

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）-議事要旨

日時：平成20年12月25日

議事概要

事務局より資料3を説明

社団法人自動車販売協会連合会より資料4-1-1及び資料4-1-2について説明

社団法人全国軽自動車協会連合会より資料4-2について説明

- 価格に対するユーザーの反応は厳しい。特にリサイクル料金に対するユーザーの反応如何。
→施行当初はあったが、現在はリサイクル料金に対するユーザーの認知が進み、リサイクル料金については納得してもらっているので、リサイクル料金が安いという話は聞かない。販売店としても違和感はない。しかし、購入時の税金等の諸費用が高いという意見はある。
→軽自動車の場合、リサイクル料金は8000～9000円程度であり、リサイクル料金による販売への影響はない。
- 販売時にリユース部品などを活用しているのか。また、それに対するユーザーの反応如何。
→燃費性能が優先されており、部品については、現在、活用されていない。今後の課題。
→部品は高価ではないので、大きな事故等では、新品部品を利用するが多い。
- ホームページ上で車両状況照会機能があるが、当該機能に基づく問い合わせ状況如何。
→会員各社に対して行ったアンケートでも特に意見は出ていない。
- 販売店で重量税の早期還付を求められることはあるのか。
→重量税還付が遅いというクレームがあることはある。しかし、大抵は仕組みをユーザーに事前に説明しているため、大きなトラブルにはなっていない。
- 販売店がユーザーに対して自動車リサイクル法についてシステムティックに説明する仕組みはあるのか。
→団体としてはない。自動車リサイクル促進センターにおいて、ユーザー理解活動が実施されている
- ユーザーから自動車リサイクルに説明を求められることはあるか。どの程度、ユーザーに認知されているのか。
→制度施行当初は説明を求められていたが、現在はあまり説明を求められることはない。
- 二輪車リサイクルについて、廃棄二輪車を扱う事業所が1万5千店あるが、そのうち実績が1400台しかない。これは、10店舗あたりに1台という認識でよいか。
- リサイクルマーク付きの二輪車はすでに出回っているのか。今後、動向如何。
→2008年11月現在で693店しか稼働していない。制度スタート時からRマーク付き二輪車は増えており、1400台のうち26%がマーク付きの二輪車である。登録時に多くの店舗が登録したが、中古二輪車として流通や輸出されているため、廃棄二輪車は少ないと史料。
- 引取報告を解体事業者にさせている話もあるが実態如何。
→解体業者に丸投げしているようなことはない。
→丸投げすることはない。
- オートオークションでの取引価格が上昇している一方で、ユーザーとの間では、約6割が無償または逆有償である原因如何。
→扱い車種、地域により差があるが、この点については、ミクロな視点で整理したい。
- 自社所有の引取が20%以上占めているが、リサイクル料金の取扱について、ディーラーが負担しているのか、解体業者との間で取り決め等があるのか。
→使用済自動車と中古車の見極めについて、15年以上の車両については、全て使用済自動車にしている。中古車として買い取った場合でも売れずに商品価値がなくなった車両については使用済自動車とし、その場合、リサイクル料金は、自社負担となる。
- 販売店の担当者に対する普及啓発の実施状況如何。実施していない場合、説明に担当者の個人差が生じるのではないか。
→リサイクル法施行前後には、各種資料を作成し、自販連、ディーラーそれぞれが関係者への普及理解活動を行った。
- 逆有償とは、ユーザーにどの程度の金額を負担いただいているのか。
→東京トヨペットの場合、解体業者との間で、半年毎に価格を決めている。ユーザーに対しては、抹消費用等を負担していただく必要はあるが、逆有償は発生していない。

- デイラーでの価格決定において、資源価格との関連性など考え方を教えていただきたい。
→東京トヨペットの場合、解体業者による買い取り価格を参考に価格決定している。
- 使用済自動車と中古車の判断基準など、各会員企業の状況等も含めて調べていただきたい。

社団法人日本中古自動車販売連合会より資料4-3について説明

- 法律制定当時に比べて、資源価格が悪いとは考えていないが、図（資料12ページ）の意味如何。
→現状が逆有償とは考えていない。ただし、今後、起きる可能性があるということを示しており、検討はすべき。
- 具体的に何を切り離すべきと考えているのか。
→制度制定時に検討したガラス、タイヤ、バッテリーは再検討すべき。その他に液類についても検討すべき。
- 制度制定当時の3品目という原則論について考え如何。
→3品目の必要性は認識。しかし、逆有償になれば、3品目と同程度の必要性がなくても検討すべき。
- 中古車輸出が増大している。今後の見込み如何。また、リサイクル制度への影響如何。
→中古車輸出の今後の動向は不透明。世界的に日本の品質は評価されているので、根強い需要はあるが、円高や各国の制度面もあり、今後伸び悩むと史料。リサイクル料金の還付制度、リサイクル料金の徴収方法については、再検討すべき。

社団法人日本自動車整備振興会連合会より資料4-4について説明

- リサイクル部品のネットワークについて、1つにまとまることを望まない理由如何。
→ネットワークについては両論ある。競争原理から2グループ以上存在すべきという意見と、1本化による部品の充実を望む意見がある。
- リサイクル部品の国内と海外の流通比率如何。
→把握していない。
→年式が古いなど特定の車種については、海外で流通する量はある。ラフな数字であるが、国内の3～5倍程度ある。
- リサイクル部品の規格はあるのか。安全性、信頼性の現状如何。
→リサイクル部品の規格は特にない。リサイクル部品を使用する場合には、メリット、デメリットを説明し、納得した上で使用している。CO₂削減の観点からも有意であることも紹介する。
→国内の各部品流通ネットワークでは品質基準、保証基準を設定している。安心して供給できる体制はある。
- ユーザーに対して、整備見積もりをする際、リサイクルパーツを使用した場合の金額を併記はしているのか。今後の対応如何。
→2通り記載している事業者もいる。現在、協会としては指導していないが、今後検討したい。
- 今回の資料は、具体的なデータが欠けているので、数値データがあれば提出して欲しい。
- 資料中に正会員53とあるが、各都道府県の振興会の会員にはどの程度、小規模の事業者がいるのか。
→ほぼ100%に近い事業者が加盟している。
- 使用済自動車からの部品取りについては、施行当時から解体業の許可を取るよう求めているところだが、解体業の許可が取れない等の要因があるのか。
→許可が取れない等の要因はない。連合会としても解体業の許可を取るよう指導している。
- 今後、電気自動車などの普及が考えられるが、自動車整備業としてビジネスは変化していくのか。
→団体しても大きな課題。新しい技術に対応できるよう会員企業に対する研修等を進めていく。

事務局より資料5について説明

- 中古車流通における重要な役割を果たしているオークション協会に対してもヒアリングを実施していただきたい。
→事務局と相談する。

以上