

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10回）
議事録

平成18年7月14日
午後1時00分開会

東自動車リサイクル対策室長

それでは、定刻でございます。これより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及び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の第10回合同会合を開催させていただきたいと思っております。

私、事務局で説明をさせていただきます環境省自動車リサイクル対策室長の東と申します。どうかよろしくお願ひいたします。

まず冒頭、会議の開催に先立ちまして、事務局からごあいさつをさせていただきます。

まず、環境省の由田廃棄物・リサイクル対策部長からお願いします。

由田廃棄物・リサイクル対策部長

どうも皆さんこんにちは。環境省の廃棄物・リサイクル対策部長の由田でございます。

委員の皆様方におかれましては、ご多忙中のところ、この暑い中お集まりいただきましてありがとうございます。会議の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げさせていただきます。

今日は残念ながらと申しますが、ここも少し決して寒くはないと思うんですが、中にはネクタイをされている方もいらっしゃいます。環境省もまたクールビズの季節になってまいっております。ぜひともネクタイを取って体感温度を2度ほど高くても大丈夫と、これぐらいなことでもぜひともまたやっていただけたらと思っております。ネクタイをされている方には大変失礼であります。ぜひとも取っていただきたい。私もいつもこういうところに、中にいるときにはクールビズをやりたいと呼びかけ、外に出てきたときにはクールビズを実践していますと裏返しになるものを常に持ちながらやっております。ひとつよろしくお願ひします。環境問題、国民の一人一人の取り組みというのが大変やはり重要な局面に立っていかと思います。よろしくお願ひしたいと思っております。

本日は、自動車リサイクルに関します産業構造審議会、中央環境審議会の合同会議ということでありますが、昨年7月から1年ぶりの開催というふうに承知をいたしております。この1年の間にも我が国におきましては、循環型社会の構築に向けまして国内のさまざまな変遷、あるいは国際的にも廃棄物処理・リサイクル施策に関しましてさまざまな取り組みが展開をしているところであります。

国内におきましては、既にご案内のとおり去る6月、先月であります。容器包装リサイクル法の改正がなされまして、より効果的・効率的なリサイクルを進めていくと同時に、レジ袋を初めとしましたリデュースを進めていこうということ、それから国際的なことも視野に入れながら、我が国における国内での循環型社会をどうつくっていくのかというこ

とも視点に置きまして制度の見直しをさせていただいたところでもあります。

また、今年度で施行後 5 年となります家電リサイクル法、それから食品リサイクル法につきましても、来年の次期通常国会の見直しに向けまして制度的な検討をキックオフさせていただいたところでもあります。

国際的には、今年の 2 月に中央環境審議会におきまして国際的な循環型社会形成に向けた我が国の今後の取り組みにつきまして、いわゆる東アジア循環ビジョンというふうなことに关しまして取りまとめをしていただきまして、去る 3 月に東京で行わせていただきましたが、3R イニシアチブの高級事務レベル会合におきましてこの内容を、関係 G8 を初め主要な国々の方々、国際機関の方々に我が国の取り組む姿勢をそこで発表といいますか、提案をさせていただいたところでもあります。

またこの後、本年 10 月の終わりにアジアの地域での 3R の会合を開くとか、あるいは G8 サミットの議題としての 3R イニシアチブ、今年はまさに間もなくといいますか、ロシアで開催されますが、来年はドイツであります。その次は日本の番でありますし、このときへ向けまして 3R を盛り上げていこうということで去る 3 月の会議でも確認をされております。今後ともこういうことへ向けて取り組んでまいりたいと思っています。

さらに、今年の 5 月には循環型社会に向けました我が国の過去十数年間にわたります、ある意味では豊島の不法投棄の大事件から始まりましてたくさんの不法投棄、あるいは紛争がございました。まさに当時覚えていらっしゃる方は産廃紛争列島ということが新聞などに随分報道されたことがございますが、こういうふうな時期から、我が国はこれを転換すべきこういう経験をしてきております。こういう我が国におけます過去十数年来にわたります取り組みをアジアに、あるいは世界に発信することをテーマにしましてことしの循環型白書に取りまとめさせていただきました。これも英訳をさせていただきまして、先月の 6 月に埼玉でエコアジアという閣僚会議、環境大臣会合が開催されましたが、ここで関係者に 300 部ほど英訳版を配りまして、結構関心を集めたところでもあります。

また、私も昨日までマレーシア、タイと行ってまいりましたが、ここでもかなりの部数を配りながらこの日本の取り組みを説明し、理解を求めてきております。今後、さらにアジアなどを中心に我が国の取り組みを紹介し、関係の国々にも理解を求めていきたいと思っております。

自動車リサイクル法につきましては、我が国の循環型社会を支える重要な制度の一つであることは言うまでもないわけでもあります。諸外国からもこの制度の内容とか施行状況について注目を集めておるところでありますし、評価もいただいております。是非とも認識をしております。

実は、先月、初めてといいますか、日韓の環境省の廃棄物の部局長の間での会合を初めて本格的な会議をやったわけではありますが、その中でも実は日本の自動車リサイクル法の運用状況、あるいは施行状況に関しまして少し韓国側から、政府の環境省側から随分誤解を受けておりましたもので、これも実は説明をさせていただきました。理解は得られたのではないかと思います。どうも我が国の自動車リサイクル法はさまざまな問題があるのではないかと思います。それぞれ説明いたしましたところ、理解をさせていただいたのではないかと、そのように思っております。

この法律に関しましては、完全施行後約 1 年 6 カ月が経過をいたしております、これま

で制度を揺すぶるような大きな動きというものは生じておりませんし、自動車のリサイクルが我が国の社会で着実に根づいてきているのではないかというふうに考えております。これは本日お集まりの委員の方々を初めまして、関係者の理解とご協力のおかげではないかと厚くお礼を申し上げるわけであります。

先ほどちょっと触れましたが、自動車リサイクル法の若干の我が国が受けそうになる誤解というのは、費用の外づけのようなどころをしてあるものがどうも日本は中古自動車をどんどん輸出する側にシフトしてそこをねらっているのではないかというような誤解があったり、この制度が我が国の中でいろいろ反対する人たちがいるのではないかというような誤解を生じているようなところがございます。

実は、家電リサイクル法のキックオフも現在、リサイクル料金が後払いの制度になっているものをどうするかというふうな議論でありますとか、あるいは国際的なアジアを中心としたE-waste 中古品などがたくさん外国にいており、アジアの国々で中古品の輸入を一定のものを禁止するような動きも出ておまして、この辺も視野に入れながら今後考えておく必要があると思っております。

自動車に関しましても、既に前払いということで外につけてある仕掛けが着実に前進しておるわけでありますが、これも皆さん方もこのようなE-waste の方の動きもぜひとも注視していただきまして、双方の制度ができ上がって動いていくことをぜひともうまくやればいいなと思っております。ぜひともよろしく願いをいたします。

今日は自動車リサイクル法の平成 17 年度の施行状況を中心に報告をさせていただきます、これを踏まえまして委員の皆様には今後取り組むべき課題などにつきまして活発なご議論をお願いしたいと思っております。よろしく願いいたします。

東自動車リサイクル対策室長

続きまして、経済産業省自動車課、日下部課長よりごあいさつをお願いします。

日下部自動車課長

経済産業省の自動車課長、日下部でございます。皆さん、どうもこんにちは。お暑い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。今日来てみると 200 名近くの方々が傍聴希望ということであります。

自動車リサイクル法ができ上がって 1 年半たちます。いろいろな問題もある、あるいはうまくいっている、いろいろな評価があると私は思っております。ただ、この時点でいわゆる法律をつかさどる経済産業省として 5 つぐらい皆様方に感謝を申し上げたいと思っております。

一つは、何をもっても、やはり自動車リサイクルについて多くの方々に関心を持っていただいたこと。これは非常に大きいと思います。経済産業省が審議会を開きまして、100 人のオーダーで傍聴が来る審議会というのは実は非常に珍しいです。そういう意味合いでは、国民的な関心が非常に高まってきたこと、これについてまず私は非常にありがたいと思っております。

2 つ目は、消費者の皆様方のご理解が相当ご浸透したかなと私自身思っております。リサイクルチームが立ち上がって 1 年半たちます。当初、非常にクレームを含めた電話が多かつ

たんですが、今は非常に少なくなりました。それはまさに末端の自動車ディーラー、あるいは中古車販売業者の方々のご努力に負うところが大きいんですけども、消費者の皆様方に議論が浸透したこと、これも大きな成果だと私は思っています。

それから 3 点目、自動車メーカーの取り組みは大分変わってきたような気がします。リサイクルフレンドリーな車を開発しよう、非常に地味でありますし、ハイブリッドだとか燃料電池という陰に隠れてなかなか話題にはならないんですけども、でもこうしたリサイクルフレンドリーな車づくりから始まるという風潮が根づいたこと、これも大きな成果だったような気がします。

それから 4 点目は、何よりリサイクル事業に直接携わっていただいている、ここにご参加の多くの方々の、非常にしんどいけれども、頑張っていたいただいたご努力にまずは感謝したいと思っております。皆様方、リサイクル事業者の方々、恐らく当初想定したよりもビジネスのチャンスが少なかったのではないかと、こういうご議論もあろうかと思っておりますけれども、にもかかわらずリサイクル法の施行に向けて物すごく積極的に取り組んできていただいたこと、これが 4 点目でやはり強調して我々としては感謝申し上げなければいけないというふうに思っております。

それから最後 5 点目なんですけれども、これは手前みそであります。行政サイド、中央政府は、これは経済産業省、環境省さん、国交省さんの共同作業です。非常に仲よくやらせていただいております。プラス、地方自治体の皆様方のご協力があつて初めてうまくいっている。こうした中央政府の縦割りを排除した協力関係と中央と地方の政府の協力関係、この中でこの法律がようやく根づき始めたことについても、これは行政サイドに対して、別に感謝するわけではないんですけども、やはり留意すべき大きな点かなと思っております。

こうした 5 つぐらいに進んだ話、関係者の関心が高まり、消費者の意識が高まり、メーカーの意識も高まり、リサイクル関係事業者の方々のご努力があり、行政サイドも一致団結をして取り組むと、こうした成果の中で今日、1 年半の成果状況をご報告させていただきます。評価はいろいろあると思っております。我々としては、皆様方の評価をまず真摯に受けとめて、改めるところはどんどん改めていきたいというふうに思っています。

経済産業省自動車課の中のご紹介だけしておきますと、自動車課の課員は全員で 20 名弱です。20 名弱のうち、約 5 名がリサイクル行政に携わっています。これは実は物すごく画期的なことだと私は思っています、自動車課といえば通商摩擦で頑張るおじさんと国内の自動車産業の振興で頑張るおじさんがいて、それでほとんど全部というのが 2 年前ぐらいまでの状況でした。今は全く変わっているわけです。今はこちらの右側にいます中石以下新しいスタッフでリサイクル行政、人数を減らすことなくさらに頑張らせていただきたいと思いますので、皆様方のさらなるご協力、それからもう一つ、ご不満があればどんどん言っていただきたいと思います。不満があれば改善をしますし、改善できない点があれば皆様方にご説明したいと思います。これからも永田座長を含め、皆様方のこの審議会のご意見を賜りながらまじめに、本当にまじめに取り組みたいと思っておりますので、皆様方のこれからももっともっと長く付き合っていただきたいと思いますというふうなお願いを私はぜひさせていただきますと思います。

私自身は自動車課長でございますのでリサイクル行政、24 時間考えているわけではございません。私の横におります中石の方がリサイクル行政について 1 年中考えるという職でありますので、中石の方からも後ほど一言皆様方にごあいさつをさせていただければありがたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

中石自動車リサイクル室長

このたび宮本の後任といたしまして、自動車リサイクル室長を拝命いたしました中石でございます。前職は産学連携及び地域振興、わけても沖縄振興をやっておるような関係で、本日はかりゆしウェアを着ておりますけれども、どうかご理解と、またこの服いいなと思われた方はどんどん私の方に言っていただければ販売を含めましてすぐ手配いたします。しかし、今後は自動車リサイクルを 1 年中考える職として頑張っていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

東自動車リサイクル対策室長

それでは、議事に入らせていただきます。

まず最初に、本日の出席状況でございます。両審議会合わせまして 23 名の委員の方がおられますが、本日は委員 16 名及び委員の代理 3 名の計 19 名に出席いただいております。産業構造審議会自動車リサイクルワーキンググループにつきましては、13 名の委員の出席で定足数の過半数に達していることを報告させていただきます。中央環境審議会自動車リサイクル専門委員会につきましては 13 名の委員に出席をいただいております、定足数の過半数に達していることを報告させていただきます。

続きまして、前回から今回にかけて本合同会議の委員に 2 名の交代がありましたので、私から紹介させていただきます。

お手元の資料の 3 ページ目なんですけれども、委員名簿がございます。これを参照いただきます。

まず、上から 5 番目の全日本自治団体労働組合副中央執行委員長の岡部謙治委員が退任され、新たに君島一字委員に就任いただきました。本日はご欠席で、松村様に代理出席いただいております。

それから、社団法人日本自動車連盟副会長兼専務理事の松波正壽委員が退任され、新たに同連盟専務理事の久米正一委員に就任いただきました。名簿では下から 4 番目に書かせていただいております。本日はこちらもご欠席ということで、前任の松波様に代理出席いただいております。

なお、日本自動車連盟の松波様におかれましては、このたび委員を退任されたということ、一言ごあいさついただければと思います。よろしく願いいたします。

久米委員（代理 松波）

それでは、松波でございますが、貴重な機会を与えていただきましたのでお礼の言葉を申し上げます。本委員会にはリサイクルシステムづくりの最初から参画をさせていただきまして、大変貴重な経験をさせていただきありがとうございます。どうかこの現下の重要な課題であります循環型社会の構築に向けてこのリサイクルシステムが大いに役割を果たすことを願ってお礼の言葉にかえさせていただきたいと。どうもありがとうございます。

ございました。

東自動車リサイクル対策室長

ありがとうございました。

本日のこのほかの委員の出席状況でございますけれども、自動車販売協会連合会の村瀬委員が欠席され、伏見様に代理出席をいただいております。

それから、主婦連合会の角田委員、読売新聞社論説委員の榊井委員、日本自動車工業会の白井委員におかれましては本日も欠席と伺っております。

それでは、これ以降の議事進行を永田座長にお願いいたします。

永田座長

それでは引き取りまして、あと議事進行を務めさせていただきます。

お忙しい中、またお暑い中お集まりいただきましてありがとうございます。

まず始めに、配付資料の確認を事務局からいたします。

東自動車リサイクル対策室長

本日の資料でございますが、紙使用量削減の観点から、各委員の皆様には資料及び参考資料を配付させていただいておりますが、傍聴の方につきましては参考資料を除く資料のみの配付とさせていただきます。参考資料を含めた資料すべてにつきましては、できるだけ速やかに経済産業省、環境省のホームページに掲載させていただきますので、そちらより入手いただきますようお願いいたします。

資料でございますけれども、お手元に2分冊でA4の縦の方が資料でございます。資料1から10までとじておりまして、あと紙の下の方にはページを通し番号で振っておりますので、参照いただければと思います。

それから、委員の先生方だけに配付しておりますけれども、参考資料ということでA4の横長でございます。参考資料1から14まででございます。ページの右端の方にページを打っております。ちょっと奇数番号、裏表通しとなっておりますので奇数番号でふえておりますけれども、こういった形で打たせていただいております。

あと参考資料12、13につきましては、業界の方で作成されたパンフレットということでございまして、これも説明の中で使用されるというふうに聞いております。適宜、参照いただければと思います。

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。

よろしいでしょうか。

それでは、議題の方に入らせていただきます。

お手元の資料1、議題の欄にその他含めて7つほど掲げられておりますが、まず最初は1から4の部分をやらせていただきます。

これは先ほど話ございましたように本格施行から1年ちょっとたっているということで、その間の状況を説明させていただく、またそれをベースにしてこれからの取り組み、この

内容についてお示しした上でご議論願いたいというように考えております。

それではまず最初に、自動車リサイクル法の施行状況についてというところから入らせていただきます。

これは東さんの方から話をしてください。

東自動車リサイクル対策室長

それでは資料3でございます。5ページからの資料でございます。

平成17年度の自動車リサイクルの施行状況について取りまとめさせていただきました。順に説明をさせていただきます。

まず、1ページめくっていただきまして6ページでございます。

これはもう皆様ご承知のとおり自動車リサイクル法の概念図ということでございまして、3つの物の流れ、使用済自動車の流れということで上の引取業者から破砕業者、それからフロン、エアバッグ、シュレッターダストが自動車製造メーカー等によって引き取られるという図。それから自動車のリサイクル料金の流れ、新車購入時にリサイクル料金を払っていただくことをベースにしておりますけれども、それが資金管理人自動車リサイクル促進センターの方で管理され、これが使用済自動車の処理の際に支払われるという流れが書いてございます。それから最後に情報の流れということで、いわゆる電子マニフェストでの使用済自動車の引取り、引渡しの報告が、これもまた情報管理センター、自動車リサイクル促進センターでございますけれども、こちらで管理されているという流れでございます。適宜また説明の中で参考いただければと思います。

それから7ページでございます。

まず、自動車メーカー等における再資源化等の実施状況ということでございますが、シュレッターダスト、エアバッグ類のリサイクル、それからフロンの破壊ということが自動車メーカーの方に義務づけられておるわけでございますけれども、シュレッターダストにつきましてはその中ほどに書いてございますART、THチームと2チームに分かれてやっ

ていただいているところでございます。それからエアバッグ、フロン類につきましては有限責任中間法人自動車再資源化協力機構の方に一元的に委託して、そこでリサイクルあるいはフロンの破壊というものをやっ

ていただいております。下の表でございますけれども、28条認定、あるいは31条認定、これは主務大臣によるメーカーからの申請を受けての認定をリサイクルの体制に対して行っているわけでございますけれども、28条のエアバッグ類、シュレッターダストのリサイクルに関し認定にかかわる施設、あるいは業者の皆様、指定引取場所等を書いておるところでございます。

それからその右の31条関係とございますけれども、これは全部再資源化という電炉に丸ごと車を投入するという資源化でして、この場合はASR、シュレッターダストが発生しないということですが、こちら認定の対象ということで書いてあるような件数の施設について認定しているということです。具体的なASR、あるいはエアバッグ、フロンの回収場所等につきましては参考資料の1、2、3の方に地図つきで示させていただいております。参照いただければと思います。

それから8ページ、こちらが自動車メーカーによる平成17年度のリサイクル等の結果の報

告でございます。

これは毎年、年度終了後、次年度の 6 月までに公表をいただくということが法律に定まっております。これにつきましては既に各社ともホームページなどで公表いただいているところでございます。

平成 17 年度の目標値、ASR のリサイクル率は 30%、エアバッグ類は 85%ということでございますけれども、それを上回るリサイクル率を達成していただいているということです。

中ほどの表が具体的な重量を書いたものでございまして、シュレッダーダストであれば中ほどに再資源化重量というのが 2 カ所下段にございますけれども、これがリサイクルに向かった量ということでございます。あと率的な整理は下の表に書いてまして、シュレッダーダストであれば目標、平成 17 年度 30%のところを 17 年度は各社 48%から 70%まで、そういう範囲で達成しているというところなんです。

参考資料 4 に各メーカーの状況を一覧表にしたものがございます。資料 4、ページでいうと 9 ページと振ってある部分でございます。参考資料の方でございます。

これを見ていただくと、自動車破碎残渣であれば富士重工業さんの 70%を筆頭に各社とも、日野自動車さんの 48%まで分布してリサイクル率を掲げておるところでございます。

こうして見ていただきますと、50%というのが実は 5 年後、平成 22 年度における基準なわけですけれども、それもクリアしている社が多々あるということでございます。ASR につきましては非常によくやっけていただいているのかなというふうに思うところがございます。あとエアバッグ類につきましては、もう最初から目標値が 85%でございますけれども、これにつきましても各社とも 90%以上の実績を上げていただいているというところがございます。

それからリサイクルに関する収支というものでございますけれども、表を見ていただくと平成 17 年度、収支で言うとほとんどのところで△が立っている。すなわち一部持ち出しでやっけていただいておりますけれども、一件、300 万円ほど黒字というところが本田技研工業さんということでございます。これらについてどう評価するかですけれども、単年度かつ、平成 17 年度は事業が始まったばかりということもあって、もう少し長期的な目で見ていく必要があるのかなと思っております。現時点では、ほとんどのところが持ち出しをする形で対応しているということでございます。

それから 9 ページにつきまして、関連事業者の状況ということでございます。

自動車リサイクルシステムを担っている業者の皆様でございますけれども、引取業者、フロン回収業者こちらについては自治体への登録、それから解体業者、破碎業者につきましては自治体の許可を受けるということになっておりまして、その総数を示したものが 9 ページの表でございます。

平成 18 年 3 月末、右の欄の下のところに 11 万 9,219 とございますけれども、約 12 万弱の事業者が日本のリサイクルシステムを支えていただいているということでございます。

あと下の表は、情報管理センターへの登録状況ということで、使用済自動車の引取り引渡し移動報告をする上で、センターの方に登録している事業所の数ということでまとめてございます。

県別の内訳は参考資料 7 の方に書いてございます。また後ほど見ていただければと思います。

それから 10 ページでございます。

リサイクル料金の預託の状況ということでございまして、この自動車リサイクル法におきましては、リサイクル料金の預託、原則新車購入時ということになっております。デポジットというか、先払いするということになっております。あと、法施行時において既販一既に販売されている車につきましては次回の継続検査時、あるいは継続検査も受けずに廃車される場合には、その自動車の廃棄時に支払っていただくという制度になってございます。リサイクル料金の預託につきましては着実に進んでございまして、法施行後 2 年でほとんど我が国の車についてはリサイクル料金が預託される。この 2 年といたしますのは、車検の期間がほとんど 2 年。3 年というのは新車購入時のみでございますので、2 年たてば大方の車に預託がなされる状況ではないかと思っております。

統計としては、その下の表に書いてございまして、法施行後累計とございます。これは平成 18 年 3 月末、平成 17 年度末の時点でございますけれども、4,956 万 6,000 台という実績。預託金額にして 4,715 億円となっております。平成 18 年 6 月、先月までの統計値がこれまた自動車リサイクル促進センターから報告されてございまして、これにつきましてはそれぞれ 5,758 万台、5,495 億円ということで預託が進んでおるという状況にあります。

それからリサイクル料金の管理・払渡しの状況でございます。11 ページにまいります。

このリサイクル料金ですけれども、資金管理法の自動車リサイクル促進センターにおいて管理されております。管理の方針につきましては、第三者委員会、資金管理業務諮問委員会、この委員会の中でも永田先生始め酒井先生、松田先生、細田先生に委員になっていただいておりますけれども、その委員会の審議を経た上で決定しております。あと運用方針についても法律で限定されておりますし、四半期ごとにその運用状況を公開するというところでやっております。

12 ページに数値を整理しておりますけれども、まず運用の状況、12 ページの上の表でございます。国債の目標比率 77.8% に対しまして実績も 77.8%、ほかの債権についても率を決めておりますけれども、そのとおりの比率です。国債を 7 割以上ということで安定的な運用を図っておるという状況でございます。

それからその下の払い渡し状況でございまして、平成 17 年度末までに 817 万件、額にして 212 億円ほどリサイクル料金ということで支払っておるところでございます。

それから 13 ページでございしますが、輸出返還の状況ということで、輸出される中古車につきましてはユーザーに自動車リサイクル料金相当の額を返還するということになってございます。その申請が平成 18 年 3 月で 2 万 4,852 台、額にして 2 億 4,400 万円ということになってございます。この 2 万 4,852 という台数ですけれども、実際の輸出台数に比べるとかなり少ないんですが、これは現にまだリサイクル料金が預託されている自動車の数が少ないということもございまして、かなり少な目の数字になっております。これから徐々にふえていくというふうに想定しているところでございます。

それからその下の平成 17 年度の特定再資源化預託金等の発生状況とございます。これは結果的にリサイクルの費用が生じなかったもの、例えば ASR につきましては電炉の方へすべて投入されて ASR が発生しなければそれに要する処理費用というのが必要なくなるということで、そういったもの、エアバッグ類、フロン類等にもございまして、それらが現時点で 13 億円程度あるという状況でございます。これらについては離島における使用済自動車の

運搬費用の助成でありますとか、不法投棄の原状回復対策に計上することが可能でございます。その部分については現在 4 億円ほど支出可能ということで離島対策の方に支出をするべく用意しておるということでございます。それが一番下の表に書いておる部分でございます。

それから 14 ページにまいります。

マニフェストシステムの稼動状況でございます。先ほど 12 万もの事業者がると言いましたけれども、そちらから引き取り、引渡しの報告を受けておるところで、平成 17 年度までの累計では 3,000 万件以上現在報告を受領したということでございます。これまで大きなトラブルもなく安定的に稼動中でございますし、あと大規模災害が起きた場合のバックアップ体制の整備もしてきておるというところでございます。

ただ、いろいろ改善の要望なども踏まえて対応してきたところでございますけれども、今回システムの保守の改善とかあるいはコンタクトセンターにおける問い合わせなどの業務が非常にふえてきており、当初の想定以上ということもあって情報管理料金、リサイクル料金の中でいただいている部分でございますけれども、この情報管理料金を本年 4 月 1 日から当初 130 円のところを 100 円値上げして 230 円というふうにさせていただいたところでございます。これについてもご理解をいただきたいと思っております。あと実績値として表に書いてございますけれども、特に注目していただきたいのは引取工程の平成 17 年度 1 年間にこの電子マニフェストで取り扱われた、すなわちこのリサイクルシステムに入った車の数ということでございまして 304 万 8,539 台、これは新聞報道等でも 305 万台ということによっておりますけれども、この数が使用済自動車数の平成 17 年度実績でございます。この数についての評価はまた後ほど資料の中で説明をさせていただきたいと思っております。

それから 15 ページでございます。

離島対策・不法投機対策ということで、先ほど特定再資源化預託金の使途としてそういうものがあると申し上げましたけれども、離島の対策支援事業、あるいは不法投棄の対策支援事業ということで費用の助成を 10 分の 8 ほど市町村の方にする制度がございます。実績といたしましては、昨年の 10 月 1 日から離島対策事業というものをまず開始しております。全国の離島における自動車の保有台数で見れば 90%以上カバーする、全国 70 の市町村で実施をしたところでございます。実績については 6,082 台、2,900 万円ということを出してございます。あと平成 18 年、19 年になりまして、さらに要請の市町村は増加するというふうに見込んでおまして、平成 18 年度におきましては 99.7%の保有台数比率を占める市町村から要請を受けることを未済しております。

それから次の 16 ページでございます。

ただいま申し上げた離島対策の事業について実施した市町村に対しアンケート調査、その理解度、あるいは評価についてお聞きしたところでございます。表にもございますとおりのおおむね良好な回答をいただいております。好意的に受けとめていただいているのではないかなというふうに考えておるところでございます。

その下側の周知活動の状況ということでそれぞれ広報、あるいは説明会というものを適宜その地元の市町村の方に対して開かせていただいております。ということでございます。

それから 17 ページでございます。

不法投棄・不適正保管の状況ということでございまして、平成 16 年 9 月には全国で 22 万台ぐらいあった不法投棄・不適正保管の車両が表の一番上の欄、平成 18 年 3 月末においては 5 万 7,000 台まで減少してきておると。率にすれば 7 割以上減少してきているという状況にございます。この理由といたしましては、1 つには自動車リサイクル制度の中で使用済自動車はすべて廃棄物とみなし得ると。これまで有価物か無価物かということではなかなか片づけにくかったものが片づけやすくなったということもございまして、もう一つ大きな状況といたしましてはスクラップ市況、鉄のスクラップの好況状態があるというふうに考えております。

それからあとその下にまとまって 100 台以上廃棄されている箇所数ですけれども、450 件、平成 16 年 9 月末にあったものが平成 18 年 3 月には 91 件まで、こちらも減ってきているということでございます。

それから最後、18 ページでございます。

ユーザーへの理解普及活動ということでございまして、法施行前後を中心にいろいろな媒体を使って自動車リサイクル制度の広報に努めてきたところでございますけれども、現時点での自動車リサイクルの認知度、まずは、制度がある、存在は知っているというレベルでは 90%以上の認知度をいただいているというところでございます。平成 18 年度以降につきましては、一定の理解は得たという中で、今後はもう少し中身についての理解をしていただく、あるいは平成 18 年度理解活動の内容の表の中にございますポスティング新聞とか大型ショッピングモールでの広報により、理解度が比較的低いかなという主婦層に対しても対策を講じていくという趣旨で、平成 18 年度も引き続きやっていきたいというふうに思っているところでございます。

施行状況につきましては、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。

それでは、2 番目の道路運送車両法の改正後の処理状況ということで、国土交通省の片山さんの方から説明していただきます。

片山管理課長補佐

国土交通省の自動車交通局の管理課の片山でございます。

私の方から道路運送車両法改正後の処理状況ということで、資料の 19 ページ以降のところでご説明をさせていただきます。

1 枚めくっていただきまして、処理状況の統計的な数字はこちらのページにございますけれども、皆様大変ご存じのこととは思いますが、21 ページの方で自動車リサイクル法とそれに伴う道路運送車両法の改正ということで、その関係のリンクづけをしたというところからちょっとご説明させていただきたいと思っております。

まさにリサイクル法の制定に合わせまして、道路運送車両法自体が自動車の登録制度というものがあるわけございまして、そこをリンクをしたということでやっているわけでございます。

次の 1 の解体に係る抹消登録等の整備ということと、あとは 2 の輸出に係る抹消登録等の

整備ということで大きく 2 点あるわけでございますけれども、ちょっと 1 枚めくっていただきまして、22 ページの下の 2 のところがございまして、抹消登録制度の改正ということでございます。

これは左側が改正前ということでございます。ここのところでもともと解体、実は太枠のところは行政が確認をしていたというところがございます、改正前というところは解体抹消ということで、解体をした場合には登録でちゃんと抹消登録ということで確認をしていたということでございますが、実は運行停止、解体をする以前に例えば運行を停止したという場合は一時抹消登録というのをやるわけでございますが、この先、例えば中古車として新規に登録した場合であればまた登録の方に戻ってくるわけでございますが、例えば解体をした場合とか輸出をした場合というふうなことであれば、ここのところも実は把握ということは点線になっておりますけれども、把握の制度がございませんでしたので、改正後ということでここをフォローするような改正をしたということでございます。

具体的に申しますと、解体の抹消のところは変わらないわけでございますが、まさに運行を停止した一時抹消をした場合にこれが何らかの形で、例えば解体に行くのか、それとも中古車としてまた新たに登録をされて売られて運行されるということ、何でか輸出に行くとか、このあたりのルートは太枠の方で押さえられておりますけれども、出口を把握していくという制度に一応改めたというふうな状況でございます。

これでまた 20 ページの方に戻っていただきましてこれの処理状況ということでございますが、若干数字が羅列で大変申しわけございませんが、平成 17 年度計ということで下から 5 番目の枠のところをちょっと見ていただければと思いますけれども、この中で解体、登録と書いてあるところが 37 万件ぐらいなんです、これがいわゆる解体の抹消登録というベースでございます。

届出と書いてあるところも 100 万台程度ですね。ここのところが今まで捕捉できなかったところの一時抹消登録というところから解体に来たというところがございます、これが計で 145 万台ぐらいということでございます。これは実は軽自動車を除かれている数字なものですから、軽自動車を合わせますと大体 190 万台程度になるということでございます。輸出でございますけれども、これも輸出の登録と書いてございましてのがいわゆる輸出の抹消登録ということで、最初から輸出をするという段階での数字でございまして、届出と書いてございましてのが一時抹消をした上で何らかの最終的に輸出をされたというところがございます、これを合わせますと大体 104 万台ぐらいということでございまして、これは軽自動車を入れてもそんなに数は 106 万台ぐらいになる程度ということでございまして、平成 17 年度はこのような処理状況というふうなご報告でございます。

もう一つ、この自動車重量税の還付制度というのがリサイクル法の施行とともに創設をされたわけでございます。まさに所有者が使用済自動車を引取業者の方に引渡すインセンティブということで、自動車重量税が先払いなものですから、これが早目にそういう意味では使用済みになった場合に還付をするというふうな制度でございまして、これの申請件数が 20 ページの方にございまして、これも平成 17 年度計ということで、下からまた 5 番目ぐらいの枠でございますが、70 万件程度というふうな実績がございます。

一応そのような実績ということをご報告させていただきまして、あと若干いろいろと 23 ページ以下細かいフォローをつけさせていただいておりますけれども、時間の関係もござい

ますので割愛させていただきまして、私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した。

それでは続いて 3 つ目の使用済自動車等の流通フローについてということで、これも東さんの方から。

東自動車リサイクル対策室長

その前に委員の先生方、参考資料 5、11 ページでございます。

ちょっと先ほど申し忘れた部分がございます。時間も押していますので簡単に説明させていただきますと、ASR 投入施設活用率の算出方針と書いてございます。

これはどういうことかといいますと、先ほどメーカーにおけるリサイクル率を出していただいておりますけれども、その式の計算の仕方につきまして、法律では式が書いてあるわけですが、代入する数値をどういうものにするとかその辺のばらつきをなくそうということで各メーカー、あるいは先ほどの ART、TH のチームの方に集まっていたいて少し運用を統一したということでございます。ASR 投入施設活用率算出方針という、これはリサイクルしたと評価する施設の能力を評価するやり方なんですけれども、これについて ASR の成分を直接はかってやろうとか、その辺のルールを決めたということでございます。これにつきまして、ことしのリサイクル率の算定等にも反映させているというところをご理解いただきたいと思います。

すみません、非常に簡単でございますけれども、あとで資料を見ていただければと思います。

それから次に資料 5、使用済自動車等の流通フローについてということで説明させていただきます。

まず 1 ページめくっていただきまして、30 ページでございます。

法施行前の使用済自動車等の流通フローの考え方ということで、自動車リサイクル法ができる前は廃車台数に関する統計がございませんので、これまでは保有台数、つまり道路運送車両法の登録の台数をベースに想定をしてきたというところでございます。そういう中で中古車輸出の台数が全数はわからないという中で、幅を持ってみるという必要はあるものの、これまで 400 万台前後が国内で使用済自動車として処理されているというふうに考えたところでございます。

その考え方を簡単にご説明いたしますと、中ほどに絵を書いてございますけれども、前年度の保有台数、例えば平成 17 年度であれば前年度の 16 年度の保有台数に 17 年度の新車の販売台数を足し、それから 17 年度の保有台数を引けば残りが平成 17 年度中に抹消され再登録されなかった台数というふうになるであろうと。これが例年 500 万台ぐらいあるということでございます。その内訳として考えられるのが、この中ほどの式の右の欄でございますけれども、(1)としては国内で使用済自動車として廃車される台数、それから(2)として中古車の輸出台数。それから括弧の中に中古車の在庫は一定とございますけれども、これはこの絵の外に中古車の販売店の皆さんが在庫として登録抹消をして持っているものがございます。在庫がふえればその登録抹消台数をふやすという効果になりますし、逆に

在庫が減って市販されているということになれば登録して走行するということですので登録抹消台数を減らすという効果がございますけれども、このマクロな考え方ではそれはもう無視するというところでやっておるところでございます。

国内の廃車と輸出という 2 つの要因がある中で下のグラフ、中古車輸出の状況でございますけれども、中古車の輸出の統計としては通関統計、税関の関係ですけれども、すべての中古車を計上していない、携行品の輸出でありますとか少額取引については計上されていないというものがございますけれども、これまではグラフに示すこの傾向からおおむね 100 万台ぐらいはあるのではないかとということで 100 万台と想定してきたところでございます。その結果、一番最後にこれまでの考え方でございますけれども、国内で抹消され再登録されない台数 500 万台から中古車輸出台数 100 万台を引き、残り 400 万台が国内で発生する使用済自動車の台数であろうと、そういうふうにご想定してきたところでございます。

次の 31 ページでございますけれども、そういう中で平成 17 年度にいろいろ数値が出てまいりまして評価をしてみたいと思います。まず 1 点目が中古車輸出、それから中古車在庫の状況でございます。

まず輸出に関してですけれども、今年の 7 月以降、輸出の予定日とする自動車についてはすべて道路運送車両法に基づく輸出の抹消仮登録証がなければ輸出できないということになりました。すなわち 1 台 1 台数をカウントすることができるようになったということでございます。これによりますと、この制度が本格化した 7 月からこれまでの 5 月までの 11 カ月で 124 万台の申請がございまして、これを年度、年間 12 カ月にならせば 135 万台程度はあるのではないかと予測しております。当初予測の 100 万台が実際は 135 万台ぐらいまでふえているということになります。

それからディーラー・中古販売店における法施行後の業務フローの変化等に伴って在庫が 7%、台数にして 10 万台ぐらい増加しているということでございまして、そういったものも先ほどは無視して、プラ・マイ・ゼロと申しましたけれども、10 万台ぐらいの数で存在しているのではないかと見込んでいます。

あとこの表の中で輸出先の国の名前を上位 5 カ国ということで、囲みで書いてございます。ロシア等における輸出の台数がかなりふえてきているという報告、統計値が出ているというところがございます。

それから次の 32 ページですけれども、使用済自動車になってから処理されるまでのタイムラグということでタイトルを打ってございます。

実際、使用済自動車となって、引き取られてから処理されるまでに日数がかかるということですが、その日数というのはなかなか把握するのが難しかったわけでございます。そういう中で自動車リサイクル法の移動報告、マニフェストへの報告の対象というのは法の施行後、平成 17 年 1 月以降に引渡された自動車のみを対象としているということでございまして、それまでに引取業者などに渡されたものについては、報告の対象外ということになります。このため昨年度、平成 17 年度処理された使用済自動車には移動報告しているものとしていないものが混在しているという状況がございます。平成 17 年度は法施行初年度の特殊事情ということで、法の施行開始日の存在が平成 17 年度の移動報告件数を低くしているという状況があるのではないかと思います。

実際に数値的なもの、32 ページの下のグラフでございますけれども、昨年度と今年度、平

成 17 年年度と 18 年年度の同日の台数を比較してみたところ、やはり今年の 4 月、5 月、6 月の台数というのはかなり昨年の同月よりもふえてきていると、4 月、5 月、6 月の合計では 20 万台ほどふえてきているという状況がございます。

以上の点を踏まえて法施行後の流通フローの状況、全体を取りまとめたのが 33 ページでございます。まず平成 17 年度に抹消され再登録されていない車両台数は、上の式に代入した結果、500 万台というふうに考えております。

それに対しまして、中古車輸出が 135 万台、それから中古車在庫の増加として 10 万台、それから平成 17 年度自動車リサイクル法の移動報告としてカウントされたものが 305 万台ということで、これが合計 450 万台となりまして、残り 50 万台がどうなったのかということになりますけれども、先ほど申し上げた法施行前に引き取られたため平成 17 年度は移動報告の対象とならなかったものというのが大体 20 万台程度現在で確認というか推定され、それがさらに 7 月、8 月ぐらいまでかけてまだ増えてくることを考えれば、さらに残り十数万台ぐらいまでに減少して、このマクロな比較においては説明不能な台数がまとまって存在するというような状況にはないのではないかというふうに考えておるところでございます。ただ、データとしてはもう少し、例えば中古車輸出の詳細状況とかそういったものを把握する必要がございますし、引き続き流通フローの正確な把握に努めてまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

永田座長

それでは、引き続いて次の資料 6 に相当しますが、自動車リサイクル法の安定施行に向けた取組について、これも東さんの方からお願いします。

東自動車リサイクル対策室長

今までの資料 3、4、5 の説明を踏まえて、これまでの、それから今後の行政における取り組みということで説明をさせていただきます。

まず、36 ページでございます。

安定施行に向けたこれまでの取組ということでございますけれども、法の施行後に新規業者の参入、あるいは事業の拡張を行う事業者がふえることで関係業者間での競争というのが激化しております。適切な競争状態を確保して、違法行為等が生じないよう関係事業者に対する指導というものを行政の方でやってきているということでございます。

それで囲みの下の部分でございますけれども、平成 17 年 7 月以降、昨年の審議会以降の取り組みを、引取業者に対するもの、それから解体業者、破砕業者に対するものと分けて整理しております。

まず、36 ページの下の方ですけれども、引取業者関係ということでございまして、1 点目、

(1) 使用済自動車と中古車の区別の明確化ということでございます。

これはどういうことかといいますと、すべてを無条件に中古車で引き取るというようなことがないように、車を引き取る際には中古車と使用済自動車を明確に区別すべきであって、一方的に中古車扱いとして引き取ることは引取業者の義務を果たしておらず違法であること、それからリサイクル料金の支払いは法の趣旨に沿って最終所有者に求めるべきという

ことを改めて通知により徹底を図ったということでございます。この点につきましては、昨年の審議会でも委員の先生方から意見のあったことも踏まえて対応させていただいたところでございます。

それから（２）といたしまして、オートオークション会場における対応の徹底ということでございます。

現在、オートオークションが非常に盛んに行われておりますけれども、その中でリユースコーナーという低年式の車、あるいは多走行の車を対象に取引をしているというものがふえてきております。この場においてはオークション会場におけるそういう低年式車、多走行車が流札した場合の取り扱いについて、これまでは中古車として扱うのか、あるいは使用済車として引き取ってもらうのか、その辺のルールが必ずしも明確になっていなかったのものでその取り扱いを決めていただいた。あるいは低年式の自動車をオークションにかける回数を何回までとしてもらうかといったことを決めていただいて、それをオークション協議会の会員の方に周知いただいたということでございます。

それから（３）といたしまして、インターネットにおいて不適正な広告を行っている可能性のある事業者に対する調査・指導とございますけれども、これはインターネットなどでリサイクル料金不要とか廃車無料といった自動車リサイクル法で求めておりますリサイクル料金が不要であるかのような趣旨の広告を行っている事業者について各地方公共団体の方に調査をお願いしたというものでございます。その結果、広告の内容が不適正と認められた 40 の事業者に対してはその是正を求めておりますし、あとリサイクル料金の預託を求めずに事業を行っていた 1 事業者については、法律に基づいて指導をしたということでございます。

それから次の解体業者・破砕業者関係でございますけれども、（１）といたしまして法施行前に引き取られた使用済自動車の取扱いということで、法施行後 9 カ月を経過した時点にあっても依然として自動車リサイクル法施行前に引き取ったということで法の適用がないというようなことを主張する例も見られたことから、再度その場合の取り扱いの考え方を整理して通知をしたというものでございます。具体的には、施行前の取引の証拠書類をもって証明してもらうという内容でございます。

それから（２）といたしまして、移動報告実績のない解体業者の調査・指導とありますけれども、これは法施行後 6 カ月を経過して一度も移動報告が出されていない業者が情報管理センターで把握できておまして、そういった業者について実際に業務をしていなければ当然報告はないわけでございますけれども、移動報告を怠っているという場合があってはまずいので、その点について自治体に調査をしていただいたということでございます。その結果、移動報告をせず解体を行っていた 22 事業者に対しては改善の指導等を行ったというものでございます。

それから、その他の取組というのがその下の欄にございますけれども、業界団体、あるいは関係行政機関への説明会とかブロック会議をこれまでも開いてきているという紹介です。それから 38 ページでございます。

地方公共団体、都道府県、あるいは保健所設置市における関連業者への指導ということでございますけれども、行政処分の状況ということで中ほどの表ですが、指導・助言の 2,892 件に始まって業務の停止とかいろいろ法に基づく指導をしていただいているということ

ございます。

特に下の表でございますけれども、業の登録許可の取り消し、あるいは刑事告発等に至った事例というのが平成 17 年度末まで 10 件ほどございまして、地方公共団体においても法の施行に当たっていろいろと指導、処分をしていただいております。

これまでの取り組みを踏まえて今後どうするかというのが 39 ページ以降でございまして、3 つほど報告しております。

1 点目が保有されている自動車の正確な状況の把握、適正なりサイクル実施のために一時抹消登録中の自動車の状況を把握して、使用済自動車としての引取状況について調査を実施するというものでございます。

これにつきましては、この下の欄に書いてございますけれども、道路運送車両法で先ほど国交省の担当の方からも説明ありましたけれども、一時抹消登録したものの後に解体するのであれば解体届けが必要ということでございますけれども、一時抹消登録状態が一年以上長く続いているものについては、必要なものに関しては調査をして届け出していなければ届け出してもらおうといった催告等ができるということになっておりますので、それを施行後 1 年たったということもあり、これは国交省、それから経産省、環境省、3 省共同で対応をしていこうというふうに思っておるところでございます。それが 1 点目でございます。それから 2 点目、自動車リサイクル法において違法行為や不適正行為の是正に向け監視・指導を徹底し、法の遵守徹底に向けた調査を進めるということでございますけれども、これにつきましては 40 ページの方に書いてございます。

2 の (1) とある部分ですけれども、フロン類やエアバッグ類の装備情報については、車を引き取る段階において故意に変更して報告している場合があるのではないかと情報が解体業者等から寄せられております。これはどういうことかと申しますと、車を製造したときにはエアコンなりあるいはエアバッグを搭載しているという情報があるにもかかわらず、廃車された場合にはついていないというように情報が変わっているというものがあるということなんです。実際、事故車などでエアバッグが展開したとかいうことであればそういうこともあり得るわけなのですけれども、余りにその率が高いような業者については不適正な取り扱いがされている可能性もありますので、そういった部分を電子マニフェストを使って抽出して、昨年度の調査と同じように全国一斉に対応したいというふうに思っているところでございます。

それから最後に電子マニフェストの操作性の向上ということでございます。自治体で電子マニフェストの情報をパソコンから呼び出して立入検査等に利用しているわけでございますけれども、いろいろと取り扱い方法の改善の要望がございまして。それらを受けて、例えば〇と書いてございますが、状況確認機能のリアルタイム化ということで、これまでは 1 日たって初めて情報としてとることができたのがリアルタイムでとれるという、実際、移動報告が出たらその場ですぐわかるというような形でできるとか、そういった機能の強化をするということで今年度考えておるところでございます。

以上 3 点紹介させていただきましたけれども、このほかにも必要なものがあれば適宜やっていきたいというふうに思っております。

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。

以上で前半部分といいますか、議題 1 から 4 の事務局サイドの説明は終わりでございます。ただいまの説明がありました部分につきましてご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

また、同じように名札を立てていただきましょうか。そうしたらマイクが行くようにいたします。

それではどうぞ、酒井さんの方からいきましょうか。

酒井（清）委員

それでは幾つかお尋ねと、それからご提案とさせていただきます。

まずちょっと資料は古いんですけども、ことしの 1 月の沖縄タイムスに出た数字があります。昨年 1 月から 11 月までに沖縄県における上げられた引取報告の内訳なんですけれども、解体業者が 76%、整備業者が 11.2%、新車ディーラーが 8.4%、中古車販売業者 3.7% という数字が沖縄タイムスに載っていたんですけども、これは全国で見た場合には昨年度の数字はどうなっているのかをもしおわかりでしたら教えていただきたいということと、こういった情報はせつかく電子マニフェストで把握できているわけなので、どんどん開示していくべきなんではないかというふうに私は思うんですけども、いかがでしょうか。

それと、ELV 機構としていろいろ調査を行っておるんですが、自動車リサイクル法の電子マニフェスト情報と、それから国交省さんの登録情報を突き合わせるということによっていろいろなことが見えてくるということがわかりました。

例えば一時抹消のままの車両を特定の事業者が大量に保有しているというようなことも、突き合わせることによってよくわかるんです。それから輸出抹消された車が輸出予定日を過ぎても輸出されていない、輸出が確認されていないという車も結構見受けられました。こういったことが国交省さんのデータとマニフェストデータを突き合わせることによって見えるようになるということがわかりました。こういったことをもっと積極的に利用したらどうかということをご提案させていただきたいと思います。

それともう一つ、引取報告が 305 万台という結果になったわけですけども、先ほどの国交省さんのご説明で永久抹消といいますか、解体の届け出と登録の合計台数が軽も入れて 190 万台というご説明がありました。305 万台と 190 万台の差が 100 万台以上あるということで、改正された道路運送車両法の徹底がまだ不十分なんではないかというふうに思うんですけども、その辺はいかがでしょうか。

それとちょっとすみません、長くなって申しわけないんですけども、オートオークションなんですけど、さっきもご説明あったようにリユースコーナーとか、あるいは大手ディーラーの入札会というようなものがありまして、これには非常に極めて使用済自動車に近い車が出品されております。私もこういった車で流札した車ではなくて落札した車についての追跡調査を行いました。これはマニフェストデータと、それからいわゆる国交省データとの我々ができる範囲での突き合わせを行ったわけですし、流通している落札した車の全量は調べられないんですけども、調べた範囲では半数以上が一時抹消のまま半年以上、1 年近く放置されているというようなことが見えました。これもこういったデータを積極的

に活用することで見えてくる景色でして、一時抹消後の追跡調査については、こうした一時抹消のまま大量に保有している事業者をまず手をつけたらどうか。全量やるというのは非常に大変だということをお聞きしていますので、入り口としてそういったことを優先的に扱ったらどうかというふうに考えます。

それからもう一つ、オークション会社そのものが流通している車の最終所有者になっている例が結構見受けられました。これはオークション会社が仲介業務だけではなくて、特に使用済車に近い車の流通の間に入って売買という行為をしているということになります。こうしたことももう少しオークションという機能、あるいは事業の性格をはっきりさせていただいて、自動車リサイクル法がしっかりと定着するようなご指導をしていただけないかというふうに思っております。

最後にもう一つなんですが、インターネットのオークションサイトで相当量の自動車の中古部品、リサイクルパーツが流通しています。この中に例えば写真を提示して、この車のエアバッグを売りますというような広告があります。それから何度も何度も車の部品を出品している出品者がいます。こういった人たちは自動車リサイクル法の当然対象とすべきであって、何らかの指導をすべきではないかというふうに思います。繰り返し出品する人は自動車リサイクル法の解体業者としての許可番号の提示を求めるべきではないかというふうに思うんですけれども、そこはぜひ是正していただきたいというふうに思います。

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。

幾つか重要な点ご指摘いただいているわけですが、まずちょっと国交省のデータとマニフェストの間の関係とか、あるいは今日ご説明いただいたデータと、そういう意味では前半の方で説明があったリサイクル法絡みの現況の間の関連、この辺のところを国交省サイドとしてはどう見ているのか、ちょっと話をさせていただきますか。

片山管理課長補佐

ちょっと座長の方からもいただいたのですが、全体をまとめてご説明しようと思いますが、まず一つは一時抹消、解体して捨ててしまうという場合と、一時抹消の場合は結構解体するのがあるんですが、特に一時抹消の場合は実は解体するかどうかというのは多分タイムラグがあるわけです。それから例えば中古で本当に売めるのか、それとも輸出してしまうのか、解体してしまうのか、これは実はタイムラグがあるということがあって、今まで改正前は全然対応できなかったところを改正後、そこをちゃんと押さえるということになっておりまして、それが実際に今度データとして出てきたということでございますものですから、これはまさに突き合わせというか、データの突き合わせということで見えてきたものが非常にあるということございまして、22 ページのところの抹消登録制度の改正の改正後のところで、一時抹消登録というのが真ん中にあると思うんですが、この長期間保有の場合、車両所在の確認というのは括弧で書いてありまして、まさにそのところの確認が逆にできる。逆に 305 万台と 190 万台の差がこここのところのすき間になっていると推測がされるわけですが、ここは単に届け出を懈怠しているというのも当然あると思いま

すが、やはりこのところがすき間になってくるものですから、そこが見えてくるということになるわけでございます。ここはまさにデータの突き合わせで見えるところでございますので、先ほども経産省さんの方と流通のフローというんでしょうか、そこのご説明の中でありますけれども、ここを連携して調査をしていくというのは非常に大切だと思っております。

まさに一つの点としては、先ほどご指摘ありましたように大量に長期保有しているという実態があるというのはまさに逆に教えていただいた分はあるし、我々も推測はしておるところでございますけれども、このやはり実態調査をするということが先ほどの連携の中で中身になってこようかと思えますし、やはり確かに全量が大変だというのは100万台ぐらいあるところで全量ということになるとなかなかはがきを出してというのは大変だというのが実はあるものですから、効率的に把握していくということがあるものですから、そういうのをやはり留意して実は取り込んでまいりたいとは思っております。

すみません、そういう意味では全体回答できるかあれですけれども、一応そういうふうな我々は認識、数字のすき間とかマニフェストの数字との間の関係はそういうふうに我々見てございます。

永田座長

どうもありがとうございました。

それでは、あとちょっと関連する部分を東さんの方から説明してもらいますが、さっきのマニフェストの話は参考資料9、入り口状態の話をさっきされていました。ここには載っていないんですが、そういう意味ではマニフェストの整理をどこまでやっていくか、どういう格好でお示しするのが有効な方法なのかということとはちょっと考えた方がいいかなというふうに思っていますし、それから一時抹消の話はさっきちょっとこの中でも国土交通省と連携した現状調査という39ページ、この中でまた調査させていただきますので。

東自動車リサイクル対策室長

幾つかご指摘いただいた点、まず解体業の方で引き取っている実態が多いのではないかとございまして、確かにそういう傾向なのですけれども、ある意味、解体業者さんが自分の商品となる使用済自動車をとるために引取業の登録を取ってやっているということでもありますので、取引が自動車リサイクル法の施行後になってきているという部分もあるのではないかと思います。

だから、それ自体は法的に見ては合法ということ、問題はないということなんですけれども、実態として本来リサイクル料金を払うべき最終ユーザーが払ってなくて、別の人が払っているような状況になっているのであればそこは是正する必要もあるし、そういった趣旨の通知はこれまでも出してきておりますからそういうところは見ていきたいと思えます。ただ解体業者さんが引き取っているから直ちに問題ということではないんではないかと、もう少し中身を見ていく必要があるというふうに思っております。

あと実際どういう人たちが引き取っているかという情報の開示につきましては、どういう情報の形で出せるかということは検討してみたいと思っております。

それからあと他の電子情報との突き合わせという部分に関しても、せつかく電子情報という形で処理しやすい形になっているわけですから、その辺については情報管理センターと

も相談をしながら考えてみたいと思っておるところでございます。

それから一時抹消車の追跡調査という意味では先ほど永田先生からも指摘いただきましたけれども、今回対応するというので考えておりますし、おっしゃるとおり数は膨大なものがありますのでできるだけ効率よく的を絞った形での調査を、国土交通省さんとよく相談してやらせていただきたいというふうに思います。

それから最後にインターネットのオークションでエアバッグが流通しているということでもございましたけれども、なかなか取引の現場を押さえるというのも実際には難しい部分もございまして、今回の提案ではまず先ほどエアバッグの引取時の搭載情報に関して少し疑わしい部分があるのではないかと考えており、出どころを押さえることがまずできるかなと思っております、今回そういう意味もあって資料では40ページの2の(1)でございますけれども、そういった形で提案させていただいているところでございます。

永田座長

それではあと田中さんですか。

田中委員

今の酒井委員と同じ部分なんですけれども、例のマニフェストの数値と解体された数値との差、今国交省の方から調査をしていくというお話があったんですけれども、法律の18条ではやはりこれは道路運送車両法18条の方なんですけれども、届け出の懈怠というお話がございました。その届け出をなすべき旨の催告、あるいはその他当該自動車に係る自動車登録ファイルの正確な記録を確保するために必要と認められる措置を講ずることができる。法律の条文にこう書いてあるんですけれども、今のお話ではまずは調査だということと理解していいのか、そしてたまたもし一歩踏み込んで18条、措置を講ずるということとされるのであれば具体的にどのようなことをいつごろから考えておられるのか、その辺がもしおわかりであれば教えていただきたいと。

それともう1点、先ほど自動車課長の方からありましたけれども、非常に自動車リサイクル法に対する理解が深まっております。特に自動車税の還付の話、この普及率というのは私が聞いている限り相当なものだと思っておるんですけれども、そこで永久抹消、15条の関係ですけれども、15条の中では解体が終わらなければ永久抹消登録というのができないような形、還付されないような形になっていますけれども、先ほどお話がありましたようにディーラーの方でかなり明確に中古車なり使用済自動車の判断をされているという状況の中で、もう使用済自動車と判断をされたらすぐにマニフェストの登録が始まるわけですよ。それから解体まである程度一定のタイムラグがあると。タイムラグの縮小についてやはりかなり重量税の還付を求められる方からせかされるというような状況を聞いております。それで法律上こう書いてございますけれども、何か解体まで待たなければいけない理由というのは特段あるのか、その辺のお考えを教えていただきたいと。

以上です。

永田座長

それでは、どうぞ。

片山管理課長補佐

先ほども申しましたように、まずは調査するというふうなこと。我々権限としてはできる規定ではあるんですけども、登録の台帳というのがやはり正確に記されなければならないというのは当然あると思います。一方で、差についてそれが届け出の懈怠も当然入っているとは思いますが、やはりどうしても長期保有というのがあるということがありまして、これは正当な届け出をしないことが、インターネットから全くないものですから、こここのところできに調査とか、我々もやはりやみくもに全部督促していても当たり前なんですという話になるのか、そこはいいのかどうかというのが実はことしの調査の趣旨でございます。

それを踏まえて具体的な措置ということで基礎的なものを持って来年どういうふうに行っていくかなど。あたりをつけるという言い方は若干俗な言い方になりますけれども、そういうことを予定としては考えてございます。

あと自動車税の還付の件でございますけれども、解体まで待たなければならない。そこはちょっと我々も……

永田座長

では、環境省の方で。

東自動車リサイクル対策室長

2点目の自動車重量税の還付の問題ですけれども、考え方として現行では破砕業者に引き渡された状態で解体したとみなすということになっておりまして、どこのフェーズ、引取りから破砕までであるわけで、どこで切って考えるかという問題なんだと思うんですけども、現行の整理ではやはり破砕業者に渡ったところで相当な確率で破砕されているという判断をしているというのが今の考え方だと思います。それをもっと前の段階にして重量税の還付を早めるというご意見になると思うんですけども、現在の整理としては破砕業者に渡す段階できちんと処理されたというふうに判断しているということで今の制度になっておるといふふうに理解をいただきたいと思います。

永田座長

細田さん、どうぞ。

細田委員

参考資料4に関連して、内容にかかわることですが、まず1点目は自動車残渣のリサイクル率を見てもみますと、これはざっくり私も今ちょっと見てみたんですけども、ARTとTHでどうもこの率だけ見るとARTの方が自動車残渣のリサイクル率は高いように思える。必ずしも率だけの問題ではなくて内容が違いますからそれぞれ合理的にやるのがいいと思うんですが、この率の違いというのはそういうふうに理解していいのか。そうすると、環境省ないし経済産業省の方でその違いというのはどこから来ているのかというのを、将来にわたって最終処分場がなくなってくるから、その場合かなり影響してくると思うんです。

それから 2 番目の問題は、収支のところなんです、本田技研さんはプラスになっていて、ほかのところはトラックとかいろいろありますので、大どころを見てみますと大体自動車残渣で、これは合っているかわからない、大体 1 台 400 円の赤字なんです。これが軌道に乗ってくるとこれが解消されるという方向なのか、それともリサイクル料金のつけ方が若干ちょっと不適切であったのか、どういうふうに見ていらっしゃるか、あるいはまだまだ今後これは軌道に乗ったときに考えるべき数字だと思っておられるのか、その点についてもしコメントがあればお願いいたします。

永田座長

前半の部分はどうでしょうか。

益田委員

ありがとうございます。ご指摘のとおり 2 チームに分かれて ASR の処理を行っておりますが、若干の ASR の処理のリサイクル率に差があるのは事実でございます。

それはこの参考資料 1 と 2 を見ていただければと思いますが、ART のチームは右側にあります指定引取場所となる再資源化施設、リサイクル関係の施設が (1) から (25) まであります。それからその下にその他の施設というのが結局焼却とか埋め立てというリサイクル率にカウントされない施設の利用の施設件数が 12 施設でございます。それから次のページの表を見ていただきますと、これは TH チームの施設です。リサイクル施設が (1) から (30) でしょうか、それからその下の埋め立て焼却というのが (1) から (27) まであります。そういう意味では指定引取場所という利用する施設の数で TH チームの方が多く指定をしております。その中でも多い数が埋め立て焼却の施設が比較的多いということで、TH チームの中での議論では全国をできるだけ均等に配置をしようということで、できるだけ ASR の輸送をそう遠くへ運ばないような処理をしたいということと、それからリサイクル率は 30、50、70 という数字もございますので、それ前提でやらせていただいたというのが状況でございます。ですから同じチームの中でもメーカーごとに差が若干ありますし、チーム間でも差が出ているというのが現状だと思います。

永田座長

後半の話は……。ついでにこれはメーカーの方に、あるいは自工会としてどういうふうに見ておられるのかという話からすると私も気になったので 300 万円の話、本田ですね。これシュレッダーだけ見てみると 5,000 万円ぐらいプラスになっているんです。そういう意味では、こういう状態になったとき将来どういうふうを考えていくか、それから逆に今の時点でも、これは本田の人もいらっしゃるのかもしれませんが、初期の ASR の率の見積もりがどうだったのかということまでいくのかなという気がして、ちょっとこの辺のところを自工会内部ではどうやって議論されているのかということも、もしあったらご紹介していただけますか。

益田委員

申しわけございませんが、自工会内では統一した議論があるわけではなくて、ただ ASR の

処理量というんでしょうか、重量とそれから処理コスト、あるいは算出方法というのは統一した議論はしてまいりました。

ただ、今回のリサイクル料金の収支に際しましては、まずリサイクル料金には ASR の処理料金、それからフロン、エアバッグの処理料金に加えて、社内コストを乗せて収支公表をしておりますので、社内コストをどういう形で乗せるかという各社の考え方もございますし、それから一方リサイクル料金は 10 年後、あるいは十二、三年後を見据えた中長期に収支均衡をさせようというふうに考えておりますので、品目ごとの収支、あるいは単年度の収支を、正直申し上げまして余り単年度ごとで議論が難しい部分もございます。

ただ、総じて見ますと大体イーブンからマイナスのところへ出ておりますので、比較的いい料金がついているのかなというふうには見ておりますが、いかがでしょうか。

永田座長

ただ、さっきのような再資源化に要した費用の方が各社ごとにばらばらだと、こうやって出されたときのプラス・マイナスの感覚が一般の人たちにわかりづらくなってきますので、見る限りにおいてはそんなに大きな差がないのかなと思いつつもそちらの出す側の方の考え方、そういう点も少し議論はしておいていただいて、別に統一しろとかという話ではないところもあるんですけども、やっておいてもらった方がいいかなという気がします。よろしいでしょうか。

それでは益田さん、手短に。

益田委員

では単純な質問で、先ほど国交省さんからご説明いただきました 20 ページの車両法改正後の解体輸出の登録届け出という数字で、特に一時抹消から解体に回っていったときの登録と届け出というのはどういうことなのかというのと、それから輸出も同じなんですが、104 万とか 105 万台というのが後で出てきます 135 万台という推計とどう関係するのかをちょっと教えていただきましたかったんですが。

永田座長

まず、前半の方は。

片山管理課長補佐

すみません、若干説明が悪かったかもしれません。解体の方の登録というのが次の 22 ページの方でありますように……

永田座長

できれば、23 ページのフローの中でどこではかった、どの時点の数値なんだということまで言っていた方がわかりやすいのかなと思って。

片山管理課長補佐

23 ページで、登録と書いてありますのは、一番上が永久抹消登録申請で終了と書いてある

ところ。I の申請の段階、ここでとっています。一番下の一時抹消登録申請のところは左から 3 番目で矢印で上にいったところの解体等の届け出の時点になります。「解体等の届出」と書いてあるところの数字、そういうふうな理解でございます。

永田座長

輸出の方は。

片山管理課長補佐

輸出は上から 2 番目の輸出抹消仮登録申請のところ登録で、輸出の方は一番下のところの真ん中、先ほどの「解体等の届出」の下の「輸出の届出」というところになります。

永田座長

ということで、その数値。それからさっき 135 万台との間の関係ですか。

東自動車リサイクル対策室長

31 ページのところに説明が書いてございます。囲みの中、2 つ目の矢印のところに制度が本格化した 7 月から 5 月までとございます。その 11 カ月が 124 万台でございます。それで 20 ページを見ていただきますと、平成 17 年度 7 月から 5 月まで数値が伸びておりますけれども、平成 17 年度から 18 年度にかけては 4 月、5 月とございます。これを足したものが先ほどの説明での 124 万台。これを 11 分の 12 倍することで 135 万台と推定しておるところでございます。

永田座長

よろしいでしょうか。

大塚先生、どうぞ。

大塚（直）委員

輸出のところの払戻金について、13 ページのところについてちょっとお伺いしたいのですが、これは所有者の申請に基づきということになっていることもあって必ずしも台数が多くなっていないということなんだろうと思うんですけども、この制度自体がよかったかどうかという問題は本当はあると思いますが、これからもそんなにふえていくような状況では恐らくないということだろうと思っておりますけれども、国としてはこれは必ずしも台数がふえていないということをどういうふうにごらんになっているかということをお伺いしておきたいというのが 1 点でございます。

それから意見というかサポートというか応援ですけれども、40 ページですが、2 の（1）のところ先ほどご説明いただいたように、せっかく電子マニフェストを使っておられますのでこのフロン類に関してはやはり穴をあけて出してしまうという誘惑に駆られる可能性というのは人間ですからあると思っておりますので、ぜひきっちり対応していただければと思っております。

以上です。

永田座長

わかりました。

東自動車リサイクル対策室長

輸出返還の部分でございますけれども、平成 18 年 3 月で 2 万 4,852 台ということで、まずそもそもこの車自体にリサイクル料金がまだ預託されていないものが相当あるという状況がございます。リサイクル料金の預託が済んでいない車が輸出されていれば返還の対象になりません。それから今先生おっしゃったように預託は済んでいるけれども、申請をしていないものもあります。そういう中でまだ 2 万 4,000 台程度というふうに思っているところでございます。

実際これから以後の点についても自動車リサイクル促進センターで見いただいているところでございますけれども、特にリサイクル料金の預託が進めば全体的には増加傾向になっていくというふうに思っております。

永田座長

よろしいでしょうか。ちょっと時間も予定を若干この項目だけでオーバーしているので、すみません、あとまとめてご意見をちょうだいしますので、そのときにでもご発言いただければというふうに思います。

それでは続きまして自動車リサイクル法の話を終えまして、議題 5 のフロン回収破壊法、この件に関しまして事務局の方から説明していただきます。

東自動車リサイクル対策室長

資料 7、41 ページであります。フロン回収破壊法の自動車リサイクル法施行後の状況についてということでございます。

カーエアコンのフロン類の回収・破壊に関しては、自動車リサイクル法に引き継がれたということでございますけれども、一部その自動車リサイクル法施行前に回収されたものに関しては、このフロン回収破壊法で処理されるということになってございまして、41 ページの 1 番につきましては、その部分の処理を引き続き、自動車リサイクル促進センターの方で対応しているという説明でございます。

それから 2 番目、中ほど下側ですけれども、前回合同会議の審議を受けての活動についてということで、フロン回収破壊法のもとでリサイクル料金を徴収したのに関して一部フロンが破壊されず再利用されたということで、使用されなかったものが残っております。それについての使途ということで 2 点ほど、2 の (1) としてフロン類に関する広報・啓発活動、それから大気への排出抑制に関する公益信託の設立をするということで報告いたしましたところでございます。まず 1 点目の広報・啓発活動につきましては、シンポジウムの開催とか 42 ページにまたがっておりますけれども、そういうディスカッションの場を設けて広報活動したということでございます。

それから公益信託の設立ということでございますけれども、これについては特定公益信託地球環境保全フロン対策基金ということで、下にスケジュールを書いてございますけれども、この資金を使ってフロンの大気放出抑制のための取り組みへの助成ということを考えていくということで、これは今公募をして、それに対して今後選定をしていくという作業

になっているところです。

内容として想定しておりますのは、例えば広報活動に対する費用の助成とか、あるいは途上国におけるフロン類回収の破壊プロジェクトに対する助成と、そういったものを想定しておるところでございます。

すみません、時間の関係で非常に早足ですが、以上で終わらせていただきます。

永田座長

この件に関しましてはいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。前回ご議論いただいた後の話として、予定どおりフロン対策基金とこのをつくって活動していきますよということでございます。

それではこれで終わりにさせていただきますして、続きまして議題の 6 番目ですが、自主的取り組みの実施状況ということで、自主取り組みの問題につきまして二輪車、それから商用車の架装物の件、それから環境負荷物質削減の件これについてそれぞれの関係者の方から説明していただきます。よろしくお願ひします。

説明者（自主取組参加事業者）

資料 8、49 ページでございます。まず、二輪からご報告させていただきます。参加事業者を代表いたしまして、運用状況を一括してここで報告させていただきます。

自主取組みとして 04 年 10 月に運用を始めたわけですが、この 4 月でようやく 1.5 年を迎えました。昨年度、新たに輸入事業者さん 1 社が参画して現在 16 社のもと、大きなトラブルもなく順調に稼動していますことをまず冒頭に報告させていただきます。

それではまず運用実績についてですが、ポイントだけ説明させていただきます。

資料中ほどの、まず（1）の引取実績でございます。

下の月別の実績グラフを見ていただきますと、05 年度はユーザーの認知度が進んだことで一般ユーザーだけではなく、自治体及び事業者ユーザーからの排出も進みまして、1 年間トータルで 3,267 台となっております。これは排出者が信頼性の高い仕組みとして積極的に当仕組みを選択していただいたことというふうに考えております。

次に、（2）の再資源化率でございます。

05 年度は 14 施設合計で重量ベースで 84.8%となりました。次の 50 ページのマテリアルフローをごらんください。中ほどのマテリアルフローでございますが、左の囲みの中でございます。当システムは処理再資源化施設を全国 14 カ所設けておりますけれども、その 14 カ所の施設でこのように事前にオイル、ガソリン等のバッテリーだとかこういう事前解体、事前選別を行って、その後、再資源化をしております。このような工程で再資源化率の向上を図っております。

次にその下、（3）リサイクルマークの貼付車両への切りかえ状況でございます。こちらの方に関しまして、当初の計画どおり 16 社すべてでリサイクルマーク車への切りかえを昨年 10 月に完了してございまして、現在販売している車両すべてにリサイクルマークが貼付されている状況でございます。

続きまして、51 ページでございます。

システムの運用状況について 4 点ほど説明させていただきます。

まず（1）の広報活動でございますが、中ほどの自動車リサイクル促進センターの二輪車事業部の広報実績を見ていただきますと、前年度はこのように二輪車イベントを中心に広

報活動を行っておりまして、その下の認知度グラフでございますが、05年度の認知度調査の結果は04年度に比べて若干ではございますが、13%ほど向上して43%というふうな結果になっております。

次、52ページでございます。

2つ目のポイントといたしましてコールセンターの運用状況でございますが、この1年間で総応対数7,554件ございました。そのうち二輪ユーザー直接廃棄の問い合わせが76%を占めておりまして、この仕組みも二輪ユーザーのための処理の仕組みということで、社会的な認知が進んできたというふうに考えております。

次に、(3) 廃棄二輪車取扱店名簿のホームページ公開に関してでございますが、全国1万5,000店の取扱店様がございまして、事前に再度この仕組みの周知を行いまして、昨年9月に社団法人全国軽自動車協会連合会のホームページで公開を完了いたしまして、ユーザーの利便性の向上を図っております。

最後の(4)でございます。自治体さんの排出車両に関してですけれども、自治体等の行政機関からの受け入れ要望がございまして、前年度は新たな受け入れ基準というものを設けて個別に対応させていただきました。結果、54団体、878台の受け入れ実績となっております。特に処理施設を持たない自治体さんからは適正処理・リサイクルの新たな受け皿として期待され高く評価されている一方で、仕組みに対する要望も多くいただいている状況でございます。

簡単ではございますが、運用状況については以上でございます。

次に、53ページでございます。

ここでは、当システムの処理台数に大きな影響を与える二輪中古車流通状況について簡単に説明させていただきます。

二輪中古車流通につきましては、海外輸出が多い、あるいはユーザーからの引取窓口としてユーザー買い取り専門業者、シェアが拡大しているというようなことを昨年度説明させていただきました。このような流通変化は1982年をピークに国内の二輪の新車需要がずっと減少傾向にあることを受けまして、中古車の発生数も年々と減少しております。そういうことを背景に近年、直接ユーザー宅を訪問して引き取る利便性から買い取り専門業者の取り扱い量が急速しているということを考えております。

資料中ほどのフロー図を見ていただきたいんですが、一番上に最終所有者がございまして。最終所有者の下に8つの一次窓口がございまして、この中で特に右3つの方は先ほど申しました買い取り専門業者、ユーザーからの回収業者等なんですけれども、こちらの3つの窓口で回収された二輪車はそのほとんどが国内外の中古車及び中古車を仕立てるための部品ということで活用されております。この領域からこのフロー図の左側の廃棄の方に回るようなルートを今回調査した結果、今回確認できておりません。また、中ほど、二輪販売店さんに関しましても大半の店においてはオークションだとか、あるいは輸出業者等の有価流通が確立しております。ただ、一部廃棄処理の業者さんが回るようなケースも見られます。まとめますと、中古車マーケットの品不足の影響で従来廃棄に回っていたような車両が有価一次窓口を通じまして二輪車や部品取り車として活用される比率がここ近年さらに高くなっていることが言えると思います。

そしてこの有価流通から廃棄に回る二輪車というのは、二輪車の形として廃棄に回るもの

はやはり一部で、大半が部品取り後の廃プラとか金属物として廃棄処理されているというふうに考えております。

次に、その下のグラフを見ていただきたいんですが、これは当システム処理した車両の車齢のグラフでございます。0年から28年のものの車を当システムで処理しておりますけれども、平均車齢は11.7年でございます。こちらの方も我々の仕組みとしてはかなり高齢化したものを処理している。また、一方では不法投棄のような問題もふえたというふうなことも聞いておりませんので、やはり前に述べたように流通が促進されているなということがわかります。

しかしながら、フロー図の一方で左側の方ですけれども、やはり有価に回らないようなこういうものに関しましては、自治体のものを含めまして我々の仕組みが機能しているというふうに考えておりますので、この領域で積極的な理解、広報活動を行い、かつ仕組みの利便性を向上させることで引取台数の増量を今後図っていきたいというふうに考えております。

最後のページでございます。54ページでございますが、今後の取り組みといたしまして3つポイントがございます。

まず、ユーザー認知度の向上ということで、05年度同様、二輪関係のイベントを中心に広報展開を行ってまいります。

そして2つ目、自治体さん及び事業者さんの排出車両についてより利用しやすい仕組みとなるよう大量受け入れシステムの構築を検討していきます。そしてさらに利用拡大を図り台数の増量を図ります。

最後3つ目ですが、二輪車中古車流通状況についてシステムの今後の安定的な運営に生かすために引き続き関係事業者から調査及びヒアリングを実施しまして、流通動向の把握に努めたいと思っております。

参加事業者連絡会からは以上でございます。

永田座長

それでは架装物の話を。

説明者（（社）日本自動車工業会）

それでは続きまして、商用車架装物リサイクルに関する自主取り組みの状況を報告させていただきます。

お手元の資料9とあと現物で配付させていただいておりますけれども、参考資料12と13をごらんいただきたいと思います。

それでは、内容に入らせていただきます。資料9に基づいて報告させていただきます。

本商用車架装物リサイクルに関する自主取り組みにつきましては、2002年11月に自主取り組み内容を公表いたしまして、車工会さんと共同で取り組んでおります。それで報告といたしましては、昨年度の活動を重点に現状を報告させていただきます。

まず、55ページになります。

ここで表がありまして、左側に自主取り組みの内容、それからあと右側に進捗状況が書かれております。それで取り組み内容につきましては括弧で目標を一応記入させていただい

ております。

それでは内容に入ります。リサイクル設計の推進、これは 1 番ですが、これにつきましては（1）で冷凍バンの易解体性の向上に向けて今進めております。それで昨年度報告させていただきましたが、易解体性のバンを試作いたしまして実験をして、その結果をことしとしましては特に（2）の製品化というところに反映させております。それでこの製品の約 70%にも盛り込み済みでございます。

2 番目としまして適正処理困難材。これにつきましては木材をリサイクルしやすいアルミ材、樹脂材への代替ということで取り組んでおりまして、実際に木材を使っていない冷蔵・冷凍バンを製品化して約 10%くらいまでもふえております。これにつきましては参考資料 12 に実際に製品として売り出されているパンフレットがついておりますので、これをごらんいただきたいと思っております。

続きまして、あと断熱材につきましてはオゾン破壊係数 0 の発砲剤にも切りかえ済みでございます。

あと 3 番としまして解体マニュアルにつきましてもやはり要望の多かったレントゲン車、冷蔵・冷凍バン、タンクローリー、これを優先的にやりまして、これも一応完成しております。あと CO2 についてもほぼマニュアルが完成しております。カバー率につきましてはこの下にパーセントという形でちょっと表現させていただいております。

また、環境適合ラベル。これはリサイクル設計が盛り込まれているということを示す車工会さん独自の環境基準適合ラベルでございます。この表にありますように種類及び貼付率等も年々増加しております。順調に進んでいるという状況でございます。

次の 56 ページに移ります。

環境負荷物質につきましては使用の削減に努めておりまして、鉛につきましては 1 年前出しで目標を達成しております。また、水銀につきましてももう切りかえを終了しております。あと六価クロム、カドミにつきましては現在この目標に向かって対応をしております。

次に 3 番ですが、リサイクル・適正処理の推進。ここでは特に協力事業者制度の構築・拡充というところに力を入れております。この部分ではもう既にホームページ等でも公表してはいますが、協力事業者制度を順次増加させて地域的な偏在をなくすべくどんどんふやしております。特に昨年度といたしましては、バンボデーとかタンクローリー等丸ごと処理できる業者さんを追加させていただいております。この丸ごと処理というのにつきましては、※1 番という形で下側にちょっと説明書きを入れさせていただいております。それでこの表を見ていただきますと、参加事業者数もことしで 123、事業者数でいきますと 103 という形でふえております。

FRP の再資源化につきましても、今セメント原料にするという形で実際に進めております。最後のページの 57 ページに移ります。

情報提供、啓発活動の推進ですが、ここにつきましては架装物チラシを作成しまして、当初 2004 年度に一度配布しておりますが、今回改訂しまして、架装物の処理するときに注意していただきたい項目を追加した改訂版、これは 65 万部つくりまして配布しております。これにつきましてはお手元の参考資料 13 という現物をつけておりますけれども、このような形で各団体さんの方に配布しております。

また、解体マニュアルとかあと環境負荷物質の使用部位というものにつきましては、車工会さんのホームページにて現在公表しております。先ほどの協力事業者制度、またマニュアル等、これは車工会さんのホームページに載っておりますので、ぜひ見ていただきたいというふうに考えます。

以上です。

永田座長

それでは、環境負荷物質。

説明者（（社）日本自動車工業会）

それでは 59 ページ、資料 10、最後でございますが、自工会の方から四輪車の環境負荷物質削減に関する自主取り組みということで本年も報告します。

59 ページの（1）ですけれども、これは経緯でございますけれども、基本的には表 1 にありますようにこれらの 4 物質、鉛については削減量、それから水銀、六価、カドミについては目標年の使用禁止という 2002 年度以降の目標について次ページより報告いたします。それでは 60 ページの取り組み進捗状況の 3-1 の鉛からご説明いたします。

（1）削減実績ということで、表 2 がその下にありますが、2003 年度以降、本年まで、2006 年の半期までを最新状況ということで途中でございまして、載せてございまして。

まとめといたしましては、2006 年というのが一応最終目標年ということで、削減実績の（1）に四角括弧で囲っておりますが、目標年の最終年で半期でございまして、新型車のモデルがすべて達成しているという状況でございまして。

参考でその図 1 の一番下の表でございまして、これは取り組み開始の 1996 年以降、昨年 2005 年までの状態で約 9 年間で鉛量としては 9 割近くの削減という状態になっております。

続きまして、鉛の具体的な取り組みということで 61 ページの方で主な項目についてご説明いたします。

取り組みについては（1）から（4）について説明しておりますが、総括していいますと、図 2 の表に 2005 年度の新型車の乗用車ベースということで、よりわかりやすいように図で示させていただきました。図 2 のように代替完了部品ということで●の主な部品、さらに□枠で技術完了をしておりますして現在適用拡大を推進している部品ということで□、並びに※で技術難易度も多少ありますが、現在開発している部品ということで示させています。大枠といたしましては、名前については先ほど実績にありましたように代替完了部品大物についてかなり終わっておりますして、96 年比でいうと 1,200 グラムぐらいの削減ができております。

特に具体的な取り組みの（3）で、技術の開発といたしましては電子基板のハンダ、これらについては現在部品業界と連携していまして、耐久性等を主眼とした技術開発を行っております。なお、一部部品においては採用も開始しておりますので、今後拡大に向けて努力していきたいと思っております。

さらに（4）で継続生産車ですけれども、これについても特に図に示しているような代替完了部品について等はマイナーチェンジごとや生産設備の改善等の機会を踏まえまして削減に努めている状況でございまして。

続きまして、その次の 62 ページ。3-2 の水銀でございます。

水銀は（１）にございますように目標で一部除いております部品以外すべての部品において新型車モデルで既に達成をしております。

さらに（２）で一部書いておりますが、除外部品についても部品メーカーの協力を得まして現在一部の部品ではこれらも採用の検討もしくは採用を一部しております。

それから、3-3 の六価クロムでございます。

（１）、（２）についてですけれども、特に（２）で書いてありますように禁止目標年 2008 年に向けて特に重要保安部品の部品、それから締結ボルト等これらが防錆コーティングということで六価クロムを使用しております、これらの技術的課題、これらを積極的にやっている途中でございまして、2008 年へ向けて代替の開発を進めております。これ以外の項目については順次切りかえをしております。

最後のカドミでございますが、3-4 カドミ。

カドミについては（１）、（２）で示すように主たる部品はすべて完了しております、一部の電子基板の一部用途で若干残されております。ということで、（３）の一部残されている部品について現在信頼性を含めて最終的な確認を行っております、2006 年時点では一部完了しているメーカーさんもございます。

最後に昨年の状況の公表でございます。同様にこれら環境情報については自動車全般の環境情報ということで、カタログ等も含めて情報交換をしておりますが、中段に書いてありますように特に今回の環境負荷物質については車種別環境情報という自工会さんのホームページと各社のホームページをつなぐというような形でこれらの自主取り組みの達成状況について見やすい形で表示できるようになっております。

さらに、05 年 10 月、昨年の 10 月から一部環境情報をより見やすい形ということを含めて含有物質、残される部品名、それから用途名等を各社の車種ごとに公表できるような形で変更を加えまして、公表をよりわかりやすい形にしております。

ちなみに参考 14 と書いてあるのは、別紙の方に代表メーカーさんのということで事例を載せておりますのでご参考に後で見てください。

私の方からは以上です。

東自動車リサイクル対策室長

輸入の方は……。

説明者（（社）日本自動車工業会）

輸入の方は、一応代理で私の方が言いますけれども、基本的には 63 ページのように日本で取り組みでいう自主取り組みと同様に四角に囲まれておりますように EU ELV の指令に基づき、同様な取り組み状況で目標を達成していることを確認しておるという状況でございます。

永田座長

それではご意見、ご質問等がありましたらお願いします。自主取り組みの関係です。

酒井先生、どうぞ。

酒井（伸）委員

今ご説明のあった環境負荷物質について質問とちょっと意見を言わせていただきます。

鉛に関しては 2006 年目標の 185 グラム、10 分の 1 をこうやって全モデル達成されたということで、ぜひ今後とも継続的な取り組みをお願いしたいというふうに思います。ASR 側で現在発生している ASR、やはり鉛 1,000ppm オーダーで検出をされますので、あとのリサイクル等々に障害をしているということは間違いございません。そういった意味で今の製造のものが早く ASR に切りかわってくるということを期待しておりますので、今後とも継続的にお願いをしたいという次第でございます。

質問ですが、14 モデルですべて達成とのことですが、この 14 モデルは何社からのモデルになっているのか、全社この対応は既に進んでいるのかどうか、これについてはちょっとお答えいただきたいと思います。

それから 2 点目は、最後の 62 ページ、63 ページでご説明のあったところでございますが、EU の ELV 指令のリバースリストとそれから自工会さんのリバースリストと若干異なるのが水銀の部分でございまして、EU のリバースリストに液晶ディスプレイとか室内の蛍光灯といったようなところはリバースリストに含まれておりません。今後日本の自工会から EU に対して、特に液晶ディスプレイ等のリバースリストへの要請等を出していくご予定はあるかどうか、これについてちょっとご質問したいと思います。

それとその関連で参考資料の方で各社のホームページの情報を示していただいているんですが、こういう公表は非常に結構なことなんですけれども、一つリサイクル可能率等々が各社の基準で 90%とか 95%公表されておられますね。これのそもそもの定義、どういう基準で各社決められているのか、少なくともその点はちゃんと公表していただきたいと思いますし、できますればやはりこの辺のところは将来総合議論をしていく中で自工会さん等々で統一をしていただきたいというふうには思います。これは先ほど細田先生、永田先生からのご指摘のあったリサイクルコストの統一といいますが、社内コスト等がもし計算されているのであればそれはやはり基本的に社内コストをどう算定してどう計算しているのかということに関しての公表は必要かと思えますし、できますればやはりここは統一の方向で議論いただくのがいいのではないかなというふうに思います。

永田座長からは統一までは必要ないけれども、少なくとも議論してほしいというコメントでまとめられましたけれども、ここは全然ばらばらの算定方法をしていた数字が出てきているのであれば、やはり情報の受け手側は非常に混乱するというふうに思いますので、その点をよろしくお願ひしたいと思います。

以上でございます。

永田座長

それではちょっと手短かに。自工会が答える話もあるのかもしれませんが。

説明者（（社）日本自動車工業会）

まず 1 点目の鉛の削減状況の今年度の半期までの状況ですけれども、すみません、手元に各社名の社名は持っておりませんが、一応各社さんいただきまして、まだ 6 月までに数社

新型車が出ているだけなので全車というわけでは……全社というのは一応 1 月から 6 月で新車というふうな公表の形で車種別環境情報にすべて載っております部品を集めて 14 モデルという形をとらせていただきました。それについて同様に公表情報で達成しているという状況の資料でございます。

永田座長

これは何社分に相当するんですか。そっち言ってもらった方がすっきりします。

説明者（（社）日本自動車工業会）

一応、手元に今……。

永田座長

そんなに多くないということですね。

説明者（（社）日本自動車工業会）

四、五社とっていただければ結構だと思います。

それから 2 番目の質問で、EU との整合性ということで水銀の規制、最後の 63 ページ、EU の指令の別添がついておりましたのでそれとの比較ということでご質問だと思うんですけども、まず 1 点目の 62 ページの水銀のところは 4 番の室内蛍光灯ということで残されているということに関してですけれども、EU の法規といいますのは対象車種が基本的には乗用車ということでカテゴリーが区切られております。我々はそれを除外しましてバスも含めてということで、すべてのことにと。ご存じのようにバスは安全上つけておまして、室内の家電の蛍光灯、ああいうものを安全上つけておりますので、あえてこれについては EU とは変えておりますということと、それから EU のディスプレイ表示というのが非常にあいまいで、どちらかという我々はディスプレイという定義を大枠としてより具体的に、EU はインパネ表示中の表示というふうな形になっておりますので、我々はそれを部品に分けてブレイクダウンしたという形をとっていますので、基本的には EU のインパネ表示という水銀の表示と、蛍光灯以外はイコールというふうに考えております。

酒井（伸）委員

液晶ディスプレイはインパネ等も同義であるという理解をされているんですね。

説明者（（社）日本自動車工業会）

一応広義としては同様というふうに EU の方もとらえておまして、EU の条文のインパネディスプレイ表示というのは大枠と総称してナビディスプレイ並びにメーターのディスプレイ等のコックピット上の表示というふうにとらえております。

酒井（伸）委員

とらえられているというのは、EU の方でも同じ理解をさせていただいているというふうに考えていいということでしょうか。

説明者（（社）日本自動車工業会）

我々が提示した内容と整合性をとった時点のときには同様というふうに考えています。

益田委員

リサイクルの可能率につきましては、六、七年以前にも日本でも議論があったやに聞いておりますが、定義が明確にしていけないということで各社の判断で公表されているという状況ですので、今後 EU の可能率という認証要件化の規制もありますので、そのこともにらみながら自動車工業会でも並行して議論はしていきたいと思います。

永田座長

一応、自工会でガイドラインは出されているわけですよね。あれにのっとった形では各社とも、日本で出しているのはその数値というふうに考えていいですよね。

益田委員

そうですね。ですから、それが各社の判断での算定ということになっていますね。

永田座長

グレーゾーンの部分での判断というのはあるんだと思いますけれども、一応そんなにばらばらの数値が出てくるようなものではないという理解はしているんですけども。

益田委員

すみません、よくわかっておりませんのでまた一度ご報告します。

永田座長

それは大分以前にやったのがありますから、ちょっとそれは議論しておいていただいて、あるいはそれに今の数値をどういう根拠で算定されているのかというときには、それがわかるようにしておいてもらえばいいということですよ。よろしいですか。

大塚先生、もしあったら簡単に。すみません、もう時間が。

大塚（直）委員

ちょっと一般的なことで恐縮なんですけれども、経産省、環境省にお答えいただくと大変ありがたいんですけども、自主的取り組みで非常によくやっておられて大変結構なことだと思いますが、結局ヨーロッパに輸出することも同時にお考えになりながら自動車をおつくりになっていらっしゃるの、この EU の ELV 指令は当然クリアしていかれるんだと思いますけれども、EU は法でやっていくということでかなり PR を内外に示していることになると思うんですけども、日本の場合は自主的取り組みということなのでそこがちょっとやや隠れた形になっていて、宣伝としてはかなり下手だということになるのかなという気もしています。

予防的取り組みをしていくという上では、そういうことを法でやっていくということは結局ほとんど変わらなかったのではないかと思うんですけども、しかし自主的取り組みの

方がいいということで、今後もそういうおつもりなんだろうと思いますが、ちょっとその辺についてももしどういふふうにお考えになっているかということ、一般的な話で恐縮ですけれども、お答えいただくと大変ありがたいと思います。

東自動車リサイクル対策室長

ただいまの件ですけれども、自動車に限らず家電等々もそういう有害物質の規制というのがあるわけでございまして、その辺も含めEUの動きとどう整合性をとるか、メーカー等ともよく相談しながら考えていきたいと思っております。

永田座長

自動車に限って何かメーカー、お考えありますか。EUのような方式ではなくて自主取り組みでやってきたという流れ、これはそちらが大分主張されてそういう格好になってきたというところもあるわけですが。

益田委員

そういった意味では、自主取り組みで物質を決めて、結果的にはおっしゃるとおり世界の輸出とか供給体制をしいておりますので、自主取り組みでかなり進んでいると思っておりますので、あえて法規制的なものが要るのかということは思っておりますが、いかがでしょうか。

永田座長

わかりました。

ちょっとこれから先、もう全体にわたって何かご意見がある方。時間が少しオーバーしているものですから、もう意見を聞いて終わりにさせていただくという格好になるかと思っておりますので。

では、松田さん、どうぞ。

松田委員

消費者を代表しております松田でございます。

1年間を振り返りまして、データを伺いながら関係者の皆様のご苦勞に敬服しておりますが、消費者の立場から現在自動車リサイクル法に対して抱えている、私なりの考え方をすけれども、不安というものをお伝えし、今後、来年度の発表のときには取り入れていただきたいということでございます。

それは、フロンの分析がされていなかったことなんです。何台入って、そして何トン回収されたというデータはあるんですけれども、全体の304万台の中から考えると200万台ぐらいのところではフロンは回収されていないということで、計算間違いかもしれませんが。となると、1台当たりの含まれているフロンの量に対しての分析を消費者にわかりやすくしていただきたい。私たちはフロンの回収費の費用もリサイクル料金の中に払っているわけですので、専門家の分析をお願いします。

それから啓発活動が行き渡ったというふうにおっしゃっていますけれども、リサイクル法

については、大学で教えておりますが、やはりまだ不十分だと思っています。お金を取られたということでは理解しているんですけども、そのお金が何に使われたかというところの理解は不十分です。ですからお金を払うときに担当者の方たちがこのお金は何に使うのか、3つのリサイクルに使うのだということを説明していただくと理解が深まると思います。この自動車リサイクル法というのは環境保全を全体として国民が理解するために非常にいい法律だと思っていますので、よろしくお願いします。

最後ですけども、やはり不正輸出に対する不安というものを漠然と感じております。これから国の方でも詳細なデータの回収をあと1年なさるそうですけれども、ぜひ不正輸出については関係者の皆さんで厳しい取り締まりというところで目配りをしていただきたい。以上でございます。

永田座長

では松波さん、どうぞ。

久米委員（代理 松波）

簡潔に申し上げたいと思いますが、リサイクルシステムについての全体の運用についてデータをもとにご報告いただき、関係者のご努力に経緯を表したいと思いますが、2点申し上げたいんですが、リサイクル料金の預託状況について先ほど10ページではほとんど大丈夫のようなことが書いてありますが、多分この対象は車検時と引取り時の対象車だと思いますが、その数字を見ますと4,200万台ぐらいは預託されているんですが、まだまだ大分あって、やはり山を登る最後が大変だと思いますので、手をこまねくことなく引き続き、我々もやらなければいけませんけれども、ご努力を仰ぎたい。

それからもう1点は参考資料4で、先ほど再資源化料金の収支が出てまいりましたが、益田委員の方からもご報告がありまして、単純に単年度とか短期的視点とかという問題でなくてある程度長期的視点でいろいろな努力を重ねた結果よく見なければいけない。お願いであります。リサイクル料金への悪影響といいますか、社会的費用の最小化ということにご努力は願っていると思うのですが、引き続きその収支の状況を見ますと厳しい状況にありますからご尽力を賜りたいなど、お願いであります。

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。今日いろいろな形でいただいたご意見、これをまた今後のより一層の法施行の充実に反映させていただくことになるかと思えます。

あと、今日の資料の取り扱いと今後の予定につきまして事務局の方から説明してもらいますので。

東自動車リサイクル対策室長

本日の資料につきましては公開とさせていただきます。

また、本日の議事については、発言者を無記名とした議事要旨を作成し、永田座長にご相談の上、会議終了後速やかに公開することといたしたいと思えます。

また、本日の議事録については、発言者を記名したものを後日、各委員に配付させていただきます。それから委員のご了承をいただいた上で公開いたしますので、ご了解いただきたいと思います。

次回以降の開催予定でございますが、来年の7月の開催を基本として、必要であれば座長ともご相談の上、それ以前の開催もあるということとさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

永田座長

よろしいでしょうか。

それではどうも今日は長時間にわたりまして、ありがとうございました。

午後3時11分閉会