

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23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

日本ELVリサイクル機構より資料5について説明

- 資料5中に事故現状車が示されているが、リユースコーナーに出品されている車とは異なる。リユースコーナーに出品されるのは、低価格車、商品価値の無い車である。
- 入口論としては、出品者がどういった判断を行うかによる。なお、出品車は一時登録抹消済みの車が出品の前提となっている。オートオークションはあくまでもユーザーから商品車として引き取り、斡旋している立場。自動車リサイクル法の処理ルートと違っているが、適正処理されていると認識している。
- 資料3中3.（2）に示されている定期的な協議の場とは、国が設置するものか、自主的なものか、位置づけが判らない。
→自主的な取組と認識。国が仲介できればと考えている。
- 資料5中20頁は、どういったサンプルでどのようなデータ処理を行ったのか、時系列のデータとは思慮されない。
→サンプルは、プロットされたデータのみ。
- 中古車か使用済自動車かの判断は、あくまでも最終所有者の意志が第一義。客観的に当該自動車廃棄物か否かは総合判断による。また、憲法によれば、財産権を制限するには法律で具体的に定めなければならないと規定されている。さらに、独禁法第8条第4項に「構成事業者の機能又は活動を不当に制限すること」を事業者団体はできないと明記されており、このルールを改正するのであれば、法改正が必要となると思慮。
→最終所有者の意志が第一義なのは理解できるが、中古車か使用済自動車かの判断は、専門的な知識を有する引取業者の判断に基づいて判断されるのが一般的。
- 本審議会においても平成13年8月に「使用済自動車」とするには、もはや自動車として使えないことを明確に示さない場合、その旨を示さなければならないという議論があったが、受け取る側が自らその車を使用済自動車と言い切ることが可能かは疑問。ただし、中古車オークションの出品物をオークション側が整理することは可能なので、中古車の定義付けを行うことは可能。
→中古車か使用済自動車かの判断は、専門的な知識を有する引取業者の判断に基づいて評価されているのが一般的。ユーザーが判断すると言っても、事業者側が判断にアドバイスを与えており、非常に大きな力を持っていると思われる。
→中古車として買い取る場合、預託金相当額をユーザーに返しているのが実態。中古車として引き取っている以上、ユーザーには有利な取引になっている。ただし、使用済自動車と言って預託金を渡さない場合は、詐欺行為となるため、こうした引取業者を指導、規制する必要がある。
- 下取車の査定に際し、引取業者からユーザーに対し、査定ゼロと言われることは多い。判断基準やデータを持っているのがプロであり、プロのアドバイスに基づいてユーザーが判断しているのが実情。
→中古車として引き取る以上はユーザーに有利であると認識。ただ、一部の事例としてユーザーにリサイクル料金を返還しない引取業者がいる可能性があり、こうした引取業者は、指導、規制する必要があると認識。
- 中古車と使用済自動車を分けて出品することは、今の商慣行に馴染むのか。
→自動車リサイクル法施行以前からやっていた。商慣行の一環と認識。
- 流れを可視化、透明化すれば良いと思うが、日本オートオークション協議会から提案はないのか。
→オートオークションに使用済自動車は無いと考えている。また、中古車か使用済自動車かの判断は、最終所有者であるユーザーの判断と認識している。
- 事故現状車と呼ばれる車は、どういった場所にあるのか。また当該事故現状車を入札するための参加資格はあるのか。
→会場により名称が異なるが、「リサイクルコーナー」を設置しており、そこで出品されていると認識。解体業者、輸出業者向けの価値のある車の出品場所として設けている。ただし、引取報告がされていない車であることが大前提である。資料3に記載されている97万台の車はリユースコーナーにおいて低価格車として出品されていると認識。なお、リサイクルコーナーへの参加資格は設けていない。

- 商品車といいながら使用済自動車として扱われそうな車が流通していることについて認識如何。
→資料5に示されている車は受け付けていないし、出品できない。オートオークションの業態は自動車リサイクル法施行前から大きく変わっていないと認識。以前は商品車といいながら使用済自動車が流通しているという認識はなかった。
- 大多数の商品車を対象に議論をすると、そこから外れたものは議論にならない。実態として資料5のような自動車があると認識している。言っていることが矛盾しているのではないか。
→資料5のような自動車が紛れ込んでいる可能性はある。我々は自動車の商機を作り、斡旋の場を提供していると認識。あくまでも走行可能であることが前提。
- 商品車の定義が曖昧。その判断基準は如何。またその徹底は図られているのか。
→商品車は走行可能であることが前提。判断基準については、オートオークション会場によって異なるかと認識しているので、個別具体例の説明はできない。
- 日本ELVリサイクル機構との協議の場を設けることについて如何。
→やぶさかではない。ただ、使用済自動車は最終所有者の判断に任せているとともに、この問題は中古車販売者としての役割も重要だと認識している。
- 大多数の商品車と少数の事故現状車の事例を切り分けて議論するのは、まさに座長御指摘の通りであるが、この少数事例といわれる事故現状車の実態は如何。
→事故現状車はわずかだと認識。55会場のうちリサイクルコーナーを設けているのもほんのわずかだと認識。
→ある事業者の18会場でも3~4万台程度が取り扱われている。ただし冠水車やエンジンが焼き付いた車も含んでいる。
- 中古車とするのか使用済自動車とするのかをきちんとユーザーに確認することが重要であり、本来ユーザーである消費者に確認することは何なのか、情報提供すべきなのは何なのか議論すべき。販売者が個別に説明すれば良いが、それ以外の代替案などを議論すれば有意義となる。
→情報を整理すべき。
- 販売者がどんな情報をユーザーに説明しているのか調査したことはあるのか。
→下取りした時は、注文書、自賠責の残存期間を明示するとともに、重量税の残存価額を含め、全体の価格を決めるとされている。リサイクル料金については、外出しでユーザーに渡すこととなっている。もっとも、現実的にはババ抜き状態となっており、最終ユーザーとなる解体業者が負担しているのが実情。リサイクル料金については折り込み価格でやってはどうかと思慮。漠然とリサイクル料金が織り込まれていけばスムーズに行く。
- 事故現状車が18会場でも3~4万台程度といった話があったが、その多くは解体業者や輸入業者などの部品取り市場に提供されており、中古車以外の取引を想定されていると思慮。オートオークション会場では、自動車の価値の区別無く取引されており、どこでも良いから高く買ってくれるという商形態の場を提供してきた可能性がある。このような実態と出品者との認識とのギャップをどのように考えているのか。
→その車を買われた人がどのように判断するかによる。出品された車をこうしてくださいという訳ではない。また、買う人がいるという状態であれば、売る人と買う人がいる以上、そういったケースになると認識。
- 今後も情報取得に努めていきたい。関連事業者には使用済自動車の再資源化の実施に責務があるので、今後も役割分担を考えていきたい。
- 入口論として、こうした議論を行うことは有意義であると認識しているが、こうした使用済自動車が不正輸出されているという話もあり、輸出問題に対しても、本審議会において、今後どのように取り扱われるのかご意見をいただきたい。
→輸出問題はこれで終わりとは認識していない。関係省庁にまたがる問題であるので、お時間を頂戴しているが、今後も検討していくこととしている。
→不正輸出対策は一番大きなテーマであるが、輸出行為が一番悪いという考え方ではないので、ご理解を賜りたい。
- 不正輸出対策について、さらに議論するのであればそのシステム費用のこともあるので、一緒になって考えていきたい。

日本ELVリサイクル機構より資料6について説明

- 最終ユーザーの判断が第一義という話があったが、ユーザーが中古車か使用済自動車かを判断することは難しいのが実情。ユーザーが自動車リサイクル法に関心を持つ、理解を深める環境にない。何となくあやふやになったままであり、全ユーザーが中古車か使用済自動車かを判断するのは難しいと認識。
→この問題については今後も検討を行っていくこととしているので、協力をお願いしたい。

以上