

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19回合同会議

平成21年2月19日
於・三田共用会議所1階講堂

議題：

1. オートオークション業界に対するヒアリング
2. 各業界等において整理すべきとされた質問事項について
3. 海外の自動車リサイクル制度について
4. 論点整理について

○荒井自動車リサイクル室長　お待たせいたしました。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WG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19回合同会議を開催させていただきますと思います。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

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、7名の委員のご欠席があり、委員14名及び委員の代理2名の計16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におきましては、13名の委員の出席をいただきおり、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、13名の委員の出席をいただきおり、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ございますが、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代理出席を、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代理出席をいただいております。

群馬県板倉町生活窓口課長の荒井英世委員、主婦連合会副会長の角田禮子委員、全日本自治団体労働組合副執行委員長の加藤孝二委員、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、社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事の宮寄拓郎委員、社団法人日本自動車連盟専務理事の久米正一委員、三重県環境森林部廃棄物対策室室長の内藤良三委員におかれましては、本日も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、合同会議のほうを始めさせていただきます。進行役を務めます永田でございます。皆様の活発な議論をお願いいたしますとともに、議事進行についてもご協力賜りますようお願い申し上げます。

それでは、まず初めに配付資料の確認からさせていただきます。事務局、どうぞ。

○荒井自動車リサイクル室長 資料ですが、お手元に資料1から8-4までをとじております。ご確認ください。

○永田座長 よろしいでしょうか。もし不足等がございましたら、事務局までお申し出ください。

それでは、議事のほうに入らせていただきます。

本日の議題につきましては、資料1のとおりとさせていただきます。まず、オートオークション業界からヒアリング、続きまして論点整理を中心に議論させていただきます。

ヒアリングの件に関しましては、これまでどおり、説明者から約20分ほどご説明をいただきまして、その後30分程度質疑をさせていただきます。

それではまず、資料3の「本日のヒアリングについて」ということで、事務局よりその説明をしていただきます。どうぞ。

○荒井自動車リサイクル室長 それでは、資料3-1をごらんいただきたいと思います。

本日のヒアリング対象者でございますけれども、日本オートオークション協議会からヒアリングをさせていただきますと思います。

ヒアリング項目でございますけれども、①オークション概要基礎情報、会場数ですとか入会基準等についてお聞きしたいと思っております。それから②入会・出品・入札・契約の大まかな業務の流れ、③取引台数、落札台数の推移、④平均落札価格、⑤出品者構成比率、出品車の事業者別構成比率、落札者構成比率、落札車の事業者別構成比率、⑥出品基準及びその遵守状況の自己評価、⑦流札率、流札率の扱いについてということでお聞きしたいと思っております。

「2度流札は使用済自動車」ということが書いてございまして、それは別添の資料3-2をごらんいただきたいと思います。3-2、ちょっと不備がございまして、今お手元に配っております資料、日本オートオークション協議会から各オートオークション協議会の参加会場各位に送られたものでございますけれども、実際は、この資料の上に経済産業省と環境省の連名で各自治体に通知をした文書がございまして、経済産業省が日本オートオークション協議会と協議をして、その内容を別添のようにとりまとめたという形で、この資料3-2が別添としてついております。

経済産業省、それから環境省連名で各自治体のほうに通知した文書というのは、大きな画面のほうに、ちょっと見づらいですけども、映っております。あの資料をお送りして

いるということをちょっとご説明させていただきたいと思います。

私のほうからは以上でございます。

○永田座長 ありがとうございます。それでは、よろしいでしょうか。早速ヒアリングのほうに入らせていただきます。

今日お越しいただいてますのは、日本オートオークション協議会・宮澤専務理事、株式会社トヨタユーゼック・高林常勤顧問、株式会社ユー・エス・エス・高瀬常務取締役の3名、加えて、補助者の方でございます。

どうぞ前のほうにお越しいただいて、説明のほうをお願いいたします。

○宮澤専務理事 おはようございます。

私のほうからは、オークション業界の全体像につきましてご説明申し上げます。それから、それぞれ個別の質問に関しましては2会場から責任者の方が来ていただいておりますので、個別具体的なご質問に対しましてはご担当のほうからお答えいただくというつもりでございます。それでは、座って説明させていただきます。

オークション協議会の概況につきましては、ここに小冊子をつくってございまして、お配りしてありますので、ごらんいただきたいと思います。

(パワーポイント)

——それでは、まず、オークション会場の入り口要件でございます入会要件につきまして、ご説明したいと思います。個人、法人の会員がございすけれども、基本的な必須要件といたしましては、古物商の許可取得者というのが前提になっておりまして、多くの会場におきまして、営業実績が1年以上あるというのを入会要件としているところが多くございます。

それから個別要件でございますけれども、営業拠点を有していること。これにつきましては、通常連絡が日常できるということを求めておりまして、会場によりましては、無店舗の事業者につきましては許可してないと、入会させてないというところもございすけれども、基本的にはこのような考え方にしております。

それから連帯保証人が1名とか、会員の紹介が必要であるとか、保証金が必要であるとかいうふうな個別要件を会場によりまして定めているところでございます。

——それでは、次の情報でございますが、NAKの基礎情報としまして、ご説明したいと思います。NAKの参加会場でございますけれども、3系列という言葉を使っておりますが、適当な名称かどうかは別にいたしまして、設立当初から3ジャンルから構成されてい

たということでこのような名称を使っております、その3ジャンルとは、J U系、企業系、メーカー系という言葉を使っております。J U系につきましては、商工組合でございますけれども、35 組合、35 会場が加入していただいております。それから企業系につきましては、24 社、56 会場、メーカー系につきましては11 社、30 会場、現在の会場数は121 会場で、70 企業でございます。

これ以外にもオークションを営んでいる会場ございますけれども、いずれも小規模でございます、取引台数、取扱台数からいいますと、会員外では2～3%ということでございまして、NAKの会員が取り扱っている台数自体が97～98%と考えております。

それでは、出品別のシェア、これはユーストカーという調査会社の調べでございますけれども、J U系が150万台、16.9%、企業系が612万台、69%、メーカー系が125万台で、14.1%ということで、2008年度、887万台を出品されたといわれております。

もちろん、このほかにも、実はオークションを行なっている企業ございますけれども、特に、例えば信販会社とか、それからリース会社、それからレンタカー会社等が自分の会社で使った車を入札会という形式でオークションしておりますが、これにつきましてはNAKの会員にはなっていないで、単に車の情報の提供だけをお願いしているというふうな状況でございます。

——続きまして、オークション実績の推移でございます。これにつきましては、既に前々回ですか、中販連さんから概略説明あったと思いますけれども、2008年度の実績を入れてございます。これは、先ほど申し上げましたとおり、出品台数887万3,000台、成約が51.8%、2007年から比べまして4%強の低下でございますけれども、これにつきましては、昨年の9月以降の金融危機、それから円高の影響によりまして輸出業者の成約が減少したということが大きな原因になっていると考えております。

——続きまして、オークションの流れでございます。左側の流れから申し上げますと、出品店が出品車両を在庫、オークション会場にもってまいります。そうしますと、その車両につきましても、検査をしまして、車両情報をそれぞれ個々に入力いたします。これはいざいざ、検査におきましては、車両状態の写真撮影、それから車両情報につきましては映像による表示をさせていただきますので、すべてがこのようなプロジェクターによりまして表示して、せりをしているという状況でございます。

それからせりの状況でございますけれども、会場内で応札される方と、それから外部から応札するという方式がございます。外部から応札する方式としましては、インターネット

トを使ったもの、それから衛星ネットを使ったもの、それからインターネットでも、入札というのは事前に出品情報がわかりますので、事前に入札価格を入れまして、その価格が最高価格であれば落ちるということですが、リアルの場合には、瞬時に会場等のコンタクトができて、せりに参加できるという形式をとっております。

それから落札率でございますけれども、会場によって異なるわけですが、会場内で落札されるのが40～70%、それから会場外、外部落札が30～60%という状況に現在なっております。

それでは、落札した場合、どのような手続になるかということでございますけれども、落札店は、基本的には1週間以内で落札代金を支払う。それに伴いまして、車両の搬出もできますし、書類の受け取りもできるということでございます。

一方、出品店につきましては逆でございますまして、その当該車両の関係書類を会場に渡しまして、会場に書類が到達すれば、せりで決まった代金を受け取れるというような仕組みになっております。

流札した場合にどうなるかといいますと、基本的には出品店が持ち帰るケース、それから会場にとどめておいて再出店をするケース、それからオークション会場が買い取りをするというパターンになっております。

車両代金の流れにつきましては、今ご説明しましたけれども、右側に書いており、必要書類としましては、車検証とか委任状、譲渡書類、自賠責保険証、リサイクル券、印鑑証明書、整備手帳等々が必要書類となっております。

——続きまして、以下につきましては、オークション会場のアンケートによる調査結果でございますので、あくまでもこのアンケートの集計結果でございます。どのようになっていくかといいますと、アンケート対象、123会場ございまして、回答は107会場から得られました。そのうちリユースコーナー的な事業、コーナーをもっている方が2006年の53会場、2007年は53会場、2008年は55会場という状況でございます。

それでは、過去3年間のアンケート結果によります出品台数、先ほど887万台と申し上げましたけれども、このアンケート結果だけ見ますと、2008年度につきましては、688万台がこの107会場で取り扱われております。そのうちリユースコーナーに出た台数が97万台でございますので、14.1%。全体の落札率は52.9%、これは先ほど全体では51.数%でしたので、この107会場は落札率が高いということをあらわしております。

リユースコーナーの落札率でございますけれども、70.8%で、極めて高い落札率を示して

おります。

——続きまして、落札台数と平均落札価格でございます。これにつきましても 107 会場の結果でございます。2008 年度をみますと、落札台数は 364 万 2,000 台、そのうちリユースコーナーにおける落札台数が 68 万 7,000 台。これは全体の中で 18.9%を占めております。平均落札価格、これは全コーナー平均ですと 38 万円ですが、リユースコーナーだけをみますと、5 万 8,000 円というふうに平均落札価格となっております。

——続きまして、リユースコーナー等の出品店構成でございます。これにつきましては、お断りしておきたいと思いますが、全事業者の平均的な統計がとれませんでした。これはなぜかといいますと、会場によりまして、出品者の構成というのを区分してない会場が非常に多うございまして、ご案内だと思いますけれども、中古車販売店といいますけれども、整備事業者もいますし、それからその他の業態、輸出車両を取り扱っているとか、いろいろございまして、一応この 3 会場を取り上げてみましたが、一番多いと判断される業態をここにあらわしているものでございます。

ごらんいただきますとわかりますけれども、出品店構成ですと、メーカー系の場合は新車販売店が 52%、中古車販売店が 27%、それから企業系ですと、中古車販売店が 50%、新車販売店が 15%等々。

会場出品というのがございますけれども、これは買い取りもオークション会場行なっておりますので、それを改めて出品しているというケースでございます。JU系につきましても同様でございます。中古車販売店からの出品台数が最大を占めているという状況でございます。

——落札店の構成、これについてもごらんいただきたいと思いますが、メーカー系につきましましては、基本的に解体事業者という方が構成をとっていないということでございます。したがって、中古車販売店が 38%、輸出業者も同様でございます。それから会場の買い取りもでございます。

それから企業系の会場におきましては、解体業者の落札が 35%、輸出業者も 35%、その他中古車販売店等々で買われているという実態でございます。JU系の会場につきましてもおおむね同じような形態をとっております。

数字につきましてはこういうことでございますが、あくまで、これは特定の会場を選んでご説明しております。全体としての平均的な統計ではございませんことをご了解いただきたいと思っております。

—それからリユースコーナー等への出品基準でございますけれども、基本的には、出品店が申告をしまして、一般コーナーに出すか、リユースコーナーに出すかというのは出品店が決めてくるということになります。

その他の個別要件としましては、10万円以下の車両価格で売り切りを前提とするとか、一時抹消している車両に限るとか、クレームは受け付けないとかいうことがございますけれども、これは全部が全部同じ要件をすべての会場が行なっているわけではなくて、いろいろな要件を設けておりまして、そのいろいろな要件をここに列記してあるものでございます。

それから出品基準の遵守状況という質問がございましたけれども、これにつきましては、全会場からの答えで、おおむね遵守しているという答えでございました。

—続きまして、リユースコーナー、類似コーナーを含めまして、流札車両の取り扱いでございます。これは先ほど経済産業省のほうからもご説明いただきましたが、平成17年に行ないました中身につきましては、我々としても各会場にご連絡をしているところでございますが、あくまでリユースコーナー的なオークションの運営自体は、会場、企業によりまして多様な取り扱いになっております。その代表的な方法を下にご説明しておりますけれども、すべての会場がこれからご説明するようなことを全体的としてやっているわけではなくて、この中でやっているものもあるし実施してない事業もあるということをご承知おきいただきたいと思っております。

まず上のほうにつきましては、コーナーの呼び方ですけれども、リユースコーナーとか、お買い得とか、掘り出し物とか、低価格コーナー等という名称でやっているものを、我々、リユースコーナーと呼んでおります。それから会場の考え方は、先ほどもご説明ありましたけれども、商品車の市場であって、使用済自動車とか、使用済と判断される自動車は出品できませんということは、ポスター等を作成しまして、この資料の中にもございましたけれども、守っていただいているという状況だと思います。

それでは、出品店が一度リユースコーナーにかけた結果、流札した場合どうなるのかということでございます。これにつきましても、一般コーナーとそう差はないのですけれども、多くの場合は出品店が持ち帰るという状況でございます。これは出品店の判断によりまして、希望の値段がつかない場合に持ち帰るというケースが非常に多いということでご認識いただきたいと思っております。それから出品店の希望によりまして、場合によっては使用済自動車として解体業者をあっせんするケースとか、この場合には、当然のことなが

ら、リサイクル料金は出品店の負担となっているということ、それから、どのような形で引き渡すかは当事者間の協議によることになっておりまして、オークション会場としましては単にあっせんするというを行なっているという状況でございます。

——続きまして、次のページの③でございますが、希望によりまして、会場では一応引き取りとか、または買い取りをしておりますけれども、多くの会場がリサイクル法上の引取業者の登録をしていると考えておりますので、引き取りをしたり、商品としての買い取りを行っているという状況でございます。使用済自動車で引き取っている場合には、引取業者として登録した業務を行っているわけございまして、ここに書いているようなことを行っているわけでございます。

それから出品店が複数回、2回以上オークションにかけた結果、流札した場合の取り扱いでございますけれども、これにつきましては、先ほど申し上げましたとおり、次のページに書いてございますが、基本的には出品店が持ち帰りますという場合が非常に多うございます。それから、当然ながら再出品するという方もございます。場合によりまして、会場が中古車として買い取る場合もございますし、恐縮でございますが、これ、ちょっとミスがありまして、「会場が解体車両として買取」と書いてありますけれども、これは解体車両として引き取りという意味でございます。

それからもう一つは、会場が解体業者をあっせんするということで、すべての会場がこの5ポツを行なっているわけではなくて、会場によりましてセレクトしながら実施しているというのが現状でございます。

ちょっと早口でございましたけれども、全体の流れにつきましては、以上のご質問項目をお答えしたと思っておりますが、私どもNAK、まだ発足後8年ございまして、十分な統計としてお答えになったかどうかはちょっと心配なところがございますけれども、現状、アンケート結果等によりましてお答えしたところでございます。

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。

それでは、ご質問、ご意見ありましたら、また、すみませんが、名札を立てていただければと思います。

じゃどうぞ、酒井さんのほうから。

○酒井（清）委員　　日本ELVリサイクル機構の酒井と申します。自動車解体業者の全国組織でございます。

資料の 11 ページにありますオークション会場さんの考え方という中に、「市場」で「使用済自動車、使用済自動車と判断される自動車」は出品できないとおっしゃっておられますけれども、この判断はどういう基準で、どこがなさるのでしょうか。

○高林常勤理事 その出品の判断は出品店がいたします。ですから、販売店さん、トヨタの販売店さん、日産の販売店さん、小売業者等々が判断します。私どもは判断する余地はありません。

○酒井（清）委員 ということは、オークション会場さんは、出品店さんが出したいというものはすべて受け入れるということになるのですか。

○高林常勤理事 はい。これは普通の商品車としてのオークションでございますので、その与件に入ったもの、これはオークションとして出品いたします。ですから、例えば、先ほど、うちの宮澤がお話ししましたように、名義変更の書類がないものだとか、ちょっと言葉は適切かどうかわかりませんが、盗難車だとか、そういう車については出品はできません。これはすべてオークションの出品については同じでございます。ですから、リユースコーナーにつきましても同じ対応をさせていただいております。

○酒井（清）委員 私どもの調べだと、例えばエンジンがない車とか、部品が相当数外された車が出品されているという情報も入ってきているのですが、そういう車も中古車として扱われるのでしょうか。

○高林常勤理事 手前どもとしては扱っておりません。部品がとられている車につきましては商品でございませぬので、中にはバンパーがない車あるのですけれども、その車につきましてはお断りしております。

○酒井（清）委員 ありがとうございます。

○永田座長 よろしいですか。それでは、どうぞ、鬼沢さん。

○鬼沢委員 4 ページにあります、出品台数が大幅に増えているんですけれども、成約はそれほどでもない感じがするんですが、そこをどういうふうに分析されているかというのと、私の素人の考えでは、もしかしたらリユースに回るものも一旦、出品するから増えていて、それで成約に至らず、結果的にはリユースコーナーに回るということなんですか。

○宮澤専務理事 成約率につきましては、おおむね 55% ぐらいあるのが従前からの実績でございまして、ここのところもやはり 55% 前後だったのですが、去年だけは、先ほどご説明しましたとおり、輸出が大幅に、為替の問題とか、それから現地の金融の問題とかで

とまりまして、その結果、この4%の成約率のダウンになっておりますけれども、リユースコーナー自体は、先ほどご説明しましたとおり、非常にニーズが高いといえますか、70%を占めておりますが、全体ではこのような状況ということで、オークションの事業としてどのぐらいで経営が成り立つかどうかというのはちょっと別な観点でございますけれども、大体従前から55%前後というのが成約率というふうに我々考えております。

○鬼沢委員　すみません。ちょっと足りなかったんですが、出品率が大幅に増えてますけれども、要するに成約できないような車も当然増えているということなんでしょうか。

○宮澤専務理事　出品台数が増えている理由は、非常に流通がスムーズといえますか、スピーディにできることがオークションの特色でございます、同じ車が1週間に2回出品されるというケースも非常に多々あるものですから、これが出品台数の増加に表面上あらわれているということでございます。

○鬼沢委員　ありがとうございます。

○永田座長　よろしいでしょうか。大塚先生、どうぞ。

○大塚（直）委員　2点ございますけれども、1点は、先ほど酒井さんが聞かれたことと関係しますが、10ページの3のところ。出品基準の遵守状況については、先ほど、各出品されたお店に聞かれたということなんですけれども、協議会として独自に遵守状況を調べるということはないんでしょうかというのが第1点でございます。

それから第2点でございますけれども、このリユースコーナーの流札車両についての取り扱いの点でございますが、このオークションにかかっているものは基本的にオークション業者が買い上げて出されていると考えてよろしいんでしょうか。その点についてちょっとお伺いしたいと思います。

○宮澤専務理事　最初の質問につきまして、遵守状況につきましては、私ども、まだ実は調査したことがございません。今回のアンケート結果で、会場から、自分たちが決めたルールは守っているという答えを得ている状況でございます。

2番目につきましては、ちょっとUSSの赤瀬常務からお答えさせていただきます。

○赤瀬常務取締役　ご質問は、オークション会場が出品しているものはどこからということですか。

○大塚（直）委員　はい。

○赤瀬常務取締役　基本的には、会場で買い取った車を出品するという行為が行われております。

○大塚（直）委員 例外というのはどのぐらいの、どういう場合で、どういうパーセンテージになるかというのをちょっとお伺いしたいんですけれども。

○赤瀬常務取締役 例外と申しますと。

○大塚（直）委員 いや、原則として会場が買い取っているということなんですけれども、原則というのは例外があるでしょうから、例外的にはどういう場合があって、それは全体の割合としては何%くらいになるかというのをおわかりでしたら教えていただきたいのですが。

○赤瀬常務取締役 会場によりましては、オークション会場が各会場に行って車を買って、またそれを商売にしている会場もございますので、すべてが自社の会場で買った車ではないということがございます。

○大塚（直）委員 割合とかは余りおわかりにならないですかね。

○赤瀬常務取締役 当社は実際にほかの会場に行って買い取ってということをしておりませんので、他企業のことになりますので、具体的に割合というのは存じ上げませんけれども。

○大塚（直）委員 どこかの会場ではお買いになっているということではあるわけですね。

○赤瀬常務取締役 そうですね。

○永田座長 よろしいですか。どうぞ、細田先生。

○細田委員 2点ちょっとお伺いしたいんです。

3 ページ目の、私、素人なもので、この会場の J U（組合）、企業、メーカーとあって、どういうイメージをして、組合って一体何なのか、企業系って何の企業系なのかというのがよくわからないので、それを教えていただきたいということと、J U系とか企業系、メーカー系という会場で何か違った特性があるのかどうなのかということもついでに教えてください。

それから 11 ページの下から、「リサイクル料金は出品店の負担となる」という意味なんですけれども、これはリサイクル券のついてないものについていっているのですか。それとも、ついてるものだったら、買い取ったものの中に、つまり、これが何をいっているのかちょっとわからないので、詳しくご説明いただきたいということ。

その2点でございます。

○宮澤専務理事 それでは、最初のご質問でございますけれども、先ほどもちょっと冒

頭で入れましたけれども、J U系というのは、商工組合がオークション事業を行なっている会場のことでございます。これは法律に基づきました事業を行なっているのが 35 会場。もっと実はオークション行なっている会場ございますけれども、私どもに加入いただいているのは 35 会場で、35 組合という状況でございます。

それから企業系とどういう差がそれぞれの系列にあるのかといいますと、オークション事業という意味ではほとんど差はございません。企業系の場合は、比較的 J U系でも大規模の会場もございますし、小さな会場もありますし、オークション事業を営むという意味では、この系列別には大差はないと思いますけれども、ただ、メーカー系だけはやはり、メーカーの独自といいますか、やはり販売店の中古車の流通を円滑にサポートするところ等の考え方で行っているところもございまして、会員の入会資格では特段の差はないと考えております。

それから 2 番目の、出品店の負担となるという件でございますけれども……

○赤瀬常勤取締役 リサイクル料金の出品店の負担というところについてご説明させていただきますと、基本的には、商品車の場合は、リサイクル料金は、買った側がその代金を売り手にお支払いするという形になりますが、ここにありますように、使用済自動車として解体の依頼が入ったものにつきましては、最終所有者の負担ということになっておりますので、今ほとんどの場合は既に納付されておりますが、万一納付されてない場合は、先にリサイクル料金をお支払いいただいて、それから解体業者の方にあっせんするなり、引取業者として引き取るなりという、そういった意味でございます。

○細田委員 すみません。1 番目の質問で、企業系とかメーカー系といわれても何を意味しているのかよくわからないというので、教えていただきたい。

○宮澤専務理事 メーカー系は、ご案内と思いますが、11 メーカーございまして、ほとんどのメーカー系はオークションやっております。トヨタから始まって、大型車のいすゞ、日野までですね。企業系というのはどうなのかといいますと、独立的にオークション事業を専門にやっている事業者でございまして、最大の企業が U S S、続きまして、大規模な会場をもってございまして、69%のシェアを占めている状況でございます。U S S は上場されておりますし、それからほかの企業でも上場されているオークション事業者がございまして。これを企業系といっていて、J U系でもないしメーカー系でもない方を企業系のグループと呼んでおります。

○永田座長 よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○渡辺委員 単純な質問ですけれども、解体業者あっせんの場合、会場としては、あっせん料とか、その辺おとりになるんでしょうか。それとも全く口ききだけなんでしょうか。できれば、簡単でいいんですけれども、オークション会場の収益というのはどういう構造になって、どこからどういう形でもらうのかというのをちょっと教えてもらえれば。

○赤瀬常勤取締役 まずあっせんにつきましては、あっせん料は一切いただいておりません。

それから2番目のご質問のオークション会場の収益ですか、これにつきましては、オークションにかけていただくときの出品料、それから、それが実際に成約になった場合の成約料で、買われた方からの落札料という、この3つの手数料の収益のみでございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。じゃ伏見さん、どうぞ。

○伏見氏（村瀬委員代理） このオークション市場、非常に大きな市場で、まとまった資料、きょう出てきて非常に勉強になったんですけれども、ちょっと勉強の意味で教えていただきたいのですが、5ページ、「オートオークションの流れ」というところで、オークション会場、流通する場合に、一時抹消の車で流通してますよね。例えばこの5ページの、流札したときに、「AA会場買取」とございますけれども、買い取るということは所有権が移転するということですよ。この一時抹消の車の出品者で、民法上所有権がオートオークションの会場に移転するということですね。そのときの書類ですけれども、譲渡書と書いてございますが、これは最終ユーザーからオートオークションの所有権に移転するということになるんですかね。

○高林常勤理事 一時抹消の車につきましては、16条抹消ですけれども、それは一時抹消でございますので、中古新規をしたり、それから輸出抹消したり、永久抹消したり、この3つでございますけれども、商品として出てくる場合は16条抹消、質問のとおりだと思います。買い取った場合には、16条抹消を手前どもの会社の名前に名義変更して、それから解体業者をお願いする。

○伏見氏（村瀬委員代理） 名義変更するということは、変更登録というのは一時抹消から変更登録するということですか。

○高林常勤理事 一時抹消のまま名義変更いたします。それは可能でございますので。

○永田座長 よろしいでしょうか。酒井さん、どうぞ。もう一回。

○酒井（清）委員 2点ほどお尋ねします。8ページの出品店構成の中で、会場出品というパーセンテージが相当占めておられます。そもそも流通の場の提供者たるオークショ

ン事業者さんが、出品された車を買取る理由といたしますか、商売のビジネス的な根拠ですか、それはどういう背景があって買い取り行為がなされるのでしょうか。

それと、もう一点、落札店構成をみますと、リユースコーナーにおいては特に解体業者の落札率が非常に高く、大きく占めているわけですが、使用済自動車の流通の手段となっているというご認識をおもちなのかどうかというところを確認させていただきたいんですけれども。

○赤瀬常勤取締役　まず買い取りを行なう根拠でございますが、もちろん会場としては、先ほどお話しさせていただいたように、手数料収入がメインでございますが、買い取る理由につきましては、会場、呼び水というか、成約率を上げるということが出品台数を伸ばすということと、あと、安いものについては買い取って、また再度出品することによって若干でもその利益が出ればということで、そういった行為が行われております。

○宮澤専務理事　2点目につきまして、解体業者の落札率が高いことにつきまして、使用済自動車という認識かというご質問だったと思いますけれども、リユースコーナー自体も非常に多様な車が出ておまして、ご案内だと思いますけれども、100万円ぐらいの商品でもリユースコーナーに出ている場合がございます。したがって、部品取りをするためにそのような車が欲しいという解体業者も非常に多うございますので、そういう意味から、解体業者の落札率が高まっているのではないかと感じておまして、NAKとしましては、私どもいろいろご連絡しているとおりに、使用済自動車のものは基本的にはオークション会場では取り扱わないというのは原則として、鉄則としてやっているというのが我々の考え方でございまして、あくまでリユースコーナー自体は使用済自動車のマーケットではないと思っております。

○酒井（清）委員　原則は原則ながら、実際は、実態としては使用済自動車の流通に大きくかかわり合っているということじゃないのでしょうか。

もう一点すみません。2ページの入会要件の件なんですけど、これはきっちり遵守されているとは思いますが、私どもの現場からの情報によりますと、名義貸し的な行為が多いと。会員様を使って会員でない人たちがオークション会場に入って自由に入札できるというようなお話も聞いているんですけれども、その辺の実態はどうとらえられていらっしゃるのでしょうか。

○高林常勤理事　名義貸しの件でございますけれども、手前どもではIDカードをしっかりとつけておりますし、それから入り口にはガードマンがおりますし、それから受付する

ときにはエントリーするわけですけど、そこには手前どもの係員がおりますので、名義貸しについては、手前どもでは皆無とっております。

○酒井（清）委員 すみません。U S Sさんにも同じように聞きたいんですけども。

○赤瀬常勤取締役 名義貸しというか、実際に輸出業者さんが海外の輸出先の業者さんを連れて同行されているという認識はございます。ただ、あくまでも入会できるのは、ここにありますように、古物があって、1年以上のこの業界、販売の実績があって、こういったことで入会されてますので、会員の方が海外の方を連れてみえるという、輸出についてがほとんどだと認識しておりますが、そういう形での参加はあるものと認識しております。

○酒井（清）委員 私どもの業界の現場からのいろいろな情報が上がってきたり、それからELV機構としてインターネットを使って調査した結果からも、例えばロシア向けのロクダソ輸出なんかにおいて違法解体された車が出ていると。その違法解体されている車の入手先というのはほとんどがオークションというのが現実にあります。その辺について、業界として何か対策をお考えいただければありがたいなと考えております。

○永田座長 よろしいでしょうか。何かコメントありますか？ いいですか。

大塚さん、どうぞ。お待たせしました。

○大塚（浩）委員 今、酒井さんおっしゃったことと関連するのですが、落札店の構成について、解体業者の割合が多いと9ページにあります。基本的にちょっと素人なのでわからないんですけども、メーカー系に関しては、解体業者、全く参加できてないというのは、仕組み上そういう何かあるんでしょうか。落札店、メーカー系に関しては中古車販売、輸出業者、この辺が……

○永田座長 さっき、そういう区分をつくってないという話だったですよ。そういう話ですよ。

○大塚（浩）委員 それ、ご説明ありましたね。

○高林常勤理事 はい。最初、冒頭説明があったと思いますが、手前どもの会員のくくりをみますと、販売店さん、それから一般の小売屋さん、輸出屋さんというような大きなくくりでつくっておりますので、解体さんというくくりは入ってないんですね。ですから、この数字では、中古車販売店、それから輸出業者等々ということになっております……。

○大塚（浩）委員 わかりました。

○永田座長　　ほかはよろしいでしょうか。事務局からもちよつと質問させていただきます。どうぞ。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理　　まず、幾つかちよつとご質問させていただければと思うんですが、先ほどの最初のご説明で、出品台数、6ページのところだと思うんですけども、ここについて年度が伸びているというお話の中で、出品台数、これについては基本的に延べ数という理解でよろしいのでしょうか。

その場合に、1つは、複数回行なった場合には、基本的には、複数回行って流札したものというのは使用済自動車として処理するという事なんですけれども、そのまずカウントの仕方ですね。同じオークション会場であれば複数回というカウントになるのか、違う会場に移った場合にどのようにカウントするのかというのが1点と、それを考慮した場合に、この成約率50%強の中で、実数としては大体年間どれくらいの台数がオートオークションの中に入っているのか。大体の規模感でもいいんですが、基本的に平均して2会場通っているのであればこの半分として考えればいいのか、もしくは、1回限りで終わっているものというのは相当数あって、実数と延べ数というのがほぼ同じなのか、その規模感というのを教えていただければと思います。

2点目としては、11ページでの、出品店が一度オークションにかけた結果、流札した車両の取り扱い、これは出品店が持ち帰る、もしくは使用済自動車として解体業者をあっせんする、希望により会場が引き取ると、この割合ですね。どれぐらいの割合でこの①、②、③が流れているのか、大体で結構ですので、その大まかなイメージを教えていただければと思います。

3点目が、オートオークション会場では、基本的に出品者の検査を行なった上で出すということで、部品のない車は一切取り扱わないというお話があったんですけども、それはどの会場でもその基準で行なっているのかどうか、その辺について確認させていただければと思います。

○宮澤専務理事　　最初のカウントの仕方でございますけれども、これにつきましては本当に延べ台数でございます、成約率50%ということは、残りの50%は基本的に何回も出ているということで、それが何回出ているかというのは私もちよつと、多分会場もわかってないんですが、データの的に我々の情報として蓄積されるものですから、そういう点では、月の間に何回も同じ車が出るということは現実でございます。ただ、どのぐらいの比率かというのは調べたことはございません。

それから2番目につきまして、この11ページ目の1.の割合につきましては、ちょっとUSSさんのほうから、どんな状況かご説明いただきます。

○赤瀬常勤取締役　ご質問は、リユースというものに限ってということによろしいですか。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理　はい。

○赤瀬常勤取締役　今ご質問あった6ページの成約率をみていただくとおわかりのように、70%近くの成約率がございます、流れた車は、翌週、陸送とかかけて、お金をかけて会場に運び込みますので、もう一度出される方が多いというふうに認識しております。

それから7割の車が売れていくわけですが、その車をまた翌週その会場で、今度出品者として出品される場合と、またほかの会場に、近くの会場に持ち込まれて、違う会場だともっと高く売れるとか、そういう形で商行為を行われている方もみえるというふうに認識しております、細かい数字は後追いましたことがございませんので、その辺のところちょっと予想していただきたいなと思いますけれども。

それから3つ目のご質問で、部品のない車とおっしゃられておりましたけれども、部品といっても車にはたくさんの部品がありますので、何がというふうにいわれるとちょっとお答えしにくいのですが、オーディオがとってあったり、ナビがとってあったり、エアコンのコンプレッサがなかったり、これも部品のない車ではございますけれども、基本的には、ぶつかった状態の車も取引されている中で、もう一度起こして車として再生する、それから部品として売買されるというものもございますので、エンジンとかミッションとか、先ほどおっしゃられた方がおりましたけれども、そういう車としての基本的な大きな装備がないものについてはお断りしている会場がほとんどだと認識しております。

○宮澤専務理事　トヨタさんの場合は、先ほど聞いたんですが、11ページの1.の①と②ですが、②のほうはやってないということで、基本的に出品店が持ち帰るのが原則というふうに聞いております。

○迫田自動車課課長補佐　12ページの③なんですけれども、会場が使用済自動車か中古車の精査を行なうと書いてありますけれども、これは具体的にどのようなことを行なっているのか、また、どれぐらいの時間であるとかコストがかかっているのか教えていただけますか。

○赤瀬常勤取締役　引き取りをする場合というのは、最終所有者が解体にといった場合に、会場で引取業者としての登録をさせていただきますので、それを引き取って解体業者にお

渡しすると。引取報告をした上でですね。ということで、商品価値としてあるもの、要するに商品として売れるものについては中古車として取り扱いをするという、そういったこととございますが。

○迫田自動車課課長補佐　オークションの入り口のところではその判断はしないで、すべてのものを引き受けると。そちらは会場では判断ができないというふうなことであったわけですが、一度流札したものについては判断ができるというふうにおっしゃっているというところについて、どうしてそのようなことができるのかということをお教えいただけますか。

○赤瀬常勤取締役　入り口のところでは、引取報告等がされているものはもちろん使用済自動車ですから、それはお受けできませんよという取り扱いで、それ以外のもの、先ほど申しあげましたように、エンジン、ミッションがない車であるとか、譲渡書類がない車であるとか、こういったものはお受けできない。商品車として可能性のあるものについては、最終所有者というか、出品店の意思にお任せしているということで、使用済自動車であるかどうかというところで、当社であれば、ちょっと解体事業も行なっておりますので、そちらに回す車かどうかというのはその時点で精査するという、そういった意味でございますが。

○永田座長　よろしいでしょうか。ほかには。どうぞ。

○酒井（清）委員　すみません。一遍で済まないで申しわけないんですけど。もう一点お聞きしたいんですが、オークション会場さんが買い取りをなさる場合の金額なんですけれども、これは素材、スクラップ市況に応じた買取金額の設定がなされているようなんですけれども、商品車を扱うオークション会場さんがそういう設定をされるというのはどういう理由なんですか。

○赤瀬常勤取締役　先ほどの成約率のところとちょっとお話がかぶるかも知れませんが、みていただいたとおりに、解体事業者の方もオークションに参加されて購入されるわけですから、必然的に車両の価格というのはその辺のところでは推移するというふうになりまして、出品車を集める条件の一つとして、会場側がそれを再販して損が出ないようにというところで、そういったサービスの一環をしておいておりますけど。

○酒井（清）委員　ということは、解体業者が落札した車両についてはもう使用済自動車だということ認識だということですか。

○赤瀬常勤取締役　いいえ、輸出業者の方ももちろんみえますし、その辺は、オークシ

ョンですから

○酒井（清）委員　ただ、輸出車両の場合は素材価格では変動しませんよね。価格が。

○宮澤専務理事　私が聞いている限りでは、解体業者といっても、純粹に解体だけの自動車というわけではなくて、相当数の方が中古車の販売店も併業としているということがございまして、そういう車を買取っていく方も結構いるとお聞きしてまして、すべてが部品をとってスクラップにするということで解体業者が参加しているという認識では私も事務局としてはないんですが、会場から聞いていると、そういうようなお答えをいただいております。先ほど申し上げました事業者の分類が難しいというのは、解体業者であり、中古車店であり、それから輸出車をまた集めている事業者もいるという、非常に複合的な事業者の形態になっていると認識しております。

○酒井（清）委員　だとすると、どうしてその素材価格の変動によって買取保証額が変わってしまうのか、なおさらその理解ができなくなるんじゃないかと思うんですけれども。

○宮澤専務理事　今の点につきましてはもう少し調べてみたいと思いますが、ちょっとここで答えできるような情報をもってないものですから。

○酒井（清）委員　よろしくをお願いします。

○永田座長　ちょっとまた確認させてください。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理　あと1点だけ、すみません。先ほどの質問ご回答に対してご確認なんですけど、複数回オークションに出ているものについて、その全体像がちょっとまだボリューム感として把握してないということだったと思うんですけれども、そのオークション会場で、この出品された車が今までに出品されたかどうかの確認をしているのかどうか。例えば車体番号なり何なりで、同一車両が数カ月以内に出ていたかどうか、そういったものというのを確認されているのかどうか、そこについて少し教えていただければと思います。

○赤瀬常勤取締役　一会場につきましては、今おっしゃられたように、車体ナンバーとかで管理ができてまして、あと、国内という規模になりますと、オークション協議会で、そもそもはメーターのチェックをするために、改ざんが行なわれてないかというチェックをするためにそういった機能はあるのですが、基本的には、走行距離が戻ったものしかデータの抽出ができませんので、全国でその車が出たかどうかというチェックまではできておりません。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理　そうすると、複数回出品しているかどうかの

判断というのは、基本的に出品店がみずからすることということで、オークションでチェックしているわけではないという理解でよろしいのでしょうか。

○赤瀬常勤取締役　そうですね。継続してその会場に出る場合はチェックができておりますが、一度持ち帰られて、どこかほかの会場にとか、またしばらくしてからまたもってこられたりという、なかなかそこまでのチェックはできていないというのが実態でございます。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理　じゃ一度入庫して複数回出たものは、2回出たらもう2回オークション、流れましたねということはオークションでも把握しているし、そこについてはお知らせしていると。

○赤瀬常勤取締役　そうですね。ただし、もってみえる方が、出品店の方が使用済自動車という認識がない——もちろん、車によっては、先ほどの条件にありましたように、10万円以内で売り切るというコーナーですから、8万円、9万円まで実際に応札があっても、売らないという業者さんはおりますので、必ずしも2回流れたからといってその車が使用済自動車というふうにはこちらでは決めつけられないということでございます。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理　いずれにしても、同じ場所では、複数回やったら、それはチェックはできますし、出品店は、いずれにしても引き取って戻るか、もしくは売り切るかどちらかになるということですね。

○赤瀬常勤取締役　はい。

○永田座長　よろしいでしょうか。

ちょっと予定の時間をオーバーしておりますので、よろしければ、これでヒアリングのほうは終わりにさせていただきます。どうも貴重な資料、ありがとうございました。

それでは、続きまして議題の2つ目、資料5が該当いたしますが、各業界等において整理すべきとされた質問事項についてということで、事務局のほうから説明させていただきます。どうぞ。

○荒井自動車リサイクル室長　資料5をごらんいただきたいと思います。各団体につきまして、ここに記載してあるとおりの宿題といたしますか、出させていただいております。時間がありませんので、詳細の説明は省略させていただきたいと思います。

○永田座長　ざっとみていただいて、何か大幅に違うぞというようなことがありましたらお申し出いただければと思います。——よろしいでしょうか。

それでは、この件はこれで終わりにさせていただきます、このうち、本日、日本自動

車輸入組合のほうから、今の質問事項に対する回答が出てきております。大慈弥専務理事のほうからご説明いただきたいと思います。よろしく申し上げます。これは資料6ということになります。

○大慈弥委員 議長ありがとうございました。一番バッテリーで、宿題いただいていたものをお戻ししたいと思います。お手元の資料6番、今ご指摘のありました、3つほど宿題をいただいております。それに対する回答は5つからなっております、a、b、c、d、eと右肩に振ってございますので、それをご参照いただければと思います。

まず第1点目ですけれども、環境負荷物質に関する海外自動車メーカーの回答ということで、7月11日、比較的早い段階で酒井委員からご指摘がありまして、JAMAの報告方式と同じ形で報告できないかというご指摘をいただきました。

それに対して、12月9日の私どものヒアリングの際に口頭で回答させていただいたところ、また酒井委員のほうから、どんな質問を出したのかという追加のご指摘がございまして、aがその資料でございます。自工会が出しております資料、それを英訳いたしまして、これそのものを欧州に、海外に検討を依頼したということでございます。

その際に、回答を口頭でご説明したのに対しまして、永田座長のほうから、説明については配付できないかというご指摘をいただきまして、直ちに事務局に資料を提出させていただきました。それに対して、後で、宿題に関してまとめて処理をするというご指摘がございまして、今日が皆さんに提出する最初となっております。原文は英文でございますので、「b-英文」というのがそのもので、その和訳がつけてございます。これを口頭で回答いたしております。

ちなみに、これはヨーロッパ、ACEAだけではなくて、北米の私どものメンバー3社、ヒュンダイ等も承認をしたものでございます。

以上が第1点目の環境負荷物質に関する宿題でございます。

2番目は、EUにおける自動車処理コストについてでございますが、これも12月9日に私どもからご説明を申し上げた点でございますが、今の資料のcの2ページ目、裏ページをごらんいただきますと、その下に参考資料として、5.「海外メーカーから見た日本の制度」ということでご説明をスライドでさせていただいたわけでございます。

その際、酒井委員から、これも同様に質問事項を明示してほしいというご指摘がありまして、今のcの紙、これは我々に対するヒアリング項目そのものでございますが、今、裏をみていただいていると思いますが、その一番上に、輸入業者について、製造業者に対す

る項目について同様にヒアリングをするぞということだけが書かれておりまして、この日本語ペーパー、英訳をして先方に渡してございます。

ちなみに、事務局からのご指導で、ヨーロッパからみた日本の制度についての評価について触れてくれるといいのではないかとというご指導もありまして、5番目の「海外から見た」というのを提示させていただいたわけでございます。その際、細田先生のほうからも極めて厳しいご指摘等もいただいたわけでありますが、その際に、事務局のME T Iの補佐、それから座長から、ここに含まれてますE Uと日本のコスト差について言及があるけれども、そのコスト差はどの程度かと、何かデータはないのかというご指摘をいただきまして、それを作業いたしましたのでつくりましたのがdの紙でございます。原文は同じく英文でございます、和訳したものをつけさせていただいております。時間の関係で読み上げることはいたしません、システム、制度が違うことに伴うコスト差が出てくるという、若干定性的なコメントで恐縮でございますが、提出させていただきたいと思っております。

最後に第3点目でございますが、輸入車のリサイクル料金設定に関するコスト構造ということで、これまた12月9日の私どものプレゼンテーションで、お手元の資料eをごらんいただきたいと思っておりますが、上に書いてございますように、輸入車のリサイクル料金は国産車と比べまして高く設定せざるを得ないということ、そして、その中身についても、ロットが少ないものですから、割り返しますと1つが高くなりますという考え方をお示したわけですが、より詳細にということで、永田座長からも、コスト構造についてもう少しきちとした説明をしてもらえないかというご指摘をいただいたものでございます。

その資料の1ページめくっていただいた料金の内訳でございますが、一番下に書いてございますように、どこの部分に自社費用を入れるかというのはいろいろ差がございますけれども、概念的にA S Rの料金にちょっと入れてみた図を書いてございますが、これが自社経費でございます。

次のページで、仮説ではございますけれども、システム費用、それから運用費用等を想定いたしまして、例えば4億2,000万の10年間の費用がかかるという想定といたしますと、その次のページでございます。年間30万台のE L Vを出しているという想定でいきますと、1台当たり140円で済むわけでございますけれども、輸入車というのは非常に規模が小さいということで、15万台で割り返しますと、1台当たり2,800円というのを上乗せせざるを得ないという資料でございます。

最後のページは12月9日のご説明の際に使った資料で、サンプルをプロットいたします

と、一般的に国産車よりは輸入車、特に小型車に関しましてリサイクル料金に差が出てくるということをご説明した次第でございます。

以上3点が私どもが受けていた宿題かと思いますが、よろしく願いいたします。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

ちょっとここで時間とらせていただいて、何か質問された側からもコメントがありましたらお願いします。どうぞ、細田先生。

○細田委員　　これは質問というよりもコメントで、ご丁寧に資料提出いただいて、感謝申し上げます。dの原文というのをぱっと読ませていただくと、やっぱり都合のいいことしか書いてないな。つまり、コストは日本が高いじゃないか。じゃあ、ベネフィットはどうなのか。ターゲットを満たしてない国もあるけれども、いつかはやるんだということ。つまり、日本はもうかなりのことを進めてやっているわけですね。そのベネフィットは置いておいて、うちはまだただこれからやるぞと。だからコストベネフィットになってない。こういうものを出されても困るなという。しっかりもっとACEAにやってほしいというのがそちらからぜひ伝えていただきたい。

○永田座長　　酒井先生、どうですかね。

○酒井（伸）委員　　私のほうからも、原文含めてご提供いただいたこと、御礼申し上げます。お聞きした段階では、日本のこの環境負荷物質の削減方法に関して世界が足並みをそろえることは可能かという趣旨でお聞きしたことに對して、基本的には無理だという、こういうご回答であるということ強く認識いたしましたので、今後の議論に参考にさせていただきますと思います。

○永田座長　　よろしいでしょうか。——どうもありがとうございました。

続きまして、今の話とも関連がございますが、議題3のほうで、これは資料7に相当しますけれども、各国の自動車リサイクル制度の件につきまして、これは事務局に対する宿題ということで出ておりました。それを説明させていただきます。ではどうぞ。

○荒井自動車リサイクル室長　　それでは、資料7をごらんいただきたいと思います。各国の自動車リサイクル制度の概要ということで、ヨーロッパと、それから韓国、中国の例についてまとめさせていただいております。

まずヨーロッパの内容でございますけれども、2ページをごらんいただければと思います。「欧州ELVに関する指令について」ということでまとめさせていただいておりますけれども、2000年の9月にEUでのELVに関する指令の制定・発効が行われております。

制定発効後は、同指令に沿った国内制度を整備し、EU全体で取り組みを行っているというところでございます。

内容でございますけれども、まずELVの引取ネットワークを構築する。生産者がELVの引き取りに関して契約を結んだ引取場所、主に解体業者でございますけれども、そこで引き取られるELVのみが無償取引を保障されている。

それから2つ目でございますけれども、「ELVの無償引取を保障」。無償引取にかかわる生産者の責任は、生産者と契約がある施設に届けられて、逆有償となった場合の条件を満たし、「市場のマイナス価値のみ」を負担するというところでございます。

それから3つ目といたしまして、「自動車製品及び自動車部品への特定重金属の使用制限」ということで、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを含まないことを確保するということが規定されてございます。

それから4つ目といたしましては、「加盟国政府は、ELV指令に基づき国内法を制定」ということが決められているというところでございます。

3ページ、4ページは、その各条項に沿った内容が記載されてございますけれども、詳細な説明は省略させていただければと思います。

それから5ページ、6ページでございますけれども、これが加盟各国の国内法についての一覧表でございます。詳細な説明は省略をさせていただければと思います。

7ページでございますけれども、「ELV指令が定める目標値と達成に関する責任」ということで、指令の基本的な解釈といたしましては、その目標値を達成する責任というのは加盟国政府にある。加盟国政府が目標値の達成を要求する事業者は、解体業者及び破砕業者であるというところでございます。

具体的な目標値でございますけれども、2015年の目標値といたしまして、再使用率+リサイクル率が85%、再使用率+リサイクル率+エネルギーリカバリー率として95%という数字が挙げられてございます。

それから日本とEUでそれぞれリサイクルの定義が若干違っておりますので、その違いをまとめさせていただいております。

それから8ページでございますけれども、各国のリサイクル率について、2006年版の数字が2008年の11月にEUのほうから公表されてございます。グラフをごらんいただくとかなり高い数字が出ておりますけれども、こちらで、その解体業者ですとか破砕業者へのアンケート結果をとりまとめたものでございまして、アンケートの手法等も詳細どのよう

な形でなされたのかというのが不明でございますので、この数字がどこまで信頼性があるのかというところはちょっと不明な点がございます。ただ、一応EUが公式に発表している数字をグラフ化したものでございます。

それから1枚おめくりいただきまして9ページでございますけれども、こちらは一応ご参考までに、ドイツにおけますELVリサイクルの基本的なスキームを記載させていただいております。

それから1枚おめくりいただきまして10ページでございますけれども、「ドイツの3R状況」ということで、これは2006年にドイツで発生し、国内外で処理された使用済自動車の3Rの総量及び率ということになってございます。使用済自動車をごらんいただければと思いますけれども、捕捉できているのが約50万台ぐらいということで、日本に比べるとかなり捕捉率が低いと思っております。

ヨーロッパについては以上でございます。

続きまして韓国の自動車リサイクル制度についてでございますけれども、12ページ以降をごらんいただければと思います。まず、韓国の自動車リサイクル法でございますけれども、2007年4月に公布されまして、2008年の1月から施行されているということで、基本的にはEUに似た内容になってございます。

具体的な内容でございますけれども、13ページをごらんいただきたいと思っております。事前予防規定といたしまして、有害物質の使用制限ということで、鉛、水銀、六価クロム、カドミウムの使用制限が記載されてございます。それから材質・構造の改善ということで、リサイクル可能率の遵守、それからリサイクル情報を提供するということが記載されてございます。

それから1ページおめくりいただきまして14ページ、「事後管理規定」のところでございますけれども、具体的なリサイクル目標が記載されてございまして、2015年の1月から、物質リサイクルにつきましては85%以上、物質リサイクル及びエネルギー回収につきましては95%以上という目標が掲げられてございます。

それから1枚おめくりいただきまして15ページでございますけれども、費用負担について記載がございまして、まず廃車の価値が処理費用よりも大きい場合でございますけれども、その場合には、廃車価格から廃車処理費用を充当して廃車リサイクル体系や関連主体間の共同協力でリサイクル義務に移行するということになってございます。

廃車の価値が廃車処理費用よりも小さい場合でございますけれども、この場合は、自動

車製造輸入業者が費用を負担して、自動車の廃車を要請した者から無償に回収してリサイクルをするということになってございます。

1枚おめくりいただきまして16ページでございますけれども、これは解体の実験データを韓国の自動車工業会がまとめたものでございます。右のほうをごらんいただければと思いますが、リサイクル率、一応86.11%という数字が記載されてございます。

それから17ページ以降は中国の自動車リサイクル制度でございますけれども、18ページをごらんいただければと思います。まず、廃棄自動車回収管理弁法というのがございまして、こちらは2001年の6月に公布・施行されてございます。こちらは総務部が制定したものでございまして、現在、内容の見直しが検討されているところでございます。

現在の内容についてご説明いたしますと、まず廃棄自動車回収企業に対する資格認定を定めている。それから企業は「自動車廃棄証明」により廃棄自動車を買って、「廃棄自動車回収証明書」を発行する。所有者は、同証明書により抹消登録の手続を実施するというので、この抹消登録の手続は公安に対して行なうということでございます。

それから解体後の5大アッセンブリーにつきましては、鉄鋼会社に売却して製錬の原料にするということで、この5大アッセンブリーに関しましては、安全性に問題があるということで、その再販が禁止されているということでございます。

続きまして自動車製品回収利用技術政策、2006年の2月に公表されてございますけれども、こちらは国家改革発展委員会が定めたものでございまして、中国の自動車製品廃棄回収制度の設立が目的でございます。2010年までに関連法を整備ということになってございまして、主な内容といたしましては、①リサイクル可能率指標を自動車製品市場参入規制管理システムに盛り込む。2つ目といたしまして、生産者責任管理の強化。自動車メーカー主導による完備した管理体制の構築。リサイクル可能率は、2010年で85%前後、2012年で90%前後、2017年で95%前後となっております。そして、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用を制限するということが記載されてございますし、それから電気自動車の生産企業に対するバッテリーの回収・処理についても言及されているというところが特徴でございます。

それから1枚おめくりいただきまして19ページでございますけれども、これらの先ほどご説明したものに関連する法律といたしまして廃自動車回収企業総量規制法案というものがございまして、それから老朽自動車廃棄更新補助資金管理暫定弁法、それから自動車廃棄基準というものがございまして。

1枚おめくりいただきまして、ご参考までに、中国におけます自動車リサイクルのスキームということで記載をさせていただいております。

簡単でございますけれども、説明は以上にさせていただきたいと思います。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、この海外のリサイクル制度につきまして、何かご意見、ご質問等がありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ、酒井さん。

○酒井（伸）委員 ありがとうございます。

10ページの、ドイツ、50万台ということで、日本に比べて捕捉率が低いというところまで踏み込んでコメントされていたのですが、捕捉率が低い理由を把握されておられるようでしたら、一度ご紹介ください。

それから18ページの中国のリサイクル制度、ちょっと十分に勉強できておりませんで教えていただきたいのですが、この中での水銀、カドミウム、六価クロムの使用制限のところなんです、蓄電池とか、あるいはクロムコーティングとかいうところで除外品を定義されているのですけれども、この除外品の申請・認定制度的なものまであわせた検討になっているかどうか、あるいは、ここで、一回決めたらみんな決め打ちということになるのか否かということが2点目でございます。

それからその下、ハイブリッド車を含む電気自動車のバッテリーの回収・処理についても言及ということなんです、どのように言及されているのか、言及の内容をちょっと教えていただきたいと思います。

○迫田自動車課課長補佐 まず1点目なんですけれども、ドイツの使用済自動車の捕捉状況についてですが、こちらは特定な、例えば日本の電子マニフェストのように制度ではなくて、解体業者、破砕業者に対するアンケートということで聞いております。こちらは、彼らの制度自体が逆有償になったときにならないとメーカー等を通じたスキームということになりませんので、恐らく、解体業者、破砕業者に対してアンケートとったがためにこういったデータになったのではないかと推測されます。

すみません。2点目、もう一度質問、よろしいですか。

○酒井（伸）委員 18ページの中国の鉛、水銀の使用制限の件なんですけれども。

○迫田自動車課課長補佐 中国の制度、こちらはまだ法律の状態にはなっておりません。あくまでも国家発展改革委員会と環境部のほうがこのような政策を打ち出しているところまでして、このような使用の制限を求めるといふ書きぶりにとどまっております。2010年ま

でに関連法を整備するということになっておりますが、その動向についてはいまだこちらのほうとしても把握できていないところです。また、ハイブリッド自動車の件につきましても全く同様でして、ここに記載してあるような書きぶりとなっております、電気自動車の生産企業に対してはバッテリーの処理も責任があるということが触れられているだけです。

○酒井（伸）委員　具体的な技術とか具体的なシステムに関してここで言及されているわけではない、こういうことを将来しなければならないという、そういう概念規定的なものだと。

○迫田自動車課課長補佐　はい。このままです。

○永田座長　よろしいでしょうか。大塚先生、どうぞ。

○大塚（直）委員　1点質問で、1点はお願いというか、意見ですが、18ページの3行目というか、4行目なんですけど、「企業は」と書いているこの企業というのはメーカーですか。というのがちょっと質問です。

それからもう一つ質問ですけど、韓国は基本的にEUの方式をとっているということなんですけれども、中国は独自の道を進んでいると考えていいんでしょうか。ちょっとその辺お伺いしたいところがありますし、また、今おっしゃっていただいたように、法律にまだなっているわけじゃないので、これから少し動くのかもしれませんが、その辺も含めて、2つ目の質問でございます。

意見としては、東アジアでこれからこの辺の自動車関係のリサイクルの制度は収斂していくような方向があるいは出てくるかもしれないので、将来的なことを考えると、日本の自動車リサイクルの方法がもしいいのであれば、制度を輸出することをぜひお考えいただいたほうがよくて、宣伝していただいたほうがいいんじゃないかと思います。というのは、東アジアの中でわりと孤立した制度になっていくと将来いろんなプレッシャーがかかってくるかもしれないということもありますので、これは家電リサイクルなんかと違って、消費者が後から払うという方式ではないので、遵法精神に極めて富んでいる日本のような方式、日本でないとできないような方式というわけでは必ずしもないと思いますので、そういう意味では、全く制度として輸出できないわけではないと思いますので、その辺も含めてご検討いただければありがたいというのが、それは意見でございます。

以上です。

○迫田自動車課課長補佐　まず1点目ですけれども、18ページの②の企業になりますが、

これは①の回収企業に当たります。ここでは回収企業と書いてございますけれども、日本でいう引取業者というわけではなくて、彼らの中では解体、破砕企業、こういったところも含まれるということになっております。

○大塚（直）委員 メーカーでは……

○迫田自動車課課長補佐 メーカーではございません。

2点目のご質問なんですけれども、中国がどのような方向になっていくのかということなんですけれども、先ほども事務局のほうから説明させていただきましたが、現在、中国の中でも2つの方向性がございます。1点目が、18 ページの資料の上のほうに書いてございませぬ、回収管理弁法を通じたスキーム、こちらは商務部を通じて行なっているものなんですけれども、もう一つの対抗勢力としましては、下側の自動車製品回収利用技術政策というものがございまして、こちらは国家発展改革委員会と環境部が主導して行なっているものです。この制度が統一的になっていくのかどうかということについては、方向性もいまだよくわかっていないところなんですけれども、両グループは独自に政策を展開しているようでして、今後どうなっていくのか、EUの制度になっていくのかどうかということも現在不透明なところではございます。

一方で、我々が現在把握している状況としましては、回収管理弁法、こちらのほうは現在法律の改正の準備をしているというところではございます。こちらにつきましては日本の制度も勉強しながら法律の改正ということを検討しているようでして、例えば我々の電子マニフェスト制度、そういったものも将来的に導入できるような規定を盛り込むというような話を伺っているところです。

先ほど、今後のアジアの自動車リサイクル制度がどうなっていくのかというお話がございましたけれども、そういった中で、各国は、日本の制度は大変先進的な制度であるということの評価をいただいているところもございますので、今後、EUとは多少異なるような制度という形で、日本の制度の一部が各国の中で取り組めるような形になっていくものではないかと考えているところでございます。

○大塚（直）委員 もう一点だけです。すみません。その2つ目の回収利用技術政策のほうで、どっちかというところとEUに近いと考えてよろしいんですか。

○迫田自動車課課長補佐 そうですね。ここに書いてある政策の中身を全文読んでみましても、大体EUの方向に近いのではないかと考えられます。

○永田座長 よろしいでしょうか。上のほうは、どちらかというところリサイクル体制の中

で、中国なりの安全性の確保だとかそっちのほうで、下のほうは今お話のあった上流対策といますか、メーカーに向けたようなコメントがいろいろ出てきている。EUの話なんかには近いことなんでしょうね。

細田先生、どうぞ。

○細田委員 2つテクニカルな質問です。同じ18ページの弁法の③で、5大アッセンブリーは鉄鋼会社に売却して製錬原料、その他部品は販売可能とありますが、私の理解が正しいか、それは単に、初めの5品目は販売ルートを固定して、あとは売買していい、あとは自由な市場で売rinaさいと、ルートを分けているという理解でいいのかどうか。

2点目は、その下の技術政策のほうの②の生産者責任管理の強化、あと、完備した管理体制の構築とあるんですけど、これはちょっとイメージがわからなくて、お金を払うというものでもないし、物理的にリサイクルなんかしなさいというものではなくて、管理体制をつくりなさいという、あるいは情報とか含めてそういうことなんでしょうか。

○迫田自動車課課長補佐 まず1点目のご質問ですけれども、5大アッセンブリーについては、おっしゃるとおり、ルートを分けております。一方で、中古部品については、日本と同様に中古パーツ市場ということで流れていくわけですけれども、こちらは公安のほうに厳格に管理しております、取り外したものについては写真等も撮ってチェックをするとか、コンピュータ上に入力するといったようなことを行なっております、この5大品目が破碎され、鉄鋼会社のほうに売却されるまで公安のチェックが行なわれるという形をとっております。

また、2つ目のご質問ですけれども、メーカー主導による完備した管理体制の構築ということになっておりますけれども、こちらにも具体的にどのような形をとるのかということはまだ明言されているところではございません。

○細田委員 ありがとうございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、大分時間も押してきてますので、この辺で海外の制度の話は終わりにさせていただきます。

それでは、続きまして議題4ですね。資料からしますと8という番号が頭にくっついてある資料で、論点整理について考えさせていただきたい。幾つか資料がございます。まとめて事務局のほうから説明させていただきます。どうぞ。

○荒井自動車リサイクル室長 それでは、資料に沿ってご説明させていただきたいと思

います。まず資料8-1でございますけれども、「自動車リサイクル制度制定時の論点及び現状」ということでまとめさせていただいております。

まず1の「自動車制度を巡る背景」のところでございますけれども、「逆有償化の進展」ということに対しましては、現状、「リサイクル料金による逆有償取引の払拭」という形になっております。

それから「不法投棄車両発生の懸念」につきましては、現状は、不法投棄車両が大幅に減少しているという状況でございます。

それから「最終処分場の逼迫」につきましても、最終処分場の減少によりまして残余年数の増加になっているというところでございます。

それから2の「自動車リサイクル制度の役割分担」のところでございますけれども、「製造事業者による環境配慮設計の推進」という点につきましては、製造事業者が各種取り組みを実施されております。そこはヒアリングをした結果を主に記載させていただいておりますけれども、詳細な読み上げは省略させていただきたいと思っております。

それから「製造事業者による部品リユースの推進」というところでございますけれども、これもリビルト部品や中古部品をきちんと販売されているということが記載されてございます。

それから「製造事業者によるASR残さの処理」につきましても、1台当たりの最終埋立処分量は減少しているという状況でございます。

それから「関連事業者による部品リユースの推進」という指摘につきましても、引取業者、解体業者による部品リユース情報の提供ですとか、中古部品団体ごとに品質保証基準が設定されているという状況になってございます。

それから1枚おめくりいただきまして、「関連事業者の資格要件、許可の必要」があるのではないかという点でございますが、こちらにつきましては、関連事業者について登録・許可制度が導入されているという状況でございます。

それから「ユーザーに便宜性の高い引取体制の構築」というところにつきましても、全国各地に引取業者を設けまして引取体制が整備されているという状況です。

それから「ユーザーによる長期的な使用努力」というところでございますが、こちらも、平均使用年数が増加しているという状況になってございます。

それから「横断的な課題」というところでございますが、「製造事業者が引き取るべき廃棄物として3品目を指定。その他の品目についても順次検討・見直し」というところでござ

ございますけれども、自動車リサイクルシステムによりまして、3品目につきましては適正な管理がされている。3品目以外の廃棄物につきましては本審議会において検討するというところでございます。

それから「管理票の必要性」のところでございますが、こちらは、自動車リサイクルシステムがきちんと構築されておりまして、情報管理センターによりましてきちんと情報が一元的に管理されているという状況でございます。

それから「既販車に係るリサイクル料金の預託方法」でございますが、既販車につきましては、継続検査を利用して預託するということになってございます。それと、その制度制定時には費用負担について、費用の販売価格への内部化案と外部化案というのが示されておりましてけれども、現在は販売価格から外部化を行って、JARCのほうに預託されるというスキームになっているというところでございます。

それから資料8-2でございますけれども、こちらは附帯決議とその対応状況について記載されてございます。まず附帯決議で、「関係省庁間の緊密な連携による不法投棄の防止」というところにつきまして、現状は、合同審議会、それから行政連絡会を開催しておりますし、不法投棄の防止というところにつきましては減少しているということになってございます。

それから「自動車関係諸税の軽減、解体業者に対する支援」というところでございますけれども、現状は、自動車重量税・取得税の時限的な減免措置、それから緊急保証制度の業種に解体業者を指定している。それから再商品化施設の課税標準に係る特例措置を設けているという状況でございます。

それから「輸出返還事務の適正な運用、制度の見直し」というところでございますけれども、輸出返還につきましては、厳密な審査を行なった上で輸出返還をしているというところでございます。

それから1枚おめくりいただきまして、「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」というところでございますけれども、リサイクル品目のあり方につきましては、本審議会において対応するというところでございます。

それから「環境配慮設計の推進、環境負荷物質使用の低減、解体業・破碎業の再資源化基準の適切な設定」という点につきましては、環境配慮設計、環境負荷物質低減の取り組みは審議会において公表されている。それから再資源化基準は審議会WGの議論を経て策定済みであるというところでございます。

それから「指定法人への天下り禁止、法人運営の透明性確保」というところでございますけれども、自動車リサイクル促進センターへの省庁からの天下りはございませんし、資金管理業務諮問委員会を開催いたしまして、その議事の内容を公表する等によりまして運営の透明性を確保しているという状況でございます。

それから1枚おめくりいただきまして、「諸外国の動向も踏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」という指摘に対しまして、現状は、制度のあり方については、本審議会において対応する。それからリサイクルの収支状況については、各メーカーがホームページを通じて公表しているという状況でございます。

以上を踏まえまして、資料8-3でございますけれども、今後の議論を進める上での論点整理の（案）という形でまとめさせていただいております。こちらは、7月から今まで審議会を開催いたしまして、委員の先生方からの意見交換ですとか関係者からの意見聴取を行なった結果を、今後の議論を深めるべき論点という形で、自動車リサイクルの流れ、具体的には、その入り口、中、出口という形で整理させていただいたものでございます。

まず「自動車リサイクルシステムの入り口」の部分についてでございますけれども、「流通構造の変化における中古車と使用済自動車のあり方」ということで、「オートオークションの拡大や中古車の輸出拡大等により、使用済自動車の流通構造が変化し、中古車の取引形態及び引取ルートが多様化したため、解体業者が最終ユーザーとしてリサイクル料金を負担していることが指摘されている。流通構造の変化における中古車と使用済自動車のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか」とさせていただいております。

それから2つ目の「自動車リサイクルシステム内のプロセス」といたしまして、まず1つ目、「リサイクル品目について」でございますけれども、「昨今の資源価格下落を受け、逆有償化による不法投棄発生の懸念が指摘されている。一方、ASRの一層の削減や資源の有効利用の観点からリサイクルのさらなる高度化についても指摘があった。リサイクル品目について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか」とさせていただいております。

それから2つ目といたしまして、「指定法人業務のあり方について」ということで、「指定法人においては、安定的な法施行の観点から運営の安定化が最優先であるが、その費用の最小化について指摘されている。指定法人である自動車リサイクル促進センターの運営

方法のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか」とさせていただいております。

それから3つ目、「自動車リサイクルシステムの出口」の部分でございますけれども、1つ目、「リサイクル率のあり方について」ということで、「製造業者等のASR及びエアバッグのリサイクル率については、2015年の目標を前倒しでおおむね達成している。一方で、諸外国では、マテリアルリサイクルとサーマルリカバリーを別に評価していることもあり、我が国としてもマテリアルリサイクルを推進すべきとの指摘がある。リサイクル率の評価方法のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか」とさせていただいております。

それから2つ目といたしまして「再資源化体制のあり方について」ということで、「製造業者等の再資源化義務の履行に当たっては、フロン類とエアバッグ類の処理については一元的に行なわれる一方、現行2チーム体制であるASRの処理についても一元化すべきとの指摘がある。ASRの再資源化体制のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか」とさせていただいております。

それから4.「不適正処理対策、不法投棄対策」でございますけれども、「不適正処理対策、不正輸出対策について」ということで、「無許可解体自動車又は一部の解体業者による使用済自動車や盗難車などの不適正処理、解体自動車の不正輸出が行われているとの指摘があるところ、不正輸出対策や違法業者の判断のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか」とさせていただいております。

それから1枚おめくりいただきまして、「不法投棄対策について」ということで、「不法投棄対策支援については、製造業者等の寄附金を原始とする路上放棄車処理協力事業の存廃の対応も含め、リサイクル料金の剰余金を原資とする不法投棄対策支援事業の展開について指摘があった。不法投棄対策支援のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないか」とさせていただいております。

最後、5.「自動車リサイクルシステムの将来像」ということで、「3Rが高度な次元で実現するように、各者が役割分担を認識した上で、自動車リサイクルシステムが、今後市場に新規に投入される自動車に対しても機能するよう、持続的かつ自律的に発展するようにならなければならないのではないか」という点を挙げさせていただいております。

簡単でございますが、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。今説明にありましたように、資料としま

して、8-1、8-2をバックグラウンドとしながら、最後に説明にあった8-3、それからその裏に8-4と図がくっついてますが、これは8-3の説明図だというふうにしてごらんいただければと思います。そういう構成になっております。中心的には、8-3が論点の整理ということになりますので、これに関しましていろいろご意見等がありましたらお願いしたい。それから、その前の資料でも何かコメントございましたら、それに触れていただいても結構でございます。

それでは、どうぞまた札を立てていただきまして、お願いできればと思っております。どうぞ、大慈弥委員。

○大慈弥委員　ありがとうございます。前は、自動車をめぐる背景、役割分担、そして横断的という切り口から入っていったと思うのですが、今回は中間地点ということで、入り口から出口という流れに応じてまとめられたというのは一つのアイデアというか、アプローチかなということで評価いたしますが、その入り口と内のプロセス、プロセスと出口とのこの間に落ちるような問題がうまくこの流れで切れるのかなと。と申し上げますのは、私どもも要望させていただいているものがどこに分類されるのかなと、またがっている場合にどこに扱うのかなという問題があろうかという、ちょっとコメントでございます。

それから今後の論点整理の議論の進め方を本来ならご説明いただいた後コメントしたほうがいいのかと思うんですが、この紙にさらにこういうことを書き加えてくれということをご希望で、今日申し上げていいのかどうかということをご希望で、詳しくは今後の議論のときに挙げてくれというのであれば控えますが、例示させていただきますと、我々自動車輸入組合が要望を出させていただいております6項目につきましては、5つの項目につきましては2番目の自動車リサイクル促進センターのあり方にかかわる部分でございます、ここには、組織運営の安定化が最優先であるが、その費用の最小化について指摘されているということで、費用の最小化のみ言及されておりますが、実は小規模義務者の負担を含みまず分担の見直しといいたいまいしょうか、適正化の問題、それから手続の合理化、簡素化の問題というような指摘もさせていただいているものですが、もしそれを書き込んでいただきますと、今後、同センターの運営方法のあり方についてということで取り上げていただけるのかなということで、これを修文すべきかどうかも含めて事務局のお答えをいただければと思います。

ちなみに、もう一つ、最後の6項目目は、最後の不法投棄に関するところで十分拾われておると思います。

ということでコメントさせていただきます。

○永田座長　わかりました。先ほど、入り口、出口、その間という中で、その中で漏れてしまう可能性のある項目といわれましたけれども、具体的に何のことをいわれているんでしょうかね。

○大慈弥委員　漏れるというよりも、実は出口の部分で、例えば帳票の話とか、それが両方にまたがるという趣旨で漏れているというよりも、どっちかで拾ってもらえたら……

○永田座長　結局、これはある程度整理しただけであって、最後にはそれが議論されればいいわけですね。ですから、わかりやすいようにこういう区分にさせていただきましたけれども、議論としては入っていると解釈してよろしいですね。ですから、余りこの入り口、出口とかいうことにこだわらなくてもいいのかなど。流れとしての扱いでね。

それから、ここに掲げてある問題点というのはいろんなところから指摘されて、そういう意味ではヒアリングの過程で相当重要だと認識されたものを具体例としてちょこっと入れさせていただいているという状況でして、それだけを例えば運営方法のあり方等について検討するかといったらそうではないのだということになりますので、そういう理解で、今日いただいたご意見などはこのマルのついた部分を議論するときに積極的にご発言いただくし、あるいは、こちらで原案つくらせていただくときにもそれを含めて考えさせていただくということになると思います。よろしいでしょうか。この段階で直していただいても、余り意味のある話じゃないとは思うんですよね。ですから、ご意見だけはどんどんいただければ、その議論はさせていただくということになると思います。

どうぞ、酒井さん。

○酒井（清）委員　すみません。資料8-2の2段目、解体業者に対する支援というところで、再商品化施設の課税標準に係る特例措置というような項目が設けられてまして、これはたしか償却資産税の減免措置ということだったんですけれども、これはどちらかというと大規模な投資を行なった業者には結構効果のある支援だと思うんですけれども、私どもの調べでも、10人以下の業者が6割、7割というパーセンテージを占める業界ですので、そういった小さな業者にももう少し効果が及ぶような施策をぜひ次回からは考えていただきたいところをお願いしておきたいと思います。

○永田座長　わかりました。論点整理のほうではその件にほとんど触れている箇所がないので、どこかでその議論はさせていただくということでよろしいでしょうかね。

○酒井（清）委員　はい。

○永田座長　　じゃどうぞ、隣の酒井先生。

○酒井（伸）委員　　1つは、今回の自動車リサイクル法というのは基本的にはリサイクルを核にした制度で、それを第1期として運用してきて、これは大きな成功をおさめてきているという認識が8-1、あるいは8-2の資料の説明だったかと思います。それに関しては基本的には同感でございます。

今後、リサイクル制度のある種の拡大展開を目指す、あるいは意識すべきということはやはり必要な段階に来ているのではないかと考えております。そういった意味で、その部分は、今回、入り口とプロセス、出口という切り口をとられたがゆえに、最後の3ページの5番ですね。将来像というところにある意味で収斂されているような理解をしております。

そういう意味で、この5番の将来像のところを拝見いたしますと、持続的かつ自律的な発展という文言で、非常にある意味で美しく表現されておまして、この延長線上で、例えばDFEとか、環境配慮設計でありますとか、拡大生産責任とか、こういったことはほぼ読み込めるのであらうと認識はいたします。

ただ、もう少し具体的にある種の拡大展開をやはり明確に考えていくためには、リデュース、リユース展開についてというところ、ある意味ではマルをもう一つ立てていただくぐらいのところ将来像の議論を今後進めていただいたほうがいいのではないかという認識をもっております。

そのリデュース、リユース対応というのは、まさに今日前半で議論のありました、1つは中古車という意味もございますし、もう一つは、リデュースという意味では、先ほど質問に答えていただいたような欧州のRoHS対応でございますね。いわゆる有害物質対応。これは欧州のみでなく、韓国は既に導入した、あるいは中国も入れたという話の中で、本当に日本が自主対応だけでいいのかということとはたびたび意見を出ささせていただいておりますけれども、そろそろやはり本気で考えるべきときに来ているのではないかという趣旨で、リデュースのところ大きくこのRoHS対応という話があろうかと思っております。これは先ほど大塚先生から話のあった、いわゆる東アジア展開の中でのある種の国としての意味、あるいはそのアジア展開の中での全体の利益、こういう文脈の中でももうそろそろ決断すべきときに来ているのではないかと思う次第でございます。

そういった意味で、将来像のところ、この設計等々への反映という意味での持続的、かつ自律的発展云々というこの言葉で1つ全体をくくっていただくのは結構なんですが、

もう少し具体的なリデュース、リユース展開というところをぜひ1つつけ加えていただけないかなというのが希望でございます。

それからもう一つ、これは若干前の話になりますが、2ページの3の2つ目のマルでございます。リサイクルシステムの出口、再資源化体制、このASR処理について、「一元化すべきとの指摘がある」という、どちらかという一元化の方向でちょっと文章がまとめられているというところが少し気にかかっておりまして、当然、一元化のデメリットもあるわけでございますので、ここはメリット、デメリット、当然両者を考えて検討すべきということは考えねばならない。これはあえてちょっとテークノートという意味で発言させていただきます。

○永田座長 この資料は、3ページでまとまっているように、かなり要約されているというふうにご理解いただきたいと。それだからといって、後でそれぞれのテーマに関して、これやれ、あれやれという話をいただきたいというのではなくて、今日いただいて結構なんです、基本的に、さっき酒井先生の前半にいわれたような話も当然ここには入っているんだという格好では考えさせていただいています。そういうことでちょっとお読みいただきたいなど。だからといって発言しないで済ませちゃうというのもあれなんで、どんどんいっていただいて結構なんです、手短に、この点をここでは考えるべきだというご意見をいただければ、そいつを次回ここで議論するときの議題にはさせていただきます。

それから2ページ目のところの記載、記述の方法なんです、こういう意見もあったということだけを指摘させていただいておりまして、これに対して、そっちの方向で向くんだ、そうじゃないんだという議論はこれからという話になるわけですし、ここでは、書いたからって決してこの方向性を我々が意図しているといえますか、事務局で考えているんだという話でも全くございませんので、そこは誤解ないようにお願いしたいと思います。

大塚先生。

○大塚（直）委員 今回の酒井先生の問題意識に非常に近いのですけれども、簡単にだけ申し上げますが、基本的に今まで議論していったことをよくまとめていただいていると思います。ただ、5番目と関係しますけど、一応これ、法律つくるときは企業のほうで統括責任を果たしていただいてEPR実現していくということが出てましたので、多分最後の報告書には何らかの形で拡大生産責任の話は載るのだらうと思いますが、そういうことも含めて5のところで議論していただけるとありがたいということはあると思います。

それから、やや細かい問題としては、今、酒井先生がおっしゃったこととも関係するん

ですけれども、資料8-1の1ページの一番最後のところにあるんですけれども、リユースの品質保証とか、あるいはリユース関係の規格のようなことは今回の資料8-3には余り載ってないような気もするので、もし必要であれば載せていただきたいのですが、ちょっと難しいというご趣旨かもしれませんが、議題に入れていただくとありがたいのではないかと考えております。

再資源化体制については、先ほど酒井先生がおっしゃったので、私はもうこれは繰り返しません。

○永田座長 わかりました。ちょっとこれ、私の失敗だったかもしれません。もっと細かい資料というのも最初につくって集約させていたものだから、その細かいやつを出したほうがきっと皆さんにはよかったのかなあと今反省しているところなんですけど、リユースの話も、この1ページ目の下のところに基本的には集約されて入っているということになっておりまして、ちょっとこれで読めるか読めないかという話はあるのかもしれないですが、そういう意味では、個別の議論のときにきっと足りないものも出てくるかもしれませんので。

○大塚（直）委員 わかりました。リサイクル品目と書いてあるので、ちょっと読めないかなと思ったんですけど、座長のおっしゃるようなことでしたら、結構です。

○永田座長 よろしいでしょうかね、そういうことで。記録には残してありますので、必ずそこで議論することになります。ほかにはいかがでしょうか。

もしよろしければ、こんな方向性で議論させていただきますということで、この論点整理のほうの話は終わりにさせていただきますが、あと、先ほど、今後どう進めていくんだという話が1つありましたので、これは事務局のほうから少し答えさせていただきます。

○迫田自動車課課長補佐 今後の進め方ですが、前回の審議会の最後に今後のスケジュールをお示しさせていただいたところがございます。そこでは、3月に2回ほど審議会を開催させていただくということになっております。次回からなんですけれども、今日いただいたご意見等も踏まえて、どこから議論するのがいいのかということ座長ともご相談させていただいた上で、また改めて皆様のほうにご連絡させていただければと考えております。現在のところでは、品目関係のところから徐々に議論できればいいかなあと考えているところではございます。

また、4月以降の予定につきましては、3月と同じぐらいの頻度か、もう少し長い期間の中でやっていくかということも、もう少しブレークダウンした項目を検討する中で決め

ていきたいと思っておりますので、そちらについても改めてご相談させていただきます。

○永田座長　よろしいでしょうか。

それでは、今日議題として挙げておりました項目はこれで終わりでございます。何かまとめて最後にこれだけはいっておきたいということがございましたら、どうぞ。——よろしいでしょうか。

それでは、最後に、本日の資料の取り扱い、それから次回を含め今後の予定について、事務局より説明させていただきます。どうぞ。

○荒井自動車リサイクル室長　本日の資料につきましては、資料3-2を追加・修正の上、公開とさせていただきたいと思えます。また、本日の議事につきましては、発言者を無記名とした議事要旨を作成し、永田座長にご相談の上、会議終了後速やかに公開することといたしたいと思えます。また、本日の議事録については、発言者を公表したものを後日各委員に配付させていただき、事前に各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、3月5日木曜日、13時30分から、本日と同様、三田共用会議所講堂において開催いたします。

以上でございます。

○永田座長　よろしいでしょうか。

今日は長時間にわたりまして、貴重なお話をいただきまして、どうもありがとうございました。また次回もよろしくお願い申し上げます。

——了——

問い合わせ先

経済産業省製造産業局自動車課

電話：03-3501-1690

FAX：03-3501-6691