

パブリックコメントの結果について

自動車リサイクル専門委員会中間報告について、平成13年8月23日～9月13日の期間、パブリックコメントを行った結果、240件の意見提出があった。

主な意見及びそれに対する現時点での考え方を別紙1に整理した。また、個別の意見を別紙2に整理した（同趣旨の意見は1つにまとめた。）。

区分	意見内容	意見数	意見に対する考え方
< 総論 >	自動車の長寿命化・長期使用・修理による自動車としての再使用の徹底などにより、使用済み自動車の発生を抑制する制度もリサイクルの観点から必要であるが、他方では、二酸化炭素、窒素酸化物など自動車排気ガスの削減による大気環境改善のためには、新しい技術を搭載した、よりクリーンな自動車(最新規制適合車など)に早期に代替していく制度も必要であり、両者は言わばトレードオフの関係にある。使用済み自動車の減量化・リサイクルを推進するにあたっては、広い視点で捉えること。	10	規制が新たに創設される場合や強化される場合に過渡的に廃車が増加する場合がありますが、長期的には全ての規制を充足した(クリーンでかつリサイクルが推進される)自動車が製造・運行されることになると考えられます。
	どのような「リサイクル」が有効か検討する必要がある。「マテリアルリサイクルに要するエネルギー量と環境への負荷量」と、「サーマルリサイクルにより得られるエネルギー量と環境への負荷量」の比較評価等総合的視点から有効なリサイクル手法について検討を行う必要がある。	5	循環型社会形成推進基本法では、「循環資源の循環的な利用及び処分の基本原則」として、再使用、再生利用、熱回収、処分の優先順位が定められていますが、この優先順位によらないことが環境への負荷の低減にとって有効であると認められるときはこれによらないことが考慮されなければならない旨も定められています。ご指摘の視点も含め、必要に応じて情報収集、調査、検討を行います。
	産業構造審議会における検討内容とも整合性を図る必要がある。	7	中央環境審議会では、生活環境の保全、廃棄物の減量化・リサイクルの推進という視点から検討を行っています。検討に際しては、両審議会の整合性が保たれるように、経済産業省との調整を行っています。
	既存のインフラを有効活用するにあたっては、解体事業者等の既存業者に対する整備・支援の取り組みも必要ではないかと考える。	6	新たな制度の円滑な施行のために、今後、必要に応じて、関係事業者等に対する支援措置を講じていくことが必要と考えます。
< 役割分担 >	拡大生産者責任の概念が明確にされないまま、言葉だけが一人歩きしているように感じています。EPRの概念を明確にした上で、それぞれ関係する業者の役割を明確化させた内容にしていただくよう希望します。	11	拡大生産者責任の概念は中間報告の参考3で示したとおり循環型社会形成推進基本法でも明らかにされるなど明確ですが、それを実現するための方法はさまざまであり、自動車の特性、既存のリサイクルルートの活用等を踏まえつつ、我が国の状況に応じた最適なシステムを構築することが重要です。そのような考え方のもと、専門委員会における議論、パブリックコメントでのご意見を踏まえ、「自動車リサイクルの促進のための新たな制度について(案)」のとおり、関係者の役割を含めた全体の仕組みをとりまとめる方向で検討を行っています。
	「拡大生産者責任」の考え方にに基づき、使用済み自動車リサイクルされ、最終的に処分されるまで生産者が全責任を負うべきである。行政の関与は最小限とすべき。	2	
	自動車製造事業者の役割として、寿命・長期使用、あるいは容易に修理ができて長期間使用可能なように配慮した自動車の設計・生産をすすめるとともにそれに関する情報を十分に公開するべきである。ユーザーの役割についても、自動車の使用に当たって、そういった点に配慮するべきである。	3	
< 有害物質削減 >	有害物質の削減にあたっては、車の基本性能や安全性能を損なうことがないよう、代替物質・技術の有無、経済性等についてしっかりと技術検討を行うべきです。また、部品を特定して一律に削減する方は、各メーカーの創意工夫が活かされない方式と考えます。全体の総量削減を決めておき、具体的な削減方法は、各メーカー間の競争に任せることによって効率的な、また早期達成等の効果も期待できると考えます。製品に使用されている有害物質についての情報は公開されるべき。	18	有害物質の削減に関しては、各メーカーの自主的な取り組みを促進する方向で検討しています。
< 製造事業者等が引取る品目 >	引取り品目は、ユーザー負担軽減の観点から当面は3品目(ASR、フロン、エアバッグ)に限定すべきだと思います。むやみな品目追加は、ユーザーの負担が増えるだけです。再生資源化学事業者の役割である適正処理を踏まえると、オイル、LLC等は各事業活動の中で責任をもって対応すべきだと思います。	15	自動車リサイクル専門委員会中間報告書にあるように、現時点では、製造事業者等の引き取る品目としては、フロン類、エアバッグ、シュレッダーダストの3品目とすることが適当であると考えられます。これは、エアバッグとフロンについては、適正な処理又は安全な処理の確保のためのインフラが未整備であるなど、その処理が困難となっており、製造事業者等が引き取ることで、適正な処理等が可能であること、シュレッダーダストについては、減量化・リサイクルの推進が特に必要となっており、製造事業者等が引き取ることで、その一層効率的な排出抑制・減量化・リサイクルの実施が可能であること、が背景になっているものです。なお、これら3品目以外の廃棄物等についても検討を行い、製造事業者等が引き取る廃棄物を見直していくことが必要であることは、中間報告書に記載されているとおりです。
	処理困難物と考えられる他の液類、特にLLCは、ある時点で引取り品目に追加すべき。	6	
	バッテリー、廃タイヤを法のスタート時点から引取り品目に追加すべきである。	1	
	LPGタンクを法のスタート時点から引取り品目に追加すべきである。	1	
	引取廃棄物にシュレッダーダストの減量化、埋立て処分量の大幅削減に有効な「ガラス」を追加頂きたい。	4	
< 費用負担 >	A案に賛成	74	専門委員会における議論、パブリックコメントでのご意見を踏まえ、「自動車リサイクルの促進のための新たな制度について(案)」のとおり、新車については販売時に販売価格とは別に費用を徴収し、既販車については一定の期間内に費用を徴収するとともに、費用を安全に保管・管理するための公的な資金管理機関を設ける方向で検討を行っています。
	B案に賛成	4	
	B案のように費用を販売価格に含めて徴収する方法は、ユーザーにとってリサイクル費用を負担することによって活動に参加しているという意識が薄れることになり、自動車購入に際してリサイクル性に優れた車を選ぶ気持ちが薄れるのではないかと。	39	

	B案のように新車価格に含めると、自動車取得税の課税対象になるため、新車販売価格に含めずに別途徴収した方が良いと思います。	19	
	B案のように、製造事業者等が費用を積み立てる場合、課税の対象になる可能性が高いが、リサイクル費用に税金がかかるのは理解できない。	44	
	B案のように製造事業者等が費用を積み立てる場合、倒産した場合に費用が消滅してしまうので不適当。	49	
	公的な資金管理団体を設置せざるを得ないということであるならば、資金の管理運営について高い透明性と公開性が担保されることを条件とし、簡素なものにすべきと考えます。しかも、巷間批判を浴びているような天下りの受け皿団体とならないよう、適切な措置が講じられることを強く要望します。	47	
	既販車からの費用徴収においては、一定期間内の任意時点徴収が最良と考えます。制度開始後の最初の車検時に、先々のリサイクルの義務づけとしての費用徴収手だて(リサイクル券の購入など)を講じておくという方法がユーザーにとっても理解・納得できます。	15	
	廃車時徴収がベストと考えるが、不法投棄防止を第一優先とすれば新車購入時の徴収もやむを得ない。	10	
	廃棄物処理法の規制を厳格に行ったり、警察と連携した不法投棄摘発の体制強化をしたり、道路運送車両法に基づく登録抹消制度の見直しを行えば、不法投棄は十分に防止することが可能。したがって、廃車費用の徴収についても、排出時に徴収すればよい。	7	
	以下の理由により、排出時点での徴収とすべき。 リサイクル処理時点と費用徴収時点がほぼ一致し、合理的に費用徴収が可能。 既販車への対応が即可能で、リサイクルの実効がすぐに現れる。 新車時点の徴収にすると、その車が処理される10年後には、実際かかる費用と徴収費用にミスマッチが発生し、制度が破綻するおそれがある。 家電リサイクル法でも排出時徴収であり、それとの整合性を図る必要がある。 特に、大型商用車は、中古車両が有価物として流通するケースがほとんどである。また、流通段階で転売され、その結果輸出されるものも多いことから、新車販売時点での徴収は購入ユーザーが不公平感を持つ可能性がある。 個人輸入車、並行輸入車の費用徴収が困難。 ユーザーによるリユースが促進される。 不法投棄と費用徴収は別問題	4	
	B案が望ましい。リサイクルの流路を形成する上で単純明快・それぞれの役割と意味が直に分かる・複雑な組織を構築せずに済む・全体コストがかからず更に合理化の方向性が見られる、そして何よりも減量化・リサイクル化の傾向を進めていけるし、後退しない、というメリットがある。デメリットは、現用している自動車に対してメーカーに負わされる負担分だけである。	1	
	既販車も含めて、全ての廃車のリサイクル費用はメーカーが支払うこととすべき。	1	
	高度なりサイクルに対するインセンティブを与え、リサイクル事業者の高度化への取組を容易にする、あるいは誘導するような制度により法律の理念を尊重することが望ましいと考えます。程度は別として、容り法のような考え方があってしかるべきではないでしょうか。	2	
	輸出等により余った資金を返還の必要はない。これらによりプールされた資金は離島等著しい不利益地域への対策費や技術開発に使用されるべき。	10	離島においては、廃車ガラク等の海上輸送費用がかかるため、廃車を適正処理するための費用が高みます。離島においても不法投棄が行われず、適切にリサイクルが行われるような仕組みについて今後とも検討していく必要があります。
	再資源化事業者がほとんどいない離島等においては、自動車リサイクルに係る費用を前払い制としても、リサイクルや適正処理のためには船舶により本土まで輸送する必要があり、離島等の自動車ユーザーにとってはさらなる経費負担が求められることが予想される。このような状況が生じないよう、全国どの地域でも平等な負担となるようなリサイクルシステムを構築すべきであると考えます。 なお、今年度から施行された家電リサイクルにおいては、離島地域に指定引取場所が設置されていないことから、収集運搬料金が本土と比較して著しく高額となり、地域によっては大型冷蔵庫の収集運搬料金が1万円を超えるところもあり、廃家電の適切な引き渡しに支障を生じている地域も見受けられる。また、ある市では、使用済み自動車の処分委託費用が現在3万円程度と非常に高くなっているところもある。 このような状況を考慮し、自動車リサイクルの制度化にあたっては、離島など条件不利地域において地域間格差が生じないような適切な配慮を行うことが必要である。	5	
< 廃棄物処理法との関係 >	二重規制にならないように十分に整合性をとり、一貫した制度とすべきである。	23	二重規制にならないように、廃棄物処理法等関係法規との整合性がとれた一貫した制度にすべきことはいうまでもありません。

	今回新しい仕組みを作るのに、廃棄物の定義の見直し等の廃棄物処理法の基本的な問題について改正が必要でないのか、改正の時間が必要であるなら、今後の予定等について、言及していただきたい。	2	廃棄物の定義の見直しについては、現在、中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会廃棄物・リサイクル基本問題専門委員会において検討を行っているところであり、平成14年度中にとりまとめる予定です。
	都道府県を越えた広域処理が今後ますます重要になるので、都道府県を超えて処理することの障害(県条例など)を排除することが必要と考えます。	4	全国統一の条件で法律が運用されることは当然のことであり、円滑に法が施行されるよう、そのような点については十分に配慮する必要があります。
	新しい認可基準の設定は賛成である。しかし、廃棄物処理法(収集運搬・積替え保管)認可で問題となっている、都道府県間のばらつきによる混乱や不公平感が生じないよう、国としての統一基準を設けるべきである。	3	
	解体事業者・シュレッダー事業者に対する都道府県の許可制度については、許可基準を国が一本化すべきである。	4	
< 行政の役割 >	市町村の焼却施設での処分は是非検討していただきたい。	5	中間報告において、シュレッダーダスト等の適正処理を確保するため、廃棄物処理センターをはじめとする公共関与による処理施設の整備を進めることが必要であり、こうした施設が整備されるまでの当分の間、地方公共団体の事情が許せば、必要な費用を徴収しながら可燃物について地方公共団体の焼却施設での受入れを検討すべき旨を示しており、この考え方に変更はありません。
	最終処分場が逼迫したり、引取費用が高騰した場合には、新たなりサイクルシステムが有効に機能しなくなる可能性もあるので、最終処分場の確保に向けた行政の強力が継続的な努力が必要である。	11	
< 不法投棄対策 >	不法投棄があった場合の対応手順を明確化・一律化・迅速化し、第一に徹底した投棄者捜査が、真剣に行われるべき。	37	自動車リサイクルに関する新たな制度では、製造業者等に対してシュレッダーダスト等の引取りを義務付けることとしているため、逆有償化してきている使用済自動車の取引価値が上昇し、流通の円滑化が図られ、不法投棄される使用済自動車の数が大幅に減少することが期待されますが、一方で、使用済自動車の適正処理を確保するため、不適正処理が行われた場合の対策についても万全を期すことが必要です。 国は、不法投棄対策として、廃棄物処理法に基づく罰則の強化、排出事業者責任の強化等の対策を講じてきている。また、「野積みされた使用済みタイヤの適正処理について」(平成12年衛環第65号厚生省生活衛生局水道環境部環境整備課長通知)等により、廃棄物に該当するか否かの解釈をより明確化したところであるが、これらの趣旨を更に徹底する必要があります。 地方公共団体においては、これらを踏まえ、今後とも野積み等されている使用済自動車に対する対策を徹底する必要があります。 原因者不明の不法投棄車の処理については、現在、適正処理推進基金や路上放棄車処理協会のスキームを活用して行われているが、新たな制度の内容、現状の関係者の取り組み等を踏まえつつ、新たな仕組みを発展的に構築すべく検討する必要があります。また、現存する不法投棄車の処理についても必要な対策を講ずる必要があります。
	新たなりサイクルシステムの構築後であっても、なお使用済み自動車の不法投棄が発生しうることから、その処理については、自動車製造事業者等の拡大生産者責任のもと、路上放棄車処理協会の存続及び機能の充実等(路上に限らず、不法投棄車すべてを処理の対象とすることなど)が必要である。	3	
	現在、野積みされている使用済み自動車の撤去についての対応も検討する必要がある。	3	

大分類	中分類	小分類	意見内容	意見数
1. 使用済み自動車の処理の現状と課題	(1) 使用済み自動車の処理の現状		報告書に記載されているのが主流と思いますが、ア、イを経て電炉投入されるケースやプレス等の加工後、ウ、エのシュレッダー以降の工程を通らずに海外へ流れているケースも増大していると思います。 リサイクル率については、重量で、リユースのうち25%が国内部品、75%が海外輸出部品として利用されています。	1
			基礎的なデータや統計などの資料が何も示されていない。最低でも以下のようなデータ(過去数十年の)がなければ、科学的、合理的な議論は行えないはずである。以下のような資料を駆使して議論を再開されたい。 自動車の生産台数(メーカー別、車種別、燃料別)と売上高。 輸出入された自動車の台数(メーカー別、車種別、燃料別)と売上高。 上記、のうち廃棄処分される自動車の台数(メーカー別、車種別) 上記、のうち中古自動車として再使用、あるいは輸出される自動車の台数(メーカー別、車種別、輸出国先別)。 不法投棄された廃自動車の台数、重量、回収と処理の方法、その費用。 不法投棄された廃自動車による環境汚染(汚染物質、汚染の状態、汚染程度を示す数値その他)のに係るデータ。 自動車に使用されている物質、原材料のおおまかな分類と重量、および、廃棄によって特別な管理が必要となる物質、原材料の分類と重量。 廃棄自動車の処理によって生ずるスクラップ、廃タイヤ、シュレッダーダスト、焼却灰などの量と発生場所、およびその根拠になるデータ。 その他、経済のグローバル化を背景に、海外で生産された日本製自動車、あるいは日本で生産された海外ブランドの自動車に関する情報、法的背景など。	1
	(2) 使用済み自動車に係る課題	環境保全上の課題	放棄車両の実態は地域により差があり、業者が有価物として私有地に積んでいるケースもあります。また、新規参入業者、外国人バイヤーなどの一部業者が垂れ流し処理の後廃棄してしまっているものもあると思います。	1
			これまでの自動車リサイクルは、市場で売れるものだけを回収し、残る環境負荷物質(鉛、水銀、カドミウム、6価クロム等)が放置されてきた。	1
			使用済み自動車の野積み・放置については、所有者の確認手続き等に長期の時間が必要となっており、また、所有者が判明しなかった場合の対応の在り方等が明確になっていないことから、やむを得ず市町村が解体事業者等に引き渡しを行っている実態にあり、そのため、市町村がその対応にはなはだ苦慮している。このような状況を明らかにしておくことが望ましい。	1
			当島は、離島県の離島であるが、中古車購入のユーザーが多数を占め、年間2300台あまりの抹消登録がある一方で、昭和60年頃から島外への搬出がみられず、廃車が野積みされている。当島は飲料水を地下水に頼っているので地下水汚染、景観、生活環境への影響が懸念される。	1
			自動車リサイクルは、地球環境保全・持続的発展 循環型社会の構築に端を発するものと考えられる。足元の課題である放置車の問題、最終処分場の逼迫の問題を解決するために制度設計するものではない。課題に優先順位をつけ、それに従った制度設計にすべきであり、課題の配置もそれに倣うべきである。	1
		最終処分場の逼迫	シュレッダーダストの一部は海外に出ているが、将来的には禍根を残すことになると思います。	1
		使用済み自動車の逆有償化に伴う課題	廃車の全てが逆有償ではなく、有償で取引される廃車も相当程度あります。また、ユーザーが処理費用を負担しても、解体事業者まで回って来ないのが実態だと思います。	1

			逆有償化の進展に伴い、我が国における使用済み自動車の不法投棄は増加傾向にあることを明記すべきである。また、家電リサイクル法の施行に伴って、その不法投棄が増加した例があるように、新しい制度の内容によっては、リサイクル費用の負担がかえって不法投棄を誘発する可能性があることも記述することが適当である。	1
		フロン類の回収・破壊の必要性	自動車フロンについては、「リサイクル」なのか「破壊」なのかをはっきり周知していただきたいと思います。特定フロンR12などはユーザーの要望などでリサイクルせざるを得ない状況です。	1
2. 検討にあたっての基本的考え方	(1) 講ずべき施策とその優先順位		自動車リサイクルの仕組みをなぜ検討しなければならないのか。「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」あるいはフロン回収破壊法での対応はなぜダメなのかという理由説明に説得力がない。	1
			自動車の長寿命化・長期使用、修理による自動車としての再使用の徹底などにより、使用済み自動車の発生を抑制する制度もリサイクルの観点から必要であるが、他方では、二酸化炭素、窒素酸化物など自動車排気ガスの削減による大気環境改善のためには、新しい技術を搭載した、よりクリーンな自動車(最新規制適合車など)に早期に代替していく制度も必要であり、両者は言わばトレードオフの関係にある。使用済み自動車の減量化・リサイクルを推進するにあたっては、広い視点で捉えること。	10
			アの排出抑制の前に、製品設計の段階で使用済みとなっても無害または環境負荷の少ない車、解体・リサイクルし易い車、再利用できない部分が極めて少ない車作りを促進させる施策が必要ではないか。	1
			排出抑制を最優先としながら具体策がない。	1
			何よりウの適正処理の確保が優先されるものと思う。イの部品再利用の促進、各素材リサイクルの促進にしても適正処理があつての上での事柄であるし、アの排出抑制も経済効果を押さえる一面もあり、優先順位としては逆の並びだと確信しています。	1
			あえて使用済み自動車に関して、このような「優先」順位を明記することの積極的意義を私は感じません。むしろ「ウ」の事項が「ア」のそれよりも優先順位が低いということで、これが軽視されることを心配しております。そのようなことがないように表現の工夫をお願いしたいと思います。	2
			ウの適正処分の確保の範疇に含まれるのは、環境保全処置と適正処分に限定すべき。不法投棄は結果として環境保全に影響を与えようが、前二者とは全く異なるので、「エ 不法投棄の防止」としてはどうか。	1
			どのような「リサイクル」が有効か検討する必要がある。「マテリアルリサイクルに要するエネルギー量と環境への負荷量」と、「サーマルリサイクルにより得られるエネルギー量と環境への負荷量」の比較評価等総合的視点から有効なりサイクル手法について検討を行う必要がある。	5
			自動車は、既存のリサイクルルートが存在し、80%のリサイクルが行われていると中間報告にもありましたが、その多くが適正処理とは言い難い「公害輸出」です。カープレスという形の「ごみの缶詰」が多く作られ、韓国、ロシアなどに輸出されています。このようなごみ輸出をリサイクルとして認めるのは、間違いでしょう。既存のリサイクル業者が行っている処理を適正なものに誘導するための「自動車リサイクル法」にしていきたいと思ひます。	2
	(2) 関係者による取組		各関係者の役割分担について、一層明確化する必要があるとともに、おのこの役割の実効を徹底させるための方策を検討すべきである。	16

		自動車製造事業者の役割として、寿命・長期使用、あるいは容易に修理ができて長期間使用可能なように配慮した自動車の設計・生産をすすめるとともにそれに関する情報を十分に公開するべきことを明記すべきである。ユーザーの役割についても、自動車の使用に当たって、そういった点に配慮することを示すべきである。	3
		「ア製造事業者、輸入事業者の役割」に環境負荷物質の使用削減を入れるべきである。	1
		ウについて、「各種オイル、冷却液、バッテリー等の選別」に、事前選別ガイドラインで安定型処分が可能とされた窓ガラス、バンパー、タイヤの取り外しを加えてください。	1
		「エコカキ」については、あくまでも現在のシュレッダー工法を前提にして論じている。そもそもシュレッダーで破碎することがその後の適正処理を困難にしている一因なのであり、現在さまざまなシュレッダーレス工法が検討または実証されていることから、シュレッダーレス工法についても論ずるべきである。	2
		シュレッダーダストの処分について、埋立て処分から焼却・熱回収に移行すべきという考え方は歓迎できる。さらに、シュレッダーダスト、焼却灰からの金属回収を行うべきである。金属回収後の焼却灰残渣は、さらに土建材料として活用し、残渣を最終処分するというように処分量の極小化を図るべきである。	2
		製造事業者だけに負担が偏った仕組みは、廃棄物の減容化といった観点から疑問を感じる。製造事業者等に一方的に負担を強いる仕組みは、その他関係者の減容化努力を阻害するからである。低コスト、高効率、より適正処理度合いの高い方法の検討、技術開発については関係者全員の努力義務として科することが望ましいと考える。	1
		「適正処理」として「リサイクル」や「焼却」をあげている。しかし「リサイクル」は三流の解決策にすぎず、「焼却による減量」は環境汚染を増大させる最悪の選択であり、焼却熱の回収をもって「資源循環」と称するのは詐欺としかいえない。海外では廃棄物焼却を“dirty technique”として全面禁止し、違法としている国や都市があり、環境NGOも焼却処理を危険視し、反対している。EUはすでに生産規制にまで踏み込む命令・指令を連発しており、日本の業界・官界の逆行ぶりははなはだしい。	1
		行政の役割についても言及すべきだと考えます。 ・不法投棄車の防止、摘発、処理 ・リサイクル関連事業者の指導・監督 ・リサイクル関連事業への優良な新規参入促進 ・製造事業者等を特定できない自動車からの費用徴収、リサイクル費用支払い ・リサイクル副産物の購入(グリーン購入) 等については、行政が中心的な役割を負うべきではないでしょうか。	4
	(3)製造事業者等の役割の強化	拡大生産者責任の概念が明確にされないまま、言葉だけが一人歩きしているように感じております。EPRの概念を明確にした上で、それぞれ関係する業者の役割を明確化させた内容にさせていただきよう希望します。	11
		製造事業者は、拡大生産者責任に基づき、設計製造段階からリサイクルしやすい自動車の製造等に自ら積極的に取り組むとともに、中古自動車の引取を行う者、再資源化・解体処理を行う者など関連事業者が適正なりサイクル等を行うよう管理票等によりフォローし、また適正な処理費用を支払うことなどにより、自動車リサイクルの推進において中心的な役割を担うこととすべきである。	1

		<p>「廃棄物処理法の制定当時においては、使用済み自動車が一般廃棄物となるとは想定されておらず、これまでの使用済み自動車の処理の実態及び市町村における現状の処理能力から考えて市町村が使用済み自動車を処理することは困難である」としているが、単に処理が困難であるという事実上の理由だけでなく、本来使用済み自動車は一般廃棄物として市町村が処理をするべき対象ではなく、「拡大生産者責任」の考え方に基づき、製造事業者等の責任の下、関係事業者間において処理されるべきものであることを明確に記述すべき。</p>	2
		<p>「自動車」は日本経済の中で長く基幹産業として繁栄してきたが、それは製造業者が莫大なコストのかかる廃車の処理費用を負担せず済んだことによる。日本の廃棄物行政は処理費用を生産した企業ではなくユーザーに負わせており、その間違った行政が廃棄物問題を深刻にしてきた。最近の自動車製造業は廃掃法の制定時には存在していなかった多様な化学物質、化合物を多用する先端産業となりつつあり、それとともに廃車費用も高額になってきている。しかしメーカーは依然としてその処理コストを出し渋り、各地で不法投棄による環境汚染、ダイオキシン汚染、産廃処理施設への反対闘争などの事件が頻発している。ここで企業の生産活動に何らかの歯止めをかけない限り、問題は悪化する。必要なのは製造者に「一定の責任」ではなく、「全面的責任」を負わせることである。</p> <p>企業が社会の中で存続するためには、人の健康と環境の保全に危害を加えるような産業活動を行ってはならず、そのためには自社で廃棄可能な製品しか生産しないことを根本にしなければならない。法はこの考えを担保するものでなければならないし、生命に危機を及ぼすような汚染をばらまきつつ、「経済発展」をめざすという矛盾した企業活動を許すものであってはならない。</p>	1
		<p>拡大生産者責任を徹底するためには、廃車になった直後から、リサイクルの責任をメーカーに置かなければならないでしょう。海外に中古車として輸出するにしてもメーカーの了解のもとに行わないと、今後増えてくるEUのような仕組み（メーカー無料引き取り）に対応できなくなります。</p> <p>* EUでも、これまでは、環境規制のゆるい東欧などに廃車が送られていましたが、今後は、自国内での処理が基本とされています。廃車処理の広域化は、認められなくなっているのです。</p>	1
		<p>「拡大生産者責任」の考え方に基づき、使用済み自動車がリサイクルされ、最終的に処分されるまで生産者が責任を負うべきである。行政の関与は最小限とすべき。</p>	2
		<p>使用済み自動車が輸出された場合においても、製造事業者等は必要な責任を果たすべき。</p>	1
		<p>自動車リサイクルは、自動車メーカーが関知できない関連業界（整備事業者、解体事業者、シュレッダー事業者など）も係わって回っている。関知できないところまで製造事業者が責任を持たせるのは無理と考える。</p>	2
		<p>市町村が使用済み自動車を処理することが困難であっても、一般廃棄物と考えられるのであれば、処理責任がある。その意味で、市町村が処理能力の問題から全面的にその責任を回避することには疑問がある。市町村は、責任を回避することを主張するのではなく、自動車リサイクルの促進に向けて、最終処分場の確保等、積極的に役割を果たすことも考えてもらいたい。</p>	1
		<p>自動車製造者は、リサイクル技術の開発等を行い、既存事業者のリサイクル性向上を支援、底上げしていくべきであると考えます。</p>	1
		<p>製造事業者は、自動車の解体処理マニュアルを新車発表時に作成し、解体事業者に対する研修に責任を持つべきである。特に解体事業に携わる従業員への安全には十分な配慮をすべきである。</p>	1

			委員会が提案するリサイクルシステムでは、メーカー・インポーターが独自のリサイクルルートを設定することが認められていないため、メーカー・インポーターが高い費用対効果のもとに責務を果たすことが困難ではないかと懸念しています。新たなリサイクルシステムは既存のシステムを尊重して検討されているため、ELV処理の一層の合理化・高度化を目指すという当初の目的の達成が難しいと思われます。特に、提案されたリサイクルシステムが小規模のインポーターに能力以上の負担を負わせ、結果的に日本市場への輸入に対して事実上の障害となることを危惧します。	1
			EU指令では、製造者責任原則は、新車のみならず、2002年7月1日時点で既に市場に出ている車両にも適用される点を指摘する。	1
	(4)使用済み自動車に関する既存のリサイクルルートの有効活用		製造事業者に拡大生産者責任を厳格に課した結果予想されることは、製造事業者による解体・シュレッダー事業の系列化であろう。しかし、製造事業者による独占的・完全排他的系列化には反対する。	1
			公平さを期する上でも、適正処理を推進する上でも、少なくともこれまで業許可を取得する等適正処理に真摯に取り組んできた業者が報われ、それら事業者が自動車リサイクルの仕組みの中で今後とも存在し続ける制度とすべきである。	3
			使用済み自動車に関する既存のリサイクルルートの有効利用に配慮するあまり、既存の非効率な業者や、環境負荷の低減の要求水準を満たせない業者を温存するものであってはならない。既存のルートで現在起きている問題を把握して活用できるものは活用し、変更すべきものは変更するべきではないかと思います。	3
			優良業者の事業拡大や周辺業界からの新規参入を阻害しない法制度設計や運用を望む。	1
3. 排出抑制・減量化・リサイクルの推進方策について	(1)排出抑制・減量化・リサイクルに配慮した自動車の製造、使用		有害物質の削減にあたっては、車の基本性能や安全性能を損なうことがないよう、代替物質・技術の有無、経済性等についてしっかりと技術検討を行うべきです。また、部品を特定して一律に削減する方策は、各メーカーの創意工夫が活かされない方式と考えます。全体の総量削減量を決めておき、具体的な削減方法は、各メーカー間の競争に任せることによって効率的な、また早期達成等の効果も期待できると考えます。 製品に使用されている有害物質についての情報は公開されるべき。 削減目標を立てるにあたっては、自動車の種類による事情を考慮する必要がある(レントゲン車など)。また、乗用車とRV、商用車での違いもある。	18
			自動車メーカー、公的機関、研究団体などが協力しながら、どの物質をどれだけ削減するべきかということ、十分に検討できる場所を設け、的確な規制をしていくことが必要ではないでしょうか。	1
			燃料電池車両についても、ア、イの取り組みが行われるべきである。	1
			消費者としては、有害物質が法的規制だとしても、自主規制だとしても、現実的に削減されれば良い。	1
			日本がEU指令において有害物質の削減措置が実施されていることを認識し、同様の方針を計画していることを前向きな動きと考える。本件に関する規制の国際的調和を可能な限り進めることは、国際貿易のみならず自動車の設計及び製造の円滑化につながるものとする。	1

			有害物質は、多くの工業製品に含まれていますから、自動車だけ厳しい規制を設けても適切な環境対策とは言えません。環境への影響を考え、どんな物質をどのように削減すべきか総合的に十分議論する必要があります。	1
			対象となる有害物質には、安全性を確認されていない全ての物質が含まれるべき。	1
			液状廃棄物を排出しやすい構造の検討とあるが、今現在、使用中の車でも定期交換がなされており、そういう構造になっている。外国車も同様の構造である。廃車時にもそれと同様の方法をとればよいはずである。たとえば解体業者により上から液状廃棄物を吸引する等の工夫した取り組みが考えられる。	1
			車は原材料や各種部品の集合体であるため、カーメーカーと同様に原材料メーカーや部品メーカーにもメーカーと同様の責務が求められるべきである。	5
			「排出抑制・減量化・リサイクルの推進方策」では、排出抑制策はお飾りに過ぎないことを示している。この三つの政策の中で、メーカーは根本的な生産体制の見直しが必要な排出抑制策より、現体制をほとんど変えずに済む「リサイクル・焼却」を選ぶのは当然だからで、次元の違う三つの方策を同列に並べては、答えは最初から決まっている。 たとえばメーカーは廃自動車を直接引き取る必要はない。廃自動車の引き取り、事前選別、部品回収、さらに回収部品の異物混入防止などはすべて引き取り業者、解体事業者、シュレッダー事業者が行い、メーカーは解体後のフロン、エアバッグ、シュレッダーダストなど処理困難物のみを引き取って「適正処分」すればよいことになっている。これら解体事業者の位置づけ(設立、資格、業務範囲など)については何の説明もないが、別表2をみると「静脈産業の設立構想」があるのだろうか？しかしこれではメーカーの「製造者」責任は解体事業者に割り振られてしまい、根本的に「廃棄物の発生」は解決できない。生産企業に廃棄処理責任を全面的に負わせない限り、慎重かつ合理的な生産は行われないうらう。	1
			製造事業者に対し、使用済み自動車のリサイクル率だけでなく、新車への再生品等の利用率についても規制を課すべき。	1
	(2)部品の再使用の推進		品質については、基準を定め、1等品、2等品、3等品の区分を設けることが有用である。	1
			中古部品を新品部品に対し价格的に明らかに有利となる流通システムを開発者が構築し、整備事業者等は中古部品使用による廉価な修理プランを提示する等し、价格的アドバンテージを訴えることが必要。	2
			再利用を促進するため、使用済み自動車から回収した有用部品等の市場の健全な発展及び活性化のため、関係事業者、行政等それぞれが、PRする必要がある。	7
			リユース等についての取り組みは既にメーカーで始まっており、今後扱いは増えていくと思われる。欧米並の市場規模へ広げることが今後の課題。	1
			再使用品を販売する人が品質を保証すべきである。またこの人達が規格を消費者にきちんと示すべきである。それができないならば、国が規格を作り、販売者や消費者に公開すべきと考える。	1
			重要なことは、部品に関する情報が十分に提供されることです。使用済み自動車で特定することができるのは、車台番号だけです。この車台番号で特定できるような部品情報と、ある車の部品が他の車に流用できるというような部品の互換性情報を開示していただければ、部品の再使用の促進がより効率的に図れることとなります。製造事業者等の前向きな取組みに期待したいところです。 また、使用済み自動車の処理工程管理にとっても必要となることですが、このような部品情報を含む車両情報をそれぞれの車にバーコード等により付与していただくと、より効率的なりサイクルが促進されると思われます。	1

			カーエアコンにしる、安全のためのエアバッグにしる、ユーザーにとっては無くてはならない物であり、可能な限りそのまま再利用出来るように、構造変更や製品寿命を延ばすことでリユースできるようにすることも考えるべきだと思います。	2
(3)製造事業者等による処理について	製造事業者等による引取について		関係者の中で最も資金力があり、スケールメリットがあり、リデュース効果を最も期待できる工程を行う製造事業者が引取を行うことは、現実的で、適正処理推進や減容化に効果的であるとの考え方は理解できる。 しかし、製造事業者等への過大な期待はその他関係者の自発的な取り組みを阻害させるので、あくまで関係者全体が能力や企業体力に相当する取り組みを行わなければならない仕組みにすべきである。	1
			整備時に発生する廃棄物についても同様に扱っていただきたい。	1
	製造事業者等が引き取る廃棄物等		引取り品目は、ユーザー負担軽減の観点から当面は3品目(ASR、フロン、エアバッグ)に限定すべきだと思います。むやみな品目追加は、ユーザーの負担がやみくもに増えるだけです。再生資源化事業者の役割である適正処理を踏まえ、オイル、LLC等は各事業活動の中で責任をもって対応すべきだと思います。	15
			3品目のフロン・エアバッグ・シュレッダーダストを主対象にするのは、現時点では良いと思いますが、時間の変化の中で処理困難物と考えられる他の液類、特にLLCは、ある時点で見直しの検討対象になってくるのではないのでしょうか。そしてそれらの処理費用の決め方は、3品目のリサイクルが市場での用途、材料市況で大きく左右されるので、当初の決定事項をそのままにするのではなく、市況と連動し毎年見直しをし、まず”ユーザーは公平で最小限負担ですよ”という感を持たせることがこの案をスムーズに機能させる重要な点になると考えます。	6
			各種オイル、冷却液、バッテリー、廃タイヤを法のスタート時点から引取品目に追加すべきである。	1
			LPGタンクを法のスタート時点から引取品目に追加すべきである。	1
			引取廃棄物にシュレッダーダストの減量化、埋立て処分量の大幅削減に有効な「ガラス」を追加頂きたい。 【上記意見の背景と理由】 1. 自動車1台に占めるガラスの重量は約3%、また1台分のシュレッダーダストにおいては約15%以上を占めており、決して小さくはない。 2. 中間報告における引取り対象廃棄物の取上げ方では、ガラスは全てシュレッダーダストに含まれてしまい、リサイクルされることなく埋立て処分場(大半がより費用の高い管理型埋立地)に廃棄されることになる。 3. 管理型埋立地に廃棄されるシュレッダーダストの減量化のためには、管理型より費用が安い安定型埋立地に廃棄が可能なガラスを解体工程で取外し、処理することが、社会的コストを下げる意味で最も効果的かつ即効性のある現実的方法である。 4. また、解体工程でガラス溶解炉の「品質基準」に合致するよう適正に取外されれば、現時点で約50%の廃自動車ガラスを板ガラスの原料にリサイクルすることが技術的に可能である。さらに、適正に取外されることにより、残りの50%についてもカスケードリサイクリングでの再資源化の道が開かれことになる。すなわち、ガラスをシュレッダーダストにしないで板ガラスの原料にリサイクルできれば、現在でも、シュレッダーダストに占めるガラスの重量を7~8%に半減させることができ、またカスケードリサイクリングによりさらに大幅な減少が期待できる。その結果、言うまでもなく、埋立て処分量も大幅に削減できる。 5. 廃自動車ガラスのリサイクルを継続させるためには、適切な費用の補填システムが必要であることも申し添えたい。 6. 以上の観点から製造事業者等が引取る廃棄物等に「ガラス」の追加をご検討頂きたい。	4
			引き取る廃棄物の考え方は当報告書の表現ではなく明確にしておくべきと考えます。	1

			現在は、車の平均寿命も短く部品の販売で解体費用が確保できているかもしれないが、今後、車の寿命が更に長くなり13年くらいにまで延びた場合には解体費用を部品の販売で回収するのは不可能になってくる。その場合の解体費用の負担についても、考えておく必要がある。	1
			「シュレッダーダストを発生させない解体等のシステムの位置づけについても、更に検討が必要である」とあるが、積極的に進めるべきである。そういう解体処理の費用については費用の負担もありうると考えるので、「費用の負担も含めて更に検討が必要である。」と費用についても言及していただきたい。	5
			サービス段階で発生するフロンガス、エアバッグが本仕組みに紛れ込む可能性が大きい。特にフロンについてはそれらも処理できるような対応が必要と思われる。	1
			自動車ダストとそれ以外のダストを分けようとするれば、別個に破碎する必要があり、処理効率が非常に悪くなることが考えられます。現状の処理効率を落とさずに、自動車のシュレッダーダストを単独で引き取れるシステム作りを今後の重要課題としていただきたいと思います。	2
			現在、フロンの破壊処理能力は不足しており、自動車製造事業者とフロン製造事業者が連携して対応する必要ある。	1
			フロン破壊後の副生成物が多量に発生するので、配慮が必要。	1
			エアバッグの取り扱いには危険を伴う可能性がある。EU指令では、いかなる処理の前に、エアバッグをELVから取り外すか又は中和することが最低限求められています。	1
			エアバッグは、車上展開による方法が主体となるものと思われませんが、次の課題が考えられます。 展開時の騒音を防ぐため、防音壁の設置に「エアバッグ回収料金」を充てられないか 展開処理したものは、例えばシュレッダー事業者の手選別作業員の健康を害することはないか。	1
			エアバッグについては、作動させてしまえば通常の廃車処理で問題ないと聞いている。使用済車の未作動エアバッグをわざわざ取外す人件費とメーカーへ渡す物流費は、未作動エアバッグを車上作動する場合人件費より相当高くなると思われる。ミニマムコストの観点から考えれば使用済車の未作動エアバッグは解体業者での車上作動を主とするシステムとし、やむなく作動できない場合(故障・音等)のみ取外してメーカーへ渡す(引取ってもらう)システムとすべきであると考えます。また、安全面から見ても未作動エアバッグを取外し、運搬することは避けるべきではないかと思う。	1
			料金には、フロン等を解体事業者・シュレッダー事業者等からメーカー・インポーターが指定する場所まで輸送する費用も含まれるべきであると考えます。	1
		使用済み自動車の引取り、引渡し	使用済み自動車は、引取者によってその後の処理の内容が決まるので、引取者の要件は厳しいものにすべきである。但し、要件の厳しさによっては、現在使用済み自動車を引き取っている業者で要件を満たさない業者が大量に発生する可能性がある。その場合、一部の業者に負担が集中したり、近隣に引取者が無くなるなど、ユーザーの利便性が損なわれる弊害があるので、それらに配慮した要件とすべきと考える。	1
			引き取られた使用済み自動車は一定期間内に引取者から解体事業者、さらに廃車ガラクがシュレッダー事業者に引き渡される必要があるとありますが、季節的要因による排出される車の台数変動、部品取り外し条件、地理的・気候的条件等を考慮する必要があります。	1

			<p>最終ユーザー、引取者、再資源化事業者の間での物流等の各過程で、フロンがカーエアコンから漏洩することのないよう、運搬の方法、マニフェスト管理票の交付等の遵守を徹底できる措置を講じられたい。</p> <p>なお、これらの措置を講じるため、関係業界内での自主ルールの確立や国によるガイドラインの作成等、必要な体制作りについて十分な検討をされたい。</p>	1
			<p>使用済み自動車の引取拒否ができるケースをいくつか規定しておくことが必要。例えば、ユーザーが引き渡そうとする使用済み車にゴミを満載している場合である。一方で、ユーザー側にも適正に使用済み車を受け渡すように意識付けすることも考慮すべきである。</p>	2
			<p>引き取り業者の質的向上或いは信頼性を高める意味においても役割分担を明確にし、業者選定の際には安易に参入できないような厳しい基準を設定すべきと考える。</p>	1
			<p>新車販売事業者が、新車の販売を伴う引取り以外の場合として、そのディーラーが販売している車と同じブランドのELVのみを引き取る責任を負うべきであると確信しております。</p>	1
			<p>最終ユーザーからあらゆるELVを引取る義務を課すことが、新車ディーラーにとって、とりわけ小規模な輸入車ディーラーにとって、現実的な要求であるか疑問に思います。</p> <p>このような引取り義務の下では、引取者である新車ディーラーは、例えば以下のような過大な負担を負わされることになる可能性があります。</p> <p>(i) 最終ユーザーが、一度に、引取者の収容能力を超えたELVの引取りを要求する。</p> <p>(ii) 最終ユーザーが、非常に遠距離にあるELVの引取りを要求する。</p> <p>従って、新車ディーラーが引取者になる場合には、以前に販売した車もしくはそれと同モデルの車又は新車販売における下取りのELVのみ引取り義務を負わせることを提案します。これは最終ユーザーにとっても、ELVをリサイクルルートに乗せるための大きな制約にはならないと考えます。</p> <p>また、引取者は、有用な部品が取り去られたELVの引取りを義務付けられるべきでないと考えます。</p>	1
			<p>解体・シュレッダー事業者の実施作業内容・引取り条件を明確に定めておく必要があると思います。条件はASRの発生量、及び資源回収状況がわかるような両面からの検討が必要と考えます。</p>	4
			<p>自動車メーカーはASRを引き取るようになっていますが、無条件の引取りには反対いたします。今回の報告書では、シュレッダー事業者は、適正な資源回収の役割を担っています。しかし、現状においても、シュレッダー事業者の取り組みにはバラツキがあり、鉄の回収しか行っていない事業者もいれば、非鉄等を徹底的に回収するなどの取り組みを実施しているところもあります。</p> <p>循環型の社会を構築する上で、各関係者の役割分担は必要不可欠です。従ってASRの引取りは、シュレッダー事業者の役割が遂行されたかどうか、しっかりと確認出来るような条件設定をすべきと考えます。</p>	1
		管理票	<p>解体事業者の手による管理票への記載は、部品取りした部品名とバッテリー・エアバッグ・廃車ガラの引き渡し先名に限定するべきである。</p> <p>フロン・廃油・ガソリン、LLCの回収・処分については、一台一台管理票に記載することは実務的に実行不可能である。解体事業者の手を離れた以後のフロン・廃油・ガソリン・LLCの処分・受渡しについては、重量ベースないしは容量ベースで記録し決済する外ない。</p> <p>シュレッダーダストの製造事業者による引取についても、シュレッダー事業者が処理した廃車ガラの車種別処理台数比ベースで処理する外ない。</p>	1
			<p>管理票にかかる事務処理の電子化の採用及び実施にあたっての研修(様式、記載事項、記載方法、回付等に関する研修)は、行政によって遺漏無く実施されなければならない。</p> <p>電子化にフォローできない解体事業者・シュレッダー事業者は、使用済み自動車の廃棄処理プログラムから排除されねばならない。</p>	1

			自動車に適した管理票を有価物/廃棄物に係わらず適用し、環境負荷物質の適正処理と廃棄物抑制を重点においた観点から新たに作成していただきたい。	1
			管理票を取り扱う関係者の実態を踏まえると、電子化を基本としつつも、紙も併存したものとすべき。	2
			リサイクル費用がスムーズに流れるシステム作りが大切と思われるので、「管理票」と「リサイクル費用」が一体になる電子システムを構築すべきである。	2
			管理票に関しては、当然廃棄物処理法の管理票と統一すべきである。	2
			管理票については現行のシステムは業者間の動きだけでほとんど意味がない。これについては写しの一部を地元自治体に届けることを義務づけ、行政は廃車の処理に関して台帳を設け、永年保存するよう明記すべきである。	2
			本法律によって使用済み自動車のリサイクルルートは複雑なものになり、適用される管理票が相当複雑なものになる。簡素化は必須であり、記載事項の最少化、保管義務の集約化、適切に管理票を運用する義務を関係事業者の登録要件に加える等検討していただきたい。	1
			管理票について、ユーザーが適正処理を確認できる仕組みについて検討が必要とありますが、リサイクルや処分の過程に対してユーザーはほとんど関与せず影響力もないので、ユーザーが自車の適正処理を確認してもあまり意味がないと思います。それよりも、メーカーが回付される管理票に基づいてリサイクル率と適正処理を確認し、効果的かつ円滑な制度運営に能動的に関与することが望ましく思います	1
		費用負担方法について	A案に賛成	74
			B案に賛成	4
			B案のように費用を販売価格に含めて徴収する方法は、ユーザーにとってリサイクル費用を負担することによって活動に参加しているという意識が薄れることになり、自動車購入に際してリサイクル性に優れた車を選ぶ気持ちが薄れるのではないかと。	39
			B案のように新車価格に含めると、自動車取得税の課税対象になるため、新車販売価格に含めずに別途徴収した方が良いと思います。	19
			B案のように、製造事業者等が費用を積み立てる場合、課税の対象になる可能性が高いが、リサイクル費用に税金がかかるのは理解できない。	44
			B案のように製造事業者等が費用を積み立てる場合、倒産した場合に費用が消滅してしまうので不適當。	49
			B案ではリサイクル費用で自動車メーカーが儲けるように思います。リサイクルは別管理が良いと思います。	2
			公的な資金管理団体を設置せざるを得ないということであるならば、資金の管理運営について高い透明性と公開性が担保されることを条件とし、簡素なものにすべきと考えます。しかも、巷間批判を浴びているような天下りの受け皿団体とならないよう、適切な措置が講じられることを強く要望します。	47
			既販車からの費用徴収においては、一定期間内の任意時点徴収が最良と考えます。制度開始後の最初の車検時に、先々のリサイクルの義務づけとしての費用徴収手だて(リサイクル券の購入など)を講じておくという方法がユーザーにとっても理解・納得できます。	15

		既販車、中古車の徴収方法、時期については、1台の車に1回徴収することが原則と考えますが、ユーザーにとって支払い済みの車両かどうかの判別、中古車での代替を繰り返した場合等、不公平感がないのか、懸念があります。下取り時の査定、中古車の売価等で反映することは可能かと思いますが、ユーザーが公平に負担し、納得のできる仕組み作りをお願い致します。	2
		不法投棄を防止する観点から、新車購入時の負担とすることが適当である。	9
		廃車時徴収がベストと考えるが、不法投棄防止を第一優先とすれば新車購入時の徴収もやむを得ない。	10
		廃棄物処理法の規制を厳格に行ったり、警察と連携した不法投棄摘発の体制強化をしたり、道路運送車両法に基づく登録抹消制度の見直しを行えば、不法投棄は十分に防止することが可能。したがって、廃車費用の徴収についても、排出時に徴収すればよい。	7
		以下の理由により、排出時点での徴収とすべき。 リサイクル処理時点と費用徴収時点がほぼ一致し、合理的に費用徴収が可能。 既販車への対応が即可能で、リサイクルの実効がすぐに現れる。 新車時点の徴収にすると、その車が処理される10年後には、実際かかる費用と徴収費用にミスマッチが発生し、制度が破綻するおそれがある。 家電リサイクル法でも排出時徴収であり、それとの整合性を図る必要がある。 特に、大型商用車は、中古車両が有価物として流通するケースがほとんどである。また、流通段階で転売され、その結果輸出されるものも多いことから、新車販売時点での徴収は購入ユーザーが不公平感を持つ可能性がある。 個人輸入車、並行輸入車の費用徴収が困難。 ユーザーによるリユースが促進される。 不法投棄と費用徴収は別問題	4
		廃棄時徴収方法にしても不法投棄が増えず、その回収・処理にかかるコストより、販売時徴収方法で必要な徴収された費用管理コスト、データベース管理コストの方がかかる場合には、廃棄時徴収方法を採用すべき。 不法投棄が大幅に増え、廃棄時徴収方法が採れない場合には、自動車ユーザーから自動車販売時に、デポジットとして、ある一定の料金を徴収し、自動車リサイクル資金管理法で、その資金をその自動車のライフサイクルが終わるまで、預かっておき、自動車ユーザーが廃棄する時、そのデポジット額を返し、自動車リサイクル料金を徴収する方法をとるべき。	1
		費用の内訳明細は、製造事業者によってユーザーに対し明らかにされねばならない。 新車は新車販売時に、既販車は「一定期間内の任意時に」徴収する構想であるから、徴収した費用の保管・管理並びに廃車時の費用支払いに耐えるデータベースの構築と運営が必要となる。それには膨大なコストがかかるが、それをユーザーに負担させる訳にはいかない。そのコストは製造事業者によって負担されるべきであろう。別途管理法人を設立するなら、その運営費用についても製造事業者が負担するのが妥当である。	1
		メーカーが管理すると課税され、公益法人だと課税されないという現在の我が国の法体系には矛盾を感じる。 本来は、メーカーが管理しても課税されない方法を作るべきで、この面からいえばB案が理想的である。これが実現しにくいという現実の方が問題である。	1

			行革の中で、公的資金管理団体を設立することは疑問。	1
			B案が望ましい。リサイクルの流路を形成する上で単純明快・それぞれの役割と意味が直に分かる・複雑な組織を構築せずに済む・全体コストがかからず更に合理化の方向性が見られる、そして何よりも減量化・リサイクル化の傾向を進めていけるし、後退しない、というメリットがある。デメリットは、現用している自動車に対してメーカーに負わされる負担分だけである。	1
			昨今自動車を購入する場合、車の人気不人気とか、決算値引きとか、下取り査定の違いとか値引き下取り金額はメーカー・ディーラーにより大きな違いがあります。B案の販売価格に含めて徴収するとした場合はそれも値引き交渉の対象となりやすく自動車の価格構造がさらに複雑となり判り難くなるように思います。リサイクル費用は自動車本体金額とは明確に分けて全自動車使用者が公平な支払いをする制度にすべきと思います。	1
			・A案の販売価格とは別に徴収することには賛成。資金管理機関で費用の保管・管理はあくまでも各製造事業者の代行業務であり、保管は別々に管理されていることが原則であるべき。そうすることでB案のメリットである製造事業者の責任・義務の主体性が活かされると判断する。	1
			リサイクル・適正処理及びその技術開発に使用された費用については非課税とするような、税制上の措置が可能であれば、 $1a+2b =$ 「販売価格とは別に費用をユーザーに明示し、製造事業者が自ら(または民間に委託して)費用を保管管理する方法」も考えられるのではないのでしょうか？この場合、ユーザーは受益者が廃棄段階で、応分の負担することを認識し(納得し)費用を支払い、管理者となるメーカーは、費用負担者に対して、その収支の透明性を確保した上で、徴収した費用を、リサイクル・適正処理技術開発の為に運用することでより高度な技術を持ち、使用済み自動車処理の最終的なコストの最小化を目指すことが可能となりうると考えます。	1
			自動車リサイクルシステムは一義的には循環型社会を構築することを目的としており、それを達成するための費用徴収システムとすべき。不法投棄防止のために新車時徴収というのは本末転倒。	2
			既販車も含めて、全ての廃車のリサイクル費用はメーカーが支払うこととすべき。	1
			A案では公的機関を設けて高額な費用を管理するようになっておりますが、行政改革が進行中の現在では、決め難い課題が多すぎ、具体的な成案を得るには相当の時間を要すると思われまます。従って、現在のリサイクル法のスケジュールには乗らないのではないかとさえ思えます。	1

		<p>メーカー・インポーターが資金を管理する方がより効率的で、公益法人を減らすという政府の方針にも合致するものと考えます。</p> <p>資金に対する非課税措置が実施されるのであれば、「視点2b」を支持します。並行・個人輸入車からの費用徴収のため、またメーカー・インポーターがリサイクルの責務を果たす前に市場から撤退した場合にそのリサイクル費用に充当する十分な資金を確保するため、適切な措置が必要と考えます。</p> <p>並行・個人輸入に関する最大の問題は、輸入者を特定する有効な手段が無いことです。新車については通関証明書によって輸入者を知ることが出来るかのようにも思われますが、実際には通関業者に代行させているケースが多く、この場合は本来の輸入者名を知ることが出来ません。さらに並行輸入業者は、財務上の事情等により頻繁に事業から撤退します。また既販車については、並行・個人輸入者名を特定する方法が実際上ありません。例え特定できたとしても、これらの並行・個人輸入者は必要な義務を果たすことが出来ないと思われます。</p> <p>料金の支払いを最も確実にする方法は、新車登録・抹消登録の条件として、料金支払いの完了を行政当局に確認していただくこととあります。これが、新車、既販車とも、並行・個人輸入者による料金支払いを担保する唯一の方法であると考えます。</p> <p>また、実際の輸入者を特定することが困難な場合があるため、排出時のリサイクル費用に対し徴収した費用が不足した場合に、多くの並行輸入者及び個人輸入者にメーカー・インポーターに課せられたリサイクル責務の履行を期待することは实际的ではありません。従って、個人輸入者、多くの並行輸入者、小規模のインポーター、及び事業から撤退したメーカー・インポーターにかわって、リサイクル責務を遂行しリサイクル費用を管理する指定法人が必要と考えます。</p>	1
		<p>私は、産業構造審議会・自動車リサイクルWGの第2次報告書に対するパブリックコメントで、費用徴収方式に関してF方式の採用を支持しました。F方式に代表される年金方式(他車充当方式でもある)での、巨額な基金管理の問題や既販車への対応を別途検討する必要がほとんどなく、制度設計が比較的容易である点は、まことに重要と思ったからです。ところで自動車廃棄物になった際に、メーカーがその処理・リサイクルに関してさらに大きな役割を果たすべきだという「拡大生産者責任」の議論は尤もです。しかし、といってユーザーの役割が減少するということはないと思います。そもそも自動車はいわゆる公共財である道路を利用し、排ガスなど多くの外部不経済を発生させる特徴的な財です。21世紀の新しい「クルマ社会」では、自動車の所有者は、自ら所有する自動車の処理費用を負担すれば事足りるというのではなく、まずは廃車の適正処理・リサイクルが確実に確保できるシステムを、社会全体で構築することを目指すべきではないでしょうか？ そのためにはユーザーは「自分の車」にこだわらず、「クルマ社会」を構成するすべての自動車の適正処理・リサイクルに関与すべきではないかと考えたからです。</p> <p>そして、現在の市場システムは、いわゆるパズルの適正処理を評価する段階に成熟しているとは思えません。私は、適正処理とはいかなるもので、それにはどのようなコストがかかるか、ユーザー・市民がしっかり認識するためには、費用が明示されること、それに対してユーザーに対して様々な説明(情報)が充満することが重要だと思います。その説明のため生産者は鋭意努力し、同時に競走の中でその費用を下げるよう努力する、そのようなストーリーも想定できると思います。B方式を採用される際は、その点の留意をお願いしたいと思います。</p>	1

		<p>案では、デポジット制を導入するわけではないとありますから、10年後に「見込まれる費用」は、あくまで予想でしかありません。10年後の処理時に費用が足りなくても、費用をあらたに徴収するわけでもありません。あるいは、余ったら返金することもないようです。過不足分を排出時に消費者との間で費用調整するのであれば、それは「デポジット」です。自分で支払ったお金で10年後の自分の廃車処理費をまかなうというのを徹底するのであれば、「デポジット」しかありません。</p> <p>しかし、デポジットにしないのであれば、その年に徴収したりサイクル費用をその年の廃車に使用して構わないと思います。デポジットにしない限り、自分の車の処理費を正確に払っているわけではないのです。廃車リサイクルには、「環境を守る」という大きな目的があるため、一種の「税金」のようなものと考えられます。新車代に処理費を上乗せしても、消費者は納得します。たとえそのお金が他人のリサイクル費として使われても、自分の車を廃車する時には、別の人が支払ってくれるのですから文句はありません。</p> <p>例えば、車一台2万円のリサイクル料を徴収するとしたら、600万台売っていますから、年間1200億円になります。このお金を10年間寝かしておくのはもったいないことです。すぐに環境保護のために利用すべきです。EUのように法律施行時から、廃車は「メーカーが無料で引き取る」となれば、不法投棄もなくなります。つまり、A案B案のどちらにしても、年金方式が最も運用する上でやりやすいのではないのでしょうか。今後、中央環境審議会では、その年徴収したお金でその年のリサイクル費用を賄うには、A案B案のどちらがうまくいくかを議論して頂きたいものです。</p>	1
		<p>視点3として「費用を低減していく方法」の議論の追加が不可欠である。費用が固定化されると競争も合理化努力もなくなり、高いコストが定着してしまうのは、今までの規制業種のおきまりのパターンである。国内の規制業種の業者が生き延びられるような制度になっては困るので、海外解体も含めた競争を強いるシステムの検討まで言及すべきである。</p>	1
		<p>フロンとエアバッグの回収のみが費用負担の対象となれば、回収作業をディーラーが実施する事になり、解体業者には一銭も回らないが、それではこのシステムは機能しないおそれはないか。結局うまい汁を吸ったのは製造事業者の関係者のみであったなどという事にならないようお願いしたい。</p>	1
		<p>軽、小型、中型、大型のような重量別リサイクル費用を決めるのが適切。</p>	1
		<p>輸出等により余った資金を返還の必要はない。これらによりプールされた資金は離島等著しい不利益地域への対策費や技術開発に使用されるべき。</p>	8
		<p>A、B案両方ともに検討中の部分がある段階でパブコメすべきではない。もっと詰めるべき。</p>	2
		<p>環境負荷回避型の新たなシステムの構築は、既存のシステムを前提とするのではなく、廃棄後の使用済み製品の回収義務を製造メーカーに求めるEPRの概念に基づくものでなくてはならないはずだ。ところが本中間報告で透けて見えるのは、</p> <p>逆有償で困難になっているリサイクル市場をユーザーからその料金を徴収してその金で回るようにしよう。</p> <p>本来有償で回らないシュレッダーダストをメーカーが引き取れるようにするためにも、ユーザーからその料金を徴収しよう。</p> <p>しかし、排出時に費用負担を求める方法は、ユーザーによる不法投棄や不適正処理を誘発するおそれがあるので避けよう。</p> <p>以上の3点に絞られた「ユーザーが自らの車の費用を自らが支払うことを基本」とするものでしかない。ユーザーの費用負担とは使用済み製品の廃棄後の費用がコストに内部化された製品を買うという行為においてこそなされるものである。</p> <p>に関連しては、さすがに、徴収したりサイクル費用を公的管理主体を設けて管理させようという時代錯誤的な案には疑問を呈したい模様ではあるが、それも両論併記でしかない。</p> <p>環境省としては、A案よりもB案をベターと考えるということがなぜ主張できないのか、B案の方が「よしまし」であることはいうまでもないことではないか。</p>	1
		<p>高度なりサイクルに対するインセンティブを与え、リサイクル事業者の高度化への取組を容易にする、あるいは誘導するような制度により法律の理念を尊重することが望ましいと考えます。程度は別として、容り法のような考え方があってしかるべきではないでしょうか。</p>	2
		<p>不法投棄車の費用徴収ができない場合には、「中古車として輸出される場合の返還費用」をプールしておき、不法投棄車処理費用として使用する方法も再考していただきたいと思います。</p>	2

			「費用を販売価格に含めて徴収する方法」は、製造事業者等からのリサイクル費用の指示を受けて販売事業者が販売価格に上乗せして明示する場合、独禁法の再販売価格の拘束にあたらぬか。	1
			後付け装着物のリサイクル費用の徴収についても検討すべきと考えます（保冷庫については、不要になった場合、高い処理費用を求められる。）。	1
			ディーラー、中古車ディーラー、修理工場においては、費用支払いに温度差があるが、解体事業者に適正な処理費用が支払われることが重要である。	1
			再資源化事業者がほとんどいない離島等においては、自動車リサイクルに係る費用を前払い制としても、リサイクルや適正処理のためには船舶により本土まで輸送する必要があり、離島等の自動車ユーザーにとってはさらなる経費負担が求められることが予想される。このような状況が生じないよう、全国どの地域でも平等な負担となるようなリサイクルシステムを構築すべきであると考えます。 なお、今年度から施行された家電リサイクルにおいては、離島地域に指定引取場所が設置されていないことから、収集運搬料金が本土と比較して著しく高額となり、地域によっては大型冷蔵庫の収集運搬料金が1万円を超えるところもあり、廃家電の適切な引き渡しに支障を生じている地域も見受けられる。また、ある市では、使用済み自動車の処分委託費用が現在3万円程度と非常に高くなっているところもある。 このような状況を考慮し、自動車リサイクルの制度化にあたっては、拡大生産者責任を徹底し、離島など条件不利地域において地域間格差がいかなる形でも生じないような適切な配慮を行うことが必要である。	5
			・中古車輸出などで本来の徴収目的が果たされない場合は、費用は原則返還すべき。	1
			自動車は、平均車齢も新車販売台数も社会経済情勢によって変動する為、約10年先のリサイクル費用を販売時に算出し、徴収額を決めるのは非常に困難であり、これをすべてメーカーのリスクで吸収させるのは無理がある。	4
			身障者・高齢者といった相対的に費用負担の厳しい層に対しては減免処置を、ある購入金額以上の趣味的の高い車両購入者に対しては割増金額を課すといった方策も合わせて検討する必要があると考える。	1
			自動車の処理費用については、必ず販売価格に内部化すること。徴収した料金は製造・販売した企業が保管・管理し、実際の処理にあてる。なお処理費用を販売価格に内部化するというのは、新車販売のみの意見で、既販車に関しては不法投棄に回らないような手立てを段階的に講じるべきだろう。	1
			「製造事業者等に対し、減量化・リサイクルに配慮した自動車の製造を促すとともに、そのような自動車をユーザーが選択できるようにするため、製造事業者等は、販売に当たって、減量化・リサイクルに要すると見込まれる費用を例えば車種ごとに適切に明示することが必要と考えられる。」(11ページ)と云っている一方、「ユーザーからの費用を自車を含めた減量化・リサイクル全体の所要経費として徴収したとする場合は、費用調整の必要性が生じず、中古車として輸出される場合にも費用を返還する必要がないものと考えられる。」(15ページ)は、矛盾する。	1
4. 廃棄物処理法の適用のあり方	(1) 基本的考え方		二重規制にならないように十分に整合性をとり、一貫した制度とするべきである。	23

		<p>新しいシステムにおいては、廃棄物処理法をそのまま適用するのではなく、以下の点に留意の上、なるべく簡素な制度を創設されたい。また、適正処理の観点からは、特に最終処分について、廃棄物処理法を厳格に適用するなどの工夫が必要である。</p> <p>解体事業者及びシュレッダー事業者について、有償、逆有償にかかわらず、一定の設備等の基準を満たすことを資格要件とする簡易な制度を創設するとともに、一般廃棄物及び産業廃棄物に係る収集運搬業や中間処理業の許可を有するとみなすなどの特例措置を導入されたい。</p> <p>既存の解体事業者等が事業の継続が困難な自体に陥ることのないよう十分に配慮する必要がある。</p> <p>解体事業者等が適切な施設整備を行うことができるよう、都市計画法等の関係法令の規制緩和や、整備費用の融資等の支援措置について十分に配慮する必要がある。</p>	1
		<p>使用済み自動車の引取や解体を行う、廃棄物処理法の適用を受けない事業者に対する廃棄物処理法の特例措置を検討するにあたっては、現行の都道府県知事が行う許可事務が繁雑となり、そのことにより事務量が增大することのないようにすべきである。</p>	1
		<p>今回新しい仕組みを作るのに、廃棄物の定義の見直し等の廃棄物処理法の基本的な問題について改正が必要でないのか、改正の時間が必要であるなら、今後の予定等について、言及していただきたい。</p>	2
		<p>廃棄物処理法の適用の判断を見なおす時期である。リサイクル社会を形成すべき21世紀は、リサイクルできず埋立される物質のみに対し、廃棄物と捉えるべきではないのでしょうか、逆有償であってもリサイクルされているものがある一方で、むりやり有償にして、廃掃法対象外にして適正な処理がされなかったり、不法投棄されている現状を考えると、不適切な処理がなくなりリサイクルされるしくみをつくることで、廃棄物の概念を変えていただきたい。</p>	1
		<p>都道府県を越えた広域処理が今後ますます重要になるので、都道府県を超えて処理することの障害(県条例など)を排除することが必要と考えます。</p>	4
		<p>新しい認可基準の設定は賛成である。しかし、廃棄物処理法(収集運搬・積替え保管)認可で問題となっている、都道府県間のばらつきによる混乱や不公平感が生じないよう、国としての統一基準を設けるべきである。</p>	3
		<p>最終処分場が逼迫している状況にあり、減量化・リサイクル施設が早く設置できるよう廃棄物処理法の適用を見直すことが必要と考えます。</p>	1
		<p>廃棄自動車はパーツごとではなく、車を全体として産廃としてとらえ、廃掃法の適用を受けなければならない。</p> <p>なお本報告では、自動車のタイヤ、シュレッダーダストなどの特性と、それらがいったいどのように処理されるのかについての記述がまったくない。</p> <p>住民は住民税を納めることによってすでに一廃の処理費用を負担している。その上、「リサイクル法」で製品の処理費を支払うようになり、産廃の処理費用も負担している。ところがメーカーは多少の費用を払えば市町村に委託できるとあっては、自ら処理を行う必要もなく、納税者に二重三重の負担を強いることになり、社会的に不公平であるばかりか、行政としての公平を欠き、違憲性が強い。</p>	1
		<p>制度の煩雑化を避ける観点から、現行の販売事業者、整備事業者又は解体事業者による引取のルートをそのまま活用することとし、新たな登録・許可制度などの創設は避け、可能な限り簡素なシステムとすることが望ましい。</p>	1
	(2)製造事業者等による減量化・リサイクル		
	(3)ユーザーからの引取り	<p>引き取り者の対象を広げることは、関係者の既存インフラによる既得権益にも影響を与えるので、慎重を期するべき。</p>	1

			引取の登録要件には、明確な基準の設定が必要。	1
			廃棄物処理法上の収集運搬業者は、あくまでも廃棄物を運ぶ手段とその格納スペースだけで許可が与えられており、使用済み自動車の引き取り者に期待される機能が確認されているわけではありません。引き取り者としての要件は、収集運搬事業者に対する許可要件とは別に考慮されるべきです。	1
	(4)管理票		事前選別ガイドラインの項目以外にも環境負荷物質がありますので、それらの管理も目的とした統一されたもので、且つ、簡単なものを検討していただきたいと思います。	1
			管理票は、使用済み自動車の処理工程をトレースするためには、基本的に有効な手段と考えられますが、すべてを把握できるという期待はすべきではないと思います。つまり、管理票はできるだけシンプルな形に留め、さらに電子機器、バーコードの使用などによりデータ入力を簡便化し、交付、回付の確実性を高めるべきです。適正処理の確認等の機能は、登録事業所の管理システムの中で考えるべきで、いたずらに管理票を複雑化する事は避けるべきだと思います。	1
			廃棄物処理法を適用すべき使用済み自動車の管理票の範囲は、製造業者に引取りを求められずに廃棄される事業者から排出される廃棄物と、メーカーが引取り減量後やりサイクル後の残さで埋立処分しかないものに対して管理すべきである	1
	(5)使用済み自動車の解体		解体事業者・シュレッダー事業者に対する都道府県の許可制度については、許可基準を国が一括化すべきである。	4
			1都道府県の許可を取得すれば、重ねて外都道府県の許可を要しない制度とすべき。	2
			廃棄物処理法に基づく認定講習会では、自動車について一切触れられていない。	1
			解体事業者に許可制度を求めるのは反対。現状では登録制度が妥当。ただし、自治体により、監視を行い、一定の基準を満たす業務が実施されない場合には業取り消し等の罰則強化で対応する。	1
			廃棄物処理法を上回る要件を課す場合、既存事業者が登録制度から除外されることが予想される。中古部品販売を主体に業を行っている事業者においても、鉄屑価格の低迷と処理費用の狭間で厳しい状況下であり、更にELVの取り扱いができなくなった際には、収入減となり既存車両の処理はできず、大きな問題が予想される。この現状を踏まえることが必要。	1
			解体事業者、シュレッダー事業者(再資源化事業者)については、廃棄物処理法の許可レベルに加え、景観保全などを含む新たな基準で業を行わせるべきである。 中間報告では、既に廃棄物処理業の許可を有する者は引き続き業を行える用にすることが適当と述べている。 しかし、廃棄物処理法では、景観への配慮等、使用済み自動車が抱える課題に対応できるものではなく、また、明らかに有価物である使用済み自動車については、廃棄物処理法の適用は定義上困難である。 廃棄物処理業の許可レベルを基本的水準とし、さらに、現行の廃棄物処理法では適用することができない景観保全など地域環境保全に関する基準を補完した、新たなシステムでの再資源化を事業者を求めるべきであり、廃棄物処理法の許可取得事業者が、そのまま、引き続き業を行えるようにすることは、悪貨が良貨を駆逐することにつながり不適當である。	1

			<p>全国5000社と推計される解体事業者のうち、廃棄物処理法に基づく業の許可を有しているのは3割弱である。資格の位置づけを急がなければ、更なる不法な取り扱いが発生する。</p> <p>また、外国人による廃自動車の取り扱いが活発(輸出)になっている。この行為を拒むのではなく、正しい取り扱いを行政側が指導しなければ、帰国してしまえば残物だけがのこり、住民問題となる。</p>	1
	(6)廃車ガラの破碎(シュレッダー処理)等		<p>プレス業者が解体事業者とシュレッダー事業者の仲立ちとなって中間処理しているケースが圧倒的に多い。シュレッダー業者の廃車受け入れの大半は廃車プレスであり、廃車の広域集荷・流通は運送コスト圧縮を追求したプレス加工によって成り立っている。</p> <p>廃車が逆有償になって起きている問題が「許可問題」である。廃車プレスには廃棄物処理法の許可が必要となり、許可を有しないプレス業者は廃車取引から排除される。一方で、自治体の中には、廃車プレスを専ら物(鉄くず)の処理として、許可申請を受け付けないケースもある。</p>	1
			<p>廃車からの圧縮等シュレッダー以外の処理を行う事業者は全国に最低1,000社はいると推定されます。シュレッダー事業者は120社ですから、その規模と影響力は決して小さくありません。事前選別ガイドラインの業者区分に戻って、プレス事業者は解体事業者、シュレッダー事業者と並列において、その責務を果たすことを明記してください。プレス事業者はシュレッダー事業者へ材料を提供するだけではなく、輸出にも参加しますし、製鉄メーカーへの販売も行う独立した事業者集団です。</p> <p>プレス事業者の中には、有価物のみを扱う者として廃棄物処理業の許可を有していない者がいるかもしれません。これは、解体事業者と同様の扱いをすれば問題は解決するのではないのでしょうか。</p>	1
			<p>使用済み自動車の解体にあたっては、有価・無価、産業廃棄物・一般廃棄物の区別なしに、「使用済み自動車」の処理を行う業の許可を新たに設置し、一元的に管理すべきである。</p>	2
			<p>市街化調整区域では、屋根が設置できないため、廃棄物処理業の許可を得ることができない。屋根は、オイルやLLC等の廃液を防ぐ面からも重要。</p>	2
			<p>現実には、全国各地にシュレッダーダストの山があります。廃棄物でなく有価物として野積み、あるいは屋内へ大量に保存されているようですが、本当に有価物でしょうか。シュレッダーダストを発生させた事業者が本来責任を持つべきではないのでしょうか。いかにシュレッダーダストをなくすかを検討した方がよい。</p>	1
			<p>今後、シュレッダー事業者の増加が必要であり、そのためにも登録制度が望ましい。</p>	1
5.その他の必要な対策	(1)最終処分場等の確保について		<p>焼却施設での処分は是非検討していただきたい。</p>	5
			<p>シュレッダーダストだけに重点が置かれているような気がします。廃車の解体処理過程でシュレッダーにかけないことを前提にした、シート、プラスチック等の素材を選別したものについて地方公共団体の焼却施設での処分を検討に加えていただきたいと思います。これにより、焼却施設での有害物質の混入を防ぐことにもなると思います。</p>	2
			<p>最終処分場が逼迫したり、引取費用が高騰した場合には、新たなリサイクルシステムが有効に機能しなくなる可能性もあるので、最終処分場の確保に向けた行政の強力かつ継続的な努力が必要である。</p>	11

			シュレッダーダスト等については、現行の産業廃棄物の考え方に則って処理施設は事業者が整備すべきものであり、その最終処分は製造事業者等が責任をもって行うべきものであることを明確にするべきである。 また、「こうした施設が整備されるまでの当分の間、地方公共団体の事情が許せば、必要な費用を徴収しながら可燃物について地方公共団体の焼却施設での受け入れを検討すべきである。」としているが、一般廃棄物処理施設での産業廃棄物の処理は、地域にとって極めて大きな問題であり、市民の理解が得られず、都市自治体として到底受け入れられるものではない。したがって、この記述は削除すべきである。	1
			民間の処理施設の活用が処分場逼迫の解決策ならば、それらの施設の整備と減量化に対し国としてのインセンティブを考えるべき。さらにダスト削減は解体段階からの取組みも深く影響を与えるため、全ての工程で民間の活力がダスト削減の方策に結びつくような優遇処置も必要。	1
(2)放棄対策について	放棄の防止対策について		不法投棄があった場合の対応手順を明確化・一律化・迅速化し、第一に徹底した投棄者捜査が、真剣に行われるべき。	37
			不法投棄に係る実績、処理費用等の情報公開を進めることが必要。	2
			不法投棄による廃自動車の処理は、地方公共団体にとって大きな負担となっているばかりか、地域住民の安全な生活を維持する上で、大きな支障となっているため、今後の検討にあたっては、不法投棄が防止される円滑なりサイクルシステムを構築していただきたい。	1
			路上放棄車協会の費用協力はあくまで緊急避難的措置であり、永続させるべきではないと考えます。今後、仮に警察と連携した不法投棄摘発の体制強化を図る場合、情報公開(何処にどれだけ放置されているか、増えたか減ったか、どれだけ摘発したか、誰がどれだけ負担したか、等)を進め、広く国民の関心を集めることが必要と考えます。	1
			家電リサイクル法の実施の初期で不法投棄取締まりの強化が実効をあげたと思います。不法投棄車は警察、自治体等と連携し、徹底した原因者による現状回復等が必要です。不法投棄の徹底した取締まりがあってこそリサイクルが実効あるものとなります。	1
	放棄車の回収・処理について		解体事業者のヤードに保管されている使用済み自動車の廃棄処理についても放棄車に準じた対策を講ずる必要がある。最近におけるシュレッダーダスト処理費用の高騰を受けて倒産に追い込まれる解体事業者あるいは倒産に至らないまでも高騰したシュレッダーダスト処分費用を負担し切れない解体事業者が出ている現実を認識すべきである。	1
			新たなリサイクルシステムの構築後であっても、なお使用済み自動車の不法投棄が発生しうる余地があることから、その処理については、自動車製造事業者等の拡大生産者責任のもと、路上放棄車処理協会の存続及び機能の充実等(路上に限らず、不法投棄車すべてを処理の対象とすることなど)が必要である。	3
			放棄車の回収・処理については、「拡大生産者責任」の原則に基づいた仕組みを整備すべきであり、市町村が行うこととすべきではない。したがって、市町村による回収・処理に製造事業者が協力するという記述を改め、製造事業者等の責任において行うものであることを明かにすべきである。	2
			制度施行直後、一時的にリサイクル費用未納車の不法投棄が多く発生することが懸念されるため、その回収・処理について製造事業者等は自らの責任において対応できるよう体制を十分整備する必要がある。	1
			メーカーが不法投棄車処理に費用負担することは好ましくない。	2
			現在、野積みされている使用済み自動車の撤去についての対応も検討する必要がある。	3

			不法投棄問題では、投棄者本人が責任を負うのはもちろんですが、それが不可能な場合は、自治体が速やかに対処するべきだと思います。	1
			放棄車の処理費用に関しては、100%税金で負担すべきと考えます。自動車に限らず、ゴミの不法投棄に関して、もっと市民の関心を喚起する必要がある。行政は、不法投棄のゴミ処理にどれだけの税金が掛かっているかを積極的にPRしたり、不法投棄をしたのが法人ならそれを公表する等によって、「不法投棄をしない、させない。」文化を育てる必要があると考えます。	1
			職権抹消制度は、不法投棄の温床になる可能性があり、廃止すべき。	2
			登録抹消制度の見直し検討を加速していただきたい。例えば、1次抹消を期限付き、永久抹消を全面義務化するなどして、登録制度を活用することにより最終ユーザーを明確化し、不法投棄を未然防止できないか検討していただきたい。	5
			実際の不法投棄の状況が不明なままで、議論のみが先行しています。不法投棄の実態調査を行い、結果を踏まえた検討を行うべき。	2
			環境問題の監督のため、環境省職員等の要員の拡充を図るべき。	2
6. 今後の課題	(1) 新しい仕組みに関する課題		自社製造自動車のシュレッダーダストであると認定することは、特定製造事業者の自動車のみを解体・シュレッダーにかけている場合以外は不可能である。シュレッダー事業者の月間処理台数中の自社製造自動車台数比により、同事業者の産出したシュレッダーダストを重量ベースで区分し引取量を決める外ない。	1
			家電では、リサイクル費用の外に運送費用もユーザーが支払う。しかし、地域によって運送費用が異なるのは不公平感が出てくる。極端な話であるが、離島などでは数千円の家電リサイクル費用の外に数万円の運送費用を支払っているとも聞く。自動車では支払う金額も大きいと考える。このような問題は製品別の対応とはせず、地域的問題として別の切り口で検討いただきたい。	10
			中古車として輸出される車についての法的な手続きは、新車の輸出にならった厳格なものでなければならない。	4
			輸出が大きな穴となって、リサイクルの経済循環を崩壊しかねない問題になる可能性を秘めている。	1
			製造事業者のASR引取量については、「理想ASR発生量(特定種の車を処理すると一定量のASR発生はやむを得ないという量)」のような引取量の上限を定めないと、製造事業者等以外の関係者でのASR削減努力が停滞する危険性がある。よって、どのような仕組み・方策が関係者全員にASR発生量減量化に取り組ませるのか、最大限の努力を促すのか、ということについてもご検討いただきたい。	1
			新たなシステムの構築により地方公共団体の事務が増大する場合には、厳しい財政状況を考慮して、国による財政措置等の検討が必要。	1
			制度の実効性を確保するために数値目標を設定することは不可欠だと思います。目標は、リサイクル数量だけでなく適正処理についても設定すべきだと思います。	1
			中間報告書では、輸出中古車をどのように取り扱うべきかが言及されていますが、同時に廃車Aプレスの輸出をどのように制度的に捉えるか、リサイクルの国際的なチェーンの形成が、不安定ながらも実態として存在している現状に鑑み、どのような形でリサイクルの国際分業ならば問題がないのか(あるのか)についての議論も重要だと考えます。	1
			補修新品部品及び新品材料には環境税を掛ける等のリサイクル品が選ばれる様な施策が必要です。循環型社会がまだ出来ていない現段階においてリサイクル品は新品の様な高い効率の生産体制になっていないのでコストがかかっているからです。	1
			リサイクル目標を95%以上に設定されると、解体事業者は更に劣悪な作業を強いられることになる。バッテリー以外の物は解体事業者の廃棄物として排出される。解体事業者に過剰な分別に係る負担をかけないようにしていただきたい。	1

		解体事業者は、使用済み自動車から有用部品等を回収しているが、資源として重要で再利用価値が高いアルミニウムなどの非鉄金属の素材分別回収を推奨する旨、今後の報告書に明示してほしい。現在、自動車にはエンジンやホイールなどにアルミニウム鋳物材が多く使われているが、今後は、ボンネット・トランクリッド・ルーフ・フェンダー・ドアなどへも、アルミニウム展伸材での適用が進み、自動車へのアルミニウムの使用量は益々増える傾向にある。これらを高価な有効再資源として活用することは重要なことである。	1
		リサイクル率は他の製品と考え方をそろえる必要がある。	1
	(2)その他、使用済み自動車の減量化・リサイクルに関する課	使用済み自動車のリサイクルシステムの構築に当たって、ITの活用は避けて通れない課題と考えます。自動車解体業者は、基本的にメカニズムに強い人たちの集まりですが、コンピューターの活用についてはまだ充分に行き渡っていない面もあり、リサイクルシステムにおいてITを導入するときは、十分な教育と訓練のチャンスを与えていただきたいと思います。	1
		既存のインフラを有効活用するにあたっては、解体事業者等に対する整備・支援の取り組みも必要ではないかと考える。	6
その他		容器包装リサイクル法、家電リサイクル法、建廃リサイクル法、そして自動車リサイクル法と業種別リサイクル法が次々と立法化されていく。しかし、これらの処理は実際には似ているのではないか。すなわち、素材別になるまで分別し、利用のできる素材は素材メーカーに引き取らせ、不要なものは埋め立てる。考え方によっては共通化できると思われる。また、運搬も同様である。	1
		資料にあるOECDガイダンスマニュアルの概要はまとめ方は適当とはいえ、例えば、定義は、より原文に近く、しかも端的にEPRをいい表すのであれば、「EPRの定義とは、製品に対する製造者の物理的及び(若しくは)財政的責任を製品ライフサイクルの使用以後の段階まで拡大すること」であり、より具体的には 責任(物理的及び/若しくは財政的、全面的若しくは部分的)を地方自治体から上流部門の生産者へ移すこと 製品設計の際、環境に配慮するよう生産者に動機を与えること となるはずである。 資料で示された、は上述、というEPR環境政策手法を取ることによってもたらされる主な機能というべきである。つまり、資料においては定義と機能がなぜか逆になっているところが不可解である。	1
		産業構造審議会における検討内容とも整合性を図る必要がある。	7
		産業構造審議会との調整にあたっては、拡大生産者責任に則って意見を調整すべきである。	1
		なぜ、このような審議会が2つも同じ時期に、同じようなテーマで開催されているのか、国民にとっては今ひとつ理解しにくいので、一本化されてはどうかと思います。	4
		行政、業界に対して、自動車リサイクルに関する技術開発の一層の促進をお願いしたい。現状では有用品と考えられないようなものでも(バンパーの破碎くず等)何らかの形で再利用できるようにし、シュレッダダスト自体を極小化するような取り組みが必要である。	2
		永久抹消した場合の重量税の還付についても、今回のリサイクル制度構築の検討と併せ、同時に検討してもらいたい。きちんと使用済み自動車の登録を抹消した場合、そのインセンティブとして重量税を還付することが、リサイクルの促進に繋がると考える。	6
		本リサイクルシステムの対象に、乗用、商用(架台等を含む)の区別なくすべての四輪自動車が含まれるのは当然である。また、二輪自動車は不法投棄も少なくない上に、エンジンオイルやバッテリーの流出の問題もあることから、対象とすることが必要である。	2

		自動車リサイクル法が可能な限り早期に施行されることを切に希望いたします。	1
		リサイクル法に関する説明会の早期開催を依頼する。	3
		廃棄物処理法を下回るリサイクル法になってはならない。	1
		廃棄物処理業の育成について触れるべき。	1
		不況対策として、新たなシステムにおいて雇用を創出できないものか検討されたい。	1
		廃タイヤについて、タイヤメーカーの責任等、法の中に明確にすべき。	1
		環境問題全般について、国は積極的に国民に対してPRすべき。	4
		有害物質対策については、物質ごとに規制法を制定すべき。製品ごとの規制は不適當。	1