

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22回）-議事要旨

議事概要

日本自動車工業会より資料3について説明

- 資料中に示されている数値は3年分であるが、システム費などは年々減っていく傾向にあると思料。今後の予測如何。
→各社によって償却の考え方は異なるが、一般的にソフト関係は5年償却であるので、今後、減っていく傾向である。人件費についても、メーカー各社効率化を図っているため減少していく見込み。10年後については、各社の個別事情があるが、基本的には収支が均衡するものと思料。
- 各社によりシステム運用費に大きなばらつきがある。これまで公表している費用についても同様であるが、その理由如何。
→各社の社内システム費用は大きく変わらない。示しているデータは引取台数当たりであるため、ばらつきがでていると考えられる。
- ユーザーが見た時にどのように考えるかという視点も考慮いただきたい。
→了解した。今後わかりやすさという観点で情報提供したい。
- 資料の収支IIについて、全社赤字になっていることは問題であるが、家電リサイクルでも、それは同様。各社赤字になっても預託金を多く取れないということでこのような結果になっていると認識でよいか。
→預託金の支払いにばらつきもあるが、これは各社の販売車種によるもの。また、法律上、収支が均衡を保つようにしなければならず、状況により、著しく下回るということになれば、リサイクル料金の値上げによる対応が法律の趣旨と考えている。

事務局より資料4-1-1、資料4-1-2、資料4-1-3について説明

財団法人自動車リサイクル促進センターより資料4-2について説明

社団法人日本自動車工業会より資料4-3について説明

- コスト削減に向けて、努力されたことはよくわかる。しかし、提出された3年分のデータでは、ユーザー折半にするのは時期尚早ではないか。こうした努力が末端のユーザーまでは、情報として届かない。ユーザーには、社会的状況が苦しくなったため、メーカー負担分をユーザー負担にする、という情報が届きがちになる。そうなると、メーカー側がユーザーや国民の信頼を失うことになりかねない。その信頼を失うより、もう少しメーカー側が頑張った方がよいのではないか。
→御意見は参考にしたい。ただし、社会的状況が苦しいから要求しているわけではない。これは、昨年7月の審議会以前から申し上げてきたことである。
- 本日の資料で、透明性を持った効率的な運用がされていることは理解できる。資料4-1-1に記載のある情報システムの構築費142億の内訳について教えていただきたい。
→これは自動車メーカーが中心的な役割を果たすということで、リサイクルシステムの構築費用で負担したものだ。
- リサイクル料金の収受に係る費用、あるいは資金管理・運用に要する費用が100%ユーザー負担になっている。平成17年度以降の金額が資料4-2で示されているが、これらは、全額運用費用ということか。そうであれば、なぜこの部分だけユーザーが100%負担しなければならないのか。
→資金の運用費用は380万程度。それ以外に引取時の料金収受、輸出返還事務費などである。
- 輸出返還事務費について、全額ユーザー負担になる理屈如何。
→これは、輸出返還で費用を返還される方が受益者になるので、その際の事務費として、別途料金を設定し、その額を差し引いて、返還している。情報管理料金や資金管理料金の負担ではない。
- 循環型社会形成推進基本法でもリサイクルに関する費用は、関係者が適正に分担するとされており、この考えを受けて、自動車リサイクルシステムについても整理した経緯がある。審議会の中間報告等でもメーカーの主体的な役割をジャパンモデルとアピールしており、この考えは今も変わらないものと承知。折半するとそれが弱まるため、費用低減にはシステム全体を簡素化するという方法もあり、併せて議論していかなければならないと思う。

- メーカーが大変な状況にあることは承知しているが、人件費、物件費は、一番基盤的な費用である。折半にすれば、当時の趣旨とは異なるため、過去の整理とどのように整合性を図るかが問題になる。
- 制度制定当時は、制度が始動するか不安な部分があったので、メーカーが主体的な役割を担ってきた。現時点での見直しは、スタートした経緯を考えて、もう一度、どのように分担するのかを議論する必要があるのではないか。今後の改修費を含め、基本的に誰が裨益するのかという視点を考慮してほしい。
- 全体のシステムを円滑に動かすため、製造業者が上流から下流まで目配りするという意味で、システム運用の統括者としての役割を果たすということであれば、運用も含めて役割を果たすという考え方があってものいいのではないか。
- JARCの管理部門の費用、人数について、効率化が進んでいないのではないか。また、現状として管理部門は自動車関係団体が賛助会費という形で負担している。今後の方向性如何。
→管理部門である事務統括部については、業務の質が変化したことによる増員と考えていただきたい。人数は、今後も横ばいで推移すると考えており、増員するつもりもない。
- 今回は、見直しの前提として、全体コストの低減、ミニマム化に向かっているかという点を示したところ。今後も中心的な役割を果たすという意味でも、こうした取り組みを継続的に続けてまいる所存。折半負担についても今回の意見を踏まえて、事務局などとも相談をし、対応を決めてまいりたい。
- 輸入組合としても景気問題でこうした提起をしているわけではない。我々としては、ユーザーへの説明とともに、海外メーカーに対する説明責任もある。法律等に規定されていない部分について、なぜ、負担しなければならないのかという意見もある。今の段階で望ましい分担の適切なあり方をぜひ議論していただきたい。

事務局より資料5-1、5-2について説明

- 不法投棄対策支援事業について、自治体は行政代執行の実施が求められており、手続きが煩雑で利用しにくい。廃棄物の処理には、放置自動車は廃棄物であると認定しなければならないが、所有者が覚知できるか、どこまで調査したら覚知できなかったこととできるか、排出時点で客観的に判断できるかなど、判断が難しい。さらに、支援制度では80%出えんされているが、残りは自治体負担になる。これも処理が進まない要因である。現在、リサイクル料金分を路上放置車処理協会からの寄付であることを考えれば、この制度は終了し、法律に基づいた処理を進めるべきだと考えている。しかし、今回示されたデータからは、放置車両の多くが未預託であり、未預託が少なくなるまでは続けるべきではないか。
- 法律の中で支援制度があるため、本来は、その支援を活用すべき。しかし、手続きが煩雑などの意見もあり、いかに使いやすいものにするかが重要である。
- 支援事業については、本日いただいた問題点などを踏まえ、制度をある程度簡素化することを検討されたい。また、補助率の上乗せなどの措置も含めて、行政代執行の手続きが機能するよう検討いただきたい。
- 路放協の問題は、法律の理念であるEPRとは全く別物であり、法律施行前から実施しているものである。法律で支援制度が担保されている以上、その制度を活用するのが筋であり、手続きが煩雑などは、路放協の存続理由にはならない。法律の支援制度を柔軟に対応できるようにお願いしたい。期限を区切った議論が必要。
- 自動車リサイクル法は1対1の紐付けにこだわった法律であり、仮に預託済みであっても確認されなければ未預託扱いとなる。法律の制度は、善意の人が納めたリサイクル預託金を回すため、法律のこだわりとのずれを感じる。そのため、1対1の議論を少し見直し、あまりこだわらないリサイクル預託金の使い方ができるように考えるべきではないか。

以上