

産業構造審議会
産業技術環境分科会 廃棄物・リサイクル小委員会
自動車リサイクルWG

中央環境審議会
循環型社会部会 自動車リサイクル専門委員会

第36回合同会議

議事録

平成27年1月14日（水）

○小松自動車課課長補佐　それでは、定刻でございますので、これより産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・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及び中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会の第36回合同会議を開催いたします。

議事に先立ち、本日の委員の出席状況をご報告させていただきます。

本合同会議は、両審議会を合わせまして28名の委員で構成されております。本日は現時点で20名の委員にご出席いただいております。

産業構造審議会自動車リサイクルワーキンググループについては14名の委員にご出席いただいております、定足数である過半数に達していることをご報告させていただきます。

なお、中央環境審議会自動車リサイクル専門委員会につきましては、定足数の規定はございません。

続きまして、委員の変更がありましたのでご報告いたします。

一般社団法人日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会長の加藤忠利委員に代わりまして、嶋村高士委員でございます。

次に、本日の欠席委員の報告をいたします。

赤穂委員、伊勢委員、河村真紀子委員、酒井委員、下平委員、柚谷委員におかれましては、本日ご欠席の連絡をいただいております。また、大坂委員におかれましては、ご到着が遅れるとの連絡をいただいております。

なお、戸澤委員に代わりまして、上岡説明員に代理でご出席いただいております。

引き続きまして、配付資料の確認をいたします。

お手元に資料1から3と参考資料をお配りしております。

また、委員の皆様のお手元には、「使用済自動車判別ガイドライン」と「自動車リサイクル法標準作業書ガイドライン」をお配りしております。本日の議論に関連する部分がございますので、適宜ご参照ください。

不足がございましたら、事務局までお知らせください。――よろしいでしょうか。

それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。

なお、冒頭のカメラ撮りはここまでとさせていただきます。

これ以降の議事進行については、永田座長をお願いいたします。

○永田座長　どうも、皆さん、こんにちは。

年を改めての初めての会合でございますので、本年もよろしく願いいたします。

それでは、本日の議題についてご説明申し上げます。

資料1にございますとおり、地方公共団体並びに指定法人からのヒアリングを予定しております。ヒアリングの内容といたしましては、参考資料、一枚物の紙でございますが、これの一番下、第4回というところに記載してございますように、地方公共団体に対しましては、不適正な事例への対処について、指定法人に関しましては、運営の効率化やチェック体制、それから料金の収支の状況と特預金の発生状況等について説明いただく予定になっております。

ヒアリングの進め方といたしましては、3つの地方公共団体から続けてご説明をいただいた後に、20分ほど質疑の時間を設けております。

その後、指定法人からの説明を伺いたいと考えております。また、指定法人の質疑応答の時間も20分を予定しております。

最後に、全体を通しての質疑として20分を別に設けておりますので、時間配分等につきましてご協力いただければ幸いです。

それでは、資料3-1に基づきまして、まず、全国知事会より、秋田県の高橋様より説明していただきます。どうぞ。

○秋田県 高橋環境整備課長 秋田県の高橋でございます。

それでは、全国知事会を代表いたしまして、お手元の資料3-1によりまして、自動車リサイクル制度に関します施行状況と課題について説明させていただきます。

次のページをお開き願います。

まず、今日お話しします内容でございますけれども、秋田県での施行状況について報告させていただきました後、課題につきまして、事例とともに説明させていただきます。なお、課題につきましては、全国知事会文教環境委員を務めます10県に照会を行いまして、取りまとめたものでございます。

下のほうですが、秋田県の概況でございますけれども、人口は103万5,000人となっております。ここ最近、年に1万人以上の人口が減るなど、人口減少率や高齢化率が全国で一番高く、本県の最重要課題となっております。

また、自動車保有台数は81万7,000台でございますが、1世帯当たりの保有台数としては都道府県の中で第20位となっております、平均的なところと考えてございます。

次のページをお願いいたします。

廃棄物関係の監視指導体制でございますが、県内にございます8保健所に環境担当を置

きまして、ここで許可や立入検査などを行ってございます。県庁を含めまして、廃棄物処理法に定めます環境衛生指導員は39名で、そのうち自動車リサイクル法の担当は18名となっておりますけれども、全て他の業務を兼ねて担当してございます。さらに各保健所に3名、計24名の非常勤職員を環境監視員といたしまして配置し、常時監視パトロールを行いまして、不法投棄などの廃棄物の不適正処理の早期発見に努めているところでございます。

許可・登録の状況でございますけれども、引取業者が371業者、フロン回収業が149業者、解体業者が38業者、そして、破碎の前処理を行います業者が13業者となっております。破碎を行う業者は、秋田市内に1業者ございます。

シュレッダーダストの収集運搬の許可を持つ者は130業者、処分業の許可を持つ者が1業者となっております。

シュレッダーダストの処分を行う業者でございますけれども、秋田県北部は明治初めから銅鉱山が栄えまして、鉱山に付随して銅などを製錬いたします製錬業が発達してまいりました。平成に入ったころには閉山いたしましたけれども、製錬施設では現在、産業廃棄物から金属類の回収などを行ってございまして、リサイクル拠点として重要な位置付けとなっております。その一部として、シュレッダーダストを焼却し、発電と工場への熱供給を行いますとともに、焼却灰やばいじんから金属類の回収を行ってございます。

次のページをお願いいたします。

許可業者などに対します立入検査の状況についてであります。毎年、県が定めます基本方針に基づき、各保健所で具体の立入検査計画を策定して実施しております。基本的には、解体業については2年に1回など、ごらんのような頻度で立入検査を行うこととしてございます。

平成25年度は197件の検査を行い、45件の口頭指導を行ってございます。軽微な事項につきましては口頭での指導を行いますが、明らかな法違反や環境への影響が大きい場合など、内容によっては文書により改善を指導し、その結果の報告を求めることとしてございます。

また、不法投棄監視の結果では、昨年度は17台の不法投棄等の疑いのある車両を新たに発見しており、その総数は県内215台となっております。一方、11台の車両について撤去されているのを確認してございます。これにつきましては、また次の課題で述べさせていただきます。

下のほうでございますが、ここから課題に入らせていただきます。

まず、解体業者が事業を行う上での能力の問題でございます。解体業許可申請の際に申請者には標準作業書を作成していただきますが、ほとんどの標準作業書は同じような内容、いわば金太郎あめのようなもので、申請者間での違いがなかなか見られません。しかも、立入検査などで調べますと、その後の見直しなども行われていないことが多く、事業者にとっては許可時の添付書類の1つにすぎない状況となっており、法が求める標準作業書の位置付けについて認識の欠如がある場合が多いと感じてございます。

そして、標準作業書によらない作業が行われている場合、行政といたしましては是正を求めることとなりますけれども、自動車リサイクル法では、許可基準に反したことを根拠とします許可取消処分しか規定されておらず、指導しにくいような制度と感ずることがございます。

事例①でございますけれども、まず、部品を地下浸透防止措置を行っていない箇所に保管しており、油は抜いているものの十分ではないことから、油が染み出し、土壤汚染のおそれがある場合がございます。

次をお開きください。

事例②でございますけれども、油水分離槽は適宜油をくみ取り、清掃するなどの管理を必要といたしますけれども、適切な管理を行わず、しかも油に乳化剤を混ぜて排水し、下流の水路を汚している例もございました。これは標準作業書に反する行為となり、法律上は許可取消しということとなりますけれども、行政としては、特に悪質なものを除いてはある程度指導を重ねないと許可取り消しにはなかなか踏み切れないものがございます。

このようなことから、特に周辺環境の保全を図る観点から、油分の取扱いについては標準作業書によるものではなく、全事業者がすべからく守る必要がある一律の基準にすべきと考えてございます。

そして、廃油の不適正な管理や標準作業書によらない作業を是正させるためにも、指導、助言、勧告の規定が必要と考えてございます。

下のほうにまいります。

処理能力と保管基準の明確化でございますけれども、解体事業者が持つ処理能力を基とした明確な保管台数の基準はなく、保管場所の区域や積上高さなどを標準作業書に明記して、それを遵守することとなっております。そのため、保管台数が多くなって保管場所を広げた場合、その保管場所を届けるだけで多くの使用済自動車を保管することができま

す。しかも、事後届出でよいとされております。このため、何らかの理由で事業者が業を継続できなくなった場合などは、不法投棄にもつながることとなりますので、解体処理の能力を勘案した保管台数の規制が必要と考えております。

次のページをお願いいたします。

次は、使用済自動車の判別などに関します課題でございます。立入検査を行いますと、事業場内にごございます車が使用済自動車なのか、中古車なのか、判別に迷う例が多くございます。この事例では、真ん中にごございます自動車は破損状況から明らかに使用済自動車ですが、この両脇がよく分かりません。左側は使用済自動車、右側は中古車となっております。

このような場合、業者の説明を聞くだけではなく、自動車リサイクルシステムの登録情報を参照することが必要となりますけれども、保管場所と端末のある事務所が離れている場合、照合には非常に手間と時間がかかりまして、非効率な検査となります。ぜひ紙媒体での記録の備え付けなど、システム情報をすぐチェックできる仕組みが必要と考えてございます。

下にまいりますけれども、放置自動車対策でございますが、特に秋田県は農業県であります。田んぼや畑のそばに古くなった自動車を置き、農業機具の倉庫として使う例が多くございます。そして、年月を経て朽ちてきて、見栄えが悪いなどの苦情が寄せられる場合もございます。不法投棄か否か判断するために、所有者を特定して事情を聞くとともに、環境保全上の支障を調べる必要があるなど、是正には手間と時間を要します。

その一方、調査を進めているうちに、いつの間にかその自動車が撤去されている場合も多くございます。いずれにしましても、放置自動車であっても最後はリサイクルが必要である旨、住民などへのさらなる周知が必要と考えております。

次のページをお願いいたします。

次に、不適正処理対策についてであります。まず名義貸しの問題でございますが、解体事業者の事業場内で雇用関係のない者が、部品取りなどと称して解体作業を行っております事例がございます。雇用関係を聞きますと、社会保険関係の書類など従業員であることを示す書類は遠隔地の本社にあるなどとして、その場では曖昧な回答しか行わず、そのため、後日文書で回答を求める必要が生じ、即時的な有効な指導ができません。各事業場に従業員名簿を備え付けさせるなどの必要があると考えてございます。

下にまいります。

不適正処理時の事業の停止についてであります。この事例では、バンパーをサーマルリサイクルに回すとして外して保管したものの、うまく使うことができず、多量に保管した例でございます。廃棄物を多量に保管したこととなり、廃棄物処理法での法的指導はできますが、自動車リサイクル法では明文規定がございませんことから、解体業の停止はできず、不適正保管状態であるにもかかわらず、使用済自動車の受入れ、解体が続くこととなります。自動車リサイクル法にもこのような場合の業務停止命令などの規定が必要と考えてございます。

次のページをお願いいたします。

さらに輸出時の問題でございます。廃棄物であれば、環境省の許可無しには輸出することはできません。この例では、税関が通関検査の際にこのような状況を発見いたしました。そして、税関から環境省に確認の依頼がございまして、環境省と当県の合同で調査を実施しましたところ、割れたフロントガラスがそのままであるなど廃棄物と判断することができ、輸出を止めて再処理を指導したものでございます。

解体業者の事業場での不適正輸出行為の確認は難しいことから、輸出時の確認と関係機関の連携の更なる強化が必要と考えてございます。

下のほうでございますが、これは茨城県の場合でございます。茨城県では、輸出しようとする解体自動車に自動車リサイクルシステム電子マニフェストのコピーの添付を求め、不適正な輸出の防止を図ってございます。新潟県や小樽市におかれましても同様の取組をされていると伺ってございます。

次のページをお願いいたします。

最後の課題になりますけれども、解体業の許可を受けずに部品などを取り扱うヤード業者対策でございます。このようなヤードを経営する事業者の中には外国籍の方が多くいらっしゃいますが、立入検査時などでも不在のことが多く、日本人の従業員に任せて、実質的な管理をしていないことから、経営者本人に対する指導が徹底できない場合がよくあります。さらに、他県では、盗難車を処理していた例があったり、経営者がいても、「日本語よく分かりません」と言い逃れする例があることから、警察を始めとする関係機関との連携による対応が重要と感じてございます。

なお、本県におきましては、自動車関連のヤード問題はございませんけれども、廃家電に関しまして指導例がございまして。

下の参考事例でございますけれども、千葉県ではヤードに関します不適正な事例が多く、

周辺住民の不安もありましたことから、ヤード規制に関する条例を設け、この4月から施行することとしております。規制の内容としては、保管等に係る届け出、油の地下浸透の防止措置などを義務付けますとともに、知事の勧告、命令、報告徴収、立入検査等に関する規定を設けてございます。

最後のページをご覧ください。

自動車リサイクル法につきましては、プリペイド方式であることもございまして、他のリサイクル法と比較しますと、おおむね順調に運用されていると感じてございます。これは関係機関の皆様のご尽力も大きいことと感じてございます。ただ、これまで述べさせていただきました課題などを踏まえ、さらなる規制の強化もご検討いただければと考えてございます。

また、悪貨が良貨を駆逐することがないように、優良業者が伸びていけるような制度が望ましいと思っております。

そして、お願いになりますけれども、年1回、自動車再資源化協力機構さんの職員とともに合同一斉立入調査を行っておりますけれども、当県の職員にとりましては大変勉強となる機会となっております。ぜひ派遣する回数を増やしていただいた上で、今後も継続していただければ幸いです。

以上、駆け足でございましたが、全国知事会の代表といたしまして施行状況と課題について述べさせていただきました。よろしくご審議くださいますようお願い申し上げます。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、資料3-2に基づき、全国市長会より高橋様、それから川崎市の渋谷委員よりご説明いただきます。どうぞ。

○全国市長会 高橋副部長　　全国市長会の高橋と申します。よろしく願いいたします。

お手元に配付しております資料3-2の「自動車リサイクル法の見直しの検討に対する考え方について」をご覧ください。この資料は、全国市長会が関係の役員市及び保健所設置市等に対し調査を行い、104市から回答を得たものを基に作成しております。この調査は各市の担当者の意見を集約したものでありますので、全国市長会としての意見でないことを申し添えさせていただきます。なお、資料の中で誤字がありました点につきましてお詫び申し上げます。

また、資料3-2の資料として参考資料を付けておりますが、この資料が資料3-2の基となった資料となりますので、細かい点については後ほど、こちらの参考資料をご覧ください。

ただければ幸いに存じます。

中身については、川崎市の廃棄物指導課長の渋谷さんから説明をさせていただきます。

○渋谷委員 川崎市廃棄物指導課の渋谷と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料3-2をご覧ください。

まず1枚めくっていただきますと、目次というのがございますが、大きく4つの項目に分かれております。

1つ目が自動車の不法投棄等の発生状況、発生抑制の取組に関する現状と意見、2番目が自動車の不法投棄対策に関する各支援制度の現状と意見、3番目が自動車リサイクル法に基づく事業者の登録・許可業務等に関する現状と意見、4番目がその他の意見という形でご説明を差し上げたいと思います。

それでは、1ページ目をご覧ください。1番の自動車の不法投棄等の発生状況、発生抑制の取組に関する現状と意見というものでございます。

まず、自動車の不法投棄の現況でございます。自動車リサイクル法が施行されまして約10年が経過したところでございますが、現在におきましても、各自治体では、年間新たに1,000台前後の不法投棄、放置自動車が発生している状況でございます。前年度からの繰越しの台数は減少傾向にある状況でございますけれども、各自治体では依然として、年間400台～500台前後の放置自動車、不法投棄自動車を公費によって撤去しているという現状でございます。ある都市では、年間100万円以上の公費を投入し撤去しているという状況もございます。

こうしたことから、国において、こういった不法投棄、放置自動車に対する更なる対策を早急に講ずるべきであるということが意見として挙げられております。また、そういった必要な措置を講じていくべきだということで意見を申し上げておきたいと思っております。

その中で、川崎市の現状も併せてお伝えいたしますと、川崎市につきましては書いてはございませんが、路上に平成23年度から25年度の3ヵ年間で約130台の放置自動車や不法投棄自動車が新たに発見されているということで、そのうちの約7割が所有者、原因者による撤去になりまして、残りの44台については川崎市でも公費で撤去しているという現状でございます。

続いて、2ページをご覧ください。2番の原状回復に関する問題、課題というところでございます。

まず1番目の、財産権の問題がありまして事務手続に時間を要するというところで、迅速

な撤去、処分等ができない。あと、原因者の特定にもやはり同じように手続に時間を要することで、迅速な対応が図れていないというのが課題として挙げられております。また、撤去に必要な一時的な保管場所の確保ですとか、撤去費用の負担。あと、放置自動車や不法投棄自動車であることの判別が困難な事例があるということも挙げられております。それと、言葉が通じない外国人への指導は大変困難だという現状がございまして、こうしたことから、放置自動車の撤去に際しては、警察の協力ですとか車両の所有者の情報を自治体に開示するなど、そういった国による適切な措置を講じるべきという意見がございました。

川崎市におきましても、廃棄物の認定を行ったものを公示して撤去しているところがございますけれども、ナンバーがない車両に警告書を貼付しても、剥がされている車両があって、所有者がいると思われるのですけれども、所有者が誰なのか判明しないことが多いということも聞いておりますし、また、所有者が撤去の日に名乗り出るというようなことで、トラブルになることもございます。そこで、廃棄物の認定ということではなくて、一定期間経過した場合に撤去できるような規定があるといいと考えているところでございます。

続いて、3ページをご覧ください。(3)の使用済自動車判別ガイドラインの活用状況でございます。

現状としては、ガイドラインを利用したことがある自治体につきましては、おおむね、業務上参考になったという回答をいただいているところでございます。あと、ガイドラインを利用したことがない都市自治体からは、ガイドラインの存在を把握していないとか、処理の際に関係する法令との整合性の記載がないというような意見がございました。引き続きガイドラインの一層の周知等を図って、適宜見直しを図るべきという意見がございました。

川崎市につきましては、ガイドラインの策定前から、道路を所管している部局において放置自動車処理要綱などを策定いたしまして処理している現状でございますので、ガイドラインにつきましては基本的には活用していないというような現状でございます。

次に、4ページをご覧ください。自動車の不法投棄に関する各支援制度の現状と意見ということで、(1)の不法投棄等対策支援事業についてでございます。

こちらにつきましては、現状では、車体番号が削り取られた放置自動車等について、自治体がりサイクル料金を負担しているということと、出えん対象となる費用の範囲が限定

的であって、利用状況が少ないという意見が見受けられます。

以上のことから、当制度における費用の適用範囲の拡大を図り、都市自治体が利用しやすい制度に改めるべきという意見がございました。

次に、5ページをご覧ください。(2)の離島対策支援事業についてということでございます。

現状につきましては、制度利用時の計画策定に必要な島内の自動車保有台数、廃車処理状況の把握がまずは困難であるということ。また、車両運搬が可能なフェリーがなかったということで、チャーター便による運送費用で申請したところ、他の事例に比べて費用が高かったということで、支援対象外となったというような事例もございます。

以上のことから、申請手続の簡素化など利用しやすい制度に改めるとともに、補助率の引き上げを図るべきという意見がございました。

続いて、6ページをご覧ください。自動車リサイクル法に基づく事業者の登録・許可業務に関する現状と意見というところでございます。

法に基づく許可基準や事務の取扱いについて基準が曖昧なものがあるということと、申請時に添付されている書類だけでは判断に苦慮する場合があります。あと、自動車リサイクルシステムへの登録が義務となっていないため、登録を行わない事業者が見受けられる。関連事業者が許可を受けた自治体と、関連事業者が実際に使用済自動車を保管している自治体が異なる場合など、地域をまたぎ広域的な対応が必要であるといった現状でございます。

以上のことから、7ページにございますように、登録・許可業務に関して、申請書類に経理的基礎資料の添付を含めるなど改正を行うこと。それと、指導の一貫性を持たせるため、産業廃棄物等の関係法令との整合性を図るということと、自動車リサイクルシステムへの登録の義務付け、外国人関連事業者への対応が必要だということです。また、事業者に対する立入検査について、国、都道府県、警察等の関係機関との連携体制の整備をすべきという意見がございました。

川崎市におきましては、自動車リサイクル法の許可や登録の欠格要件の期間が、許可については5年間ということでありますけれども、登録については2年間であるということから、解体業の許可の欠格要件で許可取消処分を行っても、同一の業者の引取業者やフロン類回収業者の登録の取消しができないというような事案が発生しておりました。こうしたことから、使用済自動車という廃棄物を扱う以上、複数の許可や登録を持っている同一業者が欠格要件に該当した場合、全ての許可や登録の取消しができるように法改正の検討

をお願いしたいということ。

また、欠格要件の内容につきましても、許可につきましては生活環境の保全を目的とする法令ですとか、暴力団員に対する規定が適用されているところがございますけれども、登録については適用がないというようなことがあり、整合が図られていないところもございます。また、取消処分を行う場合、自動車リサイクル法では、できる規定ということになっておりますので、必ず行政手続法の聴聞が必要ということになりますが、欠格要件に該当した場合などは、現在の廃棄物処理法と同様に聴聞不要となるような法改正の検討をお願いしたいということがございます。

最後になります。8ページをご覧くださいますと、その他の意見ということで3点ほど書いてございます。災害発生に伴う所有者不明の車両処理に対するマニュアルの作成が必要だということですか、解体業者等において、中古車のオークションを利用して使用済自動車としている事例や、解体業者等をあっせんしていると疑われる事例が多く存在しているということで、自動車リサイクル法が機能していないと感じているという意見もございました。それと、自動車リサイクル法は廃棄物処理法と密接に関連しているということで、同法の事務については、産廃の処理を監督する権限を有している自治体に集約していくべきだということの意見もございました。

自動車リサイクル法の見直し検討に対する考え方についての説明につきましては以上でございます。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

引き続きまして、資料3-3に基づいて、全国町村会よりお話を伺います。埼玉県滑川町の横田委員より説明いただきます。どうぞ。

○横田委員　　ただいまご紹介いただきました、埼玉県滑川町の横田でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

町村における自動車リサイクル制度に関わる対応状況についてご説明申し上げます。

なお、説明資料3-3にページが記されておりません。ご迷惑をおかけしますが、各課題ごとにご説明をさせていただきますので、よろしくお願ひ申し上げます。また、別紙の説明資料につきましては、後ほどご覧いただきたいと存じます。

それでは、説明資料3-3、1枚お開きいただきたいと思います。

1、自動車リサイクル制度における対応状況でございますが、①不法投棄車両の発生状況、処理状況及び考えられる発生原因といたしましては、私有地である場合が多く、他人

に迷惑をかけていないとの認識が強いことが挙げられます。このような場合、住民からの苦情、通報等があっても、私有地のため行政指導することが困難となります。また、他の不法投棄と同様に、原因者が廃棄しようとしたときに、不法投棄しやすい環境があると助長してしまうことが挙げられます。1つの不法投棄があると、さらに不法投棄がされ、ごみのごみを呼ぶ状況となります。自治体におきましては、自動車リサイクル制度の単体の問題と捉えているのではなく、廃棄物全体として考えているところでございます。

次に、②不法投棄車両の確知・把握方法及び原因者の把握方法につきましては、住民による通報及び不法投棄のパトロールによる発見確知によるものが多いのではないかと考えられます。また、原因者の把握方法につきましては、警察、運輸局及び検査協会への照会等が挙げられますが、自動車ナンバーや車体番号の確認ができなく、円滑に進んでいない状況でございます。

次に、③原状回復における状況や問題点でございますが、谷底等で発見された不法投棄車両の撤去費は非常に高額になりまして、処理が困難であり、私有地での投棄に関しては、所有者の同意が得られない場合が多く、処分に至らず、所有者判明につながる手がかりとなるものが撤去されており、盗難車両なのか、処理業者の不適切な処理なのか確認できない状況でございます。また、大量の不法投棄車両が発生した場合、原状回復に掛かる費用負担が大変高額となるため、財政的に厳しい状況となります。本来、このような支出は自治体で負担する必要のない経費であると考えております。

次に、④でございます。未然防止対策の実施状況でございますが、多くの町村で不法投棄監視パトロール、広報紙や回覧等による啓発活動や地域の区長等との情報交換を行っております。

当滑川町の場合でございますが、環境パトロール事業といたしまして、シルバー人材センターと契約いたしまして週3回、1日6時間、2名で町内パトロールを行いまして、不法投棄全体の削減を行う未然防止を図っております。

次に、⑤住民への自動車リサイクル制度の周知の状況や苦情の発生等につきましても、広報紙やポスター、チラシによる啓発活動を行っております。アンケート結果でございますが、自動車リサイクル制度に対する住民の苦情は発生しておらず、本制度は十分浸透していると考えております。ただ、景観の視点から近隣住民からの苦情が大半でございまして、このような場合につきましては現場確認を慎重に行って、原因者の特定及び指導に努めているところでございます。

次に、2の役割分担の在り方でございますが、自動車販売業者との協力、連携を図ることが必要であると考えます。さらに、製造業者、関連業者、地方公共団体、所有者及び警察、運輸局との協力体制の確立が不可欠であり、今後とも迅速な連携体制の強化が必要であると考えております。

次に、3、将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿につきましてご説明申し上げます。

(1)自動車リサイクル制度施行による効果や影響でございますが、リサイクル料金が前払方式であるため効果があり、近年は廃棄自動車でも買取価格がつくこともございまして、放置自動車が減少しております。また、不法投棄は、リサイクル制度よりも、所有者のモラルの欠如に原因があると考えますので、要望といたしましては、厳罰化を望むものでございます。

次に、(2)不法投棄対策支援事業についての意見でございますが、まず、手続を簡素化していただきたい。一時的にしても財政的に費用負担が大きくなることから、支援に至るまで迅速に処理が進むことが必要でございます。次に、行政代執行に踏み切ることができる自治体にとっては有意義でございますが、町村においては代執行の経験、実績等が少なく、また支援事業を把握していない町村も見受けられるため、自治体への説明会を実施していただきたいとの意見が出されております。

次に、(3)自動車リサイクル制度導入が検討された時期には想定されなかった新たな課題の発生につきましては、発見から処分に至るまでに、多くの法令や関係機関との手続を行う必要がございまして、時間がかかるため、手続の簡略化を推進していただきたいと考えております。

次に、(4)自動車リサイクル制度全般について現在、困っていることでございますが、1点目といたしましては、解体しても利益を出せなければ、車両や破砕くずの不法投棄が広がる可能性がございます。2点目といたしまして、廃車後の倉庫利用を認めること自体が不法投棄につながっております。3点目といたしましては、今後、不法投棄が発生した場合の対応策が確立されておらず、予算措置も困難であると思われま。このような状況を踏まえまして、廃車する際に、対象の自動車を確実に引き取るような法改正を望むものでございます。

次に、(5)自動車リサイクル制度の見直しにおいて、町村にとって必要な改善点でございますが、課題として、町村財政において費用負担が大きな問題となることが挙げられます。要望事項でございますが、原因者が分からない不法投棄車両の撤去等に掛かる費用へ

の支援や、車両ナンバー等がない使用済自動車の不法投棄原因者を特定できる所有者状況の履歴化と情報提供体制の構築をお願い申し上げる次第でございます。

まとめといたしまして、自動車リサイクル制度の評価でございますが、自動車リサイクル法の施行以来、不法投棄・不適正保管車が着実に減少していることは評価できると考えます。

さらに、前払制度が実際に運用される事例として、自動車リサイクル制度での実績が他制度にも良い影響を与えるものと思われ、更なる不法投棄発生防止を図るため、今後においてデポジット制度又は生産車責任制度の導入を検討していただきたいと提案させていただきます。

最後になりますが、全国町村会としての要望といたしまして、環境保全対策の更なる推進を挙げさせていただきます。自動車リサイクル法に基づく不法投棄対策支援事業及び離島対策支援事業を拡充するとともに、不法投棄対策支援事業につきましては、未然防止対策や行政代執行によらない原状回復への支援等も事業対象としていただきたいと考えているところでございます。また、不法投棄車の回収費用等につきましても、厳しい財政状況が続くなか、町村の財政負担とならないよう、万全の措置を講じていただきますようお願い申し上げます。説明に代えさせていただきます。ありがとうございました。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

それでは、以上、3地方公共団体からご説明、ご意見を賜りましたので、それに対する質疑応答を行ってまいりたいと思います。ご質問、ご意見がある方、申し訳ございませんけれども、また名札を立てていただけますでしょうか。順番にこちらから指名させていただきます。どうぞ。

それでは、大塚先生のほうから行かせていただきましょうか。

○大塚委員　　ちょっと今気が付いていることだけ簡単にお伺いしたいと思います。資料3-2の全国市長会さんの発表に関してちょっと質問させてください。

7ページの辺りに関係しておっしゃっていただいたことで、必ずしもここに書いていなかったところもあると思いますが、欠格要件との関係で、複数の許可について、1つ欠格要件があったら、全てに許可の取消しをするべきだというご指摘がございました。廃棄物処理法との関係ではそういう議論は当然あり得ると思いますが、もう1つ、許可の取り消しについて聴聞を不要にせよということもそこでおっしゃったのですけれども、これは放置されている自動車の所有者が分からないから、聴聞ができないというご趣旨でおっしゃっ

ているのだと思いますけれども、そこを確認させてください。聴聞に関しては一般的にはしたほうが行政手続としては良いことは良いので、しかし、それをどうするかという問題があるかと思しますので、ご説明をお願いしたいと思います。

それから、8ページの最後のところにあるように、産業廃棄物の適正処理について監督権限をもつ自治体への集約というのは、検討に値することだと思っていますが、今、この監督権限のずれというのはどういうときに生じているか、教えていただけるとありがたいと思います。

以上です。

○永田座長　　まとめてお伺いした後にお答えいただきますので、すみません。河村さん、どうぞ。

○河村（二）委員　　ELVリサイクル機構、河村です。よろしくお願いします。

先ほど来の話の中で、不法ヤードの件です。そして、解体事業者の外国人事業者の立入検査の件、また、事業許可の件、この3件についてちょっと質問していきたいと思えます。

まずもって、社会問題化している不法ヤード、違法ヤードと言われているのですよね。これは千葉県や岐阜県などの一部の自治体では、取締条例を制定化する動きがあるということで、全国的に見ますと、まだまだ鎮静化するまでには至っていないような現状でございます。解体業界としても大きな問題であるため、自治体間の連携やELV機構が提供する各地域における違法ヤード等の情報を活用いただき、違法解体ヤードの対策強化をお願いしたいということが1つです。

また、自り法には使用済自動車の引取業の役割と登録制度がありますが、最近、廃車等引取りののぼり旗を立てる積極的な、例えば例としてガソリンスタンド、不要品回収業を中心とした廃車引取業が散見されるということで、この業者は自り法の廃車引取業の許可は無いわけなのですが、電子マニフェスト、引取情報はもちろん役割をせず、廃車転売を目的に事業を行っているということで、廃車と中古車の区別が困難な現状では非常に難しい判断もありますが、法律の抜け道がゆがんだ事例として温床となり、法律の信頼性を損ねることがあるということで、行政機関の指導監督をお願いしたいということです。

また、もう1つ、解体事業者の外国人のヤードの立入りの件ですが、これは日本は国内法の自り法であるために、日本語理解ということは必要でありまして、そのためには常勤の事業管理者がぜひ必要であるということです。また、同法律の事業には、日本語による指導が不能の場合は能力不足に該当するのではないかと考えております。また、行政、自

自動車再資源化協力機構の監督指導にも理解できず、自り法運用に非常に法令遵守が困難であるということを考えれば、日本語理解の管理者常勤は必要条件であるということで、法令理解に全事業者も同様に義務化を立入検査の対策として提案いたします。一応そんなことです。

そして、もう1つ、この自り法の事業許可の公平性という観点から言いますと、自り法事業の許可基準は今のところ全国一律ではないように聞こえてくるわけなのです。また、一部地域によっては、政省令に記載されない許可要件の違いが発生しているということで、このことは自り法の許可の平等性にも問題あると。自り法は施行10年を迎えています。いまだ廃掃法と混同視されているということで、同制度は地域行政の理解度が少し不足している地域もあるということで、一部地方の歴史的問題も理解できますが、許可基準の違いは法制度の混乱と信頼性を損なうということで、基本的には全国一律の許可基準にぜひ改善指導願いたい。このようなことを提案します。

以上です。

○永田座長　　どうも。鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員　　では、秋田県の高橋さんにご質問です。資料の6ページにありますが、立入検査をしていらっしゃるということなのですが、毎年、立入検査をするところはどのようにして決められていらっしゃるのかということと、何年で一巡されるのかということをお教えいただければと思います。

それから、次、7ページの真ん中、②にあります標準作業書によらない作業への対応とあるのですが、具体的に誰が何をすることが良いと思われているのか、教えていただきたいと思います。

次の8ページに、やはり今の質問と重なるのですが、指導、助言、勧告とあるのですが、これは誰が何をすることで、よりスムーズに課題を解決していくことができると思われるかを教えていただければと思います。

それから、全国市長会の渋谷さんに1つお聞きしたいのですが、資料の4ページの不法投棄に対する支援制度が、以前に比べると割と簡素化したというようにJARCではよく聞いているのですけれども、自治体が利用しやすい制度というのは、今後どういうところを改めればもっと利用しやすくなるのか、教えていただければと思います。

以上です。

○永田座長　　どうもありがとうございました。では、佐藤さん、どうぞ。

○佐藤委員 秋田県の資料についてお伺いしたいのですが、解体業者の能力について、いろいろな環境汚染の事例をご紹介されているのですけれども、この場合、解体業の許可だけを持っている人は少ないと思うのです。それで、こういう解体業者は他にどういう許可を持っているのでしょうか。例えば、自動車整備業、あるいは廃棄物処理業のように、そういう解体業者が複数の事業活動を行っていると思うのですけれども、どんな事業を行っているかについて教えてください。

○永田座長 細田先生、どうぞ。

○細田委員 それでは、埼玉県滑川町のプレゼンテーションについて3点お聞かせください。

まず、1. ①不法投棄車両の発生状況のところなのですが、「私有地である場合が多く、他人に迷惑をかけていないとの認識が強い」というのは、自分が自分の土地に放置しているのか、それとも、他人が他人の土地に放置して、これは公有地でないから構わないと思っているのか、その辺、ちょっと状況を知りたいので教えてください。

それから1. ③原状回復のところですが、これも似たようなことなのですが、「私有地での投棄に関しては、所有者の同意が得られない」というのは、土地の所有者のことなのでしょうか。そこを教えてください。

3点目、最後ですが、まとめの3点目で、「さらなる不法投棄の防止を図るため、今後、デポジット制度」と書かれていて、これはどういうことをお考えになっているのか知りたいのですが、想定できるのは、自動車を買ったときに、例えば廃車ガラとか車体に関して想定できる額を払っておいて、それを例えば抹消登録するときにお金が戻ってくる、あるいは解体証明するときにお金が戻ってくるとか、そういうことをお考えになっているのかお聞かせください。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。和田さん、どうぞ。

○和田委員 秋田県様、川崎市様、それから滑川町様の自治体からのご意見ということで、私ども三重県におきましても、多かれ少なかれ同様の問題を抱えているというような状況でございます。各自治体も同じような状況であるかなと私は思っております。

そういう中で、2点ほど質問させていただきたいと思います。

1つは、秋田県様のほうで標準作業書によらない作業への対応の中で、是正を求める手法が限定的であるということがございます。リサイクル制度が10年たったということで、

許可を取得した方の更新がちょうど3巡目に入るという状況でございます。手順のようなことは、こういった許可更新のタイミングしか強く指導するタイミングがつかみにくいというような現状が私ども三重県にはございますのですが、そのようなところ、こういった指導手法をとられているのか、もしあればお聞かせいただきたいと思います。

あと、自動車リサイクルシステムの登録の問題であったり、あるいは不利益処分のバランスの問題であったり、こちらにつきましても私ども同意見でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。とりあえず一巡ご質問いただきましたので、どうぞ、知事会の秋田県のほうからいかせていただきましょう。

○秋田県 高橋環境整備課長 それでは、私から。河村委員のご質問につきましては、ご意見ということでよろしいでしょうか。

○永田座長 かなりそういう話がありましたね。何かコメントがあったらお聞かせ願えますか。

○秋田県 高橋環境整備課長 確かにうちの県も、これは家電関係のヤードでございますけれども、やはり外国語の問題がございます。我々、県のほうとしては外国語が話せる職員の養成は人的にも難しいのですが、今、県警のほう頑張ってくれています。英語やフランス語とかそっちのほうに比べると、話す方が少ないような言語について、県警で今、職員を2年なり研修に出して養成してくれて、その職員が立ち会って一緒に合同で調査を行うというようなことでの対応を少しずつですが進めてございます。

それから、鬼沢委員からのご質問ですが、まず6ページの立入検査の状況でございます。引取業やフロン回収業につきましては、その状況に応じて何か情報があった場合に随時立ち入るということで、あと、基本的に解体業は2年に1回で一巡するように、それから破砕業は1年に1回は必ず行こうということをやっております。実際には、不適正なところには何度も足を運ぶとかそのようなこともございますし、解体業であっても、引取業とフロン回収業の許可を兼ねて取っているところなどは、併せてそちらのほうもチェックするというような状況になってございます。

それから、7ページ、8ページのほうでございますが、今の環境関係の法令の考え方としては、ちょっと私の私見が入るのかもしれませんが、まず事業者の自主的な管理が第一ですと。標準作業書というのも恐らくそういう観点からの制度と考えてございますけれども、それが守れないときに、許可権者である行政が、ある程度法律の権限を背景に強い指導をしていくというような仕組みが必要と考えてございます。

ただ、実際のところ、今の標準作業書については許可取消ししかないというのは、確かに強過ぎる権限なのかなという気もします。最後にはそこに至ることがあっても、その過程が必要であろうと。場合によっては、その事業場で働いている方々の生活の糧を一気に失うことにもなりかねません。そのようなところもちょっと考えてございます。

それから、佐藤委員からのご質問ですが、解体業の許可を取っている者はほかにどのようなものを兼ねているかということで、先ほどお話ししましたように、フロン回収業や引取業のほかに、やはり廃棄物処理法関係の許可を取っているところが多くございます。例えば収集運搬業であったり。また、破砕業であれば、併せて他の物も破砕をするというような許可を取っているところもございます。自動車関連の、引取業はディーラーさんが結構多いのですけれども、解体業につきましてはやはりそれ専門にやっているところも結構あるのかなと考えてございます。

それから、最後に和田委員からのご質問でございますけれども、許可更新時のタイミングで確かに強い指導というのはできます。そのほかにも、先ほど私どもの資料の6ページに口頭指導45件というところがございますが、やはりこれがなかなか指導を受け入れていただけなくて、何回も繰り返して粘り強い指導をしているのも事実でございます。このようなことを重ねて、ということはあるかもしれませんが、やはりおっしゃるように、許可更新のときというのは1つの良い機会なのかなとは思ってございます。

よろしいでしょうか。

○永田座長 ありがとうございます。それでは、市長会のほうから。

○渋谷委員 川崎市の渋谷でございます。大塚委員から2点ほど質問があったかと思えます。

まず1点目が、欠格要件に対する聴聞ということでございましたが、欠格要件につきましては、この自動車リサイクル法の許可業者でしたり登録業者の登録なり許可を取り消すときに必要な行政手続法の1つとなっております。自動車リサイクル法につきましては、今の許可の取消しという条文が、取り消すことができると規定ということになっておりますので、必ずするとされている行政処分、不利益処分には該当しないということです。

一方、廃棄物処理法につきましては、欠格要件に該当した場合には、しなければならないというような形で法改正が行われております。今現在は、廃棄物処理法につきましては、欠格要件に該当した場合については許可の取消しをしなければならないということなので、聴聞が不要だということです。

今の自動車リサイクル法につきましては、できる規定になっておりますので、そういったことから、欠格要件についても取消しにする場合には聴聞の手続が行政手続法上必要になっているところを見直ししていただきたいということです。

○大塚委員　その見直しをしなければいけない理由のことを聞きたかったということです。今おっしゃったところは分かっていますので。

○渋谷委員　理由につきましては、要は欠格要件自体に該当すれば、もう許可の基準に適合しないわけですので、聴聞をやるという理由自体が存在しないというか、許可の基準である要件に達していないわけですから、実際には聴聞をやったとしても、許可が取消しにならないということにはならないと考えているわけですので、その辺を廃棄物処理法と同じように合わせていただければと思っているところがございます。

それと、監督権限のずれというところですが、こちらについても、今の自動車リサイクル法につきましては、保健所設置市が事務を行うということになっておりまして、廃棄物処理法については、当初、平成10年ぐらいまでは保健所設置市ということで位置付けられておりましたけれども、その後、法律改正、政令改正がありまして、政令市と中核市、あと、その他の市でしたか、要は保健所設置市という文言が整理されて無くなってしまったということです。廃棄物処理法は必ず中核市が行うということになっていないということです。中核市が今回、自動車リサイクル法の事務を行うことになっておりますので、産業廃棄物を適正に処理する監督権限がある自治体が自動車リサイクル法についても事務を集約して行うべきではないかということを検討すべきと考えるというような形で書かせていただきました。

このような形でよろしいですか。

○大塚委員　はい。

○全国市長会　高橋副部長　鬼沢先生からのご質問ですが、4ページ目の不法投棄等対策支援事業について、都市自治体が利用しやすい制度に改めるにはどうしたらいいかということです。これは制度ができて3件しか使われていないということが実績であるのですが、片や都市自治体では年間400～500台、公費によって片付けているというのが今回の調査で分かったので、その制度と市が片付けている制度、どこかに問題があつてこういうことになっているのだから、せつかくこういう不法投棄等対策支援事業を用意していただいたので、自治体に使いやすいように改めるべきでないか。我々は直接事務に携わっていないのでどこに問題があるか、そこまで今回調査しなかったもので、今後、可能であれば

担当者を直接集めて、どこが使いづらいのか、どこをどう直せば公費をなるべく使わなくて、こちらの支援事業が活用できるのかというのを審議会のほうで議論していただければ幸いということで、提案をさせていただいた訳です。

○永田座長 分かりました。それでは、町村会のほうで。

○横田委員 それでは、細田先生からのご質問について回答させていただきます。

まず、①のところ、私有地である場合が多くということですが、あくまでもこれはご自身の所有車でございます。全国知事会の11ページを見ますと、ちょうど山林の中に車が放置されていますが、1つの例としてこのような状況でございます。

それから、③の原状回復のところ、私有地での投棄に関しては、所有者の同意が得られない場合、これはどういう場合かということですが、土地の所有者でございます。不法投棄車両の所有者と土地の所有者が重なっている状況でございます。

それから、まとめのところのデポジットでございますが、これは保証金と訳されますので、先生の想定されているとおりでございます。

以上でございます。

○永田座長 事務局に対する質問に近いものとか、あるいはコメントしたほうがいいものがあつたかと思しますので、どうぞ。

○山口リサイクル推進室室長補佐 補足だけさせていただきます。

廃掃法とのずれというところで、産業廃棄物処理の権限をもっているものと、自リ法の権限を有しているものがずれているというところがございますけれども、廃棄物処理法上は、廃棄物処理法の政令で定める自治体が権限を有しているわけですが、自リ法上は保健所設置市が権限を有しているわけがございますので、このずれが一部生じていて、いくつかの自治体でそういったずれしている実態があるという現状でございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。どうぞ。

○大塚委員 今の点は、もしやるとしたら、自リ法の改正が必要な点になるのですか。それとも、政省令で変えられるのですか。

○山口リサイクル推進室室長補佐 自リ法上は、保健所設置市というくだけは法律に、書いておりますので、そこを変えるとなると法律をいじらなければならないと思います。

○大塚委員 分かりました。

○永田座長 2回目、簡単な形でご質問いただければちょっと受けたいなと思っておりますが、河村さん、何かあるのですか。手短にお願いします。

○河村（二）委員 はい、手短に。全国市長会の資料でちょっと気付いた、素晴らしい提案があるので。14ページ、丸の上から3つ目です。許可基準に関することですが、この中に、解体業者及び破碎業者について、「使用済自動車の適正な再資源化を図るために、当該事業を行うに足る技術的能力を有する者の配置を義務付け、同時に当該技術的能力を証明する資格を創設すべきである」ということで、まさに我々がやっている自動車リサイクル士制度の運用のことなのですが、我々は実際、移動報告で日本全体の70%を処理している業界団体でありまして、その中で自動車リサイクル法はやはり一定の教育が絶対必要であるということを考えれば、このようなことをやっていただければと思います。

○永田座長 その説明は前に聞いているので、それに該当しますねという話だけしていただければ。

○河村（二）委員 はい、そのようなことをお願いしたいと思います。

○永田座長 質問ではないのですね。

○河村（二）委員 はい。

○永田座長 分かりました。他にいかがでしょうか。よろしいですか。

幾つかちょっと何をおっしゃられているのか分からない箇所もあってあれなのですが、後で少しまとめた時間をとりますので、そちらでご意見を頂戴しましょうか。予定の時間が来ておりますので、ここで3公共団体についてのヒアリングは終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。引き続き、また後のまとめの20分がありますので、そのままいただければありがたいと思っています。よろしく申し上げます。

それでは、続きまして、自動車リサイクル促進センターからヒアリングを行いたいと思います。葛西様よりご説明いただきます。どうぞ。

○公益財団法人自動車リサイクル促進センター 葛西専務理事 自動車リサイクル促進センターの葛西でございます。本日は報告の機会を与えていただき、まことにありがとうございます。資料3-4に沿って報告させていただきます。

おめくりいただいて、1ページにヒアリングのポイント、4項目を記載してございます。

2ページが、本日の資料全体の目次です。ヒアリングのポイントに重点を置きながら、私どもの財団全体の概要、指定法人である資金管理法人、指定再資源化機関及び情報管理センターの概要、最後に改善事例や特記事項などのトピックスと理解普及活動について報告させていただきます。

まず、財団概要ですが、4ページをごらんください。本財団は、自動車関連団体の出資

により2000年11月に設立、自動車リサイクル法の施行に先立ち2003年6月に3指定法人の指定を受けました。2010年4月からは公益認定法に基づく公益財団法人としての認定を受け、今日に至っております。

5ページが財団の組織図で、指定法人業務を担当する3部署がハイライトされています。

6ページが、9名の評議員と理事7名、監事2名の名簿となっております。

7ページをごらんください。私どもは、より効率的な運営と業務遂行を実現するために、一部の業務を外部の事業者に出注しております。主要な業務委託先としては、自動車リサイクルにかかわる情報システムの管理運用を担うデータセンター、問い合わせ対応などのコールセンター機能を担うコンタクトセンター、並びに中古車輸出に伴うリサイクル料金返還の事務手続を行う輸出返還事務センターがございます。

次に、財団の運営のチェック体制です。8ページの図表にお示ししたとおり、監査法人による会計監査、評議員会による審議、監事による監査、内閣府による監督など、法令に基づくチェック体制に加え、財団内の監査室による内部監査や、主務官庁及び自動車リサイクルシステムの運用に携わる関係法人との月例会議である運用委員会、財団運営にかかわる各種テーマについての日本自動車工業会及び日本自動車輸入組合との協議などのチェック体制が機能しています。

9ページは、毎年度の事業計画、事業予算の策定についてのフローを示しており、財団全体の事業計画と予算書は内閣府へ報告、3指定法人の事業計画と予算書は経済産業大臣及び環境大臣に認可申請する流れとなっております。

10ページは、同じく毎年度の事業報告と決算書のフローを示しています。

11ページが役職員数の推移です。自り法スタート時の70名前後の体制から、現在は58名体制で運営しております。

続いて、12ページから15ページまで、財団全体の運営費及び事業費の総額を費目別と財源別にグラフと一覧表で示しています。2005年度の164億円をピークに、総費用は年々減少し、11年度と12年度は特預金の出えんによる情報システムの性能対策費用により増加しましたが、13年度の費用総額は49億円まで低減しています。

これらの費用の財源について、16ページをごらんください。2004年3月の第6回合同会議での審議決定に基づいており、イニシャルコストは全額、自動車メーカーと輸入業者、いわゆるメーカー等に負担していただきました。この中には、情報システムの初期構築費用145億円などが含まれます。

ランニングコストは、資金管理料金などのユーザー料金で100%負担していただく費用、メーカー等に100%負担していただく費用、そして50%ずつ折半負担していただく費用に分かれます。

もう一度、14ページのグラフをごらんください。自り法がスタートした2005年1月からの3年間は、既に市場に出回っていた車の継続検査時預託、いわゆる車検時預託が大量に発生したため、台数に比例する変動費的なユーザー負担の事業費、太い斜線の部分でございしますが、これが費用総額を押し上げていました。

一方、主として財団運営に要する固定費的な費用であるメーカー負担の人物件費、一番下の緑色の部分です。それから、データセンターやコンタクトセンターへの委託費など折半負担の事業費、2段目の水玉の部分です。これらはスタート時からほぼ安定的に推移しております。

簡単でございますが、財団全体の概要は以上です。

続いて、3指定法人について個別に説明いたします。

最初に、資金管理法人について、17ページをごらんください。資金管理法人の業務のうち主要なものは、(1)から(6)に記載のとおりです。

まず、リサイクル料金の収受について説明します。18ページから20ページまで、金額と台数の実績を3つの預託方法別に示しています。

18ページが新車時預託で、13年度の実績は569万台、606億円でした。

19ページが車検時預託でございまして、自り法施行以前の既販車を対象とするものですが、2008年1月末に終了しており、3年間で累計6,300万台を超える預託が行われました。

20ページが引取時預託ですが、こちらは年々減少しており、13年度の実績は約12万台でした。

続く21ページは、預託台数の合計を示しており、車検時預託が終了してからは毎年500万台前後の台数が預託されており、350万台から400万台程度の廃車の発生と、100万台から150万台程度の中古車輸出台数があるため、年度末の預託台数は8,000万台弱で安定的に推移しています。

次に、預託金の管理・運用です。22ページをごらんください。自り法に基づく安全確実な管理・運用を行っており、内部のチェック体制にも万全を期し、運用結果については四半期ごとに財団のホームページで公開しています。

23ページは、毎年の新規取得債券額と年度末残高を示しています。預託金の運用は、国

債、政府保証債、格付制限あり債券の3種類で行ってきています。2013年1月からは、市況の変化を考慮し、より安定的な運用を行うために、新規取得債券を国債と政府保証債のみとしています。13年度末の保有債券残高は約9,000億円です。

24ページは、預託金の払い渡しの推移を示しています。再資源化処理に要する費用として、フロン、エアバッグ、ASRの3物品ごとの預託金と利息がメーカー等に払い渡されます。また、情報管理料金も同様に、情報管理センターに払い渡されます。13年度の実績は、フロンが288万台、65億円、エアバッグが225万台、55億円、ASRが333万台、224億円、情報管理料金が340万台、6億円で、合計350億円でした。

25ページが中古車輸出返還の台数と金額の実績です。返還台数の過去最高は2008年度の144万台でした。その後、一部の国で中古車輸入が規制されたことなどを受け一旦減少しましたが、最近の円安傾向もあり、中古車輸出の増加傾向が続いています。13年度の実績は133万台となっており、ことし2014年度は過去最高を上回る可能性があります。

次に、ヒアリングのポイントでもある特預金について説明いたします。26ページをごらんください。自り法で定められた特預金の発生理由は、①中古車輸出の返還請求が2年間ない場合、②廃車ガラ輸出などに伴いASR処理が不要となった場合、③再利用によりフロンの破壊が不要となった場合、④最後の車検から20年経過した場合、⑤事故でエアバッグやフロンの処理が不要となった場合の5項目です。4番目の20年経過の特預金の発生はまだございません。13年度末の特預金残高は92億円となっております。

27ページは、発生理由別に各年度の特預金の金額をグラフで示しており、13年度末までの累計は143億円です。13年度の実発生金額は15億円で、今後も毎年15億円前後の特預金が発生する見込みです。

28ページから、特預金の出えんについての説明です。自り法の定めに従い、資金管理業務諮問委員会の審議を経て、経済産業大臣及び環境大臣の承認を受けて、記載の事業案件に特預金を出えんしました。この中には、東日本大震災への対応も含まれています。

29ページのグラフが、これらの案件別出えん金額の推移です。13年度末までの累計出えん金額は約53億円で、自動車リサイクル情報システムの性能対策に約23億円、離島対策及び不法投棄対策に約16億円、情報管理業務に約8億円などの出えん実績となっております。

30ページから資金管理法人運営のチェック体制です。財団全体と同じく、監査法人や監事による監査が行われているほか、自り法の主務官庁である経済産業省及び環境省の許認可や立入検査を受けており、自り法で設置が義務づけられている資金管理業務諮問委員会

による審議など、万全のチェック体制が機能しています。

資金管理業務諮問委員会は、資金管理法人の業務全般について、その適正な遂行のための調査、審議を行う第三者機関です。31ページに7名の委員の方々の名簿と定例の審議事項を、次の32ページにはその他の審議、報告案件の例を記載しておりますので、ご参照ください。

また、続く33ページには、先ほど資料の22ページで説明しました預託金の管理・運用に関する資金管理法人内のチェック体制を図に示してございます。

続く34ページは、資金管理法人の職員数です。18名前後で安定的に推移しています。スタート時には、約半数を自動車メーカーほか関連団体からの出向者に頼っておりましたが、プロパー化が進んでおります。

35ページから38ページは、資金管理法人費用の推移を費目別、財源別に示したものです。財団全体の費用と同じ傾向を示していますので、説明は省略させていただきます。

次に、ヒアリングのポイントである資金管理料金の収支状況について説明いたします。39ページをごらんください。資金管理料金は、自り法の定めに従い、経済産業大臣及び環境大臣の認可を経て設定され、現行料金は収受形態別に380円と480円となっています。自り法スタート時の平均車齢であった11年間で収支を均衡させるという想定で、資金管理業務に要する費用からメーカー負担の部分を除き、自動車ユーザーに料金で負担していただく費用、すなわち料金100%及び折半負担の費用を当該機関の想定預託台数で割り算出されています。

40ページと41ページに各年度の収支と収支差額の推移をグラフと一覧表で示しています。スタート時の3年間は、車検時預託の大量発生に伴う料金収入が費用を上回り、収支の黒字が積み上がりましたが、07年度以降の単年度収支はほぼ赤字で推移しており、右肩下がりで推移しています。

13年度末の累積収支差額は約35億円の黒字で、15年度までの当初の11年間に比して黒字幅が大きくなっていますが、預託金収受に要する直接的な費用、これは料金100%負担の費用ですが、これが想定を大幅に下回ったことによるものです。現在、2016年度以降の資金管理料金改定の要否について、資金管理業務諮問委員会で審議していただくべく検討を開始しております。また、将来、2023年度ごろに必要となる自動車リサイクル情報システムの全面刷新に備え、想定される料金負担分の積み立てを13年度から開始しており、資金管理料金の収支は均衡に向かう見通しです。

次に、2番目の指定法人である指定再資源化機関について説明します。42ページをごらんください。主要業務について順に説明させていただきます。

まず、43ページが、小規模メーカーからの受託業務、自り法106条1号に基づく、いわゆる1号業務です。記載の31社からの委託を受け、3物品の再資源化処理を行っています。

44ページに記載のとおり、再資源化に要するコストと事務費用を委託料金として受領し、フロンとエアバッグの処理は自動車再資源化協力機構に委託、A S Rの処理はA R Tにメンバー加盟して実施しています。

45ページと46ページが並行輸入車等の義務者不存在車の再資源化処理を行う2号業務です。こちらは、リサイクル料金の設定を含めてメーカー業務の全てを代行しています。

47ページに1号業務と2号業務の台数実績をグラフで示しております。13年度の実績は、1号が2万2,300台、2号が1万1,200台でした。

また、48ページには、再資源化業務のフロー図を載せています。右上をごらんいただきますと、自動車メーカーによる処理と同じスキームで小規模メーカーの車や並行輸入車等のリサイクル処理が行われていることをご理解いただけたと思います。

49ページから51ページは、先ほどご説明しました特預金の出えん対象になっている離島対策支援事業、3号業務です。海上輸送費が負担となる離島地域の廃車処理を円滑に進めるため、特預金を原資として海上輸送費の8割を出えんしています。

50ページが台数と出えん金額の推移です。13年度の実績は約2万3,000台、9,600万円でした。

51ページに全国と離島地域の保有台数に対する廃車の引取率を比較していますが、2005年度下期からの事業開始により、全国の水準と同等、あるいは上回る水準で廃車の引き取りが行われています。

52ページから54ページが、同じく特預金を原資とする不法投棄等対策支援事業、4号・5号業務です。不法投棄や不適正保管の事案を抱える地方自治体が、廃棄物処理法に基づき撤去処理を行った場合の費用の8割を出えんするものです。記載のとおり、自り法施行後に3件の出えんが行われています。

53ページと54ページに、毎年夏の合同会議で報告されている不法投棄、不適正保管の状況に関する資料の抜粋を載せております。

54ページのグラフのとおり、法施行前、2004年9月に約14万台あった不法投棄、不適正保管の台数が、13年度末には約7,300台にまで大幅に減少しています。

55ページから57ページが指定再資源化機関のチェック体制です。特色として、特預金を原資とする離島対策支援事業と不法投棄等対策支援事業について、資金管理業務諮問委員会の下部組織である離島対策等検討会の調査、審議を受けています。

56ページに検討会の委員の方々の名簿と定例の審議事項、57ページにはその他の審議、報告事項の例を記載しておりますので、ご参照ください。

58ページが指定再資源化機関の職員数の推移です。15名体制でスタートしましたが、制度の周知が進み事業が安定化する中で効率化に努め、現在は6名体制で運営しています。

59ページから62ページが費用の推移です。61ページのグラフのとおり、指定再資源化機関の費用の財源は、1・2号料金から成る委託収入、白い部分と、特預金、黒い部分です。総費用は08年度の8億4,000万円をピークに右肩下がりとなっており、13年度実績は約5億6,000万円です。

続いて、63ページから、3番目の指定法人である情報管理センターについて説明します。

まず、主要業務である電子マニフェストシステムの維持・管理とコンタクトセンターの運営についてです。

64ページをごらんください。電子マニフェストシステムとは、使用済自動車の引き取りからフロン回収、解体及び破砕といった全ての工程において、事業者間で適切に引き取りと引き渡しが行われていることをシステム上で確認、監視するための仕組みです。棒グラフのとおり、毎年の引取工程の引取報告件数、これは使用済自動車の発生台数と考えていただいても結構ですが、300万件から400万件で推移しており、東日本大震災の影響を受けた11年度のみ300万件を下回りました。13年度の引取報告の実績は340万件でしたが、全工程の報告件数を合計すると3,200万件となり、法施行後の全工程の報告件数の累計は2億5,700万件に上ります。

65ページがコンタクトセンターの運営についてです。ユーザー、事業者、あるいは自治体などからのさまざまな問い合わせに対応するコールセンター機能のほかに、並行輸入車のリサイクル料金設定や自動車リサイクルシステムへの事業者登録などの事務処理も行っています。記載のとおり、スタート時は1日1,600件もの問い合わせが入りましたが、自動車リサイクル制度の周知が進み、事業者やユーザーの方々の理解が深まったことにより、13年度実績では1日当たり約200件と安定しています。コールセンター業務の重要な管理指標の1つである応答率も、75%に向上しています。

66ページが運営のチェック体制です。情報管理センター独自の第三者委員会はありません

んが、これまで説明したとおりの万全なチェック体制が機能しています。

67ページが職員数の推移、68ページから71ページが費用の推移です。

情報管理センターの費用は、約13億円から14億円で安定的に推移してきており、11年度と12年度は情報システムの性能対策費用が増加しましたが、13年度は約10億円で低減しています。

72ページから74ページが、ヒアリングのポイントである情報管理料金の収支状況についてです。料金設定の考え方は、資金管理料金と同様で、情報管理業務に要する費用のうち、ユーザー料金で負担していただく費用を想定される廃車発生台数で割り算出しています。

情報管理料金は台当たり130円でスタートしましたが、使用済自動車の発生台数が想定を下回り料金収入が減少したことや、コンタクトセンター運営費などのユーザー料金50%負担の費用が大きく増加したことなどから赤字が発生し、2006年4月から230円に値上げしました。その際、過年度分の赤字を値上げ後のユーザー料金で賄うべきではないとの考え方から、4億6,000万円の特預金を出えんしていただきました。その後、データセンターやコンタクトセンターの運営費が減少したことなどによる収支の改善や、将来の見通しを考慮し、2012年4月に2回目の料金改定を実施しています。

73ページのグラフは、情報管理料金の収支の推移を示しています。13年度末の累積収支差額は約1億5,000万円の黒字となっていますが、既に12年度から130円への値下げを実施していること及び資金管理料金と同様に将来の情報システム刷新に備えた積み立てを開始していることから、情報管理料金収支は均衡に向かう見通しです。

3 指定法人に関する説明は以上です。

続いて、75ページから、改善事例や特記事項などのトピックスと、ユーザー、事業者及び自治体向けに周知を行っている理解普及活動について紹介します。

76ページは、2011年3月に発生した東日本大震災への対応です。被災した自動車のうち、車体番号などの情報が判別できない使用済自動車の処理を円滑に進めるために、特預金を原資とする特別対応を実施し、3年間で約1万2,600台の引き取りが完了しました。

77ページには、ホームページでの情報発信や事業者登録・許可に関する特別対応の事例を紹介しています。

78ページをごらんください。冒頭で外部の業務委託先について説明しましたが、業者の選定は透明性と公平性の確保、適正コストを含む効率化の推進を目的として、一定期間ごとに競争入札を実施して決定しています。2010年12月に実施したデータセンターの入札で

は、年間12億円のランニングコスト低減が実現し、以降、10年間の安定稼働を確実にする性能対策が施されました。

79ページは、コンタクトセンターの入札の事例です。5年間で約6億円のランニングコスト低減と業務の効率化が図られました。

続いて、指定法人業務の改善事例を幾つか紹介します。

80ページは、輸出返還事務センターの業務改善の事例です。結果として、2回にわたって大幅な手数料引き下げを行うことができました。

81ページは、資料の28ページでご説明した特預金の出えん事例⑤の車両状況照会機能の拡充についての説明です。使用済自動車の工程別の処理状況を、事業者のみならずユーザーみずからも確認できるよう、新たな情報サービスを2008年5月からスタートしています。

82ページは、離島対策支援事業の申請手続の簡素化についてです。

83ページは、2011年8月の第29回合同会議での議論を踏まえ、中小規模事案の活用促進を目的とした不法投棄等対策支援事業の運用改善の事例です。まだ大きな成果につながっているとはいえませんが、52ページで紹介したとおり、13年度に富山県滑川市で1台の処理実績があり、本年度も1自治体で検討中の事案があります。

84ページは、情報管理センターの電子マニフェスト業務の改善事例、85ページは、業務の安定化や効率化及び利用者の利便性向上を目的に、実務レベルで取り組んでいるさまざまな改善活動の事例です。

86ページから88ページまで、二輪車リサイクルシステムについてのご紹介です。二輪車は自り法の対象となっていませんが、国内二輪車メーカー4社と輸入業者12社が2004年10月から自主的に二輪車リサイクルシステムを運営しており、本財団はその運営事務局業務を受託しています。

86ページのグラフが、引取台数とリサイクル率の推移を示しています。

87ページが二輪車リサイクルに関する広報活動、88ページが東日本大震災対応についてです。震災対応では、被災した425台の二輪車のリサイクル処理が、全額メーカー負担で実施されました。

89ページから、理解普及活動についてのご紹介です。

まず、ユーザー向け活動ですが、90ページに記載のとおり、自動車メーカー、主務官庁である経済産業省及び環境省、並びに関連各団体と共同で活動を進めてまいりました。

91ページに自り法施行以降の初期、中期及び本年度以降に分けて、活動概況をまとめて

います。本年度からは、特に若者層向けの広報とユーザー意見を反映した活動の充実に取り組んでいます。

92ページに、メディアやツール別の広報活動の内容をまとめており、93ページから、それらについて幾つか具体例を掲載しています。

85ページに、JARCデータブックを紹介していますが、本財団の指定法人10周年を機に関連統計をとりまとめて、13年度からホームページで公開しているものです。本日、皆様のお手元に10周年の記念誌「10年の歩み」を本財団のパンフレットとともにお配りしております。この記念誌の中には、13年度のデータブックの内容も掲載しておりますので、後ほどご参照ください。

96ページは、自動車の購入者を対象に自動車リサイクル法の認知度を調査した結果の推移です。認知度は90%前後で推移していますが、2009年度の調査から30歳未満の若者層の認知度の低下が明らかになっており、自動車運転教習所でのビデオ放映や教本への情報広告掲載などに力を入れてまいりました。13年度の調査結果で、若者層の認知度が上昇に転じていますが、こうした活動の効果があったものと考えております。

97ページに事業者向け周知活動例、98ページから100ページには自治体向けの周知活動やツールの例を紹介していますので、ご参照ください。

説明が大変駆け足になり申しわけございませんが、私からの報告は以上でございます。ご清聴ありがとうございました。

○永田座長 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明についてご意見、ご質問のある方、また名札を上げていただけますでしょうか。では、和田さんのほうから。

○和田委員 質問ということでお願いいたします。24ページの資金管理法のところでございます。ASRの件数、エアバッグの件数、フロン件数ということで書いていただいています。常識的に考えると、この4つの件数というのは同じになるのかなと思います。ただ、そういう中で、エアバッグでは約3割、それからフロンでは約1割、この差額が多分、特預金になってくるのかなと思うのですけれども、適正な処理が行われてこその特預金だと思うのですが、こういった差はどのようなことで出てきているのか、もしお分かりになるところがあれば教えてください。

○永田座長 細田さん、どうぞ。

○細田委員 2つ質問させてください。1つは、資金管理法の資金運用のところなの

ですが、安定運用ということで最近は特に国債を中心に運用されているという話なのですが、多分恐らく、前よりかなり慎重な運用になっていると思うのです。それで、ポートフォリオから考えると、言い過ぎかもしれないけれども、異常なほど安定になっている。一時的には、今の債券市場を考えると多分そうなのでしょうけれども、国債市場を考えて、いつもそうかという、そうではないのに、これほどに国債に傾いた運用をする理由は何なのか。

私が推測するに、ラダー型で多分運用されていて、定常状態で予測して、排出された台数に従ってお金を運用するのですから、その額に合わせるように定常状態に合わせてやればいいことです。多分、私の理解としては、満期で基本的には保有するわけですね。満期保有だから、そこにリスクは無いということなのでしょうけれども、それにしても、予想が違えば、ある種、流動性の確保が必要なわけで、そのときは債券の売却も必要だと思うのです。そのときに金利が上がった場合には大変な損失を被るのではないかと私は想像するのです。内部で多分議論をされたと思うので、これほどまでの国債への傾きの理由をご説明いただきたいというのが1つでございます。

もう1つは、改善事例が随分あるようで、これは私は非常に素晴らしいことだと思うのですが、多分これ、ちょっと私の考えが違ってもいいかもしれませんが、例えば資金管理なら資金管理、それから再資源化なら再資源化、各機関で内部監査と外部監査を多分やられていますよね。そういうことの影響として、こういう改善が出てきたのか、それとももともと違ったところから改善が出てきたのか、その辺の改善のモチベーションを教えてください。できれば幸いです。

以上です。

○永田座長　　どうも。あとは、河村さん、どうぞ。

○河村（二）委員　　特預金のことをちょっとお話ししたいのですが、26ページです。その前に、促進センターの非常にコスト低減に長年努力されたことは敬意を表します。

まず、一番課題は、今回、特預金の扱いではないかと思います。ここにあるように、92億円、元本のみと。また、年間15億円程度積み上がる見込みがあるということで、これは促進センターでなく役所の皆さん方にもちょっと提案したいのですが、特預金の活用というのは、ある程度の積上げがあると、将来にわたってリサイクル料金を割り引くという文言があるのですが、仮に数千円単位で減額した場合、恐らく原資が今の販売台数だと数年で枯渇して、まず持続性はできないということで、一時的預託金の減額では消費者は非常

に不公平感を強く感じるということで、実現は非常に困難であると。

この代案で2案なのですが、当然のごとく、特預金を自り法制度の発展と普及活動の目的に活用する。また、今日のように、産構審、中環審の有識者が連携して、民間の自動車リサイクル研究機関でこのような問題、課題の研究をして、技術の質の向上を図りながら、今後のリサイクル預託金の低減化を進めるということで、これは未来に向けた研究・進化であり、この自動車リサイクル法が世界に誇れる制度の安定運用に特預金の有効活用が重要であるということで、特に行政にもこの辺を含んでいただき、この活用をお願いしたいという意見でございます。

○永田座長　　どうも。あと、よろしいでしょうか。

それでは、ご質問の内容について、葛西さんのほうから答えていただけますでしょうか。

○公益財団法人自動車リサイクル促進センター 葛西専務理事　　まず、和田委員からご質問ありました24ページの3物品の払い渡しの差ということですが、ASRの件数はおおよそ廃車の台数と考えていただいて結構なのですが、エアバッグについては古い、例えば法施行前に既販車となっていた車が、法施行直後に車検時預託とかで大量に預託がされたけれども、必ずしも全ての古い車にエアバッグがついていたわけではないということで、件数の差が出ているとご理解いただければいいと思います。

フロンについても同様でございます、古い車については必ず全てエアコンがついているということでもない、それで差がついているのと、特預金の発生理由のところでご説明しましたとおりに、事故でエアバッグ、あるいはフロンの処理が不要になった場合に特預金になる、それからフロンについても、回収をして再利用する場合にはフロンのリサイクル料金は特預金になるという法律の規定どおりの特預金化されているので、必ずしもご指摘のように処理が不適正なために大量の特預金が発生しているということではないと私どもは理解しております。

ページの順に申し上げますが、26ページの特預金について河村委員から――これは役所のほうにご回答いただいたほうがいいのかと思います。すみません。

続いて、細田委員から、預託金の運用が国債に偏っているというご指摘がありましたが、2013年度末の債券の運用残高は総額で8,808億円になっておりまして、内訳として、国債が6,987億円、79.3%、政府保証債が662億円、7.5%、格付制限有り債券が、これは新規の購入はもうしておりませんが、かつて購入した分が残っているのが1,159億円、13.2%となっております。

元々3種の債券での運用は、ちょっと担当に調べてもらいますが、市場の債券の比率に合わせて購入していたはずですので、恣意的に国債を多くしたとか格付制限有り債券の比率を調整したということはないと思います。

それから、ご参考までに、2013年度の新規の運用額は格付制限有り債券を購入しておりませんので、国債が92.5%、政府保証債が7.5%という比率になっています。

10年ラダー型で運用していること、それから、基本的に10年満期で償還されたものをまた新しく運用に回すというやり方をしているのは、細田先生のおっしゃったとおりです。

それから、改善活動のモチベーションがどこにあるのかというお話ですが、冒頭、5ページでJARCの組織図をお示ししておりますが、部署としては6部署ございまして、指定法人を担当する3部署のほかに、事務統括部、システム部、二輪車事業部とあって、それぞれの部が毎年、事業の運営計画を立てる中で、業務目標としてマニュアル等の見直しであるとか業務の改善項目を何項目やるとかいう計画を立てて取り組んでいることと、チェック体制のところでお話ししましたように、財団内の組織として内部監査室を設けておりまして、内部監査室がこれら6部署の内部監査を毎年1回、一巡して実施するということにしておりまして、その内部監査のチェック体制の中に常に法令や定款への遵守事項であるとか、業務マニュアルどおりに業務が行われているかどうかのチェック等が細かくされており、多くはないのですが、指摘事項、あるいはもっとこうやったらいいのではないかという監査室長からのアドバイスなどを受けて各部が取り組んでいる結果が、今日ご報告したような形に集約していると考えております。

○永田座長 資金運用の話に関しては、東日本大震災のときに変えた話もあるので、何か後ろで説明できるようなことはないですか。きっと、これに固定する話ではないと思うのです。これからの経済情勢によっては運用の形態を変えていく可能性もあるわけで、その辺のところの話を。

○公益財団法人自動車リサイクル促進センター 野村事務総括部長 補足させていただきますと、まず、債券売却をする必要があるのではないかというお話だったのですけれども、基本的に今、車齢平均は14年超ですので、それを10年ラダーで運用している、10年均等ということですので、よくよくのことがない限り債券売却はないということなので、金利が多少変動して国債が下がったとしても、そこで損を出すということはありません。

それから、極端に国債に偏った運用をしているのではないかというお話だったのですが、我々としては、まず、元本が毀損しないということを第一条件にしておりまして、そうい

う意味からすると、元本毀損がないというのは国債と政府保証債だけですと。これを今の市場のパーセンテージで毎年毎年購入している結果として、先ほど葛西が申し上げたとおりの率になるということです。

○永田座長　　よろしいでしょうか。ちょっと私が先に言葉を挟みましたが、それまで運用していた東日本大震災前の状態というのと東日本大震災後で、あのとき起こった情勢からすると、従来の債券の購入形態を少し変えて、国債中心に持って行ったということも事実です。

ただ、今後の経済情勢がどう変わっていくかによって、この形態が変わっていく可能性もあるのだということは、JARC自身も認識はしているのかなと思っていますので。

どうぞ。

○小松自動車課課長補佐　　河村委員からございました特預金の関係でご説明させていただきます。

河村委員からご提案のありましたように、研究開発など新たな用途を検討するということもあり得るでしょうし、また、法改正しなくてもシステム改修や更新など一時的に多額の費用を要するような場合に使用して、ユーザー負担を引下げるようにするなど、さまざまな選択肢があると思いますので、今後審議会の中で議論させていただければと思います。

以上です。

○永田座長　　よろしいでしょうか。

それでは、自動車リサイクル促進センターの説明と質疑応答はこれで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

あと、これ以降は、きょうのヒアリングを通した全体のご質問、ご意見を頂戴したいと考えております。二十数分はとれるかなと思っていますので、どうぞ、ご意見、ご質問のある方、また名札を立てていただけますでしょうか。では、大塚さんのほうからいかせていただきます。どうぞ。

○大塚委員　　追加の質問というような感じでもよろしいですか。

○永田座長　　いいですよ。資料の番号を言っていただけますか。

○大塚委員　　はい。前半部分のことで追加で質問させていただきたいのですが、すみません。資料3-1の全国知事会の秋田県さんですが、16ページとか17ページということになると思いますが、さっきのヤード業者対策というところは結構重要な点だと思っているのです。17ページに当たる参考事例の千葉県の条例ができていますけれども、これは

現行の廃棄物処理法ではどこがまずいからということなのかというのを確認させていただきたいのです。結局これは、まだ自動車部品なので廃棄物であるかどうかがよく分からないというご趣旨も入っているのでしょうか。これを確認させてください。

もう1つ確認させていただきたいのですが、全国市長会さんのほうの資料3-2でございしますが、7ページの意見の上から3つ目のところで、自動車リサイクルシステムへの登録が義務となっていないためというのは、具体的には何についての登録を誰に義務づけることをお考えになっているか、よく分からないので教えてください。

以上です。

○永田座長　　どうも。河村さん、どうぞ。

○河村（二）委員　きょうのヒアリングは全国の地方自治体、町村、県を含めてですが、このことでちょっとお願いしたいと思います。解体事業者、日本ELVは地域団体と自再協、地方行政と関係者で、地方単位で管理者研修を企画している最中でございます。また、地域団体におかれては、さまざまな色々な疑問、難問があると思うのですが、ぜひ自り法の意見交換会の場を作りながら指導していきたい。

また、昨今、自動車リサイクル制度で全国の自治体の多くの方は講習会にオブザーバー参加していただき、ありがとうございます。制度の理解を感謝しています。

今後、この自動車リサイクル制度を推進しながら、情報共有を図りながら、自り法の発展のためにも、自り法遵守を願っています。また、行政サイドにも必要な案件がございましたらご提案いただければ、講習会の中にも盛り込んでいきたいと思いますので、今後ともよろしく願います。ありがとうございました。

○永田座長　　どうも。久米さん、どうぞ。

○久米委員　　基本的なところですけども、各自治体さんで今日それぞれご説明いただいたのですが、この資料の位置付けをちょっとお聞きしたいと思うのです。それぞれ発表された県さん、あるいは市さん、町村さんの意見なのか、アンケートをとられているという話があって、そのアンケートの多数決といいますかマジョリティーをとったのか。

どうしてそういうご質問をさせていただくかということ、自治体さんの中で取扱いに結構差があるような印象を持ってしまして、そうしますと、国に対する要望ということで出てきていますが、うまく回している自治体さんもあるのだけれども、多くの自治体がだめだから、要望しているという格好なのか。つまり、うまくいっているところがあれば、それでスクリーニングして自治体さんでやればいいではないかという感じもあるのですけれど

も、やはり数が多いから国のほうでやってくれといっているのか。結局、要望とか、特に市長会さんのところが非常に数が多いのです。県と町村会さんのほうは話としては物すごく絞られているという印象をもったのですけれども、そこら辺の出ている意見がどこを代表しているのかという話と、それから、うまく回っているところの自治体に横並びをとるのか、あるいはうまくいっているところは少数だから、うまくいかないのに、国に要望しておくという趣旨なのか、そこら辺の要望の位置付けをちょっとお聞きしたいと思っているのです。

○永田座長　　どうもありがとうございました。細田先生、どうぞ。

○細田委員　　先ほどのJARCさんの話なのですけれども、ちょっとこだわるようで申し訳ないですが、あえて国債の問題を質問させていただきました。と申しますのは、知らない人がちょっと聞きかじってこの運用をみると、何でこんな国債ばかり買っているのだと思う人も、実際、私にそう言う人もいるわけです。ですから、それにはその理由があって、元本保証ということ、それから満期保有ということを見ると、これは最も安全なやり方で、ユーザーの信頼を裏切らない一番良い方法であるということ、これは今のところは多分間違いないだろうということで、その辺のうまい説明をぜひ発信としてもしていただきたいという意味もあって、質問させていただきました。

それから、もう1つ、委員長おっしゃったように、やはり分かりにくいというか、分かりにくいって変な話なのですけれども、今の金融市場自体がすごく分かりにくい状態で、債券市場はご存じのとおり、もうぱんぱんなのです。10年物の国債の金利は信じられないほど低くなっていて、社債でさえも非常に安くなってしまって、非常に不自然な状態が続いていて、普通の人は、これは変だと思えるのが当然な状況なのです。今もう7,000億円ぐらい集まっているのですよね。それを運用しているわけですから、その辺の説明責任という意味でも、こういう理由でこう考えると、今はこの保有形態が一番良いのだというメッセージを、今までもやっていらっしゃるということはよく存じ上げておりますけれども、ぜひ今後とも続けていただきたいというのが質問の意図でございました。

以上です。

○永田座長　　どうも。松八重さん、どうぞ。

○松八重委員　　川崎市さんのご説明の中にありました離島対策支援事業の中で、車両運搬が可能なフェリーがなくて運送費用が高額になったと5ページのところでご指摘があったのですけれども、JARCさんのご説明ですと、離島対策で8割を上限として輸送に関

わる費用はカバーするとなっておりますが、こちらの高額になったことから支援対象にならなかった事例といたしますのは、実際、支援対象に対して上限値みたいなものがあるのかどうかというところを1点質問したい。

それから、8割のカバーをするという根拠といたしますか、では残りの2割は誰を対象としてそれを負担すべきとお考えになっておられるのかというところをお聞かせいただければと思います。

○永田座長 どうもありがとうございました。ちょっとここで切らせていただいて、ご質問の内容に各団体のほうからコメントいただけますか。よろしいですか。そうしたら、まず秋田県のほうからいきましょうか。

○秋田県 高橋環境整備課長 私、高橋のほうからお答えいたします。

まず、大塚委員お話しのヤードの問題でございますけれども、廃棄物処理法では、廃棄物として疑わしい場合があると立入りできるという規定がございます。

千葉県さんの色々な資料を読ませていただいた限りにおいて、ちょっと千葉県さんの立場を推測しながらの話になるかと思えますけれども、単に立入るだけでは追いつかないと。やはりきちんとヤードの状況、経営者など全て届けさせていただいた上で、知事の権限も明らかにしようということでの条例の設定だったのではないかと考えてございます。実際に、私どもも家電のほうの関係のヤードの問題がございますけれども、廃棄物処理法だけではなかなか厳しいと感じることも正直ございます。

それから、河村委員お話しのことですが……。

○永田座長 河村委員の話はコメントでいいのではないのでしょうか。

○秋田県 高橋環境整備課長 分かりました。それから、久米委員のお話でございますけれども、資料の位置付けということですが、実際に私どもこのお話をいただきましてから、荒々このような問題があるのではないですかという資料というか原案を作りまして、私どもの資料の2ページの下のほうに書いていますように、全国知事会の文教環境委員を務めている各県のほうに意見照会をして、さらにどういう状況ですかと意見を集めたものを取りまとめさせていただいたというところなんです。またこれも私見になりますけれども、各県の意見を伺った中では、やはり秋田県というのはどっちかというところと平和な県だなというのが正直な印象でございます。

あとございましたか。

○永田座長 いや、それで結構です。それでは、どうぞ、市長会。

○渋谷委員 川崎市でございます。まず、大塚委員からご質問の自動車リサイクルシステムの登録ということだったと思いますが、こちらについては、秋田県さんの資料をちょっとお借りして、資料3-1の15ページをご覧くださいと思います。実際には自動車リサイクルシステムというのがありまして、これは電子マニフェストみたいな形で自動車の流れを把握するものでございます。こちらにつきましては、解体なり引取業者、フロン類回収業者の許可なり登録が終わった業者さんが登録をして、そのシステムに載せて、自動車の流れを把握できるものでございますが、そういったものが法律上、義務付けになっていないということで、意見として載せていただいたというところでございます。

○全国市長会 高橋副部長 他の2点については市長会から回答します。

離島対策事業についてですが、これは担当者の話では、離島からその場所へ持っていく場合、車両運搬可能なフェリーの定期便がなくて、仕方なくチャーター便で搬出しようとしたときに、チャーター便なので多分値段があるのでしょよね。その値段で多分その団体のほうに申請したら断られたということなので、断ったのはうちのほうではないので、そこは……

○永田座長 分かりました。これ以上がないようでしたら、JARCのほうがきっと分かるので。

○全国市長会 高橋副部長 はい。では、それはそれで。

あと、8割の負担なのですが、8割がいいか、9割がいいかという話になるのですが、そもそも補助が8割でなぜ自治体が2割負担しなければならないのかということなのです。そもそも自治体がなぜ負担しなければいけないのか、せっかく特預金がたくさん余っているのだから、それを活用したっていいではないかという議論もあるわけです。

○永田座長 何で8割20になったかという議論はご存じなのですか。

○全国市長会 高橋副部長 それは、この場でいうのは控えさせていただきます。

○永田座長 ではいいです。

○全国市長会 高橋副部長 実は、この件に関しては、本省の方が本会に来て、こうなりましたという説明を我々は受けただけなのです。この場で言うことでないので、そこは本省の方々に聞いてください。

○永田座長 あと、この資料の意味というのがどうなのだという質問は。

○全国市長会 高橋副部長 資料については時間がなかった中で、せっかく制度見直しの議論の中でヒアリングの機会を与えていただいたので、担当者に急遽、どうのご意見

なりありますか。片付けなければならないということで、どういう支障がありますかということ急遽聞いたもので、濃淡がありますけれども、担当者がこういう問題意識があるということで発表させていただいています。

○永田座長　それでは、どうぞ、横田さん。

○横田委員　久米委員さんのご質問にお答えさせていただきます。今回のこのアンケート調査でございますが、あわせて30町村で、今回の前に平成21年に行ったときにつきましては全県にわたりまして156町村からのご意見をまとめたものでございます。今回につきましては30町村でございますが、ヒアリングの内容の各町村の意見につきましてはそのまま列挙したものでございます。

それから、全国町村会といたしまして国に要望させていただきますのは、最後の全国町村会の要望事項でございます。

以上でございます。

○永田座長　よろしいでしょうか。葛西さん、さっきの自動車リサイクルシステムの登録状況、何%ぐらいが登録されているとか、概況が分かったら。そういうのは分かりませんか。答えられる話はありませんか。後ろに振ってもいいから。

○公益財団法人自動車リサイクル促進センター 葛西専務理事　預託の捕捉率という意味でよろしいですか。ほぼ全て預託されているという……。

○永田座長　いや、そうではなくて、自動車リサイクルシステムに事業者の方々が登録されているでしょう。

○公益財団法人自動車リサイクル促進センター 葛西専務理事　今、ちょっと調べております。

○永田座長　それともう1つは、さっき話の出た、全国市長会の5ページに書いてある離島からの輸送の話で、こういう事態、私はあまり記憶がないのだけれども。

○公益財団法人自動車リサイクル促進センター 葛西専務理事　承知しておりますので、ご説明いたします。

○永田座長　それと、20から80の話は事務局で答えてもらう？　それでは、そこら辺のところをちょっと説明してください。

○公益財団法人自動車リサイクル促進センター 葛西専務理事　まず、松八重委員からご質問ありました過去のケースでございますが、事実そういうケースがございまして、20万円の輸送費で1台を運びたいというお問合せが、自治体名はあえて申し上げませんけれ

ども、私どものほうにありました。当時、実態として、極めて輸送距離の長い、例えば小笠原のようなどころからの例外を除くと、台当たりの平均の輸送単価は5,500円ぐらいでありまして、申請のあった、あるいはお問合せのあった自治体と極めて近い輸送距離、輸送条件の輸送費も1万円から2万円という実績が出ていたものですから、20万円という申請がありましたので、船会社ともう一度交渉されるなり、あるいは入札を行って安価な輸送ルートを検討されてはいかがでしょうかという形でお返しをしたところ、実際公費で処理ができたということで再申請にならなかったということで、結果として私どもがお断りしたという形になっているのかもしれませんが、対応としてはしっかりやったというように承知しております。

それから、8割2割の話はお役所のほうからも補足していただけると思いますが、ルールを決めるときに、当時の離島を持っている自治体のご担当者の方にも集まっていたいで、両省と一緒にどういう運用にするかというご相談をした結果、8割2割ということを決めております。本事業は全国のユーザーから集められたリサイクル料金の中から発生した特預金を原資として運用しているということから、市町村側、地元にもできるだけ安価で効率的な方法で支援事業を検討していただく必要があるということで、2割は地元負担、地元というのは廃車を出された個人の場合もありますし、事業者がその分を負担している場合もございますけれども、2割は受益する地元側の負担をしていただくということで、全体のコスト低減に対するインセンティブを付けるという考え方で、この8割2割という比率が決まっているというように理解しております。

○永田座長 リサイクルシステムの登録の話というのは何かコメントありますか。

○公益財団法人自動車リサイクル促進センター 小久保業務課長 補足させていただきます。事業者登録数ですが、法施行後、2005年度が8万7,600件登録していただきました。2012年度でございますけれども、5万7,000件ということで、約3万件の事業者さんがリサイクルシステムの登録から外れているということでございます。お手元の今日お配りしました「10年の歩み」の後方にデータブックの資料として入っておりますので、お目通しいただければと思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。では、事務局。

○山口リサイクル推進室室長補佐 事務局のほうから何点か補足させていただきます。

まずヤード条例の件でございますけれども、先ほどございましたが、立入権限だけでは不十分で、指導権限があるというのもございますけれども、本質的に自動車部品が廃棄物

かどうかという判断がなかなか難しいところがございます、エンジンですとかそういったものは有価物でございますので、廃掃法のみで対応するのはなかなか難しかったという話は伺っております。

2点目で、システム登録関係でございますが、今お話しございましたけれども、これに関しましては現行の法律上、移動報告を行わなければならないという中で、それは電子システム上、行わなければならないということになっているわけでございます。そういった義務行為を果たすためには登録しなければならないのですが、それをやっていない方々がいらっしゃるというような状況でございます。

あと、8割2割の負担でございますけれども、まず負担をする、しないということは、先ほど葛西様からお話が合ったとおりでございまして、一定のコスト低減を図る、効率化を図るということで、地元の方々に創意工夫をしていただいて、その費用を低減していくということでございまして、では、なぜ8割かということでございますけれども、こちらは、例えば他の法令、家電リサイクル法などでも8割ということございまして、そういった全体を見た中で設定されたとおっております。

○永田座長　よろしいでしょうか。もうちょっと時間があるようですので、何かこの際いっておきたいとか。どうぞ、大石さん。

○大石委員　ありがとうございます。今日は、自治体の方からいろいろご苦勞されているというお話をいただきましたし、JARCさんからも広報等のお話をお聞きしまして、両者がコラボして活動できる部分が大いにあると思いましたので、発言させていただきます。

例えば、自治体の方の報告の中で、住人が外国の方であった場合は、まずは注意勧告文章を翻訳しないと届けられない、時間もかかり大変だ、というようなお話もあつたと思います。勧告文書もですが、まずは不法投棄しないように消費者啓発していくことが重要ですので、外国人向けの普及啓発用チラシや書類をJARCで作成して地方自治体に提供していただく、直接住民に伝えるという場面では、やはり自治体さんから伝えていただくのが一番よいのではないかと思います。ぜひ普及啓発のところで自治体とJARCさんが協力していかれることを提案したいと思います。

以上です。

○永田座長　どうもありがとうございました。他にはいかがでしょう。どうぞ、渡辺さん。

○渡辺委員　私の理解が間違っているのではないかと思い出したので。

川崎市の方が言われた、ここに書いてあるリサイクルシステムと、自り法のシステムというのは別のことではないのですか。先ほどの質問を聞くと、どうも解体業のあれの、あちらの商売上のシステムのことをおっしゃっているような気がしたのです。自り法上であれば、自動車、廃車を扱う以上は、今、お役所のほうから説明があったとおり、全部義務付けられていますよね。

○永田座長　ちょっと補足して。

○山口リサイクル推進室室長補佐　私から補足させていただきますと、今のはJARC、自動車リサイクル促進センターさんのシステムに対して、自治体で許可を受けた解体業者、破砕業者等が登録していない実態があるというところがございます。これは、ある種、看板をとって実態は業を行わないので、そちらのシステムには登録されていない者がいらっしやるというところがございます。

○渡辺委員　分かりました。

○永田座長　よろしいですか。

○渡辺委員　これで理解しました。それから、もう1ついいですか。

○永田座長　どうぞ。

○渡辺委員　ものすごく漠然としたことで恐縮なのですが、前から不思議に思っていたのですが、この自動車リサイクル法施行10年の見直しにあたって、いわゆる車検のシステムですね。官庁でいうと、国交省さんというのは自動車の統括的な管理をしている省庁だと思うのですが、この自り法の仕組みと全く関係ないところにあるのが理解できなくて、例えば不法投棄の問題も、車検、あるいは登録抹消と義務付けを連関していけば簡単に解決できる。あるいは自賠責の問題と関連させるとかね。ですから、今どうしろとか非難しているということではないのですけれども、そういう方向性というのは両省のほうで何かお考えなのかどうか。あるいは、何かこういうことでだめなのだというのがあるのかどうか。ちょっとその辺について意見だけお聞きしておきたいと思います。

○永田座長　何かありますか。

○小松自動車課課長補佐　国交省のほうでシステムを持っているわけですが、そちらと何か関連させることによって改善される事例があれば、我々のほうでも対処したいと思いますが、特段そういうことで具体的な例でいただいているところもありません。今後改善できるところがあれば改善していきたいと思います。

○永田座長　　よろしいでしょうか。法制度制定時には、登録抹消制度の関係で国交省のほうにもお願いして対応していただいた経緯がございますし、その後、何か問題があれば。そういう意味では、不法な海外輸出だとかその辺のところになってくると、国交省と連携しながら進めているという事例もあるのではないかと思いますので、次回以降、論点整理の中で必要なことがありましたらご指摘賜れば、また国交省との間の話もしていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

とりあえず、よろしいでしょうか。ほかに何かございますでしょうか。――もしよろしければ、本日の議事はこれで終わりにさせていただきます。

最後に、事務局から資料の取扱いと今後の日程について説明いたします。どうぞ。

○小松自動車課課長補佐　　本日はお忙しいところ、どうもありがとうございました。

本日の資料につきましては、全て公開とさせていただきます。また、本日の議事録については、発言者を記名したものを後日各委員に配付し、事前に各委員のご確認をいただいた上で公表いたしますので、ご了承ください。

次回からは、これまで4回実施したヒアリングで出されたご意見を踏まえまして論点整理を行ってまいります。ヒアリングの観点として示しました自動車における3Rの推進、質の向上、自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用、今後の自動車リサイクル制度のあるべき姿に沿って検討を行うこととし、次回の冒頭で、これまで出されたご意見及び論点を整理してお示ししたいと思います。

次回は2月17日火曜日の14時から開催いたします。会場については、追って事務局から連絡させていただきます。

○永田座長　　よろしいでしょうか。

今のところ、論点整理等を含めて月1回ぐらいのペースでと考えておけばいいですか。それをやって、夏ぐらいが1つのめどになるのかもしれませんが。そのあたりまでは各論点についていろいろご議論していただきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、本日の会議はこれで終了とさせていただきます。長時間にわたりまして活発なご議論、どうもありがとうございました。

――了――