

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）-議事要旨

日時：平成20年9月8日14時～16時

議事概要

事務局より資料3について説明

- 不法投棄も激減しており、制度はうまくいっている。
- 市況が良くなっているので、うまくいっている面もある。鉄スクラップ価格がこのまま上昇していくとは限らないので、この点も配慮すべき。
- 制度の見直しに当たっては、国会審議における附帯決議も参考になる。リサイクル料金が所有者にとって負担となっていることを認識すべき。
- 海外の制度との制度調和についても念頭に置きつつ議論すべき
- 全体としてうまく機能している。
- 資源価格が高騰しているため、うまくいっている部分もある。鉄スクラップが常に高いとは限らず、その点を踏まえた対象品目等の見直しを検討すべき。
- ディーラーは引取業者として機能していない。現状は、解体業者が引取行為を押しつけられている側面もある。重要な問題。
- 不法投棄対策について、JARCと路放協で実施しているが、今後も両方、存続していく必要があるかという点も議論されたい。
- 予想以上に自動車リサイクル法の成果があがっている。これは鉄スクラップの価格が予想以上に高騰しているためである。しかし、直近では、鉄スクラップ相場は、高騰時の半分程度になっており、市況に左右されない制度の構築が必要。
- 不法投棄減少は、資源価格の高騰によるところが大きい。価格が下落しても対応できるようにする必要がある。
- 不法投棄の監視体制は、どうなっているのか。不法投棄の台数は、地域間にばらつきがあるのか。また、中古車輸入のデータはあるのか。
→不法投棄の発生は地域差がある。中古車輸入についてのデータは、手元にないので、改めて調査させていただく。
- 法施行後3年半が経過したが、関係機関との協力により引取台数が増え、概ね上手く運営できている。ASRの再資源化率も前倒しして達成できている。
- リサイクルシステムについてはイニシャルコストをメーカー等が、ランニングコストについてはメーカー等とユーザーの折半で負担。効率化を図ることが今後の課題。
- 路放協は91年にスタート。これまで、21万台に対し、26億円の支出してきた。今後のあり方については、別途、議論していただきたい。
- 素晴らしい法律だと思っている。不法投棄対策に剰余金が使われることも素晴らしいこと。
- 予想外に中古輸出される車が多くなってきている。日本車が海外に輸出されて、不法投棄されていないか心配。今後検討して欲しい。
- 法律はうまく回っている。
- ユーザーの負担感が大きくなっており、今後、負担のあり方を検討すべき。
- 自動車リサイクル制度は、相場に助けられている部分が多い。市況が高騰したので、制度設計が歪められている部分もある。引取業者が役割を果たしていないため、ユーザーに不利益を与えているケースもある。
- 不法投棄が激減したのも資源価格高騰が大きい。価格が下がった場合も、このままで問題ないのか。不法投棄車の処理体制を見直す必要がある。

- 自動車リサイクルは、法により規制されているが、オートオークションやネットオークションは規制がない。自由取引と規制をどのように考えていくのか。
 - 他法令の運用の曖昧さも課題。海外バイヤーについても、ルールに則って活動してもらえるようにする必要有り。
 - リユース部品の供給体制が業界横断的になれば、供給率がもっと上がるのではないかな。
-
- 法制定時、3品目以外にもバッテリーやタイヤなども検討していたが、現状どのようになっているのか検証して欲しい。
 - 有害物質については諸外国の制度との整合性を図るべき。輸出が増加しているが、規制が無い国からの輸出と言われかねない。
 - 二輪車、架装車は自動車リサイクル法の対象外である。これらをどう扱っていくかが今後の課題。
-
- 資源価格高騰によって、再資源化が進んでいる。
 - 難しい課題であると思うが、資源価格の上昇が制度の普及に追い風になったというデータが定量化されると良い。資源価格が下がった場合、問題が出てくるのではないかな。
 - 中古輸出車が多くなると有害物質の管理という面からも問題が出てくるのではないかな。グローバル化の中で、良い制度を創っていくことが重要。
-
- 自動車は登録制度ということもあり、継続検査時預託に関しても、これまでも行政と協力して進めてきた。各社も熱心に普及に努めており、現時点で問題はない。
-
- 3年半経ち、スムーズに進んでいると思っている。電子マニフェストの普及により、実態が明らかになっている。
 - 解体業者、破砕業者、登録業者などへの監視・指導のため、我が県は臨時の専門家を雇って制度の浸透を図った。
 - 放置車両は減少していると実感。特に河川敷など、放置自動車が無くなっている。
-
- 法制度は高いパフォーマンスを持っていると思う。
-
- 難しい法制度で上手く回っていることはすばらしいと思う。
 - 逆有償の状況でも、本当に耐えられる制度なのか。
 - ユーザーの視点からすると、使用済自動車を身近に引き取ってくれるところがあるということが重要。解体業者等が引取業者を兼ねることについては問題はないが、引取業者が、本来の役割を果たしていなければ、ユーザーのアクセスポイントが減少するデメリットがある。
-
- 自動車リサイクル法は、預託が7618億円、預託率が99.5%と、誰が見ても成功しているという評価を得てしかるべき。
 - しかし、引取業者の役割は、経済原則により、歪められている部分もある。法律を見直すのか、経済原則に従うのかという点は課題もある。
 - 3品目について、対象品目を広げて、発炎筒、ガラスについても検討すべき。
 - 路放協の役割については、JARCと重複しているので、見直しをお願いしたい。
 - リユース部品の活用について、ユーザーの使い方によってリユース部品の品質も変わる。ユーザーが安心できるか安全を誰が保証するのかが懸念点ではないか。流通ルートのPRも必要なのではないかな。
 - 預託料金の設定基準について検討してもいいのではないかな。
-
- シュレッダー業は価格上昇分がそのまま儲けになっているわけではない。
 - 総じて上手くいっているとの評価をしている。
 - 制定当時の理念・想定が実現されているかを確認する必要がある。
 - ASRの運搬距離の全国平準化、短距離化については、制定時も議題にあったので、今回の見直しでも議論していただきたい。
 - 制定時、リサイクルされにくい物品を回収品目として選んだ経緯からすれば、危険品・有害品の処理を自動車リサイクル法の仕組みの中で対応して欲しい。
 - レアメタルなどの資源の回収は重要。危険品・有害品の回収と資源の回収の両立を考えて欲しい。
 - CO₂削減の考え方は法制定時には考えられていなかった。視点としては、もっておくべき。
-
- 自動車リサイクル法がうまくいっているのは、資源価格の高騰も要因の一つと考えている。一方、リサイクル料金により当時の逆有償取引を払拭できたこともあり、資源価格が下落しても対応できるのではないかな。
 - 制度の見直しに当たっては、国民目線、分かりやすさの観点も重要。
 - 海外におけるリサイクルは各国の法律による対応が原則。その上で協力が必要ということになれば、適切な手段について検討を行うこととなる。

- 今回の資料は、制度前の論点検証。新しい課題についてはヒアリングにおいて伺い、論点を深めていきたい。
- 有害物質対策は重要であり、有害物質の環境への負荷を減らしつつ、有用物質をどう使うかが課題。
- 低炭素社会と循環型社会の両立も重要。
- レアメタルの回収も資源確保の観点から重要な課題。今後のヒアリングで関係委員にも伺いたい。

事務局より資料4について説明

- 自動車リサイクル法はリサイクルの障害となる3物品のみが対象であるが、このような制度の基本的性格も見直すこととなるのか。
- まさに3品目を処理している特定再資源化等物品の再資源化に係る施設設置者に対して、3品目以外を含むリサイクル制度のあるべき姿を問うても適切な回答できないができないのではないか。
- 自動車リサイクルはトレーサビリティが確保されているので、見直しの際に、3品目を脱した議論もすべき。
- 第1回で特定再資源化物品の再資源化に係る施設設置者から「あるべき姿」について、意見として聞くことは良いが、関係者同士の利害関係が激しくなるのではないか。
- 制度制定時もいろいろな方の意見を聞いた。利害関係が激しくなることもあるが、自動車リサイクルシステムに関わる事業者から意見を聞いた上で今後の方向性を考えるべき。
- 自動車全体での3Rをどのように推進していくかが制度設計時の目的。骨格を変更しないということではない。
- 3Rを進めていくという観点で、広い視点で検討いただきたい。

以上