

## 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15回）-議事要旨

日時：平成20年11月4日(火曜日)10時～12時

### 議事概要

#### 日本ELVリサイクル機構より資料4について説明

- 法施行後AAルート、一般ユーザールートが増えているが、一般ユーザールートについて、どのような取引形態なのか教えていただきたい。  
→一般ユーザーに対して営業をかけているものと思われる。
- 今後の方向性で述べられているASRの削減は私も共感する。また、解体工程では事前回収物品の処理も大事である。フローの中では書かれていないが、現状を教えてください。  
→LLCもオイルも抜いたあとの処理にはコストがかかっている。一番の懸念は、ここ最近のスクラップ市況の低下により、そのようなコストの捻出が困難となり流通が止まってしまうことである。
- スクラップ市況の低下で流通に影響は出ているか。  
→まだない。
- 従業員が増えたのは、AAからの入庫増に限らず、精緻な解体が増えたからではないか。  
→7月までは高い素材市況のため、細かく解体すればそれだけ高く売れた。そのため、解体作業を行う従業員を増やしたところもある。また、電子マニフェスト入力のための担当職員、オートオークションの営業担当を増員したところもある。
- 中古部品について、一般ユーザーに対してどの程度販売しているのか。また増加しているのか。海外にも出ているのか。  
→全体としては急激に増えてはいないが、インターネットオークションは活発化してきている。インターネットオークションではノークレームノーリターンと契約条件で書いているものがほとんどであり、問題である。我々は、保証を付けてやっているが、中古部品に対するユーザーの評価が下がることが懸念される。海外については、昔から部品輸出は活発に行われてきており、最近も増加傾向にある。
- 解体業における部品の業態でも素材の業態でも中古車売っている者がいると思うが、大規模化、集約化は進んでいるのか。損益ベースでどのくらいの入庫があれば成り立つのか。  
→正確なデータはないが、中古車販売や整備業を兼業している者はかなりいる。法施行後大規模業者が参入してきたが、どのくらいやれば儲かるかというのは、場所が変わると思う。どのような規模であっても商売を成立させることは可能。また、廃車の遠距離輸送にはコストがかかることもあり、大きい業者、小さい業者が散在しているのが望ましいと思われる。
- 31条と28条の対価に格差があるとのことだが、31条のほうが安価である理由は何か。  
→メーカーが決定することでもあり、理由はよくわからない。
- 解体業者がリサイクル料金の負担を強いられていると聞かされた。  
→AAで仕入れた場合、中古車での購入となるため負担することになるが、払いたくなければAAから仕入れなければ良いと思う。
- プリウスのようなハイブリッド車を解体するときに何か問題があるか。  
→バッテリーの取り外しについては、トヨタ自動車の協力で講習会を開いているところ。
- 解体自動車引取り拒否をした事例はあるか  
→引取り拒否はなかなか難しい。引き受けざるを得ないのが現状。
- 入庫状況について6割が低下していると回答しているが、使用済自動車の発生量は増えているがどのようなことか。  
→減っていると思う。参入業者数が増えているということ。また新車販売が減少しているのも原因の一つと思う。
- 99%の自動車はリサイクル料金がカバーされているが、30数%が引取時に預託をしている現状。放置車両がそれだけ出ているということか。  
→車検時預託時にフロン料金を払っていなかったものが出てきている。フロン料金のみ引取時に納めても引取時預託としてカウントされている。
- マニフェストの誤記入が多いと聞いている記入ミスについて業界では指導しているのか。  
→JARCに協力をしてもらい誤記入についての講習をしている。
- ユーザーがJARCの検索機能で自分が使用済にした車がどのような段階にあるのか見られるようになった。そのようなことでユーザーから問い合わせがあったか、コミュニケーションがあるか聞きたい。  
→以前からユーザーとの接点はあったが、法施行後は増えてきている印象。自り法については、解体業者が一番説明できる立場。本来説明をすべきディーラーで間違ったことを説明している事があり、法律を理解していない者が多い。

- 法施行後、廃車から生産される中古部品の量と内容の変化はあるか。  
→法施行により、流通が変化したとは思っていない。市場規模としては、1000億円規模と聞いている。
- 中古部品を拡大していく上での問題点はなにか。  
→保険制度も問題の一つと思う。保険金での修理をする場合、新品を使用することが多い。中古部品を使ってもらえれば、拡大していくと思う。
- アンケートの集計期間が短かったとのことなので集計が間に合わなかったデータはまとめて後日提出していただきたい。

---

## 日本鉄リサイクル工業会より資料5について説明

---

- スクラップ価格の見通しや現在のような危機を乗り切るようなアイデアはあるか。  
→備蓄とかもあると思うが、需給バランスが落ち着くまで法律を少し緩和してもらうのが良いと思う。
- 発煙筒やLPGタンクの事故については定量的に示していただきたい。
- 車上作動処理における未展開エアバッグが多いとのことだが、メーカー側のチェック体制及び解体業者の意見を聞きたい。  
→車上作動処理をしている解体業者に対し、監査を行っている。3年で一巡する体制。  
→大変驚いている。きちんと処理をしている業者が多いと思う。全国的に起こっていることなのか確認してほしい。
- 発煙筒、LPGタンクについては、どこで段階で処理するのが良いか。  
→解体業者での段階が良いと思う。発煙筒に関しては、発煙筒メーカーとやりとりがありルートを持っている引取業者でも良いと思う。
- 発煙筒、LPGタンクが引き起こした事故の事例や数など情報はるか。  
→発煙筒については、アンケート中ではほとんどの業者が消火器や水を用意する等気をつかわなければならない物と回答している。消防では明言していないが、発煙筒が原因と思われるものは2件ある。LPGに関しては、情報はない。
- 逆有償対策と事前回収物品にバンパーやガラスを追加するというは、コスト的には相反するものと思う。  
→逆有償については短期的対策、事前回収物品については中長期的対策と考えている。
- ダスト引きについてなぜ誤解を生じているか。  
→お客さんに料金を提示するときにはわかりやすい方法をとっていないのが問題。何か単純化したものを作るのも手と考えている。
- シュレッダーマシンに廃車を投入した実験で40%のインプレーターが生きていたという結果についてデータは出すことは可能か。  
→業者から了解がもらえれば出せる。
- 発煙筒とLPGガスについて、解体業者と破砕業者が協力関係を構築している例もあると聞く。どのくらいの業者が、問題を提起しているのか。  
→廃車の争奪戦をしていた際にうまくやっていたのだと思う。そもそも、発煙筒は、法律制定時に発煙筒メーカーがすでにリサイクルルートを持っているということで外された経緯があった。廃車になってからの発煙筒が回収されていない現状から問題提起している。

以上