

「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

別添1

＜実施方法＞

- ・意見募集期間：平成27年7月24日(金)から平成27年8月24日(月)まで
- ・告知方法：経済産業省・環境省ホームページ、電子政府ホームページ及び記者発表
- ・意見提出方法：郵送、FAXまたは電子メール

＜意見提出数＞

整理された意見数 53件 【内訳】 企業37件、個人・その他16件

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	第1章	フロン排出抑制法においては、新規製造・輸入量の抑制のため、再生冷媒促進を図っている。よって、冷媒の低GWP化及び再生冷媒使用の促進とすべきである。	1件	報告書の記載については、フロン排出抑制法の概要を紹介するものであり、ご指摘の再生冷媒使用の促進については、本表現における「等」に含まれるものと考えております。
2	第1章 2. (2)	ASRの最終処分量が減っているが、ASR自身の発生量は減少していない。ASRの発生抑制を自動車リサイクルの高度化として前面に打ち出すべきである。	1件	報告書第3章(3). ①において「素材のリサイクルを解体・破砕段階で行うことは、リサイクルの質の向上に寄与するとともに、ASRの発生量を抑制し、ユーザーが負担しているASRのリサイクル費用を低減させることにもつながり、解体業者・破砕業者・自動車製造業者等が連携し、リサイクルプロセス全体の最適化を図ることで、環境負荷と社会的コストの低減も可能になると考えられる」と記載のあるとおり、リサイクルプロセス全体の最適化を図ることで、ASRの発生抑制を進めていきたいと考えております。
3	第1章 2. (2)	ASR再資源化の技術分類：これまでは5つの分類を行ってきたが、新たにこの分類を行った理由と、それぞれの再資源化施設がどの分類にあたるのかを明示すべき。	1件	報告書の記載については、新たな技術分類を行うものではありませんが、ご指摘を踏まえ、報告書(図8)に追記を行わせていただきます。
4	第1章 3. (5)、全体	中古車輸出還付金の一部は廃止し、わが国の適正処理・リサイクルの質の確保のため、一定量の使用済自動車は国内で処理・リサイクルすべきである。	1件	自動車リサイクル法では、自動車が使用済自動車となった場合に必要となるリサイクル料金について、再資源化預託金等として自動車ユーザーに預託を義務づけています。したがって、あくまでリサイクルの目的で預託されたものである以上、中古車輸出により国内で使用済自動車としてリサイクルされないことが確実となった自動車に係るリサイクル料金は、それを預託した当該自動車の所有者に返還すべきものと考えられます。
5	第1章 4. (1)	自動車査定士などによる「使用済自動車」としての査定評価を義務づけ、これを公的証明として「中古車」と「使用済自動車」を明確にすることを検討すべきではないか。	1件	使用済自動車か否かは、使用者の意思、個々の車両状況や条件、判断を行う場面で大きく扱いが異なることから、第三者による評価・認証にはなじまないと考えております。
6	第2章	制度のシステムとして、「フロン類・エアバッグ類・ASR」の処理費用が要する3品目を含め、全ての部品からのリサイクル率を高めることにより、円滑な最終処分(スクラップ)に繋がれると思います。	1件	ご指摘の通り、リサイクル率の向上を高めることで、適正処理を推進させることは重要だと考えており、報告書の内容に御賛同いただく御意見として受け止めさせていただきます。
7	第2章	3品目及び鉛蓄電池・発煙筒並びに、次世代自動車に含まれるリチウムイオン電池・ニッケル・水素電池等の、リサイクル及び最終処分費用と取り扱いが、今後の課題と思われま	1件	ご指摘の通り、次世代自動車等への対応は重要な課題と考えており、報告書の記載のとおり、自動車製造業者等を中心に、取組を進めていくこととしております。
8	第2章 あるべき姿	使用済自動車の発生抑制とあるが、自動車リサイクル法における発生抑制の対象はシュレッダーダストの最終埋立処分量ではないのか。	5件	自動車リサイクル法においては、第5条の所有者の責務において、所有者は自動車を長期間使用することにより、自動車が使用済自動車となることを抑制するよう努めることとされており、また、我が国の循環型社会の形成に関する基本原則を定める循環型社会形成推進基本法においても製品の長期間使用による廃棄物となることを抑制することが求められています。このため、シュレッダーダストだけでなく、使用済自動車の発生抑制を進めていくことが必要と考えます。

9	第2章 あるべき姿	Car-To-Carリサイクルを実現するために、中古車輸出に一定の条件を設定すべきではないか。	5件	中古車輸出については、我が国から輸出される中古車が輸出先国において引き続き自動車として使用されることで、国際的な製品リユースが促進されており、自動車リサイクル法の目的である「資源の有効な利用の確保」に反するものとは観念されないため、中古車輸出に何らかの規制を加えることは考えておりません。
10	第2章 基本的方向性	基本的方向性は、2014年11月の「自動車産業戦略2014」グローバル戦略の視点欠落と、2002年5月の通称自動車リサイクル法案趣旨説明との整合性欠如により再検討すべきである。	5件	報告書(案)第2章においては、「諸外国の自動車リサイクルに係る社会的課題の解決に向けて積極的に貢献していくことが求められている」、「今後は、3品目だけでなく、自動車全体で3Rを推進し、また質を向上していく観点で評価・取組を行っていくことが重要である」等の記載が盛り込まれており、「自動車産業戦略2014」のグローバル戦略の視点及び自動車リサイクル法趣旨説明における廃棄物由来資源の有効利用の視点を踏まえたものとなっています。
11	第2章 基本的方向性	基本的な考えを定めるうえで、どのような社会を目指すのかを示したい。「持続的な社会を形成する」ことをめざし、天然資源の利用の削減とリサイクルの推進することが、今後出る新機構、新材料を含めた基本的な方向性と考えたい。	1件	政府においては天然資源の消費を抑制し、環境への負荷ができる限り低減される循環型社会の形成に向けて第3次循環型社会形成推進基本計画を平成25年5月に策定しており、今回の自動車リサイクル制度の評価・点検に関しては当該計画の趣旨を踏まえて行われています。
12	第3章 1.(1)	自動車の解体・破砕業の使命であるリユース・リサイクルを通じた資源循環による環境負荷低減への貢献を適切に評価出来る指標で見える化し、社会的に認知出来る様にして頂きたい。	1件	報告書において、環境配慮設計や部品リユースのメリット等を社会的にわかりやすい形でユーザーなどに情報発信をしていくことが3Rの推進・質の向上に向けた課題とされており、今後、効果的な情報発信の在り方について検討してまいります。
13	第3章 1.(1)	ユーザーにとってメリットのある低燃費に焦点を絞った車体軽量化のための素材選択が行われているが、素材製造・燃費・リサイクル一貫で環境負荷を低減する素材選択を促す必要がある。	1件	ご指摘の通り、各プロセス一貫して環境負荷を低減することは重要と考えておりますが、実際の素材の選択については、燃費を含めた環境負荷やコスト等を総合的に勘案して、自動車製造業者等において評価・判断されるものと考えております。
14	第3章 1.(1)	環境配慮型設計とは何かきちんと整理(定義)し、それが自動車リサイクルの高度化、質の向上にどうして役立つか、課題と共にさらに詳しく説明してほしい。	1件	自動車リサイクル法においては、第3条の自動車製造業者等の責務として、設計等を工夫することにより自動車の長期使用を促進させるとともに、再資源化を容易にすることが求められています。それを踏まえて、報告書では環境配慮設計として、自動車の解体性を例示しており、より多くの部品や素材をリユース・リサイクルするインセンティブとなる環境配慮設計の有効性が示される一方で、定量化が困難であることや、環境配慮設計の進んだ自動車のユーザー選択が課題として記載されています。
15	第3章 1.(1)	現時点、埋め立て量が1%以下までリサイクルできてきた。持続的な社会を実現するには、資源化できていない物質(ASR)は、大半がスラグ(主成分ガラス)とスラグ生成熱(樹脂)としてのリサイクルである。また、再生技術が確立されていないCFRPを経済的に資源化する必要がある材料としたい。	1件	ご指摘の通り、報告書においても、リサイクルの質の向上やCFRP等の素材の多様化について重要な課題として示されており、官民による今後の技術開発を踏まえつつ対応を進めてまいります。
16	第3章 1.(1)①	3Rの促進の観点から、また、リサイクルコストの低減の観点からもR-1234yfにおいても引き続き回収・再生・再利用が促進されるべきである。	1件	R1234yf等の新冷媒の取扱いについては、我が国のフロン類対策全体の中で検討される必要があり、別の場で議論されるものと考えております。
17	第3章 1.(1)②	持続的な社会を実現するには、経済原則でリサイクル(資源化)できるようにすべきで、再生資源の利用側への促進策を制定することとしたい。その際に注意したいのが、再生材の由来で、リサイクル料金の余剰を利用する場合は、自動車由来の再生材の利用分を主体としたい。	1件	報告書の内容に御賛同いただく御意見として受け止めさせていただきます。なお、自動車由来の再生材の利用については、燃費性能、安全性、や天然資源と同様の品質・コスト競争力・安定供給等の自動車に求められる技術的な課題などを踏まえつつ検討してまいります。
18	第3章 1.(2)	部品リユース促進のため、解体の定義を「エアバッグ展開及びコーションプレート剥ぎ取りに」に変更すべきではないか。	5件	道路運送車両法における永久抹消登録(解体)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と定義されています。そのため、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。

19	第3章 1. (2)	解体業として引取報告を終了した段階で重量税還付の手続きが行えるよう変更をお願いしたい。	1件	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。
20	第3章 1. (2)	部品リユースについては、リユースの観点のみならず日本製中古車のアフターセールスサービスに必要不可欠であることまで視野に入れるべきである。	5件	報告書(案)第3章3. (2)において、「中古部品の輸出業者を中心に海外への事業展開が図られているが、高い技能を持つ我が国の関連事業者やリサイクルシステム構築に知見のある事業者が海外進出し国際的に事業を展開することや、あるいは途上国でのリサイクルが困難な部品を輸入してリサイクルを行うこと、また、諸外国の人材に技能を伝達することは、現地における適正処理の拡大や資源の有効利用の促進の観点で、相手先国においてもメリットがあるものと考えられる。」との記載が盛り込まれており、御指摘のアフターセールスサービスの重要性についても踏まえたものとなっております。
21	第3章 1. (2)	部品リユース促進のため、初年度登録から13年以上経過している車の輸出及び事故車現状有姿輸出を認めないべきではないか。	5件	中古車輸出については、我が国から輸出される中古車が輸出先国において引き続き自動車として使用されることで、国際的な製品リユースが促進されており、自動車リサイクル法の目的である「資源の有効な利用の確保」に反するものとは観念されないため、中古車輸出に何らかの規制を加えることは考えておりません。
22	第3章 1. (2)	検査登録情報のより積極的かつ有用な開示と活用促進環境の整備を図るべきではないか。	1件	登録情報の開示等については、自動車関連情報の利活用に関する御意見でありますので、別の場で議論されるものと考えております。
23	第3章 1. (3) ①	自動車リサイクル法の仕組みの中で、ガラス回収分別作業・PPバンパー、内装PP類回収分別作業の運用を検討願います。	1件	ご指摘のとおり、報告書(案)第3章1. (3)①において、ガラスや樹脂等のリサイクルの重要性が示されており、自動車リサイクル全体の最適化等を通じて、これらのリサイクルを進めていくことを考えています。
24	第3章 1. (3) ②	素材の多様化への対応として、素材製造、燃費、リサイクル一貫のライフサイクルにおける環境負荷低減を促す公の評価指標(LCA等)と認知が必要である。	1件	ご指摘の通り、各プロセス一貫して環境負荷を低減することは重要と考えておりますが、実際の素材の選択については、燃費を含めた環境負荷やコスト等を総合的に勘案して、自動車製造業者等において評価・判断されるものと考えております。
25	第3章 2. (1)	引取業者間での使用済車の引取価格競争を行わせる事は、引取後の解体・破砕業でのリユース・リサイクルの好循環を阻害する事となり、自動車リサイクル制度の「あるべき姿」を実現出来ないのではないかと。	1件	自動車リサイクルシステムは、市場原理に基づきリサイクルの維持を前提として、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、シュレッターダスト)についてのみ、自動車ユーザーが費用負担し、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することを目指したものであり、引き続き、使用済自動車が市場原理に基づき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。
26	第3章 2. (1)	自動車の法制上の引取り業者の育成が急務だと思う。特に、メーカー系の販売店等。	1件	報告書においては、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の重要性が改めて示されており、「使用済自動車判別ガイドライン」を踏まえながら引取業者がユーザーに対してどのような情報提供を行うべきか改めて整理するとともに、その内容を引取業者に確実に伝達し、引取業者がそれに基づく対応を進めていくよう注視してまいります。
27	第3章 2. (1)	引取業の責務を果たしていない業者が多くリサイクル料金の先送りが頻発している。引取業の登録制から許可制にして4業の一体化及び、リサイクル料金の前払い制移行を望む。	1件	報告書においては、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の重要性が改めて示されており、「使用済自動車判別ガイドライン」を踏まえながら引取業者がユーザーに対してどのような情報提供を行うべきか改めて整理するとともに、その内容を引取業者に確実に伝達し、引取業者がそれに基づく対応を進めていくようにしてまいります。
28	第3章 2. (1)	使用済自動車となった場合、最終所有者であるユーザーが自ら申告できるような制度(たとえば、使用済自動車登録ハガキの送付など)が必要であると考えます。	1件	自動車リサイクル制度においては、最終所有者は引き渡した自動車が使用済自動車として適正に処理されているか確認することができるため、既に現行の制度の中で対応できているものと考えております。
29	第3章 2. (1)	一部引取業者(ディーラー、中古自動車販売業者等)では車輛の入庫から移動報告がなされるまでの間にこちらから催促をしなければ実施されないケースがあり、システムを順調に運営するためにも「移動報告を速やかに行うこと」の行政指導の徹底をお願いします。	1件	ご指摘のとおり、報告書(案)第3章3. (3)②においても、移動報告情報等を活用して自治体による監督・取締り等強化していくことが課題として示されており、引き続き、制度の適正な運用に取り組んでまいります。

30	第3章 2. (2)	地域の現状を検証致しますと、平成17年1月のリサイクル施行後、年々廃車の未処理及び不法投棄の状況は減少していますが、未だ見受けられますので今後も現状把握と、対策が必要と思われまます。	1件	ご指摘のとおり、報告書(案)第3章3. (2)においても、不法投棄等の未然防止及び解消に向けた対策が記されており、引き続き、関係主体が連携して取り組んでまいります。
31	第3章 2. (3)	特預金を活用した被災自動車の処理の経験は、今後に向けた指針や体制整備という形で、具体的かつ着実な実行を望む。	1件	ご指摘のとおり、報告書においても、東日本大震災で柔軟に対応を行った経験を活かしていく必要性が示されており、大規模災害時等における迅速かつ確実なリサイクル体制の構築に努めてまいります。
32	第3章 2. (3) ②	3Rの促進の観点から、また、リサイクルコストの低減の観点からR-134a、R-1234yfにおいて再生・再利用が促進されるべきであり、「可能な限り再生・再利用が求められ…」とすべきである。	1件	フロン類は環境負荷物質であり、冷媒転換等を進めつつ、原則破壊されることが求められていることから、フロン類の資源価値や業務用冷凍空調機器のフロン類の再生需要への影響を踏まえて、資源としての有効利用を図る観点から、適正処理を進めてまいります。なお、R1234yf等の新冷媒の取扱いについては、我が国のフロン類対策全体の中で検討される必要があり、別の場で議論されるものと考えております。
33	第3章 2. (3) ②	フロン類の適正処理(再生・再利用)を進めていくとすべきである。	1件	自動車リサイクル法において、フロン類回収業者が自らフロン類を再利用することは認められている一方、フロン類は環境負荷物質であり、冷媒転換等を進めつつ、原則破壊されることが求められていることから、フロン類の資源価値や業務用冷凍空調機器のフロン類の再生需要への影響を踏まえて、資源としての有効利用を図る観点から、適正処理を進めてまいります。
34	第3章 2. (3) ②	資源としての有効活用することに賛成である。	1件	報告書の内容に御賛同いただく御意見として受け止めさせていただきます。自動車リサイクル法においても、フロン類の資源価値や業務用冷凍空調機器のフロン類の再生需要への影響を踏まえて、資源としての有効利用を図る観点から、適正処理を進めてまいります。
35	第3章 2. (3) ②	自動車の解体を主業としていない業者(解体業の許可を有する中古車販売業者等)が破砕業者に直接移動報告を行っていないケースを把握していただき、改善指導をお願いします。	1件	ご指摘のとおり、報告書(案)第3章3. (3)②においても、移動報告情報等を活用して自治体による監督・取締り等強化していくことが課題として示されており、遅延報告への対応も含めて、引き続き、制度の適正な運用に取り組んでまいります。
36	第3章 2. (4) ②	リサイクル料金の余剰金を利用して自動車解体業者が適正に解体行為を行う上で必要なもの(電子マニフェストの運用に使用するPC・解体車輛管理システム)等の購入・運用に必要な費用の助成、リサイクルの容易な新素材による自動車部品の開発をお願いしたいと思います。	1件	報告書(案)第3章2(4)に記載のとおり、特預金はユーザーから自動車の再資源化のために預託された公益性の高い資金であることを踏まえ、リサイクル料金の低減につながる用途への出えんを優先することを念頭に、その用途について改めて検討してまいります。
37	第3章 2. (4) ②	特預金の使途に①放射能汚染車両の処理、②中古車輸出国におけるリサイクル問題解決、③炭素繊維部品のリサイクル研究を追加するべきではないか。	5件	報告書(案)第3章2(4)に記載のとおり、特預金はユーザーから自動車の再資源化のために預託された公益性の高い資金であることを踏まえ、リサイクル料金の低減につながる用途への出えんを優先することを念頭に、その用途について改めて検討してまいります。
38	第3章 2. (4) ②	講習制度、また諸外国の人材に技能を伝達する制度を構築し実施する産官学連携の機関の設立を提案する。その運営資金の助成を特預金の使途に加える。	1件	報告書(案)第3章2(4)に記載のとおり、特預金はユーザーから自動車の再資源化のために預託された公益性の高い資金であることを踏まえ、リサイクル料金の低減につながる用途への出えんを優先することを念頭に、その用途について改めて検討してまいります。
39	第3章 3. (1)	新機構、新材料など経済的にリサイクルが困難なものに対しては、製造業者による引取・リサイクルする制度とし、ルールを整備するべきではないか。	1件	報告書(案)第3章3(1)に記載のとおり、例えばCFRP製のボディは、まずは自動車製造業者等の責任の下でリサイクルを行う等、セーフティネットを整備するべきであると考えており、報告書の内容に御賛同いただく御意見として受け止めさせていただきます。
40	第3章 3. (2)	海外で使用済みとなる割合が増えることが想定されることから、当該国での適正処理と資源利用されるような仕組み、技術的な貢献をすべきである。	1件	報告書(案)第3章3(2)に記載のとおり、政策対話や関連事業者の海外進出の推進等を通じて自動車リサイクルの国際展開を行っていくこととしており、報告書の内容に御賛同いただく御意見として受け止めさせていただきます。

41	第3章 3.(2)	中古車の輸出取引の増加に伴う特預金の残高増加や輸出先国での社会的費用の増大、それらに対する我が国の責任を考慮して、自動車リサイクルの国際展開について、より踏み込んだ対策の提言が必要ではないか。	1件	御指摘の懸念も踏まえ、報告書(案)第3章3(2)に記載のとおり、今後も自動車リサイクルに関する学術・研究面での交流の後押しや、政策対話、我が国の関連事業等の海外進出等を推進していくこととしております。なお、中古車輸出件数とリサイクル料金取戻し件数は接近しており、今後、中古車輸出件数の増加に伴い特預金の額が増加することは見込まれておりません。
42	おわりに	昨今の情勢の変化を踏まえると、次回の本制度の評価が5年後であることの是非は、柔軟に考えるべきである。	1件	報告書(案)【おわりに】に記載のとおり、5年後を目途に評価・検討を行うとともに、今後とも定期的にフォローアップを行い、自動車リサイクルに係る状況変化に遅滞なく柔軟に対応し、制度の適切な運用に努めてまいります。
43	全体	使用済自動車のリサイクルの高度化の内容が曖昧である。高度化とは何か、リサイクルの質の向上や2Rの促進との関係は何かを明白にし、総花的でなくポイントを示すべき。	1件	前回報告書においては、自動車リサイクルの高度化が課題として記され、循環型社会の実現に向けレアメタル等に着目したリサイクルの質の高度化が進められてきたところです。本報告書においては、あるべき姿の実現に向けた基本的方向性として、3Rの推進・リサイクルの質の向上を基本的方向性の1つとして取り上げており、自動車製造業者等における環境配慮設計や再生資源利用、部品リユース、自動車リサイクルの最適化を積極的に推進してまいります。
44	全体	文書としても現状としても、一見、特段問題があるとは思われない。罰則を更に強化し、一方で参入障壁は設けずに業界の新陳代謝の活発化を求め、産廃処理にありがちな業者が不法な利益を得る事態を発生させないようにしておく事が重要だと考える。リチウム回収に関しては国際市場での枯渇や中国からの輸出規制に備え、回収と再利用、ならびに流出の阻止を徹底するよう必要があると考える。	1件	報告書の内容に御賛同いただく御意見として受け止めさせていただきます。御指摘の不要投棄・不適正処理への対応の強化や次世代自動車のリユース・リサイクルに関する課題への対応につきましては引き続き取り組んでまいります。
45	全体、第3章 2.(4)	自動車に係る社会的コストの有り様は、昨今の自動車関連技術の進歩等を鑑みて再定義する必要があると考える。	1件	報告書(案)【おわりに】において「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る」との記載されているとおり、社会的コストのあり方も含めた状況変化を踏まえつつ、制度の評価・検討を適宜行っていきたいと考えています。
46	その他	使用済車の台数確保のため、輸出時のリサイクル料金還付は中止し、リユース拡大・リサイクルの質の向上(全部再資源化委託金のASR処理委託金並の付加やCar to Carリサイクル促進財源等)に活用すべきである。	1件	中古車輸出については、我が国から輸出される中古車が輸出先国において引き続き自動車として使用されることで、国際的な製品リユースが促進されており、自動車リサイクル法の目的である「資源の有効な利用の確保」に反するものとは観念されないため、中古車輸出に何らかの規制を加えることは考えておりません。
47	その他	事故車の残存する未展開SRS類の有無を確認することが義務づけられていますが未展開のSRSが無く引取報告時にSRS装備を「無」にした場合の確認等に関わる手間について作業工賃等の支払いを検討して下さい。	1件	自動車リサイクル制度においては使用済自動車の確実な処理を確保する等の観点から適切な移動報告の実施が義務付けられ、全ての関係事業者にご協力いただいているところですが、実際に業を行うにあたっては、使用済自動車、解体自動車、取り外した有用部品・金属等の売却による収入等により、御指摘の費用についても賄うことが可能であると考えております。
48	その他	引取工程・解体工程にてSRSリコール情報が閲覧できるようになっておりますが、引渡工程によってはフロン工程から作業に入ることがありますので、作業員の安全確保の観点からもフロン工程でも閲覧できるようにして下さい。	1件	報告書においては、JARCOにおける関係事業者等との意見交換等を通じたシステム改善ニーズの把握が課題として示されており、実際の自動車リサイクルの実施状況等をよく踏まえて、リサイクルシステムの効率化・安定化を進めてまいります。
49	その他	解体業者の判断にて破碎工程への引き渡しに120日を超えて出来るようにして頂きたいと思っております。	1件	使用済自動車の法定処理期間は、使用済自動車が廃棄物であることから、廃棄物及び清掃に関する法律等の他法令との関係などの整合性を図りつつ設定されており、現段階において見直す必要はないと考えております。
50	その他	これからの新車販売時にはリサイクル料金を別表で記載することを廃止し、商品代金に直接含めて新車購入者の負担にすることで解体業者等に最終負担がないようにして頂きたいと思っております。	1件	リサイクル料金を明示することより、①自動車製造業者等が自動車の開発・販売にあたり、リサイクル分野における競争を強く意識することとなる、②自動車を購入する者がリサイクル料金を指標としてリサイクル容易な自動車を選択しやすくなる、といったリサイクルに関する競争が促進されているところですが、リサイクル費用を内部化した場合には、このようなリサイクルに関する競争が生じにくくなるという問題があります。

51	その他	オークションに出品された自動車が使用済自動車となった場合にはリサイクル料金の負担は出品者となるような仕組み作りをお願いしたいと思います。	1件	オークション会場はあくまで商品車の取引環境を提供する場であり、落札者自ら使用済とする場合には最終所有車である落札者がリサイクル料金を負担すべきと考えられます。
52	その他	現在の仕組みであると新車を買えないユーザー(古い車の持ち主)ばかりが自動車リサイクル料金を負担する結果となってしまうのも不公平ではないかと思えます。	1件	自動車リサイクル法において、リサイクル料金預託済みの自動車を譲渡する際は、自動車の譲渡に伴い、新所有者がリサイクル料金を預託したものとみなされることになっています。したがって、中古車を譲渡する際に、新たな所有者にリサイクル料金を預託済みであるとの地位を含め譲り渡すことになることから、リサイクル料金相当額を中古車の売買価格に付加して取引されることが想定されています。
53	その他	オークションで購入した車両(解体業者購入)については、ある一定期間経過後でないと、自動車リサイクルシステムの引取報告入力ができないようなシステムを構築すべきではないか。	1件	オークションで購入した自動車については、一度中古者として購入したものを解体事業者等の判断によってこれを自ら使用済自動車として引き取る事例があると承知していますが、この場合は、他のケースと同様に自動車リサイクル法に基づき、使用済自動車として引き取った時点から起算して3日以内に移動報告を行う必要があります。