

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28回）-議事要旨

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

出席者

永田委員長、大慈弥委員、大塚（浩）委員、大橋委員、岡本委員、鬼沢委員、久米委員、酒井委員、嶋津委員、仁井委員、林委員、細田委員、宮寄委員、武藤委員、横田委員、渡辺委員

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

議事概要

事務局より資料3、参考資料1～14について説明

鬼沢委員

ASRのリサイクル率が80%を上回っている。目標を大幅に上回っており、最終処分場が逼迫している中、新たな目標を立てること？を検討しては如何か。

事務局

平成27年度基準である70%を達成しており順調に推移している。これ以上の厳しい目標は困難、当面はこの水準を継続していくことが重要であると考えている。

大塚（浩）委員

引取業者の事業者数が減少している点について、更新時期を迎えたためとの説明があったが、更新しなかった事業所について分析できていれば教えて欲しい。

事務局

自り法制定当初、念のため引取業の登録をした事業者が多かったが、主に整備関連の事業者が必要ないと考え、更新手続きを取らなかったものと考えている。

国交省より資料4について説明

質疑なし。

事務局より資料5について説明

武藤委員

資料中「3）不適正解体中古車輸出対策」の「解体中古車」との表現は従来使用していたか。

事務局

「解体自動車」という表現に訂正する。

渡辺委員

エアバッグ類についての監督・指導の強化への取組は評価したいが、抜き打ち検査の在り方の検討や、エアバッグ類に対する理解促進のための指導の強化をお願いしたい。仕組みとしてエアバッグ類の処理状況が把握できないことも問題。指導監督と併せて適切な対応を要望する。

永田座長

今後も仕掛品があるかなど、処理が適正に行われているか報告を頂きたい。

自工会より資料6－1、資料6－2、JAIAより資料6－3、二輪リサイクル連絡会より資料6－4について説明

酒井委員

廃棄持無料引取のシステムは素晴らしいが、「2輪車リサイクルを知らない自治体が2割を超えている」、また、「知っているも案内していない自治体が27.6%を超える」などは如何なものか、これらに対してどのように周知しているか教えてほしい。また、実際に引取ができる販売店はどの程度あるのか教えてもらいたい。資料6－3の輸入車について、EU指令に適合しているとの説明があったが、その具体的な確認方法は。また、免除要件に該当する部品についてはどの部品で確認しているのか。

二輪リサイクル連絡会

全国8箇所で説明会を開催予定であり、その際には自治体担当者にその必要性を明確にして対応、周知している。また、二輪の販売店（廃棄2輪車取扱店）は全国に15,000店ほどある。

JAIA

輸入車がEU指令に適合しているか否かは、インポーター経由でメーカーに確認しているため、現時点では把握していない。

酒井委員

国内メーカーはモデル毎に削減目標の達成状況を公表しており、輸入車も同様に取り組むべき。

永田座長

今後一層の情報公開をお願いしたい。二輪車リサイクルについては、両省やJARCより、各自治体から住民に一層周知するよう進めていただきたい。

タイヤ協会より資料7－1、電池工業会より資料7－2、日本保安炎筒工業会より資料7－3について説明

鬼沢委員

廃タイヤを海外に輸出する場合、どのような荷姿、ルートで輸出されるのか。不法投棄について件数は減っていないが、件数を防止するための考えは。発炎筒については解体段階からの回収量が不明とのことであるが、その理由は。

タイヤ協会

輸出はトラック・バスの代替タイヤ、他に中古タイヤ、破碎したものがあるが、破碎は年々減っている。中古輸出も国内利用向けが多くなってきたことから減ってきている。撤去については、住民からの通報により住宅地に近い所を主に対応している。新たに発生したところはない。生活に直結するところでは増えていない。

保安炎筒工業会

発炎筒の回収本数についてトータルは分かるが、解体事業者等から排出される発炎筒は産業廃棄物として処理しているケースもあり、その分が把握できていない。回収スキームの初期投資に影響することから何とか把握したい。

武藤委員

廃タイヤについて毎年10%程度流通在庫があるとなっているが、毎年処理されないものが溜まっていくのか、どういう対応をされているのか。廃タイヤの発生ルートには本数の記載があるが、リサイクルでは何故重量のみなのか。

タイヤ工業会

発生量は一本売れると一本排出されると仮定して算出した推定値であり、リサイクル利用量は本数でなく重量で報告される。流通在庫はこれらの集計上の差異を表しているものであり、実際に貯まっているものではない。

渡辺委員

発炎筒について資料で運搬上、危険と書いてあるがそのとおり。その認識で対応いただきたい。1年間に全国の破碎事業者で60件の火災事故があり、原因が発炎筒とされているものもあった。運搬にも発火のリスクがあり深刻な問題である。最近も火災が起こっており可及的速やかに対応することを強く要望する。全量回収は製造事業者の義務と認識してもらいたい。広域認定スキームの内容について整備でもやっていることであり、段階的に導入する理由、異なる運用管理体制との意味が分からない。導入までのタイムスケジュールは。

保安炎筒工業会

タイムスケジュールについては、問題点・課題がクリアになれば提示できるかと思う。異なる運用管理体制とは、廃掃法と火取法が適用されることを表現している。段階的な取組は、トラブル解決、安全確認を行いながら順次拡大していくため。全量回収については立場により考え方が違ってくると思う。回収システムは廃掃法に基づく処理を検討している。

永田座長

バッテリー同様に関係者間で調整し、タイムスケジュールを示してもらいたい。

下平委員

バッテリーの回収については無償で対応するというのか。

電池工業会

そのとおり。

大橋委員

発炎筒の処理について解体業者が産廃として処理している認識はない。処理費用負担については業界で理解されにくい。事務処理の簡素化、費用負担の低減を図っていただきたい。

大滋弥委員

自動車用バッテリーのリサイクルシステムは、産構審・中環審の見直し報告書においても5年前の提言に沿うこととなったが、その後の状況により回収スキームが見直された本事例のように、時代が代われれば行政は見直しをしていくと言う一番良い例ではないか。

平成24年度からの対応は、（当初の予定からすれば）少し遅い気もするが、ぜひ対応いただきたい。

酒井委員

発炎筒については、自動車リサイクル制度全体の課題として考えるべき。費用負担の面では、1つのステークホルダーに偏るのは適当でない。事故の防止、費用負担など多くの課題があり、自主的回収スキームだけでは十分ではない。緊急性が高いので定期的に議論すべき。バッテリーリサイクルとも密接な関係。スピード感をもって対応されることを期待する。また、資料5の「中長期的な変化に対する自動車リサイクル制度の対応」については、次回での報告をお願いしたい。

永田座長

発炎筒については緊急度はかなり高いと認識。積極的にサポートさせていただく。

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

関連リンク

[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](#)