

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
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22回合同会議議事録

平成21年5月19日

於・三田共用会議所 1階講堂

○杉本環境省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22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、両審議会をあわせまして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17名及び委員の代理2名の計19名の委員にご出席いただくことになっております。

産業構造審議会自動車リサイクルWGにつきましては、15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ご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、15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。

続きまして、前回から今回にかけて、本合同会議委員に2名の交代がございましたので、私のほうから順にご紹介をさせていただきます。資料2の名簿順にご紹介させていただきます。

三重県環境森林部廃棄物対策室長の内藤良三委員が退任され、新たに同三重県環境森林部廃棄物対策室長の岡本広毅委員にご就任いただきました。

日本中古自動車販売協会連合会会長の小川逸樹委員が退任され、新たに同日本中古自動車販売協会連合会常務理事の武藤孝弘委員に就任いただきました。

本日のご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、三重県環境森林部廃棄物対策室長の岡本弘毅委員が欠席され、同三重県環境森林部廃棄物対策室廃棄物対策グループ副室長の井村欣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、主婦連合会参与の角田禮子委員、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、慶應義塾大学経済学部教授の細田衛二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をお願いいたします。

○永田座長 皆さん、おはようございます。お忙しい中をご出席いただきまして、ありがとうございます。本日の合同会議の進行役を務めます永田でございます。活発なご議論をいただけますとともに、議事進行につきましてもご協力のほどをお願い申し上げます。

では、まず、配付資料の確認から始めさせていただきます。お願いいたします。

○杉本室長代理 資料でございますが、お手元に資料1～資料5—2までとじてございます。ご確認をください。

○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、事務局までお申し出ください。

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、論点整理に係る検討がメインでございます。

まず、ヒアリングのときに宿題とされておりました事項につきまして、日本自動車工業会よりご説明いただきます。資料3がそのベースでございます。どうぞ。

○加藤（忠）委員 ありがとうございます。「自動車リサイクルに関わる自動車メーカー各社の収支状況について」ということでご報告いたします。

自動車メーカー等、再資源化等に要した費用の総額、これは法律に基づいて公表してきたわけですが、一部わかりにくいという意見もございましたので、こういう形で今日ご報告させていただくというものでございます。

まず、Iの報告内容でございます。

1. 対象社は、自工会会員12社でございます。結果を別添につけてございますが、各社の内訳を示すということで、自工会の中でブラインド調査を行いまして、A～L社という表記にさせていただいております。

2. 対象年は、2005～2007年の3カ年でございます。まだ2008年分は公表していない社もございますので、この3カ年とさせていただいております。

3. 収入及び支出項目ですが、1) 収入は払い渡しを受けた預託金でございます。

2) 支出でございますが、①3品目のリサイクル・破壊に必要な直接費用、②社内の情報システムの構築なり維持費、③社内の直接人件費でございます。今までは①から③を合計して再資源化等に要した費用ということで公表してきたわけですが、今回は個々にお示しするというものでございます。④JARC（自動車リサイクル促進センター）のシステム運用費＋人件費・物件費ですが、これはリサイクル料金に含めてはいけないという整理になっておりまして、これも公表対象外となっておりますが、自動車メーカー各社が実質的に負担しているものですから、今回、ご参考ということで、これについても公表させていただいております。

※印のところに書いてございますが、リサイクル料金の設定に関しましては、おさらい

になりますけれど、先ほどの支出のところの①～③までを合算して算出・設定することになっております。ただし、②と③を実際に加算して設定するかどうか、リサイクル料金とさせていただくかどうかというのは、各社の任意となっております。ただし、②と③を含めて、公表するときには①、②、③は必ず公表するという整理でございます。

4. 表示方法でございますが、今までは総額という形での公表でしたが、比較するのわかりやすくするという観点で、各社が当該年度に引き取ったA S Rの台数で割った「台当たり」ということで表示してございます。

次のページが各社の収支状況の内訳でございます。A～L社までございまして、公表費用の内訳として、①直接費用、②システム関係の費用、③人件費でございます。①と②と③の合計が(A)で、払い渡しの預託金が(B)ですので、収支Ⅰとして、(B)－(A)を今まで公表させていただいていたということでございます。

それから、ご参考ということで、公表対象外の費用も私どもが負担しているものですから、その台当たりを④でお示ししてございます。

そういうことで、公表対象外のものも含めると、(A)と、プラス④の部分で、これを(C)としますと、収支として、全体の自動車メーカーが負担している部分が収支Ⅱになりまして、(B)－(C)ということで、それぞれお示したものでございます。

収支の①を御覧いただくとおわかりいただけるかと思いますが、少しばらつきはございますけれど、大体収支均衡になっているのかなど。

それから、収支Ⅱですが、これは公表対象外の費用をいろいろな形で負担しているということで、赤字傾向になっているということが読み取れるかと思います。

私のほうからは以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

ここで一たん切らせていただきまして、この内容につきましてご質問やご意見がございましたらお願いいたします。札を立てていただければ、マイクをお回しいたします。

では、鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 この出していただいた数字の値は3年分ですが、例えば、システム費などは年々減っていく傾向にあると思いますし、10年のときにはこれがゼロになるか、もしかしたらプラスになることも考えられるのではないかと思うのですが、その辺の予測はどのように考えていらっしゃるでしょうか。

○永田座長 では、お願いします。

○加藤（忠）委員　　まず、社内システム費はだんだん減っていますねということで、各社によって償却の考え方は違いますが、一般的にはソフト関係のものというのは5年償却ですので、今後減っていく傾向にございます。それから、人件費につきましても、各社さんいろいろ効率化を図っていますので、減る方向にあるということにございます。

では、10年をみてどうなのかということですが、各社さんのいろいろな事情もございまずので、私のほうから各社個別の事情についてはお話し申し上げられませんが、基本的には、各社、10年ぐらいをベースに累計の収支がトントンになるような形でリサイクル料金の設定なりを行っていただきますので、概ねその方向に行くのではないかなとみております。

○永田座長　　よろしいですか。

では、酒井先生、どうぞ。

○酒井（伸）委員　　このA～L社を拝見いたしますと、今回ご報告いただくシステム運用費のところは相当に開きが大きくみえるわけですが、1台当たり500円といったところから、3万円、4万円というところまであると。素直にみて、なぜこんなに違うのかというところなのですけど、これは社内のシステム費とか社内の人件費を既に公表のところの内訳のあたりでも、相当の開きがあるように見受けられます。その理由はいかななものかというのをお聞かせ願いたいと思いますが、ブラインド調査なのでそんなものはわからんというご回答かも知れませんが、であれば、だれがどうこのあたりの理由を確認できるのか、そこのシステムのあり方に関しても少しご意見をいただければと思います。

○永田座長　　では、どうぞ。

○加藤（忠）委員　　今ご指摘のとおりいろいろばらつきがございまずですけど、私ども自工会の中での各社さんの社内システム費用というのは基本的にはそう大きく変わっていないかなと思っております。ここで差が出てきているのは、今回、引き取り台数で台当たりに換算しているものですから、結果的にこういう形でばらつきが出てきていると。当然、台数の多いところは1台当たり少なくなりますし、特に大型メーカーさんですとか、台数の少ないところというのは、結果的に台当たりでみるとこういう形でのばらつきが出てきているとみてございます。

そもそも制度設計なりシステム設計をやったときに、こういう問題も当然予想されていたのですが、自工会の中では特段、不平や不満の声は当時なかったやに聞いております。

○永田座長　　よろしいですか。

○酒井（伸）委員　　今のご説明ですと、1台当たりの原単位ということにまとめた上で

の差だと、そういう説明だと理解したのですが、それであれば、ここの段階で、総額と台数と原単位との関係を明示されながら公表いただくというのが望ましいのではないかと、テクニカルな面ではそのように思いました。

それから、13社の中ではそういう意味では不平はないということですが、次に、これを国民が、あるいはユーザーがみたときにどう思うかということの視点も、ぜひあわせて今後考えていただければと思います。後者はコメントでございます。

○永田座長　　よろしいですか。加藤さんのほうから何かございますか。

○加藤（忠）委員　酒井先生からご指摘いただきましたように、今後とも自動車メーカー各社、わかりやすさという観点で情報提供していきたいと考えております。

○永田座長　　大塚先生、どうぞ。

○大塚（直）委員　ありがとうございます。この収支Ⅱのところは赤字になっているのはどうかという問題があるかと思いますが、家電リサイクルでもこういうところは赤字になっていたわけですが、この払い渡しの預託金についても会社によって大分違ってございまして、これは各会社が赤字になっても、払い渡しの預託金を余り多くはとれないと判断をされてこういう結果になっていると考えられますが、そのように理解してよろしいのかどうかをお伺いしたいと思います。

○永田座長　　はい、どうぞ。

○加藤（忠）委員　まず、払い渡しの預託金もかなりばらつきがございますけれど、これも大型車メーカーですとか軽のメーカーですとか、当然、ASRの発生量やエアバックの個数なども違ってまいりますので、こういう開きが出ているために、こういうばらつきが出ているということでございます。

それから、収支が法律上適正な原価を上回ってもいけませんし、著しく下回ってもいけないということで、とりあえずこういう自動車リサイクル料金を設定させていただいたわけですが、状況によって著しく下回るということであれば、当然、リサイクル料金を変更するという形で対応するというのが法律の趣旨ではないかなと考えております。

○永田座長　　よろしいですか。

○大塚（直）委員　はい。

○永田座長　　あとはよろしいでしょうか。今日の議題の中では、またここへ戻って議論することもあり得るかなと思っておりますので、その際にご発言のときにこれを使っていたら結構でございますので、とりあえずは、宿題ということをお願いしておりました分

につきましてはこれで終わりにさせていただきます。

続きまして、資料4-1-1から4-1-3までを使いまして、事務局より説明をさせていただきます。どうぞ。

○杉本室長代理　それでは、資料4-1-1を御覧ください。本日の議題の1つでございます、「指定法人の運営方法のあり方について」の資料でございます。

この議題につきましては、第19回産業構造審議会・中央環境審議会の合同審議会におきまして、「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」との論点整理がなされているところでございます。

この指定法人運営に係る費用負担のあり方（現状）についてが、2. 以下でございます。

(1)自動車メーカー・輸入業者は、自動車リサイクル制度において中心的な役割を果たすべき存在として、資金管理や電子マニフェスト制度等に要する情報システムのプログラム構築費用と、2005年度までの指定法人の施行準備に要する人件費等のイニシャルコスト約142億円について100%負担してございます。

さらに、指定法人のランニングコストとして、①自動車リサイクル制度の中心的役割を果たすべき存在としての基盤的成本（指定法人業務に必要な人件費、施設管理費等）及び②リサイクル料金の払い渡しを受ける立場及び電子マニフェスト情報をリサイクル料金の払い渡し請求のエビデンスとして利用する立場として一定のコスト（情報システム機器のリース費等）を負担してございます。

(2)現在、財団法人自動車リサイクル促進センターにより運営されている2法人（資金管理法人、情報管理センター）の事業に係るランニングコストのうち、情報システム機器のリース費用やメンテナンス費、外部委託費、通信費、リサイクル料金に関する普及・広報に必要な費用は、自動車メーカー・輸入業者とユーザー（資金管理料金、情報管理料金として負担）の折半となっております。そのほか、資金管理業務、情報管理業務に必要な基盤的成本である人件費・物件費等については自動車メーカー・輸入業者が100%負担をするというスキームになってございます。

一方、ユーザーは、自動車メーカー・輸入業者と折半している資金管理法人及び情報管理法人の費用の他、資金管理法人の費用のうち、③リサイクル料金の預託収受に要する費用と資金運用に要する費用、④独立性・公開性の確保に要する費用について負担をしい

るところでございます。

こちらの状況につきましては、4 ページ目の「指定法人業に関する費用負担の基本的考え方（まとめ図）」をみていただきますとおわかりと思いますが、イニシャルコストについては自動車メーカー及び輸入業者において負担をいただいているところがございます。ランニングコストにつきましては、資金管理法の①基盤的コストをメーカーが負担、②自動車システム機器のリース費用やメンテナンス費等々につきましては、メーカーと資金管理料金での折半となっております。③リサイクル料金の預託収受に要する費用と資金運用に要する費用はユーザーが100%負担、④独立性・公開性の確保に要する費用はユーザーが100%負担となっております。

情報管理センターにつきましては、①情報管理業務に必要な基盤的コストである人件費、施設管理費等はメーカーが同じく100%負担、②情報システム機器のリース費用等の事業費についてはメーカー・輸入業者と情報管理料金での折半となっております。

戻っていただきまして、なお、指定再資源化機関につきましては、セーフティネット機能としてさまざまな業務を行っているところがございますが、例えば、小規模メーカー・輸入業者からの委託を受けて再資源化等を行う業務（1号業務）につきましては、当該事業者からの委託費用で賄ってございます。また、自治体等への出えんなど離島・不法投機対策事業に必要な原資については、リサイクル料金の剰余金を活用することになってございます。

(3)自動車リサイクル促進センターにつきましては、上記の(2)に記載した指定3法人の業務のほかに、自動車リサイクル促進センター自体の管理部門たる事務統括部がございまして、当該事務統括部の人件費・物件費等につきましては、自動車関係9団体におきまして負担してございます賛助会費によって賄われている状況でございます。

(4)これに対して、自動車メーカー・輸入業者からは、合同審議会のヒアリングにおいて費用負担のあり方について見直しの要望がなされているところです。

参考としてでございます。

自動車メーカー・輸入業者からの要望としては、現在、100%自動車メーカー等が負担しております自動車リサイクル促進センターの資金管理法情報管理センターの人件費・物件費等を他のシステム運用費用と同様、ユーザーと折半することを要望。

これまでは、法施行直後、JARCの運用費用収入が不安定との見込みに基づき、自工会・輸入組合が自主的に負担してきたが、既販車7,500万台の資金管理料金等が預託済み

となった現在、その必要は解消したと認識している。

3. 本日の検討課題でございます。

(1)自動車リサイクル促進センターの必要経費については、十分に効率化が進み、費用の最小化が図られているかどうか。

(2)ユーザーと自動車製造業者等、関連事業者の自動車リサイクル制度へのかかわり方、役割分担の中で、ユーザーと自動車製造業者等の指定法人業務の費用負担について見直す必要はないか。

この2点でございます。

資料4-1-2が、その当時に整理を行ったものでございます。

平成16年3月の第6回合同審議会におきまして、この資料4でその費用負担について明らかになっているものでございます。こちらの特に関係するところといたしまして、2ページの3.でございます。

他方、自動車メーカー・輸入業者は新たな自動車リサイクル制度において中心的な役割を果たすべき存在として、上記指定法人業務に必要なイニシャルコスト及び一定のランニングコストを負担することについて、これまでの審議会等における議論において関係者の共通理解となっているところである。

この共通理解に基づき、既に、資金管理や電子マニフェスト制度等に要する情報システムのプログラム構築費用と今年度までの指定法人の施行準備に要する人件費等のイニシャルコストについては、情報メーカー・輸入業者が負担を行っている。

II. ランニングコストについての具体的な費用負担の考え方でございます。

1. 資金管理法のランニングコストですが、自動車所有者にはリサイクル料金以外に資金管理法に関するランニングコストを資金管理料金として負担いただくことになるが、自動車メーカー・輸入業者は、①新たな自動車リサイクル制度の中心的役割を果たすべき存在として基盤的成本を、②リサイクル料金の払い渡しを受ける立場として一定のコストを負担する。そして、具体的には、先ほどご説明したような内容について負担いただいているという状況でございます。

3ページですが、2. 情報管理センターのランニングコストにつきまして、同様に、自動車メーカー・輸入業者は、①新たなリサイクル制度の中心的役割を果たすべき存在としての基盤的成本と、②一定の払い渡し請求のエビデンスとして利用する立場として一定のコストを負担することになってございます。

資料4-1-3は、その当時の合同会議の議事録でございます。主にこの資料4-1-2をご説明するに当たっての議事録になってございますので、適宜、ご参照いただければと思います。

資料の説明については以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

続きまして、資料4-2で、財団法人自動車リサイクル促進センターより、先ほども話題になっておりましたが、その内容につきまして説明していただきたいと思っております。

○大木説明者 それでは、指定法人業務に係る費用の状況につきまして、リサイクル促進センター（JARC）よりご報告申し上げます。

まず、資料ですが、2ページと3ページの資料番号が抜けておりますので、2ページを表1、3ページを図1と記入していただきたいと存じます。

では、ご説明申し上げます。1ページに戻っていただきまして、先ほど資料4-1-1でご説明のございました指定法人業務に関する費用負担の考え方に基きまして、費用負担方法別に施行直後の平成17年度から年度ごとの推移を表1にまとめてございます。これにつきましての詳細はこの後ご説明いたします。

総費用といたしましては、法施行直後の平成17年度の160億円をピークに、平成18年度には141億円、平成19年度には97億円、平成20年度（見込み）では66億円となっております。必要経費につきましてはリサイクルシステムの安定化に伴い、業務の標準化と事務効率化の推進によりまして順調に低減が図られていると考えております。

要員につきましても、この後、図1でご説明いたしますが、職員総数は、平成17年7月の72人をピークに平成21年1月時点では67名となっております。また、指定3法人――すなわちJARC内の3部署に相当いたしますが、ここにおきましては平成17年1月に52名をピークに平成21年1月には43名に減少してございます。

これらのことから、本財団の必要経費については概ね十分に効率化が進み、費用の最小化が図られていると考えております。

今後につきましては、指定法人業務が法定されておりますことから、品目追加・変更などの法改正等によって業務内容が大きく変化しない限り、現状の業務水準あるいは費用水準を維持するとともに、当然のことながら、その範囲でのさらなる効率化、合理化を図っていくという所存でございます。

それでは、2ページ目を開いていただきまして、字が細かくて恐縮ですが、少し詳細のご説明をさせていただきたいと思っております。この表は、指定法人業務及び財団全体の管理部門である事務統括部の発生費用を費用負担方法別に区分整理して、平成17～27年度の推移を示したものでございます。

左端の区分をみていただきたいと思っておりますが、①～④は、資料4—1—1でご説明のありました4つの費用負担区分に基づいております。

まず、①は指定法人業務に必要な基盤的コストである人件費・施設管理費を示しております。これをさらに、人件費、事務所の賃借料、その他の管理費に分けてございますが、いずれの区分におきましても、資金管理センター、情報管理部において発生するものについては、メーカーが制度の中心的役割を果たすものとして100%負担をする部分でございます。また、再資源化支援部で発生する費用につきましては、委託収入や出えん金で賄われております。

②は情報システム機器のリース費用やメンテナンス費、外部委託費、通信費、リサイクル料金に関する普及・広報に必要な費用でございますが、ここはさらに、リサイクルシステム改修・保守費等のシステム関連費、コンタクトセンター、データセンター運営費などの業務運営委託費、理解普及活動費に区分してございます。

こちらの項目は、いずれの区分におきましても、資金管理センター、情報管理部で発生する費用につきましては、メーカー・ユーザー双方が便益を受ける業務ということで、原則メーカー・ユーザーが折半する部分でございます。また、再資源化支援部で発生する費用につきましては、①と同様、委託収入及び出えん金で賄われております。

③はリサイクル料金の預託収受に関する費用と資金管理運用に要する費用でございます。この項目には、同時にほかの部門の②以外の事業費も含まれております。ここにおきましては、資金管理センター及び情報管理部で発生する費用につきましては、ユーザー100%負担となっている部分であります。再資源化支援部につきましては、①、②と同様でございます。

④は独立性・公開性の確保に要する費用ですが、これは主に監査費用等でございますけれども、こちらにつきましても、③と同様、資金管理センター、情報管理部の費用はユーザー100%負担でございます。再資源化支援部におきましては、①～③と同様でございます。

⑤は財団全体の管理部門であります事務統括部で発生する費用を示してございます。この費用はすべて関連9団体の賛助会費によって負担されております。内容といたしまして

は、管理費のほか、事業費、監査費用等でございますが、ここにおける事業費と申しますのは、財団として独自に行う理解普及活動——例えば、ホームページのメンテナンスであるとか、イベント参画などでございます。

以上をご理解いただいた上で、右上ですが、平成17年度からの費用推移についてご説明いたします。

まず、①基盤的コストである人件費・施設管理費のところの小計を御覧いただきたいと思いますが、平成17年度には5億5,000万円であったものから、平成20年度（見込み）は4億8,000万円と低減してございます。これは主に、少し上に行っていたきまして、人件費が平成17年度4億3,000万円から平成20年度（見込み）3億8,000万円と削減していることによるものであります。

続きまして、②の小計を御覧いただきたいと思います。平成17年度41億円から、平成18年度には43億9,000万円まで増加の後、平成20年度（見込み）では37億円と減少してございます。この変動の主な理由は、少し上に行っていたきまして、システム関連費に平成17年度には含まれていなかったシステム改善費というものが平成18年度には入ってきているということによるものでございますが、このシステム関連費全体は、その後、平成20年度に向けて大幅に削減傾向でございます。

さらにその下の段を御覧いただきまして、業務運営委託費ですが、これは20億円内外で横ばい推移をしてございますけれど、ここに含まれております約20%を占めますコンタクトセンター費用につきましては、平成17年度以降削減努力をして減少しておりますが、一方で、この8割を占めますデータセンター費用につきましては、長期契約に基づく費用で固定的に発生するものであるという理由と、平成19年度以降はデータセンター内の一部ハードウェアの定期的入れかえを実行するというこのために一時的に費用が発生しており、こういう結果になっているものでございます。

続きまして、③のリサイクル料金の預託收受費用あるいは資金管理運用に要する費用につきましては、平成17年度の小計が111億円から、平成20年度（見込み）23億円と大幅に減少しております。これはリサイクル料金収受にかかわる費用が継続検査時徴収の終了とともに急激に減少してきたということが主な理由でございます。

また、その項で再資源化支援部の費用は、平成17年度に2億7,000万円から平成20年度（見込み）6億2,000万円に上昇しておりますが、これにつきましては主に1・2号業務の台数増加に伴う業務拡大によるものであるということでございます。

続きまして、④の独立性・公開性の確保に要する費用は、監査報酬が主でございまして、こちらにつきましては固定的に発生する費用であり、横ばいでございます。

⑤の事務統括部費用につきましては、人件費等の管理費が大宗を占める構造でございますが、トータルでは11億円から13億円弱で推移しているところであります。

以上が主な費用の推移でございます。

①～⑤の下に費用負担元別に費用推移を示してございますが、メーカー負担は、平成17年度24億円から平成20年度（見込み）21億円に、また、ユーザー負担は平成17年度128億円から平成20年度（見込み）35億円に減少しております。

総合計の推移は、先ほど触れましたとおりでございます。

さらに、以上の費用区分で整理できない項目をその他費用として最下段に示してございます。支払い利息と消費税等でございます。支払い利息と申しますのは、3指定法人の事業立ち上げ当初、料金収受をする前に事業を開始する必要から、資金確保のために借入した約55億円の長期借入金の返済利息でございます。借入金残高の減少に伴って減少傾向にございます。

また、消費税等の租税公課につきましては、平成17年度は2億5,000万円から平成19年度はマイナス9,000万円、平成20年度（見込み）はマイナス4,000万円とマイナスに転じておりますが、これは主に資金管理料金会計において当初は多額の料金収入があり、支出を大幅に上回っていたというものが、平成19年度以降は継続検査時徴収が終了したことに伴い料金収入が急激に細り、支出が収入を上回る構造に転じたため、その結果、税の還付を受けるという状況になっていることによるものでございます。

以上が指定法人業務にかかわる費用の推移でございます。

続きまして、3ページ目の図1で要員の推移を少しだけご説明させていただきたいと思っております。

この資料はJARCの要員構成の推移を部署別に示したもので、資金管理センター、情報管理部、再資源化支援部、システム部、事務統括部、それぞれについて、メーカー及び他団体からの出向職員、プロパー職員、派遣職員に分けて表示してございます。

JARCといたしましては、制度立ち上がり後、安定稼働を最優先課題としつつも、メーカーや他団体に人材を依存する状態から脱して、早期に自立化するということを目指すとともに、同時に、運営の効率化、合理化を図ってまいりました。

例えば、資金管理センターを御覧いただきますと、ピーク時の05年7月には出向者があ

わせて8人であったものを、09年1月には3名に減らし、プロパー中心の運営としつつ、棒グラフの下の数字に示していますとおり、全体としては20人から18人に削減してございます。

同様に、情報管理部におきましては、ピークの05年1月の出向者10名を09年1月には3名に減らしつつ、トータルでも18名から13名に削減してございます。

もう一つの指定法人機能であります再資源化支援部におきましても、同様の減少傾向でございます。

システム部を御覧いただきますと、大きく減少してはございませんが、JARCにおきましては、ベンダー様から支援要員を当初から受け入れておりまして、その人数を棒グラフの下の括弧内に示してございます。システム部立ち上げ当初の38名から現状19名に削減しておりまして、支援要員をあわせたトータルでの最適化を図りつつ、効率化に努めている状況でございます。

最下段にございますように、結果といたしまして、冒頭申し上げましたとおり、ピーク時05年7月に72名おりました職員は、現状、67名まで削減してきている状況であります。

JARCからの報告は以上でございます。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

続きまして、資料4-3に基づきまして、自工会のほうから説明していただきます。お願いします。

○加藤（忠）委員　引き続きまして、「リサイクルシステム運用費用のメーカー負担軽減要望について」をご説明させていただきます。

先ほどの09年度の説明と重複する部分もございしますが、私どもは其中で、資金管理、情報管理について、いかに自工会とセンターのほうと連携して安定化なり効率化に向けて取り組んできたかという内容について、若干重複しますが、ご説明させていただきます。

まず、1.の(1)リサイクルシステムの運用費用についてでございますが、先ほどの表にもございましたけれど、こちらの図1に費用低減の推移をあらわしてございます。その2つ目の・でございますが、リサイクルシステム運用費用は、システムの安定化とJARCの業務効率化の努力の結果、システム運用のユーザー負担分とメーカー負担分とメーカーが負担している人件費・物件費の合計でございますが、06年度の47.3億円をピークに年々減少しまして、09年度は予算ベースで36.5億円、約25%の大幅な低減を達成してございます。全体のコストを下げることによって、当然、ユーザーなりメーカーの双方の負担軽減

減ができたと考えてございます。ミニマム化とまではいかないまでも、その方向に向かっているということをおわかりいただければと思います。

(2)自動車リサイクルシステム安定化の状況でございますが、運営費削減の取り組みの一つということでいろいろな改善をやってまいりまして、立ち上がり当初よりさまざまなシステム改善を図ることによって、システムの安定化に努めてまいりました。図2に示すような形での改善件数でございます。

どういう事例かといいますと、いろいろありますが、そこにごございますように、情報管理料金の払い渡しバッチ処理能力改善によるシステム開局遅れの回避ですとか、さまざまな改善をやってまいりました。

また、図3にごございますように、システムの安定化に伴いまして業務に支障を生じる障害件数も年々減少してまいりまして、08年度では0件を達成したということで、極めて安定的に稼働中と考えてございます。

次の2ページは、(3)JARCの人件費・物件費の低減状況ですが、人件費・物件費のところだけを切り出したものをグラフ化したものでございます。先ほどご説明にありましたように、ピーク時で05年度4.3億円から、08年度は3.8億円ということで、大幅な低減ができたと考えてございます。

特に真ん中の図5にごございますように、職員数ですが、これは資金管理・情報管理の部分だけでございますが、37名から31名に削減をしましてスリム化を実現したと考えてございます。これはJARCの自立化を推進すべくということで、メーカー派遣要員は当初何十名かいたわけですが、プロパー職員と一緒にになりまして育成なりを継続して行ってきたということ、それから、業務マニュアルの作成による業務の標準化、業務のローテーションによる担当者の受け持ち範囲の拡大——これはメーカー用語で多能工化といっておりますが、そういう活動を支援してきたということで実現できたと考えてございます。

そういうことから、自動車リサイクルシステムは極めて安定的かつ低コストなものにすることができたと考えてございます。

3ページでございますが、現在、JARCの業務内容の棚卸し結果ということで、下の参考のところにごございますように、資金管理・情報管理が31名いるわけですけれど、その工数を受益者別に整理したものでございます。これはJARCのほうにご協力いただいているものをあらわしたものでございますが、その表にごございますように、大体受益者がメーカーであろうといわれるものが①～④で、概ね18%ぐらいかなと。それから、国・

自治体・事業者・ユーザーということで、切り分けするのが難しかったものですから、こういうくりにしますと39.7%、約40%。それから、JARCの固有業務ということでみますと40%強という見方ができるかなと。

これをまとめたものが上の図6でございます。メーカーの便益ということでは約18%ですが、JARCの固有業務部分を先ほどの18%と39%で案文しますと、メーカーの受益という部分では31%という見方もできるかなということで表したものでございます。

4ページでございますが、3. JARCの人件費・物件費について折半負担とすることの要望ということで、まず、JARCの人件費・物件費につきましては、平成15年3月の合同審議会で、今日資料なり議事録もついてございますが、議論を踏まえまして、基盤的成本ということで、自動車メーカー等が100%負担してまいりました。以下のような理由によって、他のシステム運用費用と同様にユーザーとの折半負担としていただくことを要望したいと思っております。

理由でございますが、①として、立ち上がり後4年半でシステムの安定化やJARCの組織のスリム化・業務の効率化を実現し、安定的かつ低コストなシステム・体制の構築が完了したと考えてございます。

②として、JARCの業務内容を分析しても、メーカーに便益のある業務の割合は大体3割ぐらいであるということ。

そういうことで、③として、自動車リサイクルシステムを安定運用させる上で必要不可欠という観点で、人件費なり物件費もシステム運用費用の一部として見直すことができるのではないかなという考え方でいかがかということでの提案でございます。

私のほうからの説明は以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

以上で切らせていただいて、先ほどの資料4-1-1で検討課題として上げられておりますJARCの効率化が進んでいるかどうかという話と、資金管理あるいは情報管理に関する費用負担、ユーザーとメーカー等、そのあり方についての議論を少しお願いしたいと考えております。

ご発言のある方はマイクが行くかと思しますので、札を立てていただけるとありがたいのですが、いかがでございましょうか。

では、鬼沢さんからどうぞ。

○鬼沢委員 いろいろ削減に向けて努力されてきたということは、報告を受けてよくわ

かるのですけれど、先ほど数値が出ていたのが3年分で、これからの状況を考えますと、今、ユーザーと折半の提案はちょっと時期的に早いのではないかなと思います。

こういった、どういう努力をして、どうなってユーザー負担が折半になったかという情報がユーザーに届くときに、かなり細かいところまでというのはなかなか届かなくて、結果、どういう情報が行くかという、今まで自工会のほうでメーカーが負担していたものを、社会的状況が苦しくなったからユーザーが今度負担するようになったみたいな、そういう情報に届きがちだと思うのです。

そういうことを考えると、この自動車リサイクル法を立ち上げた時点で、メーカーの皆さんたちが責任をもって100%負担してきていただいたものに対するユーザーや国民の信頼が、その時点で失われるのではないかなと思うのです。その信頼を失うことと比較したら、先ほどの3年間の負担でいくと、200円から2万円の赤字とありますが、これが徐々に減っていくことを考えると、その信頼を今失うよりも、ここでもう少し頑張っていただけたらいいんじゃないかなと思います。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

では、酒井さん、どうぞ。

○酒井（伸）委員　　先に質問をさせていただきます。資料4-1-1で、情報システムの構築費用として142億円を負担してこられたということがありますが、これは今日の全体の資料の中では読み取れなかったのですけれど、ここの部分はその数字の根拠といいますか、具体的に何にどう、この142億円がかかったのかということをお教えいただきたいと思えます。

なぜかと申しますと、この資金管理あるいは情報管理に透明性を持って業務を運用されて、かつ、効率的運用に努めてこられたということは今日の資料でよくわかったのですが、その一方、ユーザー負担のところも相当金額がございまして、ある意味で持ちつ持たれつという構造かなと私のほうからは見えるんです。

それに対して142億円というところのエビデンスが何も今日は示されていないものから、一体どこにどうこれがかかったのかというのをちゃんと伝えないと、今日お出しになられた議論というのはいまよく進まないのではないかと思ったので、質問しているということでございます。

もう1点は、資料4-2の中で、リサイクル料金の預託收受にかかる費用、あるいは資金管理・運用に要する費用、これが平成17年度で約100億円強ですね。それから、19年度

になって44億円程度。これがユーザー負担として負担されていると。先ほどのご説明では、これは主に車検時預託なので減ってきましたということでしたが、基本的にここをユーザーが全額負担しているということに関しては、認識が十分ないのだろうと思っております。

質問は、その後、平成20年度の見込みが16億円となっていますが、この16億円から17億円というのは、全額、今後の運用費用と考えていいかということなんです。そうすると、ここの運用費用がなぜ全額ユーザー負担にならなければならないのかということにもちゃんと立ち返って、今日のJARCの人件費云々ということを用いるのであれば、そこもあわせて考えなければならないのではないかと思います。運用費用というのは、そういう意味では、全関係者にとって適正かつ効果的な運用が図られることが望ましいはずですから、この部分が皆さんの折半であってもいいのではないかと逆に思った次第でございます。

そういう意味で、資料4-1-1の最後のまとめ図のところの整理の仕方ですが、ランニングコストの中の③と④で、費用負担の基本的考え方として「資金管理料金」と書き込まれていますけれど、ここをもし費用負担の基本的考え方ということで整理するのであれば、ここは当然、「ユーザー」と書くべきだろうと思います。ここは主体と料金が混在したような整理の仕方になっていまして、こういう表現は絶対よろしくないと思います。

質問を含めて発言させていただきました。

○永田座長 どうもありがとうございました。

1番目の142億円の話は、加藤さんのほうから説明していただけますか。あるいは、JARCのメンバーお二人にも来ていただいていますので、どちらかからしていただけますか。

○齋藤説明者 今の142億円の話ですが、これはイニシャルコストとしてかかったものと私も認識しておりますので、ゼロからスタートして構築するコストそのものを。

○加藤（忠）委員 イニシャルコストの件ですね。142億円は、自動車メーカーが中心的な役割を果たすということで、リサイクルシステムの構築費用ということで、04、05、06という形でシステム構築費用ということで、自動車メーカー等、輸入組合も含めて負担したものでございます。

○永田座長 その内容をという話ですね。この値自体も今回初めて出てきた話じゃないんですよね。

○加藤（忠）委員 ええ、これは今までも何回かお示しして、たしか自動車リサイクル法の議論をした審議会でも内訳を示してございますが、ほとんどがデータセンターの構築

ですとか、情報システムのソフトの開発費でございます。という内訳でよろしいでしょうか。

○永田座長 はい。では、2つ目の話を。

○大木説明者 先ほどご指摘のありました③領域、100億円から16億円に下がっていることの今後ですけれど、16億円につきまして、資金の運用費用というのは380万円程度でございます。それ以外でいきますと、引き取り時の料金収受、輸出返還事務費、この辺でございます。輸出返還事務費が約6億でするので、引き取り時の料金収受はそれ以外ということでございます。したがって、今後は、輸出返還の台数等によって変動いたしますけれど、このレベルが継続するという認識でございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それから、酒井先生、さっきの表の話ですけれど、これはこれまで法をつくってくる過程の中で、資料4-1-2、第6回の合同会議の一番最後のまとめ図というのがありますので、ここで資金管理料金というのが使われていますので、その延長で来ていますので。

○酒井（伸）委員 わかりました。今日、資料4-2を拝見して、今の項目がスパッとユーザー負担と書かれている表が片一方にあるものですから、そうすると、この表のものの方が少しよくなかったかなと思ったものですから。

○永田座長 わかりました。

○酒井（伸）委員 それから、今お答えいただいた話の中で、輸出返還のところが6億云々という話になってまいりますと、この費用が全額ユーザー負担にならねばならぬという理屈というのはどういうことになるのでしょうか。

○杉本室長代理 これについてもご議論いただくところでもあるかと思いますが、輸出返還事務費についてのユーザー負担というのは、最終的には輸出返還をされる者、この輸出返還で費用を返還される方が受益者ということになりますので、その際の事務費ということで別途料金を設定しまして、事務工数分だけ引いて料金を返還していると。ですので、ここ自体は情報管理料金や資金管理料金の負担ではないという理解でよろしいでしょうか。

ですので、実質、資金・情報管理の一般のユーザーの方からの費用負担になっているのは、引き取り時預託を差し引いた10億円の部分という理解でよろしいですか。新車時預託も含めてですね。すみません。

○永田座長 よろしいですか。

では、武藤さん、どうぞ。

○武藤委員　意見ですが、資料4-1-3の1ページ目の下から2段目あたりですが、「循環型社会形成推進基本法の中でも、このようなりサイクルに関する費用について関係者が適正に分ち合う必要」という流れの中で、メーカーさんが全部負担する部分とユーザーと折半する部分とをきれいに整理をしたという経緯があるかと思いますが、このときに、審議会の中間報告等で、メーカーの主体的な役割をジャパン・モデルという形でアピールしたわけで、それが今続いているのだと思います。そこの部分を折半にしてしまうとちょっと弱くなってしまふかなという気がしますので、費用の軽減とかコストの節減というのはよくわかるのですが、そのためにシステムを簡素化するという方法もあるかと思うので、そちらの議論をあわせてしていかないと、この話はできないかなというのが私の意見です。

○永田座長　どうもありがとうございました。

では、大塚先生、どうぞ。

○大塚（直）委員　似たような話なので一緒にさせていただいたほうがいいかと思いついて。日本型のEPRということで、メーカーが統括的な責任をこの全体のシステムについて負われるということが当初の議論だったかと思いついて、永田先生の座長のもとにそういう議論をしてきたものですから、今、大変な状況におられることは私もよく理解しているのですが、人件費、物件費というのは一番基盤的な費用だと考えると、これはランニングコストでもあるのですけれど、ランニングコストだからこそということもあるかと思いますが、折半にしてしまうと、当初の趣旨とは違ってくるのかなということはあるかと思いついて。

日本型EPR自体がリサイクル促進の観点からどうかという問題はないことはないと思いますが、とにかく最初はそういうことで費用負担について考えたので、それを変えるとすると、最初の考え方との関係でどういう整合性を保つのかということが問題になると思いついて、その点をお伺いしたいということでもあります。

○永田座長　後でまとめて、加藤さんのほうから、よろしいですか。

○加藤（忠）委員　はい。

○永田座長　では、大慈弥さん、どうぞ。

○大慈弥委員　ありがとうございます。論点整理の中で、品目の議論をした後、早速、指定法人の上のあり方について取り上げていただいて、私どもとしては感謝を申し上げます。また、単に最小化の議論だけではなく、費用分担について取り上げていただいて、先

ほど自工会さんのほうから要望が出ていましたけれど、私ども輸入者にとっても同じ義務者として負担をしている関係から、先ほど発言をされた先生方からは皆若干懐疑的なご意見があったのですが、私どももこの折半化をお願いしている関係で補足をさせていただきたいと思います。

確かにジャパン・モデルとか、また、基盤的ということで、スタート時点ではこの制度がうまくいくかどうかという不安があって、動いていないものをランニングといってもわからないので、基盤的なところはまずジャパン・モデルとしてスタートしてくれよということでのんだ経緯がございまして、その観点からなぜ今見直すことが適切かということ、スタート時に不安を払拭するということからスタートした経緯を考えますと、この評価になるわけですが、3年経ち、一つの区切りの5年の見直しになったときに、もう一回スタート時点に戻って、本当に今動いていないのか、車検時徴収も終わった今の段階で、その負担をだれがすべきかということを議論するというのは非常に大事なタイミングなのではないかということで、私は、時期尚早だとは思っておりません。ということで、ぜひこの審議会でご議論をいただければと思います。

第2点目でございますが、折半の議論のところ、先ほど他の項目もということがありましたけれど、この1番目の基盤のところについては、まさに人件費等々でございまして、これは先ほどの31%という数字をみるまでもなく、折半をする必要があるのではないかということから、折半をお願いしているわけであります。

最後に、そもそも中心的役割を果たしていくという使命を帯びているわけですが、このところの修正をすることが中心的役割を放棄するというマグニチュードのものでもないかと思しますので、ぜひ基本に立ち戻って、また、費用の性格をよく考えて、この議論を進めていただければと思います。

また、システム開発のところ、140数億という大きな負担をしたのも、これからまた資料が出ればですけど、明らかにこれを動かさなければいけないというところから負担をしたわけですから、もう動き出して、今となつては、今後の改修費を含めまして、基本的にだれが裨益をするのかということのを頭に置いて比率等々を考えていただければということで、今日の自工会さんの要望と同じ要望を輸入組合として出しているということを補足させていただきたいと思います。ありがとうございました。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

ほかにご発言のある方はいらっしゃいませんか。

では、酒井先生、どうぞ。

○酒井（伸）委員　　ちょっと意見をいわせてください。当初の議論というのが、ある種の役割分担の中で中心的役割を担われるということの中で始めたシステムという、こういう理解で共通理解だと思いののですが、その理由というのは、基本的には運営の安定化ということを目指さねばならないということではまったところだと。

ところが、今日の要望の資料等々を拝見いたしますと、基本的に受益者はだれかということに相当話が展開をしておるのですね。特に今日お出しになられた資料4-3といったあたりはそういうつくり立てになっていると思います。次に受益者はだれかという話になっていくのであれば、ここを徹底的に精査して、社会全体として一体シビルミニマムは何かということの議論を重ねた上で、その上でのある種の負担論ということにならないと、単純に折半という話ではなかろうと考える次第でございます。

そういう意味でそういう作業に入るのか否かという話と、そもそもの全体のシステムを円滑に動かすために、物づくりを担われている方々が、その意味では上流から下流まで全体を目配りしますというところのシステム運用の統括者として役割を果たされるという話であれば、もう少し踏ん張って、ここは運用も含めてやっていただくという考え方もあっていいのではないかとどうしても思ってしまう。全体からみて、今回の話は若干拙速過ぎるのではないかなという気が私もいたしました。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

下平さん、どうぞ。

○下平委員　　部分的な質問で恐縮ですけれど、JARCさんに質問したいのですが、JARCさんの管理部門の費用、今の事務統括部の費用についてでありますけれど、資料をみますと、費用、人数とも効率化が進んでいない、むしろ増えているという状況があるのですが、それはどういうことなのかということと、それから、この負担のあり方について、発足当時は自動車関係団体で賛助会費で負担をしてJARCを回していくと、こういうことかと思うのですが、これが今後どうなるか、どういう負担をしたらいいかという話なのですが、JARCさんの独立ということを見ると、自前収入化のような道によって、この管理部門の費用負担というものを、もちろん自動車関係団体による協賛も必要でしょうけれど、あわせて自助努力をするというお考えがあるかどうかをお伺いしたいと思います。

○永田座長　　では、どうぞ。

○齋藤説明者 お答え申し上げます。事務統括部の人員のところ、この推移をみていただきますと、確かにほかの部門と比べて削減が進んでいないということでございますが、資料4—2の図1の棒グラフのところをみていただきますと、一番下に事務統括部がございます。この一番左にあるタイミングというのは平成15年7月でございますので、これは自動車リサイクル法の前でございます。

これが原型と考えていただければいいのですが、この当時はそういう指定法人化の前の段階の事務統括部でございますので、通常の財団法人としての規模ということで、プロパーが5人いますが、例えば、ここに事業が2人、総務系で1人、経理が2人という、ごく普通の財団法人の事務局の形でございます。

その後、指定法人化に伴いまして人員がどんどん増えてまいりますので、そうするとその管理部分の業務が増えてくるということでございまして、例えば、その隣の平成16年には人事労務担当を追加するとか、そういうことで少しずつ人数を増やしてまいりました。この部分についても、国からの整理もございまして、事務統括部の部分で指定法人化に伴ってそういう負荷が増え、人員が増える部分について、そこのところを含めて各賛助団体さんの費用負担に基づいてこの部分は負担しましょうと、そういうとりなしがあつて今に至っていると思います。ですから、そこで少し業務の負荷が増えた中で、ずっと今まで10名程度で、入り繰りはございますが、推移してきたということでございます。

その後もちょっと増えておりますのは、例えば、そういう指定法人化に伴ういろいろな業務の中で、特に経理部門についての充実とか統括経理として総括的な経理部門を集約するためのそういう工数とかということで経理の人員を少し増やしたりと、そういうことで推移をしているということでございます。

したがいまして、そういう部分で、私どもの認識としては横ばいと考えておりますが、事務統括部の質が変わったことによる増員ということで考えていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○永田座長 今後の話はいいですか。

○齋藤説明者 今後につきましては、こういう形で今後も推移すると考えておりまして、これ以上増やすつもりもございませんし、この程度のレベルでやっていきたいと考えております。

○永田座長 ありがとうございます。

それでは、最後に加藤さんのほうから何か発言がありますか。

○加藤（忠）委員　ありがとうございます。皆さんのほうから貴重なご意見をいただきまして、誠にありがとうございます。特にユーザ一代表で鬼沢先生のほうからは、信頼性を損なうのではないかとといった貴重なご意見を伺いまして、参考にしたいと思います。

特に皆さんのほうからの、最近の経済状況を踏まえて、苦しくなったからという見方もというのがございますけれど、これは我々自工会として、輸入組合さんも含めて、こういう状況を踏まえてということではなくて、もともとこういう考え方で費用負担のあり方もこのタイミングで議論すべきではないかということで、今回提案したものでございます。昨年の7月、経済危機が始まる前にこういう提案をさせていただいているということで、その辺はご理解いただきたいと思います。

いろいろなご意見を伺ったわけですが、自工会の考え方をもう一度整理したいと考えてございますけれど、自工会は今までも中心的な役割を果たしてきたということで自負してございます。そういうことで、今後も中心的な役割を果たしていきたいと考えてございます。今まで果たしてきた役割はいろいろございますが、先ほども申しましたように、情報システムの構築ですとか、人件費・物件費の負担ですとか、さらには、本日説明させていただきましたけれども、指定法人の人的な支援、効率化の支援、これによって全体コストを低減するというので、これは全体コストの低減ということですのでユーザーなりメーカー双方にとって大きな効果が得られたと、コストのミニマム化が図られつつあると考えてございます。

そういうことで、今回お願いしたのは、見直しの前提となる全体コストの低減、そしてミニマム化に向かっているかどうか、これをお示ししたわけですが、今後、将来にわたって、未来に向かってといったほうがいいかもしれませんが、長期安定的にこのシステムを維持・運営するに当たって、今までのような考え方もございますが、システム運用という考え方もあるのではないかと、こういう提案でございます。

あとは、50%負担といった数字の議論もございますけれど、中心的な役割を果たすということでは、さまざまな形態もあろうかと思っております。私どもは輸入組合さんと一緒になりまして、今後とも全体コストを引き上げる取り組み、こういうものを継続すること一つ中心的な役割を果たすという方向で考えてまいりますので、この折半負担についても、皆さんのご意見を踏まえて、我々は先生なり事務局ともまたご相談して、今後、どういう対応をとるかということで検討してまいりたいと考えております。

○永田座長　どうもありがとうございました。

では、大慈弥さん、どうぞ。

○大慈弥委員　ありがとうございます。今、加藤委員からのご意見は全くそのとおりでありまして、景気問題でこれをお願いしていることは全くございませんし、1～2、補足をさせていただきますと、先ほど、信頼性、ユーザーに対する責任説明ということでございますが、実はメーカーに対しても説明責任をしなければいけない。我々輸入者は、先ほど酒井委員から、資金管理料金、情報管理料金と書いてあってユーザーにはわかりにくいというご意見がございましたが、これは法律ではっきりさせているのでユーザーだということなのですけれど、その上の自動車メーカー、輸入業者については一切法律的に義務づけられておらずに、ただ請求をされるということですから、外国の人がなぜ払わなければいけないのかということで、法律なり通達ではっきりしてくれないかという要望が実は出ております。

そこをこの制度を支えるためにということで、非常に日本的な説明の仕方でお金をとっているわけでありまして、そういう意味では、先ほどの負担の話も、ユーザーに説明がつくとともに、海外のメーカーにも説明がつくようにしなければいけない。その点で、なぜ人件費をメーカー・輸入業者だけが払わなければいけないかというところを私どもは理念的にお願いをしているわけでございます。

それも含めて、当初ではない、今の段階で望ましい分担の適切なあり方をぜひご議論いただければと、つけ加えさせていただきます。ありがとうございました。

○永田座長　どうもありがとうございました。

この問題に関しまして、多面的な視点でいろいろご意見を頂戴いたしました。方向性という話からしますと、まだ議論の途中かなと思っております。この資金管理に関する経済的な話だけではなく、役割分担の話というのはまだ後半に及ぶわけでございまして、そういう点も含めまして、再度、事務局のほうでも検討させていただきながら提案をさせていただければと思っております。

それでは、これで1つ目の議論を終わりにさせていただきまして、2つ目の議題に入らせていただきます。

不適正保管対策あるいは不法投棄対策についての問題でございます。資料5—1と資料5—2を使いまして、事務局より説明いたします。お願いします。

○杉本室長代理　それでは、資料5—1を御覧ください。「不適正保管対策、不法投棄対策について（論点整理）」でございます。

こちらにつきましても、2月19日の合同審議会におきまして論点整理として指摘されているところがございます。今回、その中で指摘されている内容について、大きく4つのカテゴリーで分類してございます。

1つ目に大きく指摘いただいているところにつきましては、不適正保管、不法投棄等の判断のあり方というところがございます。それにつきまして、1.の1)から、その判断の考え方の必要性ということで述べさせていただきます。

使用済自動車の不適正保管、不法投棄等につきましては、法施行前の約22万台から大幅に減少したものの、今なお2.2万台が残存しているという状況でございます。その処理の迅速化とともに、早期発見、未然防止、こうしたものに努めるべきものでございます。

使用済自動車につきましては、有価・無価を問わず廃棄物とみなされるようになり、廃棄物処理法の規制が適用されるため、使用済自動車等の保管は明らかな廃棄物の保管行為ということで、排出法に基づく対応も行いやすくなりました。

一方、中古車であるか使用済自動車であるかは、一義的に所有者の意思に基づき決定されることとなり、また、当該自動車の客観的な状況にもよるため、不法投棄等の現場においては判断が困難な場合も存在する。また、そのため、不適正保管、不法投棄等の迅速な処理を妨げる要因ともなっている、というご指摘をいただいております。

これらの判断に当たっては、現在、路上放棄車両の処理や廃棄物認定についての手続きを条例等で定めているような地方公共団体もございますが、最終的には個別の事案ごとに、個別の状態や条件によって総合的な判断が必要であろうということでございます。そのため、明確な具体的な判断基準一つ一つを示すことは困難でございますが、幾つかの事案を類型化することとともに、最終的に使用済自動車と判断するための手続きについても整理することで、地方公共団体における判断の容易化・処理の迅速化を図るべきではないかと考えてございます。

その判断に当たっての検討項目でございますが、2)でお示ししているところがございます。

地方公共団体が使用済自動車の不適正保管・不法投棄等を判断するに当たり、当該自動車在使用済自動車であるか否かの主観的及び客観的な条件、それを撤去する必要のある状況か否かの条件等を整理する必要があり、以下のような内容が例として考えられます。

1つ目は、所有者の存否とその意思。

2つ目は、使用され得る自動車か使用済自動車かの区別。

3つ目は、路上に駐車されている車もしくは放置されている車の区別。

4つ目は、放置されている車が環境保全上支障の生じるおそれのある状態か否か。

そのほか、他法令の関係では、自動車がそこにあることでの社会的な問題が生じているかどうかというものがあろうかと思えます。

今後、具体的な事例について、情報収集、類型化をしていく必要があるのではないかとしております。

2ページですが、3) 現行の地方公共団体の手続き、制度の制定状況ということで、地方公共団体における廃棄物の認定手続き、処理手続き制度の制定状況につきましては、条例や要綱・要領による対応等、さまざまでございます。

今回のアンケートの回答では、資料5-2を御覧いただければと思いますが、その2ページ目に条例等の制定状況というところでお示ししてございます。

このアンケートは、特に放置自動車等の処理が多いと考えられる政令指定都市18都市を調査対象として行ってございます。今日現在で15都市の回答をいただいております、その回答の内訳がこちらのグラフとなっております。

放置自動車に関する条例等の制定状況としては、条例で定めているものが4件、要綱・要領が7件、規定なしが4件でございます。4件の規定なしのところについては、今のところ特に検討状況もないとなっております。

資料5-1の2ページに戻っていただきまして、このように条例を定めているところがございます。そのほかの自治体におきましても条例を設けているところが幾つかございますので、その制度の運用状況や効果等を今後検証していくことで、具体的な手続きによる効果等をみていきたいと考えております。

そのほか、使用済自動車の処理に当たっては、環境部局だけではなく、道路管理者等が他法令での手続き等を勘案し処理を行っているところでございます。今後、担当部局及び手続き等について精査していきたいと考えてございます。

資料5-1の後半以降についてでございます参考1が、幾つかの他法令等を含めての手続きのフローチャートでございます。ページが入っていないくて恐縮でございますが、参考1の頭からいきますと、廃棄物処理法に基づく行政代執行の手続きということで、どのような手続きが必要になっているか、また、先日、市長会からのヒアリングで代表してご説明いただきました川崎市の路上放棄車の処理手続き、そして、委員となっている浅野委員の横須賀市での条例の例でございます。

続きまして、路上放棄車処理協力会の申請手続き、そのほか、行政代執行法に基づく行政代執行の手続き、河川法に基づく行政代執行の手続き、道路法に基づく行政代執行の手続き、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づく撤去手続き、遺失物法に基づく手続き、等々幾つかの関係法令、そのほかの参考とすべきフローがございますので、今後これらの法令の効果や解釈等を精査しながら、その手続き等を整理していきたいと考えてございます。

続きまして、4) 今後、不適正保管、不法投棄等の判断や手続きの検討に当たって考慮すべき事項としてまとめてございます。

1つ目は、今後の個別の不適正保管、不法投棄等の事案及びそのおそれのある事案。

2つ目は、道路交通法等の関係他法令との整合。

3つ目は、廃棄物処理法における運用。

4つ目は、自治体内外の関係者と役割分担。

こうしたものについて精査していきたいと考えております。

2. 今後の路上放棄車の支援スキームについてでございます。

こちらにつきましては、自工会及び輸入組合のほうから、路上放棄車処理協力会の廃止についての要望があるとともに、自治体、市長会等からの支援スキームについての要望もあつたところでございます。

1) 基本的考え方でございますが、使用済自動車または解体自動車の不法投棄の処理に当たっては、廃棄物処理法にのっとり、地方公共団体の事務として撤去する場合もあれば、行政代執行として撤去する場合もある。また、支障の除去の手法についても、例えば、産廃特措法においてはその周辺土壌も含めて全量撤去する場合もあれば、そのほか原位置での浄化処理、原位置覆土等も方法として含まれている。

一方で、自動車リサイクル法に基づく不法投棄対策支援事業につきましては、自動車リサイクル法の中で、地方公共団体の長の廃棄物処理法に基づく支障の除去等の措置の資金の出えんその他の協力、及び撤去した解体自動車または特定再資源化等物品の引き取り、これらの再資源化等に必要となる行為の実施となっております。支障の除去には、行政代執行と解体自動車等の撤去が必要となるため、手続きの煩雑化や複雑化、処理の長期化及び費用の高騰につながるなどの指摘もございまして、現在では大規模な不法投棄事案においてのみ活用されているところでございます。

一方で、小規模の路上放棄車等においてリサイクル料金が預託されていない場合には、

路上放棄車処理協力会から、リサイクル料金相当の寄附によって今まで処理が行われてきたところでございます。

今後でございますが、路上放棄車の処理に関しては、その大部分がリサイクル料金を預託済みになり、撤去される路上放棄車については概ね有価で取引されるような状況となるため、撤去費用も含めて地方公共団体の処理費用が減少されていくことが考えられます。その際には、撤去に至る行政手続き等にかかるコストの最小化が課題となり、1. に上げたような手続きの整理等が必要となります。また、リサイクル料金預託済みの路上放棄車両が大多数を占めるようになれば、現在、寄附行為として行っていたいております路上放棄車処理協力事業の支援対象はますます減少し、現状の協力事業の支援内容でほぼ利用されなくなることが想定されます。

路上放棄車のような個別の事案に対する支援事業の適用に関しましては、行政代執行の手続きを整理することでその利用というのは理論上可能になるとは考えられるものの、手続きによって行政コストが1台当たりの処理費用を上回り、制度活用のメリットがなくなる可能性もあり得ます。そのため、今後、行政手続きの整理、明確化により、小規模案件にも支援事業が適用可能となるか、その可能性について検討すべきではないかとしてございます。

その上で、支援事業において路上放棄車についても処理が可能となった際には、路上放棄車処理協力会の機能というのは支援事業において代替されることとなり、その廃車も検討すべきではないかとまとめてございます。

2) 今後、検討すべき事項でございます。

①不法投棄処理に係る処理期間、費用負担状況について整理すべきこととしてございます。地方公共団体において放置自動車等の処理にかかっている処理期間及び費用については、直接的な処理コストの他、収集運搬や保管等の費用、地方公共団体の行政コスト等もかかってございます。

これらを整理するに当たり、今回のアンケートで、資料5—2でまとめているような状況でございますが、今後、処理期間が長期化される状況の把握及び原因の検討、処理費用の負担状況の把握及び最小化の検討等について行い、費用や期間の効率化の方策を検討していくとさせていただきます。

資料5—2を再度御覧いただければと思います。

1枚目の調査結果のところの表でございますが、これは自治体のほうで処理を行ったも

のと、自主撤去も含めて自治体において放置されていた自動車が処理されたものの合計でございます。

そのうち、③の都市撤去台数としているものが自治体のほうで撤去したものでございまして、その内数として、都市負担台数はリサイクル料金が預託済みであった車の台数、協力会制度利用台数は未預託であった車の台数でございます。

⑤の処理費用というのは、都市が撤去した台数の収集運搬と処理の総額でございます。その一方で、⑥都市単独負担分総額は、処理費用のうち協力会からの寄附金額を引いた額というのが都市が独自に負担している分ということになります。

都市負担分1台当たりの処理費用というのは、⑥÷③としておりますが、これは原理的には全部の放置自動車が預託済みになった場合、都市が1台当たりどれくらいの費用負担をすることになるのかというところを計算しているものでございます。

そして、協力会からの寄附金額を⑦でお示ししております。

速報値であることもありまして、若干、数字の修正等がございます。申しわけございません。まず、B市の処理費用のところでございますが、こちらは23万5,000円となっておりますけれども、これは転記ミスでございまして、都市撤去台数は0でございますので、処理費用は0円でございます。

それから、2ページ目のグラフのほうでは、最終的に15都市の回答があるわけですが、この調査結果では、最後に書いていただいたところが入ってございませんでして、14都市部になってございます。口頭で追記させていただきます。

順番でいきますと、O市は処理台数が133、未処理台数が6、都市撤去台数が58、都市負担台数が10、協力会制度利用台数が48、処理費用が54万4,412円、都市単独負担分総額が11万7,302円、都市負担分1台当たりの処理費用が2,022円、協力会からの寄附金額が42万7,110円となっております。申しわけございません。

次のページでその大体の傾向等についてグラフでお示ししてございます。

真ん中の段の放置自動車の処理状況でございますけれども、自治体処理台数に占める路放協の処理台数の割合は、預託済みであった台数が165台に対して、路上放置車処理協力会から寄附をいただいている未預託の台数が397台となっております。

処理台数と処理費用の関係では、一概に傾向はみられないところでございますが、当然のことながら、処理台数と処理費用は一定の傾向とまでは申せないものの、台数が増えたときに応じて費用負担されているという状況が出てこようかと思えます。

それから、放置自動車の処理期間につきましては、別途聞いているところでございますが、平均の処理期間ということでアンケートで回答いただいているものについては、平均で2カ月とお答えいただいているところが1件、平均3カ月としているところが3件、6カ月以内としているところが3件、1年以内としているところが1件、1年以上かかっているものが2件、平均処理期間として不明としているところが5件でございます。

最長処理期間につきましても、3カ月以内が1件、6カ月以内が2件、1年以内が2件、2年以内が2件、2年以上かかったものがあるところが3件ということでございます。

今後、この処理費用等の状況や原因の検討、この効率化の方策について検討していきたいと考えてございます。

お戻りいただきまして、資料5—1の3ページ、2)の②不法投棄対策支援事業と路上放棄車処理協力事業についてでございます。

不法投棄対策支援事業と路上放棄車処理協力事業の概要の比較ということで、14ページの参考2でお示ししているものでございます。

この表でみていただきますと、実施主体といたしましては、不法投棄対策支援事業は自動車リサイクル促進センターが法に基づき行っているのに対して、路上放棄車処理協力事業は路上放棄車処理協力が構成員以下のとおりで実施していただいているところでございます。

実施年度といたしましては、法施行後の平成17年度に支援事業がスタートしたのに対して、路上放棄車処理協力事業は平成3年度から実施していただいております。

支援原資といたしましては、リサイクル料金の剰余金であるのに対して、協力事業のほうは構成員からの寄附金で行ってございます。

支援対象者は、都道府県、市町村に対して、協力事業としては市町村となつてございます。

支援内容でございますが、都道府県・市町村が行政代執行により実施する使用済自動車由来の環境保全上の支障の除去に必要な費用の原則8割を支援してございます。協力事業のほうは、市町村が実施する路上に放棄された車両の処理費用のうちリサイクル料金を預託されていないものについて、そのリサイクル料金分を寄附しているところでございます。

19年度の実績といたしましては、支援事業としては2件ございまして、1,700万円の実績がございまして、協力事業のほうは、4,020台の処理に寄附いただきまして3,700万円となっております。

必要要件といたしましては、使用済自動車等について、処理基準に適合しない処理が行われ、生活環境の保全上支障が生じ、または生ずるおそれがあると認められること。

地方公共団体において、以下の事由によって代執行が行われるものであるということで、原因者が措置命令に対して措置を行わない場合、もしくは原因者追求の結果、その特定がやむを得ずできなかった場合となつてございます。

協力事業のほうにつきましては、地方公共団体等が管理する公有地に放置された車両で、一般廃棄物とみなされる場合。

原因者追求の結果、その特定ができなかった場合。

「放棄車両引取システム」を利用して、自動車リサイクル法のルートで処理したもの。

このような差が出ているところでございますが、今後、支援事業を用いた2例を参考に、支援事業に必要な行政手続きや作業について検証を行ってまいりたいと考えております。

また、他法令での行政代執行の手続きや実例を参考にし、小規模事案についての手続き等を精査する予定でございます。

3. 無許可解体業者及び一部解体業者の不適正処理についてでございます。

無許可解体業者及び一部の解体業者においては、中古車、または盗難車等を用いて、部品取り等を行っており、環境保全上支障が生じている事案が報告されてございます。部品取りについては、解体行為として、整備業であっても部品取り行為を行う際には、解体業の許可を取り、使用済自動車として処理するよう要請しているところでございますが、使用済自動車と中古車について外形的に明確に判断されない点、オークション流通の拡大等から従来の解体業者以外の者も容易に使用済自動車と思われる中古自動車が入手できるようになった等から、無許可解体業者においても使用済自動車と疑われる自動車が入手可能となっているということが指摘されてございます。

このような事案については、中古車と使用済自動車の定義問題、オークション会場における使用済自動車の取り扱い等の類型化等により、無許可解体業者等に使用済自動車が流通されないことが有効な対策として考えられますが、それらについては、自動車リサイクルの入り口の部分、また、別途の機会で議論させていただきたいと考えてございます。

また、無許可解体業者等の摘発についても、情報収集について関係者との連携を行うなど、何らかの無許可解体業者の覚知や指導の推進方策についても検討すべきではないかと考えてございます。

4. 不正輸出対策でございます。

こちらにつきましては、従来からもご説明しているとおり、不適正解体された解体自動車の輸出事案の発覚等に端を発して、新潟県内の4港及び北海道小樽港において、解体自動車の不正輸出を監視する体制が構築されてございます。

今後、このような体制をどのようにしていくかということにつきましては、通常の使用済自動車だけでなく、盗難自動車が解体されて輸出されるケースもありますので、効果的・効率的な不正輸出対策を進めるためには他の機関との関連が深く調整が必要であるということから、関係機関と協議しつつ検討していきたいと考えてございます。

資料5—1につきましては以上でございます。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

それでは、ご意見やご質問のある方、札を立てていただければと思います。

時間がなくなってきておりますので、事前に人数だけ確定させていただきたいと思えます。今、札を上げられている方で原則終わりにさせていただきたいと思えます。

では、浅野さん、どうぞ。

○浅野委員　　横須賀市の浅野です。よろしくお願いたします。不法投棄対策支援事業と路上放棄車処理協力会事業について、要望という形になるでしょうか、させていただきたいと思えます。

不法投棄対策支援事業でございますが、資料に記載されておりますとおり、支援事業においては行政代執行としての実施が求められておりますけれど、自治体にとって手続きが煩雑で、利用しにくいものになっております。本日の資料5—1の5ページに参考資料として、廃棄物処理法に基づく行政代執行の手続きについてお示しいただいておりますが、このフローは、廃棄物の不適正処分に対する手続きフローで、まず、放置自動車が廃棄物であるとの認定をしなければ先に進みません。廃棄物処理法では、取引価値の有無や所有者の意思等を総合的に勘案すべきものであって、廃止された時点で客観的に廃棄物として観念できるものではないとされておりますので、外見から廃棄されたものであるとの判断ができるのかといった問題がございます。

次に、放置自動車の場合、処分者がわからないというケースが多くございます。処分者等が覚知できない場合は、報告後、代執行を行うこととなりますが、ここでどこまで調査をしたら覚知できなかったということになるか、明確になっておりません。

最後に、この支援制度では、要した費用の80%を出えんしていただけますが、残りは自治体の負担でございまして、自治体にとっては債権が生じることとなります。このように、

自治体にとってはなかなか扱いづらい面がございますので、この制度を容易に利用でき、不法投棄自動車の処理の迅速化につながるようにしていただきたいと思っております。

続いて、路上放棄車処理協力事業についてでございます。自動車工業会さんからは、過日の合同会議で預託率がほぼ100%に近づいている中、路上放棄車処理協力会の寄附制度は終了としたいといった趣旨のご発言がございました。現在の寄附制度はリサイクル料金分の寄附であることを考えれば、社会的貢献の一環として行っているこの制度は終了し、将来的には、法に基づいた不法投棄支援事業に移行すべきだと実は私も感じておりました。

ところが、本日の資料5-2でございますが、これを拝見いたしますと、放置自動車の処理状況で、この調査結果の表の中でございますけれど、都市撤去台数をざっと計算しますと約560台になりますが、このうち、協力会制度を利用した台数もざっと計算しますと、先ほどの〇市というのを含めてでございますけれど、450台程度になります。全体の約80%となっております。

乱暴な推測をいたしますと、預託金を払っている車というのは5台に1台しかないということになります。不法投棄された車両はまだまだ預託金を払っていないということになります。全体に預託率が100%に近づいている中、放置車両における預託率は20%程度と、大きな差がありますので、このあたりの解明をしていく必要があるのではないかと感じております。将来的には路上放棄車処理協力会の寄附制度をやめるにしても、放置車両に預託車がほぼなくなるまでの間は続けていただきたいと感じております。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。

では、大慈弥さん、どうぞ。

○大慈弥委員　手短かにさせていただきます。今の最後の数字のところですが、調査時点の関係があるかと思っておりますけれど、私どもが提出した資料では、2005～2006年あたりは400台ぐらいの対応をしておりますけれど、2008年は74台、さらにそれが減ると認識をいたしております。

次に、資料5-1ですけれど、路上放棄車とか不適正処理、不正輸出対策という問題点を議論する前に、不適正保管、不法投棄等の判断に関する考え方を示していただいたのは非常にいいことではないかと思ひまして、この考え方でぜひさらに議論を進めていただければと思ひます。

なお、釈迦に説法とは思いますが、埋め立て現場の縮小、そして不法投棄をどうなくすかといって自り法がスタートしたところから考えますと、仕方なくお手伝いをするという、協力というのが効果をもった時期と、先ほど浅野委員からもありましたように、やはり理念的に法律でできるようになったらそれでやるということに関しては、私どもは全く同感で、自工会さんと同じ要望を出させていただいております。

最後でございますが、今までの議論では、自治体さんも協力会をなくしていけるということに関して反対をしておられたのではなくて、行政代執行を行うこと、それに伴って剰余金を使うというシステムがなかなか使えないという問題点のご指摘があったかと思えますので、「抜けない宝刀」ということではやはりいけないので、いかにしてこの問題を解決できるかということと一緒にご審議いただければと思います。ありがとうございます。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

大塚先生、どうぞ。

○大塚（直）委員　横須賀市のお方がおっしゃった問題は、私もぜひ解決していただくとよろしいと思いますが、まず、支援事業のほうに関しましては、現在、代執行の手続きが使いにくいという問題があるようですので、覚知ができないというところとか、あるいは公示の間の保管のところとか、その期間とか、他の法律もここに載せられているので、こういうものを参照しながら、ある程度簡素化することを検討していただいてもよろしいかと思えます。

それから、8割の補助という点についても、もう少し増やすこともあるいは考えられるかもしれませんが、そういうことを考えながら、この行政代執行の手続きがぜひ機能するようにしていただければと思います。

もう一つの協力事業のほうでございますが、これは先ほど資料5—2で出てきたように、数は少なくなっていますけれど、なお問題は残っているようですので、これについてどう考えるべきかということをおもこの会議の冒頭で申し上げたことがあります。今すぐなくしてしまうということではなく、もう少し続けていって、問題点についてさらに検討しておく必要があるのではないかと考えております。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

加藤さん、どうぞ。

○加藤（忠）委員　ありがとうございます。路放協の活動につきましては、拡大生産者責任というのでしょうか、EPRの概念とは全く別物で、自動車リサイクル法の未整備時

に寄附行為という形で、私どもは自主的な取り組みということで91年からスタートしたものでございます。91年から継続しまして、約25億円、そして25万台、こういうものの処理をしてきたという実績がございます。

先ほど来の預託がされたからとかされないからということではなくて、現在、自動車リサイクル法の中で不法投棄車両を処分するスキームが本来あると、本来これを活用すべきだと考えてございます。使いやすいですとか、少数だからですとか、そういうことは路放協存続の理由にはならないのかなと考えてございます。

なぜ路放協が必要なのか、今の制度でなぜ自治体さんのほうは路放協のスキームを活用するのか。現在、自動車リサイクル法という法制度の中でこれを処分するスキームがございますので、それを使いやすいとするということのほうが先決ではないのかなと考えてございます。

自工会のほうから路放協の存続について、昨年来、意見を出させていただいておりますが、自動車リサイクル法の現行スキームを、繰り返しになりますけれど、柔軟に対応できるようにしてほしいということで、迅速にこれを進めていただきたいと思っております。ある程度、期限を区切ったような議論も必要ではないのかなと考えてございます。

○永田座長　　では、武藤さん、どうぞ。

○武藤委員　　今の自動車リサイクル法の仕組みを柔軟にということに関係しますが、そもそも今の法律自体が1対1にこだわっている法律で、捨てられている車も、リサイクル料金が預託されているかどうかをどこまで確認していて、実際できているのかなとちょっと疑問もありまして、恐らくナンバープレートはないだろうし、エンジンも外されていて、そういう悪意のある人は身元がわからないようにして捨てているケースがあると、預託済みかどうかわからないということになるわけです。ほとんどの車が預託されているにもかかわらず、一部の預託されていない車かもしれないということで、特定ができないのではないかと。

そうすると、この行政代執行なりを使うときに、自動車リサイクル法のお金を使うわけですが、そのお金はほかの善意の人がリサイクル預託金で払ったお金を回すわけなので、1対1という議論のところはどうも引っかかってくるなど。ですから、その1対1の議論を少し議論し直して、1対1に余りこだわらないようなりサイクル預託金の使い方ができるようなことも考える必要があるのかなという意見です。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

この問題に関しましては、今日いただいたご意見等を反映させながら作業を進めていきたいと考えております。また別の機会にもいろいろご意見は頂戴できるかと思っております。

今日の全体の中で、これだけは言い残したということで、ご発言のある方はいらっしゃいますでしょうか。よろしいですか。

それでは、本日の審議はこれで終わりにさせていただきますが、資料の取り扱い、そして今後の予定につきまして、事務局のほうから説明させていただきます。

○杉本室長代理　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、本日の議事につきまして、発言者を無記名とした議事要旨を作成し、座長とご相談の上、会議終了後、速やかに公開することとしたいと思えます。

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ます、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、6月9日・火曜日の14時から、三田共用会議所にて開催したいと思えます。

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。

今日は活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。またよろしくお願ひ申し上げます。それでは、これで散会といたします。

——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