

附帯決議		現状
<b>関係省庁間の緊密な連携による不法投棄の防止</b>		<b>合同審議会、行政連絡会の開催、不法投棄の減少</b>
衆一	近年における廃棄物の発生量の増大、不法投棄が国民経済及び生活環境等に与える影響の重大性等にかんがみ、廃棄物及びリサイクル行政を一体的に進める見地から関係省庁間の緊密な連携を図り、不法投棄の防止等に資する十分な措置を講ずること。	産構審・中環審合同審議会の開催等経済産業省、環境省が緊密な連携を図っている。また、関係地方公共団体及び警察に対する行政処分の指針の通達(平成17年5月)、国と自治体との間で毎年開催される行政連絡会等、法律の円滑な施行と不法投棄の防止等に努めている。
参一	廃棄物の不法投棄が国民経済及び生活環境等に与える影響の重大性等にかんがみ、関係省庁間の緊密な連携の下に廃棄物及びリサイクル行政を一体的に進め、不法投棄の防止等に資する十分な措置を講ずること。	また、自動車の不法投棄・不適正保管の台数については、法施行前約22万台(H16.9)であったものが、約2万台(H20.3)にまで減少。
<b>自動車関係諸税の軽減、解体業者に対する支援</b>		<b>自動車重量税・取得税の時限的減免、緊急保証制度の業種指定、再商品化施設の課税標準に係る特例措置</b>
衆一	使用済自動車の再資源化等に要する費用に関し、自動車の所有者に新たに再資源化預託金の負担を求めることとなることにかんがみ、複雑かつ国際的にも高い負担水準となっている自動車関係諸税については、その簡素化、軽減に向けて早急に取り組むこと。	平成21年度の税制改正において、当該車種の燃費基準の達成度合いに応じて、自動車重量税及び自動車取得税を減税(次世代自動車は免税)。
参六	自動車の所有が大衆化していること及び使用済自動車の処理費用が所有者の新たな負担となることから、複雑かつ国際的にも高い負担水準となっている自動車関係諸税については、その簡素化、軽減に向けて早急に取り組むとともに、解体業者等のリサイクル事業が円滑に推進できるよう、金融・税制面等の支援措置を講ずるなど、必要な環境整備に努めること。	解体業者に対する支援措置としては、平成20年10月に開始された緊急保証制度に解体業者関連の業種も指定。金融機関から融資を受ける際に一般保証とは別枠で、無担保保証で8,000万円、普通保証で2億円まで信用保証協会の100%保証を受けることが可能。  また、平成12年度より、自動車部品再利用製品製造設備については、取得後3年度分の償却資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価額を3/4とする措置がとられている。
<b>輸出返還事務の適正な運用、制度の見直し</b>		<b>輸出返還については厳密な審査の上対応</b>
衆三	中古車輸出の際の再資源化預託金等の取戻し制度については、不適切な返還がなされないよう運用に努めるとともに、その施行状況を注視しつつ、将来的には必要に応じて当該費用を自動車の所有者に返還しない制度とすることも含め、そのあり方について適宜検討を行うこと。	中古車輸出時のリサイクル料金の返還については、申請書その他、税関の発行する輸出許可証、船荷証券、輸出抹消仮登録証明書等の添付書類により、自動車リサイクル促進センターが所有者の確認や輸出の事実を厳密に審査した上で返還を行っている。

<p><b>指定回収物品の追加及び削除、タイヤ、バッテリーの法律上の対応</b></p>	<p>リサイクル品目のあり方については、本審議会において対応</p>
<p>衆四 指定回収物品の指定に当たっては、自動車の所有者の負担増加や事業者間の競争促進に十分に配慮しつつ、使用済自動車のリサイクルシステムにおいて概ね有価で流通する状況の創出、環境負荷の発生防止等の観点から実態の把握に努め、指定の追加及び削除について機動的な対応を行うこと。 また、タイヤ、バッテリー等の個別部品のリサイクル対策についても適切に取り組むとともに、必要が生じた場合には法律上の対応を含め、速やかに対応すること。</p>	<p>指定回収物品については、現在エアバッグ類が指定されているところ。これまでのところ、円滑に回収が進んでいる(リサイクル率:93.8%)。また、使用済自動車はこれまで概ね有価で流通しており、本制度は概ね順調に推移している。  タイヤ、鉛バッテリーについては、事前回収物品に指定され、解体業者が自ら処理又は業者に引渡すことが求められている。品目追加については、今回の制度見直しにおいて検討を行う。</p>
<p>参一 指定回収物品の指定に当たっては、自動車の所有者の負担増加に十分配慮しつつ、環境負荷の発生防止等の観点を踏まえ、指定の追加及び削除について機動的に対応すること。 また、タイヤ、バッテリー等のリサイクル対策等についても積極的に取り組むとともに、必要に応じ法律上の対応を含め、適正に対処すること。</p>	
<p><b>環境配慮設計の推進、環境負荷物質使用の低減、解体業・破砕業の再資源化基準の適切な設定</b></p>	<p><b>環境配慮設計、環境負荷物質低減の取組は審議会において公表。再資源化基準は審議会WGの議論を経て策定済</b></p>
<p>衆五 使用済自動車のリサイクル率向上に向けて自動車破砕残さの減量化が喫緊の課題となっていることにかんがみ、自動車製造業者等において自動車の設計、原材料等についての最大限の工夫がなされることを促すとともに、解体業・破砕業における再資源化基準の設定に当たっては、経済性、効率性の観点から処理の実態を踏まえ、柔軟な対応を図ること。</p>	<p>各製造業者の環境配慮設計の取組事例、製造業者及び輸入業者の環境負荷物質低減の取組については、審議会において公表している。環境負荷物質については、鉛、水銀、6価クロム、カドミウムについて適切に対応済み。 解体業・破砕業における再資源化基準については、法律成立後の審議会WGにおいて、有識者からの意見や解体業者、破砕業者の業務実態を踏まえ策定。</p>
<p>参五 自動車製造における鉛、水銀等の有害物質の使用削減について、自動車製造業者及び輸入業者による取組を検証し、使用削減が着実に進展するよう適切に対処すること。</p>	
<p><b>指定法人への天下り禁止、法人運営の透明性確保</b></p>	<p><b>自動車リサイクル促進センター(JARC)への省庁からの天下りは無し。資金管理業務諮問委員会開催、議事の公表等により運営の透明性を確保</b></p>
<p>衆六 資金管理法、情報管理センター及び指定再資源化機関の指定に当たっては、法人運営の透明性・公開性の確保に努めるとともに、いやしくも天下り機関等との指摘を受けることがないよう、民間事業者の自主性の尊重及び組織の肥大化の防止の十分に配慮すること。</p>	<p>資金管理法、情報管理センター及び指定再資源化機関については、民間団体である財団法人自動車リサイクル促進センターを指定しているところ、同団体に対する省庁からの天下りは無い。なお、発足当初87名であったJARC職員は、現在では65名であり、組織が肥大化しないよう効率化に努めている。</p>
<p>参四 資金管理法、指定再資源化期間及び情報管理センターの役割の重要性にかんがみ、法人運営の透明性・公開性の確保に努めるとともに、天下り機関等との指摘を受けることのないよう厳正に対処し、組織の肥大化の防止に十分配慮すること。</p>	<p>同センターの活動については、HPで積極的に公開しているとともに、運営に関しては、外部有識者による資金管理業務諮問委員会の開催が自動車リサイクル法において規定されており、同委員会において厳密なチェックが行われているところ。同委員会の議事等についてもHP上で公表している。</p>

<p>諸外国の動向もふまえ制度のあり方を検討する。リサイクルに要した資金の状況について法律に基づき開示する。</p>	<p>制度のあり方については、本審議会において対応。リサイクルの収支状況については、各メーカー等が公表。</p>
<p>衆七 自動車は国際的に流通する製品であることにかんがみ、今後とも諸外国の動向も踏まえつつ、望ましい法制度のあり方につき検討すること。 また、技術開発の進展等により実際に要する使用済自動車の処理費用が再資源化等預託金を下回った場合の差額の扱いについては、全体として自動車の所有者の負担の軽減に資するよう、リサイクルに要した資金の状況が自動車の所有者に開示されるべく本法に基づき措置すること。</p>	<p>見直しに当たっては、諸外国の状況を踏まえ、本審議会において検討を行う。 再資源化預託金の収支については、自動車リサイクル法に従い、メーカー等は毎年1回の公表義務が課せられており、HP等を通じてユーザーに対して開示を行っている。</p>
<p>参三 技術開発の進展等により、使用済自動車の処理費用が再資源化等預託金を下回った場合の差額の取り扱いについては、全体として自動車の所有者の軽減に資するよう、リサイクルに要した資金の状況を自動車の所有者に開示すべく本法に基づき措置すること。</p>	