

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26回合同会議

平成21年8月6日（木）

午後2時00分 開会

○坂口自動車リサイクル室長代行 それでは、定刻でございますので、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第26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。

私は、事務局を本日担当いたします環境省自動車リサイクル対策室室長代行の坂口と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

議事に先立ちまして、本日、新たな委員をご紹介します。

NPO法人関西消費者連合会消費者相談室長の砂田八壽子委員でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○砂田委員 よろしくよろしくお願いいたします。

○坂口自動車リサイクル室長代行 ありがとうございます。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

本日の合同会議ですけれども、両審議会を合わせまして23名の委員の方々に構成されておまして、本日のご出席の状況ですが、6名の方の委員のご欠席がありまして、委員15名及び委員代理の2名、計17名の委員の方々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、13名の委員の出席をいただいております。また、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、同じく13名の委員の出席をいただいております。いずれも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。

また、本日の欠席委員のご報告ですけれども、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、また、群馬県板倉町健康介護課長の荒井英世委員がご欠席で、同群馬県板倉町環境水道課長の鈴木渡様に、それぞれ代理出席をいただいております。

また、読売新聞者論説委員の大塚浩之委員、全日本自治団体労働組合副執行委員長の加藤孝二委員、それから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、京都大学環境保全センター教授の酒井伸一委員、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、社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事の仁井正夫におかれましては、本日、ご欠席となっております。なお、慶應大学経済学部教授の細田衛二委員におかれましては、ご都合により14時10分ごろ、また、早稲田大学法学部教授の大塚直委員におかれましては、やはりご都合により14時15分ごろご出席とご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にお願いいたしたいと思います。

○永田座長 どうもお忙しい中、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。本日の会合は合同会議としては第26回になっております。活発なご議論をいただきますとともに、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。どうぞ。

○坂口自動車リサイクル室長代行 資料ですけれども、お手元に資料1から資料6までとじております。過不足ないかご確認いただければと思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。もし不足があればお申し出ください。

それでは、議事のほうに入らせていただきます。

本日の議題は資料1に載っております。大きく2つに分かれております。この内容で進めさせていただきます。

まず、論点整理に係る検討についてというところを、ちょっと前半と後半に分けさせていただきます。資料の番号で言いますと資料3-1と3-2をまとめて最初にやらさせていただきます。ちょっと2時間という時間の都合で、今日は資料6のこれまでの議論の整理というところで、いろいろ皆さんからもご意見を頂戴したいと思っておりますので、前半のほうを少しまとめてご審議願えればというふうに考えております。

それでは、資料3-1、3-2を使いまして、事務局とそれから自工会のほうから説明させていただきます。どうぞ。

○坂口自動車リサイクル室長代行 それでは、事務局よりまず資料3-1についてご説明申し上げます。タイトルとしましては、自動車リサイクルシステムの将来像についてという点でございます。

まず、現在の自動車リサイクルシステムでございますが、いかなる経済状況にも左右されることなく適正な取り組みが確保される、こういったことを目的に構築されたものでございます。昨秋以降、鉄スクラップ市況の大幅な下落というものがあつたわけでございますけれども、特にそういったことにもかかわらず、目的どおり、特段の大きな支障なく安定的に運用されてきたという実態がございまして、これは恐らく中心的な役割を担っていただいた自動車製造事業者の皆様方と、また関係事業者の方々の連携により適切な処理を進めると、この法システムの妥当性がある程度証明されたということかというふうに考えております。

こうした自動車リサイクルシステムが将来にわたっても強靱なものであるためには、拡大生産者責任に基づきまして自動車製造事業者の方々による3品目のリサイクル、製造時の環境配

慮設計、また、リサイクル技術等の開発や実証等、こういったことが引き続き進展すること、また、自動車リサイクル法に基づく責務者も含め、それ以外の方々も含めて広く関係各社が協力していくこと、こういったことによりまして様々な取り組みの相乗効果が生まれて、それも相まって社会的システムとして、この制度が自律的に機能するということが重要かというふうに考えております。このような観点から、以下、2つほど論点を示しておりますけれども、こういった取り組みを進めていく必要があるのではないかと考えております。

まず、1つ目、環境配慮設計等についてということですが、自動車の環境配慮設計につきましては各メーカー等の方々において、これまでも様々な取り組みが講じられてきたところでございます。特にリサイクルへの配慮に関しましては解体しやすい構造ですとか、リサイクルが容易な材料の活用を進めていただいたり、また、樹脂材料の種類の削減等、さまざまところで進められてきたところでございます。

今後、このような環境配慮設計が講じられた自動車が出てくるということがより増加しまして、また、関係主体における情報の共有が進むことが成立いたしますと、よりリサイクルの効率化が進み、また、新たなリサイクル手法の開発や普及、また、こうしたことが契機となってユーザーの自動車の選考の変化につながるということも期待されるわけでございます。引き続き環境配慮の設計の取り組みが進んで、こうした取り組みが結果としてリサイクルの高度化として実を結ぶということになるように、引き続き注視をするとともに、それが実現する将来の段階におきましても、自動車リサイクル制度がこれらの取り組みと調和し、円滑に対応が進むよう、その際には改めて検証すべきではないかというふうにまとめてございます。

それから、2つ目、次世代自動車を含む新規技術への対応についてということですが、ご案内のとおり、ハイブリッド車の普及が進んでおりまして、また、電気自動車等次世代自動車等に導入される技術の進歩には目覚ましいものがございます。こうした取り組みが今後、さらに進展していくことが予想されるわけでございますが、こうした次世代自動車につきましてはこれまでの車と違いまして、大きなバッテリーですとかモーターですとか、これまでの車と素材や構造がかなり大きく異なるものが用いられておりまして、そのリサイクルを実施するために現在、一部の製造事業者の方々などにおいて自主的な回収等が行われているところでございます。

今後、製造・販売される自動車に関しましては、その大半が使用済自動車となるという時期まではかなり時間がまだございますので、新たな技術が導入された自動車・部品に関しましては、当面は自動車製造業者、また、当該部品製造事業者の方々において、必要に応じて回収・

リサイクル体制の整備が図られるべきではないかといったことで、事務局としてはまとめさせていただきました。

資料3-1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。

この前半のほうの部分の3-1のほうは、論点整理の中でこれまで余り議題にしてこなかったところ、これをまとめて今日やらせていただければと思ひまして、今の資料をつくらせていただきました。

続きまして、資料3-2、こちらは自工会のほうから説明していただきます。どうぞ。

○加藤（忠）委員 資料3-2でございます。ASR重量に関する考察ということで、昨年12月に自工会のヒアリングということで、さまざまな取り組みを紹介させていただいたわけですが、その中で法施行前後のASRの重量についても報告させていただいたという中で、軽量化等の目的で樹脂等を多用する中で、ASR重量は余り変わっていないレベルを確保していますという形で報告させていただきまして、永田座長のほうからももう少しこの辺の事情について、できる範囲で説明できないかというふうな、そんなコメントもいただきましたので、今回、ASRの主成分の一つであります樹脂類について自動車の構成部品、素材というんですかね、そういうものの位置づけ等も交えてご説明させていただきます。

1枚おめくりください。右上、2ページでございますけれども、これはASRの材料構成を示してございます。樹脂はASRの中で一番多くの割合を占めているわけですが、しかし、樹脂材料というのは車の商品価値を高める上で、大変重要な機能を持っているということもご理解いただければと思ひます。軽量であること、それから性能とコストのバランスをとりやすい、こういうことで車にとって大変重要な素材であると。他の素材への転換も難しい状況ということでございます。

車の商品価値を高めるために、どういうふうに使われているかということで、次のページをおめくりください。ちょっと簡単にご説明させていただきます。これは自動車に使われる樹脂部品を表してございますけれども、樹脂部品の主要部位を表したものでございますが、多くの箇所では軽量化とともに複数の機能を絡ませた樹脂部品ということで採用されております。例えばということでエクステリアへの適用ということでは、バンパーなどは軽量化のほかに空力特性を良くするためのデザイン、これはもちろん燃費向上にもつながりますけれども、それから衝突対応の機能を併せて持たせたという例でございます。

次のページ、4ページ目でございますけれども、主要部位をもう少し詳しく表したものです。

けれども、駆動系も含めていろんなところに使われていますということでございます。また、お時間がありましたら、また見ておいていただければと思います。

次のページ、5ページ、部品樹脂化の狙いということでございますけれども、ここでは部品部位ごとに樹脂化の狙いについて簡単に説明させていただきます。バンパーですけれども、バンパー、フロントグリル、これはもともと金属で作っていたものですが、軽量化と衝突性の向上ということで樹脂化をして、さらにデザイン性追求のためにボディーと一体化していると、こういう使い方でございます。2番目の燃料タンクでございますけれども、軽量化のほかには成形がしやすいため、デザインの自由度が広がるということで、無駄なスペースを有効利用できると、スペース効率を向上するというような狙いもございます。

次のページ。これはエンジンのインテークマニホールドに使っている例でございます。軽量化しているということ、それから4番目にあります床下のアンダーカバーの例でございますが、これも空力特性を良くしているということで、特に床下のアンダーカバー、これは主に回収バンパー等からのリサイクルしたもの、こういう材料を多く使っているという状況でございます。

次のページをおめくりください。これは室内の遮音ですとか吸音材に使っている例でございます。特にこの部分は床下のアンダーカバーと同じように余り意匠性を気にする必要がないというようなことで、単純な樹脂化ではなくて、様々なリサイクル材料を使っていると。図中のアンダーラインの部分なり、青字で示している部分がリサイクル材料を使用しているということでございます。

いろんな例を挙げさせていただきましたけれども、樹脂は現在の車づくりにとって欠かせない、大変重要な素材になっているということをご理解いただければと思います。

次のページ、8ページ目ですが、樹脂部品等の軽量化ということで、次にASRをなるべく増やさないようなこと、原単位を下げるというようなことも含めて、樹脂部品等の軽量化にもいろいろ取り組んでいるところでございます。今日は一例としてご紹介させていただきますけれども、バンパーですと例えばポリプロピレンを使っておりますけれども、高結晶化ですとか高流動化、こういう技術によって薄肉化を図るということで使用量を大幅に削減してございます。これは三菱さんの例ですけれども、平均肉厚を大分下げている、それからホンダさんの例で重量も下げていると、こういう事例でございます。それから、室内の遮音・吸音材、これについても構造の変更、ウレタンの2層構造を単層化するですとか、材料性能アップするとかで、その資料にもございますように重量なり、大幅に低減しているという例でございます。

次のページをおめくりください。これは冒頭にちょっと述べさせていただきましたけれども、法施行前後のASRの重量を比較したものでございます。これは昨年12月に報告させていただいたものですが、燃費向上のために軽量化、樹脂化等でございますけれども、それから衝突安全性確保等に向けた安全装備の充実、これはエアバッグ等でございます。こういうことによって樹脂等を多用化する中で、ASR重量はほぼ変わらないレベルを確保ということで、こういう図を使って報告させていただいております。

破線が法施行前の既販車でございまして、青の点が法施行後の61サンプルありましたので、その回帰直線を実線で示してございます。この結果については繰り返しになりますけれども、先ほどちょっと述べさせていただきましたように、ASRの量をなるべく増やさないように原単位を下げると、いろんな取り組みをした中で、そういうところが効いているのではないかなというふうにも考えてございます。

次のページをおめくりください。このグラフは先ほど法施行後の新型車の61サンプル中、19サンプルが大物部品である燃料タンクですとかインテークマニホールド、これを樹脂化していたということで、ちょっと一度、その影響を除いて既販車と比較してみようということで、それを金属としてみなしてということですが、法施行前の破線と比較したものでございます。その結果、わずかながらでも少なくなっている傾向を示しているのではないかなというふうに考えてございます。11ページ目はそのもとになったデータでございますので、参考にお付けしてございます。

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、資料3-1、3-2につきまして、ご質問、ご意見のある方、どうぞ札を立てていただきまして、こちらから指名いたしますので、マイクが参りましたらご発言願えればと思いますけれども、よろしいでしょうか。

では、細田先生、どうぞ。

○細田委員 欧州でポストシュレッターテクノロジーという技術があると私は見てきたんですけれども、多分、日本とASRの内容が違うとは思いますが、ポストシュレッターテクノロジーで対応でき、多分、対応できるというのはこの中から取り出してリサイクルできるとしたら、主にどういうものが対象となり得るか、もしわかれば教えていただきたいんですが。

○永田座長 ちょっとまとめてくださっていただきましょうか。

続けて、渡辺さん、どうぞ。

○渡辺委員 質問とか注文とかじゃなくてコメントに近いんですけども、環境とカリサイクルという意識が高まってきたり、あるいは企業の中でもここに書いておられるような様々なご努力をされていることは重々わかっておりますけれども、ここにも書いておりますとおり、解体しやすい構造、リサイクルが容易な材料の利用、これは順次、非常に進んでいると思うんですが、私ども破砕とかスクラップ、自動車に限りませんけれども、やる立場からしますと、本当にスクラップになったときにどうなるかを考えて材料を使っているかなということは、時々疑問に思うことがあります。

例えば自動車に、具体的に私も確証があるわけじゃないんですが、一般的な形で話しますが、いろいろ鋼板でも非常に軽くて丈夫で、いろんな特性の良い物ができたというのが業界紙等でもよく宣伝されますが、中に何が入っているのかが必ずしも明確になっていない。最終的にそれがスクラップになってきたときに、鉄鋼メーカーでもう一度リターンできないような素材が使われているのか、使われていないのか。つまり、言いたいことは、そういうふうにスクラップになったときに、もう一度リサイクルに回るのに阻害になっていないかどうかという視点を環境設計なり、素材の使用なりのときにも、メーカーのほうでちょっとお持ちいただくことが今以上に必要なんじゃないかなという気がしております。

自動車で行きますと例えばA S Rの量との関係、これはこれでいいとは思うんですけども、どんどん部品が小さくなっていろんな組み合わせが固く組み合わせられちゃっていると、プラスチックと鉄と一緒に分分離できないとかいうふうな問題が出てきて、結果的に全体のリサイクルがうまくいかないみたいなきがありますので、視点としてそういうものを少しお持ちいただいたほうがいいんじゃないかという意味で申し上げておきます。

○永田座長 どうも。

大慈弥さん、どうぞ。

○大慈弥委員 ありがとうございます。

コメントのようなお願いのようなものでありますけれども、最初の3-1の資料であります。多分、一番最初のパラグラフは、非常に現在のシステムはうまくいっているという自信に満ちた表現なんだと思うので鼻が高いのでありますけれども、細かい点でありますけれども、製造事業者等と関係事業者との連携でうまくいった証左だと、ここまで言っちゃうと、私が言うのもおかしいんですけども、やはり消費者とかユーザーの理解のもとにこれができあがって、うまくいっているという認識をやはり入れておかないといけないのではないかと。もしこれが将来の報告書に入るようであれば、そういう意識を持ったほうが良いかなというのが文章

のコメントであります。

あと2点、配慮設計のほうでありますけれども、海外事業者についてもやはり同じように自らの意思で3Rを推進しているということは、私どもの報告でも申し上げましたけれども、将来、リサイクル制度と調和しつつといったときに、やはり十分な情報交換とそれから国際標準的なものがないと、齟齬が出たときになかなか国内でのちぐはぐが出てきてしまうということで、今後も永田先生の指導で将来像についてということを考えるときには、やはりそのあたりも頭に置いておく必要があるかというのが1点の指摘でございます。

最後に次世代のほうであります、幸い、現在、進んでいる技術でバッテリーとか特殊なものについては自主対応が行われているわけですが、これからますますその量が増え、新技術に基づくものが出てきたときには、やはり基本的に考え直さないといけないことが起こり得るのではないかとということで、特に経済産業省を含めて2020年には2台に1台は次世代、しかも低炭素化社会をつくるのに必要な車だといって、優遇策を導入してまで進めているわけですから、川下のほうは全部自主回収で自分たちでやれよというのではなくて、やはりセーフティーネットといいましょうか、何か社会的にお金をかけろと言っているわけじゃないんですけども、そこまで優遇とまではお願いできないかもしれませんが、支援策も含めて検討する必要があるんじゃないかということをご指摘させていただきたいと思っております。

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。

とりあえず……どうぞ、砂田さん。

○砂田委員 すみません、先ほどユーザーの理解も書き足したらいいのではないかとこのふうにお話がありましたけれども、ユーザーとしてはリサイクル料を払いますということは理解しているんですけども、他の自動車リサイクルシステムについて、どのような経過で製造から廃車に至るまでというのはほとんど理解されておられませんし、自分が廃車するときに、持っていったときに、これが本当に廃車になるのだろうか、あるいは中古車になるのだろうかというところも不透明でして、廃車のつもりで持っていったところが何かあれは中古になったのではないかと。では、リサイクル料はどうなったのかなというような、そういう懸念を持っている方もありますので、払うところだけは理解しましたよということやと思います。

それと、素朴な疑問なんですけれども、環境配慮設計について解体しやすい構造、リサイクルが容易な材料と書かれておりますが、解体しやすい構造で安全性に問題はないのかという疑問があるんですね。そんなのはわかっているでしょうということかも知れませんが、解体し

やすいのであれば壊れやすいからという感じを持っていて、また、リサイクルが容易な材料、樹脂が使われておりますけれども、軽くて丈夫ということを追求されているわけですが、すごい自然現象で風とか突風とか、竜巻なんかでしたらだめでしょうけれども、軽量になって大丈夫なのかなという、そういう素朴な疑問がございます。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

ちょっとここで切らせていただいて、今までの中で他の細田先生の話も含めて、自工会のほうで少しコメントをもらいたいことがあります。

どうぞ、加藤さんのほうで。

○加藤（忠）委員 自工会のほうからお答えさせていただきます。

細田先生のほうから、ポストシュレッターテクノロジーでどういうものが最新はできるのかというご質問でございますけれども、ポストシュレッターテクノロジーはいろいろございますけれども、特にヨーロッパで、特にオーストラリアで今建設を進めていますG-CONの関係だと思っておりますので、その点について触れたいと思っておりますが、基本的にはASRの構成成分で示しております樹脂類、それから発泡ウレタン、こういう繊維類、こういうものが可能であるというふうに考えてございます。それから、日本で豊田メタルでこういう素材選別をして、私どもはRSPPとっておりますけれども、車の遮音材ですとか吸音材に使っておりますので、まさに樹脂、それから発泡ウレタン、繊維類が構成成分になっているということでございます。

それから、解体性とそれから壊れやすさというんですか、まさに解体性が良ければ壊れやすいんじゃないかというようなことですけれども、まさに技術的にこういう部分が非常に難しいところでございますけれども、まさに私どもは耐久性を良くして、なおかつ解体性も良くすると、こういう技術に取り組んでいるということで、2つが両立しているということをご理解いただきたいと思います。

自工会のほうからはよろしかったでしょうか。

○永田座長 あと、渡辺さんのコメントになるかもしれませんが、ちょっと。

○加藤（忠）委員 渡辺さんのほうからは、シュレディングしたときの材料も考慮してということだったと思っておりますけれども、もちろん、現在でもそういう配慮なり、考慮はした設計はしてございます。車というのはご存じのとおり、いろんな機能を持たせないといけないということで、当然、廃棄段階になったとき、それから走行段階でいかにCO₂を下げるかといういろんな機能がございまして、いろんなものをバランスよくやっていかないといけないという

ことで、まさに今そういう設計をやっているということでご理解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す。

それでは、残りのご質問とかコメントに関しましてちょっと事務局のほうから。

○坂口自動車リサイクル室長代行 事務局のほうから幾つかご回答申し上げます。

大慈弥委員からご指摘いただきました、まず消費者やユーザーの理解のもとに、これは一つ当然のこととして検討したいと思います。先ほど砂田委員からのご指摘もありましたとおり、少なくともユーザーの方々にリサイクル料金を支払っていただいている。この点については幸い、この5年で相当定着をしてきておりますので、少なくともその点で理解が進んでいるということは言えるのかなど。詳細の点についてはまた幾つかひよっとするとあるのかもしれませんが、この表現ぶりについては検討したいと思います。

それから、次世代車が増えてきた場合の対応ということについてもご指摘をいただいているんですけども、このペーパーとしましては確かに当面、自主的な取り組みでというような表現ぶりにも読めるんですけども、私どもは「当面」という言葉を入れさせていただいて、やはりいつまでも自主的取り組みに頼って、100%お願いしますというふうに言っているつもりではありませんで、当然ながらかなりのものが使用済自動車として出てくるという将来の段階になった場合には、当然ながらセーフティーネットとして法的な措置ということも含めて、検討しなければならないのではないかとこのように考えているところでございます。

情報交換、それから国際標準のところについてもご指摘をいただいております。これについてはまだ完全に議論が深まっている状況でもないのかもしれませんが、これにつきましてもいろいろご意見をいただきながら、最終の報告書までには少し色付けができるようであれば、していきたいなというふうに考えているところでございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。ほかには資料3-1、3-2に。よろしいでしょうか。

それでは、前半の部分、これを終わりにさせていただきまして、続きまして資料4とそれからあわせて資料5のほうも説明をさせていただき、一緒に討論させていただければと思います。

それでは、どうぞ。

○坂口自動車リサイクル室長代行 それでは、まず資料4-1についてご説明を申し上げたいと思います。

不法投棄対策の検討状況報告ということで、第22回の合同会議の際に不適正保管対策、それから不法投棄対策というトピックを取り上げさせていただいたわけですが、そこで検討すべき事項とされました地方公共団体におけます手続の制定状況、また、不法投棄処理に係

る処理期間や費用負担の状況につきまして、都道府県とそれから保健所設置市、これはこの先、都道府県等と総称させていただきますが、およそ110~120ぐらいの自治体を対象に調査を実施いたしましたので、その調査について途中経過をご報告させていただきたいと思います。

まず、1番目としまして地方公共団体における手続の状況でございます。放置自動車の処理に関する条例、要綱・要領、こういったものの設定状況につきまして参考のほうに記載をさせていただきます。参考としましてこの資料の3ページをご覧くださいと思います。

こちらに右左に、表、グラフ、それぞれ一つずつ記載をさせていただいておりますけれども、まず、左側でございますのが今回、直接アンケートでお聞きしました都道府県及び保健所設置市におけます廃棄物認定、処理手続制度の設定状況でございます。概ねグラフで見させていただくといいかもしれませんが、4分の1ぐらいのところでは何かの条例を制定していらっしゃる。また、そのほか25%、これも4分の1ぐらいのところでは要綱・要領などで対応されていて、半分のところは特になく、検討も今はされていないというような状況だったというふうなことでございます。

一方で、それ以外の市町村、これは都道府県を通じてお聞きしているわけなんですけれども、それ以外の市町村においてどういう状況かというのが右側の表とグラフでございます。こちらのほうは条例を制定されているところの数が大体2割程度、それから要綱・要領などで対応というところが7%程度、したがって、都道府県・保健所設置市に比べると割合としては少ないというような状況でございます。条例、要綱・要領などを検討中のところもありますけれども、全体の7割は特にいずれも検討はしていないというような状況であるようです。

その条例とか要綱・要領の内容でございますが、1ページ目の1のほうの最後のほうに記載させていただいておりますが、これも自治体さんによってかなり規定の中身は異なりますけれども、一般的には不法投棄自動車の所有の調査、警告等の公示手続について、また、廃自動車としての認定手続、それから一定期間以降の所有権等、こういった規定が含まれるといったことでございます。

続きまして、不法投棄・不適正保管車両の処理状況についてでございます。こちら後ろの参考を見させていただくとよいのかもしれませんが、4ページをご覧くださいと思います。

4ページ一番上に、2、不法投棄・不適正保管車両の現況とございますけれども、まず、(1)、一番上の表をご覧くださいと思います。この表の一番下の合計欄でご説明したいと思いますけれども、平成19年度末で未処理として放置されていた台数が1万6,130台。これは全国すべてということではございませんで、今回、調査の対象としました都道府県及び保

健所設置市で覚知されているものというふうにご理解いただければと思います。以降も同じでございます。

19年度末で1万6,130台あったわけですが、これが平成20年度、この1年間で新規にさらに発見された台数が4,700台弱ございまして、さらに平成20年度のうちに実際に処理された台数、これが9,992台。1万台弱、うち括弧書き8,851台とございまして、この数字は9,992台のうち、指導等により所有者自らが処理をした台数でございます。したがって、差し引きますと約1,100台ほど、これが都道府県または保健所設置市によって処理をされたという台数でございます。その結果、平成20年度末未処理となっている台数が大体1万1,000台弱、1万833台ということでございまして、19年度末に比べて大体3分の2ぐらいに減ってきたという状況でございます。

それから、その下の段、(2)平成20年度の処理実績の車種別内訳という表でございますけれども、こちらのまず左側の一番下の段、9,992台と8,851台、この数字は上の数字の処理台数と同じ数字を書いてございます。約1万台処理したうち9,000台弱が所有者自らによって撤去され、1,100台程度が自治体によって処理をされた。先ほど申し上げたとおりでございます。そのうち、いわゆる路放協と呼ばれます路上放置車両の協力会制度を利用された台数が678台。従いまして、1,100台中678台ですから6割程度が未預託車であって、こういった協力会制度が活用された台数ということでございます。

そして、この撤去のために必要となった費用でございますけれども、その右側の列をご覧ください。ただきたいんですけども、処理費用として560万円余り、これが支払われたという実績がございまして。この金額ですけれども、これは自治体が要しました収集運搬費用及び解体処理で委託された費用ということでございまして、未預託車両の預託金額はこれには含まれてございません。この560万円のほかにさらに処理に当たっての預託金額が必要になったわけございまして、その金額の合計が685万円余り。また、このうち協力会からの寄附金額として出えんしていただいたものが628万円強ということで、これが協力会として寄附された金額ということになります。

それから、ちょっと飛ばすんですけども、5ページの一番下のヒストグラムのような棒グラフをご覧ください。と思っておりますけれども、こちらの図が何を示しているかと申しますと、先ほど市町村及び都道府県が支払った収集運搬及び撤去及び解体費用、その金額、この単価を分布として調べたものでございます。自治体によってかなり開きがございまして、一番度数として多いのは1台当たり0から5,000円程度、全体を平均しましても大体このくらいの金額

になっております。0円というところも自治体の数としては10数ございまして、また、0よりもさらに左のほうに0以下とありますけれども、実際に売却できたというものが3自治体ございました。一方で、非常に高額がかかっているところもございまして、一番多いところで11万円余りと非常に大きな開きがあったということでございます。

恐らくこの費用の開きの要因としては、放置された車の状態ですとか、どのぐらいまとめてあったのかとか、そういったことにもよるのかと思われまますけれども、そのほかに考えられる要因といたしまして、このページの上のほうのグラフをご覧いただきたいんですけども、各自治体様には収集運搬費用をどのように決めたかということ、それから解体処理費用をどのように決めたか、これについてもお聞きをしております、収集運搬費用を入札で決められたというところが23%、随意契約が43%、指し値9%、特に決めていないというところも25%。解体費用につきましても入札によっているところは余り多くない状況でございまして、場合によってはこういったところも金額の開きに影響があるのかもしれないということでございます。

すみません、1ページに戻っていただければと思いますけれども、今、大体、内容としましては1ページ目の2の2つ目のパラグラフぐらいまでご説明を申し上げたつもりでございます。

このような状況でしてかなり開きがあるのが現状と。それから、未預託車両が自治体が撤去されたうちの6割程度あったというふうなことでございますけれども、未預託がまだこれだけ発生するという所以については、まだすべてが明らかではございません。いろいろ伺っている限りは一時抹消中の自動車、それから車検が切れている自動車もかなりあったということで、恐らくこれは車検時預託を受けていない車両というふうに考えられます。また、車体番号が確認できずにリサイクル料金の預託が確認できないと、こういったことから、結果として未預託車両と扱わざるを得なかったものも若干あったようでございますが、数として多かったわけではないというような状況だったということでございます。

それから、一方で、こういった不法投棄・不適正保管を覚知してから、処理に至るまでの平均処理期間についてもお聞きをしております。これにつきましても後ほどグラフが一番最後のページにありますのでご覧いただきたいのですが、平均として大体3から6カ月程度となっている都道府県等が多かったようでございます。また、過半数の都道府県等では最長でも1年以内に平均として処理されていると。ただ、4割以上では1年以上、処理に要した案件を持っておられると。また、自治体によりまして各自治体さんの中で最も長期間かかったものというものについては2年以上とか、そういうものも幾つかあったということでございます。これだけ時間を要している要因としましては、所有者の発見に時間がかかる、それから、また所有者み

ずからが処理に至るまでなかなか所有者が指導に応じず、それに時間を要したといったことが考えられるということでございます。

本件につきまして今後のスケジュールでございますが、先ほども申し上げたとおり、処理費用、安く処理されているところも結構あるのですが、かなり高くなっているところもございますので、そういった高くなる要因については我々としても分析をより進めまして、自治体の方々が処理されるときに効率化によるコストの低減を図っていきたいというふうに考えております。

それから、また現時点で路上に放棄されている車両等、比較的小規模な事案につきましては、自動車リサイクル法、リサイクル料金の余剰金を使って支援できます廃棄物処理法に基づく支障の除去、こういった措置を行った事例がございません。したがって、平成22年度までに我々としましては実際の事例にこういった支援事業、措置の適用可能性を想定した具体的な調査を行いまして、具体的な手法や手続の検討、また、併せて支援事業の検証、評価、手続の整理を行いまして、支援事業の要綱等の改正を含めまして、所要の措置を講じていきたいというふうに考えておるところでございます。

資料4-1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。

続きまして、今の4-1のほうでも出てまいりました話、これに関しまして浅野委員が所属しております全国市長会のほうから意見が出てきておりますので、これについて浅野さんのほうから説明していただければと思います。よろしく申し上げます。

○浅野委員 ありがとうございます。

では、資料4-2でございます。自動車リサイクル法の見直しに係る議論も大詰めを迎えておりますので、この機会に全国市長会でこれまでも主張してまいりました意見を改めて取りまとめましたので、提出させていただきました。

平成17年に施行した自動車リサイクル法では、メーカーが使用済自動車から発生するフロン類、エアバッグ及びシュレッターダストの3品目を引き取ってリサイクルを行うこととされ、これらの処理に要するリサイクル料金についてはユーザーが自動車購入時に支払うこととされました。こうした先払い方式によって処分費用の負担を免れるための不法投棄は、この間の鉄スクラップ価格の高騰と相まって激減しています。

しかしながら、不法投棄自動車は完全になくなったわけではありません。一度、不法投棄自動車が発生すると、自動車には財産権がありますので、所有者不明の不法投棄自動車を都市・

自治体が処理する場合、廃棄物として認定して処理するなどしなければなりません。しかし、現状では廃棄物認定がなされるまでに多くの時間が必要となっており、町的美観や交通の支障のみならず、人が住み着くなど付近の住民の皆さんは不安な日々を送ることになります。通学路に放置された場合などはお子さんを心配する親から、毎日のように早期撤去の電話などが入ることがあります。都市・自治体に対し迅速な処理を要望されても、現行法ではなかなか対処できないといった現実がございます。

また、都市・自治体が相当の時間と労力を費やし、不法投棄自動車を処理した場合、リサイクル料金を除く車両の撤去・運搬等に要する費用については住民の方から徴収している税金をもとに、そのすべてを都市・自治体が負担をしています。自動車リサイクル法ではリサイクル料金の剰余金を活用し、廃棄物処理法に基づく支障の除去等の措置、代執行を行う地方公共団体に対して支援する仕組みが用意されています。しかし、この方法は代執行手続などが煩雑で処理が長期化することもあって、実際にはほとんど用いられていません。

地方公共団体が代執行によらず処理する場合は、日本自動車工業会を初めとした自動車関係業界で構成する路上放置車処理協力会によるリサイクル料金相当額の寄附制度がありますが、これも自動車関係業界から終了したいとの提案があります。不法投棄自動車については自動車リサイクル法の中でもう一度、的確に役割分担を行い、関係者の協力のもと、迅速かつ円滑に処理できるようにすべきと考えております。

そこで、次の4点について制度の確立などを要請するものでございます。

1点目は、自動車リサイクル法に基づく不法投棄対策支援事業の対象要件の見直しでございます。現在、廃棄物処理法による支障の除去等の措置、代執行を行い、撤去した不法投棄自動車が対象となっておりますが、これまで、この制度を利用した案件は大規模不法投棄の2件にとどまっています。1カ所に1台か2台の放置自動車の撤去を行う場合、先ほど申し上げましたとおり、住民の皆さんの不安を迅速に取り除くためには、いちいち代執行をかけることは現実的ではございません。多くの都市・自治体による放置自動車の撤去の対象は所有者がわからず、財産権の存在しないことを前提に行っていますので、たとえ行政代執行を行っても、後日、求償対象の原因者があらわれることはほとんど考えられません。そこで、不法投棄対策支援事業の対象要件である「支障の除去等の措置を講じ撤去」を撤廃していただきたいというものでございます。

2点目は、1に述べました不法投棄支援事業の対象要件の見直しにより、地方公共団体が撤去した不法投棄自動車のすべてが支援の対象となり、また、一定の周知期間を経るまで路上放

棄車処理協力会の寄附制度を継続していただきたいというものでございます。

3点目は、放置自動車を使用済自動車、すなわち廃棄物と認定する具体的な基準をお示しいただきたいというものです。放置自動車を処分する際に廃棄物処理認定を行う必要がございますが、この認定を行うのに多くの時間を要しているという現実から、全国で統一された、簡素でわかりやすい廃棄物認定の仕組みの整備が必要と考えております。

最後に4点目は、放置自動車根絶のため、抜本的な対応を要請するものです。放置自動車の所有者への責任追及がしやすい仕組みとは、地方公共団体などが放置自動車のドアやボンネットなどの開錠ができる仕組み、自動車の放置を禁止する規定や規定に従わない者に対する罰則規定の創設などが考えられます。車両認識が容易な自動車の仕組みとは、損傷しにくく外見からも一読できる車体番号などが考えられます。

以上の意見は、基本的に従来より要請しているものでございますけれども、ご検討のほど、よろしくお願ひしたいと思います。

○永田座長 どうもありがとうございました。

もう一つ、資料5、これまでいろいろさっきの論点整理で議論してきた項目に加えまして、その他の問題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。

○坂口自動車リサイクル室長代行 それでは、続きまして資料5、その他の問題について、これは不適正処理の関連ということで一つご紹介といたしますか、ご報告申し上げたいと思います。内容としましてはエアバッグ類のインターネットオークション流通問題でございます。

解体業者は、自動車リサイクル法第16条第3項によりまして、使用済自動車の解体を行うときには当該使用済自動車から指定回収物品を回収し、製造事業者等に当該指定回収物品を引き渡さなければならないというふうにされております。この指定回収物品にはエアバッグ類は当然指定されておまして、解体段階において取り外し、回収され、製造業者等に引き渡されるか、または製造業者等の処理行為として車上作動処理、その場で展開といったことがされているところでございます。

一方で、一部の使用済自動車のエアバッグ類が中古車からの回収と称しまして、インターネットオークション等で流通しているという指摘がございます。エアバッグ類を含む部品取り行為というのは、使用済自動車の解体行為というふうにみなしておりますので、それをインターネットオークション等において流通させるということは、法第16条第3項の義務違反に当たります。したがって、地方公共団体において適切に指導処分を行っていくことが必要となります。

また、このような違反行為の際には、自動車出荷時情報と引き取り業者が使用済自動車の引き取り時に確認した装備情報が乖離している場合が存在いたします。このうち、出荷時情報でフロン類やエアバッグの装備ありの自動車が引き取り時に装備なしというふうに報告されている場合には、事故や長期間の使用に伴う自然漏えいなどの原因を除きまして、引き取り業者によるフロンの大気放出、また、エアバッグ類の不正転売などの不適正処理のおそれがございます。このような装備情報の乖離の実態が多い事業者があれば、そこを中心に実態を把握して、適正に指導・処分していくべきではないかといったことでまとめさせていただきます。

資料5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した。

それでは、資料4と5、この関係につきまして、ご意見、ご質問をちょうだいしたいと思っておりますので、また、すみません、札を立てていただければ。

どうぞ、では、酒井さんのほうから。

○酒井（清）委員 ありがとうございます。

エアバッグの不法流通の問題を取り上げていただきましてありがとうございます。多くの解体業者はこの点、非常にまじめに取り組んでおりまして、不法に流通させている人たちに対しては非常に憤りを感じているところでございました。エアバッグの問題もこのとおりなんですけれども、エアバッグ以外の部品のネットオークションでの流通もますます盛んになってきておりまして、これをほとんどビジネスとみなすことができるほど繰り返し出品している、事業者なのか、一般の方か、特定はできませんけれども、そういう方がいらっしゃいます。これはやはり自動車リサイクル法に基づけば、解体業の許可を持っているべき人たちだと思いますので、この辺はいわゆるネットオークションの主宰者側に協力を求める必要があるんじゃないかというふうに思っています。

もう1点、不法投棄の問題ですけれども、やはり発見から処理までの時間がかかり過ぎるところが一つ問題で、その時間の短縮が大きなポイントなんじゃないかなと、コスト削減にとっても非常に重要なんじゃないかというふうに思います。その所有者の確認を処理する手前でやるんじゃなくて、不法投棄された車の処理は先行させてやって、後から所有者確認すればいいんじゃないかなというふうに私は考えるんですけれども、いかがなものでしょうか。ちょっと意見として申し上げさせていただきます。

以上でございます。

○永田座長 ありがとうございます。

引き続き、久米さん、どうぞ。

○久米委員 資料4-1でちょっとご質問したいんですけども、2のところでもって処理台数が約1万件処理されていて、未処理がやはり1万件ぐらいあるというんですけども、3ページのところの参考資料で自治体でもって条例を制定している、していないというところでもって条例を制定しているのが29とか、していないのが59とかありますけれども、処理しているところと処理していないところと、それからこの規定、条例とか何かで決めている自治体と決めていない自治体と、これは関係あるのかどうか。

だから、決めていないようなところが未処理が多いとか、何かそういう自治体ごとの傾向があるのかどうかというのが1点と、それから5ページの資料なんですけれども、処理費用でもってかなりばらついているんですけども、これはコメントでも契約の仕方でもって差があるということでもってコメントが入っていますけれども、やはり随意だとか、あるいは指し値というところが5ページの処理費用のちょっと異常値といいますかね、えらく高いところがありますよね。ですから、こういったところというのは指し値だとか随意、これでやっているところがそうになっているのかということを確認したいと思います。

○永田座長 わかりました。ちょっと後でまとめてあれしましょうか。

加藤さんどうぞ。立てているのは違いますか。

○加藤（忠）委員 路放協の関係のお話が出ましたので、ちょっとコメントさせていただきたいと思います。路放協はご存じのとおり、91年に活動をスタートしまして本年度で19年目ということで、累計で21万台、25億円の寄附を行ってまいりました。これは法制度のない中、業界のボランティアな活動として継続してまいったわけですけれども、2005年、自動車リサイクル法が整備されて、この中で先ほど使いづらいというようなお話もございましたけれども、制度の中で不法投棄対策の支援スキームが一応整備されたということがございます。使いづらい部分は確かにあるかとは思いますが。そういうことで、路放協の使命は終わったのではないかなというふうに考えてございます。逆に、この段階でいつまでも路放協の活動を継続するということは、継続による弊害というんですか、不法投棄を助長するのではないかなという、逆にそちらのほうの懸念も私どもは持っております。いつまでも民間の寄附行為、これでの対応ということはいかがなものかなというふうに考えてございます。

ちなみに、寄附実績でございますけれども、ピーク時で年間1万7,000台ほどございましたけれども、去年は1,500台、先ほど事務局のほうからの資料ですと700台という、ちょっとそれを後で質問しようかと思ったんですが、私どもの実績ですと08年度で1,500台。直近ですと5

月50台でございます。そこまで下がっております。これを単純に掛ける12をしますと600台になるわけですが、昨年の自治体からの申請が167団体ございまして、単純に自治体当たりで割りますと年間1自治体当たり3.何台というか、年間、3台から4台ということで、ごくわずかなところまでできているのかなというふうに考えてございます。

自工会としては路放協の廃止について、今回、いきなり出したということではなくて、法施行時、たしか2005年だったと思いますけれども、将来的に廃止するというようなお話もさせていただきまして、当時は車検時徴収が終わるまでの3年間というようなことも議論の中にあって、継続してきたという経緯もございます。それから、また昨年7月にも私どもはお話しさせていただいて、自治体さんの意見としましてすぐにはということ、特に08年度予算がまだ確保できないというようなお話もございまして、それではということで私どもは09年度継続という形で、現在、継続していると。ちょっとそういう経緯もご理解いただければというふうに考えてございます。

これは意見でございますけれども、先ほどの資料の中で先ほどもご質問がありましたけれども、何で各自治体で入札をかけないのか、随意契約なり、特に指し値というような部分が制度的に何でこういうふうになっているのかというのがちょっとわからなかったものですから、その部分を事務局なりでも結構ですけれども、お答えいただければと思います。

それから、もう一つは自治体さんのほうも制度面でまだまだルール化というんですか、条例化が進んでいないというようなお話も、2割、3割というところでとどまっているというお話もございましたけれども、10数年間の中で、なぜこういうルールができていないのかと。自動車リサイクル法、いろんな関係者の役割分担という形でいろいろ進めるというのが私どもは基本だと思っておりますので、そういう部分、なぜここまで条例化が進んでいないのか、ルール化も進んでいないのか、その辺のコメントもいただければと思います。

以上でございます。

○永田座長 どうも。

どうぞ、大塚先生。

○大塚（直）委員 資料4-1の関係で、一つコメントとそれから質問をさせていただきたいのですが、不法投棄対策支援事業との関係で、資料4-2のところのご意見も先ほどいただきましたけれども、資料4-1の2ページのほうで所要の措置を講じていくということですので、ぜひこれを講じていただければと思います。この問題はここにも書いてあることも関連していると思いますけれども、廃掃法の産廃について現在、やはり自治体が代執行をしにくいという

ようなことがあって、全般的な産廃の問題でも問題が出ているところですので、そちらのほうも是非ご参照いただきながらご検討いただけるとありがたいと思います。

1点、今の資料4-2との関係でちょっと質問させていただきたいのは、地方自治体では放置自動車に関して撤去はなさるとのことなので、代執行がどうもお嫌だということではないかと思うんですけれども、撤去のほうも費用がかかっているはずなんですけれども、代執行の要件が特に嫌だということなんでしょうか。支障の除去の措置を講じというところが問題なんでしょうか。何が特に自治体にとって問題が大きいのかということをごちょっと明確にいただけると、大変ありがたいと思いますのでよろしくお願いします。

○永田座長 どうもありがとうございました。

ここでちょっと切らせていただきまして、ちょっと、今、大塚先生の話、それから加藤さんの話の中にありました資料4-2の絡みになりますでしょうか、ちょっと浅野さんのほうからコメントをいただけますでしょうか。

○浅野委員 まず、私どものほうでお答えできる2点をお答えさせていただきます。

まず、一つは処理費用の決め方に競争性がないのではないのかといったことをございました。私どもは全国の自治体の状況を承知しているわけではございませんけれども、一般的に委託契約と契約を締結するときは競争入札により業者を選定することになります。しかし、契約金額の低いものまですべてを入札とすると、行政コストがかさむことや落札者が決まるまで時間がかかるといったことなどから、一定の額以下、少額のものについては随意契約を行っています。ただ、随意契約により契約を締結する場合でも契約の目的ですとか、契約の内容などを示して、複数の者から見積書を供することが原則でございます。したがって、随意契約だから競争原理は働いていないんだということではございません。

それから、代執行のお話をございましたけれども、既に述べているとおり、一つは事務が煩雑であるということ、一番大きな理由は時間がかかるということです。先ほども少しお話をいたしましたけれども、こういった放置車両の案件がございますと、当然、近くに住んでいる方というのは不安で不安でしょうがないんです。自治体に対しては1カ月後、2カ月後、3カ月後に処理すればいいよというのではなくて、すぐにでも撤去してほしい。そうすると、我々も少しでも早く撤去しなければいけない。そのためにはどうしたらいいかということを考えるわけでございまして、代執行をかけているととても時間がかかってしまって、住民の要望には沿えないと、そういうことをございます。

○永田座長 どうぞ。

○大塚（直）委員 大塚です。どうもありがとうございます。

お伺いしたかったことをもうちょっと詳しく申し上げますと、今のお話はわかるんですけども、事務が煩雑とか、時間がかかるということは当時に幾つかの条例が出ているように、放置車両についてやはり財産権ということがあるので、財産権との関係でいろいろな手続をどうせ踏まなくてはいけなくて、それが3カ月とか6カ月とかかかりますよね。今、おっしゃっているように、どのみち、その問題があるので、かなり時間はある程度かからざるを得ないところが恐らくあると思うんですけども、それ以外にやはり代執行ということだとやりにくいというのは、それにプラスして事務が煩雑なところが問題だという、そういうご趣旨と考えてよろしいのでしょうか。一般的には代執行の問題って、税金をそれについてお使いになるところが問題だというのが一般的にはあるんですけども、その問題は余りここでは問題にならないわけですね。どのみち、撤去をされるということなので、事務が煩雑だというのが問題だというふうに考えてよろしいわけでしょうか。すみません。

○浅野委員 代執行する場合でも、その前提というのは放置自動車が廃棄物かどうかという認定をしなければいけない。そこでまず時間がかかる。その次に代執行という手続がございますので、要は2つ時間がかかる要因があるということでございます。

○永田座長 よろしいですか。

それでは、酒井さん、それから久米さんからのいただいたご意見をまとめて、事務局のほうから少しお答えします。どうぞ。

○坂口自動車リサイクル室長代行 まず、事務局からお答えできることとしまして、先ほどの自治体の条例の有無とそれから処理の進展、その関係性ということでございますけれども、詳細なちょっと分析はまだ終わっているわけではないんですけども、処理の進展と条例・要綱の有無、これに関しては余り明確な傾向は得られていない、余りどうも非常に関係がありそうではないような感じを今のところ受けております。引き続き調査を進めたいというふうに思っております。

それから、入札の有無とそれから金額の多寡の問題、これは入札している件数そのものが余り多くありませんので、明確な傾向というわけではないんですが、ただ、やはり非常に高額がかかっているものについては、やはり入札の結果ではないということが言えるかと思えます。

それから、加藤委員からご指摘もございましたデータのずれの点でございますけれども、これも先ほどちょっと私の言葉が足りなかったのかもしれませんが、資料4-1の特に処理台数に関しまして挙げております数字ですが、これは今回、都道府県と保健所設置市を対象に行っ

たアンケートで、そういった自治体が直接かかわった案件のみに限ってございますので、全国すべてのデータではないということ、それから実際にいつ処理されたかということと、それから路放協のほうに申請をお願いした期間というのが若干タイムラグがある場合がございますので、それによっても少し数字のずれがあるのかなというふうに見ております。

インターネットオークションの今後の対応ということですが、とりあえず、今、オークションサイドというよりは実際にちょっと案件がございまして、今、そこに対する厳正な指導ということを進めている最中でございます。これがより幅広くあるのかどうかというところなども踏まえまして、場合によっては調査ということもあるのかもしれませんが、とりあえず、ご意見を承って今後の対応を考えていきたいというふう考えております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

ほかに資料4、5の関係ではいかがでしょうか。どうぞ。

○浅野委員 処理費用の差についてお話がございました。私ども地方公共団体が支出している処理費用の違いというのは、まず1つは撤去後の保管があるかどうか、それから処理先が近くにあるか、それとも遠隔地なのか、3番目は解体の費用はどうなのか、そして撤去場所の状況として容易に撤去できる場所なのか否かといったようなことから決まります。すべてが同一条件ということではありませんので、処理費用に差が生じるのは当然だと私は思っております。

私どもの経験からお話しいたしますと、放置自動車が登記されている場所が路上なのか、それとも崖下なのかといったようなことから差が出てまいります。私どもは平成20年度に軽自動車を1台撤去しておりますけれども、これは崖の下に落ちていたわけがございまして、この撤去費用は5万円余りかかっております。その前の年、平成19年度に同じく軽自動車を撤去しているんですけれども、これは路上であったため、9,000円で済んでおります。このように投棄された場所によって相当違ってくるのかなというふうに思っております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、4、5の……どうぞ、砂田さん。

○砂田委員 すみません、エアバッグ類のインターネットオークションの流通問題なんですが、エアバッグが指定回収物品に指定されているということは知りませんでして、エアバッグ自身の中に火薬が入っているんですね。それほど危険なものということは認識しておりませんで、だから、消費者の皆さんのお話の中でエアバッグが随分出やすく買えるみたいという話をちらっと聞いたこともあるんですけれども、やはりさっき申し上げたように、本当にリサイクル料金は払うけれども、後のことはほとんど知られていないというのが実態なんですね。ですから、

そういうことはやはり教えていただける場所というんですか、そういうのが急がれると思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○永田座長 どうもありがとうございます。

情報提供をいろんな形で進めてまいりました。まだまだ不十分だというご意見だと思いますので、この件に関しましてはまた引き続いて、そういう努力をしていく流れをつくっていききたいと思ひます。よろしいでしょうか。

それでは、ちょっと4と5を終わりにさせていただきまして、最後の資料になりますが、自動車リサイクル法見直しに関するこれまでの議論の整理についてということで、2つ目の議題ということになります。

では、事務局のほうから説明してください。

○坂口自動車リサイクル室長代行 それでは、資料6をご覧くださいと思ひます。タイトルとしましては、自動車リサイクル法見直しに関するこれまでの議論の整理についてということでございます。

先の2月19日に行われました第19回合同審議会におきまして、自動車リサイクル法見直しに関する論点整理案というものをご議論いただいたところでございます。それに基づきまして、これまで数回にわたりまして個別の議論を行ってきていただいたわけなんですけれども、個別の論点ごとの議論の結果、今後の対応の方向性としまして、ここで一旦、以下のように整理をさせていただきたいというものでございます。

まず、最初の19回の合同審議会のときの大きな論点の分け方でございますけれども、自動車リサイクルシステムのまず入り口における対応、それからシステムの中の対応、それから出口における対応、そして、その他といったことで、大きく3つ、4つに分かれるということでございます。

それでは、まず自動車リサイクルシステムの入り口における対応についてでございます。

1) としまして、流通構造の変化に対応した中古車と使用済自動車の取り扱いのあり方、この点は前々回の合同会議の際にかなり突っ込んだ議論をしていただいたところでございます。

論点としましては、オートオークションという流通の一つのあり方の拡大、また、それから中古車の輸出拡大等、こういったことによりまして使用済自動車の流通構造が5年前に比べて相当変化をし、中古車の取引形態、それから引き取りルートが多様化し、その結果、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といった事態が指摘をされているところでございます。こういった流通構造の変化に対応した中古車と使用済自動車の取り扱いのあり

方について、実態を踏まえて検討を行うべきではないかと、こういった論点でございます。

これに対しまして今後の対応の方向性でございますけれども、まず、1つ、使用済自動車の定義について、使用済自動車か否かの判断でございますが、個別の自動車の状態や条件、それから判断を行う場面等により、かなり異なることが考えられまして、なかなかこれを一律の基準によって切り分けることは難しいということではございますが、ただ、個別の状況を想定しつつも基本的な考え方は整理をし、判断の際のよりどころとなるガイドラインを作成すべきではないかといった方向性でございます。

それから、2つ目でございますが、オートオークション会場での使用済自動車の取り扱いについて、最近、増加しておりますオートオークションでございますが、その会場におきまして使用済自動車と考えられる車両が取り扱われているということでございますので、使用済自動車と中古車の流通の区別等、オークション会場における使用済自動車の位置づけの明確化、つまり中古車と分けた形で流通をしていただくということを図るとともに、また、引取業者、解体業者とオートオークション業界との間で、こういった位置づけに係る認識の共有を進めるべきではないかという論点でございます。

それから、3つ目でございますが、引取業者の役割について、ユーザーが自動車を手放す際、ユーザーに対して使用済自動車であるかどうかの確認、また関連情報の提供を行う等、法制定当時に期待をされましたユーザーの接点としての引取業者の役割分担、これを改めて徹底をし、適切に周知した上で実施をすべきではないかといった方向性でございます。

それから、2ページ目にまいりまして、こちらが今後は自動車リサイクルシステム内における対応でございます。

まず、1つ目、1) 3Rの高度化についてでございます。

論点としましては、ASR、自動車のシュレッダーダストでございますけれども、その一層の発生削減、また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、いろいろご指摘があったところでございます。リデュース、リユースの推進とともに制度の実施状況や実現可能性を踏まえて、こういった高度化について議論を行うべきではないかといった論点でございます。

これに対しまして今後の対応の方向性でございます。

まず、1つ目、リユースパーツ、部品の利用の促進についてでございます。リユースパーツにつきましては、品質・保証基準について様々な取り組みが各団体等で行われているところでございますけれども、できるだけ共通化を図りまして、整備業やユーザーの方々がリユースパ

ーツの品質を比較・評価しやすい環境をつくり上げるべきではないかということ、また、リユースパーツの利用の効果をユーザーにわかりやすく示すなどなど、ユーザーがリユースパーツを選択しやすい状況を関係各者の協力によって構築すべきではないかという方向性でございます。

それから、2つ目でございますが、発炎筒、タイヤ、鉛バッテリー等の収集・処理体制の構築について。こうした品目につきましては現在、当該物品の製造業者等、それから関係者によっていろいろ議論が行われているところではございますけれども、自主的に回収スキームがつくられるべきではないかといったことでまとめてございます。

それから、3つ目でございますが、リサイクルの高度化についてでございます。使用済自動車からのリサイクル、これを様々な面から高度化していくべきではないかということでございます。このため、現在、自動車リサイクル法ではシュレッダーダストのリサイクルについて、大きな焦点が当てられているわけではございますけれども、そういったASRの処理の段階におけるリサイクルの高度化も含め、そのみならず、その前の解体段階でのリサイクルについても各取り組みの効果や経済性、普及の阻害要因、こういったことを分析を行いながら、その結果を踏まえて有望な手法が出てまいりますれば、その手法の誘導策等を検討するなど、費用対効果の高い材料リサイクルの進展に向けた支援を行うべきではないかといった方向性でございます。

それから、もう一つ、リサイクルの高度化についての方向性としまして、自動車中の重金属類の削減がございまして。これにつきましては海外の動向も注視しながら、場合によっては制度的な対応の必要性も引き続き検討しなければならないのではないかとございまして。また、その自主的取り組み、これはメーカーサイドで行ってきていただいているわけではございますが、こういった取り組みについては効果を検証しながら、目標や取り組みの公表のあり方、こういったものについて必要に応じて見直していくべきではないかといった方向性でございます。

それから、2) 指定法人業務のあり方についてでございます。

論点としましては、指定法人におきましては安定的な法施行の観点から運営の安定化、これが最優先でございます。ただ、その費用のさらなる低減について指摘もあるところでございます。指定法人である自動車リサイクル促進センターの運営の効率化、また役割分担について制度の実施状況を踏まえて検討を行うべきではないか、こういったご指摘があったところでございます。

これに対しまして3ページでございますが、今後の対応の方向性でございます。指定法人の運営につきまして、これまでも法施行後、かなり効率化を図ってきていただいているところでございますが、その方向性、引き続き効率化を図っていくべきではないかということ、また、その費用負担のあり方についてでございますが、原則としては現行の基本的考え方に即すべきではないかということ、ただ、状況に応じて細かい点については柔軟に対応すべき点もあり得るでしょうといったことでまとめてございます。

それから、大きく分けて3つ目、自動車リサイクルシステムの出口における対応でございます。

まず、1つ目、リサイクル率のあり方。これは出口の部分でございますので、主にシュレッダーダストに関する議論でございます。

論点としまして、製造業者等のASR及びエアバッグのリサイクル率につきましては、2015年を目標年とした目標が既に前倒しで概ね達成されているというところでございます。ただ、一方で諸外国では、諸外国の場合、ASRに特化した目標というわけではございませんけれども、材料リサイクルと熱回収を別に評価してそれぞれの目標を定め、熱回収に一定の限定をかけているといった状況がございます。こういったこともあり、我が国としても材料リサイクルを推進すべきといった指摘がございます。こういったリサイクル率の評価方法のあり方については制度の実施状況を踏まえて、ここでまた検討を行うべきではないかと、こういった論点があったわけでございます。

これに対する今後の対応の方向性でございますが、先ほどリサイクルシステムの中での対応というところでも多少触れさせていただきましたけれども、材料リサイクルにつきましては現状の自動車全体のリサイクル率、それから海外における評価手法の動向、実効性も踏まえまして、ASRに特化して、そこにフォーカスをすべて当てて評価するという話ではなく、ASRに限定せずに自動車全体として材料リサイクルの方向性、それを評価する手法について検討すべきではないかと、こういった方向性をお示ししてございます。

それから、2) 再資源化体制のあり方でございます。

論点としましては、製造業者等の再資源化義務の履行に当たりまして、フロン類とエアバッグ類の処理については一元的に行われております一方で、現行、ASRの処理については2チーム体制でやっておりますが、これを一元化すべきというご指摘がございます。ASRの再資源化体制のあり方については制度の実施状況を踏まえて、この一元化というご指摘も踏まえて検討を行うべきではないかという論点であったわけでございます。

これに対しまして、議論を踏まえた今後の対応の方向性でございますが、A S Rの再資源化体制、これについては確かに一元化によるコスト低減効果といったご指摘もある一方で、2チーム体制を維持することによって競争原理、競争効果という、こういった相反する指摘があるわけでございます。また、さらに今後、関係各主体の創意工夫による多様かつ高度なリサイクル、こういった可能性についても対応できるようにというご指摘もいただいているところでございますので、現時点では関係者において引き続き柔軟かつ効率的なあり方を検討していくべきではないかといった方向性でございます。

それから、4番、不適正処理対策、不法投棄対策についてでございます。

まず、1) 不適正処理対策及び不正輸出対策の推進についてでございます。

当初の論点、無許可解体業者また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、また解体自動車の不正輸出が行われているといった指摘がございますので、それを踏まえて不正輸出対策、それから違法業者の覚知のあり方について、制度の実施状況を踏まえ、検討を行うべきではないかといった論点でございます。

方向性でございますが、所有者不明の自動車の処理、それから不適正事案の指導に当たりまして、これは先ほどご指摘もあったところでございますけれども、自動車が使用済自動車なのかどうか、こういった判断が非常に重要となるわけでございます。使用済自動車か否かは最初の1番のところの論点でも申し上げたとおりでございますが、様々な条件によって使用済自動車かどうかの判断の根拠というのは、恐らく異なるであろうということで、なかなか難しい部分もあるわけでございますが、やはりこれについても個別の状況を想定しつつ、基本的考え方を整理し、判断の際の一定のよりどころとなるガイドラインを作成すべきではないか。これは最初に挙げたものの再掲でございます。

それから、不正輸出対策でございますが、これも効果的・効率的に進めるべきでございますので、どうすれば実効ある対策ができるのか、そういったあり方、役割分担について、関係機関と協議しながら引き続き検討していくべきではないかといった方向性でございます。

それから、2)、これも本日もご議論いただいているところでございますが、不法投棄対策の支援のあり方についてでございます。

不法投棄対策の支援については、製造業者等の寄附金を原資とする路上放棄車処理協力事業、その存廃の対応も含めまして、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、ご指摘があったところでございます。これらの不法投棄対策支援に関する事業のあり方について、制度の実施状況を踏まえて検討を行うべきではないかということでござい

ます。

これに対する方向性でございます。不法投棄対策の効率化に関する情報の整理も含めまして、行政手続の整理及び不法投棄対策支援事業の運用の改善、こういったことを図りまして、適切にこの事業が活用されるようにすべきではないかということ、これも踏まえまして路上放棄車処理協力事業の廃止を前提とした上で、路上放棄車両の扱いについて検討すべきではないかという方向性でございます。

最後、自動車リサイクルシステムの将来像。これは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しなければならないのではありませんか。この論点につきましては本日、初めて議論が行われたところでございまして、本日の資料3-1でご紹介をしたところでございます。

以上、資料6についてご説明を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。

それでは、資料6についてご意見、ご質問をお願いしたいと思います。どうぞ。

こっちからいかせていただきましょうか、右のほうから。どうぞ、大慈弥さん。

○大慈弥委員 すみません、いつも最初にいただきまして。ありがとうございました。

ちょっと総論と各論でご質問並びにコメントをさせていただきたいんですが、まず、総論としては8回ほど審議をして、今日、こういう一つの取りまとめといいましょうか、整理をされたということで、非常に勇気と英断といいましょうか、大変なことをよくやっていただいたという評価をしたいと思います。とは言いながら、やっぱり結構ヘビーな中身の議論を短時間で一つ一つやってきているわけで、今日はまとめの仕方も結局は論点に対して、さらに論点を拡充する論点のようなメモなものですから、必ずしも方向性はこれだけはわからない。どちらかという玉虫色になっているのかなという印象を受けております。

それに関連して3つほどですけれども、例えばこの論点についても2月19日に配られました論点に若干手を入れておられるところとか、再整理をしておられるんですけれども、議論をしていたうちに整理をしたほうが良いと思われたのか、特に意図的に何か変えられたところがあるのかなと。そうであれば、論点のときに私どもが申しげた例えばJARCの負担のあり方というのを最初の論点に入れておいてほしいと申し上げたのが論点に入っているのではなくて、拡大論点に入っているとか、整理がまだ必ずしもできていないような気がしますので、今回の紙の論点とその方向性というところとの2つの位置づけ、これがどうなっているのか、ちよっ

と教えていただきたいのが1点目。

2つ目に、やはり入っていないものがまだあるような気がするんですね。例えばきょう議論したエアバッグの話とかオークションの話を大分議論したと思うんですけども、ガイドラインの話とか、この中で全部読み切らないといけないのか、まだ、これからそういうものを拾っていった論点に入れていくのかのあたりの考え方。それから、最後の点はこの夏にも輸出のところを一回議論しようじゃないかと、何か事務局と話をしたことがあるんですが、今日論点の中には一応入ってはいるんですけども、4ページのところに真ん中あたりに、実効ある対策のあり方、役割分担について検討していくべきではないかと、検討していないことをさらに検討するといったときに、いつ検討していくのかなということ、まだチャンスがあるのか、もうここで閉めちゃうのか、このあたりをちょっと総論の3点としてお伺いをしたいと思います。

次、各論のほうでありますけれども、私どもは12月9日、第16回だったと思いますけれども、自工会の後に輸入組合として6項目の要望を实はさせていただきます、そのうち2点についてコメントしたいと思います。

第1点目の指定法人業務のあり方、これは2ページ目の下のほうになると思いますけれども、私どもJARCの資金情報センターの人件費、物件費については制度も5年経って定着をできておりまして、ユーザーとの折半負担をお願いしたいという発言をいたしてございまして、それに対して「原則として現行の基本的考え方に即するものとし、状況に応じ柔軟に対応」と、室長代理のほうからも先ほど発言をいただいたように、どちらを向いているのかちょっとわからないものですから、まだまだ玉虫色にしていくのか、ある程度議論の整理をするのか、これについても柔軟に対応いただくというところを読ませていただければ、柔軟に対応していただけるんだなというふうに理解をして評価をしたいと思います。

2点目は不法投棄対策できょう浅野委員ほかのご議論で、そこでは私は発言をいたしませんでしたが、実際、加藤委員からもありましたようにことしは600台に落ちてきているということを含めて、剰余金の活用、そしてやはりただだと協力会を使うのではなくて、有期限でずばり切って大宗を整えるという意欲が必要だと思いますので、私どもの要求の一つであります路上放棄対策については、しっかりとした対応をお願いをしたいというふうに思っております。

その他の4点につきましては、今日はこの場で発言をいたしません、若干JARCの細かい専門的な、技術的な運営にかかわる部分が多いものですから、引き続き事務局とご相談なり、対応させていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

○永田座長 どうも。

まとめてご意見をちょうだいして、後で整理をさせていただきます。

鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 入り口のところにおける対応で、一番下にあります取引業者の役割としてやはりユーザーとの接点が大いというところから、ここはやはりこれからもっともっと明確にしていかなければいけない部分だと思いますけれども、ここだけに限らず、ユーザーへの自動車リサイクル法の根本的な周知・徹底がまだまだされていないんだと思うんです。先ほど来、いろいろ意見が出ておりますけれども、一旦、お金を払ってしまうと、結局、その間、処理までに長いものですから、非常に無関心になってしまうのではないかなと思うんですね。

それで、日本全国3,000人にインターネットで調査を最近したものを見ると、やはり自動車リサイクル法について関心があるという割合が非常に少なかったんです。私はこの結果に非常につかり実はしたんですね。それに比べると例えばマイバッグ運動だとか、問題はあ、あると言われながらも、家電リサイクル法は25%近い関心がやはりあるわけです。だから、ユーザーに対する広報の仕方とか、あと焦点を当てて何を理解してもらおうかというところをもっと明確にしていく必要があるんじゃないかなと思います。

○永田座長 ありがとうございます。

ちょっと戻って、加藤さん、それではちょっと。

○加藤（忠）委員 1点だけちょっと各論になりますけれども、2ページ目の3Rの高度化の部分、自工会、輸入組合も含めてでございますけれども、自動車メーカーのリサイクルの高度化ということで、これからも積極的に取り組んでまいりたいと思いますけれども、1点、重金属の部分で先回のご議論の中でいわゆるオールジャパンというんですか、全産業界として自動車の位置づけがどうなっているのか、そういう中で自動車をどうすべきだとか、そういう議論も必要かなというふうに考えてございますので、この中にそのニュアンスのことをまた入れていただければというお願いでございます。

○永田座長 どうも。

それでは、細田先生、どうぞ。

○細田委員 大きく3点。

1点目、2ページの3Rの高度化で2つ目の丸の発炎筒、タイヤ云々のところなんですけれども、基本的にこのラインはいいと思います。このとおりにやっていただきたいんですが、鉛バッテリーとタイヤ、発炎筒、それぞれ性格が違うもので、私はやっぱり生産者が責任を取るべ

きだなと思うんですけども、その取り方ではなく、これは市況にもものすごく影響されますので、十分注意深くって否定的という意味じゃなくて、それぞれ違った対応をきっちり制度設計をやってほしいという意味で、ポジティブな意味で気をつけてやってほしいというところがございます。それから、廃タイヤに関しては指定一廃の制度とやっぱり重なってくるところがありますよね、多分ね。そこをどうクリアするか、あるいはうまくやっていくのか、廃掃法上の問題をどうするかという問題も丁寧にやっていただきたいということがございます。

2番目、リサイクルの今度は次の〇なんですけれども、もちろん、リサイクルの高度化はそれで結構なんですけれども、私がちょっと個人的にいろいろと解体業者の方々、いろんな方々がいらっしやいまして聞いてみますと、ベーシックなことをきっちり守っていない方がまだいらっしやる、正直言って。フロンの問題でもそうですし、前処理の問題でもそう。そんなこともやっていないのに高度化といっても、先生、困るよって、何で行政はそういうところに対応しないんですかと言われたときに、私はやっぱり困っちゃうんですよね。

だから、環境省、経済産業省もそうですけれども、いわゆる行政がやっぱりきっちり自動車リサイクル法理念に対応して解体していないの方々に対して、毅然たる態度を示さないでにおいて高度化と言われても、ちょっとなかなか対応しにくいところがある。だから、高度化をやるなというんじゃなくて、高度化とともにベーシックなことをもつきっちりやってもらう。そうしないと解体業者の方々に大変大きな不満が残るなという気がしてなりません。

それから、3番目は4ページの不法投棄対策なんですけど、ここも何点か意見が出ておりますのでだめ押しなんですけど、やはりこれは自動車リサイクル法の不法投棄対策支援事業で私は一貫してやっていくべきだと思います。ただし、市町村のほうで使いにくいという部分がありますので、そこはきっちり対応して、それを前提としてこちらのほうに移行していくというほうが一本化で非常に筋が通っていると思います。

以上です。

〇永田座長 どうもありがとうございました。

どうぞ。

〇武藤委員 資料6の4ページの1)の論点のところに、「無許可解体業者又は一部の解体業者による」云々とありまして、まさしくそのとおり一部の解体業者でいいと思うんですが、意見としては同様に1ページに戻って、1)のところに論点じゃなくて今後の対応の方向性の2番目の丸、「オートオークション会場での使用済自動車の取扱いについて」のところに、この文章ですと一部という文字がないので、オートオークション会場どこでもやっているような意

味にとられるといけませんので、一部のオートオークション会場というような形で、「一部」を是非入れていただきたいと。

なぜならば、自動車リサイクル法5条で、できるだけ使用済自動車にしないように長く使いなさいという条項がありますので、需要と供給のマッチングという形でオートオークションというのはすばらしく機能しているわけですから、ほとんどのオークション会場では適正な流通取引が行われているということを前提に、一部でそういうことがあったら、それを是正すべきだという書きぶりにしていただきたいということです。

以上です。

○永田座長 どうぞ、渡辺さん。

○渡辺委員 発炎筒とエアバッグ関連で申し上げます。

発炎筒ですけれども、今、細田先生からもお話があったことと一部関連します。これは確認であって要望で、この報告書案の訂正とか解消を求めているわけではありません。今後の対応の方向性という記述の中に、「当該物品の製造業者等と関係者により自主的に回収スキームが作られるべきではないか」とありますが、今後の検討過程においてはこの関係者の中に破碎業者も入れることを忘れないでください。どうしても回収スキームになりますと、解体業者とそれから発炎筒の製造業者ということになります。どちらも被害を受けていないんですね。被害があるのはこっちですので加えておいていただきたいというのが1つ。

それから、自主的な回収スキームというのはそれはそれで結構だと思うんですけれども、今、細田先生からご指摘がありましたとおり、確実な回収の実行が担保なり検証される仕組みをスキームの中に盛り込んでもらいたい。これが2点目です。ご記憶があると思いますが、自り法制定のときの発炎筒がいったん議題に上ったときに、業界で回収システムがつくられつつあるということを前提にして、議論を取り下げた経緯があります。

しかし、実態はこの前、発表があったとおり、ほとんど機能しておりません。だから、スキームをつくっても運営そのものに過度の自主性に委ねてしまうと、結局、同じ轍を踏むことになるので、ここは私どもの意見からすれば、やはり自り法の中の事前除去物品には入れて、それから毎年の回収実績を報告させるといったような方向が僕は必要だと思いますが、必ずしもそれにはこだわらないにしても、実効性をきちっと担保するようなスキームと、その後のウオッチの体制をつくっていただくことを強く要望しておきます。

それから、エアバッグですけれども、当方が過日のプレゼンテーションで相当の割合で未処理のエアバッグの存在があるというその可能性を指摘して、その後も追加の検証試験結果や破

砕業者へのアンケート結果等、これも事務局に提出して、この事態の解決と必要性和それから審議会の検討の必要性をあわせて強調・指摘してきたつもりですが、今回の報告案には何らの言及がないというのは私どもとしては理解ができません。

本件は幾つかの点でこの法律の根本に触れる問題を含んでいます。一つはそもそもエアバッグが指定3品目に入った理由は爆発の危険性、これも処理過程での危険性と、それから、それがスクラップになった後、溶融炉に入ったときの爆発で大事故が起きるというふうな危険性があつたわけですが、今の段階でもし我々の検証の結果が事実だったとすれば、その問題は全然解決をされていない。したがって、結果的に資源化が行われていません。

未処理エアバッグが残っているという可能性が少しでも残っている限り、破碎工程や破碎工程の後工程、ピックアップするところでの危険性が残りますし、アルミ製錬メーカーではインフレーターを引き取ってもらえません。現実には我々のアンケート調査でも、そのまま山積みになって引き取ってもらえないという現実が指摘されています。したがって、今回の中間報告の案の中でもリサイクル率は概ね前倒しで達成と書いてありますけれども、ご存じだと思いますけれども、エアバッグのリサイクル率の中には車上展開部分は全部除去、含まれていないんですね。その部分に抜けがあるとしたら、本来の意味でのリサイクル率というのは本当に達成されているのかどうか、ここは非常に疑問の部分が出てきてしまいます。

それから、言うまでもないことですが、先ほど来、ご指摘を受けていますとおり、これも指定3品目ですからリサイクル料金をいただいていますね。それで、決められたとおり処理をしていないとすれば、法律そのものに対する信頼性の問題にもかかわります。問題はだれが悪いとか、どういうことというよりも、考えてみると3品目のうちの2品目は、結果がASRもフロンも数量的に後ろのほうで把握フォローができるんですけれども、エアバッグの車上展開部分についてはその仕組みがありません。全部100%資源化されているというみなしでやっていて、検証の仕組みができていないんですね。

だから、こういうもろもろの点を含めて、是非これは今後の検討・調査を真剣に進めてもらいたいと思いますし、この報告書案、追加報告書案にも少なくとも言及はあるべきだと私は考えます。これは原因を特定して問題を解決するのが主眼であつて、犯人探しは目的ではありません。我が業界もその調査・検討にはできる限りの協力はしていくつもりですので、是非よろしく願います。

○永田座長 ちょっとここで一旦、区切らせていただいて、ちょっと事務局のほうからコメントを言わせていただきます。どうぞ。

○坂口自動車リサイクル室長代行 本日の資料6の位置づけでございますが、確かにこれまでの議論を踏まえて論点の一部、2月19日の合同審議会の資料から、そのときの論点をそのまますべて抜き出しているわけでは確かにございません。このあたり、過去6回、7回にわたっての議論の中で、そこで論じられたことも踏まえて、少し論点を修正しているところがあるという点については、ご指摘のとおりでございます。

それから、方向性について、これも総論でございますが、基本的には各回で議論されたことのエッセンスを書いてきたつもりなんですけれども、確かに若干議論されたにもかかわらず読みづらいという点もひょっとしたらあるのかもしれませんが。そこら辺は我々の筆の書き方の部分もあるかと思えますけれども、どこかでは何かしら読めるようにしてきたつもりではございます。例えば一つ具体的にご指摘がございました自動車リサイクル促進センターの費用分担の件なんかでございますが、例えば2ページ一番下のところに「運営の効率化や役割分担」とありますけれども、費用負担というのは役割分担というところにも含めて読んでいるということでございます。

これが重要なのか基本なのかという点についてでございますも、あくまでも我々として原則は基本現行の考え方に即するというのを主眼に書いているつもりでございますけれども、これは前回の議論がそうだったというふうに認識をした上で、そのように書かせていただきました。その他、漏れている点について、もちろんこの場でご議論がいろいろあって、それからご指摘がありますれば最終的といいますか、次回、これをもう少し膨らませたものを記載してお出しする予定でございますので、それまでの間に検討して充実させたいというふうに思います。

○杉本リサイクル推進室長補佐 あと、エアバッグの調査、先ほどの未処理エアバッグの件につきまして、渡辺委員のほうからもご指摘がありましたけれども、これにつきまして我々のほうも問題については認識しておりますので、今後、どういった構図でそういったことが生じているのかどうか、そういったところを含めて調査・検討していきたいというふうには考えてございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

今の話なんかできるだけ可及的速やかにどういう状況なのかという実態の面も、渡辺さんからご紹介いただいた分はご紹介いただいたものとして、それ以外のところでもどうなっているかという調査はしていくことを考えております。ここでどういう表現をするかというのは、またちょっと考えさせていただきます。

それから、全体的な流れの中で追加が必要だよというようなところがあれば、是非言ってい

ただいたり、あるいはそういう意味ではこの後で、これに肉づけした資料をちょっと次回はまだはっきりいつということは申し上げられませんが、恐らく9月になってからになると思いますけれども、お示しして、また、それをベースに議論いただくということにもなろうかなというふうに思っていますので、ちょっとそういう流れからしますと、できるだけ早い機会にご意見等がありましたら、文書なりファクスなり、あるいは電話なりで事務局のほうにお寄せいただければというふうに思っていますので、よろしくお願ひします。

ただ、それでいただいたご意見は、あるいは皆さんのほうからプレゼンテーションで、問題点を指摘していただいた箇所もあるわけですが、大きな流れの中で取り上げたほうがいいのかどうか、ここでも議論させていただいたわけでありますので、全部が全部、その業界ごとに指摘したものがここに載っているというわけじゃないということもご理解いただければなというふうに思っていますので、よろしくお願ひします。

いかがでしょう。どうぞ、大塚先生。

○大塚（直）委員 全体的には非常によくまとまっていると思いますが、今後、また文章になってくるんだと思いますけれども、方向性について私は賛成なんです、1カ所、ちょっと本当に質問で恐縮ですけども、4ページの不正輸出対策の推進のところ、使用済自動車か否かの判断が重要となるというので、ずっとそれでガイドラインという話で終始しているんですが、これはこれで重要だと思うんですけども、他方で当然のことながら、廃棄物に当たるかどうかという廃棄物の定義とかとの関係の問題というのは当然あるわけですが、国内だけの話のときは前のほうの前掲のほうの1ページのほうは、まさに使用済自動車かどうかが大問題ですけども、ここで不正輸出かどうかという話のときは、むしろ廃棄物かどうかという話が非常に重要になってくると思うんですけども、その2つの関係については当然、中に入っているということだと思っんですけども、何かちょっとコメントをいただければ大変ありがたいと思います。

○坂口自動車リサイクル室長代行 不正輸出について、これにつきましては現行でも使用済自動車及び解体自動車については自動車リサイクル法上、廃棄物、廃掃法上の廃棄物というふうに条文上は言っておりますので、これがいわゆる非認定全部利用というところでの輸出以外の部分で輸出されたということであれば、廃棄物の無確認輸出ということで廃掃法に触れるというのが現行での理解でございます。ただ、なかなか使用済自動車が何なのかということについて、それは議論があるところですので、それを含めてこのガイドラインでも対応するべき部分があるのかもしれないというふうに考えております。

○永田座長 よろしいですか。

○大塚（直）委員 廃棄物自体に当たるかどうかというのはここでは特に議論しなくてもいいということですね。それはこの議論ではないというふうにしてしまってよろしいわけですね。

○坂口自動車リサイクル室長代行 使用済自動車は廃棄物だという定義が輸出の場合にも該当するかどうかという、その点についてということでもよろしいですか。そこは特に今回のこの議論の中には入っておりません。基本は条文上、明確に位置づけているというつもりでございます。

○永田座長 よろしいですか。

あと、一応ちょっと時間も迫ってまいりましたので、資料6に関します議論はちょっとこれで切らせていただきますが、全体を通じて何か言い残したことがあるということがございましたら、ちょっと札を立ていただいてご発言のほうをしていただければと思っています。

どうぞ、武藤さん。

○武藤委員 ちょっともとに戻ってしまうので恐縮なんですけど、全国市長会さんの出した資料で、資料4-2のところちょっと確認をしたいことがあるんですけど、よろしいでしょうか。

○永田座長 どうぞ。

○武藤委員 記の下にある1、2、3、4の3のところに「使用済自動車とみなすことができる制度及びその基準を明確に法律に位置づけること」という、この法律というのが具体的にどの法律を指しているのかということと、法律でないのだめな理由は何かあるんでしょうかという質問なんですけど、もしよろしかったらお願いしたいんですけど。

○永田座長 何か浅野さん、どうぞ。

○浅野委員 ここで言っている法律というのは自動車リサイクル法でございます。もう一つ、法律でなければいけないのかどうなのかということでもございますけれども、例えば廃棄物処理法でもその定義というのは法律には定められておりませんので、運用通知で定められておりますので、そういった形で定義できるのであれば、それでもよろしいのかなというふうに思っています。いずれにしても私どもがご指摘で申し上げたいのは、放置車両、放置自動車が廃棄物なのかどうなのか、それが簡単に容易にわかるような、そういった仕組みをつくっていただきたい。そうすれば自治体のほうで容易に撤去もできるということでもございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

○武藤委員 質問した趣旨は、恐らく自治体さんのほうで使用済自動車としてガイドラインに基づいても撤去したりなんかした後、トラブルになった場合にガイドラインでは弱くて、法

律で明確に書いていないとだめだという趣旨かなと思ったんですが、そういうことではないんでしょうか。

○浅野委員 確かに全国の事例を見ますと、現在、使用済自動車の廃棄物の定義というのはいっぺんしておりませんので、その関係で自治体が撤去した後、それは廃棄物ではないんじゃないのかといったようなトラブルというのが起きているということも聞いております。そういった意味では、法律等でしっかりと定義されたほうがよろしいのですけれども、いずれにしてもそれができないというのであれば、ガイドラインでもい致し方ないのかなというふうには思っています。いずれにしても早く撤去ができるように、そういった形にしていきたいということでございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、本日の審議、議論のほうはこれで終わりにさせていただきます。

最後に本日の資料の取り扱い、それから今後の予定について事務局から説明してもらいます。どうぞ。

○坂口自動車リサイクル室長代行 本日の資料につきましてはすべて公開とさせていただきたいと思っております。また、本日の議事についてでございますが、発言者を無記名とした議事要旨をまず作成いたしまして、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、本日の議事録についてでございますが、発言者を明記したものを後日、各員に配布させていただきまして、事前に各員のご了承をいただいた上で公開いたしますので、あらかじめご了承いただきたいと思います。

次回の審議会についてでございますが、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。

以上です。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、そのようにさせていただきます。

それでは、本日の会議はこれで終了とさせていただきます。

どうも長時間にわたりまして活発なご議論をありがとうございました。また、よろしくお願いいたします。

午後3時55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