

「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)」に対する  
パブリックコメントで寄せられた御意見の概要及びそれに対する考え方

番号	報告書(案)の該当箇所	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
1	はじめに	解体業及び破砕業の保管期間の延長をしてほしい。また、取引先から急がされ、法定処理期間を確保できない。	3	解体・破砕工程の法定処理期間は、関連団体の調査、事業者へのアンケート等を実施し、業者ごとの実態を踏まえてそれぞれ、120日、30日以内と設定しており、現段階において見直す必要はないと考えております。当該期間が実際確保されていないとの御指摘は、当事者間の取引に関する事項ですが、リユース部品の利用の促進等の観点からも、当該期間の存在については、今後とも引取業者等に対する周知を行ってまいります。
2	第1章			
3	第1章			
4	第1章8.	今回のパブリックコメントのような重要案件に対する告知については、関係業界にも周知されるよう望む。	1	今回のパブリックコメント実施の周知については、報道発表を行うとともに、経済産業省、環境省のホームページで行いました。また、可能な限り関係団体を通じ、周知を行ったところ。今後とも、関係団体に広く周知を行ってまいります。
5	第2章1.(1)	リサイクル料金の負担を最初の所有者にすべき。	2	リサイクル料金を自動車の所有者が負担する理由は、廃棄物である使用済自動車を出す者が、その適正な処理に関する責任を負うべきであるとの考えによるものであり、リサイクル料金を最初の所有者に負担させることは適当ではないと考えております。
6	第2章1.(2)			
7	第2章1.(2)	エアバッグの車上作動処理時に発生するガスが有害であれば、そのことを周知すべき。	1	エアバッグの車上作動処理で発生するガスは、無害な窒素ガス、アンモニアなどです。アンモニアは刺激臭を発生する可能性があり、処理に当たっては、保護メガネ、マスク等を着用することを周知、指導しております。
8	第2章1.(2)	エアバッグの車上作動処理の方法によっては、本来リユース部品として商品価値のあるパーツが売れなくなる。また、取外回収はコストに見合わない。一方で、インターネットオークションなどでエアバッグが販売されており、不公平である。	1	取外回収の費用対効果については、法律施行時に、取外回収に要する時間等の実績を基に算出されたものであり、作業方法等に変更等が無いことから、現段階で適正に設定されていると考えております。なお、使用済自動車からエアバッグ類を取り外し、インターネットオークション等で販売することは、違法であり、厳正に対応してまいります。
9	第3章1.	使用済自動車のガイドラインについて、早急に作成すべき。また、ガイドラインは、客観的な判断に基づく利用が必要。	5	本報告書のとりまとめ後、ガイドラインの作成に係る検討を開始してまいりたいと考えております。なお、ガイドラインの検討にあたっては、本報告書に基づき、客観的な判断指標などの整理が行われるよう努めてまいります。
10	第3章1.(1)、(2)及び(3)			
11	第3章1.(2)			
12	第3章1.(2)			
13	第3章1.(2)			
14	第3章1.(1)、(2)及び(3)	引取業者の役割分担を徹底すべき。	3	第3章1.(3)において、引取業者は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の役割を有していると記載されており、本報告書(案)に賛成する意見と理解します。本報告書(案)のとおり、ガイドラインの作成と併せて、ユーザーとの接点としての引取業者の役割を同様に改めて認識いただけるよう、その方法についても検討してまいりたいと考えております。
15	第3章1.(3)			
16	第3章1.(3)			
17	第3章1.(3)	引取業者が使用済自動車を引き取った時点で永久抹消できるようにしてほしい。また、一時抹消登録で重量税を還付すべき。	2	道路運送車両法における永久抹消登録は、自動車が消滅または解体等により、物理的に存在しなくなった場合等に行うべきものであり、車両として存在する引取段階で、永久抹消を可能にすることは、不適当と考えます。一方、重量税の還付制度については、その起算日が一時抹消または引取業者における引取報告のいずれかの遅い日付とされており、還付される金額が法定処理期間に影響されることはありません。
18	第3章1.(3)			
19	第3章2.(1)	中古部品の品質・保証基準を可能な限り共通化・比較評価とされているが、審議会等で定期的な議論・評価の場を作っていただきたい。	2	中古部品の各流通ネットワーク間において、自主検討を行っていただくことになっておりますが、リユース部品の利用の促進については、関係業界のみならず行政も含め連携を図りながら進めてまいりたいと考えております。なお、自主検討の状況については、本審議会においてフォローアップしてまいります。
20	第3章2.(1)、(2)及び(3)			
21	第3章2.(1)	製造業者及び関係業者間での情報公開をすべきではないか。	5	自動車製造業者等により、これまでも各社のホームページ等を通じて、情報提供が行われてきたところ。本報告書(案)に基づき、本審議会においても動向を注視しつつ、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、必要な情報が共有されるよう検討してまいります。
22	第3章2.(2)			
23	第3章4.(1)及び(2)			
24	第3章4.(1)及び(2)			
25	第3章4.(2)			

26	第3章2. (1)、(2)及び(3)	レアメタル確保のため、産学官で重要課題として研究を進めていただきたい。	2	第3章2. (3)において提言されているとおり、レアメタルに着目した自動車リサイクルの更なる高度化については、中長期的課題として位置付け、引き続き検討してまいりたいと考えております。
27	第3章2. (3)			
28	第3章2. (1)、(2)及び(3)	エアバッグ類の再販を認めるべき。	2	エアバッグ類については、リサイクル工程における安全性の観点から、その適正な処理が特に求められるものであり、自動車製造業者等に再資源化の義務を課しているところです。現状においても、適正処理の必要性に変化はないことから、使用済自動車から取り外されたエアバッグ類は、自動車製造業者が再資源化することが必要と考えております。
29	第3章3. (1)			
30	第3章2. (2)	発炎筒の処理ルートについて、早急に作るべき。	1	第3章2. (2)において、タイヤ及び鉛蓄電池並びに発炎筒につい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が、使用済自動車の解体段階を網羅していないため、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ります。これに従い、各物品の製造業者等による解体段階からの回収スキームの整備が進むよう必要な助言等を行ってまいります。なお、回収スキームについては、本審議会においてもフォローアップしてまいります。
31	第3章3. (1)	国内リサイクルの推進の観点から解体自動車の輸出を規制するべき。また、不正輸出に係る無許可解体事業者に対する取締を強化すべき。	4	輸出先において解体自動車の全部を製品の原材料として利用することを目的として解体自動車の輸出をした場合は、法律によって再資源化が行われたこととしております(法第16条)。不正輸出の取締については、ご指摘も踏まえ、関係省庁とも連携を図りつつ対策を進めるとともに、無許可解体事業者に対しては、許可権限を有する地方公共団体とも協力しつつ、厳正に対応してまいります。
32	第3章3. (1)			
33	第3章3. (1)			
34	第3章3. (1)			
35	全体 第2章2. (2)及び(4) 第3章2. 及び4. (1)	製造業者及び関係業者間での情報公開をすべきではないか。	1	自動車製造業者等により、これまでも各社のホームページ等を通じて、情報提供が行われてきたところです。本報告書(案)に基づき、本審議会においても動向を注視しつつ、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、必要な情報が共有されるよう検討してまいります。
36	全体 第2章2. (2)及び(4) 第3章2. 及び4. (1)	法31条の認定を受けた事業者に対するメーカーからの払渡し金額を見直すべきではないか。	1	資金管理人(自動車リサイクル促進センター)から自動車製造業者等に支払われるASRの処理に関する料金に対しては処理ルートによる差はございません。また、自動車製造業者等から法28条の認定を受けた事業者、法31条の認定を受けた事業者に対しては、上記料金から適正な水準の金額が支払われていると承知しております。
37	全体	自動車リサイクル法は、完璧に近い法律ではないかと思えます。	1	本報告書(案)の内容に賛同する御意見として承ります。
38	全体	細かい法律違反に対して、地元行政の指導をお願いしたい。	1	今後とも各地方公共団体と協力しつつ、厳正に対応してまいります。
39	全体	解体業者が最終所有者として、リサイクル料金の負担を余儀なくさせられている。	1	自動車ユーザーから使用済自動車を引き取り、リサイクルルートに乗せる入口の役割を果たす引取業者においては、その役割分担を改めて認識し、引取業務を実施していただく必要があると考えております。この際に必要となる、中古車であるか使用済自動車であるかの判断の際の抛り所となるガイドラインを国において作成することとしております。また、自動車ユーザーにおいても、自ら引き渡した使用済自動車の処理状況の確認を行っていただくなど、自動車リサイクルに積極的に関与していただく必要があり、関係者による周知が進められることが必要と考えます。
40	全体	『競争原理』に基づく、使用済自動車の処理は、中古部品の利用促進などを旨とする零細企業を淘汰する原因になり、社会的な小規模事業の将来を束縛する行為になるのではないか。	1	自動車リサイクルシステムは、自動車製造業者等を中心として適切かつ明確な役割を分担し、関連事業者における適正な競争原理が働く仕組みであり、市場原理のみでは、リサイクルが進まない3品目(エアバッグ類、フロン類、シュレッダーダスト)についてのみ、自動車ユーザーの費用負担としております。引き続き、使用済自動車が適正にリサイクルされるよう、制度の運用状況を注視してまいりたいと考えております。なお、中小企業に対して、これまでも税制面等からの支援を実施してきたところですが、昨年度の市況の急落時に、セーフティーネットとして、信用保証枠の拡充など支援が強化されており、自動車中古部品卸売業についても、その対象業種として、認められております。
41	全体	自動車リサイクル業者がリサイクル率の向上や廃車処理における法的遵守を励行して事業活動を行っていることを理解し、健全なリサイクル業者に協力を願いたい。	1	引き続き自動車リサイクル法の円滑な施行にご協力賜われますようお願いいたします。
42	その他	油流出対策の観点から、「屋根、覆いその他床面に雨水等がかからないようにするための設備」を解体作業場に義務付けるべきではないか。	1	解体作業場の立地場所により屋根等の設置が著しく困難な場合についても、屋根以外で十分な能力を有する油水分離装置を設置すること等で、油流出対策はできると考えております。

43	その他	欠格事項に該当する場合、許可業者の許可の取消しを義務化すること。	1	解体業者、破碎業者が欠格要件に該当した場合は、行政手続法第13条に基づき聴聞を経た上で行政処分を実施しており、現行の制度において迅速な行政処分に支障は生じていないと承知しております。
44	その他	リサイクル率は向上しているのか。	1	自動車リサイクル法では、シュレッダーダスト及びエアバッグ類についてリサイクル率が定められており、平成20年度においては、全ての自動車製造業者等が目標を達成している状況です。また、使用済自動車全体のリサイクル率も、約83%(平成12年度)から約95%(平成20年度)まで向上しております。
45	その他	自動車リサイクル法の法目的を「資源リサイクル」にすべき。	1	自動車リサイクル法の目的には、廃棄物の適正処理及び資源の有効利用の確保を図ることが掲げられており、現行法は、いただいた御意見も踏まえたものとなっております。
46	その他	解体業及び破碎業の保管期間の延長をしてほしい。また、取引先から急がされ、法定処理期間を確保できない。	1	解体・破碎工程の法定処理期間は、関連団体の調査、事業者へのアンケート等を実施し、業者ごとの実態を踏まえてそれぞれ、120日、30日以内と設定しており、現段階において見直す必要はないと考えております。当該期間が実際確保されていないとの御指摘は、当事者間の取引に関する事項ですが、リユース部品の利用の促進等の観点からも、当該期間の存在については、今後とも引取業者等に対する周知を行ってまいります。
47	その他	使用済自動車のガイドラインについて、早急に作成すべき。また、ガイドラインは、客観的な判断に基づく利用が必要。	1	本報告書のとりまとめ後、ガイドラインの作成に係る検討を開始してまいりたいと考えております。なお、ガイドラインの検討にあたっては、本報告書に基づき、客観的な判断指標などの整理が行われるよう努めてまいります。
48	その他	引取業者が使用済自動車を引き取った時点で永久抹消できるようにしてほしい。また、一時抹消登録で重量税を還付すべき。	1	道路運送車両法における永久抹消登録は、自動車が消滅または解体等により、物理的に存在しなくなった場合等に行うべきものであり、車両として存在する引取段階で、永久抹消を可能にすることは、不相当と考えます。一方、重量税の還付制度については、その起算日が一時抹消または引取業における引取報告のいずれかの遅い日付とされており、還付される金額が法定処理期間に影響されることはありません。