

## 第20回 投資促進等ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：平成28年3月15日（火）15:00～16:32
2. 場所：中央合同庁舎第4号館4階共用第2特別会議室
3. 出席者：
  - （委員）大崎貞和（座長）、松村敏弘（座長代理）、安念潤司、森下竜一
  - （専門委員）川本明、小林三喜雄、道垣内正人、圓尾雅則
  - （事務局）羽深規制改革推進室長、刀禰規制改革推進室次長、小野規制改革推進室次長、佐久間参事官
  - （国土交通省）自動車局自動車情報課 益田課長  
自動車局自動車情報課 松生専門官
  - （環境省）大臣官房廃棄物・リサイクル対策部産業廃棄物課 水谷課長補佐  
大臣官房廃棄物・リサイクル対策部企画課リサイクル推進室 鈴木室長補佐
4. 議題：
  - （開会）
  - 1. 自動車の封印の見直し
  - 2. 店頭回収されたペットボトル等の再生利用の促進
  - 3. ロボット関連規制の見直し
  - 4. 次世代自動車関連規制の見直し
  - （閉会）
5. 議事概要：

佐久間参事官 お待たせいたしました。皆様お集まりですので、ただ今から「規制改革会議 第20回投資促進等ワーキング・グループ」を開催いたします。

皆様におかれましては、御多用中、御出席いただき、誠にありがとうございます。

それでは、議事を進めさせていただきます。

なお、本ワーキング・グループにおいては議事録を公開することとなっておりますので御了承願います。

以後の進行は、大崎座長にお願いします。よろしくをお願いします。

大崎座長 早速でございますが、議題1「自動車の封印の見直し」について検討いたしたいと存じます。本日は、関係府省として国土交通省から御出席をいただいております。

まず、要望の内容について事務局から御説明をお願いします。

佐久間参事官 それでは、説明いたします。

本件検討につきましては、昨年10月31日に、行政書士法人自動車登録センター新潟様から、規制改革ホットラインに提案がなされたことを契機としております。その要望者から

資料 1 - 1 を提出いただきました。それでは、事務局から要望について説明させていただきます。

資料 1 - 1 に提案事項ということで「自動車の封印の廃止」ということになっております。

もう少し具体的にどういう問題意識をお持ちかということですが、まず資料の束の一番後ろに参考資料がございますので、御覧ください。これはホットラインの要望内容と所管省庁の検討結果を書いているものでございますけれども、この提案の具体的内容等の欄を、ちょっと字が小さいのですけれども、見ていただければと思います。

道路運送車両法上、登録者はナンバープレートを付けた上で封印を取り付けないと公道で走行できないことになっております。封印とは何ぞやということですが、これは国交省から提出いただいた資料、資料 1 - 2 の 4 ページに緑で「封印」と書いてありますけれども、これが封印というものでございまして、車の後部のナンバープレートの左上側に付いているものでございます。

この法律の目的は、要望者によれば、財産としての車を保護するということで、所有権の公証であるとか、あるいは防犯にあるということだとは思っているけれども、現在、法制定時に比べると自動車はるかに普及して、もう日常生活に欠かせない必需品のようになっているし、防犯という観点からも、確かに封印というのは防犯にも役に立っているということだけでも、技術進歩によって別の防犯装備を採られるということも可能となっている。そういうことからすると、封印が果たした役割は終えていると考えられるのではないか。そのように述べております。

また、封印ということですと、今、いろいろな方法がありますけれども、原則としては運輸支局なり出張封印場なりに車を移動しなければならない。そうしますと、燃料とか時間等の経済的損失がある。あるいは、運輸支局だけですと全体をカバーできないということになりますと、出張封印場の設置ということもあるのですけれども、そういったものの行政上の負担、あるいは複雑な手続等による行政の無駄、そういったことが発生し、その負担というのが車を所有するユーザー側の負担になっている。

他方、軽自動車には封印は義務付けられていないけれども、これについて何ら問題が発生していないということで、要望者は封印を廃止すべきだと述べているわけでございます。

これに対する制度の現状とか措置の概要、国交省さんとしての考えというのは、後ほど国交省さんから説明されると思いますので省略いたします。

また資料 1 - 1 に戻っていただきまして、要望者様から封印を廃止した場合のデメリットとメリットを記載していただいております。封印を廃止した場合のデメリットというのは、要望者によればそれほどないとしております。別に封印を廃止したからナンバーの規格を直したり、ネジの位置を変えなければいけないとか、そういったことはない。あるいは、封印に代わるものを取り付けなければいけないというものでもない。また、所有権の公証に影響を与えるわけではない。所有権の公証は登録制度できちんと担保されているという

ことで、特に廃止によるデメリットはないのではないかと。強いて言えば、封印とか封印の台座を製作している事業者さんは困るかもしれないというのはあるかもしれないけれどもということですが、いずれせよデメリットはそれほどないであろうと。

それに対して、封印を廃止した場合のメリットというのはいろいろとあるとしております。一つは、自動車の購入者から見たメリットということでございまして、封印のための自動車の移動がなくなり、手数料的にも多少なりとも負担が軽減される。あるいは、希望ナンバーやご当地ナンバーへの変更がしやすくなるとか、あとは自分で登録することも容易になり、選択肢が広がるということでございます。

これに関連して別紙が付いていまして、3ページ目になるのですけれども、<別紙>に、現在の制度でユーザー自身が購入した新車を登録した場合の手順と費用ということで、ディーラーから車を購入ということで契約を締結すると、代金を支払ってうんぬんかんぬんとなっていますけれども、移動しなければいけないという点について述べているところは5の部分です。市役所で臨時運行ナンバーと許可証を借り受けないといけない。これは陸運局まで運転して行くためにナンバーをもらう、特別の許可を受けている。ものの本を見ると、白ナンバーに斜め線が入っているものですが、そういったものを借り受けて、臨時運行ナンバーを取り付けて検査登録所へ自走、車を持って行って、登録書類を作成、提出すると、あとはナンバーの取付けと封印をしてもらう。取付けして封印してもらっても、この後、また市役所に臨時運行ナンバーを返却しなければいけないということになっているということでございます。

本人が購入した新車を自分で登録しようとする、封印制度があるので上記の手順を踏まなければいけない。ただ、車を移動したくないという場合には、ディーラーにおいても封印ができるというような仕組みがまた別途ございますので、それを利用することもできるので、移動が嫌だということでディーラーさんに頼むと、やはり1万5,000円なり2万円なり、それは事業者さんによっていろいろなのでしょうけれども、手数料を支払わなければいけないという現状があるということでございます。封印が廃止されると、にもありますけれども、手数料の支払いがなくなっていく。

この出張封印の手数料というのは、例えば自分がどこかに引っ越すという場合にナンバープレートを変えなければいけないのですけれども、そのときに行政書士さんなりに来てもらって封印してもらうというのがあるようではございますけれども、封印が無くなればこういう手数料も無くなるということでございます。あるいは、自動車の移動や変更の手続というのも非常に簡素化されるということでございます。

また、自動車販売店にとってもメリットがある。自動車の購入者の代わりに販売店の方が封印するということもするので、当然封印が無くなれば車の移動が無くなります。時間とか人件費等もいろいろ節約になるし、移動中の危険も回避できるのではないかと。あるいは、毎月運輸支局に提出が求められている封印の報告書等の管理業務から解放されて、他の業務に活用できるのではないかと。といったことが考えられます。

さらに、社会的なメリットについては、封印を取り付けるため、この要望者は新潟県の方ですけれども、封印分室といって役所の出先みたいなものが設けられているわけですが、そういった施設を維持する費用とか要員の確保もしなくてよくなるということもあるし、あるいは敷地にゆとりが少ない運輸支局とか自動車検査登録事務所も多くて、要望者によると、週末とか月末とか、敷地内に入ることができない車があふれて、渋滞の原因になっているところも多々あるとのことですが、こういった封印のための自動車の持込みが必要なくなれば、多少とも混雑や渋滞が解消されることになるのではないかということ述べております。

2 ページ目に行きまして、封印廃止というのはすぐ実行可能だということも要望者は述べておりまして、もちろん道路運送車両法の改正が必要ということで、そういう点では時間がかかるとは思いますけれども、ひとたびそういった法改正等が行われれば、登録現場においては特に準備することもなく即可能なのではないか。特に業務上混乱を発生するというようなこともない。そのように考えているということでございます。

以上の点から、自動車の封印制度については見直しを図るべきというのが要望者の要望でございます。

私からは以上です。

大崎座長 ありがとうございます。

それでは、ただ今の点について、国交省さんから御説明をお願いいたします。

国土交通省（益田課長） 国土交通省自動車局自動車情報課長の益田でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、あらかじめ提出させていただいております資料に基づきまして御説明させていただきます。

御提案の中で、所有権の公証ですとか、あるいは車を移動することの無駄、あるいは防犯、あるいは軽自動車との違いについて御提案がございましたので、その点の資料が中心となります。その後の資料 1 - 1 については口頭で補足をさせていただきたいと思っております。

まず、封印とは車の後部のナンバープレートの左の方に 1 カ所付けるようになってございます。ナンバープレートはもともと正式名称が「自動車登録番号標」という名前になっていまして、自動車登録で登録した番号を車体に付けるという意味でございますので、登録についてというものを 1 ページ、2 ページ目で書かせていただいております。

先ほども御説明がございましたが、道路運送車両法上、車を運行の用に供するためには自動車の登録というものが必要でございます。第 5 条ですが、車を登録するとどういう効果があるかということについての規定でございます。所有権の公証といっております。所有権が移転した場合に、それを第三者に対抗するためには車の登録をしなければならないというものが決まっております。その登録した番号を車に付けているというのがいわゆるナンバープレートでございます。

今、登録の対象になっておりますのは、乗用車、バス、トラック、大型車で、軽自動車と二輪車は今は登録の対象になってございません。これはまた後ほど資料5の5ページに出てまいります。

登録の主な要件といたしましては、実際に自分が車の所有権を持っていることとか、あるいは車のいわゆる保安基準と言ってありますが、安全上の基準ですとか、環境上の基準を満たしていることを審査の上、登録をしてございます。

登録制度の目的・効果という中で、一番上が目的でございますが、先ほど申しましたとおり、車を実際誰が持っているのかということ、登録制度によってそれを担保しておりまして、その番号を車に付けて対外的に明らかにしているという内容でございます。

登録制度の効果で、2番目と3番目、登録の情報を自動車関係の行政にも使っておりますし、そのほか犯罪捜査ですとか、徴税、不正輸出防止などにも使っているという資料が1ページ目でございます。

2ページ目でございます。これは1ページ目の内容をポンチ絵のような形にしており、登録の要件として、実際に検査で保安基準の適合を見ているとか、あるいは自動車重量税の納付、いわゆる車庫法に基づく車庫証明でございますが、車両がちゃんと保管される場所などを確保している、あと自賠責を払っているなどの要件を審査した後に、登録という手続にまいります。登録をした車につきまして、後でまた御説明申し上げますが、実際に現車を持ち込んでそれにナンバープレートをつける必要がありますので、その車が本当に登録した車と合っていると確認の上、ナンバープレートを取り付けて、その後に封印というものをその場で取り付けるという仕組みになってございます。

3ページでございますが、御指摘の中で車を移動することのデメリットということを強調されておりますので、若干その点について補足をさせていただきます。

封印制度というのはナンバープレートとセットで動いておりますので、ナンバープレートの取外しがない場面では封印はもう付いたままであります。ナンバープレートを新しく付けたり、あるいは交換したりという場面で封印が出てきます。そのため、ナンバープレートとセットで動いている仕組みになってございます。

封印が付くことによりまして、登録された車と同じナンバープレートが付いていますねというものを担保しているというものでありますし、4ページ目に出てまいります。ナンバープレートは外そうとすると封印が壊れてしまいます。これは簡単に壊れるような仕組みになっておりまして、外そうとすると壊れてしまうので、再度取りつけたときには封印がもうない状態になってしまって、ナンバープレートが取り外されたのだなというのが容易に分かるような仕組みに構造上なっております。

2番目は先ほど申し上げましたが、3番目のところで、いろいろな場面が想定されますが、基本的に私どもは封印のために車をなるべく移動させないような仕組みをいろいろ考えてございます。御指摘は封印のために自動車を移動するということが書かれておりまして、その点についての補足が下の方の表でございます。

運輸支局等のほかに、自動車の販売店ですとか、あるいは整備工場に取り付ける仕組みにしておりまして、それを敷衍させていただきます。

先ほど来、ナンバープレートと封印はセットで動いていますという話を申しあげましたが、ナンバープレートを新しく取り付ける、あるいは交換するような場面というのを、下の場合で挙げてございます。御提出の資料の1 - 1の別紙にありますとおり、新しく新車を買われた場合が一番典型例だと思っておりますが、新車を買われた場合はナンバープレートが付いていない状態を買われますので、新しくナンバープレートを付ける必要があります。

自動車を購入した場合、これは新規の車の場合と、中古車の場合もございまして、中古車の場合、ナンバープレートが付いているもの、そのまま使えるものももちろんございまして、使えないもの、あるいはナンバープレートが付いていないもの場合に交換する必要がありますが、典型的な場面として、御提案にあるような、新しく車を買われた場合で申し上げますと、2通り、これはユーザーの方の御選択によりまして、当該自動車を実際に運輸支局に持ち込む場合です。これは御提案の参考の方で触れてあるので、また後で補足をさせていただきます。この場合には、実際に御自身で自動車の登録の手続をされて、ナンバープレートを受け取られて、かつその場でその封印を打たれるという仕組みになってございます。

現状で申しますと、かなりの場合は実際に車を買われたときも、自分で運輸支局に行かなくても、ディーラーさんにやってもらっているパターンがほとんどだと思いますが、その場合にはディーラーさんは、新車の場合は乙種で、中古の場合は丙種という言い方をしておりますが、実際に車を運輸支局に持ち込まなくても、車を買った店舗に車を置いたままで、封印を自動車ディーラーの方が代わりに打つという仕組みになっております。そのため、わざわざ封印のためだけに車を移動する必要はなくて、ディーラーの方が代理で登録に行って、ナンバープレートを受け取って持って帰って、実際の店舗で封印を打つという仕組みができる。それが上から2番目でございます。

実際の場面を想定しますと、通常は土曜日、日曜日お休みの方がかなり多いものですから、土日に新車を買われて、平日の間、自分が支局で手続するのが大変なので、そのまま任せて、多分、お金はお支払いになる必要があるのですが、平日にディーラーの方が運輸支局に行って登録をして、プレートを受け取って持って帰って、封印をディーラーさんが打って、土日にまた店舗に行って納車する。あるいは、届けてもらって納車をしてもらうというパターンが大多数だと思っております。

そのほか、ナンバープレートが変わる場面は引っ越しの場面が考えられまして、ここに地名表示がございまして、引っ越しをして例えば都道府県が変わるような場合というのは地名が変わりますので、変更登録と言っておりますが、ナンバープレートを変更していただく必要がございます。その場合には、御自身で運輸支局に持っていかれる場合ももちろんありますが、先ほども出張封印というのがありましたが、かわりに行政書士さんに手続

をお願いしていただいて、行政書士さんがまず変更登録の手続自体をされて、かつナンバープレートも受け取られて、封印を一緒に持って帰って封印を打つという仕組みになっています。ですので、ナンバープレート受取りという行為が出てまいりまして、その封印のためというよりもナンバープレートを預かって、一緒に封印も打つという制度になっています。封印のためだけではもちろんないのです。

最後の整備のためであります。これも整備するときには必ずナンバープレートを外さなければならないということはないのですが、例えば後ろから追突をされてバンパーが壊れてしまったような場合には、バンパーごと交換しますので、そういう場合にはナンバープレートをどうしても取り外す必要があります。そういう場合、ナンバープレートを外して付けるときに、一緒に外した封印が付けられないこととなれば、それもユーザーさんの御迷惑にもなりますので、それは整備工場でも封印がちゃんと打てますという仕組みにさせていただきます。

ですので、基本的には御自身で自ら支局に行きたいという方は、先ほどの参考資料のような形で行くことも可能ですが、そうではない場合は、手数料はもちろん必要になってしまうのですが、わざわざ車を移動しなくても、例えば新規であれば新車のディーラーさん、中古であれば中古車販売店、整備したときには整備事業者さん、あと引っ越しした場合は行政書士に依頼し、自宅でも封印が打てるような仕組みにはさせていただきます。

次に、4ページ目に入ります。御指摘の中で防犯の観点がございましたので、これも若干補足をさせていただきます。

先ほど申しましたように、封印を付けて、これを外そうとすると封印が壊れてしまう、再利用ができない仕組みになっております。ですので、封印を外せば、その後はもう封印がない状態になってしまうということになります。ここに書いてある件数は、ナンバープレートの盗難は含んでいないので、車両本体の数になりますが、これは日本損害保険協会さんが出されているデータから掲載しておりますが、軽自動車は封印がない状態で、過去10年の平均ですが、70件強の盗難があって、レクサスとか高い車から普通の割とコンパクトな車がありますが、軽自動車と比較をする関係上、なるべく軽自動車と財産的な価値が近いと思われるコンパクトカーという、大体1.5リットル以下の小さいものでありますが、母数が2,000万台ぐらいで似ているため、今、その両方で比較をしておりますが、もちろん封印だけの要因ではないにせよ、封印があるコンパクトカーと軽自動車を比べると、約3倍の盗難件数が違ってきます。

盗難された場合に、ナンバープレートを付けたままですとすぐ分かりますので、ナンバープレートの付け替えというのをよくされるのですが、封印がない場合には付け替えたときに盗難している疑いがある、捜査上なども容易になるということで、封印の一定の意義はあるのかなと考えてございます。

5ページ目になります。御提案の中で、軽自動車は登録車と比べて封印がないではないかという御指摘がございました。この点については御指摘のとおりでございます。今、

いわゆる白いナンバーの登録自動車と黄色いナンバーの軽自動車に分かれておまして、規格で車両の区分が変わっております。排気量ですとか長さで変わっております、登録自動車は、平均価格で書いておりますが、一般的に財産的な価値も高い。軽自動車はそれに比べると、総論で言えば低いということで、登録自動車については正に登録をしてナンバープレートをつけて封印をするというセットになっております。自動車の抵当権なども登録自動車には可能になっておりますし、税制についても金額が軽自動車と登録自動車は違うということで、規格に従っていろいろな要素が異なっている。取扱いが変わっているという状況でございます。

軽自動車について申し上げますと、登録制度の対象にはなっておりません。かつ、登録が無いので封印もなしでございます。ナンバープレートは付いていますが、軽自動車には封印がない状態です。抵当権の設定もございません。軽自動車も若干安くなっているということで、登録と連動しているいろいろな仕組みがあって、封印はその一環で分かれているということでございます。

6 ページに結論で書かせていただいておりますが、恐縮ながら、その御提案についてはなかなか難しいなということで、考え方を提示させていただいております。

その上で、いただきました資料 1 - 1 について、これは口頭での補足になりますが、簡単に当方の見解を述べさせていただきます。

2 番の所有権の公証に影響を与えるものではないということについては、ナンバープレートの取り外し、取付けが容易になるということで、デメリットはあるのかなと思っております。

3 番目につきまして、ちょっとこここのところの趣旨をとりにくいところもあって、例えばなどはよく分からなかったのですが、例えば でいきますと、先ほどの事務局からの御説明がございましたが、出張封印での手数料の支払いがなくなるということは、確かに行政書士さんに頼んでやってもらうということはないのですが、引っ越しをした場合に、登録をしたり、ナンバープレートを受け取ったりという手続が残ってしまいますので、仮に封印を廃止しても、では登録の手続をどうするのか、あるいはそのナンバープレートを誰が受け取るのかというのは残ってまいります。封印だけの問題ではないということを考えております。

(2) に参りますと、 のところで封印のための移動がなくなり、というのがありますが、ここは事実誤認がございまして、先ほどの資料の 3 ページにお示しをさせていただいておりますが、乙種の自動車販売店の方というのは自分の店舗で封印が打てます。ですので、わざわざ車を移動しなくても自分の店舗で封印が打てるので、移動させる必要はそもそもありません。ここは事実誤認かなと思っております。

の管理業務から解放というのは、これは実際管理をしていただいている、提出していただいておりますので、この点は封印の適正な管理という観点からの作業は実際やってもらっております。

(3)のところで、封印を取り付けるための封印分室と書いてあるのですが、我々の行政側の用語で、封印分室、あるいは先ほどの封印出張所という用語は実はございません。どうしてこういう用語が使われているか分からないのですが、実際、当方の制度では分室という制度がありまして、これは例えば先ほどの3ページの資料で、整備のためのナンバープレート取り外しは整備工場できるといふようにしてありますが、事業者さん中では中小の整備事業者さんは単体では整備工場を持たなくて、協同組合のような形で何社が集まって、共同で整備工場を持っておられるようなケースがございます。そういうときに、もちろんナンバープレートを取り外す可能性があるのも、そういう場合にはそこを分室という扱いにして、そこでも封印が打てますよという仕組みになっております。そのため、行政のお金を使ってわざわざ分室を建てて、そこで封印だけを打てるようにしているというのではなくて、もともと典型的なのが先ほど申しました整備工場の協同組合の方が集まっているところでも封印が打てるようにするという制度にしております。ですので、施設を設置する、あるいは維持するための税金というのは基本的にないというのが現状でございます。

最後に、次のページになりますが、〈別紙〉のところでございます。実際の手続の流れは、仮に御自身でする場合にはおおむねこのような手続になると思います。最後のところでありますが、基本的に手数料は、今、民民の間でやっておられますので、行政上の縛りはございません。ざっと調べたところ、安いところでは数千円、大体1万円から、高いところで2万円ぐらいの手数料を取っておられますが、御自身でされる場合には上記のような手続が考えられます。

仮に御提案のように封印を無くすとなった場合に、簡素化する手続は、この中でいきますと、実は9番の の取付けの後の施封担当者である交付代行者の職員が来るのを待つ、 の封印を確認し、問題がなければ封印を取り付ける、ここの手続が簡素化されます。それ以外の実際に御自分で行って運輸支局で登録をしたり、あるいはナンバープレートを受け取るという作業自体はどうしても発生してまいりますので、そこは実は封印を無くしても簡素化されないということでありまして。そのため、当方の仕組みとしてはナンバープレートの取り外しとセットで動く仕組みにしておりますので、封印だけのために無用な移動をするということはない仕組みにしていると考えているところでございます。

長くなりましたが、以上でございます。

大崎座長 ありがとうございます。

それでは、ただ今の件について、委員の皆様から、御意見、御質問をいただきたいと思っております。最初に私から1点よろしいですか。

封印そのものの議論とは別に、お話を伺っていて私自身余り理解ができなかったのが、住所を変更したときにナンバープレートを変えなければいけないことの理由です。ナンバープレートが自動車登録所有権ということと連動しているというのは非常によく分かったのですが、この御提案者のおっしゃっていることの半分くらいは、仮に封印があっても、

住所地が変わってもナンバープレートは変わらないということになると解決するような気もいたしまして、先ほど、益田課長は意味が分からないとおっしゃったのですが、3のなんかは多分それと関係したことをおっしゃっていると思うのです。つまり、同じ会社の車を別の県に配置換えしたらナンバープレートを変えなければいけないから封印を変えなければいけないということをおっしゃっていると思うので、そこはどのようなのでしょうか。その辺、御意見をいただければ。

国土交通省（益田課長） ナンバープレートで地名表示というのがございまして、住所を変更した場合、実はここと連動してまいります。自動車がどの位置で使用されているかということが、またその自動車の都道府県税ですとか自動車税ともリンクしてまいります。自動車が実際どこに使用の本拠があるかというのを地名表示で見る仕組みにしております。その関係上、これはもちろん警察の防犯とかの観点も絡んでまいります。地名表示が変わる関係上、ナンバープレート自体が変わるという仕組みになっていまして、地名表示に連動して税金なども動いているというのが現状でございます。

大崎座長 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

森下委員 技術的な質問なのですが、封印を取り外す場合ということで、これが破壊用の切り込みが設けられているので盗難防止効果があると言われたと思うのですが、ナンバープレートを普通に替えるときというのも同じような形で壊れて、取り替えなければいけないのか、それも何か機械をもってすれば、普通に壊れることなく外せるのか、そこはどのようなのでしょうか。

国土交通省（益田課長） 基本は壊します。壊して外しています。

森下委員 では、要するにこれは悪い人たちがそういう機械を持っていたら壊すことなく外せるのではないかという意味だとか、そういうことはないのですね。

国土交通省（益田課長） 昔の封印は取り外しできて再利用できるようなこともあったので、仕様を変えまして、壊れるような仕組みに変えております。

森下委員 必ずそれは壊れるということですね。

国土交通省（益田課長） はい。

大崎座長 どうぞ。

川本専門委員 御説明をお聞きしていると、ほかの目的もあるようにも聞こえるのですが、主に所有権の安定が封印制度の一番の大きなベネフィットだというふうにお聞きしたのですが、そうであれば、所有者の人がメリットを受けているということなので、いずれにしても封印制度を維持することによる追加的なコストはかかっているのです。そういうメリットを感じて、所有権の安全のために必要だと思う人には封印をしてあげればよくて、そうではない、大丈夫だという人にはしなくてもいいという任意の制度にしまえば一番いいような気がするのですが、その点はいかがでしょう。

国土交通省（益田課長） 確かに、御指摘のように御自身の所有権のための封印という観点で捉えますと、自分の任意で付ける付けないというのはあるかもしれませんが、ちょ

っと話が脱線する可能性があります、例えば車自体が不正に輸出されたり、あるいは犯罪に使われるおそれなどもありまして、この車自体が盗まれてナンバープレートを変えられてしまいますと、誰が実際にそれを持っているかというのを追跡がなかなか難しくなったりして、それが犯罪に使われる例がないとも申しません。実際にございます。もちろん本人の所有権のためが一番大きな目的ではあるのですが、車を実際に誰が使っているか、誰のものかというのが明らかに分かる形でという中で、もちろん社会にもメリットがあるということでこういう制度にしております。犯罪防止の観点というのも、副次的な効果ではありますが、出ていると考えております。

大崎座長 どうぞ。

道垣内専門委員 今日の申し出は封印を何とかしてほしいということだったのですけれども、封印には一定の役割は多分あるのだらうと思います。無意味にやっているわけではないと思います。けれども、もっといいやり方もあるのではないかと思うのです。これを何年やっていっしょなのか分かりませんが、車自体にユニークな番号をちゃんと製造段階からつけて、それを表示するような仕方をして、それを読み取るとか、全面的な見直しについて御議論なり御検討なりはされているのでしょうか。

大崎座長 それに関連して私からも追加で質問したいのですが、そういう非常に重要な役割を果たす制度ですと、類似の制度が国外のいろいろな国にもありそうなのですが、例えばアメリカとか、イギリスとか、あるいはドイツとか、そういうところにもこういう封印制度というのはあるのですか。

国土交通省（益田課長） それぞれの御質問について分かる範囲でお答えをさせていただきます。

他の制度と申しますと、例えば実は車ごとに車台番号というのが付いておりますし、それが機械的にぱっと読み取れるようにもし将来的になれば、恐らくナンバープレートの役割も変わってくるものと思っております。

ただ、現状で申しますと、いろいろなICカードを入れるにしてもコスト的になかなかまだ見合わないというのが現状でございます。これは製造原価は1つ数十円で、交換してもせいぜい70円とか50円ぐらいのものなのですが、それに見合うほどの、例えばIT化で今直ちにそれが変わるかということ、正直まだそういうものはございません。ただ、将来的に御指摘のように、プレートなども無くても、何かの機械的なもので直ちに分かるようなものがあれば、このナンバープレート自体の役割ももう無くなるのかもしれない。そういう状況になれば、もちろん見直します。

自動車の分野も、今、技術進歩がかなり激しくなっておりますので、そのキャッチアップをするようにしております。そういうものが出てくれば、ナンバープレート自体の見直しも、封印ももちろんもう無くなると思っておりますし、プレート自体の役割も終わるものと考えております。ただ、現状で申しますと、コストに見合っただけの効果が出るものはなかなか無く、まだコストが高いのではないかと考えてございます。

今、座長から御指摘のあった外国の例でございますが、外国の例は正直余りたくさんはございません。韓国ではございます。シンガポールで流入規制をやるときに封印を付けてというのはございます。ただ、アメリカ、イギリスの比較で申しますと、盗難件数を持っていませんが、盗難件数自体が日本と比較にならないぐらい数が相当多いという現状がございます。それが封印のおかげなのかどうか分かりませんが、盗難件数はかなり多いというのは事実でございますし、アメリカ、イギリスには封印はない。あるのは韓国と、流入規制のときのシンガポールというふうに承知しております。

大崎座長 どうぞ、事務局。

刀禰次長 事務局において本件を勉強しましたときに、一つ御議論いただくとよいと思っておりましたのは、軽自動車との関係でございます。軽自動車についてはこの要件となっていないということですが、近年、軽自動車が非常に高規格化をしてきた。新車の200万円というものも出てきているということで、平均的には確かに今日御説明があったような250万対120万ということですので、別に120万円が財産的に価値が非常に小さいというわけでもございませぬし、現に200万円のものもある。普通乗用車の場合でも、特に中古車とかになれば非常に価格が安いものもあって、5年か10年乗ってくれば車両価格は価値がなくなってくる。しかし、そうなっても、都道府県を越えたときには変更が必要になっているということで、中古自動車との関係で、昔この制度ができたころにはそれは多分違いがあったと思いますけれども、最近の状況からすると、制度的な差が説明できないのではないかと。軽自動車でこれだけ高規格化してきたのに封印をつけようという議論が起きていないのであれば、やはり現状においてはなくてもいい規制なのではないかという観点があるのではないかとということで取り上げていただくのが適当ではないかという議論をしておりました。

また、本日、盗難件数もございまして、これも程度問題はよく分かりませんが、現実的に月に23.7件、コンパクトカー封印ありでも盗難されているわけなので、それはどうなっているのかということだと思います。もし、海外にそのまま持っていっているのであれば、封印制度があっても持って行ってしまえば同じことだと思いますし、結果的に盗難を本当に防いでいると言えるのかどうかという意味においてはよく分からないところがあるのではないかと感じがいたしております。

以上です。

大崎座長 それで、今の点なのですけれども、軽自動車の場合は、所有権の公証という点では封印が無くても問題がないのでしょうか。そこはいかがですか。

国土交通省（益田課長） 軽自動車の場合には、譲渡証明書などを使ってやっております。ただ、実態として少なからず二重譲渡みたいな例は、登録車の場合は二重譲渡のようなものは制度的には生じないのですが、軽自動車のいろいろな流通実態を見ると、二重譲渡のような形で問題が生じている例ももちろんございます。

大崎座長 それは軽自動車の登録がないからということではないのですかね。つまり、

所有権の公証という点では、自動車登録が公証しているわけですよ。封印が公証しているわけではないですよ。

国土交通省（益田課長） もちろん登録制度でございます。軽自動車に対しては登録制度を入れるかという御議論に関しましては、正直、軽自動車の業界の方からはそういう御要望はいただいておらないこともあって、実際に軽自動車の財産的な価値が上がっているというお話がございまして、そういう場合には軽自動車の規格自体を見直すのかもしれませんが、現時点で軽自動車に登録制度を導入するという御要望というか、ニーズは今のところはないという感じで考えております。

もちろん軽自動車の業界の方から御要望があって、ユーザーの方からは是非登録制度をとという話があれば、またそれは違う話かも知れませんが、現時点では余り考えていなかった。

大崎座長 それともう一つついでに確認したいのですけれども、どうも私は登録制度と封印制度がセットになっているみたいな話がいま一つ理解できないのですが、自動車登録制度はあって、封印はしなくていいということでは、何かまずいのでしょうか。

国土交通省（益田課長） ナンバープレートがその場合付け替えが容易になってしまうということだと思います。

大崎座長 でも、ナンバープレートを付け替えても、自動車登録は変わらないですよ。

国土交通省（益田課長） 実際に走っている車は、現状で申しますと、車と登録されている番号がセットで真正のものとなります。もし封印がないとすれば、違うプレートを付けるということになります。その場合に、一見ぱっと見ると、実際の登録されている内容とは違う車にその番号が付いているということになります。それが良いのかどうかということになってまいります。例えば防犯の観点から言いますと、実際に車の番号と真正の持ち主が違うですとか。

大崎座長 それはそう。盗んだらそれは違う。

刀禰次長 まさにそのような点が、例えば軽自動車でなぜ全然問題にならないのかということをお答えいただきたいということでありまして、犯罪防止の観点であれば軽自動車でもいかようにも使えるわけですから、そこが一向に構わないのに現行制度が維持されている理由が。登録制度は便利であればあっても構わないのですが、封印まで行う必要はないのではないかとこのことを伺いたいということです。

大崎座長 それともう一つ分からなかったのは、封印がないがためにナンバープレートが安易に付け替えられるというけど、勝手に替えちゃった人は登録とナンバープレートが違うわけですから、自分が所有権を主張しても第三者に対抗にできないわけですよ。自分で不利益を招くので、そんなことを盗んだ人以外がやるとはちょっと思えないのですが。

国土交通省（益田課長） 正常な売買のときにはもちろんみずから不利益をこうむるだけなのですが、正に犯罪などに使われるおそれというのはもちろん惹起します。軽自動車の登録について言いますと、その登録自体が新しい登録手続をユーザーの方に課す必要に

なりますので、もちろん社会的なニーズがあって、軽自動車に対して登録を是非入れるべきだということであれば、そういうニーズを踏まえて登録を課すというのが考えられるかと思いますが、現時点でそういうニーズがそこまで顕在化していないというのが現状だと思っております。それは、軽自動車が財産的な価値なども、また実際に犯罪の防止とかの観点だけでいけば、登録制度を取り入れた方が良いのかと思いますが、登録制度を導入することによる軽自動車のユーザーのメリット、デメリットなどの比較考量が必要となって、今は無いというのが現状であります。

安念委員 お話を伺っていると、封印そのものは公証、したがって所有権の対抗要件とは関係がないはずですが。なぜなら、もともと原簿というか、土地で言えば登記簿みたいなものがある以上、ナンバープレートが仮に付いていなくても、あるいは真正の番号とは違うナンバープレートが付いていても、それは対抗の問題ではない。

そうすると、今まで伺ったお話によると封印に何のメリットがあるかということ、私法上の問題ではなくて、封印がとれちゃっているナンバープレートがあると、それはどうやら付け替えたのであろうと強く推定される。そして、付け替えたのに封印が無いところを見ると、それは何かよからぬことでやったという強い推定が働く。つまり、封印が有るか無いかは外部から見て割に分かりやすいから、封印が無いのを見ると、これは怪しい自動車だなという推定が働くという、この1点であるように思われます。

しかし、そうだとすると、問題は封印が無いことから犯罪発覚の端緒となるということが本当にどれだけあるのかということが結局問題となるように思うのです。コンパクトカーで23.7件/月というのですから、課長がおっしゃったように本当に日本っていい国だなと思うのですが、それはともかくとして、このうちどれだけが、「封印がない、怪しいぞ」というので捜査の端緒となったのでしょうか。これが封印制度のメリット有りや無しやを語る数字になるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

国土交通省（益田課長） その点の詳細な分析というかデータは、当方は犯罪を担当していないので分析できていないし、データも持ち合わせておらないのですが、もともとは本人の所有権を担保するところから登録制度があって、それを封印が担保しているということでございますので、犯罪の抑止は副次的な効果ではありますが、それだけではないということで考えて、軽自動車に登録制度が無くていいのかという議論は先ほどの議論のところに戻ってきますが。

大崎座長 しつこいようなのですけれども、封印が所有権を保全するという制度を担保しているかしていないかが私はよく分からなくて、封印が外されてしまい、ナンバープレートが付け替えられてしまったとしても、元の所有者の方は自動車登録によって第三者に所有権を対抗できるはずですよ。

国土交通省（益田課長） それはできます。

大崎座長 そうすると、封印の有無とは余り関係ない気がするのですが。

国土交通省（益田課長） 現在は封印によって実際に売買するときなども、正に公証と

言っておりますが、それが正に明らかになっていくというところであります。

刀禰次長 売買等の際は、もちろんナンバープレートはあるでしょうけれども、普通は車両に書かれている車台番号の方できちっと確認されているはずですので、登録と照らし合わせるのは当然のことだし、車検証もついておりますし、そういう意味では別に封印の有る無しで売買ができるできないということではないだろうと思われま。

先ほどの説明で、要は軽自動車の場合には要望が無いということですが、では普通乗用車の場合は要望が有るのかということ、特に封印に関しては本当に任意の仕組みでも何らかの問題がないのではないのかということについてのお答えが出ておらないものですから、そのあたりがない以上はやはり正当化できないのではないかと考えられると思いま。

国土交通省（益田課長） 実際問題として、本来の所有者の車に違うナンバープレートが付いているのが当たり前のようなことになった場合にそれで本当にいいのか、今は封印があることによって基本的には防止されている状況だと考えているのですが、今、約4,000万台の車が有りますが、ナンバープレートが付け替えられた状態が点在するような状況を封印によって防いでいると考えているのですが、それが普通に出てくるというのがいいかということ。

刀禰次長 ですから、軽自動車ではなぜそういう状態が構わなくて、普通乗用車は駄目なのかという御説明が無いということをお伺いしているわけです。

国土交通省（松生専門官） まず任意の制度というところをいくと、今、全ての車に封印が付いているという前提なので、付いていないと怪しいねという話は当然出るのですが、任意の人がたくさんいっちゃうと、付けた人の効果というのも当然減じられると思うのです。そういうところで、やるなら全てについてやるのできちんと意味があるのかなというところは今お伺いして思いました。

軽自動車の件についていいますと、この23というのと71という数字をどれぐらいと見るかですが、車の値段、例えば軽自動車の平均は120万という数字でしたけれども、この50を掛ければ6,000万という数字だと思います。一方で、メリット・デメリットのところでいくと、この封印の制度の維持にどれだけコストがかかっているのかと。それと防止のところと比較考量してどうかということになると思うのですが、

刀禰次長 そうならないと思うのです。

国土交通省（松生専門官） そういうところをいくと、ナンバープレートをそもそも付けるという制度がありますと、そのナンバープレートを付けるときにその人は必ず封印もその場で受けて、これまで申し上げてきましたとおり、そのために車を動かすという制度には今なっていない。数十円のものでほんと資格がある人がきちんと打てばそれで済むという制度で今運用されていて、それに対してこれだけの盗難が防止されている。それが全てこの効果というところまでは言い過ぎかもしれませんが、多少なりとあるのだらうということ。ほとんどコストがかからないようなところでそういったことが出

来ているし、そういうことによって登録車に乗っていらっしゃる方は安心して車に乗れるという制度になっているのかなど。

大崎座長 それはちょっとおかしいと思います。だって、そんなにコストのかからないすばらしい制度だったら、どうして軽自動車にも是非入れようという議論にならないのか。現実に恐らく軽自動車の業界の方にこれを入れましょうと提案したら、みんなすごい反対すると思うのです。それは実はコストがたくさんかかっているということを皆さん暗黙のうちにご承知だからなのではないかなど。

また、この要望者の方が言っておられる2万円ぐらいかかるとか移動が必要だというのは、これは全部誤解だということなんですかね。本当は10円で済んでいるのに、勝手に思い込んで騒いでいるということなのですか。

国土交通省（益田課長） 基本的に封印のためにわざわざ車を移動しなければならないという場面は、先ほど御説明させていただきましたが、それはほぼないということです。若干御提案の中にも事実誤認のところがあると先ほど申し上げましたが、封印のためだけに車を移動するというふうに全体的なトーンで書いてあるのですが、私どもが御説明させていただいたのは、ナンバープレートを付けたり外したりという場面とセットで動いていますので、封印のためにやっているものではございません。ナンバープレートの交換自体が要るのかと先ほど御指摘がありましたが、ナンバープレートと車の真正な関係を担保するという意味でいけば、ナンバープレートを付けたり外したりというときに封印を付けるということで御説明させていただきました。御提案自体が封印のために車がたくさん移動していると書かれているので、それは事実誤認だろうということで申し上げました。

安念委員 しかし、全く役に立たないわけではないという程度には分かるのだけれども、これだけ盗難を防ぐための手段がいろいろあって、かつ走行記録についても簡単な機器で今はもう非常に詳細なレコードが残るようになっていきますよね。そういう時代に、果たして外から見て封印がとれていると怪しいと分かるではないかという理由だけで、しかし普通自動車にしか要求をしないという制度をなかなか整合的に説明するのは、どうも事務局からもあったけれども、私には至難の業のように聞こえましたね。

大崎座長 私は自分は自動車を持っていないで言うものですがけれども、もしそんなにいい制度だったら軽自動車にも是非入れたらいいのではないかと思うのですが、でもそれは反対される方が多いのではないかなとも思うのですよ。どうでしょうか。

国土交通省（益田課長） そもそも論に戻ってしまいますが、軽自動車は登録乗用車と規格が変わっている関係で、財産的な価値も登録乗用車に比べて少ないという制度の下に、税金とかいろいろな手続きが全て登録乗用車と変わっているので、もし登録制度を入れるとなると、軽自動車全体の見直しに連動するかなということでもあります。

御指摘のように、では軽自動車に登録の制度、封印を入れたら効果が無いのかというと、効果は有ると思います。ただ、それが実際的に軽自動車の業界あるいはユーザーの方のメリット・デメリットの比較考量をきちっとしなければ、私の現段階で軽自動車に入れた方

がいいということはなかなか申し上げにくいということでもあります。

大崎座長 何かそうなってくると、下手をすると、そもそも自動車登録制度を廃止した方がいいのではないかという話にむしろなってしまうような感じがするので、なかなかこの辺はちょっと。

安念委員 それはそうですよ。だって、担保を設定するといったって、譲渡担保とか、ただの動産だって幾らでもできるのですから。コピーの機械だって、所有権留保などの手法で担保にしている。昔は、自動車の財産的価値がほかの動産に比べても比較にならないくらい大きかったので、特別な制度ができたんでしょね。今は、私の田舎に行くと1人1台の時代です。普通の動産と余り変わらなくなりました。実は当局はそれをよく御存じの上で、お立場上おっしゃっているのは私もよく分かる。

国土交通省（益田課長） 今1万件ぐらいは使われているので、実態としては使われていると思います。

大崎座長 それは分かります。これについてはよろしいですか。今後とも引き続き検討してまいりたいと思いますが、私も封印制度をとにかくやめろというだけでいいのかどうかについては判断がつかねるのですが、是非そういう御要望もあるということ踏まえて、より簡便な方法なり何なりを検討していただけるといいなと強く思った次第です。よろしいでしょうか。

本日は、お忙しいところ、どうもありがとうございました。

（国土交通省退室）

（環境省入室）

大崎座長 それでは、次の議題に移らせていただきます。ここから議題2、3、4とございますが、いずれも今期の重点的フォローアップ項目についての対応状況を確認させていただくというものでございます。

まず、議題2でございますが、第3期の閣議決定のうち、「店頭回収されたペットボトル等の再生利用の促進」についての進捗状況をお伺いするということでございます。

それでは、環境省から御説明をお願いできますか。

環境省（水谷課長補佐） 環境省廃棄物・リサイクル対策部産業廃棄物課の水谷と申します。本来であれば課長の角倉の方が参って御説明させていただくところではございますが、急遽体調不良で来られなくなりまして、私の方でかわりを務めさせていただく点、御了承いただければと思います。

お配りしております「店頭回収されたペットボトル等の再生利用の促進について」という横のパワーポイントの資料を中心に御説明させていただき、また、配付させていただいております本年1月8日付の通知もあわせてとっております。

1枚目、2ページになっております。「店頭回収されたペットボトル等の再生利用の促進について」ということで、昨年6月30日の閣議決定の方では、こちらのペットボトル等の再生利用の促進について3点御指摘をいただいております。

1つは、店頭回収されたペットボトル等の廃棄物処理法上の法的取扱いの明確化という点でございます。2点目が、廃棄物処理法に基づく再生利用指定制度というのがございますが、その制度の趣旨ですとか手続の流れ、指定要件の明確化ということについて、店頭回収のペットボトルの再生利用という点で行うことということでございます。3点目が、再生利用指定制度の中でも一般指定制度というものがございます。その活用について検討して結論を得るということでございます。この3点について、昨年6月の閣議決定の方で御指摘をいただいているところでございます。

そちらへの対応ということで、3ページ目になりますけれども、左側の四角に書いてございますけれども、先ほど申し上げた3点ともに1月8日付の「店頭回収された廃ペットボトル等の再生利用の促進について」という通知のところで手当てをさせていただいております。廃ペットボトル等となっておりますが、具体的にはペットボトルと食品用トレイを指すということになってございます。

通知の構成でございますが、その下に書かれておりますけれども、2部構成になっておりまして、第1の方では先ほどの閣議決定の1番に対応する、法的取扱いの明確化について書かせていただいております。第2の1、2で趣旨とか手続の流れ、指定要件といったところについて明確化させていただいております。3点目の一般指定については、第2の3のところを書かせていただいている。そういった構成になってございます。

スライドの右側に行きまして、まず、法的取扱いの明確化ということでございます。そちらに5つ要件を書かせていただいております。廃ペットボトル等について販売事業者と店頭回収を行う者が同一の法人格を有する。また、再生利用に適した廃ペットボトル等で販売物と同一程度の性状を保っている。それから、販売場所と回収場所が近接している。それから、管理意図、管理能力をお持ちである。それから、本体事業活動、つまり小売とかそういったところの便益の向上のために密接に関連するものとして付随的かつ一環的に行うものであること。そういった要件を満たしているのであれば、事業活動の一環として行う付随的な活動であると考えられますので、産業廃棄物であると解釈して差し支えないということを通知の方で明確化させていただいたところでございます。したがって、産廃になるということで、処理責任については排出業者である小売の事業者ということになります。

また、今回法的解釈を明確化させていただいたのですけれども、従前から、例えば一般廃棄物として処理計画というものを市町村であれば作ることになっていますけれども、その中で廃ペットボトル等について適正に処理を進めておられる場合というのは当然でございます。そういった場合で、今回の解釈に何か影響が出るかということ、それは従前の取組を継続していただいて全く差し支えないということでございます。今回、飽くまでペットボトルの店頭回収をして、それで再生利用を促進していくということでございますので、従前の解釈に何ら影響を与えるものではないということもあわせて通知の方で書かせていただいているところでございます。

続きまして、2点目の御指摘、再生利用指定制度の活用促進ということで、趣旨とか手続の流れ、指定要件の明確化といったところについて御説明させていただきます。

再生利用指定制度というものについては、スライドの4ページの2つ目の○になりますけれども、もともと制度としては平成6年ぐらいからあったものでございます。こちらの既存の通知の方では、特にペットボトルとかそういうことを書いていなくて、産業廃棄物一般について再生利用指定制度を使いますよという形になっておりましたので、今回、店頭回収されたペットボトルあるいは食品トレーについて、こういった趣旨で再生利用を容易に行えると。そういった場合には産業廃棄物処理業の許可を不要としていますといったようなことを改めてお知らせをさせていただいております。

あわせて、指定要件の明確化ということで、スライドで言うと一番下になりますけれども、今回再生輸送業者の個別指定の基準というものについても、改めて明示をさせていただいております。

基準については6つございまして、1点目といたしましては廃ペットボトル等の排出事業者、小売事業者のみから運搬の委託を受けるということ。また、搬入先の処理施設が容器包装リサイクル法に基づく再生利用実績をお持ちであるなど、適切な処分施設であるということ。また、再生輸送の用に供する施設、それから申請者の能力が基準に適合すること。また、車両の状況とかそういったものがちゃんと基準に合っているということ。それから、再生輸送により不当な利益を得るものでないこと。5番目といたしまして、再生輸送において生活環境保全上の支障を生じさせるようなことがないということ。6番目といたしまして、欠格要件に該当しないということ。この6点を満たしている、こういった基準で指定をするかどうか御判断くださいということで御提示をさせていただいております。

続きまして、5ページに移らせていただきます。一般指定の推進ということでございます。一般指定制度の活用に関して通知をする、あるいは周知を徹底するというところでございます。

個別指定と一般指定の違いについて少し触れさせていただきますけれども、今回で言えば、ペットボトルというものについては指定をすると。その上で、個別指定の場合ですと、指定を受けようとする方は申請を出していただくということになります。ですので、先ほど申し上げた基準に従って適合していれば指定をするということになります。これは個別指定ということになります。

一方で、一般指定につきましては、同一形態の取引が多数存在するという、かなり一般的になっているような状態であれば、ペットボトルというのは指定するのですけれども、指定を受けようとする人の申請によらずして行えるようにするというものでございまして、より進んだような形ではございます。そういったものについても通知を発出、あるいは周知徹底ということでございました。

それにつきましては、やはり個別指定の活用といったところで実績を積んでいただいて、

店頭回収された廃ペットボトル等の再生利用が広く、また適切に実施されているという状況になって、廃ペットボトル等を一般指定の対象とすることが適当と認められる場合には、積極的に御検討いただきたいということを要請させていただいたところでございます。

1月以降の環境省としての対応について少し触れさせていただいたのが、5ページ目の一番下のところにあります。通知を1月8日付で出させていただきました。その直後に全国の環境担当の部局長会議というのがございましたので、そちらでこちらの制度の活用といったところについても促させていただいたところでございます。

また、1月20日には容器包装リサイクル法の専門委員会がございまして、そちらでも参考資料として盛り込ませていただいております。また、私ども講演をする機会などがございまして、そういった機会でもこういったところをしっかりと周知をさせていただいております。

そういったところで周知を今後もしっかりと図らせていただきながら、こういった再生利用指定制度を使った取組が進んでいるかどうかというのは、定期的にフォローアップ等をさせていただいて、また必要に応じて御報告をさせていただければと考えております。

とりあえず、私の方からは、駆け足でございますが、説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

大崎座長 ありがとうございます。それでは、この点は是非、小林さん、御意見をいただければ。

小林専門委員 御説明どうもありがとうございました。私は2点、実際の運用について御質問させていただきたいと思っております。

まず1点目は、一昨年10月だったと思うのですが、セブン&アイさんからの御要望がありまして、店頭からのペットボトルの回収についてよりスムーズな方法へということで御提案をいただいたのですが、特に大手の流通さんの場合、当然ながら生産者が直接店頭の方へ製品を持っていくというケースはほとんどなくて、いわゆる物流センター経由で店頭の方へという場合がほとんどなわけですね。当然、それで帰りを活用させてもらって集めたペットボトルを持ち帰るということになるわけですが、その場合、通常は物流センターに一回戻す。さらにそこで効率的な輸送のために圧縮をしたり、ボールにしたりという加工をした後、指定のリサイクル工場に持っていくということになります。ご説明の文章には、店頭からリサイクル工場へというような表記があるわけですが、これは制度の趣旨にのっとった、例えば物流センターみたいなところでワンクッションを置いても当然前後の運搬に関しては一般指定として理解してよろしいのでしょうかというのが1点です。

もう1点は、先ほどの大手さんの場合は非常に広域での営業をしているわけで、物流センターというのは、県を挟んでお店への荷物の配送というのがあるわけですね。この場合も当然ながら一般指定で県を超えても、こっちは県へ行ったら文句を言われちゃった、こっちは県へ行ったらオーケーだった、こういうことはないのでしょうか、これが2点目の御質問

なのですが、いかがでしょうか。

大崎座長 お願いします。

環境省（水谷課長補佐） 答えやすいほうからということで、2点目から答えさせていただきます。

指定する者というのは都道府県あるいは政令市ということになりますので、基本的には県をまたぐということ自体は再生利用指定制度の中では想定はしていないということになりますので、むしろまたぐような場合にというのは、例えば隣接県の中で連携していただくということもございまして、また、広域的な再生利用を進める制度というのは、廃棄物処理法の中でも別途、例えば広域認定制度などもございまして、そういった適用なども考えられるのかなと考えてはございます。再生利用指定制度は飽くまで都道府県あるいは政令市が指定するというようになります。

小林専門委員 この辺が前回の御要望でもあったのですが、こっこの県へ行ってオーケーだよと言われたものを、また県を挟んだ場合にこっちへ行ったら、これはいかんという話になったら、これは趣旨にかなわない話になってしまうので、ここを是非スムーズにして一県に届けたらほかへもう全部波及できるというふうにしてくださいというのが要望だったわけです。我々も、今回いろいろ広報してくれたのは、そういう趣旨にかなった内容だというふうに理解したのですけれども、いかがでしょうか。

大崎座長 制度の立て付けとして、一括的に指定はできない、それは分かっているので、すけれども、環境省としてそういうふうに働きかけていただくという理解だったのです。

環境省（水谷課長補佐） 失礼しました。そういった意味で、しっかりとこの制度を根づかせていくということを通じてということになるかと思っておりますので、そこはもともとの御指摘の趣旨ですとか、今、座長がおっしゃられたところは踏まえてしっかりとやっていきたいというところでございます。

それから、1点目の経由というのがどういう状況かというのが具体的にあれなのですが、基本的には店頭と再生利用されるところに行くということになります。絶対寄ったらいけないということはないと思います。

小林専門委員 こういう話が出たのは、もともと店頭回収廃PETボトルそのものはそんなに付加価値の高いものではないわけですね。ですから、特にペットボトルの場合には空気を半分運んでいるようなものですから、これは輸送を低コストで効率的に行いたいということがあって、配送の戻り便で物流センターにとりあえずは廃PETボトルを持って帰る。そこで積替えや圧縮、ベール化というのは当然あって、ここで大型のトラックに載せて満載にした状態でリサイクル工場へ持っていく、これは通常考え方だと思うのです。是非こういうことの要望をかなえた内容にしてくださいという要望だったのですね。

環境省（水谷課長補佐） それは、ちょっと細かい話になりますけれども、店頭に取りにいったものと、要は積みかえして大型のトラックと、両方が再生利用指定を受けている形。

小林専門委員 両方かというよりも、これを一本化した内容にしてほしいということですね。実態を踏まえた内容で扱ってほしいということです。

環境省（水谷課長補佐） はい。

大崎座長 そこは多分、環境省として何か特定できるものではないと思うのです。ある意味では、都道府県からそういう問い合わせがあったら、それは問題ないと回答していただくということが大事だと思うのです。

環境省（水谷課長補佐） むしろ都道府県の方が通常収集の許可とかをやっているわけなので、そういった中でしっかりと対応していただければと思います。また、そういった疑義解釈等は私どものところには来てございませんけれども、そこはしっかりと合理的な判断ができるように助言をしてまいりたいと思います。

小林専門委員 文章を読ませてもらうと、なかなか具体的なイメージが湧きづらいのですが、幾つか産業廃棄物の扱いについてはパターンがあるのですね。どういう形で最後のリサイクルの指定工場へ持っていくかというのがあるわけですね。こういう幾つかモデルを出していただければ、実際の実務をやる人は非常に判断が容易にできるし内容的ばらつきがなくなるので、是非こういう補足的な説明が何かあったら私はいいなと思います。

環境省（水谷課長補佐） ありがとうございます。例えば東京都さんがやられていたりしますので、そういったものがどういった形で行われているかと。

また、栃木県さんの方でも再生利用指定制度の導入というのを検討されていると聞いていますので、そういった事例をしっかりと他県の方にも周知することで、そういったところも出てくると思います。ありがとうございます。

大崎座長 ほかによろしいでしょうか。どうぞ。

刀禰次長 今やりとりがありました点について、後ほど事務的にも事務局でもう一度確認させていただいて、整理をしてみたいと思いますので、よろしく願いいたします。

大崎座長 それではよろしいですか。こういうのは中央から一方的にこうだというふうに決められない制度だというのはよく分かっているのですが、場所によってでこぼこが出るようなことがないように、是非やっていただければと思います。

あと、最後に確認なのですが、この通知というのは性格としては国から都道府県、政令指定市へという、いわば内部的な文書ですけれども、これは公表されるものなのか。

環境省（水谷課長補佐） 既に公表してございます。

大崎座長 それでは、どうもありがとうございました。

（環境省退室）

大崎座長 続きまして、議題の3番目「ロボットの利活用の促進」について。これは事務局からの御説明をお願いいたします。

佐久間参事官 ロボットの利活用の促進につきまして、昨年6月に閣議決定された項目が8項目ございました。これにつきましては、10月15日規制改革会議において第4期の重

点フォローアップ項目とさせていただきます。

それを踏まえて、今年の1月時点での対応状況につきまして、関係省庁に調査をいたしました。その結果が資料3でございます。

幾つか触れさせていただきますと、1ページ目の1番ですけれども、「新たな電波利用システムの整備」ということで、具体的には小型無人機を含めたロボットの利用可能な周波数帯の拡大や出力制御の緩和等をいろいろ検討するということだったのですけれども、総務省の情報通信審議会の下に設置されました専門の委員会におきまして、長距離からの画像転送とか遠隔操縦などを想定した技術的要求の案がこの委員会の報告書の形で取りまとめられて、本年2月2日にパブリックコメントに付された。今、ちょうど意見募集が終わって、今月中に具体的な措置の結論が得られる見込みになっております。

また、その下の「小型無人機に係る規制制度の整備」につきましても、官邸に設置されました小型無人機に関する関係府省庁連絡会議におきましていろいろ検討が進められたところでございます。特に安全やセキュリティー上の観点から緊急に対応が必要な課題については、資料3の最後のページに概要をつけているとおり、航空法を改正して既に対応したということでございます。現在、ドローンのさらなる利活用に向けて、官民の専門家・関係者を集めた小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会というのが立ち上がってまして、議論がされております。

その他いろいろありますけれども、8項目につきまして基本的に閣議決定どおりに進捗しているものと考えております。

以上でございます。

大崎座長 では、ただ今の点について御質問などがありましたら。よろしいですか。何か気になるものなどは。大丈夫ですか。

では、引き続き、議題の4の次世代自動車の方を御説明いただけますか。

佐久間参事官 次に次世代自動車関連の説明をしたいと思います。これも10月15日の規制改革会議で第1期と第3期の次世代自動車に関連する閣議決定が第4期の重点的フォローアップ事項とされております。

これにつきましては、昨年末までの対応状況を各省庁に調査いたしまして、お手元の資料4のとおり取りまとめたところでございます。

まず、第1期の閣議決定27項目のうち、昨年時点で解決済みというものが15項目ありましたので、残り12項目について実施状況を記載していただきました。例えば資料4の2番の「液化水素スタンド基準の整備」というところですが、これについては消防法の基準が整備されまして、液化水素スタンドを安全に通常の給油スタンドと併設することが可能になりました。

また、次の2ページ目の6番と7番、小規模な水素スタンドの設置の際の基準の整備ですけれども、これにつきましては基準がしかるべく定められて、市街地等に設置できるようになりました。いずれも実施時期に即した対応は済んでおります。多くが措置済みとな

ったと考えております。未措置、検討中として残っているのは3項目でございます。

次に第3期の閣議決定、これは18項目ございます。資料4の10ページ以降を御覧ください。

もともと平成27年度より後ろに実施時期を据えているものが多いのですが、例えば11ページの27番「水素スタンドの保安基準の見直し」については、水素スタンドに設置するコンテナが建築基準法の建築物に当たらないことを明確化するでありますとか、同じページの一番下の31番「プレクール設置の無人運転の許容」についても営業時間外に無人運転することを認めるということで、対応が済んでいるということでございます。

本件につきましては、資料の右端に要望者である燃料電池実用化推進協議会、FCCJ様から事業者の立場からのコメントをいただいているところでございます。事業者団体の方からも総じては問題なく進捗しているという評価を得ておりまして、この点も御報告申し上げる次第でございます。

私からは以上です。

大崎座長 ありがとうございます。

それでは、この点について何か御質問などがありましたら。

私がちょっと気になったのは、総じてきちっと進んでいるなという感じはするのですが、一方で次世代自動車を実際にそこらを走り回っているという状態になっていくには、これらが順番にというよりはもう全部出そろっていないとなかなか難しいのではないのかなという気がするのですが、その点はどうなのですか。業界の皆さん自身がまだ検討中ということもあるみたいなので、別に役所だけの問題ではないと思うのですが。

佐久間参事官 基本的に役所の方でこれまで決まった閣議決定について、対応が後ろ向きとか何とかということはないと思います。ただ、やはり事故とか、何か間違ったことが起きてしまうと、一遍に普及すべきものも普及しなくなってしまうので、規制官庁的にはやはり慎重に考える。民間の方にもしかるべき技術的な検討というのはしっかりしてもらって、一つずつ積み上げていくということかと思えます。

特に第3期の要望は平成27年で終わるというのは少なくなっているのですが、これではいつまでも全体がそろわなければ普及しないじゃないかというのはそのとおりなのですが、なかなか一概にできないから問題だというわけにもいかないと思います。

刀禰次長 今日のようなとりまとめを見ていただいて、また世の中でどういう議論が起こっていくかということを見ていくことも大事なのかなと。進捗を見ながらですね。一応計画に齟齬はないのですが、座長が今言われたように、本当にこれで大丈夫かどうかというのは、今後またいろいろな関係者がいろいろな観点から見ていく必要があるのかなと思っております。

大崎座長 どうぞ。

道垣内専門委員 ロボット関連の2番目のドローンですが、ここは書いてあることが実現した場合には、要望者がいらっしゃったときにおっしゃっていたドローンの通る道のル

ールを作ってくださいという要望に応えることになるのでしょうか。本当に飛べるようになるのかどうか分からないのです。

佐久間参事官 緊急に必要なものはすぐに措置をとってありますし、まだ関連の協議会のところで検討が進み、いろいろなことが実現されていくのだと思います。官民で協議する場というのもできているので、要は民の要望なども酌み取って、官の方でも検討するという枠組みはもう作られています。

大崎座長 では、よろしいですかね。いずれにしても、これはロボットの件も次世代自動車の件も引き続き事務局でもフォローをしていただくということをお願いしたいと思います。

本日の議題は以上でございます。お忙しい中、お集まりいただきまして、どうもありがとうございました。