

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24回合同会議

平成21年7月7日（火）

午後2時30分 開会

○杉本リサイクル推進室長補佐 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24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たいと思います。

本合同会議は、両審議会を合わせまして22名の委員で構成されており、本日の出席状況ですが、4名の委員のご欠席があり、委員17名及び委員の代理1名の計18名の委員にご出席いただいております。産業構造審議会自動車リサイクルワーキンググループにつきましては16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16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。

ここで委員の変更等につきまして、ご報告させていただきます。

主婦連合会副会長の角田禮子委員が、任期満了のため退任されておりますので、ご報告させていただきます。

また、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業務部長の齋藤道郎様に、社団法人日本自動車整備振興会連合会理事の下平隆委員が欠席され、同日本自動車整備振興会連合会指導部部長代理の伊藤正信様に代理出席をいただくこととなっております。

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、群馬県板倉町生活窓口課長の荒井英世委員におかれましては、本日もご欠席となっております。

なお、早稲田大学法学部教授の大塚直委員におかれましては、ご都合により、14時45分ごろご出席との連絡をいただいております。

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、こんにちは。

お忙しい中、また、お暑い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

本日も皆様方から活発なご議論を頂戴いたしますとともに、議事進行につきましてもご協力のほど、お願い申し上げます。

それでは、まず、配布資料の確認から入らせていただきます。

○杉本リサイクル推進室長補佐 資料でございますが、お手元に資料1から資料7及び参考資料を綴じております。ご確認ください。

○永田座長 よろしいでしょうか。

不足がありましたら事務局のほうにお申し出ください。

それでは、本日の議題に入らせていただきます。

議事については、お手元にあります議題のとおりとさせていただきます。論点整理に係る検討についてでございます。

まず、事務局より資料3「使用済自動車の判断基準について」と資料4「引取業者の役割分担について」の説明をいただきます。その後、質疑応答を行っていただきますが、2つの資料を説明していただいた後、それぞれ分けてご議論いただければと考えておりますので、よろしくをお願いします。

○杉本リサイクル推進室長補佐 それでは、資料3「使用済自動車の判断基準について」をご説明させていただきます。

前回、前々回の審議会の議論でも示されたとおり、中古車であるか使用済自動車であるかの決定につきましては、所有者の意思を踏まえつつ、使用者と引取業者の間で決まるものでございますが、実際の中古車流通や不適正保管の現場において、明らかな自動車の機能を損ない、使用済自動車と考えられる車両も存在してございます。このような状況を避けるため、適正かつ透明性の高い法運用の観点から、当該自動車の客観的な状況に基づく判断を利用していくことが必要となる。

特に、オークションのように市場価値によって中古車か使用済自動車かを判断する場合や、不法投棄のように所有者が不明である場合、こうした場合には、客観的な状況に基づく判断というものが重要となってございます。

一方で、これらの使用済自動車の客観的な判断というものにつきましては、個別の自動車の状態や条件によって異なるため、具体的な一律の基準によって判断できるものではないことから、以下のような複数の項目を設定するとともに、総合的に判断するための手順等を検討することが必要であるというふうにしております。

その客観的な判断の指標でございますが、まず、その判断の材料となり得る指標を以下に示させていただきます。今後、個別の事例を収集しながら、項目ごとの整理とその組み合わせ、総合的な判断の手順について、本年中を目処に整理したいと考えてございます。

1) 主要部品の欠損状況。

主要な部品が欠損し、自走できない自動車が中古車として流通される場合があるが、修理されない場合においては部品取り等に使用されることとなるため、当該自動車が整備中の場合を除き、既に使用済自動車となっていたと考えることができるのではないかとということで挙げております。

2) といたしましては、自動車の損壊状況でございます。

自動車が損壊し、自走することが不可能な場合、著しく破損し修理するだけの市場価値がない場合等においては、当該自動車が修理され中古車として利用される可能性が低く、使用済自動車となる可能性が高いと言えるのではないかとしております。

3) といたしましては、自動車の使用状態でございます。

相当程度低年式、多走行の自動車については、日本の中古車流通の実態を勘案すれば、使用済自動車となる可能性があるのではないかとというふうにしております。

4) でございますが、自動車の市場の評価でございます。

いわゆるクラシックカーのように、一般的に走行する機能以上の面で評価されるような自動車につきましては、当該車両の市場の評価は一般的な自動車と比べて相当程度高い場合があります。その程度を客観的に判断することができる場合においては、市場の評価も踏まえつつ、使用済自動車か否かを判断することができるのではないかとしております。

5) といたしまして、オークション等の取扱状況でございます。

オークション会場において、中古車として出品したものの一定回数流札した場合等においては、使用済自動車として取り扱う、こうしたことも考えるべきではないかとしております。

6) でございますが、自動車所有者の不存在や周辺環境への影響。

これは前回の審議会でもご議論いただいておりますけれども、公有地その他の土地において、当該土地所有者または管理者が所有者を覚知することができない自動車が存在し、所有者が一定期間現れない場合、こうしたものについては使用済自動車と既になっていると判断できるのではないかと。

また、当該自動車が環境保全上支障の生じている、もしくは生じるおそれのある場合においては、直ちに使用済自動車として判断し、処理する必要があるとしております。

参考資料といたしまして、過去の審議会において提出された資料等をお付けしております。

参考資料1は、自販連さんのほうから出していただいた資料でございますけれども、こちらの2ページの2. 使用済自動車として扱う基準の決め方についての傘下企業の状況の説明というところで、各団体もしくは各ディーラーの方々での基本的な仕入れの見極め方ということで

挙げられた基準例を、ご参考までにお付けしてございます。

続きまして、参考資料2でございます。

こちらにつきましては、3月24日の審議会において全国軽自動車協会連合会さんからお出しいただいた資料として、同じく各ディーラーでの判断基準についてのアンケート結果をお付けしてございます。

参考資料3は「日本オートオークション協議会とりまとめ「『リユースコーナー』とその流札車両の対応について」の送付について」ということで、経済産業省、環境省から関係機関に発出した文書、及びオートオークション協議会の文書について、こちらも参考としてお付けしてございます。

続きまして、資料4のご説明に移ります。

資料4「引取業者の役割分担について」でございます。

自動車リサイクル法のリサイクルシステムは、所有者が引取業者に使用済自動車を引き渡すことから始まっており、引取業者の役割は極めて重要となっております。このため、自動車リサイクル法第4条第2項に「引取業者は、自動車製造業者等と協力し、自動車の再資源化等に係る料金その他の事項について自動車の所有者に周知を図るとともに、自動車の所有者による使用済自動車の引渡しが行われるよう努めなければならない。」とされております。

しかしながら、ユーザーが自動車を手放す際、使用済自動車か中古車かの区分を意識せずにディーラー等に引き渡す実態もございます。この場合には、ディーラー等が引取業者として当該車両を扱っているか否かが不明瞭となっている場合もある。また、ディーラー等が中古車として下取ったものの、当該ディーラー等または転売先の解体業者において使用済自動車となった場合、所有権もそれらの事業者まで移転されることとなるため、結果として法制定当初ユーザーが負担すると想定されていたリサイクル料金を、引取業者や解体業者が負担する事態も生じています。

自動車を最後に利用したユーザー——「最終ユーザー」とここで名付けておりますが——を最終の所有者として想定した場合にはその義務と権利として、自動車リサイクル法上のリサイクル料金の負担、道路運送車両法の抹消登録、車検の残存期間に応じた自動車重量税の還付等がございます。このため、最終ユーザーと引取業者との間で当該自動車の中古車として取引されたのか、使用済自動車として取引されたのかを明確にして自動車の引き取りが行われることが、ユーザーの適切な費用負担を担保し、リサイクル制度における透明性、信頼性を確保する上で重要なものと考えてございます。

したがって、改めて引取業者の役割を確認し、関係者の中で徹底するとともに、引取行為をより明確化するための方策が必要ではないかとしてございます。

現状でございますが、ユーザーが所有する車を手放す際、ディーラー等において使用済自動車として引き取られるよりも、中古車として下取りされ、オークション会場等を経由して、最終的に解体業者において使用済自動車として引き取られる場合が多くなってございます。そのため、引取業者が最終ユーザーとの間で直接の引取行為を行わないケースが多く見られ、法制定当初に期待された最終ユーザーとの接点としての機能が十分に発揮されていないのではないかとございます。

先ほど挙げました法第4条第2項に「円滑な引き渡しが行われるように努めなければならない。」とあるとおり、それが行われるためには、使用済自動車か否かを判断するための情報をユーザーに提供することが必要ではないかと考えております。平成17年8月に経済産業省及び環境省が発出した「使用済自動車及び中古自動車の取引に当たっての確認事項」におきましては、「中古車であるか使用済自動車であるかは、一義的には所有者の意思に基づき決定されることが基本であり、また、当該自動車の客観的な状況にもよるものである。したがって、引取業者は当該自動車の客観的な状況も踏まえつつ最終所有者と相談の上、合意に達することが不可欠である」としております。

ディーラー等の引取業者は一般ユーザーよりも豊富に情報を有しているが、ユーザーが使用済自動車か否かを判断するために有効なものも、そうした中に含まれているのではないかと。

また、ディーラー等が最終ユーザーに対して、中古車か使用済自動車かを明らかにせずに引き取った場合、ユーザーは使用済自動車と認識していたにもかかわらずディーラー等が中古車として引き取り、双方に認識の齟齬が生じることもあり得ます。このような認識の齟齬によっては、リサイクル料金の授受のトラブルが発生することも当然ありますが、こうした事態は、使用済自動車か中古車かの区分を明確にすることで未然に防止され得るものだと考えております。

一方、平成20年度に実際に引取業務を行った実績のある事業者は、登録数約8万事業者に対して約3万事業者であり、引取行為を行っていない登録事業者が多数存在していることを示してございます。法第9条第1項において「引取業者は、使用済自動車の引取りを求められたときは、（中略）その引取を求めた者から当該使用済自動車を引き取らなければならない」とされており、実績のない引取業者であっても、求めがあった場合には円滑に引き取りを行えるよう、引取行為に習熟している必要があるのではないかとしております。

検討課題といたしまして、引取業者においてその役割分担を改めて徹底すべきではないか。その中で、1)所有者が下取りの段階で中古車として引き渡すか使用済自動車として引き渡すかを判断するに当たり、どのような情報が必要となるか整理すべきではないか。また、ユーザーが判断をする際に、それらの情報について引取業者が所有者に提供すべきではないかとしております。

2)といたしまして、ディーラー等の引取業者の資格を有する者が自動車を引き取る際に、中古車としてか使用済自動車としてかを書面で確認し、自動車ユーザーに確実に判断を促すようにすべきではないか。

3)といたしましては、引取業者の教育システムの構築など、引取業者の資質の維持向上に努める方策を検討すべきではないかとしております。

こちらの参考資料でございますが、参考資料1に、以前に審議会においてご提示いただいた資料等をお付けしてございます。

参考資料1の上では、日本自動車販売協会連合会のヒアリング資料からお付けしてありますが、有償、無償、逆有償で引き取るもののほかに、自社所有の引き取りも一定程度あるということ。

全国軽自動車協会連合会さんのヒアリング資料では、1ディーラーの参考資料でございますけれども、下取りや中古車としての再販、そうしたものが大体どういった流れになっているかをお示しいただいてございます。

また、3つ目の表といたしまして、使用済自動車の引取体制の状況ということで、昨年9月の審議会でお示した資料です。こちらで見ていただきますと、引取業者と解体業者との兼任状況でございますが、平成20年3月の時点で、引取業者のみで登録している事業者が約9割以上、解体業者以降と兼任しているところが10%以下となっておりますが、移動報告の件数で見ますと、引取業者のみでの引取が23%、解体業以降の兼任を行っている者が76.6%ということで、実際の事業所数の構成比と移動報告の件数の構成比が大きく異なっていることが、ここで見てとれるかと思えます。

また、参考資料2では、先ほどご説明いたしました平成17年8月の確認事項をお付けしてございます。

資料3と4につきましては、以上でございます。

○永田座長 それでは、ご議論賜りたいと思いますが、まず、資料3の内容につきまして、ご質問、ご意見等がございましたらお願いします。

ご意見のある方は札を立てていただければ、こちらから指名させていただきます。

○細田委員 基本的に、資料3の内容のような形にすることは、使用済自動車は何たるかをはっきりさせるものとして、最後は別として、私は基本的に賛成いたします。

ただ、1つ大変テクニカルな点で申し訳ないんですが、質問させてください。

かつて、ある港に行ったときに、非常に言い方が難しいんですが、自動車が並んでいて、タイヤとエンジンをわざと取り外して横に並べてあるわけです。恐らく輸出して、それを向こうでアッセンブリして中古車として走らせるものだと思うんですけども、わざとそういうことをした場合も、この判断基準からいくと使用済自動車ということになるのでしょうか。

それには良い面と悪い面があって、そうするとある種の、自動車リサイクル法から外れたような、非常にグレーゾーンな輸出を妨げる役割も果たすのかなと思うんですけども、その辺のテクニカルなことを教えていただきたいと思います。

○杉本リサイクル推進室長補佐 今回の判断基準、どういうものをつくっていくのかということころは、先ほどお示したように、どういう場面で使うかということころも含めて議論になるかと思えます。そういった意味では、今、お示しいただいたような場面でこうしたものを使うかどうかも含めて、そこはご議論いただければと考えております。

○武藤委員 今、お話があったように、使用済自動車の判断というのは、場面によって大分状況が違うのではないかと思います。今、細田委員から指摘のあった輸出の現場での判断基準、それと、後から出てきますオークションの場での判断基準、それと、一番流通が多いのが、いわゆる下取り行為の場合。大きく分けるとそういう3つぐらいの場面があると思いますが、それぞれ判断基準をつくらうとすると、かなり違う基準になるのではないかと。ここに示されている指標がそのまま使えるかどうか、ちょっと検討が必要かなと思います。

特に下取りの場面では、下取車というのは、それまでユーザーの方が中古車として、自動車として使っていた車で、愛着もある車ですから、基本的に外形的な客観的基準で見ると、機能的にはほとんど中古車として問題がない車ではないかと思うんですね。あり得るのは、その車に商品としての価値があるかどうか。機能性ではなくて、商品としての価値があるかどうか。つまり、国内でまた中古車として利用されるのか、それとも輸出で、アフリカ等で日本車は人気がありますから、機能として十分であれば、価格的には全くもう日本では価値がないような車が輸出されているという実態があるので、そういう車の判断を他の場面と同じような基準で判断することは、ちょっと難しいのではないかと。つまり、判断基準のイメージづくり、ちょっといろいろ知恵を出さないと、できないのではないかと思います。

あと、資料3のところではオークションの流通で、何回も流札しても他のオークション場へ行くとちゃんと売れるケースがいっぱいありまして、単純な回数で制限するのは難しいなど。もう一つ条件を加えて制限しないと、回数だけでは単純に制限できないなと思います。

あと気になっているのは、2ページの6、どこかに捨てられている車の判断基準のところ、もう一つ考えなくてはいけないのは、立派な車でも所有者が現れない、つまり具体的には車体番号を抹消している盗難車があり得ると思うので、その盗難車で立派な車をいきなり使用済自動車にするのは、若干手続、何か必要ではないかという気がします。

資料3については以上です。

○永田座長 どうもありがとうございます。

2の書き出しのところにありますように、これから検討を始めるということで、いろいろいただいたご意見は、参考にさせていただきます。

○酒井（清）委員 1点、自販連さんの資料でお尋ねしたいんですが、資料3 参考資料1 1ページの（1）の①の選択②リサイクル料金が既に預託されている場合は、下取車価格と預託金を合計した金額を、新車購入者等の前所有者に支払うと。合計した金額を支払うことは支払うんでしょけれども、リサイクル料金が幾らで下取りする車の評価が幾らという形で明示的に示す必要があるのではないのでしょうか。

○永田座長 参考資料1の下のほうですね。①の矢印の最初の話ですね。

○齋藤説明員 自販連の齋藤と申します。

私どもでは、リサイクル料金と下取価格、これははっきり明示するように指導はしております。現実的な下取価格というものは、はっきり明示していると認識しております。

○酒井（清）委員 リサイクル料金と車両価格と分けて明示すると理解してよろしいですか。

○齋藤説明員 おっしゃるとおりです。

○大塚（直）委員 資料3についてですけれども、私も、こういう使用済自動車と中古車を区別する基準をつくっていただくのは非常にありがたいことだと思っております。自動車リサイクル法の中に「使用済自動車」の定義があって、それについて判断基準を示すということだと思いますので、ある場面ではどうだとか、こういう場面ではどうだということを考慮しながら一つの基準をつくっていただくことが是非必要だと思ひまして、何か区分をして、この場合はああで、あの場合はああだというふうには多分ならなくて、一般的な基準を恐らくつくらざるを得ないのかなとは思っています。

これは廃棄物の定義と同じように結構大変なので、ここにお書きになっているようないろい

ろな指標を組み合わせて総合的に判断するということになると思ひまして、明確にするのは非常に大変だと思ひますから、大変ご努力をいただくことになって、既に良いものが上がってきていると思ひますが、この作業を是非続けていただいて、できるだけ明確にしていくことが必要だと思ひます。

○齋藤説明員 資料3で申し上げますと、例えば2ページの3)自動車の使用状態、その後の走行距離、ここに「多走行」とございます。私どもの新車ディーラーにおいて、中古車部門に関するアンケートを行いました、「多走行」という定義につきましても、現在かなりばらつきがございます。6万キロあるいは10万キロ。このように、一律に「多走行は何万キロ」という判断は、若干難しいのではないかと認ひ思ひます。

○宮寄委員 判断基準をつくる試みをされているのは、一つの前進であると考えております。

その中で、どういう性格の基準になるのか、その辺のところは、この資料3で見ますと議論されたかどうかははっきりしていないように思ひます。例えば、引取業者が絶対に守らなければいけない強制的なものになるのか。例えば定義の補完的な要件となると、非常に拘束力も強くなってくると思ひますし、一つのよすがとどうか、依るべき一つの考え方ということになるのか、その辺の性格、基準の性格についても併せてご検討いただければと思ひます。

○永田座長 わかりました。他に、よろしいでしょうか。

資料4に対するご質問、ご意見を聞いた後、最後に併せてご意見を頂戴したいと思っておりますので、もしあれでしたら、とりあえず資料3だけ切り離しての件はこれで終わりにさせていただいて、次に資料4「引取業者の役割分担について」に関して、ご質問、ご意見がございましたらお願いします。

また、札を立てていただけますでしょうか。

○武藤委員 資料4については幾つかありますが、まず、基本的考え方の第2パラグラフですか、「法制定当初ユーザーが負担すると想定されていたリサイクル料金を、引取業者や解体業者が負担する事態も生じている」この表現なんです、法律上は、今、新車のときに料金を払うと書いてあるわけで、法律では前払方式を想定しているのではないのかなということで、後段の「引取業者や解体業者が負担する事態」というのは何を言っているのかが質問の1つです。

同じことですが、その下のパラグラフに、自動車を最後に利用したユーザーの義務と権利ということで①②③とありますが、①に「自動車リサイクル法上のリサイクル料金の負担」とあるので、これも、その負担というのは何を意味しているのか。つまり、新車のときに新車のユーザーが払っているわけですから、この負担というのは何なのか。

この義務と権利の中で、最終所有者の義務として、確かにサイクルルートに乗せることというのが入っていたかと思うんですが、その言葉がここに入っていないのはなぜか。リサイクルルートに乗せるのが最後の排出者の義務だと理解していたんですが。それが2点目。

それと2ページ、2.の最後のところですかね、「引取行為に習熟している必要がある」この「習熟」の内容ですが、使用済自動車の取り扱い方、電子マニフェストとか引き取り、引き渡しということについては、制度が始まる時の説明会等でもいろいろ説明したんですが、引き取る車が使用済自動車なのか、それとも中古車なのかという問題を含めて、この「習熟」の中に入れているのだとすると、資料3のほうに戻って、客観的に何か定義ができればいいんですが、恐らくかなり抽象的な、概念的な定義になってしまうと、ここで言う「習熟」に使えるかどうかという疑問があります。

○杉本リサイクル推進室長補佐 今、ご質問いただきました基本的考え方の2パラ目の一番最後ですね、「結果として、法制定当初ユーザーが負担すると想定されていたリサイクル料金を、引取業者や解体業者が負担する事態も生じている」ということで、武藤委員のおっしゃったとおり、自動車リサイクル法は前払方式で、新車販売時ないしは既販車については車検時に預託をされているという状況でございます。一方で、法律の中で預託金の承継ということがなっておりまして、中古車で販売されて譲渡された場合にはリサイクル料金も承継されるということで、その負担が実際に新車を購入した人から次の中古車を購入した人に移っていくということで、負担者がその時点で変更されていると考えております。

いわゆる所有者は、使用済自動車を引き渡さなければならないとなっておりますので、使用済自動車として引き渡した時点で初めて、そこのやりとりでリサイクル料金の受け渡しがなくなるという点では、いわゆるその所有者、引き渡した所有者がそのリサイクル料金を負担するという形になりますので、ここで「ユーザーが負担する」と言っているのは、前払方式であっても、いわゆる最終の所有者が使用済自動車とする際に負担する構造になっている。その負担する構造になっているリサイクル料金が、引取業者や解体業者において現在、負担されているような事態も生じているということを示してございます。

まさにその意味で、次にお示しいただいたところ、武藤委員からもお話がありましたとおり、リサイクルルートに適切に乗せることが最終所有者の義務としてございますので、そこについて特に書いていなかったのは、これを無視しているわけではなくて、その中に当然含まれていると考えてございます。

「習熟」の内容については、ここは引取行為と書いてございまして、いわゆる電子マニフェ

ストを含めて、引取義務が発生したときにどのように電子マニフェストを含めて引取行為を行うのかというところを「習熟」というところに含めておりますので、先ほどの議論にありました使用済自動車か否かの判断の部分は、ここには含まれていないと考えてございます。

○武藤委員 前段の負担の話ですが、今、おっしゃった承継の話は第77条第2項に、所有権の譲渡があったときは、要するに、無償取引でも何でも買った人、譲受人のほうにその権利が移ると書いてあります。

これはつまり単純に言うと、リサイクル料金そのものはもうなくなってしまっていて、リサイクル預託金相当額というもののやりとりを、中古車のときに行われる際に、中古車の売買代金だけでもリサイクル預託金相当額が譲渡されたとみなすと。ある意味、中古車の売買をやったら自動的に預託金相当額の権利も移転するというのが法律の書き方なので、外へ出して預託金相当額をやり取りするということは、法律に想定されていないことだと思うので、最後の段階、つまり引取業者とか解体業者が負担することは理論上、ちょっとあり得ないのではないかな。

逆に言うと、取引にくっついて権利は移転しているので、何ら権利上、問題はないのではないかなと思います。

○大塚（直）委員 環境省にお答えいただいたほうがいいかと思えますけれども。

武藤委員のおっしゃるようなお考えもあるかと思いますが、「みなす」にはなっているんですけども、第77条第2項を前提として、実際の商慣行としては、中古車の売買のときに預託金を払うという慣行があるのではないかなと思うんですけども。だから、第77条第2項自体ではなくて、これを前提にして民間の慣行として、預託金が払われているということがあるのではないかなと思うんですけども、環境省、いかがでしょうか。

○杉本リサイクル推進室長補佐 今、お話にありましたとおり、リサイクル料金の承継というところで、預託金というのが実際に自動車リサイクル促進センターの中で預託されている。その権利として、その権利を承継しているという形になっておりまして、現在の商慣行では、リサイクル料金を外出しで、はっきりわかった形でやりとりしていただいているところでありますので、現在の中古車のやりとりでは、リサイクル料金を預託されているものにつきましては、リサイクル料金相当額を外に出した形でやりとりしていただいている。

これは特に預託済みであるか否かが不明確であった法施行当初、そうしたところで不明確であって、リサイクル料金が預託されていない車にもかかわらず預託されたとして流れる場合、もしくは逆の場合に、その権利義務関係、もしくは費用の負担について認識の齟齬が生じるという観点から、リサイクル料金が預託されている場合にはリサイクル料金相当額を取引の中で

明示的にしていただくということが、円滑にやりとりする際に必要であったものと考えてございます。

○武藤委員 法律施行時の説明会で、そういった議論がされました。つまり、どういう位置づけにしたかということ、中古車売買代金の中に預託金相当額が含まれているという整理で、説明会でやっています。説明会用の資料もそうになっています。

問題は、預託金相当額が例えば1万5,000円だとして、中古車として当事者間で取引されたのが例えば8,000円だと仮定する。そうすると、預託金相当額以下の金額で取引している場合ではどうなるのかという話があったんですが、それは単純に言うと、車の代金がマイナスで取引をして、預託金相当額は1万5,000円で取引したとみなすことになるので、例えば8,000円で買った人も、今度、輸出すると仮定すれば1万5,000円戻ってくる権利がある。その権利が保障されているのが、先ほどの第77条第2項の話だという整理になっているはずですが。

だからある意味、幾らで取引しようと、ゼロ円であろうと8,000円であろうと1万5,000円であろうと10万円であろうと、法律上は預託金相当額の権利は移転したと考えるという整理になっているはずですが。

それを踏まえて、実際の取引でどうやっているかという話がもう一個別にあるわけですが、預託金が払われている車と、まだ払われていない車が、3年経つまではかなり混在していたわけですが、もう3年経過した今の時点では、ほとんど99%か98%ぐらいは預託金が払われている車の取引なので、ある意味、あえて外へ出す必要もないということが言えようかと思います。

現実には、その3年の間、預託金を外へ出して取引するケースもあったし、込みで取引するケースも、わずかですがあったわけです。その際に、説明会での説明では、預託金の金額についてはリサイクル券そのもので明示しなさいという指導をしています。説明会でそういう指導をしました。込みでやる場合でも外へ出してやる場合でも、リサイクル券にはその金額が書かれているわけですから、それをもってユーザーに説明しなさいという整理でした。

○永田座長 それで、何か。

○武藤委員 ですから、今現在、引取業者あるいは解体業者がリサイクル料金を負担しているという書きぶりは、どう理解していいのかわからないということです。

○杉本リサイクル推進室長補佐 外出しにするかどうかということの過去の説明、整理については、我々のほうでも必要があれば、そこのところを確認したいとは考えております。

ただ、結局のところ、承継しているというところを考えれば、外出しになっているか内側になっているか、明示的であるかどうかは別として、そのリサイクル料金分の負担が承継されて

いるとは考えられるという点で、ここの負担が生じているというのは、最終的に解体業者さんのところまで、もしくは引取業者のところまでリサイクル料金の負担が移っていったのではないかと、中古車として出されているときには、そういうふうになっているのではないかと示しているところです。

○武藤委員 ですから、新車の人が払ったリサイクル料金が次の中古車ユーザーに移転していくということであれば、それは当たり前のことで、最後までいくのはごく自然なことです。負担が移転しているというふうなことを何かちょっと、「事態も生じている」という書きぶりだと何か問題があるみたいなので、どういう意味かなということなんですけれども。

負担が移転していても何ら問題ないわけで、輸出すれば戻ってくるんですから、負担が移転すること自体を、どういう認識をしているのかがよくわからないということです。

○永田座長 その移転の話が問題だと言っているわけではないし、そちらの質問も、そういう意味ではあれでしょうか、引取業者や解体業者が負担すること自体が問題ではないんだということにもなるわけですか、結論的に言えば。

○武藤委員 名前で「引取業者」と言うから、ちょっと混在するんですが、販売店が最終ユーザーにすることはよくあることで、オークションで売って量販として儲けることはあるわけですから、そのこと自体は輸出しても還付があるのと同じように、負担が移転しても問題はないはずですよ。

○永田座長 リサイクル料金の議論のときに、今回もリサイクル料金を明示的に示すという話と、それを使っている人たちが、あるいは買った人たちが負担するんですという論理できたわけですよ。今の話は、そういう人たちではなくてもその料金を負担しているという話に入ってくるわけですね。

○武藤委員 ですから、引取者になった時点では、これは負担する必要はないわけなんですけれども、販売業者として取り扱っている限りは、別に負担をしてもおかしくないと思います。

○永田座長 それが使用済自動車に、さっきの議論に入ってくるわけですね。この判断基準にある程度沿ったような形で見ると、これはそちらが判断するというよりも、どちらかというユーザーが、最終所有者が判断するのをサポートする情報として出させていただいて、それで判断するような状態になってくれば必然的に、それはユーザーが負担しているという状態が生まれてくるわけですよ。そういう状態のほう。

○武藤委員 いや、今、問題になっているのは、ユーザーと販売店との間で使用済自動車にするか、それとも中古車として扱うかということだと思んですけれども、使用済自動車として

扱ったほうが販売店が支障なく扱えるのであれば、販売店は当然、例えば使用済自動車が1万円であれば、「この車はどう見ても1万円にしかありませんから、1万円で引き取ります」と説明しているわけですね、今でも。そのほうが自分のリスクはないわけですから。

お客さんが「中古車として引き取ってくれ」ということで、もしかしたらこれは中古車として輸出できるかなとか、オークションで売れるかなと思ったときに、その可能性にかけて中古車としての引取をし、自分にリスクを移転させて、オークションに出してみても売れたら、これは中古車としてまた利用してくれる人がいるということですから、法律の趣旨である「できるだけ長く自動車を使用する」という観点から言っても、それはグッドなことだと思うので良いんだと思いますが。

○永田座長 わかりました。今のような車も当然出てくる可能性はありますよということで、全くここは否定しているような書き方にしないほうが良いということですね。

○武藤委員 そうですね。

○永田座長 原則論的にはユーザーが負担する方向での議論で今までも来だし、その流れなんだけれども、ある部分のところは今のような形で、グレーゾーンに入るような中では、引取業者ということにはなりません、ディーラーで扱ったものが、ディーラーとして今度はそれを最終ユーザーの形で引取業者に渡す場合も生じますという話ですね。

○武藤委員 そうですね。

○永田座長 ここでは、その割合が結構多いのではないかとということで、当初想定したものは大分違ってきたねという話もあったので、こういう書き方になっていると思いますが、言われるような話の事態は、ある部分では起こり得ると思います。

○武藤委員 結果的に使用済自動車になってしまう車も当然あると思うんです。オークションに出したけれども売れなかったということはあると思いますし。

○永田座長 ですから、その話でしょう。その話がここにはあり得るという。

○武藤委員 そこの話を定量的に、ちょっと数字があるかどうか確認したいんですが、資料4の2ページの上から2行目に、この言い回しだと「多い」で終わっていますので、売れるかと思ってオークションに出したけれども売れないで使用済自動車になったケースが多いと読めるんですが、これは今、800万台近く中古車で流通していますが、そのうち何%ぐらいこういう車があるのか、何か数字をおつかみになっているんだったら教えていただければと思います。

○杉本リサイクル推進室長補佐 これは中古車の流通のうち使用済自動車になった数ではなくて、すみません、もしかしたら表記が誤解を招いていたのかもしれませんが、ディーラー等に

において使用済自動車として引き取られる場合よりも、中古車として下取られて最終的に解体業者において使用済自動車として引き取られる場合が多いというところで、先ほどお示しした参考資料1の3つ目の資料で、引取業の専任の方々のところでの引取報告よりも解体業等も兼任している方々のほうでの引取報告が多いということ、ここで表現しているつもりでございます。

○武藤委員 ちょっと。

○永田座長 1人だけの発言になるとあれなので、ちょっと少し。確認だけだったら、そういうことです。実態としての話はもう少し、具体的な数値があれば調べてみます。

○武藤委員 また後ほど。

○細田委員 この話は、まさに資料3のこととつながっていて、私の理解は、本来、自り法に入るものが、例えばオートオークションを通して有価の使用済自動車としてバラされてしまうケースがあつて、廃掃法にも入らず、自り法にも入らないような形になってしまう可視化されないところがあるということも、一つの大きな問題である。しかもその中で、使用済になったときにも、有価で買うがためにそこまでも転嫁されてしまっているところが問題であると私は理解しているんですね。

そこが法律の想定外で、武藤委員のおっしゃるところも確かにあるんですけども、3品目に関しては、ユーザーは、中古で使っている人はリサイクル料金があつたら転嫁されるわけですけども、そのものが解体される段階では、そのお金がリサイクルのために使われるはずだったわけですね。それが、解体業者さんやその他の人が自分で負担してリサイクルしたのでは、また元に戻ってしまうわけですね。そこはやはり私は、法律の想定外であつたと思います。

それはなぜかという、誰もこんな資源価格が高くなると思わなかった。そうすると、みんなが買うようになる。買うと最終段階まで転嫁されてしまう。その問題を防ぐためには、やはり資料3の問題と連動していて、「使用済」ということを何らかの形でマーキングは難しいんですけども、しておかないと、常に下まで転嫁されてしまつて、解体業者さんが自分でお金を払ってリサイクルすることになってしまう。これはやはり私は法律の想定外だと思っている。

そこはあるところ、資料3のような形で粗い線引きをしておかないと、やはり4の問題を解決できないというのが私の意見です。

もう一点、あまり理屈の問題を言つてもしょうがないですが、法律上、誰に権利があるかという問題と、経済上どう転嫁されるかという問題は別問題で、経済の力というのはものすごく働きますから、資源がどんどん見た目、有価になってしまつてしまうと、やはり解体業者さんまで

負担する羽目になってしまうんですね。「使用済」のマーキングがはっきりしないと。だから、使用済のマーキングをはっきりしておく、そこで何かクリアにして、そこまでは転嫁されずにちゃんとユーザーのお金でリサイクルされるという、もとの法律のアイデアが出て、ほかはマーケットでやってくださいということになると思うんですね。その意味でも、この3と4の仕切りは重要だと思います。

○永田座長 他に、いかがでしょうか。

もしあれでしたら、3と4を併せてご意見のある方。

○酒井（清）委員 先ほど武藤委員のご意見の中で、リサイクル料金を外出しにしない取引のお話が出ましたけれども、私どもの自り法が始まる時の説明会では、リサイクル料金というのは預託金ですよ。ですから車両の売買代金とは違うんだ、税法上の扱いも違うんだということで、それは別に外に出して扱うべきという説明を、私どもの説明会ではずっとしてきた記憶があります。

それがゆえにオークション取引で、あくまでもリサイクル料金を車両代とは別に出品者に払う、これは一つの免罪符としてオークション業界さんが使っているのではないかと思います。

○鬼沢委員 ユーザーの側からいくと、資料4の3ページ、検討課題の一番最後にあります引取業者の資質の維持向上というのは、実は一番最終にユーザーとの接点のある方に、できたら共通の言葉で共通の説明をしていただかないと、非常にそこがわかりにくいと思うんです。

ユーザーは、言ってみれば全く車のことに関しては素人なわけですし、先に払っている預託金が最終どういうふうに使われるか、中古車として扱われるのか、そうではないのかという説明は共通で言っていないと、非常に誤解を生じると思います。

それが完全にできればいいんですけども、それは人と人の会話ですから、やはり非常に難しいと思います。そういう意味でも、やはり最終的に共通の書面で丁寧な説明の後に、これであなたは使用済とするのか、あるいは中古車として引き取ってもらうのかということ、書面を見た上で確認していくということをしていかないと、こちらの思っていることと説明したことの違いというのは、やはり出てくるのではないかなと思うんですね。それが結果的には、自動車リサイクルにおける透明性とか信頼性を損なっていくことになるのではないかなと思います。

○武藤委員 酒井委員のお話に出てきた説明会の際の預託金相当額の扱いは、経理的には別にすべきですよ。ただし、当事者間での取引は、自動車の注文書に金額を書き込むと印紙税がかかりますよ、だから注文書に書き込まないで別の用紙で、計算書等の形でお客さんとやりとりすれば、印紙税はかかりませんよ。外出しにして、注文書にはリサイクル預託金相当額

を書かない方式でやれば、印紙税はかかりませんよというのを国税庁と確認しています。

ですから国税庁と確認したのは、消費税の扱い等、販売店が経理で扱うときは全く別のものとして取り扱う必要があるよということと、取引のときに、金額を注文書に書いてしまったら印紙税がかかりますよと。注文書には金額を書かないで、別の計算書に。

○永田座長 わかりました、繰り返しになっているので。

○武藤委員 リサイクル券でやればかからないよということです。

○永田座長 よろしいでしょうか。この2つ併せた話で、何かご意見ございましたらお願いしたいと思いますが。

もしよろしければ、基本的な方向性としていろいろ検討する内容はあるかと思いますが、この判断基準の話、それから引取業者の役割分担ですね、これについても、最後のところ3点ほど、どういう内容を検討課題としてこれから対応していけばいいか書かれていますが、こういう方向でやらせていただくことで問題ないかなと我々のほうでは認識しますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○永田座長 それでは、そのように扱わせていただきます。

続きまして、資料5「部品リユースの拡大」に入ります。

○杉本リサイクル推進室長補佐 続きまして、資料5「部品リユースの拡大」についてご説明させていただきます。

まず、近年の環境問題への意識の高まりから、大量生産、大量消費、大量廃棄型の経済システムに対する見直しが図られ、さまざまな環境問題を経て、問題の根本的な解決のための資源の有効利用を促進する必要があると考えられている。循環基本法におきましても、廃棄物リサイクル対策についての優先順位ということで、発生抑制、再使用、再生利用、熱回収、適正処分とされておりまして、リデュース、リユースをリサイクルよりも促進すべきというふうに出されておりまして。

また、自動車リサイクル法でも同様の規定を置いているところでございます。

日本の車両の平均的な使用年数、約13年となっておりますが、このデータにつきましても、諸外国と比べてもその平均使用年数は決して長いものではなく、平均走行距離も、そうした意味ではまだ短いものでございますので、使用済自動車となる車両から比較的良い状態の部品を再利用できる環境にあるのではないかと。これらの部品の再利用により、使用済自動車由来の廃棄物の総量が抑制されることになるのではないかとしております。

また、産学の共同研究により、自動車リサイクル部品の利用がCO₂削減に大きく貢献することが明らかになり、新たな付加価値が見出せる環境が整いつつある。そのため、自動車リサイクル部品の利用拡大のための方策を検討することが必要でないかとしてございます。

現状でございますが、中古部品につきましては、整備コストの低減要求や認知の高まり、自動車リサイクル率の向上の必要性といった要素を複合して需要開拓が進み、現在、民間調査会社の調査によれば、2005年度における国内中古部品市場は約1,050億円程度と推計されてございます。

中古部品につきましては、解体業者より使用済自動車から取り外されることとなりますが、先ほど述べましたとおり、日本での使用済自動車の状態からしますと、まだ中古部品として再利用できるものも多く生産することができるのではないかと。

ただ、当然のことながら、自動車部品はメーカーや車種、年式等によって仕様が異なることから、個々の解体業者ですべての部品を供給することはなかなか難しいということで、過去の経緯からしますと、そうしたところから徐々にネットワーク、中古部品在庫をコンピュータ・ネットワーク上の共通在庫として登録し、広範囲な取引を行おうという取組が始められた。

このネットワークが中古部品市場の拡大に当たって大きな契機となりまして、各ネットワークの中古部品取扱状況からしますと、国内中古部品市場における流通ネットワークを介して流通している中古部品の割合を推計すると、2005年でおよそ81%、850億円に達してございます。

しかしながら、同年度における補修部品市場の売上は約1.8兆円ということで、そうした中では、補修部品全体の6%程度にとどまっているというものでございます。米国での割合はおよそ40%程度とも言われておりまして、使用年数や車検制度等の条件が異なるため単純に比較はできないものの、国内の補修部品市場の規模を考えた場合に、まだ市場開拓の余地があると言えるかと思えます。

政府としても、グリーン購入法の環境物品等の調達に関する基本方針におきまして、国等の公的機関が率先して自動車整備時に自動車リサイクル部品を使用するように求めてございます。また、同基本方針におきまして、自動車に関し、調達にあたってさらに配慮することが望ましい事項として、製品の長寿命化及び省資源化または部品の再使用もしくは材料の再生利用のための設計上の工夫がなされていることとされておりまして、国の自動車リサイクル部品の使用を引き続き推進するとともに、部品の再利用等について、国民等に対して周知していくことが必要であると考えてございます。

その際には、普及啓発等だけでなく、国民に自動車リサイクル部品利用の効果を示すことも

必要かと考えてございます。産学の共同研究により、自動車リサイクル部品の利用が新品部品と比べて環境負荷削減効果がどの程度あるか、環境負荷の差をCO₂削減効果として換算・数値化するシステムが開発され、自動車リサイクル部品利用の環境上のメリットの見える化の取組も行われてきてございます。また、自動車リサイクル部品の利用により、ユーザーの修理に係るコストも軽減され、ユーザーのメリットも大きい。このような自動車リサイクル部品利用の効果を、整備時にユーザーに定量的に示されることで、その効果が国民に浸透する可能性があるのではないかとしてございます。

また、リサイクル部品流通ネットワークの構築を通じた供給体制が確立されてきた現在、中古部品市場をさらに拡大するためには、中古部品に対して不安を持つユーザーに安心感を与えるための品質・保証基準をきちんと提示することが不可欠であるが、現在では、複数のグループにおいて中古部品に対して異なる品質・保証基準が用いられており、中古部品を利用しようとする整備業者、一般ユーザーからすれば、必ずしもわかりやすく使いやすい状況ではない。

したがって、今後、中古部品市場を拡大させる条件としては、品質及び保証基準の共通化並びに中古部品利用に伴うさまざまな効果の見える化が必要になると考えてございます。

課題と検討事項ということでございますが、1つ目としては、先に挙げた品質・保証基準制度の共通化。

現在、複数のグループにおいて、中古部品に対して異なる品質・保証基準が用いられており、整備業者からすれば、必ずしもわかりやすく使いやすい状況にない。それぞれのグループは特徴を持って実施しているものの、用語の統一や共通部品と差別化の部分に分けるなど、整備業またはユーザーにとって比較・評価しやすい環境を創出すべきではないかとしてございます。

(2)といたしましては、自動車リサイクル部品利用に伴うさまざまな効果の見える化でございませう。

自動車リサイクル部品の利用は、循環型社会において廃棄物の減量、資源の有効利用の観点で、より高い優先順位として位置付けられているだけでなく、CO₂削減効果の観点での貢献、修理費の減少等、ユーザーにとって大きなメリットになるため、これらの効果について定量的な評価をユーザーに示すことで、ユーザーが選択しやすい状況を構築するなど、業界が自動車リサイクル部品の利用拡大に向けたさらなる努力を図るべきではないか。その際には、関係業界との連携を図ることで、効率的な普及を図ることが必要ではないかとしてございます。

参考資料としてお付けしてございますのは、グリーン購入法についてでございます。

2ページに環境物品等の調達の推進に関する基本方針がございまして、自動車リサイクル部

品、リユース部品又はリビルド部品が使用されていることというのが基準として挙げられてございます。

そのほか②としては、エンジン洗浄に当たっての留意事項等は満たされることとなってございます。

○永田座長 この資料についてのご質問、ご意見をどうぞ。

○鬼沢委員 3ページの真ん中にありますように、やはり品質・保証基準の共通化というのは大事なんですけれども、ユーザーにとっても、やはり修理の見積もりをお願いしたときに「リユース品を使うと幾らです」「新品にすると幾らです」と2通り示していただくのが一番わかりやすいと思いますので、そういうことが常に示されるような状況にあれば、選ぶのはユーザーなわけですから、そういうことはすごく大切なのではないかと思います。

できればそのときに、「リユース品を使うとこれだけCO₂が削減されます」みたいなことがあれば、金額だけではなくて、そういうことを自分の毎日の消費生活の中で選びたいと思っているユーザーにとっては、非常にわかりやすいと思いますので、とても良いことではないかと思えます。

○酒井（清）委員 リユース市場の拡大のためには、一人供給者たる自動車リサイクル業界といますか、解体業界の努力では限界があって、やはり社会的な取組が必要なのではないかと思います。特に、例えばメーカーさんの供給責任を途中から、例えば中古部品で賄うとか、あるいは損害保険会社さんの部品供給も、一定の年数以上のものについては新品部品でなくてもいいというような、これは一例なんですけれども、そういった他の業界との連携における取組が必要なのではないかと思います。

○武藤委員 基本的に、中古部品の利用拡大、大賛成でして、当業界でも中古部品業界と提携して利用促進に努めていますが、ネックとなるのが、前にもお話ししたことがあるかもしれませんが、中古部品を「この中古車に」つけるという特定がなかなか難しい、そういうところがありますので、コンピュータのネットワーク上で、特定の車にこの部品がマッチするということがすぐわかるようなデータベース化が必要だと思います。メーカーさんのご協力が必要だと思うので、是非お願いしたいと思えます。

もう一つ、部品リユースの拡大の基本的考え方のところ自動車リサイクル法の引用文があって、これは目的のところから引用しているんですが、そうではなくて、第5条に露骨に、修理のときに中古部品を使うように努めなさいとユーザーに対して書いているので、これを引き合いに出したほうが良いのではないかと。つまり、中古車としても長期間使用するのと同様に、

中古部品もなるべく使いなさいというのが自動車リサイクル法の考え方ですから、その辺を前面に出された表現のほうが良いのではないかと思います。

○永田座長 あと、いかがでしょうか。

もしよろしければ、この部品リユースの話も今、いただいたいろいろなご意見を加えて検討させていただくという方向で、今後、取り扱わせていただきます。

よろしければ、次の議題に入らせていただきます。

続きまして資料6、毎年この時期にご説明しています自動車リサイクル法の施行の状況について話をさせていただき、次に、これも例年させていただいておりますが、資料7の道路運送車両法改正後の処理の状況について説明させていただきます。

○杉本リサイクル推進室長補佐 それでは、資料6についてご説明いたします。

自動車リサイクル法の施行状況でございます。

2ページに、平成20年度自動車リサイクル法の施行状況の概要をお示ししてございます。

こちらにつきましては、続いて出る詳細なデータの抜粋ということで、まず全体像をご説明させていただきます。

自動車メーカー等による再資源化等の実施状況ということでは、使用済自動車の発生台数、こちらは358万台となりまして、平成19年度の371万台に比べますと13万台減となっております。

平成20年度の再資源化の状況でございますが、シュレッダーダストのリサイクル率につきましては、各メーカー異なりますけれども、72.4%から80.5%ということで、全社においてシュレッダーダストの最終目標である70%を超えているという状況になってございます。

エアバッグ類につきましても、85%の目標に対しまして94.1から94.9%となっております。

フロン類のメーカー引取量については、C F Cについて13万2,767キログラム、H F Cについて70万1,925キログラムとなっております。

自動車リサイクル法の事業者登録許可の状況でございますが、引取業者につきまして7万7,635事業者、フロン類回収業者につきましては1万7,623、解体業者は6,689、破砕業者は1,299ということで、合計約10万事業者という状況は大きく変わってございません。

リサイクル料金の預託状況でございますけれども、平成20年度では新車登録時に471万台が預託されまして、引取時におきましては51万2,910台、トータルで約522万台が預託されてございます。

現在の預託状況でございますけれども、預託台数トータルといたしましては7,476万台、預

託金額の残高としては7,706億円となっております。

輸出返還の状況でございますが、返還台数としては約144万台ということで、平成19年度実績からも増えている状況でございます。

稼働状況につきましては、自動車メーカーの3品目の引取状況ということで、フロン類が271万件、エアバッグ類が130万件、ASRにつきましては322万件となっております。

離島対策、不法投棄対策及び不適正保管の状況ですが、離島所在の89市町村に対して約2万3,000台の支援を実施。平成21年度では119市町村に対して約3万7,000台の支援を計画しております。

不法投棄・不適正保管の実績につきましては、約1.5万台まで全国の不法投棄・不適正保管車両が減少している状況でございます。100台以上の大規模案件についても減少しているところでございます。

それでは、詳細のほうに移らせていただきます。

自動車メーカー等による再資源化等の実施状況①につきましては、メーカー等におきましてシュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類を引き取り、これを確実にリサイクルする体制を整備して、その義務を履行中でございます。

再資源化の体制については以下の表のとおりでございます。フロン類については破壊施設で事業者数8業者、指定引取場所で8。

エアバッグ類については再資源化施設の事業者数が4、運搬業者が15、指定引取場所が7、車上作動で約2,400となっております。

シュレッダーダストについては、ARTチームのほうで再資源化施設が52、うちリサイクル施設が32、減量・減容固化施設が10、THチームにおきましては再資源化施設が49、うちリサイクル施設が32、減量・減容固化施設が7となっております。

全部再資源化施設は、ARTチームが合計で219、THチームでは285となっております。

メーカー等による再資源化等の実施状況②ですが、3品目の引取・再資源化状況につきましては、先ほど実数、台数については述べたとおりでございますが、シュレッダーダストについては約323万台、認定全部利用投入のASR相当重量としては34万台となっております。

続きまして5ページ、ASRの引取実績というところでは、トータルの引取ASR重量が約60万トンで、ASRのリサイクル率、全義務者の平均で見ますと約77.8%となっております。

6ページでは、自動車由来の最終処分量をお示ししております。

一番下の項目で、1台当たりの最終処分量の推移をお示ししておりますが、平成17年度では

63キログラムだったものが平成20年度では39キログラムということで、埋立処分される量は着実に減少傾向になってございます。

7ページ、自動車リサイクル法の事業者登録・許可の状況でございます。

引取業者につきましては、平成18年度から20年度まで徐々に減少傾向にございます。フロン類回収業者についても同様でございます。解体業者につきましては若干の微増傾向にあるということで、破碎業者はほぼ同じ数で推移しているところでございます。

自動車情報管理センターへの事業者・事業所登録の状況でございますけれども、引取業者につきましては、事業所ベースで7万8,861、そのうち平成20年度に引取実績のあった事業所は2万6,109ということで、約3分の1となっております。

また、フロン類回収業者につきましては1万9,698のうち5,558、解体業者につきましては6,604事業所のうち4,552、破碎業者におきましては1,425事業所のうち1,079となっております。

各地方自治体におきましては、定期的な立入検査などを実施することによって、違法行為や不適正行為につきまして数多くの指導・勧告を行ってきているところでございます。

そのデータにつきましては、8ページでご確認いただければと思いますが、許可の取消に至った案件、若干見えにくくて恐縮でございますが、黒枠のついているところが取消の部分でございます。引取業者については取消が38、フロン回収は22、解体の取消は17、破碎の取消は5ということで、合計82件。また、告発に至った件数は1件増えまして、累計で6件となっております。

9ページにおきましては自動車リサイクルにおける入口の状況ということで、こちらは法律の施行のデータとは直接異なりますが、昨年もお示ししたとおり、入口で使用済自動車が入ってくる状況を類推するに当たって、参考となるデータ等をお付けしてございます。

自動車の流通状況ということでは、中古車のオークション流通は近年、急速に拡大しているところで、オークションを通じて中古車販売業者や中古車輸出業者、解体業者等へ流通しているというところでは、平成20年度のデータを見ましても、平成19年からもオークション流通台数については増加傾向にある。また、中古車販売については減少傾向が見てとれます。

輸出の状況でございますが、輸出仮抹消登録が義務付けられた後の状況でございます。平成19年度が161万台であったのに対して、平成20年度は130万台となっております。

自動車の使用年数でございますが、平成17年度から19年度までは引取車台の使用年数が12年、12.4年、12.9年となってきていましたが、平成20年度につきましては13年ということで、ほぼ

横ばい傾向になってございます。

使用済自動車の引取台数の推移につきましても、平成19年度371万台あったのに対して平成20年度は358万台ということで、昨年度の経済状況の影響から、引取台数が減少になってございます。

リサイクル料金の預託状況でございますが、リサイクル料金につきまして、平成20年度の預託別の実績となっております。新車登録時は471万台、引取時が51万台ということで、トータルで522万台となっております。預託金額で見ますと、トータルでは553億円が昨年度で預託されてございます。平成20年度末は、先ほども述べましたとおり7,476万台で、7,706億円の預託状況でございます。

リサイクル料金の管理・払渡しの状況でございますが、預託されたリサイクル料金は、資金管理法人である自動車リサイクル促進センターにおきまして管理することとなっております。その中で、資金管理の方針については有識者、消費者代表から構成される第三者委員会の資金管理業務諮問委員会の審議を経た上で決定され、また、運用方法は法律で限定されておりました、この方針に従って資産運用を実施しているところでございます。

リサイクル料金の運用状況でございますが、平成20年度末で見ますと国債で約76%、政府保証債で7.4%、社債・金融債で9.3%、地方債で5.4%、財投機関債で1.9%となっております。

リサイクル料金の払渡し状況でございますが、A S Rとしては353万台、エアバッグ類で128万台、フロン類で271万台、情報管理料金で361万台の払渡しが行われてございます。

13ページ、平成20年度の輸出返還の状況でございますが、返還台数で見ますと、平成19年度の109万台から20年度では144万台と増加してございます。それに伴いまして、預託金の輸出返還金額も平成20年度では158億円となっております。

平成20年度の特定再資源化預託金等の発生状況でございますが、平成20年度でトータルといたしましては約20億円発生しております。

続きまして14ページ、自動車リサイクルシステムの稼働状況でございます。

販売店、解体業者など約10万もの関連事業者が自ら扱った使用済自動車の引き取り・引き渡しについて、インターネットを經由して自動車リサイクルシステムに報告することとなっております。平成20年度におきましては約358万台の使用済自動車の引取報告がなされているところでございます。

実績でございますけれども、平成20年度で引取工程で358万台、フロン類の回収工程では279万台、解体工程では371万台、破碎工程では612万台分の件数が挙がっております。

自動車メーカーの3品目の引取状況でございますけれども、引取報告件数といたしまして、平成20年度フロン類が271万件、エアバッグ類が130万件、A S Rは323万件となっております。

全部利用の状況でございますが、解体からの全部利用という点では、認定全部利用が0件、非認定全部利用のうち電炉にいくものが1,408件、非認定全部利用の輸出にいくものが5万2,000件。破碎工程からは、認定全部利用に行くものが26万5,913件、非認定全部利用の電炉に行くものが1万7,458件、輸出に行くものが1万709件となっております。

自動車リサイクルにおける情報の流れですが、電子マニフェストの実績につきましては、先ほど述べたものと大きく齟齬はございません。

特に工程内の平均処理日数、こちらで見ていただければと思います。引取、フロン、解体、破碎の各工程において、昨年度からの大きな変化は見られず、横ばいとなっております。

また、遅延報告の発生状況でもございますが、遅延発生台数、発生率ともに、昨年度と比べまして大幅に減少してございます。特に平成19年度におきましては、事故等がございまして一部大きく遅延が発生したものがございましたけれども、平成20年度につきましては、その点について改善されているという状況でございます。

工程ごとの遅延発生台数で見ますと、引き続き一番工程内で多いものは破碎工程となっております。約11万台分の遅延報告が出てございます。

自動車リサイクルシステムの稼働状況でございますが、障害件数も減少いたしまして、システムは安定的に稼働しているということで、平成20年度では計画停止日が13日、障害件数は0件、安定稼働率100%となっております。

コンタクトセンターの稼働状況につきましても下のとおりでございます。徐々に問い合わせ件数が減ってきている状況でございます。7万2,000件ございますうち一般ユーザーからは6,500件、事業者からは6万6,000件という割合となっております。

離島対策・不法投棄対策でございますが、離島対策の概要につきましては、平成20年度は要請市町村数が120市町村、保有台数の構成比が99.9%、発生予定台数が3万8,717台でございました。また、平成21年度の計画といたしましては、119市町村、保有台数の構成比として同じく99.9%ということで、ほぼ必要となるすべての市町村体制について、支援体制が構築されているところでございます。

平成20年度の実績といたしましては、実際に申請された市町村数が89市町村で、発生台数が約2万3,000台。申請額につきましては1億100万円となっております。

平成20年度の自動車リサイクル促進センターの離島支援活動実績ですが、次のページに、さまざまな活動を行っているところをお示ししているところでございます。

また、不法投棄対策の実績では、平成19年度に実施されました札幌市及び奄美市の2事業者については、原因者に対して求償を行っておりまして、うち札幌市からは130万円の返還を受けているところでございます。

平成20年度につきましては、特に実績は生じてございません。

また、過去の実績等をもとに本支援事業のガイドライン等を作成しているところでございます。

19ページ、不法投棄・不適正保管の状況をお示ししてございます。

平成21年3月末の時点では、全国ベースで見ますと不法投棄・不適正保管車両の総数で約1.5万台ということで、法施行前の約22万台から比べますと93%減という状況まできてございます。一方で、法施行前に発生している不法投棄・不適正保管車両は、平成19年度末の1万6,000件と比べますと8,500件ということで、大きく減少してございます。一方で、法施行後に発生しているものが5,749件から6,444件ということで、若干法施行後に発生しているものは増えている状況でございます。

うち離島分でございますが、離島につきましても当初、法施行前の約1万6,000件から1,106件ということで、同じく約93%減となっております。一方で、法施行後に発生している台数が731件ということで、離島の中で法施行後に発生しているものは、徐々にその割合が増えているという状況が見てとれます。

100台以上の大規模案件の推移でございますが、こちら昨年度のデータに比べまして24件から17件、台数につきましても4,724台から2,434台ということで、減少されてきている状況でございます。

路上放棄車の処理支援事業につきましても、平成20年度の実績といたしまして協力台数は1,952台、寄附金の総額としては1,735万円となっております。

21ページは、自動車ユーザーへの理解促進活動でございます。

こちらにつきまして自動車ユーザーの理解度は、「概ね理解している」と「名称だけ知っている」を合わせた数が一番上のグラフで、「知っている」というところでございます。トータルで見ますと89.8%ということで、多くのユーザーが自動車リサイクル法については知っているというふうになってございます。

ただ、「概ね理解している」の割合につきましては年々若干減少の傾向にあり、そうした意

味では、詳細を承知しているユーザーは徐々に減少していることが見てとれます。

これまでの主な理解促進活動の内容としては、下のとおりでございまして、教習所、屋外メディア、大学等、自動車リサイクル促進センターを中心として理解促進活動が行われてきているところでございます。

続きまして、資料7「道路運送車両法改正後の処理状況」でございまして。

平成17年度の道路運送車両法改正後の解体・輸出処理件数を1ページにお示してございます。

平成17年度の施行から20年度までの4年間で見ますと、解体に関する手続の件数は年々増加傾向にございます。表の一番最後でございましてけれども、平成20年度計で見ますと永久抹消登録が約35万台、解体届出が約146万台、その小計で言いますと181万台。軽自動車の解体届出が57万台、トータルで238万台となっております。

また、輸出でございまして、輸出抹消仮登録は約30万台、輸出届出が98万台ということで、その小計が128万台、軽自動車の輸出届出が2万3,000台ということで、トータルでは130万台の輸出の届出がされているという状況でございまして。

裏面に移りまして、重量税還付申請件数でございまして。

こちらにつきましても年々増加傾向でございまして、平成20年度の合計では、登録自動車約94万台、軽自動車では23万台、トータルで約117万台の重量税還付の申請がございました。

資料7については、以上でございまして。

そのほか参考資料がついてございますので、適宜ご参照いただければと思います。

○永田座長 ちょっと訂正があるそうなので、どうぞ。

○迫田自動車課長補佐 資料6の4ページにございまして3品目の引取・再資源化状況のシュレッダーダストの重量に誤りがございまして、5ページにございまして、引取ASR重量の平成20年度の数字が正しいものになっております。例を挙げますと、5ページの引取ASRの重量は平成20年度「596,224」となっておりますが、4ページではシュレッダーダスト（ASR）、引取ASR重量が「525,497」となっております。

こちらにつきましましては5ページのほうが正しい数字となっておりますので、ホームページ等に掲載する際には修正して掲載させていただきます。

また、参考資料4をご覧ください。

各自動車メーカー等のリサイクル率及び収支の状況という表がございまして、下から5行目のピー・エー・ジー・インポートは、本年度につきましましては、ボルボ・カーズ・ジャパンとジャガー・ランドローバー・ジャパンの2つに分かれております。こちらにつきましてもホーム

ページ掲載に当たっては修正させていただきます。

なお、この修正に伴いまして、リサイクル率の幅に変更等を生じることとはございませんので、よろしくお願いたします。

○永田座長 それでは、資料6、7につきまして、何かご質問とかご意見ございましたらお願いたします。

○酒井（伸）委員 ご丁寧にご報告をいただきまして、ありがとうございます。

若干テクニカルなことになるんですが、6ページのASRの関係なんですけれども、下の表の埋立施設に投入されたASR重量というのは、どこからどう算出されたものなのかを教えてくださいたいと思います。

それから、上の表が、再資源化施設とリサイクル施設と併記されているんですけれども、普通に見れば再資源化、リサイクル、どう違うんだということになりかねないんですね。参考資料のほうでは、それぞれARTとTHのところで再資源化施設の中にリサイクルの施設と、それから焼却埋め立ての施設があるという形で区分して書かれていますから、ここは意味が通じるんですけれども、こういうふうに書かれるときは、やはりちゃんと言葉の定義を併記されるなり、あるいはこの場合だと再資源化施設、上のほうはリサイクル施設プラス焼却埋め立て施設であるというふうに括弧書きするなり、ちょっと留意してお書きになられたほうが良いなというのがコメントであります。

もう一つ、このASRあたり、あるいは再資源化の全体の流れが、断面、断面では確かにこういう表で表現はされるんですが、やはり流れとしてどうなるかという工夫をそろそろする時期に来ているのではないか。4年間の実績で相当のことがわかりかけてきていますので、それをちゃんとつないで、最初、やはり自動車のユーザーから見て自分たちの使用済自動車がどういう資源にどう回って、どう活用されているんだということが明示的にわかるような流れとして示す努力を、そろそろするべき時期に来ているのではないかということも、併せてコメント申し上げます。

○永田座長 まず、6ページの質問事項の……。

○酒井（伸）委員 すぐにわからなければ、また改めて。

○杉本リサイクル推進室長補佐 はい、ご説明させていただきます。

○永田座長 それから、表の上のほうの部分の再資源化施設。これは公表するときに注意書きにそこに入れさせていただくということ。

それから、全体のマテリアルフローなり、あるいは件数なりの話を少しわかりやすく表現す

るようという話は、また検討させていただいて。

○杉本リサイクル推進室長補佐 6ページの最終処分量でございますが、こちらで最終処分量④は、1から3を足しているものとしておりますけれども、この①から③については、THチーム、ARTチーム、2チームからの実績ベースのデータとなっております。

○酒井(伸)委員 そのあたりと、その前の5ページにある表の数字との整合性といったところを含めて、また確認させていただきたいと思っております、となると、特に埋立施設に投入されたASR重量と、その前の表でリサイクル施設、実際、再資源化された再資源化重量とリサイクル施設に投入された重量との引き算の差とが、なかなか数字が一致しないんですよ。そのところが少し読みにくくなっていますので、併せて教えていただきたいと思っております。お願いします。

○永田座長 さっきの全体フローなどでも、そういうところからスッと計算する、あるいはトレースできるような格好で表現したほうが良いということもあると思います。わかりました。

あと、いかがでしょうか。

もしよろしければ、資料6、7の件につきましてはこれで終わりにさせていただきまして、一応今日お諮りしたい資料はこれで終わりでございますので、もし何かまとめた中で、最後にご意見としていただけるものがありましたら、すみませんが、また札を立てていただけますでしょうか。今日の議論の中で言い残したことがありましたら、どうぞご発言いただいて結構ですが。

よろしいでしょうか。

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。

最後に、資料の取り扱い、それから今後の予定について、事務局のほうから説明してもらいます。

○杉本リサイクル推進室長補佐 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っております。

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、永田座長とご相談の上、改めてご連絡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、今日はこれで終わりにさせていただきます。

どうもありがとうございました。

午後4時15分 閉会

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