

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 27 回合同会議議事録

平成 21 年 10 月 23 日

## 目 次

1. 開会	1
1. 委員出欠状況報告	1
1. 座長あいさつ	2
1. 配付資料の確認	2
1. 議 題	
1. 自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書(案)	2
1. 質疑応答	21
1. 資料の取り扱いと今後の予定について	35
1. 谷津廃棄物・リサイクル対策部部長あいさつ	36
1. 閉会	37

## 開 会

○荒井自動車リサイクル室室長 お待たせいたしました。一部の委員の方がお見えではございませんけれども、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27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。

### 委員出欠状況報告

○荒井自動車リサイクル室室長 それでは、議事に入らせていただきたいと思います。まず、本合同会議の委員に変更がございましたので、御報告いたします。群馬県板倉町役場生活窓口課長の荒井英世委員にかわりまして、同町役場環境水道課長の鈴木渡委員でございます。なお、本日、鈴木委員は御欠席の御連絡をいただいております。

本合同会議は、両審議会を合わせまして23名の委員で構成されており、本日の出席状況でございますが、8名の委員の御欠席があり、委員15名及び委員の代理3名の計18名の委員に御出席いただいております。

産業構造審議会自動車リサイクルワーキンググループにつきましては、14名の委員の御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、12名の委員の御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。

また、本日の欠席委員の御報告でございますけれども、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御欠席され、同日本自動車販売協会連合会業務部長の齋藤道郎様に代理出席を、全日本自治団体労働組合副中央執行委員長の加藤孝二委員が欠席され、同全日本自治団体労働組合副中央執行委員長の軍司輝男様に代理出席を、三重県環境森林部廃棄物対策室室長の岡本弘樹委員が欠席され、同三重県環境森林部廃棄物対策グループ副室長・井村欣弘様に代理出席をいただいております。

社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長の小吹信三委員、社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事の下平隆委員、社団法人日本自動車連盟専務理事の久米正一委員、社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事の仁井正夫委員、群馬県板倉町役場環境水道課長

の鈴木渡委員におかれましては、本日御欠席となっております。

#### 座長あいさつ

○荒井自動車リサイクル室室長 それでは、これ以降の議事進行を、永田座長にお願いいたします。

○永田座長 おはようございます。本日の合同会議の進行役を務めます永田でございます。よろしく申し上げます。皆様方には、活発な御議論とともに議事進行につきましても御協力のほど、お願い申し上げます。

#### 配付資料の確認

○永田座長 それではまず、配付資料の確認を事務局からさせていただきます。

○荒井自動車リサイクル室室長 資料でございますけれども、お手元に資料1～資料3までをとじております。御確認ください。

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

#### 議 題

##### 1. 自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書（案）

○永田座長 それでは、議事に入らせていただきます。

本日の議題は、資料1にございます1.の1件でございます。このとおりとさせていただきます。昨年の7月から議論をしてまいりました自動車リサイクル制度の見直しにつきまして、報告書の原案がまとまりましたので、それをまず事務局のほうから説明させていただきます。

資料は3でございます。それでは、よろしく申し上げます。

○荒井自動車リサイクル室室長 それでは、お手元にお配りいたしました資料3を御覧ご覧いただきたいと思います。自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書（案）ということで、これまで御審議いただきました内容を踏まえまして、事務局のほ

うで取りまとめをさせていただいた資料でございます。

1枚おめくりいただきまして目次でございますけれども、まず【はじめに】という形で書かせていただきまして、次に第1章「自動車リサイクル制度の成果」、第2章「現在の自動車リサイクル制度の課題と基本的方向性」、第3章「個別課題への具体的な対応」、それから最後に【おわりに】という形で構成されてございます。

それでは、おめくりいただきまして3ページからでございます。【はじめに】ということで、自動車リサイクル法が制定されるに至った背景から、見直しに至るまでの経緯をまとめてございます。我が国の自動車リサイクルシステムは、法施行以前より自動車販売業者等を通じました解体業者への引き渡し、解体業者による有用部品等の回収、シュレッダー事業者等による破碎処理を通じた鉄・非鉄金属等の再生利用という、市場を活用した処理ルートが大筋確立されていたわけでございますけれども、平成7年4月にシュレッダーダストが管理型産業廃棄物としての処分が義務づけられますと、最終処分場の残余容量の逼迫ですとか、それに伴う処分費用の高騰、それからひいては不法投棄、不適正処理が増大するといった懸念がされるようになりました。

この問題を解決するべく、使用済自動車に関連する種々の法規やガイドライン等から有用なものを活用いたしまして、それらを体系的に組み合わせ、平成9年5月に当時の通商産業省によりまして「使用済自動車リサイクル・イニシアティブ」が策定されたわけでございます。本イニシアティブは、関係者によります自主的な取組を前提といたしまして、有害物質使用量の削減、シュレッダーダストの減量化、自動車リサイクル率の向上、既存の処理ルートの高度化、市場メカニズムの活用による処理の効率化、関係者の役割分担の明確化といった、現在の自動車リサイクル制度にも通じる基本的な考え方が示されたものでございます。

その後、シュレッダーダストの最終処分費が高騰の一途をたどっていたことですとか、鉄スクラップ価格の不安定な変動によりまして、使用済自動車の取引が逆有償化したために、従来の市場の活用を通じたリサイクルシステムが機能不全に陥りまして、不法投棄・不適正処理の懸念も一層高まっていたという状況でございます。また、カーエアコンですとかエアバッグ類が搭載、装備される車が増加したということの中で、フロンガスの回収ですとかガス発生剤の環境に与える影響が新たな課題として浮上するということになりました。また、廃油・廃液などの適正な回収・処理についても、環境負荷の発生防止の観点から、制度としての対応が求められるようになったということでございます。

このような状況を受けまして、産業構造審議会自動車リサイクル小委員会及び中央環境審議会の自動車リサイクル専門委員会におけます審議を経まして、平成14年7月に「使用済自動車の再資源化等に関する法律」、いわゆる自動車リサイクル法が成立いたしまして、平成17年1月に施行されたという状況でございます。

自動車リサイクル法に基づきます新たなシステムに対しましては、自動車製造業者、それから輸入業者を中心といたしまして、破碎業者、解体業者等の関連業者の方々を集めまして、適切かつ明確な役割分担をしまして、適正な競争原理が働く仕組みとすることで、システム全体にかかる社会コストを最小化させることが求められたということでございます。

このため、使用済自動車が概ね有価で流通することによりまして、従来の市場によるリサイクルシステムが機能する状況を創出いたしまして、かつ使用済自動車のリサイクル率が向上し、環境保全上の支障がないような仕組みを構築し、使用済自動車についての持続的な資源の有効利用と適正処理を確保するということが目指されたわけでございます。

具体的には、シュレッダーダスト、それからエアバッグ類、フロン類といったリサイクルの支障となる3品目につきまして、拡大生産者責任の考え方に基づきまして、自動車製造業者等に適正処理が義務づけられました。その費用につきましては、自動車の所有者が新車購入時に前払いをするという制度でございます。本制度は、創設当時、他国に例を見ないものとして、我が国の状況に的確に対応して実効性及び効率性に優れ、多くの自動車ユーザーですとか関係者に支持されるジャパン・モデルとして期待されたということでございます。

現在、我が国におけます自動車の保有台数は約7,500万台でございまして、年間約360万～370万台の使用済自動車が発生しておるわけでございますけれども、概ねその全量が法のもとで適正に処理されているということでございます。また、法が施行されて以降、シュレッダーダスト等の3品目の処理に所有者が負担いたしますリサイクル料金が用いられるようになったことから、使用済自動車の取引の逆有償化が解消されておりますとともに、法施行後3年半程度は鉄スクラップ市況が好調だったこともあり、その有価性が高まったということでございます。他方、平成20年夏以降、スクラップ市況は大幅に下落をいたしまして、再び逆有償化が懸念されるというような状況になったわけでございますが、このような状況におきましても使用済自動車は概ね適正に処理をされておまして、不法投棄も減少しておりますし、自動車リサイクル制度は、現段階では、制定時の目的どおり経済

状況に左右されず、概ね順調に機能しているとみられるというふうにしてございます。

自動車リサイクル法につきましては、附則の第13条におきまして、施行後5年以内にこの法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるとされておりますので、これを受けまして、産業構造審議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の自動車リサイクル専門委員会で、昨年の7月から自動車リサイクル制度の評価・検討を行ってきたという状況でございます。

その際に、責務者であります引取業者、自動車製造業者等、それから解体業者、破砕業者のみならず、地方自治体、再資源化業者、自動車関連部品製造業者、オートオークション業界等から幅広く意見聴取の機会を設けまして、論点を抽出・整理をいたしまして、議論を深めてきたところでございます。

本合同会議といたしましては、これらを踏まえ、自動車リサイクル制度の施行状況について評価するとともに、その課題解決に向けた方向性について提言するものであるという形で、【はじめに】という形でまとめさせていただいております。

1枚おめくりいただきまして、第1章でございます。「自動車リサイクル制度の成果」ということでまとめさせていただいております。1.の「使用済自動車のトレーサビリティの確保」ということでございますが、自動車リサイクル法の施行当初は、使用済自動車の流通ルートが不透明でありましたけれども、法の電子マニフェスト制度ですとか、改正道路運送車両法によりまして、使用済自動車や中古車輸出の流通ルートが明確化されるとともに、次第に使用済自動車の引取台数も増加をいたしまして、約360万台～370万台程度で安定化をしているところでございます。

現在は、国内で使用されなくなった年間約500万台の車両のうち約350万台程度が使用済自動車に、約150万台が中古車として輸出されておまして、使用済自動車につきましては、その全数について概ね適正に処理され、その処理が電子マニフェストによりまして各段階で捕捉されていることから、自動車リサイクルシステムはトレーサビリティが確保されているといえるというふうにしてございます。

それから、2.の「自動車製造業者等による再資源化等の進展」でございます。自動車製造業者等に対しまして再資源化等が義務づけられておりますエアバッグ類及びシュレツダーダストにつきましては、数値目標が期限をもって設定されてございます。エアバッグ類につきましては自動車再資源化協力機構によります一元的かつ効率的な処理、シュレツダーダストにつきましては2チーム体制での競争を伴う処理によりまして、平成20年度に

おきましては、すべての自動車製造業者等も2品目とも平成27年度の目標を前倒しして達成している状況でございます。

また、そのシュレッダーダスト以外のリサイクルや部品のリユースを含めた使用済自動車全体の循環的利用の割合も、平成12年当時と比較いたしまして、83%から約95%まで向上してございます。

それから、以下、参考のグラフ等がついてございますけれども、こちらのほうは説明を省略させていただきまして、9ページをご覧いただきたいと思っております。

シュレッダーダストについてでございますが、その制度制定前につきましては、処理後の残渣の処分先の確保ですとか、円滑な処理のためのシュレッダーダストへの有害物質の混入防止の徹底が求められていたわけでございます。法施行後、使用済自動車1台当たりの最終処分量は、自動車製造業者等による法定リサイクル率の前倒しの達成ですとか、環境配慮設計の各種取組等によりまして、減少傾向となっております。また、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムにつきましては、使用の禁止または削減に自動車製造業者等が自主的に取り組んでおりまして、また消費者に対しても、車種ごとの削減の状況を公表しているという状況でございます。

自動車リサイクル法におきましては、自動車製造業者等に対しまして環境配慮設計、情報提供の努力義務が課されてございます。自動車製造業者等は、従来より、防錆鋼板の使用によります自動車の長寿命化、軽金属や樹脂使用によります軽量化に取り組んできたところでございます。また、銅部品の回収を容易にするワイヤーハーネス、解体性向上マークの採用ですとか、リサイクル容易な熱可塑性樹脂材料への統合等によりリサイクルの容易性を向上させるとともに、自らのリサイクルの取組といたしまして、リユース部品、リビルド部品等の再生やバンパー等の自動車部品の回収と自動車への再利用等が行われている状況でございます。さらに、社会・環境報告書、それからサステナビリティレポート等によりまして3Rの取組を広く社会に情報発信するとともに、解体業者に対しましてもホームページや作業講習会を通じて解体実務に必要な情報を提供しているという状況でございます。

続きまして、3.の「関連事業者の役割の明確化」というところでございます。引取業者及びフロン類回収業者は、自動車リサイクル法に基づきまして自治体の登録を、それから解体業者及び破碎業者につきましては自治体の許可を受ける必要がございます。平成20年度末で約7万8,000事業者が引取業者、約1万8,000事業者がフロン類回収業者の登録



を受けております。また、約 7,000 事業者が解体業者、約 1,000 事業者が破砕業者の許可を受けており、それぞれの役割を担う関連事業者の状況が明らかになってございます。

10 ページをご覧いただきたいと思います。一方、その使用済自動車の引取報告の約 8 割弱は、引取業者を兼業いたします解体業者及び破砕業者により実施されておりまして、事業者数の構成とは異なっているという状況でございます。

続きまして、11 ページをご覧いただきたいと思います。「預託されたリサイクル料金の適正な運用」というところがございますけれども、リサイクル料金は、不法投棄の防止、預託手続の簡便性の観点から、原則、新車購入時の前払いといたしまして、資金管理法人であります財団法人自動車リサイクル促進センターに預託される仕組みとなっております。既販車のうち、国内で使用される自動車のほぼすべてにつきまして、リサイクル料金の預託が完了済みという状況でございます。

預託されたリサイクル料金でございますが、法に規定されます資金管理業務諮問委員会による管理のもと、厳格な運用方針に基づきまして、国債や政府保証債を中心に運用されているという状況でございます。

5. の「自動車リサイクルシステムの安定稼働」でございます。電子マニフェストシステムをはじめといたします自動車リサイクルシステムによりまして、すべての使用済自動車の工程を厳格に管理してございます。まず、関連事業者によりまして遅延報告の発生は低いレベルにとどまっております、全体的には円滑な工程内の処理が行われている状況でございます。また、自動車リサイクルシステム自体も、多少のトラブルはございますけれども、支障を来すような大きな事故はございませんで、安定的に稼働されているという状況でございます。

12 ページをご覧いただきたいと思います。6. の「不法投棄・不適正保管等の減少」ということでございます。不法投棄・不適正保管の車両は法施行前の平成 16 年 9 月末の約 22 万台から、平成 21 年 3 月末には 1 万 5,000 台まで減少しております。また、離島におけます不法投棄等車両も平成 16 年 9 月末の 1 万 6,700 台から平成 21 年 3 月末には 1,300 台まで減少してございます。また、100 台以上の大規模案件も、平成 16 年 9 月末の 13.2 万台から平成 21 年 3 月末には 1,000 台まで減少しているという状況でございます。その要因といたしましては、法施行に伴いまして使用済自動車はすべて廃棄物とみなされるようになったため、行政側の指導が容易になったこと、それから離島対策等の推進事業が順調に進捗しているためだと考えられます。

13 ページでございます。路上放棄車両につきましては、自動車製造・輸入・販売関係業界が設立いたしました路上放棄車処理協力会によりまして、処理を行う市町村に対しまして、その費用に見合う金額の寄附金を行う体制が平成3年より整備されてございます。平成15年には1万6,000台でありました処理台数も年々減少しておりまして、平成20年では2,000台というふうな状況になってございます。

それから、7.の「違法行為に対する既然とした対応」というところでございますけれども、地方自治体におきましては、定期的な立入検査の実施などによりまして、違法行為や不適正行為等に対しまして、数多くの指導が行われております。また、許可の取り消しに至った案件が法施行後累計で82件、告発にまで至った案件が法施行後累計で6件という状況でございます。

また、新潟県内の4港及び北海道小樽港におきまして、解体自動車の不正輸出が行われないように、輸出申告時に電子マニフェストの提示を求める等の監視体制が構築されているところでございます。

それから、8.の「国民による自動車リサイクルに対する一定の理解」というところでございますが、自動車リサイクル法の第5条に「自動車の所有者の責務」といたしまして、ユーザーによる自動車の長期的な使用努力が定められておりまして、現状の自動車の平均使用年数は制度制定前より約1年程度伸びた13年となっているという状況でございます。

それから、ユーザーの理解活動についてでございますけれども、法施行前より政府及び関係各社を挙げまして、制度の周知を図ってきたところでございます。法施行後、各種の広報手段、それからツールを多様化させまして、自動車ユーザーへの理解促進活動を集中的に実施してきました結果、法の存在の認知及び自動車リサイクル料金の預託に対する理解は一定程度得られてきている状況でございます。但し、そのリサイクル料金の活用のされ方や関係事業者の役割分担など、法の細部まで十分に理解されているとはいいがたい状況であるということでございます。

以上が、今までの自動車リサイクルの成果ということでございます。

続きまして16ページ、第2章「現在の自動車リサイクル制度の課題と基本的方向性」という形で取りまとめさせていただきます。1.の「現状を踏まえた課題の整理」ということでございますけれども、自動車リサイクル法は市場原理に基づくリサイクルの維持を前提とし、従来のリサイクルを進める上で障害となっておりましたシュレッダーダスト等のリサイクルや適正処理を、拡大生産者責任の観点から自動車製造業者等に義務づけ

をいたしまして、その料金をユーザーが負担することを定めたものでございます。この仕組みを確実に機能させるために、自動車リサイクル法に基づきまして、使用済自動車やリサイクル料金の流れを管理する自動車リサイクルシステムが構築されてございます。

今般、法律の見直しをするに当たりまして、現行のシステムにおいて関係者とその求められる役割を転換する場面ごとに、使用済自動車の流れをシステムの入り口、内部、出口という3段階に区分してその各段階における課題を整理するとともに、システムの外で生じます不法投棄等に関する課題、それから、自動車をめぐる将来の社会情勢に対応するための課題についても検証を行ったところでございます。

(1)の「リサイクルシステムの入口」のところでございますけれども、自動車リサイクルシステムによる使用済自動車の流れの管理は、使用済自動車を引取業者が引き取ることから始まっておりまして、これを確実に行うことが不法投棄や不適正処理を減少させ、制度を安定的に施行するために重要でございます。このため、ここでは新車、中古車の流通等に伴います使用済自動車の発生と引き取りの状況ですとか、この段階でのユーザー及び関係事業者等の役割の履行状況につきまして、現状と課題という形で整理してございます。

第1章で述べましたとおり、日本国内で発生しております使用済自動車は、台数の上では概ね適正に自動車リサイクルシステムのもとで適切に処理されていると考えられますが、関係者の役割分担の観点からは、法制定時の想定と異なる事態が生じてございます。自動車の所有者は、当該自動車が使用済自動車となったときには、引取業者に引き渡すことが義務づけられておりまして、ここで言います自動車の所有者というものは、消費者等実際に自動車を使用していた者を主として想定したものでございます。しかしながら、実際には、ユーザーが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、また、従来は廃車扱いとなっていたと考えられる車両をディーラー等が中古車として引き取るなど、使用済自動車の引き渡し手続にユーザーが関与しない例が多くなっているということが指摘されてございます。

その背景の一つといたしまして、従来の商慣行に加えまして、オートオークション会場を経由した中古車流通がより一般的となっており、ユーザーが手放した車が中古車として販売可能であるか否かの判断がオートオークションの場に委ねられるようになったという点も挙げられてございます。

それから、使用済自動車の入手に関します解体業者間における競争が激化いたしまして、

使用済自動車を購入するために、解体業者がオークション会場で中古車を買取るケースというものが生じてございます。一方で、一部のオートオークション会場におきまして、使用済自動車と考えられる車両が中古車として取り扱われる現状も指摘されてございます。

新車購入時または車検時に支払われたリサイクル預託金でございますけれども、こちらは中古車の売買に伴って新たな所有者により預託されたとみなされ、結果として使用済自動車を引き渡す最終所有者が負担することとなっております。したがって、先ほど御説明したような例では、リサイクル料金がディーラー等や解体業者によってその意思に反して負担されることとなりまして、法制定時に想定されました、ユーザーがリサイクル料金を負担するという役割分担が十分に機能していないというような指摘がございます。

また、このような事態が生じる背景の一つといたしまして、廃車時において、自動車リサイクル法の仕組みに関するユーザーの理解が十分でないということも考えられまして、法制定時に引取業者に期待されましたユーザーとリサイクル制度との接点としてユーザーの理解を促す機能が十分に発揮されていないとの指摘もございます。

それから、(2)の「リサイクルシステムの内部」のところでございますけれども、引取業者によって引き取られた使用済自動車は、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者というように順次引き渡しをされまして、その過程で特定再資源化等物品が自動車製造業者に引き渡されることが義務づけられているほか、解体業者、破砕業者において、自動車部品や金属資源等の回収・販売、各事業者の創意工夫によります再資源化の推進が求められているところでございます。ここでは、引取業者が使用済自動車を引き取ってから特定再資源化等物品を自動車製造業者等に引き渡すまでの段階につきまして、使用済自動車の安定的な流通及び処理及び関係者の役割の厳格な履行、循環的な利用の促進、法施行に係るコストの効率化の観点から課題を整理してございます。

システムの内部におきましては、使用済自動車、解体自動車及び特定再資源化等物品の引き取り及び引き渡しに関しまして、大きな支障なく安定的に行われていると評価されてございます。自動車リサイクル法が市場原理を活用しました仕組みであることから、経済状況の変化による影響の可能性が指摘されたわけでございますが、平成20年7月までの鉄スクラップ市況の高騰及びそれに引き続いて生じた急激な下落にもかかわらず、使用済自動車及び解体自動車が滞留する等の事態は生じてございません。こうした市況の変動とは別に、一部におきまして、引き渡されるべき回収エアバッグの転売ですとか、エアバッグ類が未処理である解体自動車の破砕業者への引き渡し等、不適正事案が生じているという

ような指摘もございます。

使用済自動車の循環的な利用の促進につきましては、従来行われてきた部品や金属等の回収・再利用は引き続き行われていると評価されてございます。但し、廃棄物・リサイクル対策の優先順位でございます発生抑制、再使用、再生利用に従い循環的な利用が進められるべき点、それから、第二次循環型社会形成推進基本計画におきまして、個別リサイクル法の充実・強化に当たって、質の高い再生利用の促進が課題として挙げられている点、それから効率的なリサイクルによる熱回収・焼却量の削減は低炭素社会の早期実現に資する点を踏まえまして、より高度に循環的な利用を実現していくことも望まれているところでございます。それらを踏まえまして、各リサイクル法の評価・検討におきましても、具体的にリサイクルの高度化を促進するための措置が講じられているところでございます。また、総合資源エネルギー調査会鉱業分科会において検討されました「レアメタル確保戦略」におきましても、リサイクルはレアメタル確保に向けた4つの柱の1つとして掲げられ、レアメタルリサイクル等の各種取組も進められているところでございます。こうした背景から、自動車のリサイクルにおきましても、その実情を踏まえて、より高度な循環的な利用に向けた取組が求められるところでございます。

自動車リサイクルシステムの内部であります解体・破碎段階で、より高度に循環的な利用を行うとするならば、部品リユースの利用の拡大、それから解体・破碎段階からの材料リサイクルを行うことが考えられます。部品リユースにつきましては、海外では広く一般的に行われてございますけれども、日本においては十分に進んでおらないという実態がございます。その背景には、国民の認知度ですとか、利用しやすさの面での課題があるというふうにされてございます。また、解体段階における高度なリサイクルは、シュレッダーダストの発生量の削減に有効でございます。また、技術的かつ経済的な可能性を踏まえつつ、リサイクルがより高度に進められるべきであることから、これまでもさまざまな試行的な取組が行われているところではございますが、現時点では本格的な事業化に向けて費用対効果、それからLCA、品質確保等の観点から課題があると指摘されてございます。

それから、自動車中の有害物質の使用削減についてでございますけれども、現在、自動車製造業者等が自主的に取り組んでいるものではありませんが、EUや韓国等の諸外国において使用の規制が行われているとともに、現在検討されております水銀条約の検討事項には製品中の水銀使用の削減等も含まれておりまして、今後、その対応が求められる可能性があります。それから、諸外国との制度の違いが自動車の流通の障害とならないよう注意す

べき点、自動車以外の産業の動向も注視する必要がある点が指摘されてございます。

それから、破碎やシュレッダーダストの処理の工程で阻害となり得るものとして挙げられておりますタイヤ及び鉛蓄電池につきまして、解体段階で取り外しが義務づけられております。現状では、概ね市場原理に従って処理・再資源化がされているものの、経済情勢によらず確実に回収される体制は十分に構築されていないというような指摘もございます。

一方、取外義務が課せられていない発炎筒につきましては、破碎段階でのリサイクルの阻害となり得るため、解体段階からの取り外しと回収体制の構築が必要であるというような指摘もございます。

それから、自動車リサイクルシステムを支える指定法人の運営についてでございますけれども、これまでに相当の効率化が図られてきているところではございますが、指定法人の円滑な運営を確保した上で、コストのさらなる低減等についての要請がございます。さらに、費用の自動車製造業者等の負担割合の軽減についても要請されているところでございます。

それから、(3)の「リサイクルシステムの出口」のところでございます。使用済自動車の循環利用を進める上で、市場原理に基づく取組のみでは再資源化の進まないシュレッダーダスト等につきまして、拡大生産者責任に基づきまして自動車製造業者等に回収・再資源化が義務づけられているところでございます。ここでは、出口の段階といたしまして、自動車製造業者等によります特定再資源化等物品の再資源化義務の履行状況やこれに関連する課題を整理してございます。

シュレッダーダストの再資源化率は自動車製造業者等の努力によりまして、平成27年度の目標値を既に達成してございます。そういう意味では、順調にリサイクルが進んでいると評価されております。自動車リサイクル法におきまして、再資源化率の算定に当たってシュレッダーダストの材料リサイクルと熱回収を同等に扱っておりますが、リサイクルの高度化の観点から材料リサイクルを優先すべきとの指摘もございます。一方で、その評価に当たっては、海外における評価方法の動向や実効性も踏まえ、シュレッダーダストの発生抑制につながる解体段階からのリサイクルも含めまして、自動車全体のリサイクルの中で評価する手法について検討すべきとの指摘もございます。

また、自動車製造業者等によりますシュレッダーダストの再資源化は、適正な競争のもとで行う必要があるとの認識から、現在2チーム体制で行われているところでございますけれども、効率性の観点から1チームへの統合を求める声もございます。

(4)の「不法投棄対策及び不適正処理対策」についてでございます。法制定時に問題となっておりました不法投棄事案、それから不適正事案に関する課題を整理してごさいます。

第1章でお示いたしましたとおり、不法投棄件数は着実に減少しておりまして、大部分の使用済自動車のリサイクルシステムのもとで適正に管理されているところでございます。しかしながら、過去の不法投棄事案が一部残されているとともに、法施行後も一定程度の不法投棄事案が発生し続けておりまして、その迅速かつ効率的な処理の必要性ですとか、自動車リサイクル法に基づく支援制度の運用改善と従来からの自動車製造業者等による支援の存廃について、議論がございます。

また、使用済自動車の不適正解体や無許可解体、またこれらに伴います不正中古車輸出等、一部に不適正事案が生じておりまして、このような事案が放置されることは、自動車リサイクル制度の信頼性を損なうとともに、適法に処理を行う事業者との公平を期する上でも問題があるというふうにしてございます。

それから、(5)の「自動車リサイクル制度の将来像」というところでございますけれども、リサイクル制度の中長期的な課題といたしまして、自動車の性能や使用済自動車のリサイクル技術等の変化への対応が挙げられてございます。ハイブリッド車、電気自動車等の次世代自動車等の普及や環境配慮設計の進展など、現在及び今後製造される自動車が進化し、自動車の構造や部品が変化すると、リサイクルにおいても新たな対応が必要になると考えられて、その際にも十分に機能することが求められてございます。

それから、2.の「自動車リサイクル制度の課題に対応するための施策の基本的方向性」でございます。上記の課題に対応するための施策の方向性を整理してございます。施策ごとに、次に述べます基本的な方向性により進めることが適切と考えてございます。

20ページをご覧いただきたいと思っております。(1)でございますけれども、「中古車と使用済自動車の取扱いの明確化」ということで、所有者からの使用済自動車の適正な引き渡し、不法投棄や不適正処理への迅速な対応等の観点から、中古車と使用済自動車の区別の容易化、引取業者の役割分担の徹底、一般ユーザーへの情報提供や普及啓発を行うとしてございます。

(2)の「使用済自動車の循環的な利用の高度化」というところでございますけれども、処理の各段階におけます循環的な利用の高度化を進めていくため、部品リユースの促進のための環境整備、リサイクルの阻害要因となる物品の回収体制の整備、リサイクルの高度

化に向けた後押しを推進するとしてございます。

(3)の「自動車リサイクル制度の安定的な運用」でございます。自動車リサイクル制度の確実かつ効率的な施行の観点から、地方公共団体によります不法投棄対策の支援策を検討するとともに、不適正処理対策の徹底、自動車リサイクルシステムの運営の効率化を引き続き実施していくとしてございます。

(4)「中長期的な変化に対する自動車リサイクル制度の対応」でございます。自動車の進化に伴う構造、部品の組成の変化やこれに伴う再資源化の環境の変化を注視し、自動車リサイクル制度が常に機能するよう、状況に応じて対応していく必要があるとしてございます。

これらの施策を効果的に実施するためには、拡大生産者責任に基づき自動車製造業者等による3品目のリサイクル、製造時の環境配慮設計、リサイクル技術等の開発や実証等を引き続き進展させること、それから法に基づきます責務者を中心に広く関係各者が役割分担、連携協働していくこと等により課題の対応または未然防止が図られるとともに、各取組の相乗効果も相まって自動車リサイクル制度が社会システムとして自律的に機能することが重要であるというふうにさせていただいております。

1枚おめくりいただきまして、21ページでございます。これらの課題と基本的方向性を踏まえまして、第3章では、個別課題への具体的な対策を記載させていただいております。

1.の「中古車と使用済自動車の取扱いの明確化」でございます。(1)「所有者による使用済自動車の判断の明確化」というところでございますが、中古車であるか使用済自動車であるかの決定は、所有者の意思を踏まえつつ、所有者と引取業者の間で決まるものではありますが、実際の中古車流通や不適正保管の現場におきましては、明らかに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には、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することが必要となるとしてございます。

2つめの「・」でございますけれども、但し、使用済自動車か否かの判断は、個別の自動車の状況や条件、判断を行う場面等により異なり、一律の基準によって切り分けられるものではないことから、下取り、輸出、オートオークション、不法投棄に対する自治体の対応等場面ごとの判断の際のよりどころとなるガイドラインが必要であり、個別の状況を想定しつつも、基本的な考え方や客観的な判断指針の整理を行う必要があるとしてございます。



それから、(2)の「オートオークション会場における使用済自動車の取扱いの適正化」でございます。オートオークション会場は中古車市場であることから、使用済自動車や使用済自動車として判断される自動車は出品できないこととされてございます。また、平成17年10月には同一会場で2度以上流札した車両につきまして使用済自動車とみなすとのことで、オークション業界において決議されてございます。一方、エンジンなどの主要部品が取り外された車両や事故車両といった、社会通念上使用済自動車と考えられる車両が、一部のオートオークション会場におきまして現実に取り扱われているというような指摘もございます。

オートオークション会場が自動車リサイクルルートの入り口となる可能性も踏まえまして、ガイドラインの検討等を通じまして、使用済自動車と中古車の流通の区別等、オートオークションにおけます使用済自動車の位置づけの明確化を図るとともに、引取業者や解体業者とオートオークション業界との間で、上記位置づけに係る認識の共有化を進める必要があるとしてございます。

それから、(3)の「引取業者の役割分担の徹底」でございます。ユーザーが所有する車を手放す際に、ディーラー等におきまして、中古車として下取りされ、オートオークション会場等を経由して中古車としてリユースされるケースも多うございますけれども、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も相当程度ございます。そのため、ディーラー等が最終ユーザーとの間で直接の引き取り行為を行わないケースが多く見られることから、法制定当初に期待されました、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との指摘もございます。最終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、信頼性を確保する観点から、自動車の長期使用の努力義務を負うユーザーの立場を踏まえつつ、ユーザーに対して使用済自動車として引き渡すかどうかの確認をとるのみならず、使用済自動車か否かを判断するための関連情報の提供をユーザーに対して行う等、ユーザーとの接点としての役割分担を改めて徹底し、適切に周知した上で実施されることが必要であるとしてございます。

一方、ユーザーにおきまして、自ら引き渡した使用済自動車の処理状況につきまして、自動車リサイクルシステムを通じて確認を行う等、自動車リサイクルに積極的に関与することも求められてございます。

それから、2つ目の「・」でございますけれども、平成20年度に引取業務を行った実績のある事業者は、登録事業者約8万事業者に対しまして約3万事業者でございまして、引

き取り行為を行っていない登録事業者が多数存在してございます。引取業者は何人からの引き取り依頼も拒否することは原則できないため、実績がなくとも求めがあった場合には円滑に引き取りを行えるよう、業務に習熟している必要がございます。そのため、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ことが必要であるとしてございます。

それから、2つ目の「使用済自動車の循環的な利用の高度化」でございます。使用済自動車から取り外されたリユース部品の利用促進は、廃棄物の総量抑制の観点からは極めて有効でございます。一方、我が国のリユース部品の市場は、解体業者により構築された各リユース部品流通ネットワークにより規模が拡大はしてきたものの、まだ1.8兆円と言われる部品市場において6%程度と推計されております。そういったことから、市場開拓の余地はあるものといえます。利用者である整備事業者や一般ユーザーの利便性を高める観点から、各ネットワークにおいて異なる品質・保証基準を可能な限り共通化し、それぞれの部品を比較・評価しやすい環境を創出する必要があるとしてございます。

2つ目の「・」でございますけれども、リユース部品の使用は、CO<sub>2</sub>削減効果の観点での貢献等大きなメリットになることから、効果について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等、関係業界のみならず行政も含め連携を図ることで効率的な普及を図ることが必要であるとしてございます。

(2)の「発炎筒、タイヤ、鉛蓄電池の収集・処理体制の構築」でございます。タイヤ及び鉛蓄電池並びに発炎筒につきましては、整備交換段階において各物品製造業者の自主的な回収スキームが整備されているところではございますが、使用済自動車の解体段階を網羅しておりませんので、解体段階からの回収スキームを当該物品の製造業者等と関係者により検討する必要があるとしてございます。

(3)の「自動車リサイクルの高度化」でございます。循環型社会の実現のためには、レアメタルや材料リサイクルに着目した自動車リサイクルのさらなる高度化は中長期的課題として位置づけられ、引き続き、検討していく必要があるとしてございます。材料リサイクルにつきましては、我が国においても可能な範囲において実施されているところではございますが、シュレッダーダスト発生抑制の観点からは解体段階における取組もその実現のための手段の一つとして考えられます。但し、こうした解体段階からの材料リサイクルの環境保全効果や経済性が必ずしも明らかでない点、諸外国の一部の事業者やメーカーにおいてシュレッダーダストとなった後からの材料リサイクルに注力している点等も考慮

いたしまして、解体段階からのリサイクルについての試行的な取組を通じて、その普及の阻害要因の分析等を行い、その結果を踏まえて具体的な手法及び支援策を検討する必要があるとしてございます。

それから、自動車中の有害物質の削減についてでございますが、自動車製造業者等は鉛、水銀、六価クロム、カドミウムの4物質を自主的に使用禁止または削減をしてございます。諸外国の動向、国際条約の検討状況、国内他産業の動向等も注視しつつ、対応のあり方を制度の必要性も含め引き続き検討するとともに、自主取組については、その効果を検証しつつ、目標や取組の公表のあり方等、必要に応じて見直しをしていくことが求められるとしてございます。

それから、「3. 自動車リサイクル制度の安定的な運用」でございます。(1)「不適正処理対策の推進」ということでございます。使用済自動車の不適正解体や無許可解体の指導の現場におきましては、当該車両が中古車か使用済自動車かの判断が重要でございます。迅速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も基づいて行うことが必要でございます。不法投棄の現場においては、当該車両の所有者を確認することが困難な場合も多いため、車両の状況及び周辺環境等の客観的な条件に基づいて使用済自動車であるか否かを判断することとなります。

この判断については、従来も各地方公共団体において行われてきたものの、指導の迅速化、容易化のために、判断に資する具体的な要件の設定が必要との指摘もございまして、使用済自動車の該非判断のために参考となる客観的指標とその判断の手順に関するガイドラインを作成する必要があるとございます。

それから2つ目ですが、使用済自動車から取り外されたエアバッグ類がインターネットオークションに流通される事案があるというような指摘もございます。部品取りが中古自動車の整備と称されておりますが、業として部品を取り販売した時点で、それは使用済自動車の解体行為と解釈されるわけでございます。エアバッグ類の場合は、解体業者において取り外して回収をし、自動車製造業者等に引き渡すか車上作動処理をしなければいけないため、そのようなエアバッグ類の販売を行うことは引渡義務に違反しており、改めて周知徹底をするとともに、違反事例について厳正に対処する必要があるとしてございます。

それから、エアバッグ類が適正に処理されないままの解体自動車が破砕工程に引き渡されているとの指摘がございます。どのような原因で発生しているか等が明らかでないため、今後、発生の原因を把握して、対処していく必要があるとしてございます。

それから、解体自動車の輸出でございますが、自動車リサイクル法に基づき、解体業者が再資源化に関する基準に従って解体を行い、当該解体自動車の全部を製品の原材料として利用する場合に限り可能とされてございます。しかし、一部におきまして、海外での中古車としての利用を意図しつつ、無許可解体業者により不適正に解体された自動車を自動車部品と称して輸出する例が見られまして、中古車として輸出できない盗難車が不適正に解体され部品として輸出された例も報告されてございます。盗難車の輸出等、自動車の不適正な輸出が国内での不適正な解体を誘引し、法の健全な施行を妨げる一因となっていることも考えられることから、厳正に対処する必要があるとしてございます。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まして、新潟県等におきまして、電子マネーを利用いたしました不適正解体自動車の輸出を監視する体制が構築されてございます。

(2)の「不法投棄対策支援スキームの改善」でございます。不法投棄事案の処理の費用につきましては、地方公共団体が所有者を確知し、所有者に撤去させておりますが、所有者が確知されなかった場合には地方公共団体が撤去をしております、その費用は地方公共団体が負担してございます。その価格につきましては事例によって開きがありますけれども、要因としては、各車両の置かれている状態、年間の処理台数、撤去・契約の形態、委託の条件等が考えられます。

不法投棄事案の処理の費用負担につきましては、法の第106条第4号及び第5号に基づく不法投棄対策支援事業がございまして、現在、事業を適用した実績は2件のみでございまして、不法投棄事案の多くを占める中小規模事案に対して活用された例はございません。リサイクル料金が未預託である路上放棄車両を地方公共団体が処理する場合は、路上放棄車処理協力会によりますリサイクル料金相当分の預託行為であります路上放棄車処理協力事業によりまして支援が行われているところでございますけれども、支援事業との類似性により、協力事業の廃止が指摘されているところでございます。

協力事業の廃止を前提といたしまして、支援事業がより活用しやすいものとなるよう、今後、早急に――すみません、この「先述のガイドライン」というところはミスでございますので削除していただきまして――中小規模事案への適用に当たっての手の整理等を行うとともに、ガイドラインを作成いたしまして、地方公共団体によります不法投棄車両の廃物認定の円滑化を図る必要があるとしてございます。

地方公共団体によります不法投棄車両の撤去に当たっても、投棄の場所や形態等の外的

要因により費用が高くなる場合がございますが、地方公共団体の創意工夫の余地がある場合につきましては、引き続きその費用が低減されることが求められるとさせていただきます。

それから、(3)の「指定法人業務及びシュレッダーダスト再資源化体制の更なる効率化及び役割分担」のところでございます。自動車リサイクル法施行の一端を担います指定法人業務は、安定かつ円滑な施行が求められるところでございますけれども、ユーザー及び自動車製造業者等の費用負担により運営されておりまして、その効率化が求められているところでございます。指定法人の運営につきましては、法施行後、効率化が図られておりますが、引き続き効率化の努力を行う必要がある。また、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、自動車製造業者等は資金管理法人及び情報管理法人のランニングコストのうち基盤的経費の全額と事業費等の半額を負担しているところでございますけれども、法制度の立ち上げ期を経た今もなお、この役割は変わっておらず、引き続き現状どおりの分担とすべきであるとしてございます。但し、その細部につきましては、上記を原則としつつも、効率性の観点から実状に応じ判断されることとなるとしてございます。

それから、シュレッダーダストの再資源化体制についてでございますが、効率性の観点から1チームへの統合を求める声がある一方、競争効果の観点から、現状を維持すべきとの指摘もございます。現状では、当面2チーム制が維持されることとなりますけれども、今後、中長期的な効率性、発展性の観点から、必要に応じ改めて検討されるべきであるとしてございます。

それから、4.の「中長期的な変化に対する自動車リサイクル制度の対応」でございます。「環境配慮設計の推進とその活用」ということでございますが、自動車の環境配慮設計につきましては、各自動車製造業者において、これまでもさまざまな取組が講じられてきたところでございます。環境配慮設計を通じた自動車が増加するとともに、関係主体における情報の共有が進めば、リサイクルの効率化が進み、新たなリサイクル手法の開発・普及、ユーザーの自動車の選好の変化につながることも期待されます。

引き続き環境配慮設計の取組が進み、こうした取組がリサイクルの高度化として結実するよう、審議会等の場を通じて動向を注視するとともに、将来の段階におきましては、自動車リサイクル制度がこれらの取組と調和し、円滑に対応が進むよう、改めて検証すべきであるとしてございます。

(2)の「次世代自動車を含む新規技術への対応」でございます。ハイブリッド車、電

気自動車等の次世代自動車等に導入されます技術は今後さらに進展し、それに従い従来の自動車と素材や構造が異なる部品が使用されることが予想されます。現状におきましても、次世代自動車としての性能を発揮すべく、レアメタル、レアアースを含有するバッテリーやモーターなど従来の自動車と異なる部品が使用されているほか、ITSの進展に伴う自動車のさらなる電装化が見られるところをごさいます、自動車リサイクルの現場において対応が求められる場合には、関係者間において必要な情報が共有され、また当面、自動車製造業者等や当該部品製造業者等を中心に解体業者や関連業者等を含めた回収・リサイクル体制の整備が図られるべきであるとしてごさいます。

あわせて、制度としての対応も、新技術や部品の普及の度合いや自動車製造業者等の取組の状況等に応じて検討していくことが必要でごさいます。このように、事業者による自主的かつ迅速な対応と安定的な制度の相互補完によりまして、自動車リサイクルシステムを強靱なものとするべきであるという形でまとめさせていただきます。

最後、【おわりに】という形で、自動車リサイクル制度の現状と課題を踏まえつつ、今後の自動車リサイクルの一層の進展のために、課題解決に向けた基本的方向性と取組について検討を行ってきた成果をまとめたものであると。

自動車リサイクル制度における取組は、資源の有効利用の確保や廃棄物の適正処理により生活環境の保全及び国民経済の健全な発展に大きく寄与するとともに、地球温暖化対策の観点からも極めて意義深く、我が国の問題としてだけでなく国際的な課題として着実に取組を進めていくべきであると。

今後、国においては、この取りまとめをもとに環境型社会の構築に向けて自動車リサイクルの一層の推進がなされるよう、関係者の協力も得つつ、施策の具体化に取り組んでいくことを要請したいと。

本評価・点検中には、法制定の段階では想定し得なかった金属スクラップの価格の高騰や、これに続くいわゆるリーマンショックに端を発する世界的な景気後退等を経験し、自動車や再生資源の流通をめぐる情勢はそのたびに大きく変動した。低炭素社会の推進の観点から、次世代自動車等が本格的に普及し始めるなど、今後も自動車リサイクルをめぐる環境は刻々と変わっていくことが予想される。自動車リサイクル制度は、こうした状況変化に遅滞なく柔軟に対応し、中長期的に適切に機能するものである必要があり、そのためには、今後とも定期的にフォローアップを行うとともに、今回の検討から5年以内を目途に、改めて制度のあり方について検討を行うことが適当であるとしてごさいます。

以下は、委員の名簿、それからこれまでの検討状況の審議経過をつけてございます。

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。

## 質 疑 応 答

○永田座長 それでは、今説明のあった報告書の案につきまして、御意見等をいただきたいと思います。また、すみませんが名簿をお立ていただきましたら、こちらのほうから指名させていただきますので、御意見のある方、よろしく対応のほどをお願い申し上げます。いかがでしょうか。

時間的な問題もございますので、あらかじめ、もし何か言いたいということがあればお立ていただいと、順繰りに回させていただきます。

よろしいでしょうか。それじゃ、浅野委員のほうからいかさせていただきます。

○浅野委員 1点、要望させていただきたいと思います。25 ページの4行目からになります。ここでは支援事業がより活用しやすいものとなるよう、ガイドラインの作成や中小規模事案への適用に当たっての手の整理等を行い、不法投棄車両の廃物認定の円滑化を図るとあります。これまで、都市、自治体が不法投棄車両を撤去する場合、大規模な不法投棄事案は不法投棄対策支援事業を活用し、小規模事案は路放協からのリサイクル料金の寄附を受けて行ってまいりました。

しかし、この小規模事案の場合、撤去費用は住民の方から徴収している税金をもとに、その全額を都市、自治体が負担しているのが現状でございます。そうしたことから、前回の合同会議でも、不法投棄車両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申し上げましたが、不法投棄車両については、大規模事案、小規模事案にかかわらず、公的制度により撤去費用の負担がなされるべきと考えております。

このたび、報告書（案）の中で、支援事業の中小規模事案への適用について記述されたことは、これまでの主張を認めていただいたものと理解をしておりますとともに、報告書（案）作成に御尽力いただいた皆様に感謝申し上げます。

ただ、現時点では、この支援事業の中小規模事案への適用の手の整理が進められるというだけで、内容についてはこれから検討されることとなります。そこで、今後進められ

るガイドラインの作成や手続整理など、不法投棄対策支援スキームの改善に当たっては、前回の合同会議で全国市長会より提出させていただいております「使用済自動車の再資源化等に関する法律の改正に関する意見」に記載させていただいた内容を斟酌し、進めていただけるよう要望させていただきます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、大慈弥さん、どうぞ。

○大慈弥委員 ありがとうございます。

総論的なことを2、3、そして各論を2、3お願いしたいと思います。

まず、非常に難しい議論をよくまとめていただいたことで、事務局に感謝をしたいと思います。表現も、「指摘がある」とか「求める声もある」とか「要請されている」と、なかなか強弱が難しいとは思いますが、いろんな意見を入れて、入口から出口まで最初のスタート時点で考えられた方向によくまとまっているのではないかなというのが、最初のコメントです。

それから2つ目は、【はじめに】と最後のところでありますが、4ページの真ん中のパラグラフの最後です。「制定時の目的どおり経済状況に左右されず、概ね順調に機能している」と。これがこの審議会の結論とも言えるべき非常に的確な判断ではないかということで、これが維持されることをお願いしておきたいと思います。

それから3点目ですが、最後の【おわりに】というところではありますが、全部を読み通して、法改正に直接結びつくものはそれほどない、逆にガイドラインとかそういう作業になると思うんですけども、その辺の確認と、最後に「5年以内を目途に、改め」というところは、附則で今作業しているわけで、また先5年延ばす附則をやるのはどういう法的な手続が要るのかということを、ちょっと確認をさせていただきたいと思いません。

では、各論であります。20ページの課題の整理をされたところの一番上の「役割分担の徹底」と、それから最後に、「一般ユーザーへの情報提供や普及啓発を行う」と、最初の方で指摘をされていまして、次の22ページ、それを具体的に書いた最後のあたり、最初のパラグラフの下の方になりますけれども、啓蒙とかその辺の情報提供、啓発あたりがまだ十分書き込まれていないのかなという感じがちょっといたします。その10行目からもうちょっと下でしょうか、個別確認ですが、「自動車リサイクルシステムを通じて確認を行う等」というところですが、これはモニタリングシステムを意味しておられると思いま



すが、「システムを通じて」というと、そのシステムの流れ全体の中でというような感じがあるので、確認をさせていただければと思います。

それから2点目は、重要な点であります。25 ページの内部の中で一番大事な指定法人の効率化と役割分担に関してでございます。かなりの議論があった記憶がありますが、真ん中あたり、「法制度の立ち上げ期を経た今もなお、この役割は変わっておらず、引き続き現行どおりの分担とすべきである」ということで、立ち上げ期は終わったという認識は共有するわけです。それでも基本的な役割、主体的な役割というのは変わらないとは思いますが、具体的な分担比率については、私たちも50%にすべきではないかという議論があって、結論が出ていないとは正直思いますので、その後に書いてあります「細部については」というところで、今後とも議論ができるというふうに理解をして議論をさせていただきたいと思っています。

第3点目でございます。同じ場所ですが、この指定法人については、効率化、効率化ということが十分書いてありまして、経費の節約も含めて、人間の数を含めて入っているとは思いますが、ここで一つ抜けているのが、私たちが申し上げています、運用上のどちらかという技術的に近い部分もあるかと思いますが、それらについての見直しというものは是非お願いをしたいと思っています。具体的には、そのパラグラフの最後のところ、具体的に応じて判断されることの後に、なお、実務的、運用面での改善についても努力を行う必要があるというような趣旨を入れていただきまして、引き続き指定法人並びに関係省庁の方々と御議論させていただければというふうに考えております。

どうもありがとうございました。

○永田座長 御意見として頂戴して、最後に関係の話をしりまとめて、事務局のほうで答えさせていただきます。

どうぞ、大塚先生。

○大塚（直）委員 私も、今回の報告書（案）は大変堅実なもので、いいものができたと考えております。非常に細かい点で、お伺いしておくだけでございますが、先ほど浅野委員が言われたように、25 ページの5行目、6行目のところで、「中小規模事案への適用に当たっての手の整理」ということが入ったのは大変よかったと思っております。

しかし、これをどういうふうにやるのかということについては、先ほどのお話だとこれから考えるということになるのかもしれませんが、現在、具体的にどういう方法が考えられているかということについて、差し支えない範囲でお答えいただければありがたいと

思います。

それからもう一つは、全体のことですが、結局、今回の法改正につながる点はほとんどないということかと思いますが、その点についても現在のところで何かお考えがございましたら、お答えいただけるとありがたいと思います。

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。

酒井先生。

○酒井（伸）委員 ありがとうございます。全体を通じてじっくり読み上げていただいたので、少し気になった点が2、3出てまいりました。まず、形式的な細かな点を先にちょっと申し上げます。いろんな図表を使われているんですが、図表と文章との間が若干つながりがないといいますか、のものが結構多く見られて、そもそも何のための図表だよというところ結構あったのではないかと感じております。形式的なことですが、是非見直していただきたいのですが。

その関係でまいりますと、5ページのところで、ボードでその引取台数から流通状況として中古車オークション、それから輸出抹消。今回特に中古車とかオークションの話がいろいろ出ましたので、この数字があること自体結構だと思うのですが、その部分の説明、その上段部分では全くないという中で、こういう使用済台数等々をここで明記するのであれば、やはり自動車全体のフローがもう少しイメージできる形でちゃんと整理をして、現在の保有台数であるとか登録台数、あるいは必要であれば生産台数等ということを含めて、ここはかちっと表として整理されたほうがいいのではないかと。何か、オークション、中古車のところだけが唐突にあって、その説明もないというのは読み手からは極めてわかりにくいという感じでございます。

それと、全体を通じてなんですが、すべて平成17年度以降の数字の御説明なんですが、ここはやはり、このリサイクル制度を立ち上げて、そのある種の効果ということも見ながらということでもありますから、16年度以前の数字も併記をする中で、全体をおまとめいただいたほうがいいのかという印象でございます。

その点は特に、後の自動車の平均使用年数ですね、14ページのところでこの表を示されていて、17年度、20年度を比較して約1年伸びたというコメントなんですけれども、これは制度制定前よりということであれば——制度制定、平成15年でしたっけ、実際、運用は17年からでございますが、制度できたのはもっと前でございますので、ここももう少し長

期的トレンドでちゃんと見るべきだと思います。少し形式的なことを、細かなことを申し上げました。

それともう一点ですが、この一番最後、25 ページ、26 ページのところなんですけれども、この「中長期的な変化に対する制度の対応」。指摘の点は全く、この2つで結構かと思うんですが、これを指摘した上で一体何をやるのかというところが、ここちょっとやはりまだ見えにくいというのが。やはり中長期的、大事だと。大事であって、それでその次の一手に向けて何するんだというところ、少し頭出しがあったほうがいいんじゃないかと感じました。

少なくとも、この環境配慮設計という言葉を出すのであれば、この環境配慮設計あるいはそれを踏まえた効果的なリサイクルのある種の目安は何なんだという、ある種の目安となるガイドラインというような方向のある種の作業が見えるようなイメージを、やはり出したほうがいいんじゃないかなというふうに思います。

それはその次の次世代自動車云々というところで、突然ある時期にリサイクルシステムをつくり上げようとしても、それはうまくいかないということであれば、それは適宜ガイドライン的なものをイメージしながらある種、研究をしていくということが必要でしょうし、それは今回のリユース促進というような指摘の部分もやはりどんどん進化させていくべきでしょうし、あるいは易解体性というようなこともそうでしょうし、また望ましい組成というような、こういうようなことも本来入ってきた中で、そういう道筋が内在されるようなある種のガイドラインというものはあっていいのではないかと考えてございます。中長期的でいうところの具体策が、もう少し見えたほうがいいんじゃないかと思えます。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

○細田委員 細かい点で恐縮です。18 ページの下から 17 行目からの記述、なお書き以降の、タイヤ及び鉛蓄電池については云々があって、その次の文章で、「現状では概ね市場原理に従って処理・再資源化されているものの」、後段が「経済情勢によらず確実に回収される体制は十分に構築されていないとの指摘がある」。そのとおりだと思うんですけど、前半の文章は処理・再資源化。後半の文章は確実に回収されていないとなっていて、ちょっと頭の中で 0.01 秒ぐらい考えて、前段のところに、概ね適切に回収処理・再資源化されている。だけど、「経済情勢によらず確実に回収される体制」だと。回収も前に入れておいたほうが

いいんじゃないかなと。回収システムはやっぱり、ちょっと、というところを強調したいんですから、概ね市場原理で行っているんだけど、やっぱり確実な回収ができていないというところを強調するためには、前半にも回収を入れて、この問題を浮き彫りにしたほうがいいんじゃないかと思いました。細かい点で申しわけございません。

○永田座長 よろしいでしょうか。

武藤さん、どうぞ。

○武藤委員 意見ですが、21 ページの1. の(1)のところの真ん中あたりに、但し書きで、ここに考え方の整理、客観的な判断指標の整理という形が書かれておりまして、これは非常に重要なことで、是非これをやらなくてはいけないとは思っています。

その際の考え方なんですけど、大きく分けると2つあると思います。これは不法投棄された車を自治体がどう扱うかというときに、所有者を確知できない場合、この判断。それと、所有者ははっきりしている、通常の販売店が下取りをする際に、その車を中古車か使用済自動車かというときの判断。この2つはかなり違うわけですので、ここは切り分けて考えるということが重要だと思っています。

販売店における使用済自動車と中古車の判断については、キーワードとして、機能的な価値と経済的な価値、これによってその車をどう判断するかというのが大きなテーマですが、ほとんどの場合、実際には下取り車というのは、それまでその方がずっと乗ってきた車ですので、まさしく機能的価値は問題ないけれども、経済的価値がどうか。この辺の情報をお客さんとの間で共有できるかということになるかと思っていますので、これはなかなか難しい問題で、現実には今まで議論してきたように、その場ではなかなかわからないのでオークションに聞いてみるということが行われているわけです。

オークションになぜ出すかというのと、価格がわからないからなんです。流れるかわからない。もし流れることがわかっていたら、お金かけてオークションに出すなんていうことはしないわけですね。もしかしたら売れるかもしれない、だれかがまた中古車として使ってくれるかもしれないという期待のもとにオークションに出しているわけですから、この車が中古車としてまた使われるかどうかの判断というのは、経済的な意味でも判断がなかなか難しいというのが現状だということも、これは何度も今まで主張していますが、御理解いただきたいということです。

以上です。

○永田座長 渡辺さん、どうぞ。

○渡辺委員 これは文言の訂正とか要求とかということじゃなくて、理解、認識の確認のための質問です。エアバッグと発炎筒、相変わらずで恐縮ですけども。

発炎筒については、今回の報告書では「製造業者等と関係者で回収スキームを検討する必要あり」とまとめられていますが、我々は今回の審議を契機に、今後、製造業者団体の責任において廃車段階での回収の仕組みがつくられることを強く要求し、我々も関係者の一員として協力はしていきますが、この仕組みは単なるシステムができればいいというものじゃなくて、本当の意味での実効性とトレーサビリティが確保されなければ意味がありません。

したがって、ここで確認しておきたいことは2点あります。1点目は、もし今後の協議、検討の結果、自主的な形だけでは実効性が担保されたシステム構築ができないという場合、やはり自り法上の事前除去品目としての強制力を持った方式にすべきという本来の我々の原則的要求に立ち戻るケースもあり得ます。

そこで確認しておきたいのは、今回のあの書き方はちょっと気になるんですけどね、あるいは先ほど委員の方で、概ね法律の変更は必要ないというふうなまとめ方が理解されていますけれども、今後の検討次第によってはその選択肢も捨てたわけじゃない、排除しているわけではないということを確認しておきたいと思います。

それから、「関係者」という言葉ですが、そういう意味からすると、今後のいろんな協議の中では、特にお役所の行政指導なり指導というふうなことが重要になってくると思われまますので、これは、関係者というのは当該物品の製造事業者、それから破砕業者、解体業者だけでなく、さっき申し上げた法律の原点、枠内に戻る可能性もあるわけですから、お役所も入る、それから自動車メーカーも入るというふうな形だと私は理解しております。

そういう理解に至る背景というのは、もうくどくど申しませんが、一つは過去からの経緯がありまして、最初、要求したんですが、システムがあるということではなくなったのが、実際にはないというのがはっきりしたと。

それから、2つ目は、これ、自動車の標準部品とほぼ一緒ですね。義務づけされているわけですから。

それから、3つ目は法律の不備といったところで、ちょっとエアポケットに落ち込んでいるという感じがあります。というのは、例えば ASR の基準数量の計算においては、これは事前解体物品ということで、数量から除外されていますね。除外の項目としては、バッテリーだとかタイヤだとかフロン触媒とあるんですけど、そのほかの品目は全部、法律

上の事前除去品目で強制的に取り除くことを義務づけられているか、あるいは指定品目になっているか、あるいは有価品として回収されることなんですが、これだけが何の義務も課せられていないし、コストもかかる廃棄物で、なおかつ危険品であるにもかかわらず、何の取り上げられ方もされていないという、言ってみれば、大きな意味でいくと法律の不備から来ているところで、大変な問題が起こるべくして起きているんだと思いますので、先ほど申し上げた2点について確認をしていきたいと思います。

それから、エアバッグについては前回の私のコメントに対して今回入れていただきましたので、非常によかったとは思っているのですが、これもリサイクル率やリサイクル料金の適正使用の問題、それから再資源化するというインフレーターができなくなっちゃっているわけですから、そういう意味では非常に重大な問題なので、今も一部で調査を開始されているというふうに了解はしていますけれども、今後、原因の徹底究明と完全な解決策に向けて真摯な取組を求めると同時に、これまた再確認しておきたいのですが、その次第によっては自立法上のエアバッグの扱いそのものの変更というふうなことにしなくちゃいけないというふうなことに至る可能性もあるわけで、そこでもその可能性は排除していないと、この議論で法律の改正をしないんだというふうなことでくくってしまわれまいということ。その辺について、ちょっと確認だけしておきたいと思います。

○永田座長 わかりました。

砂田さん。

○砂田委員 疑問、質問という感じなんですけれども、16 ページの(1)の「リサイクルシステムの入口」の11行目なんですけど、『ここでの「自動車の所有者」は、消費者等実際に自動車を使用していた者を主として想定したものである。しかし、実際には、これらユーザーが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』という。ずっと読みますが、「従来は廃車扱いとなっていたと考えられる車両をディーラー等が中古車として引き取るなど、使用済自動車の引渡手続にユーザーが関与しない例が多くなっていることが指摘されている」ということが書かれておりますが、まず自動車を買ったときに、リサイクル券を買わなければいけないよということはほぼ認知されていると思うんですね。それで、そのことがユーザーの責任であって、それが使用済か廃車かというのはこちらが選択し得ない以前の問題でして、例えば新しいのを買うから下取りしてちょうだいと言え、これは10万、20万とか下取りしますよと。使えるから下取りしますよという中に、このリサイクル料金が含まれていくわけですね。だから、こっちとしては、もうリサ

イクル料金、返してもらったお金の下取り価格に入っているなどということ、それで終わりなんです、中古車になった場合。

廃車ですよと言われて、廃車からリサイクル券は当然払いますよね。だから、お金は戻ってきませんよというところは、そこに関心が高いとか、そこに責任があるということであって、使用済か中古車という判断をユーザーがしなければいけないという意識はあまりないと思うんですね。

そこにもってきて、「ユーザーが関与しない例が多くなっていること」、関与しなければいけないのにしないのはユーザーは悪いのではないというような感じに受け取れるんですね。でも、初めからリサイクル料金を払う責務という、そのことは頭にあって、それ以上のことは多分なかろうと思うんですね。

背景の一つに、「オートオークション会場を経由した中古車流通がより一般的となり、ユーザーが手放した車が中古車として販売可能であるか否かの判断がオートオークションの場に委ねられている」とあります。

ですから、例えば、売ったときにこれはもう廃車ですよと言われて、あ、そうですかと思うわけですね。そうしたら、それを引き取った何がしかの中間のところ、販売のところ、ディーラーのところ、これを売ろうということで売られた場合は、もう全然関知し得ないんですね。ユーザーとしてはもう見えないわけですね。だから、廃車として手渡したけれども、もしかしたら中古で売られているというところはユーザーにはもう全く見えなわけです。これがそういう背景にあるのかなと思うんですけど。

また、そのオートオークションの会場に行くと、使用済自動車と考えられる車両が中古車として売られているというところを書かれておりますが、まさに使用済ですよ、廃車ですよ、リサイクル券は返りませんよと言っているながらも使用済同然のものが売られているんだとしたら、そこに自分のが売られているんじゃないかというような感じもしますし、ユーザーとしてはすごく疑心暗鬼とか、どうなっているかという、そこまで責任を持ってない、不透明という、どうしたらいいのかなという感じが一つあるわけですね。

オークション会場、私が知っている解体業者の方なんですけれども、今経営が非常に緊迫していて逼迫しているというお話の中で、明らかにもう使用できない、使用済というがたがたのそういうのを中古車として毎月70台、4万で買っているということですね。だから、最終所有者になるから、リサイクル券も買うわけですね。買った、上乗せしたことでその自動車を買って、解体するためにその自動車を買っているという現実も現在あるとい

うのをお聞きして、これは一体どうなのかなという。こういう問題も知らないから、あれもこれも知らないことばかりなんです、そういうところの規制というんですかね、ガイドラインで決めるのでしょうかということなんです。

それともう一点は、17 ページにエアバッグのことを書かれておりますが、エアバッグがインターネットで売られているという現実もあるんですけども、これも結局、無許可解体業者、あるいは無許可販売業者というのが外国では8割～9割あると書かれているところがありますが、そのこのところの動きですよ。無許可業者に対しての解体にしても、それから販売にしても、どういう規制をかけていくのかなというね。ですから、これはもう法規制になるのかなという感じ、いたします。だから、不法で輸出している、あるいはこのように不法でエアバッグとかを売っているという、そういうのは多分、そういう。だから、無許可に対してどうするのかというような今後の課題ではなかろうかと、そのように感じております。

以上です。

○永田座長 その後は。

鬼沢さん。

○鬼沢委員 今おっしゃったこと、まさしくそのとおりなんです。ただ、それは今までのこの進んできた中の課題であって、やはりそこを明確にしていくという意味でも、22 ページにありますユーザーのことにに関して3行入れていただいたことは、私はとても大切だと思っております。ユーザーはリサイクル料金を払って終わりなんじゃなくて、やはりこのことに関心を持っていかなければいつまでたってもそこは明確になっていきませんし、ユーザーがこういうことに対して非常に関心を持って、車を手放した後も関心を持っているということがやはり全体のスキルをアップしていくことになるだろうと思っておりますので、この3行に非常に凝縮されているのではないかなと思って、とてもありがたいと思います。

○永田座長 加藤さん。

○加藤（忠）委員 自動車工業会でございます。

ちょっと総論的な意見を述べさせていただきます。今回の見直しの議論ですね、今までの取組の振り返り、現状認識というんですか、今後、5年、10年先の循環型社会、どういう方向で持っていくかということで、しっかりした議論ができていい方向性が示せたんじゃないかなというふうに感じてございます。



1点、23ページの「自動車リサイクルの高度化」でございますけれども、自工会としては今後ともリサイクルの高度化に積極的に取り組んでいきたいと思っております。そういう中で、この報告書の中にも書かれてございますが、LCAですとか、それから経済合理性というんですか、そういうバランスのとれた評価の仕方をしていかないといけないと思っておりますので、ここに書かれているような形で、今後、取り組んでいきたいと思っております。

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。

それじゃ、ひととおりに挙げていただいた方の御意見はちょうだいしましたので、事務局のほうで幾つか、質問に答えなくちゃいけない部分、あるいはコメントとしていただいた中で、ここに盛り込む対象、あるいはそうじゃない形で処理をさせていただいているとか、あるいはそういうつもりで書いたというところもあるのかもしれないので、その辺、答えていただきます。

簡単なところから出発してみてください。整理してある問題点。

○杉本リサイクル推進室室長補佐 まず、渡辺委員から御指摘があった、事前除去品目、またそのエアバッグの可能性というところでございますけれども、先ほど事前除去品目に入れるかどうか、排除していないのかというところでは、まずその条件につきましては、今後、回収体制がどうできるのかということ踏まえてのことになるんじゃないかと思えます。そういう意味では、全く、現時点で事前除去品目に入れる可能性がないとも申しませんし、また確実に入れるという状況でもなく、その回収体制、以前から御指摘もあったように、事前除去品目に仮に入れたとしても、回収の後工程がなければ問題が決して消えることではないので、それとセットで議論すべきことじゃないかなというふうに考えております。

エアバッグの問題につきましては、今、問題はどこにあるのかというところをこれから調査検討するというところでございますので、その状況を踏まえて、対応をどうするのかということを検討していきたいというふうには考えております。

それと、砂田委員から御指摘がございました、無許可解体はどうするのかというところでございますが、御指摘のとおり、その無許可解体業者というものがこういった形で出てくれば、適正にやっている方々がむしろ不利益をこうむるということになりますので、そうしたものは厳正に対処すべきであると。

今の問題といたしましては、無許可解体に当たるのかどうか否かというところがやはり実際、現場で判断する際に、そうしたところの情報というのが必ずしも明確でないところもあって、その指導において若干難しい面もあるというところもございます。そうした意味では、この使用済自動車のガイドラインをつくっていくところで、こういったものが使用済自動車に当たるのかどうか、それを解体している行為に当たるのかどうか、そこをもう少し明らかにしていくことで、指導を迅速に進めるということで、我々としても対処したいと考えてございます。

まずは、この点について御回答させていただきます。

○永田座長 重大な話かもしれませんが、制度化について、制度の見直しということになっていますので、法改正をやるとすれば割と喫緊でその体制をとっていかなくちゃいけないということになるわけですが、今まで挙がってきているもの、これ、先ほど渡辺さんの話にもありましたが、全く法制度の中で見直しとして本当に入れていくというたぐいのものはないと、断言できませんけど。

ただ、さっきのお話も、例えば発炎筒のシステムを今ある整備からリサイクルまで含めた形で構築していく、そういう場をつくり、またそれがうまく機能するようにサポートするような体制もつくり、実際にやってみて、どうしてもそれじゃいけないという話になったら、それを制度としてまた考えていかなくちゃいかんという流れになってくるのかなど。時間的に、そういう意味じゃ、そんなに急に今のような状況が判明するということにはならないんだろうなという思いもありますので。

全く否定するわけじゃないんですが、そう大きな形で取り上げられる、法改正につながるような問題は今のところないのかなというのが、私の頭の中で考えている話です。

ここで、検討する、検討するという項目の中には相当程度いろんな問題が入っていて、そういうところはどういう体制で検討していくのかということ、これからまたいろいろ議論させてもらいますが、具体的に進めていく。

先ほど酒井先生からも御指摘のあったようなところも、検討課題のうちの一つなんです。それをどういうふうな形で進めたらいいか。ガイドラインの話もあるかもしれません。そういう点も含めて、我々のほうでも少し練らせていただきます。

調査事項とか、それから研究開発に近いような事項みたいなやつもありますので、こういうものも、だれが主体的にやるべきか、あるいはそれに対して国が支援していくような体制を構築しながら進めていくべきかというような話も出てきます。そういう点も、でき

ましたら次回のこの委員会と申しますか、そういうところでいろいろ議論いただいたり、あるいは情報をこちらからもお示ししたりというようなことをやらさせていただければなというふうに思っています。

法制度の話はそれぐらいにさせていただいて、あと個別で幾つかいろいろ御指摘のあった点もありますよね。その辺はどうでしょうかね。

○坂口自動車リサイクル対策室室長代行 大慈弥委員から御指摘のありました、附則で5年以内には見直すということで掲げられておりました、それを今回延長するのかどうかという話ですけれども、あくまでも附則に書かれていますのは施行後5年以内ということでして、今回はこの報告書と申しますか、審議会の立場として、さらに5年後にまた検討すべきではないかと、そういった御意見を取りまとめていただくのかなということで、今、原案として書かせていただいていると、そういう次第でございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

あとほかには。幾つかありましたよね。ちょっとメモって、答えられるのは答えてください。

よろしいでしょうかね。ちょっと時間が、説明のほうで少し長引いたもので、その部分も含めましていろいろ皆さんから聞いた後まとめてというつもりでいたんですが、こっち側もさっきの議論をしていたみたいで、十分にメモはとれていないんですが。何かこれだけはという話、ちょっと繰り返しになるかもしれませんが、もう一遍していただいても結構なので。すみません。

よろしいでしょうかね。いただいた意見のほうは、またメモを整理して私のほうと事務局で打ち合わせさせていただいて、取り入れられるものは取り入れていくような形をとりたと思いますので。

○杉本リサイクル推進室室長補佐 すみません、1点、まだお答えしていなかったのが、大塚先生からいただいた御質問のところでございます。中小規模事案への適用に当たっての手の整理というところでございますが、ここについては今後検討することになりますけれども、現時点で考えておりますのは、現状の法制度に基づく不法投棄対策支援事業を、ここで求められている要件、そうしたものを中小規模事案に対してどのように対応できるようにするのか、またその前段階として、自治体における手続等についてどういうものが必要になるのか。そうしたものを整理していくことによって対応していきたいというふうには、現在のところ考えてはございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それから、全体的なまとめの仕方、先ほど酒井先生のほうから、表とか図が適切などころに表示されていない。また、その表を説明するような文章の書き方にもなっていないので、読まれる方だって、ちょっと読みにくいのかなという気がしますので、ちょっとその辺のところは修正させていただいて、まとめさせていただきます。

○大塚（直）委員 当然のことかもしれませんが、今おっしゃってくださったのは、自動車リサイクル法の不法投棄対策支援事業という御趣旨ですよね。

○杉本リサイクル推進室室長補佐 はい。

○大塚（直）委員 どうもありがとうございました。

○永田座長 それから、平均使用年数、寿命の伸びの話なんですけど、このデータがとれるようになったのはこの自動車リサイクル法に入ってから話なので、この前のやつはちょっと正確な値じゃないんで、余り比較にはならんかなという気がします。

○酒井（伸）委員 10年とかいう数字はよく言われていたので、そういう参考資料があれば、また記述はしておいてもいいのかなと思いますが。

○永田座長 表の中に入れるとちょっと誤解を招くかもしれませんので、わかりました。そういう意味では、文章の中で少し表現させてもらいましょう。

あとはよろしいでしょうかね。すみません、ちょっと私の不手際でばたばたさせちゃいました。

それでは、もし最後に全体で何か御意見ございましたら、お願いしたいと思います。

よろしければ、いろいろいただいた御意見、先ほど申し上げたように事務局と私のほうで相談させていただいて、報告書に盛り込むべきものは盛り込むというような形で整理をさせていただければと考えております。

最終的な取りまとめにつきましては、この趣旨のほうで御反対される方は余りいらっしゃらないという印象を受けておりますので、この字句の修正等、あるいは表現の仕方等を含めての話が中心的な修正案というふうになるかと思っております。

そういうことで、実態としての対応につきましては、私と事務局のほうに一任していただけますでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○永田座長 それでは、そのように扱わせていただきます。この後、報告書がまとまりましたらパブリック・コメントをとるという形で、皆さんの意見をまた頂戴したいと考えて

いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、最後に事務局のほうにお返ししますので、何かありましたらお願いします。

○荒井自動車リサイクル室室長 本日はどうもありがとうございました。

本日いただきました御意見につきましては、座長と相談させていただいた上で報告書（案）の修正という形で反映いたしまして、その反映させた報告書（案）につきましては、準備が整い次第、環境省、経済産業省の両省においてパブリック・コメントに付すことといたしたいと思います。

パブリック・コメント終了後の取り扱い、それから報告書において示されているガイドラインの検討に当たりましては、下部組織による検討の場を設けることを含めまして、座長に御相談の上、事務局から審議会委員の方に後日改めて御連絡させていただく予定でございます。

#### 資料の取り扱いと今後の予定について

○荒井自動車リサイクル室室長 それから、本日の資料の取り扱いにつきましては公開とさせていただきたいと思います。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、永田座長に御相談の上、会議終了後速やかに公開することといたしたいと思います。

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、事前に各委員の御了承をいただいた上で公開いたしますので、御了承ください。

次回の審議会につきましては、永田座長と相談の上、改めて御連絡をさせていただきます。長きにわたりまして、これまで自動車リサイクル制度の評価・検討につきまして御熱心に御議論いただきまして、まことにありがとうございました。

#### 谷津廃棄物・リサイクル対策部部長あいさつ

○荒井自動車リサイクル室室長 最後に、環境省廃棄物・リサイクル対策部部長の谷津部長から一言ごあいさつを申し上げたいと思います。よろしくお願いいたします。

○環境省谷津廃棄物・リサイクル対策部部長 環境省廃棄物・リサイクル対策部部長の谷津

でございます。

当審議会におきましては、昨年7月に御審議を開始していただきまして、数えまして16回にもわたりまして活発な御議論をいただきました。大変ありがとうございました。

おかげさまで、さまざまな観点から、現在の自動車リサイクル制度における課題をかなり掘り下げて十分に御討議いただいたと思っておりますし、また若干の手直しはございますけれども、最終的な報告書（案）をお取りまとめいただいたというふうに認識しております。

御案内のとおり、自動車リサイクル制度は拡大生産者責任に基づくシュレッダーダスト等のリサイクル、また鉄スクラップ等の市場での健全な流通ということを前提にしながら、使用済自動車全体の適切なリサイクルという制度設計になっているわけでございます。

報告書の中でも御指摘いただきましたように、世界的な経済不況から鉄スクラップ価格が急落したという中であっても、安定的な自動車のリサイクルということが確保できたというふうに考えております。

これも製造業者の皆様、取引業者、解体業者、破砕業者、ユーザーを初めとする関係者の皆様方の御理解と御協力の賜物というふうに認識しておりまして、改めて感謝申し上げます。

その一方で、法律制定時には想定していなかったようなさまざまな課題も生じてきているのも現実問題でございまして、こうした課題に対して、現在普及しつつある次世代の自動車への対応、本日、東京モーターショーも開幕というふうに伺っておりますが、自動車の姿形、あるいはそのあり方、大きく変わる中で、将来にわたってこの自動車リサイクル制度が機能するため、どう対応していったらいいのかということも含めて、今回はおまとめいただいたというふうに考えております。

環境省、経産省両省におきましては、本日頂戴いたしました御意見も踏まえまして、最終報告書（案）を取りまとめて、パブリック・コメントの募集に入りたいと思っております。国民、各界各層の方々の意見にもしっかり耳を傾けて、個別具体の対策を着実に実施してまいる所存でございます。

終わりに当たりまして、委員の皆様方におかれましては、お忙しいところ審議会に数多く御出席いただきましたことに対しまして改めて感謝を申し上げます、両省からの御礼のごあいさつとさせていただきます。ありがとうございました。

○永田座長 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。活発な御議論を

いただきまして、どうもありがとうございました。また次回、よろしくお願ひ申し上げます。

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