

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39回合同会議

議事録

平成27年4月17日（金）

午前10時00分 開会

○山口リサイクル推進室室長補佐 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39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18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15名の委員にご出席を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報告いたします。

東洋大学法学部法律学科教授の大坂委員におかれましては、委員を退任されました。

次に、本日の欠席委員の報告をいたします。伊勢委員、林委員、松八重委員、横田委員におかれましては、ご欠席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、和田委員に代わりまして藤田説明員に代理でご出席いただいております。

細田委員、柚谷委員、河村真紀子委員におかれましては、遅れてご出席いただけるとの連絡をいただいているところでございます。

引き続き、配付資料の確認をいたします。

お手元に資料1から3までと、参考資料として1から8までをお配りしております。不足がございましたら事務局までお知らせください。

それでは早速、議事に入らせていただきます。

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にお願いいたします。

○永田座長 皆さんおはようございます。お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

早速ですが、議題に入ります。

本日の議題は資料1にございますとおり、自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用についての論点整理となっております。

まず事務局より説明していただいた後、ディスカッションあるいはコメントをいただく時間をとらせていただきます。

それでは事務局、お願いします。

○山口リサイクル推進室室長補佐 それでは資料3、自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用について、説明させていただきます。

最初に参考資料8をご紹介しますけれども、第37回合同会議資料において、主な論点として3つの観点をご説明させていただきました。前回は自動車における3Rの推進・質の向上の観点について、個別の論点に関してご議論いただいたところでございます。2ページにございます(2)自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用、この第37回の個別の論点整理に沿って、今回、改めて個別の論点を深めていただきたいと思いますと思っております。

それでは、資料3をご覧ください。

1. 背景でございます。

自動車リサイクル制度についてでございますけれども、フロン類、エアバッグ類、ASRについてユーザーがリサイクル料金を負担し、自動車製造業者等が再資源化することによって解体、破碎段階でのリユース、リサイクルを市場原理に基づいて適正に行うことができる環境整備を図ったという経緯がございます。

こういったことから、自動車リサイクル制度の安定的な運用という観点からは、ユーザー、関係事業者、自動車製造業者等、自治体、国が適切にそれぞれの役割を果たし、自動車リサイクルを確実に実施していくことが求められているところでございます。特に、先ほどのように市場原理に基づいて適正に行うことができる環境整備を図ったところもございますので、きちんと解体、破碎段階でのリユース、リサイクルというところを進めていく必要がございます。その観点においては関係事業者の知識・能力向上であったり自治体業務の円滑化、また、不適正事案についてきちんとモニタリングを強化して適正かつ確実にリサイクルが行われる環境整備を図っていくことが求められているところでございます。

それだけではなく、再資源化費用の動向等の状況変化に柔軟に対応する自動車リサイクル制度のロバスト性の一層の向上が求められているところでございます。

また、地震や事故等、大規模災害等への柔軟な対応というところでのセーフティネットの強化が求められているところでございます。

これが制度の安定的な運用という観点でございます。

また、自動車リサイクル制度の効率的な運用という観点に関しましては、まず、制度においてリサイクル料金の授受や管理運用、そして情報の管理、こういった制度の維持管理に関する運用業務を行う必要があります。指定法人が法律において設置されたものでございます。自動車リサイクル制度の効率的な運用という観点からは、このような間接コストを低減していくこと、また、メーカーが引き取ることになっている3品目についても再資源化等に関する費用を低減していく、こういったことを継続的に図っていく必要があるということでございます。

このような背景を踏まえまして、2. 論点に移らせていただきたいと思います。

(1) が3Rの進展に向けたユーザー理解の促進でございます。

制度の一層の安定化、効率化に向けては、まずユーザーが制度の趣旨を理解し、そして使用済み自動車の引取業者への確実な引き渡しや最終所有者としての適切な費用負担など、ユーザーとしての役割を果たすことが重要と考えているところでございます。一方で、制度が構築され、ユーザーは新車購入段階でリサイクル料金を自動車本体の価格から外部化して負担する義務を負ったわけでございます。このようなことから、そもそもそういったリサイクル料金の設定根拠やその用途が、リサイクル率や質の向上、そして制度の効率化という観点から妥当なものになっているか、ユーザーが十分理解する必要があると考えております。また、それについては自動車製造業者や関連事業者からの積極的な説明と十分な検証が求められているものと考えているところでございます。

また、ユーザーについてはそれだけではなく、リユース部品に関する社会的意義を十分理解していただく必要があると思っております。ユーザーがリユース部品を選択するようになれば解体段階でのリユースが促進されるということで、ユーザーによるリユース部品の社会的意義に関する理解を促進していく必要があると考えているところでございます。

また、ユーザーが製品を選択し、また、最終的に使用済み自動車を引取業者に引き渡すというところで、自動車リサイクル制度の入り口、また、実際の引き渡しを担っているわけですが、ユーザーの選択が自動車メーカーにおける環境配慮設計や再生資源利用の進展、また、その引き渡した後での関係事業者が行うリユース、またリサイクルの質に影響を及ぼすことができるということでございます。これはユーザーのポジティブな選択が市中に流通する自動車の質や、その後のリサイクルの質に影響を及ぼすということでございます。

ただ、使用済み自動車の引き渡しに関しましては、現時点では主に売却価格に左右されているというところもでございます。使用済み自動車の取引実態やユーザーに期待すべき役割を踏ま

えて、どのような対応ができるかということで論点を示しているところでございます。

枠囲みの中が、論点でございます。自動車リサイクルにおいて、リユース、リサイクルを行うことによる社会的便益、環境配慮設計や再生資源利用の重要性に関して関係主体が連携して効果的にまず情報を発信していくことが求められるのではないかと。また、ユーザーがその情報を理解して、選択、行動を促す方法を考えていくべきではないかと。ところが論点でございます。

○小松自動車課課長補佐 （２）引取業のあり方についてです。

ユーザーとの接点となる引取業者については、ユーザーに対して自動車の使用状況や中古車及び使用済み自動車としての市場価値などの情報を積極的に提供することで、中古車とするか使用済み自動車とするかの判断が適切に行われ、自動車リサイクルシステムの入り口としての機能を十分に果たすことが重要であると考えられます。

ユーザーへの十分な情報提供はユーザーに判断材料を提供するだけでなく、引取業者間の競争を通じて自動車リサイクルにかかるユーザーの実質負担の軽減にもつながるものと考えられます。これは自動車リサイクル制度において、ユーザーがリサイクル料金を負担することによって向上した使用済み自動車の価値を使用済み自動車の引取価格の向上という形でユーザーに還元することが可能であることを意味しております。また、使用済み自動車の価値に応じてユーザーに還元されることによって、不法投棄を防ぎ、制度のロバスト性向上にもつながるものと考えられます。

一方で、引取業者へのヒアリングを通じて、中古車及び使用済み自動車としての市場価値の判断において、オートオークションが活用されているという実態がございました。また、使用済み自動車判別ガイドラインの活用方法や、中古車及び使用済み自動車の流通における損保会社の役割に関して、多くの問題提起がなされました。

以上を踏まえまして、四角囲みの中に対応の方向性を示しております。

まずは引取業者における引取の実態をしっかりと把握するとともに、これまで使用済み自動車判別ガイドラインにおいては、中古車にするか使用済み自動車とするかという判別をどのように行うか、線引きをどう行うかにフォーカスが置かれておりましたけれども、今後はユーザーに対してどのような情報提供を行うべきかという部分にフォーカスして、改めて整理することが必要ではないかと考えております。

その際、ユーザーに対しても使用済み自動車の資源的価値や、その有効活用に関する情報を確実に伝えていくことによって、よりユーザーが使用済み自動車の価値について理解を深めるとともに、ユーザーが主体的に引取業者を選択する環境を整備すべきではないかと考えておりま

す。

次に、参考資料2において、事務局が行った引取業者へのアンケート調査の結果を説明いたしますので、参考資料2をご覧ください。

昨年12月に引取業者への使用済自動車引取の実態に関する調査を実施しております。アンケートの対象は、自動車リサイクル法における引取業者のうち使用済自動車とするか中古車とするかの判断に関わる関係事業者として、新車ディーラー、中古車ディーラー、整備事業者としました。

360事業所にアンケートを行っており、新車ディーラーとして自販連、全軽自協、中古車ディーラーとして中販連、整備業者として日整連にアンケートをしています。

1ページおめくりください。

まず背景として、どのような主体が引取業者となっているか時系列で整理しております。

施行直後はディーラーや整備業者の割合が高く、半分以上を占めておりましたが、2013年の実績で解体・破砕業者の割合が約8割になるなど、近年は解体・破砕業者の割合が高くなってきております。

次のページをご覧ください。

最初に、所有者に対してどのように情報提供しているかという点について、アンケートを行っております。

ここでは車両本体の経済価値、預託金の内容、自動車諸税等の還付についての情報提供がどのように行われているかを調査いたしました。

まずA-1、車両本体の経済的価値についてですが、こちらは赤色の部分、一部で説明を行っていない業者がございますが、概ねきちんと説明しているということかと思えます。説明内容としましては、中古車としての下取り価格と使用済自動車としての引取価格の双方を提示するなどしているというような回答が多数ございました。

次に中段、A-2、預託金についてです。こちらについても一部業者が説明を行っていない実態があることがわかっております。

最後にA-3、重量税などの自動車諸税等の還付に関する説明ですが、こちらはほぼ全ての業者が説明しているという状況がわかっております。

次のページをおめくりください。

使用済自動車判別ガイドラインの周知、活用の状況についてアンケートを行っております。

使用済自動車の判別ガイドラインを認識しているかという質問に対しましては、認識してい

ない業者がかなり多くいることがわかっております。こちらは中古車とするか使用済自動車とするか明確に線引きすることは難しいということがガイドラインの中でわかったということもありますが、そうしたことから認識、活用していない業者が多いと考えられます。線引きを行うことよりは、ユーザーに情報提供することを主軸に移してはどうかということも、こちらを踏まえて考えておるところです。

次のページをおめくりください。

C、価格の設定方法についてです。

C-1、所有者からの引取価格の価格設定の考え方をご覧ください。

こちらは所有者より手数料、運搬費等の費用を徴収している、つまり実質的な逆有償になってしまっている業者、次に一律無償の業者、有償であって一律値付けをしている業者、1台ごとに価格設定をしている業者が、ご覧のグラフのように分布しております。重複するところが多いので、中段の平均引取価格のところでも詳しく説明させていただきます。

C-2、所有者からの平均引取価格についてです。

こちらをご覧くださいますと、まず青色の、所有者から手数料をもらっているところがまだ若干あることがおわかりになるかと思います。特に自販連のところでは、16.3%が所有者からお金をもらっている状況であり、また、無償のところ、赤色を見ていただきますと、自販連だと14.4%が無償で、また日整連を見ていただくと49.3%ということで、半分近くが無償で引き取っているような状況です。

その他、中心的な価格帯を見ていただくと、紫色の1万円から3万円というところが平均的な引取価格になるかと思います。

次に、引取業者が所有者から引き取った後、解体業者にどのような価格で渡しているのかを一番下の段に書いております。こちらは所有者から幾らで引き取ったかも連動しておりまして、例えば自販連のところを見ていただきますと赤色と緑色、無償または1万円未満が非常に多くなっていることがわかるかと思います。一方で平均的な価格帯を見てみると、紫色の1万円以上3万円未満というところが非常に多く、現状では、ユーザーからの引取価格及び解体業者へ渡している価格は、一部差があります。

こうしたことも、ユーザーへの情報提供を通じて引取業者間の競争を促すことが重要ではないかという示唆だと考えております。

○山口リサイクル推進室室長補佐 先ほどの(1)(2)に関しましては、参考資料1として、自動車リサイクル制度に関するアンケート調査をつけております。これは審議会において

消費者に対してもう少しアンケートなり、実際のリサイクル料金に関する状況に関して聞くべきではないかというご意見を踏まえて実施したものでございます。

これに関して説明させていただきます。

消費者におかれる自動車リサイクル制度認知度の把握を目的としまして、今年1月にインターネットにおいてアンケート調査を実施しております。男女構成比や年齢構成比、居住地域構成比は全国平均と概ね一致するような形で割り付け、4,143サンプルを取得しておるところでございます。

まず、リサイクル料金に関する内容の認知度やリサイクル制度に関する認知度についての結果でございます。

現在の自動車の保有状況について尋ねたところ、4,143名中2,816名が自動車を保有しているということでございますので、主にリサイクル料金に関して聞いたものでございます。

下の左の円グラフが保有状況でございます。そのうち、自動車リサイクル料金のようなものに関してどの程度知っているか、複数回答可で聞いた内容が右側でございます。

リサイクル料金制度全般に関しましては、新車を購入するときにリサイクル料金を支払う必要があることは、車を持っている方の半数以上の方が知っていたわけでございますが、リサイクル料金の用途について知っている方は34%程度だった。一方、例えば中古車を買うときにリサイクル料金を支払うことですか、車を手放すとき、売却するとき、また廃車にするとき、リサイクル料金相当分が支払われる、支払われないということに関して知っている方は10%程度であったということでございます。また、いずれの内容も知らなかった方が30%いたるところでございます。

次のページにいきまして、実際に車を入手したときについて、リサイクル料金に関する説明と支払いの有無に関して聞いたものでございます。

全回答者のうち過去10年以内に新車ディーラーないしは中古車ディーラーから車を購入した経験がある方に対して、自動車リサイクル料金に関する事業者からの説明の有無と、実際の料金の支払いの有無について尋ねたものでございます。

円グラフを見ていただきますと、リサイクル料金に関する説明があり、支払ったという方が47.6%、支払っていない方が1.2%、概ね半数の方がリサイクル料金の説明があったと認識しているものでございます。一方で、覚えていないという方が35%、説明がなかったと答えた方が15%程度、約半数の方は自動車購入の際にリサイクル料金に関する説明がなかった、ないしは覚えていないということでございます。

3 ページでございます。

では、実際に自動車を手放したときの説明と支払いの有無に関して、これもユーザーにアンケートをとったものでございます。

過去10年以内に保有していた自動車をディーラー等に下取りに出した——買い替えでございます。あと売却した、無料で引き渡した、ないしはお金を払って引き渡した経験がある方、全体で2,067名に対してリサイクル料金とその説明の有無について伺ったものでございます。

明確にリサイクル料金に関する説明があつて、そういったお金が支払われた方が19.3%、支払われていない方が5.8%でございます。ただ、この設問に関してですが、使用済自動車であったかどうかということでは聞いておりませんので、そこに関してはリサイクル料金の支払いというところではなく、説明に関して見ていただければと思います。25%程度の方が説明があつたということございまして、覚えていない、わからない方が55%程度、また、説明が無かつたと答えた方が20%程度ということで、約75%の方が説明に関して認識がなかつたという結果が得られているところでございます。

以上が（1）（2）の補足説明になります。

資料3に戻っていただきまして、（3）不法投棄・不適正処理への対応の強化についてでございます。

今、ユーザーへの理解の重要性、引取業者の取組に関して説明したところでございますが、制度の安定運用のためには関係業者、特に解体業者、破砕業者の事業に関して彼らの役割をしっかりと果たしていくことが重要と考えております。その上ではユーザーや自動車製造業者、そして自治体、国が役割を果たしていくことも求められているところでございます。

不法投棄・不適正処理に関しましては、これまでのヒアリングを通じても不法投棄・不適正保管に加えて許可登録業者の不適正処理ですとかヤード等における無許可解体の事例が散見されておりまして、関係事業者に対する監督ですとか優良事業者の育成が求められているところでございます。

当然ながら、制度の安定化のためには確実にリサイクルを行っていただくことが重要でございますが、仮にこういった不適正処理が横行した場合、優良事業者、まじめにリサイクルに当たられている方の競争力が相対的に低下することになるとも考えられます。3Rの推進、質の向上を図っていくという観点からも、適正かつ確実にリサイクルが行われるような環境整備を図っていく必要があると考えているところでございます。

一方、自治体からは、業者の指導等に関する課題が指摘されているところでございます。例

例えば、関係事業者が自ら作成した標準作業書に基づかない使用済自動車の再資源化を行っている場合でも、再資源化基準に基づく指導が困難であるという指摘があったり、そのために、例えば指導根拠の明確化ですとか担保規定の追加が求められているところでございます。

また、外国人業者など多様な業者への対応が求められていることから、自治体の指導の円滑化に向けた環境整備を図っていくことが求められていると考えているところでございます。

自治体の指導関係に関しましては、参考資料3「不法投棄・不適正処理への対応について」をおつけしております。

2ページをご覧ください。

関連事業者による不適正処理の状況についてまとめたものでございます。

平成25年度、平成26年度に国から自治体に対して、全国で一斉に立入検査を要請していたところでございます。全国の自治体において平成25年度は989事業所、平成26年度は1,131事業所に対して立入検査を実施していただいているところでございます。

その結果、平成26年度でございますが、全国で204事業者が何らかの法令違反、または不適正な取り扱いを行っていることを確認したところでございます。

今回、平成26年度の実施に当たっては、一般社団法人自動車再資源化協力機構様、並びに広域財団法人自動車リサイクル促進センター様の協力を得て、国において法令違反の蓋然性が高いと思われる事業所の特徴をリスト化して、全事業者に関してリスト化して、一定の調査対象の選定の考え方を示した上で、各自治体において管内の状況を踏まえて、優先順位をもって対象事業者を選定していただいたものでございます。自治体において効率的に事業者を選定していただいたところでございます。

その結果、発覚した違反内容等が左下のグラフでございます。

一番多かったものが使用済自動車、取り外した部品等の保管に関するもの、その次には標準作業書に関わるものが多かったところでございます。その他、取り外した物等に関しまして、例えばエアバッグやフロン類に関するものがあったところでございます。また、標識掲示義務に関わるもの、移動報告に関するものがそれぞれあったところでございます。その他、設備ということで、油水分離装置に関わる不適正な取り扱い等も見られたところでございます。

また、右側には、法令違反または不適正な取り扱いが見られた事業所の特徴の例を挙げているところでございます。

今回、どのような事業所を選定したのかというところと、違反の状況の整合性を確認したところ、フロン類回収工程における1台当たりの回収量が著しく低かったり、遅延報告の多発事

業者であったり、エアバッグ類の未回収率が高い事業者が多く違反が見られたという傾向が出ているところでございます。

資料3に戻らせていただきます。

自治体の指導の円滑化に加えて、3Rの推進、質の向上を進めるためには、ユーザーが使用済自動車を、質の高いリサイクルを確実にを行う優良事業者に優先的に引き渡していくことも重要と考えているところでございます。近年、一部の解体業者によって講習制度などが設けられるなど業界において優良事業者の育成等の自主的な取組が進められているところでございまして、これらの取組を今後、自動車リサイクル制度においてどのように活用できるか、さらなる検討が求められると認識しているところでございます。

また、不法投棄事案については制度により改善が図られているところでございますが、依然として新規発生や一定数が確認されているところでございまして、その実態を把握するとともに、引き続き不法投棄対策支援事業を活用していくことが求められると認識しております。

参考資料3の3ページをご覧ください。

大規模不適正保管・不法投棄事案の状況を記載しているところでございます。これは100台以上の案件でございます。

平成16年には450件程度あったものが平成26年3月には6件程度と、大規模事案は減少傾向にあることがわかるかと思えます。

2. は、その大規模事案の現在の状況でございます。6件あるわけでございますが、いずれも不適正保管というものでございます。また、その発生時期等でございますが、半数は法施行前、約半数は法施行後でございますが、これらの現在の状況でございますが、主に原因者がわかっているものでございますので、自主撤去など、自治体のほうで原因者に対して指導しているところでございます。

4ページをご覧ください。

不法投棄対策支援事業の活用状況でございます。

自治体に対する不法投棄車両等の処理に対する支援制度としては、以前は自動車メーカー等の寄附による路上放棄車処理協力事業があったわけでございますが、この制度に関しては平成22年に廃止され、現在はJARCによる支援事業に一本化されたところでございます。この支援事業の活用を推進するため、定期的に自動車リサイクル促進センターにおいて自治体に聞き取りを実施していただいているところでございます。

その結果が左下でございます。

不法投棄等の事案を有する自治体が平成25年では69自治体、平成26年では59自治体あったわけですが、事案に対する支援事業の活用見込みがあった自治体は平成25年の1自治体と、わずかでございます。

活用見込みがない理由についても自動車リサイクル促進センターさんのほうで聞いていただいているところですが、主な理由としては、原因者がわかっておりその原因者を指導中である、撤去処理中であるというところが多く見られているところでございます。また、わずかではございますが、生活環境保全上の支障のおそれが少ないということで、廃棄物処理法上の行政代執行を行う要件に該当しないというものが見られます。

右には、これまでの活用実績を乗せているところでございます。

平成19年、20年には大規模事案に関して適用したわけですが、平成25年7月には、1台という中小事案について適用してございます。これに関しましては、これまで支援事業の活用実績が少なかったので、不法投棄事案の多くを占める中小規模事案についての活用を促すために、平成24年度に事務手続きの簡素化を図った結果だと考えているところでございます。

5ページ、6ページは、これまでの全国または離島における不適正保管、不法投棄の状況の推移を示したものでございます。いずれも減少していることが見えるかと思えます。

資料3に戻らせていただきます。

このように、不法投棄の解消に向けて原因や状況を分析しているところございまして、これらを踏まえて、論点でございます。

まず、自治体関係でございますけれども、適正なリサイクルの確保、関係事業者の競争環境の整備、この2つをきちんと進めていくためには、自治体の指導の円滑に向けていろいろな施策があるのではないかと考えているところでございます。例えば、先ほど一斉立入検査でもございましたけれども、自動車リサイクルシステムの情報を提供していくこと、また、自動車再資源化協力機構との連携の促進を図っていくことが考えられると思えます。また、不適正事案に関する状況分析を進めて、再資源化基準や標準作業書ガイドラインといった自治体の指導の円滑化に向けて、関係規定の見直し、環境整備を図っていくことが考えられます。

2つ目でございますが、自治体だけではなく、関連事業者等も変わる必要があると考えてございます。例えば質の高いリサイクルの推進に向けて、講習制度を活用して解体業者等の能力の一層の向上を進めるべきではないか、また、質の高いリサイクルを行う事業者を差別化、差異化して、そういった情報を引取業者やユーザーに発信していくことが求められていると考えております。また、能力を高めるだけではなく、将来的に自治体において登録・許可業務への

活用の可能性も考慮して、そういったことに向けて内容の充実ですとかプロセスの透明化、公平性の確保、こういったことを図っていくための検討を行っていくべきではないかと考えております。

また、不法投棄でございますけれども、先ほど参考資料3にあったように、現状及び発生要因にはさまざまなものがございますが、詳細の分析を改めて進めまして、使用済自動車の価値に応じて円滑かつ効率的にリサイクルが行われるように、課題の整理や対応方法の一般化を図るべきではないかと考えているところでございます。

続きまして（４）使用済自動車等の確実かつ適正な処理の推進でございます。

まず1点目が、地震や事故関係の話でございます。平成23年3月には東日本大震災があり、津波等の被害によって車台番号が不明な自動車が多数発生したところでございますが、解体事業者等関係事業者や関係自治体の協力のもと、滞りのない処理が行われたものでございます。その際、番号がわからない自動車の処理については、資金管理業務諮問委員会での審議を経て特預金を活用して、合計1.8億円出えんして処理を円滑に行ったところでございます。このように、自動車リサイクル制度が大規模災害に対して柔軟に対応を行った経験を生かしていく必要があると考えているところでございます。

また、再資源化施設に関しても、地震等によってトラブルが起きたことがございます。規模によって大小あるものの、そういったトラブルが起こったことで車両の保管や運搬、もちろん再資源化に関しても支障が生じる事態となったものでございます。こうした事故等に備えた対策を事前に関係者間で確認しておく必要があると考えているところでございます。

論点でございますが、大規模災害時や再資源化施設の事故時など非常時の対応について、関係者間で課題を共有するなどして、実際に災害や事故が発生した際に迅速に対応ができるようなセーフティネット機能、そういった体制を事前に構築しておくべきではないかということでございます。

4ページをご覧ください。

使用済自動車及び3品目のモニタリングに関してでございます。

制度においては、自動車製造業者等においてA S R等の再資源化の目標が設定されているわけでございますが、現状では、法律に定められた目標を大幅に上回っているところでございます。

一方、前回の審議会でもご議論いただきましたが、今後はA S Rだけでなく自動車全体の3 Rの推進、質の向上の観点から評価を行っていくべきとの指摘がございました。このような観

点からも、使用済自動車、解体自動車、そして自動車メーカーに引き渡された3品目に関しては、改めて確実かつ適正な再資源化をモニタリングしていく必要があると考えているところでございます。

使用済自動車、解体自動車の引き渡しというところがまず重要でございますが、これらに関しましては適切に移動報告が行われ、確実に引取・引き渡しが行われていることを確認することが重要ですが、こちらに関しましては一部の関係事業者において、法律で定められた期限内に移動報告が行われず、遅延報告の事例が発生していることが確認されております。これに関しましては情報と自動車の実態の乖離につながるものでございますので、移動報告に関する監督権限を有する自治体がきちんと自動車の移動報告状況と車両の状況を継続的に把握して、指導していくことが重要と改めて考えているところでございます。

また、メーカーに引き渡された3品目に関しても、メーカーによる再資源化等について、国等において立入検査等によるモニタリングを改めて継続的に行っていく必要があると考えているところでございます。また、その中でもエアバッグ、フロン類に関しては一層のモニタリングが必要と考えているところでございます。エアバッグ類に関しましては過去にこの審議会で、主に3つの論点で指定回収物品として指定されたものでございます。爆発性があり、リサイクル工程における安全性の確保の観点で問題があること、ガス発生剤として有毒なアジ化ナトリウムがかつて使用されていたこと、また、エアバッグ作動展開時に非常に大きな音が発せられるため、市街地等での解体事業者ではそういった展開が難しい。このような理由から指定回収物品と指定され、リサイクル料金を使用して、DFE等を進めるために自動車メーカーで再資源化を行うことになったものでございます。

一方、アジ化ナトリウムに関しては、製造段階における使用が全廃され、使用済自動車としての処理が一定程度進んだわけではございますが、自動車の安全性向上の観点からエアバッグ類の搭載個数が増加しているなど、引き続き自動車メーカーにおけるリサイクル容易設計への取組が記載されているところでございます。確実かつ適正な処理という観点では、車上作動展開契約における作動漏れですとか転売等を目的とした虚偽の移動報告など不適正な事例が監査等により発覚していることもございますので、きちんと指定回収物品として自動車製造業者等による確実な再資源化が行われ、また、リサイクル料金という観点からも、適切にそれが使用されるよう、関係主体が連携したモニタリングを強化していく必要があると考えているところでございます。

また、フロン類でございますけれども、オゾン層破壊物質であること、また地球温暖化を進

める環境負荷物質であることから、フロン類に関しましてはユーザー負担により適正に管理され、また破壊されることが求められているところでございます。しかしながら、初期充填量に対して解体時に回収される量はその半分以下となっておりまして、漏えいが発生していることが考えられます。自動車リサイクル法において自動車製造業者等が適切なリサイクル料金を設定し、フロン類回収業者が回収を行い、メーカーが破壊する義務があるという制度において、自動車メーカーがフロン類の回収に主体的に役割を負ったものでございますので、使用済自動車からの回収量を増加させることに加えて、メーカーによる抜本的な冷媒転換の取組について、きちんとモニタリング、評価を進めていく必要があると考えているところでございます。

論点でございますけれども、改めて使用済自動車、解体自動車、3品目の確実かつ適正な再資源化等という観点から、移動報告情報等を活用してモニタリングを強化していくべきではないか。

特にエアバッグ類については、車上作動展開契約における作動漏れ等を防止するという観点、また、フロン類については冷媒転換を図りつつ使用済自動車からの回収量を向上させるという観点から、モニタリングの方法について検討するべきではないかと考えているところでございます。

続けて、廃発炎筒についてでございます。

廃発炎筒については、破碎工程において破碎機の衝撃で発火する可能性があることが日本鉄リサイクル工業会のアンケートにおいて報告されているところでございます。1カ月当たり約60件の発火が見られ、事故に至ったのは8件程度あったことが報告されているところでございます。一方、発炎筒に関しましては平成25年1月に炎筒工業会等が中心になって廃発炎筒の処理システムが構築されたことにより、解体・破碎段階から排出された発炎筒の回収・処理スキームが講じられており、発火・事故件数は減少傾向にあると考えておりますが、事故リスクはなくなっていない状況でございます。

解体業者である日本ELVリサイクル機構で昨年末にアンケートを実施したところ、破碎業者から解体業者に対して発炎筒の取り外しが求められたケースが大半である一方で、一部の解体業者においては取り外しについて破碎業者から求められていないことがわかっております。これは、例えば破碎業者において設備上の対応、例えば散水設備ですとかそういった対応が行われていることが要因と考えているところでございます。

これを踏まえての廃発炎筒に関する論点でございますけれども、廃発炎筒に関しては、破碎業者の設備状況に応じて危険性が変化することが考えられるところでございます。それを踏ま

えて、解体業者と破砕業者の交渉によって、必要な場合にきちんと発炎筒の取り外しが行われるような環境整備を図っていくべきではないかと考えられます。

その環境整備の一環として、例えば破砕業者が解体業者からの解体自動車の聞き取りを拒める理由に廃発炎筒の混入を位置づけて、やはり物の購入という観点からは、破砕業者として引き受けるのはなかなか難しいということも伺っておりまして、こういった拒否理由に位置づけることで、破砕業者の安全性の確保を図っていくべきではないかと考えられるところでございます。

○小松自動車課課長補佐 （５）自動車リサイクル全体の社会的コストの低減についてです。

最初に、J A R Cに関する論点を記載しております。

自動車リサイクル制度においては、法律上の資金管理法、指定再資源化機関、情報管理センターに指定された自動車リサイクル促進センター——J A R Cがユーザーから預かったリサイクル料金を管理・運用して、自動車の登録から使用済自動車の排出、解体・破砕、A S Rの再資源化までを情報管理しています。また、J A R Cにおいてはセーフティネット機能として、不法投棄対策や離島対策等の業務も行っております。その費用はユーザーからのリサイクル料金と自動車メーカーからの拠出金によって賄われておりまして、その費用分担についてはインシヤルコストは自動車製造業者等の負担、ランニングコストのうちリサイクル料金の預託収受に要する費用や運用に要する費用はユーザーだけの負担、人件費、施設管理人等は自動車製造業者等だけの負担となっており、その他の情報システムのリース、メンテナンス費等はユーザーと自動車製造業者等の折半となっておりまして、こちらは制度運用前の審議会において合意されているところでございます。

また、指定法人業務に関する予算や事業計画書等は主務大臣の認可を受けることが法律上、定められているほか、公益財団法人であるJ A R Cは会計監査や内閣府からの監査等により、適正な業務運営を行う上でのチェックがなされております。

一方で、自動車リサイクル制度におけるJ A R Cの業務が硬直化しているという指摘があり、より主体的に制度の安定化や効率化、その発展に向けた業務を行っていくべきではないかという意見もございます。

以上を踏まえまして、自動車リサイクル制度においてJ A R Cが果たすべき役割について、その費用をユーザー及び自動車製造業者等が負担していることも踏まえながら、関係主体間の情報共有の円滑化やデータ活用等の観点から、どういうことができるのか検討を行うべきではないかと考えております。

6 ページをご覧ください。

次の論点として、JARCの運営に関して、役割に応じてユーザーと自動車製造業者等が費用分担して、それに応じた意思決定への関与が図られておりますけれども、JARCの業務運営が安定してきたことも踏まえながら、いま一度制度施行当初の整理と比較して、見直すべき点はないか検討を行うべきではないかと考えております。

また、運営のチェック機能に関してはPDC Aサイクルを強化し、見える化するなどして、業務の適正さだけでなく、その効率化も十分に評価が行われるべきではないかと考えております。

参考資料4で、現行のJARCの費用の内訳、分担及びチェック機能について説明させていただきます。

参考資料4「JARCの運営について」をご覧ください。

まず、指定法人業務の費用について記載しております。こちらは資金管理法人と情報管理センターについて、費用の内訳と負担主体を記載しております。

一番左に負担主体として、ユーザーだけが負担している部分、両者折半の部分、自動車メーカーだけが負担している部分と3つに分けております。

まず、ユーザーだけが負担している部分で、資金管理法人に関する費用の部分をご覧ください。

最初が、リサイクル料金の預託収受に要する費用と資金運用に要する費用でございます。こちらは平成25年度決算ベースで合計12.3億円かかっています。この内訳として、一番大きいのが新車購入時の預託手数料です。新車購入時の預託関連業務に関してJARCがディーラーに業務を委託しており、その委託手数料がかかっております。これが8.7億円と大部分を占めています。同様に、引取時預託につきましても手数料が支払われております。その他、登録情報の取得のための費用などがかかっております。

その他として、独立性、公開性の確保に要する費用。こちらは監査などに関するお金が0.2億円かかっております。

以上がユーザーだけが払っているものです。

次に中段が、両者折半、ユーザーと自動車メーカーが折半している部分でございます。

資金管理法人、情報管理センター両者に共通して、情報システムのリース費用やメンテナンス費用等が支払われており、資金管理法人につきましては合計11.9億円、情報管理センターにつきましても両者合計で7.5億円が支払われております。

最後に自動車メーカーだけが支払っている部分ですが、こちらも資金管理法人、情報管理センター共通して、それぞれ資金管理業務に必要な基盤的コストとして、人件費、施設管理費等が1.8億円、1.1億円支払われております。

裏面をご覧ください。

こちらは特にチェック機能に関してまとめております。

上段は、現状のチェック機能とガバナンスがどのように行われているかを記載しております。さまざまな主体でチェックが行われていることがおわかりになるかと思えます。

下段につきましては、こうしたチェック機能に加えてJARCの内部でPDCAを回して、内外部からの評価を行ってはどうかと考えております。

今年4月に施行されました独立行政法人通則法の改正では、定められた業務を確実に執行するような性格の法人は行政執行法人というカテゴリとなり、その評価手法として、サービス向上や業務運営の効率化、財務内容の改善等について年度目標を設定して、評価することが定められております。JARCにおきましても、そのような考え方を参考にしてPDCAサイクルを回してはどうかと考えております。

最初にプランのところ、こちらで年度当初に事業計画書、こちらは法律で決められているものですが、そちらで目標設定を行う。内容としては、業務内容や年度の取組の明確化、またサービス向上、これはどちらかというどどういう役割を果たすかという観点ですが、あとは効率化の目標など、こうしたものを設定して、この事業計画書につきましては資金管理業務諮問委員会や理事会、評議員会で審査、決定され、また、主務大臣もチェックすることになっております。そして業務を行った上で、チェックの段階で事業報告書、こちらも法定のものですが、目標に対する評価を行い、その改善を行うというPDCAサイクルを回すことによって、内外部からの評価を進めていってはどうかと考えております。

資料3にお戻りください。

6ページの中段、特預金に関する論点です。

自動車リサイクル制度におきましては、中古車の輸出を行ったもののリサイクル料金の返還請求がなかったもの、また、事故等によりフロンの破壊の必要がなかった場合のリサイクル料金など、再資源化のために使われることがなくなったリサイクル料金につきましては、特定再資源化預託金——「預託金」——として扱われ、離島における自動車の運搬等の支援や不法投棄車両の処理の支援等の指定再資源化機関業務の一部、また、資金管理法人業務及び情報管理業務の費用への補てんに対し、法律上定められている資金管理業務諮問委員会等の審議を経て、

出えんが行われております。また、特預金につきましては、法律第98条第2項において、これらの業務に出えんした後なお余剰するものについて、自動車を購入するユーザーのリサイクル料金を割り引くという規定が設けられておりますが、こちらにつきましてはまだ使用された実績はない状況です。

一方で、この特預金につきましては、その発生額に比して出えん額が少なく、平成25年度末時点で利息を含めて100億円の残高がある。その用途につきまして改めて検討すべきではないかという指摘がなされております。

以上を踏まえまして、特預金の用途につきまして、まずはユーザーから自動車の再資源化のために預かった公益性の高い資金であること、また、指定法人業務への出えんやユーザーへの還元が前提となることを踏まえた上で、用途の拡大の是非を含め、さまざまな選択肢を検討すべきではないかと考えております。

その際、資金管理料金、また情報管理料金の設定は、この特預金の発生状況や出えんの状況を踏まえて検討されるべきではないかと考えております。

参考資料5にその選択肢を記載しておりますので、参考資料5をご覧ください。

参考資料5「特預金の用途について」です。

上段に特預金の発生源と出えん先を書いており、それぞれ金額が書いてありますが、出えんの金額に比して発生の金額が多いことがおわかりになるかと思えます。こちらで平成25年度末時点の特預金の残高は100億円、今後も毎年10億円程度発生する見込みということもあり、こちらの用途をどのようにするかを下の選択肢に示しております。

こちらの選択肢につきましては、これまで審議会の中でいただきました意見を踏まえて提示しております。

まず①情報システムの改修等への使用です。

こちらは情報システム等に使用することによって、リサイクル料金を引き下げるといった使い方になるかと思えます。具体的な使用例を記載しておりますが、平成35年度ごろにJARCの情報システムを刷新する予定です。こちらはユーザー負担分70億円程度を想定しているところですが、そうしたところに特預金を使用してはどうかと考えております。また足下では、データセンターの移行などに使った場合には資金管理料を30円程度引き下げることが可能だということも議論として出されております。

こちらにつきましては、「課題等」に書いておりますが、平成16年3月の第36回合同会議において、こういう使い方は選択肢としてあるという検討は既になされているところです。一方

で、システムの大規模改修だけに使うのか、また定期更新等も含めるのかといった利用対象の整理は必要だと考えられます。過去には平成23年度から25年度にかけまして、システムの改修に22億円特預金を出えんした実績がございます。

次に、②一定期間リサイクル料金を割引くというもので、こちらも法律に定められるものです。

具体的な使用例として、仮に全額を1年で割引に使った場合には、台当たり2,000円の割引が得られることとなりますが、この割引は、その1年間に買ったユーザーしか得られない形になってしまいます。一方で、審議会の中でも議論がございましたが、再生材を多く使用した車などを中心的に割引いてはどうかというアイデアもございます。

こちらにつきまして、右側に課題等を記載しておりますが、まず前提として、法律上、①のような資金管理業務、情報管理業務や指定再資源化機関の一部業務に出えんした後なお余剰する特預金についてのみ使うこととされております。また、再生材を多く使用した車等を中心に割引くことについては、再生材の利用割合をどう特定するのかというところが制度設計上の課題としてあると思っております。

最後に、③自動車リサイクルに係る研究開発等への使用も審議会の議論ではございました。

こちらにつきましては法改正が必要になりますが、具体的な使用例につきましては、リサイクルの質の向上に向けた研究、もしくは新素材、例えばCFRPのようなもののリサイクル手法の開発などに使うことが想定されるかと思えます。

一方で、こうした使い方につきましては公益性に資する用途への支出ができるのか、結果的にユーザーに還元できるかどうかという視点や、執行管理、成果の共有等が可能か、こうしたことを考慮した上で進める必要があると考えております。その他、東日本大震災の場合には資金管理業務の附帯業務として特預金を充てたということがございましたが、こうした大規模災害時のセーフティネット機能を、これからもこうしたところで使うことも考えられます。

こうした選択肢の中から、優先順位を含めどう特預金を使っていくべきかというところをご議論いただければと思います。

資料3にお戻りください。

6ページの下段、ここからはリサイクルに係るコストについての論点です。

リサイクル料金の低減を図るという観点では、自動車製造業者等による再資源化等のコストを低減させていくことが重要です。自動車製造業者等が再資源化を実施する3品目、フロン類、エアバッグ類、ASRについては、再資源化等に関する直接・間接経費を考慮して料金が設定

されており、自動車製造業者等はリサイクル料を払い受けてリサイクルをしている状況です。リサイクル料金については、リサイクル率の動向やリサイクルの質の向上等の関係、また、環境配慮設計の進展状況等を十分に考慮して料金が設定され、適切に使用されているかというところは十分に評価が必要であると指摘されております。

また、自動車メーカーによる再資源化については、ASRは2チームによる競争が図られておりますが、一方で、エアバッグ類、フロン類につきましては自動車再資源化協力機構が1つで再資源化を行っております。こうした取組は、リサイクル率の上昇やコストの削減、リサイクルの適正化の面で大きな成果があったと考えておりますが、一方で、リサイクル率の上昇の余地やコストの削減余地が減ってきていることも踏まえて、今後どうするべきか、評価及び検討が必要であると考えております。

こうしたことを踏まえまして、四角の中ですが、リサイクル料金がリサイクル率やリサイクルの質の観点、環境配慮設計の進展という観点で適切に設定され、使われているかという評価が必要ではないか。特に自動車製造業者における再資源化のコストについて、継続的に評価していくことが必要ではないかと考えております。

また、自動車製造業者等による3品目のリサイクルに関して、ASRの再資源化に係るチーム間の競争や自動車再資源化協力機構のこれまでの取組について評価を行った上で、中長期的な効率性や発展性の観点から、見直しが必要な部分はないか検討を行うべきではないかと考えております。

こちらは参考資料の6と7で補足させていただきます。

参考資料6「自動車製造業者等における安定化・効率化の取組」をご覧ください。

最初に、ASR再資源化について、2チームに分かれて競争を行っているところですが、その状況を以下のようにまとめております。

まず、中段のASRのリサイクル率のグラフをご覧ください。

青色のTHチーム、赤色のART、それぞれでリサイクル率について競い合っていた状況がおわかりになるかと思えます。そして、2012年度、2013年度ごろについては同水準という状況になっております。

また、一番下のトン当たりのASR処理費をご覧くださいと、これも同様に青色のTHチームと赤色のARTが競い合っていたておりましたが、直近ではかなり安定化してきているという状況です。

これらの背景として、一番上の再資源化施設数をご覧ください。

こちらは制度開始時から増えていっておりますが、年がたつに連れて、この斜線の共通施設数、つまりTHチームとARTに共通する施設数が増えており、近年は共通施設がほとんどという状況になっております。今後、リサイクルの質の向上を促すという観点ではさらに競争が必要ではないかという意見はあるものの、一方で、さらなる効率化の観点で言えば両チームの事務を統合すればいいのではないかという意見もございますので、こうしたことについて、中長期的にどうしていくべきかという検討が必要かと思っております。

裏面をご覧ください。

こちらがエアバッグ類、フロン類。こちらは自動車再資源化協力機構においてチームを分けて競争というわけではなく、1つの組織で取り組んでいるものでございます。

上の段がエアバッグ類の処理費で、装備個数が増えていく中でも1台当たりの処理費用は下がっている。最近では、概ね横ばいになっておりますが、このように効率化が図られていることがおわかりになるかと思えます。

下段のフロン類の処理費につきましても年を追うごとに下がっており、効率化という観点では、こちらは1つの組織で実施されているものの、大きな成果を上げていることがおわかりになるかと思えます。

次に、参考資料7をご覧ください。

リサイクル料金設定の考え方について、簡単に説明させていただければと思います。

リサイクル料金設定につきましては、自動車メーカーにおいて、将来廃車になるときにかかる3品目のリサイクルに要する費用や自社費用等を予測して設定されております。

最初に、フロン類の破壊に係るリサイクル料金設定の基本的考え方を記載しております。フロン類の料金としては、払渡しベースで平均1台当たり2,269円かかっております。どのように費用が設定されているかについてですが、まず、フロン類回収業者への支払い金額については車種クラスごとに設定されていて、時間当たりの工賃と作業時間を掛け合わせて回収費用を計算しております。これに加えまして運搬やフロン破壊施設への費用の支払い、また、自動車再資源化協力機構の運営費等、これらに自動車メーカーでの費用等も加えて料金が設定されております。

次に、エアバッグ類についてですが、こちらでもフロン類と似たような形になっております。最初に解体業者への支払い金額を自動車再資源化協力機構がデータを提供し、自動車メーカーがそれぞれで設定しているもので、直接作業の費用につきましては、上と同じように時間当たりの工賃に時間をかけて算出する。車上展開契約の場合には減価償却費も考慮されております。

これらに加えて運搬、再資源化施設等への費用の支払い、運営費なども考慮されております。

次のページをご覧ください。

A S Rの再資源化に係る料金の設定の考え方です。

こちら自動車メーカーにおいて、車種ごとに、将来A S Rの再資源化に要する費用を予測しております。台当たりのA S Rの予測発生量にA S R再資源化に幾らかかるかという予測単価を掛け合わせて台当たりのA S R再資源化費用を計算しております。こちらに加えて指定引取場所の運営等に要する費用や、T Hチーム、A R Tの運営費等、これらを加えて料金が設定されております。

4. で自動車メーカーにおける自社費用等について記載しておりますが、こちらの自社費用には、社内の情報システム構築・維持費、また社内の直接人件費の2点を加えてよいことになっておりますが、こちらをリサイクル料金に含めているメーカーと含めていないメーカーがあるという状況です。また、最終的な料金設定に当たっては、将来の収支差や金利の動向が考慮されております。

次のページをご覧ください。

リサイクル料金設定の評価についてです。

リサイクル料金の設定に当たっては、法律の中で適正な原価を上回ってはいけないとされておりますが、将来、再資源化に要する費用を正確に予測することが難しいことは承知の上ですので、リサイクル料金の収支については中長期的に均衡が図られるべきということが原則であると考えられます。

こちらは今の収支の状況でございますけれども、平成25年度までの累積では、メーカー合計で86億円の黒字がたまっている状況で、1台当たりに直すと290円の黒字となっております。一方メーカーそれぞれで見えていくと、台当たりの収支が1,000円を超えるメーカーもあれば、大型車メーカーを中心に引き続き赤字となっているメーカーもあります。この収支や料金の使い方をユーザーがよりしっかり見ていくという観点で、以下に評価のあり方を検討しております。

現在では、自動車メーカーは法律に基づいてリサイクルに要した費用の総額を毎年公表する義務を負っておりますが、こちらの内訳をさらにチェックしていくことが必要ではないかと考えております。

この内訳として考えられるものは、考え方としては料金設定と同じですが、3品目のリサイクルに要する費用に加えて、社内の情報システムの構築・維持費、また社内の直接人件費、こ

れらを個別に公表することが期待されるのではないかと考えております。

資料3にお戻りください。

7ページの中段、自動車メーカーにおける黒字の関心の論点です。

自動車メーカーにおけるリサイクル料金の収支の状況は、先ほどご紹介したとおり、各社合計で80億円の黒字となっており、平成25年度単年度でも40億円超の黒字が発生している状況です。こちらは法施行当初は想定していなかった黒字の規模だと認識しております。

黒字発生の要因については、そもそも廃車が発生する十数年後を見据えて料金設定することが難しいという制度の内在的な要因に加え、自動車メーカーにおいて徹底的な処理コストの削減や間接経費の圧縮など、不断の努力が結果として表れたというメーカー努力の要因もあると思います。また、想定以上に大きな利息がついたという外生的な要因も挙げられます。

こちらの料金につきましては、先ほど申し上げましたように適正な原価を上回ってはならないということですので、その趣旨は中長期的に均衡が図られることが原則だと考えております。そうしたこともありまして、自動車メーカーは新モデルからリサイクル料金の引き下げを順次実施しており、一方で、その効果が発揮されるのは十数年後ということもあるので、当分の間は黒字傾向の長期化、拡大が予測されております。

以上を踏まえた対応の方向性として、四角の中に論点を書いております。

自動車メーカーにおけるリサイクル料金の余剰部分については、リサイクル料金を順次引き下げていくことによって中長期的な均衡が図られるべきというのが原則ですが、一方で、これまで溜まった黒字は過去のユーザーが多く料金を払ったことによるものですので、新車からの料金引き下げだけでは負担者と受益者にずれが生じるとも考えられることから、既存のユーザーに関しても広く還元するという観点が重要ではないかと考えられます。

そうしたことから自動車メーカーの自主的な取組として、自動車メーカーに払い渡されたリサイクル料金の余剰部分の一部を活用して、リサイクルの高度化や新しいリサイクル技術の開発などを行う仕組みを検討してはどうかと考えております。こちらは自社内で研究開発に使うのではなくて、基金等の外部に出す形式にするなどしてその透明性を高め、また、リサイクル料金の値付けをより厳しく設定するインセンティブを生じさせることも考えております。

こちらの制度設計に当たっては、その成果が広く周知され、またリサイクル料金の低減やリサイクルの高度化を通じてユーザーに還元されることを重視する必要があると考えております。

その一方で、赤字になったときにはその赤字はメーカーが負担しなければならない。つまり制度的な公平性も考慮する必要があると考えております。また、自動車メーカーの努力による

処理コストの削減を引き続き促進するような仕組みも、この制度の中につくっておくことが重要であると考えられます。

説明は以上でございます。

○永田座長 今、説明のあった内容につきまして、ご意見、ご質問等をお受けしてまいりたいと思います。

恒例でございますけれども、名札を立てていただければ順次指名させていただきます。

○赤穂委員 論点がたくさんあって混乱していますけれども、特預金について、現時点で100億円の残高がある。そして今後10億円程度累積していく可能性があるという見込みで、私としては、やはりユーザーから集めたお金ですので、ユーザーに還元すべきであろうとは思いますが、ここに示されているように単年度で一気に2,000円割り引くというやり方は明らかにユーザー間の不公平を招くであろうと思っています。もう少し低い金額でもいいので、長い期間にわたって引き下げられるようなやり方がないのか。

それを考えるときに、まず、2,000円を割り出した根拠は一体何だったのかお伺いしたいと思います。100億円のうちから将来の情報システム更新の費用を引いた中での算出額なのかなとは思いますが、全体の金額、この割引対象の母数となる金額が幾らなのかをお伺いしたいし、これが今後どのぐらい使える金額なのか、見通しをお伺いしたいと思っています。

あと、再生材を多くした車を中心に割り引くべきというところですが、ここはできれば自工会さんにお伺いすればいいのか、この再生材の利用割合というのはどうやって示すことができるのかなと。例えば、単にバンパーを再生材使うというのはよく聞きますけれども、それ以外にレアアースとかレアメタルを使わない代替品というのも一つの考え方かと思えますし、それをどう重みづけすればこの再生材を多くした車を割り引くということが導き出せるのか、仕組みがうまくつくれるのかどうかお伺いできればと思います。

○大塚委員 論点が多岐にわたりますが、4つか5つの大きなまとまりで、それぞれ簡単に話をさせていただきたいと思っています。

最初は、資料3の2ページの下の辺りですけれども、解体業者さんとか引取業者さんの中で優良業者を育成することが、この競争の確保とか適正な処理のために非常に重要だと思っています。優良業者になった場合に何かのメリットを与えることが重要だと思えますけれども、一つの提案として、オートオークションへの参加資格との関係で、優良業者さんにメリットを与えるようなことが考えられるのではないかということ意見を申し上げておきたいと思っています。

それから、特預金とカリサイクル料金の低減との関係で、先ほどご説明が既にございましたように、再資源化を進めていくような形で特預金を戻していくようなことは非常に重要だと思えますので、ぜひ行っていただきたいと思えます。具体的な制度設計については、役所は日本最大のシンクタンクであるようなところもございますので、何かご提案いただけると大変ありがたいと思っております。

リサイクル料金との関係での具体的な話に移っていききたいと思えますけれども、参考資料7で今、ご説明いただきましたが、3ページの最後になると思えますけれども、リサイクル料金との関係で、再資源化に要した費用の公表というご説明が第27条第2項との関係でございましたが、この内訳を、3つのものを個別的に公表することが期待されると最後のところにあります。これについてぜひ制度的な担保をしていただくことが必要ではないかと思えます。省令で決めるのでしょうか。あと、審議会でこれについてレビューするといったことも考えられるのではないかということをおし上げておきます。

それから、ちょっと戻ってしまいますが、同じ参考資料7の2ページですけれども、A S Rの再資源化に関する料金の設定の仕方について、A S Rの予測発生量を現在、第34条の中で出していると思えます。これについて、車種ごとのデータを情報提供していただくことは考えられないかということをおし上げておきたいと思えます。これはD f Eと関係します。車種ごとにリサイクルしやすさ、解体の可能性を高めることが重要ではないかと思えます。

関連して、これはお願いですが、D f Eによってリサイクル料金が低減しているような例が今までにもありましたら、ぜひ、これは自工会さんになるかと思えますが、具体的な例を教えてくださいたいと思えます。

あと、ごく簡単に2つだけ。すぐに終わります。

1つは参考資料6との関係で、なかなかアンビバレントなんですけれども、両チームで統合的な事務が行われつつあるというのも効率的な観点でわからなくはないんですけれども、他方で、これはリサイクル独占になってしまうと今度は効率化が進まなくなることがどうしてもありますので、当局におかれましては両方のバランスをよくお考えになっていただいて、独占にはならないようにお気をつけいただかないと、短期的にはいいと思っても、後でちょっとおかしなことになるかと思えますので、ぜひお気をつけいただきたいということがございます。

フロン類に関しては前に申し上げましたが、フロン類法との関係では再生というのがそれな

りに位置づけを得ていますが、多分自動車リサイクルでは余り再生のことは考えていないので、フロン資源価値という観点からどのようにお考えになっているか、教えていただければありがたいと思います。

○鬼沢委員 まず、消費者アンケートの結果から見て、やはりユーザーへの情報提供が非常に不足しているのではないかと、ユーザーの理解も不足しているとは思いますが、ちゃんと伝わっていないということだと思いますので、ディーラーがユーザーへの情報提供をもっと積極的に進めるべきだと思います。

そのときに、ディーラーだけではなくて自動車メーカーも一緒に情報提供していくことが大切なのではないかと思ったり、質の高いリサイクルのルートにユーザーが車に乗せるというのは、かなり意識が変わらないとそこまでいかない気がするんですが、実際それは今後必要になってくると思いますので、ディーラーがそのために自主的に、どういう情報をユーザーに提供していったらいいのか、ユーザーがどういう判断をしたらいいのかというところをもっと積極的にしていく必要があると思います。

JARCについていろいろご提案がりましたが、今まで資金管理についてユーザーへの情報提供はしっかりしてこられたと思いますが、これからはもっと進んだ、ユーザーへのサービスの向上というようなことを考えて、より効率化を考えていく必要があるのではないかと思います。

それから、特預金の使い方についてですが、リサイクル料金がいずれは低減されていくためにいろいろ使ってもいいのではないかと思います。それと、この自動車リサイクルが進展してユーザーにもっと還元されるべきものがないかを具体的に検討して、そのために特預金を使っていくことは必要だと思います。

○小林委員 1点目は、リサイクル料金の設定の評価という点でございます。

参考資料7に評価のあり方ということで、具体的に費用の内訳を3分類のような形にして公表という考え方が示されているのですが、これは義務化ということになりますと相当厳密なことになりますので、やはり整合性の観点からも、区分についての明確化、それからそれぞれの区分にどういった費用が入るかといったことは相当厳密に検討・定義することが必要ではないかという点でございます。

それから、仮にこの義務化で実施していくことになるとタイミングにつきましても、実態のほうは会計年度が、インポーターの場合、歴年であるとの実態もございまして、そのタイミングについては慎重に検討する必要があります。恐らく義務化となると法令上の、省令か

何かの手当てをした上でということになると思いますが、その検討については十分時間をかけることが必要であるという点をコメントさせていただきます。

もう一点は、論点整理の資料3の7ページにございますが、リサイクル料金の余剰部分についてでございます。

確かに余剰部分が増加してきているので、これが検討課題であるという認識は持っております。検討の前提についてですが、やはり余剰が生じている要因分析を厳密に行う必要があります。この資料では一応外生的要因、内在的要因、メーカー努力による要因ということで分析されておりますが、この要因分析をさらに十分吟味していただく必要が検討の前提になるのではないかと考えます。

それから、過去の10年間という実績はあるのですが、今後5年間、10年間を見通した上で、この余剰がどう予測されるかを前提に、この中長期的な活用の仕方を考えていくことが必要と思います。ここに書いてあります一部分を活用するという辺りも、ではどの部分を活用するのかという辺りもそういった要因分析とも関係すると思いますので、綿密に検討する必要があるのではないかと思います。

仮に余剰部分の活用をするべきだという方向になったとして、さらに先の論点ですけれども、ここでリサイクルの高度化あるいは新しいリサイクル技術の開発などを行う仕組みということでご提案があるのですが、やはりこの用途のほうも、どういう目的にするかという辺りも明確な議論が必要ではないかと考えます。

それから、制度設計に当たっての視点ということで何点かここに記載されておまして、例えば自動車製造業者等の努力による処理コスト削減を引き続き促進するような仕組みということで、これは私どもも非常に重要な視点だと考えております。

加えまして、制度設計に当たりましては先ほどの会計制度等も関係するのですが、やはり実態を綿密に確認、調査、分析した上で、適切な制度設計の検討が必要ではないかと考えます。

○渋谷委員 まず1点目が、3Rの推進に向けたユーザーの理解の促進ということですがけれども、前回、私ちょっと欠席させていただいたので話があれですけれども、ユーザーへの情報提供がまず重要なと思います。ユーザーがリユース部品ですとかリビルド品を選択しやすいように、積極的に広報を進めていくことがまずは重要なと思っております。

そういった中で、ユーザーの理解度を深めていく中で、要はメーカーによる部品どりが容易な設計をしていただくとか、ディーラーさんによる部品の一定程度の保有、あと解体業者との連携による部品の確保、そういった連携をしていくことで円滑なリユース部品の流れができる

のではないかと考えておりました、こういったことも視点に入れながらしっかりと取り組んでいただければと考えております。

2点目は引取業のあり方ということでございますが、資料にもございましたように、使用済自動車自体が解体業の許可を持っている引取業者に引き取られている実態があるとなっておりますけれども、一般的にはユーザーが解体業者に直接持っていくことは考えにくいのかなと考えております。要は、ディーラーですとか中古車販売業者が引取業者としての役割をしっかりと担われていない点が多くあるのではないかと。そういった中でさまざまな見直し等も行っていくような形で、しっかりと議論していただきたいと考えております。

第33回の委員会において、中販連のヒアリングだったと思いますけれども、実際に自分たちが売れなくなった車について、解体業者と話し合っただるかどうか決めるといった説明がありました。要は、中販連の会員の皆様は引取業者としての知識をある程度有しているというのが本来のあるべき姿なのかなと考えておりました、そういった中でユーザーに適切な情報を提供できるようにならなければいけない立場にあると考えておりますので、引取業者としての質の向上ですとか、業界としてそういったものにしっかりと取り組んでいくべきだと思います。

3番目には不法投棄・不適正処理への対応の強化ですけれども、こちらに書いてあるように、やはり適正なリサイクルを推進するためにも再資源化基準ですとか標準作業書のガイドライン、こういったものの改正が必要だと考えております。特に、資料にもありましたように違反事例等ごとにそういったものを改善するような資源化基準の見直し、エアバッグのインフレーターの紐づけのような手法などについても標準作業書には記載されておきませんので、そういった記載をしていただくような形での見直しですとか、そういったことも含めて検討していただければと思っております。

4点目に、使用済自動車等の確実かつ適正な処理の推進ですけれども、エアバッグについてはインフレーターなどの外し忘れですとか、エアバッグのネット販売などという問題があったと考えております。そういった観点から、原則車上演習が必要かなと考えております。展開時の音に問題があるという説明もございましたので、車上演習するときには防音カバーをつけて音の軽減を図れるような手法があったら、そういったものを考慮しながら、こういった方策が一番いいのか検討していただければと考えております。

○佐藤委員 自動車リサイクル法はかなり精密に動いていて、全体を見ても、幾つかの問題点はあるにしても、順調に動いているという印象を得ています。

しかし、対象品目が、そもそもこのフロンとエアバッグとASRだけというのが廃自動車全体を見たときに、本当に廃自動車による環境負荷の全部を網羅しているのかと疑問です。発炎筒の問題もそうですし、バッテリーとタイヤ、こういうものも総合的にリサイクルすることによって廃自動車による環境負荷の低減が図れるのではないかと思います。限られた品目を精緻に管理していると思いますが、それをさらに精緻にすることに労力を払いより、全体的な視野を広げることにもう少し立ち戻ることも必要ではないかと思います。

資金については、やはりリサイクルというのは予測が非常に難しいので、余っているというのはある意味で非常に慎重に、しかも費用についても低減化を図っているということだと思います。この余った費用をどう使うかというのは、1つはユーザーへの還元という方法もありますけれども、さらに廃自動車による環境負荷の低減に使うということが、長い目で見ればいいのではないかと思います。したがって、いろいろな問題のあるものについて、例えば発炎筒とかその他の自動車に附属するものによる環境負荷の低減に使っていただくことが本当にいいのではないかと思います。

今の制度ではそういう融通がきかないところがありますので、そういう点についても今後、さらに柔軟な制度にできるような改正が必要ではないかと思います。

○ 柚谷委員 1点目は、今も何人かの方が触れられていますユーザーの認知、理解という点ですけれども、自動車リサイクル制度自体はうまく機能しているということですが、一方で、参考資料1のユーザー理解度を見てみると、余りユーザー認知というのは進んでいないと思います。私自身もかなり自動車には詳しいなと思っていたんですが、こう詳しく聞かれると答えられないぐらいの認知度だったなということを踏まえて、制度施行後どのようにユーザー認知度が変化してきたのか、そして今後、対策をどうするのが大事だろうと思っています。積極的に、事業者だけではなくて国とか自治体も含めた広報展開が必要だろう、そのための費用負担などについても議論いただければと思っています。

2点目は、自治体のヒアリングで滑川町から発言があったと理解しておりますけれども、不法投棄に対する罰則等の検討のご意見があったように思いますが、その辺についての見解というか、考え方をお聞かせいただければと思います。

○ 細田委員 1つ目は、参考資料3の不適正保管と不法投棄なんですが、もしかしたら私が聞き損ねたのかもしれませんが、不法投棄と不適正保管の境界、これはかなりデリケートな部分があると思うんですね。どのような定義で区分しておられるのか、そしてこの違いによって法制的対応がどのように異なってくるのか、もう一度説明していただきたいと思っています。

それから、かつてこの不適正保管・不適正処理で離島とか島しょ部が問題になったと思うんですが、今は離島・島しょ部の不適正保管・不法投棄の状況について情報があれば教えてください。

それから、資料3の(5) JARCのところで「一方で、自動車リサイクル制度におけるJARCの業務が硬直化しており」と書いてあるんですけども、これは聞きようによってはかなり厳しい書き方で、何か具体的な問題が生じているのかどうか。常に内部監査も行われているので、そういう問題があったら教えていただきたいと思います。

それからコメントですけども、7ページのところで自動車メーカーの処理料金の黒字部分というのは、ある意味でいいことです。つまりコスト削減の努力が長期的に行われてきて、その結果、余剰が生じてきたという要因が大きいと思うんですね。これはある面でいいことだと思います。これはここにも書いてありますけれども、メーカーのコスト削減努力を削ぐようなことがあってはならない。絶対に。ただ一方で、自動車リサイクル法の精神から言うと、少しでも黒字があったらユーザーに還元されるべきであって、その還元の方法をいろいろ考えなければいけないんですけども、そのバランス、メーカーが努力しても結局そのコスト削減努力が報われないようなことであっては困るわけですね。このメーカーのコスト削減努力が常にEPRのもとで働くということと、ユーザーへの還元をバランスさせる、この精神を大事にすべきだと思います。

○武藤委員 1つが、この自動車リサイクル制度をつくったのは平成12年かの議論だったと思います。そのとき隣にいらっしゃる細田先生の書物で、逆有償というのはバズだ、グッズの流通にしなくてはいけない、市場原理で自動車のリサイクルがうまく回るようにしなくてはならないと。そのために、その当時、逆有償だったものをリサイクル券制度で、前払いで現実に有償が続いていると私は捉えているんですが、今回の論点で(5)ですか、自動車リサイクル制度全体の社会コストの低減のところになるのか違うところになるのかちょっとわかりませんが、全体はシュレッダーしたときの鉄の値段、これにかなり左右されるのがリサイクル制度なので、リサイクル制度を安定的に維持するためには中古部品をいかにうまく流通させて、そこで逆有償化を防ぐかがぜひとも必要だと思っていますので、もう少しはっきりとここの論点に書いていただいたほうがいいのかと。別に書くところがあれば、それはそれでいいと思いますが、それを強く要望します。

2番目は、どういうふうに皆さんが理解されるかわかりませんが、私は2Rを推進することに非常に強く賛同しているわけです。2Rにするということは、使用済自動車にするという議

論は、これはおかしい。使用済自動車にはなってしまうということなので、できるだけ使用済自動車にならないようにどうやったらできるかを、各段階の役割分担もあるのでありますが、強くそこら辺を意識していかななくてはいけないと思っています。

○村上委員 まず1つ目ですが、消費者への云々という話を私も少しだけ。

資料を見させていただいて、細かい制度のこの部分を理解できているかといった情報を出していただいて、それはそれで大変よろしいと思うんですけども、全部わかってもらう必要があるのかなという素朴な疑問もやはりちょっとありまして、だから何を発信すべきかという話に戻るんだと思いますが、例えばさっき大塚先生から、D f Eがうまくいったら本当に下がった例があるのか教えていただきたいという話がありました。私も見たいんですが、それをここで話すだけではなくて、やはり消費者に向けてダイレクトに発信していただきたい気がします。消費者に向かってインパクトのある情報をとりあえず出して、自動車リサイクルという文字をもう一回ポンと投げつけるというレベルでの発信の仕方が1回あってもいいのかなと思います。

先ほどの2Rの話も、そこが進めば全体としてはお得になっているはずだという情報がどうやれば出せるのかをちゃんと考えて、それを出していくべきかなと思います。法制度そのもののコンテンツとややぶれてしまうかもしれませんが、社会的に何のベネフィットがあるのかはきちんと出すべきかなと思います。

もう一点は、若干手前味噌になってしまうかもしれないのですが、参考資料5で出している特預金の使い方のところで情報システムの回収みたいな話があって、2点目は関係ないのでちょっと置いておいて、3つ目に研究開発等への使用みたいなことをおっしゃっていただいています。研究開発のところで、確かに技術開発は結果の共有が難しいのかなというところはわかるんですけども、質の向上に向けたみたいな話で、前回のときにも申し上げましたけれども、そのためにつながるような情報の収集をどうするのか、それでシステムのどう評価するのかみたいな研究は、多分、一遍研究のアウトプットが出てしまえばそれはむしろ、どちらかというところでも研究者としても公表していただきたいし、使っていただきたい話なので、比較的広域性に持っていくのは簡単で、しかもその話を情報システムの改善の話とリンクしてやっていただきたいと思うので、要するに「こういう情報を集めるべきだ」という研究があって、それを使うための情報システムはこうであるべきだというふうにしていただきたいし、その情報システムを使う側のメーカーさん等も研究者に文句を言っていただきたいというのが研究者としてありますので、その辺一体化して——整理のためにお分けになっているだけだと思うんですけども、一体化して進むといいなと思います。意見です。

○森谷委員 1点目は、環境配慮設計に関わることです。

このペーパーにおいてはユーザーの選択行動を促すことに力点がありますので、これは私の知識がないだけかもしれませんが、環境配慮設計の程度が車種ごととといいますか、一般にわかるような内容と程度で情報提供される必要があると思います。

2点目は、優良事業者ということが、特に解体業者等という分野について書かれていることでもありますけれども、ここでおっしゃっている優良というのは、一般的に「優良な」という意味で使っている優良だと私は思いますけれども、今後この制度化を考えられるということであれば、最終的には自治体における事務とも関わってくると私は思いますし、それから国民の理解を正しくするということから、国全体で共通な判断基準が必要になるのではないかと思います。これは感想というよりも、もしそういうことに踏み込むのであれば、ぜひ共通の判断基準を国全体で考える必要があると思います。

3点目は、特預金の使途とカリサイクル料金の余剰部分で議論されていることですが、私は、新たなことをするとしてもユーザーの方が納得するものでないといけないというのが大前提だと思っております。そういう中では、研究開発というところはある種の納得を得られるものであろうと思っておりますけれども、成果の共有等が大事な点は、事務局の資料にもあるとおり、私もそう思います。

そこで、今回ここの議論では、第一義的にメーカーさんやインポーターさんのことを思っている研究開発やリサイクルの高度化、リサイクル技術の開発とうたわれていますけれども、再資源化を行う事業者における技術の利用ということも1つ視野に入れていただければいいと思います。しかしながら、冒頭申し上げたとおりユーザーが納得するという形ですから、私はいたずらに、これが絶対と申し上げているわけではありませんけれども、私としては、この研究開発に絡む点は非常に納得できるものではないかと思っていますところでは。

○藤田説明員（和田委員代理） 三重県、和田の代理の藤田でございます。よろしく願いいたします。

資料3の（3）（4）（5）辺りになるのかなと思っておりますが、事業者の許認可ですとか優良事業者の育成に関する部分についてご意見、ご要望を述べさせていただければと思います。

第36回の自治体ヒアリングですとか環境省さんの事務局のほうで論点ということで取りまとめている部分と若干重複する部分がありますが、ご容赦いただければと思います。

まず1点目が、許可登録業者の指導の円滑化に関してでございます。

私ども自治体では主に解体事業者ということになるかと思いますが、立入検査を実施している中で、標準作業書と異なった作業を現場でされていることが少なからずございます。例えば油水分離槽な不適切な管理ですとか、実際現場で作業している方に外国人が多いこともあるのかも……

○永田座長 ちょっと手短にお願いできますか。ここに書いてある内容は重複しないようにしていただいて。

○藤田説明員（和田委員代理） わかりました。

ですので、そういった標準作業書については、ぜひとも再資源化基準としての位置づけの明確化を図っていただきたい。これは指導の円滑化ということでお願いしたいと思っている点でございます。

続きまして、モニタリング情報の活用ということで、実際私たちが立入検査に行く際に、どういう基準で立入先を選定するかという際に、自再協さんですとかJARCさんの自動車リサイクルシステムの情報を活用させていただいて、立入検査をさせていただくことがございますけれども、こちらの参考資料でもございましたが、不適切な処理を行っている事業者の特徴が何点か挙げられておりましたので、そういった情報を提供いただくことでより早期に不適切な事業者の発見につながって、是正につながるようになるのではないかと考えておりますので、自再協さんですとかJARCさんとの連携強化という意味でも取組をお願いしたいと思っております。

もう一点は、優良事業者の育成ということでございます。

これも解体業者になるかと思いますが、許可申請の中で、法で求められる書類の添付が義務づけられておるわけですが、その書類の中では、客観的に申請者の技術的な能力を推し量ることはなかなか難しいことではないかと考えております。例えば廃棄物処理法などですと、業許可では講習会修了証の添付をもって技術的な要件を満たしていることを確認するわけですが、同様の制度として、そういった外部機関による講習制度の導入は許可申請時等の判断の助けになるのではないかと考えています。

また、そういった外部講習を受けることで事業者の皆様方も技術力向上を見込むことができ、業界全体のレベルアップにつながるのではないかと期待しているところでございます。

ただし、現状の講習制度につきましては、法的な位置づけが明確にされていないと認識しておりますので、これは将来的なことを考えておりますけれども、法律の中での位置づけを明確にさせていただくようなことをご検討いただいて、許認可事務の助けになるようなこともご検討

いただければと思っております。

○渡辺委員 個別の物品として廃発炎筒が取り上げられていますので、当事者としてコメントさせていただきます。

ご承知のとおり、廃発炎筒については危険性からして、事前物品化をずっと継続して強く、当然のこととして要求してきたわけです。今回それがそのまま認められていないのは不本意かつ残念ではあるんですが、除去されていないことを拒否理由にするということは、実際に視認できないという問題点がないわけではありませんけれども、事態改善のためには大きな第一歩ですので、ぜひその方向を一刻も早く実現していただくようお願いしたい。我々はこれをてこにして、解体業者あるいは関係者と連携して実効性を上げて、事態の改善に挑んでいきたいと思いますが、これで終わりではなくて、これでうまくいかなければ次の手ということも考える意味で、引き続き関係者のご協力もお願いしたい。

特にこの場合、解体業者さんの協力が一番必要なんですが、資料の中で、要求されていないので云々といった記述がありました。少なくとも業界全体としては、この場等を通じて強く危険性と除去をお願いしておるわけですので、その辺も深くご理解いただいた上で、解体業者さん全体としての協力も、今後、引き続きよろしくようお願いしたいというコメントでございます。

○永田座長 一渡り話を伺いました。その中のご質問等もあったかと思っておりますので、事務局から答えてもらいましょう。

河村さんは後で。もう一回回しますから。ただ、もう一回目はちょっと手短にご意見をちょうだいしたいと思います。

○山口リサイクル推進室室長補佐 何点かご質問がありましたので、答えさせていただきます。

まず、フロンの資源化に関して大塚先生からご指摘がございましたが、フロンに関しては螢石を原料としてやっているところであります。これは多くは輸入に頼っているところでございますが、一方で、人工螢石というものを一部のフロン破壊施設においてつくるようなこともありますので、資源活用としては、いろいろなご議論あるかと思っておりますけれども、主にカルシウムとフッ化分でございますから、フロンの原料としては、そういったものが主でございます。

続いて、細田先生から不法投棄関係のご質問があったかと思っております。

おっしゃるとおり、不法投棄と一概に申しましていろいろなケースがございます。我々の調査では、廃棄物処理法上での不法投棄に該当するものを挙げてくださいますということで聞いているところでございますが、やはり大きく2つあるかと思っております。やはり事業者が大規

模に車を集めて解体のようなことをやっているケースと、路上に放置されたようなものがあるって、最近多いのは車の形をして放置されているものだと伺っております。やはりこういったもの、最初はきれいな形で放置されているわけでございます。一部の自治体においては条例等を整備して、中の車台番号等から所有者を判明して対応するようなことをしているわけですが、なかなか所有者と連絡がつかないということで、どうしても対応ができず、徐々にそういったものが放置されていく。結果、ガラスが割られタイヤが盗られということで、外形上明らかに廃棄物、廃物認定されて、結果として処理されるということがあると聞いております。

ですから、物によってでございますが、明らかに廃棄物として認定されるものと、その境目のグレーなものがあると伺っているところでございます。

その他、再資源基準の見直しに関して渋谷委員からもございましたけれども、そういった自治体のほうで本当に何が困っているのかということは、しっかりと踏まえた上で考えていきたいと思っております。

また、柚谷委員から不法投棄の罰則に関してご質問がございましたが、現在、不法投棄の罰則に関しては法人であれば5年懲役で3億円という非常に重たい罰則、個人であっても1,000万円の罰金ということで、非常に重たい罰則がついているところでございます。その量刑の重さに関してはご議論あるかと思えますけれども、そういった状況でございます。

○小松自動車課長補佐 特預金関係のご質問にお答えさせていただきます。

まず、赤穂委員からございました参考資料5の特預金の用途について、②の割引のところでは具体的な使用例として記載しております全額を仮に使った場合、2,000円の割引ということにつきましては、①で使うことなく、単純に今たまっている100億円を来年度販売見通しの499万台、約500万台で割ると2,000円というだけなので、システムに使った後ここに使うということではなく、単純にここで割り引いたらどうなるかというところで試算しております。

①の情報システムの使い方については、リサイクル料金を引き下げられるような、例えば資金管理料金、情報管理料金が何円から何円まで下がりますというような使い方になって、②については単純に割引、その間の期間につきましては何円割り引きますというような使い分けになるかと思えます。

一方で、研究開発に使うという意見もございましたが、こちらについて、どのように優先順位をつけるかという観点でもご議論をいただけますとありがたいと思っております。

あと、小林委員からございました費用の内訳につきまして、タイミング等を考慮するという

件と、メーカーの黒字の使い方を実態をしっかりと調査して制度設計すべきということについては、十分認識しており、そうした上で進めさせていただきたいと考えております。

あと、渋谷委員から引取の関係で、中古車ディーラーで中古車として売れなかったものを使用済自動車に回している事例があるということがございましたけれども、使用済自動車にするか中古車にするかにつきましては市場で決まる部分が非常に大きいので、そこは何ら問題なく、市場に従って取引されている部分は十分理解できる場所だと考えております。

あと佐藤委員から、今3物品だけとなっているが全体にということについてですが、まずはこの3物品を選んだ趣旨というのは、市場原理の中で対処されないものに限って、ユーザーから料金をもらって対処しましょう、それ以外の部分につきましては許認可などのようなところで、環境負荷についてはしっかりと制限をつけつつ進めていくといったことで考えたものですので、そうした市場原理の中で対処できないかどうかをしっかりと考慮した上で、広げる、広げない、しぼめるというところを考えていくのかなと考えております。

最後に、渡辺委員からございました廃発炎筒についてですが、より制限的でない手法で解体業者、破碎業者の間で解決が図れないかというところで、省令等を改正し拒否事由に加えることで、今回対処したいと考えておりますが、これで図られない場合にはどうするかというところはしっかりとウォッチしていく必要があると認識しております。

○山口リサイクル推進室室長補佐 すみません、先ほど離島における不適正保管・不法投棄に関して細田委員からご質問があった点について補足させていただきます。

参考資料3の6ページに、離島に焦点を当てた不適正保管・不法投棄の状況を掲載しているところでございます。

右側が残存台数ということで、経年的に減少していることがわかるかと思えます。一方で、左側が新規発生台数でございますが、全般として少ない部分はございますが、2008年、2009年とリーマンショック前後では一定の台数が発生したというところが見てとれるかと思えます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、もう一回回しますが、時間が押し迫っておりますので手短にお願いしたいと思います。

私のほうからお伺いしておきたいなと思えますのは、参考資料4でJARCの運営というのが出てまいります。その中で、負担主体のユーザーに新車購入時、預託手数料8億7,000万円というのが出てまいります。これはかなり大きな数字なんです。これはディーラー等に支払われている預託手数料等なものなんですけれども、これをどう扱っていったらいいだろう

かという話。

それから、一番下に自動車製造業者等だけが払っているよという金額があるんですけども、基盤的なコスト、あるいは情報管理も含めて約3億円ぐらいになるでしょうか。リサイクル法が始まる当初、組織の立ち上げあるいはシステムの整備、こうしたところで140億円とか150億円とか言われている金をメーカーが出してやり始めたという経緯もあって、その流れを受けてこの辺のコストを自動車メーカーが負担する格好になっている。輸入組合も含めて。この辺もこれから少し考え方を整理していったほうがいいかなと思いますので、何か関係するようなご意見があったらお聞かせ願いたいと思います。

もう一点は、先ほど村上先生、森谷先生にご指摘いただきましたが、特預金とメーカーの余剰金、研究開発という大きな中での使用の形態の中で、切り分けを考えて、こういう使い方だったらユーザーが理解できるよという話がありました。もう少しその辺の具体的な、2つとも研究開発的な要素でお金を使おうという提案があるんですが、そこの切り分けを少しはっきりさせていただければ私も参考になるなと思っていますので、何かその辺についてのご意見があればお聞かせください。

いろいろなことを追加してしまいましたので時間が足りないかなと思いつつ、すみませんが、よろしくをお願いします。

○大塚委員 すみません、さっきのD f Eの推進によってリサイクル料金が低下した例について、答えていただければ。

○嶋村委員 ご質問とご要望と3点承っております。

1点目、今のD f Eのリサイクル料金が低減しているのかというところでございます。

まず、どういうことをもってD f Eと言うのかという定義がちょっと不明でございますので、何とも言いにくいところでございますが、例えばフロンが今後、23年に向けて切りかわってまいります、そうしますとフロン類回収料金は必要なくなるということで、お客様の負担は減る、そういったことが一番わかりやすいのかなと思っております。

その他、解体しやすい設計をメーカーのほうは各社進めておるのでございますが、その部分については解体事業者さんでの解体コストの低減につながるものと考えております。それが結果的にどのようにユーザーさんに還元されるかといいますと、解体事業者さんの引取業者さんへの買取価格。解体業者さんの収益性がよくなりますので、買取価格をより高くできる、それが引取業者さんのほうで、売却価格が高くなった分だけお客様にその部分が本来ある程度還元されるといった形で市場で回っていくことを期待して、我々D f Eに一生懸命取り組んでおる

ところでございます。

あわせて、赤穂委員からご質問をいただきました。これに回答してよろしいでしょうか。

○永田座長 何かあればどうぞ。手短に、すみません。

○嶋村委員 再生材をどうやって示せるのかというお話でございましたが、新たに取り組む——今まで取り組んでいるものでもいいんですが、例えばバンパーリサイクルというものは、部品単位で考えれば割合その部分は明確に提示できますので、そういったことに関してはできると思います。

今後、新たに取り組む「この部品についてリサイクル材を使っていこう」ということで決めたメーカーについては、それを何かしらの申請をして、エビデンスをつけて確認をいただいて、そういうことで示すことは可能だと考えております。

最後に鬼沢委員からありました、ユーザーさんへの情報提供を自動車メーカーももっとやるべきというところに関しましては、私どももしっかり、自動車再資源化協力機構とか促進センター等と連携しまして、一緒にやっていきたいと考えております。

○永田座長 ありがとうございます。

では、大石さんからどうぞ。

○大石委員 皆さんから出ていた消費者への情報ということですがけれども、今回出させていただきました参考資料1と2、特に参考資料2を見ますと、一応消費者への情報提供をしていると言いながら、その内容が業界ごとにすごく違っていて、このままでは逆に情報を出されても消費者が迷うのではないかなという、例えば最後の取引価格の部分ですとか、かなり違いがあるということで、消費者への情報を誰がどこでまとめてきちんと出すかというところを検討していただかないと、なかなか正しい情報が消費者には届きにくいのかなと思うのが1点です。

もう一点は、先ほどから特預金とメーカーの余剰金の話が出ていますけれども、今、永田先生がおっしゃったように、研究についてどちらがどこを持つか。ちょっと私はどちらとは言えないんですけれども、今、確かにリサイクルうまくいっているように見えますけれども、まだまだ、例えばこれから電池が大量に出てきたときにどうするのか、ガラスの分別がきちんとできるのかといったところはやはり研究が必要で、私としては、もしかしたらそれはメーカーの余剰金のほうで何とか研究開発していただいて、特預金のほうは、出した消費者に還元できるのであればその方向があるのかなと思っています。

○大塚委員 今、お答えいただいてとてもおもしろかったですけれども、易解体設計ですね、解体しやすい設計にすることがどのように反映するかは結構重要だと思うんですが、今のお話

だと何かリサイクル料金の低下にはつながっていないようなので、メーカーさんが一生懸命易解体設計をしてもメーカーのほうにメリットとして戻ってこないとする、その辺が、やはり制度設計として考えていかななくてはいけない面があるのかなと思います。

詳しくは、もう少し考えてからまた発言したいと思います。

○永田座長 私の記憶では、例えば素材の統一化とか、1990年ぐらいだったと思いますよ、3R法の前身のものね。そのときに相当程度メリットが出てきたといいますか、そういう意味ではきちっと流れを追いかけていただいて。

なかなか難しい話だと思うんですね。前から申し上げているように、D f Eの定量化という話と、その結果生まれた経済的なメリットみたいなものをどうつなげていくか、どう理解しやすい情報として提供するか。ですから、今日お答えになったことでみんな納得しているわけではないと思っているんですよ。これからの検討課題だなと思っていますので、そのつもりでいただけますか。

○河村（真）委員 消費者の意識調査、大変興味深く読ませていただきました。一番問題なのは、ここでも問題がいろいろ出てきていましたけれども、やはり手放すときの説明なのではないかと感じております。リサイクル制度全体について消費者が理解必要があるということに異論はありませんが、より重要なのは、やはり引き取られるときの料金の透明さであり、に現状の問題点もそこにあると思っています。

私が最初にこの会議に出たころに消費者が情報というか、知識を持っていないということを上げたのは、ちょっと皮肉な言い方で申し訳ないのですが、リサイクル制度全体を理解していないというよりも、この制度が持つ問題点とかある種の矛盾点といったものについて消費者が意識する機会がないという意味で、私は申し上げておりました。

といいますのも、新車を買うときのご説明もありましたけれども、ピカピカの新車を買うときにリサイクル料金も含めて支払うとしても、下取りに出すときにはその分は全額戻ってきますということでご説明されるでしょうから、新車を買うときの消費者は余りそこを、金額も含めて問題視しないと思われま。そのときにリサイクル料金は預託されるわけですから、システムはきれいに回っていくのだと思いますが、問題は、その後ずっとリサイクル券が車とともに手渡されていく間に、最後のところで不透明なことがそうですますねといったことも、ここで説明があったように思っています。

私が申し上げたいことは、資料の中にも「硬直化している」という言葉がありますし、そのことについて委員からどういうことかというご指摘もありましたけれども、今のルールに則っ

たシステムが、3品目のリサイクルという点でうまく回っているのではあると思いますが、やはりそれにかかっているコスト、このASRとフロンとエアバッグをリサイクルするためにこれだけ巨大なシステムやコストがかかり、しかも黒字が団体にも残り、メーカーにも残りというシステムになっていることについて、私は非常に見直すべきものがあると考えております。

競争のことについても随分ご説明がありましたけれども、結局のところ、預託された金額が、車が使用済みとされるときにメーカーにそのまま戻るのであれば、競争があったとしてもそのことが直接的に消費者の利益に結び付きにくい。このシステムでの競争というのは、すみませんが、どちらかといえばメーカーに黒字が残る方向になるということであって、安くしていくということも書いてありますけれども、「十何年後を予想して料金を設定する以上」といった表現がありますように、予防的な価格設定がなされていくのであらうと思いますので、今のシステムではご説明されているような競争が、消費者が直接選択できるような形で効果をもたらしているとは私は思っておりません。

いろいろと特預金の使い方などもありましたけれども、研究開発というのは公益性があるような気もいたしますけれども、現実的に開発、研究が行われたものの公益性をはかることが消費者にはできません。リサイクルの質の向上とか研究といったものは、ある程度メーカーの社会的責任においてもやるべきであらうと思います。今、黒字が出てしまっている以上、その使途を考える必要はありますけれども、そういうことよりも私が申し上げたいのは、これから素材の進化もありますし、いろいろと世の中が変わっていく中で、このシステムをちょこちょこ見直すことでやっていくことでいいのかと思いますので、抜本的な見直しも視野に入れて今後の計画を立てていくべきではないかと思います。

私としては、このように預託するという制度であるならば、1つ感じる矛盾としては、先ほども申し上げましたけれども、ピカピカの新車を買う人には、後に下取りに出せばリサイクル料は全額戻ってくるわけですから、その人たちはリサイクル料金を払っていないんですね。そういうことでいいのかと考えます。最終的に、車本体の価格とリサイクル料金にあまり差がなくなっていくような段階に至って、いろいろな問題がありそうだとすることはここでも発表がありました。もし預託するというほどの十何年を見越したシステムをつくるのであれば、やはり使った人、ピカピカの車を使用した人たちを含めてユーザーとしての責任を果たしていけるような、そういうことが考慮されたシステムを望みます。現在は、最初に預託された金額を、ずっと後になって一番最後に手放す人が払うというシステムであるからいろいろな矛盾が起きているように思います。色々な意味で、抜本的な見直しをするべきだというのが私の意見です。

○永田座長 12時を回ってしまいましたが、ちょっと時間延長させていただきます。余裕があるかなと思っていたんですが。

○酒井委員 時間もないようなので、ポイントだけ申し上げます。

今回の論点の多くがリサイクルの費用に関する点だったと思います。リサイクル料金しかり特預金の活用しかり、メーカー補助金の話しかり。そのときに、先ほど大石委員から研究開発に関しては一定の切り分けをする考え方があるのではないかという発言がありました。いいヒントをいただいたのではないかと考えております。そういった意味で、ユーザー側あるいはメーカー側への余剰金の流れ、そういう基本的な考え方が多分あるんだろうと思います。

そのときにもう一つ、やはり研究開発以外にある種、この自動車産業が抱える大きな資源フローを考えたときの、日本としてのセキュリティの考え方をどうするかというようなところで論点も入ってこない、ある意味ではこの大きな自動車リサイクルを考えていけないのではないかという気がしております。

そういった意味で、前回2Rとかりサイクルの質とか次世代車とか、こういう議論を1回されておりますけれども、ぜひそこの統合的な考え方でこのコストの考え方も整理していくべき、こういうことになってくるように思います。ぜひよろしくお願ひしたいと思います。現時点は、新型車にしても素材にしても、ある意味で技術や素材の大変革期にあるという認識をまず持って議論に臨むべきということも申し上げておきます。

それと、先ほど渡辺委員と経産省とのやりとりの中であった発炎筒ですけれども、破碎機の設備上、対応できているから渡していない云々という整理がありました。この設備上の対応が既に行われているということに関しては、どういう技術で何かできているのか、これは次回でも結構ですから、ぜひご紹介ください。

○渋谷委員 先ほど引取業のあり方についてご質問させていただいたんですけれども、ちょっと勘違いがあるのかなと思いますけれども、要は有価で引き取られているとかいうのは、別にそれがいいとか悪いとかいうことではなくて、要は中古車販売業者さんが無理だろうと思って解体業者のところに持っていったという説明だったので、そうすると、中古車販売業者さんのほうがそういった知識をまずは持っていたかかないといけないのかな、そうしないと全部引取業者としての、何と申しますか、知識が向上しないというか、全部解体業者のほうにこういった形で約8割が解体業者のほうに行っているような形になってしまうというのは、自らが引取業としての役割を担っていないという部分を示しているのではないかと感じたので、そのように申し上げたということでございます。

○滝田委員 1点目はリユース部品の件ですけれども、前回のご説明のときにも、リユース部品の品質保証に関しては各業者さんとかネットワークごとにはばばらということでしたので、これを進めていくのであれば、品質保証についてももう少し統一的な基準が必要ではないかと思えます。

2点目、フロン回収の件ですけれども、回収が進まないというのは、恐らく引き取られて処理している段階で不法に大気に放出されていることが多いのではないかと思います。もしそうであるのであればフロン排出抑制法などが、これは自動車のフロンにも適用されるのか、ちょっと私、不案内ですけれども、以前愛媛のほうでエアコンからの放出が書類送検された例がありましたけれども、そういった例を用いて、一罰百戒という形でこういうことを減らしていくのも一つの考えではないかと思えます。

○村上委員 先ほどのお金の出もとと研究開発のコンテンツの組み合わせの件で、1つだけ。

もしそれをリサイクルシステムの評価につながるような話でやるのであれば、恐らく、それを担っておられるメーカーさんがお出しになっているお金よりは消費者側のお金でやったほうがすっきりかなと。逆に技術開発的なものに関して言えば、双方に対してベネフィットがある話なので両方使っていいと思うんですけれども、その辺は他のものとのバランスかなと。メーカー側のお金を使うことに何の問題もなからうと個人的には思いますが、あとは公益性が担保できるかだと思います。

○森谷委員 先ほど永田座長からご指摘のあった点について、私が今、思っているイメージを申し上げますと、特預金の既にある利用が離島対策、不法投棄対策という大変公益性が高いものですから、仮に特預金を研究開発にとっても、公益性が担保され成果が共有されることが必要だと思います。

私がイメージと申し上げたのは、こんなことがあるかどうかはわかりませんが、例えばもう既に研究開発の成果が出ているものだけでも、特別の技術で特定の者だけしか扱えない。そのものを皆が使うことによってリサイクル全体が推進されるが、その技術を使う使用料というものが必要であるので、そういうものに対して使うとか、それから公的な成果を、メーカーさんだけではなくてリサイクルをする人たちにも成果が使えるように広く情報を提供するとか、そういったことを思っております。

後者のリサイクル料金の余剰部分についてまでもそれと同じようには思っていないけれども、特預金の使い方についてはそのようなイメージを持っているということです。

○永田座長 どうもありがとうございました。

何か事務局からコメントすることはありますか。

では、以上で本日の議論は終了させていただきたいと思います。特段これだけは言っておきたいということがありましたら最後にお伺いしますが、よろしいでしょうか。

今日いただいたご意見につきましては、具体的な施策等についてまた事務局で資料の中に盛り込んでいくという作業をお願いしておきたいと思います。

それでは、事務局から資料の取り扱いや今後の日程について説明をお願いします。

○山ロリサイクル推進室室長補佐 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入したものを後日、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開いたしますので、ご了承ください。

今回は今後の自動車リサイクル制度のあるべき姿についてご議論いただくとともに、個別の論点について、委員の皆様のご意見を踏まえて事務局より対応の方向性をお示しして、ご議論いただければと考えております。

次回は5月18日月曜日の10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 どうもありがとうございました。

次回もまたよろしくお願い申し上げます。

今日はこれで終了といたします。どうもありがとうございました。

午後0時10分 閉会