

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9回）
議事録

（開会）

○ 永田座長

おはようございます。お忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。

定刻でございますので、これより産構審自動車リサイクルワーキンググループ並びに中環審自動車リサイクル専門委員会の第9回になりますが、合同会議を開催させていただきます。

初めに、本合同会議の委員に交代がありましたので、私の方から御紹介させていただき、その後、一言ご挨拶を願いたいと思います。

社団法人の日本鉄リサイクル工業会専務理事の土井鼎委員が退任されまして、新たに渡辺啓一委員に御就任いただきました。

渡辺さん、ちょっとご挨拶いただけますでしょうか。

○ 渡辺（啓）委員

ただいま御紹介にあずかりました日本鉄リサイクル工業会の渡辺でございます。

実質的には7月1日着任でございますが、まだ日を得ておりません。スクラップの業界には長くおったので事情はわかっているつもりでおりますけれども、こういった審議会に出席いたしますのも初めてでございます。不慣れな点もあろうかと思いますが、ひとつよろしく願いいたします。

○ 永田座長

よろしく申し上げます。事務局より配付資料の確認をさせていただきます。

○ 宮本自動車リサイクル室長

資料の確認をさせていただきます。委員の方々にはクリップでお綴じしたものをお配りしております。傍聴の方には、すべてA4のコピーになっております。

今回、配付資料目次でありますけれども、1枚おめくりいただきまして、資料1、1枚紙の議事次第。資料2、これも1枚紙の委員名簿。その後ろにちょっと分厚い資料3、自動車リサイクル法の施行状況全般についてというのがあります。その関連資料として、別紙という形でA3の資料を折り込んだようなものがございます。その後ろが資料4でございます。その後ろが資料5、道路運送車両法の改正後の処理状況という表の載った資料があります。その後ろがA3の資料6、折り込んでありますが、自動車所有者・ユーザーの方々への理解普及活動の關係の資料でございます。その後ろが資料7、A4の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という資料があります。その後ろが資料8、平成17年度離

島対策・不法投棄等対策支援事業についてという資料。その後ろが資料 9、これも A4 ですが、フロン回収破壊法（カーエアコン部分）の施行状況及び今後についてという資料があります。その後ろが資料 10、A4 の二輪車リサイクルに関する自主取組みの進捗状況について。その後ろが資料 11、これはクリップで参考資料をとじておりますが、商用車架装物リサイクルに関する自主取組みの実施状況について。最後に資料 12 ということで、環境負荷物質削減に関する自主取組みの進捗状況という A4 のものがございます。

不足等ございましたら、お申し出いただければと思います。

○ 永田座長

よろしいでしょうか。それでは、早速ですが、議事の方に入らせていただきます。

（自動車リサイクル法の施行状況全般について）

○ 永田座長

本日の議題は資料 1 に載っております大きく八つでございます。このうち前半の部分はまとめて最初に事務局から話をさせていただいて、あと御質疑等をお願いしたいと考えている部分で、1 から 4 までを一まとめにさせていただきます。

まず自動車リサイクルの施行状況全般についてということで、ここから事務局より説明してもらいます。

○ 宮本自動車リサイクル室長

A4 の資料 3 の自動車リサイクル法の施行状況全般についてという資料がございます。委員の方におかれては、別紙の A3 のとじ込んだ資料もありますので、これを適宜ごらんいただければと思います。別紙の方は特段、御紹介等は余り細かいところはいたしません、そちらの方も御参照いただきながらということをお願いいたします。

まず、この資料の位置づけであります。今回の資料の中には、私どもというよりは、指定法人であります財団法人自動車リサイクル促進センターでありますとか、自動車メーカー及び輸入事業者の方々から御説明いただいた方が適当な部分も含まれておりますが、時間の関係で、私の方で一括して説明をさせていただくことにいたします。

資料 3 の 1 ページ目、頭のところをごらんいただきますと、今回の法律は 1 月 1 日から本格的に施行ということになっておる次第でありまして、全般的な状況をこちらの資料で整理いたしました。

最初の 1 ページ目の 1 というところでありまして、自動車メーカーの関係でありまして、自動車メーカー等で実施していただいておりますリサイクル関係の状況でございます。最初のマルにございますように、自動車メーカー、輸入業者につきましては、シュレッターダスト（ASR）、エアバック、フロンの 3 点について引き取ってリサイクルを行うということでありまして。

その際にはリサイクルの基準、率というものが決っておりますので、これに従っていただくということでありまして。具体的には、その次のマル、真ん中のマルのところにありますように、シュレッターダスト及びエアバックのリサイクル率等につきましては、この審議

会の下に設置された小委員会で議論していただきまして、こちらの合同会議の方でも御了承いただいているわけであります。

その結果が下の※印のところにございますように、シュレッダーダストにつきましては2005年度、30%から段階的に引き上げていくこと、エアバックにつきましては2004年度から85%以上というようになっておる次第であります。

これに従いまして自動車メーカー等ではリサイクルをやっていただくことになるわけですが、1ページ、一番下のマルにございますように、破碎業者の業務円滑化等を背景にいたしまして、ARTとTHチームという二つのチームに分かれて競争しております。それが2ページの上にありますように、ARTさん、THチームさん、それぞれこういった構成メンバーになっておるところであります。別紙の方では、それぞれARTさんとTHチームさんの方のリサイクルをどういう施設で行っているのかという一覧表が全国地図の形で載っておりますので、これも適宜御参照いただければと思っております。

2ページ、最初のマルのところにございますように、このシュレッダーダストのリサイクルにつきましては、マテリアルリサイクルとサーマルリサイクル、いわゆる資源回収と熱回収双方を同時に評価する基準、3行目に書いてございますが、ASR投入施設活用率に基づいて判断をすることになっておりまして、一定水準以上のリサイクルでなければリサイクルとはみなせないということになっておるわけであります。

したがいまして、個別のリサイクル施設のそういった指標も判断の上で必要になってくるわけですが、こちらにつきましては別紙の2という形で後ろの方に載っておりますけれども、施設毎の率、施設活用率につきましても自主的に公表していただいております。

2ページ、2番目のマル、真ん中のところですが、フロン、エアバックの関係につきましては、自動車再資源化協力機構を設立いたしまして、こちらの方で一元的にリサイクルなり破壊といったことを実施しております。これも別紙3、別紙4という形で、それぞれ自動車再資源化協力機構におけるフロン類の破壊体制、エアバック類のリサイクル体制と言ったものがついております。

2ページの下の方では、(2)ということ、28条認定及び31条認定の状況というのがございます。最初のマルのところにございますように、自動車メーカー等は、シュレッダーダスト及びエアバックのリサイクルをする際には必ず28条認定を受けなければならないことになっております。

「また」というふうに書いてありますが、それに比ばまして、これは任意ではございませぬけれども、自動車メーカー等が解体業者や電炉・転炉等の事業者と協力しながらシュレッダーダストを生じないようにして処理を行う場合には、31条に基づく認定、いわゆる全部再資源化の認定と言われておりますが、こちらの方も任意として受けることが可能になっております。

この認定の状況は3ページの上のところ表になっております。左側が28条認定関係、右側が任意の方の31条認定関係ということでございます。28条につきましてはエアバック。エアバックにつきましては再資源化施設、運搬事業者等も認定に加わっておりますし、車上作動を実施する解体業者の方も認定に加わっております。シュレッダーダストにつきましても再資源化施設、減量・減容固化施設というものが認定に加わっております。うちリサイクル施設と書いてございますように、先ほどの施設活用率のような一定水準以上のリ

サイクル施設につきましては、リサイクル施設という形でリサイクルの数字の計算に活用できるということになっております。

右側は31条認定でございまして、これはARTさん、THチームさん、それぞれで分かれてやっておられますが、こんな数になっておるわけでありまして、ART、THチーム双方に計上されている方もいらっしゃると思いますので、重複があるということでございます。

3ページの下半分でございますが、(3)自動車メーカー等の再資源化等の状況の公表ということでございます。メーカー等は毎年のリサイクルの状況につきまして、事業年度終了後3カ月以内、すなわち6月30日までに公表を義務づけられております。それを整理いたしましたものが4ページでございます。

4ページ上段でございますのは、シュレッダーダストやエアバック、フロンという3品目につきまして引き取ってリサイクルをした状況を、重量、個数等で整理したものでございます。下が会社ごとの個票になっております。ごらんいただきますと、リサイクル率、シュレッダーダストの部分で見ますと、おおむね50%、60%程度、エアバックにつきましては90%程度以上という状況になっております。

その右側でございますのは収支の状況。これは各自動車メーカーの方で当該年度に払い渡しを受けたリサイクル預託金、リサイクル料金であります。いただいたといいますが、こちらの収入と要した費用をあわせ公表していただいておりますが、収支につきましては、いずれもマイナスになっておる次第であります。

これをどういうふうに評価するかということですが、3ページのところにお戻りいただきまして、先ほどの3ページの下半分のところをごらんいただきたいというわけですが、ちょうど真ん中あたりに「なお」と書いてありますが、平成16年度分につきましては法施行後三月に限定されているということになっておりますので、量的にわずかなものになっているということをご留意しなければいかんと思っております。

「また」と、その次に書いてございますように、シュレッダーダストの関係につきまして、リサイクル自体は通年の実績が得られる17年度実績から適用されるということでございますので、そういう点を考慮しなければいけないということもあります。また、いろいろここに書いてございますように、一部実績値ではなく計画値を使っていたりでありますとか、先ほど申し上げましたように、施行直後で量が多くないといったようなこともございますので、先ほどのリサイクル率、30%から70%に段階的に引き上げていく、リサイクル率のシュレッダーダストの部分ですが、こちらの方と単純に比較すべきものではないということが出ております。エアバックにつきましても、同様の整理ができるのかなということがあります。

したがいまして、このリサイクル率につきましては、今年も慎重に推移を見守っていかなければならないと思っておりますし、また収支の状況も全社マイナスということになっておりますが、1年間通した形でどういうふうになるのかということをしつかり見ていかなければいかんと思っておる次第であります。

次に、5ページ目であります。その他ということで、「なお」というふうに書いてございますが、自動車メーカー、輸入事業者の方々につきましては、直接シュレッダーダスト等のリサイクルをやっていることに加えて、こちらに記載してございますように、自動車リサイクル関係の情報システム等の初期構築に莫大な費用を御負担いただいたり、

また一定のランニングコストの御負担をいただいたりしているなど、いろいろな面で中核的な役割を果たしていただいているところがございます。

6 ページでございますが、6 ページの方は2 ということで、関連の事業者の方々との関係でございます。まずは登録なり許可なりの状況でございます。(1) 関係事業者の登録・許可状況ということで、最初のマルにございますように、使用済自動車を引き取る業者につきましては引取業者、フロン類を回収する業者の方はフロン類回収業者という形で、都道府県知事及び保健所設置市長の登録を受けることが必要になっております。さらには、その次のマルのところがございますように、自動車解体を行われる解体業者の方、またプレス、せん断、シュレッター処理を行われる破砕業者の方につきましては、リサイクル法に基づきまして都道府県知事、保健所設置市長等の許可を受けることが必要になっておる次第であります。

件数等は、この下の表にございますように、引取業者、フロン回収業者につきましては万単位、破砕業者につきましては千単位ということで、合計で 11 万 4000 という方に既に登録・許可をいただいている次第であります。

6 ページ、一番下のマルにございますが、こういった登録・許可を受けた方々につきましては、どういう方が登録・許可を受けているのかということがわかりませんと、その方にしかこういうふうな使用済自動車なり解体自動車は渡せないものですから、不正なり間違いが起きることを防止する観点で、各自治体から業者の一覧を公開するように国から要請しておりまして、自治体の方で積極的に対応していただいております。

それが次のページ、7 ページの上に、登録・許可業者の HP 公開状況という形で整理されております。自治体数、県知事及び保健所設置市長の数でありますけれども、全部で 104 ございますが、大半の自治体におかれて、こういった公開の方に積極的に御対応いただいております。なお、それぞれ都道府県・保健所設置市の内訳、どういう対応になっているかということにつきましては、別紙 5 に入れておりますので、これも後程、御参照いただければと思っております。

7 ページ、下半分でございます。(2) 自動車リサイクルシステムへの事業者登録の状況というものでございます。今回の法律では都道府県知事等への登録・許可を取っていただいた事業者につきましては、さらに、こちらのリサイクルシステムへの事業者登録を行っていただいております。電子マネーフェスト等の作業を行うに当たって、その方々に対するコード番号等の付与等が必要になるものですから、こういうシステム登録をしていただいております。

その状況がその下の表で、事業者登録の状況というところに記載されております。引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者の方、こういった方に加えまして、リサイクル料金の徴収関係を行われる整備業者の方につきましても登録をいただいております。一番右側が進捗率ということで、ほぼ 100% ということでありますので、ほぼ終了しているということでございます。ちなみに、前のページの自治体の登録・許可とは、時点の違い等もありますので、数が若干違ってはおりますが、そういう趣旨のものでございます。

7 ページ、一番下でございますが、(3) 関連事業者に対する指導・監督の関係でございます。これは自治体の方で御対応いただいているわけではあります。最初に無登録・無許可の関係でございます。これは非常に厳しく対処する必要があるわけではありますので、私ど

もといたしましても、警察庁とも連携いたしまして、各自治体に対しては、悪質な業者については各県警の協力も得て積極的に刑事告発を行うよう要請をしております。

最後の下の行にございますように、既に本年 1 月に沖縄県において 1 事業者がリサイクル法違反という形で、8 ページの上の方に移りますけれども、逮捕されております。逮捕といえますか、刑事告発の事案はこちらだけではありますが、これ以外にも疑われる事例等につきましては自治体の方で御指導いただいておりますし、問題がある場合は厳しい措置を行うということで対応していただいております。

8 ページ、最初のマルのところにありますけれども、無登録・無許可というものの以外に、実際に登録・許可を取っていただいた方につきましても当然、登録・許可基準というものを満たした上で登録・許可を受けていただいているわけですが、これは不断に満たす必要があるわけであります。また、諸々の義務もかかっておりますので、こういった事をきちんとおやりになっていらっしゃるのかということについては、先程と同様に、警察庁とも連携の上で各自治体に対して「行政処分の指針」というものを示しております。こういったケースについてはどういうふうに対応すべきなのかということ、私どもの方でガイドラインとして示したものでございます。

これも踏まえまして、都道府県と保健所設置市、自治体におかれましては、立入検査計画を作っていただいて、これに基づいて計画的に立ち入り等を行うということで御対応いただいております。

個票では別紙 6 というものが後ろについておりまして、そちらの方で各自治体毎にどういう状況か載っておりますので、御参照いただきたいと思っております。8 ページの下の表にございますように、立入検査の対応という形でございますが、登録業者、許可業者それぞれ分かれておりますけれども、積極的に立入検査計画をお作りいただいているという状況にありますので、こういう立入検査の中で何か問題がありましたら確実に指導をしていただくということにしております。

9 ページでございます。9 ページは 3 ということで、移動報告、いわゆる電子マニフェストの実施状況でございます。最初のマルにございますが、今回の法律におきましては登録・許可を得ている各関連事業者の方々につきましては、使用済自動車一台一台について引き取った、引き渡したという行為を行った際に、一定期間内に情報管理センターに対して原則パソコン、インターネット経由により電子情報で報告をしていただいております。この情報を情報管理センターたる自動車リサイクル促進センターで管理している仕組みになっております。

次のマルにございますように、ところが、そういった一定期間内に引き取り、引き渡しの報告を実施していないという場合につきましては、自動車リサイクル促進センターから各都道府県知事・保健所設置市長に対して、括弧で書いてありますけれども、遅延報告というものを送ります。そういうふうな報告を実施しておりませんということを送ります。これを受けまして各自治体におかれましては、この遅延報告を見ながら、個々の事業者の指導・監督を徹底していくということでございます。

多くの自治体においては、直ちにお電話で確認をしていただくとかいうようなことをやっていたいただいております。そういうことではかなり効果も発揮しているということがあります。その状況が 9 ページの一番下の表ということでございまして、電話でその都度確認

するとか、その都度現地確認をするとかいったようなことで御対応いただいております。ただ、この遅延報告自体は必ずしも問題かという、そういうことではなくて、場合によっては、失念やミスというケースもございますし、問題がない場合も当然あるわけですが、こういったことをきちんと把握しておくことが不法投棄等の未然防止になってまいりますので、そういう意味で、自治体の方には積極的な御対応をいただいております。自治体毎の内訳、具体的にどうしているかというのは別紙 7 がついておりますので、これも適宜、後ほど御参照いただければと思っております。

10 ページであります、10 ページ、一番上のところでありますけれども、最初のマルであります、16 年度、すなわち本年の 1～3 月、それから、施行からこれまで、すなわち本年の 1 月から 6 月、半年の累計の引取り、引渡し報告の件数は以下のとおりということで、後ろに別紙 8 というのでわかりやすい資料が整理されておりますので、これも適宜、後でご覧いただければと思っております。

10 ページの上の表にございますように、使用済自動車なり解体自動車の引き取り、引き渡しにつきましては、それぞれ工程別に引き取った、引き渡したという数字が記載されておるわけであり、一点申し上げますと、エアコンのついていない車両につきましては、引取工程から直接解体工程に向かうことであるとか、解体工程と破砕工程との中で、解体業者から解体業者に渡るといったケースもございまして、そういう場合は 2 回計算されておりますので、それぞれの工程の数字を見ると、でこぼこしておりますが、特に問題があるという数字ではございません。

10 ページ、下の方にあります表は、シュレッダーダスト、エアバック、フロンといったものを自動車メーカー等が引き取った場合の報告数でございまして、こちらはこういう件数になっております。

10 ページ、上の表の一番上の引取工程のところの引取というところの数字をご覧いただきたい訳であります、16 年度 47 万 1057 台、1～6 月累計で 120 万 6242 台ということでありまして、引取工程の引取というのは、すなわち、入りのところでございまして、リサイクルの仕組みに乗ったということの意味するものでございます。

10 ページの一番下にございますように、この件数を見ると、16 年度 1～3 月で 47 万 1057 台、11 ページに移りますと、最初の一番上の行でございまして、1 月から 6 月までの累計で 120 万 6000 という台数になっております。半年分で 120 万台ということになっておる訳であります。

この数字をどう見るかということになる訳ですが、11 ページの最初のマルにございまして、これまでの審議会の合同会議の議論の中では、年間の廃車、使用済自動車の発生台数を 400 万台程度であろうと想定しておりました。それから比較しますと、半年間、120 万台という数字は当初の想定を下回る水準にある訳であります、これについては 2 点を要因として考えなければいけないと考えております。

1 点目は、?制度施行前のいわゆる「駆け込み廃車」。施行の前に廃車になったというものが相当程度あったであろうということが見込まれております。?16 年の中古車輸出台数でありますけれども、これも前年比 17.5%増という形で、この数年、中古車はかなり高い伸びで輸出が増えてきておりますので、そういう意味で、この 400 万台という数字はある種、中古車輸出につきましては 100 万台程度ということ想定した上で計算ができたものでござ

いますので、400万台自体、本当に国内で発生しているのかというところは十分精査をこれからしていかなければいけないと考えております。

その次のマルにございますが、駆け込み廃車が一段落したと思われる4月以降ということで、ある程度安定してきた時期について申し上げますと、平日1日当たり1万台近くという位の使用済自動車が安定的にリサイクルシステム上に乗っておりますので、そういった要因も考えあわせますと、今のところ特に問題となるような状況までは言えないのかなと考えております。ただ、今後、リサイクルシステム上に、こういった車が安定的に上がってくるのかというところは、しっかり注視していかないかと考えております。

最後のマルにございます。本年1月から自動車リサイクル法施行にあわせまして、国土交通省で改正道路運送車両法を施行していただいておりますが、これにおきまして国内の使用済自動車の発生台数の把握が進むことが期待されておりますので、こちらの方の数字も参照しながら、引き続き制度がきちんと運営されているかというところについてチェックをしていく必要があると考えております。

続きまして、12ページにございます。これはリサイクル料金の関係の預託、払渡し運用の関係の状況でございます。(1)というところにございますが、預託、払い渡しの状況であります。これは御案内のとおり、リサイクル料金徴収の形態につきましては3点。

?でございますが、今年から販売される新車につきましては、新車登録時に新車ディーラーにお願いして預託を実施するということ。?昨年まで販売されていた既販車のうち車検を受けるものにつきましては、車検を受ける時まで車検場近傍の端末であるとか関係団体、さらには整備事業者を通じて、リサイクル料金のお支払いをいただくということ。?既販車のうち車検を受けずにすぐ捨てられるというもの、使用済みとなるものにつきましては、最終的に引取業者に引き渡される段階でリサイクル料金の預託を実施、ということになっております。

その下のマルにございますように、こういった料金の管理につきましても、資金管理法人として指定を受けておりますリサイクル促進センターの方でやっただけというところでございます。

その下のマルにございますが、16年度1~3月分につきましては、1006万台、960億円のリサイクル料金を預託されております。また、施行後から1月から6月まで半年間、1987万台、1870億円という料金が預託されております。これは、その下の表に記載してありまして、それぞれ新車時、車検時、引取時という形で、車検時が多くなっておりますけれども、こういった金額になっております。

ちなみに、こういったお金の流れにつきましては、別紙9というのが後ろについてありまして、非常にわかりやすく整理をいただいておりますので、これも適宜ご覧いただければと思っております。

12ページ、一番下のところでございますが、本年3月下旬であります。車検場関係の端末のシステム、情報システムに全国的な障害が発生しております。関係団体に積極的に御協力いただきまして対応を図りました。そういった非常にシリアスな問題が発生いたしましたが、それ以外は資金管理システム全体としては大きな障害はなく順調に稼働しているというところでございます。

13ページにございます。13ページの上に表があります。最初のマルにありますように、リ

サイクル料金につきましては、メーカー等がシュレッダーダストを引き取った際にメーカーが請求していただいて、それに対応して払い渡すということになっておりますので、こういったダスト、フロン、エアバック、さらには情報管理料金——情報管理料金は自動車リサイクル促進センターの情報管理分に払い渡されて、そこにおいて電子マニフェストの運営に使用されるわけですが、こういった金額が既に払い渡されております。これも件数が異なっておりますのは、各工程でこういったものが発生した後に、こういった請求が来るものですから、台数の方では異なっております。

(2)、その下のところでございますが、リサイクル料金の管理関係、いわゆる料金の管理の関係であります。この料金につきましては、当該車が廃車になってリサイクル費用に実際に使うというまでは資金管理人たる自動車リサイクル促進センターにおいて管理しております。その際には透明性、公平性の観点から、有識者で構成されます資金管理業務諮問委員会という中立委員会の審議を経ながら、重要事項の決定を進めておるところであります。

その下のマルにございますが、これまで9回、この委員会を開催しております、予算関係、決算関係、さらには資金運用の基本方針等も含めた資金管理業務規程——これは資金管理業務を行うに当たってのいろんなルールを定めたものであります——、こういったものもすべて審議をしていただいております。

また、それも加えまして、内部、外部の関係の内部監査、さらに外部監査法人の監査でありますとか、四半期ごとの運用状況の公開等も積極的にやっております。

運用の基本方針につきましては13ページ、一番下のところがございますけれども、幾つか点がありますけれども、最初のところで書いてございますのは、元本確保ということで、元本確保が前提であります。2番にございますのは国債、地方債、政府保証債、財投機関債という諸々の債券、元本の保証されたもの、または格付けの非常に高い、極めて安定性の高いものについてのみ購入するということになっております。

また、13ページ、一番下のところがございますけれども、今回の運用につきましては、リスク管理、リスクを最小限にするという観点から、ラダー型運用と言われる運用形態がございますが、こういった非常に安定的な運用形態を採用しております。

14ページでございます。14ページ、一番上にございますように、四半期に1回は運用状況の評価等を行っております。またリスク管理責任者等において、リスク管理の体制も固めております。リサイクル料金の運用状況であります、この表にございますように、1～6月類型で1286億円の金額が運用に回っております。これは入金された額の中から一部が運用に回ると、リサイクル料金の預託を行っていただいても、実際にお金が入金されてくるまで時間かかるものですから、入金で運用された額はこういった額になっております。約8割が国債ということで、国債中心の運用になっております。

15ページですが、離島関係、不法投棄の関係でございます。5番というところがございます。

最初のマルにございますけれども、今回の法律の中では、解体業者の方でいろいろ解体していただいた解体自動車、こちらの方が全部利用、例えば輸出の場合ですが、こういった場合にはリサイクルが不要となり使用されない再資源化預託金等が発生する。

すなわち解体自動車が途中で輸出された場合には、国内でシュレッダーダストが発生しま

せんので、そういった場合には、その分の料金が余ってしまうということになるわけで、こちらの方を特定再資源化預託金等と呼んでおります。

こういったものにつきましては、用途が今申し上げましたようなシュレッダーダスト等のリサイクルに回るわけではありませんので、全体の仕組みを円滑化する観点で離島から自治体が廃車の運搬等を行っていただく、こういう離島の関係の事業でありますとか、また自治体の方で不法投棄された自動車の処理といったことを行うものに対して支援をすることになって、これは主務大臣の承認を得た上でやることになっております。

これにつきましては、次のマルにございますように、これも指定再資源化機関という形で大臣の指定を受けております財団法人自動車リサイクル促進センターでやっていただいております。自治体と御相談しながらやっていただいております。

三つ目のマルにありますけれども、この中の離島の関係でございますが、こちらについては今年の10月から開始をする予定ということで、これは資料8というので後程、御紹介があります。

その次のマルの不法投棄の関係ですが、これも後程、御紹介があるところでありますけれども、具体的な事案がまだ上がってきておりませんので、事案が上がってきた場合には迅速に対応するというので、とりあえず準備を進めて構えだけは整えておるわけでありませぬ。

15 ページ、一番下のマルでございますけれども、いわゆる路上放棄車両の問題であります。こちらについては従前から路上放棄車処理協力会というものを自動車工業会等でお作りいただいて、こちらの方から市町村に対して処理関係費用の寄附等を行っておりましたが、これについては、今後は路上放棄車両というものは基本的にはリサイクル法の中で減少すると考えておりますけれども、引き続き存続を予定しております。

16 ページでございますが、制度の普及・広報の関係。二つございまして、一つは関係事業者の方々向けということであります。施行前には計3回、全都道府県50カ所、すなわち150回、全業種向けの説明会を開催いたしております。また、各業種別の説明会、全業種ではなくて、それぞれの方向けに分かれた説明会も適宜開催していますので、昨年1年間で約9万人以上の方の参加を得ております。また、各事業者団体の中でも会員向けの説明会を精力的に開催していただいております。今申し上げました業種別説明会の状況は下のようにあるところでございます。

16 ページの下にありますけれども、この表に出ている以外に、私どもの方で、地方の組合でありますとか、いろんなところから説明会のお呼びがかかった場合には、積極的に伺うことにしておりますので、実数はこれに加えて、さらに何十カ所というところで説明会を既に開催してきております。表の下にございますように、今後も関係業者の方々の方が十分御理解いただいた上で法律を守っていただけるように説明会の方は継続していくつもりであります。

また、一番下にございますコールセンターというもの。これはお電話で関係事業者からの御質問等にお答えする、お電話のセンターですが、こちらの方も設置しております。関係の方々からの御質問、さらには一般の方からのお問い合わせの対応をしております。

17 ページであります。一般ユーザー向け広報であります。これにつきましては、この表にございますように、七千数百万台という車の所有者に係るものですから、ラジオ、

テレビ、新聞、雑誌等を使いまして幅広く広報活動を行ってまいりました。表の下のマルでございますけれども、今年につきましても、さらに引き続き継続をするということで、これにつきましては後ほど資料 6 を使って別途御説明がございます。

最後、7、今後の課題というところであります。最初のマルでございますように、今回の仕組み、自動車メーカーなり輸入事業者の方々、さらには関係事業者 10 万者以上という方々が参加し、さらにはユーザーとしては七千数百万台の車の所有者ということでありますので、非常に関係者が多い制度ではあります。さはさりながら、制度としては現状のところ立ち上がりつつあるものではないかという認識をしております。

しかしながら、その下のマルでございますように、今後の使用済自動車の引取台数でありますとか、流通実態については引き続き注視をして、何か問題が生じてないかということについては把握に努めていく必要があります。また、電子マニフェストなども既に運用といたしますか、実際に使われているわけですが、これで完成したということではなくて、関係事業者から、「こういった方が使いやすい」、「こういうところを改善してほしい」といった御要望がございましたら、引き続き改善を努めていく用意はしてありますので、関係の事業者団体におかれましては、こういった会員からの御要望を引き続き汲み上げていただければと考えておる次第であります。

とりあえず、資料 3 及び関係の別紙の御説明につきまして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。冒頭、宮本さんから話がありましたが、関係団体から何か補足的な説明がございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。ありがとうございました。

(関連事業者における自動車リサイクル法の遵守徹底について)

○ 永田座長

引き続きまして、関連事業者における自動車リサイクル法の遵守徹底につきまして、山本さんから話してもらいます。

○ 山本自動車リサイクル対策室長

お手元の資料 4 に基づきまして御説明をいたします。関連事業者における自動車リサイクル法の遵守徹底についてというところでございます。

関連事業者といたしまして、自動車リサイクル法に基づく引取業者から始まりまして、フロン類回収業者、解体業者、破碎業者と、それぞれ登録・許可を受けて業務を行っていたいております。それぞれの方が法律上の責務をきちっと果たしていただくということが、この制度、非常に肝要なところでございます。ここで違法行為が行われてしまいますと、制度がうまく動かないということで、これまでも、その点について実際に指導・監督を行っていただきます都道府県、保健所設置市の方々、それから関係団体を通じまして、いろんな周知をしてきているところでございます。法律施行から半年が経ったということもあ

りまして、その状況を踏まえまして、さらに強化した取り組みを今後していきたいということで、本日、御紹介をするというものでございます。

最初の1.で、これまで講じてきた措置とありますが、この部分につきましては、先ほど宮本室長から説明のあったところでございます。最初の(1)が無許可営業への対処ということで説明があったとおり、これは厳正に対応していると。

(2)の遅延報告対応マニュアル。遅延報告について、先ほど説明がありましたが、実際、遅延報告が出たときに、どういう理由であれば合理的であるかという判断の目安を示しまして、合理的とは言えないようなケースで遅延報告が出た場合に、自治体としてどういうアクションを取っていただくのかと、そういうような事例を示して対応していただくものでございます。

(3)がリサイクル料金の転嫁の禁止ということで、特に法施行直後は、まだリサイクル料金を納めていない車が多いので、リサイクル料金を廃車時に納めていただくというケースが結構ございます。そういった時には、最終的に使用済自動車を廃止する方がリサイクル料金を納めていただくということが肝要でございます。ただ、それを嫌って中古車取引のような形態で引き渡して、下流側の事業者にリサイクル料金を転嫁すると、これは法律の趣旨を損ねる非常に重大な違反でございますので、そういったことのないようにリサイクル料金負担の恣意的な転嫁を禁止するというを法施行前後2回にわたりまして、これは関係業界を通じて周知させていただいております。

それから、(4)が番目に行政処分の指針でございます。これも先ほど御紹介あったとおりで、法律に違反する具体的な事案について、どういう対応をすべきかということについて、具体的内容を自治体に向けて示したものでございます。これにつきましては、各ブロック会議でも周知をさせていただいているところでございます。

こういった形で、特に指導・監督に当たる自治体の方が現場での円滑な法施行、違法の取り締まりができるような手を尽くしてきたわけでございますが、2.の今後の措置というところにありますように、今後は特に個別・具体的により突っ込んだ対応をしていきたいと考えております。現在考えているものとして、(1)、(2)と挙げておりますが、これを早急に措置したいというところでございます。

まず(1)でございます。移動報告の実績がない解体業者への確認ということでございます。法施行6カ月経過しまして、当初は、昨年のうちに引き取った車、いわゆる自動車リサイクル法の対象にならないフロン回収法等によりまして対応すべき車が特に駆け込みで入ったこともございまして、昨年度のうちは、そういった車も結構あったのではないかと思います。法施行半年も経ったということで、ほとんどの事業所におきましては、こういった車は基本的にはないだろうという想定に立ちまして、こういった車がなお扱われているということであれば非常に問題だというのが問題意識でございます。

それで、今回、自動車リサイクル法に基づきまして、電子マニフェスト情報が一元的に管理されておりますので、どの事業者でどういう移動報告が行われたかというのは管理できる体制になっております。この情報であります。?にありますように、自治体から解体業の許可をもって登録されている方であるにもかかわらず、全然移動報告がない方がいるよ、うだということがございまして、それにつきまして情報管理センター、自動車リサイクル促進センターで、そういった業者がどういう状況にあるかというのをチェックしていただ

いたところ、解体を主たる業務にしていながら、電子マニフェストによる引取報告が全然ないという方が、ここにありますように、800 業者以上いらっしゃるということがわかりました。

こういった方々、本当に事業を休止している場合ももちろんあると思いますが、すべてそうかどうかというのはかなり気になるところでございますので、こういったものについて、具体的に個別のチェックをかけていこうというものでございます。もしそこに違法行為があれば、法律に基づいて厳しく対応していただくということを考えております。これにつきましては、来週早々にも自治体に具体的なお願いをしたいと考えております。

次のページでございますが、確認の結果につきましては、国の方で集約しまして対外的に公表していきたいということを考えております。当面、全く移動報告のない解体業者を最初のターゲットにしておりますけれども、これにつきましては移動報告が非常に少ないでありますとか、ほかの関連事業者についても移動報告上、何か不審な点がある部分については順次対応をしていきたいと考えております。

(2) がインターネット等において不適正な広告を行っている事業者の確認ということでございます。これもインターネットなどを検索してみますと、リサイクル料金が要らないとか、廃車は無料であるとかいうことで、使用済自動車をただで引き取るような広告が散見されるという状況にあります。

これにつきましても当然、預託されていない車で使用済自動車として引き取る場合には料金を納めていただかなければいけませんし、そういったことは自治体の登録を受けた業者でなければできない、あるいは登録業者はそういったことをきちっと周知する、告知する義務があるということでございますので、いずれにしても、こういった形で引き取っているということであれば、登録をしていなければ無登録営業に当たりますし、登録している方であれば自り法違反ということになりますので、こういったことも厳しく見ていく必要があるだろうと。

国の方で、ざっと把握した分で 30 件ほどあったわけでございます。これは一例でございますので、もう一度、各自治体におきまして、サンプルも含めていろんな広告をチェックしていただきまして、そこで不適正な内容があれば、法に基づいて対応していただくということを考えております。この結果につきましても、国で集約して公表するというところでございます。

最後は(3) 個別事業者の違法情報への対応ということでございます。こういった事業者が許可を得ずに解体しているのではないかとといった個別情報について、法施行後、何件か国の方にも寄せられてきて、情報があつたものについては個別に自治体をお願いをし、確認をして、もし違法行為があれば是正を図っているという状況でございます。

これにつきましては、関係者にあつては、そういった違法行為あるいは違法のおそれがある行為というものがあれば、看過することなく自治体あるいは国、環境省、経産省に御連絡をいただきたい。情報はもちろん匿名で結構ですので、具体的にそういう行為があれば自治体も確認に入れますので、そういったことをやっていただきたい。これにつきましては引き続きしっかりやっていこうと思っております。

資料 4 の説明は以上でございます。

○ 永田座長

ありがとうございました。

(改正道路運送車両法の施行状況について)

○ 永田座長

次に、改正道路運送車両法の施行状況についてということで、今日は国土交通省から坂本さんにお見えていただいておりますので、坂本さん、よろしくお願いします。

○ 姉帯専門官

本日、出席を予定しておりました坂本は、業務の都合上、来られなくなりましたので、かわりに私、姉帯と申します。よろしくお願いします。道路運送車両法改正後の処理状況について御報告させていただきます。

道路運送車両法の改正については、2ページ以降、第8回の合同会議資料につけてございますが、解体については抹消制度を改正して、リサイクル法の枠組みに従って適正に改正されたことを踏まえて登録するという形になっております。また、輸出について新しく輸出抹消制度というものを創設いたしました。それにあわせて、インセンティブとして、重量税の還付申請を創設しております。

また、1ページに戻りまして、解体についてのことですが、登録自動車については1月から6月までの件数が合計で13万1771件、届出でございますが、登録した後の一時抹消後の届出については32万6357件、合計で45万8128件でございます。輸出については1月から6月までが4万495件、届出が3万1894件、合計で7万2389件でございます。重量税の還付申請でございますけれども、1月から6月の合計件数で22万4775件。以上でございます。件数について以上で報告とさせていただきます。

○ 永田座長

ありがとうございました。

(自動車所有者・ユーザーの方々への理解普及活動について)

○ 永田座長

続きまして、自動車所有者・ユーザーの方々への理解普及活動についてということで、この件に関しましては自動車リサイクル促進センターより御説明願います。

○中谷専務理事 促進センターから、事務局長・斎藤が報告をいたします。

○斎藤事務局長 それでは、私の方から報告をさせていただきます。

自動車所有者・ユーザーの方々への理解普及活動についてという、資料6でございます。まだ、昨年度、04年度の実施計画であります。内容は先ほど宮本室長からお話があったとおりでございます。05年1月からの本格施行に向けまして、主として認知度の向上を図

るために7月以降、新聞、チラシ、あるいは10月から2月までの間はテレビ、ラジオ、新聞、雑誌等のマスメディアに集中的に出稿いたしました。並行して、04年9月から5年2月にかけて、ユーザーの方々に対しまして、自動車リサイクル法の認知度あるいは理解度、許容意識等についてインターネット調査あるいは全国訪問調査を実施してまいりました。

結果、スタート後の認知度は、インターネット調査で直近の2月5日の第4回調査におきましては92.7%、訪問調査でも90.4%の高い認知率となっております。インターネット調査の結果と、その推移などにつきましては、右側の上にグラフに示しておりますので、御参照いただければと思います。ただし、訪問調査の結果については示してございません。

また、制度の内容につきましても、「よく理解している」「ある程度理解している」を合わせた回答がインターネット調査で、右のグラフの菱形で示しておりますけれども、約60%、訪問調査でも46%となっております。許容意識につきましても、「よいことと思う」「ややよいことと思う」を合わせた回答が、インターネット調査で、これはグラフにございませんが、59.3%、訪問調査で56%となっております。

一層の理解を深める必要がございますけれども、制度のスタート直後としては予想以上の成果ではないかと考えております。また、一連の理解活動に加えて、新聞、テレビ等の報道による効果がプラスされたものではないかと考えております。

次に2でございます。本年度、05年度の実施計画でございます。考え方としては、制度の定着時期というふうにとらえて、制度の内容について、主な訴求点としては、下の※印のところでございますが、費用の負担、支払い時期等々、その他の関連項目としてリサイクル部品の活用促進などを加えまして、さらなる理解を深めていきたいということで、その施策を実施していく予定でございます。具体的には、認知度の向上、維持に効果の高いテレビ、ラジオのスポット広告、あるいは理解を深める効果のラジオの長時間広告等を、紙媒体を組み合わせた活動を予定しております。

右下の表をご覧ください。テレビ広告につきましては、全国ネットの15秒スポットを8月中旬から9月にかけて集中して投入いたします。ラジオ広告につきましては、理解を深めていただくために時間の長いコマーシャル枠を確保するためにFM番組を購入いたしております。これ以外に認知率維持、向上のために10秒スポットでありますとか、40秒スポットがございます、いずれも7月から実施をいたしております。新聞広告につきましては8月末に朝日と読売の2紙に、1ページの3分の1の5段スペースを掲載いたします。

その他、雑誌、それからリーフレットを約1000万部、ポスター約15万部を作成いたしまして、ごらんの時期から配布する予定にしております。

説明は以上でございます。

○ 永田座長

どうもありがとうございました。

ここで一たん区切らせていただきまして、ただいまの4件になりますかね、状況報告等につきまして御質問、御意見等ございましたら、お願いしたいと思います。札を立てていただければ、マイクが回るようになります。

酒井さんからいきましょう。

○ 酒井（清）委員

日本 ELV リサイクル機構の酒井と申します。

まず、引取報告が 120 万 6000 台という数字ですけれども、これは概ね順調な立ち上がりという御報告だったやに聞こえましたけれども、私どもの解体業者の現場からしますと、入庫の台数が 30%から 40%、業者によっては半減しているという現実がありまして、120 万台という引取台数が正常値の範囲に入るのかどうかということについて非常に疑問を感じております。

1 月～6 月で売れた新車の台数が 310 万台ぐらいあったと思いますけれども、新車販売台数に見合った廃車、市場から抹消される車が出るという今までの状況を考えますと、310 万台に対して 120 万台の引取報告しか上がらないというのは、由々しき事態として見るべきじゃないかと思います。

実際、現場では引取業者さんがリサイクル料金をお客様から貰いにくいとか、貰わないというところで、使用済自動車とすべき車を無理やり中古車で流通させているという実態があるように見受けられます。この辺、引取業者さんとしては、相当高い確率で中古車として売れるか売れないかという判断が、皆さんはプロの世界ですから、きちんとついていると考えますと、きっちり中古車として売れない車については、引取報告を上げてリサイクルシステムに乗せていただくような御指導をいただきたいと思います。

それに関連してですけれども、使用済自動車であるか、中古車であるかという判定を法律では最終ユーザーがするという事になっているかと思うんですけれども、一般的なユーザーさんを考えた場合には、ユーザーさんはそういった判断材料を持っていませんので、どうしても引取業者の判断に頼らざるを得ないということになります。ですから、引取業者さんに対して使用済にすべきか、中古車にすべきかという判断基準をある程度明らかにすべきじゃないかと思います。

それと、広報のところ、ユーザーさんに対する理解度といいますか、リサイクル法が非常によく理解されているという点は私どもも実感として感じております。ただし、重量税の還付について知っていらっしゃるユーザーさんはほとんどいらっしゃらないという現実があります。この辺についても周知徹底するべきじゃないかと思っております。

もう一つ、広報に関してということで、引取業者さんから解体業者が、いわゆる在庫期間 120 日を認めていただけないという事例がたくさんあります。これについても、引取業者さんに 120 日という期間は何のためにあるのか、それをきっちり認めることがリサイクル促進に重要な役割を果たすんだということをもう少し周知していただきたいと思います。

それと、長くなって申し訳ないんですけれども、もう一つ国交省さんにお聞きしたいんですが、いわゆる使用済になって引取報告が上がった 120 万台という数字ですけれども、新車の販売が 310 万台、両者の差が 200 万台近くあるわけですけれども、例えば 1 年後、200 万台とか 300 万台という数字が一時抹消されたまま確認できない状態になった場合、これをどういうふうに調査なさるのか、確認なさるのか、その辺についてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。以上です。

○ 永田座長

よろしいですか。今の件に関しまして、事務局から少しコメントさせていただきます。

○ 宮本自動車リサイクル室長

引取の 120 万台をどう見るかということですが、先ほど私どもから申し上げましたように、120 万というのは、1 月から 6 月ということで見ただけの場合には、ちょっと少ないということなのかと思うんですが、さっき御説明いたしましたように、4 月であるとか、5 月であるとか、6 月であるとか、ある程度立ち上がってきている時期の数字を見ると、必ずしも極端におかしな姿になっているということではないと思います。

いろいろと現場の感じとして在庫台数が減っているというお話も伺っております。これも個々の方それぞれの状態をよく見ないと判断できないのかなと思っているんですが、さっき申し上げましたように、4 月なり 5 月なり 6 月の全体の数字を見ると、必ずしもそういう数字になっていないものですから、一つは全体の数字が今後どうなのかというのをしっかり見なければいかんと思います。

また、個別の事業者について、そういった形で在庫台数が減っているというのが、いわゆる違法行為であるとか、未登録、未許可業者の存在であるとか、そういったことによって生じているのであれば極めて問題だと思っていますので、そういう意味では、先ほど関連事業者には周知徹底ということを求めたというところでありますので、そういう中で違法業者も排除しつつ、全体の台数が想定されるような姿になるのかということについてはしっかり見ていきたいと考えております。

それから、引取業者のところでは、無理やり中古車で流通させているというお話があったわけですが、まさに御指摘のとおり、引取業者のところではユーザーさんとしてしっかりお話し合いをしていただいて、もちろんユーザーさんに対する専門的な知識もアドバイスをしていただいて、中古車であるのか、廃車であるのかということも明確に区別して、廃車であるのであればいろいろ電子マニフェスト等の手続等も必要になりますし、そういう意味のところをしっかりと区別はしていただくということは極めて大事であります。これについては、引取業者の方々には今後も徹底していただきたいと思っていますし、引取業者関係の団体にもお願いしていかなければいけないと考えております。

それから、重量税関係の広報の話がありました。これは先ほどリサイクル促進センター・斎藤局長の御説明にもありましたように、これも国土交通省と協力しながら、重量税についての周知徹底ということもやっていきたいと考えています。

それから、先ほどあった引取業者の方から、早期に解体作業を終了するよう強要されているという話がありましたが、法律上、適正な処理、適正なリサイクルの上では一定期間の処理期間が必要であるというのが法律の考え方です。個々の取引につきましては、相互に御認識、御納得いただけるようにお話をさせていただくということですが、当然のことですが、その際には、今申し上げた法律の趣旨も十分反映していただきたいと考えております。とりあえず、以上です。

○ 姉帯専門官

先ほど御質問があった一時抹消後の取り扱いについては、1 月から 6 月の抹消状況、こういった形で、どのぐらいのタイミングでやっているのか、そういったものを分析しながら、

今後どうするかを今まさに検討中ということでございます。

○ 酒井（清）委員

全然アイデアはないのでしょうか。

○ 姉帯専門官

まだ……。一時抹消してから解体の届出を出しているタイミングもありますし、ずうっと一時抹消中であるという車がどのぐらいあるのかということも含めて、それを抽出するプログラムをつくらなければいけませんので、そういったことも含めて検討しているということでございます。

○ 酒井（清）委員

解体届出が45万台しか出ていないということですね。その辺はどうお考えでしょうか。

○ 姉帯専門官

45万台については、昨年度の登録については、登録件数そのものは昨年よりは伸びている。届出というのは、昨年度には制度はなかったわけですが、32万6000件というのは新しく我々国交省について届け出た、解体されたという初めての件数ということでございます。

そういう意味でいくと、この制度の周知というのは、この件数を見ていただければ、これはまだ分析しているわけではございませんけれども、1月、2月、3月、本来なら、従来の抹消というのは3月に件数が高くなって、その後、こちらの4月、5月、6月のように落ちついてきてはいるんですけれども、解体の届出については3月の件数、2月から3月に1万7000件が4万6000件に上がっていて、その後、届出についてはどんどん伸びているという状況ですので、従来の抹消というのは3月に一番ピークを迎えて、その後、ある程度安定していくというふうな感じのところ、届出については、今の段階ではどんどん伸びていっているというふうには見られます。

ただ、今後、どういうふうになっているかはわかりませんので、注視しているところでございます。

○ 酒井（清）委員

ありがとうございました。リサイクル法の定着度を検証するのに非常に重要なファクターだと思いますので、よろしくお願いいたします。

○ 酒井（伸）委員

登録・許可の関係でちょっとお伺いをしたいんですが、先ほどの資料3の8ページ、立入検査計画を現在、都道府県あるいは保健所設置市がお考えになられているということですが、その内容あるいはその手順等について御紹介いただけませんか。

といいますのは、そもそもこういう事業に関して許可基準の専門委員会の際に、できるだけガチガチとした基準項目を定めるのではなくて、できるだけ性能基準的な精神で臨みま

しょうと、そういうことの中で標準作業書をちゃんと置いていただいて、事業者から積極的にホームページ等で発信をしていただきましょうという、そういう精神で議論をさせていただいたかと思っております。そういう意味での第一歩ですので、立入検査云々というところで、こういう精神を反映していただきたいという思いもあってお伺いするんですが、いかがでしょうか。

○ 山本自動車リサイクル対策室長

自治体における立入検査ですが、許可業者につきましては半年さかのぼって今年の 7 月から施行されたということもありまして、その部分、特に許可業者については、重点的にこれまで現場を確認するという意味で立ち入りをしていただいているというふうに認識しております。

おっしゃるとおり、余りガチガチに縛らずに標準作業書という形で、ハードでガチッとやるんじゃなくて、丁寧な手順でやればシンプルな設備でも対応できるというのが今回の特徴ですので、そのあたりは、標準作業書の作り方についても、こちらでサンプルを示して皆さんに周知するなどをやっておりますので、その審査の部分は自治体においても丁寧にやっていただいているのではないかなと思っております。

今後につきましても、基本的にはそういう趣旨を踏まえて立ち入りがきちんとやられると、要はガチガチの検査ということではなくて、現場で弾力的に標準作業書にのっとった作業がやられているかどうかというのが立ち入りの基本だと思いますので、その点については今後とも周知していきたいと思っております。

○ 酒井（伸）委員

今日の登録・許可関係のところは、どっちかといいますと、法違反とか、それに対する対応という方向の報告が中心だったかと思うんですが、ある意味で監督色が極めて強く印象を持ったわけですが、ぜひ誘導的な色彩で、優良な方々を積極的に広報していくというような姿勢でのある種の検査という視点も重要かと思っておりますので、そういう視点を含めてよろしくお願ひしたいと思っております。

○ 細田委員

コメント一つと質問を 3 点申し上げます。

まず資料 3 の 5 ページなんですけど、自動車メーカーのコミットメントというところで、世界に発信することは必要だと思います。というのは、EPR の典型的なことだと思うんですけども、EPR で、この審議会もそうでしたけれども、だれが支払うか、どの時点で支払うのかばかりに注目がいってしまって、どういうシステムを立ち上げて、誰がそれに責任を持つかという、とても重要な論点が落ちがちなんですけれども、結局、ここが非常に重要だということで、この点も EPR のガイダンスマニュアルあたりも書き込みが少ないので、日本が先進例として出していただきたいというのがコメントであります。

質問なんですけど、別紙 1 に、シュレッダーダストのリサイクルに関して、リサイクル率も含めてタイプ別に書いてあるのでありがたいんですが、まだ読み込みが少ないのでわかりませんが、タイプ別でどういう違いがあって、タイプ内でもリサイクル率が違うみ

たいなんですよ。その点についてももう少し詳細な解析、私もやってみたいと思うんだけど、その点についての精査を行う必要があるんじゃないかなと思っております。

それから、先ほど抹消登録の話が出ておりましたけれども、私もわからないところがあって、資料 5 の解体と輸出の抹消の話なんですけど、一時抹消全体の中で改正後は解体抹消と輸出抹消というふうに正確に出てくるわけですね。そうすると、残るところ、数字の差というのは、中古新規で出てくるものを除けば、滞留している台数がわかってくるわけで、その台数がどれくらいなのかを、プログラム作成中だとおっしゃいましたけど、早いうちに出していただきたいと思います。そうしないと、このリサイクルシステムがどういうふうに動いているかというのがわからなくなってしまうので、その点はよろしく願いいたしたいと思います。

3点目は、これも酒井さんの解体の話と関わるんですけども、オークションの流れというものについて検討する必要があるかなと思います。オークション全体が悪いとは思いませんけれども、そこに流れていく車は、いわゆる偽装中古車みたいな形で流れていって、本来リサイクルシステムに乗って日本で解体しなければいけない車が違った形で流れていく可能性が、私はあるんじゃないかなと思っております。その辺についての検討もよろしく願いいたします。以上です。

○ 永田座長

どうもありがとうございます。コメントの格好で、どちらかというと、これからの作業に対する注文に近い格好のものが多かったかと思えますけど、とりあえず事務局から何かコメントがあれば……。

○ 宮本自動車リサイクル室長

タイプ別のリサイクル率の違いのところは、どういう仕組みの中で、どれだけやるか、また熱回収の形態も蒸気なり電気なり、または燃料なりといったような形の回収の仕方がありますので、そのあたりは差になっていると思います。

ただ、どういうふうに正確にカウントするのか。このパーセントという数字自体は、議論した上でこういう計算方式でと決定しているわけでありましてけれども、細かいところでは、これの評価、同じ数字であっても質的な違いというのは当然あり得ると思いますので、そういったあたりは引き続き見ていかないかんというふうに思っております。

それから、オークションの関係。御指摘のあったように、オークション自体が直ちにすべて違法かということはないと思いますので、私どもとしては、オークションの業界においては、既に中古車関係のリサイクル料金の表示の仕方などは積極的に御協力いただいているところでもありますので、そういう意味で、例えば使用済の車両が引取、オークションに出品されるとか、そういった違法なことのないように引き続きお願いをしていきたいと思っております。オークションのあり方についても、個々個別の会場を見てみないと何らか判断できないと思いますので、引き続き、何らかの問題となるような取引が起きていないかというところはしっかり見ていかなければいけないと思っております。

○ 松田委員

消費者の立場から、周りの友達の話を引きながらお話をさせていただきたいと思います。今日は半年たった状況について、いろいろと克明な調査をしていただき、データを出していただき、ありがとうございました。

私の周辺の友達は、私の影響もあってリサイクル法についてはよくわかっているという方たちが多いんですが、そろそろ半年経ちますと、その方たちは車を買いかえる時期に来ているんですね。廃車したいと思ったのに、「松田さん、お金、取られなかったわよ」というふうに言うんです。「どこで買ったの」と言うと、「一流メーカーの系列の販売店で」という話になってくると、「えー、どうなっちゃったんだろう」というふうに思うんですよ。

ですから、販売店と製造メーカーは会社が違うからいいのかというと、消費者としてはそうは見えず、看板を背負って売っている自動車の販売店というのは、消費者から見ると、きちっとお仕事していると思うのに、廃車にしたいと思っても、それは中古車ですよというふうに持っていかれると、自動車リサイクル法そのものに対する、本当に「エーッ」という感じなんですけど、驚き、不信感、そして、そもそもはメーカーさんへの不信感になっていくのが消費者の物の見方なんです。

ですから、これは下取り車両ということになっていますが、下取り車両というのは、どこで一番発生するんだろうということになりますと、私たちの車の買い換え時の方が多いのではないかと思いますと、その人たちへの教育をもっと明白にしていくことが必要ではないかと思えます。

そのときに、「還付金ってあるでしょう」「もらわなかった」ということになるんですが、これは質問なんですけれども、国土交通省の 22 万 4775 の還付件は総額にすると、お金は幾らぐらいが出ているのでしょうかということをお聞きしたいと思います。

そして、車を販売なすることが商売の方たちに申し上げたいんですが、私たちはかなり環境に対する意識が大きくなっておりますので、もちろん環境に対する意識の少ない方たちもあるでしょうけれども、国民の中にはきちっとお金を払うことによって責任を果たしたいと思っている方たちがいるんです。なのに、お金は払わなくていいとか、親切心でこれは中古車にしておきましょうとか言われるのは、私たちからするとお節介な親切です。そのことをきちっとわかってお仕事していただかないと、看板、系列の親会社に非常に迷惑になるということをお気づきください。

以上でございます。

○ 姉帯専門官

先ほど質問のあった資料 5 の 2 番の重量税還付申請件数に対する還付された金額はお幾らでしょうかという御質問だと思いますが、資料 5 の 8 ページをちょっとごらんになっていただきたいんですけども、重量税の還付の仕組みは、私どもの運輸支局に抹消と同時に還付申請するという形になっていて、申請した情報が私どもの MOTAS という機械を通して国税庁に行きます。

還付を幾らにするのか、幾ら返すのかというのは国税庁で判断して、最終所有者の口座に振り込むという形になるので、私どもの国土交通省が、個人情報になるようなことだと思いますけれども、幾ら返されているかということでは把握してございません。申しわけご

ございません。

○ 松田委員

情報の公開ということで、わかりやすくということをお願いしますと、ここに併記されて、どれくらいのお金が返っているということを私たち消費者に知らせていただきたいと思いますので、国税庁にお伝えいただきたいと思います。

それから、この文章の書き方ですけれども、関係事業者という形でしか書いてないんですが、関係事業者というのが、私たちからすると、誰が誰かわからないんです。だから、ここに販売店とか、車検場とか、そういう形で事例を入れていただくと、私たちリサイクル法をより深く理解できると思います。

○ 伏見代理（村瀬委員）

自販連の伏見でございます。販売店ということで、全国新車のディーラーの1800社、拠点で1万8000拠点で、引取業者の役割を担っているわけでございます。1月以降の状況、3カ月タクトで調査しているんですけれども、1～3月で自販連の会員ディーラーさんが引き取った台数は15万5000台という引取台数になっております。

その内訳は、ディーラーが使用済自動車を引き取った場合には、有価で引き取りますと所有権がディーラーへ移るわけですから、ディーラーの名義で解体業者さんに出しているというのが3分の1ぐらいございます。それから、無価というんですかね、リサイクル料金を納めていただいて使用済自動車として解体業者さんに納めているのがだいたい半分近くあるという状況でございます。

詳細は追って……。この1～3月の3カ月分だけですから、今後半年でどのくらい出てくるのかわかりませんが、そういう形でフォローしているところでございます。

それから、関連の15条と16条については、私、質問しようと思っていた点が資料3の11ページでございますが、一つ目のマルでございまして、制度施行前のいわゆる駆け込み廃車というのがございます。この駆け込み廃車が相当数に上ったと見込まれるということで書かれてございます。この辺は数字的にはどういう数字で見込まれるという判断をされたのか、お伺いしたい。私どもが扱っている登録車の台数でいきますと、かえって15条抹消の台数は減っているんですね、11月、12月は。これに比べて16条抹消（一時抹消）の台数が若干増えているという状況でございます。毎月、この15条と16条の抹消という結果の数字だけ見ますと、15条抹消が施行後、確かに増えてきて、特に4月、5月、6月は対前年比で5倍、6倍という数字で上がってきているということで、私ども登録車を扱っている新車のディーラーからいきますと、この法の精神にのっとって運用されているということを確認しているということだけは申し添えたいと思います。

あと届出台数、軽自動車がございますので、この分の把握が私どもまだできておりません。この数字については全軽さんと話し合っていきたいと言うか、登録台数と軽四輪の届出台数を併せたところで分析したいと思っております。以上です。

○ 宮本自動車リサイクル室長

駆け込みについては、確たる数字というのは申し上げにくいところがあります。と申しま

すのは、一つは抹消の関係と必ずしも廃車の発生台数というのは関係がないものですから、それを見て判断することはできない。抹消自体増えている部分はあると思うんですけども、ということがあります。

ただ、傍証としては二つありまして、一つはフロン回収破壊法で12月までやっておりましたが、フロン回収破壊法上でルートに乗ってくる台数が昨年末にかけて増加しておりますので、そういうところを見ても増えているんじゃないかと考えられます。また、関係事業者の方々、多くの方々からヒアリング等の中でお話を伺っている限りでは、場合によっては、例えば12月、1月あたりは通常の取り扱い台数の倍を取り扱ったとかいうお話も聞きますので、そういう意味では、数として幾らかと確たることは申し上げにくいんですが、何らかのそういったことはあったのではないかと考えております。

○ 松波委員

私の方から2点ほど質問させていただきたいと思いますが、その前に、10万を超える関係事業者とか七千数百万の自動車所有者に対して大変な規模の仕事をされたことに敬意を表したいと思います。いずれにしても、まだまだPRが要る段階で、私たちJAFにおいてもPRを継続させていただいておりますが、2点であります。

先ほど来、質問が出ております400万台に対して120万余の半期の実績であったということについてであります。ここにも二つほど理由が書いてありますが、あるいは先ほど来、使用済自動車と中古車との関係の基準の問題、取り扱いの問題等があつて、悪い話が出ていたように思うんですが、逆にこういう法律ができて循環型社会ということで物を大事に使おうという思想が働いた面はないのか。したがって、流通実態について今後も調査されるということが書いてございますが、そこは的確に見極めていただければと思い、お願いを申し上げておきたいと思っております。

2点目ですが、これも大事な点ですが、手続きを取りやすい環境をつくるという意味において、画期的な重量税の返還という仕組みができたわけでありまして、このPRがまだ足りないという御指摘もありましたが、先ほど国土交通省の返還申請件数22万余という数字が出ておりますが、金額の話が出ましたが、私はそれより手続きを取られた方のうちの返還の割合は、この22万というのはどうなっているのでしょうか。それによって、ある程度PRが浸透しているか、浸透していないかが判断できるのではないかなと思つて御質問いたします。以上です。

○ 姉帯専門官

先ほどの話の繰り返しになりますけれども、私どもとしては、重量税については受け付けという形になりますので、申請の件数という形になりますが、それが一体幾ら返されたかということは、今のところわかりません。

○ 松波委員

幾らかは結構ですが、僕の関心は、廃車される時に何割の方が返還を求めておられて手続きを取られたかと。それによっては、PRの度合い、啓発活動の進捗状況がわかるかと思うんです。そういう点を視点にして御質問を申し上げたんです。

○ 姉帯専門官

そういう意味では、まだはっきりした分析はしてございません。

○ 渡辺（啓）委員

もう既に酒井さんとか細田先生から御指摘受けたこととダブルかもしれませんが、私どもは最終的にガラを引き取って破砕する業者を中心にした団体ですので、常にそのガラが適正に処理されてきたものかどうかについては非常に高い関心があります。

そういう点からしますと、今の制度では、一時抹消という制度が、いろんな形で、悪用とまではいかないにしても、きちっとやれていない。この法律の重大なコンセプトであります法で全部管理をしてきちっとコントロールするということからすると、重大な問題だろうと思っています。

それで、先ほど国交省からもプログラムを検討中ということがありましたが、改正道路運送車両法ですか、あの18条には、一定期間の後に解体の届けないし輸出の届けがないものについては催告をすることができるという規定があるので、先ほどお話あったプログラムの中に組み込まれているのかどうかわかりませんが、ぜひこれは実施する、それも、実施するだけじゃなくて、実施しますよという事前のスケジュール化を含めてアピールをしていただければ、それだけで随分アナウンス効果として防御効果が出ると思いますので、これはぜひお願いをしたいと思います。

もう一つ、多少細かい問題になりますが、最終的にガラを受けますときに、施行前の12月以前に廃車されたものが永久抹消されたものなのか、あるいはその後、不法に流れてきたものか、区別つかないんですね。我々も遵法でやりたいと思っていますけれども、そこのところがおっかなびっくりやっているところがあります。

これは国交省のお立場あるいは関係省庁のお立場から、我々の方に、こうやれば区別できるよと、考えられるのは永久抹消したコピーを持って来るぐらいのことしかないんですけども、競争の激しい中、その辺をもっと簡便にきちっと区別できる方法は何か御指導いただければというふうに強く思っております。

そうしませんと、変な形で結局は扱ってしまう。直接的な違法行為ではないにしても、違法行為をくぐってきたものを扱ってしまうということになるので、その辺、お願いしたいと思います。

○ 永田座長

いろいろ貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございました。

今日いただいた御意見を踏まえながら、自動車リサイクル法の円滑な施行定着に向けて、国を始め都道府県、各関係事業者の方々ですね、あわせて自動車リサイクル促進センター、引き続きいろいろ努力をしていただかなくちゃいけないことが多いと思っています。

特に道路運送車両法についても、いろいろ質問が出ました。もう少し積極的な形で資料等をおまとめいただき、実施状況はどうなっているのかということも、あわせて御報告いただきたい。一時抹消の話は、私は道路運送車両法の改正の時も関わっていて、そこが問題でああいう改正にも至ったというところもあるわけでございますので、そういう意味では、

そこがきっちりいかないと、この入り口のところで、この法が上手く動かないような状態も起こり得るということでございますので、よろしく申し上げます。

それから、皆さんのお持ちの情報というのはかなり重要な情報なわけで、それを統括的に整理していくことで自動車リサイクル法の運営状況が見えてくるのかなというふうに思っています。

そういう意味では、一遍そういう検討も関係者に集まってしていただく。我々も含めて、そういう話を聞かせていただくというチャンスを作っていただければと思っています。自動車リサイクル促進センターあたりで、その辺の話をしていただけるとありがたいなと思っています。

いずれにいたしましても、今日いろいろいただいた御意見は重要な御指摘で、これからの自動車リサイクル法の運営に関しまして非常に参考になるお話が多かったかと思っています。事務局と相談しまして早速、そうしたものに対して、どういう対応をしていくか、特に ELV のフローといいますか、この辺についてはいろいろ御質問に絡むような話がありました。これは共通認識として、そういうデータをきちっとまとめておく必要がありそうだと思います。そういう点もあわせて考えさせていただきます。

(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)

○ 永田座長

続きまして、使用済自動車の不法投棄、不適正保管等に関する調査ということで、これは山本さんから話をしてもらいます。

○ 山本自動車リサイクル対策室長

お手元の資料 7、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という資料について御説明申し上げます。時間も押しておりますので、簡単に御紹介だけさせていただきます。

前回の合同会議でも御紹介させていただきましたものについて、その後、調査をしましたので、その状況を対比して整理したものでございます。前回報告したのが 16 年 9 月時点で、今回あわせて報告するのが、ことしの 3 月ということで、法施行を挟みまして 6 カ月間の経緯ということで見ていただければと思います。

資料の 2 ページ目でございますが、表-2 というところに、不適正保管、不法投棄等の使用済自動車台数とございます。これは全国自治体を經由して調査した結果でございます。全国のところで見ていきますと、前回調査で 22 万台弱の不適正保管、不法投棄の台数があったものが、今回 14 万ということで、約 3 分の 1 が片づいているという状況でございます。離島の方は若干減りが少ないですが、1 万 7000 弱から 1 万 4000 に減っている。かなり残っておりますが、全体としては順調に片づいているのかなということでございます。表の二つ目の下のところに、「なお」書きで書いてありますように、2 年前の 15 年 3 月時点では、ちなみに全国で約 34 万台あったという状況でございますので、それに比べればかなり減っている。次のページをごらんいただきまして、大規模案件の件数ということで、1 カ所に

100 台以上の車が積まれているような状況を大規模案件として調査をしております。前回 450 件であったものが、今回 258 件、離島も 30 件が 16 件ということで、これも全体としては片づいてきております。実際には、そこの下に原因者の内訳で書いてありますように、大部分は原因者が判明しておりまして、その方々に自治体の方で指導していただいて、片づけを進めていただいているという状況でございます。

その次の?で行政の対応状況を整理しております。自動車リサイクル法が施行されて、使用済自動車はすべて廃棄物処理法の廃棄物だという法律上の整理がされたことが、自治体としても指導を徹底しやすいという効果が出ておりまして、大部分が指導に基づいて片づけていただいているという状況です。

次のページ、4 ページでございますが、自治体の方では大部分が指導によって対応している。その先に、さらに指導ではなかなか改善して貰えないようなケースでありますと、廃棄物処理法に基づく改善命令あるいは措置命令をかけていくわけですが、まだそういった件数は少ないということなので、大部分は指導で対応していただいている。

ただ、法施行半年経ちましたので、今年度内にある程度方向はつけていきたいと考えておりますので、どうしても指導に従ってもらえない、あるいは原因者による改善のめどが立たない、あるいは原因者が不明でどうしようもないというものについては、生活環境保全上の支障があるものについては積極的に行政代執行ということも視野に入れて対応していただきたいと考えております。

3. で今後の対応の一つ目の下を書いてありますように、自治体を通じた調査では幸い、法施行後に新たに不法投棄がされた、あるいは新たに野積みの車が増えたといった事例は把握がされておりませんので、今のところ法施行前の車が徐々に片づいているという状況でございます。

それから、使用済自動車は廃棄物処理法の廃棄物だということは制度上の整理がなされたんですが、一方で、これはまだ中古車なんだと言い張って野積みをしているというケースもありますので、それに対しては、こういったものは中古車とは言えないよという具体的な内容を示して、自治体で適切な指導をしていただけるように対応しているところでございます。

引き続き、この件につきましては、おおむね半年に 1 回ぐらいの頻度で調査をして、その調査結果に基づきまして自治体に、より一層の改善を徹底していただこうと考えております。資料の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す。この件に関しまして、御質問、御意見がございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

今、山本さんから話がありましたように、着実には進んでいるようでございますけれども、こうした状況について適宜、定期的に報告をさせていただく、調査もするという形で取り組ませていただければと思っております。よろしく申し上げます。

(平成 17 年度離島対策・不法投棄等対策支援事業について)

○ 永田座長

次に、平成 17 年度離島対策・不法投棄等対策支援事業に関する議題でございます。

この件に関しましては、自動車リサイクル促進センターより説明願います。

○ 斎藤事務局長

資料 8 でございます。平成 17 年度の離島対策と支援事業ということでございます。

まず 1. で準備状況を書いてございます。離島対策支援事業につきましては、平成 16 年 3 月に、不法投棄対策につきましては 7 月に、当中環審・産構審の合同会議におきまして基本的考え方を御報告させていただきまして、それに沿って準備を進めております状況をここに書かせていただいております。

現在、両方につきまして、17 年 5 月に自治体様の出えん要望の把握を行っておるところでございます。2) にその内容がございます。表にまとめてございます。離島対策支援事業につきましては、対象となります市町村が 147 でございますが、このうちで 17 年度、つまり本年から活用したいと仰っているところが 81、次年度から活用したいと仰っているところが 66 でございます。また、不法投棄等対策支援事業につきましては、現状では具体的な要望はございませんでした。

あわせて、自治体様から、1、2 と書いてございますが、例えば出えん率は上限 80% で固定をして欲しいとか、あるいは可能な限り 10 月からやって欲しいとか、3 カ月前に内示を欲しいとか、そういった具体的な御要望もいただいております。

2. 出えん方針でございますが、平成 17 年度の途中から離島対策支援事業を開始する場合に、各自治体様の御要望等を確認いたしましたところ、総額で 3.13 億円、3 億 1300 万円となっております。これは、2 枚めくっていただきました別紙 1 のところに概要と都道府県別の要請額を示しておりますので、御参照いただきたいと思います。

一方で、前に戻っていただきまして、5 月までに発生いたしました特定再資源化預託金等、つまり剰余金でございますが、これは 3 億 5200 万円でございます。これにつきましても、別紙 2 に示してございますので、御参照いただきたいと思います。

こうした状況を踏まえまして、9 月の時点におきまして取り扱いをいたします私どもの再資源化支援部において必要となる事務所を含めて、4.38 億円以上の剰余金が発生することが想定されますので、自治体様の要望を踏まえまして、10 月からの事業開始を前提として、出えん方針を各自治体様に御案内することについて、6 月の離島対策等検討会、資金管理業務諮問委員会等において御提案をいたしまして、御承認をいただきまして、7 月 1 日に自治体様に展開済みでございます。

その内容は次のページでございまして、10 月 1 日から事業開始すること、出えん率は 80% とすること、個別の議案につきましては 9 月の離島対策検討会等々を経て承認されるということ。なお、具体的な出えんに関しましても 9 月の時点で再度、離島対策等検討会及び資金管理業務諮問委員会の審議を経て確定をいたしまして、資金管理法から主務大臣の承認を受けるということとなります。

また、※2 をご覧いただきたいと思います。不法投棄対策支援事業につきましても、現時点におきまして要望がございませんので、基本的には本年度は実施せず、18 年度からとし

たいと思っておりますが、出えん要望等がございました場合には別途検討、調整いたします。

今後の予定でございますが、3に示しているとおりでございまして、ハッチングの部分、自治体様にいろいろ作業をお願いしているところでございますが、先ほど申し上げましたとおり、9月に諸々手続をいたしまして、10月1日から事業を開始するという段取りで、ここにお示したようなスケジュールで進めていくということを考えているところでございます。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。この件に関しましていかがでしょうか。何か御質問、御意見ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。できるだけ早期にということ、10月から開始されるということ。それから、ここに挙げられている都道府県以外にも離島を抱えているところがあるはずで、そういうところにも積極的に対応していただかなくちゃいけないんだろうと思っています。そういう点でのニーズ把握について、センターの方でも努力していただきたいと思います。よろしくお祈りします。よろしいでしょうか。

(フロン回収破壊法の施行の評価及び今後について)

○ 永田座長

次に、フロン回収破壊法の施行状況の評価及び今後についてということで、宮本さんから話してもらいます。

○ 宮本自動車リサイクル室長

資料9であります。フロン回収破壊法のカーエアコン部分の施行状況及び今後についてということでございます。

御案内のとおり、これは平成14年10月から施行されたフロン回収破壊法、自動車リサイクル法と異なりまして、カーエアコン部分のフロンだけの回収だけ先行させて開始いたしました。17年1月1日にリサイクル法が施行されましたので、今や基本的にはフロン回収破壊法は自動車リサイクル法に発展的に吸収されておるわけでありまして。

施行状況ですが、1ページ目におさらいがあります。今回、フロン回収破壊法の中では回収業者が回収したフロンを自動車メーカーが引き取って破壊するということでもありますけれども、実際には、自動車メーカーの役割を自動車リサイクル促進センター・フロン事業部で行っていただいております。

1ページ目のマルの三つ目にありますように、自動車フロン引取・破壊システムを運営していただきまして、フロン券というものを促進センターが発行して、これをコンビニエンスストア等で販売して、これを使ってユーザーから必要な費用を徴収するという仕組みでございました。

2ページをご覧くださいますと、2ページの上に表があります。これが平成14年10月から

3月まで、ことしの3月までの実績ということであります。14年度は下期だけ、15年度、16年度は1年間通じてでありますけれども、15年度で108万4000台、16年度は101万5000台、累計で244.3万台、944トンのフロンを引き取って破壊していただいております。

ところが、これは自動車リサイクル促進センターで引き取って破壊した実績でございます。ところが、事業者の方々が再利用されたものについてはよくわからないというところがありまして、そちらについては、2ページの下の表にございますように、各事業者からそれぞれ報告をしていただいて公表する仕組みになっております。平成14年、15年度という数字が出ておりますが、これは従前からお出ししている数字でありまして、16年度の数字につきましては現在集計中ということでございます。ご覧いただきますと、自動車メーカー等に引き渡された量が促進センターに送られた量であります。これ以外のところは結構な量になっているというところがございます。

3ページでございますけれども、3番、フロン回収破壊法の施行状況の評価ということあります。最初のマルにありますように、16年度の引取破壊台数につきましては101.5万台、15年度は108.4万台ということあります。若干減っているという感じはあるんですが、これについては、マルの2個目でございますように、これは16年度に含まれているんですが、17年1～3月につきましては自動車リサイクル法が施行されておりますので、こちらの世界に移行してしまったということがあると思います。そういう意味では、実力的には16年度というものは15年度に比べまして実績は上がったのではないかと考えております。マルの三つ目、下から二つ目のマルですけれども、ここがございますように、実績は伸びておりますので、今回のフロン回収破壊法も一定の効果があったと考えておりますし、また自動車リサイクル法に導く上でのいろいろな道筋となったのではないかと評価しております。

ただ、3ページ一番下のマルでございますけれども、使用済のフロンの乗っている自動車の発生台数は300万台以上と見込んでおりましたので、想定を下回る水準となっておりますけれども、理由としては2点書いてございます。?フロン回収破壊法ではフロン類管理書という紙マニフェストを使いまして、各事業者の行動を監視する仕組みになっておったわけですが、当然、全国一元管理する仕組みになっておりませんので、各事業者がちゃんとやっておられるかというのをチェックしにくいというのがございました。また?、促進センターなり国、自治体等で積極的に理解普及活動を行ってまいりましたが、事業者やユーザーの方への浸透度においては必ずしも十分ではなかったということを考えております。このあたりが理由ではないかと考えております。

したがって、4ページの上でございますように、リサイクル法におきましては、電子マニフェストで先ほど御説明いたしましたように、遅延報告という形で、各事業者のところで何か問題が発生するようなケースであれば、事前に未然防止という観点から自治体に御連絡をして、しっかり御指導いただくとか、また認知度では、自動車リサイクル法を知っている人が90%以上という結果も出ておりましたように、きめ細かい理解普及活動を講じておりますので、フロン回収破壊法をベースに補強を行ったというところがございます。

その下の4番。したがって、フロン回収破壊法自体はかなり終了に近づいておるわけですが、4番の今後についてというところでもあります。昨年12月までにというふう書いてございますけれども、昨年12月までに引取業者が引き取った使用済自動車のフロンに

つきましては、引き続きフロン回収破壊法に基づいて処理されます。ことしの 1 月から引取業者が引き取った車につきましては自動車リサイクル法ということでございます。

昨年 12 月までに引き取られた自動車に乗っているフロンはそんなに多くないと思いますので、今現在、フロン法のフロンにつきましては自動車リサイクル促進センターフロン事業部が行っておりますが、このお仕事を自動車リサイクル法上のフロン関係の業務を行っております有限責任中間法人の自動車再資源化協力機構に移管をしていくことによって、より効率的な業務運営とすることにいたしております。

4 ページの下のマルでございますけれども、また話が違うんですが、消費者の方がフロン券を買って使用済自動車を廃棄した場合に、フロン類が途中のフロン類回収業者のところまで再利用される場合がございます。この場合には財団法人の自動車リサイクル促進センターの方で収受した金銭は結果的に回収破壊費用として使われないということになるわけでありまして、いわゆる剰余金とかいう形の表現を使っておりましたが、こういう資金が存在いたしております。

これにつきましては、ここに書いてございますように、産業構造審議会等における審議結果を踏まえ、財団法人自動車リサイクル促進センターにおいて他の事業とは明確に区分し、フロン類に関する広報活動などフロン類の大气への排出抑制に資する事業に活用するという事を明確に法律の施行前から決定しておりまして、これは従前から、私の方からもこの場で御説明しているとおりであります。

これにつきましては、自動車リサイクル法上は、先ほどの離島対策、不法投棄対策等のように、法律上、用途が明定されておるわけでありまして、フロン回収破壊法においては明定されておりませんでしたので、法施行前からこういった形で審議会の場で御紹介をして、方針については明確に定めてきたというところでございます。

その下のところでありますけれども、こういったいわゆる資金であります、最終的な額はまだ確定しておりませんが、現在見通し約 7 億円程度発生するのではないかと見込んでおります。これにつきましては、したがって、従前からここで申し上げている方針に従いまして厳格に活用することとしたいと考えております。具体的には 5 ページでございます。

上にございますのは広報・啓発活動でございまして、まさに申し上げましたように、促進センターのフロン事業部におきまして、フロン類の排出によるオゾン層の破壊や地球温暖化といった問題について、戦略的かつ効果的に広報・啓発活動を実施したいと考えております。例として下にございますが、例えばシンポジウムの開催でありますとか、新聞等の広告の掲載でありますとか、または小中学生等を対象にした教育現場における環境教育を行うためのツールの提供といったようなことも考えております。

それに加えて、その下にございますが、公益信託の設立（基金への出せん）というものも行いたいと考えておるわけでありまして。広報・啓発活動につきましては、単年度ではなくて中長期継続的に行う必要があるものですが、そういう観点で、こういった基金をつくって、この中から必要な事業に対して中長期的に支援を行っていくということにはいかがかと考えております。

具体例は、その下にありますが、想定される助成対象事業例ということで、シンポジウムの開催でありますとか、一般の方に対する啓発関係の助成でありますとか、また国内でな

く海外、途上国におけるフロン類回収等に対する助成であるとか、環境 NGO とか環境 NPO といった方などが行われるような事業に対して、中長期的に支援をしていきたいと考えております。

ちなみに、公益信託制度につきましては 6 ページに表がございますが、こういう仕組みでございます。上に委託者というところがありまして、こちらから財産を信託いたします。真ん中に受託者とあります。これは信託銀行であります。すなわち、自動車リサイクル促進センターから切り離して信託銀行にこういった基金を設立するものでございます。こちらにつきましては当然、左上にあります。信託管理人が管理を行い、右側には運営委員会というのがございますが、学識経験者等の御意見も踏まえながら運営を行うということで、矢印が左に伸びておりますが、第三者、NPO 等に対して助成を行っていくというものでございます。

全体につきましては、私ども主務官庁の方で許可なり監督ということを考えておりますので、こういったある種、中立的かつ公正な仕組みの中で、いわゆる剰余金については使っていきたいと考えております。

また、6 ページ一番下でございますように、具体的に、それぞれどのぐらいの額の配分にしていくのかにつきましては、額の確定もしておりませんので、今後、実務の詳細を詰めていく中で確定をしたいと考えておる次第でございます。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。いかがでしょうか、このフロンの件に対しまして何かありますでしょうか。——よろしいでしょうか。

最後の方で、剰余金の取り扱いについても少し方向性を示させていただきましたが、そんな方向で検討させていただくということで御了承いただけますでしょうか。

それでは、検討の途中経過等については、また皆さんの方にも適宜御報告させていただきます。

(自主取組みの実施状況について)

○ 永田座長

引き続きまして、自主的取組みの問題でございます。全部で三つほど、二輪車の件、架装物の問題、それから、環境負荷物質の削減でございます。三つ御説明いただいた後、質問等に移りたいと思います。

まず、二輪リサイクル参加事業者連絡会ですか、よろしく申し上げます。

○ 二輪リサイクル参加事業者連絡会

参加事業者 15 社を代表しまして、実績を総括した形で報告させていただきます。運用状況でございますが、昨年 10 月 1 日に開始いたしまして、世界初ということで運用してございます。現在、トラブルもなく順調に稼働しているという状況です。途中で 1 社輸入事業者が加わるなど、国内メーカー、輸入事業者、共通理解のもと取組みが拡大しておるとい

う状況です。

運用状況のポイントは三つございますが、ポイントだけ説明させていただきます。1番の引取～処理・再資源化施設のところでございます。家電のリサイクルのAグループのインフラを活用させていただいておりますが、指定引取窓口、処理・再資源化施設は、保管スペースと処理ラインですね、これは二輪専用のラインを設けまして、家電リサイクルへ影響がないよう十分配慮した形で進めております。

自治体さんとの連携でございますが、自治体さんの不法投棄等の車両の受け入れということで、一部受け入れ基準に満たないものがございましたが、我々はメーカーが特定できれば引き取れるような形で運用を開始してございます。

次の2ページ目でございます。実績でございます、三つほどございます。一つ目がリサイクルマークの貼付でございます。システム開始後、順次リサイクルマークの貼付車を市場に投入しているというところで、6月末現在で15社、合計246機種になってございます。お約束の10月1日で出荷台数100%貼付ということで各社、切りかえを進めている段階でございます。

二つ目の引取台数でございますが、累計で1511台になっております。個人所有の車に当たる排出ということで一般廃棄物が62%、事業者所有の車の排出ということで、産業廃棄物になりますけれども、38%になります。二輪の需要期が3月から夏ごろということがございまして、3月以降コールセンターの問い合わせが急増するなり、実績も徐々に伸びてきたというところでございます。

三つ目の再資源化の割合でございますが、我々の処理・再資源化施設、14カ所の実績をまとめますと、重量ベースで85.5%になっております。次の3ページ目の計算式、処理フローを見ていただきますと、このフローは、我々広域認定を受けておりますので、そのフローにのっとった形でリサイクル率を算出してございます。

三つ目の自治体における評価でございますが、我々の仕組みの開始前、開始後、どのような変化があったかということで、本年2月から3月、経済産業省において、自治体向けアンケート実施を行っていただいております。その結果でございますけれども、引取を行っていた市町村のうち約21%が引取を既に中止、また21%が今後の引取中止を予定しているというところなんです。

引取を既に中止した市町村における理由でございますが、大半が適正処理を担保する回収ルートが確保されたという話、また3割弱が製造事業者等による回収の方が高いリサイクル率が期待できるという回答でございます。

これまで使用済二輪車の引取を行ってこなかった地方自治体においては、適正処理できる施設を有しなかったことを挙げてございまして、我々の仕組みがある程度受け皿になるのではないかとということで、総括しますと、自治体における期待があるのではないかとということでございます。

4ページ目でございます。4番の中古二輪車流通の変化でございます。今までの審議会でも海外輸出が多いということをお説明したところでございますが、昨今、国内の中古車の流通においても、インターネットを駆使しまして買取専門業者等が活躍されており、有価流通が多いということでございます。

このような流通過程におきまして、我々の仕組み以外で処理されるケースも多々あると思

われますが、リユース後のリサイクルという受け皿で、我々の仕組みがある程度の機能を果たしているのではないかとということで評価しております。

今後の対応でございますが、ユーザー認知度の向上が重要ということで、広報活動をきちんとやりますということと、先ほど申しましたとおり、流通フローが若干変化しておりますので、継続的に定点観測を行いまして廃棄台数の予測をしたり、リスク対応を行う考えでございます。

下に広報活動三つございますが、ポイントとしまして、2番のところ、粗大ごみとして引き取りを中止する自治体さんがあるということで、4月に全自治体に対して、中止する場合は事前にご連絡くださいということをお願いしてございます。円滑な本システムの移行をサポートする予定で進めております。簡単ですが、以上でございます。

○ 永田座長

引き続き、日本自動車工業会から、二つ説明してもらいます。

○ 日本自動車工業会

商用車架装物の自主取り組みの進捗状況を報告させていただきます。資料といたしましては、資料11と参考資料という形で1から6番までついております。この参考資料は、進捗状況のところに括弧で参考資料という形で表記しておりますので、そのときにご覧いただきたいと思っております。説明はA4、2枚でまとめたもので報告させていただきます。

内容の方に入らせていただきます。左に自主取り組みの内容、右側に進捗状況という形で表記させていただいております。

まず、リサイクル設計の推進です。易解体性の検討ということで、解体しやすい構造のアルミ製冷凍バンを実際につくりまして、解体性と保冷性等の試験を実施いたしました。ここにも書いてありますように、標準的な解体時間で、従来12時間かかったものに対して、半減ということを目指してやりましたが、8時間まで短縮できるということが確認できまして、今後、解体方法の改善等で目標は達成可能と判断いたしました。

この結果を各社さんが易解体性のバンの実際のものにつくるというところに現在、取り組んでおります。この結果は車工会のホームページに、5月に公表しております。一応、参考に、参考資料1という形で載せてあります。

次に、解体マニュアル。これも順調に進めておりまして、市場の大半をカバーできた状況になっております。さらに、この辺は継続していきます。レントゲン車で05年5月でカバー率が72%ということで、昨年よりはちょっと下がっていますが、04年度の換算ということで、合計の台数が変わったために数値が下がっているということです。

それから、4番のリサイクル困難材の代替材調査ということで、実際に調査を行いまして、可能なものはどんどん切り替えております。木材につきましては、アルミ材とか樹脂材に切り替えるという作業を進めておりまして、もう既に2004年より市販をしております。また、断熱材につきましては、現在のものと性能面とそう変わらないものが普及し始めたので、冷蔵・冷凍バンの断熱材としても約30%が使われております。05年度中には約70%になるだろうと推測しております。

5番で、環境基準適合ラベルの設定ということで、実際に環境に配慮した車体になっている

ものに張りつけるということで、参考資料 3 にありますけれども、その基準を満たしたものに張りつけております。これも発行枚数は、昨年 9 月に対して約倍の 13 万 6000 枚、発行しております。

次のページに移ります。環境負荷物質の使用削減なんですが、鉛につきましては、右にありますように、2002 年度の平均使用量、台当たり 60 グラムに対して半減を目標にして取り組んでおりまして、電着塗装を主体に鉛のフリー化を実施しました。その結果、早期に目標を達成いたしました。5 月時点で台当たり 19 グラムという状況になっております。

それから、リサイクル・処理困難な材料のリサイクル・適正処理の推進ということで、協力事業者制度という形で参加いただいております。ホームページの方でも適宜更新しております。参加事業者さんも、ここにありますが、83 社という形で増加しております。特に今度はタンクローリーとか、シュレッダー業者さんにも参加していただいて、この辺を充実させようと考えております。

あとは家電リサイクル施設さんにも協力をいただいているということです。FRP につきましても、協力事業者制度に入っただいて充実させようという形で動いております。

最後に情報提供ということで、タンクローリーの取扱説明書にタンクローリーを廃棄する場合の注意事項という形で記載をいたしております。以上です。

○ 日本自動車工業会

資料 12 で御説明いたします。1 枚目は経緯でございます。昨年、同会議において報告しましたが、その後の状況ということで今回、御報告させていただきます。中段にございますのが削減目標の一覧でございますので、これに沿って御報告いたします。

2 ページ目、お願いいたします。2 番目の取り組み進捗状況で、(1) の鉛から御説明いたします。?にございます削減実績が 2004 年度上市モデルの削減実績の表がございませうように、2006 年の新目標とされております目標を約 70%以上のモデルで前倒しの達成ができています状況でございます。

2 番目の具体的な取り組み状況でございますが、昨年同様に、特に燃料タンク、ホイールバルンサー等の主要部品において削減に努めておりまして、順次削減の採用を進めている結果、?のような結果になっております。?のポツの一番下に書いてありますが、まだ残されております電気・電子基板のハンダ等についても検討を始めております。

続きまして、3 ページ目をお願いします。(2) の水銀でございます。水銀は、昨年同様に、本年も既に新型車においてはすべてのモデルで水銀フリー化を実施しております。ポツの 2 番目にございませうように、特に安全部品で除外とされている 4 部品についても、代替技術の開発に取り組んでいる状況でございます。

(3) の六価クロムでございます。ポツ 1 にございませうように、六価クロムは特に防錆コーティングという一般用途に使われておりまして、特にポツ 2 でございませうように、自動車におけます重要保安部品においても使われております。並びに締結ボルト等にも広く使われておりますので、段階的に 2008 年度の禁止を目標に現在、進めております。なお、一般部品におきましては、順次、この六価クロムを除いたコーティング材の使用に引き続き切り替えを進めております。

最後、カドミの(4)でございます。カドミにつきましても、昨年同様、残されておしま

す電気・電子部品の、特に基板類の削減でございますが、これらの目標についても2007年という、あと僅かでございますが、これに向けて引き続き検討中でございます。その他の用途についてはほぼ完了しております。

最後でございますが、3番の削減状況の公表でございます。(1)は従来同様の公表でございます。(2)に書いておりますように、今後の情報といたしまして、これら4物質の公表でございますが、これらの自主取り組みの達成状況及び、まだ残されております部品群、部品名などを、特に車種ごとに公表していくように現在、検討し、公表していく予定でございます。

最後、補足についておりますが、グラフは従前から取り組んでおります鉛の削減の実績の削減状況のグラフでございます。さらに、その後ろについておりますのは補足で輸入車の環境負荷物質の対応についての状況の御説明でございます。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。ただいまの3件の自主的取り組みに関しまして御質問、御意見等を頂戴したいと思います。

○ 大塚(直)委員

2点ございます。1点は二輪車の件でございます。これはむしろ環境省にお伺いしたいんですが、現在、買取業者が無料で買い取るということが、引取が二輪車について自主的取り組みの中であまり行われてはいない理由ではないかと思いますが、無料で回収することについて、廃棄物の扱いを無視すれば問題は少なくなると思いますけれども、もちろんいろんな他の関連する問題が出てくるかと思いますが、これについて環境省でどういうふうにお考えか、お伺いしたいというのが1点でございます。

もう一点でございますけれども、これは非常に形式的な話で恐縮ですが、商用車の架装物のリサイクルに関してですが、「環境基準適合ラベル」という言葉の使い方について、環境基準というと一般の環境基準を想定してしまうので、私なんかから違和感がありますが、今ごろ言ってもしょうがないことなんで、これは感想として申し上げておくだけでも、言葉の使い方をお気付けいただいた方がありがたかったなという気が個人的にはしております。以上です。

○ 山本自動車リサイクル対策室長

二輪に限らず家電とかいろんなものについて無料で引き取りますよということで回っているケースがございますが、本来、処理するときには処理する場所に運んでいってという運搬コストをかけてやるわけですが、その部分を引き取る側が持って引き取っていることなので、現在行われている行為については廃棄物という取り扱いはされていないという状況でございます。

○ 永田座長

よろしいですか。この表現の話は、最後の資料の中にマーキングが載っていますが、こういう格好で貼付されていると。何かコメントありますか。

○ 日本自動車工業会

「環境基準適合ラベル」という言葉なんですけど、これは参考資料 3 につけておまして、車体工業会さんの方で独自に設定したということもありまして、その辺の言葉については通常理解と多少異なるところがあるかもしれませんが、こういう基準に従って設定したということで御理解いただきたいと思います。

○ 酒井（伸）委員

二輪車の件なんですけれども、昨年 10 月からお始めになられて、この 6 月までで 1511 台、もちろん立ち上げの時期ですから、今後どんどん増えていくということは期待をして見守りたいと思いますが、質問は、国内でリサイクルすべき台数ですね、いわゆるリサイクル率となる母数の方を今後どうやって把握されていかれるのかという、その方針について伺いをしたいということでございます。もちろん輸出が多いということは十分理解しておりますので、その上で、国内で対象となる台数はどうやって把握されるのか、その点についての方針をお話していただけませんか。

○ 二輪リサイクル参加事業者連絡会

資料の別添 2 を見ていただきまして、これで説明を加えさせていただきます。

別添 2 の使用済二輪車流通フローということで、保有車のところから右の方に回収業者、買取専門業者、販売店様とありまして、現時点で有価流通が多いというのは、この三つの窓口を通した形で有価流通をされているというものです。中には輸出業者というのもございます、多くはまだまだ輸出されているという状況です。我々、各関係事業者にはヒアリングを行っておりまして、大体の数量は押さえてございます。現時点で、有価流通と、いわゆる廃棄物、下の方の既存処理事業者、我々の仕組みに入ってくるものという割合でいきますと、ざっくりでございますが、上が 80 万ぐらいあって、下が 10 万ぐらいという、そういう粗い数値ですが、押さえているところでございます。継続的に定点観測しながら数値を精査するような形で今後やっていくつもりでございます。

○ 酒井（伸）委員

そういう意味では、上の方の流れが極めて多くて、かつ輸出台数が多いということがございますので、一定国内でリサイクル対象になる台数を、どういう方針でどう把握されていくか、ぜひシステムを組み上げていただきたいというふうに期待をいたします。

その際、内部化されて、我々リサイクル費用をどんどん払っていくことになりますので、アジア域全体でのリサイクルの考え方ということも大事になってまいるかと思っております。支払う側からすれば、そういう意味で、どこで最終リサイクル対象の二輪車が発生しようと、それは適正にやっていただきたいという思いがございますので、そういった意味ではアジア域全体を含めた構想づくりにぜひ入っていただきたい。これはコメントでございます。よろしく申し上げます。

○ 二輪リサイクル参加事業者連絡会

我々、仕組みつくった責任から、国内でこの仕組みが機能するよう頑張るつもりでございますが、入り口ですね、どのぐらい集まるかというのが我々としても今後の課題でございますので、海外に流れるものも含んだ形で検討材料とさせていただきます。

○ 永田座長

よろしいでしょうか。先ほどの自動車と同じように、これもフロー、どういう形になっているのかという話と、もう既にリサイクル費用、前取りして取った分のものが、今度は廃車になってくるような過程を想定した流れの中で、今のような話も含めて、将来展望も検討を続けてくれませんか。

実態としてのこの制度を維持するという、あるいは、これを積極的に活用していくような流れを作っていくというのも非常に大切な話ですけど、もう少し広い目で対応を考えていただくということも重要ななと思っていますので、よろしくをお願いします。

よろしいでしょうか。——それでは、自主的な取り組み、さらに向上をお願いしておきまして、適宜定期的に進捗状況はこの場で説明をいただくということをお願いしておきます。

(その他)

○ 永田座長

最後に、その他ということですが、事務局からどうぞ。

○ 宮本自動車リサイクル室長

本日の資料につきましては公開いたします。また、無記名議事要旨を作成して、速やかに公開します。また、議事録につきましては、御了承いただいた上で公開します。

次回以降の開催予定につきましては、リサイクル法の施行の進捗状況、今後の状況も踏まえ、必要性等もよく検討して、座長と御相談の上、追って御連絡、御相談したいと思っております。

○ 永田座長

よろしいでしょうか。

それでは、御了承いただいたということで、そのようにいたしておきます。

最後に言い残した話がありましたら、聞かせていただこうかと思いますが、よろしいでしょうか。

(閉会)

○ 永田座長

これで本日は終わりにしたいと思います。貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございました。よろしくをお願いします。