

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9回）-議事要旨

日時：平成17年7月15日（金曜日）10時00分～12時00分

場所：三田共用会議所 講堂

議事概要

【事務局より資料3・4、国土交通省より資料5、（財）自動車リサイクル促進センターより資料6について説明】

- 5点発言したい。まず、1点目に、自動車リサイクル法施行後の使用済自動車の引取について、事務局からは概ね順調な立ち上がりとの報告があったが、関係者の間では、法施行前と比較して、30～40%減の入庫率となっているのが実感であり、これが正常値の範囲として捉えられるかどうかは疑問。新車販売台数と廃車の発生台数は概ね一致すると考えられるが、今年に入ってからの新車販売台数310万台と比較して、法施行後に引き取られた台数が120万台であり、明らかに使用済自動車の流通が減少しており由々しき事態。この要因として、現場において、お客様からリサイクル料金を貰いにくい状況（立場）にあり、使用済自動車を無理矢理中古車として流通させている事例も多数ある。このため、引取業者に対しては、使用済自動車と中古車の区別をしっかりと行うよう指導して欲しい。
2点目は、現行、使用済自動車か否かの判断について、最終所有者の意志によるところとしているが、実際は、これらの判断をしているのは事業者であり、最終所有者にもわかりやすい使用済自動車か否かの判断基準を示して欲しい。
3点目。広報活動の成果もあり、リサイクル料金の支払いに関しては、ユーザーの理解も進んでいることが実感として感じられるが、一方で、重量税還付についてはほとんど知られていないのが現状であるので、こちらについても広報をして頂きたい。
4点目。解体業者には、標準的な作業期間として120日間が認められているにもかかわらず、引取業者からは、重量税還付の手続きを早く行うために不当にこの期間を短くするように圧力をかけられるケースが見受けられる。適正な解体処理を行うためにも、このような事はやめるように周知徹底して頂きたい。
5点目。国土交通省に対して確認させて頂きたい。一次抹消後、1年後に行われる催告についてどのように行う予定か。また、これまでの抹消手続きの件数をご報告頂いたところであるが、本件はリサイクル法の定着度を測る判断材料にもなるので、データ把握及びその分析を行って頂きたい。
→委員の仰られた引取台数に関してだが、1～6月で見るとそのような印象を受けるかもしれないが、4～6月を見ると、必ずしもそうとも言えない。現場で、使用済自動車の入庫台数が減っている話も良く聞こえてくる場所であるが、個別事業者毎の状況を良く見ていくことが重要であると思っている。結果、違法行為がこの要因となっているのであれば、当然、指導その他の取締りをしっかりと行う。また、引取業者の方には、使用済自動車の引取にあたって、お客様とよく相談をして引取を行って頂きたいと考えており、更なる周知を考えたい。また、引取業者から早期の処理を要請されている件については、使用済自動車の適正な解体・リサイクルのためには一定の期間は必要であり、その点も踏まえて確認通知までの期間が設定されていることから、その趣旨を徹底してまいりたい。重量税還付についても、関係事業者にも周知徹底を図っていく。
→1次抹消後、1年後に行われる確認については、その方法も含めシステムをどうするのか現在、検討中。抹消登録データの推移については、引き続き、注視していく。
- 行政処分の指針の話があったが、これに関連して立入検査の方法を教えて欲しい。そもそも許可基準の取得に際しては、設備基準よりも性能基準で判断をすることで整理してきたところであり、立入検査時に設備基準でガチガチに縛らずに、あくまでも標準作業書にもとづいて作業がおこなわれているのかどうかなど、性能基準で確認をするようにして頂きたい。
→委員の仰るとおり、実際の立入検査では、標準作業書の記載事項も勘案しつつ、柔軟に実施しているところ。
- まず、自動車メーカー・輸入業者が、自動車リサイクルシステムの中心的な役割を果たし、負担も行ってきたことについては、先進的な事例として、世界に発信していくべきもの。次ぎに、意見が3点ある。。1つ目、自動車破砕残さの引取にあたっては、拡大生産者責任の原則からその引取を自動車メーカーに義務づけているところであるが、その処理方法について、今回タイプ別に整理をし報告頂いているが、タイプ別の括りの中でも、その処理方法についてより精緻な検証をすべき。2つ目、先程別の委員からの意見にもあったが、一次抹消後、使用済自動車になるまでに滞留をする台数がどれくらいあるものなのか。また、こうした台数を把握できるようなシステム構築を、ぜひともご検討頂きたい。3つ目にオートオークションにおける自動車流通の実態を解明して報告して頂きたい。
→自動車破砕残さの処理方法については、委員ご指摘のとおり、タイプ別の括りの中でも個々の方法毎に精査をしていく。オートオークションにおける自動車流通に関しては、これ自体が即違法ということではなく、日頃、リサイクル料金の表示方法も含め、適正流通にご協力を頂いているところである。一方で、何らかの問題があるのであれば、これを是正していく必要がある。引き続き、その流通状況を注視しつつ、協力して適正処理を進めていく。
- 消費者の立場から意見を述べたい。自分の友達が、車を買換える際、使用済自動車を引き渡したがリサイクル料金を求められなかったという方がいる。相手先はメーカー系のディーラーさんであり、このように使用済自動車を、無理やり中古車としている事例が多数あると、一般の方はディーラー、さらには看板が同じであるメーカーや自立法そのものに対して不信感を抱いてしまいかねない。もっとディーラー

に対する教育を行って頂きたい。また、自動車重量税が還付されることについても友達は知らなかった。

我々消費者の環境に対する意識は非常に高まっており、リサイクル料金を払うことで環境を良くしたいと考えている。それをディーラーのところでリサイクル料金不要とするのは、余計なお節介である。

また、国土交通省にお尋ねしたいが、重量税の還付手続き件数に対して、還付金額がどれくらいであったのかを教えてください。国土交通省で判らないのであれば、国税庁の方に伝えて頂きたい。また、報告資料にある「関係事業者」では、一般の方には一体誰なのかわからないので、どのような業の方なのか表記法を工夫して頂くようお願いしたい。

- 先程の委員のご指摘に対してだが、まず、国内には約1800社のディーラーがあり、このうち当会会員ディーラーに対して、1～3月の使用済自動車の引取状況を確認したところ、15万5千台の引取があったとの結果であった。このうち、有価で引取り、最終的にディーラー名義で使用済として処理をしたものが3分の1、無価で使用済自動車として引き取ったものが50%となっているのが現状である。4月以降の状況についても引き続きフォローしているところである。

事務局からの報告では、年末に駆け込みの廃車手続きがあったとのことであったが、我々の調べでは、永久抹消の件数は11・12月は逆に減少しており、1次抹消の16条抹消が若干増加しているとの結果であった。何か、駆け込み廃車の根拠があるのであれば教えてください。登録自動車については、15条抹消が4～6月に対前年比で5～6倍となってきた。一方で、軽自動車に関しては、現状把握できていないので、全軽と協力して実態把握を進めて行きたい。

→当方の認識では、昨年末の1次抹消は大幅に増えており、また、フロン法にもとづく処理台数についても、昨年末にかけて大幅に増えている。具体的な数字は持ち合わせていないが、個々の事業者のお話を伺っても、年末に駆け込み処理が増えたというのは、多くの関係者の共通認識であることから、このように報告させて頂いた。

- 使用済自動車の入庫台数が少ないとのことであるが、一方で、自り法の施行により、車を長く乗る方が増えたという良い面も伝えて欲しい。また、国土交通省にお願いであるが、抹消手続きを行う方のうち、申請件数に加え、還付件数がどれくらいなのかを分析して欲しい。
- 国土交通省の回答の中に、1年後の催告の方法について、現在、システムの構築も含め検討中とのご発言があったが、一次抹消手続きの悪用を防ぐためにも、ぜひとも1年後に催告を実施する旨のアピールもしっかりと行って頂きたい。このアピールをするだけでも悪用防止に効果があると思う。また、自動車リサイクル法の対象自動車か闇ルートの対象外自動車かを、明確に区別するための判断基準を示して欲しい。
- 各委員からご発言を頂いた様々な情報は、どれも皆重要であるので、再度、それを聞かせて頂く機会を作りたい。また、事務局とも相談をして、特に使用済自動車の流通フローに関しては、十分に精査をしていく。

【事務局より資料7、（財）自動車リサイクル促進センターより資料8、事務局より資料9について、各々説明】

- 特に意見なし。

【（社）日本自動車工業会より資料10～12について説明】

- 最近、回収業者が無料で二輪車の引取を行っているが、廃棄物扱いとなるのかどうか環境省にお聞きしたい。加えて、資料11参考資料3にある「環境基準適合」という言葉の使い方は見直した方が良い。
→運搬費は回収業者が負担しているという整理になり、有価物をなすため、廃棄物という扱いはしていない。
- 二輪車について、国内でリサイクルすべき台数がどれくらいあるのかをどのように把握していくのか。今後は、二輪車の輸出も含めてアジア域全体でのリサイクルのシステムを考えなくてはならず、システムとして、これが把握できるようにして頂きたい。
- ご指摘の点については、四輪車のフローと合わせ、二輪車についてもフローを把握するとともに、将来的な流通についても検討していきたい。

以上