



## 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21回）-議事要旨

### 議事概要

#### 日本自動車販売協会連合会より資料3-1について説明

#### 全国軽自動車販売協会連合会より資料3-2について説明

- 実態として、商品車として下取りした時に、リサイクル券の記録は注文書などに残しているのか。  
→商品車として下取りした時には、リサイクル料金を返還しており、注文書にも記載している。使用済自動車については、引取証明書を渡している。
- 自販連の資料で、売れるか売れないかが判断の基準となるが、対ユーザーとしての価値のほかに、ELVとしての価値があるかということも判断に含まれるのか。  
→大規模なディーラーでは、担当者により判断基準のブレが生じないように一律の基準を設けているところもある。中小のディーラーでは価値の有無という判断をしている可能性はある。  
→基本は自販連と同様であるが、（資料3-2の）(1)~(4)は使用可能かどうか、(5)は、売れるかどうかという点である。
- 事故車の取扱いについて、自販連の判断は、事故の回数が判断基準になるのか。全軽自協では、修理不能としているが、具体的にどのようなことか。  
→回数ではなく、ユーザーサイドから判断して価値があるかどうかによる。  
→例えば、大規模な修理が必要かどうかということ。
- 修理が不可能な場合、ELVとして売ることもあるのか。  
→そのとおり。部品として価値がある場合もある。
- 例えば、保険会社が全損事故として扱うかどうかということは判断基準になるのか。  
→売れると判断されれば中古自動車として扱われる。
- （全軽自協のアンケートについて）輸出不可能を判断基準としているディーラーが1社あるが、具体的な内容如何。  
→輸出される目的で引取ったが、結果として価値が出なかったということである。

#### 有限責任中間法人日本ELVリサイクル機構より資料3-3、資料5について説明

- 資料の17ページの結果について、資料中のアンケート用紙から作成されたものか。  
→15ページ以降のアンケート集計において、複数の質問を組み合わせている。
- 国内部品30%増の企業がどの程度か。部品の点数の変化がわかると良い。  
→数字については、後ほど報告する。
- マル車が輸出中古車に含まれているが、これはELVも含まれているか。  
→輸出用中古自動車で、ELVは含まれていない。
- 解体業者の兼業比率如何。  
→自動車リサイクル促進センターのデータになるが、12回の資料に掲載している。
- オークション仕入れとあるが、主目的は部品取りになると思うが、商品車としての中古車を仕入れていることもあるのか。  
→オークションで仕入れた車は、落札した解体業者が判断して、用途を決めている。
- 印象として、国内部品に力を入れている業者が安定した経営を行っていると思われるが、この傾向は強まっているのか。  
→資源価格の下落もあり部品にシフトしたが、部品輸出については最近円高の影響を受けている。
- 資料5で新たな負担になるということだが、もう少し具体的に説明いただきたい。  
→発煙筒については、どのように連携を進んでいくべきか、我々としてもまとめていきたい。  
→資料5は、仮に解体業者が解体業者の回収の責務を担った場合に想定される問題点をまとめたもの。
- オークションの利用について、利用が増えているが、ユーザーの要望が増えているからか、部品取り目的か。  
→使用済自動車の台数が必要な解体業者にとっては、オークションが仕入れの場となっている。

- 自り法の施行により、ビジネスチャンスが増える」と期待し、新規参入が続いたことにより競争が激化したと考えているが、解体業者としての認識如何。  
→解体業者は、法律施行以前から処理能力があったが、自り法の施行により新規参入が相次いだことで、競争が激化しているという感覚はある。

---

### 日本自動車工業会より資料3-4-1、資料3-4-2について説明

---

- 今回の調査目的如何。また、欧州ミッションで法律の見直しに有益な情報は得られたか。  
→欧州では、各国の法律で定められており、カバー率についても明確になっていない。日本の自動車リサイクル法は、それぞれの役割分担が明確になっており、カバー率もほぼ100%である。日本では、現行制度が順調に進んでいると感じている。
- 日本の制度に近いスウェーデンやオランダが廃止、縮小の方向が示されているが、理由如何。  
→スウェーデンについては、EUのELV指令にそぐわないということで廃止された。オランダについては、コスト的にも技術的にも難しいとされ、縮小されている。ヨーロッパでは、ASRのリサイクル方法として、サーマルリサイクルに偏っており、現在、研究開発も行われていると聞いている。
- 資料中（3ページ）の日欧の比較について、EUと日本を比較するのはおかしい。例えば、日本とドイツなど、各国の役割を記載すべきではないか。  
→各国政府により、制度も異なり、どのように表記するか難しいため、このように比較した。
- オランダのポストシュレッダーテクノロジーについて、具体的な状況如何。  
→詳細は不明であるが、基本的にはSRを分別し、サーマルとマテリアルを組み合わせたとの思料。
- 部品としての再利用はどのようなものがあるか。  
→今回のミッションでは、部品については触れていないため、不明である。
- 各国のユーザーが自国の自動車リサイクル制度をどのように考えているのか。  
→直接、ユーザーから聞いている訳ではないか、ユーザーから不満が出ているとは聞いていない。

---

### 社団法人電池工業会より資料4について説明

---

- 無償回収とは、誰が処理費用を負担しているのか。  
→電池メーカーが再生鉛を購入することになっているので、メーカーが負担している。また、リサイクラーにも協力をいただいている。
- 相場が悪い時、購入価格は下がるが、2次精錬業者のコストは変わらないため、逆ザヤが発生しているのではないか。  
→電池メーカーで負担することになっている。リサイクラーに協力をお願いするケースもある。
- 地域により運搬費用にばらつきがあり、逆有償が発生しているのではないか。その場合、廃掃法の許可をどのようにクリアしているのか。  
→下取り扱いとして対応している。  
→バッテリーの小売店で新品販売に併せて引取る場合は、下取り行為になり廃掃法規制外になる。輸送も含めて、排出者側がコストを負担する場合は、場所を問わず、廃掃法の規制対象となる。
- インターネットで購入される方はどのような顧客か。  
→インターネットの購入層は、把握できていない。推測では、比較的若い人が多い。
- 新しいスキームについて、相場に影響を受けないということは、最悪の場合、無償となるが、無償の場合は、廃掃法の規制を受けるのか。  
→新しいスキームを構築した場合、協会を作り、その中で、スキームを運用していくことになる。処理費用、回収費用は、ユーザー負担になる可能性が高い。
- 無償ではなく、ユーザー負担になるということか。  
→使用済みバッテリーは現在、無償で引き取るようなシステムを考えているが、回収や解体の費用については、一部、ユーザーが負担する可能性がある。
- どの時点で、ユーザーの負担になるのか。  
→販売価格に含まれることになると思う。
- 鉛バッテリーについては、今回の説明で分かるが、電気自動車用のバッテリーなどはどのようになるのか。  
→自動車メーカー、輸入組合とも協力をして、構築していく必要がある。電気自動車については、鉛以外のバッテリーも含まれるので、その点についても検討していく必要がある。
- システム構築もまだという認識でよいか。システム構築が遅れており、審議会の場で示される状況ではないということか。  
→まだ示せる状況ではない。
- いつ頃、示せるのか。  
→今年中には示せる。  
→12月では遅すぎる。
- 再資源化の目標設定が記載されているが、再資源化の定義如何。また、数値の意味如何。  
→電池の全体の重量に対する目標値である。
- 酢酸、鉛、プラスチックも含まれているということか。最終的に、何が再資源化されるのか。  
→プラスチックなども含まれる。再資源化は、まず鉛が行われると認識している。

- 鉛は全体のどの程度の割合含まれているのか。  
→電池より異なるが50~60%になる。
- つまり、今回の目標値は、鉛全量を再資源化することか。  
→そのとおり。
- 鉛精錬業者が約20社あるとのことだが、全ての事業者が鉛バッテリーを扱っているのか事実関係如何。  
→全ての事業者が鉛の2次精錬を実施している。これとは別に1次精錬事業者がいる。
- いつ頃、システムが構築されるのか。具体的なスケジュールを示して欲しい。  
→わかりました。今年中には可能と思う。
- 資料中の回収量と再生鉛利用状況のデータについて、排出量は、推計方法如何。また、回収量については、フロー図のどの部分に該当するのか。  
→排出量とは、国内バッテリーメーカーの販売量をヒアリングしたもの。回収量については、資料9ページの鉛精錬業者から鉛バッテリーから回収された量をヒアリングにより集計したデータである。

以上

---

最終更新日：2009年8月7日