになってございます。

それから、一番下の一時抹消登録申請ですが、ここが今まで一時抹消をやった後に、倉庫とかに保管されたままになっている、その後解体や輸出をされても、いずれにしても把握をする手段がありませんでしたので、新しく解体の届出、輸出の届出をしていただくことを義務づけたということでございます。

一時抹消をしたものについて、解体も輸出の届出も、いずれにしても出てこないものについては、抹消より1年という期間を定めましたが、1年たっても出てこない、かつ、どうも輸出か解体かされているおそれがある場合は、国土交通省から催告等の措置を行う、このような規定をしているところでございます。

それから、次のページですが、軽自動車の抹消制度は、軽自動車の場合は、普通の自動車と仕組みが違いますが、同じように解体届、輸出届を所有者に義務付けを課しているということでございます。

今、状況といたしましては、運輸支局の中で職員に対して今、取扱事務、いろいろな新しい事務も増えますので、周知するとともに、ブロック単位ごとに関係団体にご説明をしているという。状況でございます。

私からは、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、いかがでございましょうか。ただいまの説明につきまして、何かご質問、ご意見等ありましたら、どうぞ。

○酒井(清)委員 一時抹消した後、一定期間、1年後に催告をなさるということについて、もう少し具体的に、どういう形でなさって、それに対する反応がない場合はどうなさるか等々についてお教えいただければと思います。よろしく願いいたします。

○坂本管理課長補佐 一時抹消後の催告等の制度については、1年後ということですので、17年1月1日に抹消されて、それから恐らく1年後以降に最初の催告制度をすることになると思います。ただ、18年1月1日に行うのは、恐らく17年1月1日の1日分だけですので、もう少し後になると思っています。やり方としては、まだ直近の17年度施行に向けての準備がせいっぱいのところで、1年以上遅れますため、まだきちんと整理はついていないというのが正直なところでございます。

ただ、職権抹消という制度がございまして、これは少し別の制度ですけれども、これと同じように恐らく1年分まとめて、催告をやるのかなと思っています。その対象車両については、実際にどれだけ出るのか、つまり一時抹消がどれだけ出て、解体がどれだけされたのかという状況によりますので、様子を見ないとわからないというところがございますがこれは基本的にはきちんと法律の趣旨に基づいてやろうと思います、。

ただ、1点、反応がなかったものをどうするかについては、これは非常に難しいと思っています。何らかの形で、我々の方で記録をするということが、できるのかもしれませんが、それ以上何かやるというのは、今のところ、なかなか難しいと思っています。つまり、道路運送車両法は、基本的には車の使用状況を記録するものでございますので、催告に対して応答のなかったものを基本的に記録するかどうか、まずは記録はできると思いますが、強制的に何かすることは少し難しいと思います。むしろ、他省庁と連携して、うまくいく仕組みを考えていかざるを得ないと思っております。

○永田座長 よろしいですか。どうぞ、角田さん。

○角田委員 そのところが一番大事なところじゃないかと思ひまして、不法投棄の一番の抜け道になりやすい部分だと思います。なかなかそれは検討は難しいと思いますが、実はユーザーにとっても、そこが一番の注目事となっております。その監視をこれからも続けていきたい部分でもありますので、私たちがそういうチェックもできるような形を、是非お願いしたいと思ひます。

○坂本管理課長補佐 なるべくそういう方向で検討したいと考えております。

○永田座長 よろしいでしょうか。特に施行後3年くらいの間の既販車に対しての話が、

きっと中心的になってくると思いますが、そういう意味では、その辺の検討を、是非本来の趣旨を実現できるような形のシステムにしていただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ、細田先生。

○細田委員 すみません、私、不勉強で教えていただきたいんですけども、軽自動車とそれ以外とで、どうしてこのような抹消登録制度について本質的な違いがあるのか、ご説明いただければと思います。

○坂本管理課長補佐 もともと、軽自動車と、その他の自動車これを登録自動車とっていますが、軽以外の普通の乗用車には、所有権の公証というもの、登記と同じとお考えていただきたいと思います。それを所有者が登録することによって、登記と同じように国で記録をする、所有権の移転があったときには、所有者に対してそれをきちんと移転で義務付けするというのが、今の登録自動車の制度であります。

一方で軽自動車については、非常に当時安価なものだと考えられてまして、動産扱いで不動産と同じように所有者に登記を義務付けることまでは、制度と規定していません。一方で、所有者と使用者と分けて考えていますが、使用者に対しては保安基準を守る、車検を受ける、こういう安全の義務付けをしておりますので、使用者に対しては車を走らせなくなったら車検証を返してくださいといった、非常にシンプルな制度がございます。

今回、新しく解体の義務を課すのは、所有者ですので、新しく所有者に解体の届出、これは登記がないので、「抹消登録」という言葉は使いませんが、解体の届出、輸出の届出というような言葉を使っておりますが、基本的に考え方は同じでございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

○細田委員 ご説明よくわかりましたけれども、660cc だと、車長が違うんでしょうかね、規定が、普通の自動車と登録自動車と。今回の議論と関係ないですけども、660cc を超えることで、何でこんな本質的な違いができるのかなということは、私には全く理解できません。

○永田座長 そういう意味では、道路運送車両法の問題ですので、よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。冒頭申し上げましたように、この道路運送車両法関係のところも非常に重要な話なので、先程、いただいたご意見も踏まえながら、十分な準備を進めていただきたいと思います。お待ちしております。

それでは、次の不法投棄、不適正処理の状況に関する議題の方に移らせていただきます。

この件に関しましては、昨年12月の合同会議でも、その当時の状況をご報告させていただきましたが、その後、法施行前の状況について再度調査をしていただいておりますので、その結果についてご報告させていただきます。よろしくお祈りいたします。

○山本自動車リサイクル対策室長 それでは、お手元の資料10につきましてご説明いたします。

資料 10、「使用済自動車の不法投棄、不適正保管等に関する調査について」の最初のページにありますように、今回の調査で、前回もご報告したように廃棄物処理法に明らかに違反しているものと、廃棄物処理法違反のおそれのあるもの、それからその中で保管の状態が問題あるものと、不法投棄等で処分のされ方に問題があるものに、大きな括りで分けて調査をしております。

廃棄物処理法違反のおそれのあるものですが、これは自動車リサイクル法に基づきまして来年 1 月以降は有価であろうが、使用済自動車等につきましてはすべて廃棄物とみなされますので、この“おそれのあるもの”も来年 1 月以降は廃棄物処理法違反になると基本的に考えていただければ結構かと思えます。

次のページに表-2 としまして全国の調査台数の集計をしたものを載せてございます。前回、昨年 12 月に報告したものが、参考として下の表にあります。これが平成 15 年 3 月時点の数字でございます。こちらの表で、廃棄物処理法違反というのが全国で 16 万 8,800 台、17 万台近くあったものが、今回、表-2 で見ていただきますと、全国で 3 万 3,000 台弱と、大幅に減っている状況でございます。

ただ、違反のおそれのあるものがありまして、下の参考では、約 17 万台の違反のおそれのあるものが、今回、表-2 にありますように、18 万 5,000 台とこちらは若干増えています。合計すれば、下の昨年報告したものは、全体で 34 万台程度、不適正な保管状態のものがありましたが、これが全体としては 21 万台強と、かなり減少している状況でございます。

それから、特に不適正保管あるいは不法投棄につきましては、離島の地域で大きな問題となっていた訳ですが、これも離島分を内数として書き出してありますように、全体としてはかなり同様に減少している状況でございます。

それから、まだ残っているものについても、現在、どのような状況にあるのか、特に規模の大きなもの、100 台以上の案件につきまして、片付き見通し等を調べたものが、その次でございます。

3 ページを見ていただきますと、表-3 に、大規模案件の件数と台数があります。全国では、その表の右の欄にありますように 450 件、台数にして 13 万台強の不法投棄等の台数がありました。それから、そのうちの離島分として 30 件、1 万台程度がまだ残っているという状況でございました。これらにつきましては、基本的には野積みのような、割と所有者や、行為者がはっきりしている案件が多いため、これらにつきましては、基本的には自動車リサイクル法が施行される前、年内に片付けてくださいと、かなり自治体の方で一生懸命ご指導いただいている状況でございます。そして、その方向でかなり改善が進んでいる状況でございます。

?の対応状況に書いてありますように、行政代執行をしなければ仕方がないという案件は、今のところ、自治体に聞いている範囲ではない状況で、すぐに片付く、あるいは少し時間がかかるという差はあるにせよ、かなりのものについては片付きつつある状況でございます。

具体的な見通しにつきましては、下の表-4 にありますように、全体 450 件のうち、年内に撤去・改善が見込まれるものが、その半分の 225 件ということで、台数ベースでも 53% ということですから、おおむね半分は年内に片付きます。それから、離島につきましては、30 件のうち 22 件までが年内に片付き、相当程度、離島については急ピッチで片付いている

状況でございます。

4 ページ目では、全般には対策が進んでいる訳ですが、特に来年、自動車リサイクル法が施行されましたら、先程の違反のおそれのあるものが、違反状態となりますので、それをしっかり片付けていただけないケースにつきましては、廃掃法に基づきます措置命令、行政代執行も視野に入れて、しっかりした対策をとっていただく必要があると考えております。引き続き年内、できるだけ片付くように、自治体にも鋭意ご指導をいただいております。

それで、その後ろに関連のものとして各都道府県、あるいは保健所設置市の内訳をつけておりますので、ご参照いただければと思います。

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、いかがでございましょうか。

前回よりも不法投棄等の台数は相当程度減少しているということです。ただ、1月1日までの間に、そういうものをきちんと片付けるという原則がございますので、それに向かって鋭意関係者、地方自治体、当然それを実態として進めていただかなければいけない事業者の方、それから、国の方もあわせて、もう一段の努力をお願いしておきたいと思っております。

それでは、自主取組みに関する議題の前に、どうぞ、松田委員。

○松田委員 フロンのところへ少し戻りたいと思います。

○永田座長 そうですか。どうぞ。

○松田委員 フロン回収破壊法が、これから自動車リサイクル法へ移行していくのですが、法データを見てみますと、1年間に約400万台ぐらいが廃車される中で、2年間に800万台の自動車が廃車になったと考えますと、142万台しか、そこに参加していなかったということは、一定の成果を上げているけれども、不十分だと思います。

これは、なぜそうなのかということの評価して、課題の抽出をしてフロン回収破壊法の方へつなげていかないと、この法律、自動車リサイクル法へ移行されたときに、また同じような方向になっていくとは思いますが、やはりきちんと専門家を交えて評価をしておくべきだと思います。ですから、移行措置のあった法律も、このように評価して、こういう問題点を残さないということが必要です。

あと、フロン類はリユースするからいいという形がありますが、800万台から全部のフロン類が回収されてリユースされているとは到底考えられませんので、そのあたりも、この分野の専門家の方たちが、例えば委員会か何かを開いて、きちっと検証して報告書として、次へつなげるということが必要だだと思います。是非お願いしたいと思います。

○永田座長 どうもありがとうございました。

少し関連の説明を事務局の方からいたします。

○宮本自動車リサイクル室長 今ご指摘がありましたとおり、昨年の審議会の際には、各事業者からの年次報告というのが挙がっておりましたので、こちらをもとに、いろいろご説明をしましたが、今年はまだ各事業者からいただいた情報を自治体の方で集計している途中なものですから、今回のご説明には入っておりません。ですから、これはまとめました段階で、また改めてご報告をしようと思っております。

先程申し上げましたとおり、現状のフロン類回収のシステムに乗っている台数としては、少なくとも 220 万以上は乗っていると見込まれております。したがって、施行状況が一定の成果は上がっておりますが、必ずしも十分ではないと認識しております。

したがって、当然、状況分析についても、課題を抽出した上で、いろいろと今後、話さなければいけないと思っております。ただ、例えば今回、特に事業者の広報活動に関しては、かなり説明会の回数、頻度、それから資料でありますとか、そのようなところにつきましては、フロン回収破壊法の際に説明会、事前の準備が必ずしも十分ではなかったというご批判もあったものですから、その辺も踏まえて実施しました。ある程度、反映できるところは反映しております。どういう形で検証をするかについては、今後考えたいと思っておりますが、いずれにしても、またフロン類の回収につきましては、フロン回収破壊法自体はまだ終わっておりませんので、終わった段階で、最終的なこともご報告を予定しております。

○永田座長 よろしいでしょうか。意図は十分受けとめさせていただいて、また先程話があったように、本格施行後になると思っておりますが、また報告できるチャンスがあるかと思っております。その際には十分検討した上でご報告させていただきます。

それでは、先程の自主取組みの方に行かせていただきます。それでは、細かい話は省略させていただいて、順次、二輪車の方から出発して（社）日本自動車工業会の方で対応させていただきます。

○説明者（（社）日本自動車工業会 黒岩主査） では、進捗状況を簡単にご説明させていただきます。

制度の開始に向けての取組みということでございますけれども、前回、4月12日の審議会の方で、10月1日開始に向けての詳細内容をご報告させていただいております。参考に資料の最後でございますけれども、二輪車リサイクル自主取組みの実施に向けて、を添付してございますので、後で確認していただければと思います。

なお、お手元の方に JAMA レポートがございますが、過去のスキーム方式でありますとか、構築した仕組みについてまとめあります。これは対外広報ツールとして利用しておりますので、後程ご確認していただければと思います。

前回の審議会後、自治体及び販売店向けの説明会を実施しまして、なお、7月に（財）自動車リサイクル促進センター内に二輪車事業部を設置いたしまして、リサイクルコールセンターによる問い合わせやホームページによる情報開示を行ってきました。それに基づきまして10月1日に無事、運用を開始しております。

現在、料金の徴収や管理システムにおける問題もなく、既に引取り・再資源化の作業が

進んでいる状況でございます。

今後でございますが、国内 4 メーカー・プラス輸入事業者 11 社、計 15 社のスタートとなりましたので、運営主体は（社）日本自動車工業会から参加事業者の合意形成の場としまして、二輪車サイクル参加事業者連絡会を立ち上げまして運営しているところでございます。

下の方の具体的な内容でございますが、広報活動が非常に重要だということで、7 月以降実施しております。まず一つ目の専門誌、新聞への広告でございますが、バイク専門誌ばかりではなく、一般週刊誌、新聞、若者向けのコミック誌等々広範囲にわたって行っております。

なお、テレビ放送の取材も多く受けてございまして、4 局の取材を受けることができました、社会的な関心事項となっていると思います。

二つ目の自治体への説明及び広報の協力でございますが、全国の 9 ブロックに分けた形で行ってきております。自主取組みの仕組みの説明等々、広報のご協力をお願いしたところ です。700 の自治体の参加を得て、あと不参加の自治体につきましても、資料、ポスター等をお送りしております。

3 番目の廃棄二輪車の取扱店への説明でございますが、全国軽自動車協会の協力を得ながら、都道府県別に説明会を行ってございます。6,500 の事業者の参加を得てございます。

次のページでございますが、販売店のところが我々としても非常に重要でございますので、今後フォローアップを継続していく考えでございます。

(4) と (5) でございますが、ホームページの開設とコールセンターでございます。促進センターに広報関連の業務を委託しておりますので、そこを通じた形でホームページを立ち上げている状況でございます。それから、コールセンターの運営でございます。

今後でございますが、理解活動が非常に重要ということを確認しておりますので、継続的に一般ユーザー、自治体、販売店向けの継続した取組みを行います。

それと、実績の公開でございますけれども、引取台数、リサイクル処理の実績につきましては、各社のホームページ等を通じた形、及び（財）自動車リサイクル促進センターのホームページにおいて公表していく考えでございます。

添付の資料でございますが、簡単にご説明しますと、添付 1 の広報ツール一覧でございます。ポスター、リーフレット、販売店様のマニュアル等、雑誌広告、新聞広告、このような形で行ってございます。

添付 2 の、広報活動の実績でございますけれども、7 月以降に、自治体、販売店、広報媒体を通じたもの、という形で載せてございます。7 月の料金公表のタイミングに合わせて、テレビ局の取材も受けました。それから 10 月の開始以降、NHK を初めとしまして 3 局の取材等も受けております。あと、右の方に広報した団体の数でありますとおり、広報媒体の数でございますが、参考に載せております。

添付 3 でございますが、（財）自動車リサイクル促進センターホームページに、二輪車リサイクルの専用ページを開設しております。二輪車リサイクルの概要でありましたり、指定引取場所の一覧等につきまして、情報開示しております。

最後の添付 4 でございますけれども、参加事業者ごとの対応窓口の設定について、各 15 社の引取ブランド、対象車両の検索等、記載してございます。

簡単ですが、以上でございます。

○永田座長 では、続けてお願いします。

○説明者（（社）日本自動車工業会 山村主査） それでは、続けまして、商用車架装物リサイクルに関する自主取組みの進捗状況についてご報告します。この自主取組みの内容につきましては、一昨年度の本合同会議にて公表しまして、昨年12月の合同会議でも進捗状況を報告しております。本日はリサイクル法を補完するという自主取組みの位置づけから、これまでの進捗状況をまとめてご報告したいと思っております。

お手元の資料、1ページ目、ここに各々の自主取組み項目に対する進捗状況の概要を記述しております。2ページ以降は、その詳細について記述しております。今日は時間の関係から、最初の1ページ目を中心に報告させていただきたいと思っております。

自主取組みの内容ですが、1から5までの5項目ありますが、設計段階の取組みとして1と2、使用済み段階の取組みとして3と4、最後の関係者との協力ということで、5の項目を取り上げて（社）日本自動車工業会と（社）日本自動車車体工業会共同で推進しております。

まず、最初のリサイクル設計の推進ですが、易解体性の検討につきましては、解体段階で課題の多い冷凍バンに対しまして、解体の容易な構造を盛り込み、さらにノンフロン断熱材を使用したバンを製作しまして、走行実用試験、解体実験に着手しております。2004年度中にこの実用性の評価を取りまとめる予定であります。

2番、3番につきましては、（社）日本自動車車体工業会として解体マニュアル作成のガイドライン、並びに使用材料名、製造社名の表示のガイドラインなど整備しまして、そこに書いてありますように、レントゲン車、冷蔵冷凍車、タンクローリーを製造している車体メーカーにて優先的に解体マニュアルを作成しております。

なお、これらの作成に当たりましては、商用車を扱う解体業者の方々のご意見も参考にしております。

また、このマニュアル作成や材料名、製造社名がきちんと表示された架装物につきましては、（社）日本自動車車体工業会で発行する環境適合ラベルを張り付けることとしました。ラベルにつきましては、今日、お手元にチラシを用意しておりますが、こちらの1枚ものの方です。これの左の下に、丸適マークというものをつくりまして、これを張り付けることにしております。これまでの発行枚数ですが、102種類の架装物に対しまして7万6,500枚発行しております。今後も、このラベル張付車の増進を促進していきます。

それから、2番目の環境負荷物質の使用削減ですが、鉛については、架装物は、四輪自動車に比べて、その使用量は非常に低いレベルにありますが、電着塗装の鉛フリー化をメインに実施することで、さらに低減する目標を立てております。2006年度に鉛使用量を2002年度比で2分の1以下にするというものです。現在の削減状況ですが、2002年度の台当たり平均使用量60gに対しまして、38gまで削減をしました。なお、鉛以外のものについては、四輪と同じ取組みで進めます。

3の適正処理の推進ですが、木材につきましては、協力事業者制度、これは後のページを見ていただければ、現在の参加事業者数等が出ておりますが、約40近くの事業者に参加を

いただいております、一定の体制整備が完了しました。断熱材につきましては、家電リサイクル施設への受け入れ可能な施設が相当数あることを確認しております、後で述べます協力事業者制度の参加を要請、処理施設の充実を図ります。

FRPについては、他業界の処理調査を継続することとします。

4番目の、処理・再資源化協力事業者のネットワークについてですが、3月末に、いわゆる協力事業者制度として（社）日本自動車車体工業会のホームページにて、その協力事業者参加情報を公開しております。現在もその拡充を図っているところです。これについても、お手元の資料、このチラシですけれども、右の方に日本地図がありますが、ここに現在参加をいただいている事業者を処理品目別にプロットしております。10月末現在の参加事業者数は77ですが、家電リサイクル施設についても参加確認がとれたところがございますし、また、解体業者の方から要望の多いシュレッダー業者等の参加も募る予定でありますので、100を超えるのも時間の問題と考えております。

それから、最後の5番目の情報提供、啓発活動につきましてですが、（社）日本自動車工業会としてはディーラー経由での（社）日本自動車車体工業会の非会員の方への情報提供、あるいは協力要請を実施しております。（社）日本自動車車体工業会としては、ホームページにて解体マニュアル、あるいは使用材料情報等の各種情報の提供を実施しております。

それから、両工業会の取組みとしまして、今回の自動車リサイクル法の円滑な立ち上がりのために、1つは、架装物判別ガイドライン、これもお手元にあります、このようなガイドラインをつくりまして配布をしております。この架装物判別ガイドラインというのは、法対象の架装物であるか否か、あるいは架装物などの処理に必要な費用がリサイクル料金に含まれているのかの判別をしていただくものです。これは自動車リサイクルシステム登録業者にスターターキットとして配布しております、さらに（社）日本自動車車体工業会のホームページからもダウンロードできるようにしており、より多くの関係業者に活用してもらうように準備をしております。

それから、先程の架装物のチラシですが、これは自動車リサイクル法関係者のみならず、ユーザーの方を対象にしまして架装物自動車使用済み自動車の引取り、引渡しを円滑に行えるよう情報提供をするものです。東京モーターショーで配布を開始しまして、今後、ディーラーあるいは自動車関係団体等を通じてユーザーに渡すように計画をしております。

この情報提供活動につきましては、今後とも、商用車を扱う解体業者の方々と情報交換しながら推進していきたいと思っております。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

続けて、どうぞ。

○説明者（（社）日本自動車工業会 金子主査） それでは、自動車の方の環境負荷物質削減についての取組みについてご報告いたします。資料11-3をお願いします。

まず、1ページ目ですけれども、今までの簡単な経緯についてまとめておりますが、昨年ご報告した内容の経緯と同様でございます、一昨年に、この合同審議会におきまして、

昨年の考え方と新目標という形でご報告しました内容について一覧として述べておりますので、これについては割愛します。

2 ページ目から、本年度の取組み状況についての、昨年からの変化点についてご説明いたします。まず一点目、(1) 名前につきましては、?の削減実績につきましては、従来3分の1という目標に対して、10分の1という新目標を一昨年設けましたので、こちらの方に統一した形で達成モデル数の表現をしておりますが、2003年度時点で、下の?の表にございますように、取組み開始の2年後の状態といたしまして、約半数のモデルが目標を達成している状況でございます。

?は具体的な取組み状況ですが、取組みの部品例につきましては、一昨年、昨年と同様に、主な部品例として燃料タンク等の実例を具体的に述べさせていただきまして、これらを順次採用拡大している結果ということで昨年実績につながっております。

一番下にあります、特に技術難易度の高いと思われていますハンダについても、業界との連動を図り、協力して検討している状況でございます。

続きまして、3番目の新目標で新たに加えました水銀、6価クロム、カドミウムについてでございますが、まず、(2)の水銀につきましては、禁止目標年が来年1月のリサイクル法に合わせて禁止ということで、既に一部使われておりました部品群を水銀フリー化を実施いたしまして、全モデルにおいて目標を達成済みでございます。

なお、水銀につきましては、特に安全部品と称される部品群について除外を設けておりますが、これら4部品についても、「※」にありますような部品に関して、水銀フリー化について積極的に取り組んでおまして、一部のモデルでは既に採用を開始しております。

(3)の6価クロムでございます。現在、6価クロムにつきましては、使える部分が限定しておまして、金属部品及びボルト・ナット類の、主に防錆を目的としたコーティングの中に含まれております。これらについては防錆目的ということもあり、技術的課題がまだ残されておりますが、「・」に示しますように、一般部品においては、順次、6価クロムを含むコーティング剤を廃止いたしまして、代替材への切り換えを進めている状況でございます。

ただし、特に重要保安部品に使われております部品並びに締結ボルトについては、昨年同様、禁止目標年にかけて、代替の検討を現在進めている状況でございます。

(4)のカドミウムにつきましては、禁止目標年に向けて、含まれている部品群について実例を、例えばリレースイッチ等の他金属への代替ということで、禁止目標年に向けて、引き続き代替を開発中でございます。既に一部、以前含まれておりました顔料等、これらの部品群以外は、技術確立が終わり、代替が済んでおります。

最後になりますが、3番の削減状況の公表ですけれども、昨年に引き続き、このような形で(社)日本自動車工業会の報告並びに各社の環境ホームページで、(1)に示すようなプレスリリースの公表を行っております。これについては、従来ありました鉛の削減を主体にご報告してまいりましたが、(2)に示しますように、新たに目標値を定めました4物質、鉛、水銀、6価クロム、カドミウムも含めました形での公表を考えております。

補足につけました4番でございますが、これは従来、継続して行っておりました鉛の削減の実績グラフを模式化したものでございます。2003年で、ほぼ継続しました目標を立てた平均削減率としては、各社平均で5分の1程度に来ておまして、目標年に向けて順

調に推移していると考えております。

次のページ以降でございますが、先程言いました各社の車種別の環境情報例ということで、実例を 6 ページから 8 ページにかけて、代表車種ということで述べさせていただいておりますが、ほぼ同様な形で車種ごとの情報公開がされております。

9 ページは、同様に各社の方で車種ごとに、各社の環境報告書ということで、10 ページから 12 ページにかけて、代表例といたしまして環境報告の取組み、この中で、削減実績もしくは削減している部位等の表現をしております。

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。

それでは、たたいまの 3 件につきましてご意見、ご質問がございましたらお願いします。どうぞ。

○姉崎委員 輸入自動車について少し、一言補足をいたします。現在、日本に輸入されておりますヨーロッパ及びアメリカで製造されました自動車につきまして、昨年 7 月 1 日以降、施行されました EU 指令に基づきまして、既に国内メーカーの方からご紹介がありましと同様、鉛、6 価クロム、水銀、カドミウムの 4 物質について、EU 指令に適合して含有をさせてはならないということで、指令に適合した車が輸入されているという状況になっております。

ただし、この資料にもございますように、幾つかの免除の例外部品がございます。

○永田座長 すみません、今の資料は資料 11-3 の一番最後のページで、追加説明ということをお願いします。

○姉崎委員 はい。この対象材料について、幾つか免除の例外がございます、免除の期限が幾つか定められております。現在、各メーカーにおいて、代替材料の開発等が行われている状況にあると承知いたしております。

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、細田さん、どうぞ。

○細田委員 ごく簡単に、架装物についてなんですけれども、私、かなり心配している部分でございます。これは分離型の架装物は法対象外なんですけれども、架装物に関しても、従来余り適正でない処理があったことは、この審議会でも十分指摘されたとおりで、今回のように、こういう形で自主取組みという形でやっていただいて、順次、ここで説明していただくなり、詳細を、どのような形で適正処理リサイクルがなされているかということ、より一層詳しくここでご説明いただければ幸いですと思います。お願いでございます。

以上です。

○永田座長 わかりました。どうぞ。お隣で、土井さん。

○土井委員 私は今の自主取組みについてが終わった後で、全般についてお話ししたいことがあります。

○永田座長 そうですか。では、大塚先生、どうぞ。

○大塚委員 この環境負荷物質だけに関する自主的取組みについて、少しお伺いします。これは現在でも、資料 11-3 の最初にあるように、リサイクルイニシャティブ自主行動が根拠になっていると考えてよろしいでしょうか。先程、特に輸入車について、欧米は対処しておられるということ、もちろん国内の自主的取組みは進んでいるということは大変結構なことだと思いますが、輸入車は例えば韓国とか、いろいろなところから少しは入ってきていると思います。今後、フリーライダーのおそれというのがあるのではと、少し気になるところですが、今でも、このリサイクルイニシャティブ自主行動計画が根拠でいいのかどうかということも含めて、少しお伺いします。

○宮本自動車リサイクル室長 記載がありますように、もともとリサイクルイニシャティブの中で鉛の削減等に取り組んで参りましたが、今回の法律にする過程で、さらに一層の努力をしていただいた方がよいという形の中で、始まったということでもありますので、各業界、各社による自主取組みであります。

次に、フリーライダーの話ですが、(社)日本自動車工業会なりに加えまして日本自動車輸入組合の方でもきちんとお答えをいただいておりますし、基本的に各社の、自動車というのは国際商品なものですから、基本的にはどこの市場にだけ古い基準のものをつくるような形のものにはなっていないものですから、ご指摘のような心配というのは余りないと思います。ただ、今後いろいろ日本に、そういう形で参入してくるようなメーカーなどがあるようであれば、またこのような取組みの趣旨なりというものは、私どもの方からご説明をしていかなければいけないと思っております。

○永田座長 よろしいですか。

では、渡邊さん、ちょっと、今の絡みで追加をお願いします。

○渡邊委員 今の宮本室長のご回答で、私もいいと思いますが、(社)日本自動車工業会としても、この議論をしましたときに、我々自主的な取組みをやっておりまして、我々の方は、むしろ先行しているということで、EU 指令とのレベル合わせをしながら、我々の先行性を維持するというような立場でありました。

それから、もう一つお話ししておきたいのは、先程、宮本室長からのお話もありましたが、車というのはグローバル商品でありますので、我々は全世界でつくっております、実は全世界で、この基準を満たさないと、我々のビジネスが成立しないということでもあります。したがって、例えばアメリカでつくって、こちらに輸入する車でも、これに準じた取組みがなされているとご理解いただいた方がいいと思います。

以上でございます。

○永田座長 酒井さん、どうぞ。

○酒井（伸）委員 今回のグローバルとのご説明でございますので、是非、そういう意味で共通になるようにお願いしたいというのが一点ございます。

一番最後の日本自動車輸入組合の方の紙の方に、EU の、いわゆる 4 物質のリバースリストということで、逆に使用せざるを得ない部品の公表がなされているわけですが、自主的取組みでも、基本的には含有部品はそれぞれの車種に対して公表される約束であったかと理解をしております。

そういった意味で、それぞれ環境報告等でお示しされている中身を見せていただきますと、基本的には廃止部品を強調されておまして、これは環境報告の中であれば、そういう点もやむを得ないと理解はしておりますが、この中で状況として、是非、リバースリストとしての含有部品を正確にご報告をいただきたいとお願いします。

○渡邊委員 先程の ASR のリサイクル率もそうですが、我々、こういうものを公表する際には、透明さをきちんとつくっていくべきだと思っておりますので、ご意見を参考にして、環境報告書の中にどのように表現すれば一番皆さんにご理解いただけるのか、工夫しながらやっていきたいと思えます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

二輪車あるいは架装物の話も同じですが、これまでの実態と、その対応をしたことによって、どのように変わっていったのか、特に廃棄物としては、物流管理と、リサイクルならリサイクルの実態について、より高度な方向に向かっているということ、これを是非明らかにしていただきたいと思っております、そういう意味では、まだ二輪車の方が始まったばかりですが、これまでの状況がどのようだったかという情報については、できるだけ、もう既にお持ちなのかもしれませんが、詳細のところまで詰めてデータを取得していただきたいと思えます。

それから、もう一つは、環境負荷物質の話なんですけれども、これは従来の考え方からすれば、リサイクルの実態の方を反映させて、それを実現させていく、つまり、リサイクルしやすい、あるいは有害物質の材料を少ないものに変えていく事になりますが、今、これから始まります ASR のリサイクルを考えていきますと、特に鉛の問題、これはきっといろいろな形で、また注目していかなければいけない話になってくると思ひまして、そのときに、先程の酒井さんの議論でありませんが、何に入っているのかという情報、そういう意味では、事前にその部品等をきちっと取り除いていく、別に分離して処理していくような体系も必要になってくると思ひています。その意味では、つくるときだけの話ではなくて、今、処理処分されているものに対しての有害物質の問題を、もう一度きちんと業界の方でも考えただいて、対処法等を検討していただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。よろしいでしょうか。

それでは、長くなるかもしれませんが、あと五、六分で済むのではないかとと思ひており

ますけれども、全体を通して、今日、何かありましたら、もう既に土井さんが手を挙げておりますけれども、あと、どなたかいらっしゃいますでしょうか。わかりました。その3名の方にお話しいただくことでよろしいでしょうか。

それでは、土井さんから。

○土井委員 日本鉄リサイクル工業会の土井でございますが、今回の自動車リサイクル法の施行に当たりまして、是非ひとつ皆様の関心をお向けいただきたい点がございます。これは、私、昨年この審議会で、“トランプエレメント”という言葉で一度お話ししましたが、鉄の中に銅が溶け込みまして、鉄屑としてのファンクションが非常に落ちてきているという危機的な状態が、今、起こりつつございます。永田先生がよくおっしゃっておられます、有効資源としてのサステナビリティがなくなってしまうという大変なことになりますので、銅の含有を極力下げていくことの関心と努力を、是非製鉄業は当然でございますが、私どものスクラップ業界でもそうでございます。ただ、これは例えばプレスにして全部利用をするといったようなときに、是非、十分心がけていただきたいと思います。

2015年に約13億トンの鋼材が蓄積されるだろうとっていますが、今のままでいきますと、このうちの2億トンがごみになってしまうというレポートもありますので、是非鉛も大変危険な物質でございますけれども、銅は意外に気がつかないんですが、サステナビリティ、リサイクルを阻害するということを、ひとつお含みいただきたいと思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

○松尾委員 時間が超過している中で恐縮ですが、ちょっと疑問がありましたので。車の不適正保管、不法投棄についての、先程の環境省のご説明ですけれども、1年前に比べて、実態が改善されていることは大変結構であります。資料10の別紙1を見ますと、これは都道府県等によって相当温度差があるというか、数のアンバランスがあります。例えば法律違反の状態にある台数が、北海道が1,400台、東京が25台。それから、違反のおそれのある台数が、北海道が5万台、東京が79台ということでありまして、順法意識に北海道と東京でそんなに差があるわけではないと思いますので、要は自治体の実態把握のあり方、あるいは車の置かれている状態をどう解釈するという問題に尽きると思いますが、2カ月足らずで、罰則を伴ったこの法律が施行されるという中で、こういう解釈の不安定さは大変問題であると思いますが、その辺はどのように理解したらいいのでしょうか。

○永田座長 わかりました。では少し後でまたお願いします。

松田さん、どうぞ。

○松田委員 私は、単なる応援団なんです。本当に長い間、ここまで積み上げてくださった(社)日本自動車工業会の方、それから皆さんに、それぞれの分野の方たちに、あと一月少しですけれども、どうぞ体を大事にして、厳しいことを申しましたけれども、日本の社会システムが世界でスタートするというので、皆さん、大変重要なお仕事を担って

います。どうぞエールを送ります。消費者の方もきちんとお金を払いますので、どうぞ遠慮なく、粛々と法律を続けてください。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

では、どうぞ、角田さん。これで最後にさせていただきます。

○角田委員 国土交通省の方に、是非お願いしたいのは、自動車の不法投棄の関係で、どうぞ逃げ得を許さないような形のシステムを、きっちりと、早くに実現していただきますようお願いしたいと思います。

それから、費用がユーザー持ちということでございますので、価格料金の透明化について、是非お願いしたいと思います。

○永田座長 わかりました。

それでは、先程のことを環境省からお願いします。

○山本自動車リサイクル対策室長 松尾委員、ご指摘の件ですが、確かに都道府県等によってばらつきがあるというのはご指摘のとおりでございますので、今回の結果をフィードバックして取組みが進んでいないようなところについて、何が原因かということも含めて、きめ細かに見ていきたいと考えています。

先程、解釈の点につきましては、来年 1 月以降は、ここは自動車リサイクル法に基づきまして使用済自動車等は、有価であろうが無価であろうが廃棄物だということがはっきりしますので、今後はそういう意味では、ぶれのない形で対応が進められるだろうと考えております。

以上でございます。

○永田座長 それでは、以上で予定された議題を終わります。

その他ということで事務局からお願いします。

○山本自動車リサイクル対策室長 それでは、最後に、本日の資料の取り扱いと次回の予定につきまして、ご報告いたします。本日の資料につきましては、すべて公開とさせていただきます。

それから、通例に沿いまして、無記名の議事要旨を作成いたしまして、できるだけ速やかに永田座長とご相談の上、公表したいと考えております。

それから、議事録につきましては、出来上がり次第、また各委員限りで配付させていただきます。内容をご確認の上、公開いたしますので、ご了承ください。

それから、次回以降でございますが、次回は来年 1 月 1 日施行後ということでございますので、施行の状況を見ながら、永田座長とご相談の上、追ってご連絡ということに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。よろしいでしょうか、資料は公開とさせていただきます。

それでは、今日は、長時間にわたりまして貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。若干、時間をオーバーいたしまして申し訳ございません。

これもちまして終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

午後 3 時 16 分 閉会