

## 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17回）-議事録

日時：平成20年12月25日（木）  
場所：三田共用会議所講堂（1階）

### 議題

1. 取引業者に対するヒアリング
  - 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
2. 地方自治体に対するヒアリング項目等について
3. 資料の取り扱い及び今後の予定等

### 議事概要

- 荒井室長（自動車リサイクル室）

お待たせいたしました。定刻でございますので、これより「産業構造審議会環境部改廃器物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG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17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。
- 荒井室長

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名の委員の御欠席があり、委員17名及び委員の代理2名の計19名の委員に御出席をいただいております。

産業構造審議会自動車リサイクルWG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。

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。

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、主婦連合会副会長の角田禮子委員、全日本自治団体労働組合副執行委員長の加藤孝二委員、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、本日御欠席となっております。

それでは、これ以降の議事を永田座長にお願いいたします。
- 永田座長

どうもこんにちは。年末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。本日の合同会議の座長を務めます永田でございます。

皆様方の活発な御議論をいただきますようお願いいたしますとともに、議事進行についても御協力を賜ればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。
- 永田座長

それでは、まず初めに配付資料の確認から入らせていただきます。

- 荒井室長  
資料でございますけれども、お手元に資料1から5までとじてございます。御確認ください。

また、紙の下のほうにはページを通して番号を振ってございますので、御参照ください。

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

- 永田座長  
それでは、議事に入らせていただきます。

本日の議題は、議事次第に書かれたとおりでございます。前回に引き続きまして、義務者・関係者等に対する第4回目のヒアリングを実施することとなります。本日は、引取業者に対するヒアリングとなります。

ヒアリングの進め方は、説明者から10分程度御説明いただきまして、その後15分程度質疑の時間とさせていただきます。

ただし、社団法人日本自動車販売協会並びに社団法人全国軽自動車協会連合会につきましては、事業の性格が共通していますことから、両団体より御説明いただいた後に、あわせて質疑応答を行わせていただくという形をとらせていただきます。

それでは、まず初めに、資料3の「本日のヒアリングについて」を事務局から説明してもらいます。

- 荒井室長  
それでは、お手元の資料3をごらんいただきたいと思います。「本日のヒアリングについて」ということでございます。

本日のヒアリングの対象者でございますけれども、引取業者からのヒアリングということでございまして、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それぞれの団体の方からヒアリングをさせていただきたいと思っております。

ヒアリングの項目についてでございますけれども、(1)の法令上の義務を適切に履行しているかという観点につきまして、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かかる取組状況について、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について、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について、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について、その他自動車ユーザーによる使用済自動車の引き渡しの円滑化にかかる取組状況について、引取時預託車両の発生実態について、使用済自動車の引取、引渡の実施状況について、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について、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について、という点についてヒアリングをさせていただきたいと思っております。

(2)点目の役割分担の在り方という観点から、(1)の義務履行においての問題点、他の責務者の役割分担についての意見について、お聞きしたいと思っております。

(3)点目といたしまして、3Rの推進状況についてという観点から、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、リユース部品等の品質を保证する方法の検討・実施状況について、お聞きしたいと思っております。

(4)点目といたしまして、将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿という観点から、制度施行による効果と影響、道路運送車輛法に基づく諸手続、自動車重量税及びリサイクル料金のカンパにかか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在り方について、お聞きしたいと思っております。

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。

---

## 引取業者に対するヒアリング

---

### 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

- 永田座長  
それでは、これよりヒアリングを行いたいと思います。  
まず、社団法人自動車販売協会連合会・伏見理事、並びに東京トヨペット株式会社・新井取締役U-CAR事業部長に説明をお願いしたいと思っております。
- 村瀬委員代理（伏見理事  
社団法人自動車販売協会連合会）

本日のヒアリングは、引取業者4団体のうちの1つでございます当社団法人日本自動車販売協会連合会、自販連がトップバッターということで、自販連の会員ディーラーが全国で取り組まれている状況について私伏見のほうから、具体的な実務、取回業務につきまして、会員ディーラーを代表しまして、私ども自販連の中古車部会というのがございますが、その部会長であります東京トヨペットの新井取締役から御報告させていただきます。

報告の内容の要約は別紙の書面にまとめてございますので、後ほどお読みいただければと存じます。パワーポイントで説明に入らせていただきます。

まず、自販連という団体概要でございますが、私ども自販連は昭和34年に設立されました自動車ディーラーの全国組織でございます。自動車メーカー系列のメインディーラー1668社を中心に構成されておりまして、全国47都道府県53支部に設置されております。

会員ディーラーが1668社でございますが、会員ディーラー1社は平均大体11カ所の営業所、事業所を持っているという数字になっております。ですから、総事業所数としては全国1万7361カ所という事業所になります。

会員ディーラーさんの総従業員数は27万7000余ということで、うち新車の販売、中古車の販売の営業部員でございますが、9万8872人ということで10万弱ということでございます。

昨年度1年間の新車販売台数は、この1259社だけで441万台余、1社平均に直しますと年間3496台、約3500台ということで、月平均大体290台ぐらいを売っているという規模でございます。売上高で言いますと12兆6816億円、1社平均100億円余という規模でございます。

私ども自販連という団体では、このような会員ディーラーさんと一緒にいろんな事業活動をやっておりますが、その諸活動の中で環境問題、それから交通安全対策への積極的取り組みという項目がございます。その環境問題、交通安全の中で自動車リサイクル法の推進への積極的な取り組みという項目で事業を進めさせていただいております。

この積極的な取り組みの主体は、御存じのとおり新車販売時のリサイクル券の発行と、もちろん使用済自動車の引取、引渡義務の履行、それから、リサイクル料金預託の遂行、電子マニフェストによる報告というふうになってございます。

ここで、少し自動車リサイクル法施行前後にさかのぼって御説明させていただきたいと思いますが、御存じのようにこれだけの自動車普及してきますと、新車の販売はほとんど代替ユーザーが主体でございますが、特に乗用車は購入するディーラーさんにユーザーが下取車として売るといったケースが大半を占めてございます。

しかし、ユーザー自身が中古車専門店とか買取店に持ち込み、あるいは売却したり、あるいは友人に譲ったりというケースも最近目立ってきておりまして、すべての下取車がディーラーに入庫してくるということになっておりません。最近では新車の販売の際の約50%が会員ディーラーさんに下取車として入庫しているという状況でございます。

この入庫してきた中古車のうち、商品化できて中古車流通市場に流通するものが大体85%から90%となっておりまして、ディーラーさんのプロの中古車担当者の目から見ると、中古車流通しないだろうと思われる、いわゆる商品化できない車というのは、従来から解体業者さんに販売していたという形態になってございます。法施行前は解体業者さんより解体証明書というのをもらいまして、15条抹消登録、永久抹消登録をしていたわけでございますが、リサイクル法が施行になりまして電子マニフェストで報告できるようになりましたので、この面での事務手続は非常に迅速、正確になったと考えてございます。

なお、平成20年3月末時点でリサイクル促進センターの情報管理センターの引取業者数は7万9773と聞いておりますが、このうち自販連会員の引取業者数は1万7361事業者なので、引取業者さんのうちでディーラーさんが占めている事業所の数は約22%、21.8%を占めています。

また、リサイクル法に先立ってフロンの回収破壊法というのが2002年10月に施行になってございますが、その成立した時点には会員ディーラーさんはフロンの回収機を持っておりまして、フロンの回収をして事故の修理車の補充用に活用してございました。この面で、リサイクル法が施行になりまして事前学習ができていたということになるんでしょうけれども、リサイクル法の取り回しは円滑に移行できたと考えてございます。

さらに、このフロンの回収法の施行時点で、解体業者さんからの要望に基づきましてフロンの回収済みシールというのを作成しまして、フロンを回収した解体車両については、このシールを張って解体業者さんへお渡しするという周知を図ってございます。

それでは、法の施行後、会員ディーラーの使用済自動車の引取台数とその内訳を年単位でまとめてございますので、ごらんいただければと思います。

平成17年は66万242台ということで、その内訳が有償での引取が24万1369台、比率で言いますと36.6%ですから3分の1強、無償での引取が20万2201台、逆有償での引取が3万5000台ということになってございます。

これが、平成19年には45万2275台というのが総引取台数で、有償での引取が17万7876台ということで39.3%ということになっております。無償が13万1000台、逆有償は1万9850、約2万台ということで、自販連会員ディーラーさんの引取総台数は減少しましたがけれども、有償での引取比率というのは36.6%から39.3%と増加してございます。

このグラフに逆有償の台数が出ておりますが、私どもの自販連での集計上の逆有償の定義というのは、有償で引き取った使用済自動車を搬送するためのレッカー代などの運搬費、それから抹消登録手続費用の附帯費用というのが発生してございますが、リサイクル料金

以外のこういう諸費用が使用済自動車の価値を上回って、その差額をユーザーに御負担いただいて引き取ったということを逆有償と規定しております。そういう形での定義で集計してございます。

ただし、今年の夏以降、先般鉄りの渡辺委員のほうからもお話がございましたけれども、鉄くず相場が急落してございまして、その影響はまだ集計上今年の方は把握してございませませんが、来年3月ごろ集約される数字では、この辺の影響が出てくるのではないかと予測しております。

次に、リサイクル料金の預託状況でございますが、皆様方御存じのように預託の種類というのは3通りでございます。新車の登録時、車検時、引取時の3つでございますが、新車の登録時の預託はすべて自販連、私ども会員ディーラーさんを通じて実施されてございます。それから、法施行後3年間車検時の預託が実施されましたが、自販連会員ディーラーは自動車整備業もやっておりますので、既販車のうちの継続検査を受ける、台数的には把握してませんが、売り上げで見ますと約4割ぐらいの車について預託を実施したというふうに理解しております。

次に、ユーザー理解活動でございますが、先ほど申し上げましたとおり、新車販売時にリサイクル券の発行とリサイクル料金の預託や、下取車についてはリサイクル預託金の返還という実務が発生するわけでございます。この預託金の收受について、まず、自販連のモデル注文書というのをつくってございまして、その改定を行いました。そして、会員ディーラーさんに対して営業部員を初めとして関係者に周知を図り、あわせて、自動車のユーザーの理解を求めたということでございます。

それから、引取時というんですか、ユーザー自身が会員ディーラーさんのほうに引き取ってくれということで持ってこられた車について、使用済自動車の引取依頼書というのを作成してございまして、そして、最終所有者の意思確認の徹底を会員ディーラーに促すと同時に、ユーザーへの周知を図ったという業務処理も行いました。施行当初は、下取車については未預託の車がほとんどでございまして、時間経過とともに預託済の車、下取りが増加してきたという経過がございまして。

会員ディーラーの社内では、業務担当者、処理システム等の変更確認で混乱が生じ、ユーザーに御迷惑をかけたり誤解を招かないように円滑に業務を進めると同時に、ユーザーへの説明、理解活動が大変だったと聞いております。具体的には、この後会員ディーラーを代表して東京トヨペットさんに説明していただきますけれども、個人的には大変な御苦労があったと聞いております。

また、使用済自動車の定義についてでございますが、扱い車種とか、地域ユーザーの御職業、あるいは使用方法によってユーザーの使用済自動車という価値判断というのは違いますし、その差が生じまして、さらに私ども自販連会員ディーラーさんの中でも、それぞれ社内の引取基準も差が生じるということが想定されました。したがって、使用済自動車を引き渡す解体業者さんともども、この種タシステムが定着するまでは御苦労があったのではないかと考えております。東京トヨペットさんのように大きな会員ディーラーさんとすと社員が3000名以上おられますし、営業所の数も84~85カ所あると聞いてございまして、拠点、あるいは従業員に短期間で徹底させるというのは御苦労があったと思います。

役割分担のあり方についてでございますが、先ほど述べましたとおり、使用済自動車の定義が車の使用者の価値判断、基準に委ねられておりますので、法律上は運行の用に供さない車というのが使用済自動車の定義だと思いますけれども、この中古車流通市場、特にオークション相場の変動に使用済自動車と中古車との区別というんですか、境界線というのがぶれる傾向というのが見られるんじゃないかなと。

しかしながら、引取業者として解体業者さんに引き渡し、そしてリユース、リデュースの観点からすると、なかなかこの相場が振れることによって納得しがたい引き渡し、引き取りのタイミングというのがございまして、ユーザーの方々もこういう印象はどっかで残るのかもしれませんが、そういういろいろな相場に振られるということに対する課題が、ここで指摘できるかと思っております。

リユースという観点からしますと、10年、20年も前から言われておりますけれども、使用期間が10年近い車の部品をユーザー自身が交換する際、何もメーカー純正の新品の部品に交換する必要はユーザー自身感じておられないと思うんです。せいぜいあと3~4年、4~5年使用する間、安心して運転できる品質保証がついたリユース部品で十分で、そのほうが経費的にも安上がりで喜ばれるということがあろうかと思っております。そういう面での品質保証がしっかりしたリユース部品の普及が望まれるところだと考えてございまして、こういう面も課題として残るのかなと思っております。

最後に、自動車リサイクル制度の自販連としての課題でございますが、4つほど挙げております。

1つは、何と言いましても、この直近新車需要が低迷してございまして、ピーク時には軽四輪の車も含めまして778万台という台数があった需要ですが、17年は535万台、自工会さんで先週発表されましたけれども、今年が511万台の見込み、来年が486万台という国内需要の見通しを発表しました。そういうことで、来年以降ディーラーの販売体制、あるいは整備工場の体制見直しということになるかと思っております。当然、使用済自動車の発生も減少するでしょうし、引取事業者の体制も見直さなければならないということが第1の課題でございまして。

2つ目は、1つ目との関連でございまして、リユース、リデュースの潮流の中で、車の使用期間が長期化してリユース部品の供給体制を充実強化するという必要性があろうかと思っております。

一方で、ユーザー利便のための新しい部品装着品も生まれております。新しい原材料を使った部品の出現で、補給部品点数がふくらむということでございまして、部品・用品類の質的量的なボリュームが拡大することに対する課題があろうかと思っております。これが2点目。

3点目が、新しいエンジンの普及でハイブリッド車とか、燃料電池車とか、クリーンディーゼルエンジンとか、税制面で優遇される車の普及に伴う影響への量的質的な考察が必要な時期にきたのではないかと思っております。

次世代車両に対するリサイクルの仕組みを、インフラの整備とともに検討する時期に来たのかなと考えています。

最後に4つ目でございますが、いろいろな面で進んでいるグローバル化の中での中古車輸出の増加の対応でございます。今のところ自販連としてこれといった基本的な考えはございませんが、下取車として入庫した車が、下取車ですから当然ディーラー名義に変えているんですけども、商品価値としてなくなりまして、これが解体業者に引き取ってもらおうかなという段階で車が外人バイヤーに買い取られる、あるいは、外国に売られるというケースをどう考えるか、なかなか悩ましい問題を抱えてございます。これもおの会の会員ディーラーさんの価値基準に任せればよいのでしょうか、自販連としての課題でもございます。さらに、前々回でしたか、自工会さんの報告にもございましたが、路上放棄車処理協会の発展的解消に向けて、今、検討を進めているところでございます。

最後に、法施行前より静脈流としての重要性、大切さというのを感じておりまして、引取業者、解体業者、破砕業者に携わっている53支部のうち5支部がでございます。群馬、長野、茨城、山形、三重の5支部が解体業にも携わっているということをし添えまして、自販連の団体としての御報告を終えて、具体的な実務の取り回しについて東京トヨペットの新井取締役にかかります。

よろしく願いいたします。

- 永田座長

大分予定の時間が過ぎておりますので、済みませんが手短かにお願いできますか。

- 新井取締役（東京トヨペット株式会社U-CAR事業部長）

はい。

それでは、東京トヨペットのU-CAR事業部を担当しております新井でございます。よろしく願いいたします。パワーポイントののっとりまして当社の使用済車の引き取りから引き渡し、解体までの手続の流れについて御説明申し上げます。

最初に、東京トヨペット株式会社の会社概要について御説明いたします。

本社所在地は東京都港区芝浦4丁目でございます。代表取締役は神谷昭男、資本金80億9000万、年商2062億円でございます。事業所は187カ所、従業員は3200人の概要でございます。

次に、私どもの車両販売、仕入概要を御説明申し上げます。

本年1月から11月までの新車販売台数、そして中古車販売台数の合計累計実績は7万7544台、これに伴う中古車の総仕入台数は3万2351台でございます。このうち使用済車の仕入処理は2123台となっております。

それでは、仕入車の流れを御説明いたします。

仕入車の流れは、下取車、買取車、仕入車の発生から、入庫、販売、使用済車引渡の4工程に分けられます。

次に、下取車・買取車の仕入時の当社での留意点を御説明いたします。

まず商談が発生しましたら、査定を実施、商品対象車が使用済車かの見極めを実施いたします。その際、下取車の買取車の価格は流通相場の価格を参考に決めております。なお使用済車の判定基準は、例外を除き取得登録後181ヵ月、15年以上を対象としまして、この車に対してはユーザーに説明を実施、意思の確認をして使用済車として引き取っております。

次に、商談がまとまりましたら預託金（リサイクル券）の確認と精算を実施します。仕入予定者の装備状況を現車確認し、適性に預託金が預託されているかを確認し精算いたしております。また、商品対象仕入車には、預託金相当額を注文書へ計上し、返金、リサイクル券の回収を実施します。そして、使用済車として引き取る場合、有価で引き取り、ユーザーの意思確認の証拠として使用済車引取依頼書を受領、また、ユーザーには使用済車引取証明書をお渡ししております。

続きまして、入庫の説明をいたします。

まず、商品対象車として入庫される車両から御説明いたします。商品対象車は、入庫処理後、小売・卸売向けに仕分けしまして商品化を実施、販売拠点に配送し、展示します。拠点にて販売成立時、リサイクル預託金相当額を受領とリサイクル券の引き渡しを行います。

続きまして、本日のテーマでございます使用済車として入庫される車両の流れを説明いたします。使用済車として入庫しました車両は、再度現車装備確認を実施、適正な預託がなされているかをリサイクルシステムにて確認しております。次に、引取業者として電子マニフェストへ引取報告を入力いたします。引取報告と並行し、当該車両の一次抹消登録を代行手配いたします。その後、フロン回収業者へ引取依頼をし、引き渡しを行います。フロン回収業者への引き渡し後、電子マニフェストへ引渡入力を行います。

続きまして、使用済車の引き渡しについて御説明いたします。

当社で入庫処理が完了した使用済車は、有価にて取引解体業者へ引き渡します。なお、取引解体業者は当社11社と取り引きしております。全社フロン回収業の登録許可を受け兼業をしております。この解体業者には、私どもの会社が参画している「ISO14001」の環境対応基準に沿って業務の遂行がなされているか定期的に訪問・点検し、改善のある場合要望を実施しております。

次に、シュレッダー業者は解体業者からの依頼に基づき引き取りを行います。シュレッダー業者の引取報告が入りますと、解体通知が我々引取業者に表示されます。その解体通知を受けて解体届出、つまり永久抹消兼自動車重量税還付申請の代行手配をいたします。使用済車の処理は、この時点でおおむね完了いたします。

なお、当社ではユーザーからの使用済車の処理依頼から解体届出まで法令に基づいて適正に処理が実施されていることを専任の担当者を配置し、確認、実施をしております。おおむねユーザーから使用済車を引き取り、解体通知を受領し解体届を申請するまで、平均約2週間レベルで終了しております。

以上で東京トヨペットの仕入車の流れの説明を終了したいと思います。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。急がせて済みませんでした。

それでは、続きまして社団法人全軽自協の宮崎専務理事、それから、株式会社スズキ自販東京の池谷常務執行役員のお2人に説明をお願いしたいと思います。

- 宮崎委員（社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事）

それでは、社団法人の全国軽自動車協会連合会から御説明をいたします。私、専務理事の宮崎でございます。それから、スズキ自販東京の池谷常務にディーラーを代表して御参加いただいております。

まず、全国軽自動車協会連合会の御紹介をいたしますが、会員は正会員、特別会員とございまして、正会員は都道府県におかれております軽自動車協会、これは53協会でございます。その中には四輪の新車ディーラー867社、二輪車の卸のディーラー4メーカーが入っております。正会員には、ほかにメーカー別の販売店協会が11協会ございまして、四輪車メーカー、二輪車メーカーそれぞれ7協会、4協会でございます。また、全軽自協の特徴といたしましてメーカーも会員でございまして、四輪車メーカーが7社、二輪車メーカー4社も会員となっております。

次に、自動車と二輪車リサイクルに関する全軽自協の活動について御説明をいたします。

全軽自協としましてやっておりますことを4つほど書いてございまして、周知・広報ということでございまして、リサイクル関係の法令、あるいは財団法人の自動車リサイクル促進センターがつくっております広報資料を、会員ディーラーや軽自動車の検査を受検に来られた方にお知らせするといったことをやっております。

リサイクルの預託金につきましては、20年1月までリサイクル促進センターから収納業務・証明業務を受託しておりました。

二輪車のリサイクルにつきましては、自工会など二輪車関係の協議会の中で自主取組によるリサイクルの推進を行っております。

路上放棄車両の回収につきましては、路上放棄車処理協力会を通じまして市町村への協力をやっているということでございます。

また、四輪の新車ディーラーの立場では、使用済自動車の引き取り・引き渡しを行っております。それから、来店者へのリサイクルの広報といったものを担当しております。

二輪の場合は、廃棄二輪車取扱店という名前を使っております。これが引取業者に相当するわけでございますが、ここが廃棄二輪車の引き取り・引き渡しを行っております。二輪車の卸販社がこういった個別の取扱店の指導を行うという形になっております。

次に、四輪の新車ディーラーにおいて行っている知識能力の向上・リサイクル料金の周知につきましてお話し上げます。

まず、社内の知識能力の向上云々ということでございまして、今回、四輪の新車ディーラーにアンケート調査をいたしました。その結果を記載してございます。社内外でこういったリサイクルに関しての研修を行っております。その際、社内を用意したマニュアルや、あるいはメーカーからの資料、あるいはリサイクル促進センターからのホームページといったものを使って研修を行っているということでございます。そういった中で、わからない点につきましては自治体とかリサイクルセンターに疑問点を問い合わせるといったことを行っているという回答でございました。

リサイクル料金の周知につきましては、ポスター、リーフレット、あるいはお客に示すような料金表といったものに明記をしている。個別に担当者が料金表によって説明をしているということでございます。また、新車価格表、あるいはカタログにも記載をしているという回答もございました。また、展示にも表示をしているということでございます。

次に、四輪新車ディーラーによる引取・引渡状況について御説明いたします。

数字はそこにございますように会員ディーラー867社でございますが、回答いただいたのは602社でございます。そのうち登録を行っている会社が583社ございまして、登録事業所数としては5668カ所、そのうち引取実績があるところは、使用済自動車については3672カ所でございます。フロンのはそれより少し少ない数字ということでございますが、数字はごらんいただきたいと思います。

当初、拠点については大変多く登録をしたわけでございますが、実際は本社、あるいは中古車部門が集約して処理をしているということで、登録はしたものの実際には活動していない拠点が多々あるということでございます。また、使用済自動車としての引取依頼というのは非常に少ないということでございます。これはユーザーが高額で買い取ってくれる事業者を持ち込んでしまっているのではないかと推察しております。

また、下取車にはそのまま中古車として再販できる車が多いということもございまして、それも引取台数の少ないという点に反映しているかと思っております。引き取った場合において再販できないものにつきましては、自社所有車としてリサイクルに回すということにしておるようでございます。最終的には解体業者、フロン類回収業者へ引き渡しをしているということでございます。

次に、アンケート調査結果で示された意見を御紹介いたします。これまで全軽自協としてこういった制度等に関する意見をまとめたことがございませんので、今回ディーラーからの意見をもって代えていきたいと思っております。

まず、3Rの推進状況でございますが、メーカーの回収部品に保証をつけて使用しております、あるいは、ユーザーの希望に応じてメリット、デメリットを説明の上使用しているという実態にあるということでございます。希望といたしまして、ユーザーが安心して使用できるように統一した品質基準とか保証といったものがあればよいという希望があるということでございます。また、品質保証の観点からこういった再生部品を取り扱っていない販売店もあるということでございます。

制度施行による効果と影響に関しましては、3品目の処理費を公平に負担して、そういった費用を確保することができたというのはよかったということが意見として示されております。また、中古品、あるいは再生品を扱う業者が増えて、それらの品目の入手が容易になってきたという影響があると言っております。

また、制度検討時に想定されなかった新たな課題としては、ユーザーから早く重量税を還付してほしいということで、早く解体してほしいという要望が寄せられることがあるということでございます。

将来のリサイクル制度のあり方でございますが、リサイクル料金だけですべて済むと誤解しているユーザーも多いですよということがございました。また、最近の鉄の引取価格が下落したという状況で、そういった状況でも追加費用が発生しないような仕組みが必要ではないかという意見がございます。

また、リサイクル料金を販売価格に含めれば工数が減らせるのではないだろうかという提案もあります。また、車検証に支払い済みのリサイクル料金を記載するというで支払い済みであることを示すようにすれば、リサイクル券を使用しないで済むんじゃないかという要望もございました。

引取業者が一定の条件で部品を再使用できるということであれば、再利用も進むのではないかという意見もございます。

放置車両についてですが、放置車両のリサイクル料金を放置された側が支払うという仕組みは、ちょっと改善が必要じゃないでしょうか、こんなところが大体の意見でございます。

それでは、次にスズキ自販東京のほうから実際の引き取り・引き渡しの実務について御説明をいただきたいと思っております。

- 池谷常務執行役員（株式会社スズキ自販東京）

当社は東京23区を販売エリアにしていますメーカーの直営会社でございます。この表に基づいて説明をさせていただきます。

最初に、ユーザー依頼使用済自動車のリサイクルの流れということで、これは施行されたとき当社としての取り組み、新車部隊、中古車部隊におけるこういうストーリーをつくって取り組んでいこうということでのスタート時の厳守でございます。今、ユーザーさんから我々が引き取ったという中で、いろんな工程を得て電子マニフェストを作成していくわけなんですけれども、やはり、注文書の入力ミス、また現車確認を行わないということで、電子マニフェストの誤発行が結構あるよと聞いております。当社もそのようなことがないように、一応新車部隊、中古車部隊におきまして、必ず現車を見て在庫書類と現車を確認してマニフェストに打ち込みをお願いしたいというような指示を、現在出しております。

次に、下取車・使用済自動車の引取・引渡状況ということになるわけなんですけれども、裏面のほうに細かい台数も明記してありますが、正直言いまして使用済としての引取というのは、本当に年間120台前後、月に直すと10台前後というような台数でございます。それもスズキで引き取る台数というのは、ほとんど100%スズキの車に乗っているお客さんが、事故を起こしたから引き取ってくれないか、また、修理代がかかるから引き取ってくれないかというのが引取実態の理由でございます。

そんな中で、新車のほうは当然意識して取り組んでいるために毎年この表のとおり大きな変化はないんですけれども、下取り台数というのはその年の在庫促進政策、また、過去の販売台数実績によって若干の上下があります。それに伴って、その下のほうに引取台数もあるんですけれども、これがだんだん鉄パブルもあつたにもかかわらず、意外と大きな変化がないというようなパーセントでございまして。

今年に至っては、なぜか店頭引取台数が異常に少ないと。これは何かなと思っているんですけれども、お客様が直接解体屋さんへ持っていったのかな、また、買取店に持っていったかなと、想像の範囲に過ぎないんですけれども、今年に至って異常に店頭での引取台数が少ないということでございます。

簡単ですけれども、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。

- 宮崎委員

ちょっと済みません、もう1枚ございまして。

最後に、二輪車リサイクルシステムの自主取組について御説明いたします。2004年の10月から、二輪車のリサイクルについては自主的な取り組みとして実施がされているということでございます。廃棄二輪車の取扱店がございまして、これが1万5227店ございまして、この二輪車販売店の中から廃棄二輪車取扱店として二輪車の卸の販社、あるいは輸入事業者が推薦をして決まるという仕組みになっております。そのように認定されますと、全軽自協はそれを認定した後指導して管理をしているということでございます。取引実績につきましては、2007年で1417台でございまして、あとはそこに数字が書いてあるような実績でございます。

以上です。

- 永田座長  
どうもありがとうございました。

## 質疑応答

- 永田座長  
それでは、2つの団体に対します御意見、御質問等をいただきたいと思います。また名札を立てていただきましたら、こちらから指名をさせていただきます。

いかがでございましょうか。

- 大慈弥委員  
輸入組合です。2つほど教えていただきたいんですけども、非常に世の中厳しくなってくると、価格に対するユーザー、購入者の反応が厳しくなってくると思うんですが、特にリサイクル料金がユーザーの購入活動に及ぼす影響は、現場で見ているどんな感じかを教えていただきたいんですけども。

特に、輸入車はエアバッグが多かったり、システム費とか人件費などの固定費を割りかけるために、結構高いリサイクル料金をかけざるを得ないわけがありますけれども、やはり、リサイクル料金を提示すると、「ユーザーは高いな、これは手が出ないな」という感じが販売活動に影響が出ているか、それとも、「もうこれは義務としてしょうがないんだ」という感じで織り込み済みなのかこのあたりの感触がわかれば、ちょっと教えていただければなと。

同じことなんですけれども、前回私も輸入組合のヒアリングのときにも御説明をさせていただきました3Rの取り組みというのが、輸入車においてもかなり行われているんですけども、そのいわゆるリサイクル性能というんでしょうか、「これはリサイクルの部品が使われているよ」ということを販売時に説明をしているか、また、それを説明するとユーザーは「それなら環境にやさしいから買おう」とかという行動が現場で見られるのかどうかということ、現場感覚で教えていただければと思います。

それからもう一つ、付加的に全軽自協の宮崎さんのほうから話があったアンケートに出ていた重量税の還付を急いでくれという人がいるようなんですけれども、いわゆる、車両状況の照会機能というのを政府は導入して、ユーザーが早く、ないしは完全にELVになったか確認できるシステムがあると思うんですけども、あれがよく機能しているのか、また、それに基づく問い合わせというのが多いんだろうかというあたりを、ちょっと確認をさせていただければと思うんですが、よろしくをお願いします。

- 永田座長  
よろしいでしょうか。

最初のほうのお話は両方の団体に絡むんだと思いますので、どうぞ。

- 村瀬委員代理（伏見理事）  
まず、リサイクル料金の多寡の問題は、最初スタート時は確かにあったんですが、その前に家電リサイクル法とかいろんな施策で、やはり自動車がかようなものを取り入れるということで比較的早くユーザーの方に認知を受けました。その金額の多寡については個人別に意見、その他いろいろあると思うんですが、今現在、自動車取得税とか重量税と同じような形で並んでおりまして、私も販売するに当たって抵抗はございません。ただ、それに関連して自動車に関連する諸費用が高いなど。要するに、税金とかいろんな問題があるなということに対しては不満はありますけれども、特にリサイクルに対して突き上げられることはございません。

もう一つ、再利用については、残念ながら輸入車の場合、特にドイツ系の車は、リサイクル云々ということはかなり強烈にうたって再利用しているということでセールスしているようでございますが、我々の場合は残念ながらそれ以前に燃費性能に焦点を当て、ハイブリッドだとかだぞというエコ的な色彩のものを、要するに、燃費系のとこのエコが先で、そこから先のエコについては今これからの課題となっております、現状そういったところに着眼してセールスするような形をとっております。

以上でございます。

- 永田座長  
どうぞ。

- 池谷常務執行役員  
軽自動車のほうなんですけれども、リサイクル料金というのは軽トラックで大体5000円ぐらいなんです。ワゴンR系で大体8500円から9000円ぐらいという中で、「どうも高いね」と言われるケースはまだ聞いておりません。制度が一巡したこともありまして、券も安いという中で大きな問題になるとか、それで買い控えるというのは僕はないんじゃないかなと思います。

次に、部品のリユースの関係なんですけれども、やはり、軽自動車の場合登録車さんと違いまして、そんな高い部品というのはないと。また、大きな事故を起こした場合には大体部品交換、新品を購入される方が結構多いんですね。そのリユース部品というのは我々スズキ自販東京としても扱っておりませんもんですから、それもちよっとありません。再利用とすれば、よくターボチャージャー系が軽自動車の場合ちょっと弱いものですから、そこら辺で一部リユースの部品が流れているのかなという感じはしております。



- 宮崎委員

3番目の御質問ですけれども、アンケートの中の示された情報だけでございまして、実際にユーザーの照会機能についての御注文ということまでの御意見ではなかったと思っております。

- 永田座長

よろしいですか。

ほかにはいかがでしょうか。

- 酒井（清）委員

東京トヨペットさんにお伺いしたいんですが、先ほど全軽自協さんのほうから、ユーザーさんから重量税還付を急がされるというようなお話がありましたけれども、やはり、トヨペットさんなんかでもそういった事例があるんでしょうか。

もう一点は、解体業者に引き渡し後、解体通知が出るまでの間の社内の事務処理の流れみたいなものを、もし御存じでしたら教えていただければありがたいなと思います。

- 新井取締役

重量税の還付が遅いというクレームは、たまにございます。要するに、大体大半が永久抹消関係を代行してやっておりますんで、それに絡んで「おまえんとはやってないんだろ」というレベルのクレームに基づいて来しております。今一番ありがたいのは、全部パソコンで見られるわけなんで、そういったところを説明して、こういう仕組みですということを最初に説明してありますから、クレームがあっても円満解決するというか、こう言っては申しわけないんですが、最終的には「お国が悪いんです」のレベルになる状況でございます。

あと、私ども使用済車の処理は、全部一元管理しております集中管理しております。というのは、店舗から上がっている使用済車を、車両の引き取りは直接解体事業者さんに引き取っていただいているんですが、それに対しての連絡その他は、全数私ども中古車事業部、私どもの場合ユーザー事業部と言ってますが、ユーザー事業部で一括して受けましてそこで処理をしている状態でございます。ですから、現実の事務処理としましては、店からこういう使用済車が入りましたという、そこからすぐ解体業者さんに連絡して引取依頼をして引き取って、その段階で車内LANを使いましてマニフェストにエントリーしているという状態でございます。

以上でございます。そういったことから、遅滞がないということですね。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

ほかにはいかがでしょうか。

- 細田委員

関連している点を2つ御質問いたします。

1つは、自動車リサイクル法について販売店がシステムティックにユーザーに説明するような仕組みが、聞き逃したらお許しください、何か体系的にユーザーに教える仕組みが自販連で持っているのかどうか第1点。

第2点目は、先ほどの御質問と関係があるんですけど、ユーザーのほうから購入する時点で、なぜこのような料金がつくのかとか、リサイクルについて質問なり、そういうことに関する疑義、疑義って変ですけど、説明を求められることが多いのかどうか。つまり、聞きたい2番目の問題は、自動車リサイクル法というのは販売店から見てユーザーにどれぐらい認知されているかという点、この2点をお伺いしたいと思います。

- 村瀬委員代理（伏見理事）

第1点目のシステムティックに自販連、会員ディーラーさんに認知するシステムとしてあるのかどうかという点については、自販連独自ではございません。リサイクル促進センターさんのユーザー理解活動に協力する、あるいは、いろいろお客さんとの接点の中で生まれる課題等については全部リサイクル促進センターさんに上げて、そこで議論してもらって、そこでいろいろな理解活動向けのツールをつくっていただいて、私どもの拠点を使得お客様に御理解いただいているという仕組みになっています。

第2点につきましては、これは東京トヨペットさんのほうがよろしいんですかね。リサイクルシステムについての疑義がユーザーから寄せられるかどうか、意見を。

- 新井取締役

ユーザーにとって自分の車が使用済と認定されて、その前にリサイクル券の購入をするに対して疑義というのがあるんですが、これはほとんどと言って今ございません。ただ、立ち上がり時は大変でございました。いろんな意味でこういう理由だということと説明をしました。今、通常運用されて3~4年たってきているわけですから、「自動車購入時にはこういう諸費用がかかります」という事前の説明しておりますから、その時点では「そんなに、かかるの」という話であったとしても、「冗談じゃないわよ」という話はございません。

あと、そういったことの運用その他についても、今のところ非常に簡単明瞭にシステムとして動くような体制を取っておりますから、よほどでない限り、要するに、抹消登録用の書類がそろわないとかといった車は論外として取っておりませんので、使用済車不適とい

うことで扱っていませんので、いろんなさまざまな問題というのは、今のところほとんどと言って問題はございません。

以上でございます。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

- 酒井（伸）委員

最後に御説明された二輪車リサイクルの点なんですけれども、ちょっと事実確認を含めてお聞きします。

廃棄二輪車を扱われる店が1万5000店あって実績が1400台ということは、店が10店あって1台だけ扱っているという数字の見方でいいのかどうかということが1点です。

2点目は、2004年、平成16年からと思いますが、例のリサイクルマークをおつけになられて、無料というか、最初にリサイクル費用を支払うということになっていると思うんですが、こういうリサイクルマークつきの二輪車というのは既に出始めているのか、いつごろからどう立ち上がると見ておられるのか、そのあたりを説明してください。

- 安齋二輪業務部長

先ほどお話ししました取扱店が1万5000店と。そして、2004年の10月から立ち上がりまして、先月現在で693店しか稼働していません。ですから、稼働率といたしましては4.5%ということでございます。そして、立ち上がりからRマークがだんだんふえてまいりまして、今年の1月から12月までで1400台ぐらいのうち約26%がRマークがついております。

去年ですと、確か18%ですか、徐々にふえております。ですから、1万5000あるんですけど、要するにリサイクルに回ってくるのは、私どもの廃二店としても台数というのはそれです。あとは引取所に直接お客さんが持っていったり、自治体を持っていったりするものが約1600ぐらいかと思えます。

- 宮崎委員

ちょっと補足しますと、二輪を時間がないのではしよった説明をしましたが、最初の登録じゃないんですが、廃棄二輪車取扱店としての認定時は、やっぱりたくさんの方が手を挙げたわけでしょうけど、中古車だとか、あるいは海外でも人気が高いですから、そういうところでどんどん行ってしまおう。結果として、これだけの引取実績にとどまっているという解釈ではないかと思えます。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

- 大塚（直）委員

ちょっとおくれてきて、あるいはお話になったかもしれませんが、申しわけございません。

1点だけお伺いしたいんですけれども、引取の移動報告についての手間を、解体業者さんのほうが実際にやってもらっておられることがあるという話も伺っておりますが、その辺の実態について教えていただけたらありがたいと思います。その点について、本当は販売業者さんの義務になっていると思いますので、その辺について教えていただけたらありがたいと思います。

- 池谷常務執行役員

今のお話は、我々ディーラーが解体屋さんにすべて丸投げしちゃうよ、引取報告も、マニフェストもそっちでやってくださいよということをやっておりますかという御質問でございますか。それは、まずございません。

- 新井取締役

私のほうで受け取ったのを丸投げすることは、法律の記載にも反しますし、いろんな法令上の問題があります。仮に直接引き取らせても、私どものほうで書類その他、抹消届その他全部やるわけでございまして、特に遠県で私どものユーザーが、車が故障してそのものが使用済になってしまったという場合は、現地のほうで引取依頼はしますけれども、私どもの会社に紹介というんじゃなくて蔵入れを前提とするものであれば、私どもですべて処理して入出庫をする手続をしております。

- 永田座長

では、事務局のほうからも少し聞かせてもらいます。

- 杉本室長代理（自動車リサイクル対策室）

2点ほど質問がございまして、自販連さんの12ページの資料なんですけれども、使用済自動車の新車ディーラー引取台数の推移ということで、こちらのほうで有償、無償、逆有償、自社所有の引取ということで出ているんですが、ここについて1つ目の質問は、18年から19年にかけて有償で引き取る率が39%ということで上がっているんですけれども、一方で考えると6割は無償ないしは逆有償で取引をしていると。

一方で、オークション会場などでは引取金額が大分上がってきていたというような話も聞いている中で、やはり、6割ものところが実際のユーザーさんのところでは有償にはなっていないかったというところについては、この無償、逆有償というのが地域的な差であるとか、どういうような要因かで何らかコストがかさんでいたのか、そこは、もしかしたら田舎のところであつたらかなり引き取りにかかったの費用がかかっていたとか、どういった原因でそうなっているのかという話が1点ございます。

もう一点が、自社所有の引き取りというのが少なからず、こちら軽自協さんの方の資料、スズキさんの資料でも出ているんですけども、やはり20%以上のものが一たん下取りをした上で使用済自動車として引き取りという形になっていると。その場合に、リサイクル料金を最終的に負担をしているのはディーラーの方々になっているのか、もしくは、その負担というのは最終的に解体業さんに引き渡しをするときに、そこについての受け渡しみたいなものがあるのか、その点についてどのような実態になっているのかというのを聞かせいただければと思います。

- 村瀬委員代理（伏見理事）

先ほどの説明の中にも入っていましたが、12ページのグラフで言いますと、有価の比率は上がっているんだけど、無価、逆有償もそれなりの比率を占めているよというこのグラフで、ごらんのとおり、自社所有の引取の比率が高いんですね。ということは、先ほど説明しましたとおり、中古車流通市場の中で商品として流通しなくなって、当然当該車は一次抹消でディーラー名義でやっていますから、会員ディーラーさん名義の中で商品価値がなくなって使用済自動車になったという経緯で、自社所有車の引き取りというのが発生していると推論されますが、今話がありましたとおり、扱い車種とか、あるいは地域性等々いろいろな細かい理由があるかと思うんで、この辺はさらに、マクロの数字は押さえていますので、ミクロでどういう事象でこういう現象が起こっているのか、今から調べていきたいと考えております。

あと、補足があれば新井さん。

- 新井取締役

それに関連して2番目の質問になってくると思うんですが、先ほどもちょっと御説明しましたけど、要するに、使用済車と商品車として引取る見極めをしますということで、私どもでは現場でわかりやすく15年以上前に登録したものはすべて使用済車にします。オークションに出せばもっと高く売れるのという誘惑はありますが、一切合財これは必ずお客様に約束しているわけですし、使用済車として処理しますよというエビデンスも出しているわけでございます。画面で確認すれば自分の車がどういう状態になるかすぐわかるわけですし、こういったことで問題を起こしたくないということで、すべてきちとした処理をしております。

課題は、これは商品車として引取って、それ以降の車でも使用済にする場合もあるんですが、その場合、私どもの負担で出しております。これはごくごくレアケースでございます。

- 池谷常務執行役員

当社の場合も、入荷されたものはすべて一応この表の中古車として再販のみ、また、使用済自動車の引き取りと、一応下取りに関するものはユーザーさんの了解の中で全部有価として取っているものですから、別に問題は、全部自社名変という格好をとっておりますので、問題はないんじゃないかなと思います。

ただし、お客様が店頭へ来た場合ですね。お客様が使用済と思って来た。けども、話し合いの中で買い取りという格好をとらせてもらう場合もございます。買い取りして売れなかった場合には、もちろん一次抹消して最終的には永久抹消まで持って行って、全てお客様にお返しするというをやっております。

- 杉本室長代理

済みません、今の最後のところは、最終的に自社名義にして売れなかったものであっても。

- 池谷常務執行役員

ええ、レアな場合なんですけれども。

- 杉本室長代理

その場合には、リサイクル料金というのは最終ユーザーの方がお支払いした形になると。

- 池谷常務執行役員

なります、はい。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

- 鬼沢委員

自販店の方がユーザーへの理解というのをしているのが、先ほど御説明いただいた軽自動車さん（全軽自協）のほうから説明いただいたものだと思うんですけども、先ほど細田先生がおっしゃったように、自動車リサイクルについてのシステムティックなものがないとおっしゃったんですが、3ページのところに「担当者が料金表により説明」という項目があるんですけども、一番1対1で接して割と長い時間をかけて販売するまでの間に対応するのが担当者の方だと思うんです。その担当者への普及啓発みたいな徹底した教育みたいなものも、行われていないんでしょうか。

なぜかと言うと、それがないと個人の資質にかかるところが非常に大きいんじゃないかと思うんですけども、それによって非常に差が出てくるんじゃないかなというのと、すごく中途半端に伝わって終わっているんじゃないかという懸念があるんですけど、その辺はいかがなんでしょうか。

- 村瀬委員代理（伏見理事）

自販連のほうからお答えさせていただきますが、先ほどの資料のうちで15ページで、これは一例ですけれども、リサイクル法が施行されたときに、新車の注文書のモデルで先ほど説明しましたとおり、新車の販売には必ず下取車というのがつきもので、その下取車が商品車になるのか使用済自動車になるのかということで、当初は下取車にはリサイクル料金預託金が含まれていない車が入ってきますので、仮に下取車で取っても法律上のリサイクル預託金をお返しするという行為は発生しないわけですけれども、それと、今度はリサイクル料金を含んだ下取車が発生する場合と色々なケースが考えられるので、リサイクル法施行前後の利害というか、うちの会員ディーラーさんに対する説明、あるいは、マニュアルとか、パンフレットとか、チラシとか、会員ディーラーさんの社内の理解活動と同時に、ユーザーへの理解活動も含めているような資料が、これは自販連だけではなくてメーカー系列の担当部署の説明会、あるいは説明資料等、膨大な数が施行前後ありました。

それから、もちろんリサイクル促進センターさんのユーザーへの理解活動の資料もございました。そういうものを使って短時間、今になって言いますと、よく短時間でできたなと思うほど、しっかりユーザーへの理解活動の説明、それから、関係者というか、自販連会員ディーラーの新車営業部員を初めとする説明、あるいは理解活動というのは急速に進んだと思います。

1つの例がこの注文書でございますが、ここで15ページのモデル注文書で時間をとらせてもらって説明しますと。

- 永田座長

ちょっと伏見さん済みません、もう時間があれなんで。

- 村瀬委員代理（伏見理事）

十分理解活動をやったということだけ御理解いただければと思います。

- 永田座長

ちょっと字が小さいんで見にくいかもしれませんが、後で済みません。

もう一件だけ、事務局のほうから質問させていただきます。

- 迫田自動車課長補佐

自販連さんの資料の12ページなんですけれども、1点だけお伺いしたいと思います。

逆有償定義のところ、「運搬費抹消費用とリサイクル料金以外の処理費用」と書いてありますが、具体的にどれぐらいの額なのかということについて教えていただけますでしょうか。つまり、質問の趣旨は、逆有償のレンジが無償の近傍にあるのか、それとももう少しぐっと離れたところになり得るのかどうか。もちろん、使用済自動車の価格に依存するとは思いますが、その幅を感覚的に知りたいと思っております。

- 村瀬委員代理（伏見理事）

先ほど来言っておりますとおり、その扱い車種とか地域によっても違いますんで、「東京トヨペットさんの場合です」ということでよろしゅうございますか。

- 新井取締役

私どもでは、まず、解体事業者さんとの価格を半年に一遍ずつ決めております。今回のスクラップ価格はかなり異常に上がった時点でも、今年の中旬、または初旬に決めた金額、大体額面で言いますと軽で8000円、登録車2万円という状態でございまして、うまい関係をつくるためにこれを守り、来月からこれまた金額を下げる形になります。

ユーザーに対しては一切逆有償はやっておりません。有償で取っています。例えば、登録費用その他抹消費用がある場合は、その分はいただくことは前提でございますけれども、実勢として解体事業者に出している価格が引取価格1000円、2000円レベルじゃございませんので、それから先の部分で取っていただいているわけでございますが、相殺勘定していただいているという形で車をいただいて、そのまま、ここの自販連の解釈で言えば無償レベルになるんでしょうか、車に対しては全部逆有償じゃなくて有償でやっている状態でございます。

後で運搬費用その他かかる場合がございますが、これは別にいただいておりますけど、それは出張する場所によって違いますんで、一概に何とも申し上げられません。

- 永田座長

渡辺さん、手短にお願います。

- 渡辺委員

大体お答えいただいたと思うんですけど、私の質問も同じだったんですけど、12ページ。後からでもいいんですが、半年に1回の値決めだとおっしゃったんである程度解消したんですけど、いわゆる金属だとか資源との価格との関連性がセンシティブティーとしては極めて低い数字があらわれているんで、今後の問題で逆有償下でのこの法律の問題をやっていくんですけども、最終的には一番最先端のディーラーさんのところでの逆有償の実態というのがわかっていないとできないんで、その辺、理由なり、あるいは価格の決め方だとか、金属価格、資源価格との関連性だとか、後からでも結構ですから、この辺お教えいただければと思います。

- 永田座長

わかりました。これもまた、最近の動静についてはきつと議論する機会が出てくると思います。

- 新井取締役

済みません、ちょっとこれだけはお話しさせていただきたいんですが、私どもは使用済によってビジネスをしようと思う気持ちは毛頭ございません。ですから、解体事業者さんから言われた金額に準じた形で価格設定を、使用済自動車の価格をやっているのが私どものやり方でございます。

- 永田座長

よろしいでしょうか。

時間も大分経過しておりますのでこの辺で終えさせていただきますが、一言だけ。

今話題になっています12ページでしょうか、自販連のほうと、それから東京トヨペットの資料で3ページ目の関係が、私ちょっとよくわからないんですよ。さっきの自社引取、自社所有のものの考え方とかいろいろあるんだと思いますが、今ここで主体的なのは引取業者に入ってくるころの使用済車なり、あるいは中古車なりというものの区分けの仕方とか、その辺のところの一つ大きな焦点になってくるのかなと思っていますが、その辺がもう少しわかりやすい形で説明いただけるような資料にさせていただけるとありがたい。これは全軽自協のほうも同じだと思っているんですが、聞いている限りでは余りすっきりしないなという印象は持っています。

それから、先ほど使用済になるところで基準があるというお話でしたが、この辺の基準の決め方というの、それぞれ傘下の企業どうい状況になっているのかと。基準の実態だけじゃなくて、本当に持っているところはどうかというようなことも含めて、わかる範囲内で結構ですので、それも調査していただけるとありがたいなと思っています。

よろしいでしょうか。

それでは、2団体につきまして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。

## 社団法人日本中古自動車販売協会連合会

- 永田座長

続きまして、社団法人日本中古自動車販売協会連合会・武藤常務理事、それから、法務部の今村さんにお話をお願いしたいと思います。

- 武藤常務理事

中販連の武藤と申します。中販連という組織は、非メーカー系の中古車の専業者約1万社が構成員となっている団体です。

早速説明に入らせていただきます。資料4-3でございます。2つに分かれておりまして、プロジェクト用とヒアリング質問への回答の2つになっております。説明はプロジェクト用で行います。内容は2点ありまして、中古車と使用済車との関係、もう一つが有価流通と不法投棄問題の説明となっております。

では、2ページの「使用済自動車の定義(1)」をごらんください。上が法律の定義です。下が役所による指導通達の内容です。読み上げます。

「使用済自動車とは、自動車のうちその使用を終了したもの」と、極めてシンプルな定義が法律で定められております。これの解説的なものとして下にありますが役所の通達ですが、「中古車であるか使用済自動車であるかは、一義的には所有者の意思に基づき決定されることが基本であり、また、当該自動車の客観的な状況によるものである。したがって、いずれに該当するのかについては「引取業者は当該自動車の客観的な状況も踏まえつつ最終所有者との相談の上、合意に達することが不可欠である」ということになっております。

続きまして、「使用済自動車の定義(2)」です。これは産構審のいわゆる第2次報告書の内容です。審議会でのいろんな議論を踏まえての審議会での合意事項と理解しております。使用済自動車の定義がどう書かれているかですが、「その定義は、最終ユーザーと引取者との間で、もはや自動車として利用することの困難であることが書面等により確認された自動車とする。

この場合、自動車ユーザーが引取者としての登録を受けている販売事業者等に自動車を引き渡した場合であっても、もはや自動車として利用することの困難であることを明確に示さない場合には、販売事業者が単に中古車として受領したという取扱いとなり、当該自動車はリサイクルルートに乗せることが義務づけられるのではなく、中古車市場等での流通過程にあることとなる。その際、当該自動車を使用済自動車として取り扱うか否かは、当該自動車を受領し所有者となった販売事業者等が判断することになる。使用済自動車として扱うこととする場合には、所有者である販売事業者が最終ユーザーとなるとともに、引取者である場合にはこれも兼ねることとなる」。こういった審議会の議論を踏まえて法律ができ、指導が行われていると理解しております。

続きまして、では、現場の実態としてはどうということかということでございます。

「下取車両の小売りと業販」

中古車の発生源は自動車ユーザーであるが、そのほとんどが直前まで自動車として使用されているため、自動車としての外観・機能を十分に備えている。そのため、下取車両についてユーザーは中古車としての対価を要求する場合がほとんどである。つまり、廃棄希望者は非常に少ないということであります。

ただし、事故車であったり、あるいは、その車は絶対に廃棄してくれというユーザーの強い希望、または販売店の側から、この車はもう売れないという判断があり、結果的に下取り時点でその車両を廃棄することの合意ができた場合は、使用済自動車としてリサイクルルートに乗せることになる。この場合が、いわゆる引取行為で、引取報告書を電子マニフェストで行っているケースになるわけです。

中古車の価格は、市場の需要を反映した形で古物商が行う事業者間取引であるオートオークションにおいて相場価格として形成されている。

中古車の下取りは仕入の一種であり、オートオークションの相場価格を参考に予定販売価格を見込んで仕入れ価格を決めている。つまり、販売店は商売としての算段を行った上で下取りをしているということになります。

販売方法は自社での小売り、もしくは業販（大半がオートオークションでの販売）の2通りを想定していますが、見込み価格で販売できるとは限りません。

結果的に「販売できなかった中古車は、自社が排出する使用済自動車となる」という形で、実態が大まかに理解できるかと思います。商売としての算段の参考になっているのがオークションでの相場価格ですが、実は日本の中古車価格は世界的レベルの需要により形成されています。

5ページ、「中古車か使用済自動車かは市場が決める。」

市場の需要がなくなれば、自動車としての外観・機能を十分に備えている中古車でも、値段がつかず結果的に使用済自動車になる。

市場の需要が国内でない場合でも、海外で需要があれば、中古車として値段が付き取引されるわけです。

日本車は、海外において品質・機能面で高く評価されており、中古車の相場価格は概して日本よりも相当高いということになっております。

海外の中古車需要に支えられることにより、国内の中古車相場価格が形成されているというわけです。日本の中古車オークションは世界規模のマーケットとなっていると言えるかと思えます。

ただし、世界的不況・円高騰により、海外の中古車需要は急激に落ち込んでおりまして、オークションでの落札率等は非常に低くなる傾向にあります。

一応、去年平成19年の中古車の国内の年間登録・届出台数というのは、およそ750万台ということですが、全国オークション会場というのは130会場ぐらいありますが、オークションの年間出品台数は延べ台数で840万台ということになっております。これは、同じ車が何回も出品されているということでダブルカウントされるということです。出品されて成約されなかった流れた車は、次のオークションでまた値段を少し安くして出品して落札される、こういう形で流通しているということです。成約台数は468万台、成約金額は2兆6000億円という市場規模になっております。中古車の輸出台数は、財務省の貿易統計によりまして130万台程度ということになっております。

6ページをごらんください。「オークション会場」の外観図、内部、セリ風景とあります。オークション会場、なかなかびんとこないかと思いますが、外観は右上の写真のように大きな建物がありまして、外には中古車がいっぱい並んでいるという形になっております。オークション会場の内部は、階段状のセリ会場がありまして、正面のスクリーンに自動車映し出されています。その自動車を見ながら1台10秒ぐらいの間隔でセリを行っているわけです。セリの風景は、下にありますように皆さん画面のほうを見ているという形になっております。

7ページです。「全国オークション6年間の推移」ということで、出品台数、成約台数を見ますと、いずれも増加傾向にあるということです。成約率におきましては、およそ50%台をキープしているということになります。

8ページ、「成約金額、平均単価」ですが、先ほどお話ししたように成約金額は2兆6000億円、平均単価は55万円程度ということになっております。

9ページに「流札台数、流札率」とあります。先ほど申し上げました成約率の逆が流札率で、およそ40%台を推移しているということになります。

10ページの中古車輸出台数の推移です。14年から徐々にというか、相当増加を続けておりまして、現在130万台程度が輸出されているということで、この輸出の増加はオークションの利用によるものがかなり多いと推察されますので、全くの想像ですが、オークション経由で輸出されるのは100万台程度あるのではないかなと考えられます。460万台の落札、成約した車のうち100万台ぐらいが輸出に回っているシェアがあるということになります。

次に、2番目のテーマの「『有価流通の創出』と不法投棄」でございます。この紙はやはり産構審の二次報告書の内容でございます。一番下のほうに書いてありますように、「おおむね有価で流通する状況を改めて創出し、事業者による不法投棄を減少させることをその大きな目的の一つとしている」ということになっております。

どうやって有価流通を実現するかというのは、上のほうに書いてありますように、「リサイクルにかかる費用3品目を使用済自動車の引取価格から切り離して、使用済自動車の引取価格は、リサイクル・処理に要する一定の費用を引取価格から切り離したことを前提に形成される」と説明されております。

このことを図にあらわすと、12ページの図になるかと思えます。左側が法施行前の逆有償の時代、真ん中が法施行後、一番右側がこれからの状況というふうに漠然と理解していただければと思いますが、逆有償の時代、ここにあります下のほうが支出で上が収入ですが、支出であるASRの処分費用、人件費、設備費、その他適正処理費用等の額が、上にあります収入である有用部品の売却、金属の売却の収入を上回っているために逆有償が起きたと。

これを解決するために、3品目を切り離すことで有償化を試みたわけですが、結果的に有償になったわけですが、具体的にはASRの部分が無償引取になって浮いたわけですし、フロン・エアバッグについては費用をメーカーが負担する。（後ろにはリサイクル料金の前払いがあるわけですが）、そういう形で有償化が実現しました。

加えて言いますと、そのほかに鉄の高騰ということで収入増大が有償化に貢献はしていますが、システム的には3品目を切り離すことで有償化、有価流通を実現したということになるかと思えます。

一番右の図ですが、現在金属の売却収入減ということになっておりますので、逆有償が懸念されるわけですが。逆有償によって起きるのは不法投棄。この不法投棄の問題を解決するにはどうしたらいいかということになりますと、3品目の切り離しで有償化を図ったように、3品目以外の適正処理費用を切り離すことも検討することが必要になるのではないかと考えております。

以上が中販連からの説明と問題提起です。

- 永田座長  
どうもありがとうございました。

## 質疑応答

- 永田座長  
それでは、ただいまのお話に御意見、御質問等がありましたら、また札を立ててください。  
  
いかがでしょう。
- 細田委員  
最後の図のところは私少しわからなくて、3品目以外との関係で。もちろん理論的にはそれもあり得ると思うんですけども、そもそもこの法律をつくったときの資源相場というのは、大体H2がおおよそ6500円、その他銅、アルミも、鉛なんか最低のものだった。そのときに3品目の引き取りで市場を使おうというのがこのアイデアだったと私は理解していますが、今はそれと比べて甚だしく悪いとは私は思えないので、どうしてこうなるのかというのが私理解しかねるんですけど、そこをもう少し詳しく御説明いただきたいと思えます。
- 武藤常務理事  
これは、今が既にそうなっているという意味ではなくて、そういうことが今後起きる可能性が出てきたということであらわしています。まだなっていないから考えなくていいやではなくて、ある程度その危険性があるのだったら検討をしておく必要があるのではないかというレベルの問題提示です。
- 永田座長  
よろしいですか。
- 大塚（直）委員  
私も今の12ページのところですけども、おっしゃることはわかりやすかったと思っはいるんですが、具体的にどういうものを切り離すことをお考えかについて、御意見を聞かせていただければとありがたいと思えます。
- 武藤常務理事  
それによって有価流通が実現されるかどうかはわかりませんが、この法律を議論したときに俎上に上がっていたのは何かと言うと、ガラスと、タイヤと、バッテリーでしたので、その辺をまず検討する必要があるのではないかとございます。  
  
加えて言えば、恐らく負担になっているのは液類の処理とかも今後いろいろ問題になるのかなとは考えております。
- 永田座長  
よろしいですか。  
  
3品目の原則の話というのは、どういうふうに理解されているんですか。切り離した対象物としての原則論というのがあったわけですよ。それは無視して構わないということですか。
- 武藤常務理事  
法律ができたときの3品目の原則というのはこの審議会でも議論されて、それぞれシュレッダーダストは処分場の問題とかいろんな問題があるので対応が必要、エアバッグについてはアジ化ナトリウムとかといったものの危険性の問題と、フロンについては大気の問題があったのでオゾン層の破壊というレベルで必要性を取り入れたわけです。それでもある意味最低限必要なものだけだったと思うんですが、現時点でもし逆有償が出てくるのであれば、そこまできかない必要性であっても、有価流通のことも一応想定する必要があるんじゃないかということです。

- 永田座長  
いかがでしょう。
- 大慈弥委員  
中古車輸出の話なんですけれども、右肩上がりというか順調に伸びていて、オークション市場がますますインターネットで世界がつながると、見通しとしてまだまだふえるのかどうか。ロシアの極東ではとめるようなことも言っていますが、これからの見通しと、これがリサイクルシステムに及ぼす影響なんです、前回JAIAから御報告をさせていただきましたけれども、輸入車の輸出比率が非常に高いんですね。  
  
輸出した瞬間に内部コストを還付できないで、いわゆる外、外で逃げてしまうので、将来的にこれがウエートが高くなるとすると、もっと内部コストを入れたリサイクル料金を設定していかなければいけないという問題があると思うんです。先ほど伏見さんにお伺いすればよかったんですが、「中古車輸出に業界スタンダードの検討」と実は書いてあったんですけど、これはマーケットの話なのか、リサイクルシステムに及ぼす影響があるのかどうか、終わった人に聞いてはいけないんですけど、何かこのあたりで御意見があったら教えてください。
- 永田座長  
いや、いいですよ。中販連に聞くんだったら聞いてもらって、そっちからも答えられるはずなんで。
- 武藤常務理事  
中古車輸出が今後どうなるかについては、全く不透明だと思います。世界的に日本の中古車の品質が評価されているというのは変わらないので、根強い需要は続くとは思いますが、ロシアで言えば法規制の問題、あるいは円高騰の問題等があって、実際増えるかというとなかなか増えるとは思えませんので、今後若干減るとか伸び悩むのではないかと考えてはいます。  
  
ただこれも、基準とか規制というのはなかなか自由貿易ということを考えると難しいのかなとは思いますが、1点あえて申し上げれば、現在の中古車のリサイクル料金の還付という制度はもう一度考える必要があるのかなと。そもそも論の自工会さんの提案の「AからFまでの案の再検討」というのも関係してくるのかなとは考えています。
- 永田座長  
よろしいでしょうか。  
  
いかがでしょうか、何か事務局から。  
  
それでは、よろしければ中販連のほうから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。
- 武藤常務理事  
ありがとうございました。

## 社団法人日本自動車整備振興会連合会

- 永田座長  
それでは、続きまして社団法人日本自動車整備振興会連合会・下平専務理事、松田事務局長、伊藤指導部部長代理に説明をお願いします。
- 下平委員（社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事）  
ありがとうございます。日整連からでございますが、まず担当の事務局長の松田から説明をさせていただきます。
- 松田事務局長  
それでは、使用済自動車の引き取りにつきまして日整連からも現状などを説明させていただきます。  
  
前回の合同会議で決めていただきましたヒアリング項目について、おおむねそのとおりに逐条的に説明をさせていただきたいと思っております。資料4-4をごらんください。  
  
まず、資料を1枚めくっていただきまして1ページ、日整連の概要を申し上げます。  
  
事業目的から根拠法律を記載してあります。正会員数は53、各都府県に1つ、北海道に7つあります自動車整備振興会が正会員となっております。特別会員数が24、国内自動車メーカーと自動車関連団体に特別会員となっていていただいております。自動車整備事業場の数は平成20年3月末で約9万あります。  
  
2ページをごらんください。リサイクル料金預託台数等でございます。御承知のとおりリサイクル料金の継続検査時預託は平成17年1月から20年1月までの約3年間の時限で行われました。この3年間にリサイクルセンターにリサイクル料金を預託した車両台数は約8600万台、預託金額が約8418億円に上っております。このうち車両台数及び金額とも7割以上が継続検査時に預託をされております。また、その大部分をユーザーの依頼を受けまして整備事業者が預託の代行を行ったということでございます。継続検査時預託は、引取業者登録した整備事業者だけでなく、全整備事業者が関与しており、無事終了し、整備業界もほっとしたところでもあります。



3ページをごらんください。整備事業場数と登録事業者数等でございます。自動車整備事業場は、冒頭申し上げましたように約9万ありますが、そのうちリサイクル法施行直前では約4万3000の事業場が自治体等に引取業者登録をいたしておりました。そして、昨年からの登録の更新が始まりましたが、更新を行わない整備事業場がありましたので大分減少しているものと思っております。現時点での登録事業者数は把握しておりません。

次に、使用済自動車の引取台数ですが、国土交通省の抽出調査によりますと、平成18年7月から平成19年6月の1年間に1事業場当たり平均30.4台となっております。この30.4台はディーラーなどを含んだ台数ですが、小規模な整備専門事業場、小さな整備工場ですが、ここでは18.8台で月平均にしますと1.6台程度にとどまっております。

4ページをごらんください。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かかわる取り組み状況ですが、リサイクル法施行の前後におきましてリサイクルセンターの講師による講習、説明会ですが、これは各整備振興会職員及び引取業者であります一部の整備事業者が受講し、知識を得ております。また、この講習を受講しなかった引取業者である整備事業者に対しましては、リサイクルセンターの講習を受けました整備振興会職員が講師となりまして説明会や講習会を行っております。

整備業界では、リサイクル法にかかわらず新しい法令の施行や制度変更などがあった場合には、振興会職員が講師となりまして説明会、講習会を開催するなどして傘下会員の整備事業者等に周知を図るのが一般的となっております。

5ページをごらんください。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ですが、リサイクル料金の未預託、預託していないユーザーに対しましては、整備事業者は継続検査時の預託代行の経験が非常に豊富ですから、それを生かしましてリサイクル料金の必要性を説明しているものと思われまます。しかし、未預託車両の引取は余り発生していないのが実情のようで、現時点で私どもが聞いておりますのは、まれに後づけのエアコン搭載車両の例がある程度で、この場合もリサイクル料金の必要性をユーザーに説明すれば速やかに預託をしてくださるといふことであります。

6ページをごらんください。使用済自動車の引取、引渡実施状況ですが、ユーザーが不要となった車両を整備事業場に単独に持ち込んで、使用済自動車にしてほしいという例は余りありません。ほとんどが車両販売に伴う下取車として持ち込まれているようで、中古車として販売できないという判断をしたものについては、ユーザーの了承を得て使用済自動車として引き取り、解体業者さんのほうに引き渡す形態がほとんどであります。

まれに使用済自動車として単独に持ち込まれる例としましては、大事故で全損扱いとなった車両とか、高齢ユーザー、老人の方が中古車として再販できないような低年式車の車両を、もう使用しないんだという場合に単独で入ってくると聞いております。

なお、ごくまれなんですけど、中古車としてまだ十分価値のある車両でも、その車両に愛着があり他人に乗ってもらいたくないというユーザーもおりまして、その場合はユーザーの意向に基づき中古車として価値のある車両でも、使用済自動車として解体業者さんに引き渡すと言っている整備事業者がございました。

また、下取車の中古車とする場合には、ユーザーに譲渡証明書を提出していただき再販することになります。したがって、ユーザーは自分の車が中古自動車となるのか使用済自動車となるのかは、理解されているものと思っております。

7ページをごらんください。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ですが、整備事業者の本業は、言うまでもなく自動車の点検整備であります。先ほど申し上げましたが、使用済自動車の発生は車両販売に伴うものが多く、他の引取業者さんに比べると引き取り台数が少なく、したがって、電子マニフェストによる移動報告も多くはありません。なお、電子マニフェストの使用勝手は、当初はとまどいなどがありましたが、現時点ではなれたということで特段問題はないと聞いております。

8ページをごらんください。3Rの推進状況ですが、自動車整備時に部品交換が必要になった場合には、新品部品と交換するのか、またはリサイクル部品と交換するのかの選択はユーザーが決めます。その際整備事業者は、リサイクル部品の種類や価格等の情報をお知らせし、ユーザーの判断を仰いでおります。したがって、リサイクル部品の普及にはユーザーもリサイクル部品についての知識、理解が必要になるわけでありまます。

このため、日整連では平成15年度と19年度にユーザー説明用パンフレットをそれぞれ10万部作成しまして、全整備事業場に配付してリサイクル部品の普及促進を図ってきております。本日は19年度に作成しましたパンフレットを参考にお配りしておりますので、後ほどごらんいただきたいと思ひます。

9ページをごらんください。リサイクル部品の普及策ですが、整備事業者がリサイクル部品をさらに普及するには、品ぞろえを豊富にする、品質保証の充実を図る、低価格にする、この3点がリサイクル部品のさらなる普及には必要だと考えております。

10ページをごらんください。どのくらいの整備事業場がリサイクル部品を扱っているかということですが、整備事業者はリサイクル法の施行以前からリサイクル部品を扱っております。直近の調査では9割以上の整備事業場が使っておりますので、リサイクル部品については十分理解しております。しかし、どのくらいの量を扱っているかは、つまりボリュームなんですけど、残念ながら把握できておりません。

また、部品流通ネットワークの統一につきましては、一元化を望む整備事業者と望まない事業者がおります。日整連としましては特に統一する必要はないものと思っております。また、多くの整備事業者が既に複数のリサイクル部品入手ルートを確認しております、主な入手ルートは部品商、解体業者さんと、各都道府県にあります自動車整備商工組合の3つが主な入手ルートとなっております。

11ページをごらんください。将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿ですが、制度施行による効果としましては、不法投棄車両の激減を高く評価しております。これは鉄などの資源価格の高騰という追い風があったわけですが、今後はそれを余り期待できなくなるということから、自動車リサイクル制度が十分に機能するかを今後問われるものと思っております。また、整備事業者はユーザーの依

頼を受けまして自動車重量税の還付手続を代行する場合があります。その際に必要書類、これは例えば委任状とか印鑑証明と申しておりましたが、これらの簡略化を望む声の一部ありました。

12ページをごらんください。その他ということでヒアリング項目にはなかったものです。御承知のとおり、整備事業者は道路運送車両法の認証を受けて事業活動を行っております。お客様も固定客が多く、信用第一を旨としております。信用を失うような作業、例えば、巷間いろいろ言われております出所不明の中古のエアバックなどの取り付けや交換については、いざというときに確実に作動するか非常に不安視をしており、交換部品として使用しないとしている事業者が多いようです。

最後ですが、お願いでございます。整備事業者はかなり以前から、当然リサイクル法が施行される前からなんですけど、廃車から使用可能な部品を取り、中古部品として再利用するなどしてユーザーの利便を図ってまいりました。しかし、自動車リサイクル法が施行されたことから、この部品取りができなくなってしまいました。特に離島など交換部品の入手に時間を要することがあり、ユーザーに不便をおかけする場合がありますと聞いております。何らかの特例などを設けていただくなどの措置をとっていただけるようお願いいたします。

雑駁な説明でしたが、最後にお願いを申し上げまして終わります。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。

## 質疑応答

- 永田座長  
それでは、ただいまの御説明に対して、御意見、御質問等ありましたらまた札を立てていただけますでしょうか。

どうぞ、細田先生。

- 細田委員  
2つあります。

1つはリサイクル部品のネットワークの問題なんですけど、これは素人考えですと1つにしたほうがネットワーク外部性が働いていいんじゃないかと思うんですけど、それを望まないのは現在の状況のビジネスに満足しているということなのか、何かあるか、もしわかれば教えていただきたいというのが第1点です。

第2点目は、リサイクル部品を取って国外に販売する部分も多分あるんじゃないかと思うんですけど、国外と国内の流通の比率をざっくりとでいいですので教えていただきたい。

以上でございます。

- 松田事務局長  
ネットワークにつきましては、直接何件かの事業者さんにお尋ねしたんですけど、2つに意見が割れておりました。その理由なんですけど、2つあったほうがいいのかというのは、もちろん価格的に検討できるということでございます。それから、1つでいいと言った事業者の理由を聞きますと、片っ方のルートではなかった、もう一方のルートではあった。これを統一すれば1回でわかるんじゃないかという単純な理由でございます。

2つ目の御質問のほうは、全く私ども把握をしておりません。

- 永田座長  
酒井さんのほうがあれなのかな。何かコメントありましたら。

- 酒井（清）委員  
取り外した部品の輸出のボリュームでしょうか。国内で流通する部品は、国内の価格のほうが高いですから当然国内向けの市場に流通するんですけども、年式が古い車とか、特定の車種になります。当然、相手国で車が使われていないとその車の部品は売れませんから、使われている車の部品については国外に出る量のほうが多いんじゃないかと思えます。

- 永田座長  
ざっくり、どのぐらいの割合というのはなかなか難しいですか。

- 酒井（清）委員  
ボリュームで言いますと、多分国内で流通する部品の量の3倍から5倍、非常にラフな推計で申しわけないんですけど、あるんじゃないかと思っていますけど。

- 永田座長  
よろしいでしょうか。

ほかにはいかがでしょうか。

- 大塚（直）委員

今の細田先生の御質問とも若干関係しますけれども、このリサイクル部品の規格のようなものはどのぐらい進んでいるのでしょうか。特にないと考えてよいのでしょうか。

もう一つは、このパンフレットにも出ていますけれども、安全性とか品質に関して車の所有者のほうからの信頼とか理解というのは進んでいると考えてよろしいでしょうか。この辺がネックになってなかなか進まないというようなことは、余りないと考えてよろしいでしょうか。

- 松田事務局長

2つ目の御質問が全く聞き取れないんですけど。

- 大塚（直）委員

車の所有者がリサイクル部品を使うことに関して、心配をしたりしてリサイクル部品をの利用率がうまく進まないというようなことがないかどうかについて、お伺いしたいということです。

- 下平委員

1点目の規格の件ですけれども、車の車種によりまして使える部品、使えない部品があるものですから、どういうリサイクル部品がいかとか、いけないとかという規格というようなものはないと思います。

2つ目ですけれども、最終的にはユーザーさんの車を整備するわけですから、安心してお使いいただけるように、まさかのことがないようにするのが整備事業者の責務でありますから、リサイクル部品を使った場合には「こういうメリット、デメリットがありますよ」という説明をした上で納得をいただいて御利用いただくというのが基本でございます。

このパンフレットは、そういう中でやはり安全性の問題等の品質の問題も説明をした上で、私どもも今CO<sub>2</sub>の削減計画をやっているんですけれども、そういう観点からもリサイクル部品が役に立ちますよという御説明をして、御利用いただくようなお勧めをしているということでございます。

- 大塚（直）委員

納得してもらおうようにどういうふうにされているかを聞きたかったということですので、どうもありがとうございました。

- 永田座長

よろしいですか。

酒井さんどうぞ。

- 酒井（清）委員

今のリサイクルパーツの規格というか、品質に関しての大塚先生のお尋ねなんですけれども、国内で部品流通ネットワークを組んでいるグループは、グループごとに品質基準というのを設けておりまして、品質基準を設けると同時に保証基準も設けております。したがって、日整連さんの会員さんにも安心して使っていただけるような供給体制はできていると思っております。

私のほうからの質問もよろしいでしょうか。

- 永田座長

はい。

- 酒井（清）委員

リサイクルパーツをたくさん使っていただいて非常にありがたいんですが、お客様に整備見積をする段階でリサイクルパーツを併記するような見積書というのは、業界全体で使っていられることがあるのでしょうか。

- 松田事務局長

2通りやっているという業者が中におりまして、ユーザーが何も言わなくても、リサイクル部品を使ったときの見積と、それから新品ですか、優良部品とかという部品を使った場合の見積の2通りを、何もユーザーが言われなくても出すという業者が都内に何軒かありました。

あとは、私どもは別に何をどうこうという指導はしておりません。

- 酒井（清）委員

統一された併記できるような見積書をおつくりになるようなアイデアはないのでしょうか。

- 下平委員

今のところありませんが、御案内のように最近車の車齢がだんだん高くなっておりまして、お使いのユーザーさんはなるべく安い整備料金でという注文が多いものですから、現場ではそういうユーザーさんには、「この部品を使った場合にはこうなりますよ」という説明をするような傾向がだんだん強まるんじゃないかと思えますから、今のアイデアも検討してみたいと思います。

- 永田座長  
インセンティブのつけ方といいますが、最初からそういうものを見せてもらえば、ユーザーのほうもそれなりの考慮はしてもらえるのかなと。  
一方で、今日いろいろお話いただいている中には統計的なデータといいますが、例えば、そういうお店がどのくらいの割合でどう変化してきているのかとかということも含めて、少しお出しただけかもしれませんかね。少し時間がかかる話かもしれませんが、やっている店がありますというぐらいの話じゃなくて、それがどのくらいの割合なのかとかいうような話も我々としては知りたいところですので、済みませんが、それをお考えいただけますか。  
どうぞ。
- 鬼沢委員  
正会員が53とあるんですけども、都道府県にある自動車整備振興会には、個人経営のような小さな整備のところの加入の割合というのは、どの程度なのでしょう。
- 下平委員  
今、総会員が9万事業場であると申し上げましたけれども、ほぼ100%とは言いませんけれども、100%近い事業者が加入をしている、カバーしているということでございます。
- 永田座長  
よろしいですか。  
それでは、ちょっとこちらから、そちらが出された問題に対する話と、質問もあわせてお願いします。
- 杉本自動車リサイクル対策室室長代理  
最後に御要望いただいた現在認められていない使用済自動車からの部品取りについてということなんですけれども、ここは法施行当時から使用済自動車を取り扱うということで解体業としての許可を取っていただくようお願いしているところだと思うんですが、特にこういったところで解体業の許可を取れないような理由があるのかどうか、その辺について教えていただければと思います。
- 松田事務局長  
特段、取れない理由というのはありません。整備工場の場合は、囲いとか、屋根とか、平滑に舗装されているというのが認証の条件になっていますから、そんなに設備投資というのは必要ないと思います。  
それと、私どもも整備業者の方が解体業のほうも取りやすくするために、いろいろCD-ROMとか標準作業書のつくり方とかいうものを作成しまして、各振興会に配付しております。
- 永田座長  
ほかにはいかがでしょうか。
- 嶋津委員  
済みません、足元の話じゃなくて先行きのことで漠然とした質問でお答えになりにくいかもしれませんが、日本でハイブリッド自動車が大半普及してきて、将来的にも自動車の電化が非常にこれから進展していくと見られているんですけども、そうなった場合に、こちらの団体のビジネスのやり方というのは、何かこれまでと大きく変わっていくのでしょうか。つまり、自動車が機械から電気製品のようにだんだん変わっていくと、いろいろパッケージ化されるとか、モジュール化されるとか、なかなか我々素人にはよくわからないんですけども、そうなっていった場合に、自動車整備事業というのは何か変わっていく可能性があるのでしょうか。
- 下平委員  
私ども大変大きな課題だと思っております。既に自動車、昔はメカニカルなことが多かったんですけども、電子的に車がコントロールされるという部分がございますし、お話のように電気によってハイブリッド自動車というふうなものがだんだんふえてくるかもしれませんが、あるいは水素とかCNGといういわゆる石油系以外の燃料を使う車もふえそうでございます。ですから、私ども内部で始めておりますけれども、そういう新しいこれからの整備としての技術が対応できるような研修とかいうことは今進めているつもりでございますが、この場で言うリサイクルという点については、そこまではまだ考えておりませんが、先ほど自販連さんからもお話がございましたように、そういうことも先々考えながら対応しなければいけない課題であるとは思っています。
- 永田座長  
よろしいでしょうか。  
それでは、定刻が迫っておりますので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。  
本日のヒアリングはこれで終了いたします。説明者の皆様には、御多忙のところ御協力いただきましてどうもありがとうございました。

---

## 2. 地方自治体に対するヒアリング項目等について

---

- 永田座長

続きまして、審議事項2番目になりますが、次回予定をしております「地方自治体に対するヒアリング項目等について」ということで、事務局からまず説明してもらいます。

- 荒井室長

それでは、お手元の資料-5をごらんいただきたいと思います。

今回のヒアリングについてでございますけれども、日時・場所でございますが、平成21年1月20日火曜日10時から12時まで、場所はベイサール九段3階ホールということになってございます。

ヒアリングの対象者でございますけれども、地方自治体からのヒアリングということで、全国知事会、全国市長会、全国町村会をお願いをすることになっております。

具体的なヒアリング項目についてでございますけれども、(1)といたしまして自動車リサイクルにかかる地方公共団体の対応状況という観点で、引取業の登録の実施状況について、フロン回収業の登録の実施状況について、解体業の許可の実施状況について、破碎前処理業の許可の実施状況について、破碎業の許可の実施状況について、登録許可基準の評価について、みなし許可業者に対する対応状況について、立入検査の実施状況について、報告徴収の実施状況について、行政処分の実施状況について、移動報告における遅延報告の発生状況・対応状況について、不適正処理の発生状況及び対策の実施状況について、不法投棄の発生状況及び対策の実施状況についてお聞きしたらどうかと考えてございます。

(2)といたしまして、役割分担のあり方という点で、(1)の義務履行においての問題点、責務者以外の関連事業者への関与の必要性、自治体の住民への自り法の周知の状況、苦情発生及び対応の状況について、他の責務者の役割分担に対する意見についてお聞きしたらどうかと考えてございます。

(3)点目といたしまして、将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿という点で制度施行による効果・影響・課題について、電子マネーフレストシステムの評価、不法投棄対策支援事業、路上放棄車協力会による支援制度の評価、離島対策支援事業の評価、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についてお聞きしたらどうかと考えてございます。

以上が次回1月20日に実施予定の地方自治体からのヒアリングに関する御説明でございます。

続きまして、3. に「これまでのヒアリングについて」と記載させていただいてございます。これまでにそこに記載してございますように、10月22日の特定再資源化等物品の再資源化業者に対するヒアリングを皮切りに、関連事業者からヒアリングを実施済み、あるいは実施する予定としてきたところでございます。

次回1月20日の審議会におきまして、今後の進め方について大枠をお示しする予定としておりますけれども、この表に記載いたしました事業者以外にヒアリングを実施する必要があるかどうかについても御審議をいただきたいと思いますと思ひまして、そこに掲げさせていただいた次第でございます。

御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。

いかがでございましょう。今のヒアリング対象として「もう少しこういうところを」というようなことの御要望も含めまして、御意見がありましたらお願いしたいと思います。

- 酒井（清）委員

中古車流通における非常に重要なキーを占めてきているオークション業界さんですね。この皆さんに、やはり自動車リサイクル法と中古車流通とのかわり合い方についてのお尋ねをしていただければありがたいなと思っています。

- 永田座長

わかりました。前からこういう話もいろいろ関連するときにはお聞きはしてきましたが、全体としてまとまって聞いていないので、またこちらで事務局と相談させてもらいながら対応できるようにいたします。

ほかにはいかがでしょうか。全般の市町村、あるいは全国地方自治体に対するヒアリングの内容は、これでよろしいでしょうか。

このヒアリングの項目につきましても、1月20日というんで来年年明けになりますとすぐですので、余り大きな項目の変更、あるいは追加というのはできないかもしれませんが、何かありましたら来年の初めぐらいいまでに御意見をちょうだいできればと思います。

それから、追加でのヒアリング対象についても、今日ここでというだけじゃなくて、しばらく時間をおいて年初めぐらいいに御意見をちょうだいできれば、事務局と私のほうで検討させていただきますので、よろしいでしょうか、そういうことで資料-5の御了承をいただいたということで処理をさせていただきます。

今日は時間がもうオーバーしておりますので、全体に対する御意見で特段のことがございましたらお話しいただければと思いますが、いかがでございましょうか。

よろしいでしょうか。

---

## 資料の取扱い及び今後の予定等

---

- 永田座長

それでは、最後に、本日の資料の取扱い、それから今後の予定について事務局から説明させていただきます。

- 荒井室長

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いたしたいと思います。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いたしますので、御了承ください。

次回の審議会につきましては、来年1月20日火曜日10時からベイサール九段において開催いたします。

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、本日の会議は終了とさせていただきます。どうも活発な御議論をありがとうございました。また来年よろしくお願ひします。

よいお年を。

以上