

長野県環境審議会地球温暖化対策検討会 意見交換会 議事録

日 時 平成17年10月14日(金)
午前10:50～午前11:30
場 所 長野県庁西庁舎3階
301会議室

(関係団体：(社)長野県自動車店協会)

高木委員長 私がちよっと遅れてきうえに、更に進行が遅れてしまってお待たせしてしま
ってどうも申し訳ございませんでした。

司 会 それでは(社)長野県自動車店協会との意見交換をお願いしたいと思います。
先ほども申し上げましたけれども、この意見交換会につきましては、何かを
決めるといものではなくて、実情をお話しいただきまして、県民総参加の条
例づくりに生かしていただくということで、委員さんたちと忌憚(きたん)の
ないご意見の交換をお願いしたいと思います。
よろしくお願いいたします。

高木委員長 じゃあこれから意見交換を始めさせていただきます。
委員の皆さんにはお手元に自動車店協会からの提言という形で、あらかじめ
資料が配られているかと思しますので、その資料を提案と、あと統計資料その
他いろいろ入っていますが、ご提案を最初に説明していただいて、それをベー
スに話を進めていけたらと思しますので、よろしくお願いいたします。

自動車店協会 はい。ではちよっと自己紹介をします。ちよっと封筒をご覧いただきたいと思
います。

高木委員長 封筒は、我々のところには来なかったんじゃないかな。

自動車店協会 え。

高木委員長 封筒は我々のところに来ない、みんなまとめて。

自動車店協会 あの、本日は、私ども(社)長野県自動車店協会と、こういうことで出席を
していますが、平たくは販売店協会でございます。
ちよっと説明を申し上げますが。私は協会の専務理事の でございます。
よろしく。

私は、長野トヨタ自動車の営業本部長の と申します。会社では新車の、
あるいは中古車の販売の統括責任者をしております。それからあと、専務のほ
うから話がありましたが、販売店協会の中では普通車部会の小委員長をして
おります。それからあと環境部会あるいは東部町にありますリサイクルセンター
の運営委員会、その委員を務めておりますので、売るほうと環境面と両方の立

場で今日のご出席させていただきました。よろしくお願いいたします。

それでちょっと、理解していただくためにいろいろ資料をお送りしたけれど、きっと読む時間がなかったと思います。本当は母体は長野県販売店協会とあって、車を販売している皆さんで組織しています。これは昭和31年にできています。

その後全国的な組織ということで、この3番目にある(社)自動車協会連合会長長野支部と。これはどこでも群馬県なら群馬販売協会だし支部ということで、これは経済産業省と国土交通省の共管団体です。これは全国どこの都道府県にもあるけれど、あとの2つはどこにもない団体を長野県は持っているわけです。

それが今、一番上にある(社)長野県自動車店協会、これは平成3年に知事認可できまして、これだけの車社会になって何ら社会参加活動をする必要性があるということで、この知事認可を得ました。やはり任意団体では、なかなか許可、認可、登録、その他強いあれができないので社団法人化をしました。

言うまでもなく車社会ですから、交通安全と環境保全を定款に取り上げてやっています。そういうことでその定款上に、今日のいろいろな環境問題も入っていますので、店協会ということで一応出席しています。

さらにご案内のとおり、使用済み自動車、昭和から平成になってから野積み、その他放棄、いろいろな問題があって、やはり車を売った者の責任として引き取った車は環境に配慮しながら自分の手で解体、リサイクルをしなければいけないということで、平成7年に協同組合をつくって、東部町、現東御市でリサイクル解体事業をしています。それが協同組合。

ですから私ども販売店協会の会員になろうとすれば、4団体に加入しなければならぬ。イコールなんです。組織はイコールということで、会長、支部長、理事長は長野トヨタの会長である。ですし、私は専務ですがこの4団体すべてを統括しています。そういう団体でございます。

そんなことでいろいろ事業展開をしてきまして、私ども今日は事務局の提言または2人の提言ではなくて、早速普通車部会で1カ月ほど前に提案事項をお聞きしましたので、委員会、部会を開き、それから決定機関である正副、それから各部いろいろ大型とか中古とか環境部会があって、そういう部会に常任理事会があって、そこで決定したのがこの提案です。

ですから私ども販売店協会としての意見、提言でございますのでご理解いただきたいと思います。なおかついろいろ今日、そういう事業展開をしている中で、先ほどもいろいろ環境(保全)協会、私ども店協会もリサイクルセンターも、環境(保全)協会の委員に両方入っております。そんなことでお話を聞いておりました。

それでは時間的な関係もありますので、提言事項についてちょっと一瀉(いっしゃ)千里で申し上げた上で、お話ししたいと思います。

まず条例についてです。いろいろと排ガス、その他もろもろで大変条例の中には車に関することがあります。が、条例制定の内容について案というか、いろいろな意見について検討しましたが、これについては前向きに賛成であると、こういう意見でございます。

その中で直接私ども販売協会にある関係、これは前の資料からそういうことで、運送部門の中で2つございます。まずはひとつは一定規模以上の自動車販

売業者は店頭において購入者にうんぬんということは情報提供をするということで、これは規定化に賛成でございます。

そう申しますのは、そこにもありますが10月1日現在35社で、国内メーカー11社すべて入っております。それから外車の一部も入っていて、営業所・支店等が皆さんと直接関係があるのが400、従業員が約6,500名というのがこの団体で、新車販売の比率からいいますと、そこにありますが昨年になりますと91.7%というのが我々会員の新車販売の比率でございます。

そんなことで、低燃費、低公害車の普及開発については、各社は当然やっていますし、我々も既にそういう店協会を平成3年に設立した後、県が主催します環境フェア、それからこのごろも運輸支局がやりました、協会としても低公害車、低燃費車を出展したり、もちろん今日おりますが各店でもそういうことでやっていますので、何らこういうことに規定化することについては賛成でございます。

それから2番目の、今度買うユーザーに対する努力義務ということで、使用することの義務でございます。これも大いに賛成ですが、努力義務というのがはたして先ほども二人乗りとかいろいろありましたが、なかなかこれは実践できない。

経験から申し上げますが、例えば車ですが自家用車は1年に一遍ずつ定期検査を受けて、2年ごとに車検と。その定期検査、バンとか商用車は半年に一遍ずつ定期検査を受けて1年ごとに車検。それから自家用車は2年ごとに車検。その前に定期検査を受ける人がいないんです。50%なんです。だから今月も、全国一斉に定期検査月間ということですから、なかなか努力義務といっても大変でございます。受けなくても車検は受けられるんです。そういうようなことで努力義務というの。

ここで申し上げますと、もちろん長野県はトップクラスです。その資料1にありますように、世帯別でも人口別でも全国トップクラスの保有率です。ですから先ほども公共交通機関といろいろ言っていますが、それをいかに現状をどのようにあれするかというのが大きな課題だと思います。

そこで申し上げますのが、ご案内のとおりそのコメントの1ページのところを見ていただければ、世帯数では3位2.35台1世帯、人口では1.2人、1人に1台ずつある。企業の台数も多いのですが、全国1位ということで、全国ベースからいくと、全国は世帯は1.55、人口では1.64ですが、そういうことでこの車社会、特にトップクラスの長野県にあって、この辺をどういう対策をしていくかというのは大きな課題だと思います。

そこで努力義務でございますので、そこにもいろいろと書いてありますが、経済性やいろいろな問題があって、必ずしも難しい問題ではないということで、そこで先ほども自動車関係税の話がございましたが、例えば自動車税とか取得税の面で軽減をするとか、そういう措置をすることによって、やっぱり経済的な援助をすることによって、皆様方が買いやすい状態になり、そういうことが守られるんじゃないかと。

そういうことで、ぜひ行政でもこの面を買っていただきたいということでございます。それから合わせて、自動車を購入した際、当然交換で下取りに出しますが、その中で年数は別として低年式車、努めて使用済み車として適正処理するようにしていただきたいということで、これは廃棄自動車にするか中古車にするかは、あくまでも買い側ではなく所有者の権利なわけです。

有価で買おうと、逆有償で渡そうとそれはあくまでも、それに関連しては次

のほうでその理由は申し上げますが、いずれにしろそういうことでできるだけ低年式車は車としてではなくて、やはりビジネスという、ただ金になるかならないかじゃなくて、環境面からそうした、せっかく今年1月から自動車リサイクル法ができていますから、その法律に乗った適正処理をするほうに、お客さまに対して買い手であるディーラー等々、そういう働き掛けを権限があるのでやっていただきたいということです。これが当対策委員会から提案があった事項に対する回答です。

次に当協会としての、ひとつ提案でございます。カーエアコン用フロン、これはご案内のとおりでございます。オゾン層、地球温暖化の最たるものでございます。この関係ですが、平成6年をもって特定フロン、CFCですね。それから以後はHFC、これは前の特定フロンはオゾン層ですし、後のほうは温暖化に大変関係あるので、それは委員長の高木先生がご案内のとおりでございます。

これが車には300何十グラムぐらいずつ残っているわけでございますが、平成14年10月にフロン法ができました。そのまずいところは再利用がいいということです。なおかつ今年自動車リサイクル法になって、そこへ移行しても再利用は認めています、この関係についても、今うちでリサイクルをやっていきますが、大体解体に出てくる主流は平成6年車です。

ですから特定フロンについては、もう再生したら100%破壊しなさいという条例ですね。長野県では法律ではそう。というのは東京都でも、そういうことをしたり、いろいろしていますので、やはり条例の中で積極的に、もうそういう古い車で、エアコンが効かなかったら暖かい車に乗ったり、新しい車に乗り換えればということで、これは抜いてもあれしないということで、あとコメントのほうに数値がございしますが、そういうことでぜひ県において、そういうものの再利用をやめていただきたいという提案でございます。

もうひとつは2番目に多燃費、非低公害車の中古車類の県外、海外搬出について抑制をしていただきたい、こういうことでございます。ご案内のとおり、自動車リサイクル法ができて、俗にいう廃棄自動車、解体事情がまるっきり変わってしまった。強いては悪法とまでは言わないが、適正放置やら適正処理をすべき法律が悪用されて、結局それが今海外へ行ってしまいました。

問題はこういうことなんです。結局、車は長野県だけの問題、日本の問題だけではなくて、世界に通じる。2日、3日たてば海外へ行ってしまふんです。特にこの地球温暖化にはCO₂という問題が出てきますが、特に日本車は世界に確たるものでございます。

せっかく長野県でお客さまが低公害車を買ったけれど、その2倍、3倍出る車が東南アジアやらロシアへ行ったら何もならない。これは高木先生がご専門ですのでご存じですが、そのせいで酸性雨などの原因になってしまえば、何の意味の環境保全であるか。そのくらい車の社会というのは、長野県だけではすまされない。そこまで考えた措置で、ぜひこういう排ガスの大変大きいのは県内から排出する規制をしていただきたい。

そういうことで県内で出た使用済自動車は、県内で適正処理をしていただきたいと、こういう提案でございます。

そんなことでいろいろと資料を用意しました。フロンの実態とか低公害車の普及率などありますが、これも大変失礼ですが長野県はあまりよくありません。7ページをご覧くださいいただければお分かりだと思います。

普及率ですが、これは登録、実際に調べた数字ですから間違いございません。

右欄を見ていただければ、登録の際の普及率、例えば長野県は平成16年度63.2%です。それから北陸と信越というのは、新潟・長野・石川・富山を含めてですが、これは67.5なんです。それから現在保有している台数ですね。180何万台、長野県の中に。その保有率の低公害車等々は、長野県は16.3、それから北陸では17.7なんです。全国平均でも19.3なんです。保有者は全国トップクラスにありながらこういう実態と。そういうことで先ほど訴えました。それから次の8ページをご覧ください。

フロンでございます。これは大変失礼なんです、県で各関係団体からフロンの回収やら、破壊量を調べている数値です。これはうちの協会と他の関係団体から報告があった数値でございますが、こういうことでうちの台数からいえば29%ですが、問題は破壊した量がうちの場合は48%、50%近いんです。合計が下のほうにあります、CFC特定とHFC代替を含めまして台数では36%ですが、回収は49、破壊は54と。

結局36%の台数で破壊ということになると54%という大変高い数字になっています。それからもうひとつ同じく自動車リサイクル法ができてやっていますが、13ページをご覧いただきたいと思えます。

これは全国の自動車リサイクル法に基づいたフロンのあれなんです、百分率にしまして、この真ん中にフロン回収入力、これは絶対的に1台、1台入力しているので間違いなさそうなんですが、経済産業省が16で発表した数字、全国では110万台ですが、うちの協会としてやっているのは7千何万台ぐらいで、全体の0.6%の内訳である。いかにほかがやっていないかということです。そういうことで盛んに、地球温暖化やいろいろ騒ぎます。

最後に14ページでございます。こういうことで今言ったように、どんどん悪い車がいきますと、既にこういう状態が海外でできてきているということで、あといろいろな調査を私どもはやっていますが、そこでございます。

それからなお、参考までに海外輸出関係で申し上げますが、これも実態調査でございます。長野県に近い富山、新潟港から中古車、もちろん純然たる中古車になりますが、毎月富山から1万台強、新潟から7千台強がロシアを主体として出ている。こういうことでウラジオストック等々で使ったものが、だんだん山を越えて二番せんじ、三番せんじ、そういうものが凍原原野に捨てられている、そういう実態です。

そんなことで、ぜひそういうことがないように、この辺についても低公害車等の県外排出を規制することによって、こういう弊害が防げるんじゃないかと。

一応時間的な関係もあり、雑ぱくな説明でございましたが、以上でございます。

高木委員長

どうもありがとうございます。

今、協会の現状と、特にリサイクルセンター、今は東御市ですね。そこにつくられているところでの回収の現状等も含めて、ご説明をいただきました。基本的に条例で我々が規定したところというのは、「自動車販売事業者は自動車に関する」というところですが、ここに関してはほぼご賛成をいただきましたし、今もご説明だと我々が想定している一定以上の台数、一定規模以上のところと相当する部分がほぼ90%以上、つまり皆さんの協会に入っているところが90%以上で、10%弱ひょっとしたら非常に小さい販売店みたいなところでやっているのがあるのかなという現状も把握をさせていただきました。

非常に心強いご説明を受けたので、その点に関しては私どもとしては多分皆

さん安心したというか、ほっとしたというのが現状だと思います。ここではそれ以降のご提言をいただいているわけですが、その辺に関して委員の方から何かご意見等々ございますでしょうか。

言葉の使い方で確認をしておきたいのですが、低年式車というのは販売してから年数があまり経っていないという意味ですよね。

自動車店協会

いや、低年式は経っているんです。

高木委員長

経っているんですか。

自動車店協会

はい。

高木委員長

ここがよく分からない。

自動車店協会

これは、ちょっと業界の言い回しですが、古い車が低年式。

高木委員長

古い車。具体的には、何年以上ぐらいのものを言うのですか。

自動車店協会

8年以上。

高木委員長

8年以上のものを低年式車と言うんですね。

自動車店協会

そうです。

高木委員長

それからもうひとつ。

自動車店協会

8年、もうちょっと前ですね。今は、その辺もちょっと業界のほうもいろいろ区分けが違ってきまして、低年式は6年以上ですね、6年以上。いや、ですから低年式だから、すべて使えない車ということではないです。車を登録してから何年かまでを高年式、中年式、低年式とただ区分けしているだけです。特に車が悪いとか、そういう意味ではないです。

高木委員長

6年あるいは8年以上経っている車については、使用済み自動車として処理をするべきだというご提案。

分かりました。

自動車店協会

そこにもありますが、特に長野県の場合は今も 専務が申し上げましたが、業界としてはだいたい10年、走行キロ10万というのが、一時期リサイクル法ができる前まで、そういうものが廃棄自動車というひとつの申し合わせというのがあったわけです。

そんなようなことですが、10年以上が長野県の場合は28点何パーセントと、全国ベースより高いんです。車の保有も多いし、それから低年式車というか古い車をお使いになっているあれが、大変長野県も。だからCO₂にしる、何にしる、結局そういうことですね。

結局低年式車という、少し古い車というのは、今の新車のいわゆる低公害車

とか低燃費車とはかなり差があるわけです。非常に公害上問題もある。それを本来であれば、もう通常なら商品価値からするとリサイクル、解体するという、使用済車として解体するというのが、本来の考え方なんです。

何でそれが中古車として流通をするかという、結局7年、8年乗っていますからお客さまとしては下取り車の価値が、もうほとんどないということをお客さまも承知しているわけなんです。ですから下取り価格はゼロ。

ところがこれを中古車の業界へ持っていきますと、そこそこ商売になってしまいうんです。それが3万とか、5万で売れるわけです。下手すると海外へ持っていくと、それが10万ぐらいで売れてしまうわけです。

ですから本来は、もう車としては使用済車として解体処理すべきものが、ビジネス優先でいろいろなブローカーとかいますので、そういう人たちがそれを商売のネタとして使ってしまうものですから、その車がまた生きてしまうということなんです。

一方では低燃費車あるいはハイブリッド車というものがどんどん普及していく一方で、本来はそういうものがどんどんなくなっていかなければいけないわけです。それがなくならずに残ってしまっているところに問題がある。

それが今、専務が説明したように県外であったり、あるいは海外であったりということなんです。

長野県の場合は海がないでしょ。塩分がないんで、新潟、富山へ行ってもさびるといのが少ないんです。だから結構いいお値段で売っているから、利用価値が高いことは高い。そういうことですね。

高木委員長

長野の場合には塩カルの問題で、そういう状況ってないんです、あまり。

自動車店協会

塩カル程度は、大して影響がないです。

高木委員長

そうですか。

自動車店協会

潮風というか、そういうもので、車の。

宮本委員

いいでしょうか、すみません。委員の宮本と申します、よろしくお願ひいたします。

一家庭の主婦として、私ども自家用車に限りますけれども大切に使って、なるべく長く使うというのが省エネになるかなと考えると、何度も何度も車検を繰り返しまして、車が使えただけ使えるというのが一番いい方法とと思っていましたら、こういうことをお聞きしまして、本当にそうなんでしょうか。

これから考えを変えていくには、どこかでこういうことをよくピーアールしていただかないと、一般の消費者はまだ理解不足かなとっております。

自動車店協会

車の排出ガスであるとか、性能、あるいは燃費とかということだけを考えますと、できるだけもう今の車に替えていったほうが、こういう環境面に対しては間違いなく向上すると思います。

大事に乗っていただくことは、ものすごく大切なことできちんと点検さえしていれば、車というのは今10年でも平気で乗れるんですね。ただそのときの、エンジンの構造であるとか、メーカーの生産技術と今とはかなり違ってきます

ので、車としてはもちろん十分使えるのですが、いわゆる排気ガスのそういうレベルで考えますと、現在の車よりもかなりレベルは低いですから、そういう点では入れ替えていくほうが、こういう環境問題に関してはいいとは思いません。

高木委員長

多分今の宮本委員のご質問というのは、皆さんが持っている疑問なので、いわゆるライフサイクルアセスメントを考えていただいて、製造から廃棄に至るまでのすべての流れを追った上で、燃費のことだけを考えていて、じゃあ最新のモデルは3年ごとにみんなが買い替えていくのが地球のためにやさしいのかとはとても思えないので、だからライフサイクルアセスメントできちんと示していただくことによって、「うちの車は、もうここまで来たら買い替えるのが地球のためにもやさしいんだ」ということが、はっきり分かると思うんです。

それは販売店というよりはメーカーサイドの話だと思いますので、メーカーサイドのほうにそういうような要望を上げていただいて、製造から廃棄に至るまでのすべてのエネルギー的な、要するに環境の面から見た上で何年くらいで替えるのが一番正解なのかというようなこと、それから多分車種等によっても違いますので、例えば自分の乗っているクラウンならこのくらいとか、非常に燃費のいいプリウスだったらこのくらいとか、そういうことが分かるようなものが出てくると、多分消費者が惑わないということも含めて。

自動車店協会

先ほどの条例の中に案としてありました。店頭においてお客さまにいろいろご説明をするときに、今の宮本委員のような質問されたようなときに、正直なところまだ的確にお答えができないんですよ。ただ燃費がこうなっていると、計算するとガソリンがこのくらい少なくなるとかという程度のご説明しかできないので、確かに今おっしゃられましたように、車のライフサイクルとしてこうなんだ、それと環境問題と合わせてどうなんだということを中心に説明できるようにしないと、確かに売る側としてはまずいかなと、そういう認識は持っています。

高木委員長

いいですか。

黒沼委員

同じです。メーカーでは、今までは年数がたつと壊れたねじがもうないのでということだったのですが、メーカーではねじ1つ補強できるような体制に変わったというふうに聞いております。販売のほうでも、個人の持つ生活のスタイルに合わせて細やかにそういうアドバイスができれば、それは進むんじゃないかと思えます。

だから全体的に所有台数を今の長野県の保有台数に比べてはどうだということは一概に言えないのではないかとというのが私が思っている感想なんです。

高木委員長

今の最後のことがよく分からなかった。

黒沼委員

すみません、私もちょっと理由付けができなくて、高木委員長がおっしゃってくださったので。

高木委員長

時間もだいぶ押してきているので、フロンのことについてなんです、ここ

のフロンに関するご提案とか県外あるいは海外搬出の抑制を、例えばこの条例の中に入れるというのはなかなか難しいとは思いますが、それはそういうご意見があるといことを環境面から見てどうなのかということは、県のほうでも今後検討していただくという以上の、踏み込んだ答えは多分出せないだろうと思います。

ちょっとフロンのことについてお聞きすると、先ほどご説明いただいたときにちょっとよく分からなかったのは、要するに東御にあるリサイクルセンターに持ち込まれた自動車に関しては、フロンは完全に回収して破壊をしていると。

自動車店協会

そうです。100%。

高木委員長

そういうことですね。100%やっているということですね。

自動車店協会

再利用は1グラムとてなし。

高木委員長

ところがそこに入ってこなかったフロンに関しては、さまざまな用途に再利用をされている。

自動車店協会

再利用しているか放出しているか、それは他の。

外へ放出してしまっているか分からない。

分からない。私ども、知るあれは何も。だからうちをあそこで、たった20%か25%の車しか処理していないんです。正直言って10何万台の廃棄自動車が出るんです。長野県の。数字からいうと。それでそのうちの20何パーセントしか出していないのに、統計で破壊したというのがもう60%から70%やっているんです。だから逆転しちゃっているんです。

高木委員長

そういう意味か。

自動車店協会

そういう意味合いで、これだけ地球温暖化って。

岡本委員

そうすると60%から25%というのは、非常にグレーな処理の仕方をしている可能性があるという意味ですよ。

自動車店協会

そうです。だから法律的に再利用ということは、放出しても再利用と報告すれば。

岡本委員

放出したのに、書類だけそういうふう書き換えている可能性があるということですね。

自動車店協会

そうやれば別にすんでしまう。だから地球温暖化と騒いでも。

高木委員長

ちょっと私は覚えていないのですが、フロンを大気中に放出する、特に特定フロンに関して放出することは許されて。

自動車店協会	いないですよ。それは当然。
高木委員長	いないですよ。
岡本委員	いません。
自動車店協会	いないんだけど、そういうことで。結局お金がかかるでしょ。だから結局。
岡本委員	高取りして処理をしないで、将来証拠が残らないから放出しちゃうという業者がたくさんいる。
自動車店協会	たくさんいるかどうかは、私は。
岡本委員	いるのではなかろうかという意味です。
自動車店協会	数字上では。
岡本委員	数字上でね。
自動車店協会	いずれにしろ、そういう数字上で、実際には。
岡本委員	これは国のフロンに対する規制の法律が不備だからということですよ。
自動車店協会	高木先生は知っておられると思いますが、全国に脱フロン全国連絡協議会というのがあって、群大の。
岡本委員	ストップフロンですね。
自動車店協会	はい、ストップね。群大の工学部のニシノ先生が、今、代表をやっていますが、全国にあってNPO法人になっている。いろいろそういう人たちにも私もオーナーやら関係部長も来て。 だから必要以上に、私どもフロンについてはチラシをつくったり、ピーアールになってしまいますが、こういうフロン取扱業者を規定であれしているんですが、協会、団体でつくって400の拠点へ2枚ずつ渡す。 今度のリサイクル法についても、協会で作ってすべてこういうところへきちっと処理をしているか、どこで破壊して、どうだということまできちっと書いてある。うちはすべて破壊した結果の数字を出しているんで、うちで適当な数字を出しているわけではございません。それだけフロンについては平成4、5年くらいから取り組んで、あまり手前みそで恐縮ですが、環境フェアなどのときにも、これが職員が刷ってやる。
高木委員長	見ております。
自動車店協会	こういうことでやっています。それだけに強く感じるんです。

岡本委員	業界がそれほど率先してやっていただいているようなことなので、条例で何とかもう少し応援をしてほしいと。
自動車店協会	しない限りは、法律で再利用を認めてしまっているの、それを条例で何とか、そういう規制を、再利用を排除すると。
岡本委員	条例でどこまでできるのか、精査していただくということが必要かもしれませんね。
高木委員長	そうですね。はい、分かりました。 当然フロンの再利用がどうのこうのという踏み込み方もあるし、それからリサイクルセンターにきちんと持ち込まれるようにするという踏み込み方もあるわけですね、多分ね。それはいけないの。
自動車店協会	それは、年間に2万4,000台の処理能力があるんです。リサイクルセンターは。ですが実質的には20%が組合員外ということで、100%あれじゃなくて。基本的には組合員である販売店が下取りした中で使用済み自動車を処理するというので、一般からの持ち込みは20%枠ということですが微々たるものです。
高木委員長	能力的には、まだまだ台数は増えても大丈夫なんですね。
自動車店協会	ええ、今。
高木委員長	十分問題ないですね。
自動車店協会	今は15%、20%落ちぐらいになる、前年に対して、法律ができて。それが今言ったように、変な車が海外へどんどん行っている。そういうことでこの辺の県外から国外については、地域に登録してからすとか、何か抑制措置をすることによって、多少でも変な車が県外、国外へ出ないんじゃないかという発想から申し上げます。
高木委員長	はい、分かりました。 今のお話の部分に関しては、とにかくこの条例の中にそれを書くことは多分難しいのでは。先ほども仕上げましたように、どういうことが我々としてサポートできるのかということを経後の宿題として承っておきまして、ということにさせていただきます。 それからこの骨子(案)の中でも、県の責務として地球温暖化対策を効果的に行うために必要な助成、税制、その他の経済的措置に関する調査、研究を行うという項目が入っておりまして、先ほどおっしゃっていた低公害車、低燃費車に対する何らかの税制的な支援というようなことは、多分その中に入っている項目だと我々は認識しています。もちろんお金の問題もありますので、もしお手元に骨子(案)のあれがあれば、県の温暖化対策の中のhの項目で、要するに県はこういうことをやるということのほかにも後ろに書いてあるような温暖化対策がいっぱいあるわけで、それを効果的に実施するために必要な助成等を行うということもありますので、どこまでできるかはともかくとして、我々と

しては県に対してもちゃんとやってくださいよということは、文章の中に載せているつもりですので、それはご理解いただければと思います。

自動車店協会

今、環境税問題が国で出ていますが、ここにもあるように自動車は使う場合は9税あるんです。9つ。特に大きいのが自動車税、県。取得税、この取得税は二重税ですね。取得税を払って消費税を払うんだから。こんなばかな。これはみんな消費者は反対しているんですね。いろいろアンケート調査をしても、先日意見を聞く懇談会でも。それから重量税、この辺はある程度行政メインですね。

本来は本則3%なんです。それが暫定でみんな5%になって、そのまま今日に。だから大変車が高いと。税金で高いのに、車が高いというのが消費者にも印象を与えたりしています。

それから手前ごとですが、うちの関係団体の車、17年から。こういうような程度の調査、それを1年目やって台帳を作って、その次年度はどのようになったかというような、例えば車名、登録番号、それから初年度登録、低排ガスか低燃費車かと、こういうような程度のものを、会社からあれされれば、その会社、企業がどれだけ翌年までに改善されたかというような。参考までに、それは書いていないんです。たまたまうちで、こんな程度の会社に対する調べならよろしいかとね。

これもひとつの提案ですが。

高木委員長

県としても低公害車、低燃費車に対することをどういうふうに普及させるかということに力を入れる部分がありますので、今おっしゃられたようなデータについてはご協力をお願いすることも今後出てくると思いますので、そのことについてはよろしく願いいたします。

大体時間的にだいぶ過ぎてしまいましたので、遅れてスタートして、でも一応40分、ここでもまた遅れてしまいました。

自動車店協会

もうひとつだけ、これはご参考にとってお話ししておきますが、実は低公害車、低燃費車の一番代表的な車は現在トヨタのプリウスでハイブリッド車なんです。実は飯田というのは非常にハイブリッド車の販売台数が多いんです。

飯田市ね。

どうしてかと思って私が確認しましたら、あそこはやはり市とグリーンクラブという消費者団体がありまして、そこで低公害車をもっと普及させようということで、市ぐるみでいろいろ取り組んでおられる。一部我々も何か協力できることがあればということでパンフレットをつくったり展示会をやったり、そういうことをやっています。

そういう結果、結構ハイブリッド車の販売台数が増えてきていますので、そういう地区、地区の団体とか我々販売店とかでいろいろ協力し合いながら、そういう活動をやっていくのも非常に大事なことじゃないかなという感じはしていますけど。

高木委員長

牧内さん何かありますか。

牧内委員

いえ。

高木委員長

よろしいですか。だいたいこれでよろしいでしょうか。
どうもありがとうございました。

自動車店協会

失礼しました。

(議事録中の の部分は確認できなかった部分です。)