

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・リサイクル対策部会自動車リサイクル専門委員会合同会議（第12回）-議事録

平成20年7月11日
午後2時開会

議事概要

● 杉本リサイクル推進室長補佐

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12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環境省リサイクル推進室室長補佐の杉本と申します。どうかよろしくお願いたします。

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させていただきます。

● 由田廃棄物・リサイクル対策部長

どうも皆さん、本日は大変お忙しい中、特にお暑い中をお集まりいただきましてありがとうございます。たしかこの両合同審議会・専門委員会、昨年の今ごろ前回開催しまして、毎年状況を関係者で確認しようということで開催させていただいたのではないかと思います。1年ぶりだろうと思います。ご苦労さまでございます。

また、使用済みの自動車の引取費あるいは解体費、破碎費あるいはフロン類の回収などを行われております関連事業者の方々、あるいは登録あるいは許可の申請窓口などを担われております地方自治体の方々、あるいはシュレッダーダストの再資源化などを実施されます、責任を持ってやられております自動車メーカーの方々、そして資金管理、情報管理などを行います自動車リサイクル促進センターの方々といった関係業界の皆様におかれましては、この自動車リサイクルの着実な推進にご協力いただきまして、この場をおかりしまして感謝を申し上げたいと思っております。

環境省では、循環型社会の形成に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために、循環型社会形成推進基本法に基づきまして、各種のリサイクル法の法的基盤の整備、さまざまな見直しなどを行わせていただいておりますが、ことし3月には第2次循環型社会推進基本計画の策定などを行ってまいりました。このように国内におきまして、さまざまな制度を立ち上げるとあわせて、制度の見直しを行い、より一層の循環型社会を進めていくこととしておりまして、今後ともさらに前進をさせてまいりたいというふうに思っております。

一方、この問題、かつて国内での問題に関心が集中しておった時期がございますが、この自動車リサイクル法を初めとして、各種の廃棄物、リサイクルの関連制度、随分進展をしております、ここ数十年の動きを見ていただきますと、特にこの循環型社会形成推進基本計画に示させていただきまして、いわゆる資源生産性の向上でありますとか、循環利用率の向上、最終処分量の減少ということに関しまして、これだけをとりますとかなり実績も出てきておるわけでありまして、さらに前進させようということでもあります。

一方海外に目を転じますと、先般のまずは神戸での環境大臣会合がございました。ここにおきまして、廃棄物、3Rの関連として、主要テーマの一つとして取り上げさせていただきます、いわゆる低炭素化社会、コラメドチェンジのテーマ、それから生物多様性のテーマとともに、この循環型社会にかかわります3Rをテーマにさせていただきます、神戸におきましては3Rのアクションプラン、神戸3Rアクションプランというものの合意を、G8の国で見たとところであります。これはさきの、先般つい一昨日ですか、終わったばかりであります、サミットにおきまして、この神戸3Rアクションプランに関しましては、G8の首脳会議の場で、これをエンドースするという形でまとめたいただきました。我が国から言い出しましたこの3Rイニシアチブも、このように国際的なG8の場でも合意に至るということで、大きな前進を続けておるわけでもあります。

一方、先月末にバーゼル条約のCOP9がバリ島で行われましたが、従来からこれに関しましてはアメリカは参加しておりませんが、日本がそういう意味で参加している国の中では最大の抛出国であるわけでありまして、いわゆる日本を中心として、カナダ、韓国など等の先進国、それからアフリカを中心とする途上国、あるいはEUが加わりましてバーバンドメント95年改正というものが、相当前回の2年前のCOPで主張されたわけでありまして、今回も同様の状態になったわけでありまして、2年前は実は中国が先進国の代表としてバーバンドメントの先頭に立たれておりましたが、今回のいわゆるバーゼルの会議におきましては、全体の流れが大きく構造が変わったというわけではございませんが、中国がバーバンドメント、批准されているわけでありまして、日本のやり方に対してかなりの理解を示して、日本の立場をかなりサポートしていただいたというのが大きな変化であります。

このように、国際的にも一方ではバーバンドメントなどのいわゆる途上国への輸出に関して大変厳しい目がある一方、その3Rを中心として、我が国の実績などを踏まえて新たな動きも出てきておるわけでもあります。

このような中におきまして、自動車リサイクル法につきましては、この法律に基づき定められた評価見直しの時期を迎えております。自動車につきましては、一般の消費者から排出される廃棄物の中で、恐らく最大かつ最重量のものでありまして、そのリサイクルは循環型社会の形成に当たって非常に重要な地位を占めておるわけでありまして。これまで関係業界の皆様のご協力によりまして、自動車のリサイクルを着実に推進されてきておりますが、自動車リサイクル法に関しては幾つかの問題点も指摘されてきておるものと認識をいたしております。特に、新しい循環型の基本計画におきましても、これまでのリサイクルに加えましてリデュース、リユースをさらに前進をさせていこうという方針も政府として打ち出させていただいております。このために、本委員会におきましては、自動車リサイクルシステムをよりよいものとするために、委員の皆様方からはまた忌憚のないご意見をいただきたいと考えております。

本当にお久しぶりということでございますが、ぜひともよろしくご審議のほどをお願いしたいと思います。ありがとうございました。

- 松永自動車課長

経済産業省自動車課長の松永でございます。

本日はお暑い中、かつご多忙な中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月に施行以来、3年半を経過したところかと存じます。この間、国民の皆様のご理解、自動車ユーザーの皆様方のご理解を得ながら、自動車メーカーの皆様方、それからリサイクル工程を担っていらっしゃる関係事業者の皆様方、そして行政の皆様方、国も含めまして地方自治体一体となりまして、着実に施行してきたというふうに理解しております。

後ほど詳しくご説明させていただくところでございますけれども、リサイクル料金の預託もほぼすべての車について完了したという状況でございますし、リサイクル率につきましても法令基準を上回って推移しているということでございます。さらには不法投棄車も大幅に減っている、こういう状況でございますので、国民の皆様方のご理解を得ながら着実に成果を上げていっているのではないかと考えておるところでございます。

他方、平成14年に法が制定されたということでございますので、その間いろいろな情勢の変化というのが生じているというふうに理解しております。

一例として申し上げさせていただきますと、これは外部環境でございますけれども、平成14年のころと比較いたしまして、やはり資源価格の高騰という状況がございます。これ自体は、総じて見れば自動車リサイクル制度についてはむしろプラスの影響があったというふうに理解ができるのではないかとこのように思います。しかしながら、自動車リサイクル制度はそういった外部環境の変化に左右されずに、サステナブルな制度としてあり続けること、これこそが重要なものではないかとこのように考えておる次第でございます。

自動車リサイクル法は、法律の制定時、施行後5年以内で見直しをするということが求められておるところでございます。先ほど由田部長のお話にもございましたけれども、本日の審議会はこの見直しのキックオフというふうに位置づけさせていただきまして、制度をよりよいものにするために、皆様方に活発なご議論をいただき、ご審議をいただきたい、かように思っているところでございます。どうぞよろしくお願いたします。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

続きまして、今般新たに担当室長として着任いたしました荒井経済産業省自動車リサイクル室長をご紹介します。

- 荒井自動車リサイクル室長

ただいまご紹介をいただきました経済産業省自動車リサイクル室長の荒井でございます。どうぞよろしくお願いたします。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

また、環境省におきましても異動がございまして、大熊環境省リサイクル推進室長が着任してございます。

- 大熊リサイクル推進室長

環境省リサイクル推進室長を拝命いたしました大熊でございます。本日の午前中に発令をもらいまして、自分の席に座る前にこちらに来たというようなほやほやの状態でございます。

廃棄物関係は若干数年経験はございますが、このように重大な制度、重要な制度を直接担当するのは初めてということで、身の引き締まる思いでございます。ご意見を賜りながら努力してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

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、本日の出席状況でございますが7名の委員のご欠席があり、委員16名及び委員の代理2名の計18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グループにつきましては12名の委員の出席を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14名の委員の出席を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報告させていただきます。お願いたします。

続きまして、前回から今回にかけて、本合同会議委員に5名の交代がございましたので、私のほうから順にご紹介をさせていただきます。

資料2の名簿順にご紹介いたしますと、日本自動車輸入組合専務理事の姉崎直己委員が退任され、新たに同日本自動車輸入組合副理事長兼専務理事の大慈弥隆人委員に就任いただきました。

社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事の大塚元一委員が退任され、新たに同社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事の仁井正人委員に就任いただきました。

- 仁井委員

仁井でございます。よろしくお願いいたします。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

全日本自治団体労働組合副執行委員長の君島一字委員が退任され、同全日本自治団体労働組合副執行委員長の加藤孝二委員に就任いただきました。

- 加藤（孝）委員

加藤と申します。よろしくお願いいたします。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長の服部哲夫委員が退任され、新たに同社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長の小吹信三委員に就任いただきました。本日は小吹委員、ご欠席でございます。

日本放送協会解説委員の松尾正洋委員が退任され、新たに同日本放送協会解説委員の嶋津八生委員に就任いただきました。

- 嶋津委員

嶋津でございます。よろしくお願いいたします。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

本日の欠席委員の報告ですが、社団法人日本自動車販売協会連合会中古車委員会委員長の村瀬洋介委員が欠席され、同日本自動車販売協会連合会理事の伏見剛様に代理出席を、社団法人日本自動車整備振興会連合会理事の下平隆委員が欠席され、同日本自動車整備振興会連合会理事の石田富男様に代理出席をいただいております。

社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事の高重尚文委員、社団法人日本自動車連盟副会長兼専務理事の久米正一委員、主婦連合会参与の角田禮子委員、NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長の鬼沢良子委員、社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長の小吹信三委員におかれましては、本日ご欠席となっております。

それでは、これ以降の議事進行を永田座長にお願いいたします。

- 永田座長

どうも、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、議事のほうに入らせていただきますが、お手元の資料を1枚めくっていただきますと、資料1というのが出てまいります。下のほうに日時と議題が書かれておりますが、この中でちょっと順番を変更させていただいて、4番目の自主的な取り組みの進捗状況についてというのを3の先にやらせていただくような形で、3と5、これをあわせてご議論いただいたほうがいいのかということで、そのように変更させていただきます。

最初は、1番目と2番目の議題から入らせていただきますが、その前にまず事務局のほうからの資料で欠落しているものがないかどうか、ちょっとごらんいただければと思いますので、基本的には今お話し申し上げた資料集、それから添付の図表の分が出てございます。それで構成されております。

それからあと、マイクの使い方なんです、これでよろしいですね、お手元にあるのを押していただく。後で議論のときには、名札をお立ていただいて、ご発言のある方は順番に回っていくようにいたしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

先ほどお話がございましたように、今回の議論、見直しの出発点とするということもございまして。活発なご議論をお願いしたいというふうに考えています。よろしくお願いいたします。

それでは早速ですが、議題の1、2、資料ですと3番目と4番目ということになりますでしょうか、そちらについて説明をお願いします。どうぞ。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

それでは、資料3についてご説明させていただきます。

2分冊になってございまして、1つ目の資料の4ページになります。資料3、自動車リサイクル法の施行状況でございます。

1枚おめくりいただきまして、使用済み自動車の再資源化等に関する法律の概念図ということで、こちら通常どおりの法律の概念図というものをつけさせていただいております。

右側のページに移りまして、1. 自動車メーカー等による再資源化等の実施状況でございますが、自動車メーカー等はシュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類を引き取り、これを確実にリサイクルする体制を整備し、その義務を履行しているところでございます。

具体的には、シュレッダーダストにつきましてはARTチームとTHチーム、この2チームに分かれましてリサイクルを実施しているところでございます。

フロン類とエアバッグ類につきましては、関連事業者の利便を考慮し、有限責任中間法人自動車再資源化協力機構を設立し、同機構におきまして一元的に引取・リサイクルを行っているところでございます。具体的な再資源化等の体制につきましては、下の表のとおりでございます。

おめくりいただきまして、自動車メーカー等による再資源化等の実施状況(2)でございますが、こちらにつきましては3品目の引取・再資源化状況についてご説明させていただいております。シュレッダーダストにつきましては、引取ASR重量といたしまして329万台、認定全部利用投入されたものにつきましては34万台となっております。エアバッグ類につきましてはトータルで100万台、フロン類につきましては約260万台が引取・再資源化されているところでございます。

リサイクル率でございますが、下の左側の表でございますけれども、平成19年度で申しますと各メーカーごとのリサイクル率等は64.2%から78%、これがシュレッダーダストでございますが、目標値、平成17年度から30%、平成22年度以降は50%、平成27年以降は70%という目標値をおおむねクリアしているようなところでございます。エアバッグ類につきましても、目標値が85%の中で平成19年度では92%から94.7%というリサイクル率となっております。

一方で、自動車メーカー等のリサイクルに関する収支でございますが、こちらにつきましては若干の数という形となっております。

右側のページに移りまして、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が、自動車リサイクル法に基づきまして引取業者、フロン類回収業者は自治体の登録を、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必要がございます。平成19年度末現在、約10万事業者が登録許可を受けて業務を実施しているところでございます。

そのうち、下の表でございますが、引取実績のある事業所につきましては、登録事業者と比べまして特に引取業者及びフロン類回収業者につきましては乖離が見られるという状況でございます。

おめくりいただきまして9ページでございます。

各地方自治体におかれましては、定期的な立入検査の実施、こういったものを通じまして違法行為や不適正行為等に対して数多くの指導勧告を行い、許可の取り消しに至った案件が法施行後累計で70件、告発に至った案件は法施行後累計で5件となっております。告発に至った事案につきましては、下の表で個別の事案を上げてございますが、沖縄、北海道、浜松、宮城、千葉となっております。

10ページのリサイクル料金の預託状況でございますが、リサイクル料金は不法投棄の防止、預託手続の簡便性という観点から、原則新車購入時に前取りというふうになってございます。そのうち既販車につきましては、法施行後最大で車検まで3年かかることもございますので、車検時預託制度を利用いたしまして、既販車についてリサイクル料金を預託しているところでございます。この車検時預託制度は、本年1月をもって3年を迎えましたので終了してございまして、今後は新車販売時、一部車検時で預託されなかったものについては、引取時において預託されることとなっております。

その実績でございますが、平成19年度の預託別の実績、真ん中の表でございますけれども、平成19年度には953万台、法施行後累計で8,750万台となっております。金額でございますけれども1,020億円、施行後累計で8,570億円となっております。

19年度末の預託台数及び金額残高というところでございますけれども、こちらにも既に払渡し等が行われまして、そうしたものを考慮した台数でございますが、現在預託されているものが7,475万台、金額にいたしまして7,617億円となっております。

1枚おめくりいただきまして、11ページでございます。リサイクル料金の管理・払渡しの状況でございますが、預託されたリサイクル料金は資金管理法である財団法人自動車リサイクル促進センターにおきまして管理するということになってございます。その資金管理の方針は第三者委員会の資金管理業務諮問委員会のほうで審議を経た上で決定するというので、下のほうにもございますが、運用の基本方針というもので元本確保を前提として、国債、地方債等のこうした運用方法ということで限定をした形で運用させていただいているところでございます。

右のページの下の方でございますが、そうしたもののリサイクル料金の運用を行った上で、リサイクルされるものについては払渡しをされるというところでございますけれども、この払渡しにつきましては平成19年度で300億円、法施行後累計で782億円が既に払渡しされているというところでございます。

おめくりいただきまして、13ページでございます。

平成19年度の輸出返還の状況でございますけれども、自動車の所有者がリサイクル料金が預託済みの自動車を輸出した場合、当該所有者の申請に基づいてリサイクル料金の返還を行うこととなっております。

その実績でございますが、平成19年度で110万台、法施行後累計で150万台となっております。金額にいたしまして19年度で110億円と、施行後累計で155億円というふうになってございます。また、フロン類の再利用、事故によるエアバッグの展開、廃車からの輸出、こうしたものにつきましてはリサイクル料金が必要なくなる剰余金となっております。こうしたものは特定再資源化預託金等ということで剰余金としてプールしているところでございます。

この発生状況でございますが、エアバッグ類、フロン類、ASR、情報管理料金、こうしたものが出てございまして、平成19年度で約13億円となっております。この特定再資源化預託等につきましては、資金管理法の実施する資金管理業務、指定再資源化機関の実施する離島対策支援事業等、及び情報管理センターの実施する情報管理業務、こういったものに出捐することができるというふうになってございます。19年度では、電子マネーフエストの業務の高度化、資金管理法のほうでつくりました使用済み自動車処理状況検索機能、こういったもののシステム開発に出捐しているところでございます。

右の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でございますけれども、販売店、解体業者、こうした約10万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引取・引渡状況について報告する、電子マネーフエスト制度を活用しているところでございます。平成19年度におきましては、約371万台の引取報告がなされました。

3品目の引取状況でございますが、先ほどの再資源化のところでもご説明いたしましたけれども、フロン類で266万台、エアバッグ類で100万台、ASRで329万円ということになってございます。また、全部利用の状況ということでございますが、解体から全部利用になるものにつきましては、認定全部利用はゼロでございまして、非認定全部利用で1,287件、全部利用の輸出につきましては約5万件、破碎工程から出るものにつきましては、認定全部利用が34万件、非認定全部利用の電炉にいくものが2万3,000件、輸出にいくものが1万件という状況でございます。

1枚おめくりいただきまして、離島対策、不法投棄対策でございます。

先ほど申しました特定再資源預託金等につきましては、離島対策、不法投棄対策の支援事業に出捐できることとなっております。自動車リサイクル促進センター、こちらのほうで平成17年10月より使用済み自動車の離島からの運搬費用、行政代執行を前提とした不法投棄車両の処理費用、こうしたものに最大で8割の支援を行っているところでございます。

離島対策等支援事業につきましては、対象市町村でございます132のうち、現在120の市町村から要請を受けて支援体制をつくっているところでございます。残りの12市町村につきましては、島内に車や道路がないとか、輸送費等が安くて費用対効果が乏しいと、こういうような事情もございまして要請をしていないというところで、必要なところにつきましてはその支援体制を構築できているというところでございます。実績につきましても、96市町村において2万5,000台の実績があるところでございます。

また、離島地域において実際に自動車リサイクル促進センターのほうで訪問いたしまして、そのシステムをつくっているところでございます。訪問活動、また今回新たに10の好事例がつけられたことから、そうした情報につきましてもホームページで掲載するなど、行っているところでございます。

また、不法投棄等対策支援事業につきましては、19年度で初回の事業がございまして、札幌市及び奄美市の2事業を実施いたしまして、年度内に完了しているところでございます。

おめくりいただきまして17ページ、不法投棄・不適正保管の状況でございます。

不法投棄・不適正保管の車両につきましては、施行前の平成16年9月末におきまして21.8万台あったものから、平成20年3月末におきましては2.2万台ということで、約10分の1になっているところでございます。また離島における不法投棄車両につきましても、約1.7万台から1,300台まで減少している、大規模案件も13.2万台から0.5万台までというふうには減少しているところでございます。

その要因といたしましては、前取りリサイクル料金によって不法投棄のインセンティブがなくなってきている点に加えまして、使用済み自動車というのはすべて廃棄物とみなされるようになったため、行政側の指導が容易になった点、スクラップ市況の好転による撤去等の費用低減というようなものが要因として考えられるところでございます。今後とも、不法投棄事案が発生して必要な場合には、こういった預託金等を活用しながらこれを速やかに処理する体制というのができているところでございます。

ページをおめくりいただきまして、19ページでございます。

自動車ユーザーへの理解促進活動ということで、これまでさまざまな広報手段、ツールを活用いたしまして、自動車ユーザーへの理解促進活動というのをやってきたところでございます。そうした中、自動車リサイクル法の認知度、または自動車リサイクル料金の預託といったものに関しましては、理解が一定程度得られてきているところでございますが、そのリサイクル料金がどういった形で使われるのか、またどういったふう運用されているか等々については、詳細についてはまだユーザー側での理解というのは不十分なところがございます。今後はこういったところにつきましても、今後とも普及・啓発、理解促進活動というものを進めていく必要があるというふう考えているところでございます。

資料3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。

それでは次に、議題2でございます。道路運送車両法改正後の処理状況についてということで、国交省のほうから説明願います。

- 岩田自動車情報課長補佐

私は国土交通省の自動車情報課、岩田と申します。よろしく申し上げます。

資料に沿って説明させていただきます。

我々自動車情報課のほうでは、昔の陸運支局というのがございまして、自動車を購入した際に自動車を登録いただいて、それをもってナンバーを交付して公道を走るということをしております。最終的には所有者の方が転々として、解体してリサイクルをするか、または輸出をするかという流れになっております。リサイクル法が施行されて、我々はこちらの表に21ページ、22ページに書いております届け出を若干ちょっと制度を変えまして、ひとつ今まで不透明でございました一時抹消という感じで、一たん車の使用を休止することから、それから解体するというパターンも多かったのですが、そこがちょっとあいまいでしたので、解体届け出ということで制度を創出いたしました。

もう一点が輸出関連ですが、輸出関連につきましても車両法改正前におきましては、輸出届け出という制度はありませんでしたので、リサイクル法の施行あわせて輸出に関する届け出もスタートさせていただきました。

もう一点が、リサイクルを促進する観点から、解体後の経済的なインセンティブとしまして、重量税のカウントを行うという制度も創出いたしました。こちら資料の21ページ、22ページは車両法完成後の状況でございますが、まずは解体につきましては、17年度で188万台、18年度226万台、19年度で233万台という数値でして、順調にリサイクルのスキームの中で、我々のほうにも解体届けが順調に出されているのかなということを認識しております。

もう一方の輸出でございますが、輸出も皆さんのご理解をいただきまして、17年度は合計で166万台、18年度、144万台、19年度は141万台という数値を示しております、年を追うごとにご理解いただきまして、適切に輸出届け出がされているのかなと理解しております。

次の23ページでございますが、重量税還付申請の件数でございます。先ほども申しましたとおり、リサイクル法の施行にあわせてインセンティブとして解体した後に重量税、重量税もまた還付をするという制度が設けられまして、こちらのほうも数字が伸びておりまして、17年度は86万台、18年度は103万台、19年度は107万台という数値でございます、重量税の担当も順調に推移しております、リサイクルも促進、リサイクルも計画的インセンティブとして一定の役割をしているものと認識しております。

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。

それでは、ここで一たん区切らせていただいて、ご質問、ご意見をちょうだいしたいと思います。議題の1、2、あるいは資料の3、4の関係でございます。ご意見、ご質問のある方はすみませんけれども、札を立てていただければありがたいです。

どうぞ、それじゃ、酒井さんのほうからいきましょか。

- 酒井（清）委員

解体業者の全国組織で日本ELVリサイクル機構と申します。

8ページの平成19年度末情報管理センターへの事業者、事業所登録の状況の中で、引取実績のあった事業所の数が報告されておりますけれども、それぞれ引取業者さんの中で引取報告の実績がある事業所が36.4%、それからフロン類回収業者においては29.7%、そして解体業者の中での実績が71%、破碎業者が76.5%というような数字になっているようですけれども、このリサイクル法制定時の趣旨からして、広くあまねくユーザーさんとの接点を持つ事業所を引取業者にしたというような経緯から考えると、この引取業者さんの中の36.4%しか引取報告の実績がないということは、これから少し考えなきゃいけないポイントになるんじゃないかというふうに思います。

特に、解体業者が4,624事業所、報告を上げておりますので、その数を引取業者さんの2万9,021事業所から引きますと、さらに割合減りまして30.6%しか報告実績がないという見方ができると思います。ユーザーさんの理解度、理解促進活動もやっていただいておりますけれども、まだまだ中身についての理解度がまだもう少し十分じゃないところがあるという反省もあるところから、この辺に対する対策は少しここで考えたいと思う方がいいんじゃないかというふうに考えます。

以上です。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

ほかにはありませんでしょうかね。もしないようでしたら、何かちょっとコメントがあるということですから、いいですか。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

引取実績との乖離というところでございますが、こちらにつきましては具体的にどういったところが引取をしているのかというところ、ここについては場合によって、年度年度に応じて具体的にどういった方々が引き取っているのかというのは、変化が出てくるものかと思っております。従来であれば、ディーラーさんであるところが引き取っていたところが、そこが一部形態が変わってきているかもしれない。そうした中での役割分担というのは、また今回の見直し等の中で、そういうものがどういった要因をもたらすのかということを含めて、いろいろとご意見、ご議論をしていただくものの一つになるかもしれないとは考えてございます。

- 永田座長

よろしいでしょうか。ユーザーの声も聞いている箇所もございますので、そういうところでこれに対して、今のようなユーザーに不便をかけているかどうかというような話ですね、また調査していきたいと思います。

ほかにはよろしいでしょうか。もしないようでしたら、最後にまとめてまたご意見をちょうだいしたいと思いますので、議題の1、2はこれで終わりにさせていただきます。

続きまして、先ほどちょっと申し上げた4番目の議題ですね、自主取組みの進捗状況について入らせていただきます。

それぞれ内容は商用車架装物のリサイクル、それから環境負荷物質削減、それから二輪車のリサイクルに関するもの、この3つでございます。まずは全体を通して説明していただいた上で、まとめてご意見を頂戴したいというふうに思っています。順序は今の順序に沿いますと、日本自動車工業会、それから自動車輸入組合、二輪車リサイクル参加事業者連絡会からそれぞれ説明いただくことになっています。

それでは、どうぞ。

- 説明者（日本自動車工業会）

それでは、自動車工業会の商用車架装物ワーキングの主旨をやっております宮原から、進捗状況につきまして報告いたします。資料で申しますと48ページをお開きください。

商用車架装物リサイクルに関する自主取組みの進捗状況ということで、まず上のほうに概要がまとめてあります。

本取組みは、自動車工業会、車体工業会の共同の取組みで2002年11月以降実施してきたものでございます。大きく4つの取組みをしております、1つ、リサイクル設計の推進ということで、車体メーカー各社におきまして、製品にリサイクル設計を展開しております。それから環境基準適合ラベルの貼付について、目標値80%を達成しております。2番目の取組み、環境負荷物質の使用削減ということで、鉛、六価クロム、水銀、カドミウムの4物質につきまして目標を達成しております。3番目としまして、リサイクル・適正処理の推進ということで、協力事業者制度の参加事業者を毎年更新して、順次追加をしております。4番目として、情報提供、啓発活動の推進ということで、関連事業者さんとの情報交換をしたり、それから架装物チラシ・協力事業者制度参加者リストなどの配布を行っております。それから商用車の専門誌に環境基準適合ラベルについての紹介記事を載せています。

それでは、4項目につきまして、進捗状況を次の表に則って説明していきたいと思います。

まず1つ目、リサイクル設計の推進ということで、1番目としまして易解体性向上及び適正処理の推進ということで、目標は易解体性パンの試作及びその製品展開です。進捗状況は、車体工業会さんの各社におきまして易解体性パンの開発、製品化を展開しております。トピックス的な情報としまして、易解体性の向上をねらいました製品展開の一例としまして、新型製品、クサビ型ボルトレス構造ということで、クサビ型の断面をしたレールをはめまして、従来のボルト締結により解体しやすい構造のものを市場展開、製品展開しております。易解体性パンにつきまして、2007年度、車体工業会さんの会員のパン生産の87%は易解体性パンとなっております。

(2) 適正処理困難材（木材、断熱材）の代替材検討ということで、これは製品展開という目標を持って取り組んでおります。進捗状況は、木材につきましては木材使用量の削減、断熱材との混合使用を削減した冷凍・冷蔵パンの生産を拡大しております。断熱材につきましては、環境に優しいスチレン系の断熱材にほとんど切りかえております。

(3) 解体マニュアル作成はレントゲン車、冷蔵・冷凍パン、タンクローリーといった主要3機種につきましてマニュアルをつくるという目標は対応を完了しております。これを使いやすいようにということで、各社ホームページ掲載の解体マニュアルを車工会ホームページからアクセスしやすいように改良しております。

1枚めくってもらいまして、(4) 環境基準適合ラベルの設定ということで、これにつきましては車工会さんの80%に貼付するという目標につきまして、進捗状況にありますように、2005年度に目標80%を達成しております。

2番目の項目であります環境負荷物質の使用削減ということで、鉛、水銀、六価クロム、カドミウムにつきまして、進捗状況を説明します。鉛につきましては電着塗料への切りかえなどにより2005年度までに目標達成しております。水銀につきましても、2004年末までに目標を達成しております。六価クロムにつきましては、2007年、去年の末をもちまして達成いたしました。それからカドミウムにつきましては、2006年末までに目標どおり達成しております。それぞれの達成例を図表で示しております。

右側に移ってもらいまして50ページのほう、3番目でありますリサイクル・適正処理の推進ということで、協力事業者制度の構築と拡充です。目標として制度への登録の拡充と各ブロックへの適正配置ということで、進捗状況につきましては全国各ブロックへの適正配置が、大体終了したところでございます。処理分野につきましても、当初の木材、断熱材、FRPから丸ごと処理、あるいはタンクローリーの残液の分析、残液の処理、洗浄まで業者数を増やしまして、スタート時は63社、68事業者だったものが、現在121の会社で167事業所の方に参加をいただいております。

それから4番目、情報提供、啓発活動の推進です。これにつきましては別刷りの色物があると思いますが、これに則りまして、まず一番最初の架装物の適正処理につきましては、ユーザーの方に捨てるときに注意してもらうことなど書きましたものを、モーターショーあるいはトラックショーなどで配布しました。商用車の専門誌モータービークルに、先ほどご説明いたしました環境基準適合ラベルについての説明を載せました。協力事業者制度参加者リストということで、先ほど申し上げましたもののパンフをつくりまして、解体事業者さんに配布しております。解体マニュアルを車体工業会ホームページから簡単にアクセスできるよう改良したことの説明

書をつくりまして、解体業者さんに配っております。解体業者さんと定期的な打ち合わせを持ちまして情報交換をしているところでございます。

以上です。

- 永田座長

ありがとうございました。

それじゃ続けて、輸入組合のほうからも。

- 説明者（日本自動車工業会）

それでは自工会から先にやらさせていただきます。

51ページの環境負荷物質削減に関する自主取組、これは先にやらさせていただきます。

自工会の製品対応ワーキングの主査をやっております金子でございます。

それでは51ページ、新型車を対象といたします環境負荷物質削減に対する自主取組みの本年度の状況報告でございます。

1、2につきましては、昨年同様の考え方でございますが、1の（2）で昨年同様の2行目に書いておりますが、自工会としての本年度の取組みということで、下の表の1でご説明いたします。

表1が本年度ご報告いたします、右にあります実績は、対象は昨年度1年間の新型車の状況についてのご報告でございます。鉛、水銀、カドミウム、この3物質については、昨年同様全モデルについて、予定どおり報告モデルも目標を達成しております。六価クロムでございますが、六価クロムは本年1月以降の使用禁止ということで、昨年度の実績でいいますと、右の表に書いてございますように新型車の33モデルのうち24モデルが前倒しで、昨年中にすべて禁止できております。ちなみに、下に括弧で書いております2008年1月より直近4月まででございますが、全5モデル対象については目標を達成しております。

右のページをお願いします。これらの具体的な取組みの状況の抜粋でございますが、3-1の鉛、（1）実績ですけれども、(1)達成モデルの推移の内容でございまして、図1に示しております。(2)についてはこれまでの、過去からの鉛についての取組みの推移を図2のほうに示しております。

図のほうで簡単にご説明いたします。

図1の削減モデルの推移のまとめでございますが、2002年度以降に新たな目標値を設けましたが、上が乗用車、下が大型車の達成状況でございます。すべてのモデルについては、2006年度のご報告時点からすべて100%の目標の達成の推移で継続しております。

図2でございますが、これも昨年同様に、現時点の対象は新型車の普通車を示しておりますが、平均としては目標値に対して大幅にクリアし、昨年度中でいいますと対象モデル数では鉛使用量103グラム程度ということで、順調に推移しているとお考えください。

続きまして53ページ、（2）でございますが、鉛の具体的な取組み実績については、図3で詳細を示しておりますので、簡単にご説明いたします。

真ん中にあります図3でございますが、昨年同様に「●（黒丸）」が各部位のほぼこれまでの取組みで、すべての部品について完了した部品群でございます。「＊」につきましては、一部取り込みがございまして、代替技術を継続的に適用拡大しようとして検討している部品でございます。本年達成している状況といたしましては、追加させていただきますが、点線でくくられております昨年度1年間の使用部品の平均でございますが、鉛使用量の参考値、この程度の使用量ということでご参考に示しております。

一番下の（3）でございますが、先ほど申しました上の「＊」の代替技術の推進状況の部品でございます。「・（なかぼつ）」で1の電気基盤、これらについてはここの中段に書いてありますように、技術課題もございまして、技術開発を行っております、既にキーレスリモコン、スターター等の一部機器では適用拡大を図っております。これらを含めまして、鉛フリー化につけては採用拡大に向けて継続して展開してまいります。

「・（なかぼつ）」の2番目ですけれども、軸受も同様に採用に向けて推進展開中でございます。

右の57ページ、最後のページでございますが、3-2の水銀は昨年同様にすべてのモデルについて目標を（1）で達成している状況をご説明しております、（2）で特に安全部品として除外を指定しております4品目でございますが、本年さらに代替技術の開発が進んでおりまして、中段に書いてありますように多くの新型車のモデルで特に液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージランプなどの水銀フリー化の部品がさらに採用拡大を進めている状況でございます。

3-3の六価クロムでございますが、先ほど実績のまとめでご報告いたしましたように、これまで数多くの防錆コーティング等に残留されておりましたが、順次脱六価クロム材への切りかえを進めた結果、昨年前倒しで24モデルが、本年も既に対象モデルについては目標禁止を達成できている状況でございます。

3-4のカドミウムでございますが、これも昨年同様に本年もご報告どおり全モデルで目標を達成しています。

4の削減状況の公表でございますが、中段に書いてありますように、特に車種別環境情報という各社のホームページにリンクしております情報で、車1台ごとにこれらの情報がすべて見られるような状態になっております。

下に書いてありますように、参考の資料で、17と書いてありますがちょっとミスで、資料21のほうになります。別添にあります資料21のほうに、代表例でございますが3車種ほどの環境情報の項目を抜粋して、太字で囲われている状況になっております。これに達成状況と取組み状況が車1台ごとに掲載し、見られるような形で継続してご報告しております。

最後に、今後の対応でございますが、自主取組みの行動目標ということで、最後の六価クロムが本年中ということで、本年で目標達成することになりますが、これからの状況を踏まえまして、これまでどおり自主取組みにつきましては、達成状況の公表をこれらのような形でご報告したいと考えております。

自主取組みについては以上です。

- 永田座長

どうもありがとうございました。ちょっと先ほどは失礼しました。最初は車体工業会のほうからお話しいただいて、今は自工会で、今度は輸出。はい、どうぞ、輸入組合のほうで。

- 説明者（日本自動車輸入組合）

輸入車の環境負荷物質の対応状況について、日本自動車輸入組合大川よりご報告させていただきます。資料は55ページでございます。

現在の状態を適合状況としまして、その四角囲みの内容、すなわち日本に輸入される欧州製造車、米国製造車及び韓国製造車は、現時点でEUのELV指令の環境負荷物質要求に適合していることを確認しております。

この環境負荷物質適合要求でございますが、その下に小さな文字で書いてありますが、2000/53/ECと呼ばれるELV指令のアネックスでございますが、今年修正が既に合意されておまして、今月発行の予定のものに基づいて適合を確認しております。

欧州の規制を簡単に申しますと、そこに書いてありますが、2003年7月1日以降市場に投入される車の材料、構成部品に鉛、六価クロム、水銀、カドミウムを含有させてはならない。ただし、下表の条件を除くということで、例外措置を下に記載させていただいております。

以上でございます。

- 永田座長

ありがとうございました。それでは二輪車のほうに入ります。どうぞ。

- 説明者（日本自動車工業会）

二輪車リサイクル自主取組みの実績報告を行います。

二輪車リサイクル自主取組み参加事業者連絡会主査の中村がお伝えします。資料は本文56ページ、それから添付資料のほうは58ページの資料22からになっております。

まず1. 二輪車リサイクルシステムの運用状況です。

国内4メーカーと輸入事業者12社、上の囲みにありますけれども、平成17年の自動車リサイクル法施行直前の2004年10月にこの仕組みをスタートしております。この仕組みは、一般ユーザーが排出する二輪車を一般廃棄物として適切処理・再資源化するため構築したものです。高い再資源化率と廃棄物処理法の遵守を約束できる仕組みとなっております。

2番目のパラグラフで、二輪車はリユース市場が拡大する一方とありますが、もともと二輪車は中古車として何度も回る、あるいは解体容易性から部品の市場も大きいということなんですけれども、海外への輸出、海外への二輪中古車の需要が伸びております。そのリユース市場が拡大する一方、さらに資源確保等を背景に、スクラップとしても価値が高くなっているため、使用済み二輪車を廃棄物として処分するのではなく、有価物として売却するユーザーが増えてきている。自動車リサイクルと違いまして二輪車の場合は、この自主取組みに入ってくる前の段階で有価物として処理されてしまいますと、この仕組みに入ってくる二輪車は少なくなります。という中なんですが、適切な廃棄物処理を望むユーザーが安心できる廃棄ルートとして活用しているという現状になっております。セーフティーネットというふうに考えております。

それでは次、（1）昨年度実績報告をごらんください。（1）引取台数です。

07年度の引取台数は3,313台で、前年比83.3%。下の表にありますように06年度は4,000台弱でしたので、少なくなっております。主たる持ち込み先としては二輪販売店が最も多く、二販店からの排出台数は微増、排出のお店の数も増加しています。

その次、排出自治体数も増加したとあります。自治体は不法投棄あるいは放置二輪車を処分するのに排出をしてくれるんですけれども、その自治体からの排出台数は前年比61.8%と大きく減少しました。これは廃棄処理から有価売却に切りかえたという自治体が幾つかあったということですね。それからあと放置車両の減少ということもございます。

こうした中、国内使用済み二輪車流通フローの一層の解明に向け予備調査を行いました。当システムに投入される台数の当初予定数と実績との乖離が起こった理由、もともとこの仕組みを立ち上げる際には、30万台が国内で処理されていくであろうと、それが母数になってこの仕組みに入ってくるだろうということでスタートしております。それに対して、実際にはこのようでしたということ、資料22使用済み二輪車流通フロー調査のほうに、これはまだ中間報告なんですけれども、こちらに記載しております。

それでは本文の次のページ、57ページをごらんください。(2)再資源化率です。

06年度と同様、再資源化率は84.9%になりました。再資源化率アップに向け、廃プラスチックをペレット化し、再度プラスチック製品にするためのマテリアルリサイクルの実験などを行っておりますが、今のところは85%弱というところで推移しております。

次の、(2)重点施策実施結果でございます。

(1)広報活動。二輪車ユーザーへのシステム周知を目的とし、とあります。この仕組みへの排出台数は少ないんですけども、当取組みを必要とするユーザーは二輪車を所有している人ですので、その二輪車ユーザーへのシステム周知を目的として広報活動を行っております。前年度までとの違いということを申しますと、下の絵がございますけれども、左のバイクライフ大百科というふうに書いておりますが、二輪の最も古い歴史のある月刊オートバイという雑誌がございます。ここに働きかけをして、この仕組み、ただオートバイに乗るといふ楽しみのことだけを伝えるのではなくて、社会的に大事な使用済み二輪車の処分についても、オートバイ誌が定期的に記事を掲載していただく、ある程度広告記事のところもあるんですけども、そのようにPRしてくれるようになりました。

あとそれからcの広報実績の2行目にあるんですが、二輪車リサイクルシステム推進運動1by1とあります。使用済み二輪車が有価処理される中、この仕組みの存在を二輪販売店に再確認させるために、この1by1という運動を行い、1店1台は出してみませんかということを展開いたしました。

ほかに、二輪車のイベントへの出店をこれまでよりもずっと増やしております、財団法人自動車リサイクル促進センター二輪車事業部が中心になって、この広報活動を行っております。

では、次の58ページをごらんください。

その広報活動の結果がこのグラフでございまして、これはモーターサイクルショー、東京と大阪で開かれます。ここに来場される方の、この仕組みの認知度です。次第に上がってきておりまして、07年度は53%になっております。

続きまして、(2)自治体訪問です。自治体を訪問する目的は2つございます。自治体による廃棄二輪車の当システムへの排出促進、それと住民への二輪車リサイクルシステム周知促進でございます。当取組みを必要とするユーザーは、二輪車を処分したいと思っている人ですので、この方々が最初に頼りにするのは自治体ごみカレンダーなんですね。そこでのPRをお願いするべく、自治体を訪問しております。2行目にございますように、人口20万人以上のすべての自治体の関係各部署を訪問しております。6月18日現在なんですが、210の自治体、336部署に実際に足を運びまして、先ほどの自動車リサイクル促進センター二輪車事業部を中心に自治体訪問を行い、この辺の排出促進あるいは周知促進をお願いしております。

それにより、当システムに排出する自治体の数が増加し、自治体によるごみ出し、ごみの出し方、広報での二輪車リサイクル自主取組みの掲載が増加いたしましたということで、資料24のほうにごみ冊子の例が載っておりますのでごらんください。

その結果なんでございますが、二輪車リサイクルコールセンターを設置しておりますが、そこへの排出希望者からの問い合わせで、認知経路を確認をしたところ、自治体によってこの仕組みを知りましたという回答が95%に上っております。広報活動、自治体訪問の結果というふうになっております。

一方で、自治体からの排出総台数減少の理由としては、放置二輪車の減少、所有者の引取増加もあるんでございますが、リユースへの切りかえが上げられたというふうに思います。リユースへの切りかえというのは、中身は有価での売却が増えたということなんでございますが、中には、大手の二輪車専門買取業者と売買契約を結んだ自治体もございます。といったような実態になっております。

2. 今後の取組みでございます。

今後は安定運用の推進ということで、さらにユーザー認知度を向上させてこの仕組みに入れたいという人にわからせるというふうなことを進めていきます。流通実態の把握ということで、この仕組み以外の使用済み二輪車の流通フローをさらに細かく見ていきたいと思っております。

そして、3. 2011年に向けたシステム改善の検討ということで、2011年10月よりすべての車両の廃棄時無料引取ということを行おうとしておりますが、そのためのシステム改善に着手しようとしております。

報告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、ここで切らせていただいて、ご質問、ご意見等をちょうだいしたいと思います。先ほどと同じ要領でやらさせていただきます。発言をしていただきますように。

どうぞ、それじゃ細田先生のほうからいきましようか。

• 細田委員

商用車の架装物について1点お伺いしたいんですが、かつては木製部分の取り扱いが廃掃法の関係もあっていろいろ悩まれているというようなこともお伺いしたことがあるんですけども、今はそういう問題ってクリアされているんでしょうか。

• 説明者（日本自動車工業会）

今、解体業者さんに聞いているところでは、当時よりはだいぶよくなっているという話で、完全になくなったということじゃないんですけども、現在は特に問題はないと聞いております。そんなところでよろしいでしょうか。

- 細田委員

廃掃法上の使用済みの木材の扱いというのは、これは環境省に聞いたほうがいいのか、これはどうなっているのでしょうか。一廃ですか、産廃ですかという話です。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

それにつきましては、産廃の扱いになります。

- 永田座長

よろしいでしょうか、今かなりの量が出てくるという話で、危なかった。

酒井先生、それではどうぞ。

- 酒井（伸）委員

自工会さんと輸入組合さんにちょっと質問させていただきます。

自工会のほうでは、この環境負荷物質の削減、自主的取組みで目標の達成されていることに関しては、自主的な取組みでよく成果を上げておられることをまず敬意を表させていただきます。その上ですが、鉛に関して1996年当時の10分の1という目標を立てられて、それを達成いたしましたという宣言であるわけです。現状大体1台当たり100グラム前後の鉛量になっているということですけども、この100グラムという達成でも十分というふうに考えておられるのか否か、おられるとすればその根拠は何ですかということをお尋ねしたいということがまず1点でございます。

それと、水銀に関しては4つの部品を除外品目として運用されているということで、これは技術的になかなか簡単ではないということで理解しておりますが、一部の取組みで液晶ディスプレイあるいはコンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプについて、水銀フリー部品の採用拡大が進んでいるというご説明でございました。特にこの中の液晶ディスプレイ、これは水銀フリー化、どういうやり方でどう達成されているのか、内容についてご紹介していただきたいと思います。

それから、輸入組合さんに対してのご質問ですが、EUのELV指令の適合を確認していくということの報告ですけども、日本に輸入されているわけでございますから、今の日本の自工会さんの自主的取組みと足並み合わせて報告いただくということは可能ではないでしょうか。特に先ほどの鉛1台当たりの重量ということ、自工会さんはずっとモニターされて、それで目標達成を確認されているわけですから、輸入車に対してそれは一体どのような数量になっているのかということをご紹介いただくというわけにはまいりませんでしょうか。

- 永田座長

どうぞ、それではそれぞれ、どこから答えましょうか。

- 説明者（日本自動車工業会）

じゃ、自工会の環境負荷物質の関係で質問あった2点ほど。

1点目は鉛の削減状況でございますが、100グラムという数字、絶対値そのものについては評価としては対外的評価がちょっとできませんが、先ほど今回の削減の目標が世界的に見た目標値という考え方で我々が取り組んでまいりましたので、残された部品群から想定しますと、量並びに部品群については世界トップレベルの状態管理できているかなということで同等かそれ以上というふうにとらえていただいて結構だと思います。さらなる取組みということで、継続はいたしますが、100グラムそのものの絶対値という評価は十分これまでの取組みとしてはできているというふうに思われます。

それから、水銀の4物質の取組みでございますが、これにつきましても当初目標を計画しました技術課題、これがこれまでの5年間の取組みで徐々にクリアになってきた部分がございます。これらの中で、いち早く取り組める技術については取り組むということで、先ほどの情報公開となっております。

先ほど出た液晶ディスプレイですけども、具体的に技術・手法の内容について、申しわけございませんが私の手元にはございませんが、液晶ディスプレイそのもののナビ等の水銀フリー化はまだできておりません。どちらかというとバルブ照明類の領域については確実にできているというふうにご説明できますが、液晶ディスプレイについては申しわけございませんが、この場で具体的な情報が手元にはございませんので、確認させていただきます。

- 説明者（日本自動車輸入組合）

輸入組合大川ですが、自工会さんと同じような取組みをできないかということでございますが、これができる、できないという話は、まず1つに海外自動車メーカーが鉛の含有をどのようなデータベースの持ち方をしているか、それにかかってくるということがあって、それで現在、私どものほうでは今それを把握していない状況であります。

それからもう1つ、自工会さんに合わせるといった場合に、やはり個々の部品に正確に何グラム入っていて、トータルで何グラムですという照会をするのか、それぞれの部位ごとに基準含有量という雛形がありまして、そのテーブルに合わせていくのか、そこら辺のやり方、それが自工会と海外自動車メーカーで合わせられるのか、合わせられないのかというふうな検討課題があるかと思えます。本日、酒井先生からいただきましたご要望は受けとめまして、一度相談させていただきたいと思えます。

- 酒井（伸）委員

輸入組合さん、どうもありがとうございました。

さっきの自工会さんのほうのご説明ですが、ちょっと確認なんですけれども、ナビゲーションの液晶ディスプレイに関してはそういう水銀フリー化の事例は実際にあって、それは採用拡大が進んでいるという表記になっていますけれども、その事実関係自身を再度確認していただけるという、そういう意味でございますか。

- 説明者（日本自動車工業会）

はい、そういう意味です。

- 酒井（伸）委員

もし本当にそういう取組みができていのであれば、ぜひご紹介をしていただきたいと思います。

それから、鉛に関して全世界的に見てトップレベル、それ以上というご紹介でございましたが、まさにそのとおりであろうというふうに思っております。ただ100グラムで次のリサイクル工程で残されるASR等、それに対するインパクト等もまだ相当にある量であることは間違いございませんので、それは後のリサイクルで、より適正なリサイクルを進めるといふ、そういう意味の中でも、ぜひ次の目標のあり方についてご検討いただければありがたいというふうに思っております。これはコメントです。

- 永田座長

それじゃ、大塚先生、どうぞ。

- 大塚（直）委員

二輪車のリサイクルの自主取組についてちょっとお伺いしますけれども、よく頑張っておられると思うんですけれども、台数のほうは引取台数が減ってきてしまっているということでございますが、ここにお書きになっているようにリユースが進んでいるとか、中古車として輸出されているとか、あるいは資源の価格の高騰が関係しているということだと思しますので、基本的にはむしろ望ましい方向なのかなというふうに思っておりますが、最後のところに出てくる2011年に向けたシステム改善の検討で、廃棄時無料引取にされると、今の状況がどういふふうに変わるというふうにお考えになっているかというのを伺いたしたいと思います。

例えば、携帯電話なんかと比較して考えたときでも、二輪車の場合、中古車として売れるということだと、余りこのような普及活動とか広報活動をして、あるいはそれが引取台数の増加にはつながらないんじゃないかというふうに思いますけれども、その辺も含めてちょっとお伺いしたいと思います。

- 説明者（日本自動車工業会）

2011年10月から無償化をするわけではございますけれども、確かに現在どのような車両においても有償で引き取られていっている実態がございますので、単純に価格競争力でいけばゼロ円でもかなわないという状況でございます。そういう意味では台数はふえないかとは思いますが、最初の方にございましたように、適切な廃棄物処理を望むユーザーが安心してできる廃棄ルートとして活用しているというのは、例えば自治体さんとかで売却するには憚られるような、例えば盗難車両の処分ですか放置車両の処分で所有権を移転したものの、道義的にちょっと売れないといったようなものを入れていただく、あるいはユーザーさんでこのオートバイは趣味のもので、このオートバイは私が乗ったものでほかの人には乗ってほしくないというような方が適切な廃棄処理を望んでいる、そういった方々のためのセーフティーネットの機能としてしっかり継続していきたいというふうに考えております。なので、無償化したときに台数がふえるということはほとんどないと、今のところ考えておりますけれども、この仕組み自体は引き続き続けていくという考えでおります。

- 大塚（直）委員

ありがとうございました。

- 永田座長

よろしいですか。

あとはよろしいでしょうか。

それじゃここで、この議題も終わりにさせていただきます。

途中で、これから確認しますというふうなお答えがあった件につきましては、また見直しの作業の中で確認結果等またご報告願えるチャンスが出てくるかと思っておりますので、よろしく願いしておきたいと思っております。

それでは次に、先ほどの流れからしますと議題の3番目と5番目、これをあわせて説明させていただきます。どうぞ。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

そうしましたら、資料は前後いたしますが、まず資料7をご覧くださいと思います。

一番最後のページ、59ページでございます。

まず今後の制度の見直しということで、冒頭のごあいさつでもありましたが、自動車リサイクル法につきましては附則第13条において、政府は、施行後5年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。」

というふうに規定されてございます。そのため、今般自動車リサイクル法の施行状況についてその検討を行う必要が出てきたということでございます。スケジュールにつきましては以下のとおりでございますが、まず本制度の自動車リサイクル制度の見直しのキックオフが本日でございますが、またそのスケジュール等につきましては9月以降、まずまたご議論いただいた後にヒアリングということで考えてございます。

ただ、具体的に現時点でいつまでにどうこうするというふうに確定をしているものではございませんでして、ご議論をいただいた上でスケジュール等も検討してまいりたいというふうに考えてございます。こういった要請がございまして、施行後5年ということは平成22年2月ということになっておりまして、それまでに検討をするということになってございます。

では、その検討に当たりまして、この施行状況3年半がどうであったかというものを振り返るべくご説明させていただきたいと思っております。

資料5、25ページをごらんください。

資料5につきましては、大きく分けまして法施行3年間の実績というものと直近の取り組みと、その二部構成でご説明させていただきます。施行3年間の実績ということでは、リサイクルの流れ、入口、そういったものでご説明させていただきます。

1枚おめくりください。27ページでございます。

こちらにつきましては、自動車リサイクルの流れ、概念図でございます。座長の永田先生からのご指摘もございまして、従来の法制度の概要図とはまた変えて、自動車リサイクルシステム、これの全体像、流れを示すようなフローをこちらでお示ししてございます。

まず、自動車リサイクルシステムの入口部でございますけれども、まさにリサイクルシステムに入る前は自動車が所有され、使用されているところでございます。その段階におきましては、海外市場への中古車の輸出であるとか、新車販売、中古車販売、リサイクル料金の預託といったことが起こるものとなってございます。

その次の段階といたしましては、自動車リサイクルシステム内のプロセスというところで、まさにきょうご議論いただく自動車リサイクルシステムの本体ということになってございます。

3つ目の段階といたしましては、出口ということで実際にフロンを破壊するエアバッグを処理する、またそういったASRの処理といったところの部分になってございます。

この大きな3つの段階の中で、さらにフローといたしましては3つの流れ、1つ目は情報の流れ、2つ目が物の流れ、そして3つ目は金の流れというふうになってございます。この3つの流れがございまして、そのトータル、自動車リサイクルシステムを評価するというふうに考えてございます。それに加えまして、この自動車リサイクルシステムに影響を及ぼす、また影響を及ぼしてきたであろう外部要因というものがございまして、そういったものは資源価格の推移であるとか最終処分場の状況である、こういうようなところがございます。

また、この自動車リサイクルシステムの政策的効果というものもアウトカムということで出てきているものがございまして、不法投棄また最終処分量、こういったものがあるかと思っております。大きく今ご説明したような流れで、それぞれの過去の施行状況というものをもう一度点検してみたいというふうに考えてございます。

28ページの自動車リサイクルにおける入口の状況でございます。

こちらにつきましては、電子マニフェスト制度や改正道路運送車両法によりまして、使用済み自動車や中古車輸出、こうした流通ルートが明確化してきているところでございます。施行当初はまだそのルートが不透明であったところもございましたが、次第に使用済み自動車の引取台数というのが安定化してきているところでございます。自動車の流通状況といたしまして、一つは中古車のオークション流通、こういったものが顕著になってきているということがございます。中古車販売台数そのものにつきましては、17年から19年、この3年間で徐々に減少しているところでございますが、一方でオークション流通台数というものは徐々にふえているという状況がございます。

また、それに関連して自動車の輸出状況でございますけれども、平成17年1月から先ほど国土交通省のほうからご説明ありましたが、改正道路運送車両法によりまして、輸出についての仮抹消登録が義務づけとなってございます。このデータからいたしますと、17年度には100万台であったものが19年度では163万台というように急速に伸びてきているところでございます。

顧みまして、自動車の使用年数でございますけれども、こちらにつきましても平成17年度から19年度には毎年0.5年程度、その平均使用年数というものが伸びている状況でございます。引取台数につきましても、先ほどのご説明と重複いたしますが、平成17年度から19年度で見ますと305万台から18年度には357万台と大きくふえまして、19年度に至っては371万台と、ここで見ますと18年度、19年度で徐々に引取台数というものは安定化の傾向が出てきたのかなというふうに考えてございます。

おめくりいただきまして、29ページでございます。

まず自動車リサイクルのお金の流れというところでございますが、リサイクル料金の前取り方式ということで、このシステムが進んでいるところでございますけれども、資料3でもご説明いたしました、法施行後累計では8,750万台が預託され、金額にして8,568億円となっております。こちら、19年度末時点でございますが、再資源化預託金等の残高の推移の中で、参考指数でございますけれども、預託割合というのは98.8%というふうになってございます。

次のページ、30ページでございますけれども、こちらに至りましてはリサイクル料金がどのように運用されているか、またその利回りというものもご説明、出しているところでございますけれども、こちらではその市況の状況も踏まえまして、平成17年度末から19年度末、最終利回りにつきましては徐々にふえている、払渡し等にする利息についても変わっているところでございます。

おめくりいただきまして、31ページでございますが、19年度のリサイクル料金の払渡し状況、こちらにつきましては資料3のほうでご説明したものと同じでございます。

32ページのほうも一部ご説明いたしましたが、こちらにつきましては特定再資源化預託金等の剰余金でございますけれども、この預託金につきましては年々、毎年約13億円が発生しておりまして、そのうち17年度は4億円、18年度は7.6億円、19年度は5億円、出捐しているところでございます。現在の残高につきましては約23億円となっております。

その出捐先でございますけれども、資金管理人、指定再資源化機関、情報管理センター、それぞれに3.2億円、8.3億円、4.6億円という形で総額17億円の出捐をしているところでございます。

おめくりいただきまして33ページでございます。

自動車リサイクルにおける情報の流れでございますが、こちらにつきましては電子マニフェストの実績につきましては、先ほどもご説明いたしましたけれども、実績といたしまして引取りのところで約371万台、フロン回収業者につきましては279万台、解体業者で386万台、破碎業者では内部での異動もございまして629万台となっております。

一番下のグラフを見ていただきたいんですが、工程内の平均処理日数でございますけれども、引取、フロン解体、こういったものにつきましては一定水準でとどまっていますが、破碎工程につきましてはその処理日数の増加の傾向が見られるところでございます。

また、遅延報告の発生状況でございますけれども、各工程における引取件数、こうしたものを分母にいたしまして、その遅延の割合を見ますと1%前後ということで、その総数から比べますと遅延報告の発生というものは多いものではないかなというふうに見てございます。工程ごとで見ますと、先ほどの処理日数の変化と同じような傾向がございまして、破碎業者のほうでその発生台数というのがふえている状況でございます。

自動車リサイクルシステムの稼働状況でございますが、当初と比べまして障害件数というのは年々減少しているところでございまして、システムは安定的に稼働してきているところでございます。コンタクトセンターにおける問い合わせにつきましては、一般ユーザー、事業者ともにその数が減っているところでございます。

35ページに移りまして、自動車リサイクルにおけるモノの流れでございます。3物品の状況でございますけれども、まずフロンの引取実績ということで、使用済み自動車の引取台数がふえているというところに応じまして、フロン類の引取件数も増加してございます。一方で、近年の少冷媒化などフロン充填量の減少、こうしたものもありまして、1台当たりの引取量が低減しているところでございます。

エアバッグの引取実績につきましても、使用済み自動車の引取台数の増加、またエアバッグの装着率の上昇、こうしたものが伴いましてエアバッグの引取件数というものは急増しているところでございます。

また、その処理方法でございますけれども、隣の36ページのグラフでございますが、当初7割程度であった車上作動処理比率、こうしたものも現在は8割を越えるということで、その処理が一般化してきているという傾向が見られます。

エアバッグの再資源化率でございますが、エアバッグ・インフレーター、こうしたものの組成がリサイクルしやすい金属部が多いということもございまして、初年度から高いリサイクル率を上げているところでございます。

おめくりいただきまして、37ページでございます。

ASRの引取実績でございますが、こちらでも使用済み自動車の引取台数の増加、これに応じまして引取ASR重量も増加しているところでございます。TH、ARTの2チームでその処理を行っているところでございますが、平均するとASRリサイクル率は70%を超えるというところになってございます。この表で見ますと引取ASR重量でございますけれども、17年度の約43万トンから58万トンに増加してございます。

一方で、認定全部利用投入のASR、こちらにつきましては5万3,000トンから5万9,000トンというところで、その量自体はふえているところでございますけれども、総量から比べますと利用率というのは11.0%から9.2%というところで減少しているところでございます。

チーム別のリサイクル率の状況でございますけれども、THチーム、ARTチーム、どちらにいたしましても70%を超えるというところで、そのリサイクル率が増加しているところでございます。稼働施設の状況でございますが、リサイクル率の向上といったものと現状では両チームのリサイクル施設の部分につきましては、重なり合っている状況もあるというところでございます。

続きまして、この自動車リサイクルシステムに影響を与えているであろうと考えられる外部要因及びまたその政策的効果というところでございます。

1つ目は、産業廃棄物最終処分場の処理量の推移でございますけれども、この自動車リサイクル法が制定された背景の一つでもございましたが、産業廃棄物最終処分場、こちらについての逼迫という問題がございます。自動車リサイクル法などの個別のリサイクル法の施行などによって、年間の最終処分量というのが減少傾向にある、こういったことでその残余容量そのものは横ばいではございますが、平成17年には17.7年ということで、残余年数は増加傾向でございます。

一方で、首都圏では残余年数が3.4年といった形で地域的な格差がございまして、一部地域においては依然として厳しい状況にあるというところでございます。

また、この自動車リサイクルに大きな影響を与えている一つの要因かと存じますが、鉄・非鉄価格の推移というものがございまして、当初、自動車リサイクル法の議論が始まった2001年ごろでは、鉄スクラップ価格というのがトン当たり6,000円だったものが、2008年、本年におきましては6万円ということで10倍の価格になっている。またドア、アルミの非鉄についても市場価格が高どまりしているというところでございまして、こうした価格推移というものが廃車を有償の資源としてELV、使用済み自動車の獲得をねらった競争環境というのは、こういう環境が大分変わってきているというふうに見られたと思います。

おめくりいただきまして39ページでございまして、原油価格の推移ということで、こちらにつきましては、にわかには自動車リサイクルシステムへ直接的にどう影響しているのかというところがまだ具体的ではございませんが、周辺環境の一要因ということでこちらに一つ掲載させていただいてございます。原油価格につきましても2004年ごろから上昇傾向にあって、一たん価格が下落したのも上昇しているというところで、こちらにつきましても法制定当時と比べまして大分その状況が変わっているところでございます。

40ページでございまして、不法投棄・不適正保管車両の状況でございまして。

不法投棄・不適正保管につきましても、自動車リサイクル法が制定される大きな要因の一つでございました。こちらにつきましては先ほどもご説明しましたが、施行前の平成16年9月末の21.8万台、ここから今年3月に至っては2.2万台ということで10分の1になっているという状況でございまして。

おめくりいただきまして、41ページでございまして。

こうした自動車リサイクルの取り組みというものが、具体的にどのようなアウトプットになっているかというものの一つでございまして、自動車由来の最終処分量というものを示してございます。こちらにつきましては、使用済み自動車の引取台数が増加しているとともに、ASRの総量そのものが増加しているところでございますけれども、最終的に処分されるものというのは減少傾向にあるというところでございます。

この表でご説明いたしますと、一番上のところで引取ASR量は43万トンから約58万トンに増加しているところでございまして、最終処分量でご説明いたしますと15万トンで変わらず推移しているというところで、1台当たり割戻しとするとその最終処分量は63キロから46キロというところで減少しているところでございます。

2つ目のご説明になりますが、最近の取り組みということで幾つかご紹介させていただきます。

自動車リサイクルシステムのさらなる透明化ということで、1つ目は使用済み自動車処理状況検索機能でございまして、こちらにつきましては、自動車所有者みずからのリサイクル料金の用途を確認するといったことや、その処理プロセスの透明化ということで自動車リサイクルシステムに対する理解度の促進、そういったものも含めてこうした検索機能をつくっているところでございまして。

画面イメージということで、下のほうに載せておりますが、こういったものがホームページで確認できるようになっているというふうになってございます。

1枚おめくりいただきまして、43ページでございまして、解体自動車の不正輸出対策ということでございまして。

解体自動車の輸出につきましては、自動車リサイクル法に基づいて解体業者が再資源化に関する基準に従って解体を行う、その上で当該解体自動車の全部を製品の原料として利用する場合に限り輸出ができるというふうになってございます。

しかしながら、こうした手続またこうした処理を経ずに輸出されるというような不正輸出というものが一部ございまして、今までの事例で申しますと、新潟と小樽でございました。こうした中で、新潟県内4港及び北海道の小樽港におきましては、解体自動車の不正輸出を監視する体制というものが構築されているところでございます。

こうした取り組みにつきましても、今後その運用の効果というのを検証しながら、全国的な導入ができるかどうか、そういったものを関係機関と検討してまいりたいというふう考えているところでございまして。

(3) といましては、フロン類及びエアバッグ類の装備情報に関する調査でございまして。

本来、自動車メーカーによる出荷時の情報と引取業者が使用済み自動車の引取時に確認した装備情報、こういったものが一部乖離している場合がございます、特に出荷時情報では装備ありとしたものが、引取時には装備なしとなっているところでございます。こうしたものは、通常であれば事故や長期間の使用に伴う自然漏洩といったもので起こり得るものでございますが、こういった原因を除きますと引取業者によるフロンの大気放出、またエアバッグ類の不正転売というような不適正処理のおそれがございます。そのため、昨年もお報告させていただきましたが、平成18年度に調査を行いまして、また平成19年度にも同様の調査を行っているところでございます。

こうした中では、フロン類の22事業者、エアバッグ類16事業者に対して指導勧告を行っているところでございます。また、インターネットオークションにおいて中古エアバッグが出品されていたと、そういった引取業者に対しても調査を行って、不正にエアバッグ類を取り外していたものにつきましても、5事業者、指導を行っているところでございます。

1枚おめくりいただきまして、45ページ、一時抹消登録車両調査でございまして。

こちらにつきましては、一時抹消された車がどのような流れを追うのかというところにつきまして、アンケート調査を持ちながらその把握に努めてきたものでございます。

具体的には、その結果につきまして、隣のページ、46ページでございますが、一時抹消登録車両調査(2)でございますけれども、こちらを見ていただきますと解体に回るものが約77%というところで、またそのほかに転売が9.1%ということで、おおむね一時抹消されていたものというのは、最終的には解体のほうに移っていくというところがこのアンケートによってわかってきたところでございます。

おめくりいただきまして、47ページでございます。

自動車リサイクル法に適合していないみなし許可業者に対する措置ということで、自動車リサイクル法附則の5条第2項又は第6条第2項の規定によって、廃棄物処理法の許可業者につきましては、届け出によってみなし許可業者として業が行えるということになってございます。しかしながら、こうしたみなし許可業者におきまして、一部自動車リサイクル法の解体業、破砕業の許可基準に適合していないようなものも存在するというところがございます。そのため、平成21年7月からはこうしたみなし許可業者も含めて解体業、破砕業の許可更新手続が始まりますので、こうした手続の中で自動車リサイクル法の許可基準に、より厳格に合うよう審査するという必要がございます。21年7月を待ってということとなると遅うございますので、平成20年今月末までに自治体の方々にはこうしたみなし許可業者についての許可基準の適合状況というものを確認していただいているところでございます。この上で、是正の必要なものについて、できるだけ早期にその旨を通知して対応していただくようお願いしているところでございます。資料5については以上でございます。

すみません、また資料前後いたしますが、資料7のほうに少しご説明をさせていただきたいと思っております。

一つは、今はこういったものを含めまして、また委員の方々からいろいろご意見いただきながら、その検討を進めてまいりたいと考えております。9月におきましては、義務者、関連事業者の方々へのヒアリングというものを考えてございまして、その中で1つは2. ヒアリングを行うにあたっての観点というものがございます。

今後の制度の見直しにおいて、例えば以下の観点からヒアリングを行うというところで、各関連事業者等が法令上の義務を適正に履行しているのか、恐らく今のような結果からして適正に履行しているものと思っておりますが、その履行の中でもなかなか難しい点であるとか、こういうところがうまくいっていないとか、そういった点もあるかと思っておりますので、こういったところについての状況のご説明いただきたいと思いますというふうに考えてございます。

各関連事業者等の役割分担のあり方ということで、自動車リサイクル法関連の事業者、関係者が多うございますので、こうした中で適切に役割分担がされているのか、また先ほど酒井委員のほうからもご指摘ございましたが、役割分担というのが法施行当時と比べて変わってきているのかどうか、そうしたものがどうなっていくのかというものも、この中に入ってくるかと思っております。

3番目といたしまして、3品目以外の3Rの状況となつてございますが、3品目につきましてもリサイクルにつきましても、この法制度で担保しているところでございますけれども、リデュース、リユース、こういったものが3品目も含めてどういうふうに行われているのか、また3品目以外もどのような形で3Rがされているのかというところにつきまして、ヒアリングにおいて伺いたいというふうに考えているところでございます。

また、最後には将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿というところで、それぞれの関係者の方々、この制度にいろいろとお考えもあるかと存じますので、そうしたところについて伺ってまいりたいというふうに考えてございます。

資料5と資料7については以上でございますが、自動車リサイクル促進センターのほうから、何か補足のほうがございましたらよろしくお願いたします。

- 説明者（自動車リサイクル促進センター）

促進センターの草木でございます。先ほどご紹介いただきました使用済み自動車の処理状況検索機能について、最近の状況についてちょっとご報告いたします。

5月6日から本機能の提供を開始いたしまして、6月末までに利用件数は24万5,000件、平均しますと一日4,400件が利用されております。多くのユーザー様にコンスタントに活用いただけているというふうに考えております。

なお、どのような方が利用しているか、利用者の属性については、残念ながらシステム上の理由から把握することはできませんので、ご了解いただきたいと思います。

また、本機能について周知をするために、ユーザーと接点のある事業者の皆様からユーザーに説明していただくよう、自販連さん、中販連さんなど関係団体に協力依頼をしているところでございます。一部事業者の中には、ユーザーへ周知徹底するために、みずから積極的にダイレクトメールを送付されようとする積極的な事例も出てきていることをあわせてご報告いたします。また、あわせて新聞、雑誌などのマスコミで本機能を取り上げていただくよう活動いたしております。その結果、テレビ東京やNHK仙台放送局のテレビ番組、あるいはJAFメイト、北海道新聞、あるいは日刊自動車新聞などの記事にて順次取り上げられているところでございます。

以上でございます。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの資料の分につきまして、ご意見、ご質問等ちょうだいしたいと思います。資料7で今後の制度の見直しということをごこれから議論、進めていただくことになるわけですが、その際にこういう整理もしてほしいとか、要望もございましたらあわせてご発言いただいと、次回効率的な検討ができるかなと思います。どうぞ、何かありましたら。

- 渡辺委員

鉄リサイクル工業会、渡辺です。破碎事業者、破碎前処理事業者を代表する業界団体ですが、多くは9月以降の個別のところ、あるいは取りまとめの中でお話したいと思いますが、実は4月、5月、去年もやったんですけども、この自リ法の評価あるいは問題点、改善要求点等につきましてアンケートをしましたので、その結果等を踏まえて今後のこと、あるいは今までのことと関係すること、細かいことは9月以降に譲りますが、ほんの触りだけお話ししておきたいと思ひます。

アンケートの結果は、大体7割方は自リ法については前向きな評価をしております、3割も法律そのものといひますよりもむしろその運用ですとかあるいはいろいろな細かい点、対応ですとかというようなことですので、我々関係するところではほぼ肯定的な評価で受け入れられているものと了解しております。

その中で、改善点、要望点、意見ということで4つ5つ申し上げますが、実は去年も7月、ほぼ1年前なんです、（この会議で申し上げたことと）項目的に整理しますと全くほぼ一緒になっちゃうんですね。

まず最初に、これは去年もご要望したんですが、やはり発炎筒についてなんですけれども、今まで結構事故も起きておりますし、これからも大きな事故につながる可能性がある、これは自動車1台に少なくとも1個の装着が義務づけられているもの、消費者がオプションとしてつけているものじゃありません、やはり法律の枠内で適正な回収処理システムを構築して、だれがその任に当たるべきかを含めて、しっかりする方法で検討をより一層進めてもらいたい。少なくともマニフェスト上で事前除去といひますか、だれが除去したのかの責任体制をはっきりする形をとってもらいたい。

同じことがLPGのタンクなんですけれども、これも高圧ガス保安法でお調べいただいとご回答いただいたんですが、容器と一緒に捨ててはいけない、あとは抜けばいいと、それについても特に許可は要らないというふうなことがエッセンスだと思ひますけれども、だれが実際どう抜くのか。今の自リ法でも廃オイル、あれは事前除去を義務づけられていますので、それと同じあるいはそれ以上に厄介なもの、気体ですので、これも自リ法の中でその責任体制の仕組みを入れてもらいたい、これは我々の業務の安全性の点から非常に関心の高いものでございませぬ。

同じ範疇に入りますが、安全性ということじゃなくてむしろ今後のことからしますと、他の品目ということからすると、我々業界の中で個別にもう既に検討を始めている、あるいは実験を始めていることからして、次の個別のアイテムとしてはガラスとバンパーではなかろうかという意見が相当多くから出ております。ガラスは特にリサイクルという観点と同時に、ASRを減らすということと、それからもう一つは、我々業界独自の問題かもしれませんが、処理機械をあれは必ず傷めますので、そういった観点からしてもこの2品目を、ちょっと重点的に関係業界とあれしてやっていただきたいなと。

あとは、より一層広報活動を徹底していただきたいですとか、あるいはもう事前の指導が始まっておりますけれども、許認可の改正に当たっては全国一律、公正正大、透明性のある措置をお願いしたいというふうなことでございませぬ。その辺が項目としては多くなります。

あと細かい点については、9月以降述べますが、30日の保管期間の問題については、先ほど遅延報告が多くなったというふうな問題がありましたけれども、これも去年、相当いろんな個別の大きな事情があったというふうなことはあったと思ひますけれども、特に30日というのはみんな合意した期間で、それ自体を変えていただくというふうな要望はするつもりはございませぬけれども、年末年始ですとかあるいはゴールデンウィーク、あるいは個別の事業者さんの事情による自治体の対応については、柔軟性をもう少し持っていただければというふうな感じでございます。

そういったことを、一応今回の席では述べさせていただきます、あとは細かいことを含めまして、あともう1つ言うと、自動車会社チームの観点にはなりますけれども、ASRの運搬距離も必ずしも改善されている方向には行っておりませぬし、地域的な偏在も改善しておりませぬ。これは最終的には自動車チームさんの責任ですけれども、やはり自リ法を進めるときにその平準化なりあるいはもう少し利便性を高める、近距離というふうな問題もあります。それを指導していくというふうな了解があったと思ひますので、この辺については引き続きお願いしたいのと、今後の自リ法での運用を考えますときに、今までの観点とちょっと違って温暖化対策みたいな、CO₂の削減という観点からの新しいリサイクルのあり方、例えば細かいことなんですけれども、リサイクル率を高めようとして長い距離を運搬していたんじゃ、何をやっているかわからないということにもなりますので、その辺を含めまして、そういう視点も入れるべきじゃなかろうかという意見も結構多くあります。

以上です。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

ほかにはいかがでしょうか。

- 加藤（孝）委員

加藤といひます。2つほど質問と要望します。

43ページにかかわる関係なんですけど、これは事実として小樽、新潟4港の報告しかありませんが、根拠のない私の感想ですけれども、これほど多くの港がある中においてこれだけなのかなというような、率直な感想ですね。よって、湾岸自治体等との連携などというようなものの、そういう構想が立つのか立たないのかも含めて伺います。私はややこの数字は少ないのかなというような率直な感想であります。ですから、私は連携・対応すべきと考えますが、その辺の考え方、もしあればお伺いをいたしたいことが第1点でございます。

それと関連いたしまして、47ページでございます。

四角囲みで周知をするとありますが、この周知の仕方、どのような考え方をされているのかと同時に、各地方自治体の状況なんです。これはどこの窓口にされるのか、例えば保健所というふうにされた場合は、今目的に行革も関係あって、保健所などは統廃合などで、かなりの数が減ってきています。あるいは各自治体についても同じようなことが言えるということになれば、やっぱりその辺の強化策なども含めて、あわせやるべきではないのかなと思いますが、これは要望として申し上げますが、いかがでしょうか。

以上の2点の質問と要望を申し上げます。

- 永田座長

わかりました。

じゃ、ここでコメント。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

先に加藤委員からのご指摘の、港はこれだけかというところでございますが、現在発覚して対処を行っているところが新潟県内の4港と小樽港というところになってございます。

ただ、こちらにつきましては、そうした実態がそのほかであるのかどうかと、現時点ではまだ把握していないものでございますので、必要に応じてこうした見直しの中で含めまして必要があれば地方自治体、関税当局を初めとした自治体や関係機関、こういったところと調整を行っていくというところを考えているところでございます。

自治体のみなし許可業者のところにつきましては、こちらにつきましては通常廃棄物部局、各自治体の保健所設置の廃棄物部局のほうでこちらのほうが対応されているところでございまして、こちらにつきましては従来の法に基づいた措置ということで、その運用につきましては一律こちらのほうからこういった基準でということをお示ししているところでございますので、そちらの範囲内で中であっていきということになるんじゃないかと思えます。

渡辺委員からご指摘がありましたところにつきましてですが、1つ発炎筒につきまして昨年ご指摘をいただいておりますが、こちらにつきましては現在、発炎筒メーカーの業界団体である保安炎筒工業会、こちらのほうで独自の回収ルートというのは自動車ディーラーから回収、適正処理というところについては、そのルートができているところでございまして、これをどういうふうに解体業者、破碎業者にルートを拡大していくのかというところについては、今現在工業会のほうで前向きに検討していただいているところでございます。そうしたところがまだ十分に進んでいないというところではございますけれども、こうしたものを実効性ある回収ルートというものを構築するに当たって、また関係の方々からもご意見やご協力をいただきながら整備していく必要があるのかなというふうには考えてございます。

- 渡辺委員

去年も同じお考えをいただいたんですが、回収ルートを破碎業者に広げてもらったって意味がないんですよ。あれ中にぐしゃっと入っちゃったら取り出しようがないですからね。ですから、その事前の段階でだれが責任を持ってとるのか、それをどうやってチェックするのかという、そういう仕組みづくりをお願いしたいということをおっしゃっているわけです。

- 永田座長

ありがとうございます。制度の見直しの中の議論でまたいろいろとさせていただきます。

はい、どうぞ。

- 加藤（忠）委員

自工会のほうから発炎筒に関して、よろしいですか。

- 永田座長

ちゃんと札を挙げていただいた方、こちらも含めて、はい、どうぞ。

- 加藤（忠）委員

発炎筒の関係について、もう一つの見方として、今発炎筒は4年の保証期間ですので、4年に1回、使用段階で発炎筒が出てくるということです。これは使用済み段階で出てくるものとちょっと桁が違うものですから、使用済み段階での議論ももちろん必要だと思いますけれども、あわせて使用段階、車検ですとか整備段階で出てくるもののルートの構築というんですか、そちらのほうで圧倒的に多いという部分もございまして、そういう観点での議論も必要と考えてます。

以上でございます。

- 永田座長

では、どうぞ、大慈弥さん。

- 大慈弥委員

まだ新参者で、的を外していれば恐縮ですけれども、2、3コメントさせていただきたいと思います。

制度の見直しへ向け十分にご準備を始めていただいていることに対し、非常に敬服するところでございますが、私の行政経験からすると、通常審議会を動かすときには大体法改正はどのような方向に持っていくべきかというのを、事務方で議論することが多いわけですが、何か見通しのようなものはあるのでしょうか。まだこれからヒアリングを通じて次第に煮詰まってくると思うので、これが目玉だ、これが論点だということは、きょうはまだキックオフであるということで、ないという前提で感じておりますがいかがでしょうか。これが1点目です。

2点目は、資料の38ページの表を見てみますと、これが立法されたときは資源価格が長いこと安定をしていた時期をベースにしているわけですが、ここ2、3年の資源価格の動き、そしてその次のページの原油価格の高騰を見ますと、自動車が実際に資源として、宝物が転がっているとまでは言わないんですけども、価格が変わってきているという現状で、当時と同じような発想でアプローチをすべきかどうか、もしかしたらこれは外部要因が今後の方向性に影響してくるのではないだろうかという点は、一つ加味をしておいたほうがいいのかという感じがいたします。

第3点目は、輸入組合の組織としての視点から申し上げますと、国内法改正に当たりましては、やはりヨーロッパとかアメリカの制度やものの考え方というのを常に頭に置いてご検討いただくことが必要ではないかと思っております。以上3点コメントをさせていただきました。

- 永田座長

ありがとうございました。

後でちょっとまとめて、コメントがあったらこちらから発言しますが、どうぞ、両酒井委員で。

- 酒井（清）委員

すみません、先に質問させていただきます。

先ほど加藤委員からのご指摘があった不正輸出に関してですけれども、港によって分解されて輸出される中古車の扱いが異なっているというようなことがありまして、港によっては分解されて部品で輸出されても中古車として扱うところもある、そうじゃなくて分解されたものはきちっと自り法にのっとって引取報告が上げられた上で輸出されるべきだという見方と、何かどうもこれは現場不一致の部分があるような気がします。

実際に、ここの43ページの中でも小樽港における取り組みの下から2行目に、輸出抹消関係書類を提出できない場合には、解体抹消の事実を説明するというようなことに、表現になっていますけれども、まず輸出抹消関係の書類が提出されるということは、中古車としての輸出を認める、この解体自動車の輸出に関してですね、ということになるので、これは新潟での対応と小樽での対応が異なっている、これ港、港で私も具体的に各港をチェックしたわけではないんですけども、異なっている部分がある、この辺は分解された中古車は中古車なのか、あるいは解体された車なのかというようなところが、全国で統一されていないという現象があるんじゃないかというふうに思います。それが1点。

あと28ページの入口の状況のところ、自販連さんのデータなんかによりますと、19年は18年に比べると30万台ぐらい新車販売が落ち込んでいるという中で、中古車の販売台数がかなり落ち込みを見せているというのが、この新車販売、反映しているんじゃないかと思っておりますけれども、オークション流通台数がふえているという中で、我々指摘させていただきたいのは、もう部品どりをされた車を、中古車としてオークションに出品するというような報告があちこちから上がってきております。これは部品どりする以上は引取報告を上げた上で、ELVとしての処理ルートにのせなきゃいけないわけですし、そういった車が中古車としてオートオークションに流通されるという事態は、これは少し考えていただかなければいけないんじゃないかというふうに思います。

それと、エアバッグの報告が35ページの下グラフの中で、エアバッグの引取実績の個数の伸びが、ここ4年ぐらいはそれほど大きく伸びていない、しかし引取報告で挙げられている車の平均車齢というのは12.9年という、先ほど数字がありました、入口の状況のところですね。12.9年前、したがって平成6年から7年ぐらいの装着情報のグラフを見ますと、かなりの立ち上がりで伸びている。これが回収量に反映されていないということは、何かそこに原因があるんじゃないかなという気がいたします。

すみません、とりあえずまた後ほど整理しておきます。

- 永田座長

じゃ、酒井先生もどうぞ。

- 酒井（伸）委員

ありがとうございました。

先ほど、ガラスバンパーのリサイクル対象としての検討の必要性というご指摘があり、また試験の状況は最初のリサイクル法をつかったときとまた相当に違うというご指摘もあり、ヒアリングを行うに当たっての観点というところに、やはり再資源化技術の進展とい

う視点、あるいはそれと資源の量とか資源価格との関係といったような、ちょっとそういうポイントも持っておいたほうがいいのかないかなという印象を持っております。

特にお願いをしたいのは、ヒアリング対象の中で自動車製造業者等の「等」の中に含まれるのかもしれませんが、このASRの再資源化事業者の方々への直接ヒアリングというのも、ぜひやり方として考えていただけたほうがいいのかというふうに思います。特に、資源との関連では極めて重要なプレイヤーがおられると思いますので、そういった意味での今後の制度見直しに向けた進め方をしていたただければありがたいというふうに思っております。

- 永田座長
大塚さん、どうぞ。

- 大塚（浩）委員
読売新聞の大塚です。

先ほどもお話し出ていましたけれども、3品目については去年も伺いもしもって、内容的にはよくわかっているつもりです。ただ現時点でガラスと樹脂、この処理はどうなっているのかなというのは、ちょっと外部の人間にとってはよくわかりません。ですから、その辺のご説明をいつかの時点でいただけないかなと。それに加え、ガラスと樹脂につきましては、仮にリサイクルになったときに、マーケットとして成り立つぐらいの規模があるのかな、どういう状況なのかなというのもちょっとわからない部分が多いので、きょうでなくても結構なんですけど、いつかの時点でその辺のご説明をいただければありがたいと思います。

以上です。

- 永田座長
はい、わかりました。

ではちょっとここで切らせていただいて、少しこちらから今の質問、コメントに対する回答というわけじゃないですけども、もしありましたら。

- 呉村自動車課長補佐

ELV、酒井委員のほうからご指摘があった分解自動車の話なんですけど、一応、経済産業省、環境省から財務省関税局のほうには、分解された自動車については必ず自動車リサイクル法のルートにのせることということで、のせない場合に解体した場合、違法解体であるという文書を出しております、そういう扱いをしてくれということをお願いしている状況です。

一方で、今までもう何十年も中古輸出現場では、特に相手国の関税等の問題で車を2つに分けたり3つに分けたりしている例もあるので、そういった現場と我々の法律の整合性というところで、かなり関税の現場が少し整合性がない部分もあるのかなというふうに認識しています。それをどうやって解決していくのかというのは、我々法律の中で、特に関税法の中で自動車リサイクル法というものをきちんとチェックしてもらおうような形で今お願いをしているところなんですけど、そういった自動車リサイクル法と関税法がきちっと法律の観点から連携ができるのかというのは、今財務省等も議論を始めているところなので、そういったところで今後連携をしていきたいというふうに思っています。

オークションについては、そういう意味ではまさに中古車販売自体は減っておりますが、オークション流通の中から今日もご説明の中で、かなり中古車輸出は増えておりますし、共同国というものも増えておりますから、その中で当然中古車販売だけではなくて、輸出やELVというコードに流れているのは事実だと思っています。

その中で、個別にいろいろな皆さんから報告いただいているような、本当に全くエンジンがないものとかが売り物にされているという、明らかにELVと客観的に判断できるというものは、これはかなり違法の引取ということの疑義がありますので、そういったものはすぐ個別に対応していきたいと思っておりますし、過去にNAK、日本オートオークション協議会のほうにも自主ルールという形ではございますが、きちんと流札を二回したものをELVとして扱うとかルールを設定してもらっていますので、またそういういろんな客観的な状況をご要望いただいたり、我々も調べた上で再度ルールを徹底する必要があるのであれば、またNAKのほうにも厳しいルールということでお願いをしていきたいというふうに思っております。

エアバッグ台数のところなんですけど、これもなかなか単純に12年、だから増え方と伸び方が本当にリンクしているかっていうのはなかなか、相関関係が本当にあるかって難しいところなんですけど、特に17年度は46万台で19年度は100万台ということなんで、逆を見ればかなり増えているということだと思っておりますし、多分ご指摘の背景には、いわゆる中古のエアバッグがインターネットオークションなんかで売られていることをどうやって取り締まっていくのかというご指摘だとは思っておりますが、そういったものは装備相違調査という形できちっと締まっていますし、またそういうプロバイダ関係とかヤフーとか、そういった人たちにもしっかり働きかけて、個別できっちり指導していきたいというふうに考えております。

酒井委員のほうから、まさに見直しのほうで再資源技術の進展、資源価格の背景ということもご指摘がありまして、まさにその点も踏まえて議論をしていきたいというふうに思っています。特に自動車メーカーさん、自動車製造業者さん等にヒアリングする際は、少し自工会社さんとか自販連さんともご相談したいと思っておりますが、どういった形でリサイクル施設の業者さんも含めて議論をしていくかというのは、座長ともご相談をさせていただきます。

あと、大塚委員からもご指摘、まさにガラス樹脂の話もありまして、全体が今マーケットどうなるかというのは、私どももまだ現在把握していません。ただし、現状的方法的な枠組みでは、ガラス及びバンパーに含まれる樹脂というものも、いわゆるASRの中に

含まれておりまして、ASR料金の中に既に含まれていて、その中に既にリサイクルされているという認識をしております。それをさらに別枠で取り出してやっていく経済合理性が成り立つのか、またまさにおっしゃったようにそういったマーケットが成立をして、自由経済の中できっちり回れるような仕組みが構築できるかということも含めて、少し検討をしていかなきゃいけないというふうに考えております。

以上です。

- 永田座長

わかりました。いかがでしょうか。

どうぞ。

- 細田委員

ヒアリングを行うに当たっての観点の整理のところでもちょっとお願いといたしますか、これはもしかしたら最後の丸の将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿にかかわることになるのかもかもしれません。かかわりなのかもかもしれません。

私が申し上げたいのは、ELVを正しく処理をする、解体する、リサイクルするということは、一つは他国に汚染を広げないという観点、それともう一つは資源確保するという観点もあると思うんです。ところが今は、どうも我が国のリサイクル制度というものが相場との関係で、いわゆる玉が見えないフローに入ってしまった、正しいルートに入っていないということがあると思うんですね。それで相場との関係、つまり市況との関係で、タフなリサイクルシステム、正しいルートにのってくるシステムがどうなのかという観点を入れないと、私たちがいろいろなリサイクル法をつくったときに、そのとき物を廃棄物という観点しか見てこなかったと思うんですね。相場が低迷しているときにつくった法律ですので、ぜひ相場にタフな、正しくルートにのって正しく日本でELVが処理されるような、そういう観点というのが必要じゃないかと思うので、その点もしかしたら最後に入るのかもかもしれませんけれども、ぜひテークノートとしてよろしく願いいたします。

- 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。きょうはいろいろご指摘、ご意見をいただいているわけですが、可能な範囲でご質問いただいたような点で、わかるところは次回に向けて事務局と相談しながらご提示できるような資料をつくっていききたいというふうに考えています。

一応、議題のそれぞれの項目についての議論はここで終わりにいたしますけれども、冒頭で申し上げましたように全体で何か、このことは言っておきたいということがありましたら、発言の時間、またございますので、札を上げていただければ。

どうぞ、細田さん。

- 細田委員

すみません、引き続きの発言になります。

私は、自分もかかわってこう言うのはがゆいなんですけれども、自動車リサイクル法のパフォーマンスというのはすごく日本はいいんじゃないかと思えます。これは家電なんかもそうなんですけれども、欧州がいい、いいと皆さんおっしゃいますけれども、実際見てみますと、正しく回収されているか、それからリサイクル率を把握しているかとか、そういうことはEUはかなり落ちていると思うんですね。日本はその意味でいいパフォーマンスをしていると思うんですが、ただし家電にしても自動車リサイクルにしても、非常に頑健と申しますか、大きなシステムをつくって、ある意味でいいんですけれども、ある意味では柔軟性に欠けるんじゃないかなと思えるところがあるんですね。例えば、品目追加をする場合には、システムを物すごく変えなきゃいけないとか、それは大変な苦勞になってしまうところがあると思うので、少し伸縮性のあるような、非常に難しいとは思いますが、伸縮性があって使いやすい、それから周辺環境が変わったときに柔軟に対応できるような、そういうことも今後考えていく必要があるんじゃないかなと思って発言させていただきました。

以上です。

- 永田座長

わかりました。

冒頭に言われたロバスト制と全く逆の話かもしれませんが、わかりました。

- 呉村自動車課長補佐

今の細田先生からいただいた評価プラスについても、ぜひヒアリングの際にも項目、観点として入れていきたいと思えます。9月の1回目に、そういう意味ではまさに、今までの評価とあるべき姿というところできっちり議論をしたいと思っておりますし、細かい運用だけではなくて、他の自動車リサイクル法をつくったときの社会的な状況と今の状況、そして今後の未来の状況というのは大分変わってくると思うので、そういうものも含めて制度思想がどうあるべきかという議論を、まず皆さんで一回やらせていただいて、その後に個別の関連事業者さんから個別の玉についてヒアリングをさせていただき、そういうことにしたいと思います。

- 永田座長

よろしいでしょうか。ございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

- 加藤（忠）委員

ちょっとご参考の情報なんですけれども、先ほど来ガラスのお話が出ていたものですから、ガラスについては今ASRという形で私も引き取っております、再資源化施設ですと溶融炉等で、スラグというような形で再利用されているという部分も現在かなりございます。

その中で個別に、ASRになる前に個別にとるかどうかなかという、そういう議論かと思っておりますけれども、06年度に財団法人製造科学技術センター、ここで個別に解体事業者の方がとって、それをガラスメーカーのカレット材として活用した場合に、LCA的にどうかというもの、それから当然コストも含めてLCCとしてどうかというような検討をやってございまして、今の段階ではまだLCA、LCC的に厳しいという結果が出ています。ご参考ということでご説明させていただきます。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

どうぞ。

- 酒井（清）委員

私ども自動車解体業界、今回許可更新という初めてのタイミングを迎えて、自動車リサイクル法の中でそれなりの役割を果たしている解体業者だと私は思っているんですけれども、ただやはり零細が多いということもあって、更新に当たっての指導については十分なリードタイムをとっていただきたいという願いを1つだけさせていただきたいと思っております。

以上です。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

きょういろいろいただいたご意見、今後の法制度の見直しについて検討していくに当たって参考にさせていただきまして、議論の対象にもなっているような調査だったかというふうに思います。

次回、また本格的な議論に入りますときに、今日いただいたご意見やこれに対する対応、その答えを出すというわけではなくて、その議論のシーズになるようなものをこちらからお出しできるように努力していきたいというふうに思います。

きょうはこれで閉じさせていただきますが、今日の資料の公開、あるいは次の会議の予定、その辺につきまして事務局のほうから説明をしてもらえますか。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

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っております。また、本日の議事につきましては、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したいと思っております。

また、本日の議事録につきましては、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いたしますので、その旨ご了承ください。

今回の開催日程につきましては、事前に皆様方からお伺いしたスケジュールを踏まえまして、まことに勝手ではございますが、9月8日（月）の午後とさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いたします。具体的な時間と場所につきましては、別途ご案内させていただきます。

以上でございます。

- 永田座長

よろしいでしょうか、次回は9月8日、月曜日になりますが、午後ということで、詳細な点はまたご連絡申し上げます。

それでは、今日は長時間にわたりまして、貴重なご意見をどうもありがとうございました。また次回、よろしくお願いたします。

午後4時23分閉会

以上