

産業構造審議会 環境部会 廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクルワーキンググループ 中央環境審議会 廃棄物・リサイクル部会 自動車リサイクル専門委員会合同会議（第8回）-議事要旨

日時：平成16年11月9日（火曜日）13時00分～15時00分

場所：経済産業省17階第1～第3共用会議室

議事概要

【事務局より資料3について説明】

- ・ 来年1月からの本格施行に向けて、関連事業者の方に準備万端整えられるよう、事業者だけでなく、国や都道府県においてもよろしく対応をお願いしたい。

【（財）自動車リサイクル促進センターより資料4について説明】

【（社）日本自動車工業会より資料5について説明】

（途中、「練習用キット」の内容と、「自動車リサイクル法が始まります。」のテレビコマーシャルを紹介。）

- ・ 電子マニフェストによる移動報告のコンピューター操作のマニュアルは、かなり厚いものとなる。事業者が練習用キットを使い、操作を習得して、本番は要領よく対応できるように、事前の普及活動をよろしく願いたい。
- ・ 自動車リサイクルシステムの立ち上がり時には、様々な問い合わせの殺到が予想され、電話が繋がらないという苦情も予想される。コールセンターの体制等を説明してほしい。
→コールセンターは、今年4月から立ち上げ、現在、1日当たり500から600件の問い合わせを、20名のスタッフと、それを指導するスーパーバイザーと（財）自動車リサイクル促進センターが控えて対応。問い合わせが多く電話が繋がらないとお叱りも受けている。年末年始のシステムの立ち上がり前後の体制強化について鋭意検討している。
- ・ 関係事業者のシステム登録について、解体業者と破砕業者のシステム登録完了が進んでいない。パソコン等の不得手な方が多いので、根気よく指導されたい。無料の電話での問い合わせを是非願いたい。説明会は全国50会場で開催されたが、これからも啓発が必要。
→事業者数5,000件に対して11月4日で登録申込が2,700件と、解体業者のシステム登録申込は進んでいない。9月末時点で自治体への申請・届出が相当に増え、システム登録の申込みがずれ込んだことが原因の1つ。
電子マニフェストは新しいシステムで、パソコンに不慣れな方もあり、様々な問い合わせがある。時間をかけてご理解いただくよう努力する。
→今年の前半に、約6万3,000人の事業者の方が説明会に参加された。さらに今秋にも説明会を開催。状況を見て、必要ならば年明けも対応する。
→この他説明会は、各団体の県支部単位でも開催。説明会資料は自動車リサイクルシステムコンタクトセンターに請求されたい。また順次ホームページでも公開中。
- ・ 当初は関係事業者を中心に説明会を開催。これからは一般ユーザーへの理解普及活動が非常に重要。関係業界の方に一般ユーザーへ様々な情報提供に協力をお願いしたい。

【事務局より資料6について説明】

- ・ ASR投入施設活用率について、予定されるリサイクル施設では、どの程度の値になるのか、その見通しは如何か。
→ASR投入施設活用率は、低いところで0.42、高いところで0.77である。ASRを導入していないので、実績を踏まえ精度を上げる。
- ・ ASR投入施設活用率は新しい指標であり、数値として裏づけとなる情報など透明化を図られたい。
→プラントごとのASR投入施設活用率は、両チームが同じプラントを利用する場合、活用率を共通に評価するなど、国とも相談し情報開示に努めたい。
- ・ ASR投入施設活用率について、処理を委託する両チームからの情報開示も非常に重要であるが、リサイクル施設側も積極的に情報開示を図られたい。

- ASR投入施設利用率の根拠や、リサイクル率の算出に関する検証が必要。情報公開のあり方、データの出し方について検討し積極的に情報公開されたい。

【（財）自動車リサイクル促進センターより資料7、資料8について説明】

- 特に離島対策について、できるだけ早い時期での立ち上げが望まれる。時期を含め、現場サイドの要望も入れ対応されたい。

【国土交通省より資料9について説明】

- 一時抹消後、一年経過しても手続きされない場合は、催告が行われることを説明されたい。
→一時抹消後の催告に関しては、実際の運用方法は未定。今後詳細を検討する予定。おおむね1年分まとめた催告を想定。催告に対する応答がないものは、その記録をすること以上は難しいと想定。他省庁とも連携して、詳細な仕組みを考えたい。
- 催告制度の実効性が一番大事なところ。ここが不法投棄の抜け道になりかねない。ユーザーの関心があり、私たちがチェックできるシステムをお願いしたい。
→検討する。
- 特に施行後3年間の既販車への対応が中心になるが、本来の趣旨、不法投棄防止が実現できるシステムにされたい

【事務局より資料10について説明】

- 前回調査時よりも不法投棄等の車両台数は相当程度減少。法施行までにきちんと片づけることが原則。それに向かって当該事業者、地方自治体等関係者に協力をお願いする。
- フロン類の回収データから、年間400万台が廃車される状況で、2年間に142万台しか処理されていない。専門家を交えた評価が必要。フロン類は再利用されても2年間で800万台全てのフロン類が再利用されるとは考えられない。
→今回の説明には昨年度の年次報告分がないので改めて報告する。フロン類の回収システムで処理された車両は、220万台以上と見込まれ、回収の成果は上がった。しかし、必ずしも十分ではないと認識。フロン回収破壊法の施行の際に事前準備が不十分と批判があり、今回はそれを踏まえ対応。検証方法は今後検討し、フロン回収破壊法での回収について報告を予定。

【（社）日本自動車工業会より資料11-1、資料11-2、資料11-3について説明】

- 輸入自動車について一言補足。現在、欧米からの輸入車は、EU廃車指令に基づき例外はあるが、鉛、六価クロム、水銀、カドミウムの4物質について原則含まれない。
- トラック等の分離型の架装物は法対象外だが、架装物の処理が不適正な事例が過去にあった。自主的取組みで、どのような適正処理・リサイクルがなされたのか報告されたい。
- 環境負荷物質削減の自主的取組みは、リサイクルイニシャティブ自主行動が根拠か。欧米からの輸入車と、国内車の自主的取組みは進んでいるが、韓国等からの輸入車はどうか。フリーライダーのおそれはあるのか。
→リサイクルイニシャティブの中で鉛の削減等を取組み、今回の法制定の過程で業界各社による自主的取組みが進んだ。フリーライダーについては、基本的に自動車は国際商品であり、指摘のような心配はないと予測。今後日本に参入するメーカーには、この自主的取組みの趣旨を説明する。
→（社）日本自動車工業会は、自主的取組みで環境負荷物質削減を実施しており、EU廃車指令と比較して削減を先行した。
自動車はグローバル商品であり、全世界で製造し、販売されるため、どの国のメーカーの自動車であれ、基準を満たすと理解されたい。
- EU廃車指令の4物質については、使用免除部品を公表。自主的取組みでも、基本的には含有部品は公表されるのか。メーカー等の環境報告等では、使用廃止有害物質を強調。環境報告書では有害物質含有部品を正確に報告されたい。
→ASRのリサイクル率と同じように公表と、その透明性を保つことが重要。今の意見を踏まえ、どのように表現すればよいか工夫したい。
- 二輪車のリサイクルについて、これまでの状況も情報提供されたい。環境負荷物質対策はASRのリサイクルを考えると、特に鉛の問題は様々な形で注目が必要。何に含有するという情報により、事前に除去が可能となる。また現実問題として処理する体系も検討することが必要。製造時だけでなく、現在処分されているものに対しても、有害物質問題を業界で考え、対処法等検討されたい。
- 前回の審議会でも、鉄の中に不純物として銅が溶け込むと鉄としての機能が非常に低下することを紹介した。鉄屑の価値を下げる銅分の紛れ込みを極力下げる努力が、製鉄業だけでなく私たちスクラップ業界でも必要で、プレス全部利用の際にも十分配慮したい。
- 自動車の不適正保管、不法投棄について、1年前に比べて実態が改善されたことは大変結構。しかし、調査結果から都道府県等ごとに実態把握のあり方や解釈に差異がある。法施行前に、統一を図るべきでは。
→都道府県等によりばらつきがある。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都道府県等には、原因かを含めてきめ細かに指導したい。来年1月以降、使用済自動車は、有価でも無価でも廃棄物とみなされ、今後は統一的な運用を期待する。
- （社）日本自動車工業会の方、それから準備を進めている様々な関係者の方、法施行まであと1月余りですが、このリサイクルシステムをスタートさせることが大変重要です。消費者の方もきちんとリサイクル料金を支払うので、遠慮なく肅々と進められたい。

- 国土交通省に、自動車の不法投棄防止を図り、逃げ得を許さないシステムをお願いしたい。またリサイクル料金がユーザー負担であるため、実際に必要となった費用の透明化を図られたい。

【事務局より今後の予定等について説明】

- 資料は公開とする。長時間にわたり貴重なご意見をいただいたがこれをもって終了とする。
どうもありがとうございました。

以上

最終更新日：2004年12月23日