

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
第28 回合同会議議事録

平成22年8月6日

日時：平成 22 年 8 月 6 日（金曜日）14：00～16：00

場所：全国町村会館 2 階ホール

【議題】

1. 自動車リサイクル法の施行状況について
2. 改正道路運送車両法の処理状況について
3. 自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書のフォローアップ状況について
4. 自主取組みの進捗状況について
5. 各種回収スキームについて
6. 使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ合同会議について

【議事内容】

○畑田自動車課課長補佐　それでは、定刻でございますので、これより、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WG及び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の第 28 回合同会議を開催させていただきたいと思えます。

審議に入ります前に、事務局側よりごあいさつ申し上げます。

○波留自動車リサイクル室長　8 月 1 日付で自動車リサイクル室長を拝命いたしました波留でございます。まだ着任ほやほやということで、今、鋭意勉強しているところでございます。

ただ、自動車という絡みにおきましては、過去に平成 8 年から 10 年に自動車課というところに在籍していたことがございまして、当時、平成 9 年だったかと思いますが、「使用済自動車リサイクルイニシアティブ」が策定されるところで、横目でみながら、当時はメーカーはじめ関係者の皆様の自主的な取り組みということを前提にしていたものですから、久しぶりに帰ってきまして現在の制度をみて、非常にしっかりした制度になったというこ

とで隔世の感を感じ得ないと感じているところでございます。

久しぶりに戻ってきたわけではございますが、何ぶん、自動車リサイクルに関しましてはど素人に近い者でございます。今後、委員の皆様、また関係者の皆様方から御指導賜りながら、鋭意、自動車リサイクル行政に取り組んでまいりたいと思っておりますので、何卒よろしくお願い申し上げます。

○森下リサイクル推進室長 同じく8月1日付で環境省リサイクル推進室長に着任しました森下と申します。どうぞよろしく願いをいたします。

本合同会合でございますけれども、自動車リサイクル法施行状況ですとかそのほかの自動車リサイクルに関しましての業界の皆様方の取組状況、そういったものを、毎年、関係者の方にお集まりいただきまして、その進捗を確認し、そして共有するというのを目的に開催させていただいているということでございます。

自動車リサイクル法の施行から5年間の施行状況につきましては、もう御承知のとおりですけれども、今年の1月に報告書がとりまとめられておりまして、概ね順調であるという旨の評価をいただいております。このことは、ここにお集まりの方々、そして関係する事業者の皆様方の御協力のたまものと認識しております。重ねてお礼を申し上げたいと思います。

一方、報告書の中で、法改正には至らないものの、今後の改善点の一つとして、中古車と使用済自動車の取り扱いの明確化ということが提言されております。これにつきましては、今年の7月、先月になりますが、ワーキンググループを立ち上げまして、使用済自動車の廃棄の判断の際の抛り所となるような、そういったガイドラインをつくるということで検討を進め始めたところでございます。このほか、その他の提言事項につきましても、皆様方と連携を図りまして、その実現に向けて今後対応していくことが必要でございますので、引き続きどうぞ皆様方には御協力お願いしたいと考えております。

本日は、自動車リサイクルシステムの安定的な運用とその高度化に向けて、委員の皆様方から忌憚なく意見をちょうだいできればと考えておりますので、どうぞよろしく願い申し上げます。

○畑田自動車課課長補佐 ありがとうございます。

続きまして、議事に移らせていただきます。

まず、委員の皆様方におかれましては、御多忙にもかかわらず御出席いただき、大変ありがとうございます。本合同審議会は、両審議会合わせまして23名の委員で構成されてお

りますが、現在のところ、16名の委員の皆様から御出席をいただいております。産構審自動車リサイクルワーキンググループとしては14名の委員の出席をいただいております、これは過半数の定足数に達しているということを報告させていただきます。

なお、中央環境審議会のほうでは、定足数の規定はございません。

まず、本合同審議会の委員に変更がございましたので、御報告いたします。

一般社団法人日本ELVリサイクル機構代表理事の酒井清行委員にかわりまして、同機構副代表理事の大橋岳彦委員でございます。

社団法人日本自動車販売協会連合会中古車委員会委員長の村瀬洋介委員にかわりまして、同協会業務部長の林義高委員でございます。

全日本自治団体労働組合副中央執行委員長の加藤孝二委員にかわりまして、同労働組合副中央執行委員長の軍司輝雄委員でございます。

横須賀市環境部資源循環推進課長の浅野悟委員にかわりまして、川崎市環境局生活環境部長の横田覚委員でございます。

なお、本日、軍司委員、横田委員は御欠席の連絡をいただいております。

続きまして、本日の欠席委員の御報告をいたします。

早稲田大学法学部教授の大塚直委員、慶應義塾大学経済学部教授の細田衛士委員、一般社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長の小吹信三委員、NPO法人関西消費者連合会消費者相談室長の砂田八壽子委員におかれましては、本日欠席となっております。

また、嶋津委員は、出席の連絡をいただいておりますので、後ほど出席されるかと思っております。

次に、事務局側にも変更がございましたので、御紹介いたします。

先程ごあいさつ申し上げました環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部企画課リサイクル推進室の森下でございます。

同じくリサイクル推進室室長補佐の豊住でございます。

続きまして、経済産業省製造産業局自動車課自動車リサイクル室長の波留でございます。

同じく自動車課課長補佐の初沢でございます。

情報通信機器課環境リサイクル室長の竹谷でございます。

なお、議事進行につきまして、私、自動車課課長補佐の畑田が務めさせていただきます。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。これ以降の議事進行については、永田座長をお願いします。

○永田座長　　どうも皆さんこんにちは。お暑い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

まず、本日の配付資料の確認から入らせていただきます。

○畑田自動車課課長補佐　資料ですけれども、お手元に資料1から資料8、あと参考資料として1から16をとじております。

なお、参考資料15及び16は、席上、委員のみの配付としておりますので、皆様、御確認ください。

○永田座長　　よろしいでしょうか。もし不足等がございましたら、事務局のほうにお申しつけください。

それでは、早速ですが、議事のほうに入らせていただきます。本日の議題は、資料1の議事次第のとおりとさせていただきます。議題として全部で6つあがっておりますが、それぞれ説明の後ディスカッションを行いたいと考えておりますので、よろしくお願ひします。

まず、第1番目の議題、自動車リサイクル法の施行状況についてということで、事務局のほうから説明願ひます。

【議題1　自動車リサイクル法の施行状況について】

○畑田自動車課課長補佐　それでは、私のほうから、資料3「自動車リサイクル法の施行状況」につきまして、御説明をさせていただきます。

資料をおめくりいただきまして、1ページ目には「使用済自動車の再資源化等に関する法律の概念図」が載っておりますので、参考まで御確認いただければと思います。

2ページ目には、自動車リサイクル法の施行状況ということで、3ページ目以降のデータの概要という形で載せさせていただいておりますので、こちらの方は後ほど御確認いただければと思います。

続きまして3ページ目では、「自動車メーカー等による再資源化等の実施状況」ということでまとめておりますが、自動車メーカー等は、シュレッダーダスト、フロン類、エアバッグ類を引き取る義務があるということでございまして、次の4ページ目にその実施状況を載せておりますが、その状況は年度ごとに公表しております。平成21年度においては各社とも基準を上回っております、左下のところに「自動車メーカー等のリサイクル率」

を表で載せておりますが、シュレッダーダストについては、平成 22 年度までに 50%以上、平成 27 年度までに 70%以上のリサイクルが義務づけられておりますが、既に各社とも 77%以上のリサイクル率を達成しております。エアバッグ類についても 85%以上のリサイクル率を義務づけておりますが、各社とも 93%以上ということで法律の基準を達成しているという状況でございます。

続きまして 5 ページ目のところでは A S R の引取量についてのデータを掲載しておりますが、使用済自動車の引取台数は、平成 21 年度に増加しておりますが、これに伴って、A S R の重量も増加しております。増加しておりますが、A S R のリサイクル率をみますと、平成 20 年度は 77.8%だったのに対して、平成 21 年度は 80%を超えるリサイクル率を達成しているという状況になっております。

それから 6 ページ目の下の欄に「自動車由来の最終処分量」を掲載しておりますが、こちらにも引取台数が増加しておりますが、リサイクル率が向上しておりますので、⑤のところ、1 台当たりの最終処分量というものを掲載しておりますが、これが 1 台当たり、35 キログラムということで、1 台当たりの最終処分量は順調に減少しているということがみてとれるかと思えます。

続きまして 7 ページ目では、自動車リサイクル法で事業者の登録許可というのを行っておりますが、その状況についてまとめております。自動車リサイクル法では、引取業者・フロン類回収業者については自治体の登録を、解体業者・破砕業者については自治体の許可を受けるといった必要がございますが、現在のところ、約 8 万の事業者が登録許可を受けております。これは、昨年度との比較で見てみますと、昨年度は 10 万事業者以上いたわけですけれども、法律の施行から 5 年以上経って、数多くの業者が更新時期を迎え、この更新を期に更新されないという事業者が、特に引取業者で多く発生して、結果として 2 万事業者ほど減少しております。

それから 8 ページ目ですが、自治体では、許可の関係で、定期的に立入検査を行っており、違法行為や不適正行為等あれば指導・勧告を行っております。法施行後、累計で見ますと、登録・許可の取消事案が 104 件、告発事案が 6 件となっております。このほか、エアバッグ類は適切に処理することが義務づけられているわけですが、これを処理せずにインターネットオークションに流通しているという問題が前回の審議会でも指摘されておりましたが、これにつきましては、各地方自治体で厳正な対応を行うよう依頼しておりますが、これまでのところ、2 件の勧告が行われております。引き続き、国としての法律の考

え方の整理等を通じて、こうした自治体の動きをサポートしていくという考えであります。

続きまして 10 ページ目「自動車リサイクルにおける入口の状況」でございます。自動車リサイクル法が施行されまして、電子マニフェスト制度、それから道路運送車両法の改正を行いまして、こうした使用済自動車や中古車輸出の流通ルートを明確化しております。中古車販売に関しては年々減少傾向にありまして、オートオークションの方は増加傾向だったわけですけれども、平成 21 年度のデータをみますと、200 万台ほど減少しているということがわかるかと思えます。

それから自動車の輸出に関しましても、平成 20 年度と比べまして 40 万台ほど減少しております。これはロシアなど輸出先国が関税引き上げを行っていて、一時的に輸出が減少しているということがデータに現れております。

自動車の使用年数に関しましては、年々長期化の傾向にあるわけですが、平成 21 年度についても 13.4 年ということで長期化傾向が継続しております。

使用済自動車の引取台数の推移については、エコカー補助金で 13 年以上の車をスクラップした場合には優遇を受けられるということの影響もありまして、このスクラップインセンティブの影響で、平成 21 年度の引取台数は約 10% 増加して 392 万台になっております。

続きまして 11 ページのところでは、「リサイクル料金の預託状況」をまとめておりますが、自動車リサイクル法では、リサイクル料金というのは不法投棄の防止や預託手続の簡便性の観点から、原則、新車購入時に預託をしていただくという仕組みになっております。既販車のうち国内で使用されている自動車のほとんどは、既にリサイクル料金の預託が完了しておりますが、一部、引取時に預託をするというものもあります。その実績が真ん中の預託別の実績というところにまとめておりまして、約 488 万台は新車登録時に預託をしていただいているのですが、引取時の預託というのはまだ約 30 万件ほど存在しております。

それから 12 ページのところでは、「リサイクル料金の管理・払渡しの状況」について記載しております。預託されたリサイクル料金というのは、公益財団法人自動車リサイクル促進センターにおいて管理しておりますが、その資金管理の方法については、有識者及び消費者代表から構成される第三者委員会の審議を経た上で決定しておりまして、その運用方法も法律で限定しております。また、その運用の状況というのは四半期ごとに公開するというような運用を行っております。

その資金の運用の状況については 13 ページにまとめておりますが、21 年度の新規取得債券が約 978 億円ありまして、これは市場における国債、政府保証債、格付け制限あり債券

の割合に応じて取得するという事としておりまして、市場の目標比率に対してほぼ同じ値を取得しているということで、21年度末の運用残高累積で見ますと、約8,000億円の資産を運用しているということになります。

それからリサイクル料金の払渡し状況につきましては、使用済自動車になった際のリサイクル料金について、リサイクル義務を負う自動車製造業者等又は指定再資源化機関、及び情報管理センターに、該当の自動車に係るリサイクル料金の払い渡しを行うこととしております。

それから14ページ目のところで、自動車がリサイクルされずに輸出された場合については、預託した料金を車両所有者に返還するという仕組みになっており、先程御紹介しましたように、平成21年度は輸出台数が減少しておりますので、リサイクル料金の返還台数も、昨年度と比べて約半分ぐらいに減少しております。

それから特定再資源化預託金の発生状況ですが、これは当初預託をしていたものの、最終的にリサイクルが発生しない、例えば事故等でエアバックが展開されている場合についてはエアバッグのリサイクルの必要がありませんし、フロンも大気に放出されている、あるいは再利用されたりする場合はリサイクルいたしませんので、その場合に、預託金としてお金を支払うことがなくなります。そうしたリサイクル料金が毎年発生しており、平成21年度では約18億円のお金が特定再資源化預託金として発生しております。

こうしたお金については、その下の段のところにありますが、資金管理業務、離島対策支援事業、情報管理業務に関する費用として充てることができるとしております。平成21年度においては、こうした資金管理業務、離島対策支援事業及び情報管理業務に要する費用として、約2.5億円の出えんを行っております。特に今回、資金管理法の情報システムの分析、検討、設計等の実施に対して資金を出えんしておりまして、この詳細については、「情報システム改善策の実施について」でまとめさせていただいております。

続きまして、「自動車リサイクルにおける情報の流れ」というところでは、自動車リサイクルのためには、自動車管理システムというものを立ち上げておりまして、その工程を全て厳格に管理しております。遅延報告の発生というのは非常に低いレベルにとどまっております。概ね円滑な工程内での処理が行われているといえるかと思っております。

また、情報システムの安定的な稼働、関連事業者からの改善要望への対応のため、不断に情報システムの改善を行っております。稼働状況としても、この直近2年間では障害件数もなく、安定的に稼働しております。

それから「コンタクトセンター稼働状況」としては、立ち上げ当時は非常に多かった問い合わせ件数も大幅に減少し、近年では、横ばい傾向にあります。

16 ページでは、引取業者、解体業者から自動車リサイクルシステムへの報告についてまとめております。先程、使用済自動車の発生台数は約 392 万台と紹介させていただきましたが、その数だけ使用済自動車の引取報告がなされております。

それから「全部利用の状況」というところでは、認定全部利用というのは、大臣の認定を受け、ASRを処理することなく、自動車をすべて電炉等に投入し、鉄鋼の原料としてリサイクルするというもので、これは解体業者だけから全部利用というものはありませんが、破砕工程も含めたコンソーシアムを形成して全部利用が行われている状況が確認されます。

それから3品目の引取状況についても、下の方にまとめております。

続きまして、工程内の平均処理日数を17ページ目にまとめておりますが、昨年度から大きな変化はみられず、概ね横ばいで期間内に処理されているということがグラフで示されております。

こうしたことから、遅延報告の発生状況についても例年どおり、ばらつきが減少しているということをまとめております。

18 ページ目では「離島対策・不法投棄対策」についてまとめておりますが、フロン類の再利用、事故によるエアバッグの展開、それから、非認定全部利用という形で廃車ガラを輸出する場合については、リサイクル料金が支払われませんので、お金は特定再資源化等預託金として、離島対策及び不法投棄対策の支援事業に出えんできることになっております。

JARCではこの制度を活用し、離島からの運搬費用、行政代執行を前提とした不法投棄車両の処理費用に対して、最大8割の支援を行っております。この支援を決定するにあたっては、第三者委員会である「離島対策等検討会」において、同事業の業務内容及び効率性について審議を行っております。この離島対策等支援事業については、平成21年度では2.2万台の運搬を支援してございまして、問題を抱えるほぼ全ての離島所在市町村と支援体制の構築を完了しているということがいえるかと思っております。

19 ページ目はそうした離島対策事業のさらなる定着化を図るという観点から、JARCでは離島地域の訪問を行っております。今後も自動車リサイクルシステムの円滑な運用を図るという観点から、引き続きこうした本支援事業の活用を促進するため、訪問活動、そ

れから個別の課題の解決など行っており、平成19年度から開始した業務確認検査などを行っていくことになっております。

それから不法対策支援事業につきましては、自治体が不適正処理された使用済自動車を行政代執行で処理する場合に、そのリサイクル料金の一部を活用して処理費用の支援を行っております。これは、平成19年度に札幌市、奄美市の2事案で行っておりますが、その後の実績はありません。平成21年度についても、今のところ実績はございません。それ以外でも、こうした制度を、周知したり、事案調査を実施したりなどもしております。

20 ページでは「不法投棄・不適正保管の状況」についてまとめておりますが、全国の都道府県で調査を行っておりまして、こうした車両は、法律施行前、平成16年9月末には21.8万台あったわけですが、平成22年度3月末には1.2万台まで減少しております。離島における不法投棄車両というのも約1万6,700台あったわけですが、約700台まで減少しており、100台以上が不法投棄されている大規模事案についても、減少しているということを表にまとめております。

こうした要因としては、自動車リサイクル法が施行されたことで、すべての使用済自動車が廃棄物とみなされ、行政側の指導が非常に容易になったことや、離島対策支援推進事業が順調に進捗しているということが理由として考えられるかと思えます。不法投棄事案が発生した場合には、特定再資源化等預託金を活用し、これを速やかに処理するということも可能になっております。

最後、22 ページのところでは、(参考)で路上放棄車両の処理支援をまとめておりますが、これまで路上放棄車両を市町村が処理する場合、自動車の製造業、販売業の関連業界で設立している路上放棄車処理協力会というものがあつて、こちらのほうが処理費用について寄附を行う体制を平成3年に整備しておりましたが、これは下の表の実績を見ればわかりますように、年々協力台数、それから寄附金の総額も減っておりまして、平成22年12月末をもって終了することが決定されております。

平成23年1月以降、こうした放棄投棄事案の処理費用を支援する制度としては不法投棄対策支援事業のみとなります。ただ、不法投棄対策支援事業は今のところ過去2件のみで、今後この支援事業をより活用しやすいものとなるよう、中小規模の事案についても適用できるかということで、手続の整理を行っている状況です。

以上、自動車リサイクル法の施行状況になります。

説明は省略させていただきますが、参考資料として、シュレッダーダストの引取・再資

源化の体制、それからフロン類、エアバッグ類の体制について、地図で所在等を示しております。それから自動車メーカー各社のリサイクル率と収支の状況についても、各社ごとにまとめております。

参考資料5ということで、自動車リサイクル施設のASRの活用率というものを一覧表でまとめております。

関連事業者の登録許可の状況については、都道府県ごとに参考資料6としてまとめております。

参考資料7では、行政処分等の状況についてまとめた数字だけ御紹介しましたが、それぞれ業ごとに法律の条文に基づいてどういった指導をしたのかということ推移をまとめております。

参考資料8では、再資源化預託金の流れということで、自動車所有者から預託されて、最終的にリサイクル料金として払い渡しされるまでのお金の流れというものをまとめております。

参考資料9では、情報システムの改善策の実施ということで、現在、改修の公募手続きを行っているところではありますが、先程御紹介した特定再資源化等預託金を使った情報システムの改善策というものについての詳細を紹介させていただいております。

参考資料10では、移動報告の状況ということで、視覚的にわかるように、それぞれ引取報告から破砕業者のところまで報告の件数を図示しております。

参考資料11では、フロン類の年次報告の状況ということで、フロン類回収業者からの報告の状況を、6月30日時点の報告をまとめております。

参考資料12では、離島対策支援事業ということで、先程は概要で紹介させていただきましたが、その活動実績などの詳細をまとめております。

それから参考資料13では、都道府県ごとの不法投棄・不適正車両の状況を、若干字が細かいですが、都道府県、それから保健所設置市における状況をまとめております。

参考資料14では、大規模事案の状況についてまとめております。

それから委員限りとして配らせていただいておりますが、参考資料15、16は、自主的取組で紹介されるということです。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

それでは、ただいま説明のありました資料3、それから附属資料の関係でも結構でございますので、何か御質問、御意見等がありましたらお願いいたします。御意見等のある方

は名札を立てていただきますとマイクがいくかと思えます。よろしくお願ひします。

どうぞ、鬼沢さん。

○鬼沢委員 6ページにあります自動車の1台当たりの最終処分量の数値が非常に下がっているのはとてもすばらしいと思うのですが、今後のこの目標数値というのはあるのでしょうか。

○畑田自動車課課長補佐 ASRの目標値という意味では、70%以上を平成27年度までにということになっておりまして、それを既に達成しておりますので、この35キログラムというのは目標を達成した数字だといえるわけですが、これ以上厳しい目標を立てると非常に難しいかと思っております。これが今後増えないよう、同じレベルで推移するかどうかを確認するということかと考えております。

○永田座長 よろしいでしょうか。直接この数値に関する目標というのは定めてはいません。

どうぞ、大塚さん。

○大塚委員 7ページ、事業者の登録・許可について、更新時を迎えて、事業者数が減少していると御説明いただきましたけれども、この更新をしなかった事業者というのは、これまで処理実績がない事業者が多いのでしょうか。あるいは、処理実績がありながらも何らかの事情で更新しなかったケースが多いのでしょうか。分析していれば教えていただきたいんですが。

○畑田自動車課課長補佐 これは詳細を把握しているわけではないのですが、我々の予想としては、法律が施行されたときに、整備工場などで念のため、引取業が発生するかもしれないということで非常に多くの方が登録されたのだと思います。しかし、実際のところそういった実績が無く、更新のタイミングでこれ以上更新しないという方が一定数存在されたのかなと考えております。

○大塚委員 わかりました。

○永田座長 よろしいでしょうか。それ以外、何かございますでしょうか。

もしないようでしたら、また最後に全体とりまとめでの御意見をいただきたいと考えておりますので、そのときにここに触れていただいても結構ですので、とりあえず、この御報告のほうはこれで終わりにさせていただきます。

【議題2 改正道路運送車両法の処理状況について】

それでは、続きまして議題の2番目になりますが、「改正道路運送車両法の処理状況について」ということで、資料4に基づきまして、国土交通省自動車交通局技術安全部自動車情報課、奥野課長補佐より説明いただきます。どうぞ。

○説明者 　ただいま紹介いただきました、国土交通省自動車情報課の奥野でございます。よろしくお願いたします。

私の方から、平成17年の道路運送車両法改正後に係ります解体輸出処理件数の状況につきまして、御説明させていただきます。資料はお手元の資料4を御覧いただければと思います。

道路運送車両法につきましては、自動車リサイクル法の施行と同時に一部改正されまして、これまで、一次抹消なり抹消登録を行った後、解体であるとか輸出を行った場合、何ら私どもの方への手続は不要であったものが、改正後はそれぞれ届出等が必要になったところがございます。これによりまして、自動車の不法投棄や不正輸出の防止に寄与してきたところがございます。

お手元の資料は、まず、平成17年1月以降の処理状況をそれぞれ年度ごとにグラフにしたものと、その後ろの方には各月ごとの処理件数をまとめたものとなっております。

申しわけございませんが、資料4の一番先頭のページの数字に訂正がございます。下の21年度の処理状況の合計数字が、上の数字を足していただくと計算が合わないかと思いますが、こちらの数字につきましては、月別の合計数字は合っておるのですが、271万7,847台という数字に訂正していただければと思います。

まず資料1枚目の自動車の解体に係ります処理状況でございますけれども、年々増加傾向となっております。平成21年度におきましては、登録自動車の永久抹消登録、これにつきましては50万台、解体の届出につきましては155万台、あと軽自動車の解体の届出につきましては66万台、合計271万台ということで、対前年比でも113%強の伸びとなっております。

一方、次のページ、自動車の輸出につきましては、先ほどもお話ございましたけれども、平成20年度の後期から減少傾向になりまして、平成21年度は登録自動車の輸出抹消仮登録で19万台、輸出の届出で71万台、軽自動車の輸出届出で1万1,000台の延べ91万台というような数字になっております。

続きまして、3ページ目の重量税の還付申請件数についてです。重量税の還付制度につ

きましては、自動車リサイクル法の枠組みに従って適正に解体されたことが、永久抹消等の手続によって確認された自動車につきまして、車検検査の有効期間の残存期間に応じた使用済自動車を引き渡した方に対して還付がなされるといった制度でございます。平成 21 年度は、登録自動車では 108 万台、軽自動車では 29 万台ということで、こちらのほうも増加の傾向となっております。

私ども国土交通省といたしましても、道路運送車両法所管の立場から、引き続き、自動車の登録手続というものを通じまして、自動車リサイクル制度の適正な運用に協力してまいりたいと思っております。

以上で、簡単でございますけれども、処理状況等の説明を終わらせていただきます。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

それでは、この資料 4 関連で何か御質問とか御意見ありましたらお願いしたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。

引き続きまして、事務局より、議題の 3 になりますが、「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書のフォローアップ状況について」ということで、資料 5 に基づき説明してもらいます。どうぞ。

【議題 3 自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書のフォローアップ状況について】

○畑田自動車課課長補佐　　資料 5 について説明をさせていただきます。

自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書というのは、今年の 1 月にまとめており、めくっていただいて別添 1 という形で抜粋を載せておりますが、この資料の第 3 章のところ、個別課題に対して具体的な対策をすべきだと言う提言をいただいております。このそれぞれの項目に沿って現状を報告させていただきます。

資料、戻っていただきまして表紙のページのところですが、まず「中古車と使用済自動車の取扱いの明確化」というところのご指摘をいただいております、使用済自動車についての取り扱いの基準が明確になっていないということについて、ガイドラインを作るべきであるという提言をいただいております。これについては、同じく産構審及び中環審

の中に使用済自動車判別ガイドラインWGを設置しております。こちら、7月1日に第1回の合同会議を実施しており、年内のとりまとめに向け現在検討を始めたところということで、議題の最後に、御紹介させていただきます。

その中で、オートオークション会場における取り扱いの適正化及び引取業者の役割分担の徹底について、同じくそのガイドラインWGの中で議論していくということになるかと思えます。

2番目には、「使用済自動車の循環的な利用の高度化」というところで指摘いただいております。まず1つに、リユースの部品をもっと利用していくべきだということを指摘いただいております。こちらは、日本自動車リサイクル部品販売団体協議会という団体がございまして、当該団体にて検討委員会を設置し、検討いただいております。

我々も検討オブザーバーとして参加し、年内の報告書とりまとめというスケジュールで動いているということで、こちらのほうをフォローしていくことになろうかと思えます。

それから個別物品についても回収スキームを高度化していくということが指摘事項とありまして、こちらは後ほどそれぞれ業界団体の方から紹介していただくこととなります。

自動車リサイクルの高度化というところでは、これからレアメタルの循環をどうするか、それから材料のリサイクルをどうするかについて、今後、長期的な検討が必要という指摘をいただいております。こちらについても、現在内部で検討を進めているところになっております。

それから重金属類の削減というところでは、鉛などの有害物については、現在、業界の皆さんの自主的な削減をやっていただいております。それから、現在のところ、販売時期の異なる使用済自動車についての、ASRに含まれる重金属類の分析調査というものをこれから実施していくことを予定しております。

それから3つ目には「自動車リサイクル制度の安定的な運用」ということで、未処理のエアバッグ類についての状況を把握せよという指摘をいただいております。こちらは別添2として添付しておりますが、一般社団法人自動車再資源化協力機構にて、「不適正業者に対する措置について」という資料が別添2についておりますが、エアバッグを未処理のまま解体自動車を破砕業者に引き渡すという事業者については、厳しい対応をしていくことを通達しております。その後ろには、エアバッグ装備の確認手順等の徹底をしておりまして、鋭意こうした執行の適正化というものを実施しているところでございます。

それから2)では、エアバッグ類のインターネットオークション流通についてというこ

とで、先程紹介もさせていただきましたが、今のところ、2件、こうした違法の事案が見つかっております。こちらについては指導・監督を行っており、引き続きこうした違法な事例を自治体と協力し、適正化していくことを対応しております。

それから不適正解体の中古車輸出も問題となっており、こちらについては、関係省庁である内閣官房、警察庁、財務省、経済産業省及び環境省で協議しているところでございます。

また、不法投棄対策支援スキームの改善については、先程も紹介させていただきましたように、路上放棄車処理協力事業が廃止されますので、今後は自動車リサイクル法の中で、不法投棄対策支援事業をより使い勝手が良いものにするように、調査を実施しているところでございます。

最後に、ハイブリッド自動車や電気自動車などが出てきますので、中長期的な変化に対して自動車リサイクル制度をどう見直していくのか、というところについては、各自動車メーカーにおかれまして自主的な取り組みを実施しているところだと思います。この点についても我々も連携して法の適正化を図っていくことを検討しております。

以上、フォローアップ状況に関する報告になります。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

後ほどまた個別の話がある部分もございますけれども、何かこの件に関しまして御質問とか御意見がありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ、武藤さん。

○武藤委員　　ちょっと確認というか質問ですが、資料5の2ページ目というか、裏にある3)の不適正解体中古車輸出対策という表現なんです、解体中古車という表現が使われていたかどうか、ちょっと記憶がないのであれなんです、自動車ですか、解体中古車なんですか。

○畑田自動車課課長補佐　　解体自動車です。失礼いたしました。資料、報告書の抜粋をつけております。3ページ目の3つ目のポツの話ではありますが、中古車という言葉が出てきてはいるわけですが、それがつながった言葉にはなっておりませんので、資料は訂正します。

○永田座長　　それでは、不適正解体自動車で。要約して表題にしてしまっているもので、ちょっとそこのところ。あとよろしいでしょうか。

どうぞ、渡辺委員。

○渡辺委員 発炎筒については後から個別説明があるということで、エアバッグについては個別の説明がないので、要望を含めてお願いできますか。監督・指導の強化というのは一つの大きな前進だと思って我々も評価しております。本当に効果が上がるように、その実施の細目についても、お役所のほうのフォローアップなり指導をお願いしたいと思えます。

例えば抜き打ち的な検査の頻度の問題ですとか、あるいは実際には指導・監督をやるのは自治体の方になると思うのですが、自治体の方がエアバッグのことについてどの程度御存じなのかどうかとか、あるいは解体業者さんに対する一層の指導徹底ですとか、この辺については罰則を強化しただけではなかなか実効性上がらないと思います。実際の指導・監督の強化については適切なる指導・監督をお役所の方としてもお願いしたいという点が1つ。

それから、前々から申し上げていますが、これは確かに、今申し上げたとおり、大変な進歩ではあるのですけれども、最終的には全部のエアバッグが数量的にきちんと展開されているなり処理されているということが自動車リサイクル法の仕組みの上でキャッチできなくなっているというところが問題だと思います。この監督強化の実施とあわせて並行的に、抜本的な対策の検討も進めていただきたいということを要望として申し上げておきます。

○永田座長 わかりました。実際にこの車両展開等、適正に処理されているかどうかという話のチェックは、リサイクルの方でいろいろフォローアップしているという格好になりますので、またその状況をきちっと報告していただくということで、そういう問題になっているようなことが解決に向かっているのかどうか、解決されているのかどうかということをチェックいただければと思います。よろしく申し上げます。

よろしいでしょうか。

【議題4 自主取り組みの進捗状況】

それでは、次に入らせていただきます。次が議題の4番目になりますが、「自主取り組みの進捗状況」についてということで、本日御出席いただいております一般社団法人日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会長の加藤忠利委員、同じく同工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会商用車架装物WG主査の井上保雄様、同じく環境委員会リサイク

ル廃物部会設計製品対応WG主査の中野隆裕様、日本自動車輸入組合環境部課長の小野寺誠様、二輪車リサイクル参加事業者連絡会主査の米山淳様から、それぞれ資料6-1から6-4に基づきまして、全体で15分程度御説明いただくということになっておりますので、今申し上げた順序でお話を賜ります。

まず、自工会のほうからどうぞ。

○加藤委員 自動車工業会の加藤でございます。

毎回、自主取り組みということで、二輪の関係、架装物の関係、環境負荷物質の関係ということで、特に昨年、自動車リサイクル法の節目ということで、とりまとめているいろいろ御報告させていただきましたけれども、その3点について、今日それぞれ担当の者から御説明させていただきたいと思っております。まとめてということでもよろしかったでしょうか。

○永田座長 はい。

○加藤委員 では、それぞれよろしく願いいたします。

○説明者 それでは、商用車架装物のリサイクルに関する自主取り組みの進捗状況について御説明させていただきます。資料6-1になります。

日本自動車工業会商用車架装物WGの主査を務めさせていただいております、いすゞ自動車の井上と申します。よろしく願いいたします。

まず、活動の概要でございますけれども、上段の囲みの中にありますとおり、本取り組みは、日本自動車工業会、車体工業会共同で、2002年11月以降実施してきたものでございます。2009年度におきましても、1. リサイクル設計の推進、2. 環境負荷物質の使用削減、3. リサイクル・適正処理の推進、4. 情報提供、啓発活動の推進の4つの課題に対して取り組みを行ってまいりました。

特に2009年度におきましては、1. リサイクル設計の推進の(3)易解体性向上・解体マニュアル充実のため、平ボデー、バン型車の解体実験を実施いたしまして、設計への反映、解体マニュアルの記載内容の見直しを推進すると同時に、関連事業者との情報交換について重点的に取り組みを行いました。

総括として御報告させていただくとすると、市場が好況であるということもございまして、大きな問題もなく、着実に成果を上げることができたと考えております。

具体的な状況について、表組みの中にございますけれども、ポイントとなる点について御説明させていただきますと、1. リサイクル設計の推進、易解体性向上及び適正処理の推進では、②のところにございますとおり、易解体性バンは2009年度車工会会員バン生産

の89%、3万5,309台ということで、前年比プラス2%を占めるに至っております。

(3)の解体マニュアルの作成でございますけれども、解体事業者等から要望のあった主要3機種、レントゲン車、冷蔵・冷凍バン、タンクローリ、これの解体マニュアルについて対応を完了すると同時に、車工会会員の主要各社のホームページにおいて、24社・131件、プラス前年比3件の解体マニュアルの掲載をすると同時に、取扱説明書についても公開させていただいているという状況でございます。

③の平ボデー、バン型車について解体業者団体さんと連携しながら解体実験を通じて得られた解体作業の実態について、解体マニュアルへの反映というものを推進しております。

この資料の中にタンクローリの解体マニュアルの記載例ということでちょっと代表例を書いてございますけれども、構造図、それから主要部品の名称、位置の解説、特にタンクローリでは配管、バルブ回りのレイアウト、それから要望の多かった残液、洗浄残液の抜き方の紹介といったところをこのマニュアルの中で御紹介させていただいております。委員の皆様には、参考資料ということで、15-1にこのタンクローリの解体マニュアルそのものの、20ページに載っているような資料かと思っておりますけれども、配付させていただいております。

続きまして裏面になります。(4)環境基準適合ラベルにつきましては、既に2005年度におきまして目標80%を達成いたしまして、2009年度におきましては、前年比+1%で86%になってございます。

続きまして、2の環境負荷物質の使用削減については、既に2005年度、2004年末、2007年末、2006年末にそれぞれ目標達成して継続中ということでございます。

続きまして、3.のリサイクル・適正処理の推進でございますけれども、協力事業者制度の構築と拡充ということで、協力事業者を拡充し、全国各ブロックへの適正配置というものについて継続してございます。処理分野の拡大、こういったものもやると同時に、協力事業者の状況を定期的に把握しまして、車工会ホームページのほうに更新をして情報提供を継続しております。

2010年6月末現在では、参加事業者数が165事業所、169会社ということで、前年比プラス2社、プラス3事業所となっております。

4の「情報提供、啓発活動の推進」では、これは参考資料として15-2に添付してございますけれども、架装物チラシを作成いたしまして配付すると同時に、協力事業者制度参加事業者リスト、こちら、参考資料15-3になりますけれども、改定を行ってございます。

解体事業者への情報提供ということで、商用車架装物処理に関して解体事業者団体、一般社団法人日本ELVリサイクル機構さん、それから中間法人日本トラックリファインパーツ協会さんと意見交換を行いながら、解体マニュアル等への要望、こういったものを伺って反映しているという状況でございます。

商用車架装物に関しては以上でございます。

○説明者　続きまして、資料6-2、「環境負荷物質削減に関する自主取組みの進捗状況について」、こちらのワーキングの主査を担当しております中野でございますが、説明させていただきます。

まず、1. 経緯・まとめでございますけれども、環境負荷物質については、98年に、鉛について自工会で段階的に削減することを目標に取り組んできまして、2002年の段階で、自主取組みとして新たに4物質、鉛、水銀、六価クロム、カドミウムに対して目標を設定して削減の取組みを進めてきています。

2. ですけれども、2002年のときの削減目標の設定の考え方でございますが、世界トップクラスの厳しい自主目標を設定、EUの廃車指令と整合させるような目標を設定してきたということと、(2)(3)ちょっと飛ばさせていただきまして、(4)でございますが、EUの廃車指令では対象外の大型商用車も含めて対応してきたということがポイントでございます。

具体的な2009年の新型車の実績が表1でございます。削減物質目標と実績でございますけれども、すべての物質について、昨年導入しました新型車、24モデルでございますが、すべて目標を達成しております。鉛については、96年比で10分の1という目標で、185グラム相当になりますけれども、そういったものの目標設定をして達成してきています。水銀につきましては、自主目標としては、目標の対象外としておりましたナビゲーションの液晶ディスプレイであるとかコンビネーションメーター、ディスチャージランプ、こういったものにつきましても鉛フリーを進めておりまして、コンビネーションメーターについては、昨年導入した車についてはすべて水銀フリーを対応済みでございます。ナビゲーション液晶ディスプレイ、ディスチャージランプ、こういったものについても、一部、順次鉛フリーを対応してきております。

裏側のページにいきまして、3. 対象4物質についての進捗状況のまとめでございます。

1) が鉛の取組みの実績と課題でございます。2003年から取組みを進めておりまして、2006年以降、すべてのモデルで目標達成を継続しておりまして、平均で100グラム前後の

形で推移してきております。

この中の主なものの一つにはんだがございますけれども、一般的なはんだにつきましては鉛フリーの代替品を順次採用してきておりまして、現状、技術的に非常に難しい高融点のはんだなどにつきましては、削減に向けて、技術開発、技術的な調査を進めてきているところでございます。

削減の推移をあらわしたものが図1の折れ線グラフでございまして、▲の実線が実績でございます。2009年は、2008年に比べて、台当たりの使用量として若干増加しておりますけれども、主な要因としては、昨年、フルモデルチェンジした車が2リットルを超えるような大きい車が非常に多うございまして、そういった車、電装品も多いものでございますから、こういった形で若干増えてきているということでございます。決して取り組み自体が後退しているということではございません。

2) 水銀・六価クロム・カドミウムの使用禁止の状況でございます。これは先ほど表1のほうで御説明した内容と同じでございますので割愛しますが、水銀については免除物質についても継続して削減の取り組みを進めていきます。

最後に4. でございますが、こういった取り組みにつきまして、各自動車メーカーでは、カタログ、ホームページ、環境報告書等々のいろんな媒体を使いまして、対外的にも情報発信しておりますので、こういった取り組みを今後も継続していきます。

以上でございます。

○説明者　続きまして、輸入車の環境負荷物質の対応状況につきまして、日本自動車輸入組合より御報告させていただきます。資料6-3を御覧ください。

資料の上部、四角囲みの欄に書かせていただいておりますけれども、日本に輸入される欧州製造車、米国製造車及び韓国製造車は、現時点でEU ELV指令の環境負荷物質要求に適合していることを当組合にて確認しております。

この環境負荷物質要求ですけれども、欄の下に参考として*に書かれておりますけれども、2000/53/EC と呼ばれるELV指令でございます。こちら、本年2月に修正が行われておりますけれども、修正後の内容に基づきまして確認させていただいております。

また、このEU ELV指令の環境負荷物質適合要求ですけれども、欧州の規制を簡単に申し上げますと、資料の<参考>という欄を御覧いただければと思います。こちらに、「2003年7月1日以降、市場に導入される車の材料・構成部品に鉛、六価クロム、水銀、カドミウムを含有させてはならない」と書かせていただいております。「ただし、下表の条件を除く」

ということで、下に大きな表がございますけれども、こちら、記載させていただいております。

また、御参考までに、下表の例外措置の原文を3ページ以降に添付させていただいております。あわせて御覧いただければと思います。

以上でございます。

○説明者 では、続きまして、二輪車リサイクル自主取り組み実績報告をさせていただきます。資料6-4でございます。参加事業者連絡会主査の米山でございます。よろしくお願いいたします。

私ども、自主取り組みにつきまして、参加事業者は、自工会国内業務メーカーと主たる輸入事業者12社、計16社で構成してございます。

では、昨年の実績でございます。1. 二輪車リサイクル自主取り組みの運用状況。

二輪車リサイクルシステムは、開始後6年目となり安定的な運用となっております。引取台数につきましては、前年並みで目立った変化はございませんが、自治体やユーザーへの周知が進み、制度として定着してございます。

また、2011年、来年度10月から廃棄時無料引取に向けた準備も進んでございます。本報告では、2009年度実績、重点施策実施結果及び廃棄時無料引取に向けた準備状況について御報告させていただきたいと思っております。

(1) 2009年度実績でございます。①引取台数

引取台数合計は2,939台でございました。放置車両等の処理において本システムを利用します自治体の数は、2008年度の57に対しまして53と減少してございますが、引取台数につきましては、605台から672台に増加してございます。

②再資源化率

委託先14施設の平均再資源化率につきましては、86.8%となります。2008年度に対して0.6%増でございます。処理再資源化工程に大きな変化はございませんけれども、一部の施設における施設更新によりまして、再資源化の量が増加し、率が上昇してございます。

(2) 重点施策実施結果でございます。①ユーザーへの周知広報

二輪車イベントに限らず、環境関連のイベントを通じまして広報活動を行うほか、各種印刷物を通じた情報発信を行ってまいりました。詳細につきましては、添付してございます参考資料16-1、JARCに業務を委託してございます広報の一覧を御参考いただければと思います。

2004年度より、「ユーザー認知度アンケート調査」を定期的を実施してございまして、2009年度には本システムを「知っている」と回答したユーザーが57%にまで達してございます。右の折れ線グラフでございまして。

②住民への周知広報

本システムは、「廃棄物処理法」の特例である広域認定制度を活用し、一般廃棄物としての廃棄二輪車も引き取ることができます。したがって、自治体が廃棄二輪車を回収しない場合、住民は本システムに排出することができるため、自治体と協力し、住民広報媒体にて本システムの利用の御案内を行ってございまして。

また、2007年度から個別に自治体を訪問し、本システムの説明を実施してございまして。訪問いたしました自治体につきましては348となっております。自治体が回収しました放置車両・不法投棄車両の排出相談につきましても増加してきてございまして。効果的かつ効率的な周知活動を計画するため、本年3月に（社）全国都市清掃会議と協力し、自治体担当者を対象とした「本システムに関する認知状況等に関するアンケート調査」を行ってございまして。

対象としましたのは、全国の自治体、特に東京都23区を含む1,750を対象にアンケートを行いました。回収率は50.5%でございまして。

その結果、「システムを全く知らない」と回答した自治体が22.2%にとどまり、さらなる周知活動が必要でございまして、自治体担当者レベルでの認知が進んでいるということが確認できました。ただ、「住民にシステムを案内している」という自治体が31.5%であったのに対しまして、「知っていても案内していない」というのが27.6%ございまして、住民広報媒体への本システム掲載の働きかけを継続してもらいたいと考えてございまして。

2. 2010年度の重点的な取り組みでございまして。本システム開始時に計画しましたとおり、参加事業者は、自らが国内で製造販売してございまして車両の廃棄時無料引取を来年度10月1日より開始いたします。2010年度は本システムの周知広報活動に加え、廃棄時無料引取の開始に向けた準備を行ってまいりたいと考えてございまして。

(1) 周知広報につきまして、①ユーザーへの周知広報。本システム開始後に販売した車両については、取扱説明書等で廃棄時無料引取につきまして説明を既に実施してございまして、各社のウェブサイト、製品広告及び環境報告書等に情報掲載を一層進めてまいりたいと考えてございまして。また、自治体の住民広報媒体への情報掲載促進に向け、（社）全国都市清掃会議の協力を得ながら、自治体への説明会を全国8会場で開催しているところ

でございます。6月より開催してございます。

②二輪販売店への周知

(社)全国軽自動車連合会を通じまして、二輪車販売店に本システム上の変更事項について周知していきたいと考えてございます。

③自治体への周知

手続変更の御案内でございますが、自治体から引取手続に関する変更事項が具体化した時点で、全国の自治体に対しまして案内を送付していきたいと考えてございます。また、自治体が放置車両・不法投棄車両を処分する際、関連法令に基づいて所有権移転等の手続を確実にできるよう、資料を作成し提供していきたいと考えてございます。既に実施してございます説明会の中でその資料を提示して進めているという状況でございます。

周知広報のスケジュールにつきましては、右上の周知広報スケジュールを御覧いただければと思います。

(2) 2011年10月からの全車廃棄時無料引取開始に向けた準備でございます。

①管理伝票等の変更

廃棄時に処理再資源化料金の支払いがなくなることにより、新たな課題発生が考えられてございます。例えば盗難車両の持ち込み、また所有者以外からの勝手な排出、こういったものの発生が懸念されるため、車両引取時に所有者の排出意思確認を行えるべく管理伝票を見直していきたいと考えてございます。

②持ち込み先の対応強化

指定引取場所の補完的な役割を果たしてございます二輪販売店のうち、使用済二輪車の適正な品質評価(査定)、あるいは盗難車両の照会等がきっちりと実施できる販売店を選定・公表し、適正な排出を促していきたいと考えてございます。

最後でございます。情報システム移行期の受入。新旧情報システムの入替に伴いまして、指定引取場所での受付に制限が発生する場合には、ユーザー、自治体等に対しまして事前に御案内を行っていきたいと考えてございます。

以上、二輪の報告でございます。ありがとうございました。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、今御説明いただいた関連の御質問、御意見等がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

○酒井委員 最後の二輪車についてちょっとお考えをお伺いしたいと思います。来年10

月から廃棄時無料引取内部化システムが本格導入される、非常にいいシステムだと思っておりますので、ぜひ準備、よろしくお願ひしたいと思ひます。

その関係で、今このシステムを知らない自治体がやはりまだ2割程度あるわけです。そしてまた案内もしてないところはまあまあ、知っていても案内してない、2～3割ということは、多分、まだ、市民の方、国民の方の認知度、極めて低いと思ひます。半数の方は多分知らないということだと思ひますので、ぜひこのシステムの周知に努めていただきたいと思ひます。

それで、実際始まれば一体どこにもっていけば引き取ってくれるのかということで、最後の使用済二輪車の適正な品質評価ができる販売店が大事になってくると思ひますけれども、これは一体どの程度準備されていくことになりそうなのか、この点についてちょっとお伺ひしたいと思ひます。

それから、その前の輸入組合のほうへの質問もさせていただきます。資料6-3で、ここの2月に変わったEU E L V指令の御紹介をいただいたんですが、これに基づいて日本に輸入される車がこれに適合していることを確認しているということですが、この確認の方法はどういう方法で、どうおやりになっておられるのか、ちょっと紹介していただきたいと思ひます。その中で免除規定があるわけですが、免除要件に該当しているけれども満たしていると、そういう例もあると思うのですが、それは特にどのあたりのパーツで免除要件に該当しているのか、もしわかれば御紹介いただきたい。

この2点でございます。

○説明者 では、二輪のほうからお答えさせていただきます。

まず自治体に対するお願ひ事項としましては、先ほどの中でもお話しさせていただきましたとおり、去る6月から全国8会場で自治体に対しまして説明会を行ってございます。その中で、しっかりとまず周知を行いたい。それから、御担当者を明確にさせていただくような形で、詳細について御説明をしながら進めていきたいと考えてございます。

それから2つ目の御質問でございました、引取窓口の補完的役割を果たしています二輪の販売店のところでございますけれども、ここにつきましては、私ども二輪業界の中で、健全な販売網の再構築というところで、自動車公取協さんの中で二輪車の公正取引競争規約を平成14年に策定してございます。その中からさらに、それまで複数ございました査定制度を、平成20年に、二輪品質評価者制度ということで一本化してございます。したがって、この自動車公取協に加盟してございます約7,000の販売店を中心に、このところ

ろしっかりとした体制をつくっていきたいと考えてございます。

○酒井委員　そうすると、約 7,000 の販売店で市民の方々は引き取っていただけるということになるわけですね。

○説明者　はい。ただいま、廃棄二輪取扱店ということで約 1 万 5,000 の販売店を準備してございますけれども、それをすべて集約するという形ではございませんで、ユーザーに御紹介をする、私どもがしっかりと御紹介していくというところについてはその 7,000 を紹介していきたいと考えてございます。

○酒井委員　この傾向の中ですから、大丈夫でしょうね。

○説明者　では、輸入組合から回答させていただきます。

まず、どのような確認の方法かということですが、私ども、輸入業者、インポーターの団体でございますので、インポーター経由で各自動車メーカーに照会をさせていただいております。その内容につきましても、まさにここに書いてございますとおり、こちらの EU ELV 指令に適合しているかないか、日本に入ってくる車について聞いております。

2 番目ご質問の、どのあたりにこの免除対象部品が使われているかということでございますが、申しわけございませんが、先ほど申し上げたような確認の内容でございますので、私どもでは現時点では把握してございません。

以上でございます。

○酒井委員　部品、わからないということで承りました。これは EU のルールでございますけれども、先ほど自工会さんは、EU を意識しておやりになっておられるということでございますので、日本も、111 グラムですか、今 2,000 キロルールで存在したということがございますので、こういうリストとの照合を図られて情報公開いただくといったことも重要といたしますか、意味あることかと思っておりますので、是非 10 年度以降、そういう取り組みをしていただければありがたいと思います。

○永田座長　ありがとうございました。是非御確認いただければと思います。

あと、よろしいでしょうか。

先ほど、二輪のほうの無料引取に変わってくるという話ですが、こういう広報活動につきましては、またことあるごとに、両省も含め、それから J A R C なんかの関連情報というような形でもお流しして、できるだけ多くの方に知っていただく、あるいは自治体関係者にもそういう状況になったということを住民の方に知らせるようなことをお願いしたいと考えています。あと、よろしいでしょうか。

よろしければ、次にいかせていただきます。どうもありがとうございました。

【議題5 各種回収スキームについて】

次は議題の5番目でございます、先ほども少し話が出てまいりましたが、それぞれの回収スキームについて御説明いただくことを考えております。まず1点目で、社団法人日本自動車タイヤ協会リサイクル事業本部本部長の関正文様、同じくリサイクル事業本部部長の赤松大寿様、タイヤのリサイクル回収スキームの話でございます。

それからバッテリーですが、社団法人電池工業会専務理事の中谷謙助様、それから同じく二次電池部会特別リサイクル委員会委員長の長田章様、同じく二次電池担当部長の鎌田健蔵様。次が、発炎筒の話でございますが、日本カーリット株式会社化薬事業本部化薬部長の五十嵐豊様。それぞれ、7という資料番号のついたものに基づいて、これも合わせて15分ぐらいで御説明をお願いしてあります。

それではまず、日本自動車タイヤ協会からお話しいただけますでしょうか。

○説明者 では、説明させていただきます。社団法人日本自動車タイヤ協会リサイクル事業本部です。よろしくお願いいたします。

資料7-1ですが、表紙をめくっていただきますと、1.「廃タイヤの処理フロー図」です。まず業界といたしましては、タイヤについては、特に一般廃棄物のほうで適正処理困難物、市町村のごみ焼却場で処理できないという扱いを受けておりますので、販売時に発生したものはすべて、ここにありますように、指定店となっておりますタイヤの販売会社、それから販売店とショップ、こういうところで引き取って処理していますということで、これが全体の8割程度を占める形になります。

それから一部排出事業者、一番左下ですけれども、解体事業者から2割程度が排出されていますというのが廃タイヤの発生の状況です。これをそれぞれ許可をもった業者で破碎、切断、加工した上で、最終的に燃料やその他原料として右端の再生利用・処分先に運び込まれて処理されているというのが全体の処理フロー図になります。

それから2.の「リサイクル状況」ですけれども、こちらがその内訳になります。まず、上段のところは廃タイヤのルート別発生量、2つに分かれていますが、タイヤとりかえ時、これは売ったときに交換で発生するものが大体8割ぐらい、それから廃車時、解体した車から出る分、これが約2割ぐらいということで、全体で、2009年度の重量ベースですと、

95 万トンほどの数量が発生しています。

そして、この中で下側が廃タイヤのリサイクル状況でして、近年の石炭・石油等の価格の高騰によりまして、特に熱利用、燃料の代わりに燃やして使うというところが非常に増えております。その結果、2009 年のリサイクル利用合計量は全体で 91%、下のほうにリサイクル利用合計とありますけれども、91%が適正にリサイクルされています。それ以外にも、埋め立て、流通在庫等で全体はこのような形でリサイクルが行われています。これがリサイクル状況になります。

次の 3-1 のところが「不法集積・不法投棄状況」ですけれども、これは 10 年以上前のまだ廃タイヤのリサイクルが適正にしていなかったような時代に投棄されたものが、今現在、全国には不法集積・不法投棄合わせて重量で 4 万トンちょっとほどありますということですが、これにつきましては、次のページ、3-2 の下側の図になりますけれども、これが年々の比較ですが、このように、全体の量としては、徐々にではありますが、5 年前に比べて半分近くにまで減っていますというのが今の不法集積・不法投棄の状況になっております。

その次、こういった不法集積・不法投棄に対しまして、タイヤ業界として独自の原状回復支援制度というのを設けております。これは自治体がこういった廃タイヤの不法集積・不法投棄を撤去する場合に、その自治体が行う事業に業界として支援を行っているものです。細かい条件等はここに書いてありますけれども、具体的に申しますと、自治体が行うときに、その総予算の 3 分の 2 または 3,000 万円を上限として、そこまではタイヤ業界で負担しましょうという制度を独自に作って運用しております。

下側にあります 4-2、2005 年からこの制度を始めまして、今までで延べ 20 件に対して支援を行っています。撤去量の合計でいいますと、全体で約 3 万トン、総額で 3 億 4,000 万円ほど業界として支援を行って、各自治体の撤去作業を支援しております。

説明、簡単ではありますが、以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。それでは、続けて電池工業会。

○説明者 電池工業会特別リサイクル委員会の長田と申します。今から、自動車バッテリーのリサイクルシステムの現状と見直しについて御説明いたします。

資料 7-2 を見ていただきたいのですが、まず 1 番でございます。「産構審・中環審とりまとめまでの経緯」ということで、簡単に御説明いたします。

自動車用バッテリーのリサイクルは、平成 6 年 10 月から国内バッテリー製造事業者が自

主的に精錬業者等から再生鉛を購入することで、下取回収・リサイクルする仕組みを構築してきました。しかしながら、平成 15 年ごろから、輸入バッテリーの販売比率の増大——この輸入バッテリーの事業者の方々は、再生鉛を購入はしませんので、このシステムに入っていない方たちでございます。また鉛相場の下落というものが起こりまして、路上放棄・不法投棄の懸念が増大したため、回収・リサイクルシステムの見直しが必要となったという経緯がございます。

そのような状況を踏まえまして、継続的・安定的な自動車用バッテリーの回収リサイクルシステムの構築に向けて、関係主体が果たすべき役割や実効性を確保するための検討を行うため、産業構造審議会、中央環境審議会が設置されまして、平成 17 年 12 月に報告書がとりまとめられました。

この報告書においては、a. 輸入バッテリーを含む国内に投入される自動車用バッテリーの回収・リサイクルの実効性が確保されるシステム、b. 鉛相場の影響を受けない継続的・安定的なシステムということの基本としまして、不法投棄防止のための自動車用バッテリーを無償で回収すること、また実効性を確保するための方策として関係者の役割を明確化すること、また、リサイクルシステムの実効性を確保するため、資源有効利用促進法を適用すること等が適当とされました。この審議会ではそういうことが決められました。

資源有効利用促進法の適用につきましては、下の括弧囲いの部分に記載がございますので、御高覧願います。

次のページで、その後の経緯と状況を御説明いたします。本来であれば、平成 17 年度中に実務者担当レベルで具体的な内容を検討し、新たなバッテリーリサイクルシステムが構築される予定でございましたが、利害関係者が多数存在することから、法的課題の整理が必要となりました。この中には廃棄物処理法の広域認定の申請方法、イニシャルコストを含む費用負担、輸入車と国産車間のイコールフットィングなどの面で意見調整に多くの工数を要するとともに、その間に鉛価格が、これは国際相場で動いているものですが、非常に高目に推移してしまいまして、新たなバッテリーリサイクルシステムの存在意義が問われることになりました。そこで、いろいろと現在まで構築に非常に長い時間を要してしまっております。

そういう中で、去年でございますが、鉛蓄電池再資源化協会が開催いたしましたワーキンググループ、研究合同会議におきまして、広域認定制度の一括申請方式を基本とした新しい自動車用バッテリーリサイクルシステムを検討いたしました。その中で、現在、鉛相

場が上昇傾向にある中、新しいシステムの構築について再度議論が必要ではないかとのお話がございました。

また、提示されました案では、固定費、協会運営費等を含みますが、高過ぎる、またはできるだけコストを下げるミニマムコストにするような仕組みを検討すべきというような意見がございまして、この中でもまとまりがつきませんでした。また、「責務者の役割分担」ということも議論になりました。

このような要望等を踏まえまして、同年9月15日に主要責務者（日本自動車工業会、日本自動車輸入組合、米国自動車部品工業会、電池工業会）、S B R A、経済産業省様が、固定費が下がる方策について打ち合わせを行っております。その検討の前提として、改めて責務者の役割とイニシャルコスト負担者の明確化が必要という結論になりまして、その点を含めた協議を再度行うという形で終わってございます。

その後、主要責務者の役割を明確にするため、経済産業省と主要責務者との間で打ち合わせを行い、平成22年1月29日に、経済産業省情報通信機器課様と電池工業会との間で、現在の自動車用バッテリーの下取り回収システムは、鉛価格の下落時には遵法性を担保できない、また、新しいスキームの構築にはさらに相当の時間を要することが考えられることから、まずはバッテリー業界のみで当面对応可能な自主取組を検討するということが合意されました。

その合意を受けまして、電池工業会といたしましては、5月7日に経済産業省情報通信機器課様に対して、バッテリーメーカー4社がS B R A、これはバッテリーメーカーとB A Jで共同出資した社団法人でございますが、こちらで広域認定を行う「B A J新自主取組案」の提案を行いました。

下の絵を見ていただきたいのですが、提案の概略の絵でございます。まずユーザーから排出事業者であります販売店等に電池を下取りいたします。この販売店等の排出業者に解体自動車とかディーラーが入ります。こちらから回収自動車、電池解体事業者を広域認定申請いたしまして、廃電池を回収し、適正処理するというシステムがこの案でございます。また、広域認定を行います法人に対しましては、国内電池メーカー、または輸入電池メーカーが費用を出すという形で運営をしていきます。

現在、環境省様や関係業界、これは広域認定申請参加事業者等と調整を進めております。この広域認定申請につきましては、平成22年の秋をめどに環境省様に提出していく予定でございます。また、このシステムの開始時期は平成24年度を目標にして取り組んでござい

ます。また、このBAJ新自主取組案にはバッテリー単体輸入事業者の参加も視野に入れて検討を進めてきてございます。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

最後になりますけれども、発炎筒の関係で日本カーリット株式会社のほうから説明願います。

○説明者 それでは、資料7-3に基づきまして御報告させていただきます。「使用済自動車からの発炎筒回収システムの検討について」ということで御報告いたします。

初めに、経緯といたしましては、発炎筒（自動車用緊急保安炎筒）の回収システムは、自動車販売業者や自動車部品業者から下取りとしての回収システムが整備されてはおりませんが、使用済自動車の解体段階（解体業者等）からの回収システムについては整備されていないことから、その回収に当たって必要となるシステム構築のための検討を行ってきたところでございます。本回収システムは、廃棄物処理法に基づく広域認定により実施することを想定しております。

現在、日本保安炎筒工業会では、使用済自動車の解体段階からの回収システム構築のため検討しておりますが、以下の課題、問題点につきまして、現在、経済産業省、環境省、関係業界と調整を進めさせていただいております。

課題・問題点

1. 運搬時の安全確保（発火のリスク）

発炎筒の構造上、発火部が露出したまま運搬されると発火リスクが高くなります。また、指定の回収箱以外のものを使用した場合や指定数量以上を箱に入れた場合などは危険度が高くなるということが考えられます。運搬中に発火事故等が発生しない輸送体制を整備する必要があるため、現在、回収箱の設計、運搬方法を含めた安全管理の方法について検討しております。

2. 回収体制の整備

発炎筒は火薬類であることから、指定数量（25 キロ）以上1カ所にまとめて保管する場合には、火薬類取締法上の制約がございます。このため、整備段階からの回収システムと同様、発炎筒製造メーカーが収集運搬業者に委託し回収する方法を検討しております。

整備段階からの回収システムを構築する際にも安全管理の徹底を図るため、かなりの年月を要したというような経験から、排出頻度の少ない排出事業者に対しまして、どのよう

な安全管理の徹底を図るかといったことが重要で、また、どのような方法であれば御協力いただけるか等を調整していく必要性がございます。

また、広域認定取得時に収集・運搬車両における表示方法・運用方法が変更となるため、当該変更事項を遵守させるための事務処理が必要となってくることから、現在、事務処理の簡素化を検討しております。

3. 処理料金

現在、使用済自動車の発炎筒は産業廃棄物として処理委託されておりますが、排出事業者によっては広域認定による回収システムを利用することで、収集運搬距離が延長することとなり、処理料金が高くなるといったような懸念がございます。

使用済自動車の解体段階からの発炎筒処理に必要な費用のうち、その一部につきましては排出事業者の方に負担していただくことを前提としているところから、前述2の事務処理の簡素化だけではなく、全体を通してのコスト低減の検討を続けております。

4. 回収システムの適用範囲

使用済自動車の解体段階からの回収システムを導入した場合、解体段階からの発炎筒がどの程度排出されるのか、現在のところ不明であり、予測する量が明確にはなっておりません。そのため、保管庫、発炎筒の場合、火薬庫の許容量を上回る量が入ってきた場合、対応できないといったような問題が発生することもあります。このため、火薬庫の増設につきましてもあわせて検討しておりますけれども、立ち上げ初期から全国展開といったことは非常に困難であるため、安全確保を担保するために段階的な導入を現在検討させていただいております。

次のページになります。5. 発炎筒処理体制の運用・管理について

使用済自動車の解体段階からの発炎筒を処理する産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に対しまして、整備段階からの回収システムと異なる運用・管理体制となりますため、広域認定制度における運用・管理について協力を要請する必要があります。

以下に、今後の回収システムとして参考にさせていただいている「廃棄物処理法に基づく広域認定による回収イメージ」の図を添付させていただいております。

以上です。

○永田座長　　どうもありがとうございました。以上、3件、回収・リサイクルスキームの話をお聞かせいただきました。

それでは、ただいま説明いただきました内容につきまして御質問、御意見等がおありの

方、札を立てていただきますでしょうか。

鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 廃タイヤのことに付いて伺います。フロー図の一番右側、再生利用・処分先のところに海外輸出とありますが、海外に輸出されるのはどういう状態で、どういうルートで輸出されているのか教えてください。

それからもう一点あります。不法投棄の総量の数量は減っているのですけれども、件数がさほど減ってないということは、小規模だけれども不法投棄されているところがまだまだあるということではないかと思うのですが、それについて、原状回復の支援スキームはあるのですけれども、件数が減らないことに対する防止する何か措置を考えていらっしゃるのなら教えてください。

それともう一点。多くてすみません。最後の発炎筒のところ、4番目にあります回収システムのところですが、ちょっと素人考えでわからないんですが、「解体段階からの発炎筒がどの程度排出されるのか不明」というのは、解体車から大量に出るものと少ないものがあるって不明なのか、そこがよくわからないんですけれども、どうして不明なのかあと思うのですが。

○永田座長 わかりました。ではまずタイヤからいきましょう。

○説明者 タイヤについて、2点お答えいたします。まず海外輸出でございますが、海外輸出は、ほとんどがトラック、バスの台タイヤとして輸出する部分、あるいは、これは普通の乗用車タイヤも含めてでございますが、中古として輸出する分、あるいは海外に破碎をして輸出する場合、それがございます。破碎については年々減ってございます。中古、台タイヤについては、これも年々国内需要が多いものですから、減っております。

それから2点目の、件数では全然変わってないのではないかという御指摘でございますが、件数については、今まであった不法投棄の撤去については、私どものスキームにございますように、これはあくまでも住民の皆さんが、蚊やハエの発生、あるいは悪臭、それから火災の危険性等々の理由により、住宅地に近いところが主にやったところでございます。したがって、新たに発生しているというのはほとんどないのですが、いずれにしても、我々の生活、いわゆる一般皆さんの生活に直結するようなどころには新たな不法投棄は増えてないと考えてございます。

以上でございます。

○説明者 では、発炎筒のほうからお答えさせていただきます。4. の回収の本数につ

きまして御質問がありました。これにつきましては、基本的には車1台に1本ついているものですので、解体の台数がわかれば、総トータルとしてはわかるのかと思いますけれども、まず、現在既に地場の産業廃棄物等で処理されているものがあるだろうと考えています。それがどの程度のパーセントかというのは、すみませんけれども、現時点では把握しておりません。

それともう一点、下のほうに書いてありますけれども、段階的な導入を検討しております関係で、全国規模は、公の数字があるのかもしれませんけれども、地区ごとについては、なかなか私どもの力では、現状どのくらい出るという予想がつかないと。これにつきましては、初期投資の金額が結構影響する数字でございますので、何とかつかまえないなど思っておるところでございます。

○永田座長　よろしいですか。

では、武藤さん、どうぞ。

○武藤委員　タイヤについてですが、資料の2の「リサイクル状況」の表の下の方のその他にある流通在庫についてお聞きしたいと思います。大体9%、10%ぐらい流通在庫が毎年あるということで、疑問なのは、この毎年10%ぐらい流通在庫があるのは、処理されないとどんどんたまっていくのかなあと。10%ずつ毎年たまっていくとすると、それは不法投棄されるのか不適正処理なのか、何なのかわからないんですけれども、かなり大きな数が出てくるのについて、どういう対応が現時点でされているのか教えてください。

○説明者　この流通在庫の部分なんですけれども、今おっしゃった考え方でいくと、確かに毎年どんどん増えてきてしまいます。ここで表にまとめていますのは、リサイクルの利用というのは実績値で、各利用先から集めた情報を重量ベースで集計したものでこれは実績値なんですけれども、上段の発生量のところというのは、タイヤ1本売ったら1本発生するという前提にのっとった推定値で計算しています。いわば流通在庫というのはほとんどすべてが集計上の差異をここに置いてあるだけですので、実際にこれほど在庫がたまっていくということは全くございませんで、そこは集計上の余った数字としてここに仮置きしていると考えていただいて結構です。

○武藤委員　今の御説明ですと、1のタイヤルート発生量が、今、重量で、これは95万トンなんです。95万トンというのはどうやって計算したのか教えてください。

○説明者　これは、取り替え時のほうは、タイヤを1本売ったら同じサイズのタイヤが1本発生するであろうということから重量換算しています。ですから、ここで差として出

てくるのは、サイズが変更されている場合には重量が変わってしまいますし、それからどれほど使い込んだ、溝がまだ残った新品に近い状況で取り替えたのか、あるいは使い切って、もうつつるで取り替えたのかによって、当然ゴムの重量が、総重量変わってきますので。

○武藤委員　　ということは、本数は同じだけれども、重量で差があるという意味ですか。

○説明者　　そのとおりです。

○武藤委員　　そうすると、その下のほうのタイヤリサイクル状況のところに重量しか書いてないですけども、ここに本数はわからないのでしょうか。

○説明者　　下のリサイクル利用というのがほとんどカット、つまり、切断ですとか破碎をした状況で使われますので、重量ベースで持ち込まれます。ですから、集計上報告は全て、本数というよりも重量で上がってきますので、こちらは本数ベースでの換算、あるいは集計はできません。

○武藤委員　　ということは、タイヤ1本当たり、すり減った部分だけが軽くなっているはずだし、処理量が本当は少なくなるはずですよ。それだけでみれば。あと、タイヤを変えたら増えるということも減ることもあるから、これはプラスマイナスゼロだと考えれば、減っているはずですよ。

○説明者　　減っているというのは？

○武藤委員　　道路が削って、最後に全数処理したとすれば、処理トン数は減るわけですよ。

○説明者　　そうです。この場合に、新品の取り替え時の発生重量というのは、本数は売った本数イコールですけども、発生重量はそこに新品の重さ掛ける0.9とか0.8とか、減った分を掛けた重量を、ここでいう78万1,000トン、そういう計算をしていますので、そこの、どれだけ真実に近かったかどうかというので差が出てきます。

○武藤委員　　いや、気にしているのは、流通在庫が本当にもっと少ないのであれば問題はないと思うのですが、その辺が心配になっただけで。以上で終わります。

○永田座長　　年度間で集計して、これだけの差が出てきますよと。同時に、それも翌年、例えば処理される、あるいはリサイクルされる対象になって入って入っていると解釈しておけばいいわけですね。

○説明者　　はい。

○永田座長　　どうぞ、渡辺さん。

○渡辺委員 発炎筒の件です。できるだけ冷静に話すつもりですけども。これも1年以上前から周辺にお願いしている件で、炎筒工業会さんとも打ち合わせはしているんですけども、まず、ここに書いてあるとおりになんですよ。1番目に発火のリスクがあると。運搬上で、個別にちゃんと入れないと発火のリスクがあると。2番目に書いてあるのは、火薬類であるということですね。これは今集めるときに運搬上ものすごく危険だと書いてあるのですが、これは全然ウォッチされてないんですね。だから、その辺の深刻度はきっちり認識をして、いろんな検討に当たっていただきたいという点をまず申し上げておきます。

去年の産構審のときにも、我々のアンケート結果を提出しましたが、その時点でも、我々の業界では、全国ベースでいくと、1カ月平均で60件の発火に至るケースが出ているわけですから、そういったことを放置しているということがどれだけ深刻な問題かということ、重大認識をもっていただきたいという点をまず申し上げた上で、ちょっとここがわからない点で教えてほしいのですが、2.のところに、「整備段階からの回収システムと同様、発炎筒製造メーカーが収集運搬業者に委託し回収する」と書いてありますね。ところが、3.のところには、排出事業にその費用の一部を負担してもらおうと書いてありますね。これはどういうことをお考えなのか。私、全部言ってしまいますけどね。

それから、先程ちょっと委員の方から質問出ましたけれども、どの程度排出されるか不明というのも、先程の説明では、一部産業廃棄物で出ているだろうというお話がありましたが、私としては、これはEPRの観点からしても、全量回収がもともと製造者の義務だと認識していただかないと困ると思うんですね。ということは、自らやっておられる整備段階からの回収は、これは販売促進の意味もありますが、危険物だという認識で回収されているはずですよ。これは産業構造審議会でも確認したら、危険物という認識ですとおっしゃっていたし、まさにこのレポートにも書いてあるわけですから、これはセーフティネット的な考えではなくて、全量回収という仕組みを前提に考えるべきだと私は思いますが、この辺についての御認識を聞かせていただきたい。

と同時に、3番目の問題ですが、段階的な導入ということをお考えになっているというんですが、これもちょっと、私の常識からすると理解しがたいんですね。なぜかという、現状、整備段階で集めているわけですよ。販売促進であろうが何であろうが。それで、その回収率が7割だとか何とかいう説明もあつたやに聞いています。そういう仕組みがあるんですから、そんなに全く新しいことをやるという認識にとらわれ過ぎてしまうと

ちょっとおかしくなるんじゃないかなあということが、今度5. のところに、従来の「整備段階からの回収と異なる運用・管理体制」ということを書いてあるんですけども、ここも何を考えているのか、ちょっと理解しがたい。

4つぐらい、質問を含めてしましたが、お話をお聞きしたいのですが。

○説明者　まず、後ろのほうから、順番あれなんですけれども、異なった運用・管理体制というのは、下取りのスキームにつきましては、下取り開始、現在やっているものにつきましては、この産業構造審議会でちょっと御説明させていただいたことがあるんですけども、一応現在やっているのでは、私どもが排出業者ということで処理のほうの運用を行っております。回収の部分については火薬類取締法に則った回収を行っております。今回、異なる運用・管理体制というのは、廃掃法という、火薬類取締法と違った法律の規制を受けますので、例えばトレーサビリティですとか、そういったものの体制をちょっと構築しなくてはならないなと考えておりますので、そういった意味での「異なる運用・管理体制」という表現をさせていただきました。

それと、段階的な導入というのは、トラブルがどのようなことかちょっとわかりませんので、安全確保という点におきましては、大変申し訳ないですけども、いきなり全国というのは、我々の体力的にはかなり難しいところがあるかなと。したがって、とりあえず段階的に地域限定で始めさせていただいて、順次拡大していくという形をとらせていただきたいと思います。

それから、先ほどの全量回収が当然というお考えですけども、この辺はちょっと立場が違うので考え方のあれなんですけども、基本的には、発炎筒につきましては、地場の産業廃棄物業者さんでも処理することができるのかなと。ただ、危険物という認識で断られるような場合があるんだろうなということで、先程おっしゃったセーフティネット的な考え方というか、そのようなところで立ち上げることができればいいのではないかと考えております。

費用負担については、これは廃掃法に関しましても、その考え方というか、変な処理をしないために費用をいただけるという考え方でありまして、そこのところはやはり御協力願わなくてはしょうがないのかなとっております。

○渡辺委員　ここで一々全部反論していたらとんでもない時間がかかってしまうので、我々の問題認識をきちっと申し上げておくだけで、あとは個別にお話し合いさせていただきたいと思いますが、もう一つ、従来からお役所のほうに申し上げている点は、我々、こ

うやってしゃべっていますが、実際にピックアップするのは我々の段階ではないのですね。ですが、被害はこっちに来ているということで、関係者が相当入り乱れているというか、たくさんあって、なおかつ利害が違いますので、その辺の調整については今まで以上に御指導をお願いしたいということを要望した上で、最後に1つ。

先程バッテリーさんのほうからは一応の説明があったのですけれども、それと同じように、ある程度のタイムスケジュール、どの程度のあれをお考えになっているのか、ちょっとお聞かせいただきたいと思います。というのは、我々の感想からしますと、検討の進捗状況が、事柄の深刻度に比例して非常に遅いというのが率直な感想です。したがって、その辺についてタイムスケジュールはどういうふうにご考えておられるのかお話しいただきたいと思います。

○説明者 タイムスケジュール的な明確なことはまだはっきりしておりませんが、今現在抱えている問題点、課題、これがクリアになればというところが一番大きいタイムスケジュールに関わる問題という認識でございます。ですから、この辺の問題がクリアになることでスケジュールの明確化というのもさせていただきたいと思います。

○渡辺委員 最後に、また最初のことをいいます。今、危険なんですよ。今、問題起きているんですよ。それも相当深刻な問題。つい最近も、あるシュレッダー業者さんで火災が起きて、消防が入りました。これは発炎筒ということで消防見解もはっきりしている。そのほか、特定はされていないけれども、やはりそういう問題が起こっているんですよ。みずから、これからやることの深刻度をお考えになるのは重要ですけども、今起こっている問題はもっと深刻だということをもう一度よく認識していただいて、可及的速やかに検討を進めていただきたいと強く要望しておきます。

○永田座長 どうもありがとうございました。関係業界といろいろ調整の話し合いとかいうのも進めていただけるだろうと思っております。そういう中で、目標としていつごろまでにこれを完成させるつもりなのか、その辺のところははっきりさせていただいていたほうがいいのかなと思いますので、ぜひ至急御検討ください。

あと、下平さん。

○下平委員 時間もありませんので簡単な質問ですけども、バッテリーにつきまして、新しい自主取り組みの提案がございました。この中で、排出事業者が委託した場合に法人が回収するという御説明があったのですけれども、回収をする場合は、使用済自動車からも、あるいは途中で使い終わったバッテリーを定期的に替えますけれども、そういうバッ

テリーも含めて全て無償回収と、こういう理解でよろしいでしょうか。

○説明者　　そういう理解で間違っていないと思います。

○永田座長　　どうぞ。

○大橋委員　　先程の続きの発炎筒の問題ですけれども、7-3の資料に3. 処理料金というところがありまして、「現在、使用済自動車の発炎筒は産業廃棄物として処理委託されている」という文言があるんですが、解体業界として、産業廃棄物として処理委託されているという認識は、ほとんどの解体業者が持っていない現状だと思います。その中で、今回につきましても、1年程前に、前酒井代表のほうから自動車リサイクル室長宛に出したポジションペーパーがございますけれども、我々としても、鉄リサイクル工業会さんのおっしゃられること、そういった懸念も理解していると。我々としても全面的に協力するというような発言をしております。

そういった中で、ただ、現在のスキームの中で処理費用を我々のほうで負担するということに関しては、業界においても非常に理解がないのではないかとということで、このスキームの簡素化、また費用の低減、そういったものについてしっかり議論していただいて、スキームを考えていただきたいということを指導しておりますので、その辺のところもしっかりとお考えいただいて、解体業界が新たな費用負担をまたするということについては慎重に考えていただきたいと思っております。

○永田座長　　何かコメントありますか？　いいですか。

大慈弥さん、どうぞ。

○大慈弥委員　　時間がないところを恐縮です。コメントだけです。下平さんが手挙げるまで、バッテリーについて一切話題が出てなかったのも、みんなが興味ないといけないので、ちょっとコメントしたくてフラッグを上げたわけですが、これは長い自主的な取り組みが行われて、また自立法上の自動車のしっかりしたリサイクルシステムができた後にこの考え方ができて、産構審、中環審まで動員して出た結論から相当時間が経ったわけで、その間、どういう理由でこうなったかについては御説明があったわけですが、私は、こういう答申が出て、時代が変わればやはり行政は見直しをしていくという一番良い典型ではないかと。

当時、不法投棄の問題が出て、また資源価格が乱高下して、それから経済危機で急に需要が冷え込んで、輸入物が減るとか、この中で、大きな器をつくって、たくさんの負担を消費者、業界に負わせることなく、真剣に検討して、結果として、昨年見直しの中では、

永田座長から、急げという檄が飛んだわけですがけれども、結論としては、4者の自主取り組みから取り組んでいくということで、行政が決めたことをそのまま墨守するのではなくて、その時々状況に応じて見直しをし、今の時代に一番適当な制度をつくっていくという、このやり方は、私は非常に評価したいと思いますので、平成24年からスタートはちょっと遅いかなとは思いますがけれども、是非この4者を中心とした取り組みからやっていただければということで、コメントでした。ありがとうございました。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

よろしいでしょうか。もう札は上がってないようなので、3者の回収スキーム、リサイクルスキームの話はこれで終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、最後になりますが、議題の6番目、「使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ合同会議について」ということで、事務局のほうから説明してもらいます。どうぞ。

【議題6 使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ合同会議について】

○畑田自動車課課長補佐　　それでは、資料8の説明をさせていただきます。

先程も少し御紹介させていただきましたが、本合同会議におきまして、本年1月に報告書がとりまとめられております。その中では、個別課題のうちの1つとして、中古車と使用済自動車の取り扱いの明確化ということが取り上げられております。一方で、報告書にも記載されておりますが、使用済自動車か否かという判断につきましては、一律に決めることは非常に難しく、個別の自動車の状況、それから条件、その判断を行う場面によって異なっておりますので、具体的に、下取りではどうか、オートオークションではどうか、輸出ではどうかといった中古車流通の場面、それから不法投棄に対する地方公共団体の対応というさまざまな場面で行われることになっております。

したがいまして、新たにワーキンググループを設置しておりまして、まず1つには、使用済自動車の適正な流通の確保、それから2番目に、不法投棄・不適正保管事案への対応の迅速化に資することを目的としまして、さまざまな場面ごとの判断の手順、それから関係者の関与のあり方、実際の判断基準というものを整理し、これをもって判断の拠り所となるガイドラインを策定し、使用済自動車に関する関係者の認識の共通化を進めるということを目指しております。

スケジュールとしては、7月1日に簡単な論点整理、それから基本的な考え方の提示をさせていただいておりますが、今回は9月上旬を予定しておりますが、関係団体から意見を伺う。それから第3回には不法投棄、路上放棄車両の処理の基本的な考え方について提示させていただくというところで、年内には何とか報告書をまとめるというスケジュールで現在のところ検討しております。

それから委員名簿もつけさせていただいておりますが、基本的には、今回の合同会議、関係が深いメンバーになっていただいております。それから、特に今回委員になっていただいた方として、日本自動車査定協会の岡野様、それから日本オートオークション協議会の事務局長である森山様に委員に入らせていただいておりますという状況でございます。まずはキックオフしたということの御紹介までさせていただきます。

○永田座長　よろしいでしょうか。

ちょうど定刻になりましたが、冒頭申し上げましたように、全体通して何か御意見、御質問等がありましたら最後にお聞きしたいと思いますので、名札を立てていただければ。

どうぞ、酒井先生。

○酒井委員　今日御説明いただいた発炎筒についてですが、もう少し詰めてお聞きしたいところはたくさんあるのですが、個別はちょっと控えますが、今日の御議論をお聞きしていて、やはりリサイクル制度全体の課題として考えるべきではないかと思っております。自動車は必然的に必要な製品でございますし、やはり一人一人の自動車ユーザーはその恩恵を受けているはずでございますし、また製品をつくっておられる方も必須の製品ということの話であれば、今後いかに使用済みのときに爆発物として適切にちゃんと管理できるのか、あと、その費用負担がいたずらに一つのステークホルダーにしわ寄せがいかないような共通ルールを、やはり全体として模索すべきではないかと強く感じました。このまま自主的な取り組み云々ということのやり方だけでうまくいけるとは思えないという、そういう印象をもったということのコメントでございます。

それともう一点、自動車リサイクルの高度化ということで現在検討中だということのお話でしたが、これはぜひ次年度詳細な検討といえますか、現状と展望に関しての報告をお願いしたいと思います。今日御報告のあったバッテリーのリサイクルとも極めて密接な関係をもつところになるかと思っておりますので、そろそろスピード感をもって検討を始めたほうがいいのではないかと趣旨で、次年度報告を期待したいということコメントしたいと思います。

○永田座長　よろしいでしょうか。全般の発炎筒の部分につきましても、あるいはそれ以外の回収スキームいくつかございましたが、これがきちっと機能するような形、これは関係省庁含めていろいろサポートしながらやっていただきたいと私自身も思っています。

その上で、またさらに問題があればということで、制度の中でも何かしなくてはいけないということもあり得るのかもしれませんが、ただ、恐らくまだその議論までいってないのだらうと。緊急性は、渡辺さんがいわれたように、相当程度高いといえますか、かなり高いという認識で対応してまいります。そういう意味で積極的にサポートしていきたいと考えています。

よろしいでしょうか。

それでは、本日の議論はここまでにさせていただきます。

最後に、事務局から資料の取り扱い等について説明してもらいます。どうぞ。

○畑田自動車課課長補佐　本日はどうもありがとうございました。

資料については、後日、経済産業省と環境省のホームページにアップさせていただきます。それから議事録についてですが、発言者記名したものを後日各委員の皆様に配付させていただきます。事前に各委員の皆様の御了解をいただいた上で公表させていただきます。原則として、1カ月を目処に公表手続をさせていただきますので、何とぞ御了承ください。よろしいでしょうか。

それでは、本日の会議はこれで終了させていただきます。どうも長時間にわたりまして活発な御議論いただき、ありがとうございました。

閉　　会

問い合わせ先

経済産業省製造産業局自動車課

電話：03-3501-1690

FAX：03-3501-6691