



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16回）-議事録

日時：平成20年12月9日

議事概要

• 杉本自動車リサイクル対策室室長代理

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16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。

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、本日の出席状況ですが、4名の委員のご欠席があり、委員17名及び委員の代理2名の計19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名の委員の出席をいただいており、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、17名の委員の出席をいただいており、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。

本日のご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、そして社団法人日本中古自動車販売協会連合会会長の小川逸樹委員が欠席され、同日本中古自動車販売協会連合会常務理事の武藤孝弘様に代理出席をいただいております。群馬県板倉町生活窓口課長の荒井英世委員、早稲田大学法学部教授の大塚直委員、主婦連合会副会長の角田禮子委員、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。また、加藤孝二委員におかれましては、今こちらのほうに向かっているとのご報告でございます。

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

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。

本日の合同会議の議長を務めます永田でございます。よろしく申し上げます。皆様方の活発なご議論をちょうだいしたいと思いますとともに、議事進行につきましても、ご協力のほどお願い申し上げます。

それでは、まず初めに、配布資料の確認を事務局のほうからさせていただきます。

どうぞ。

• 杉本自動車リサイクル対策室室長代理

資料ですが、お手元に資料1から5までをとじております。ご確認ください。また、紙の下のほうにはページを通して番号で振っておりますので、それも適宜ご参照ください。

• 永田座長

よろしいでしょうか。もし足りない資料等がございましたら事務局のほうにお申し出ください。

それでは、議事に入らせていただきます。

本日の議題は、議事次第のとおりでございます。前回に引き続きまして、義務者・関係者等に対するヒアリングということで第3回目になります。今日は、自動車製造業者及び輸入業者に対するヒアリングとなっております。

それでは、資料3、本日のヒアリング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。

どうぞ。

• 杉本自動車リサイクル対策室室長代理

資料3をご覧ください。

本日のヒアリングについて。ヒアリング対象者は、製造業者として、社団法人日本自動車工業会、輸入業者として、日本自動車輸入組合の方々をお願いをしております。

ヒアリング項目でございますが、まず製造業者の方々の方には、法令上の義務を適切に履行しているかの観点から、長期間の使用に耐える自動車の製造の状況。減量化・リサイクルを容易に行うことができる自動車の製造の状況。関連事業者に対する、自動車の製造、使用部品、原材料に関する情報の提供状況。3品目の引取・再資源化の実施状況。使用済自動車の再資源化等に要する費用の低減に係る取組状況。リサイクル料金の設定のあり方。指定引取場所の配置状況。製造業者における自動車リサイクルの位置づけなど。

また、役割分担のあり方といたしましては、先ほどの(1)の義務履行における問題点。その他の責務者の役割分担についての意見。

(3)といたしまして、3Rの推進状況につきましては、自動車の修理・整備に必要な部品の情報の整備業者、解体業者等への提供の状況。製造業者等による部品リユースの取組状況。3品目以外の物品の3Rに係る取組状況。その他制度をサポートするための取組状況など。

また、(4)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の観点から、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。他国での自動車リサイクルに係る取組状況。短期、中長期的な将来の自動車リサイクル制度のあり方などを伺うこととなっております。

輸入業者におかれましては、製造業者に対する項目について、本国製造業者との情報共有や法規制の違いに伴う課題等の観点からヒアリングを行うこととしております。

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、早速ですがヒアリングのほうに入らせていただきます。今説明のあった資料の一番上のところで、それぞれ時間が、自動車工業会80分、輸入業者40分ということになっておりまして、これは説明のボリュームの関係でこういう時間割にさせていただきました。この80分のうちの半分、40分、それから、輸入業者も同じく半分の20分、これを使って説明をお願いし、その後質疑応答をさせていただければというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず初めに、社団法人日本自動車工業会環境委員会リサイクル・廃棄物部長の加藤忠利さん、それから同会の副会長であります蒲良一さん、お2人に説明のほうをお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

正面のところのパワーポイントと、あと、お手元のほうに資料が配布されているかと思っておりますので、これは全く同じものかどうかということよろしいですか。

• 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

同じものでございます。正面のパワーポイントをご覧くださいと思います。

よろしいでしょうか。ただいまご紹介いただきました自動車工業会で自動車リサイクルを担当しております加藤でございます。本日は、持ち時間40分ということですが、このパワーポイントは79枚ございますので、ポイントを絞ってご説明していきたいと思っております。

これは、今日のお話の全体構成でございます。1つ目が、自動車メーカーが果たしてきた役割についての整理。それから、2つ目が、将来の自動車リサイクルシステムのあるべき姿ということで、この2つを中心に説明させていただきます。

これは、まず果たしてきた役割の整理ということで、まず3品目の引取とリサイクルの実施状況についてご説明させていただきます。

これは、まず車両の引取状況でございますが、このグラフにもありますように、順調に台数が増加してきておりますが、ほぼ現状安定期に入ったというふうに認識しております。

これは、ASRの引取状況をあらわしておりますが、引取台数の増加に伴いまして、ASRの引取重量も順調に推移しているということで、07年度約58万トンのASRを引き取ったということでございます。

これでございますけれども、では、ASRの再資源化をどういうふうにやってきたかということで、再資源化施設への投入比率の推移をあらわしてございます。サーマル施設への投入、これは徐々に増加してございまして、その分埋め立てですとか焼却が減少している状況がわかりいただけるかと思います。

これは、ASRのリサイクル率の推移でございます。ちょっと折れ線がグラフ見づらいんですが、07年度の全社の平均でございますけれども73%、平均が73%でございます。そういうことで、2015年目標、70%を達成している状況でございます。しかし、07年度でも一部のリサイクル施設が設備トラブルですとか地震等の天災、こういう影響によって操業停止になったということで、06年度よりもリサイクル率が下がってしまったところもございまして、そういうことで、70%超のリサイクル率、安定的に維持していくことは決して容易ではないかなというふうに考えております。

しかし、今後とも新規施設の開拓ですとか、不測の事態に備えたリスク分散と言うんですか、こういうことを図ることによって安定的なリサイクル率の維持に努めてまいりたいというふうに考えております。

次お願いします。これは、埋立総量と、それから台当たりの埋立量の推移をあらわしておりますが、台当たり埋立量、着実に減っているということがわかりいただけるかと思います。

次お願いします。ここからがエアバッグの関係でございますが、この図はエアバッグの引取状況を示したものでございます。装着率の上昇もありまして引取実績が順調に伸びているのがわかりいただけるかと思えます。

これは装着台数、ちょっとこれも見づらんですが、水色の棒グラフのところですが、装着台数を示しております。それから、装着率が赤の折れ線で示してございますけれども、これがご覧いただいてわかるように、95年から97年にかけて装着率が急激に伸びております。現在の平均車で13年ぐらいというふうにかえますと、今後引取台数が急激に伸びてくるだろうというふうに見ております。

これは、引取実績と車上作動比率の推移をあらわしておりますけれども、今後、エアバッグの導入初期は機械式のものがかかなり多かったということもありまして、機械式が減っていくということ、それから車上作動、今後とも増加していこうというふうに見ております。車上作動比率は折れ線のところでございます。

次お願いします。これは、ご参考ということでお示したわけですが、左側の写真、解体事業者の利便性等を考慮して、自工会とツールメーカーが共同開発した一括作動ツールでございます。現在、解体事業者の方に現在広く使っていただいておりますが、右側にあります絵ですが、これは解体事業者の要望ですとか声を反映しまして、コネクター位置を設計にフィードバックしたと、こういう例でございます。

次お願いします。次に、車上作動処理の自主監査活動でございますが、ちょっとこれも点線で見づらな部分がございますけれども、自動車メーカー各社、自再協と連携しまして、車上作動契約を行っている事業者、解体事業者の方ですけれども、計画的に監査を実施してございます。

この図にありますように、08年度、累計で1,628事業者、2010年にはすべての事業者に対して監査を実施する予定でございます。

この表でございますけれども、どういうふうに監査を行っているかということで、この表に示しますように大きく3つの観点、遵法性、それから作業安全性、それから実績管理の確実性と言うんですか、そういう3つの観点で約80項目にわたって確認作業を行っているところでございます。

それから、不適合判定の事業者、ほとんどが作業安全性みたいなところの不適合が多いわけですが、そういうところの事業者に対しましては、改善実施結果のフォロー、これを確実にやっているところでございます。

次お願いします。これが、監査をやっているときの写真でございます。左側がフロン、いずれもフロンの一すみません、車上作動の点検をやっているところだと思います。

次お願いします。これは、エアバッグのリサイクル率の推移をあらわしたものでございます。エアバッグ類の材料組成、リサイクルしやすい金属が多いということで、リサイクル率高いレベルで推移している状況でございます。

ここからは、フロンの状況についてご説明いたします。

この図、フロン類の引取状況を示したものです。引取台数の増加に伴いまして、フロン類の引取台数も増加しております。また、台数の引取量、これ折れ線で示してございますけれども、省冷媒化の取り組み、そういうものによる初期充填量の減少、こういうものもありまして、台当たりで見ますと減少傾向にございます。

これが、今申しましたように、フロンの省冷媒化の関係でフロンの初期充填量の推移を95年からあらわしたものでございます。07年度の実績で、95年比で74%まで省冷媒化が進んだという状況を示してございます。

今までが3品目の引取状況についてですが、次に、引取に必要な体制の整備ということで、自動車メーカー各社の汗かきの一部分でございますけれどもご紹介させていただきたいと思えます。

これは、自動車メーカー各社は体制整備ということで、特にリサイクルシステム、これは情報システム分でございますけれども、これらの構築を行ってきたわけですが、累計で142億円のイニシャルコストを負担してございます。それから、システムの運営費用でございますけれども、07年度の実績、ちょっと見づらんですが、総額で47億円、そのうち26億円をメーカー等が負担してございます。中でも財団法人自動車リサイクル促進センター、JARCの人件費・物件費、これは5億円分でございますけれども、自動車メーカー等が100%負担しているという状況でございます。この辺につきましては、後ほどまた要望事項ということでもまた触れさせていただきたいと思っております。

次に、人的な支援という面でございますけれども、システム開発におきまして、特に03、04、メーカー本体から180名ほどの開発支援を行いまして、それから、運用に当たりまして、JARCへ約20名ほど、若干年によってばらつきがございますけれども、人的な支援を行っているところでございます。

ちょっと汗かきの部分について紹介させていただきましたが、次、ここからは関係事業者との連携によりましてシステム全体の円滑な運営ということでお話しさせていただきたいと思えます。

まず、これはASRの指定引取場所を示したものでございます。現在、ARTとTH、2チームで運用を行っているわけですが、状況は若干異なりますけれども、この図にありますように、これはARTチームの指定引取場所をあらわしておりますけれども、両チームおのおの大体60カ所ぐらいの再資源化施設、うち半数強がリサイクル施設でございますけれども、指定引取場所として遅延を生じることなくASRの引取を行っているところでございます。

なお、今後とも、新規施設の開発ですとか差配方法の工夫、これを行いまして、利便性、それから省エネ等にも配慮した運営を行っていきたいというふうにかえましております。

これは、THチームの指定引取場所をあらわしたものでございます。

これは、エアバッグ類でございますけれども、ここにお示ししますように、現在26カ所の指定引取場所、それから再資源化処理施設5カ所を設置しているところでございます。今後、作業の簡便性も含めまして、今まで以上に車上作動処理、これが進むと考えております。その場合でも、エアバッグの取扱回収はなかなかゼロにはならないのかなと。これは都市部での音の問題ですとか、そういう問題もありますので、回収はゼロにはならないのかなとということで、今後、少ない回収回数に応じた物流方法の見直し、これはいずれ来るだろうということで、今後、一つ検討課題として我々考えているところでございます。

次に、フロン類でございますが、これは基本的には運賃着払いで宅配便の物流も使っておりまして、フロン類の回収事業者の方からボンベを集荷して、最寄りの指定引取場所まで運搬しているということで、フロン回収事業者の方にはご満足いただいているというふうに考えております。

次お願いします。ここは適正なリサイクル料金の設定ということで、この図でございますけれども、これは、各社の収支公表した結果、これを台当たりとしてまとめたものでございます。ここにご示しますように、各社とも10年程度の中長期収支で、均衡になるようにということでリサイクル料金設定しているところでございますけれども、ここにもございますように、メーカー間で若干のばらつきはあるものの、収支を見る限りおおむねねらいどおりに来ているのではないのかと、想定したコストの範囲内におさまっているというふうに考えております。

次からは、ここからは3Rへの取り組みと、それから関係者への各種情報の適切な提供ということでお話しさせていただきたいと思えます。

まず、3Rに関してということですが、3つの視点、切り口と申したほうがいいのかもかもしれませんから、3つの視点でお話をしたいというふうに思えます。

まず、1点目としては、各社における3Rの取り組み方、それから、2点目が具体的な取り組みと、それから3番目が情報提供という形でお話したいと思います。

これは、車における3Rの取り組みということですが、ここにお示ししていますのはまず設計、それから生産、使用・流通、最後は使用済段階ということで、車両のライフステージごとの取り組みということで現在3Rについて取り組んでいるところということで、今後こういう観点でちょっとご説明させていただきたいというふうに思えます。

それから、これは各社の取組方針、それから体制を示したものでございますけれども、全社現すというのは非常に大変だったものですから、内容的には各社ごとに異なるところはございますけれども、ここにお示ししていますように、各社基本的には経営理念ですとか、それから環境取組方針、そういう上位方針に環境配慮設計、3R設計等でございますが、こういうものに言及して上位方針として取り組んでいるということでございます。それとあわせて、それらを具現化するような体制や仕組みを構築して進めているという状況でございます。

これは、ここからは3Rの具体的な取り組みを紹介させていただきたいと思えます。

先ほどご説明しましたように、ライフステージごとにいろいろ取り組んでいるということで、取り組みの位置づけなり、わかりやすさということも含めて、このパワーポイントの右上にそれぞれどの段階での取り組みか、この場合ですと設計になるわけですが、設計段階、それから3Rのリデュース、リユース、リサイクル、どれなのかというのを表記してございます。これは全メーカー共通のリデュースで、防錆鋼板を使った長寿命化の取り組みでございます。

それから、右下にも出典ということで、例えばこれトヨタの出典でございますけれども、そういう形で表記してございます。これから先のスライドもこのように見ていただければと思えます。

次お願いします。これも全メーカー共通で液類の長寿命化の取り組みをした例でございます。ちょっと時間の関係で飛ばしたいと思えますが、次お願いします。

これも全メーカー共通で取り組んでいます設計段階でのリデュースということで、これは軽量化の取り組みでございます。スズキの例でございます。

これも軽量化の取り組みということで、ホンダの例でございます。

次お願いします。これも軽量化の取り組みでございますけれども、ちょっともう少し詳しく説明いたしますと、例えば具体的な例ということで、鉄製のフューエルタンクですとかインテークマニホールド、これをそれぞれ樹脂化して、大体旧モデルに比べて30%ぐらい軽量化を図っているという取り組みの例でございます。

これは、設計段階でのリデュースということで、個別事例でございますけれども、石油由来の材料使用料の低減を図ったものでございます。

これは、カーエアコン用の冷媒、使用料の削減ということで、これは先ほど説明しましたのでちょっと飛ばさせていただきます。

それから、これもご参考ということでございますけれども、私ども省冷媒化のほかに、HFC代替物質、HFCは温暖化係数が非常に高いということで、その代替物質についても研究開発しておりまして、温暖化係数が非常に少ない新冷媒HFOと呼んでおりますけれども、これについて現在冷媒のメーカーが毒性試験をやったりですとか、部品工業会のほうで部品開発、それから自動車メーカー各社で耐久品質評価を実施していると、こういう取り組みもやっているところでございます。

これは、主要流通段階の取り組みでございますけれども、リユースの取り組みということで、外装部品を中心に、中古部品の販売の拡販状況をお示ししているものでございます。

次お願いします。これも中古部品の例でございますけれども、これ日産の例ですけれども、グリーンパーツというブランドをつけて販売を拡大しているという取組例でございます。

これも使用流通段階でのリユースということで、オイルフィルターの取り組みでございます。

これは、設計段階でのリサイクルの取り組みということで、解体しやすい構造設計の取組例でございます。

これも、解体しやすい構造設計の取り組みということで日産の例でございます。

次お願いします。これも解体しやすい構造設計の取り組みでございますけれども、特にこれはARTチームのほうでの取組事例ということで、特に全部利用時にワイヤーハーネス、銅分ですけれども、これを取り外す必要があるということで、取り外しが容易になるように、チーム各社が設計にフィードバックしたという取組例でございます。

次お願いします。これは、解体しやすい構造設計ということで、今までご紹介したわけなんですけれども、各社の取り組みの全体像が何とかあわせなにかということで、自工会で各社にアンケート調査を行った結果でございます。まだまだデータ数少ないわけですけれども、法施行後に販売された新型車と旧モデルを比較したものでございます。部位別にばらつきがございますけれども、かなり解体時間ということでは低減できたというふうに考えております。こういう見方もできるという一例でございます。

そういうことで、この部分、将来樹脂部品等の最新化をする場合、より取り外しやすくするという視点での取り組みということで、各社継続して現在取り組んでいるところでございます。

これは、設計段階でのリサイクルしやすい材料選択の取り組みでございますが、例えば熱可塑性樹脂への採用拡大ですとか、材料統一の例でございます。

これも同じくリサイクルしやすい材料選択ということで、マツダの取り組みでございます。

これは三菱の取組例でございますが、リサイクル容易材料の採用ですとか、工程内端材の再利用、それから他産業廃材の再利用というような取り組みでございます。

これは、三菱ふそうの取り組みの例でございます。

ここは、ちょっと説明させていただきますと、リサイクルしやすい材料選択ということで、これも各社の取り組みの全体像があわせなにかということで自工会でまとめたものでございます。これもまだまだデータ数少ないわけですけれども、法施行前後で比較して、材料変更ですとか、種類の変更等を含めて各社別にまとめたもので、A社、B社というふうに書いてございますけれども、各社ともリサイクルしやすい材料、これの採用が進んでいるということがおわかりいただけるかと思えます。この辺につきまして、全体像の把握ですとかわかりやすさという観点でのまとめ方ということで、今後も工夫してまいりたいというふうに考えております。

これは、これは全社共通で取り組んでいますマーキングの例でございます。

これは、流通段階でのリサイクルで、修理時のバンパー回収、これを回収して再資源化しているという取り組みの例でございます。

これも同じく修理時のバンパー回収で、マツダの例でございます。

これは、使用流通段階ということで、ちょっと経路が違っておりますけれども、トヨタの例でございますけれども、ハイブリットバッテリーの回収の取り組みについてあらわしたものでございます。現状、電池原料、これはステンレスの材料にリサイクルしておりますけれども、将来バッテリー材料への活用について現在研究しているところでございます。

次に、これはリサイクル材の使用例ということで、ちょっと時間の関係もありますのでちょっと飛ばします。

これも飛ばしたいと思えます。

これについてですが、まずASRの基準重量が新型車で、法施行後でございますけれども、どのようになったかということで、これも全体像をつかもうということで各社へのアンケート調査をやった結果、こういう形で取りまとめたものでございます。破線の回帰直線、これは施行前、それから点が施行後の散布図であらわしてございますけれども、実線がその回帰直線でございます。

この回帰直線の傾向を見ておわかりいただけると思えますが、施行前、施行後ということで、大体ASRの重量は余り変わっていないという傾向でございます。

しかし、先ほど説明したように、燃費向上のための軽量化ですとか、例えば燃料タンクですとか、インテークマニホールドの樹脂化等、これも説明させていただきましたが、こういうものや衝突安全性確保に向けた安全装備の充実、これはエアバッグの搭載個数の増加でございますけれども、樹脂類を多用する中でということで、ASRの重量がほぼ変わらないレベルを確保できたのかなと、こういう見方もしてございます。この辺につきましては、継続してまた調査フォローしてまいりたいというふうに考えております。

ここからは、情報提供について触れさせていただきたいと思えます。

これは、全部再資源化を促進させるということで、両チーム共通の取り組みでございますけれども、銅部品を除去するために、ワイヤハーネスの位置ですとか取り外し方法をホームページで公開している例でございます。

これも情報提供の一つというふうに考えてございますけれども、解体事業者の方を対象に、年に二、三回、こういう形で効率的な解体方法についての講習会ですとか、実際の作業実演、こういう取り組みもやっているところでございます。

これも情報提供の一つでございます。解体事業者の方を対象に毎年最新情報を織り込んだこのようなエアバッグ類の適正処理マニュアルを配布しているところでございます。

これも情報提供でございます。ELV機構と連携を図りましていろいろな活動を実施しているところでございます。07年度ですと、車上作動処理講習会、これ全国で21カ所ですか、21会場で開催してございます。それから08年度ですが、ELV機構の中に解体事業者の方のインストラクター制度というのがありますけれども、インストラクター向けに講習会を開きまして、フロン類ですとかエアバッグ類の適正処理の実務、それから08年度は特にハイブリッド用のバッテリーの適切な取扱方法、こういうものの実技講習、こういうものを行ったところでございます。

これも情報提供の一つで、解体事業者の方から要望のありました電子カタログ情報、こういうものを提供しているという例でございます。

次お願いします。それから、情報提供の最後でございますけれども、自動車工業会、それから自動車メーカー各社、社会、それから環境報告書、サステナビリティレポート、いろいろ呼び方はございますけれども、こういうものをホームページ等で広く情報発信しているところでございます。

以上が3Rの取り組みについてですが、自動車というのはご存じのとおり使用期間が10年超ということで、非常に長いということで、特にリサイクル設計はより中長期的な視点に立ったさまざまな取り組みが必要というふうに考えてございます。

本日は、各社の具体的な取り組みを紹介させていただきましたが、先ほども申しましたように、中長期的な視点に立って、将来リサイクルしやすくするようなさまざまな取り組みについて今後とも継続的に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

ここからは、運用面での要望事項についてお話しさせていただきたいと思っております。

お願いします。これは、先ほどもこの表をご説明させていただきましたけれども、まず要望の1点目でございます。まず、メーカー各社のリサイクルシステムの構築に関していろいろな負担をしているということで、中でもJARCの人件費、物件費、これは自動車メーカー等で100%負担しているということ、この部分については、他の運用と同じように資金管理料金ですとか情報管理料金、こういうものの折半負担をしていただきたいというふうに考えてございます。これは法施行直後、JARCの運用費用の収入、これが大変不安定になるだろうという見込みに基づきまして自工会が自主的に負担してきたというものでございますが、現在、既販車7,500万台、これの資金管理料金等が預託済みとなったという状況でその必要は解消したのかなというふうに認識してございます。ユーザー負担を増加させないような剰余金出金の法的なスキームがあるというふうに聞いてございます。

なお、この負担部分でございますけれども、純粹に自動車リサイクル法に係る指定法人、これは資金管理、それから情報管理の部分でございます。財団の母屋の部分ですか、これについては会費負担ということで、自動車関連団体で今負担してございますので、自工会も引き続き、たしか自工会の負担は70%ぐらい負担していたかと思っておりますけれども、これについて引き続き母屋の部分についてですが継続して負担していきたいというふうに考えてございます。

次お願いします。これは、引取品目の追加要望に対する自工会の意見でございます。まず、発炎筒でございますけれども、現在発炎筒の業界団体、整備交換された発炎筒を無償で回収・処理する仕組み、これを要しているというふうに聞いております。また、表にもございますように、廃発炎筒、使用済車から発生するよりも整備交換での排出が圧倒的に多いということで、使用済自動車分も含めて整備交換分の回収・処理ルート、こういうもので処理するということが合理的であるというふうに考えております。

次に、LPガスボンベでございますが、私ども解体事業者へのアンケートの調査結果、大体9割以上が取り外しているという結果が出てございます。おおむね適切に処理されているのかなというふうに考えてございます。

それから、高圧ガス保安法、これにLPガスボンベの残存ガスの処理に関する規定、こういうものがございまして、解体事業者の方に対して、こういう法律に基づく処理方法の周知徹底、こういうことが先決ではなからうかなというふうに考えております。

それから、これはガラス・バンパーでございますけれども、これまでの合同会議で、解体業者での段階での事前選別、それからまたは取り外すと、そういう品目の候補としてガラスとバンパーが挙げられていたかと思っております。私ども現在、ガラスについてはASRの一部として既に引き取っている物品だということ、それから、この表にもお示ししてございますけれども、06年に財団法人製造科学技術センター、これが行った検討でもガラスのリサイクル、LCA的にも経済的にも今の段階では難しいのかなという報告も出ているところでございます。

しかし、この時点というか、現時点での技術、自動車用のガラスにもう一度戻すという技術を想定してございますけれども、技術革新によっては展開の仕方も変わってくるのかなということで、私どもこの辺の技術の技術開発、日進月歩でございますので、この辺につきましましては十分ウォッチなりフォローして、必要であればまた展開していきたいというふうに考えております。

これもご参考ということで出させていただきましたが、自動車用ガラスと言いましても、フロント、サイド、リアと、いろいろ部位がございまして、それぞれリサイクル性も向き、不向きがあるということでご理解いただきたいというふうに考えております。いろんなガラスにも種類があって、現在リサイクル可能な部位ということではフロントと、それからサイドの一部でございます。

それから、ASRの再資源化施設の充実ということでございますけれども、ASRの再資源化施設の処理能力、現在全国的には足りているという状況でございますけれども、地域別に見た場合に不足している地域もあるということで、特に北海道ですとか北陸ですとか近畿については若干処理能力が不足している部分もございます。自動車メーカー、継続して新規施設の開拓、これを行ってまいりたいと思っておりますが、リサイクル施設として認められる施設活用率の40%、これを満たすような自治体施設の活用についてもぜひ検討をお願いしたいというふうに考えてございます。

次お願いします。これは、各地域におけますASRの発生量と引取量、これをあらわしたものでございます。北海道、北陸、近畿について処理能力不足というのがおわかりいただけるかと思ます。

ここからは、今後の検討課題ということでお話しさせていただきたいと思ます。

次お願いします。まず、フレキシビリティのあるタフなリサイクルシステムへの転換ということで、今回の見直しのタイミングというよりも、中長期的な検討課題ということにとらえております。まず1点目、このフレキシビリティのあるリサイクルシステムの転換でございますが、これは現在のリサイクルシステム、料金が、リサイクル料金の自社充当前取り方式ということで、リサイクル費用の高騰ですとか、想定外の事態に対して比較的硬直的であるかなという点、それから、システム運用に毎年45億円費用を費やしているということで、現状を考えあわせると、もう少しシステムの簡素化なり、弾力的な運用ができないかなという課題認識でございます。

こういう観点から、現在、全保有車7,500万台は預託済みとなっているわけですが、こういう状況を踏まえて、今後フレキシビリティのある簡素なシステムへの転換の検討、これを進めてまいりたいというふうに考えてございます。

それから、2点目でございますけれども、ASR処理における2チーム制、存続の必要性についてということで、これは現在2チーム制のメリット、リサイクル率の前倒し達成とかいろいろあるかと思ますけれども、デメリット、これは事務経費等の間接費用のダブリですとか、それから、施設トラブル時の差配の調整の困難化ですとか、いろいろデメリットもございまして、もう少し整理させていただいた上で、必要であれば検討の提案をしたいというふうに考えてございます。

これは、最後でございますけれども、路上放棄車処理協力会における寄附ということでお話しさせていただきたいと思ます。

まず、この図にもございますように、路上放棄車処理協力会、これは91年から寄附活動をずっと継続してまいりました。これグラフ見ていただければわかるように、現状ではかなりの部分少なくなってきたのかなというふうに考えてございます。

次お願いします。そういうことで、路放協による寄附の終了ということで、現在の市況相場、低迷しているとは言いましても解体事業者に売却すれば、売却益によってリサイクル料金ですとか解体事業者に支払う処理費用、ある程度賄えるのかなということ、それから、さらには不法投棄車両の処分ですね、現在、自動車リサイクル法によって行政代執行という手はありますけれども、行政代執行後に剰余金出捐のスキームがあるということ、そういうことで路放協の活動、自動車リサイクル法の未整備における自主的な取り組みということで、今の状況を踏まえまると協力会の役目は終了したものかというふうに考えておりまして、私どもの希望としましては、08年末で寄附を終了したいというふうに考えてございます。

今後もわずかながら発生する可能性のある路上放棄車両の処理、こういうものについては、自治体さんの手続の簡素化、こういうものについても同時に要望していきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。ご静聴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。

もう一つ、別紙ということで資料がありますけれども。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

別紙のほう、今の要約版でございますので、また読んでいただければというふうに考えております。

- 永田座長

わかりました。よろしいでしょうか。

それでは、早速質疑のほうに入らせていただきます。ご質問、ご意見のある方、名札を立てていただけますでしょうか。そうしたらこちらから指名させていただきますのでよろしく願います。

細田先生、どうぞ。

- 細田委員

3点質問させていただきます。

まず、自工会さん、非常によく3Rの取り組みやっけていらっしやるので非常にわかりやすい説明で感激いたしました。ありがとうございます。それで、なお3点ご質問いたします。

1つは情報提供のところ、これも講習会等々、あるいは情報開示されて努力されているとよくわかりました。もう一つ、例えば解体業者さんがふだんわからないことをコールセンター方式で日常的に情報を受発信できるシステムがあるのかなと、そこをお聞きしたいと思ます。

当然、動脈側では、ユーザーはコールセンターというか、どこかにかければ必ずサービスを受けられる、それが静脈まで回るのかどうなのかというのが第1点目です。

それから、2番目は、JARCの件費の問題で、これもそうかなとも思うんですけども、一方で安定化するまでは自工会で持つけれども、安定化したら折半だという、そここのところの考え方が、ここでどのような議論があったのかちょっと私自身も忘れてしまったので、本当にそうなのかどうか、ここは考え方を詰めておかなきゃいけないと思いますので、もし役所のほうで当時の議論とかちょっと押さえておりましたらどういう議論をしたのかということをお聞きしたいかなと思ったのが第2点です。わかる範囲で結構です。これは役所かもしれません。

第3点目は、ASRの自治体施設というのは、具体的に言うと清掃工場みたいなことを念頭に置かれているのか、具体的にどういう施設なのかをちょっとお聞きしたい。あるいは、ただヤードの問題なのかとか、それから清掃工場とすると、残渣処理に対して安心できるのかなという問題があるので、その辺も技術的に伺いたい、この3点でございます。

- 永田座長

わかりました。

どうぞ、加藤さん。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

まず、1点目、情報提供のところ、解体業者の方からのいろんな問い合わせに対してということでございますが、そういうシステムは今ございません。ございせんが、先ほど申しましたように、今年はELV機構と連携してインストラクターの方に一回講習をして、そのときにいろんな情報を私どももいろいろいただいております。そういう段階で問い合わせに答えたりですとか、後から情報を提供したりですとか、それから、私どもが開発した取り外しツールみたいなものがございせんけれども、そういうものの図面をお渡ししたりですとか、そういうような形での情報提供をやっておりまして、かなり情報提供、情報交換ということではうまくいっているのかなと、この辺酒井さんあたりにもご意見あればというふうに思いますけれども、その辺うまく言っているのかなと。

それと、私どもそういう解体、ELV機構との情報交換、情報提供で、こういうことをやっぱり設計にフィードバックしないといけないのかとか、なかなか得るものもありますので、今後ともそういう活動を継続してやってまいりたいというふうに考えてございます。

それから、2点目のJARCの件費、これはまた自動車課さんなり環境省さんのほうから補足があればと思いますけれども、運営にかかるものは、基本的には折半負担ということが議論されていたかと思っておりますけれども、ただし、JARCの件費、物件費については、基盤的な要素がかなり強いので審議会等で、自工会で負担できないかと、こういうお話、やり取りがあったかと思っております。私ども基盤的なものということで、特に立ち上がり当初というのは情報管理料金ですとか資金管理料金というのはもともと入ってきませんので、ある時期までは私ども見ないといけないのかなと、そういう考えで負担したというふうに私どもとらえております。

それから、ASRの関係ですね、具体的なものがあるのかということですが、自治体の関係で何点かございまして、経済性ですとかいろんな制約があるかとは思いますが、例えば、新潟県の鎧淵のクリーンセンターですとか、それから大阪にあります茨木環境衛生センターですとか、何点か具体的な候補はございせんけれども、まだいろんな制約条件があるかと思っておりますので、その辺までは突っ込んだ議論はしていないという状況でございました。

それから、スラグの安全性ということですが、ちょっとお待ちください。すみません、ちょっと技術的なことなものですから、もしお許しいただければ別の者に答えさせるということによろしいでしょうか。

- 永田座長

今の挙げられたクリーンセンター、あるいは清掃工場の話というのは向こうから申し出があったということなんですか。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

私どものほうでこういう候補が、そのエリアが比較的処理能力が不足しているという部分があったり、そういうところが使えればいいなと、まだそういう段階です。

- 永田座長

そうですか。どうぞ。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

すみません、ちょっとスラグの安全性というところまで、まだ確認はしておりません。

- 永田座長

そういう意味では、さっきの施設利用率とか、そういうものをきちんとクリアし、それからスラグの品質の問題、安全性の問題もクリアした上で、そういうところを使うという前提だと思うんですね。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

もちろんです、そういう前提でございます。

- 永田座長

わかりました。2つ目のさっきの件費・物件費の負担の件。いいですか。

- 中野リサイクル推進室室長補佐

すみません、自動車リサイクル促進センターの人件費、それから基盤的費用については、加藤委員がおっしゃるとおり、当時の審議会及び自動車リサイクル促進センターの資金管理諮問委員会等で議論された経緯があったと思われます。これについては、また当時の文章をひもときながら別途情報提供させていただければと思います。

- 永田座長

よろしいでしょうか。ちょっと今手元のほうにそうした関係の資料がございませんので、後ほど。

あと、いかがでしょうか。どうぞ。大塚さんのほうから行かさせていただきますでしょうか。

- 大塚（浩）委員

どうもありがとうございました。バンパーの再利用についてちょっと教えていただきたいんですが、ページで言うと55ページなんですけれども、ここでマツダの例が出ていますけれども、まずこの流れは、マツダさんに限らず各メーカー大体一緒のようなシステムに今なっているのかどうかです、まず。それプラス、この再資源化メーカーってありますね。これは、国内で大体今どのぐらいの数存在しているのかなというのが知りたいんです。それに加えて、回収バンパーが再資源化メーカーに回ってくるわけなんですけれども、この再資源化メーカーの今の処理能力でこの回収バンパーが処理しきれてるのかなという、その辺の現状をちょっと教えていただきたいんですけれども。

- 永田座長

どうぞ。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

この例は、ちょっとこれマツダさんの例で説明しづらいんですが、恐らく各社さん同じ取り組みだと思いますが、まず修理用のバンパーを補修して出てくるバンパーというのは、非常に廃棄物処理という面でも非常に手間取るものですから、各社さん部品供給する、トヨタの場合ですと部品共販店という共販店ルートというのがございますけれども、それが新品ルートで供給されるわけなんですけれども、取り外したものを逆ルートを使って先ほど言いました部品共販店ルートでこの再資源化メーカー、こういうところに運んで、運ぶ前に粉碎する例もございますけれども、粉碎したり、それから再資源化メーカーで粉碎して、大体ベレット化してもう一度バンパーですとかほかの、特に足回り部品なんかに使われている例が多いわけなんですけれども、部品メーカーさん経由でもう一度車の部品にリサイクルされていると、こういう流れでございます。恐らく各社さん同じような流れだと思います。その中で、再資源化メーカーがどのくらい存在しているのかということなんですけれども、ちょっと全体像はよくわかりませんが、かなりの再資源化メーカーがいろいろ活動しておりますのであるのかなというふうには考えております。

それから、供給入力が入りかという点でございますけれども、現時点で各社さんかなりの本数を、これはトヨタの場合ですと、たしか昨年ですと70万本ぐらい回収してもう一度使っていたかと思えますけれども、供給能力ということでは特段問題だというふうに聞いておりませんので、各社さんも同じような状況だと思います。ちょっと定量的にお答えできなくて申しわけございませんけれどもよろしいでしょうか。

- 大塚（浩）委員

この再資源化メーカーというのは、要するに自動車メーカーとの系列関係にあると考えていいんですか。あるいは、1つの再資源化メーカーがマツダの自動車のバンパーも引き受ける、トヨタの自動車のバンパーも引き受けるということなんですか、どちらなんでしょうか。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

いろいろな形態がございまして、私が知っている範囲ですけれども、トヨタでやっている例は、系列の部品メーカーさんが再資源化もやってベレット化までやっているという例もございまして、独立して再資源化をしているんな自動車メーカーさんに納めているという、両方ございます。今どのぐらいの割合かということでもちょっとお答えできませんけれども、いろんな形態があるということでご理解いただければと思いますけれども。

- 大塚（浩）委員

わかりました。ありがとうございました。

- 永田座長

どうぞ、久米さん。

- 久米委員

28ページの図をちょっとどういうふうに解釈したらいいか教えていただきたいと思うんですけれども、基本的に絶対値としては300円以内に入っていると思うんですけれども、傾向を見るとすべて右肩上がりになっているんですね。この右肩上がりになっているというのが意味があるのかどうか、もしもあるんだしたらその理由ですね。それから、今後どんなことになりそうかというあたりを教えてくださいいただければと思うんですけれども。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

これは、各社さんでの取り組みなので一概には言えないと思えますけれども、これ見ていただいてわかるように、おおむね紫色のやつというのは、これ初年度、05年度でございます。右肩上がりというよりも赤字の傾向が徐々に減ってきておりますので、そういう傾向

にあるというふうに見ていただければと思います。これは、各社さんによってリサイクル料金の設定というのは単年度だけではなくて、大体10年ぐらいの長期スパンを見て、大体収支ととんとんになるようにリサイクル料金を設定していると、こういうことでございます。

ちょっと個々に各社さんの事情があるものですから、なかなか申し上げにくい部分もございますけれども、中長期的なトレンドで見えていただければというふうを考えてございます。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

酒井先生、どうぞ。

- 酒井（伸）委員

最後のほうで、今後の検討課題ということでこの2チーム制の存続の必要性ということでご提案をされているんですけども、仮にこの2チーム制を今後ある意味で変わる方法をとっていくとすれば、どのようなイメージでご提案されているのか、ちょっとそれをもう少し具体的にご説明いただきたいという点です。特に、競争の観点からはどのように考えればいいのかという点があるかと思えます。

それから、あと質問ですが、今日ご説明されなかったこの補足の別紙なんですけれども、最後のほうに他国の自動車リサイクルに係る取組状況ということで、EUの自動車リサイクル制度の現地調査を本年の4月に行われたということですが、これの具体的なレポート、報告書をお作りになられているのか、なされているのであれば、ぜひ情報提供していただきたいということで提供をお願いできないでしょうかということ、質問とお願いでございます。

それから、3点目ですね、途中で言われた、3Rの必要性のところ、31ページですか、設計段階での環境負荷物質の使用廃止等々という項目が上がっているんですけども、具体的にどう取り組まれたか、どういう成果が上がったかということのご紹介がなかったんですけども、ここに関してどんな概況であるかということをご紹介いただきたいと思えます。特にこの環境負荷物質等に関しては、自主的取り組みでこの5年ほどお進めになられてきたわけですが、ここに関して、EU初め、あるいはアジアの諸国も原則使用回避という方向の国の制度を持たれつつあるということは、当然自工会さんとしても把握されていると思えます。

また、自動車の中古車の輸出が非常にふえているという中で、日本が同様の制度を持たないことも不利益をどのように考えておられるかということについてお伺いしたいと思います。

以上です。

- 永田座長

どうぞ。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

まず、2チーム制存続の必要性なり、今後の具体的な姿、どんなイメージを持っているのかということですが、今日はちょっと具体的な姿、お示しできなくて申しわけなんですけれども、まずは私どもも2チーム制のメリットなり、それからデメリット、メリットというのはリサイクル率の目標の前倒しですとか、そういう形で考えてございますけれども、その辺のメリットなり、今後運営するに当たってのデメリット、ちょっとこれをもう少し深掘りして考えていきたいと思っております。

そういうものの中で、1つは競争性の原理というのがございますけれども、1チーム制ということもありなのかなというふうには考えてございます。1チーム制にしてどういう形態で運営するのかということですが、なかなか今の段階では決めつけができないわけなんですけれども、実際今日みたいな形態も基本的にはあるのかなと、これも1案だということで、まだこういう具体的なイメージを持っていますということでお示しできない状況でございます。

それから、2点目のEU調査結果の報告書、これは報告書が出ておりますので、必要であればまたご説明させていただければというふうを考えてございます。

それから、EUの状況でございますけれども、現在、EUの今の状況でございますけれども、EU各国は08年6月までに各国の状況、それからモニタリングした結果をEU委員会に報告するという形になっておりまして、ちょっといまだにEU委員会から全体を取りまとめた報告書が出ておりませんので、今の段階でこういう状況ですということでオフィシャルなデータは持ってございません。ただし、私ども今年の6月参りまして、いろんな事業者の方ですとかにヒアリングした結果ですけれども、日本は07年度371万台ということで使用済車をしっかり把握できていたわけですけれども、なかなかEUの制度の中では使用済車の台数なり、それからリサイクル率がどのくらいだったかということがなかなかとらえにくいというか、そういうことも漏れ聞いてございます。それから、使用済車の発生台数もなかなか少ないのではないかなという、そういう声も聞いてございます。

それから、3点目の環境負荷物質の関係で、どういう取り組みをしたかということでございますけれども、今日はちょっと私ども、7月に審議会です自主的な取り組みということで報告させていただいたものですから、あえて、今日は時間の関係もあって、ここを入れたんですけどもあえて入れなかったということをご理解いただければというふうを考えてございます。

それから、4点目で、中古車輸出の関係で、各国規制している中でということで、どういう不利益をというような、そんな内容だったかと思えます。ちょっと的確なお答えにはなっていないかとは思いますが、私ども現在、日本で自主的な取り組みということで進めさせていただいているわけですけれども、鉛を例にとりますと、日本がEUに比べて、たしか日本は97年に自工会で削減という形で発

表させていただきます、EUの取り組み03年ということで、早い遅いというのは別に、私も前向きにいろいろ取り組ませていただいたということで、今後ともこんな形で活動させていただければというふうに考えてございます。

それから、先ほど各国の状況、特に東南アジア等については、現段階では、持っていないものですから、また、先ほどのEUの報告書、そういうものをまたご紹介したいと思いますので、そのときにでもというふうに考えておりますが、よろしいでしょうか。

- 永田座長

どうぞ。

- 酒井（伸）委員

第4点目なんですけれども、自主的取組で十分な成果を上げている、そのことは毎年の中間審・産構審の合同会議でご報告いただいて十分に認識した上で、せっかくそういうパフォーマンスを上げておられるのであれば、それは社会制度として十分に整備された中でこの成果ということが言える訳です。そういう形をとれば、今後中古車の輸出が幾ら増えようとも、その車に関しては、そういう鉛等の物質に関しては安心して下さいというふうに世界に向かって胸を張って言えるのですが、そういう制度を持たない自主的取組であるということの逆のデメリットということに関してどうお考えになられているかということをお聞きしたかったんですが。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

私ども、当然自主的な取組と、それから海外の規制、いろいろございますけれども、当然そういうものを合致するように取り組んでいるということで、あえて日本での法規制という必要はないというふうに考えてございます。

- 永田座長

よろしいですか。先ほどのEUの調査等は、また一通りヒアリングが終わった後に、全体議論するときには経済産業省も一緒に調査に行っているという状況もありますし、それから、昨今のまたそういう意味ではいろいろ経済的な問題が起こった後の状況なども興味深い話かなというふうに思っていますので、その辺も含めて向こうから情報を取得しまして、その話は出させていただくというふうに考えていますので、よろしく願います。

どうぞ、武藤さん。

- 武藤委員代理

2点質問なんですけど、64ページ、1点目ですが、電子パーツカタログ、中古部品のということで中古車専門店、あるいは私どもの中販連の団体に情報提供していただけるものかどうか1点。

あと、75ページですか、大胆な提案だと思うんですが、預託金制度の見直しというような表現なんですけど、これ1対1という原則で今やっている預託金の制度について見直しをというご提案なのかなというふうに理解したんですけれども、それでよろしいんでしょうか。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

2点ございまして、ちょっと後半の部分から、この預託金の制度、武藤さん今大胆だということでおっしゃいましたけれども、どんなふうに考えているかという、そういうことでよろしいですか。

すみません、これも具体的に現在こういうものなんですということをお示しできなくて申しわけないというふうに思っておりますけれども、今こういう課題の認識を我々持っているということで今日ご紹介させていただいたわけなんですけれども、今後の考え方としまして、現在の制度を検討したときに、これ02年当時だったと思いますけれども、たしかAからF1と、確か6案、前取り、それから後取り、自社充当、他社充当、それからその中間みたいなものという形でいろんな議論をさせていただいたわけなんですけれども、いろんな社会的な側面として負担の公平性ですとかお客様の理解しやすさですとか、それから不法投棄の抑制ですとか、運営面では管理費をいかに安くするですとか、それから、料金の課税の問題もあったかと思っておりますけれども、いろんな視点で見えていかないとかなというふうに考えてございます。

ただし、当時と違う点は、現在、全保有車が全部預託済みになっているということで、その辺の見方、考え方というか、メリット、デメリットが若干違ってきているのかなという部分もございまして、当時のAからF案をもう一度見直すのも一案かなというふうに思っております。その中でメリット、デメリットをしっかりと議論するというのもありかなというふうに考えてございます。

ただし、今の制度を否定するというよりも、今の制度のメリットも十分考えまして、またしっかり整理して、自動車課さんなり環境省さん、事務局とも一度相談させていただいた上で、いいものがあればまたご提案したいというふうに考えてございます。

それから、1点目の電子情報のカタログの提供がございました。これは私ども有償で今私どもの販売店に提供しているものでございます。各社さん同じ取り組みだと考えてます。また、ちょっと個別にお話しさせていただければと思います。よろしいですか。

- 武藤委員代理

はい。

- 永田座長

よろしいですか。

それでは、鬼沢さん、どうぞ。

- 鬼沢委員

61ページにあります解体業者の方の講習会というのはとても大事なことだと思います。これをする事によって3Rの、特にリユースの部分の質の向上とか、その後の使われ方がぐんと良くなるのではないかと思いますけれども、講習会まだ二、三回なのでよくわからないかもしれないんですが、これをしたことでどのような成果が見えたのかということと、先ほどコールセンターがないとおっしゃっていたんですが、例えばこの解体業者さん同士のネットワークみたいなものはおありなんですか。

それからもう一点が、63ページにありますリサイクル機構のインストラクター向けの講習会もすごく大切だと思いますが、これをあと何年くらいすると大体技術の方の講習が一回りできるのかとかはおわかりなんですか。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

まず、3点あったかと思いますが、最後のインストラクター制度ですか、これですね、つい先日たしか終わったと思いますが、今年、酒井さん、10回やりましたかね。10回やって、インストラクターの方がたしか100名ぐらいでしたか、50名ぐらいでしたか、すみません、50名ぐらいの方です。これは、インストラクターの方というのは各地区を代表して講習会に参加していただいて、その場でフロンですとかエアバッグの適正処理ですとか、今年はトヨタのハイブリッドの電池の取り外し、こういう講習をやりまして、インストラクターの方が地元に戻りまして、またネットワークがちゃんとできておりますので、その方たちに技術情報というか、そういう形でうまく私どもの情報提供したものを伝えていっていただくというような考え方で、たしか今年は1,000社ぐらいに、インストラクターの方がまた講習をやっていただけというふうに考えてございます。ですから、どのぐらいやればというよりも、かなりの波及効果というのがあるかと思っています。

ということで、技術情報というのはたくさんございますので、毎年毎年そのときに必要なものですか、トピックス的なものも含めて考えていきたいと考えてます。

それから、そういうことで、解体のネットワークということではELV機構の中でかなりネットワーク化されているというふうに思っています。そういうお答えでよろしかったですか。

それから、どういう効果があったか、どういふ成果があったかということで、先ほども申しましたように、フロンですとか、フロンですと法律でも規定されていますけれども、ちゃんと二度引きしなさいよというようなことですか、それから、エアバッグの一括作動の効率的な、安全で効率的なやり方ですとか、かなり適正処理という部分ではいろんな情報提供、情報交換ができたのかなというふうには考えております。

酒井さん、何かございましたら。

- 永田座長

よろしいでしょうか。それでは、どうぞ、酒井さん。

- 酒井（清）委員

すみません、講習を受けさせていただいた側からの感想になりますけれども、私どもの業界、まだまだ制度に組み入れられて日が浅いということもありまして、安全性とか、あるいは遵法とかという部分についてまだまだ十分ではない部分があります。そういった面については、メーカーさんを中心とした皆さんにいろいろご教授いただくことによってかなり意識のレベルが変わってきているというふうに感じております。

技術的な問題についても、実際に書物等で読んで理解するのと違いまして、現場で現車を前においてやる講習会というのは非常に効果的だというふうに思っております。ただ、将来に向かっては、私ども今現在900社余りの会員を要しておりますけれども、全国的な広がりがあるものの、許可業者数6,500に比べるとまだまだ不十分な部分があって、この辺をどう取り込んでいくかというところが一つ課題かなと。これについても自工会さん等のご協力をいただくと非常にありがたいというふうに私は感じております。

以上です。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

どうぞ。

- 渡辺委員

68ページ、発炎筒の件ですが、これは私どもが提起した問題なので1つだけお聞きしておきたいんですけども、回収ルートは整備交換の回収処理ルートですべきだと、これは全く同感です。今あるんだからそのとおりでやればいだろうと。下の表も一緒ですけども、これは整備交換由来が多いのは当たり前なんですね。これは多分うまく回収されているんだと思うんです。問題なのは、この使用済みですからこの部分は少ないから自リ法で取り上げる必要はないというふうな指摘は必ずしも僕は的を射ているとは思わないんです。問題は、回収ルートはそれで私どもと完全に意見が一致するんですが、発炎筒の回収を自リ法と相対（あいたい）した概念としてとらえておられるでしょう。使用済みの発炎筒の回収はうまくいっていないから、我々の印象はこれをリサイクル法の枠組みの中で取り上げるべきということで必ずしも引取品目に追加しろということではないんですが、ただ、自工会さんの説明ですと、自リ法ではなく別のやり方という言い方をされていますけれども、ちょっとそこの論理がよくわからないんですね。

あえて言えば、うまくいっていないから、この自リ法の枠組みの中で何かいい仕組みをつくって、ルートはご指摘のとおりこれを使えばいいのではないかとこのようにおっしゃる方を我々はしているんですけども、ちょっとそこの違いがよくわからないものだから

ご説明いただければと。

それから、もう一つだけ、LPGは私ども引取品目で要求しているわけではありません。これは、しっかりした処理方法を確立してくださいと言っていますので、あえて私どものこの前提起した問題に触れておられるので2点ちょっとお話をしました。

- 永田座長

前半の発炎筒の話で何かありますか。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

私ども、引取品目というのは、引取品目というのはたしか法律で、再資源化を適正かつ円滑に実施して、廃棄物の減量ですとか資源の有効利用に資するものというような形でたしか法律には書かれていたかと思いますが、そういうものには発炎筒そのものが当たらないのではないか、こういう意見ですので、今後事前選別品目ですか、そういうものに当たるのか、そういう議論は必要かなというふうには考えてございます。

- 渡辺委員

私どものこの前の提起に対するご説明だと思いましたがあえて申し上げたんですが、我々は、引取品目に追加してくださいというふうに要望しているわけではありませんので、その辺誤解がないように。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

はい、わかりました。

- 永田座長

よろしいでしょうか。大体定刻に近づいてまいりましたのでこの辺で終わりにさせていただきますが、ちょっと私から3点ほど簡単に答えいただけるものはお答えいただいて、後はコメントだと思って聞いてください。

まず、コストの件ですが、各社から出された資料ということで整理されておりますけれども、ずっと赤字を続けていらっしゃる場所もあるわけですね。そういう意味で、それぞれの会社がどういう範囲内をコストとして認識され、ここに組み入れられているかということをお互いの中でちょっと聞いている範囲内ではそれほど詳しく話し合われた経緯はないというふうに思っています。どの範囲内がコストとして認識されているんですかという話からすると、これ1つの説明責任だという気がするんです。お金払っている側に対して、ユーザー、所有者に対する説明責任、そこのところをもう少し検討を深めていただきたいというふうに思うのと、それに対する公開も必要なんだろうというふうに思います。

それから、その情報共有みたいなのを図って、できるだけそういう意味では所期の目的が達成できるような方向で処理費のことも考えていただきたいというふうに思っております。

それから、2点目が、定量的なリサイクルに関する、あるいは3Rに関すると言ったほうがいいかもしれません。そのデータの公開の話なんですけど、随所にやっていただいているんですけどもまだまだ十分ではないと。実は、1990年の始めぐらいからもう既にこの取り組みは自動車としてはやっておられるはずなので、そういう意味ではもう少し定量化した数値としてきちんと整理できるような体制は私はお持ちなんではないかというふうに思っています。あるいはデータをそういうふうを集めていけばとれるのではないかと。とところどころでそういうデータがとられています。ですから、これをもう少し広げていけるような努力をしてほしいというふうに思っています。

それから、路放協の件なんですけど、最後のところで、これ2009年3月で廃止したいというご要望ということになっているんですけど、これはどのレベルで決定された要望なんでしょうか。ちょっとかなり期日が迫った形での話になっているものですから、ちょっとそのところをお聞かせ願えればと思います。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

先生ご指摘の部分、3Rの定量的なデータ、もっと工夫できないかというご指摘だと思いますので、その部分については、見せ方ですか、わかりやすさということで今後とも工夫していきたいというふうに考えております。

1点、ただ、その部分はかなり技術の集積ですとか、それから設計のコンセプトに関するものでなかなか難しいなどは考えておりますが、できる範囲で工夫してまたお見せしたいというふうに考えてございます。

路放協の関係、私ども08年度中ということで、私どもの希望でございますけれども、この辺についてはいろんな自治体さんの意見もございまして、特にたしか来月ですか、自治体さんのヒアリングも予定されているというふうに聞いておりますので、その辺の意見も踏まえて調整できるものは調整したいというふうに考えてございます。よろしいですか。

- 永田座長

今、環境委員会とかそのレベルでこの議論がされて、こういう要望がここに出てきたというふうに解釈しておいたほうがいいんですか。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

路放協については、自工会の決定機関である常任委員会まで説明してございます。環境委員会で議論した結果を常任委員会へ上げて意志決定しております。

- 永田座長

よろしいでしょうか。それでは、どうも今日は長時間にわたりまして貴重な説明をいただきましてありがとうございました。

- 社団法人日本自動車工業会加藤説明員

ありがとうございました。

- 永田座長

それでは、引き続きまして、次のヒアリングに移らせていただきます。

日本自動車輸入組合環境部部長の大川善朗さん、それから、同じく環境部調査役の小野寺誠さん、お二方にご説明をお願いしたいと思います。よろしく。

- 日本自動車輸入組合大川説明員

日本自動車輸入組合の大川でございます。私大川と小野寺で自動車リサイクル法におけるインポーターの取り組みと今後の自動車リサイクル制度について、説明と質疑応答申し上げます。

自動車リサイクル法への取り組みは、自動車工業会並びにそのメンバーと共同で行っておるところもあり、重複する説明は省略させていただきます。

説明は、お手元の資料目次に上げる6項目に分けて行います。1番目に、JAIA及びインポーターの概況として構成と台数について述べます。4ページ目は、当組合の構成です。日本自動車輸入組合は、JAIA、ジャイアと呼ばれ、自動車輸入事業者、すなわちインポーターの集まりでございます。JAIAは、海外メーカーの日本法人を中心に28社で構成しております。表に示すとおり、大規模インポーター9社、小規模インポーター、すなわち法106条第1号に基づいて指定再資源化機関に再資源化を委託するインポーター、通称1号インポーターと呼び16社、国内メーカーで海外生産車を輸入しているメンバー3社で構成しております。なお、インポーターでは、新規参入、合併、分社、営業譲渡が頻繁に発生しており、発生するのが当たり前の状況で、ちなみに直近の10年間で23件発生しております。

5ページ目ですが、左のグラフは、2007年の登録台数、右は2007年度のELV台数の図です。なお、我々JAIAメンバーはほとんどが乗用車のみですので、図の台数はトラック、バスを除いたものを提示しております。

網かけの領域で、輸入車が国産自動車メーカーとけた違いの台数となっているのかわかるかと思えます。輸入車の台数は全体の約4%となっております。このように、インポーターは小さな企業規模でも、国産メーカーと同等の法的義務を履行しております。

次に、2番目に、自動車リサイクル法におけるインポーターの取り組みを紹介いたします。

次の7ページは、リサイクルの実施状況ですが、国産自動車メーカーと共同で効率的にリサイクルを実施しております。インポーター大手9社は、自動車再資源化協力機構にフロン、エアバッグの処理を委託し、ASRについてはTHチーム、及びARTに所属して再資源化に取り組んでおります。小規模インポーター16社は、指定再資源化機関であるJARC再資源化支援部に再資源化等を委託しております。

次に、8ページは、リサイクルシステムの構築費、運用費の負担であります。メーカー・インポーターは、システム構築費の約140億円、その後も毎年20億円超の運用費を負担しています。インポーターはそれぞれの約4%を負担しております。そのほか制度を円滑に運用するため、インポーター各社は社内のITシステムの構築・運用に多額の費用を投じております。

9ページは、海外自動車メーカー本社との連絡体制の構築でございます。詳しくは説明しませんが、まず海外メーカーとの相互理解が必要となります。法施行前の準備段階から海外メーカーに担当部署と担当者を置いてもらうよう取り組んできました。そして、自動車リサイクルに必要な情報を海外自動車メーカーから提供を受けてきました。

次、10ページは、関連事業者、ユーザー、ディーラーへの情報提供でございます。関連業者へは解体、リサイクル促進のための情報を自再協、ASRのチーム等を通じて提供しております。ユーザーへは、3Rへの取り組みや製品の環境情報をホームページやサステナビリティレポート等で提供しております。ディーラーへは、リサイクル料金預託等の各種実務の情報を実務マニュアルや説明会で提供しております。

3番目に輸入車の特徴を紹介いたします。

12ページは、輸入車の中古輸出の割合が国際車より高いという紹介でございます。図の円グラフは、2007年度のASR処理台数をELV台数とほぼ等価と考え、輸出抹消台数と比較したグラフです。輸入車の中古輸出比率は、平均で国産車よりも高い結果となっております。一部の輸入ブランド車は、65%が中古輸出となっております。国内でELVとならずに中古車として輸出された場合、リサイクル料金は最終所有者に戻されます。そのため、リサイクル料金に含まれているインポーターの内部コスト、すなわち、企業側のITシステム構築費やリサイクル人件費はインポーターには戻ってきません。もともと台数が少ないので、インポーターのITシステム等の台当たりの内部コストは高いのですが、さらに中古輸出を考慮したリサイクル料金の設定が必要となります。中古輸出の割合が高い場合、リサイクル料金設定に大きな影響が生じております。

13ページは、輸入車のリサイクル料金の特徴であります。すなわち、輸入車のリサイクル料金は国産車と比べて高く設定せざるを得ない状況にあるという紹介でございます。提示しているグラフは、2007年1月から2008年5月までに市場投入された新型車のリサイクル料金を縦軸に、車両重量を横軸にプロットしたものです。国産車は三角、輸入車は四角並びにダイヤ型でプロットしております。ご覧のとおり、国産の車と輸入車では大きな差が生じており、輸入車は国産車より一般的に5,000円以上高いリサイクル料金となっております。

ます。主たる要因としては、1社当たりのELV台数が少なく、1台当たりの社内ITシステム等の経費が高くなってしまふことと、エアバッグ類の装備個数が多いことに起因いたします。

4番目に、海外メーカーの3Rの取り組みについて紹介いたします

詳細な説明は省略させていただきますが、リサイクル並びに資源節約の事例を6つほど紹介いたします。15ページは、1つ目の事例です。Audiの取り組みで、ボディー軽量化による燃料消費、節減の取り組みです。

16ページは、2つ目の事例です。Daimlerの取り組みで、天然繊維使用によるCO₂削減の取り組みです。

17ページは3つ目の事例で、BMWの取り組みで、リビルト・システムによるリユースの促進に関する取り組みです。修理工場が発生する部品をリビルトして、新品同様部品として再生するものです。

18ページは4つ目の事例です。再生可能原料及びリサイクル原料導入の事例で、Renaultの取り組みです。

19ページは5つ目の事例です。これも、再生可能原料及びリサイクル原料導入の事例で、PSA・プジョーシトロエンの取り組みです。

20ページは6つ目の事例です。樹脂等の原材料表示、すなわち材質マーキング事例です。このスライドではフォルクスワーゲンとDaimlerの表示例を示しております。

5番目に、海外自動車メーカーから見た日本の制度について報告いたします。

我々インポーターは、日本の自動車リサイクルの実務に携わっておりますが、欧州の自動車リサイクル実務には全く関与をしておりません。したがって、インポーターとしては欧州と日本の実務を比較した上でのコメントを行うことは困難でございますので、欧州自動車工業会にコメントを依頼いたしました。21ページにある欧州自工会からのコメントをそのままご紹介いたします。

ELVのアプローチにおいて、日本とEUの間には、根本的な2つの違いがあります。EUでは、メーカー・インポーターは、言うなれば最後のリサイクル実施者であり、その責任とは原則として市場原理に従ったリサイクルが実施できないELVに限られます。EUでは、再構築を通じて、効率的かつコスト効果の高いリサイクル制度の出現を促しました。他方、日本の制度では、既存のリサイクル・ネットワークの活用を前提としています。

日本の制度では、自動車ユーザーによる預託金の支払いとメーカー・インポーターによるリサイクルを確実にするため、全車両の販売から最終処分までを追跡できる複雑かつ高コストのインフラが必要です。

そのインフラの構築と維持には、メーカー・インポーターによる多額の費用負担を要し、それは特に小規模インポーターに大きくのしかかっています。このようなインフラを必要としないEUの制度は、ELVリサイクルにかかる社会コストを削減できるものとなっております。

欧州メーカーは、リサイクル法の義務履行に関わるインポーターの費用負担を軽減するJAIAの提案を支持します。

以上のようなコメントをいただいております。

6番目に、自動車のリサイクル制度見直しに関する意見を述べさせていただきます。全部で6点でございます。

1点目は23ページのスライドです。ここでは、JARC費用の自動車ユーザーとの折半負担化を要望いたします。現在、JARCの資金管理、情報管理システムの運用費用においては、自動車メーカー・インポーターと、自動車ユーザーの折半負担となっております。自動車ユーザーの負担というのは、リサイクル料金の中の資金管理料金、情報管理料金からの充当を差します。しかしながら、人件費、物件費については100%メーカー・インポーター負担となっております。100%メーカー・インポーター負担を改め、他の運用費用と同じく自動車ユーザーとの折半負担としていただきたく、これを要望します。

また、海外自動車メーカー関係者からは、費用負担に当たって、負担のリーガル根拠は何かという問い合わせを受けます。自動車リサイクル安定期での運用や負担は、法令・通達等によって定めていただきたく、これもあわせて要望いたします。

2点目は24ページのスライドで、リサイクルシステムの一部インポーターの個別負担、個別所有のルール化についての要望です。4ページでご説明しましたが、インポーターにおける新規参入、合併、分社、営業譲渡が、2005年のリサイクル法施行以来4件発生しております。そのうち新たに共通のリサイクルシステムの改修が発生した際、その費用1,000万円を当該1企業が負担する事態が発生しております。

具体的には、1社が2社に分社化したときに、インポーターと資金管理センターをつなぐリサイクルシステムのプログラムが追加となり、この費用を1社が単独で負担し、1社単独の所有権を持っております。

リサイクルシステム内に個別の所有権が発生することは、システムの統一性や公共性を損なう懸念があります。また、負担についてのルールがない中では、改修内容によっては1社単独で負担できない金額となるおそれがあり、参入障壁となる懸念があります。この種のシステム改修費用は運用費用、すなわち、メーカー・インポーターとユーザーの折半とし、それを法令や通達でルール化していただきたく、これも要望します。

3点目は25ページのスライドで、今後発生するシステム改修の自動車ユーザーとの折半負担化です。今後、引取品目増加などの法改正によるリサイクルシステム改修が生じる可能性があります。その際、新たなシステム改修費用が発生しますが、我々は少なくとも自動

車ユーザーとの折半負担とし、メーカー・インポーターの100%負担でなく、全受益者負担としていただきたく要望します。

4点目は、26ページのスライドで、小規模インポーターのリサイクル費用、高騰回避の要望です。

年間輸入1万台未満の小規模インポーターが引取・再資源化を委託する指定再資源化機関がございます。いわゆるセーフティネットであり、法106条第1号に規定されています。再資源化支援部が指定再資源化機関となっています。実態として、その処理委託台数の9割、86%を1社が占める寡占状態となっており、1社の影響を極めて強く受ける構成となっています。

寡占状態によるリスク要素としては、寡占1社の中期的なELV台数減少や寡占1社の合併等による法定脱退がございます。その他のリスク要素としては、大規模システム変更時の費用負担であります。これらのリスクが現実となった場合、指定再資源化機関の委託料金が急騰することを懸念しております。

その場合、小規模インポーターのリサイクル費用が高騰し、ユーザーの納得の得られないようなリサイクル料金の設定を強いられることとなります。この場合、市場参入障壁となることが懸念されます。

我々としては、急激な変化があっても適切にセーフティネット機能を維持できるよう、柔軟なしつらえや措置の検討をお願いいたします。

5点目は27ページのスライドで、並行登録時の預託証明の見直しを要望いたします。

リサイクル券は、法令上は車両登録のための預託証明として位置づけられていますが、実態は自動車登録時の預託証明としては使われておりません。預託証明印や預託証明シールが使われております。型式指定等の車は預託証明印の押印、並行登録の車は預託証明シールを使っており、預託の証明シールは、他の方法に比べて数日、3日ないし5日を要し、ユーザーを待たせている状況となっています。我々としては、預託証明シールのかわりにリサイクル券を預託証明書として認めていただきたく、これを要望します。

効果としては、輸入車のための特別な仕組みの合理化に貢献することができます。あえて言うなら、メーカー・インポーター・ユーザーが負担している運用費用の削減につながります。

さらに、我々輸入事業者としては、預託証明にかかる日数を短縮できます。また、シールはサイズが小さいので、時折紛失トラブルが発生しております。この種のトラブルの回避にもつながります。

ということで、リサイクル券の本来の機能に基づいて、リサイクル券を預託証明書として使用できるようにしていただきたく、これを要望します。

6点目は28ページのスライドで、路上放棄車処理協会の寄附の終了のお願いです。

1991年からインポーターは、輸入車の放棄車約8,700台、1.1億円を自治体に寄附してまいりました。自動車リサイクル法の施行により、保有車両の預託がほぼ完了したことから寄附台数は急減しております。この預託がほぼ完了したことに伴い、協会への寄附を終了させていただきたく、これを要望いたします。

なお、今後は、自動車リサイクル法の支援制度の活用による自治体での処理を期待する次第でございます。

以上、日本自動車輸入組合からの説明は終わりますが、先般、環境負荷物質の報告について自工会方式にできないかとの質問をいただいております。これについて、海外自動車メーカーより回答をいただきましたので、そのままお伝えいたします。

欧州ELV指令は、2003年7月以降、市場に投入されるすべての車両について、対象となる環境負荷物質の使用を禁止しています。ELV指令のアネックス2に列挙されたごく一部の技術的必要の認められる部品のみ例外的に適用除外となっていますが、この必要性は数年ごとに見直され、例外措置はより限定的なものになってきています。JAMAのコミットメントが自主取り組みであるのに対し、ELV指令は、法的義務を課すものです。このELV指令遵守の結果、欧州における自動車への環境負荷物質の使用は2002年から2008年の間に90%削減されたと言われております。

このELV指令のもと、欧州自動車メーカーは、個々の構成部品単位で規制の適合をモニターしています。そこには台当たりの使用量上限という概念の余地はなく、したがって、車両全体という単位で環境負荷物質の絶対量をモニターするためのデータ管理システムは存在しておりません。JAMAは、その自主取り組みにおいて、このELV指令を参考に、平均で1台当たり許容される環境負荷物質の使用量の目標値を定めておられます。JAIAは、日本に輸入される米国、欧州及び韓国製の自動車、新型車、継続生産者が欧州ELV指令の環境負荷物質要求に合致しているかどうかを確認しております。これにかえてJAMA方式、すなわち輸入車全体の平均値データを示すことについて、海外自動車メーカーは、環境負荷物質の使用量削減を促進するという観点からも特にベネフィットが認められないと考えています。JAMAの自主取り組みに使われている様式と足並みをそろえるためだけに大変な負荷となり得る新たなデータ管理の仕組みを積極的に構築することの合理性を説明し、海外自動車メーカーの納得を得ることは難しいと判断いたします。

以上で、日本自動車輸入組合からの説明を終了いたします。どうも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。

今、最後に読み上げた資料ですが、それは各委員に配布してもよろしいわけですね。回答書。

- 日本自動車輸入組合大川説明員

今、これは原稿として持っておりますが、後ほど事務局のほうにお渡しして配布していただいて結構でございます。

- 永田座長

それは各委員のほうに配布させていただきます。

では、どうぞ、ご質問、ご意見のある方はお願いします。

では、どうぞ、細田先生。

- 細田委員

2点、1点質問で1点コメントです。スライド12枚目、この簡単に説明をされたので意味がわからないので、単純に教えていただきたいんです。日本国内でリサイクルされず、リサイクル料金に含まれる内部コストが回収できない車の割合が高いという意味が、私にはほとんど何も理解できないので説明してください、すみません。

- 永田座長

何ページでしたっけ。

- 細田委員

スライド12枚目の。それから、もう一つ、21、欧州自工会からのコメント、ここに欧州自工会いらっしやらないので何を言ってもしょうがないかもしれませんが、特に下から2段落目、このようなインフラを必要としないEUの制度は云々とありますけれども、ただリサイクル率も補足できないで、うちのコストが安いですなんていうことの意味が一体何なのかということが私には全く理解できないので、これは欧州自工会さんいらないので、いたら私はっきり申し上げたいと思うんですが、これは全く意味のない言明だと私は思います。だって何もしないのが一番いいんですよ、市場に任せれば。そんなこと言ってもしょうがないわけですよ。その点は私、欧州の見識を疑います。

以上です。

- 永田座長

それはコメントで。

どうぞ。

- 日本自動車輸入組合大川説明員

12ページのスライドでございますが、まずリサイクル料金には各メーカー・インポーターの内部コスト、それが含まれております。これが輸出されたときには、インポーター、普通はメーカー・インポーターに払い渡されるんですが、輸出されたときには最終所有者のほうに行きますので、メーカー・インポーターでは回収できない費用となってしまいます。ということをごに書いたもので、その輸出車両が多いということは回収できない車の割合が多くなるということでもあります。

それが多くなり過ぎると、今度はELVでの台数でリサイクル料金を回収するということを頭に入れて設定しますのでそこへの影響が出てくるということでございます。よろしいでしょうか。

- 永田座長

よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。

ほかにはございませんか。はい、どうぞ、事務局のほうから。

- 迫田自動車課課長補佐

すみません、先ほどの件に関連してなんですけれども、内部コストが回収できないからこそリサイクル料金は高くなる、次の13ページの話につながるんだと思うんですけれども、リサイクル料金を高く設定していれば、それだけ内部コストも回収できるような設定になっているんじゃないかと思われるんですけれども、そこについての意見をお伺いできないかというのが1点と、21ページになりますが、EUとのコスト差についての言及がありますが、実際日本のコストとEUのコストにどの程度差があるというようにデータとしてあるのかといったことについてお伺いできないでしょうか。

- 日本自動車輸入組合大川説明員

後段のほうなんです、ちょっと申しわけありません、我々輸入業者で、EUと日本の両方の実務をやってはおりませんので、そのコスト差というのは私はちょっと今答えることができません。これはどれぐらいのコストがかかっているかは別途伺ってお知らせしたいと思います。

それから、最初のほうの内部コストの件でございますが、当然内部コストの差というんですか、台当たり内部コストの差というのが13ページの表になっております。ここで我々言っているのは、輸出されたら回収できない、常に赤字であるということをおっしゃるわけではなくて、それを見越してやはり高いリサイクル料金を設定しなきゃならないと。要は、現実に見越して設定しておるわけなんです、さらに輸出比率が高いということは、費用を回収できる台数がますます少なくなるのでますますつらくなっていると。それはちゃんと見越してリサイクル料金は設定しておりますよと。これが国産車との差になっておりますということをおっしゃる。

- 迫田自動車課課長補佐

すみません、もともと日本車に比べて輸出される割合が高いということであれば、それを前提にしてリサイクル料金が組み立てられると思うんですけども、一層厳しくなるというお話を先ほどおっしゃっていましたが、そういうことはつまり、最近の状況としては輸出される車が多くなってきているというような環境変化があるということでしょうか。

- 日本自動車輸入組合大川説明員

いや、そういうことではございません。これはもともと統計的に輸入車のほうが中古輸出は高いわけで、それを織り込んでおります。ただ、結果として、リサイクル料金にそれを織り込んだ結果差が出てきているというところでございます。

- 永田座長

いいですか。何かお話し聞いていて、この辺のコスト構造のところをもう少しきちんとした説明資料を出していただいたほうがわかりやすいかなと。こっちで理由言ったってこっち側ではまた話がちょっと、そういう意味ではその分考慮したような書き方をしている。一方で、引き取った台数がふえても基本的にその費用の使い方なんですけど、それに伴うね、結局はASRの処理費になったりエアバッグの処理費になったりしているわけで、そういう意味では、若干の部分は固定的な費用で発生する部分はあるかもしれないけれども、ほとんどはそういう格好で一旦入ってきても出て行くお金になるんだと思うんですね。ですから、何かちょっとこころ辺の説明を聞いてみると、さっきの質問と共通で意味が若干わからないなというところがあるので、すみませんけれどもそこところは考えてください。今そこでお答えする必要はないのかなと。そういう資料を、さっき海外のメーカーのほうでコストがどうなっているんだと、EUでね、EUで処理するときのコストがどうなっているんだという話も含めて、何か別途調査をしていただけたということがありましたので、そういう意味では言葉だけではなくて、何かそういう資料がある中でまた追加でお話ししていただいたほうがわかりやすいかなと思いますので。

- 日本自動車輸入組合大川説明員

わかりました。それは海外自動車メーカーと相談してみます。

- 永田座長

よろしくお願いします。いいでしょうか。

どうぞ、久米さん。

- 久米委員

先ほど自工会のほうで、例えば車上作動処理について、一括の作動ツールというんですか、そういうのを開発してコストを下げるみたいな話があるんですけども、何かそういうような処理に、合理化に役立つような、そういったものを日本で、自工会さんと協力して展開するとか、あるいは本国からのそういった技術というのを展開するとか、そういった動きというのは何かやっておられるんですか。

- 日本自動車輸入組合大川説明員

まずはエアバッグの一括作動と言うんですか、今後将来の作動ツールというか、作動方式は今ISO規格、もうそろそろ全部でき上がっているかと思うんですが、OBDを利用した一括作動というもので、国際規格として今制定されているところでございます。それがそれに準拠したツールというのができれば、国内外無差別に作動できるようなものができるということを今後は期待しております。

- 永田座長

よろしいですか。ほかにはいかがでしょうか。

どうぞ。

- 浅野委員

路上放棄車対策についてお尋ねをしたいと思います。現在、全国市長会で各都市の意見が取りまとめられているところでございますので、その内容については1月のプレゼンの席で明らかにさせていただきたいと思います。

この資料の一番最後の28ページを拝見いたしますと、不法投棄車について、自治体での処理を期待しているというふうなことが書いてございますけれども、私もこの不法投棄車の処理については、関係者が応分の負担をして処理をしていくべきだというふうな考えがございますので、そこら辺をまずお示しさせていただきまして、質問させていただきます。自工会さんのほうは、今後の制度としてリサイクル法の支援制度による自治体での処理というのを資料で書いてあるわけですけども、剰余金を使ったシステムもあります。その剰余金の制度そのものが自治体にとっては使いづらい制度であるということも言えるわけなんです。

自工会さんの資料を拝見いたしますと、自治体の手続の簡素化も含めて要望していきたいというふうに言われているわけなんですけれども、輸入組合さんのほうはそこら辺はいかがなんでしょうか。この支援制度というのは、今の剰余金の制度を言っているのか、それとも剰余金の制度というのをもっと使いやすいものにして、そしてやっていこうということなのか、そこら辺を教えていただきたいと思います。

- 日本自動車輸入組合大川説明員

基本的には、自動車工業会さんと同じ意見であります。具体的に、例えば106条4号のものが使いづらいと言うのであれば、それが今回の見直しでもう少し使いやすいものの変換とか、そういうふうなものを今後協議していけばいいのではないかとこのように私は思っております。よろしいでしょうか。

- 永田座長
よろしいでしょうか。ちょっとまだ事務局のほうからも少し質問がありますので、どうぞ。
- 中野リサイクル推進室室長補佐
すみません、2点ほど質問させてください。24ページと25ページのところでございますけれども、25ページで要望事項として、メーカー・インポーター100%負担ではなく、全受益者負担とご要望いただいておりますけれども、全受益者というのはどのような方が想定されるのかということと、それでまいりますと24ページなんですけれども、これも分社化されたときにユーザーが受益者となるということなんでしょうか。この2点を教えていただければと思います。
- 日本自動車輸入組合大川説明員
まず、25ページのほうの資料で、ここの全受益者負担と書いてありますが、概念的には受益者負担というところでございますが、現時点では自動車メーカー・インポーター、ユーザーとの折半ということで、その3者が受益者になるだろうと現時点では考えております。

それで、24ページのほうでございますが、ここの受益者と言うんですか、まずここはどういうふうなものかと言いますと、法的にはユーザーが預託して資金管理センターに預けるということになるわけなんです、その間、インポーターというの、インポーターのここは重要遵守事項だと考えておまして、インポーターは、このユーザーと資金管理センターを結ぶ、運用を支障なく効率的に行うために多くのシステム投資やコストを投入しているところでもありますので、ここがないと実質的には、このソフトがないと実質的に市場参入できないところでもあります。

ということで行きますと、ユーザー、それからセンター、それから個々のインポーター、みんなが受益者になるだろうと、だから我々は運用費用としてもいいんじゃないかという考えを持っております。
- 中野リサイクル推進室室長補佐
うーん、分かりました。
- 永田座長
よろしいですか。そちらの解釈をお伺いしたということで聞かせていただいています。

どうぞ。
- 酒井（伸）委員
先ほど口頭でご説明をいただいた環境負荷物質に対する欧州の自工会からの回答ということですが、どういう質問を出したことに對する回答になっているのかというのがちょっとよくわかりません。先ほど永井座長におっしゃっていただきましたので、一体どういう質問をしてその答えが返ってきたのか、質問の内容のほうも原文のほうでぜひお示しいただけるようお願いできれば幸いです。これはここの21ページも同じことだと思うんです。一体何に対してどう答えたのがこのコメントなのかということがちょっとあいまいですから先ほどの細田先生のようなコメントも出てくるかと思っておりますので、ちょっと質問事項もぜひ明示いただけるようお願いいたします。
- 日本自動車輸入組合大川説明員
わかりました。
- 永田座長
今のお話して、これ21ページの一番下の行に書かれている費用負担を軽減するJAIAの提案を支持しますと書いてあるのは、その後ろのページ以降の制度に関する見直し案の中で出されている話ですよ。そういうことですね。
- 日本自動車輸入組合大川説明員
そうです。
- 永田座長
あと、いかがでしょうか。

どうぞ、加藤さん。
- 加藤（孝）委員
1点だけ、4ページの新規参入・合併・分社・営業譲渡が頻繁に発生と、こうありますが、背景、原因をどのようにとらえておられるのか、同時に、その対策をどのようにしようとなされるのか、これをお伺いいたします。

同時に、10年間で23件、つまり年間2件、多くて3件というような単純平均でありますけれども、この件数自体が頻繁にという表現ですね。ですから、そんな状況、ちょっと素人的には年2件ぐらいを頻繁にというふうに表示すること自体がどうなのかと素人的には思うんですが、どうなんでしょう。
- 日本自動車輸入組合大川説明員
その頻繁にというのは、国産自動車メーカーと比較して頻繁にというふうには、日本の自動車メーカーがそれほど入れかわっているわけではなくて、もう10年間変わらずとか、そういうふうな状況かと思えます。それに対して我々は毎年何か発生するというのが当たり前

というところで頻繁にという言葉は使っております。

それで、我々の主に海外メーカーの合併ですとか、それからあと、いわゆるインポーターというのは民族系、それから海外メーカーの100%子会社、いろいろ入り混じっておりますので、その間のブランド、取扱責任者、海外代理店の変更、そういうようなものが多々ありまして、これはいわゆる海外の自動車メーカーのマーケット戦略、それから海外自動車メーカーのいわゆる提携によるものが多くございます。

それから、あと、なぜこういったものがあると我々が非常に困っているものとしましては、やはりシステム対応と言うんですか、やはりいわゆる合併だ、分社だ、営業譲渡とかは割とスピードを持って最近行われる傾向がございます。それに対してシステムのほうの準備、特にJARCさんとのシステムの整合というのは数カ月かかるということもございまして、なかなか運用で我々困っていると、というか、ご相談しながら円滑に進めるようにしております。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

そろそろ時間でございますので、ちょっと最後の23ページ以降でしょうか、自工会と同じようなご指摘をいただいた部分もありますので、議論の対象にはならなかったと思いますが、この1番目の話はそうですね。25ページの3の話、これも自工会のところで若干触れておられたのではないかというふうに思いますので、さっきも質問をさせていただきましたが、それから、4の26ページですか、これについてもちょっとちゃんと調査した上で話をさせていただきますが、基本的にはEPRを果たす上で、EPRを厳密に適用していくと小規模企業ほど不利になるという状況があるんだと思います。それをカバーするような措置としてのこういうシステムができ上がっていると。そういう意味では、それが適正に運用されれば問題はないのかなと思っていますので、考え方なり、あるいは実態をちゃんと調査させてもらいますが、ご指摘のところは質問として、あるいはご要望としては踏まえておきます。

それから、5番目の27ページですが、これは国交省の方、今日はオブザーバーで来ておられると思いますので、また国交省のほうにもちょっと確認させていただきながら、そういう意味では、きちんとやればできるだけスムーズな対応がいいというふうに思いますので、そこところは配慮させていただきます。

それから、路放協の件はさっきもやった話ということでよろしいでしょうか。

それでは、今日のヒアリングのほう、輸入組合の話はこれで終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、議題の2、資料の5になりますが、引取業者に対するヒアリング項目等についてということで、次回予定していますヒアリングについて皆さんのほうからもご意見をちょうだいしたいと思います。よろしくお願います。

どうぞ。

- 杉本自動車リサイクル対策室室長代理

資料5をご覧ください。

第4回ヒアリングについてということで、資料5のほうでご説明させていただきます。

日時・場所といたしましては、今月25日、1時半から3時半と。ヒアリング対象者といたしましては、引取業者ということで、社団法人日本自動車販売協会連合会、社団法人全国軽自動車協会連合会、社団法人日本中古自動車販売協会連合会、社団法人日本自動車整備振興会連合会の4団体を予定しております。

ヒアリング項目でございますが、1つ目といたしましては、法令上の義務を適切に履行しているかとの観点で、使用済自動車の再資源化に関する知識及び能力の向上に係る取組状況。新車販売時のリサイクル料金の自動車ユーザーへの周知状況。中古車販売時のリサイクル料金の自動車ユーザーへの周知状況。引取時におけるリサイクル料金の自動車ユーザーへの周知状況。その他自動車ユーザーによる使用済自動車の引渡の円滑化に係る取組状況。引取時預託車両の発生実態。使用済自動車の引取、引渡の実施状況。オートオークション、ネットオークションにおける自動車流通の状況。電子マニフェストシステムの登録及び移動報告の実施状況等とさせていただきます。

続きまして、役割分担のあり方の観点では、(1)の義務履行における問題点及び他の責務者の役割分担についての意見。

(3)といたしましては、3Rの推進状況についてということで、自動車の修理・整備における使用済自動車から回収した部品等の再使用の推進の状況。ユーザーへの情報提供の状況。また、リユース部品等の品質を保证する方法の検討・実施状況等とさせていただきます。

(4)といたしましては、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・道路運送車両法に基づく諸手続、自動車重量税及びリサイクル料金の還付に係る手続についての評価。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、こういった内容についてお伺いしたいというふうに考えてございます。

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、何かこの件に関しましてご意見ございますでしょうか。

もしよろしければ、この内容でヒアリングをさせていただきます。

それから、最後に、何か本日の審議全体を通じてご意見ございましたらお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、本日の議論のほうはこれで終わりにさせていただきますが、本日の資料の取り扱い、それから今後の予定につきまして事務局のほうから説明させていただきます。

どうぞ。

- 杉本自動車リサイクル対策室室長代理

本日の資料につきましては、従来どおり公開とさせていただきます。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布させていただき、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、ご了承ください。

次回の審議会につきましては、先ほどご説明したとおり、12月25日、1時半から三田共用会議所にて開催いたします。

以上でございます。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

それでは、今日はどうも長時間にわたりまして貴重なご議論をいただきありがとうございました。また次回よろしくお願いいたします。

以上