

## 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・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同会議（第26回）－議事要旨

日時：平成21年8月6日（木曜日）14：00～16：00

場所：都道府県会館1階101会議室

### 出席者

永田委員長、浅野委員、大慈弥委員、大塚（直）委員、大塚（浩）委員、岡本委員、加藤（忠）委員、鬼沢委員、久米委員、酒井（清）委員、嶋津委員、砂田委員、細田委員、宮崎委員、武藤委員、渡辺委員、鈴木委員代理、伏見委員代理、

### 議題

1. 論点整理に係る検討について
2. 自動車リサイクル制度見直しに関するこれまでの議論について
3. その他

### 議事概要

事務局より資料3-1について説明

自動車工業会より資料3-2について説明

#### 自動車リサイクルシステムの将来像について（資料3-1）

##### 大慈弥委員

製造事業者と関係事業者との連携でうまくいった証左だとあるが、消費者やユーザーの理解のもとに当該システムが出来上がっているという認識を盛り込むべきだ。

##### 事務局

消費者やユーザーの理解は当然のこととして考えており表現については検討したい。

##### 大慈弥委員

環境配慮設計については、海外事業者についてもリサイクル制度との調和の際、十分な情報交換と国際標準が無いと、海外と国内での齟齬が生じることを頭に置いておく必要がある。

##### 事務局

→最終報告までには、議論が深まれば記述に色づけできるよう考えている。

##### 大慈弥委員

現在、次世代バッテリー等は自主回収されているが、今後2台に1台が次世代車と経済産業省が優遇策を導入し進めている状況においては、川下についても単に自主回収してもらおうのではなく、何か支援策を検討する必要があるのではないか。

##### 事務局

→100%自主取組に頼るという意味ではない。「当面」という文言の記載のとおり、かなりのものが使用済自動車として出てきた段階で、セーフティネットとして法的な措置と言うことも含めて、検討していく。

#### ASR重量に関する考察（資料3-2）

##### 細田委員

ポストシュレッターテクノロジーという技術があるが、この技術を使って日本のASRからリサイクルできるとしたら、主にどのようなものがあるか。

##### 加藤（忠）委員

→基本的には、ASRの構成成分である樹脂類、発泡ウレタン、繊維類が可能であると考えている。

#### 渡辺委員

解体しやすい構造、リサイクルが容易な材料の使用は進んでいるが、自動車がスクラップになった時にリサイクルの阻害にならないかどうかという視点を今以上に持って、環境設計や、素材の選択を行っていただきたい。

#### 加藤（忠）委員

→そのような観点も配慮して設計している。

#### 砂田委員

解体しやすい構造は壊れやすいという素朴な疑問があり、不安がある。

#### 加藤（忠）委員

→耐久性を良くして、なおかつ解体性も良くする技術というのは難しいが両立するよう取り組んでいる。

事務局より資料4-1について説明

全国市長会より資料4-2について説明

事務局より資料5について説明

---

### 不法投棄対策の検討状況報告（資料4-1）

---

#### 酒井（清）委員

不法投棄の問題だが発見から処理までの時間がかかりすぎている。時間の短縮が大きなポイントではないか。個人的に不法投棄された車の処理は先行して行き、処理後に所有者の確認を行えば良いと思っている。

#### 久米委員

条例を決めている自治体と決めていない自治体では、未処理が多いなどの傾向はあるか。

#### 事務局

→詳細な分析はまだだが、明確な傾向は得られていない。引き続き調査を進めたい。

#### 久米委員

処理費用の決め方について、指し値や随意があるが如何。

#### 浅野委員

→契約金額が少額なものまで、全て入札とすると、行政コストが高むことや落札者が決まるまで時間がかかることにより、随意契約をすることがある。ただ、随意契約でも、契約の目的、契約の内容を示して複数の事業者から見積書を提出してもらうことが原則であるので競争原理は働いていると考えている。

→撤去後の保管、処理先までの距離、解体の費用及び撤去場所の状態等により処理費用が決まるので、費用の差が生じるのは当然。

#### 加藤（忠）委員

処理実績が資料だと700台だが、すでに公表されている20年度の路放協の寄附実績では1,500台であり、今年度は600台になる見込み。データが異なる理由如何。

#### 事務局

→この度のデータは都道府県と保健所設置市を対象にしたものであり、全国すべてのデータではない。また、実際にいつ処理されたかということと、路放協に申請した時期には若干タイムラグがあるため数字にずれがあると思われる。

---

### 使用済自動車の再資源化等に関する法律の改正に関する意見（資料4-2）

---

#### 加藤（忠）委員

自動車リサイクル法が整備され、制度の中で不法投棄対策の支援スキームが整備されたことにより、路放協の使命は終わったものと考えている。逆に、活動を継続することにより、不法投棄を助長させているという懸念がある。不法投棄対策支援事業が使いつらいという面があるかもしれないが、いつまでも民間の寄附行為を残すことは、継続の弊害も考慮し、いかがなものか。

#### 大塚（直）委員

行政代執行が困難とのことだが、自治体にとって何が特に大きな問題か。

#### 浅野委員

→一つは事務が煩雑であるということだが、一番の理由に時間がかかること。時間がかかりすぎて住民の希望に添えない。

#### 大塚（直）委員

→財産権の問題により、ある程度時間はかからざるを得ないはず。結局のところ、事務が煩雑というところが問題か。

#### 浅野委員

→代執行する場合は、廃棄物の認定と代執行という手続きがあり、2つの要因で時間がかかる。

---

### その他の課題（資料5）

---

#### 酒井（清）委員

エアバッグ問題を取り上げて貰い有り難い。多くの事業者はまじめにやっている。エアバッグ類以外の部品のネットオークションの流通も盛んになってきており、解体業の許可を持っていない方がいる。ネットオークションの主権者側に協力を仰ぐべきと考えている。

#### 事務局

→現在、個別の事案に対して、厳正な指導を進めている最中。場合によって、幅広い調査も考えられるが、御意見をいただきながら今後の対応を考えていきたい。

#### 砂田委員

エアバッグ類が指定回収物品であり、ネットオークションで流出していることが問題であるとは知られていない現状がある。そういったことを教えている場を提供して欲しい。

#### 永田座長

→情報提供がまだまだ不十分である。引き続き善処したい。

事務局より資料6について説明

---

### 自動車リサイクル法見直しに関するこれまでの議論の整理について（資料6）

---

#### 大慈弥委員

総論として、このような一つの整理をされたことは評価。しかし、論点に対して、さらに論点を拡充する論点のようなメモであるため、必ずしも方向性はこれだけではわからない。論点自体も、2月19日の合同会議の時のものから改変されているのではないか。また、エアバッグやオークションの件などのいくつかの論点が読めないこと、不正輸出については、いつ検討するのかしらないのかが不明。JARCの役割分担については、表現が玉虫色に見えるが、原則に則るのか、柔軟に対応するのか、実際はどちらを向いているのか。また、路上放棄対策についてはしっかりとした対応をお願いしたい。

#### 事務局

→論点に関してはご指摘の通り、これまでの議論を踏まえて一部修正している。これまで議論のあった項目のエッセンスを読めるように記述したつもりだが、本日も指摘があれば検討したい。次回にはもう少し膨らませたものを記載する。なお、JARCの役割分担については、基本現行の考え方に即するというところに主眼をおいて書いている。

#### 鬼沢委員

全国3,000人のインターネット調査において、家電リサイクル法は25%近い関心があるとの結果だが、自動車リサイクル法に関心を持つ人は非常に少ない。ユーザーに対する広報の仕方として何が必要かを検討すべき。

#### 加藤（忠）委員

自動車業界として3Rの高度化は、これからも積極的に取り組んでいく。

重金属については、全産業の中での自動車の位置づけがどうなのか、その中で自動車をどうすべきだとかという議論が必要と考えている。そのニュアンスを盛り込んでいただきたい。

#### 細田委員

鉛バッテリー、タイヤ、発炎筒、各々性格が異なるが、それぞれの物品の生産者が責任を取るべきである。市況にも大きく影響されるので、それぞれの物品に対して異なった制度設計を丁寧に行っていただきたい。

解体業者の中にはまだ、基本的なことを守っていない業者がいるのが現状。3Rの高度化は良いが、一方でそのような不適正な業者に行政が毅然たる態度で対応しないと、他の解体業者に不満が残ると思われる。

不法投棄対策に関しては、不法投棄対策支援事業で一本化すべき。

#### 武藤委員

今後の対応の方向性の2番目の、「オートオークション会場での使用済自動車の取扱いについて」で、この文章だと一部という文言がないので、オートオークション会場どこでもやっているような意味にとられる。一部のオートオークション会場というような形で、「一部」を入れていただきたい。

自動車リサイクル法第5条で、できるだけ使用済自動車にしないように長く使いなさいという条文があり、需要と供給のマッチングという形でオートオークションというのはすばらしく機能している。ほとんどのオークション会場では適正な流通取引が行われているということを前提に、一部で不適正な実態があったら、それを是正すべきだという書きぶりをしていただきたい。

#### 渡辺委員

発炎筒について、今後の対応の方向性という記述の中に、「当該物品の製造業者等と関係者により自主的に回収スキームが作られるべきではないか」とあるが、今後の検討過程においてはこの関係者の中に被害を受けている破砕業者も入れていただきたい。

同時に指定回収物品に追加するなど確実な回収の実行性の担保、監視など検証される仕組みをスキームの中に盛り込むことを強く要望する。

未処理エアバッグを含む解体ガラが破砕工程に流れてくる問題についての記述がないのは理解しがたい。また、エアバッグの車上展開部分については全部100%資源化されているというみなしでやっていて、検証の仕組みがない。

#### 事務局

→未処理エアバッグの問題については、事務局として認識しており、引き続き問題の構造について調査・検討していきたい。

#### 永田委員

今後も追加が必要な点があれば、事務局に連絡していただきたい。また、全部が全部、その業界ごとに指摘したものがここに載っているというわけではないということもご理解いただければと思っている。

(大塚(直)委員)

使用済自動車は廃棄物だという定義が輸出の場合にも該当するかどうか。このことについて議論は行うのか。

**事務局**

→今回のこの議論の中には入っていない。現行は条文上、使用済自動車が輸出の場合にも廃棄物であることは明確に位置づけている。

**武藤委員**

全国市長会提出の資料4-2について、放置自動車を使用済自動車とみなすことができる制度等を法律で位置づけることとあるが、法律でなければならない理由があるのか。

**浅野委員**

→使用済自動車の廃棄物の定義について、法律にせよガイドラインにせよ、いずれにしても早く撤去ができるような形にさせていただきたい。

以上

**お問い合わせ**

経済産業省製造産業局自動車課

TEL : 03-3501-1690

FAX : 03-3501-6691

---

最終更新日 : 2010年5月26日