

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24回）-議事要旨

議事概要

事務局より資料3及び資料4について説明

使用済自動車の判断基準について（資料3）

- ガイドライン化は使用済自動車の何たるかをはっきりさせるものとして、基本的に賛成。意図的にタイヤとエンジンを取り外し、部品と称して同梱して輸出するというような場合の取扱いについても、本ガイドラインは応用できるのか。
→ 作成するガイドラインをどのような場面で使っていくのか議論になると思うので、そういった事例を含め、今後議論をお願いしたい。
- 使用済自動車の判断は場面により状況が異なる。輸出する場合における判断基準、オートオークションでの判断基準、下取りの場合と場面によりかなり違う基準となるのではないかと。資料に示されている指標が使えるのか慎重に検討が必要と思われる。
- 特に下取りの場面では、ユーザーが中古車として使っていた車であることから、外形的、客観的基準で見ると機能的にはほとんど中古車として問題ない車であると思われ、商品価値が判断基準となる。アフリカなど外国に輸出されている実態もあり、そのような車を他の場面と同じような基準で判断することは難しい。
- オークションの流通において、同一会場で何回流札しても別の会場で売れる車はあるので、単純に回数だけではなく、さらに何らかの条件を加えないと制限付けができないのではないかと。
- 参考資料1の1. (1)「選択 (2) リサイクル料金が既に預託されている場合」において、リサイクル料金と車両価格を明示する必要があるのではないかと。
→ 商品中古車を下取りする場合、ユーザーに対しては車体価格とリサイクル料金をはっきりと分けて明示するよう指導している。
- 使用済自動車の判断基準を示すことは必要。いろいろな場面を考慮する必要はあるが、区分毎の基準ではなく、一つの一般的な基準にしなければならぬのではないかと。できる限り明確な判断基準となる必要がある。
- 多走行車の判断基準にはばらつきがあるので、一律に「多走行は何万キロ」という判断は難しい。
- 判断基準をつくる試みは、1つの前進。ただし、ガイドラインがどのような性格の基準なのかははっきりしていない。例えば引取業者が遵守すべき強制的なものとなるのか、拠り所とする1つの考え方なのか、基準の性格についても検討願いたい。

引取業者の判断基準について（資料4）

- 「自動車を最後に利用したユーザー（中略）の義務と権利として、(1)自動車リサイクル法上のリサイクル料金の負担（後略）」とあるが、料金は新車購入時に負担しているのではないかと。リサイクルルートに乗せることが最後の排出者の義務だと理解している。
→ 自動車リサイクル法は前払方式で、新車販売時ないしは既販車については車検時預託をされている一方で、法律の中で預託金の承継があり、中古車として販売されて譲渡された場合にはリサイクル料金も承継され、負担者が変更される。前払方式であっても、最終所有者が使用済自動車とする際に負担する構造となっているため、引取業者や解体業者がリサイクル料金を負担するような事態も生じていると認識。
- 承継については自り法第77条第2項に規定されており、所有権の譲渡があったとき、譲渡人にその権利が移るとあり、外へ出して預託金相当額をやりとりすることまで法律に規定されていない。引取業者や解体業者が負担することは理論上あり得ない。販売業者として取り扱う限りは負担するが、取引と併せて権利が移転しているので、何ら権利上問題ないのではないかと。
→ 第77条第2項を前提として、実際の商慣行として、中古車売買のときに預託金を払う慣行があるのではないかと。
→ 預託金は実際に自動車リサイクルセンターに預託されており、その権利が承継されるという形になっており、現在の商慣行では、リサイクル料金を外出しでやりとり。特に預託済みか否か不明確であった法施行当初、負担の事実が不明確であって、権利義務関係、費用の負担について認識の齟齬が生じるという観点から、リサイクル料金が預託されている場合にはリサイクル料金相当額を取引の中で明示することが円滑にやりとりする際に必要であったと考えている。
- ユーザーと販売店との間で使用済自動車とするのか、それとも中古車として扱うのかということであるが、使用済自動車として扱った方が両者間で支障がないのであれば、その方がリスクはなく、販売店は使用済自動車として扱い、ユーザーにも説明するはず。客から「中古車として引き取ってくれ」と要請されれば、自分にリスクを移転して中古車としての輸出可能性やオークションでの販売可能性にかけて中古車として引き取り、売れたら、中古車として利用してくれる人がいるということになる。これは法律の趣旨である「できるだけ長く自動車として利用する」というリユースの観点からも良いことではないかと。

- 本来自り法のシステムに乗るべきものが、例えばオークションを通して部品取り等の目的で有価で流通してしまうケースがあり、事実上廃掃法でも、自り法でも管理されない形で可視化されていないところが問題。しかもその中のある時点で使用済自動車になるときも有価で買うために、リサイクル料金が転嫁されてしまっているところも問題と理解。3品目のリサイクル料金を解体業者やその他の人が負担してリサイクルしたのでは、法律前の元の状態に戻ってしまう。その点については法律の想定外となる。その原因は、予想外の資源価格の高騰により皆が使用済自動車を買うようになったこと。その問題を防ぐためには、使用済自動車を定義し、「使用済」ということを何らかの形でマーキングしておかないといけない。粗い形となるが線引きをしておかないと問題を解決できないと思っている。
- リサイクル料金を外出しにしない取引について、法制定当初、リサイクル料金は預託金であり、車両売買金額とは税法上の整理が異なると思料。そのため、オークション取引においても車両代金とは別にリサイクル料金を出品者に支払うこととしているのではないか。
- ユーザーとの接点のある引取業者に共通の言葉で共通の趣旨に基づき説明してもらわないと誤解が生じる。ユーザーは車のことについて素人であり、預託金の使い道や中古車として扱われるのか否かなどの説明を共通の言葉で言わないと非常に誤解が生じる。人と人の会話で難しいと思うが、共通の書面で説明し、使用済自動車か否かを確認しないとユーザーと引取業者との認識に違いが生じるのではないか。それが結果的に自動車リサイクル法の透明性と信頼性を損なうことになるのではないか。
- 2頁の2. 「引取行為に習熟している必要がある」とあるが、電子マニフェスト等の引取方法の他に、引き取る車が中古車か使用済自動車かという問題を含めて「習熟」という意味に含まれているのか。
→ 「習熟」の内容については、電子マニフェストを含め、引取義務が発生した際にどのように引取行為を行うのかという点を意図。使用済自動車か否かの判断の部分は、含まれていない。

本日の議論を踏まえつつ、資料3及び4のとおり、検討を進めることとなった。

事務局より資料5について説明

- 品質・保証基準の共通化も大事だが、「リユース」と「新品」の2通りの場合を示すのも大事なことと認識。ユーザーに選ぶ権利を持たせることも重要。CO₂削減効果などをわかりやすくすることも大変良いことだと思っている。
- リユース市場の拡大のためには解体業の努力だけでは限界があり、社会的な取組が必要。メーカーの供給責任を中古部品で賄ったり、損害保険会社さんの部品供給など、他の業界と連携するなどの取組が必要だと思っている。
- 中古部品の利用拡大には大賛成の立場。中古車業界でも中古部品業界と連携して利用促進に努めている。ただ、部品の特定が難しいのが実情。コンピュータ・ネットワーク上で部品の特定化を行うためのデータベース化が必要。メーカーの協力をお願いしたい。また、資料における整理についても第5条に、修理のときに中古部品を使うように努めなさいとユーザーに対して書いているので、これを引き合いに出したほうが良いのではないか。

事務局より資料6及び資料7について説明

- 資料6の6頁のASR重量は、どこからどう算出されたのか、ちゃんと言葉の定義を併記するなり、括弧書きするなり留意して表記した方が良い。
- 再資源化の全体の流れが断面的にはこのように表現されるが、流れとしてどうなっているのか、ユーザーから見て自分たちの使用済自動車がどのような資源にどう回って、どのように活用されているのか明示的にわかるような流れを示す時期にきている。
→ 再資源化施設については注意書きするなりで対応する。全体のマテリアルフローについては、わかりやすく表現するよう検討させていただく。
→ 6頁の最終処分量はTHとARTの実績ベースからのデータとなっている。
- 5頁の数字の整合性はまた確認させて貰いたい。特に埋立施設へのASR重量、再資源化された再資源化重量とリサイクル施設に投入された重量との数字が一致しないし、読みにくくなっているので、併せて教えて欲しい。
→ 全体フローとして計算しやすい、トレースしやすい表現があると思う。

以上