

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42回合同会議

平成27年7月9日（木）

○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WG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42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、両審議会合わせまして27名の委員で構成されております。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WGについては13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。一般社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事・戸澤委員にかわりまして、村上太助委員でございます。

○村上（太）委員　村上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○小松自動車課課長補佐　一般社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事・下平委員にかわりまして木場委員でございます。なお、木場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。

次に、そのほかの本日の欠席委員の報告をいたします。伊勢委員、久米委員、酒井委員、中川委員、松八重委員、森谷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。

引き続き、配付資料の確認をいたします。お手元に資料1から資料3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、永田座長にお願いいたします。

○永田座長　どうも皆さん、お忙しい中また足元の悪い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

それでは、早速、議題のほうに入ります。本日の議題は、前回に引き続きまして、「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書」についてでございます。委員の皆様からいただいたご意見を踏まえまして、事務局で修正を行っております。その修正したポイントを中心に今日はご説明を申し上げ、ご意見を頂戴したいと考えております。よろしくお願いいたします。

それでは、どうぞ。

○小松自動車課課長補佐　それでは、資料 3-1 の表示に【赤字修正版】と記載のある資料をごらんいただければと思います。前回、委員の皆様からいただいた意見を踏まえまして、赤字で修正を加えております。内容については前回ご説明しておりますので、修正点を中心に説明をさせていただきます。

それでは、ページをおめくりいただきまして、2 ページ目でございます。2 ページ目中段に、「不法投棄のリスクを未然に低減する制度とした。」という修正をしております。3 物品についてリサイクル料金をユーザーからいただくことによりまして、経済的な理由から不法投棄を行う可能性を限りなく排除して、不法投棄の心配ない制度を目指したというものでございますので、「未然に」という文言を追加させていただいております。

次に 3 ページ目、4 ページ目は用語及び表現の修正のみでございますので、5 ページ目をごらんいただければと思います。こちらで第 3 次循環基本計画について触れております。4 行目でございますけれども、「廃棄物・リサイクル関係の各個別法の運用・見直しにあたっては、各個別法間の連携も考慮しつつ、同計画の内容を踏まえ、総合的かつ計画的に行うこととされている。」という形で、制度横断的な観点の記載について追記しております。

以降 13 ページまでは用語及び表現の修正でございますので、14 ページ目をごらんいただければと思います。14 ページ目についてでございます。前回の会議において、中古車としての取引におけるリサイクル料金の取り扱いについてご意見がございましたので、現行での事実関係を追記しております。

自動車リサイクル法の施行に伴いまして、中古車販売及び下取り等におけるリサイクル料金、こちらは預託金相当額です。の表示のルールが一般社団法人自動車公正取引協議会において定められております。中古車販売時につきましては、預託金相当額を販売価格に含めないで表示する方法、こちらはユーザーが別途預託金相当額を支払うというものと、販売価格に含めて表示する方法というものがございますけれども、それぞれの場合について、プライスボードでの表示の方法や、注文書等において預託金相当額を表示して印紙の貼り付けを行う、もしくは別文書で通知を行う等の方法が定められております。

また、下取り時につきましても、預託金相当額を下取り価格に含めないで表示する場合、こちらはユーザーに別途預託金相当額を支払うというものと、下取り価格に含めて表示する場合がございますけれども、それぞれの場合につきまして、注文書等に預託金相当額を表示して印紙の貼り付けを行う、もしくは別文書等で通知する等の方法が定められております。

一般社団法人自動車公正取引協議会では、定期的実施している規約の遵守状況調査の中で、リサイクル料金の表示方法についても調査を行っております。

次に 19 ページ目をごらんいただければと思います。19 ページ目、移動報告の実施状況についてでございます。移動方向の実施状況につきましては、長期間遅延状態が続いている案件に注目する形で書きかえをしております。こちらで遅延報告の状況については、自動車リサイクルシステムにおいて逐一把握されており、自治体が指導を行っているが、平成 25 年度までに発生した遅延報告のうち、いまだに解消されないものが平成 27 年 5 月末時点で 7,764 件あり、自治体による指導強化を図っていく必要がある、という形で追記しております。

次に 21 ページ目をごらんいただければと思います。「発炎筒、タイヤ、鉛蓄電池の収集・処理体制の構築」という形で、5 年目の報告書に書かれたものへの対応について記載しておるところでございます。前回の会議で、鉛蓄電池などについても、姿勢としてウォッチしていくべきだという意見がございました。毎年定例の審議会において、回収スキームの実施状況については報告を受けておりますので、その旨追記しております。

次に 23 ページ目の第 2 章をごらんいただければと思います。23 ページ目、「第 2 章 自動車リサイクル制度の「あるべき姿」とその実現に向けた基本的方向性」というタイトルで記載しております。前回の会議において、第 2 章のタイトルについて意見を頂戴いたしました。第 2 章は「あるべき姿」にフォーカスしているものに対して、第 3 章では何をすべきか、また取り組みについて記載しているところがございますので、「課題」という言葉につきましては第 3 章に記載して、やるべきことはまだあるのだというところがわかるようにいたしました。

その他、用語の修正のみでございますので、次の第 3 章、27 ページ目をごらんいただければと思います。27 ページ、「第 3 章 自動車リサイクル制度の「あるべき姿」の実現に向けた課題と具体的取組」でございます。先ほど申し上げましたとおり、第 3 章のタイトルはこうになっておりまして、やるべきことはあって、その解決実現に向けて何をするのかという本章の位置づけを整理いたしました。

次に、中段をごらんいただければと思います。環境配慮設計・再生資源活用推進による解体・破碎段階でのリユース拡大・リサイクルの質の向上についての記載でございます。前回の会議において、環境配慮設計や再生資源の活用について、目標も含めてより積極的に推進していくべきだという意見がございました。

これを受けまして、こちらで記載しているところでございますけれども、環境配慮設計の推進や再生資源の活用拡大に係る取り組みを実施するとともに、その取り組みの効果を検証して、必要な対策を講じていくことにより、持続的かつ自律的な好循環の実現を図っていくのだということを記載しております。こちらは環境配慮設計の推進や再生資源の活用拡大と。こちらは両者とも、より具体化であったり定量化していくということを、今後どうしていくべきかということを考えるフェーズにございますので、まずこのような記載として、必要な対策を講じていくということで記載しております。

次に、下段の環境配慮設計の施策について、ポツのついているところを見ていただければと思うのですが、「解体業者と自動車製造業者等」という記載にしておりますが、こちらは法律の用語に合わせて、「自動車製造業者等」という形で修正しております。

次に 28 ページ目、再生資源の需要と供給の拡大のところを見ていただければと思います。再生資源の活用について、現状の把握を行っていくという観点から、「再生資源の利活用・流通状況を継続的に確認しつつ」という文言を追加しております。こちらは再生資源のマクロのフローを追っていく、確認していくということで、フォローアップしていくという形を考えております。このような状況でマクロを見ていくということかと考えております。

次に、その下段の 2 R の取り組みについて記載しております。自動車は安全が最優先されるべきであるという意見がございましたので、その観点を明記するというで、「安全で」という一言を加えております。

次に 29 ページ目でございます。こちらで有害物質について記載を追記しております。こちらは 5 年目の報告書にも記載があったところでございますけれども、この本報告書では、5 年目の報告書で特にフォーカスをしていた製造段階のところだけではなく、例えば再生資源の利用の際でございましたり、国際的な観点を加えているものでございます。

記載としましては、安全・安心を確保した質の高いリサイクルの推進のためにも、ライフサイクル全体で有害物質の管理を行い、使用済自動車への混入防止を図ることが重要であり、自動車製造段階における有害物質のリデュースの取り組みも引き続き進めていく必要がある。自動車製造業者等は、鉛、水銀、六価クロム、カドミウムの 4 物質を自主的に使用禁止又は削減しているが、水俣条約や P O P s 条約等の国際条約によって、国際的に化学物質規制が進んでおり、こうした動きを踏まえ、自動車リサイクル及び再生資源の活用が円滑に行えるよう有害物質の管理を適正に行っていくことが求められる、という形で記載しております。

また、その取り組みとして下の2つ目のポツでございますが、自動車に含まれる有害物質の削減については、諸外国の動向、水俣条約やPOPs条約等の国際条約における規制状況、国内他産業の動向等も注視しつつ、リサイクルや再生資源としての活用の影響も考慮しながら、対応のあり方を制度の必要性も含め引き続き検討するとともに、自主的取り組みについては、その効果を検証としつつ、対象とする物質の種類、目標、取り組みの公表のあり方等、必要に応じて見直していくべきである、という形で記載しております。

また、途中飛ばしたところでございますけれども、間のリユースの取り組みについて、実際にリユース部品を取り扱う整備事業者等における実態についても、実態把握の中で見ていくということで、「ユーザー・整備業者等における実態の把握」という形で変更しております。

次に29ページ、30ページのリサイクルの質の向上についてでございます。前回の会議で、希少資源の散逸防止という観点も追加すべきだという意見がございました。こちらを受けまして、「含有される希少資源や用途に着目した質の高いリサイクル」という言葉を追記しております。こうした観点を意識して取り組むという形で、今後取り組んでまいりたいと思います。

次に、リユース・リサイクルの推進・質の向上の進捗状況の把握・評価について、31ページをごらんいただければと思います。取り組みのところの1つ目のポツをご確認いただければと思いますが、モニタリングの対象については、ASRの発生量だけではございませんので、ASR発生量を初めとして幅広く検討するという書き方に変更しております。また、目標の導入や報告項目の追加等を行う際には、丁寧に検討を行うべきという指摘もございましたので、2つ目のポツでございますけれども、「目標の導入や報告項目の追加等について検討する場合には、目的、目的に沿った適切な責任主体、評価・改善手法と関係事業者等におけるその実現性、自動車リサイクルに関する国際的な動向等について十分に考慮されるべきである。」ということを追記しております。

次に、下段の引取業者についての部分でございますが、先ほども説明させていただきましたとおり、前回の会議において、中古車取引におけるリサイクル料金の取り扱いについて意見がございましたので、こちらの中で、「中古車取引におけるリサイクル料金に対するユーザーの理解」の問題提起の中の一つとして追記させていただいております。

次に32ページ目をごらんいただければと思います。「使用済自動車判別ガイドライン」についてでございますが、周知が十分でなかったということがアンケート結果を踏まえて

も指摘がございましたので、今回どのような情報提供を行うべきかについて整理するに当たっては、その整理内容について確実に伝えることとしたいと思います。

次に、不法投棄・不適正処理への対応の強化について、33 ページをごらんいただければと思います。まず優良事業者の育成の取り組みについて関係主体を明記しております。「国、自治体、解体業者、その他関係主体」という形で少し具体性をもたしております。また、不法投棄につきましては、リサイクル料金の預託状況や地域特性についても、現状分析の中で踏まえて、現状分析をしてまいりたいと考えております。

次に 34 ページ目をごらんいただければと思います。解体自動車及び 3 品目の確実にかつ適正な再資源化等のための監督等の強化の中の、移動報告の遅延についての記載でございますけれども、移動報告の遅延につきましては、自治体は指導だけではなく、勧告等ももちろん行えますので、その旨修正を行っております。また最下段の、エアバック、フロン類のモニタリングについてでございますけれども、環境配慮設計についても検討に含めていくということで修正しております。

次に 36 ページ目をごらんいただければと思います。J A R C の機能の一層の発揮と効率化の中の文言でございます。J A R C の役割につきまして、前回の会議でも意見がございましたけれども、ユーザーへの情報発信を各主体が行っていく中で、J A R C がその連携を促して、また補完する役割をしていくべきだという意見もございましたので、その旨明記しております。

また、下段の特預金についてでございますけれども、こちらは金額の大きい順に発生要因を並べかえをしております。

また、次のページでございますけれども、割引制度についてでございますが、再生資源の多寡だけではなくて、ほかの要因も考慮されるべきだという意見もございましたので、「再生資源等が多く使用され、環境性能の高い自動車」ということで明記しております。

次に、自動車製造業者等による料金設定について、しっかりと将来を見通して料金づけをすべきという意見が前回ございましたので、その観点から、③の自動車製造事業者等による再資源化等の効率化の中の中段あたりでございますけれども、「リサイクル料金については、その使用状況を評価するとともに、環境配慮設計の進展等による A S R の質・量の変化、リサイクル率の動向やリサイクルの質の向上等の将来の見通しを十分に考慮して設定されているか評価する必要がある」という形で修正しております。

次に、自動車製造業者等における収支について、基金等への拠出を検討すべきだという

ことで記載しておったところでございますけれども、検討するべきだということだけではなくて、しっかりと構築をしていってもらわないといけないということがございますので、記載の変更をしております。

次に、次世代自動車に関して、(1) 次世代車／素材の多様化への対応についてでございます。

次のページでございますが、リチウムイオン電池に係る記載の中で、「現時点では有価で取引されている一方で」という言葉がございましたが、現状で素材としてのリサイクルを行っていくという状況でみると、有価で取引を行っているケースが多いわけではないという状況でございますので、記載を削除し、自動車製造業者等においてセーフティネットの構築など、こちらで記載の取り組みをしっかりと進めてもらうということを考えております。

以上が、前回の意見を踏まえて修正を行った点でございます。

第3章の取り組みに関する記載の中で、「検討するべき」という形になっている部分が多くございますけれども、どのように検討するのかについては、パブリックコメントをした後にお示しすることとしたいと考えております。審議会の中で取りまとめる報告書としては、その検討の方向性をお示するという形として、具体的な検討につきましては、基本的には有識者等交えて検討して、審議会にもその内容を報告していくという形で検討してまいりたいと考えております。

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。

それでは、ただいまの報告書の案につきまして、ご意見、ご質問を頂戴したいと考えております。また、ご意見のある方は名札を立てていただけますでしょうか。そうしましたらこちらから指名させていただきます。

大塚先生のほうからお願いします。

○大塚委員 ありがとうございます。4点ほど申し上げたいと思います。基本的にはとてもよくまとめていただいて大変ありがたいと思っていますので、この点はこういうことを含むのではないかというようなコメントが中心になりますので、そのようなことでございます。

最初は27ページのところでございますが、ここで環境配慮設計の推進とか再生資源の活用拡大ということ、効果を検証するということが書いてあり、さらには28ページの今修正していただいたところで、再生資源の利活用・流通状況を継続的に確認するということが

書いてあって、大変結構だと思いますけれども、自動車に関しては、例えば容器包装のペレットとかをこちらのほうにペレットとして内装のほうに使っていただくということもございますので、資源有効利用促進法との関係も出てくるとは思いますけれども、ミニマムコンテンツとって、ほかのところから出てきている再生品をこちらのほうでも使うということとをぜひ、この中に含めていただくとありがたいということが1つございます。

それから、ASRに関しては、再資源化に関する目標を立てるというのは既にやっておられて、パーセンテージが95%程度だと思いましたが、その中でマテリアルリサイクルの量がそれほど多くないという問題が残念ながらありますけれども、ASRの中でのマテリアルリサイクルの量をみていってもしょうがないので、全体におけるマテリアルリサイクルの割合を増やしていくことが重要であると思います。10年ぐらい前の数字で80%程度というのがありますが、現在の数字がどうなっているかというのは余りはっきりしないので、その辺もマテリアルリサイクルの全体の排出量の中での割合をぜひ上げていただくとありがたいと思います。ASR自体は、量をむしろ減らしていくということを目指して挙げていただくとありがたいと思っています。

それから31ページでございますが、上のほうの矢じりのところで目標とか指標というのがありますが、ここも今申し上げたことと関係しますけれども、ASRの量に関して再資源化の量、再資源化の割合をただ出しているだけではなくて、マテリアルリサイクルの割合というのを目標として挙げていただきたいということがございます。

それから37ページに行って、これは今回直しておられるところではないのですが、③の一番最後のところですが、私が前から申し上げていることで何度も申し上げて恐縮ですが、チームを統合というのは一見効率的に見えると思いますし、短期的には効率的なのだろうと思いますが、まず2つに分かれていないということになると、リサイクルの高度化をしようとも、役所のほうからいろいろおっしゃっていただくときにも多分競争が生まれないということがまず出てくるとは思いますし、短期的には効率的であっても行く行くは独占になりますので、高コスト構造になっていくことが当然予想されることを申し上げておきたいと思います。さらに、一旦統合すると元には戻せませんので、その点も含めて慎重にご検討いただくとありがたいということを申し上げておきたいと思います。

それから39ページのところですけれども、(2)の上のほうのところで、次世代自動車との関係で水素電池とか、CFRPとか、電気自動車のバッテリーとか、そういうものに関してこれから問題になっていくと思いますので、ここに書いてあるようなことで結構だと

と思いますが、前に申し上げた自動車リサイクル法はEPRをちゃんとやっているかどうかという、つまりDfEに資しているかどうかということを考えると、この辺に関しては将来指定回収物品にさせていただくこともぜひ検討していただきたいと考えております。

さらにEPRとの関係では、全体のリサイクルの料金を減らしていく、あるいは解体しやすいような設計をしていくことが重要だと思いますので、その関係から、先ほど申しましたASRの量を減らしていくことが重要だということを申し上げておきたいし、マテリアルリサイクルの率を上げていくことが重要だということを申し上げておきたいと思います。

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。

河村さんどうぞ。

○河村（真）委員 ありがとうございます。第3章の自動車リサイクル制度の「あるべき姿」の実現に向けた課題と具体的取り組みなのですが、31ページの2.の(1)のところに赤字で、「中古車取引におけるリサイクル料金に対するユーザーの理解」という言葉は入ったのですが、今までかねてから私が発言していますように、ユーザーから中古車を売ったり買ったりするわけなのですが、特に売るときに気がになっているのですが、ユーザーからどのように認識されているのか、ユーザーから見てどういうふうに関心があるのか、その金額のバックが行われているのか、説明を受けているのか、この会議の中で出てきたアンケートでは少しあいまいな部分が含まれて、それでもかなり認識していないということが示されていたので、もう一歩踏み込んで、(1)の矢印が2つありますけれども、そこは何かやっていくべきことを書くところのようですので、中古車取引のときに、ユーザーからリサイクル料金がどういうふうに見えるのかを把握するための調査を行うような文言を入れていただきたいと思います。これですと、説明しましょう、情報を伝えましょう、で終わっているのですが、せっかくここまで書いていただいたのですから、きちんとユーザーから見た部分を調査していただいたアンケートなりとっていただいた上で、じゃあどういうふうに説明するのかとか、どういうふうには正していくのかが見えていくと思うので、それを書き込んでいただきたいと思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

鬼沢さんどうぞ。

○鬼沢委員　今回いろいろ検討すべき事項というのがあちこちに出てくるのですが、先ほど最後に事務局からご報告がありましたように、今後どういうふうなスケジュールと体制でこの検討を行っていくかというロードマップみたいなものを示していただけると非常にわかりやすいのではないかと思います。

それともう一つは、環境配慮設計や再生材の利用推進に向けては、今後このリサイクル制度が果たす役割は非常に大きいと思います。現実を見るとちょっと難しいのではないのというふうになるかもしれないのですが、そこは将来を見据えて積極的な目標や指数を立てていく必要があると思います。それにはやはり製造段階のメーカーさんの役割は非常に大きいと思いますので、ぜひ、メーカーさんには積極的に業界全体をリードするように頑張っていただきたいと思います。

以上です。

○永田座長　どうもありがとうございました。

佐藤さんどうぞ。

○佐藤委員　21 ページでございますが、発炎筒、タイヤ、鉛蓄電池の収集・処理体制の構築というところで、今回の修正で、運用状況については、審議会において回収状況等の報告を継続的に受けているという記載を追加していただきました。しかし、この回収状況がうまく機能しているのか、さらに検討する必要があるのかという点が、明確になっていないと思います。ここは今後の自動車リサイクルの中では非常に重要だと思います。報告を受けているからいいというのではなく、その報告の結果を踏まえてどうそれを評価するか、それについてこの法律に含めるかどうかは別にして、さらにそれを推進していくのかという点については、もうちょっと踏み込んだ検討結果があってもいいのではないかと思います。

以上です。

○永田座長　どうもありがとうございました。

渋谷さんどうぞ。

○渋谷委員　渋谷です。1 点だけ、14 ページのところですが、「自動車リサイクル法の施行に伴い」というそのリサイクル料金の関係で、下から 2 行目のところで、一般社団法人自動車公正取引協議会では、定期的実施している遵守状況調査の中で、表示方法についても調査を行っているというふうに書かれていて、調査を行っていることだけが

書かれていて、その結果どうだったのかというのがよく見えてこないなと思っています。その辺も含めて書けるなら書いていただいて、それで課題があるなら、その辺も踏まえて課題出しをしてもらったりしていただくほうがいいのかなと思っています。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

どうぞ。

○林委員 自販連の林と申します。先ほどご説明いただけなかった部分で1つ、13ページの赤字が入っているところなのですが、ここに書かれているコメントと図13で示されている構成比とが、どうもコメントとグラフの実態と合っていないなという感じがしております。1つは平成17年1月施行で、18年、19年。19年には既に新車販売店というのは9%になっていて、それがずっと右に推移しているというのが実態だと思っています。

21年と22年にボコンと19、15とふえているのは、これは例のエコカー補助金の中でのスクラップインセンティブがあったもので、一生懸命つぶしたという経緯があるので、ここがボコンと上がっている。ということは、7から9%でずっと推移していて、その実態は平成19年からそう大きくは変わっていないわけです。何かここは随分変化の要因があり、かつそれに対応できていないみたいな表現が書かれているのですけれども、ちょっと違うのではないかなという感じがします。ですので、最後から2行目の後ろのほうで「。」で終わっていますね。ここで一旦切って、「従来」から以降の「考えられる。」までは削除してもよろしいのかなという気はいたします。それが第1点です。

それから第2点は、これもご説明をいただかなかった部分ですが、36ページを先に見ていただきたいと思います。36ページの②番の特預金の使途というところで、「自動車リサイクル制度においては」の一番最初のところです。それ以降「事故等により」云々という順番で書かれています。一方、少し戻っていただいて18ページをごらんいただきたいのですが、18ページの図20と21のグラフのちょうど間に同じ文言が入っていて、「自動車リサイクル制度においては」云々と。ここは最初に中古車の輸出を行ったものが入っていて、どちらかではないかということと、ここはかぶっているから省いてもいいかなと、こんな気がしたということでもあります。

それからもう1点は、ご報告というか、これから自販連としてという意味で一言だけご説明しておきたいと思うのは、この審議をしていく中で実態の調査をさせていただきました。サンプル調査だったので全てを反映しているとはとても思えないのですけれども、少

し弱みというか、やらないといかんなどというところもあるような気がしますので、中古車部会、中古車委員会を通じて実態の把握をもうちょっと進めて、これから「あるべき姿」に持って行くのに我々として、ディーラーとしてどういうことをすればいいかなというのはやりたいなと思います。お客様に対するリサイクル料金の説明の仕方であるとか、中古車の下取り時にどういう形でちゃんとお客さんに伝わっているのかとか、その辺の徹底度合いなんかもやるべきだろうなという気がします。

以上です。

○永田座長 どうぞ。

○細田委員 1点だけ、大塚委員と意見が違うところなのかもしれませんが、チームの統合のところ、独占は確かに費用低減圧力の可能性があることはあるのですが、では寡占の競争はいいかという、経済学的に戦略的に振る舞う場合があると、独占と同じように悪くなる場合もあるのです。いいたいことは、ここでコストダウン圧力が働くとか、効率的な努力目標に向けて働く要因があるとか、そういう言葉を入れていただくと大塚委員のいったことも多分働くのではないかと思います。ここに効率化ということが書いてあるのですが、その辺を強めていただけると多分懸念は払拭されるのではないかと私は思います。

○永田座長 わかりました。

それでは、ここで切らせていただいて。

○小松自動車課課長補佐 事務局からお答えさせていただきます。まず、最初は大塚委員から、再生資源のところで、ほかの容器包装から出てくるものなども使っていつてはどうかというところがございますけれども、28ページをごらんいただければと思います。②再生資源の需要と供給の拡大の最初のボツのところがございますが、「再生資源の活用について、国と関係主体が連携して制度や品目の枠を超えた視点で」ということを記載しております。なので、おっしゃるとおり、容器包装のようなほかの制度から出てくるものについても考慮して使っていくという視点で検討していきたいと考えております。

次に、マテリアルリサイクルの割合を目標として入れていつてはどうかというところでお話がありました。こちらは目標等を検討していく中で、1つの議題として取り上げることになるかと思うので、今後の検討体制を次回示していくところの検討会に恐らく入ってくるものだと考えております。

次に、チームの統合の話が大塚先生、細田先生からございました。統合の弊害、寡占の

競争、独占の弊害というところで説明がございましたけれども、こちらは細田先生のおっしゃるとおりでございますが、コストダウンの圧力というもの、競争のところをしっかりと書いていきたいと思います。あとメーカー間の中でも、リサイクル料金の競争ということは、その2チームの裏でやっているというところもございますので、その辺のバランスの中で決めていくものだと思っております。また、目標などを立てていく中で、新たな取り組みをしていかないといけないというときには、さらには競争が必要でしょうから、そのときには統合には慎重に考えるということで、状況に応じて判断していくことかと考えております。

次に、河村真紀子委員からございました中古車取引におけるリサイクル料金への理解というところでございますけれども、前回審議会の中で環境省から示したアンケートの中でも、ユーザーがリサイクル料金について受け取ったかどうか、やりとりしたかどうかは説明を受けていないという答えなども結構ございました。こちらは説明を事実として受けていないのか、もしくは覚えていないだけなのかというところはなかなか難しいところでございますので、その辺は実際その場でどういう書類のやりとりがあったのかというところを見ていながら問題を解明していかないといけないところなのかなと思っております。そういう意味では、その場で納得してもらった上でその後忘れているという話なのか、それともその場で全然説明がないのかというところは、なかなかアンケートではわからなかったところだと。一方で、リサイクル料金が渡されていないという問題が現に発生しているのかどうかというところは正直わからないところでございますので、そこは問題が現に発生しているのかどうかということを調べることでやっていくことかと思っております。そうした問題が現に発生しているのであれば、記載するということかと考えておりますので、そうした対応を事務局の中で考えていきたいと思います。

次に、鬼沢委員から、検討すべき事項を次回示してほしいというお話がございましたけれども、おっしゃるとおり工程表のような形で、このタイミングでどうしますということをお示しさせていただければと思います。

次に、佐藤委員からございました鉛のスキーム、発炎筒のスキームについてであります。どちらも始まったばかりということで、まだ評価の段階に入ってなかったということもございまして、毎年定例の審議会の中で報告を受ける中で、これではまだ機能していないよねというところをしっかりと議論して評価していくことを、鉛、発炎筒ともに始まってここ数年たってきておりますので、そうした評価を今後していきたいと考えております。

す。

次に、渋谷委員から、14 ページ目の中古車取引における正規料金のやりとりの話でござ
いますけれども、データに関しては、プライスボードの表示の仕方についてはホームページに載
っていたものもございまして、そういうもので記載ができるかどうか少し検討し
てみたいと思っております。

それから、林委員からございました特預金の発生順につきましては、これは直し忘れて
ございますので、修正させていただきたいと思います。

以上でございます。

○永田座長 どうぞ。

○大塚委員 37 ページの話は、問題状況に応じてとおっしゃったけど、一旦統合すると
問題状況も何もなく戻れなくなると思うので、そこはぜひ気をつけていただきたいのと、
コスト圧力に関してはちょっと議論があるかと思いますが、リサイクルの高度化を進める
ときに競争がないと多分役所のほうもお困りになると思うので、そこもちょっと申し上げ
ておきたいと思います。

○永田座長 わかりました。この問題を議論するに当たって、若干普通のときに考えら
れるような独禁法対応とは違うかなという認識もあるので、その置かれている事業者の状
況をきちっとお示ししながら、分析しながら、どうあるべきなのかという議論はしてい
ただきたいと思っております。ただ、現状ではほとんどの部分が重なった形で、委託されて
いる事業者が共通化しているという実態もございまして、その辺も踏まえて。

○大塚委員 ヨーロッパの法制では、必ずこれは2つ作るようにしていますので、1つ
にはしないように。

○永田座長 ただ、これがどういう位置づけになっているかというのと、この上にさっき
の話もありましたようにリサイクル料金の設定をするメーカーが存在しているわけです。
そういう意味ではまた話が普通の場合とは違ってくるのかなと思っておりますので、その辺
の分析をきちっとやった上での話かなと思っておりますので、ちょっと考えさせてもらって。こ
れはまた皆さんからもいろいろご意見を頂戴しなければいけない問題だろうと思ってお
ります。

よろしいでしょうか。

どうぞ。

○嶋村委員 ありがとうございます。いろいろご指摘をいただいた、自工会に対してエ

ールもいただきまして、ありがとうございます。自工会としましては、いろいろご指摘いただきました部分について従来から鋭意努力して頑張っておるところでございますが、特に今回 31 ページのあたりで目標等々、今大塚先生のほうからマテリアルというご指摘をいただきましたが、メーカーとしても考え方として大きく、トレードオフ事項のバランスを図ることが重要だなということを考えております。

トレードオフ事項は何かといいますと、幾つかあるのですが、1つはユーザーさんの負担の増大というところがあります。これは自動車リサイクル料金のほうに乗っかる部分と、例えばA S Rのマテリアルリサイクルを進めて行くにおいても、そちらのほうはコストが高いときにどうしていくのか。当然コスト低減も進めるのですが、そのときにどうしていくのか。それでマテリアルリサイクルを進めるのであればコストが上がりますので、リサイクル料金にそれは跳ね上がる。もう一つは環境配慮設計のほうでございますが、そちらのほうはリサイクル料金には乗ってこないのですが、これは当然車両価格のほうに今度は乗ってきます。

ということで、いずれにしてもメーカーにかかるコストの全てはユーザーさんの負担になる可能性があるというところで、自動車メーカーとしては、いかにユーザーさんの負担を抑えながらバランスをとっていくかというところに非常に苦心しながら日々やっておりますので、そういったユーザー負担の増大というところを、31 ページの目標のところもそうですが、考えていく必要があるのではないかとということが1点。

2点目は、A S Rの発生量自体の低減ということで、このリサイクルの側面のみならず自動車メーカーとしては、ことしの12月にまたC O Pがございますが、低燃費化という話もございます。低燃費化といいますと、結局金属から樹脂に変えていこう。軽量化を図って燃費を良くしていった低C O 2化を図るところを鋭意進めておりますし、今後ますます厳しい状況になりますので、その部分の低燃費化にかかわる技術開発、こういったところとのトレードオフ事項とのバランスをどうやってとっていくかというところをメーカーとしては、ここも日々悩みながら考えておるところもご配慮いただければなと考えます。

3つ目は、マテリアルリサイクル率について少しお話が出ましたが、こういったものに関しまして、日本でも全世界のメーカーさんが車を販売されていらっしゃいます。輸入組合さんのほうにも関係すると思いますが、やはり国際的な整合性という部分を考えていけないといけないと考えております。日本だけが突出して高い目標値をやっても、国際的に

見てなかなか厳しい側面があるのではないかと考えております。また、いろいろな情報、前回は情報に関して例えば素材情報といった話もございましたが、素材情報は技術情報そのものになりますので、不特定多数の方へそう公開できるものではございませんし、まず調べようと思っても、部品メーカーさんも日本国内だけではなくて全世界の部品メーカーさんから仕入れておりますので、数千、数万社の中小零細の部品メーカーさんに影響を及ぼす話にもなるというところもございまして、そういった国内、海外問わず、関係業界の負担とまではいいませんが、そういったところをよくよくご配慮いただいてご検討いただきたいというところがございます。

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。

一わたりご意見頂戴しましたが、何か加えて特にいつておきたいということがありましたら。

河村さんどうぞ。

○河村（真）委員 ありがとうございます。先ほど私の意見に対しての経産省さんからの答えが、問題が現に発生していればということだったのですが、問題が発生しているかどうかを調査してほしいということであって、このまとめるまでのこれから数週間の間に問題が発生しているかどうかわかるようなことであればというか、そのわかり方は例えば代表的な事業者さんに問題があるかどうかと聞いて、問題がないということで問題がないということになってしまっても、それは調査にはならないと思って、それでわざわざ。やはりそのところが消費者とこの制度の接点なので、問題が発生しているかどうかをきちんとユーザーの側から見えている問題点があるのかないのかを調査してほしいということで、これをまとめる間にそれがわかるような調査の仕方のことを申し上げているわけはありません。

前の14ページぐらいのところに、公正取引協議会のことなどとか取引のルールとか書いてあります。それは私も理解しておりますけれども、業界の自主ルールでございますし、取引協議会に入っていない事業者さんもいると思います。こういうふうに定められているところに赤字でいっぱい書いてありますけれども、それが定められているだけかどうかを、本当にそれがそのとおりであるかどうかを調査してくださいということです。

○永田座長 今のお話は先ほどの渋谷さんの話とも絡んでいて、14ページの下の記事は不十分なので、ここを足さなければいけないという認識はもっています。それから、今

河村さんいわれたような話で、31 ページにつながるところ、ここが適当なのかどうかちょっとあれなのだけど。引取業のあり方の中に入っているから、中古車とはちょっと違うので、ここではないのかもしれませんが。ただ、中古車の取引に対して、おっしゃられるような内容をどこかで触れておかなければいけないだろうという気はします。調査というよりも、既にこっち側でも調査して問題点がわかっているんで、その検証みたいなこと、それからそれに対する対策ね、そういうものをきちっと出していくのだというところでしょうか、そういうのを。

○河村（真）委員　書き込んでいただければと思います。

○永田座長　ちょっとどこが適当なのか今の時点ではあれなので、中古車の話。さっき 14 ページだけど、ここは現況が書いてあるだけなので、あとどの辺か事務局のほうで少し探しておいてもらいます。

それから、佐藤さんがいわれている内容の 21 ページ目の、継続的に報告は受けていますよ。ただ、それをきちっと評価してそれを P D C A サイクルではないけど、次の対策に回してほしいという内容、あるいは実態としてそうやっているはずなのですが、その辺のところを書けという話なので。わかりました。

あといかがでしょうか。どうぞ。

○渡辺委員　単純な質問です。19 ページで、遅延報告の書きぶりがガラッと変わったのですが、前回の資料をもっていないので前回の僕の印象でいくと、ここについては発生件数が書いてあったのではないかと思うのです。それが今度は残存年数になっているでしょう。残存件数。この残存というのはどういう意味ですか。25 年度末までに発生した 7764。まだ全然 3 日以内の遅延報告は出っ放しで終わっていないということですか。

○小松自動車課課長補佐　そういうことです。

○渡辺委員　僕はちょっと理解しにくいんだけど。例えば 21 年度、破砕業で 3497 件残存している。これはもう 4～5 年たっているのに、まだデリバリーが終わっていないという意味ですか。

○小松自動車課課長補佐　平成 21 年度で破砕業者のところで 3497 件というものがございまして、大半が同一の業者と聞いておりまして、そこが遅延を残した状態になっている。自治体にも呼びかけて、こちらに指導をしている最中と聞いております。

○渡辺委員　そこには当然理由も入っていたと思いますけれども、何か特徴的な理由はありますか。あるいは破砕業者というのは破砕前業者も含んでいますから、必ずしもシュ

レッダーをもっている人ということではないですけれども、全体の中で非常にこれが多いでしょう。5000 件近くあるわけです。

○小松自動車課課長補佐　かなり地域的にも偏りがあるという話も聞いておりまして、そういった地域の自治体にはしっかり指導していってもらうということを、ここで注意するために書いているという面もございます。

○渡辺委員　あとは個別に聞きます。

○永田座長　よろしいでしょうか。ちょっとこの辺のところの数値を見るとびっくりするような値が出てくるのですけれども、その意味ではさっきも指導、勧告、それから罰則の話もあるのですが、少しきちっと対応しておいてもらわなくてはいけない事態だと思っております。

村上先生どうぞ。

○村上（進）委員　ありがとうございます。先ほど自工会の方から、素材の情報をとるのは難しいところもあるみたいなご発言があったので、それで検討に対して1つだけお願い事ですが、私も別にとることの難しい情報を無理やりとれという気は全くないのですけれども、理想形としてどれだけ情報を集めると、何ができるのかという検討をちゃんとしておいたほうがいいのかと思います。その上で例えばそもそもちゃんと考えれば、そんな情報とってもしようがないというのも多分出てくると思いますので、それをやった上でそのとれる情報ととれない情報との組み合わせというのは、また別途やればいいのかと思います。

○永田座長　そうですね、内容がわからないのに出来ないという話、それはないだろうというところもありますので。それから情報としては、裾野を切り捨ててどの辺までとればいいのかとか、あるいは具体的な内容として定量的な情報が必要なのか、そうではないのかいろいろあるのかなと思いますので、そういう検討は引き続いてやっていく必要があるだろうと思います。

あといかがでございましょうか。

どうぞ。

○大石委員　ありがとうございます。最後の41ページの「おわりに」というところに全てまとめていただいたのですけれども、多分この中に入っていると思うのですが、自動車業界の側、実際に自動車にかかわる側の状況の変化に今後対応していくということはあるのですけれども、例えば社会的な変化ですね、高齢化がすごく進んでいたり地方の過疎

化が進んだりというふうな、そういう長い目で見た社会的変化にも自動車リサイクルがどういうふうに対応していかなければいけないのかということを検討していく必要があるのではないかと思いますので、そういう視点も少しこの最後のところに入れていただければと思います。

○永田座長　わかりました。おっしゃるとおりです。

どうぞ。

○河村（二）委員　ありがとうございます。さっき自工会に答えていただいたのは、おっしゃるとおりでそのとおりだと思いますが、例えばマテリアルリサイクル率とかA S Rの発生量というのは、今までそういう指標がないので新しい目標を立てていただきたいという、新しい視点でそちらに注目していただきたいということを申し上げているだけですので、ぜひ現実的な率を考えていただければありがたいと思います。

○永田座長　わかりました。

あとよろしいでしょうか。これだけはということがありましたら、お願いしたいと思いますが。何か自工会のほうからはコメントありますでしょうか。そちらは。よろしいですか。

それでは、以上でこの報告書案に関する審議を終わりにさせていただきます。おおむね皆様のほうからはご理解がいただけたのかなと思っています。途中でもちょっと申しあげましたような修正につきましては、私と事務局のほうにご一任いただければありがたいと思います。そうした形で報告書案をまとめてパブリックコメントにかけることになります。いかがでございましょうか、今申しあげたような方向で、今後の報告書案のとりまとめをさせていただいてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○永田座長　どうもありがとうございます。

パブリックコメント等の今後の進め方に関しましては、後ほど事務局のほうから説明してもらいます。本合同会議においては非常に活発なご議論をいただき、また貴重な内容もご指摘いただきました。事務局においては、この報告書に盛られた内容につきまして、具体的な施策の展開につなげていっていただくことは非常に重要だろうと考えております。また、先ほども事務局のほうから申しあげましたように、そのときにロードマップで、いつまでにと、どういう形態でどういう方向性を目指してという形のものも、次回のこの合同会議ではお示しすることができるだろうと思っておりますので、積極的にそうした点

についてもご要望をお出しいただければありがたいと思っております。

また、先ほどもございましたが、定例の審議会もございます。そういうところで進捗状況もぜひご監視願って、不十分な点のご指摘をいただければありがたいと思っております。

ということで経産省、そして環境省の両省には、今後の展開につきまして積極的な展開をお願いしておきます。

最後に事務局より、報告書の今後の取り扱い、それから今後の議論の進め方について説明してもらいます。どうぞ。

○小松自動車課課長補佐 ありがとうございました。本日いただきましたご意見につきましては、座長と相談させていただいた上で報告書案の修正という形で反映し、その反映させた報告書案につきましては準備が整い次第、経済産業省、環境省の両省においてパブリックコメントに付すことといたします。パブリックコメント終了後の取り扱いや報告書において示されている検討項目につきましては、座長とご相談の上、事務局から審議会委員の方に後日改めてご連絡をさせていただく予定でございます。活発なご議論、ありがとうございました。

○永田座長 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。どうも長時間にわたりまして、ありがとうございました。

——了——