

## 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16回）-議事要旨

日時：平成20年12月9日(火曜日)13時～15時30分

### 議事概要

#### 事務局より資料3について説明

#### (社)日本自動車工業会より資料4-1について説明

- 解体業者がコールセンター形式で情報を受発信できる体制があるか。  
→コールセンターは設けていないが、日本ELV機構と連携しインストラクターに講習を行い情報提供・情報交換を実施。今後とも活動を継続していきたい。
- JARCの運用費用収入が安定化すればJARCの人件費をユーザーと折半にするという法施行当時の考え方、如何。  
→JARCの人件費・物件費については基盤的要素が強いため、審議会において自動車工業会で負担できないかという議論があった。JARCの立ち上がり当初は、情報管理料金・資金管理料金は入ってこないため、ある時期までは自動車工業会が負担するべきと考えていた。  
→人件費等の基盤的経費については、当時の審議会・資金管理業務諮問委員会等において議論しているが、詳細は、当時の資料を精査して情報提供させていただく。
- ASR処理の自治体施設とは、具体的にどのような施設があるか。  
→新潟県の銚子のクリーンセンター、大阪の茨木環境衛生センター等がある。活用には経済性等の制約があるため検討が必要。
- 自治体施設の残さ処理は安全性を確認しているか。  
→スラグの安全性は今のところ確認していない。・自治体施設は、自治体から申し出があったということか。  
→そうではない。当方で活用したいと考えている段階。経済性や安全性等を確認したうえで活用を検討していきたい。
- バンパーリサイクルは、マツダに限らず他の自動車メーカーも同様に実施しているか。  
→おそらく各社で同様の取組を実施。トヨタ自動車の場合、新品の販売ルートと逆ルートを活用し部品共販店経由でリサイクル業者へ引き渡し、再度バンパーを生産している。
- バンパーのリサイクル業者は、国内にどのくらい存在するのか。また、バンパーの処理に問題はないか。  
→リサイクル業者の数はかなりあると考えている。トヨタ自動車の場合、バンパーの供給量は70万程度であり、供給に問題はない。
- リサイクル業者は、自動車メーカーの系列に属しているのか、それとも、独立した1社の業者が引き受けているのか。  
→系列の業者も独立の業者も様々な形態の業者が存在する。
- メーカー別の台当たり収支が年度を追うごとに改善している理由、如何。  
→自動車メーカー各社の取組であり一概には言えないが、概ね赤字の傾向が減少しているということであり、リサイクル料金は長期スパンで収支が均衡するように設定しているためである。
- チームの体制を変更するという提案だとすれば、今後のイメージをどのように考えているか。  
→今日は具体的に示すことはできないが、2チームのメリット・デメリットを深掘りして検討していきたい。自動車再資源化協力機構の形態のような1チーム制もありなのかと考えている。
- 別紙に記載されているEUの自動車リサイクルの現地調査の報告書があれば提供いただきたい。  
→報告書はできている。必要であれば御説明申し上げる。
- 3Rに対する取組に記載された環境負荷物質の削減の成果はどのようなものか。特に、EU・アジアは国の制度として環境負荷物質の原則使用回避に取り組んでいるが、中古車の輸出が増加する中、日本が同様の制度を設けていないことの不利益をどのように考えているか。  
→削減の成果は、7月の審議会で報告したためあえて記載はしなかった。また、鉛を例に取るとEUに比べても前向きなものであり、今後もこのような形で取り組んでまいりたい。
- 環境負荷物質の削減の自主的取組の意義は十分に認識しているが、社会制度に基づく削減の成果ということであれば世界に向かって胸をはることができる。自主的取組であることによる自動車メーカーとしてのデメリットをお伺いしたい。  
→自主的取組と海外における規制とを合致させつつ取り組んでおり、日本での法規制の必要はないと考えている。
- 電子パーツカタログの情報を中古車販売連合会に御提供いただくことは可能か。  
→有償で販売店に提供しており回答が難しいが、個別に相談を伺いたい。

- フレキシビリティのあるタフなリサイクルシステムへの転換とは、1対1で設定されるリサイクル料金の制度を見直すということか。  
→リサイクル料金の制度は、法制定当時、A案からF案までを負担の公平性、不法投棄防止、管理費、課税等様々な視点から評価。ほとんどの自動車は預託済みとなっている現在では、法制定当時と状況が異なるため、現行制度のメリットを十分に勘案し、よりいいものがあるれば、事務局と相談しながら提案していきたい。
- 解体業者への講習会はリユースの向上に繋がるため大切。これによりどのような成果が見られたか。  
→成果は、フロン2度引きの徹底、一括作動の安全・効率的な方法の実施等。
- 解体業者のネットワークはあるか。  
→日本ELV機構によりネットワーク化されている。
- インストラクターへの講習は一回りするのにあとどのくらい時間を要するか。  
→インストラクターへの講習は今年10回程度開催しており、地域の代表が参加いただいております50名程度の参加があった。また、インストラクターが地域のネットワークを活用して解体業者に情報提供いただいております、今年は、1,000社程度に実施。
- インストラクターへの講習会により解体業者は、かなり技術レベルが向上している。日本ELV機構は、現在約900社の解体業者で構成されているが、全国には6,000社ほどあり、自動車工業会の協力を得つつ参加を広げていきたい。
- 使用済自動車の発炎筒は整備交換分の回収・処理ルートを活用することが合理的というのは全く同感だが、使用済自動車の発炎筒について品目追加としないとの考え方はどのようなものか。  
→指定回収物品は、法律上「使用済自動車の再資源化を適正かつ円滑に実施し、かつ、廃棄物の減量及び資源の有効な利用を図る上で特に必要なもの」となっており、これに発炎筒はあたらなないと考えている。事前回収物品に該当するかどうかは検討の必要がある。
- 鉄リサイクル工業会としては、LPガスボンベの引取義務の設定をお願いしているわけではないので、誤解のないようにお願いしたい。  
→了解した。
- 各自動車メーカーがどういう範囲をコストと認識しているか、もう少し検討・公開をお願いしたい。
- 3Rに関する定量的なデータの公開はまだ十分でないため、これを広げていくようお願いしたい。  
→各自動車メーカーの技術の集積・設計のコンセプトの部分でもあり難しい面もあるが、できる限り定量的なデータの見せ方・分かりやすさを工夫したい。
- 路上放棄車処理協力会による支援は今年度末で廃止したいとのことだが、どのようなレベルでの決定か。  
→自動車工業会の常任委員会で決定。支援の廃止は、自動車工業会の希望であり、来年1月に開催されるヒアリングでの自治体の意見を踏まえて調整していきたい。

---

## 日本自動車輸入組合より資料4-2について説明

---

- 日本国内でリサイクルされずリサイクル料金に含まれる内部コストが回収できない車の割合が高いという意味が理解できない。  
→輸入車の中古車輸出の割合が高いということは、インポーターが回収できないリサイクル料金の割合が高くなる。その割合が高くなり過ぎると、ELVの台数を念頭に設定するリサイクル料金に影響が出てくることになる。
- 欧州自動車工業会のコメントだが、リサイクル率さえ捕捉できないでコストが安いからいいという言明は理解できない。
- 輸入車の中古車輸出の割合が高いことは、内部コストが回収できないからこそリサイクル料金を高く設定せざるを得ないということに繋がるのだと思うが、リサイクル料金を高く設定していれば内部コストも回収できると考えられるが、その点について御見解をいただきたい。  
→インポーターが常に赤字になっているということを申している訳ではなく、輸入車のリサイクル料金は、回収できないことを見越して高く設定せざるを得ないということ。輸出比率が高いことにより、ただでさえELV処理台数が少ない輸入車のリサイクルは一層厳しくなっており、これが国産車との差になっているということ。
- EUと日本の自動車リサイクルのコストの差、如何。  
→EUと日本の両方の実務を行っている訳ではないため、ここでは答えられないが、別途、海外メーカーに伺ってお知らせする。
- リサイクルが一層厳しくなっているとのことだが、輸入車の中古車輸出の増加という環境変化があるということか。  
→そうではない。中古車輸出の割合はもともと輸入車の方が高く、リサイクル料金の設定の際に折り込んでいる。その結果、国産車との差になっているということ。
- コスト構造についてはもう少しきちっとした説明資料をいただきたい。リサイクル料金は、結局、エアバッグ・ASR等の処理費となっており、中古車輸出により固定費が多少高くなることは理解できるが、意味が分かりにくい部分があるので、追加の説明資料をお願いしたい。  
→わかりました。
- 自動車工業会と協力し又は海外メーカーの協力を受け、エアバッグ等の処理の合理化に役立つような取組の展開はあるか。  
→エアバッグの一括作動処理は、ISO規格が国際規格として制定されているところ。これに準拠したツールができ、国内外無差別に実施できるようにすることを期待している。
- 剰余金による支援の制度は、自治体にとって活用しづらいものだが、輸入組合は、自動車工業会と同様に、剰余金による支援を使いやすいものにしてやっていこうという考えか。  
→基本的に自工会の意見と同じ。
- 今後発生するシステム改修について、メーカー・インポーター100%負担ではなく全受益者負担としたいとあるが、全受益者とはどのような方か。  
→現時点では、メーカー・インポーター・ユーザーの3者と考えている。
- インポーターが分社化された場合にユーザーが受益者となるということか。  
→法的にはユーザーが預託してセンターに預ける。その間をメーカー・インポーターがつなぐので、メーカー・インポーター・ユーザー・

センターが受益者になると考える。

- 口頭で御説明いただいた環境負荷物質についての欧州自動車メーカーの回答について、質問の内容も明示いただきたい。  
→了解した。
- 欧州自動車メーカーがJAIAの提案を支持しますとあるが、資料4-2の22ページ以降の自動車リサイクル制度見直しに関する意見のことか。  
→そうだ。
- 分社化が頻繁に起こる背景・原因・影響はどのようなものか。また、年2回で頻繁といえるか。  
→国産自動車メーカーと比較して頻繁に分社化等が起こるということである。背景は、海外メーカーのマーケット戦略・提携によるものが多くある。困っているのは、合併・事業譲渡はスピードを持って行われるが、システム変更には時間がかかること。

---

## 事務局より資料5について説明

---

以上

---

最終更新日：2009年2月9日