

産業構造審議会
環境部会廃棄物・リサイクル小委員会
自動車リサイクルWG
中央環境審議会
廃棄物・リサイクル部会
自動車リサイクル専門委員会
第18回合同会議

平成21年1月20日

午前10時00分 開会

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 定刻でございますので、これより産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会の第18回合同会議を開催させていただきたいと思っております。

それでは、議事に入らせていただきます。

本合同会議は両審議会を合わせまして23名の委員で構成されており、本日の出席状況でございますが、4名の委員のご欠席があり、委員16名及び委員の代理3名の計19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きましては14名の委員の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。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14名の委員の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。

本日の欠席委員の報告ですが、社団法人日本自動車販売協会連合会中古車委員会委員長の村瀬洋介委員が欠席され、同日本自動車販売協会連合会理事の伏見剛様に、社団法人日本中古自動車販売協会連合会会長の小川逸樹委員が欠席され、同日本中古自動車販売協会連合会常務理事の武藤孝弘様に、そして全日本自治団体労働組合副執行委員長の加藤孝二委員が欠席され、同全日本自治団体労働組合現業局長の南部ミチヨ様に代理出席をいただいております。主婦連合会副会長の角田禮子委員、社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長の小吹信三委員、社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事の下平隆委員、慶應義塾大学教授の細田衛士委員におかれましては、本日ご欠席となっております。

それでは、これ以降の議事進行を永田座長にお願いいたします。

○永田座長 おはようございます。

それでは、本日の合同会議の進行を務めさせていただきます。

皆様の活発なご議論とともに、運営につきましてもご協力のほどお願い申し上げます。

まず初めに、配布資料の確認からさせていただきます。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 資料ですが、お手元に資料1から6までを綴じてございます。ご確認ください。

また、ヒアリング資料の下のほうにはページを通して番号を振っておりますので、適宜ご参照ください。

○永田座長 よろしいでしょうか。

もし不足がございましたら、事務局にお申し出ください。

それでは、議事に入らせていただきます。

本日の議題は、議事次第のとおりとさせていただきます。義務者でございます地方自治体に関しますヒアリングでございます。本日のヒアリングに関しましては、全体の話をまずお聞きして、その後まとめて質疑応答という形をとらせていただきたいと思いますと考えておりますので、全国知事会、全国市長会、全国町村会の順に、それぞれ15分程度お話しいただきまして、その後30分、質疑応答ということで進めさせていただきます。

まず、今日のヒアリングの内容について事務局からご説明いただきます。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 資料3をご覧ください。

本日のヒアリングについてですが、ヒアリング対象といたしまして地方自治体、代表といたしまして全国知事会、全国市長会、全国町村会からお話を伺う予定となっております。

ヒアリングの項目でございますが、まず、自動車リサイクルに係る地方公共団体の対応状況ということで、引取業の登録の実施状況について、フロン回収業の登録の実施状況について、解体業の許可の実施状況について、破碎前処理業の許可の実施状況について、破碎業の許可の実施状況について、登録・許可基準の評価、みなし許可業者に対する対応状況について、立入検査の実施状況について、報告徴収の実施状況について、行政処分の実施状況について、移動報告における遅延報告の発生状況・対応状況、不適正処理の発生状況及び対策の実施状況、不法投棄の発生状況及び対策の実施状況等。

また、役割分担のあり方ということでは、①の義務履行においての問題点、責務者以外の関連事業者への関与の必要性、自治体の住民への自動車リサイクル法の周知の状況、苦情発生及び対応の状況、他の責務者の役割分担に対する意見等。

また、将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿ということでは、制度施行による効果・影響・課題、電子マニフェストシステムの評価、不法投棄対策支援事業、路上放棄車協力会による支援制度の評価、離島対策支援事業の評価、制度検討時には想定されなかった新たな課題の発生状況、短期、中長期的な将来の自動車リサイクル制度の在り方という項目で、今回、ヒアリングを行いたいと思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、早速ヒアリングに入らせていただきます。

まず、茨城県生活環境部廃棄物対策課課長、泉幸一様からご説明いただきます。

○全国知事会（泉説明員） 茨城県廃棄物対策課の泉と申します。どうぞよろしく願いいた

します。

私からは、資料4-1に基づきましてご説明させていただきます。

茨城県における自動車リサイクル法の施行状況等でございます。

1 ページをご覧いただきたいと思いますが、茨城県は面積で全国24位でございますけれども、可住地面積では全国4位。これが後ほど意味を持つてくるわけでございますけれども、人口が全国で11位、自動車保有台数も11位ということでございます。人口当たりですと乗用車の保有台数は全国4位と、車の多い県でございます。

このような状況で、私どもでは正職員2名、嘱託職員4名で事務処理を行っております。県内4地域に分かれておりますので、正職員が2地域、嘱託職員が1地域を受け持っているということでございます。

2番、登録、許可業務の状況でございますが、登録業務につきましては、事業者から届出を受け付けまして、設備を確認したりして、自動車リサイクルセンターに登録して事業者へ通知するというところで、3週間程度で終わるんですけれども、許可業務に関しましては、茨城県では事前審査、事前相談といいますが、そういう制度をとっております。アセスとか周辺住民同意といったことはやっていませんけれども、事業者から計画書を提出させまして、書面確認、現地確認、それから市町村の意見を聞いたりして、施設が設置されましたらその施設を見て、それで許可申請を受理して、それから許可するというところで、どのぐらいかかるかといいますと、平均1年半くらい。これは施設の設置期間も入りますので、最初に相談があってから許可されるまで1年半くらいです。うち許可部分は一月半を標準処理期間としております。

表-1にございますような件数で事務処理をしているわけでございますけれども、平成16年度、19年度、それから21年度は見込みでございますが、件数がかなり多くなっております。平成16年度はこの法律施行の最初の年で、みなし業者の申請登録があった。平成19年度はみなし引取業、フロン回収業の更新、平成21年度は平成16年度分の更新ということで、多くなることを見込まれております。このように、年度ごとの業務量にかなり格差があるということで、事務職員の配置等は、やややりにくいような状況でございます。

新規の参入事業者、現在の状況からして多分頭打ちになるのではないかと考えております。事業者数は、そこに書いてございますように、引取業2,493社以下でございます。

3番、登録・許可の基準でございますけれども、基本的には法令に定まっている基準でやっておりますけれども、指導基準として、このイ、ロ、ハの3つのことに留意しなさいというふうに指導しているところでございます。

いは、解体作業場を屋内に設置しなさいということでございます。廃油、廃液の飛散・流出防止などに留意するということでございます。

ロとしては、騒音規制法、振動規制法等で、原動機等の容量によって基準があるわけですが、それ以下のものであっても騒音規制法の基準値以下になるように指導している。

ハとしては、油の飛散等が懸念されますので、コンクリートのたたき台を設置しなさいといった構造上の基準を設けて指導しているということでございます。

4番、みなし許可業者への対応でございます。

みなし許可業者、最初のころは許可基準を満たさないような事業者が多々見受けられたんですけども、定期の立入検査のたびに改善指導を行ってきておりまして、現在ほぼ許可基準を満たしているということでございます。これからの更新に向けて、そこに書いてあるようなスケジュールで事前に説明会なり事前相談をやって、それで許可の業務が円滑に進むように、今、手当てをしているところでございます。

5番、許可・登録業者に対する立入検査の状況でございます。

ほぼすべての業者に対して年1回、定期的に立入検査をしております。私どもでは許可業者である解体業者、破砕業者、これに対する立入検査に重点を置いておりまして、その結果を表-2に載せてございます。

平成18年度と19年度の結果でございますけれども、解体業者については3分の1、破砕業者については3分の2が改善指示事項がなくなった。一定の効果はあらわれておりますけれども、逆に言いますと、解体業者では3分の2に何らかの改善指導をしなければいけないような問題があるということでございます。同じ事業者で繰り返し言っても改善されないような状況も見受けられるということで、どういう指示がされているかということ、1から9まで書いてあるようなこと、こういうことが指示されることが多いということでございます。

ちょっと分析してみますと、解体業に関しましては、若干失礼な言い方になるかもしれませんが、高度な技術を必要としないので、茨城県では屋内に解体場所を設ければ簡単に事業が開始できるということで、環境保全意識に若干欠ける事業者が多い。あとは、もともと解体業者は自動車廃棄物であるという意識が薄いということでございます。

破砕業者につきましては、廃棄物処理法上の中間処理業の許可を持っているところも多いものですから、立入検査の実施とか違反事項の指摘でかなり状況が改善されるということでございます。

行政処分に至った事例は、私どものほうではございません。

7番、不適正保管・不法投棄及び無許可業者の状況でございます。

不適正保管、不法投棄、無許可業者の状況については、毎年3月に全市町村に調査をお願いいたしまして定期的にやっているわけです。そして現地を見たりもしております。そのほかに随時、市町村もしくは住民の方からの通報を受けて現地を調査したりして、状況を把握しております。

表-3に茨城県の不適正保管と不法投棄台数が書いてあります。右側には全国の台数が書いてございますけれども、表-4でおわかりのように、茨城県はかなり不名誉な状況でございます。この不適正保管、かなり減少はしているんですけども、全国1位の状況でございます。これは先ほど可住地面積が多いと申し上げましたけれども、茨城県の位置が、自動車の大消費地の首都圏に隣接しておりまして、なおかつそういう広い土地があることが原因だと考えております。

不法投棄車両については、表-3でおわかりのように、平成20年3月末に1回はゼロになりました。路上放棄車協力会のご協力等を得てゼロとなりましたけれども、平成20年12月末にまた50台。これは今まで不適正保管と分類しておりましたものが、事業者が行方不明になりましたため不法投棄と分類し直したということで、新たな発生ではございません。

(2) 無許可業者の現状でございます。無許可業者につきましては、能動的に実態の数を把握することは性質上、非常に困難でございます。解体事業者の方や住民の方の通報、それから不適正保管の実態調査等に関連して発見している状況です。

今、県内に4地区と言いましたけれども、全部合わせて42件の無許可解体業者が発見されております。無許可業者につきましては法制度と罰則を説明して、許可を取る場合には許可を取りなさい、少なくとも許可を取るまでは営業を停止しなさいというような指導をしているところでございます。

8番、移動報告の遅延等に対する対応でございますけれども、定期立入検査に関しましては、事前に自動リサイクルシステムから事業所のデータ等を入手して、遅延状態を確認して検査に役立てております。フロン類の年次報告が出ていないところも、情報システムからデータを入手して指導しているということで、平成19年度の立入検査の結果、遅延状態の改善を指示したのが7件、フロン類年次報告を入力しなさいという指示をしたのが5件でございます。

9番、立入検査、指導監督に係る問題点でございます。

(1) 許可・登録業者への指導上の問題点でございますけれども、改善指示等を行った結果、報告が未提出であったり、それから改善報告の内容が不十分であるという事業者がかなりござ

います。原因としては、自動車リサイクル法に対する理解不足というのはもちろんあるんですけども、その他にも、事業者が外国人であることが結構大きな要因を占めていると考えております。

茨城県の場合、解体業者数210事業者のうち49事業者、4分の1が外国人でございまして、文化や言葉の問題に加えて、行っても帰国中であつたり、日本語の理解できない事業者が自ら書類を出したりするというので、たまにはアラビア語とおぼしき報告書が出てきたりといったことがございます。

その他にも、自動車の解体自体は適正なんですけれども、情報システムの扱いに慣れていないということで、情報と実態が整合しないようなケースがございます。

(2) 不適正保管業者への指導上の問題点でございますけれども、これは不適正保管か否かの判別が困難なケースがございます。外形的には不適正保管と思えるんですけれども、事業者は「これは一時抹消だ」ということで、また中古車として販売するんだと主張する場合は結構ございます。その場合、なかなか指導に躊躇する——と書いてありますけれども、なかなか言い切ることができない場合がございます。

それから、(2)のロ。これ自体は外国人であつたり、それから資金不足で処理が進まない場合。ない袖は振れないということで、これもなかなか指導に難しいものがあるということでございます。

(3) 無許可業者への指導上の問題点でございます。イは、先ほどの不適正保管か否かということとも若干関係するんですけれども、無許可で解体しているか否かの判断が極めて難しいということでございます。自動車が一時抹消した中古車なのか、もしくは自動車リサイクル法上の、言ってみれば廃棄物に当たるのかどうか、これが不明確でございます。したがって、中古車である主張等をされた場合に非常に指導に苦慮している。ここが多分、一番の問題ではないかと思えます。整備業者が「これは輸出するんだ」とか、そういった言い訳に使われることが多い。

実際に立ち入りして、解体している現場にぶつかることは結構稀なことでございます。

ロでございますが、中にはたちの悪い事業者もいて、整備業者、以前は自由に部品取りができたんですけども、法律施行後にできなくなったのは法律自体がおかしいんだといったことを主張して、堂々と部品取りをしているようなケースも見受けられるということでございます。

10番、住民等からの苦情についてでございますけれども、解体業の方がある場所は、茨城県の場合には水田等の周辺が結構ございます。したがって、廃油とか廃液の流出に対する苦情が

かなり多い状況でございます。

また、先ほど申しましたように、無許可解体に当たるか否かの判別が困難であることから、無許可解体業者を容易に取り締まることができない。そうすると、許可を受けている解体業者から苦情といいますか、反発といいますか、これを受けることがあるということでございます。

また、自動車ユーザーに関してでございますけれども、「リサイクル料金」と言うと、それだけでもリサイクルされるものだといった認識がなされているということございまして、ちょっと宣伝不足のようなところもございまして、当然解体処分料等も入っているんだといった誤解がございます。解体業者からすると、鉄くず市況等で低迷しているような場合で有償引取をしようというときに、ユーザーは「リサイクル料金を払っているのに、なぜまたお金を取られるんだ」、解体業者はそれをもらわないとやっていけないといったことで、意識のずれが生じているということでございます。

11番、将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿でございますけれども、この制度が施行されまして、非常に効果はございました。そこにイ、ロ、ハと書いてございますように、不適正保管とか不法投棄の自動車は劇的に減っておりますし、再資源化等も図られております。環境保護もできております。

ただ、制度制定時に想定されなかった新しい問題が発生しているように思われます。

それはまず、(2)のイでございますけれども、一部の最終ユーザーがリサイクル料金を免れるため、これは最終ユーザーが負担することになっておりますので、本来、使用済自動車として出すべきものを「これは中古車だ」というふうに出したり、また、一部の自動車引取業者が、本当は最終ユーザーはリサイクルに回すものだという意識を持っていたとしても、それとは関係なく、利潤を得るために中古車として流通させたりといったことが発生しました。

去年夏ごろまで鉄くず等の市況が高かったものですから、自動車解体業の方自体が解体すべき自動車の入手が困難である、仕事ができないといった状況も生じておりました。

それから、ロでございますけれども、中古自動車の輸出と称して解体と疑わしい行為をする事業者があらわれまして、取り締まりが困難である。茨城県の場合、窃盗自動車を持ち込んで、それを不法解体するといった事例が出てきたりしております。

ハ、現状でございますけれども、逆に、鉄スクラップの市場が昨年夏以降、急激に低下いたしまして、かなり多くの事業者が現在、使用済自動車の解体を停止している状況でございます。多分、今の状況としては、半分以上の事業者が停止中ではないかとうちのほうでは見ております。電炉事業者等も鉄スクラップの搬入をストップさせたり——販売先がないというものもある

んでしようけれども、ストップさせたりして、リサイクル自体が進まなくなっている現況にございます。

そのようなことから、法律に対する解体事業者の方の不満が現在、かなり高まっております。本県も、「適用がおかしい」とか「制度を変えろ」といった抗議を受けたりしている状況にございます。

それで（３）、最後のところでございますけれども、短期・中長期的な将来の自動車リサイクル制度のあり方についてのご提言でございます。

制度としては、これは社会に大きく貢献してまいりましたけれども、やはり使用済自動車と中古車の区別が不明確であることが問題点の１点で、それから、鉄くず市場の鉄の値段の急落、こういう市況によってかなり影響されてしまう制度ということで、この仕組みにはほころびが生じてきているのではないかとということで、そこに書いてございますイからホまでご提言したいと考えております。

イにつきましては、先ほど来、申し上げている使用済自動車と中古車の区分を明確にするような制度にしないといけないのではないかと。

ロとしましては、市場原理の中で動いているのはわかるんですけれども、制度の円滑な運営のためには、例えば保管基準、日数等の規制を緩和する必要があるのではないかと思います。市況で引き取りがされないものを、片方で日数が決まっているというのは若干矛盾を生じるのではないかと。

それからリサイクル料金につきましては、現在、３種類のリサイクル料金が入っていますけれども、鉄くず市況に左右されないような制度の構築にも機能を持たせないといけないのではないかと。具体的には、解体料の一部をリサイクル料で持つようなことも考えないといけないのではないかと思います。

ハといたしましては、自動車リサイクル法の関連する解体業者等に関しましては、廃棄物処理業並みのレベルを許可の条件として、知識や処理技術の向上を図る必要があるのではないかと。

ニといたしましては、使用済自動車と中古車の区分の不明確さが原因にはあるんですけれども、無許可解体業者の罰則を強化して、その適用が円滑にできるような関係機関との調整が必要なのではないかと。現在はハードルが高くて、検察庁も起訴になかなか慎重で、それが回り回って送検まで至らない。送検されても困るといったこともございますけれども、送検にまで至らないということで、かなり摘発が難しい状況にございます。

それからホといたしまして、私どもも、特に無許可業者の指導というのは、件数に比べて非

常に手間がかかります。当初想定した作業量を大きく超えている状況でございますので、自治体に対する技術的及び財政的支援をぜひお願いしたいと存じます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

先ほど申し上げたように、質問はまとめて後でさせていただくということで、続きまして川崎市環境局生活環境部廃棄物指導課課長補佐、林雄二さんよりお話を伺います。

加えまして、全国市長会の経済部主事、今野史隆さんにも説明に加わっていただきます。よろしく申し上げます。

○全国市長会（林説明員ら） 川崎市環境局廃棄物指導課の林と申します。

資料4-2に基づきまして、都市における自動車リサイクル法関連業務の実施状況について、全国市長会による調査結果に基づき、川崎市の状況を交えながらご説明したいと思います。

2ページに、全国市長会の概要を示しております。

全国の都市自治体806団体によって組織される、市長の全国的な連合組織であります。

3ページに、本資料の構成をお示ししております。

大きく3つの項目に分けております。1つ目は、自動車リサイクルにかかわる都市の対応状況といたしまして、自動車リサイクル法に規定されている自治体の業務の実施状況と、自動車の不法投棄の発生及び対策状況について。2つ目として、役割分担のあり方について。そして3つ目に、将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿として、自動車リサイクル制度の評価と課題に基づいた将来のあるべき姿として、全国市長会の主張をお示ししております。

なお、この資料は事前に全国市長会が保健所設置市、全体で64市あるんですけども、これらを対象にアンケートを実施いたしました。回答のありました62市の調査結果に基づいて、この資料を作成しております。

私も各市の状況については、川崎市独自ということでもありまして、全体的に状況を把握し切れません。そういうことで、ご質問については川崎市のケースをもとに回答させていただきたい、このように思っております。ご理解よろしくお願いたします。

初めに1番目の、自動車リサイクルに係る都市の対応状況について、ご説明いたします。

4ページの登録件数、5ページの登録審査については、記載のとおりであります。

6ページの登録審査における問題点は、特に更新の時期が集中しているなどが挙げられます。

7ページの川崎市の状況ですが、審査に当たりましてはマニュアルなどを作成して、効率的な事務の運営に努めております。

次に2の、解体業・破砕業の許可の実施状況についてです。

8ページの許可件数、9ページから11ページまでの許可審査については記載のとおりであります。審査については市独自の要綱等を設けて、法定手続に入る前に事前相談、あるいは事前協議などを実施している都市もございました。

12ページの許可審査における問題点といたしましては、市街化調整区域における立地規制との整合の問題が挙げられます。

13ページの川崎市の状況におきましては、記載のとおりであります。特に解体業・破砕業の許可につきましては、周辺状況に与える影響が大きいことから、事業計画書等に基づき事前審査を実施しております。

次に3の、登録許可基準についてですが、14、15ページの市独自に定める要件として、他法令との整合性を図る。それ以外に近隣住民等の同意とか説明を得ることを求めている都市もありました。

また、16、17ページの都市独自の書類の提出を求めている都市も、わずかですがありました。18ページの川崎市独自の基準につきましては、記載のとおりでございます。

次に4の、立入検査・報告徴収の実施状況についてですが、19ページの立入検査件数は記載のとおりであり、20ページの立入検査の内容といたしましては、基本的には法に規定する施設に係る基準に適合しているかどうか、これを主な目的として検査しております。

21、22ページの立入検査実施の問題点としては、まず、都市の業務の実施体制について、特に他の業務と兼務している。例えば産業廃棄物業の許可等、他の業務と兼務しているケースが多い。そういうことで、十分な検査を実施しきれない、そういうことが大きな問題点です。

23ページの川崎市の状況につきましては、5年間の登録期間内、これは引取業とフロン回収業ですね。これにつきましては最低5年間のうち1回はしているということです。解体・破砕業につきましては毎年実施しています。

報告徴収については、実施した例はありません。

次に5の、行政処分の実施状況についてですが、24ページの実施件数、25ページの不適正処理の具体例については記載のとおりでありまして、特に無許可営業や変更届けの未提出などが見られました。

26ページの川崎市の状況であります。これまで行政処分に至るまでの不適正処理はありませんでした。

次に6の、移動報告における遅延報告の発生状況、対応状況についてですが、27ページの移動報告における遅延報告の対応状況とその問題点につきましては、遅延報告の件数が多過ぎま

して、迅速な対応が大変困難な状況となっております。

28ページの川崎市におきましても、同じような状況が見受けられます。

次に7の、不法投棄の発生状況及び対策の実施状況について、御説明いたします。

29ページ、30ページの放置自動車の発生状況と処理状況につきましては、発生件数については法施行の直後、平成17年度については若干増えておりまして、その後、平成19年度には激減している、こういうことが一目瞭然となりました。放置自動車の発生がこのように減少したことによって、特に各都市の負担額も減少して自動車リサイクル料金の預託が進んだことから、路上放棄車処理協力会の寄附金額も減少しております。

ただし、平成17年度以降、路上放棄車処理協力会の寄附金につきまして放置車両の自動車リサイクル料金に限定したことから、路放協さんの寄附金額より都市が負担した処理費用が上回るという結果になりました。

31ページの不法投棄につきましては、記載のとおり、ほとんどの都市におきまして考えられ得るすべてのことを実施しております。

32ページに放置自動車の処理フローをお示ししております。発見から撤去指導に至るまでの流れは記載のとおりでございますが、放置自動車の所有者がわからない、こういうケースもございまして、その場合は具体的に、大方2通りの方法で処理されております。

33ページから36ページまでの不法投棄の原状回復における問題点といたしましては、放置自動車の発見からその撤去に至るまで相当な期間を要している、こういったことが一番問題点だと考えられます。その理由といたしましては、放置の原因者、所有者の特定、所在の確認、指導等に時間を要することなどが挙げられます。

そのほか、記載のとおりさまざまな問題が生じており、各都市ともその対策等到大変苦慮している、そのような状況が見受けられます。

37ページの川崎市におきます自動車の不法投棄の発生状況及び対策の実施状況につきましても、他都市とほとんど同様の状況でございます。

38ページ、都市から寄せられたその他の意見といたしましては、現行法の違法放置物件の所有権を現行の6カ月から3カ月に短縮すべきなどの意見が寄せられております。

ここまでの自動車リサイクルに係る都市の対応状況の説明です。

続きまして2番目の、役割分担のあり方について。

39ページに記載のとおり、特に私どもは、放置自動車の処理における役割分担の明確化が必要である、このように考えております。現在、放置自動車のリサイクル料金を除く車両の撤去、

処分に要する負担につきましては、ほとんどの地域において、そのすべてを都市が負担しております。このような状況であることから、放置自動車の処理については自動車リサイクル法の中でもう一度的確に役割分担を行い、処理を行っていくべきではないでしょうか。関係者がそれぞれ応分の負担をすることで処理ができるようにするべきであると考えております。

この役割分担につきましては今後の議論を望みたい、このように考えております。

続きまして3番目の、将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿についてご説明いたします。

初めに1、自動車リサイクル法施行の評価についてですが、40、41、42ページの自動車リサイクル制度の施行による効果、影響、課題につきましては、まず効果と影響のほうですけれども、40ページに記載のとおり、放置自動車の発生台数が大幅に減少したことなどが挙げられます。その理由につきましては、法整備による自動車リサイクルに対する住民の意識が高まったこと、リサイクル料金を先払い方式にしたことにより、廃車の際に処分費用の支払いが不要になったこと、さらに、使用済自動車のおおむね有価による流通などが要因として考えられます。

次に、41ページに記載のとおり、自動車リサイクル法によって使用済自動車はすべて廃棄物としてみなされたことにより、関連事業者に対して大変指導がしやすくなった、このようなことも利点として挙げられます。その結果、無人島の不適正保管や解体業者による油の流出事故、このようなことが減少いたしました。

また、電子マニフェストシステムの導入によりまして、行政においても各事業所の状況を把握することが容易になった、このようなことが効果と影響ということになります。

こうした評価がある一方で、課題といたしましては42ページに記載のとおり、1つ目として、まだまだ自動車の不法投棄や野積み等が完全になくなっていない。このようなことから、行政による指導は引き続き強化するとともに、これまで以上に警察による取り締まりや摘発の強化が必要であること、次に、放置自動車を処分する際に廃物認定を行う必要がございますが、この認定を行うのに多くの時間を要している現実から、全国で統一された簡素でわかりやすい廃物認定の仕組みの整備が必要であること、そして、放置自動車の処理におきましては行政代執行によらない原状回復がその大半である、そのようなことから、行政代執行によらない原状回復を行った自治体に対する支援制度を創設することが必要あること、さらに拡大生産者責任の考え方に基づいて、将来的には不法投棄自動車についても自動車メーカーと業界が処理の主体となるよう検討する必要があるのではないかと考えております。

次に、43、44ページの不法投棄対策支援事業に対する評価につきましては、まず、この支援制度のこれまでの利用実績ですが、不法投棄の大規模案件2件に活用された実績があるのみで

す。これは行政代執行によって撤去、処分することを費用出えんの要件としていることが大きなネックとなっておりまして、この行政代執行にかかわる手続の煩雑さと放置自動車の早期撤去処分が困難であることから、ほとんどの年ではこの制度が利用されていないという実態にございます。

この手続を敬遠すると考えられる理由につきましては、44ページに記載しております。

次に、45ページの離島対策支援事業の評価につきましては、自動車保有台数の多い、離島を持つ15市のうち13市から回答を得ることができました。事業の効果につきましては、島内の放置自動車のほとんどが撤去されたことにより、おおむね良好でした。しかしながら、最近の状況は、やはり夏以降の鉄スクラップの価格の暴落の影響から、丸車の排出量が減少し、引取業者の一時保管量が増加してきておりまして、不法投棄が増えるのではないかと危惧する都市もありました。

また、同事業の問題点ですが、特に使用済自動車の年間の排出見込み台数について、把握するのが困難であることなどが挙げられます。

同事業に対しては、今後も制度を継続していただきたいということ、及び支援事業の出えん費用を全額としていただきたいという要望が寄せられております。

次に2の、制度の検討時に想定されなかった新たな問題点として、46ページに記載のとおり、まず、逆有償の問題を解決するために自動車リサイクル法を制定したのにもかかわらず、昨今の鉄スクラップの価格の低迷から、リサイクル券付でも逆有償が発生しかねない、このような状況になってきておりまして、今後もまた不適正処理等の不法投棄が発生するおそれが出てきているなどが挙げられます。

なお、既に一部の地域では逆有償になっている、そういう話もございました。

最後に、将来の自動車リサイクルの制度のあり方につきまして、各都市から寄せられている要望をもとに主張させていただきます。

まず、47ページの自動車リサイクル法による不法投棄車両の適正処理についてでございますが、自動車リサイクル法において放置自動車を迅速に、例えば1カ月程度で処分できるような法律を設けていただきたい。

もう一つの中身といたしましては、市町村が実施する放置自動車処理の支援につきまして、路上放棄車処理協議会の実質的な協力制度ではなく、自動車リサイクル法の中でこのような制度を設けて実施していただきたい。

このような法に基づく、いわば使い勝手のよい制度ができるのであれば、路放協さんの寄附

制度を終息したいという自動車業界からの要望も容認できることとなります。

特にこの件につきましては、平成21年度の自動車の処理に対して、各都市とも路放協さんの寄附が得られることを前提に予算の策定を行っている、こういうことが想定されますので、ひとまず来年度もこの制度の継続を要望いたします。

次に、48ページの市況の変動に動じない自動車リサイクルの推進といたしましては、安定して機能する自動車リサイクル制度の構築が必要であると考えます。例えば、リサイクル費用預託の対象品目、3品目を見直しなども必要ではないかとの声も寄せられております。

最後に49ページの、捨て得とにならない仕組みの構築が必要であると考えております。

具体的には、罰則の規定の導入、それと自治体や警察による所有者、原因者に対する追っ取りを行いやすい仕組みを導入していただきたい。捨て得にならないような仕組みがない限り、放置自動車の発生を根本から解消することは難しいのではないかと、このように考えております。

○永田座長 どうもありがとうございました。

続きまして、最後になりますが、群馬県板倉町生活窓口課課長、荒井英世さんよりお話を伺います。

○全国町村会（荒井説明員） ただいまご紹介いただきました群馬県板倉町の荒井でございます。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係る対応状況ですけれども、進め方といたしまして、説明資料4-3、それから、その後に全国町村会による別紙説明資料があるんですが、それを併用しながら進めたいと思います。できれば資料4-3と、その後の全国町村会の説明資料をばらして見ていただくといいと思います。

時間に制約がありますので、ポイントだけ説明したいと思います。ご了承願います。

それでは、説明資料4-3の1ページをお願いいたします。

不法投棄の現状でございます。

まず、不法投棄車両の発生状況及び対応の実施状況ですけれども、①としまして、不法投棄車両の撤去・処分に係る条例制定についてでございます。

不法投棄車両、それから特に道路や公園等への放置自動車に対する対応策や処理につきましては、各自治体とも頭を痛めているところでございます。放置自動車の撤去、処分に関しまして、独自の条例を制定しまして迅速な処理を図っている自治体もあります。しかしながら、個人の財産権、それから適正な処理、手続につきまして、明確な法的担保ですか、そういったものがないということで、現場に不安があるのも事実です。

別紙説明資料の1ページをお願いします。

この別紙説明資料につきましては、全国町村会によりまして昨年12月末から今年1月9日までに実施されたアンケート調査の結果でございます。

①の条例制定の有無を見ていただきたいと思いますけれども、それによりますと、制定されている町村は20町村、未制定町村が136町村でした。回答町村が156町村ですので、約13%の制定率になります。まだまだ少ない状況と言えます。

行ったり来たりで申しわけありませんが、説明資料4-3に戻っていただきたいと思います。

②不法投棄車両の発生状況・処理状況及び発生原因について説明いたします。

自動車リサイクル法施行によりまして、町村においても不法投棄の発生台数が激減しています。これにはさまざまな要因があると思いますけれども、ユーザーのリサイクル料金の負担、それから鉄スクラップ市況の好転などによる逆有償取引の払拭などがあります。しかし、最近の状況を見ますと鉄スクラップも下落しまして、逆有償も生じる可能性があると思います。

こうしたことから、鉄スクラップ価格などの市場の変動によらない安定的システムの構築が課題であると考えております。

各町村からの具体的意見を見てみたいと思いますけれども、これは別紙説明資料の1ページにあります、②不法投棄車両の発生状況・処理状況です。

これを見ますと、平成17年度から19年度までの間、154町村のうち67町村におきまして1台以上の不法投棄がありました。この67町村における不法投棄発生台数は年々減少傾向にありますけれども、毎年平均しまして約310台前後で推移しております。3年間合計で約920台です。

また、この間に町村が撤去した不法投棄車両は、平均で毎年100台前後、3年間で約300台となっております。原因者による撤去は年平均約220台、3年間合計で約660台となっております。

次に、発生原因ですけれども、先ほど申し上げましたとおり、不法投棄激減の要因としまして、ユーザーのリサイクル料金の負担、それから鉄スクラップ市況の好転などによる逆有償取引の払拭などがあります。ただ、なおも発生する原因としましては、具体的には別紙説明資料1ページのとおりとなっております。

こちらのアンケート結果を見ますと、リサイクル料金の負担から逃れるため、それから盗難車両の不法投棄、それから外国人が帰国時に不法投棄したもの、それから本人及び業者のモラル低下などが掲げられております。

説明資料2ページを見ていただきたいと思います。

不法投棄車両の把握方法及び原因者の把握方法ですが、不法投棄車両の把握につきましては、

住民による通報、恐らくこれは全国の自治体で実施していると思いますが、不法投棄のパトロール中、そういった部分が大きいと思います。

原因者の把握方法ですが、一般的に、警察、それから運輸局、それから陸運局などに照会しまして所有者の特定をお願いしている状況だと思えますけれども、自動車ナンバー、それから車体番号の確認が難しく、円滑に進んでいない現状だと思います。

それから、④原状回復における問題点ですが、不法投棄された車両につきましては、原因者が特定できれば対応を求めることができます。しかし、求めたとしても対応しないことが多いということがあります。

それから、連絡がとれないなど、原因者を突き止めるのは容易でない現状があります。警察などとの連携が特に必要になるところですけれども、原因者が判明しない場合、廃自動車として認定し、自治体が撤去することになります。

そこで問題になるのが処理費用ですが、処理費用につきましては、路上放棄車処理協力会の寄附、それから自動車リサイクル法による不法投棄対策支援事業があります。

路上放棄車処理協力会の寄附制度につきましては、そもそも代執行によらず処理する場合を想定したものだと思えますけれども、問題点としまして、手続が煩雑、それから寄附の範囲が限定的であるという点があります。

それから、自動車リサイクル法によります不法投棄対策支援事業につきましては、大量に不法投棄あるいは違法保管を想定したもので、措置命令を発動していることなど出えんの要件が厳しいということがあります。したがって、やむを得ず自治体が移動や保管等に要する費用を負担する場合があります。

これにつきましてもアンケート調査による結果が出ておりますので、別紙資料の2ページをお願いいたします。

④原状回復における問題点を見ていただきたいと思います。

撤去や保管場所への移動、処分など、原状回復に係るさまざまな費用負担が発生し、自治体財政を圧迫しているということを初め多くの問題点が挙げられました。そのうち保管場所の確保が困難である、それから原因者の把握ができて連絡がとれない、それから撤去に至るまでにかかりの日数を要する、廃棄物としての認定が難しいということが挙げられております。

続けて、別紙資料の3ページを見ていただきたいんですけども、⑤未然防止対策の実施状況です。

これにつきましては、多くの町村で不法投棄監視パトロール、それから広報誌、回覧、それ

から防災行政無線などを活用して実施しているのが現状です。

その下の（２）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ですけれども、これにつきましても広報誌やホームページ、それから防災行政無線などでの周知を図っております。アンケート結果では、自動車リサイクル制度に対する住民の苦情は特に発生しておらず、本制度はかなり浸透しているのではないかと考えられます。

ただ、一方で、これは個人的な意見ですけれども、苦情を言うにはそれなりに制度の内容を知っている場合がかなりあります。逆に苦情がないというのは、制度そのものを認識していないということがあるのではないかと感じます。したがって、制度そのものの周知は今後なお徹底すべきであると考えます。

説明資料４－３の４ページをお願いします。

役割分担のあり方です。

①自動車リサイクル制度における他の責務者との役割分担ですけれども、自動車リサイクル制度におきましては、製造業者、それから関連事業者、地方公共団体、所有者などの役割分担があります。その中で町村におきましては、不法投棄された廃自動車のうち所有者が確定できない廃自動車の引取業者への引き渡しなどを行っております。

役割分担につきましては、製造業者、それから関連事業者、地方公共団体、所有者、それ以外に警察ですか、そういったものの協力が不可欠であり、今後とも迅速な連携体制の強化が必要かと考えております。

別紙資料４ページを見ていただきたいんですが、役割分担のあり方に関する回答を見ますと、不法投棄車両は直接の処理は市町村が行うとしても、処理費につきましては事業者と国・県などが一定の責任を負うべきであるとか、廃棄物認定は警察で判断してほしいとか、放置車両の撤去に係る手続などはすべて自動車業界で対応してほしい、それから法による厳罰化を図ることなどが挙げられております。それぞれの責務者の役割分担の明確な位置づけ、それから連携強化、それが必要であると考えております。

説明資料４－３の５ページをお願いいたします。

３、将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿について説明いたします。

①自動車リサイクル制度施行による効果や影響ですけれども、まず、自動車リサイクル制度の施行によって不法投棄車両が減少し、同時に循環型社会の形成に向けて大きな効果を上げてきたと言えます。しかしながら、現実的に、自動車の不法投棄に限って言いますと、依然として発生しているのが現状です。発生要因の除去、それから不法投棄対策を実施する市町村への

支援の充実が必要であると考えます。

アンケート結果につきましては、別紙資料5ページを参照願いたいと思います。

制度施行に伴い不法投棄が抑制されたという意見が総じて多いようです。

次に、②自動車リサイクル促進センターが実施する不法投棄対策支援事業について、それから③路上放棄車処理協力が実施します寄附制度について説明いたします。

まず、不法投棄対策支援事業ですけれども、特定再資源化預託金につきましては、現行の支援のほか、放置自動車発生の未然防止対策費用への助成、それから行政代執行によらない原状回復への支援など、市町村を対象としました多様な支援制度の創設が必要であると思います。

それから、路上放棄車処理協力の寄附制度につきましては、寄附の対象範囲の拡大とありますが、車両の移動、それから保管、開錠などに要する経費につきましても寄附の対象範囲に加えていただきたいということです。

協力会では、平成20年度末をもちまして寄附を終了したいとの意向が示されておりますけれども、それに対する各町村の意見を紹介したいと思います。

別紙資料の5ページをお願いいたします。

(2) 不法投棄対策支援事業の評価ですけれども、まず、手続の簡略化を行った上で事業の継続、支援対象の拡大の要望。それから、行政代執行を行わないものにつきましても支援対象とすべきである。それから、事業の煩雑さ、それから事業の周知などが挙げられております。

また、(3) 路上放棄車処理協力会による寄附制度の評価ですけれども、これにつきましても、現行でも処理費用が高く財政状況を圧迫しており、加えてリサイクル料金の寄附制度がなくなれば、今後、放置車両の撤去が滞ることも考えられるため、継続をお願いしたい。それから、資源としての廃自動車の価格は下落を続けており、処分費用の負担増が見込まれるため、継続を望む。こういったアンケート結果が出ています。総じて寄附制度の継続をお願いしたいという意見が多くを占めております。

さらに、継続を前提に、この制度につきましても知らない町村があると思いますので、その周知方、そういった部分についても徹底を図っていく必要があると考えます。

次に、説明資料4-3の6ページ、④自動車リサイクル促進センターが実施する離島対策支援事業ですけれども、離島における不法投棄自動車は、相変わらず全体の中で多くを占めています。でも、離島の場合、島内の処理体制が十分でないとか処理費用が他の地域に比べて高い、それから海上運送費が必要なことなどが重なりまして、不法投棄が比較的多いのが現状です。こうしたことから、離島対策支援事業につきましては、より十分な支援体制が必要であると

考えております。

アンケート結果からも、離島から本島への搬出費用の負担が軽減されている。それから、本事業によりまして確実に使用済自動車台数が少なくなりつつあり、事業の効果は大きい。このように、評価は高い状況でございます。

⑤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ですけれども、1点目としまして、自動車リサイクル法による支援制度事務手続の煩雑さがあります。簡略化をお願いしたいということです。

それから2点目といたしまして、不法投棄車の所有者を特定するのは容易ではありませんので、生産者、販売者、業界団体は車体番号など車体の固体確認が容易にできるシステムを構築していただきたいということです。

アンケート結果では、これは先ほどの市長会からも出ていましたけれども、自動車のパーツ、タイヤ、バンパー、シート、そういった不法投棄が多発しているということで、パーツのリサイクルを含めた制度の見直しが必要であるという意見がありました。

次に、説明資料4-3の7ページ、⑥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ですが、3点ほど提案したいと考えます。

まず1点目ですけれども、拡大生産者責任の十分なる体现化です。これも市長会から出たと思います。これは、生産者については環境政策上から、製品のライフサイクルにおける影響を最小化するために設計を行う責任を負うこと、それから、設計によって排除できなかった製品による環境影響に対しまして、物理的、また、ここが重要なんですけれども経済的責任を負うべきであると考えます。つまり、廃棄物処理のための費用、または物理的な責任の全部または一部を地方自治体及び一般の納税者から生産者に移転することなどでございます。

2点目ですけれども、不法投棄車両の発生を防ぐためにも、鉄スクラップ価格などの市場の変動によらない安定的システムの構築です。この辺は市長会とかなり重なっている部分だと思います。

それから、放置自動車が増加するようになった要因としまして、廃棄自動車処分費の高騰と鉄のスクラップ価格の低迷などがあると言われております。昨年12月ですけれども、産構審・中環審合同会議の中で、日本自動車工業会では、将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿の中で、制度検討時に想定されなかった新たな課題としまして、次世代の自動車の開発、販売が進む中で、新しい部品の回収とリサイクルの研究に取り組まなければならないとしています。その中で、リサイクルコストがどのようになるのか、あるいはリサイクル業者の処分費、また

ユーザーの負担ともこういった部分は関連してきますので、研究を進めていただきたいと思いますと考えております。それが結果的に不法投棄防止にもつながってくると考えております。

3点目ですけれども、原状回復における問題の除去です。

自動車リサイクル制度の施行によりまして、不法投棄される廃自動車は大幅に減少しました。ただ、現在も不法投棄が存在しております。原因者の把握や撤去など、原状回復におきましてもさまざまな問題が生じております。また、処理費用などにつきましても厳しい状況があり、現下の町村財政を圧迫しております。これらの問題を解決するには、国、警察など関係機関の協力体制のさらなる構築、それから国や製造業者などの役割を強化することが必要だと思っております。

繰り返しになりますけれども、自動車リサイクル法における特定再資源化預託金につきましては、その使い道、その用途について多様な支援制度の創設と、それから路上放棄車処理協会による寄附制度、こちらにつきましても引き続き継続をお願いしたいと思っております。

それから、この辺の制度につきましても市町村への周知を徹底していただきたいと思いますと考えております。

別紙資料7ページに自動車リサイクル制度全般に対するアンケート結果、意見が記されておりますので、後ほどご覧いただきたいと思いますと思っております。

説明資料4-3の10ページ、これは実際の参考事例です。

これにつきましては聞き取り調査したもので、放置車両の発見から撤去、預託金の払い込みに至る経緯まで記されております。これを見ますと、いかに撤去までに時間がかかるかなど見てとれると思いますので、参考にさせていただきたいと思っております。

今後の見直しに当たりましては、町村における処理の実態、それから問題点、それから意見などを十分に踏まえましてご検討いただきたいと思いますので、よろしくごお願い申し上げます。

それから、最後になりますけれども、今回の説明資料作成に当たりまして、アンケート調査など多分にご協力いただいた全国町村会の方々、特に坂井さんにはこの場をかりてお礼を申し上げます。ありがとうございました。

○永田座長 それでは、質疑応答に入らせていただきます。

説明をいただいた方、そのままのお席で結構ですので、質問にお答えいただければと思います。

ご意見、ご質問のある方は札を立てていただけますでしょうか。

○大塚（直）委員 4点ほど質問させていただきます。

まず、全国市長会と全国町村会について2点、割と似ておられたのでお伺いしたいと思いません。

1つお伺いしたいのは、行政代執行が非常に大変だ、複雑だというお話で、それはある程度理解はしているつもりですけれども、原因者に対して求償するというか、費用回収することが行政代執行をしない場合に非常に難しくなると思いますが、そのモラルハザードが発生することになってしまいますけれども、その点についてはどうお考えかお伺いしたい、これが第1点でございます。

第2点は、今の点とも若干関係するんですけれども、EPRのことをおっしゃっていただいて、ある意味、EPRの重要性という点ではありがたかったところもあるんですけれども、ご案内のように、OECDのEPRはこういう不法投棄の対策のところまでは生産者に責任を負っていただくことにはしていないので、それは日本型EPRといったものは他にもどんどん出ていますので、別に「日本ではこうやるんだ」というのは構わないと思いますが、ただ、理論的な理由が明確であればいいんですが、ここも生産者は確かに車をおつくりになっているんですけれども、不法投棄をした人と別に排出者というか、自動車所有者だった人がいるんですけれども、そこがちょっと飛んでしまっている形で生産者に費用負担をお願いすることが、生産者に任意にやっただけであれば別に構わないんですけれども、法的な義務としてやっただけに、ちょっとネックがなくはないものですから、そこをどうお考えかお伺いしたいところでございます。

それから、全国知事会に2点お伺いしたいんですが、結構重要なことがたくさん出てきているようで、9ページにあったように、現在、半分以上停止しているといったお話もあったわけですけれども、現在、くず鉄の急落の状況が出てきて、ある意味、自動車リサイクル法をつかっておいてよかったなという面も恐らくあるんだろうと思いますが、それでもこういうことが実際に出てきてしまうというのは由々しき問題だと思いますが、これは現在、自動車リサイクル法にはもちろん罰則等もあるわけですが、どこが足りないといったことで、もしお考えになっていることがございましたら、ぜひおっしゃっていただけるとありがたいと思います。

全国知事会にもう一つの質問は、廃棄物の認定が困難だという話も重要な問題としてあって、これは他のところでもおっしゃっていましたが、他のところでは警察に認定してほしいというお話も出てきたんですけれども、これは警察も多分わからないので、とりあえず行政にやっただけしかないと思うんですけれども、具体的にどういう方法が考えられるかですが、例え

ば、リサイクル料金を払っている車かどうかは、中古車なのか使用済自動車なのかの違いを見る上で結構重要というか、そこで決まってくることもあると思うんですけども、例えば、情報センターとコネクトすることによって判断するといったことが考えられると思いますが、この打開策について、どういうお考えがあるかお伺いしたいということでございます。

○全国市長会（佐野説明員） 川崎市建設局路政課の佐野と申します。

今、ご質問のありました市へのご質問の1点目と2点目について、川崎市のほうで答えられる範囲でお答えしたいと思います。

まず、行政代執行によらない場合、求償できないということですが、川崎市におきましては、特に道路、他の施設もそうなんですけれども、所有者がわからない、それから財産権も存在しないことを前提に処分しておりますので、仮に行政代執行で行ったとしても、求める相手先がないということになりまして、結果的に、求償権を求めたところで行政側に費用が戻ってくることはほとんど考えられないと思っております。

全国的にも、この行政代執行で実施している案件は2件となっておりますので、他の自治体におかれましても同じ状況かと思っております。

2点目の、生産者への不法投棄された車の負担拡大の部分ですが、確かに不法投棄車両の分まで生産者に費用負担をというのは、なかなか難しいこととも言えると思っておりますけれども、逆に行政が処分する場合も、住民の方から徴収している税金をもとに負担することになりますので、違法行為であります放棄車両の処分を公費で負担することに対して、支出のあり方というのも問題になっておりますので、生産者への負担がいいということでは、まだこれからの役割分担の考え方にもつながると思っておりますけれども、そういった方向でもご検討いただければということです。

○全国町村会（荒井説明員） まず最初の行政代執行の関係ですが、私は板倉町なんですけれども、実際の路上放棄車、自動車リサイクル法施行以降はありませんのであれなんですけれども、他の町のいろいろな聞き取り調査をしますと、確かに行政で執行すると、やるまでかなり面倒くさいというか、手続上かなり面倒くさい部分があって、実際にその部分で、私のすぐ付近ではちょっと聞いていないんですけども。

それからもう一つ、拡大生産の関係ですが、これはもともと自動車リサイクル制度ができた段階での一番大きなポイントだと思うんですけども、拡大生産者責任。生産者について、例えば経済的責任、物理的な部分でも責任を持つべきではないかという部分ですが、この辺は、一番当初の自動車リサイクル制度の原点ではないですけども、その辺に戻っていけば、

その辺を十分に考えるべきではないかと思えますけれども、これは先ほど市長会のほうでいろいろおっしゃいましたけれども、それぞれの役割分担の中で、いずれにしても今後、検討すべき大きな課題かなと思っております。

○全国知事会（泉説明員） 罰則についてでございますけれども、どこか追加すべきところがあるかといったお尋ねでございますか。それとも。

○大塚（直）委員 現在、半分滞っているというお話だったので、これに対する解決の方法として、例えばどんなことをお考えか。罰則も含めてですけれども。

○全国知事会（泉説明員） 罰則自体は、こういう場合にといったことは十分あるかと思うんですけども、罰則を適用する場合の課題、ハードルが高いということで申し上げました。

例えば警察官を同行して、うちに入ったりするんですけども、同行したり、何かうちのほうで告発するとか、そういう場合に、どれだけ回数を重ねればいいのかとか、どういう証拠を揃えればいいのか、そういう起訴に至るまでに十分な証拠を揃えて告発するというところのノウハウが固まっていないために、告発にまで至らないというようなことで苦慮しているということで申し上げた次第です。

それから、廃棄物の認定の問題ですけれども、最終ユーザーの方がどういうふうに考えるのか、それを中古車として手放したのか、もしくはもう廃車として手放したのか、そういうことが明確に表明されて、それが公式に記録されるような仕組み、こういうものがあれば認定に迷ったり廃棄物で出たものが中古車市場に流れるといったことがきつなくなるんだろうと思えますけれども、具体的にどういう形で、例えば最終ユーザーが何か法定の形式の証明書を出して、それがどこかに登録されるとか、そういう具体的なところまでは私どもでは検討しておりませんけれども、申し上げた趣旨はそういうことでございます。

○酒井（伸）委員 市長会と町村会の方にお尋ねしたいと思います。

いずれも対象品目の追加について意見をお出しただいていて、市長会からはタイヤ、バッテリー、廃油、廃液のリサイクル料金の預託義務が必要だというご主張でございますけれども、具体的に不適正保管あるいは当局といった事例に直面されておられれば、具体例をお話したいと思えます。

不適正保管、不法投棄以外の理由がある場合はその理由をお示しいただければ幸いです。

町村会からは、資料4-1ではなくてその別紙のほうで、タイヤ、バンパー、シート等の不法投棄が多発している、こういうご指摘だったんですが、具体的にどのような状況が起こっているのか、ちょっと教えていただきたいということでございます。

もう一点、町村会からは車体の個体確認とか、あるいは市長会さんからは開錠権限を与えてほしいといった要望が出ていまして、これは事務局のほうにお聞きする話かと思えますけれども、こういった手段を実際にとり得るのか否か、あるいはこういうことを考える上での課題は何かということに対して、事務局のほうではどうお考えになられているか、これはぜひ御発言いただきたいと思えます。

○全国市長会（林説明員） 対象品目外の、主にタイヤ、バッテリー等を外した部分についての不法投棄、適正保管をしているかというご質問ですけれども、私どものセクションにも適正処理、不法投棄を現実に見回っているセクションがございまして、特に市街化調整区域等、川崎市全体が全体的に市街化区域になっておりまして、一部、北部地域におきまして市街化調整区域、人が減多に入らないような所におきまして、確かに他のものと併せて、例えば家具だとか電化製品と併せてタイヤやバッテリーなどの不法投棄が散見される状況になってございます。

○全国町村会（荒井説明員） 対象品目の追加の関係ですけれども、自動車のパーツ、特にこの中でタイヤなんですけれども、これにつきましては先ほどの市長会ではありませんけれども、いろいろな家電製品、そういったものと一緒に捨てられていることが多いです。

あと、これは個人的に、ある自動車を販売している方に聞いてみたんですけれども、タイヤとかそういったものの廃棄が多いですよ。タイヤとかバンパーとかそういった部分が多いので、どうしてこういった部分も対象品目に加えないのか、個人的に知り合いの販売業者からちょっと聞いているんですけれども、そういった状況だと思います。

○永田座長 事務局のほうにもお尋ねがあったかと思えますが。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 車体固体確認の課題ということですが、まだ我々事務局で十分に、この課題としてそもそもどういうものがあるのか検討していないので、今の時点ではちょっとお答えできないんですが、多分セキュリティ等、簡単にはできない課題は幾つかあるかと思えますので、どういうものがあるのか、事務局のほうで少し考えさせていただければと思います。

○加藤（忠）委員 自動車工業会でございます。

今日、各自治体さんのいろいろな取り組み、特にご苦労されている点がよくわかりました。ありがとうございます。

私のほうからは3点、発言させていただきます。

まず1点目は、本日、路放協の関係が大分話題になっていましたので、私ども、07年度までの実績は先回の私どものヒアリングのときにお示ししたわけですが、08年度、直近の状

況だけ参考ということでご紹介したいと思います。

2007年度が4,020台、2008年度が4月－11月で946台の寄附の要請を受けております。これを単純に通年に直しますと、1.5倍しますと1,419台になるかなと。そういうことで、ピーク時が2002年で1万7,000台ぐらいありましたので、かなり激減しているのかなと。

それから、2007年度に比べましても4分の1、3分の1程度、かなり減ってきているのかなと見ております。

ちなみに、2008年度の946台の内訳。知事会さんのほうから出ていますのが24台、市長会さんのほうから出ていますのが917台、町村会さんのほうから出ていますのが5台、こういう実績でございます。これは参考情報でございます。

2点目ですけれども、拡大生産者責任に基づくメーカーの引き取りといったお話もありました。先ほど大塚先生からお話ございましたけれども、OECDがEPRのガイダンスマニュアルを出したねらいというのは、生産者の責任を使用済み段階にまで拡大することで、生産者が製品の設計段階で環境に配慮するような動機を与える、そういうことがOECDのほうから示されているということで、不法投棄というか、違法行為まですべて拡大するというのは、EPRと関連づけるのはちょっと難しいかなと私どもは考えています。

併せて、この考え方を関連づけるのであれば自動車だけでなく、家電ですとか、いわゆる耐久消費財全体をどうするのかということまで議論しないと、自動車だけでは議論ができないのかなと考えております。

3点目でございますけれども、これは町村会さんからの意見で、路放協に対する手続きが煩雑ということがございましたけれども、私ども、自動車リサイクル法が制定された段階で不法投棄車についても自動車リサイクル制度に乗っけるということで、放棄車両引取システムというものを開発して、これは市長会さんなり各自治体さんには説明会も開いてご案内したとおりですけれども、併せて路放協に申請する内容についても、必要最低限の書類というんですか、これをお願いして、その書類を自販連さんなり全軽自協の支部に送っていただくというような比較的簡素な、今まで煩雑だということは聞いていなかったものですから、ちょっと具体的に、どういうふうに煩雑なのかお答えいただければと思います。

○全国町村会（荒井説明員） 路放協の関係です。別紙資料の参考事例の10ページに具体的な事例があるんですけれども、群馬県のM町とありますけれども、平成18年度に発見されて、平成19年2月に最終的な処理ができたわけです。この担当者に実際にいろいろ聞いてみました。具体的にどういった部分が煩雑かというのは、ちょっとそこまで聞いていないんですけれども、

ただ、一番最後に車両運搬費、それからリサイクル料ですけれども、これは町で全額負担したそうです。約2万円かかったそうですが、このときに「路上放棄車処理協会の寄附制度はどうしたんですか」と聞きましたら、ちょっと煩雑だという先入観があって、それでこれを用いなかったという担当のあれなんです、一応そういった形で全額負担したということです。

先ほど申しあげましたけれども、具体的にどういった部分が煩雑であるか、そこまではちょっと聞いておりませんので、それはちょっと省略させていただきます。

○永田座長 もし後でも何かおわかりになるようでしたら、少し調べていただけますでしょうか。

○全国町村会（荒井説明員） わかりました。

○酒井（清）委員 解体業者の全国組織で、日本ELVリサイクル機構と申します。

知事会さんからの資料の中から、2点ほどお尋ねしたいことがあります。

1点目は、7ページにあります立入検査、指導監督に係る問題点の中で、指導上の問題点として、事業者が外国人であるということを挙げられておりますが、外国人の事業者に対する許可要件についてご説明いただければありがたいと思います。

というのは、私どもの業界の中でも外国人の方々、自動車リサイクル全体にとっての外国人の果たす役割というのは十分認識しているつもりなんです、社会的なコストをどれだけちゃんと負担しているのかといった批判もありまして、きちんとした事業者に限定して許可をおろしていただいているのかどうかお聞きしたいと思います。

それから8ページで、輸出のための部品の取り外しを行っている場合があって、これが解体に当たるのか中古車の輸出に当たるのか判断に悩まれるということだと思っております、部品取りをしていること自体、そもそも解体と見なすべきなのではないかと思っておりますけれども、その辺をどうお考えなのかお聞きしたいと思います。

○全国知事会（近藤説明員） 1番目の質問についてお答えいたします。

外国人について、社会的なコストをどれだけ負担しているのか疑問であるというご質問でしたけれども、基本的には外国人の申請者に対しても、自動車リサイクル法の施行規則に書かれています施設基準を満たして、なおかつ欠格要件に該当しなければ、こちらとしては許可を与えざるを得ないと考えております。

○酒井（清）委員 その点で、滞在資格についてはいかがでしょうか。ビザのステータスの問題なんです。

○全国知事会（泉説明員） 基本的には、外国人の方が日本で仕事をできるかどうかといった

ビザの関係も見ていますけれども、実際問題としては、配偶者の方が日本人で、それで日本に永住の資格があって、仕事をしているというパターンがかなりを占めております。

○全国知事会（近藤説明員） 輸出のための部品取りの件ですけれども、輸出車につきましては当然コンテナに入れるわけですけれども、その際、輸出業者の中には、コンテナに入れて船便で送る際に角がぶつかって自動車を破損してしまって商品価値を下げってしまうという理由で、バンパー等を取り外している業者も見受けられます。

それにつきましては、これは部品取りとして見ていいのかという判断で、こちらでも迷っているところがございます、現状では、それが部品取りかどうかという判断がつきにくいというところであります。

○大慈弥委員 先ほど加藤委員から自工会としての考え方が出て、我々輸入組合も、既に発表でも登録させていただきました路上放棄車処理協力会の寄附の話でございますが、もう既に大塚委員からもEPRの話が出ておりましたけれども、基本的には、この段階で哲学的に、また製造者へ持っていったり、また、町村会でしたか、お答えありましたけれども、これを公費で全部やるのはどうだろうか、こういうあたりが、まだこのプレゼンテーションの中でどちらに向いていくかが必ずしもはっきりしていなくて、ただ自分たちの負担が重いという形ですので、私どもとしては、やはりこの支援のあり方、手続的に煩雑なのか、それとも剰余金の使い方、代執行がないといけないという、このあたりをぜひ考えて、このあたりを今度の区切りで見直すことが一番大事であらう。

加藤委員からも数字が出ておりましたけれども、輸入車に関しても300台から、2008年は52台、金額では74万台まで落ちております。そういうことで、流れとしては、そろそろ協力ということではなくて、法律の体系の中で処理することをぜひ考えていただければということで、もう既にお答えはほとんどいただいておりますので、コメントということになるかと思えます。

○渡辺委員 全国知事会の3ページ、指導について3つの側面からお聞きしますが、指導というのは、「留意している」とか「指導」とかありますが、これはどの程度の拘束力を持って実行されているのか。例えば、指導に従わない場合には登録許可をしないのか。

2点目は、中央の役所から各県に対して「こういう指導をなさい」といった指導の指導をしているのかどうか。

3点目は、各県でこれがバラバラですと、結果的に同じ事業をやっていながら基準が違うということになるんですが、この辺について、知事会として全体的なすり合わせ等をやっておら

れるのかどうか。やっていないにしても、各県の状況を何かご存じかどうか。

その3点をお伺いします。

○全国知事会（泉説明員） 個々の基準、法律以外の基準、あくまで指導でございますので、このほうが周辺住民の方とのトラブルがなくなって好ましいということで、進めているところでございます。

今まで許可に関して、この基準を逸脱して、それでも許可を出せと言われて、それは許可せざるを得ないわけですがけれども、それで出した例は一例だけあったかなと思います。それは従来からそういう形で、個々の基準ではない形で事業をやってきた事業者で、多分一例あったかなというようなことでございます。

他県の状況はよくは存じないんですけれども、例えば廃棄物処理法等でも、かなり都道府県でその事情に合わせて、例えば市街化地域が多いのか、または田園のような地域が多いのか、住民の方の迷惑度に関する意識はどうか、または交通の状況はどうか、そういう個別の事情がそれぞれ違いますので、これまで、他法令でもそれぞれの都道府県で違う指導基準を持ってきて、それで指導しているという事例はかなりあるかと思えます。

自動車リサイクル法に関しての詳細は存じませんが、多分同じような状況で、指導基準はそれぞれ、例えば事前審査にしても、町で相談しても、指導基準はそれぞれ違うものを持っているかと思えます。ただし、それは法律の要件ではないということは、それぞれ明確に承知しているところでございます。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 先ほど2つ目でご指摘がございました、指導の指導をしているかということですが、指導ということではないかと思えますけれども、法律の施行時に「行政処分の指針について」という事務連絡を出してございまして、ここではどういったときに処分をするのかという一定の判断のメルクマールを出しているところでございます。それに基づきまして、各地方自治体の方々におかれましては、それぞれの地域に合わせてやっただいていただいているものと認識しております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

大分予定の時間も過ぎておりますので、本日のヒアリングは以上で終了とさせていただきます。

説明者の皆様にはご多忙のところご協力いただきまして、ありがとうございました。

続きまして議題2、その他でございますが、今後の検討スケジュールについてともう一点、追加ヒアリングの対象者及びヒアリング項目について、この資料をベースに事務局のほうから

説明をお願いします。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 それでは、資料5についてご説明させていただきます。

今後の検討スケジュールについてでございます。

今まででヒアリングを一通り、各関係者の方々から伺ったところでございますが、前回のヒアリングの際にも追加ヒアリングについて言及されてございます。そうした事情も踏まえまして、2月以降のスケジュールを今、このような形でお示しさせていただいております。

2月19日、この会を追加ヒアリングとヒアリング時の委員要求事項、また論点整理とさせていただきます。

また、3月5日、3月24日、年度内はこのスケジュールになりますが、ここで論点整理、の個別の論点についてご審議いただく。

4月以降につきましては、またその論点の量に応じまして随時ご審議いただきまして、7月に一定の報告という形でまとめさせていただければと考えております。

こちらで一定の報告を示した後、9月以降、法律の施行時にもそれぞれのワーキンググループを設けて具体的な内容をご議論いただきましたように、個別の課題の議論はまた9月以降にさせていただくということで、今のところ考えてございます。

次回の追加ヒアリングについてですが、資料6をご覧ください。

追加ヒアリングの対象者及びヒアリング項目についてということで、各委員から前回の審議会以降、幾つかご提案をいただきました。ただ、座長と事務局のほうで相談させていただいた上、改めてヒアリングという形でお願いするのは日本オートオークション協議会とさせていただいて、その他のヒアリング候補として挙げていただいたものにつきましては、個別の論点でその対象者、または事務局のほうから随時ご報告させていただくような形で対応したいと考えてございます。

次回のヒアリング、日本オートオークション協議会でございますけれども、ヒアリング項目といたしましては、今までご議論をいただいていたものの中からある程度まとめてございます。

オークションの概要の基礎情報、会場数、入会基準等を含む。2つ目としては、入会・出品・入札・契約の大まかな業務の流れ。また、取引台数、落札台数の推移、平均落札価格、出品者構成比率、出品車の事業者別構成比率、また落札者の構成比率と事業者別の構成比率、出品基準及びその遵守状況の自己評価、また流札率、流札時の扱いについてということで、特に、2度流札した場合には使用済自動車としていただきたいという旨の要請も出しておりますので、

こういった適用を受けたものの台数も含めてご報告いただければと考えてございます。

もう一つ、資料5にお戻りいただきまして、ヒアリング時の委員要求事項、これは名前のとおりでございますけれども、今までのヒアリングの中で、例えば海外の事例紹介ですとか各団体の説明についての補足や追加事項、こういった要求が座長または委員のほうから各対象者または事務局のほうにございました。基本的には、この2月19日にそれらの宿題事項にご回答いただき、また、一部のものについては論点整理の際の議論にあわせてご報告する形にさせていただきたいと思いますので、各ヒアリング対象者の方々におかれましては、事務局のほうから個別にご相談させていただければと思います。

○永田座長 ただいまのスケジュールと次回追加で行うことになりましたオークション関係について、何かご意見とかコメントがございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

よろしければ、この内容でオークション協議会にお願いいたしまして、2月19日にはここでお話をいただけることとなります。

それから、先ほどいろいろお話のありました事項、不法投棄、離島対策ですとかタイヤ、バッテリーの問題ですとか、そういう個別の問題は、ご案内させていただきましたが、それぞれ論点が議論されるときにでも、話を聞かなくてはいけないことであれば、その関係者をお呼びして話を聞かせていただくし、こちらで情報がわかっているものはお出しするという形で議論を進めさせていただければと思っております。

それでは、もしよろしければ、最後に本日の資料の取り扱いと今後の予定について、事務局より説明をお願いします。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 本日の資料につきましては、公開とさせていただきたいと思えます。

また、本日の議事については発言者を無記名とした議事要旨を作成し、座長にご相談の上、会議終了後、速やかに公開することとしたいと思います。

また、本日の議事録につきましては、発言者を記名したものを後日、各委員に配付させていただき、事前に委員のご了承をいただいた上で公開いたしますので、ご了承ください。

次回の審議会につきましては、2月19日10時から、三田の共用会議所にて開催したいと思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、長時間にわたりましてどうもありがとうございました。次回もよろしくお願

ます。

午後0時00分 閉会