

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19回）-議事要旨

議事概要

事務局より資料3について説明

日本オートオークション協議会より資料4について説明

- 資料中に市場で『使用済自動車、使用済自動車と見なされる自動車』は出品できないとあるが、誰が使用済自動車と判断するのか。
→出品店側が判断する。
- つまり、会場は、出品店が出品する車両を全て引き取るのか。
→そのとおり。ただし、名義変更書類等が無いものや盗難車などは出品できない。
- 部品が外された車両、エンジンが付いていない車両が出品されていると聞くが実態如何。
→そのような車両については、断っている。
- （出品に比して）成約が少なくなっているが、リユースコーナーにまわるようなものも一度出品されているからか。また、出品台数が増えている理由如何。
→成約率については、55%程度で推移している。去年は輸出が減少したため、成約率が低下している。リユースコーナー自体は、高い成約率を維持しており、70%を維持している。
- 出品基準について、遵守しているとのことだが、協議会として調査したことはあるのか。
→遵守調査はしたことがない。今回は会員へのアンケート結果をまとめたものである。
- リユースコーナーでの落札車両の取扱い如何。
→原則、会場で買い取っている。
- （「原則」とのコメントに関し）例外とは、どのような事例か。また、その割合如何。
→会場によっては、他会場から購入し、買値と売値の差額で商売している場合もある。具体的な割合は不明。
- JU（組合）、企業系などがあるがそれぞれの特色如何。
→それぞれのグループで差があるわけではない。
- 流札になり、使用済自動車となる場合、リサイクル料金が出品店側が負担するとはどういう意味か。
→預託していない車両については、自動車リサイクル料金を支払っていただいた上で、解体業者を斡旋するという意味である。
- 企業系、メーカー系とは何を指しているのか。
→メーカー系とは、自動車メーカー各社が自社の中古車の円滑な流通を目的として、設置しているもの。企業系とは、オークション会場を独自に有しており、JU系にもメーカー系にも属さない組織である。企業系で最大規模を誇る会社が株式会社ユー・エス・エスであり、全体の69%を占めている。
- 解体業者を斡旋する際、会場は、斡旋料を徴収しているのか。また、オークション業界の収益構造如何。
→斡旋料は徴収していない。収益構造は出品手数料、成約手数料、落札手数料のみである。
- オークション会場に流通している車両は一時抹消となっているが、買い取った車両は、名義変更を行っているのか。
→買い取った場合は、一時抹消の状態で、名義変更をしている。
- リユースコーナーの出品において会場出品が一定割合占めているが、オークション会場が、買い取る理由如何。
→成約率を上昇させることと、買値と売値の差で収益を挙げているためである。
- 落札は解体業者の割合が大きい、オートオークションが使用済自動車の流通の場となっている認識はあるか。
→リユースコーナーは多様な車両がある。100万円で落札されるような車両もある一方、部品取りをする目的とする車両もあるが、NAKとしては、使用済自動車は出品させないという考えである。
- 入会要件について、名義貸しが行われているという話もあるが、その実態如何。
→オークション会場では顔写真付きのIDカードの導入や、エントリー時に係員もいるので、そのようなことはない。
→輸出業者が輸出先の顧客を同行させているという話は聞く。ただし、あくまで落札は資格保有者に限られる。
- 資料6ページの出品台数は延べ数か。複数回、流札した場合など、カウント方法如何。また、流札した車両の取扱いについて、買取りなどそれぞれの比率如何。

→カウントについては、延べ数である。同じ月内に同車両が複数回出品されており、実数については、不明。また、リユースコーナーの成約率は70%以上になるが、成約した後も、再度、出品されている場合もある。

- オークション会場では出品車の確認をしているとのことだが、どの会場も同様か。
→オーディオやエアコンプレッサーなどが無い事故車も出品されているので、部品が一部ない車を全て断るわけではないが、エンジン、ミッションなどの装備が無い場合は断る。
- 資料中に『流札した車両の取扱いについて、精査をした上で、引取または買取り』となっているが具体的には何が行われるのか、また精査に関してどの程度のコストがかかるのか。
→商品として売れる場合には買取るが、売れない場合については、引取報告をすることになる。
- 最初に出品する際には使用済自動車かは判断しないことにしているにもかかわらず、流札したものについては判断できるとは、整合性如何。
→出品する際、引取報告が行われているものやエンジンなど部品取りされている車両も断っている。USSの場合、解体目的であっても使用済自動車でなければ、出品は可能。
- オークション会場では、中古車を扱うにもかかわらず、買取価格は資源価格を考慮する理由如何。
→解体業者が落札している車両も多く、結果として、買取価格を判断する上で、資源価格も考慮することになる。
- 解体業者が落札した場合、使用済自動車となることを認識しているということか。
→解体業者の多くが、輸出業者や販売店も兼ねていると認識。（酒井（清）委員）兼業しているということであれば、資源価格を考慮している理由が分からない。理由如何。
→現時点では答えられない。調査する。
- 複数回出品しているポリウムがわからない。出品の際、これまでの履歴を確認しているのか。
→同一会場の場合は確認できるが、全国規模になると会場では確認できない。
- 2度出品について出品店側でしか分からないということか。
→同一会場で、継続していれば分かるが、一度、落札されたものでも、落札者が、再度、出品する場合もある。

資料6について日本輸入自動車組合より説明

- 欧州の都合のいいことしか分からない。目標は示しているが、これからやるというのでは、効果測定になっていない。
- 有害物質の基準について、統一することは難しいということか。今後の参考にする。

資料7について事務局より説明

- ドイツのELV台数が約50万台とされているが、補足率が低い理由如何。
→ドイツでは、電子マニフェストが導入されておらず、アンケートによるもの。そのため、補足率が低い。
- 中国については、水銀、六価クロムなど除外品の申請・認定制度などはあるのか。また、バッテリーのリサイクルについて、具体的にどのような言及をしているのか。
→環境負荷物質の使用制限は自動車製品回収利用技術政策において触れられているが、法律ではなくあくまで政策。同政策において、2010年までに関連法を整備するとしているが、内容については不明。
- 中国は独自のシステムを構築、韓国はEU寄りと聞いているが、今後、日本の制度を輸出することも検討すべきではないか。
→中国の方向性としては、商務部主導の廃棄自動車回収管理弁法と国家発展改革委などが主導の自動車製品回収利用技術政策の2つの流れがあり、両グループは独自に政策を検討している。今後の動向は不明。
- 廃棄自動車回収管理弁法では、5大アッセンブリーについては、回収ルートに分けるということか。
→そのとおり。製鉄所において処理されるまで、公安により厳格に管理されている。

資料8について事務局より説明

- 整理の中で、入口と内、内と出口の間に落ちてしまうような案件はどのように議論するのか。
→今回の論点整理では、重要な論点を示している。要望されていることが、全く反映されていなければ、修正をする。読み込めるのであれば、このままにさせていただきたい。入口と内、内と出口の両方に跨る議案であれば、必要に応じて、ご発言いただき、議論させていただきたい。
- 資料8-2の税制について、現在の制度では、大規模な事業者には効果があるかもしれないが、解体事業者は小規模な事業所が多いので、効果は少ない。今後、検討いただきたい。
- 今後、自動車リサイクル制度は拡展開すべき。また、有害物質への対応について、日本では、自主的な取組の中で、実施してきたが、欧州、韓国、中国がそれぞれ、法律の中で規定しており、日本も検討すべきではないか。ASRの再資源化体制の一元化については、メリット、デメリットを整理して、検討すべき。一元化が良いというわけではない。

