

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11回） 議事録

日時：平成19年7月13日（金）14:00～17:00

場所：三田共用会議所

議事録

呉村自動車課長補佐

定刻でございますので、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11回合同会議を開催させていただきます。

私は事務局で説明をさせていただきます経済産業省自動車課課長補佐の呉村と申します。どうかよろしくお願いいたします。

まず最初に、会議の開催に先立ちまして事務局よりごあいさつをさせていただきます。

まず、経済産業省の松永自動車課長からごあいさつさせていただきます。よろしくお願いいたします。

松永自動車課長

自動車課長の松永でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日はご多忙の中、委員の皆様方におかれましては、ご参集いただきまして大変ありがとうございます。

さて、自動車リサイクル法でございますけれども、平成17年1月に施行されて以来、2年半が経過いたしました。この間、国民の皆様のご理解を得ながら自動車メーカー、リサイクル工程を担う事業者の皆様方、そして私ども行政、それぞれが一緒になってこれまで制度を構築してきたと考えております。自動車メーカーから公表されましたリサイクル率も、法令基準を大幅に上回っているということが後ほどご紹介があると思いますけれども、そういう状況でございます。制度のスタートという点では着実に浸透し、立ち上がりの時期をようやく終えたかなと考えております。

しかしながら、これから巡航速度に入り、この制度が持続可能な制度として定着していくか、まさにこれからが正念場だと考えております。詳しくは、これから2年半の施行状況については私どもからご紹介させていただきますけれども、今後、この制度が持続可能なものとしてきちっと定着していくように、委員の皆様方からも多面的なご評価、ご批判といった点も含めまして本日はご審議をいただきたいと、かように考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

呉村自動車課長補佐

続きまして、環境省の紀村企画課長からよろしくお願いいたします。

紀村廃棄物・リサイクル対策部企画課長

ご紹介いただきました環境省廃棄物・リサイクル対策部企画課長の紀村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

せっかくの機会でございますので、環境省からも一言、ごあいさつをさせていただきます。きょうは皆様、ご参集いただきましてまことにありがとうございます。

まず、宣伝から1つ言わせていただきたいのですが、昨年、私どもの部長がクールビズの話を行ったかと思うのですが、地球温暖化問題。非常に重要な時期にあるわけでございまして、ご高承のように総理のほうから「美しい星50」ということで、総合的な対策を講ずるべきだという話をサミットでご宣言いただいた上で、国内的にも今から大転換を図っていくという流れになっているわけでございます。

その1つとして、1人1日1キログラムCO₂削減運動というのを国民運動として展開すべきだという話を提唱されておまして、詳しくは環境省のホームページをごらんいただければわかりいただけますけれども、全閣僚、総理も含めて皆さん「私のチャレンジ宣言」というのを行われておりますし、1日1キロ削減ということであります。国民各層からいろいろアイデアを募って、さらに展開していくことが必要であろうということでございますので、これだけ専門の先生方がおられる。あるいはフロアに皆様方おられるということでございますので、ぜひともこういった運動へのご協力、ご参画をよろしくお願いいたしますということで一言、まず申し上げます。

それから、リサイクル。広くいうと3Rでございますけれども、その関係での大きな動きを一言、ご紹介申し上げますと、ご高承のように、これも総理から「21世紀環境立国戦略」を策定せよという指示が下りまして、それを踏まえまして中央環境審議会の場でいろいろ

ご議論いただきました。環境省のみならず関係省庁のご協力も得ながら、「21世紀環境立国戦略」ということで何をすればいいのかということをご議論いただいた結果、審議会の報告をまとめ、6月1日に閣議決定されております。

主な内容につきましては、低炭素社会、あるいは循環型社会、自然共生社会づくり。こういった取り組みは、ともすれば別々に行われているというような流れだったわけですが、今後は統合して進めていき、持続可能な社会を目指すべきだといったような内容です。あるいは環境立国日本に向けた戦略的な取り組みとして、日本が持っている強みというのを生かしたような格好で、全世界に対して持続可能な社会の日本モデルというものを発信していくことが必要だということでございます。

今後1、2年で重点的に展開すべき課題として、地球温暖化を筆頭に8つの戦略を掲げておりますけれども、その3つ目の戦略で3Rを通じた持続可能な資源循環というものがしっかり盛り込まれているわけございまして、そういった観点からも3R、特にリサイクルというものが非常に重要な課題ということで位置づけられているところでございます。

また、循環型社会全般につきましては、ご高承のように循環型社会基本法があって、それに基づき5ヵ年ごとの基本計画というものがあられるわけですが、この循環基本計画についての見直しの時期に入っているということで、今週に入りましてから中央環境審議会で新たな循環基本計画をどういう中身にしていくべきなのかということで、キックオフをしたところでございます。

個別のリサイクル法の話につきましては、ご高承のように改正容器包装リサイクル法を施行した上でいろいろな取り組みをやっているところでございますし、また今次通常国会で食品リサイクル法の抜本改正を行いまして、現在、方針とか、あるいは政省令のたぐい等の中身を集中して詰めているといったような段階でございます。また、家電リサイクル法につきましても、中央環境審議会、それから産業構造審議会と合同の場でいろいろ議論されているということでございまして、個々のリサイクル法についての法改正、あるいは施行ということでいろいろな動きがあるという流れになっております。また、不法投棄対策も非常に重要だということで、これも総理の指示がございましたけれども、全国ごみ不法投棄監視ウイークというものを5月30日から6月5日まで新たに設定して、さまざまな対応等を行っております。

さらには、国際的な対応全般につきましては、シーアイランドサミットで小泉総理から3Rイニシアティブということ強く打ち出していただいたわけですが、G8ベースでの3Rイニシアティブの推進。あるいはアジアを念頭に置いた上でのさまざまな取り組みというのを、さまざまな国際フォーラム、あるいはバイの場を通じていろいろ展開しているところでございます。

そういう流れの中で、今回、まさにご審議いただく自動車リサイクルの部分でございますけれども、認識は当然のことながら先ほどの経済産業省と全く同一でございます。これまでの成果、自動車リサイクル法に関する多くの方々、使用済み自動車の引き取り、解体、破碎、フロン類回収等を行う関連事業者の方々、登録・許可の申請窓口等を担う地方自治体の方々、シュレッダーダストの再資源化等を実施する自動車メーカーの方々、資金管理、情報管理等を行う自動車リサイクル推進センターの方々、それから何にも増して一般ユーザーの方々、こういった方々のご尽力のたまものであるというように認識しております。

先ほども話があったように、今からがまさに本格的な軌道に乗っていく、巡航速度にもっていくための正念場だというように認識しております。皆様方におかれましては、自動車リサイクル法の円滑な施行に向けて、さらに一層ご協力いただきたいと思っておりますし、本日ご報告させていただく無許可業者による不正解体、それから廃車ガラの不正輸出等の違法行為に対する対策の強化を初めとした当面の課題の克服はもとより、関連事業者の新たなビジネスモデルの構築など、自動車リサイクルの次のステージの発展に向け一緒に取り組んでいただくということ強く期待する次第でございます。

話が長くなりましたけれども、私ども体制をしっかり強化して引き続き対応してまいりますので、どうぞご指導方、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

呉村自動車課長補佐

あと、事務局でも人事の交代がございましたので、経済産業省の高橋自動車リサイクル室長、環境省の松澤自動車リサイクル対策室長からも、一言ずつごあいさついただきたいと思います。

高橋自動車リサイクル室長

7月10日付をもちまして、前任の中石氏の後任として参りました高橋でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

松澤自動車リサイクル対策室長

昨年の秋から自動車リサイクル対策室長を担当しております松澤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

呉村自動車課長補佐

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。本合同会議は、両審議会を合わせまして23名の委員で構成されております。本日の出席状況ですが、3名の委員のご欠席がありますが、委員18名及び委員の代理2名、計20名の委員にご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につきましては、16名の委員に出席いただいております。定足数である過半数に達していることをご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、16名の委員に出席いただいております。定足数である過半数に達していることをご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6名の交代がありましたので、私から順にご紹介させていただきます。資料2に名簿がございますが、資料順にご紹介いたしますと、群馬県板倉町役場環境課長の北山俊光委員が退任され、新たに群馬県板倉町役場生

活窓口課長の荒井英世委員に就任いただきました。続きまして、読売新聞社論説委員の榊井成夫委員が退任され、新たに同読売新聞社論説委員の大塚浩之委員に就任いただきました。社団法人日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会長の増田清委員が退任され、新たに同社団法人日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会長の加藤忠利委員に就任いただきました。富士常葉大学環境防災学部教授の松田美夜子委員が退任され、新たにNPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット理事の鬼沢良子委員に就任いただきました。社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事の西村昭治委員が退任され、新たに同社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事の下平隆委員に就任いただきました。奈良県生活環境部次長の田中善彦委員が退任され、新たに三重県環境森林部廃棄物対策室長の内藤良三委員に就任いただきました。

本日の欠席委員のご報告ですが、自動車販売協会連合会の村瀬委員が欠席され、同連合会の斉藤様に代理出席をいただいております。また、全日本自治団体労働組合の君島委員が欠席され、かわりに南部様に代理出席をいただいております。社団法人自動車連盟専務理事の久米委員、主婦連合会の角田委員、社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長の服部委員におかれましては、本日ご欠席ということになっております。

それでは、これ以降の議事進行を永田座長のほうからよろしくお願ひしたいと思います。

永田座長

どうも本当にお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

それでは早速、合同会議のほうを進めさせていただきます。今日いろいろな議題がございます。皆様からも活発なご議論をお願ひしたいと思っていますので、よろしくお願ひします。

まず、配付資料の確認を事務局からさせていただきます。

呉村自動車課長補佐

配付資料ですが、お手元のほうに2つ、資料を配っております。2分冊でA4縦のほうが今回の本資料ということになっております。資料番号が資料1から10ということでついておりますが、それぞれ通しページで振っておりますのでご確認ください。もう一個はA4横の資料でございますが、参考資料集ということで参考1から24までついております。テーブルの委員の皆様だけにカラーの形でパンフレット等をお配りさせていただいておりますので、ご確認ください。

永田座長

よろしいでしょうか。もし不足がございましたら、事務局のほうにお申し出ください。

本日の議題なのですが、大きく6つございます。まず1、自動車リサイクル法の施行状況について、2、改正道路運送車両法の処理状況について、それぞれ報告してもらった上で、この2つをまとめて議論願えればと考えていますので、よろしくお願ひします。

まず最初は、1番目の議題のほうからいきます。どうぞ。

呉村自動車課長補佐

それでは、資料3のほうを説明させていただきます。ページは本資料の5ページということになります。平成18年度の自動車リサイクル法の施行状況について、ご説明ということになります。

めくっていただきまして、6ページがもう皆様ご案内のリサイクル法の概念図ということで、いわゆる使用済み自動車の流れ、お金の流れ、情報の流れというのを簡単に書いております。この辺は割愛させていただきます。

それでは、7ページでございます。自動車メーカー等による再資源化等の実施状況(1)ということでございます。自動車メーカー及びインポーターは、シュレッダーダスト、エアバッグ、フロン類を引き取り、これをリサイクルする体制を整備し、その義務を現在履行しております。シュレッダーダストに関しましては、ARTとTHという2チームに分かれて現在、リサイクルを実施している最中でございます。フロン、エアバッグについては、有限責任中間法人自動車再資源化協力機構が自動車メーカーの委託を受けまして一元的にフロン類、エアバッグを引き取り、リサイクル及び破壊を実施しております。

下表にございますが、自動車メーカー等による再資源化等の体制ということで、フロン、エアバッグについては自再協が各破壊施設や再資源化施設に関しまして契約をし、フロン類の破壊やエアバッグの処理を行っております。シュレッダーダストについてはART、TH両チームが大臣認定をもらって施設と契約を行っております。右側の全部再資源化でございますが、法31条に基づき認定を行いまし、いわゆるプレスされた解体自動車をそのまま電炉の原材料にして再資源化するということですが、各チーム、ARTにおいては210、THにおいては239のコンソーシアムをそれぞれ組んでいるということでございます。

別途、参考資料1、2、3のほうに、1がシュレッダーダスト、2がエアバッグ、3がフロン類ということでございますが、具体的なASR、フロン、エアバッグそれぞれの契約処理施設を全国地図に置いてマッピングをしておりますので、別途ご参照ください。

めくっていただきまして8ページでございます。自動車メーカー等による再資源化等の実施状況(2)ということで、自動車メーカー等はシュレッダーダスト、エアバッグ類のリサイクルの実施状況について年度終了後、6月までに公表する義務がございます。各社は既にホームページ上で公表しておりますが、上の表は各メーカーの実績を積算したものでございます。例えばASRでございましたら、引取ASR重量の中に再資源化重量とございますが、これが各社リサイクルされた重量ということになっております。

左下のグラフ、自動車メーカー等のリサイクル率ということでございますが、現状、シュレッダーダストの法定目標が平成17年までに30%、22年までに50%、27年までに70%ということになっております。エアバッグについては、85%ということになってお

ります。平成18年度の各社実績ということでございますが、63.7～75%、93.5～95.1%ということで、いずれも現在においては法令基準を達成している状況ということでございます。

右表は自動車メーカー等のリサイクルに関する収支ということでございますが、平成18年度は、収支においては赤字、黒字のメーカーも存在しているということでございます。自動車メーカー等は、再資源化に要した費用以外にも電子マニフェストのイニシャルコストやランニングコストについては、ご負担をいただいているという状況です。

参考資料4に、それぞれ各社のリサイクル率、またそれにかかった費用が載っております。リサイクル率と書いているところの左側は自動車破砕残渣ということで、どのメーカー、インポーターもASRリサイクル率は60%を超えている非常に高い数字になっております。国としては、各メーカー等の積極的な取り組みを非常に評価しているということでございます。

同時に、一方で費用対効果のすぐれたリサイクルが進むことも重要でありまして、収支のほうは単年度赤字、黒字が各社出ておりますが、中長期的なリサイクル収支の均衡、バランスをみていながら、これらを評価していく必要があるなというように国としては考えております。

資料に戻っていただきまして9ページ、2.自動車リサイクル法の事業者登録・許可の状況でございます。法に基づきまして引き取り、フロンは自治体の登録を、解体業、破砕業につきましては許可を受ける必要がございますが、登録・許可の状況。表の右、平成18年度末においては、あわせて約12万の事業者が登録・許可を受けております。

同時に、電子マニフェスト制度を動かすためには情報管理センターへ登録する必要がございますが、センターへの登録状況は、事業所ベースでは同様に12万事業所に登録していただいております。参考までにつけておりますが、引取実績のあった事業所ということに関しましては、引取業者であれば約3万5,000、フロン類回収業者であれば6,537といった数になっております。全体で引取実績のあった事業所だけを見ると、約5万弱の事業所ということになっております。

なお、参考6には県別の登録・許可状況の内訳ということも入れておりますので、また後ほどご参照ください。

めくっていただきまして10ページになります。こうした関連事業者に対しまして、各地方自治体においては定期的な立入検査の実施など、違法行為や不適正行為に対しての是正を行っております。

行政処分等の状況ということで上の表でございますが、指導・助言に関しましては法施行累計で4,637件行ってきました。例えばどういふものがあるかということでございますと、引取業者がフロン類やエアバッグ類の確認を怠っているものがございます。

勧告・命令に関しましては、法施行後累計で27件ございますが、これもどういふものがあるかということですが、例えば許可をもっている解体業者が使用済み自動車を無許可の業者に引き渡していたものなどがございます。

停止に関しては、引き取り、フロン、解体、破砕とあわせて約4件ございますが、これは使用済み自動車を法に基づく適正な解体をしないで輸出をしようとしていた事例などでございます。

取り消しにつきましては、引き取り、フロン、解体、破砕ということで法施行後累計で59件ございますが、これについては、例えば引取解体業者が廃掃法違反に問われて罰金刑以上の刑に処せられた場合に、自り法上の欠格要件に該当したものが挙げられると思います。

自動車リサイクル法違反により告発に至った事案に関しても5件ございまして、いずれも刑事処分が確定しているという状況になっております。こうした関連事業者の数も非常に多いですが、引き続き適正処理に向けて国、地方自治体と連携をとりながら、不適正行為を減らしていくような取り組みを続けていきたいと思っております。

11ページ、3.リサイクル料金の預託状況ということでございますが、料金は不法投棄の防止、預託手続の簡便性の観点から、原則新車購入時に預託する仕組みになっております。また、法施行時に既販車であったものに関しましては継続検査時、つまり、車検時に車検制度を利用して既販車の大半を預託していただいているということになっております。また、そのほか引取時ということで、使用済み自動車を引き渡す際の引取時預託というものもございまして、これらの既販車のうち法施行直前に登録された新車については、車検は一番新しい新車で3年ございますので、今回、施行後3年目を迎える今年中に、国内で使用される自動車のほとんどがリサイクル料金の預託を完了する見込みであります。

表の真ん中が実績でございますが、預託台数ベースで申し上げますと法施行後累計で約7,800万台、金額で申し上げますと法施行後累計で約7,500億円ということになっております。

一番下の平成18年度末の預託台数及び預託金額残高でございますが、これはそれぞれ台数及び金額が積み上がっている中で、払い渡しや輸出返還などもございますので、それを控除したネットの数字になっております。預託台数で約7,000万台、預託金額で7,000億円ということで、我が国の登録車両の保有台数が約7,500万台であることを考えますと、本年でほぼすべての車両にリサイクル料金が預託されるという見通しになっております。

めくっていただいて、こうしたリサイクル料金はどのように管理、払い渡しされているのかという状況でございます。預託されたリサイクル料金は、資金管理人である自動車リサイクル促進センター（JARC）において管理されております。この資金管理の方針は、有識者、消費者の代表から構成されております第三者委員会である資金管理業務諮問委員会の審議を経た上で決定されております。この資金管理業務諮問委員会は、本日も出席されている永田座長、細田委員、酒井委員、鬼沢委員も委員になっていただいて四半期ごとに開催されておまして、現在までに約20回ほど開催されております。当然運用方針の策定やリサイクル料金の管理状況に対する審議だけではなくて、例えば今まで取引証券会社の選定において環境配慮の視点を導入すべきだという意見があったり、よりわかりやすい情報開示

やガバナンスの維持・強化について、それぞれ委員会において提言がなされ、JARCのほうで改善がなされているところがございます。

運用の基本方針は元本確保を前提としまして、法令上で限定されておりませんが、運用方法としましては国債、地方債、政府保証債などで運用されております。また、こうした資産運用の状況は四半期ごとに公開をしている状況でございます。

実際、13ページがリサイクル料金の運用状況ということでございます。運用残高6,800億、先ほどの残高7,000億と200億円ほど違いますが、これは預託されたものが実際にキャッシュインするのにタイムラグがあるということでございます。6,800億の運用状況についても、運用方針に定められた目標比率に沿って運用を行っております。

一方で、自動車を使用済みになった場合は、リサイクルにかかる費用としてリサイクル義務を負う自動車製造業者等にお金の払い渡しをすることになっております。件数別には、法施行後累計で1,825万件、金額としましては累計で約482億円を自動車メーカー等に払い渡しております。

めくっていただいて14ページでございますが、輸出返還の状況でございます。所有者が預託済みの自動車を輸出した場合は、制度の仕組みとしてリサイクル料金の返還を行っております。平成18年度は約38万台、金額としましては約37億円を返還しております。

特定再資源化預託金等の発生状況ということでございますが、これはエアバッグ、フロンなどが、例えば事故などで展開した場合に、結果的に処理費用が必要なくなったものについては、特定再資源化預託金という形でたまっていくということになります。平成18年度、約13億円という形で発生しております。

こうした特定再資源化預託金等は、法律に基づきまして資金管理人や離島対策・不法投棄対策を行う指定再資源化機関、また電子マニフェスト制度を運営します情報管理センターにおいて出えんを行うことができるという規定になっておりますが、18年度といたしましては、離島対策・不法投棄対策を行う指定再資源化機関に約4億1,000万、電子マニフェストシステムの高度化ということで情報管理センターに約3億5,000万、あわせて7億6,000万の出えんを行っております。

次、15ページでございますが、自動車リサイクルシステムの稼働状況ということでございます。これは、約12万もの関連事業者がインターネットを経由して自動車リサイクルシステムに報告いただいております。平成18年度においては、引取報告件数の引取工程の数字ですが、約357万台の使用済み自動車の引取報告がなされております。ちなみに、平成17年度、前年度は305万件ということでございました。当然いろいろなシステムの安定稼働や関係事業者からいろいろな要望をいただいておりますので、そういった要望も踏まえ、不断の効率化に努めている状況です。

なお、3つの表は関連事業者がそれぞれ電子マニフェスト報告したものを載せていますが、一枚にまとめたものが参考9といった形になって載っておりますので、そちらのほうもご参照ください。

また、万全の運営を実施ということでございます。18年度までは大きなトラブルもなく進捗しておりましたが、直近の4月に初めて大きなシステム障害がございまして、これも余り世の中に迷惑がかからないような形で、すぐJARCのほうでリカバーしていただきましたので、こちらの方は後ほどJARCから簡単にご報告をしていただきたいと思いますと思っております。

めくっていただきまして16ページ、6. 離島対策・不法投棄対策でございます。先ほど申し上げました特定再資源化預託金等として、離島対策・不法投棄対策の支援事業に出えんできるということになっております。この制度を利用いたしましてJARCの再資源化支援部のほうで、17年10月から使用済み自動車の離島運搬費用の8割及び行政代執行を前提とした不法投棄車両の処理費用に8割の支援を行っております。この支援事業については出えんを伴うものなので、資金管理業務諮問委員会の下部組織として設立された離島対策検討委員会で、きちんと業務内容のチェックを行っているということでございます。

中身については、上表にございます離島対策の概要ということですが、18年度の計画としましては119の市町村、19年度の計画としては121ということで、ほぼすべての離島がございまして市町村に対して、こういった離島支援事業の支援体制を構築しております。

下表ですが、実績としましては18年度は約2万台、出えん額としては1億円の出えんを行っております。

次ページでございますが、お金を単純に出すというだけではなくて、JARC再資源化支援部のほうで実績の出ない自治体に訪問していただいて具体的に問題点をみつけたり、人をつないだりというなかなか目にはみえない活動も行っております。例えば訪問活動をいろいろやっておりますが、島内に事業者、引取業者、処理業者が存在しない場合には、島のまとめ役なんかである島内の区長や漁協組合長にいろいろな支援事業のとりまとめをお願いしておりますので、そうした地道な活動がこういった支援実績を上げております。

また、好事例を作成いたしまして各市町村とそれぞれ共有したり、参考資料12にもございますが、島の絵が後ろにあるようなポスターを利用してフェリー乗り場、空港などに張りまして、島の住民に本事業をもっと使ってもらえるような広報活動をしております。こうした支援活動及び支援事業は、市町村や住民からも非常に高い評価を得ております。

めくっていただきまして、こうした活動もあり自立法が施行された効果として、実際の不法投棄・不適正保管が足元でどのように変化しているのかというのをみていきたいと思っております。

7. 不法投棄・不適正保管の状況ということでございます。法施行前の16年9月においては約22万台ございました不法投棄・不適正保管でございますが、足元の19年3月末には3.5万台までに激減しております。離島のほうも約1万7,000台ぐらいから2,800台までに減少しております。100台以上の大規模案件のほうもかなり減っている状況ということでございます。これは当然自立法ができて、いわゆる無価値物が廃棄物だけではなくて、有価値物であっても使用済み自動車であれば廃棄物ということになって、行政側の指導が非常に

容易になったということに加え、近年、非常に爆騰しているスクラップ市況の好転ということで、撤去が可能になったということが要因として考えられると思います。

下表でございますが、不法投棄・不適正保管車両の状況ということで施行前と施行後の発生状況も書いてございます。現在残っているものは施行前のものがほとんどということで、法施行後には余り発生していないという状況になっています。

19ページ、大規模案件の推移ということで残り53件、約1万台ほど残っていますが、こういった案件も、現在、スクラップ市況の高騰の追い風を背景に今のうちに処理をしようということで、各自治体のほうで自主撤去中ということで頑張らせていただいております。

また、こうした処理に当たりましては自り法の不法投棄対策支援事業の活用だけではなくて、自動車関係団体に寄附をいただいている路放協の仕組みも利用して処理を進めているところでございます。

めくっていただきまして20ページでございますが、8. 自動車ユーザーへの理解促進活動ということでございます。これまで特に法施行前後においては結構大きな媒体を使いまして、テレビ、ラジオCMなどを行ってまいりました。近年は、これまでの主な活動の取り組みということで若者や女性をターゲットにして全国の教習所で映像を流したり、アウトドアメディアでは、自動車ということでパスラッピングなども利用して自動車ユーザーへの自動車リサイクル法の認知や、主な焦点としては、自動車リサイクル料金をしっかり預託していただくということに対して一定程度、理解が得られてきたものではないかと思っています。

一方、今後は、そういう意味ではお金を払っていただいた後に、しっかり自動車リサイクル料金を使っていただくという中で、自動車リサイクル料金の使途や中古車売買の際の実際のリサイクル料金の取り回しなどの部分については、まだ不十分な部分もございますので、こういった局面において多面的に広報活動を行っていきたく思っております。

国のほうからは以上ですが、JARCから追加でコメントがありましたらよろしく申し上げます。

大木説明員

それでは、JARC（自動車リサイクル促進センター）から少々コメントさせていただきます。私は前任の中谷にかわりまして専務理事を拝命しております大木でございます。

今ご説明ありましたとおりリサイクル料金の預託、電子 manifests の運営、あるいは離島対策など指定法人の業務に関しましては、おかげさまでおおむね安定した運営ができておると思っておりますが、先ほどもご紹介ありましたように、本年4月16日に発生しましたシステム障害についてご報告いたします。

お手元の参考資料10の裏面をごらんください。去る4月16日に、このシステムが稼働して以来、初めてとなる長時間のリサイクルシステム障害が発生いたしました。資料にございますとおり4月16日の午前7時から同日午後2時23分に復旧するまでの間、使用済み自動車等の引き取り、引渡報告や、リサイクル料金の預託ができない状況となりました。

この事態に対し、障害・災害対策の展開マニュアルに基づき、次のような対応を迅速に行いました。まず引き取り、引渡報告につきましては、関連事業者の方々に復旧までお待ちいただく一方で、車検時のリサイクル料金の預託につきましては、国土交通省ほか関係団体のご協力を得て、所有者の方々に後日の預託をお約束いただく書面をご提出いただくということで対応いたしました。

また、障害発生後、システムのホームページに障害が発生していること及び復旧見込み時刻を告知するとともに、参考資料10の表をごらんいただきまして、こちらにありますような内容で自動車会館記者クラブにおいて記者会見を開いて発生を報告し、また復旧後は速やかにその旨、ホームページで告知いたしました。

原因は資料にございますとおり、システムの計画停止作業中の作業手順ミスによるもので、システムそのものに起因したものではありませんので、復旧後、システム運営に影響はございません。

対策といたしましては、システム計画停止時に実施するすべての作業の作業手順やマニュアルの見直し等を実施し、再発防止を徹底いたしました。

今回の障害につきましては、関係の皆様にご迷惑をおかけしたことを深くおわび申し上げますとともに、関係団体、関係の皆様のご支援により大きな社会的混乱を来すことなく対応できましたことにつき、改めて御礼申し上げます。

私どもの補足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。

次に、議題2の分に相当しますところを国土交通省の片山さんから説明していただけますか。

片山自動車情報課長補佐

国土交通省自動車交通局の自動車情報課の片山でございます。

資料4のほうでございます。道路運送車両法改正後の処理状況ということでございます。処理状況でございますので、22ページ、23ページ、若干数字の羅列になってしまっていて恐縮ですけれども、背景といいますか、もう皆様重々ご承知のとおりと思っておりますが、25ページの添付資料で簡単に、制度が複雑なものですから若干コメントさせていただきたいと思っております。

25ページの自動車リサイクル法の施行にあわせまして、我々国土交通省の自動車登録制度のほうでは抹消登録制度の創設、見直しということになっておりまして、同時に、自動車重量税の還付というような制度をやっております。

1でございますけれども、解体に係る抹消登録等の整備ということと、2でいいますところの輸出に係る抹消登録等の整備ということになってございます。

1ページめくっていただきまして26ページでございますが、2の真ん中より下のところにあります抹消登録制度の改正の改正前後の資料でございます。改正前におきましては解体と運行停止という2つのカテゴリで、解体抹消と一時抹消登録という2つの大きなカテゴリの中で、解体、輸出されたとしても、それに特化した登録制度としてはなかったということとございまして、唯一、中古新規の場合だけ登録が出てくるような形になっていたのを、改正後は灰色で囲みましたところで、特に一時抹消登録をやった後に解体で出ていくのか、中古新規で出ていくのか、輸出で出ていくのかという3カテゴリを届け出という形で、追加で登録に反映させていくということとございまして、最初から輸出に行く場合には輸出抹消登録の創設をしているというようなこととございまして。

22ページ、23ページの状況でございますけれども、一番左の解体のところでございます。これは平成17年以降ということとございまして、我々、今回ご報告させていただきましては18年度計ということが中心でございます。解体については登録車と軽自動車ということのカテゴリはございますけれども、計といたしましては約230万台ということになってございます。輸出のところでございますけれども、これも18年度計で申し上げますと144万台となっております。

次に、重量税の還付申請件数というのが右側の23ページでございます。こちらの重量税の還付申請につきましては、25ページの一番下に若干ございますけれども、このリサイクルの法律のときに新たに設けられた制度でございまして、趣旨としては所有者が使用済み自動車を引取業者に引き渡す経済的なインセンティブで創設をされたということとございまして。これは運用といたしましては、解体のときの登録につきましては、抹消登録ないし解体の届け出を同時にやっていただくような取り回しでございまして、各地の運輸支局のほうで重量税還付の受け付けをさせていただいて、国税局と連携して作業をしているということとございまして。これが18年度は103万台程度というような数字でございまして、解体届等々をやられた方々の半分程度の方が、このインセンティブ制度を利用しているというような実態にあるということが判明してございます。

私から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、ただいまの2つの議題でございますが、まとめて説明いただきました分につきましてご意見、ご質問等がありましたらお願いしたいと思います。まず、ご意見のある方は札を立てていただいて、マイクはお手元のポッチを押していただくようになっています。よろしくお願いたします。

それでは、酒井さんからどうぞ。

酒井（清）委員

それでは、資料3、4の中から6点ほどご質問と、それから意見を申し上げさせていただきます。

まず、自治体の監督・指導について2点ほどお願いがあります。1点目は、私どもの会員許可業者から無許可業者の情報を提供しても、自治体さんの対応が摘発までなかなかいかない、非常に手ぬるいというご指摘がありまして、その辺に関しては、もう少し無許可業者の取り締まりについては厳しくやっていただきたいと思います。

それから、逆に許可業者に対する指導は丁寧をお願いしたいところなのですが、他法令との関連において、いろいろ自治体によって見解のばらつきが見受けられるというような指摘もありまして、その辺についても調整のほうをお願いしたいと思います。

もう1点、自治体に絡んでですが、愛媛県の例なのですけれども、自動車リサイクル連絡協議会という組織をつくっております。自治体と関連する業界の代表の協議の場をつくって活動していらっしゃるそうです。その効果としては、愛媛県における不法投棄車両がほとんどなくなったという効果があるそうなのですが、こういった活動を全国に広げていただきたいと思います。

それと、3つ目にシステムの稼働状況に関するお尋ねです。引取業者というのは自リ法の入り口にあって非常に重要な役割を果たしているかと思うのですが、どうも引取業者、登録業者の役割をちゃんと果たしていただけていないのではないかと指摘が数多くあります。これは経産省さんにお聞きしたいのですが、解体業、破砕業を除く引取業者。つまり、自動車リサイクルにおいてユーザーさんとの接点が一番多い引取業者の方々の引取報告全体に占める割合、どのくらいありますでしょうか。これについて制度施行当初、それから1年後、2年後でどう変わってきたかも含めて数字があったらお答えいただきたいと思います。

4点目です。施行後、3年目に入っておりますけれども、いまだ引取業者さんによってフロン種別の誤入力がかかり見受けられるということで、この辺の問題については私どもからの提案としては、引取業者さんにはエアコンのある、なしだけをご判断いただいて、フロンの種別についてはフロン回収業者、あるいは解体業者にお任せいただきたいと思いますというのがお願いでございます。そうしたほうが誤入力、訂正等の煩雑な手続がかなり減らせるのではないかと思います。

あと、フロン回収業者の中でも、R-12しか回収しない業者さんがいるというお話を聞いたことがあるのですが、これはもう一回、確認させていただきたいと思います。R-12しか回収しない回収業者がもしいるとすれば、これは登録の対象にすべきではないのではないかと思います。

それと、フロン関係ではR-12の充てん車両の発生が非常に減っておりまして、R-12の回収量がかなり少なくなっている。回収する場合のポンベの使用方法なのですが、これは134aとの混合回収の可能性について技術的な検討をお願いできないかなと。そういうところをお願いしたいと思います。

それから、5点目です。ユーザーへの理解促進活動に関してですが、先ほど資料3においてリサイクル料金の使途、あるいは取り回し等について、さらに広報していくというようなお話がございました。私どもの現場サイドからも、自リ法の存在そのものについてはユーザーさんのご理解はかなり進んでいると思います。ただし、例えばどういときにリサイクル料金が払い戻されるのか、あるいは重量税が還付されるのかといった具体的な点について、ご理解がまだ不十分な点が多々あるのではないかと考えておりまして、その辺についての広報を十分やっていただきたいと思います。

それと、理解活動に絡んでですが、リユースという分野は国の基本政策の中でもリデュースに次いで重要と位置づけられていると思いますが、自動車リサイクルにおいて資源節減効果、あるいはCO₂削減効果の最も大きい分野としては、リサイクルパーツの利用があるのではないかと思います。このような観点に立って、リサイクルパーツをユーザーに積極的に利用していただけるように業界も一生懸命頑張りますけれども、国としてもご支援をいただきたいと思います。

6点目、最後なのですが、引取報告が357万件とありまして、これは国土交通省さんにお聞きしたほうがいいのでしょうかけれども、357万件的引取報告が上がっているにもかかわらず、解体届が226万件しか上がっていないということをどうお考えになるのか。私どもからお願いしたいことは、解体届を窓口まで行かずにできるような仕組みが考えられないかどうか。許可、あるいは登録業者に限って結構だと思うのですが、電子申請の方法を考えていただくということも、ひとつ一考願えればということをお願いしたいと思います。

私からは以上でございます。

永田座長

以上のご指摘、いろいろいただきましたので、関連のほうを事務局から答えてください。まず、環境省からどうぞ。

松澤自動車リサイクル対策室長

酒井さんからご質問、ご意見がございました。

最初に、無許可業者の対策を徹底してほしいというご指摘です。当然ながら自動車リサイクルシステム、正規の許可、あるいは登録を受けた方々によって、このシステム自体が支えられておりますので、その外側で、アウトサイドでされるものをきちんと芽を摘んでいかないといけないと我々も考えております。こういった対応については、全国で統一的な行政処分の指針というものを私どもから自治体に示しまして、これに沿ってやっていただくと考えています。当然ながら無許可営業につきましても警察、あるいは検察庁の最終的な対応も必要になってまいりますけれども、自治体にプライオリティーを高く対応していただくということはやってきておりますので、今後ともご意見を踏まえまして私ども行政連絡会議も年2回、地方公共団体向けにやっておりますので、そのあたりは引き続き取り組んでいきたいと思っております。

また、他法令関係、恐らく都市計画法なり建築基準法のお話かと思っております。これへの対応につきましては、私ども一定の考え方、他法令は他法令として遵守していただくというのは必要でありますけれども、自動車リサイクル法の業許可に関して、その他法令違反とは別途の扱いで解体業なり、そういうものの許可については他法令の取り扱いとは別に、自動車リサイクル法の中で基準に適合しているかどうかでもって判断をしてやっていく。そういった運用方針も全国統一的に自治体にお示ししておりますので、また、こういったものを個別に各自治体と問題があれば相談しながら丁寧に対応していきたいと思っております。

2点目、愛媛県で関係業界の皆さんと自治体との連絡協議会というご提案でございます。我々も、例えば北海道ですとか、静岡県とか、幾つかの自治体で同様の取り組みをされているというのを承知しております。お話を伺っていると、自治体と行政と関係業界の皆さんとの関係ということでは、そういったものはうまくいっている事例だろうと思っております。そういうものを我々もできるだけ全国各県に広げていきたいと思っておりますので、自治体への働きかけも今後やっていきたいと思っております。

呉村自動車課長補佐

続きまして、引取報告件数の話です。昨年も多分、酒井委員からご質問されて、事務局で数字の用意がなかったのですが、整備業者さん、ディーラーさんという職種の種別で我々は引き取りを把握しているわけではないので、その辺のデータは把握していないのですけれども、引取業単独で業を行っている事業者の割合がどれくらいあるかということは、平成17年度の平均で約45%。引取報告の中の引取業単独で行っている人の割合です。平成18年度の平均は約32%ということになっておりまして、引取業を単独で行う事業者の引き取りというのは、減少傾向にあることは確かな事実だと思っております。

これをどう考えるかということなのですが、一方で今のいろいろな解体業者さんの、直接買い取りなんか非常に積極的にやられている状況も当然あると思いますし、鉄スクラップの高騰などのいろいろな要因があると思っております。引取業者がいろいろな形で義務を履行していかなければいけないというのは当然なことなので、その辺は法の施行をきちんとしていくという指導を再度やっていくということ。これはまた後でご説明しますが、一般ユーザーのほうも、引取業者に対してきちんと適正処理をしてもらうような監視機能の強化といったことについても、理解活動とあわせてやっていきたいと思っております。

あとフロンのお話で、フロンの入力を解体業者さんにしたほうが良いという話なのですが、ご要望として受けとめておきます。基本的には、まず引取業者さんが適正に業務を行うということが本筋なのかなと思っておりますので、これも引取業者の関連で適正に業務を行うということで、我々のほうで業務の執行を行っていききたいと思っております。

ポンベのCFC、HFCを一緒にするという事なのですが、それについて高圧ガス保安法においてCFC、HFC、それぞれ別にしてポンベに記載しなければいけないということが法令上、規定されておりますので、そちらの法令上の判断になるかなと思っています。

自り法の重量税還付及びリサイクル料金取り回しについてのユーザー活動の促進ということは、まさにご指摘のとおりのもので、引き続き我々のほうも重点的にユーザーに対する理解促進活動を行っていききたいと思っています。

また、リユースパーツの促進というのは、我々としても非常に重要なものだというように認識しております。昨年10月、リサイクル月間ということで、我々もリユースパーツのチラシをつくったりして、解体業界さんいろいろな全国展開されていることだったので、我々のチラシをお渡しして、全国で自動車リサイクルの促進とリユースパーツということを宣伝されていましたが、今後もこういう形で、もし皆さんが全国展開でいろいろな周知広報活動を、あくまでも自動車リサイクルの促進という観点でやられるなら、またそういった形でご支援をしていきたいと思っています。

最後、引取報告のところは国土交通省さん、お願いします。

片山国交省自動車情報課長補佐

解体の報告と解体届の乖離というのは、正直100万台程度存在するという事は重々承知しております。これは当然のことながら、リサイクルをしたという解体報告自体は国土交通省に来ておまして、解体届というのは消費者さんが行うということなものですから、それは消費者さんがまさに国交省のほうに届け出をしていただけるか、いただけないかということに尽きると思っています。先ほど委員からもご質問があったように、例えばPRの不足なのか、それとも陸運支局で行くのが面倒くさいのか、そういう意味では電子申請がいいのかという話もあると思います。

そこは一番やりやすい方法でやっていくというのも1つの方法とっておりますけれども、若干、済みません、ここは充分確認をとっていないのですが、電子申請の関係なのです。我々、実は登録業務で電子申請というのを昨年ワンストップサービスということで取り組んでいるわけですが、非常に普及率が悪いということでもあります。本人確認の問題で住民基本台帳カードが必要であるという問題がありまして、電子申請が使えると行かなくて済むということはあるのですが、それ以上に書類で本人認証の手段が難しいということが結構あったりするので。電子化すると上がるかどうかというのは我々もちょっとみえていないところがあるものですから、PRなのか、電子申請なのか、またほかの手段があるかどうかというのは、解体届の促進、出してもらうという部分については、ちょっといろいろ考えていきたいと思っています。

永田座長

よろしいでしょうか。

酒井(清)委員

一般的にだれにでも認めてほしいということではなくて、番号をちゃんと管理されている許可業者だけに認めていただきたいということなので、今おっしゃったようなことにはならないのではないかなと思うのですが、少なくとも前向きに検討していただければありがたいと思います。

永田座長

現場サイドのほうからいろいろご提案のあったような、この制度の円滑な運用にかかわるような話であるので、こちらできちんと受けとめさせていただいて、また検討を進めていきたいと思っております。ほかに、どうぞ。

細田委員

最近、銅がトン100万円を超して、H2スクラップが3万6,000円くらいしたりして、恐らくこういうことが自動車リサイクルにもかなり影響があると思うのです。今回は不法投棄の関連において処理の迅速化がしやすいチャンスだから早くということをおっしゃられたと思うのですが、相場の影響に対して、例えば玉が抜けてしまう。つまり、137万台ぐらい海外に行っていると思うのですが、国内リサイクルの施設が過剰になるとか、そのような分析というか、細かいことではないのですが、経済産業省ないし環境省はどうお考えになっているか。それほど影響はないと考えているのならばいいのですが、かなり影響があるとすると、その手当てを考えなければいけないと思うのです。その辺を教えてください。

永田座長

どうぞ。

呉村自動車課長補佐

そういう意味では、まさに昨年、当初305万台という数字が安定的な数字なのかというご議論がありましたが、今年をみると昨年のタイムラグの部分がきれいに357万台ということで出てきております。また、足元の数字も前年度比ということでは10%弱ぐらいの伸びが出ておまして、廃車発生台数としては安定してきているのかなと考えております。どの台数をもって一番理想的なものかということも推しはかることはできないのですが、自動車リサイクル法概念としましては、3品目の適正処理以外の鉄スクラップをとったり、リユースパーツの取扱というのは、あくまでも自由経済に任されている範囲だと思っておりますので、そこは経済のメカニズムの中で動いていくものかなと判断しております。

永田座長

よろしいでしょうか。どうぞ、大塚さん。

大塚(元)委員

17ページの離島対策のところなのです。離島対策につきましては関心がございましたが、きょうの報告によりまして2年半で実によくやられているなと思っていますし、また現地訪問も随分やられているので非常にありがたいと思っています。

その中でちょっと気になりましたのは、大したことはないのですが、一番下の表のところの評価についてのアンケートの結果が出ております。市町村と都道府県で「どちらともいえない」というところが市町村は9.4%で、「非常に役に立った」「役に立った」の両方をあわせると89.1%と非常に高い評価なのですが、都道府県に関しましては「どちらともいえない」が21%もあるというのがちょっと気になりまして、この違いはどこから、もう少し都道府県については理解していただいてもいいのではないかなと思うのですが、その辺がちょっと気になりまして。

永田座長

どうぞ。

水口自動車課長補佐

済みません、ちょっと補足をさせていただきます。

このアンケート先として、基本的には、この制度の申請というのを上げるのは市町村でございます。ただ、市町村がやっていることを都道府県が全く把握していないということだと困るので、都道府県にもかかわっていただいている。その辺のかかわりぐあいの違いが、恐らくここに出てきている感じなのかなと思います。

永田座長

JARCのほうはいいですか。何かコメントがあれば。

齊藤説明員

今おっしゃられたとおりで特につけ加えることはございませんけれども、もともとこれ自体の事業化の問題については市町村が中心としてまずやるということでございまして、それと都道府県さんのほうに協力をいただく。この関係について非常に難しいところもあるかもしれません。私も今申し上げているように幾つか現地へ入りまして、その辺の調整をさせていただいているところでございます。引き続きご理解を深めていただけるように努力してまいりたいということでございます。

大塚(元)委員

よろしく願います。

永田座長

どうぞ。

内藤委員

三重県でございます。

不法投棄対策支援制度について環境省にお聞きしたほうがいいのかちょっとわかりませんが、1つは、自動車リサイクル法の106条の第4号業務というのがございます。これは自治体等が措置命令を発出したときに、シュレッダーダスト等の撤去について支援制度を行うという内容でございます。

本県の事案で、それに該当するようなものがございます。安定型最終処分場において、シュレッダーダスト等が不適正処理されている事案です。この事業に対し措置命令を発出しております。廃掃法19条の8の行政代執行までは至っておりませんが、19条の5で事業者に対して措置命令を発出しております。ただ、その措置命令の内容は廃棄物の撤去ではなくて覆土。シュレッダーダスト等があらわになっているということで覆土しなさい。それから、雨水が接触しないように雨水対策をしなさいというような内容となっております。これが仮に19条の8の行政代執行に、私もはまだそこまで至っておりませんが、移行した場合、それに対する支援制度というのを今後ご検討いただけないかということでございます。これはどちらにお聞きしたらいいのか、ちょっとわかりませんが。

永田座長

では、担当者から。

松澤自動車リサイクル対策室長

法律の条文では支障の除去ということで書いてございますので、産業廃棄物などが不適正処理された場合の支障の除去については撤去から、今、内藤さんから発言がありましたような覆土なり、キャッピングなり、いろいろな対策については、個別の現場ごとに合理的な対策というのが決まっております。自動車リサイクル法上は、そこは撤去に限っておりませんので、法律上の世界としては当然検討対象になるのかと思います。

私どもの運用としましては、自動車リサイクルは、ユーザーからお預かりしたお金の一定の剰余金のものを使わせていただいて支援をするという仕組みになっておりますので、資金管理業務諮問委員会及び下部組織の離島対策等検討委員会で個別に案件を、第三者の学識者の方々が入った場面で審査をしていただいております。こういう仕組みになっておりますので、引き続き三重県さんも、この案件について実際にどう対応されるのか県庁としてお詰めになると思いますので、私も役所側とも連絡をとりながら進めていただければと思います。

内藤委員

どうもありがとうございました。

永田座長

それでは、酒井先生。これで、この問題に関しては最後にさせていただきます。どうぞ。

酒井(伸)委員

リサイクル率のところでございます。8ページになりますが、平成18年度実績で63、64%～75%程度、非常に高いリサイクル率が達成されていて、このこと自体、非常に結構なことだとは思いますが。

ただ、平成27年度の目標70%、これを既にクリアし始めているところもあるということになりますと、目標自体が適切であったのかということの意味も出てまいりましょうし、また逆に今、目標をクリアして、それは非常に結構なことというように判断をしたほうがいいのか。あるいは、かなり無理なリサイクルはされていないのかということの判断も必要になってまいります。これほど早く達成してまいりますと、その部分の検証に入っていくことを少し前倒ししたほうがいいのではないかとお思いますので、ぜひ次年度に向けてはきょういただいた報告から一歩踏み込んで、ある種リサイクル回りの物収支的な把握が可能な情報をご提供いただくということも、ちょっと考え始めていただければありがたいなと思っております。

今回の参考資料から各社別には、リサイクル率としての指標はフォローできますけれども、その中身がフォローできないというところがございますので、個別にもトレースをしていく努力は私どももしなければなりません、逆に、もう少しわかりやすくご提供いただくことも考えていただきたいということでございます。

永田座長

わかりました。今のお話、きちんと受けとめて対応させていただきますが、そういう意味では、リサイクルの対象施設に関するいろいろな問題点についても前に、ここの中ではなかったかと思えます。検討会を別につくって対応させていただきますが、今のお話のようなリサイクル率の問題、今後の見通し、それから費用の問題ももちろんかかわってくるかなと思っております、前から5年で見直しという話もありました。その流れの中では比較的早目に、こういう問題をきちんと見極めていったほうがいいかなと私自身も思っておりますので、受けとめさせていただきます。よろしいでしょうか。また最後にまとめてご意見をちょうだいする場がございますので、今回、この問題に関しましてはここで、とりあえず打ち切りとさせていただきます。いろいろご意見をちょうだいしましたものにつきましては、それぞれ国、あるいは関係者においてご意見を踏まえて、今後の活動にしっかり生かしていくということをお願いしておきます。

それでは、続きまして議題の3、資料5ということになりますが、自動車リサイクル法における課題と対策についてよろしくお願ひします。

呉村自動車課長補佐

それでは、資料5ということで33ページでございます。自動車リサイクル法における課題と対策ということで、最近のいろいろな取り組みについて書いております。

めくっていただいて34ページでございます。昨年の審議会においても流通フローを出しておりますが、今年度もさらに明確化してきたということを出しております。電子マニフェスト制度や改正道路運送車両法といった中古車を把握する仕組みもできたので、流通ルートとしては次第に明確化してきている状況でございます。

式自体は昨年の式をまた使っておりますが、平成17年度末の保有台数7,551万台に今年度の新車販売台数563万台を足して、平成18年度末の保有台数で引きました。さらに国土交通省さんの職権抹消というのを、今年は30万台やっております。これはどういうものか簡単に申し上げますと、自動車に既に滅失などしているにもかかわらず、永久抹消登録をしていないものについては、国土交通大臣が職権で抹消を行うというものでございます。こういったものを受けまして、平成18年度に抹消され再登録されていない車両の台数、母数としては約515万台あるだろうということを推測しております。

そういったものがどういう内訳になっているのかということも推計しました。一番左でございますが、中古車輸出ということで先ほど国土交通省からもご報告がありましたとおり、輸出抹消仮登録実績144万台という数字を入れております。

その下に参考として財務省の貿易統計から作成しましたが、中古車輸出上位5カ国というものを付けております。ロシア、アラブ、ニュージーランド、チリ、カザフスタンということでございますが、参考までにロシアは昨年より29.3%増ということで増加傾向にございます。

2番目が使用済み自動車ということで、これも電子マニフェストの引取報告ということで、約357万台ということでございます。ここだけでももう既に500万台ぐらいになっているのですが、ほかの要因として中古車流通の増加ということで、中古車流通のほとんどを占めるオートオークション会場への出品台数が今年度は約30万台ぐらいふえております。出品台数ベースでも30万台、成約台数ベースでも30万台ぐらいふえているということが日本オートオークション協議会の調べでわかっております。また、これがナンバーあり、なしの比率で分けますと、ナンバーなし一時抹消登録車は大体12万台ぐらい流通としては増加しているだろうということで、ここに記載させていただいております。

また、その他としまして盗難も当然あるだろうということで、これは警察庁の調べでございますが、平成18年の盗難台数としては3万6,000件ということで、低減傾向にあるので約3万台とさせていただきます。上の515万台と下が登録制度でないで必ずしも一致しているわけではないですが、全体をみると流通フロー、使用済み自動車も、おおむね適正に処理がなされているのではないのかなということも推計しております。

次、35ページでございますが、これまでの取り組み、最近の取り組みということでございます。自動車リサイクル法の施行が始まりまして、いろいろな形で新規参入や既存事業者の拡張がありまして、関係事業者間の競争が非常に激化しております。こういった事業者間の適正な競争を確保し、違法行為や不適正行為が生じないように、そういう意味できちんとしたマーケットルールを守るために、国及び自治体、関係団体においてコンプライアンスに向けたいろいろな取り組みを実施しております。ここに載っているのは昨年度の審議会でもご報告しておりますが、代表的なものをピックアップしております。

(1)としては、関連事業者用のものなのですが、無許可営業についての告発を依頼するような依頼文とか、あと遅延報告が出るのですが、それを各自治体がモニタリングできるような機能を付加したこととか、2番、3番は、先ほども指摘がありました引取業者に対してのいろいろな指摘でございます。解体業者さんに優越的にリサイクル料金を転嫁しないようなこととか、あと一般ユーザーに対してきちんと区別を明確化して渡す、引き取るということでございます。4番目は、オートオークション会場における対応ということで、オークション自体は非常にマーケット規模が拡大しておりますが、リユースコーナーも増えております。低年式のものも増えておりますが、こういった入札したものについて使用済み自動車として扱うべきなのか、中古車として扱うべきなのかというルールをとりまとめ、徹底していただいているところでございます。

めくっていただいて36ページでございます。それでは、18年度、最近、どのような取り組みをしてきたのかということでございますが、(1)がYahoo!オークションでの警告文の掲載ということでございます。インターネット上のオークションサイトにおいていろいろな自動車部品が販売されておりますが、中古エアバッグ類の販売もされております。エアバッグそのものの自体の再販がすべて禁止されているわけではないのですが、法律に基づきまして使用済み自動車からエアバッグ類を処理することは、自動車リサイクル法において解体業者のみが可能な行為であるということと同時に、処理されたエアバッグ類の再販売は禁止されております。その旨を、こういったオークションサイトにおいてワーニングをしているということでございます。そういう意味では、心理的效果を図るということでございますが、実際は後ほど説明しますが、こういった発生源に対してきっちり立入検査を行っていくことも重要なのではないかと考えています。

2番目が、解体自動車(廃車ガラ)の輸出申告時における移動報告の確認ということでございます。中古車輸出のほうは先ほど国交省からもご説明がございましたが、輸出の登録制度というものがございましてチェック機能が働いております。使用済み自動車について、自動車リサイクル法ができて適正処理というのが義務づけられております。一方で、例えば無許可で解体されて、その廃車ガラや部品が税関を通りますと、税関上はノーチェックというか、登録制度がないので、その分チェックする機能がないということです。

そうした中、新潟県において無許可解体で解体自動車(廃車ガラ)が不正輸出されるといった報道がございまして、これを受けて新潟県、新潟県警、新潟税関のほうで連携をして、処理された廃車ガラについては、本来であればきちんと自動車リサイクル法に基づいて解体されたエビデンスがあるということなので、そうしたエビデンスをつけるような運用を開始しております。これは現在、トライアルでの運用になっておりますが、運用の効果を検証しながらもエビデンスの提示を求めるようなものを検討していきたいと思っています。

次、37ページでございますが、1のYahoo!オークション出店のワーニングとも関係しますが、フロン類・エアバッグ類に関する装備相違確認調査・指導でございます。これはどういうことかと申し上げますと、自動車の出荷時情報にフロンやエアバッグが装備ありとされている自動車が、使用済み自動車になって引き取られているときには装備なしと報告されている場合がございます。これ自体は違法ではないのですが、例えば事故なんかが起こってフロンが漏えいされたり、エアバッグが展開されているというケースもあると思います。

ただ、引き取ったものが大量に「あり」が「なし」になっているというのは、極めて不適正処理のおそれが高いのかなと思っておりまして、こうしたものが我々の電子マニフェスト制度で、装備情報の乖離が高い事業者に関しては判明していくということになっておりますので、こうした事業者に対して全国一斉の立入検査を行いました。結果、フロン類に関しては583事業者、エアバッグ類に関しては349の事業者に対して、今年1月から3月に立入検査を行いました。結果、88事業者、エアバッグ類に関しては50事業者に対して指導・勧告を行いました。

めくっていただいて次ページでございます。4番目は先ほどもありましたオートオークション、リユースオークションのマーケット調査というものをやりました。先ほども表の中でいいましたが、出品台数としては、18年度は845万台ということで非常にマーケット規模は拡大しているわけでございます。リユースオークション市場においても、2005年には約80万台の出品台数ということになっております。

では、こういった人が買っているのかというのが下の表になります。2005年のリユースオークション市場における落札者の割合ということでございますが、一番買っている人は(1)中古車輸出業者ということで37.4%を占めております。先ほど中古車輸出は144万台という数字がございましたが、昨年度の数字は135万台ということで、中古車需要もかなり伸びているということになっております。

2番目に買っている人は中古車販売業者ということで33%、約16万台を購入しております。これは参考資料17を見ていただければいいのですが、引取車両の平均使用年数というのがございます。これは使用済み自動車で入ってきたものは使用登録年度がわかるので、それを平均すると使用年数が判明するということでございます。16年度が11年台の使用だったものが、18年度は12.4年台の使用ということで足元の数字では非常に13年に近い形になっておりまして、平均使用年数は伸びているということでございます。こういった背景では、低年式の車を販売業者の方が買っていく需要が非常にあると思っております。

3番目に買っているのが解体業者さんということで25.5%、約12万台ということになっております。これも参考資料17の下に書いておりますが、1つ要因としてあるのは鉄・非鉄のいろいろなスクラップ相場が上がっていることも1つの原因ではないのかということ推測しております。こういった3者の非常な競争、競合が激化している中で、オートオークション会場のリユースマーケットも拡大しているのではないかと考えております。

次が39ページでございますが、一時抹消登録車両調査ということでございます。これは解体業者の代表の酒井委員からも、一時抹消登録車両がその後、どういう流通フローになって処理されているのかということが不明であるというご指摘や、ELV機構という解体業者さんの全国団体のほうで調査をされて要望がありましたので、国としても、我々、受け皿としての電子マニフェスト制度や管理抹消制度というのはきちんとしているのですが、入ってくるまでの流通過程をきちんとチェックする必要はあるだろうということで、こうした調査を行いました。

簡単に調査の内容を申し上げますと、平成17年3月に一時抹消登録された車両が1年間たつてどれぐらいになっているかという、約57万台ぐらいになっております。この時点で1年間、一時抹消なので、道路運送車両法の18条第1項の催告の対象ということになっておりますが、その後、さらに時間が経過した後に一時抹消登録が継続しているものが約26万台ございます。100台以上もっている大量保有者をサンプリングいたしまして、約5万6,652台の対象車両を、今、あなたの車は一時抹消登録中ですけれども、一年半ぐらいに、その後、どうなっていますかというアンケート調査を行いました。回答率が約86%ということで関係団体にもご協力いただいて、特に自販連、中販連さんのほうには非常に積極的にご協力いただいてアンケート結果を得ました。結果が、この内訳ということになっております。これだけでは何かわかるということではないのですか、このアンケート結果をマクロデータに差し戻した結果というのが次のページになっております。

次のページの円グラフということでございますが、17年3月に一時抹消登録され、3月末時点でまだ一時抹消登録状態にあった57万台は、19年1月時点での状況はどうなっているかというのを推計したものが以下のデータになっております。解体が約51%、転売が約31%、輸出が8%ということで、大半が適正に処理されているということを推計しております。一方で、転売が二次流通、三次流通でさらにどうなっていくかといったことはまだ不明ということですし、不明というのも車が全くなかったということではなくて、ある意味、短期間でいろいろなデータの処理やアンケートをしたのでなかなか調べ切れなかったものもあるので、こういったものについてはまた引き続き調査をしていこうかなと考えています。

参考までですが、一番下の図につけているのは一時抹消登録車両大量保有者の内訳でございますが、ディーラーさんや輸出業者さん、金融業者さんなどリースを中心とした人たちが一時抹消登録車両を1年以上もっている方々の内訳ということになっております。

次ページ、それでは今後の課題と取り組みは何かありますかということですが、4点考えております。

1. さらなる流通ルートの明確化ということでございますが、電子 manifests 制度や運送車両法によって流通フローが、みえる流通フローへと変化してきましたが、それが処理される前の流通プロセスの透明性もきちんと確保されていくことが重要だろうと思っております。

また、昨年度は運送車両法自体の運用の移行期ということで、特に輸出に関しては17年7月からその制度が始まっておりますので、そういった意味で流通ルート自体がまだ完全に明確化されてはいないと思っております。そういうことで本年も国土交通省、経済産業省、環境省の3省で、また自治体も連携いたしまして、一時抹消登録中の車両の継続調査というものをやりたいと思っております。また昨年はディーラーさんやいろいろな関連業界にご協力いただきましたが、こしは個人や輸出業者さんにも重点を置いて調査を行っていきたいと思っております。また本調査によって流通ルートが把握できないものについては、これは国土交通省さんの所管になりますが、道路運送車両法第18条第1項に基づく法律上の催告その他措置というものを発動することも検討していきたく思っております。

2 番目ですが、違法業者対策のさらなる強化ということでございます。これは先ほどの装備相違確認調査同様、今年もいろいろな自治体を通じて引き続き全国的な立入検査や調査を行って、いろいろな形で不適正な処理というものを減らしていきたいと思っております。また廃車ガラの不正輸出など違法行為についても、関税局、財務省さんと連携をとりながら水際対策というものを進めていきたいと思っております。

めくっていただきまして42ページでございますが、3. ユーザーへの広報活動の重点化と監視機能の強化ということでございます。これは最終ユーザーが使用済み自動車として車両を引き渡す場合は、当然ユーザーさんにおいて意思を明確化することが必要でございます。同時に、引取業者さんのほうも、先ほども指摘がありましたが、自動車リサイクル制度の入り口として処理する意思を確認することが必要ということになっております。

しかし一方で、こういった確認が行われずに、例えばゼロ円で下取りされているような場合は、当該車両が中古車として転売されているのか、使用済み自動車として処理されているのかというのが不明になっているケースもあります。

またユーザーさんが意思をはっきりさせて、使用済み自動車として引き渡しているにもかかわらず、オートオークション会場で転売されて、本来ならばリサイクル料金の価格分が返されるべきですが、返還されないようなケースというのがあると聞いております。もちろんこうした問題に対応するためには、まず法をしっかりと施行していくことが大事であり、またいろいろな業界団体を通じて引取業者の役割をきっちり果たしてもらおうということも当然大事なのですが、ユーザーサイド、最終消費者サイドからもきちんと意識を高めていくことによって、それがリサイクル制度としての関係事業者の適正処理につながっていくのではないかなと考えております。こうした問題に対応するために、先ほども述べましたが、広報活動においてはきちんと自動車リサイクル料金の取り回しや使用済み自動車の引き渡しの際のところに重点を置いて、いろいろな形で広報を進めていきたいと思っております。

さらに2番目としまして、こういった最終ユーザーが廃車を引取業者に引き渡した後に、現状のリサイクルシステムにネット上でアクセスをして、自分の車が適切に処理されているかということ、そのプロセスや結果をきちんと確認できるシステムを構築することが大事なのではないかなと思っております。こういった一般ユーザーからのきちんとした監視があれば、関係事業者の適正処理につながっていくのではないかなと思っております。これ自体はリサイクルシステムのシステム改善ということで、特定再資源化預託金の出えんも検討しながら、今回、皆さんのいろいろなご意見をいただきながら、可能であれば来年度からこうしたアクセスさせ、一般ユーザー、最終ユーザーがアクセスできる仕組みをつくっていきたく思っております。

最後、4. 事業者の登録・許可更新対応の効率化ということでございますが、これは関連事業者の皆さんに自治体とJARCが連携をすることによって、業務の効率化を図るというものでございます。登録・許可更新、有効期限5年になっておりますが、原則、自動車リサイクル法が始まって登録・許可更新作業が始まるのが21年7月からということになっております。法施行前からフロン回収破壊法の登録を行っておりました引取業者、フロン類回収業者は、こしは4月から更新時期を迎えております。今までそういう意味では自治体に登録・許可を行って、別途JARCのほうに登録・許可を行わなければいけないという二度手間でしたので、今回の登録・許可更新に関

しましては自治体に一度、登録・許可更新を行えば、改めて二度、JARCのほうに登録を行う必要がないということで、関係事業者の業務の効率化ということを図らせていただこうと思っています。

以上です。JARCから、もし追加でコメントがあれば。

大木説明員

それでは、JARCから一言、申し上げます。

今のご説明の最後にありました引取業者、フロン類回収業者の皆様の登録・更新について申し上げます。今ありましたように本年4月よりフロン回収破壊法のもとで、自治体への登録を行った事業者の登録更新が順次行われております。

お手元の参考資料19-2でございます。後ろに近いほうでございますが、見開きの右側、19-2をごらんいただきたいのです。上段の1.の表にございますように、更新予定事業所数は本年度だけで約6万8,000件となっております。また月別にみますと、下のグラフですが、本年度は9月に約2万2,000件というピークを迎えます。このような状況を踏まえまして、JARCでは円滑な登録・許可更新業務が行えるよう、さまざまな取り組みを行ってまいりました。

お手元の参考資料19-1、見開き左側でございますけれども、こちらをごらんください。本年2月初旬より自動車リサイクルシステムのホームページ上に掲載を開始しました事業者に対する登録・許可更新についての注意を促す文書でございます。また本年2月下旬には輸入組合、自販連、全軽自協、中販連、日整連、ELV機構、以上6団体に対しまして、参加会員事業者への登録・許可更新の周知方、要請させていただき、協力を賜りました。この場をおかりしまして厚く御礼申し上げます。さらに行政連絡会議等を通じまして各自治体と意見交換を行った上で、本年3月初旬に登録・許可更新業務実務マニュアルを作成して、各自治体に展開、周知させていただきました。

このような取り組みの結果、業務開示直後の状況は参考資料19-2の2.開始直後の更新状況にありますとおり、おおむね順調に処理されております。しかしながら、ピークとなる本年9月が乗り切れますよう、今後とも各自治体とは十分に連携をとった上で業務を進めてまいりたいと考えております。

私どもからの補足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、ただいまご説明のあった関係につきましてご質問、ご意見等がありましたら、済みません、また札を立てていただきたい。どうぞ。

渡辺委員

鉄リサイクル工業会でございます。いろいろな課題に取り組んでやっていただいているのは、非常に結構なことだと思います。

実は私どもの工業会では、ことし1-3月で破碎業、あるいは破碎前処理業に従事している全会員に向けて、自動車リサイクル法の2年たった後についての評価を中心としたアンケート調査を行いました。その結果は、ざっくりぼらんにいってしまうと、破碎業も破碎前処理業者も大幅改善を要するというのが3分の1、若干の改善が3分の1、現状肯定が3分の1ということで、その数字だけみると非常にショッキングなのですけれども、回答の内容を子細にみていきますと、ほとんどの不満ですとか要望といえますのは、実際に法律そのものの体系ですとか仕組みではなくて、それに携わっている人たちの違法行為ですとか、不法行為ですとか、不適正な行動に、あるいはそれについての要望に集中しておりますので、法律そのものについての評価としては、おおむね順調にしているという評価ではなからうかと思っています。

それにつきましても、今後の改善なんかも含めまして4点だけ、アンケートの結果に基づいて申し上げたいと思います。そのうち、ある部分は先ほど来の説明、あるいはご質問に対する回答で答えは出ている部分もありますけれども、まず現場のほうで1つ、具体的にお願いしたいのは、発煙筒、それからLPガスのボンベについて何とか自リ法の枠内で適正な処理だとか、回収という仕組みを構築していただけないかというお願いであります。

発煙筒というのは、ご存じだと思いますが全自動車に設置というのですか、保持を義務づけられています。業界団体では回収の仕組みを一応つくってあるというような形になっておりまして、この法律を施行する前の検討段階でも一度だけ議題に上がったのですが、仕組みができてからということなので、實際上、我々の立場からすると効果的に動いているとは思えません。その結果、最終的には自動車の中に入ってシュレッダーにかかりますので、相当な頻度で火災発生の原因になるという危険な形になっております。事実、これが原因と推測されるような大きな火災事故が起きております。全車両に装置が義務づけられているものですから、自動車リサイクル法の中での対応があってしかるべきであろうかと思えます。

ご存じのとおりガソリンは全部抜けということはきちんとされていますけれども、LPガスについては自リ法の中では特に触れられていない。むしろ高圧ガス法ですとか、そちらのほうの範疇になっているのですけれども、それだけに、なおかつ気体だということもありまして、最終的にはシュレッダー業にそのまま入ってきてしまって、これまた危険なことになっております。高圧ガス法ですとか、いろいろな法律対応だけではちょっと処理しきれないのと、これからガソリン車に比べてCO₂対応ですとかエネルギー効率でむしろ増えていく状況にありますので、これも適切な事前除去、あるいは回収の仕組みを自リ法の中でもお考えいただけないかというのが1点目でございます。

2点目につきましては、先ほど来お話も出ていますし、今後の課題の中にも出ていますが、これから許認可の更改について初期にあったのと同じような、全国の実施体のばらばらの対応はできるだけきちっと指導・監督して、同一基準できちっとした対応をするのに断固たる姿勢で周知徹底をお願いしたいというのが2番目でございます。

3番目は、先ほどどなたからもありましたが、相当な情報が公開されていますけれども、もう少し今後の展開を含めて情報公開をより一層進めていただきたい。例えば先ほどリサイクル率という具体的な数字が出ましたが、各自動車メーカーさんの収支なんかも報告はされています。ただし、この中身がどうなのか。我々は人の懐をとやかくいうつもりはないですが、今後のことを考えた場合に赤だとか、黒だとか、どの辺が上がっていくとどうなるのかという仕組みがわからないと、先ほど座長からもご説明がありましたけれども、今後の我々のかかわる取り組み姿勢にも関係していくことだろうと思います。

あるいは環境関連でいきますと、31条の全部再資源化で電気炉にプレスされた形のもがそのまま行って溶かされていますが、これが大気汚染、特にダイオキシン関係でモニターされていることは承知しております。実際、常時モニターされておりますが、そのデータが必ずしも適切な形で公開されているとはいいがたいということもありますので、こういった情報の公開はより一層、徹底をお願いしたい。

それから、4番目、いわずもがなでもう皆さんよくおわかりのとおりですが、いろいろな不法行為、不適正な行為といったものについての監視・指導は、今まで以上に気を抜かないで断固としてやっていただきたい。あるいは不法解体、不法輸出。この辺、ハーフカットの問題なんかも含めてです。

以上でございます。

永田座長

ありがとうございました。

では、関連の話で事務局のほうから答えてください。

松澤自動車リサイクル対策室長

それでは、環境省から答える部分を最初に答えさせていただきます。

最初に、発煙筒の問題がございました。LPガスの話は、呉村さんから後ほどご説明していただければと思います。発煙筒は、確かに今の回収については、ディーラーさんのところで出たものを発煙筒のメーカー団体にシステムを構築されてはおりますけれども、渡辺さんがおっしゃられたように破砕業者さんのところからの回収システムというのは、そこまで届いてないのが現状ということは私どもも承知をいたしております。

これは鉄リ協会さんからそういったご意見を受けまして、私どもから発煙筒のメーカー団体に回収システムを、破砕業といったところで発生するものについても、すそ野を広げて行っていただきたい。そういうことについて検討していただけないかということを含めて、働きかけをしております。メーカー団体におきまして我々の要請を受けて今、検討中と。いずれ、恐らく鉄リ協会にも相談なり意見交換を求めるともあろうかと思っておりますので、私どもも必要があれば間に入りながら、これはどうシステムをつくっていくのか。実際の話というのを検討を進めていきたいと思っております。

それから、これは破砕業の許可の運用の部分だけでは必ずしも限らないと思っておりますが、当然ながら自動車リサイクル法の各種許可基準というものについて法律上、全国的な基準というのが示されておりますので、ばらつきのない運用については引き続き私ども行政連絡会議といった場を通じて、地方公共団体と心を合わせていきたいと思っております。

情報公開については、先ほど酒井先生からご意見があり、永田座長がご説明いたしました。まさにそのとおりだろうと思っておりますので永田座長ともご相談をしながら、こういった取り組みが今後、この審議会の場を初めとしてできるのか。経産省とも一緒に考えていきたいと思っております。

電炉については、ダイオキシンのご指摘がありましたが、電炉はダイオキシン対策特別措置法で、ダイオキシンの発生源ということで規制基準がかけられております。こういった形でダイオキシン排出についてのルールというのが徹底されておりますので、そういう問題がないか、私ども自動車リサイクルを担当している部門からも注視はしていきたいと思っております。

最後に、いろいろな違反形態、監視・監督を徹底すべきだと。これは私どもも同じ思いでございますが、実際、違反の形態というのがなかなか現場行政でシンプルに対応できるというものに必ずしも限らない。多分いろいろな違反形態が自動車リサイクル法の運用の中であり得るだろうと思っておりますので、例えば無許可解体の輸出という問題については、先ほど資料の中で説明もございましたが、税関行政と自動車リサイクル担当行政が連携して対応しないと、こういった問題についてはなかなか効果的な取り組みが難しい。こういうことが自動車リサイクル法を運用する中で我々もわかりつつありますので、ほかの違反形態についても、どういう違反形態があるのか、それを抑えるにはどういう対応を法律の運用の中でやっていかなければいけないのか。これからはノウハウといいますが、そういうものを蓄積して工夫した対応というのをとっていきたくて思っております。

呉村自動車課長補佐

LPGやCNGのボンベについては、ご指摘のとおり高圧ガス保安法という別法で規定されておまして、自リ法云々の前に、まずそちらの法律に基づいてきちんと処理をしていただくというのが大前提だと思っております。特に解体業界の方とも今後ご相談なのですが、もしそれが周知徹底されていないようであれば、鉄リさんのほうにきっちりご意見を聞きまして、実態を調べた上で周知を徹底するような形でやっていきたいと思っております。

永田座長

よろしいでしょうか。あと札を立てられているのはお二方おられて、鬼沢さんと酒井さん。時間が大分押してきていますので、この問題、お二方で終わりにさせていただいて、最後にまとめた中で皆さんからご意見をちょうだいすると。では、どうぞ鬼沢さんから。

鬼沢委員

ユーザーへの広報活動のところでお尋ねいたします。

20ページに理解度のグラフがあるのですが、ユーザーの自動車リサイクルへの理解度というのが、最初からみるとほとんど上がっていないというのが現実だと思うのです。私もユーザーとして本当に疑問に思うときというのは、廃車にするときだと思うのですが、そのときにちゃんと理解されていないと、リサイクル料金がちゃんと使われるのかとか、あるいは転売、中古車として出すときには戻るのでよねということ、こちらからなかなかいえないのではないかと思うのです。それで広報活動もユーザーにちゃんと理解してもらうことが大切だと思うのですが、一般的な広報活動というよりも、むしろユーザーと一番接点のあるところで、どういう広報活動をしていくかというのが大切だと思うのです。

それともう一つ、疑問に思ったときに、例えば今だったら多分ホームページなんかをみて調べる人が多いと思うのですが、そのときにすぐに自動車リサイクル法の料金がどのようになるかということがわかりやすいように、だれでもがみてわかりやすいことがとても大切だと思うのです。例えばホームページは、今までずっと開かれて続いてきたものに対しての管理とか作成に関しては随意契約なのか、あるいは広報に関してのイベント等で考えていることに対しても、例えば代理店が企画してそういうことをするのか。もっと本当に知りたいと思っている人の声を拾い上げるような形の工夫を何かしていらっしゃるのか。その辺をちょっとお聞きしたいと思います。

酒井（清）委員

それでは、私から4点ほどお願いとご意見を申し上げたいと思います。

1点は、先ほどネットオークション、ヤフーに警告文を出していただいたということで、これは非常にありがたかったのですが、ちょっと具体例を挙げさせてもらおうと、7月3日時点でエアバッグというキーワードで検索すると1,237点の出品がありました。この出品者の中から2人ほど任意に選んで詳細をみますと、A出品者は昨年10月にエアバッグを初めて出品していて、それからことしの6月27日までの8カ月の間に133点のエアバッグを出品しております。これだけみても、とても一般のアマチュアの方といえないのではないかと。もう1人調べたのですが、B出品者は昨年1月30日にエアバッグを初めて出品していて、ことし5月までの16カ月間に221点のエアバッグを出品しております。

マニフェストによって装備相違情報の報告を指導していくというようなやり方で本当にいいのかどうかということと、それから一方で先ほど呉村さんからご説明があったように、整備過程の車から外したエアバッグは販売してもいいけれども、使用済み車から外したものはだめだよ。これはどうも合理性がないような気がしているのですが、その辺はどう理解すればいいのかということをお尋ねしたいと思います。

それと、ネットオークションに関してもう一つ申し上げたいのは、エアバッグ以外の自動車部品も相当数ネットで流通しております。出品者の中には、評価点からもみても何百回と繰り返し出品している方がかなりいらっしゃるのです。これって、要は業として解体業の許可をとらずに中古部品を販売しているのか、していないのかということと運営会社が確認すべきではないかと思うのです。ネットオークションに出品する条件としては、そういった確認事項というのは申請書の中に含まれておりませんで、その辺はネットオークションの運営会社による管理をもう少し強化すべきではないかなと思っています。

それから、ガラ輸出の移動報告ですが、これから全国に展開していかれるというお話で、ただ、昨年12月に新潟県で行って、それ以降、ほかの県に展開されていないということなので、もう少し早く全国に展開していただきたいところをお願いでございます。

それから、一時抹消登録車両の追跡調査。これはELV機構の要望書に対応していただきまして、本当にありがとうございました。ただ、データの中身、先ほど呉村さんからご説明がありましたけれども、転売先が中古車として在庫しているとすれば、1年以上もっているというのは常識では考えられないところで、輸出に関しても同じで本抹消で確認されていないわけです。その辺、調査をした結果なのですが、よくみるとわからないという結果なので、そこを繰り返さないように手法を考えた上で、今年度の調査をやっていただきたいところをお願いでございます。

以上でございます。

永田座長

関連の話で簡単に答えてください。

呉村自動車課長補佐

まず、鬼沢委員のご指摘の点でございますが、まさにご指摘のとおり一般ユーザーへの広報活動は非常に重要だと認識しておりまして、単純に大型媒体だけを使うことなく、いろいろな形で多様化していくことが大事だと思っています。当然我々のほうでもっている予算もございまして、あと自動車リサイクル促進センターのほうでもっている予算もございまして、例えばNPO法人と連携するといったいろいろな知恵も出しながら、広報活動の多様化というものを行っていきたくと思っています。

また、広報活動の事業の仕方は、国としては一般競争入札といった形で行わせていただいております。

酒井委員のご指摘の点でございますが、エアバッグの点は、そういう意味で整備のところは法令上には禁止されていないということで、やっていいということではないのですが、その辺、法令上では使用済み自動車からの処理が禁止されているところでございます。実際、ヤフーには何度もいって、この辺をもっと厳しくやったらどうですかというお話は内々しているのですが、法令上、グレーとい

うか、真っ黒でない限り、それを全面的に禁止することはできないということなので、今のところワーニングにとどまっているということだと思っています。

一方で、そういったオークションサイトだけではなくて根元のほうをきっちり、先ほど立入検査もありましたけれども、ああいう調査を足元でやっていくことのほうが我々としては重要ではないのかなと思っていますので、そういった全国での不適正行為をなくすようないろいろな調査・指導というものは、引き続き行っていきたいと思っています。

あと部品を売る際に、解体業の番号がなければだめだというのは非常に難しい問題もあると思います。二次流通、三次流通の問題もあると思いますし、それを国が何らかの規制をするということは多分あり得ないと思います。どちらかという、そういった商慣行を業界のほうでもつくってもらうとか、例えば解体業界とオークションサイト業界で、そういったものを話し合っていた場というのは我々のほうも提供できると思うので、そういったところで、まず商慣行からしっかり作っていただくことが重要ではないのかなと思っています。

あと新潟県のところは今、ある意味、運用として開始をしております。これは関税局さんとの関係では、任意の形でお願いをしているという状況なので、これが本当にリーガルに法令上、全国で展開可能なのかどうかというのは今、実態上、検討している最中だと思えます。いずれにしても、いろいろな形で連携を進めて取り組みというものを強化していきたいと考えております。

以上です。

松澤自動車リサイクル対策室長

インターネットの関係で、これはもしかして自動車リサイクル法違反ではないかといったご意見を環境省なり、あるいは経済産業省なり、電話なりメールでいただいて、実際、地方公共団体に個別に確認をしていただくケースもございます。必ずしもみつけれないというケースも多々ありますけれども、いずれにしる装備相違の調査というのは、今年度中にもう一度、全国一斉的にやろうかと思っております。そういった中で、そこの対象は基本的に解体業の許可をもらっている方、あるいは引取登録を受けている方、フロン回収の登録を受けている方をまずは中心に考えているわけですけれども、もしインターネットの中で登場するような人とオーバーラップしてできるものがあれば、ちょっと体系的な調査の中でも工夫ができないかというのは、酒井さんのご意見を踏まえて私どもとしても考えてみたいと思います。

永田座長

よろしいでしょうか。

酒井（清）委員

許可業者は法律を守ろうとして一生懸命やっているわけですが、その一方でネットオークションなどで何でもできるみたいな世界があるというようなところに、許可業者側からは非常に不満が出ているところをご理解いただけると思います。

永田座長

わかりました。時間も押していますのでこの辺で終わりにさせていただきますが、いろいろご意見をちょうだいした点につきましては、また今後の検討に反映させていただきます。

それから、直接ご意見として触れられてはいなかったのですが、最終ユーザーが確認できるようなシステムです。これは法制度の制定当時も、そういう要望を私も出した記憶がありますし、ほかの方からもそういう要望があった。ただ、なかなか最初のシステム構築、コンピューターシステムのときには、ここまでやると非常に煩雑になって、またそのシステムができていくかどうかということに関しましての不安感もあった。そんな中で当面のところでは見送られていたものなのですが、こういうことは使用済み自動車をルートにきちっと乗っけるという意味からも大切な話なのだろうということで、費用はかかる話ではありますが、また計画等についてはどうなのかな。次回とか、次回というのは来年になってしまう可能性があるのも、またいろいろな場面で検討した内容について皆さんのほうにも情報を流しながら、できるだけやっていく方向で検討を進めさせていただければと思います。

それでは、次の議題に移らせていただきます。議題の4番目で、資料6、自動車メーカー等による自主監査の説明ということで、まず自工会のほうからお願いできますでしょうか。

宍戸説明員

私、自工会のリサイクル廃棄物部会の副部会長の宍戸と申します。

資料6、43ページの下をごらんください。自動車メーカー等はASR、エアバッグ、フロンの回収・リサイクル業務について、おのART、THチーム、自動車再資源化協力機構を介して、関連事業者に法に基づき業務委託をしています。その業務委託について適正に実施されているかを確認すべく、自主監査を行っております。このページで示しておりますのは、ASR、エアバッグ、フロンの3品目の、それぞれ自動車リサイクル法の条文。ここで、このような義務が明示されておりますという関係をあらわしております。例えばASRは、法28条の再資源化の認定及び法31条の解体自動車の全部再資源化の実施の委託に係る認定等々です。この中身、(1) 監査対象施設・事業者、(2) 監査実施者、(3) 監査項目の例とありますが、これは次のページに1件ずつ詳細がございますので、ここでは割愛させていただきます。

それでは、44ページの上半分をごらんください。まずASRの引き取り・再資源化施設、28条認定施設の監査実施状況をご説明いたします。

監査実施期間は、2006年4月1日～2007年3月31日です。

監査対象となる施設と監査実施数ですが、まず右の図をみていただきまして、監査対象施設というのは、この図の中の黒い太い線で囲ってありますメーカー領域というところになります。例えばシュレッダー業者さんですと、減容・固化施設のエリアです。引き取り・再資源化施設におきますと、リサイクル施設、焼却施設、埋立処分場等になります。

また左に戻っていただきまして、ART、TH両チームの監査対象施設数及び実施率は、ここに書いてありますとおりそれぞれ計画に対して

100%、監査を実施しております。

監査内容ですが、大きく4つあります。作業プロセスの適正化においては、ASRの引き取りから再資源化までの実施状況です。管理体制においては、生成物・残渣の管理並びに処理状況。認定・委託要件に関しては、認定時提出書類との一致性です。コンプライアンスに関しては、環境法令等の対応状況です。

監査結果ですが、全対象施設においてASRの引き取りと再資源化行為にかかわる著しい問題はありませんでした。ただし、下の2つの軽微な指摘等を実施しております。(1)として、一部施設においてASR引取時の目視検査等、作業管理面での不徹底があったことから、管理体制の強化を要請いたしました。(2)一部施設において28条認定内容に対する変更連絡の未実施を指摘、変更申請いたしました。これはアスタリスクにあるとおり許可証の更新、設備の軽微な変更等でありました。

次に、その下にいきまして全部再資源化施設、31条認定施設です。

監査実施期間は、同じ期間です。

監査対象は、やはり右の図をみていただきましてメーカー領域というところですが、全部再資源化、プレス、全部利用者というところ、この領域になります。監査対象施設数ですが、表をみていただくとおりART、TH、それぞれこのような数がありまして、監査実施率は100%行っております。一部、書面監査を含んでおります。

監査内容ですが、同じく4つ。作業プロセスの適正化においては、全部再資源化の実施状況です。管理体制は、Aプレスの管理状況。認定・委託要件においては、認定時提出書類との一致性です。コンプライアンスは、同じく環境法令等の対応状況です。

監査結果ですが、全対象施設において、全部再資源化行為にかかわる著しい問題はありませんでした。軽微な指摘等、2つあります。1つ目、一部施設において、銅含有部品の抜き取り不徹底等、作業面の問題があり、作業管理体制の強化をお願いしました。(2)一部施設において、31条認定内容に対する変更連絡。これは許可証の更新、設備の軽微な変更等です。これの未実施を指摘して、変更申請をお願いいたしました。

次に45ページ、エアバッグ類の引き取りと再資源化施設、28条認定施設の監査状況です。

監査実施期間は、同じ期間です。

対象となる施設と監査実施数ですが、これは右の図のようにケースが2つあります。上のケースは、指定引取場所と再資源化施設が異なるケースです。解体業者さんから取り外したエアバッグ類が一次運搬をされてメーカー領域というところ、指定引取場所に行きますが、二次運搬があって再資源化施設に持ち込まれる。下のケースは指定引取場所と再資源化施設が同一のケースで、二次運搬がありません。監査実施数ですが、左の表に戻っていただきまして、上のケースではこのような数、下のケースにおいてはこのような数の施設を監査した。

監査内容ですが、作業プロセスの適正化においては引き取り、再資源化処理、物流用具発送・管理、移動報告等を監査しております。管理体制においては、保守管理、物流管理、再資源化実績管理等です。認定・委託要件においては、廃棄物処理法許可取得・更新状況、再資源化施設の設備、再資源化能力、エアバッグ類再資源化効率等。コンプライアンスにおいては、環境法令等への対応状況です。

監査結果ですが、全対象施設において、委託業務にかかわる著しい問題はありませんでしたが、下記指摘等を実施し、後日、改善されたことを確認しております。(1)施設内保管場所追加の未申請、(2)エアバッグ類以外の物品の混入等、(3)引取報告の一部遅延です。

45ページの下にいきまして、エアバッグ類の車上作動処理業者、28条認定業者の監査ですが、期間は同じです。

施設数ですが、右の表に書いてありますとおり解体業者さん、全部で6,500事業所の中の車上作動処理委託契約業者という領域。ここがメーカー領域ですが、これが2,500事業所あります。実際に処理実績があった事業所数は2,000で、実績がないのが500という形になっております。

左に戻っていただきまして、実際に今回監査を実施した事業所数は413事業所になります。その中に括弧で記してありますが、05年、06年を合わせた監査の実績は859事業所になりまして、この859事業所というのは、実際に車上作動処理を行っているエアバッグの処理台数でいきますと90%をカバーしております。

監査内容ですが、作業プロセスの適正化では、作業時の装備、作業環境、実施方法等、安全面の確認。管理体制は、処理実績の管理、適正な移動報告、苦情発生時の対応。認定・委託要件では、契約に基づく施設状況、業務取り回しの確認等です。

監査の実施結果ですが、全監査実施事業所において、委託業務にかかわる著しい問題はありませんでした。ただしということで、(1)管理台帳と引渡報告の業務手順の齟齬、(2)標準作業手順以外の方法による処理、(3)実績管理での不備等が一部ありましたので、改善をお願いいたしました。

46ページ、フロン類の引き取りと破壊施設に関してですが、監査実施期間は同じく、対象となる施設も3つのケースがあります。右の表、一番上が指定引取場所と破壊施設が異なるケースです。これは回収業者さんから一次運搬されたものが一旦指定引取場所に集められて、二次運搬を経て破壊施設に入る。そこがメーカー領域。その下、指定引取場所と破壊施設が同一のケースは二次運搬がございません。一番下、フロン類回収業者、破壊施設が同一のケースは、運搬そのものがございません。左に戻りますが、それぞれのケースにおいて、ここに書いてあるような数の施設を監査いたしました。

監査内容ですが、作業プロセスの適正化においては、引き取り、破壊処理、移動報告等です。管理体制は、保守管理、物流管理、破壊実績管理等です。認定・委託要件に関しては、破壊施設業の許可、破壊能力、フロン類の分解効率等です。コンプライアンスは、環境法令等への対応状況です。

監査実施結果ですが、大きな問題はございませんで、2つ、漏れ防止キャップを一部で未使用でしたので、その使用徹底。必要書類が一部で未更新でありましたところの更新をお願いした。

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、いかがでしょうか。これに関しまして何かご意見、ご質問がありましたらお願いします。どうぞ。

酒井（清）委員

メーカーさんをお願いということでお聞き願いたいのですが、先ほど申し上げたように循環型経済社会の実現と温暖化防止のためには、リサイクルパーツの活用というものがかなり効果的だと私もは考えております。このリサイクルパーツの普及促進のための支援の1つとして、メーカーさんに部品情報の開示を進めていただきたいということが1つ、お願いでございます。どの車に、どのような部品が使われていて、それはどの車に使用可能なのかというような基本情報をいただけないかということです。

現在、ELV機構としては、自工会さんに要望させていただきたいと検討しているところでございますけれども、各メーカー系ディーラーさんとか、あるいは部品商さんがもっている電子カタログ情報をぜひ開示していただけないかということ、1つお願いしたいと思います。

もう1つなのですが、部品のモジュール化、あるいは電子化が進んでいて、良否の判定が非常に難しいというケースがかなり出てきております。例えばECUというエンジンをコントロールするコンピューターがあるのですが、これに記憶機能がついていまして、その記憶機能をリセットしてやらないとほかの車に使えないというようなこともありまして、この記憶を解除するための装置というのは、系列のディーラーさん、販売店さんにしかないというように聞いております。こういったものについて余り大きな設備投資を必要としない、簡単に良否の判定ができるような方法とテスターをご提供いただけないかということが2つ目のお願いです。

もう1つ、申し訳ないですが、全部再資源化を行う解体業者にしか使用済み自動車を引き渡さないというディーラーさんが全国で何か所か出てきております。これはどういう理由なのかというのを私もつかめずにいるのですが、ASRのリサイクル率との絡みでメーカーさんの指導があるのではないかといううわさ、ここでうわさの段階のことを申し上げて申し訳ないですが、そのような話もありまして、販売店さんにそのような行動をとらせる理由があるのかどうか、ちょっとお尋ねしたいと思います。

永田座長

前半の2点というのは、自主監査と余りつながりがないかなという気がしているのですが、自工会のほうで何かコメントがあったらお聞かせ願いたいのと、最後の話は、もし何か情報をおもちなら聞かせていただきたいなと。次の資料7のほうが、もしかしたらあれかもしれないので、最後の全部再資源化の話で調査をされているわけだけど、その辺のことに 대해서는 どうですか。

穴戸説明員

メーカーが直接そういう指導をするということはありませんでして、どちらかというと全部再資源化というものを今、ART、THチームとして進めておりますので、その中で、そういうご紹介があるのかなとしかいえないのですが、直接メーカーが指導してどこどこに入れなければいけないとか、そういうことは私は認識しておりません。

永田座長

またそういう情報があればこちらにも知らせていただいて、もし具体的にわかっていけば、その辺、ちょっと聞いてみるということができると思います。

それでは、後で資料7の関係のところでは先ほどのリユース部品の活用に関する話ですね。この辺について、質問があったことでお答えいただければと思います。よろしく申し上げます。

ほかには、いかがでしょうか。あと札を立てていらっしゃる方、いらっしゃるいませんか。よろしいですか。今、この情報自体はどういう格好で公開されているのですか。レベル的には、自主監査のほうはこのレベルですか。

穴戸説明員

監査の情報ですか。

永田座長

ええ。

穴戸説明員

こういう形で。

永田座長

ホームページに掲載されていますか？

穴戸説明員

ホームページは、ちょっと私、今、確認できていないものですから、どこまでの情報がホームページに出ているかどうかというのは不明です。

永田座長

できるだけ、こういう情報も皆さんにお知らせ願いたい。特に、その中では著しい問題はなかったという書き方になっているのですけれども、何をもちて著しいという定義なのか。そういう話も含めて入れていただかないと、ちょっと我々は理解し切れないなど。

それから、いろいろ注意事項があるのですけれども、どのくらいの数、こういうものがあつたのかという話なんか少し整理して入れていただく。せっかくやったことなので、きちとした形で皆さんにお伝えしたほうがいいたろうと。こういうことをやっていますよというだけの情報ではなくて、その中の定量的な、あるいは質的な問題が判断できるような、そういう情報の出し方というのを少し考えていただいて、載せていただくということが重要だと認識していますので、よろしくお願いします。

穴戸説明員

わかりました。

永田座長

よろしいでしょうか。それでは、大分時間も押し迫っておりますので次にいかせていただいて、資料7、自動車製造業における3Rの取り組みについてということで、どうぞ。

熊田説明員

それでは、資料7のご説明をいたします。47ページをごらんください。自動車製造業における3Rの取り組みについてということで、自動車工業会リ廃部会の熊田と申します。よろしくお願いします。

下に目次がございますけれども、1点、訂正をお願いしたいのですが、「V. 3Rにかかわる企業間の連携」という項目はございませんので、削除をお願いしたいと思います。そして「情報の提供」と「まとめ」につきましては、V番とVI番という形にさせていただきたく、お願いいたします。

内容といたしまして、特にIII. 製品としての自動車にかかわる3Rの取り組みを事例をもってご紹介をしていきたいと考えておりますが、時間がかなり限られておりますので、同様な事例については飛ばしてご説明させていただきたく、よろしくご了承ください。

それでは、めくっていただきまして48ページ。1. 自動車のライフサイクルと代表的な3Rの取り組みということで、ここの整理といたしましては、ライフサイクルを設計段階、生産段階、使用・流通段階、使用済み段階と4つのステージということで整理をしております。それぞれの代表的な3Rの取り組みをここに記載しております。

下段でございますけれども、II. 3R法と自動車産業ということで、3Rと自動車産業のかかわりを表にまとめてございます。縦にリデュース、リユース、リサイクルという3つの位置づけ。そして自動車につきましては、設計段階といたしまして製品の設計の領域、それから生産段階といたしまして副産物の対策の領域ということで、それぞれ役割が定められております。ご参考までに自動車リサイクル法の指定3品目のASR、エアバッグ類、フロン類につきましては、リユース、リサイクルという位置づけで認識して進めているという内容でございます。

49ページに移っていただきまして、これ以降、実際の事例の紹介をさせていただきます。見方を簡単にご説明いたしますが、右上にリデュース、リユース、リサイクルという3つの四角がありまして、ハイライトをしている部分がこのページで示している内容になります。また、右下に出典としまして各自動車メーカーが出ておりますので、ご参考にどうぞ。

まず、このページは設計領域のリデュースということを示しております。長寿命化を示しております。ボディー、足回り部品に防錆鋼板を使用して車の寿命を延ばしている。したがって、スクラップになる量を減らしているということでございます。

下段でございますが、ここは液類などの定期交換部品の長寿命化を図って交換頻度を少なくすることによって、廃棄物を削減しているという取り組みでございます。

めくっていただきまして50ページでございますが、上段、軽量化をすることによって燃費を向上させて、石油の資源を削減して使おうというリデュースの位置づけでございます。高張力鋼板を使って鉄板の板厚を薄くすることによって軽量化を図っている事例。

下段のほうが、鉄以外のアルミニウムやマグネシウムという軽金属等を使うことによって軽量化をした事例を載せてございます。

右のページの上でございますけれども、カーエアコン用冷媒の使用量の削減の事例でございます。自動車リサイクル法できちんと引き取ることをやっておりますけれども、同時に、もとの量を減らすという取り組みを以前から展開しております。

真ん中の表でございますが、1995年から順次展開をしております。それぞれ1台当たりの平均の冷媒の充てん量を記載してございます。95年を100としますと、一番右端の06年は77%のレベルまで冷媒量を削減してきているという事例でございます。

下段でございますが、処理にかかわる安全性の確保ということで、製品に含まれている化学物質の管理と削減を進めているという内容でございます。自動車メーカー、部品メーカー、副資材メーカーさんから部品等を購入します。その際にそれぞれの製品に含まれている化学物質のデータをいただき、それを管理しているという状況でございます。その削減対象の化学物質等の代替品の検討の依頼とか、一緒に展開をしているという状況でございます。そんな形で有害な化学物質の削減等を図っておりまして、後ほどご説明いたしますが、環境負荷物質削減の自主取り組みもこの一環でございます。

次の52ページをごらんください。ここは使用・流通段階のリデュースの取り組みを示しております。部品が納入される際の梱包資材をリターナブルにすることによって梱包資材を削減するという取り組みで、上段は木箱、木材の廃棄物を削減している例、下は部品が流通する際に使われる段ボールを削減している事例でございます。

右側に移りまして、この領域は使用・流通段階のリユースの領域でございます。中古部品販売の拡大を図っているということで、左側のグラフが順次、年々中古部品の販売点数をふやしているという内容。そして右側には需要の多い部品としまして、特に外装パネルとか外装部品が多いということを示しております。

下段も、同じく中古部品の販売拡大の事例でございます。

次、めくっていただきまして54ページでございますが、ここもリユースの例でございます。これは定期交換されたオイルフィルターをリユースしたり、リサイクルしているという紹介でございます。

その下が流通資材の削減ということで、部品の流通時に副資材がついてきます。例えば保護キャップ等がついてくるものに対して、アッセンブリしたものの再輸送のときに防塵キャップ等として再活用するような取り組みをしている紹介でございます。

55ページ、上段、リサイクルに移ります。リサイクルの設計領域の取り組みでございます。ここでは解体しやすい構造を示しております。廃車から部品を取り外す際に、従来より容易にしようというような設計構造を盛り込んでいる事例でございます。

下段につきましても、バンパーやメインハーネス、ドアトリムの外しやすい構造に対応しているという紹介です。

次に、リサイクルしやすい材料の事例でございます。外した部品を素材としてリサイクルするために、リサイクルしやすい材料を使っているという取り組みでございます。絵の左側が内装部品、右側が外装部品でございます。ハッチングをしてあるところが熱可塑性樹脂を多用した樹脂の例でございます。同じような形で、56ページの下段、57ページの上段につきましても、リサイクルしやすい樹脂として熱可塑性樹脂を多用している紹介でございます。

また57ページの下段でございますけれども、リサイクルしやすい材料の一環として部品でございます。インストルメントパネルの構成を3層の材料でつくっておりますが、それを1つの材料で使えるようにしたということで、分離を不要にしてリサイクルしやすくした事例でございます。

58ページでございますが、ここには材料の再使用の事例ということで、実は自動車は新車の段階から市場等にありますが再生材をかなり多く使ってきております。この表は小型車の例でございますが、表の真ん中の欄で1,170キログラムという数字がございます。これが全体で使っている材料の量で、その約37%を再生材で構成しているという紹介です。

その下に移りますけれども、ここはリサイクルの使用・流通段階の事例でございます。修理で交換されたバンパーを回収して自動車部品へ再利用を図っているという取り組みで、左側にグラフがありますが、95年から続けてきておりまして年々拡大しながら回収を進めている。右側の自動車の絵にありますような部品に適用しているという内容でございます。

59ページの上段も、補修用の自動車のバンパーを回収して、バンパーから塗膜をきちんと除去して再度新車のバンパーに使っているという例です。

下段は、使用済み車のバンパーを回収して、その樹脂、ポリプロピレンを回収してバージン材と半分ぐらい混ぜて再生材をつくり、それを新車の内装部品に適用した事例でございます。

めくっていただいて60ページの上段でございますが、自動車リサイクル法の施行ということで、リサイクル法が施行された後、リサイクル率がどのくらい変化したのかというのを整理してみました。左側で約500万台程度が自動車ユーザーから一時抹消という形で出てきて、順次右側に移るに従って処理が進んでいきます。右側をみていただきますと、制度施行前のリサイクル率83%程度でございますが、これが施行前です。下にありますASRの17%というものが、06年度の例でございますとリサイクルが大体11~13%されているというご報告を先ほどされたと思います。それをあわせると、現状、車1台当たり約94%程度がリサイクルされているという認識しております。

下段に移りますが、次に生産段階の3Rの取り組みということで、これは廃棄物の発生量を削減させたという事例でございます。グラフの一番左端に1990年の棒グラフがありまして、これは生産工程から出る廃棄物が35万2,000トン発生しておりました。これを順次、削減の展開をして、右端でございますが、05年には8,000トンまで低減しているという実績の報告でございます。

61ページの右側は、出てきた廃棄物の再資源化の取り組みということで紹介しております。金属くずや鋳物廃砂が出てきておりますが、出てきているもの、真ん中のグラフの05年のところをみていただきたいのです。棒が3本立っていますが、左側の2本につきまして金属くずの再資源化率、それから鋳物砂の再資源化率を示しております。ほぼ100%に近いレベルで再資源化されているという実績でございます。

下段は、工程内の鉄のブランクシートのリデュースを削減した事例でございます。

6 2 ページ、上段が塗装工程での塗料使用量の削減。したがって、塗料かすの削減とかV O C の削減が図れているという事例でございます。

下段は、鋳物集塵ダストの分級の技術によって、従来埋め立てたものを再利用に回しているという事例でございます。

6 3 ページ、工程内端材の活用で、工程内に出てきたものを再度、鋳物の材料として活用しているという事例でございます。

以上が事例のご紹介でございましたが、その下のV、3 R の取り組みに関する情報の提供ということで、自動車工業会及び自動車メーカー各社は、環境報告書とかホームページ等でかなり広く情報公開しております。また工場見学等も積極的に受け入れ、その際に環境の取り組み等の理解活動も図っているという状況でございます。

最後、6 4 ページのVI、まとめでございます。今ご説明しましたように3 R の観点でいろいろ取り組んでまいりますが、自動車という製品、特に燃費の向上とか排ガスの低減、または安全性の向上、ユーザーの商品性の満足ということに取り組んでおりまして、それと3 R はかなりバッティングするところがございます。そういう領域に対しても、かなり高いレベルでの並立を図りながら推進してきているという実態でございまして、今後とも同様な取り組みを促進しながら、環境と経済を両立させる技術開発やその普及を図っていきたくと考えております。

以上でご報告を終わります。

永田座長

どうもありがとうございました。

さっき酒井さんから質問のあった件で、何かコメントがあったらお願いしたいと思います。

加藤委員

酒井委員から先ほどお話のあった件ですけれども、自動車課経由で一度、そういうお話を受け取っています。特にサービス領域の部分でございまして、私どもメーカーが販売店や整備事業者に出しているという情報もございますので、そういうものを参考にご議論させていただき、適切に対応してまいりたいと思っております。

それから、E C U の部分は、ちょっと申しわけないです。技術の領域があるものですから、サービス技術の関係も入って議論させていただければと思っております。

永田座長

リユース部品の活用の話は今のような問題だけでなく、先ほどちょっと話があったようなリユース部品活用のための品質確保につながるような、例えばテストする機器だとかを、あるいは国にも要望しておいて、そういうものの開発促進なんかで少しいろいろな形の支援措置というのがあっていいのか。あるいは、そういうことをやるような機関に対応をお願いするようなことを考えてもらってもいいのかなという気がします。またその点もあわせてお願いします。

酒井（清）委員

もう1点、クレーム情報も、クレーム対象になっている部品を、我々、リサイクルパーツとして売ってしまうということが可能性としてはあるので、私どもにも情報をいただきたいところを会員のほうからいわれておりまして、よろしく願いたします。

永田座長

ほかに、自工会の関係の話はいかがですか。どうぞ。

細田委員

6 2 ページの塗装のところでご質問したいのです。

私の記憶が違っていたらお許しいただきたいのですが、自動車リサイクル法が始まる前に、まだ日本の塗装で有機溶剤系の塗装が、例えばドイツ車と比べて非常に高いということが指摘されたと思うのですが、ご努力によって有機溶剤系の塗装がかなり減ったと。例えばドイツ車並みになったと。そう考えてよろしいのでしょうか。

熊田説明員

溶剤系の塗料はもちろんかなり減っておりまして、水系に変わっているとか、粉体型に変わっているとか、溶剤を使わない形にどんどん移行しているというようにお答えしたいと思います。

永田座長

ほかに。よろしいでしょうか。3 R の関係は、1 9 9 1 年でしたか。法律ができてから、あの当時は、こんなに例示が示されるほど枚数がなかったなと思いながらみていたので感慨深い思いがあります。一方で、こういう情報が消費者の方に伝わっているかということ、なかなかという状況もあると思いますので積極的にいろいろな形で広報していただく。また、やっていることがどういう効果があるのだという話も、この中でちらちらと整理された資料はみえるのですが、もうちょっとわかりやすい格好で出していただく努力もしていただけるといいかなと思っています。

それでは、次に移らせていただきまして最後の話になりますが、関連するものが3つございまして、議題の6になります。自主取り組みの実施状況ということで、商用車架装物の関係、環境負荷物質削減に関する関係、二輪車のリサイクルに関する関係、それぞれ別々にご説明いただいた後、またご意見をちょうだいしたいと考えておりますので、よろしく願いたします。自工会のほうから最初の2つ、どうぞ。

山村説明員

それでは、ご報告させていただきます。私、自工会の商用車架装物ワーキングの山村です。よろしくお願いします。

商用車架装物リサイクルの自主取り組みにつきましては、2002年1月から自工会と車工会共同で取り組みを開始しておりまして、4年半を迎えております。活動の概要に示しておりますように、リサイクル設計の推進を初めとする4つの活動に取り組み、かなりの部分で目標を達成しつつあります。

それでは、最初のリサイクル設計の推進について進捗状況を報告します。アルミ製の冷凍バンの解体性の向上ですが、これは各社で製品に展開をしております、2006年度、生産の71%に解体容易構造を取り入れております。資料に載せたものは車工会の会員のホームページに掲載した例でありまして、最初のは従来、箱型のバンの床と壁にアルミ、ウレタン、樹脂、木材を混合して使用しておりまして、解体するときに木材の分離に困っていたものです。これを右の図のように床をアルミと樹脂に、それから壁をアルミとウレタンにすることによりまして木材の使用をやめた例です。下の例はトラックの荷台の下の部分なのですが、溶接でとめているところをボルトに変更することによりまして解体性、分別性を向上したものです。

次に、木材、断熱材の代替材の検討についてですが、木材については、木材を使用しないもの、木材の使用量を削減した冷蔵、冷凍バンの生産を拡大しております。生産量につきましては、参考20につけておりますのでご覧ください。それから、断熱材についてですが、既に処理が容易なスチレン系の断熱材に切りかえております。文面で「ほとんど」というのが抜けておりますので、ここは「ほとんど」というのをに入れてください。よろしくお願いします。

それから、解体マニュアルの作成についてですが、解体業者などから要望のありました主要3機種については作成を完了しております、車工会会員の各社のホームページなどに公開しております。

次のページをお願いいたします。環境基準ラベルです。これは図の適マークのことなのですが、2004年3月に張りつけ要件を決めまして、2005年度に当初目標の80%の張りつけを既に達成しております。

次、2番の環境負荷物質の使用削減について報告いたします。鉛については電着塗装塗料などの早期切り換えによりまして、2005年度に目標を達成しております。写真がありますが、左の写真は荷台塗装を鉛フリー電着塗料へ切り換えた例です。それから、右のほうはシャシ上塗りの塗料を鉛フリー化したものです。次の水銀につきましては、既に切り替えを完了しております。六価クロムにつきましては、本年末に切り換え完了に向けて現在、取り組んでおります。例として載せたものはメッキ部品、それから右側のほうは箱型のバンのアルミ製の外板、あるいはピラーの表面処理を変更予定であります。カドミウムにつきましては、本年初めに切り換えを完了しております。

次のページをお願いいたします。3. リサイクル・適正処理の推進についてですが、協力事業者制度の充実のために、2006年度は解体事業者などから要望のありましたタンクローリーの残液の分析業者、タンク洗浄及び残液処理可能な40事業所を追加しております。その他につきましても、表に示しましたように参加事業所数を充実させております。さらに、解体事業者リストを改定しまして関係者に配付を予定しております。これについても参考21としてつけております。

なお、その下に車工会のホームページを掲載しておりますが、日本地図のブロックをクリックすることによりまして、協力事業者の詳細情報にアクセス可能にしております。

それから、FRP再資源化の推進についてですが、北陸・近畿地区にあります日本舟艇工業会のFRP船リサイクルシステムに登録いただいている業者の方にも参加してもらいまして、セメント材料などへのリサイクル可能な事業者を4社に増やしております。

最後の情報提供、啓発活動についてですが、架装物チラシ。これもつけておりますが、この秋の東京モーターショーの会場にして配布を予定しております。また、レントゲン機器メーカーによる説明会を開催しまして解体事業者の方々に正確な情報を伝えるとともに、相談窓口についても紹介しております。正確な情報と申しますのは、エックス線が出ないとか、放射能が残留していないというようなことをお知らせしております。

以上です。

永田座長

では、続けてお願いできますか。

金子説明員

続けて、資料9でご説明します。自工会の製品設計対応ワーキングの金子でございます。

環境負荷物質に関する自主取り組みでございます。1. で経緯と本年のまとめについてご説明いたします。(1)はこれまでの取り組みでございます、98年以降、鉛については段階的に取り組みをしておりますが、(2)で示しますように約4年前の2002年、環境負荷物質の自主取り組みの目標値ということで新たに4物質の新目標を行いまして、本年は平成18年度からの状況についてご説明いたします。まとめについては、下の表1で簡単にご説明いたします。

表1は、削減目標と対象として右に書いてあります実績は、2006年1月から直近の2007年4月までの新型車に対する達成状況でございます。鉛につきましては、実績に示しておりますように、対象新型車についてすべてのモデルで目標の達成をいたしました。水銀については、これまでのご報告どおり2002年度末より随時達成しておりましたが、本年も対象車については同様に達成できております。六価クロムにつきましては、2008年度以降ということで、さらに現在、削減に努めている状況でございます。カドミウムにつきましては、本年1月1日以降の対象ということで、平成18年度(2006年)の対象モデルにおきまして全モデルの目標を達成いたしました。

具体的に、次のページで説明します。70ページの3-1.鉛でございますが、要点から申し上げますと、(1)削減実績は表2で示しておりますように、先ほど申しました対象年のモデル数でいいますと乗用車33モデル、大型車については4モデルを対象に達成モデルとして100%の達成をしております。ちなみに、図1に示しております。これまでのご報告と同様に位置づけでございますが、本年目標を達成した位置づけレベルでいいますと、参考値でございますが約120グラム程度の新型車乗用車平均で達成ができていているという状況でございます。

右のページにいきまして、鉛については、具体的な取り組みといたしましては早い段階から取り組みをしまいいりまして、(1)に示したように、特に重量部品であります燃料タンク、ホイールバランス等の大物部品については、昨年同様、随時適用拡大をしまいいり、ほぼすべてのモデルにおいて代替は完了しておりましたが、昨年度より(2)に示すように、細部にわたる細かい数十グラム単位の部品で鉛含有のモールやダンパーなどに含まれております含有鉛についても削減の取り組みを開始いたしまして、本年すべての目標が達成できたと考えております。

図2は、昨年も同様におみせいたしました、これは主な部品でございますので細部にわたると若干細かい部品も残っております。米印に示しているような代替技術検討部品もまだ残されておりますが、現時点、細部にわたったの達成状況でございます。

次の72ページの水銀、六価クロム、カドミウムでございますが、水銀につきましては、これまで同様に本年も新型車については(1)に示すように目標を達成しております。さらに(2)で示しておりますように、安全部品として除外している部品についても技術開発に取り組んでおります。一部の新型車については水銀フリーのコンビメーター、ディスチャージランプ等の採用が確実に進んでいると考えております。

3-3.六価クロムでございますが、これについてもかなりの領域で(1)に示すように、三価クロム等の脱六価クロム材へのコーティング剤の変更の切りかえが進んでおりまして、引き続きこれらの代替採用を拡大することによって確実に来年度にご報告できるように考えております。

3-4.カドミウムでございますが、本年1月1日の使用禁止に向けて、昨年の対象モデルにおいてこれまでの取り組みから最後、残されております電子基板の領域。これらの領域についてのカドミウムの除去も代替が無事終わりました、これらで禁止の目標について達成することができました。

最後に、削減の公表でございますが、これまで同様に、これらの環境負荷物質の状況については会員各社の情報ページに掲載しております。中段に書いてありますように、特に4物質の状況につきましては、一昨年10月に環境情報の一部の改定を行いまして、情報公開の意味で残されている部品、もしくはもう廃止できた部品等の部品用途名を公表して、よりわかりやすいような形を掲載しております。参考として、参考23のほうに何社かの事例を載せておりますので、ご確認ください。

右のページでございますが、輸入車の環境の対応状況でございます、これについては代読いたしますと、ELVの対応法規に準じて日本へ向けての輸入も対応していますという報告でございます。これは代読でございます。

以上です。

永田座長

どうもありがとうございました。

それでは、二輪車。どうぞ。

中村説明員

それでは、資料10の二輪車リサイクル自主取り組み実績報告についてご説明いたします。二輪車リサイクル自主取り組み参加事業者連絡会の中村と申します。よろしく申し上げます。

まず、二輪車リサイクルシステムの運用状況でございますけれども、一番下の棒グラフをご覧くださいと思います。二輪車リサイクルの自主取り組み。あくまで自主取り組みでございますが、自動車リサイクル法施行前の2004年度10月からスタートしまして、05年度、06年度と来ております。昨年度が3年目ということになります。

実績としましては、06年度は4,000台ということになっているのですが、ご覧のように下の棒グラフは色分けしておりますが、薄いほうの色が一般排出、濃いほうの色が自治体排出というようになっております。この二輪車リサイクルシステムは(1)実績のところでございますように、既存のルートに対してメーカーと参加事業者が新しくつくりました処理のフローなのでございますけれども、既存のルートに乗るリサイクルの車両が多いということから一般排出がそれほど伸びていない。それに対して、このように自治体からの排出が伸びております。前年比169%というようになっておりまして、排出自体も54から58というように増えてきております。

次のページをお願いいたします。再資源化率についてご説明いたします。再資源化率につきましては、処理・リサイクル施設は14カ所ございますけれども、平均再資源化率で重量ベースで84.9%となりました。その後スクーター系84.3%、モーターサイクル系86%とございますけれども、樹脂類の多いスクーター系のほうが再資源化率が低い結果になっております。当システムなのですが、入りました車、事前選別、手解体により液類、バッテリー、エンジンなどを回収した後、車体の破砕、分別により金属類を取り出すとともに、施設によってはシュレッダーダストからの熱回収を行っているというようになっております。

この下、bのところは再資源化率の計算式とマテリアルフローになっております。再資源化率、受入総重量分のオイル・ガソリン回収重量、バッテリー回収重量、金属回収重量、シュレッダーダスト熱回収重量というようになっております。下のフローはリサイクル施設14カ所。代表的な例となっておりますけれども、これら14カ所それぞれ、あと二輪のメーカー別に細かく結果をみて積み上げた再資源率が84.9%ということで、前年05年度は84.4%でしたけれども、施設の変更などで0.5ポイント上がっております。

それから、中古流通観測の継続ということで、先ほど申しましたフローのところ、もう少し詳しくみていこうと考えています。

最後に、リサイクル率向上のための樹脂類のリサイクル手法の検討とございますけれども、リサイクル率、マテリアルリサイクルを増やして、できるだけ埋め立てですとか焼却を減らしていきたいという考えから、07年度は樹脂類のマテリアルリサイクルの実験を開始しました。その実験によって課題の整理を予定しております。

以上で、二輪車リサイクル自主取り組みの報告を終わります。

永田座長

どうもありがとうございました。

それでは、いかがでしょうか。3つの自主的取り組みの報告でご質問、ご意見等がありましたらお願いいたします。酒井先生、どうぞ。

酒井（伸）委員

環境負荷物質について、ちょっと質問とコメントをさせていただきます。鉛に関して96年の1,850グラムを118グラムですか。2006年、90%以上、見事に削減されたというご報告をきょういただきました。敬意を表したいと思います。

質問は、現在の118グラムの使用部位と、その量に関しての内訳を教えてくださいということでございます。それと、先ほど73ページでEUのELV指令、これはリバースリストというリストだと思えますが、使用されている部位についてEU社会が合意しているリストということですが、今の118グラムがこのリストと整合性、どのように一致しているのか、あるいは一致していないのか。それについてのご紹介をいただければと思います。

次はコメントというか、希望なのでございますけれども、先ほど自工会さんから資料7でご説明された51ページの中に処理に係る安全性の確保ということで、この4物質に限らず、非常に幅広く化学物質を検討していますというご紹介があったと思います。51ページの下のスライドでございますけれども、ぜひ検討されている状況とその効果といいますか、実績。すぐにはお答えいただけないと思いますので、ぜひ来年、ご紹介いただけないかというように希望を申し上げておきます。特にPRTの毒性クラス1物質について数百、それから国内外の指定物質数百、それぞれ検討されているということでございますので、その検討状況のご紹介をいただきたいという希望でございます。

永田座長

コメントはありますか。詳細なデータは後で何かできれば、ただコメントだけちょっとお願いします。

金子説明員

1点目の118グラムというのは平均なので、各社さんのデータということで、済みませんが、ここの手持ちではまだございません。一応各社さんのデータをもとに算出したデータですが内訳について、公開・ご回答できるかどうかについては検討したいと思います。

それから、EU ELVとの整合性の中身ですけれども、表に書いてあります我々の図のほうは、今回の場合はご報告なので簡略して書いておりますが、先ほど公開情報の環境負荷物質を含めた車両環境情報ということで個々の車名ごとの環境情報がございまして、その中で使っている部位という形で残させていただいております。それが年次で廃止できれば廃止した部位という形で残されております。ということで、この中には個々のまとめは入っておりませんが、個々の車種ごとに多少のばらつきがございまして。

それから、EU ELVのリバースリストと酒井先生はおっしゃいましたが、免除規定でございます。これは2年に一度、改定する予定でございます。本年も改定予定でございますが、まだ本年は出ておりません。今載っている状態が2005年でございまして、一番最後に載っている免除部品という形で、資料でいいますと先ほどいった73ページの部品群は、すべて免除している部品群でございます。我々の部品の表現は、どちらかというなるべく部品でわかりやすいようにということで、部品で表現しているものと用途で表現しているものがばらばらで、実はEU ELVの表現をしておりますので、我々の表現でいうと、なるべく部品で表現できるものは部品に置きかえているということで、我々としては網羅していると考えています。ほぼ同様の免除の内容の中で、さらに削減の努力をしているというようにお考えください。この程度でよろしいでしょうか。

酒井（伸）委員

はい。

永田座長

大塚先生、どうぞ。

大塚（直）委員

2点ございますけれども、1点は二輪車のリサイクルの自主取り組みについてでございます。ここにありますように引取台数は4,000台程度ということで余り多くはないので、輸出台数等に比べると少ないと思います。ただ今後、今資源の価格が高いのでこういう状況になっていますけれども、セーフティーネットとして大きな意義があると思って高く評価したいと思います。

それから、1つ前の質問になってしまって恐縮なのですが、先ほどの自動車リサイクルのところ、リサイクルで製品設計についても影響が非常に進んできているという話があったのですが、11ページのリサイクル料金の預託との関係で1台ごとのリサイクル料金というのは、リサイクルのやり方が変わると変わってくる可能性があると思うのですが、その辺は現在どのようになっている、反映されているかどうかという話をちょっと教えていただきたいのですが、恐れ入ります。

永田座長

どうでしょうか。そういう意味では、実績として今の処理料金の状態がどう変わってきているか。その辺の話だとすると、メーカーのほうで答えていただいたほうがいいですか。

加藤委員

リサイクル料金というのは、再資源化等に係る支出との関係だと思えますけれども、私どもは。

大塚（直）委員

車種ごとのリサイクル料金に対する影響がどのように出てくるかということが、あるいは出てこないのかもしれないですけども、その辺をちょっとお伺いしたいのです。

加藤委員

まず、リサイクル料金の設定は、3品目を直接再資源化する部分なり、いろいろな社内システム費用を加味して、中長期的観点から私ども料金設定しています。リサイクル料金の設定とリサイクル設計は、基本的にはリンクしてくるものと考えておりますが、まだ2年半ほどということで、現状直接影響はしてございませんが、将来的にはリサイクル設計と料金というのは結びついていくべきと考えております。

永田座長

よろしいでしょうか。

大塚（直）委員

はい。

永田座長

予定の時間を過ぎておりまして、一応自主的取り組みの話もここで打ち切りさせていただいて、あと最初にお約束した全体で何かご意見等がありましたらということで、これもできるだけ手短にお願したいと思えますが、もしありましたらお札を立てていただけますでしょうか。きょうの全体を通しての話でございますが、よろしいでしょうか。もしないようでしたら、この件はこれで終わりにさせていただきます。

それでは、最後に、本日の資料の取り扱い、それから今後の予定について事務局からご説明いただけます。その前に、これは年1回で開催してきているのですが、先ほども今年度の実施予定項目の話で、来年度から実施するのであれば、そういう情報をもっと積極的に流していくようなシステムが必要かなと思っています。皆さんにお知らせするという話はしましたが、途中でそういう状況が出てきたときには、皆さんにメールで配信するようなシステムも構築していきたいなと思っていますので、全体が集まっての会合というのは、そう頻繁に開くという状況はとれないと思います。それ以外の情報は適宜、事務局サイドから流させていただくということでご了承願えればと思います。

それでは、最後に事務局から。

呉村自動車課長補佐

本日の資料につきましては公開とさせていただきたいと思えます。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まして、座長とご相談の上、会議終了後、速やかに、原則として1週間をめぐりに公開することとしたいと思っています。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、事前に各委員のご了承をいただいた上で公開とさせていただきます。ご了承ください。

次回以降の開催予定については、来年7月開催を基本としておりますが、よろしくお願いいたします。

今、座長からご指摘がありましたけれども、法の途中の施行状況については、またメールなり何らかの形でご報告ということを別途させていただきますと思っています。

以上です。

永田座長

よろしいでしょうか。ご意見がないようでしたら、そのように取り扱わせていただきます。

それでは、ちょっと時間をオーバーしましたが、本日の会議はこれで終了とさせていただきます。活発なご議論をいただき、どうもありがとうございました。

以上