



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13回）-議事録

平成20年9月8日

議事概要

- 荒井自動車リサイクル室長

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13回合同会議を開催させていただきたいと思っております。

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リサイクル室長の荒井と申します。どうかよろしくお願いいたします。

議事に先立ちまして、事務局に人事異動がございましたので、御紹介させていただきます。

まず、谷津環境省廃棄物・リサイクル対策部長でございます。

- 谷津廃棄物・リサイクル対策部長

環境省の谷津でございます。去る7月22日付をもちまして、前任の由田部長から廃リ部長の職を引き継ぎました。それまでは地球環境局担当審議官といたしまして、2013年以降の地球温暖化の枠組みの交渉、京都議定書の6%約束の達成、また、洞爺湖サミットの準備などに携わってまいりました。廃棄物・リサイクル行政につきましては、平成16年から17年にかけて、同部の企画課長を務めた経験がございます。とはいいいましてもまだまだ浅学非才の身でございますので、先生方の御指導・御鞭撻を賜りながら、自動車リサイクル行政を進めてまいりたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

- 荒井自動車リサイクル室長

続きまして、金丸環境省同部企画課長でございます。

- 金丸企画課長

金丸でございます。先月、8月14日付で企画課長を拝命しております。どうかよろしくお願いいたします。

- 荒井自動車リサイクル室長

続きまして、上田環境省同部リサイクル推進室長でございます。

- 上田リサイクル推進室長

環境省の上田でございます。先般、内閣改造に伴って人事異動がありまして、8月冒頭にこの室に着任しております。以後、よろしくお願いいたします。

- 荒井自動車リサイクル室長

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、5名の委員の御欠席があり、委員16名及び委員の代理2名の計18名の委員に御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、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。

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、15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。

続きまして、前回から今回にかけて、本合同会議委員に1名の交代がありましたので、私から御紹介させていただきます。

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が退任され、新たに同全国軽自動車協会連合会専務理事の宮寄拓郎委員に就任いただきました。

- 宮寄委員

宮寄でございます。よろしくお願いいたします。

- 荒井自動車リサイクル室長

本日の欠席委員の報告でございますが、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。

読売新聞社論説委員の大塚浩之委員、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、主婦連合会副会長の角田禮子委員、慶応義塾大学教授・細田衛士委員、群馬県板倉町生活窓口課長の荒井英世委員におかれましては、本日御欠席となっております。

また、早稲田大学法学部教授・大塚直委員におかれましては、30分ほど遅れて到着されるということでございます。

それでは、これ以降の議事進行を永田座長をお願いいたします。

- 永田座長

皆さん、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、議事に入らせていただきますが、その前に、配付された資料の確認を事務局からさせていただきます。

- 荒井自動車リサイクル室長

それでは、資料の確認をさせていただきます。

資料は、資料1から資料4までがクリップでとじられてございます。資料1は「議事次第」、資料2は「委員名簿」、資料3は「自動車リサイクル制度制定前の論点検証」、資料4は「義務者・関連事業者等に対するヒアリング項目等について」となっております。

また、資料3及び資料4につきましては、ページを通して番号を振ってございますので、御参照ください。なお、資料3は39ページ、資料4は5ページとなっております。お確かめいただきたいと思います。

資料に何か不備はございませんでしょうか。

- 永田座長

よろしいでしょうか。もし不足のものがありましたら、お申し出いただければと思います。

それでは、早速ですが、議題に入らせていただきます。

お手元の資料1に議題が書いてございます。2つほど掲げられておりますが、それぞれ資料を説明した後、質疑応答をお願いいたします。議論を深めさせていただければと思っております。

まず、1番目の議題でございます「自動車リサイクル制度の評価と今後のあるべき姿について」ということで、まず、事務局から説明させていただきます。

- 荒井自動車リサイクル室長

それでは、資料3について御説明させていただきます。こちらの資料は、自動車リサイクル法制定時に、産業構造審議会、中央環境審議会等で論点になっておりましたものが現在どうなっているかという観点から作成させていただいております。

1枚おめくりいただきまして、「制度制定前の論点検証」ということで、当時の論点として、大きく3つの柱を挙げさせていただいております。

1つ目は「自動車リサイクル制度を巡る背景の変化」ということで、「使用済自動車の発生状況」、「使用済自動車のリサイクルの状況」、「使用済自動車を巡る制度検討当時の課題」についてまとめてございます。

2つ目は「自動車リサイクル制度の役割分担」ということで、「製造事業者等の役割」、「関連事業者等の役割」、「ユーザーの役割」についてまとめてございます。

3つ目は「横断的な課題」ということで、指定3品目、費用負担方法等についてまとめてございます。

3ページに移りまして、1つ目の柱でございます「自動車リサイクル制度を巡る背景の変化」についてでございますが、まず最初は「使用済自動車の発生状況」ということで、「自動車販売台数の変化」と「使用済自動車の発生台数」についてまとめてございます。

次に、「使用済自動車のリサイクルの状況」ということで、リサイクルフローとリサイクル率についてまとめてございます。

3つ目といたしまして、「使用済自動車を巡る制度検討当時の課題」ということで、「使用済自動車の不法投棄等の状況」、「産業廃棄物の最終処分場のひっ迫状況」、「使用済自動車の取引価格」、「シュレッダー業者の業態推移」についてまとめてございます。

1枚おめくりいただきまして、4ページを御覧ください。「自動車販売台数の変化」でございますが、自動車の販売台数は、2000年から2004年を境にいたしまして、一貫して減少しております。したがって、将来的には、使用済自動車の発生台数が減ってくるものと予測されます。

続きまして、5ページを御覧いただきたいと思っております。「使用済自動車の発生台数」でございますが、制度制定前には約400万台と想定しておりましたが、法施行後、電子マニフェスト等の活用により実数把握が可能となっております。それによりまして、平成19年度実績では371万台となっております。

1枚おめくりいただきまして、6ページを御覧いただきたいと思います。「中古車輸出台数の推移」をまとめてご紹介します。制度制定前には、中古車輸出台数を約100万台と想定しておりましたが、平成19年度実績では161万台と急激に増加していることがわかりいただけるかと思えます。

また、下の表に「中古車輸出先上位10カ国」をまとめてご紹介しますが、ロシア、UAEという皆様よく御存じのところが上位を占めてご紹介します。3位以下は、日本と同じ右ハンドルの英連邦の国々が占めているという状況でのご紹介します。

続きまして、7ページを御覧いただきたいと思います。「使用済自動車のリサイクルフロー」ということでまとめてご紹介します。左側の図にありますように、制度制定前は、解体業者が使用済自動車から有用部品等を回収し、残った廃車ガラは破砕業者に引き渡され、シュレッダーダストは主に最終処分されるという流れでございましたが、現行では、右の図にありますように、自動車製造業者、引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者などの役割が明確になり、それぞれの役割分担のもと、リサイクルが行われているという状況でのご紹介します。

1枚おめくりいただきまして、8ページを御覧いただきたいと思います。こちらの資料は、自動車リサイクル法ができたことによりまして、リサイクルフローの中で、きちんと各事業者の数字が把握できるようになったことをお示しするために作成した資料でございます。

御覧いただければわかりになりますように、移動報告によりまして、リサイクルフローの確実な把握が可能となっております。

続きまして、9ページでございますが、「使用済自動車のリサイクル率(1)」ということで、制度制定前と平成19年度のリサイクル率を示しております。制度制定前は、部品としてリサイクルされるもの、素材としてリサイクルされるもの、合わせてリサイクル率は83%だったわけでございますが、現在では、ASRのリサイクルの進展によりまして、約95%まで向上してございます。

1枚おめくりいただきまして、「使用済自動車のリサイクル率(2)」でございます。ASRの発生量とASRのリサイクル施設について示してございます。

ASRの発生量は、制度制定前は60万トンから90万トンと推計されていたわけでございますが、法施行によりまして実数把握ができるようになりまして、平成19年度は58万トンとなっております。

ASRの投入量でございますが、制度制定前は、リサイクル施設への投入量は不明でございますが、当時、最終処分場と焼却施設への投入割合は7対3といわれておりましたので、最終処分場への投入量は約42万トンから63万トン、焼却施設への投入量は約18万トンから27万トンと推計されておりましたが、平成19年度では、最終処分場への投入量は約10万トン、焼却施設への投入量は約3万トンと大幅に減少してございます。リサイクル施設への投入量でございますが、リサイクル施設の数は、制度制定前に稼働中のものは8施設だったのが、現在、33施設に増えたこともございまして、平成19年度で約46万トンとなっております。

この結果、各施設への投入割合といたしましては、リサイクル施設が78%、最終処分場が16%、焼却施設が5%となりまして、ASRの最終処分場・焼却施設への投入割合は大幅に減少してございます。

続きまして、11ページ、「使用済自動車の不法投棄等の状況」についてでございます。法施行前の平成16年9月末時点で約22万台あったものが、平成20年3月末には10分の1の2.2万台まで減少してございます。

1枚めくっていただきまして、12ページ、「産業廃棄物の最終処分場のひっ迫状況」についてでございます。制度制定前の平成11年ごろで、産業廃棄物の最終処分場の残余年数は3.7年と見積もられておりましたが、自動車リサイクル法と個別リサイクル法の施行によりまして、年間の最終処分量は減少傾向にありまして、これにより、残容量は横ばいであるものの、残余年数は増加傾向にございます。

続きまして、13ページ、「使用済自動車の取引価格(1)」についてでございます。「使用済自動車一台当たりのリサイクル料金の払渡実績」を示した表でございます。制度制定前には、ASRの埋立費用の高騰等によりまして逆有償が進んでいたわけでございますが、法施行によりましてリサイクル料金がユーザーの負担になったため、当時の逆有償取引を払拭できるようになっております。

1枚おめくりいただきまして、14ページ、「使用済自動車の取引価格(2)」についてでございます。従前は逆有償だったものが、リサイクル料金有料ということによりまして逆有償が解消され、うまく回せるということを示したものでございます。

例えばシュレッダーダストの処理についてでございますが、制度制定前には、シュレッダー事業者から最終処分業者に対しまして、1台当たり5,000円の逆有償という形になっていたわけでございますが、ASRの処理費として約6,000円が払い渡されることになりまして、逆有償が解消されたということがわかりいただけるかと思えます。

続きまして、15ページを御覧いただきたいと思います。「使用済自動車の取引価格(3)」についてでございます。「10年間の鉄・非鉄価格の推移」をお示してございます。自動車リサイクル法の議論が始まった2001年ごろは、鉄スクラップ価格はトン当たり6,000円台だったものが、2008年の足元におきましては6万円台を突破し、10倍の価格になっております。また、銅・アルミ等の非鉄鉄につきましても市場価格は高どまりしている状況でございまして、こうした価格推移が、廃車を有償の資源として、使用済自動車の獲得をめぐる競争環境が激化しているという状況になってございます。

1枚おめくりいただきまして、16ページ、「シュレッダー業者の業態推移」ということで、ダスト処理単価、原材料買値等の推移を示した資料でございます。96年以降、シュレッダーダストの処理単価が上昇する一方で、スクラップ市況が悪化し、逆有償が進化したわけですが、近年におきましては、スクラップ市況の好転によりまして有償に転じていることを表した資料でございます。

続きまして、17ページ、2つ目の柱であります「自動車リサイクル制度の役割分担」についてでございますが、まず最初に「製造事業者等の役割」ということで、「製造事業者による3Rに配慮した自動車の製造」、「部品リユースの推進」、「ASR残渣の処理」、次に「関連事業者等の役割」ということで、「関連事業者による部品リユースの推進」、「リサイクル部品流通ネットワークの構築」、「登録・許可制度」、「使用済自動車の引取体制の整備」、「フロン類回収」、最後に「ユーザーの役割」ということで、「自動車の長期的な使用努力」についてまとめさせていただいております。

具体的には18ページ以降に記述がございますので、1枚おめくりいただきまして、18ページを御覧ください。「製造事業者による3Rに配慮した自動車の製造状況(1)」についてでございますが、制度制定前には、使用済自動車の排出抑制の観点から、長期間の使用に耐える自動車の製造に努めるべきこと、減量化・リサイクルを容易に行うことができる自動車を製造すべきことが求められるとともに、特に対策を強化すべきものとして、有害物質の総使用量の削減、減量化・リサイクルの工程での有害物質の分離、オイル等の液状廃棄物を除去しやすい構造とすることが挙げられておりましたので、これらにつきまして、自動車製造事業者等から、具体的にどのような取り組みを行っているかということにつきましてヒアリングを行いたいと考えているところでございます。

続きまして、19ページ、「製造事業者による3Rに配慮した自動車の製造状況(2)」でございます。制度検討時におきましては、設計・製造段階で3Rに配慮することが期待されておまして、それを受けて3Rを行うことが法律でも義務化されております。

ここでは、メーカーの取り組み状況について、自工会さんがおまとめになりました資料を掲載させていただいております。

1枚おめくりいただきまして、20ページ、「自動車製造事業者による環境負荷物質削減の自主取組について」でございます。鉛、水銀、カドミウム、6価クロムの4物質につきましての自主取り組みの状況についてとりまとめたものでございまして、おおむね目標を達成しているという状況を示したものでございます。

続きまして、21ページ、「製造事業者による部品リユースの推進状況」についてでございます。制度制定前には、自動車の修理・整備等に必要な部品情報について、整備事業者、解体事業者等に提供すること、また、回収した部品等の品質を保証する方法を検討することが示されておりましたので、製造事業者等が部品リユースにどのように取り組んでいるのかといったことについてヒアリングしたいと考えております。

なお、「メーカーにおける部品リユース」の取り組み例として、日産自動車のホームページに、「ニッサングリーンパーツ」という商品名で販売するということが記載されてございましたので、参考として御紹介させていただいております。

1枚おめくりいただきまして、22ページ、「製造事業者によるASR残渣の処理状況」についてでございます。「ASR残渣の最終処分量」をお示ししてございます。法施行後、使用済自動車の引取台数の増加とともに、ASRの総量そのものが増加しているところでございますが、最終的に処分される量は減少傾向にあるということでございます。

この表で御説明いたしますと、一番上のところの引取ASR重量は43万トンから58万トンに増加しているところでございますが、最終処分量は相変わらず15万トンで推移しているということで、1台当たりで割り戻しますと、その最終処分量は63キロから46キロと減少しているところでございます。

また、有害物質の混入防止のため、自動車メーカーは自主取り組みによる環境に配慮した設計を推進しているところでございます。

続きまして、23ページでございます。「関連事業者による部品リユースの推進状況」についてでございます。制度制定前におきましては、使用済自動車から回収した部品等の再使用の一層の推進、そのためのユーザーへの情報提供の必要性、回収した部品等の品質保証の方法の検討の必要性が示されておりましたので、これらにつきまして、関連事業者の方々がどのように取り組んでいるかといったことをヒアリングで確認する必要があるのではないかと考えております。

1枚おめくりいただきまして、24ページ、「リサイクル部品流通ネットワークの現状」についてでございますが、リサイクルパーツの普及拡大のためには、品質保証が重要だということで、各ネットワークとも、独自の品質保証体系を構築しているところでございまして、今回の資料につきましては、日本自動車リサイクル部品販売団体協議会、略称JAPRAの保証基準を参考として記載させていただいております。

続きまして、25ページを御覧ください。「リサイクル部品流通ネットワークの現状」についてでございますが、解体業者にとりまして、リサイクル部品の販売強化は、経営安定化の有効な手段であるということで、リサイクル部品流通ネットワークの形成は1980年代後半より活発化しておまして、数字がちょっと古いのですが、2005年度におきましては、中古部品市場全体で1,050億円のうち、流通ネットワーク取引は850億円ということで、中古部品市場全体に占める流通ネットワークの規模は8割を超えてございます。何らかの形でおよそその解体業者がネットワークに参加しているのではないかと考えられます。

1枚おめくりいただきまして、26ページ、「登録・許可制度について」でございます。法制定によりまして、引取業・フロン類回収業は自治体による登録制、解体業・破砕業は自治体による許可制となっております。

各事業者の事業所数と稼働率についてまとめさせていただいておりますが、それによりまして、平成19年度末で引取業者の事業所数は約8万で、稼働率は36%、フロン類回収業者の事業所数は約2万で、稼働率30%と低い状況になってございます。解体業者につきましては、事業所数は約6,500で、稼働率は71%、破砕業者につきましては、事業所数は約1,400で、稼働率は77%になっております。

なお、各事業者とも年々稼働率が下がってきておりますので、その辺につきまして、ヒアリングで確認していきたいと考えております。

続きまして、27ページでございます。「日本標準産業分類における解体業の位置づけについて」でございます。資料中の太い矢印の部分でございますが、平成14年の第11回改訂におきまして、解体業者は廃車処理業または解体業として位置づけられております。

なお、資料中、年間販売額が17.7兆円と大きな数字になっておりますが、これは、解体業者だけのデータがとれないということで、鉄スクラップ卸売業及び自動車中古部品卸売業全体の数字となっているためでございます。

続きまして、1枚おめくりいただきまして、28ページでございます。「使用済自動車の引取体制の状況(1)」についてでございますが、引取業者の事業所数をお示ししてございます。制度制定前には、販売会社、整備業者、解体業者の既存ルートを活用いたしまして、ユーザーにとって便宜性の高い引取体制を検討することとされておりますことから、法施行後、全国に分布する約8万の引取業者による引取体制を整備したところでございます。これら引取業者のうち、平成19年度に移動報告実績のある事業者は約3万業者ということでございます。

続きまして、29ページを御覧いただきたいと思います。「使用済自動車の引取体制の状況(2)」ということで、電子マニフェストによる登録状況・移動報告等から引取業者の兼業状況を調べたものでございます。

上の表は、「引取業者の兼業状況別の事業所数」をあらわしたものでございます。引取業+解体業は平成17年3月には4.8%だったものが、平成20年3月には6.7%となっておりますし、引取業+解体業+破碎業も、平成17年3月には1.1%だったものが、平成20年3月には1.5%と増加してございます。

また、下の表は、移動報告の観点からみた兼業の状況でございますが、引取業と解体業や破碎業を兼業している業者によります移動報告の件数の割合も、平成17年3月は40.7%だったものが、平成20年3月には76.6%となっております。解体業者、破碎業者が引取業を兼業し、使用済自動車の引き取りを行っている傾向にあることを示してございます。

1枚おめくりいただきまして、30ページを御覧いただきたいと思います。こちらは「解体・破碎業者の兼業状況」についてまとめたものでございます。

上の表は、解体業者の兼業状況を示したもので、下の表は、破碎業者の兼業状況を示したものでございまして、御覧いただきましてわかりいただけますように、解体業者では、引取業を兼業する事業者が大部分を占めておりますし、破碎業者では、引取業、解体業を兼業する事業者が大部分を占めているという状況でございます。

続きまして、31ページを御覧いただきたいと思います。「フロン類回収の状況」についてでございます。フロン類のメーカーへの引渡量は年々増加してございます。また、法制定によりまして、自動車リサイクルにおけるフロン回収業者の役割が新たに位置づけられまして、引取・引渡報告のほか、年次報告によりまして、フロン類回収に係るトレーサビリティを確保してございます。

「年次報告の履行状況」でございますが、法定期限時点での報告率はそれほど高くございませんが、年を追うごとに報告率も高まってきてございますし、移動報告実績のある事業者の報告率につきましては、法定報告期限の2年後には99%という高い率を示してございます。

1枚おめくりいただきまして、「ユーザーによる自動車の長期的な使用努力について」でございます。現状の自動車の平均使用年数でございますが、毎年0.5年程度延びてございまして、平成19年における平均使用年数は12.9年となっております。

以上が論点の2つ目の柱に関する御説明でございます。

続きまして、論点の3つ目の柱、「横断的な課題」についてでございます。33ページを御覧いただきたいと思いますが、「横断的な課題」といたしまして、「製造事業者が引き取るべき廃棄物等について」、「管理票について」、「費用負担方法について」、「投棄対策（不法投棄対策）について」という4つの項目を挙げさせていただいております。

1枚おめくりいただきまして、34ページ、「製造事業者が引き取るべき廃棄物等について(1)」ということで、指定品目の設定の際の条件づけについて、産業構造審議会、中央環境審議会報告にどのように記述されていたかをまとめたものでございます。当時どのような考え方をしていたかを示し、共通の認識をもっていただくということで記載させていただいたものでございます。

続きまして、35ページを御覧いただきたいと思います。「製造事業者が引き取るべき廃棄物等について(2)」でございますが、こちらは、現在指定されております3品目のフロン類、エアバッグ類、シュレッダーダストについての「制度検討時における選定理由」を示したものでございまして、3品目がどのような観点から検討され、指定されたのかを整理したものでございます。

1枚おめくりいただきまして、36ページ、「管理票について」でございます。法制定によりまして、電子マニフェストによる移動報告制度を導入し、使用済自動車の各工程の事業者間の引き取り・引き渡しの状況を管理するシステムが構築されまして運用されているところでございます。

現在、引取報告は、パソコン、ファクスのどちらでも使えることになっておりますが、資料を御覧いただければ、各事業者ともパソコンの利用率が高いことがわかりいただけるかと思います。

このように電子マニフェストの導入が順調に進んだ背景といたしましては、従来からパソコンを使った部品の在庫管理システムや部品流通ネットワークを構築するなど、電子化しやすい状況があったからではないかと考えております。

続きまして、37ページを御覧いただきたいと思います。「費用負担方法について(1)」でございます。リサイクル料金の預託につきましては、前払い方式が採用され、原則新車購入時に、制度施行時の既販車のうち継続検査等を受けるものは継続検査時に、こちらは本年の1月で終了でございます。また、車検を受けずに使用済みとなるもの等は引き取り時に預託を実施することになったわけござ

いますが、その結果といたしまして、平成20年3月時点におきます預託割合は99.5%という高い割合になってございまして、国内で使用される自動車のほとんどについて預託が完了ということになってございまして、

1枚おめくりいただきまして、「費用負担方法について(2)」でございまして、こちらはリサイクル費用の負担方法について示したものでございまして、制度検討時には、新車に関するリサイクル費用の負担につきまして、費用の販売価格への内部化案と外部化案が示されたわけですが、現行では、費用の販売価格からの外部化を行いまして、ユーザーから自動車リサイクル促進センターへリサイクル料金を預託する制度が構築されたわけでございます。

預託された資金の管理方法につきましては、有識者等で構成されます第三者委員会の資金管理業務諮問委員会の審議を経た上で決定され、運用方法も法律で限定されてございまして、また、透明性を確保するため、運用の状況につきましては四半期ごとに公開されているという状況でございます。

続きまして、最後、39ページの「放棄対策（不法投棄対策）について」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、法施行前の平成16年9月末には約22万台だったものが、平成20年3月末には約2万2,000台と10分の1に減ってございまして、

不法投棄対策の「支援制度」といたしましては、自動車リサイクル促進センターが実施主体になり、リサイクル料金の剰余金を原資として実施しております不法投棄対策支援事業、また、路上放棄車処理協会が実施主体となりまして、日本自動車工業会及び日本自動車輸入組合からの寄附金を原資として実施しております路上放棄車処理協力事業がございまして、今後、こちらの支援制度のあり方についても御議論いただきたいと思います。

ちょっと駆け足で申しわけございませんが、資料3の説明につきましては以上でございまして、

• 永田座長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいま説明のありました資料につきまして、御質問、御意見等お伺いしてまいりたいと思っております。時間的には約40分ぐらいとってございまして、意見等がおありの方は札を立てていただいて、こちらから指名させていただきますので、御意見を言っていただければと思います。いかがでございましょうか。

今回、前回から引き続いて、この制度の評価、あるべき姿の議論で、法定化当時はどうだったかという点を振り返りながら、現状との比較をしていただいたのが今回の資料でございまして、皆さんから一言ずつ御意見等お聞かせ願えればと思っております。あいうえお順で申しわけないのですが、浅野委員から回させていただきます。

• 浅野委員

評価ということでございまして、制定当初と現在と比べて、不法投棄台数が激減しておりますので、そういった意味からも、この制度は非常にうまくいっているのかなと感じております。

ただ、当初、私も発言していたのですが、対象品目を3品目に限定しているわけですが、将来的に、果たしてこれでうまく回っていくのかどうかという疑問があったわけですが、現在、鉄スクラップ価格の急激な上昇によりまして、そういった心配はなく、うまく進んでいるわけですが、鉄スクラップ価格がいつまでもこのまま上昇していくとは限らないわけですが、今後は、こういったことにも対処できるようなシステムをつくっていくことが必要なのではないかと感じております。

いずれにしても、制定から今日まで、非常にうまく進んでいると評価しております。

• 永田座長

どうもありがとうございました。

• 大慈弥委員

前回に引き続きまして、今回、制度の評価、特に制度制定前の論点を抽出して分析したのは非常に有意義であるのではないかと感じております。

私、制度制定時は委員でなかったものですから、全く素人で、当時の資料を紐解いてみますと、法律が通るときの衆議院及び参議院の経済産業委員会での附帯決議が出てまいりまして、それが非常に参考になるのではないかと感じております。

全項目は挙げませんが、その中からいくつか指摘したいと思います。1つは、自動車の所有者に対して新たな負担を強いることがはっきり認識されており、預託金の負担ということにかんがみまして、「複雑かつ国際的にも高い負担水準と自動車関係諸税については簡素化、軽減に向けて早急にとりくむ」ということがいわれております。ちょうど現在、道路特定財源の話が進んでいる中で、同じ議論が出ているわけですから、この見直しをするときに、リサイクルの預託金が負担になっているという認識をもう一回思い出して、税制の議論にも反映させ、政府当局も御活躍いただけないだろうかというのが、消費者の立場にも立った、また、我々の組織の立場にも立った意見でございまして、

もう一点は、前回、私も指摘させていただいたのですが、当時、「自動車が国際的に流通する品物であることにかんがみ、今後とも諸外国の動向も踏まえる必要がある」と提言されております。では、具体的にどういう調和をしたらいいかということで、今、代案は

ございませんが、外国で進めている制度と日本は違うということを前提に品目の議論をするとか、世界はどんな負担水準かというのを常に頭に置いていただければと考えています。

これ以外にも、関係者の連携、自動車の軽量化、技術開発の進展による処理費用の見直しなどについての言及がありますので、せっかく制定前の論点に戻っていただいているので、もう一回、附帯決議をみていただいて、それにどう対応するか、政府としても考えていく必要があるかと考えております。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 大塚（直）委員

先ほど浅野委員がいわれたことと若干関係しますが、全体として、とてもうまく機能していると思います。法制定前の審議ではかなり激論が交わされまして、そのせいもあってかわかりませんが、きちりした制度になっているということだろうと思います。

ただ、その後、状況がちょっと変わってきているのは、先ほどもお話があったように、資源価格が高騰化していますので、あまり廃棄物にはならず、うまくいっているという面もありますし、高騰化したために、必要がないようなことが少しあったかもしれないという面も出てきているのだろうと思います。

ただ、先ほどもお話があったように、鉄スクラップの価格がいつまでも高いかわからないので、低くなったときのことも考えて、場合によっては逆有償になったときのことも考えて、両にらみで制度を見直していく必要があると思います。全体との関係では、その点が一番重要な点ではないかと思ひます。対象品目の増加という点も含めて考えるということになると思ひます。

あと、細かい点が2点ございます。

1点目は、この法律ができたとき、引取業者としてディーラーさんを想定していたのですが、実際にディーラーさんは引取業者として十分に機能しておられずに、解体業者さんが押しつけられるような形でやっているところがある。これをどう考えるかというのが1つ。全体の中ではそれほど大きな問題ではないかもしれませんが、それが問題だろうと思ひます。

もう一つは、一番最後のところに出てきた路上放棄車に関する自工会さんなどの協力事業と不法投棄対策支援事業、今、この2つが並行して存在しているわけですが、この関係をどのように考えるかとか、路上放棄車処理協力事業を今後とも存続させていく必要があるかどうかというあたりについても検討していく必要があると思ひております。

- 永田座長

ありがとうございました。

- 小川委員

リサイクル制度の評価については、極めてスムーズに、あるいは予想以上に成果が上がっていると思ひます。この要因といたしましては、浅野委員も大塚委員も触れておられましたが、鉄スクラップの予想以上の高騰の影響が処理にも大きく出てきているのではないかと私は考えております。しかし、これは相場商品であり、常にアップダウンがあるわけでありまして。先ほどの説明では、2008年度前半は約6万円、10倍ぐらいで推移したということでありまして、直近の情報によりまして、8月で3万~4万ぐらいまで、スクラップが下落しているという現状があります。鉄スクラップ価格によって処理がスムーズにいたり、あるいは問題が生じたりということがないように、価格によって制度がゆがむことがないように、我々委員も、また、該当する団体も、この辺について十分注意しながら対策を打つべきではないかと私は思ひております。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 加藤（孝）委員

今までもお話がありましたに、私も、不法投棄の関係は、資源の高騰の問題が極めて大きいのではないのかと思ひます。よって、今もお話がありましたが、仮に価格が下がったとしても、しっかりと対応できるような方向が必要です。この状況でいいのかどうかは、経済動向も含めてみなければわかりませんので、いい評価だけでいいのかなと思ひます。確かに現象面としては、22万から2万ですから、相当減っているのは事実ですが、鉄価格の高騰などの要因が多いのではないのでしょうか。もう一つは、不法投棄の監視体制、例えば保健所や市町村の行政対応が完備された、あるいは十分な対応が成ったためにどうなのかという点、逆の面で不法投棄に対する住民関心が強まったという点などの評価も必要なのかなと思ひます。

質問ですが、2万2,000の不法投棄の状況は、各県ごとのレベルでは恐らく地域差があるのではないのかと思ひますので、もし2万2,000の内訳がわかれば教えていただければと思ひます。

もう一つは、中古輸出の数字が載っておりますが、中古輸入という部分があるのかないのかを教えてください。

2つ御質問させていただきます。

- 永田座長

それでは、事務局から説明させていただきます。

- 中野リサイクル推進室長補佐

前回、7月11日に開催させていただきました第12回の審議会で、不法投棄の台数につきまして、都道府県及び保健所設置市ごとにとりまとめた数字を表として提示させていただいております。その合計が2万2,000台ということですが、それを改めて拝見させていただいた上で、多い都道府県を御紹介させていただきますと、その中で一番多い都道府県は茨城県でございます、2,691台となっております。ほかに2自治体ほど申し上げますと、それに続いて、岩手県が1,554台、沖縄県が1,534台となっております。詳細につきましては、前回の審議会の資料を御覧いただければと存じます。

- 杉本リサイクル推進室長補佐

今、手元には、何台輸入というものがありませんので、そういったデータが入手できましたら御連絡させていただきたいと思いません。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

- 加藤（孝）委員

はい。

- 永田座長

それでは、お隣の加藤さん。

- 加藤（忠）委員

自動車工業会でございます。自動車工業会は自動車メーカーでございますが、この3年半の間、3品目の引き取りや再資源化が適正に行われるようにということで、自動車リサイクル促進センターや自動車再資源化協力機構、ASRの関係ですと豊通リサイクルやARTといった関係法人、引取業者や解体業者の関係、いろいろな関係法人と協力してまいりまして、その結果、引取台数が増えたにもかかわらず、3品目とも、再資源化施設や物流体制において、おおむねうまく運用できたのではないかなと考えてございます。

また、自動車メーカーのASR等を引き取って再資源化するという義務を負っているわけで、昨年度の再資源化率は、各社さんによって若干のばらつきがございますが、確か64%から78%ということで、自動車メーカー、いろいろな関係法人の協力のもとに、早い時期に再資源化率を上げることができたということで評価してございます。

自動車リサイクル制度の構築に当たって、自工会、自動車メーカーが中心的な役割を果たすということで制度構築をやってきたわけですが、汗かきの部分としまして、リサイクルシステムの構築や運用に関する負担ということで、インシヤルコストについては、輸入組合さん等に御負担いただいている部分も含めて約138億円、ランニングコストについては、07年度までで延べ111億円ですか、毎年25億円とか28億円とかを負担してしてございます。もちろん、ユーザーの方に半分負担していただいているわけですが、そういうことを考えますと、今後、これをいかに効率化するかということも一つの課題と考えてございます。

自動車メーカーの果たすべき役割はいろいろあるわけですが、資料3にもございましたように、3R設計につきまして、長寿命化や易解体性、リサイクルを容易にするための樹脂の採用、中古部品の拡大などいろいろな取り組みを実施してまいりました。この辺については、次回のヒアリングのときに詳しく御報告させていただきたいと思っております。

路上放棄車処理協会の関係が先ほどの資料にもございましたし、大塚委員からもございましたので、簡単に御紹介させていただきますと、路放協は91年に活動をスタートしまして、本年で18年目でございます。累計で21万台に対しまして25億円の寄附を行ってきたわけでございます。自動車リサイクル法施行後3年間においても車検時徴収があるということで、自動車工業会としては、社会的な要請を踏まえまして、自治体の処理責任のもと、協力を継続してまいりました。先ほど資料でも御説明がございましたが、ほぼ全保有者のリサイクル料金が預託されたとみてございますので、今後の路放協のあり方については、また別途御相談させていただきたいと考えてございます。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 鬼沢委員

一ユーザーとして、とてもすばらしい法律だと思うのです。この費用を使って不法投棄車が処理されていることもすばらしいと思うのですが、海外に出ている中古車の台数が予想以上に多くなっていて、その結果、日本車が海外で不法投棄されているのではないかという心配があって、このままの状態でもいいのかなと。日本の不法投棄は非常に減っていますが、海外途上国では非常に不法投棄されているという心配があって、今後、この辺をもう少し検討していく必要があるのではないかなと思います。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 久米委員

今までお話があったように、そのシステムは非常にうまく回っているのではないかなと私は思っています。ただ、車の使用年数が増えているということがございましたが、一方では中古輸出が増えてきた。あるいは、ある新聞で読んだのですが、最近、車が衝突したときに、エアバッグ等いっぱいについているものですから、整備に回さないと廃車になってしまう傾向があるということです。そういう中で使用年数が増えているということだと、新車の段階、買いかえの段階で、ユーザーの方にとって負担感があるのかなと。最近、ユ

ーザーの負担感がかなり大きくなっているのかなという感じがしています。そういったことで、今までいろいろお話がございましたように、リユースといったところの開発など、ユーザーの負担が少ないような格好で今後進めていただければと思っています。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 酒井（清）委員

自動車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。

この制度は、市況にかなり助けられて、いい成績が収められたということで、ここの部分がかかなり大きいのではないかと私は思っております。逆に、市況が高騰したために、制度設計の当初の姿がゆがめられている部分がある。資料説明の中にもありましたが、引取業者の機能が十分生かされていない。その結果、ユーザーさんにも様々な面で不利益を与えている面があるといったことを1つ指摘させていただきますと思います。

不法投棄が激減したのは、市況の影響の方が大きくて、市況が下がったら、不法投棄が今のままで済むのかどうか。先ほどどなたかの指摘にもありましたが、不法投棄された車の処理体制の見直しを考えないと、このすばらしい成績は維持できないのではないかと思っております。

自動車リサイクル法は、環境法で規制を強化した面があるわけですが、その中で、例えばオートオークションやネットオークションといった自由な取引ができる市場の存在が非常に大きく、存在感を増している面があります。ここでは許可や規制に関係なく物が流通する。結果的に、法律の枠から外れたところで処理が行われてしまうようなことも見受けられますので、ここの自由市場と規制との絡みをどう考えるかというのもこれからのテーマではないかと思えます。

私どもの現場で特にいえることなのですが、自動車リサイクル法の施行がきちんと行われれば行われるほど、他法令の運用のあいまいさといったところが目立ち始めているのではないかと思います。自動車のリサイクルは、特にリユース分野で海外市場に大きく依存していると思います。海外の外人バイヤーさんが日本国内の我々業者を細かく回って、使える部品を買い上げてくれるという仕組みになっているのですが、この人たちの活動はほとんど、入国管理法でいえば資格外活動ではないかと思えます。短期滞在ビザで来ている方々がほとんどで、ビジネスができる資格はないのです。彼らの活動を全部否定されると、日本の自動車リサイクルは非常に困難を来すのですが、きちっとルールに乗せて、ルールのもとで活動してもらえそうな仕組みを考えていく必要があるのではないかなと思っております。

部品のリユースですが、中古部品は供給体制が一番肝心かと思うのです。これは私どもの業界の課題でもあるのですが、業界横断的な供給体制がまだできていないということで、この辺もいろいろ御指導・御支援いただきながら構築していく必要があるのではないかと考えております。供給率が高まることによって、もっともっとリユース部品を利用していただけるチャンスが広がるのではないかと考えております。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 酒井（伸）委員

3点お話しさせていただきます。

1つは、指定品目の関係で、今日の資料では、3品目の指定の背景と理由についてお示しいただいたのですが、法制定時に議論になっていた品目はこれ以外にもあったかと思えます。バッテリー、タイヤといった、ある意味で非常に重要な当時の指定品目候補について、当時の議論のポイントと現状どうなったか、その検証といった作業は少なくともあった方がいいのではないかと思います。このあたりはヒアリングの中でも一部話題になろうかと思いますが、恐らく網羅的には話題にしきれないと思いますので、ぜひ事務局で、その後の経緯等々に関して、御紹介していただき議論を進めることのできる前提をつくっていただければありがたいと思っております。

2点目は、3R配慮設計のところでの有害物質の扱いです。毎度毎度、有害物質のことばかり申し上げて恐縮ですが、先ほど、輸入組合の方でしたか、諸外国の制度との整合という話がありました。その観点がまず1つでございます。諸外国で、有害物質の監視に向けて取り組んでいく中で、日本はあくまで自主的取り組みで今後も突き進むのかどうか、そういうことの日本としてのメリット・デメリットを考えた方がいいのではないかと思っております。中古車の海外輸出が増えてまいりますと、有害物質規制のない国からの中古車が入ってきたと将来思われる。今後、日本はこういうリスクを抱えていくことになるという点も視野に入れていくべきだろうと思えます。これが100万台から150万台、非常に増えてきているということであれば、長い目でみれば、日本もこの制度をもって世界共通の取り組みをしているのだと宣言していく方が得策なのではないかと私は思っております。毎年、この中環審と産構審の合同会議でヒアリングしていただき、有害物質の点もモニタリングという意味でしていただいている。実際によく取り組んで減らしていただいていることは十分伝わっておりますし、その上での今の2点目の指摘でございます。

もう一つ、二輪車と架装車でしたか、自動車の関連の製品に対するリサイクルの報告を毎年受けているわけですが、これは製品としての性格が若干違うということもありますが、個別リサイクル法と3R法（資源有効利用促進法）の中での取り扱い方、あるいはシステムが相当違うという点、特に国民に伝わっている情報は決定的に違うという点をどう考えるか、この辺のところ今後のポイントかなと思っております。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 嶋津委員

2点、私を感じたところを申し上げたいと思いますが、全体として非常にうまくいっているということで、資源価格の上昇、鉄スクラップの上昇によって再資源化が進んでいる部分があるのではないかと皆さんの御指摘です。難しいのですが、この制度によってうまくいった部分と、資源価格の上昇による追い風で促進された部分が、非常に大ざっぱでも定量化されると本当はいいのだらうなど思うのです。ちょっと無理な注文かもしれませんが、そこが不明ですと、何人かの方が言われたように、資源価格が下がってしまった時に、隠れていた問題が大きくなってしまっておそれがあるのではないかなという印象を受けました。

また、二、三の方がおっしゃっていましたが、中古輸出車の数が増えてきているのは結構大きな問題かなという感じもいたします。酒井先生がおっしゃるように、有害物質の管理の問題にもつながっていくでしょうし、さっきの方のお話ですと、完成車だけではなくて、部品なども外国人のバイヤーが買いに来ている。私、初めて伺った話なのですが、そういう状況があるとすると、自動車リサイクルという問題も、グローバル化の中で、どういった制度をつくっていくのかというのが相当重要になってくるのではないかと。違う次元の話かもしれませんが、ペットボトルなども、今、資源価格が上がってしまっていて、中国にどんどん物が行ってしまっているために、国内のリサイクル業者が苦境に立たされているという話も聞きます。中古自動車の増え方をみていますと、グローバル化の中で、どのよういった制度をつくっていくかという視点が大事なのではないかなという印象を受けました。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 下平委員（代理石田氏）

私どもは日本自動車整備振興会連合会と申します。全国の整備事業者の代表団体でございますが、私どもの役目といたしましては、継続検査時のリサイクル費用の預託業務ということで、当初は、自動車ユーザーさんから、この預託の負担につきまして、いろいろ懸念があるのではないかと心配していたわけでございますが、国としてのPRが非常に良かったということと、何にも増して、自動車整備工場は国の認証を受けてやるということで、私ども自動車整備振興会を通じ、約半世紀にわたって行政協力を進めてきたということで、国の事業に協力することは常々やっておりますものですから、協力体制が非常に良かったということがございます。さらに、対象者が自工場のお客様でございますので、末端の整備工場でも積極的な協力体制を敷まして、きちっと説明責任を果たした結果、特段のトラブルもなく、この預託業務を完了させていただいたということでございます。リサイクル券を紛失したが、どうしたらいいかという程度の話は上がってきておりますが、現在も特段の問題点はなく、やっております。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 内藤委員

三重県でございます。自動車リサイクル法が施行されて、行政面での対応、窓口での対応を担っております。

平成17年1月1日に制度が施行されてから3年余り経過しておりますが、全体的にはスムーズに進んでいるのではないかと理解しております。

この要因といたしましては、電子管理票の制度の導入が大きいように思います。私どもは産業廃棄物の処理を担当しておりますが、産廃の場合、電子マニフェストの普及は10%程度ということで、なかなかうまく進んでいない。しかし、自動車リサイクル法につきましては100%ということで、これによって適正な引き取り・処理が進んでいるのではないかと、また、この制度の導入によって、この実態が明らかになってきているのではないかと考えております。

行政の責務といたしましては、解体業者さん、破碎業者さん、登録業者さんに対する監視指導ということでございます。私どもでいえば、自動車リサイクル法が施行されてから、自動車リサイクル法専門の技術の方を臨時的に雇いまして、現在も雇っておりますが、その監視指導・相談を担っていただいております。このような専門職の方によって、自動車リサイクル法の内容が浸透していったのではないかと考えております。

今現在はみなし規定がございます。これを、平成21年、どのように対応していくかということで、私どもも、今度は自動車リサイクル法としての許可ということで対応するのに、マニュアル等策定し直して検討していきたいと考えております。

もう一つ、実感でございますが、放置自動車は非常に少なくなっております。大きな河川の河川敷にかなりの台数が放置されておりましたが、これが撤去されてなくなってきているのが現実でございます。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 仁井委員

全産廃連の仁井でございます。組織としてのコメントではなしに、個人的な感想にとどまりますが、非常に高いパフォーマンスを示しているなと思いますし、それを数字できちんと把握できている。車は基本的に登録制度でスタートするので、そこところが、情報管理がこれだけできる一番のキーかなと思います。ですから、制度設計において、車の登録制度と上手にリンクさせたことが成功の要因かなと。これは個人的な感想でございます。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 宮崎委員

全国軽自動車協会連合会でございます。私どもは軽自動車専門の販売店の集まりでございますので、制度については周知することと引取が担当かなと思っております。そういう意味では、この制度の運営に何とか協力することができているのかなと思っております。

2点ほど申し上げますが、1つは、皆さんもおっしゃっておられることなのですが、非常に難しい法制度でありながら、何とかうまく回っている。これは大変すばらしいことだと思います。

他方、逆有償の時代を忘れることができないのですが、ああいう時代に耐えるような制度に本当になっているのかどうか。今は順風満帆のようにみえますが、この3年間の実績をみながら、本当にその状態になったときにどうなのか、その場合でも問題がない制度なのかどうか、改めて検証する必要があるのではないのでしょうか。

2点目は、ユーザーの立場からすると、不要な自動車を引き取ってくれるところが身近にあることは非常に重要なことかと思っておりますが、名目上は引取業者であっても、もっていても、うちでは引き取れないということになりますと、実際に放置まではいかないかもしれませんが、ユーザーが右往左往する。結果として、制度の円滑な運営に支障を来してくるのではないかなと。そういう意味で、破砕業者なり解体業者が引取業者を兼業することは非常に好ましいことではあるのですが、他方、ユーザーのアクセスポイントが少なくなっていくというデメリットもある。この辺のところをこれからどう評価していくのかというのが一つの課題ではないのでしょうか。

- 永田座長

どうもありがとうございます。

- 村瀬委員（代理伏見氏）

自販連の伏見と申します。皆様方と同じ意見なのでございますが、あえていわせていただきますと、自動車リサイクル法は7,618億円、預託割合は99.5%ということで、だれがみても大成功の法律制定であるし、システムであるという高い評価を得てしかるべきだと思いますが、ただ、皆様方から御指摘のあったような課題も多々残っていると思います。

1つは、自動車ディーラーは引取業者としての役割があるわけございまして、次工程の解体業者さんやシュレッダー業者さんに、本来であれば、引取業者であるディーラーが大部分を担うべきだという筋論があるのですが、それが、原材料費が上がるとか、中古車相場が上がるといった経済原則でゆがめられている面は、おっしゃるとおり、あると思うのですが、経済原則を法律の方に引き戻す方がいいのか、経済原則で見直した方がいいのかという議論があるだろうと思いますね。

もう一点は、これもどなたかがおっしゃっていましたが、フロンとエアバッグとシュレッダーダストの3品目、鉛以下4物質以外に、対象品目をもう少し広げてやるべきではないか。また、自工会さんに、発煙筒やガラスなど、前回出していた品目についても、検討すべき品目に加えていただければと考えています。

それから、これもどなたがおっしゃっていましたが、路放協の役割の見直し。リサイクル促進センターさんの役割とバッティングするかどうか、あるいは包含するような面があるのだろうと思いますので、それも見直しをお願いしたい。

リユース部品の活用について1つ懸念されるのは、ユーザーさんがリユース部品を使って大丈夫なのかどうかということで、車両法上のリユース部品の安全基準はだれが決めて、どのように決まっていくのか、その安全をどのように保証するといった語弊があるかもしれないですが、その辺の検討が必要なのではないかなという感じがします。また、リユース、活用する部品という面でのユーザーへのPRが必要なのではなからうか。

基本的な問題なのですが、先日、家電リサイクル法で、家電のリサイクルの金額が多少値下げされたというニュースがありました。自動車のリサイクルの預託金額の設定基準は、私も昔のことなので忘れてしまいましたが、その金額を変えるということではなくて、基準の見直し作業があるのかどうか。もしメーカーさんの方で設定基準の変更要因があればお聞かせ願いたいと考えています。

- 永田座長

どうもありがとうございます。

- 渡辺委員

どういうわけか、あいうえお順で最後で、皆さんの半分ぐらいの方がスクラップの高騰とおっしゃっていたので、私が何かコメントしなければいかなような感じになったのですが、スクラップを上げたのも下げたのも私ではありませんし、冗談半分ではなく、本気で1つだけ申し上げると、皆さん、スクラップの価格が上がると、その分だけ我々業者のもうけになっているようにおとりになっていますが、これは違います。上がることはすべてよしというわけではない。ただ、皆さん、御指摘のとおり、経済性をもってこのリサイクルシステムを回す最終の製品のスクラップ価格がいかにフラクチュエートするかということ、この見直しの時期に体験されたので、議論がより一層深まるのではないかなと思っております。

まあ、それは冗談といたしまして、このリサイクル法の評価につきましては、私、前回もちょっと先走って申し上げたし、去年も申し上げたのですが、我々の会員にアンケート調査をしますと、大体7割方はおおむねうまくいっているという評価でございます。アンケート調査の通例として、「何か問題がありますか」と聞けば、問題を挙げなければいけないといったことも考えますと、総じてうまくいっているという評価はしてもいいのだらうと思っております。

ただし、先ほどどなたかがおっしゃっていましたが、あるいは今回の資料にもありますとおり、設立時の理念、あるいは設立時に想定していたことが実際にされているかどうか。ヒアリングの段階で自動車メーカーさんからも御説明を聞きたいと思いますが、私どもの観点からいきますと、ASRの運搬距離は相変わらず相当長距離の部分があります。それを短くすることと全国平準化することは当初の目標的なコメントにも入っていたはずなので、これを今後どのように進めていくかということは一つの例として、最初の理念はどうだったか、それに対して実行はどうなっているかという見直しはしっかり進めていただきたいと思います。

いずれにしても、評価としては、先ほど申し上げましたとおり、おおむね順調にきているということで、自動車リサイクル法は、良き法律のモデルみたいにとらえられているので、次のステップに大胆に進むことを考えていただきたい、あるいは考えていきたいなと思っています。

通称自動車リサイクル法ですが、とりよによって3品目の回収法なのですね。自動車のリサイクルを円滑に回すために、阻害要因を一つ一つ除去していった。その3つを除去したことが大きな動きだったと思いますので、それを発展的に考えれば、自動車リサイクル法の仕組みを使った中で、危険品や有害品の除去をより一層徹底できるような仕組みをつくっていただきたい。そういう意味からすると、発煙筒もそうですし、銅は資源か有害物か、意見が分かれるところですが、銅の回収の問題など、いろいろなことが考えられると思うのです。

もう一つは、もう少し前向きに資源の回収ということに目を向ければ、レアメタルは、近ごろはやりの言葉であらわされるものの代表ですが、自動車が資源の宝庫であるのはだれでもわかることで、この中からどうやって有用物質をそのままの形で回収できるか。せっかく仕組みができていますので、同じ回収するにしても、危険品・有害品という観点と同時に、ワンステップ進めて、資源をいかに回収するかということをご中に取り上げていくのは、先頭に行くトップモデルの一つの使命ではなからうかと思っています。

また、これは環境対策という重要な側面をもっているのですが、環境という考え方についても3年前と今では随分違ってきている。CO₂削減ということが環境問題の代名詞になってきたのですが、そのコンセプトは、この法律制定時にはほとんど考えられていなかったのですね。来年からやるとか、2年後といったタイムリミットをつける必要はありませんが、そういう字句を1つ入れた場合、何が考えられるかということも視点としてもっていく必要がある。そのことによって、この法律の意義といいますが、成果がより一層上がるのではなからうかと思っています。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

一わたり御意見をちょうだいしました。事務局からコメントがあります。

- 迫田自動車課長補佐

それでは、事務局から総括的にコメントさせていただきます。

委員の皆様から、自動車リサイクル法がうまくいっていることの要因の1つとして、市況が追い風になっていると、お話がありました。私どもも、それはかなり大きい部分であるかと考えているところですが、自動車リサイクル法が制定される際には、逆有償ということを前提にして議論してきたわけです。そのため、今回の資料の中でも御説明させていただきましたが、実際に破砕業者から最終処分業者に渡るときの1台当たりマイナス5,000円ということにつきましても、現在は、ASRの処理費6,000円分ということで対応できているのではないかと。つまり、逆有償の問題については、現在においても改善されているのではないかと私どもは考えているところです。

それ以外のスクラップ市況の高騰による新たな問題については多々あるかと思しますので、そういったものにつきましては、ヒアリングの場で皆様から御意見を賜ればと考えております。

2つ目ですが、3品目の指定の話があったかと思えます。こちらにつきましては、今回、どのような方向にするかということをご議論するために、当時の選定に当たった理由を提示させていただいているところです。我々は、3品目の選定が、国民の目からみて、わかりやすいものであったことも、自動車リサイクル法が最終的にうまくいっていることの要因の1つではないかと考えております。今回、品目を議論するに当たっても、わかりやすさの観点も含めて、皆様に御議論いただきたいと考えております。

電子マニフェストによって数値がきちんと捕捉されるようになったという御意見もいただきましたが、これも国民の目からみて大変わかりやすかったことがあったのではないかと考えております。

自動車リサイクル法を永続的なものとするためにも、わかりやすさの観点を含め、関係者間の適切な役割分担などについても議論させていただければと考えております。

3つ目ですが、海外との関係は、新しい問題ということで出てきているものかと考えております。本質的には2つあると思っております。1つは、リサイクル制度そのものに関する問題、あとは、先ほど委員からも御意見が出ましたが、例えば労働問題の関係といった付随する問題があるかと思っております。1つ目のリサイクル制度そのもの問題につきましては、各国の法律における対応が前提であるかと考えているところでございます。後者のそれに付随する問題につきましては、まず、現場でどのような問題が起こっているのかといったところについて、皆様から御意見を賜ればと考えております。その上で、どのような対応ができるのかといったところについて検討できればと考えているところでございます。

今回の資料につきましては、あくまでも法律制定前の論点が現在どのようなになっているのかという観点からまとめさせていただいているものでございます。また、制度設定検討時に想定されていなかった新しい問題、例えば引き取り工程の話や中古車の輸出といった

新しい問題が出てきておりますので、そういった現場で起こっている問題等も含めて、皆様から御意見をいただきまして、論点を深めていければと考えているところです。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

- 谷津廃棄物・リサイクル対策部長

いろいろ御意見を賜りまして、ありがとうございました。3点だけ簡単にコメントさせていただきたいと思います。

環境省の観点からリサイクルを考える際に、有害物質問題は極めて重要で、これを無害化して、なおかつ、もし有用なものがあれば、それを利用していくのが私どもの基本的な立場だろうと思っております。

また、温暖化等の関係の御指摘がございました。私自身が温暖化をやっていたからというわけではありませんが、これだけCO₂問題が重要になっている状況の中でリサイクル問題を考えていく上で、低炭素社会づくりと循環型社会づくりをどうやって両立させていくのかというのは非常に大きな課題ではないかと思っております。

レアメタルの話が渡辺委員から出ましたが、国内にある極めて貴重な資源でございますので、私どもといたしましても、リサイクルをする中で、環境の問題がない形で、こういったものを使い切るかということも非常に重要な観点だと思っております。これからヒアリングする中で、各関係の方々からの御意見もしっかり承りながら、環境省としても対応してまいりたいと思っております。

ありがとうございました。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

1番目の議題で時間を若干オーバーしておりますが、今日、評価と同時に課題、そういう意味では、前回から引き続いて、顕然化してきた課題ということになるのでしょうか、それもいただきました。あわせて、今のお話にあったようなこれからの問題、特に自動車リサイクルを取り巻く環境の変化、あるいは自動車そのものの変化に付随して起こるだろう課題も議論の対象になってくるということでもございまして、先ほどの話にありましたように、これからヒアリングを実施していく場面で、そうした点についてもいろいろ話を聞かせていただければと思いますし、また、ヒアリングし終わった後に全体的な議論をするとき、あるいはそれをまとめていく過程でもきょうの御意見を利用させていただくか調査していただくことを考えているところでございます。

ということで、1番目の議題はこれで終わりにさせていただきます。

それでは、続きまして、今、ヒアリングの話が出てまいりましたが、「義務者・関連事業者等に対するヒアリング項目等について」ということで、また事務局から説明させていただきます。

- 荒井自動車リサイクル室長

それでは、資料4につきまして御説明させていただきたいと思います。

まず、今後のヒアリングのやり方でございますが、審議会の性格から、オープンなものにせざるを得ないということで、ヒアリングの際も今回と同じようなスタイルで実施させていただきたいと思っております。

早速、資料4の御説明でございますが、「ヒアリング対象」ということで、そこに書いてございますように、自動車製造業者等、また、関連事業者等といたしまして、引取業者、解体業者、破砕業者の各団体、また、前回の審議会で、ヒアリング対象に含めるようにという御意見を賜りましたので、特定再資源化等物品の再資源化業者、地方公共団体の方々からヒアリングしたいと考えてございます。

「スケジュール」でございますが、第1回は、10月22日、水曜日の10時から12時で、自動車製造業者等が委託する特定再資源化等物品の再資源化に係る施設の設置者ということで、サーマルリサイクル、マテリアルリサイクル、認定全部利用、エアバッグ処理の関係者からヒアリングを行いたいと思っております。

第2回は、11月4日、火曜日の10時から12時まで。こちらは解体業界と破砕業界から。

第3回は、12月9日、火曜日、13時から15時30分。自動車製造業者等からと考えております。

第4回は、12月25日、木曜日の13時30分から15時30分。こちらは、引取業者といたしましてディーラーや整備業界という形で、そこに記載しております各団体の方々からそれぞれヒアリングを行う予定でございます。

なお、第5回は、地方公共団体からのヒアリングを予定してございますが、今現在、日時は未定でございます。決まり次第、また改めて御案内させていただきたいと思っております。

続いて、具体的なヒアリングのやり方でございますが、最初に15分程度、各業界の現状についてプレゼンテーションを行っていただきまして、その後、中立委員を中心にヒアリングを行っていただくことにしたいと考えております。

なお、ヒアリングの際の質問等につきましては、中立委員を中心に行っていただくことを考えておりますが、御意見等がございました場合には、自動車リサイクル制度に対する大局的な見地での御意見をいただければと考えております。

1枚おめくりいただきまして、具体的な「ヒアリング項目」についてでございますが、2ページに記載してございます。次回ヒアリング対象者に関する質問事項につきましては、審議会の場で議論した上で検討することとしておりますので、ここでは、第1回目のヒアリング対象者でございます特定再資源化等物品の再資源化業者に関する質問等について、少し具体的に記述してございます。

具体的には、(1)の「法令上の義務を適正に履行しているか」という点につきましては、施設活用率に対する評価、施設活用率向上に向けた取り組み、認定全部利用者による引き取り・再資源化の現状、再資源化のマテリアルリサイクルとサーマルリサイクルの現状等につきましてお聞きしたいと思っております。

2番目といたしまして、「役割分担の在り方」ということで、破砕業者から持ち込まれるASRの性状と対応状況について、また、エアバッグ類の再資源化に係る安全確保についてということで考えてございます。

3番目といたしまして、「特定再資源化物品の再資源化に関連する取組について」ということで、特定再資源化物品の再資源化手法について、また、特定再資源化物品の再資源化に伴い生じる残渣のリサイクルに係る取り組み状況等について。

4番目といたしまして、「将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿」ということで、制度施行による効果と影響、制度検討時には想定されなかった新たな課題の発生状況、短期、中長期的な将来の自動車リサイクル制度のあり方等ということで考えてございます。

3ページ以降は、第2回目以降のヒアリング対象者に対する質問事項ということで記載させていただいておりますが、こちらにつきましては、次回の審議会における議論のたたき台としてお示しさせていただいておりますので、詳細な質問項目につきましては、次回のヒアリング以降に改めて御議論させていただきたいと考えておりますので、本日は、第1回目の、先ほどお示しさせていただきましたヒアリング項目について御議論いただきたいと思いますと思っております。

資料4の説明は以上でございます。

- 永田座長

どうもありがとうございました。

まず、スケジュールの点ですが、そこに書いてありますように5回予定しております。4回は決めさせていただきましたので、是非御出席のほど、よろしくお願い申し上げます。ただ、場所は今探しているところでございますので、決まりましたら、また改めてお知らせ申し上げます。

ヒアリングは中立委員を中心にさせていただきますが、もちろん、委員の皆さんに御出席いただいて、お話を聞いていただくことを原則にしていきますので、合同会議として実施いたします。

ヒアリング項目ですが、前回は概略版的なものを少しお示しいたしました。今、説明がありましたように、第2回以降、粗々なところで、こんな内容になるであろうということを、ヒアリングさせていただく団体に事前にお示ししておいた方がいいだろうということで、そこに記載がございまして。

次回実施する第1回目のヒアリングは、先ほどお話があったように、特定再資源化等物品の再資源化業者の方からヒアリングさせていただくということで、ここについては、質問事項として具体的な話が掲げられているという状況でございます。

次回、話を聞かせていただきますので、きょうは、第1回目だけにつきまして、いろいろ御意見をちょうだいしておきたいなど。

第2回目につきましては、第1回目の最後のところでちょっと時間をとらせていただいて、第2回目のヒアリングに対する具体的な案をまたお示しして、それに対して御意見をちょうだいするという形で進めさせていただきたいと考えております。

ということで、2ページの第1回目の「ヒアリング項目」について、こういうこともつけ加えてほしいという要望がございましたら、ぜひちょうだいしたいと考えております。御意見のある方は名札を立てていただくという形をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。いかがでございましょうか。

- 大塚（直）委員

先ほど御議論のあったところで、ここで伺った方がいいかどうかちょっとよくわからないのですが、リサイクル部品の共通化や統一化、あるいは安全の確保という問題は大きな問題だと思うのです。そこは再資源化業者の方も関係してくると思いますが、もちろん国の問題でもありますし、どこで聞いたらいいかちょっとよくわからないので、その問題はどこで扱われることになるかということも含めて伺いたしたいのです。

- 永田座長

これは具体的にどういう方々なのか、イメージが十分伝わっていないかもしれませんので、事務局から説明を加えながら今のお話に答えさせていただきます。

- 荒井自動車リサイクル室長

第1回目のヒアリングにおきましては、マテリアルリサイクル、サーマルリサイクル、エアバッグ類の処理者、認定全部利用者からヒアリングを受ける予定でございます。

- 大塚（直）委員

今の問題をお伺いしてもいいという感じですか。

- 中野リサイクル推進室長補佐

補足させていただきますと、今、大塚委員から御指摘があったところは、おそらく中古品のリユース等が中心になっていると思います。そちらにつきましては、資料4の3ページ目でございますが、第2回、解体業者、破碎業者に対しますヒアリングの中で、質問項目でいきますと、(3)の「3Rの推進状況について」の2点目、3点目、使用済自動車から回収しました部品等の再使用の推進の状況とか、その部品等の品質保証の検討・実施状況等になりますので、大きくはこの中に含まれていると思います。本日も御意見をいただきましたが、次回の審議会の中でも詳細に議論させていただけると考えているところでございます。
- 永田座長

よろしいでしょうか。
- 大塚（直）委員

はい。
- 仁井委員

簡便なものですから、私どもも「自動車リサイクル法」という言葉を使ってしまうのですね。家電リサイクル法とかなんか、一連のリサイクル法みたいな感じで思うわけです。先ほど鉄リサイクル工業会からもコメントがありましたが、自動車はかなりのものがリサイクルされていて、この法律は、そのリサイクルに伴って、きちんと処理しなければいけないものをリサイクル部分と分離して、きちんと処理するために預託金制度を設けて措置するということだろうと思うのです。そういうときに、裸で、「自動車リサイクル制度のあるべき姿」みたいな感じで聞いたときに、どういふ答えが出てくるのか。この制度は、それ自体がリサイクルを進めるといふよりは、リサイクルを進めるときに障害となるものを分離して、きちんと対応する。それによって素直なリサイクルを全体として進めるという制度だと私は思っていたのですが、こういう形での設問を立てたときに、受けた人が、他のリサイクル法制等との絡みもあって、どのような広がりか理解されるのか定まらないという部分があるのではないかと。自動車リサイクル法の基本的な性格自身も、この議論によって再整理するというのであれば、こういう漠とした聞き方もあるかとは思いますが、その辺について、事務局としてはどういふお考えをもっているのか確認した方がいいと思うのです。
- 永田座長

さっきの話からすれば、2回目とかに似たような質問が出てくる可能性があるのですが、こういう聞き方をされたときに、酒井さんや渡辺さんはどのように思いますか。
- 渡辺委員

先ほど申し上げたとおり、物品としての自動車は全部登録されて、その仕組みをうまく利用して、これだけトレーサビリティがはっきりしている中で、3品目から脱した議論、少なくとも基礎的な議論は、今回の見直しでしておくべきだろうと私は思っています。したがって、第1回目の再資源化業者の方々にも意見を聞くのは全然構わないだろうと思うのです。

ただ、先ほど、だれが出席するかということについて、何か抽象的な言葉で御説明されましたが、こういうことですか。最終埋立処分業者さん、また、再資源化、溶融還元とかいろいろなことを思っている。あるいは小名浜や小坂といったところ。全部再資源化ということも出てきましたから、電炉のメーカーも、ということですか。そういうイメージですか。
- 荒井自動車リサイクル室長

まさに今おっしゃられたとおりでございます。
- 渡辺委員

ああ、そうですか。そうすると、意見を聞くのはいいと思いますし、今申し上げたとおり、自動車リサイクルの哲学みたいなものは、単に関係する業界だけの問題ではなく、国民的な課題ですから、その一部を担う人の意見を聞くのはいいですが、利害関係がすごく強烈に出てきそうな気がしないでもないですな。例えば31条と28条は、はっきり申し上げて、私どもの立場からすると。
- 永田座長

そういう意味では、制度設計のときにもいろいろな方の御意見をお聞きしてきたわけで、そういう話も出てくるでしょう。そういう御意見も聞いておいた上で、次、どうするかということを決めていきたいということであって、そういう意味では。
- 酒井（清）委員

使用済自動車は、流通の過程で取引される単位が違ってくる商品なのです。私どものところまでは自動車としての単位で来ます。1台、2台という数え方をされる商品。私どもからは、1キ口、2キ口という重量単位になる。同じ発生源でありながら、物としての性格が大分変わってくる商品だと思います。結果として出てくる資源についての議論ももちろん必要だと思うのですが、最初の入り口の、1台、2台と数えられる自動車としての扱われ方をするときの流通なり関係事業者の役割なりがきちんと設計どおりにならないと、結果として出てくる資源の部分も議論してもあまり意味はない。
- 永田座長

いや、全体的な中では、そういう話をみんな聞きながら、ヒアリングした後で議論をお願いすることになっていますので。今ここで掲げられているのは、ASR、エアバッグを中心にして、その処理をされている再資源化業者の方からいろいろお話を聞きますよと。この間、酒井さんだったか、「自動車メーカーの役割」とあるけれども、その後、実際に処理されているところはどこなのですか、そういうところからの御意見も聞いておいた方がいいでしょう、というコメントをいただきまして、それがここに入ってきたという流れでございますが、今、仁井さんがおっしゃられたのは、自動車リサイクル制度の短期・長期でのあり方、根本的なところから問うのです

か、ということだと思うんですね。問題点があれば、そこから話をお聞かせ願いたいと我々の方では思っているということでもよろしいでしょうかね。

そうやって聞かれて、2回目、今度、そちらからもそういう話が出てくるわけですが、さっきもこのシステムの安定性みたいな議論がありました。あるいは新しい環境変化、自動車そのものの移り変わりといったものを踏まえた上で、どうしていったらいいのだろうということも出てくるのではないかと思いますし、実際にここをビジネスとして御担当されていれば、それなりの長期的な展望の中で、どうやったら先ほど申し上げたような状況が形成できるのかということにもかかわってくるのかなと思っていますので、まあ、ザクツとした聞き方になるかもしれませんが、ここから聞かせていただきたいと思っております。

• 酒井（清）委員

資源確保という観点から制度を検討するということですか。

• 永田座長

いやいや、「自動車リサイクル制度のあり方」という形で聞かせていただく話ですよ。その中に今のような話も出てくるかもしれません。

• 渡辺委員

ちょっとよろしいですか。

• 永田座長

どうぞ、渡辺さん。今の話はよろしいですか。

• 渡辺委員

仁井さんの御質問はそういうことだと理解していますが、そういうことからすると、最終埋立処分業者といいいますか、産業廃棄物の処理業者として、仁井さんはむしろ聞かれる立場になるのではないのでしょうかね。

• 仁井委員

ええ。そういうことに対してコメントを、ということであればそうなのですが、ただ、その立場になったときに、かなり限定的な役割を担っている人間に、「将来の自動車リサイクル制度のあり方」という漠としたテーマを掲げて、しかも「自動車リサイクル」という用語の範囲、あるいは今の制度のもっている概念。これは、通常の各種リサイクル法とは違って、リサイクルを進めるために、障害となるものを分離してきちんとする。それによって全体としてリサイクルを進める制度だと。

• 永田座長

いや、そういう話ではないです。それは仁井さんの解釈かもしれませんが、そうではなくて、自動車全体の3Rをどう推進していくかというのが一番大きな目的だったわけですよ。そういう中での制度の設計だったわけですよ。ですから、あまり狭い範囲ではなくて、我々としては、そこにかかわってこられた業者の目からすればどうみえるのかということを一遍聞きたいという話ですよ。

• 仁井委員

そうすると、今の自動車リサイクル法という骨格とはあまり意識せずにということ。

• 永田座長

ええ。それが改善できるものだったら、これからの望ましい方向性として。

• 仁井委員

ただ、基本的な骨格は、預託金制度という部分は。

• 永田座長

いや、それは一つの方法論であって、こちらからみたときに、さっきの3品目の話とかいろいろなことがかかわってくるわけではないですか。あるいは、出口からみて、ASRの処理をやってらっしゃる方が、今の状態で望ましい状態になってくるのか。それは、さっきの話でも距離の問題とかいろいろありましたよね。そういう問題も含め、また、コストの問題も含め、いろいろ出てくるはずなので、あまり限定的に。我々としては、この制度の骨格はいじらないという話で提案している、あるいはお話を聞かせていただくわけではなくて、もうちょっと中長期的な形もみながら、見直すべきものは見直していきますよというところを議論に上げてみたいと思っています。

• 仁井委員

いや、私は、その境界領域がはっきりしさえすればいいと思っております。

• 永田座長

次回、ヒアリングをさせていただく中で、もし違和感を覚えるようでしたら、次からは限定的なところでお話を少し聞かせてもらうこともあり得るかもしれませんし、そのときに十分なお話ができないときは、また、質問もいろいろ出てくるかと思っておりますので、ヒアリングをさせていただく相手からもう一度、それに対するお答えをちょうだいするようなことも出てくるかもしれません。仁井さんのような御心配があれば、そういうことで対応していきたいと思っています。よろしいでしょうか。

- 仁井委員
はい。
- 永田座長
それでは、渡辺さん、何か違った話。
- 渡辺委員
いいです。だれが来るのか質問しようと思っていただけの話で、それはわかりました。ただ、それぞれ立場がてんでんばらばらですから、それを15分でまとめるなら、事務局、よく調整してください。
- 永田座長
それは話をさせていただく方に十分言っておきます。
- 大塚（直）委員
今、永田先生がおっしゃっていたとおりだと思いますが、この法律を制定するときに結構議論があって、仁井委員のような御解釈も、今となってはもちろんあると思うのです。もともと3Rを進めていくという観点からつくっているので、18ページから19ページあたりは必ずしもクローズアップされていないので、そのようにお考えになるかもしれないのですが、例えば、さっき出てきた3品目に限定すべきかどうかというところが少し変わる可能性ももちろんあるわけだし、例の拡大生産責任という話も、一応この法律が整って、となっているわけなので、リサイクルのことがあまり問題にならないというわけでは多分ないと思いますので、そういう意味で、少し広目にお考えいただいた方がよろしいのではないかと思います。
- 仁井委員
今、大塚先生がいわれたことに対しては何の違和感もないです。
- 永田座長
よろしいでしょうか。

それでは、もしよろしければ、大体この内容でヒアリングさせていただく方に通知して、資料を準備していただいて、話を聞かせていただくという形をとりたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、本日の資料の取り扱いにつきまして、事務局からお話をさせていただきます。

今後の予定ですが、さっきやったので、簡単をお願いします。
- 荒井自動車リサイクル室長
本日の資料の取り扱いにつきましては、原則公開とさせていただきたいと思います。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、永田座長に御相談の上、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、事前に各委員の御了承をいただいた上で公開といたしたいと思いますので、御了承いただきたいと思います。

次回の開催予定については、先ほど御案内させていただきましたとおり、10月22日午前10時から12時とさせていただきたいと思います。
- 永田座長
よろしいでしょうか。

それでは、きょうはこれで終わりにいたします。貴重な御意見をちょうだいしまして、ありがとうございました。また次回、よろしくお願い申し上げます。

以上