

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10回）-議事要旨

日時：平成18年7月14日（金曜日）13時00分～15時00分

場所：東海大学交友会館

議事概要

（事務局より資料3、国土交通省より資料4、事務局より資料5・6について説明）

- 6点、質問と提案。1点目に、本年1月に、ある地域において引取報告の業者別内訳で、解体業者による引取報告の割合が多いことが報道された。全国での各業種別の引取実績がわかれば教えて頂きたい。また、可能であればこうした情報の開示を要望する。2点目に、電子マニフェスト情報と車両の登録情報を付き合わせることで、一時抹消後の特定事業者の大量保有などがわかるため、こうした両者の情報のすり合わせを積極的にするべきではないか。3点目に、改正道路運送車両法の周知徹底が不十分ではないかと思うがいかがか。4点目に、ELV機構の調査の結果、オートオークションにおいて落札された車両のうち、半数以上が一年近く一時抹消のまま保管されていることがわかった。一時抹消中の車両に対する追跡調査を行うのであれば、こういった一時抹消のまま大量に車両を保管している事業者の車両を優先的に調査対象としてはどうか。5点目に、オートオークションの落札者が最終所有者となっているケースが多いが、オートオークションの事業の形態をはっきりさせ、自動車リサイクル法がしっかりと定着するような指導をすべきではないか。最後に、インターネットオークションにおいてエアバッグも含めた中古部品が多数出品されている。こうしたインターネットオークションにおいて中古部品を多数出品させるものは解体業の許可が必要と見られるが、出品時に解体業の許可番号の提示を求めるべきではないか。
→一時抹消後の車両については解体にいくものも中古販売にいくものも、いずれもタイムラグがあると思う。一時抹消の車両への調査は、経済産業省、環境省と連携して調査することが大切と考えている。一時抹消後の大量、長期保有については、まさに連携の中身になってくるが、そういうものを留意して効率的な把握をしていく。
→本来リサイクル料金を払うべきユーザーが払ってなくて、別の人が払うような状況は是正する必要があるが、解体業者が引取を行っていることをもって直ちに違法というわけではない。引取報告の業者別の内訳の開示については、関係者と調整して、検討する。
→一時抹消の車両への追跡調査は、対象となる数が膨大であるので、国土交通省と相談して、本年度は効率よく的を絞って実施する。
→電子情報の突き合わせについては、せっかく電子情報という形になっているので、今後、情報管理センターとも相談しながら考えてみたいところ。
→エアバッグのインターネットのオークション流通については、取引自体の現場を押さえることは難しいが、引取時の情報を基に出所で押さえることについて、今回審議会の資料6の安定施行に向けた今後の取組の2、不適正行為の是正に向けた監視・指導のための調査として提案した。
- 2点、質問。1点目は、道路運送車両法18条には、届出をなすべき旨の催告あるいは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こととあるが、今回の調査はまず調査としての位置付けなのかさらに一歩踏み込んで何らかの措置を行うのか。またどのようなことをいつ行うのか。2点目は、自動車税の還付は解体届がないとできないが、そのためにタイムラグがある。解体まで待たなければならない理由は。
→一時抹消の車両をやみくも全数の調査は出来ないもので、今年度については調査対象に長期保有をしているものの車両などに当たりをつける予定。
→自動車重量税の還付については、破碎業者に渡す段階で適正に処理されたと判断しており、理解頂きたい。
- 2点、質問。1点目は、ASRのリサイクル率はARTとTHでARTのほうが高いように思えるが、この率の違いはどういうことか。2点目は、一部黒字のところもあるが、全体的には、ASRのリサイクルの収支については一台当たり400円赤字と見られるが、これは将来的に収支が解消される方向に向かうのか、リサイクル料金の設定が不適切であったのか、どのような分析なのか。
→ART、THで利用をしている再資源化施設が異なる。例えば、THチームでは、施設を全国に均等配置し、輸送距離を少なくする考えから、多くの施設と契約しており、その中で埋立施設の割合が多くなっている。いずれにしても、規定されているリサイクル率を前提に、同じチーム内でもメーカー毎に差があるし、チーム間でも差が出てくる。
→リサイクル料金の設定では社内コストをどう取るのか各社異なることと、リサイクル料金は中長期的に収支均衡と考えているので、単年度ごとの議論が難しい。総じてみると、現在、マイナスカーブの結果であり、比較的良好な料金がついていると考えている。
- 資料4の道路運送車両法改正後の処理状況における解体の登録、届出とはなにを指すのか。また、135万台という輸出の推計と平成17年度の輸出登録、届出の累計104万台との関係は。
→資料4「改正後の抹消登録制度にかかる流れ」中でわかるように、登録は永久抹消登録申請、届出は一時抹消後の解体等の届出。輸出については、登録は輸出抹消仮登録申請、届出は一時抹消後の輸出の届出。
→輸出の統計については、制度が本格化した平成17年7月から平成18年の5月までの数値が124万台であり、この11ヶ月の数字を12ヶ月分にして、135万台と推計しているところ。

- 輸出返還の状況について必ずしも台数が増えていないことについてどう考えているか。また、フロンを不適正に大気放出させることのないよう求める。
→輸出返還はリサイクル料金が預託済の車が対象。現在も増加傾向にあり、今後預託が進むにつれて増えていくものと想定している。

（事務局より資料7について説明）

- 特に発言なし。

（自主取組参加事業者より資料8、（社）日本自動車工業会より資料9・10について説明）

- 鉛に関して、2006年目標を全モデルで達成されており、今後とも継続的な取組をお願いしたい。3点、質問と要望。1点目は、14モデルとは何社からのモデルか。全社この対応は進んでいるのか。2点目は、水銀について、EUのELV指令のリバースリストと自工会のリバースリストが異なっており、今後EUに対して要請等を出していく予定は。3点目は、リサイクル可能率の算定は各社異なるようだが、各社算定方法を公表するべきではないか。さらに、自工会を中心に議論し、統一をしていって頂きたい。
→14モデルは、1月から6月で新車発表したすべての車であり、4、5社といただければ結構。
→EU指令との相違は、EUは乗用車に限り、日本ではバスなどを含めており、車内蛍光灯についてのみ異なっていると考える。EUのインパネ表示を我々は部品にわけてブレイクダウンして表示しているため、日本の液晶ディスプレイはEUのインパネ表示と同じと考えている。
→リサイクル可能率については、定義を明確にしていないなかで、各社の判断で公表されている状況なので、自動車工業会でも並行して議論していきたい。
- EUに比べて、日本の場合は自主取組といった隠れた形になっており、宣伝として十分でない気がする。今後も自主取組として対応するのか。
→EUの動きとどのように整合性をとるのか、メーカー等とも相談しながらいい形にしたい。
→自主取組で決めた事で世界共通の輸出や供給体制を敷いており、自主取組でかなり進んでおり、あえて法規制が必要とは思っていない。

（最後に、全体を通して意見）

- 翌年度の発表には入れて欲しい点。フロンの分析がされていない。1台あたりに含まれるフロンの量の分析をお願いしたい。
- 自動車リサイクル制度の中で、料金を払うという理解は進んでいるが、そのお金を何に使うのかという理解が不足しているように思われるので、三品目のリサイクルに使うという説明をするとより理解が深まる。
- 不正輸出について、漠然とした不安を感じているので、関係者で厳しい取り締まりを目配りして欲しい。
- リサイクル料金の預託については、さらにその預託を進めるべく、最後が大変とは思われるが、引き続き努力をお願いします。
- リサイクル料金の収支について、中長期的視点で収支の状況を見て、社会的費用の最小化についてご尽力をお願いします。

以上