

産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ、中央環境審議会廃棄物・リサイクル対策部会自動車リサイクル専門委員会合同会議（第14回）-議事要旨

日時：平成20年10月22日(水曜日)10時～12時

場所：ホテルフロラシオン青山芙蓉の間(2階)

議事概要

事務局より資料3-1、3-2について説明

豊田メタル（株）より資料4-1について説明

- 自動車リサイクル法の施行により入庫状況はどのように変化しているか。
→自動車リサイクル法により入庫状況が変動したということはない。変動は市況の影響だと考えられる。
- 最終残さの処理方法、如何。
→埋立処分している。分別処理物の15%が埋立処分される。
- 車両用リサイクル防音材（RSPP）の再リサイクルは可能か。
→おそらく可能であるが、防音材性能に変化が生じるおそれはある。
- ガラスは、解体時における回収とASR処理時における除去のどちらが望ましいと思うか。
→ASRに混入すれば純度良くガラスを回収できないため、解体時における回収が望ましいと考える。
- 埋立処分費用は、現在も上昇しているか。
→上昇している。
- ASRのリサイクルは、ビジネスとして成立しているか。
→当初は成立していなかったが、コストダウン等の努力を重ね、現在ではビジネスとして成り立っており、このまま継続することは可能。
- 資料4-1の「適正な評価」とはどういう意味か。
→リサイクル率の観点だけで考えれば、マテリアルリサイクルは分別すればするほど、処分しなければならないものが生じるが、サーマルリサイクルは、処理残さを溶融スラグとして利用すれば100%近くまで上昇する。リサイクル率のみの評価ではなく、コストや環境負荷も考慮すべき。
- 入庫されるASRの成分は経年変化しているか。
→金属市況などによって変動すると感じるが、ASR成分全体で考えるとさほどでもない。
- 分別材料の回収割合は事業開始の前後で変化しているか。
→回収割合は変化していないが、活用先は変化している。
- リサイクル率の上昇の主な要因は何か。
→電炉原燃料の需要が増加したことが主な要因。

小名浜製錬（株）より資料4-2について説明

- オイルショックが背景としてあった中、昭和48年に反射炉を設置した理由如何。
→そもそも設置計画があった。
- 過去の操業トラブルの頻度及び原因
→平成12年以降、能力の増強に伴い、ボイラーのダストによる閉塞や管きよの腐食等が原因でトラブルが生じ、これらの予防も含め定期補修を実施してきた。
また、昨年、炉体が破損する事故があったが、炉温モニター等を導入し、改善を図ったところ。
- カラミの販売先、如何。
→スラグとしてセメント原料として販売している。
- 資料4-2に「市況により生産量＞販売量となっており」とあるが、構造的な問題か。
→生産量が販売量を上回るのは、国内のセメント需要の冷え込みによるもの。

- 今後のリサイクル率の計算方法如何。
→長期的なスパンで評価してほしい。
- 自動車リサイクル法の施行の前後でASRの成分は経年変化しているか。
→自動車リサイクル法の施行前はASRとSRを区別なく処理していたため、成分が変化しているかは不明だが、法施行後、水分や銅分が減少してきたと感じる。
- 反射炉に投入されるASR、SR及び銅鉱の割合、如何。
→銅鉱が5000～10000トン。廃棄物は、ASRが60%程度、その他の廃棄物が40%程度である。
- 平成17年の販売量はそれ以前に製造され、販売されていなかったものを含んでいるか。
→含まれている。

JFE条鋼（株）より資料4-3について説明

- スクラップ価格の下落に伴って入庫する廃車ガラも減少するのか。
→基本的に同じ動きになる。
- スクラップについて、銅以外に事前に除去すべき物質は何か。
→鉄の溶解に無関係なもの、例えばガラスは除去された方がよいと考える。
- 発生するダスト、生産するスラグは有価販売できるか。
→ダストは逆有償、スラグは有償で販売できる。
- スクラップに含まれる鉄の割合、如何。
→60%～70%である。
- 鉄純度100%のものと鉄純度60%～70%のスクラップを処理する場合、使用エネルギーは異なるのか。
→可燃分が多いと比重が軽くなるため、炉の中で浮き、熱効率・熱伝導が悪くなり、燃料消費が増える。
- 今後の中国の成長率の低下により、事業に影響は出るか。
→輸出は行っていないため、直接の影響はないと思われる。むしろ国内の土木・建設の市況に影響される。
- 中国から競合品は入ってきているか。
→多くは入ってきていない。

（株）啓愛社より資料4-4について説明

- エアバッグ類の収集運搬などのロジ費用の割合、如何。
→もともと廃触媒の回収ネットワークを有しており、これを利用しているため、運搬費用は数%程度である。
- インフレータ剤はどのように処理されることになるのか。
→アジ化ナトリウムは展開処理により無害化される。
- エアバッグ類の装備箇所の多い車が増えてきているが、処理で苦労している点はあるか。
→エアバッグの装備位置を独自でマニュアル化しているため、大きな問題はないが、今後装備数が増加すると、新たにマニュアルを作成する必要がある。
- 資料4-4に「取外回収においても再資源化重量の管理を除外いただきたい」とあるが、そのメリットは何か。
→取り外し前後の重量測定等の手間がなくなる。

事務局より資料5について説明

→次回ヒアリング項目について了承された。

以上