

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

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29回合同会議

平成23年8月23日（火）

日時：平成23年8月23日（火曜日）10：00～12：00

場所：三田共用会議所3階大会議室

【議題】

1. 自動車リサイクル法の施行状況等
2. 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
3. 東日本大震災における対応状況について

【議事内容】

○豊住リサイクル推進室室長補佐 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ワーキンググループ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29回合同会議を開催いたします。

審議に入ります前に、事務局側より御挨拶申し上げます。

○波留自動車リサイクル室長 皆様おはようございます。経済産業省の自動車リサイクル室長の波留でございます。

本日はお忙しい中、またお暑い中御出席賜りまして、誠にありがとうございます。

本合同会議でございますが、自動車リサイクル法の進捗状況、さらにはそれに関しましての皆様方の取組状況等につきまして御報告いただくとともに、皆さんでその情報を共有していただくというために、毎年お集まりいただいて開催しているものでございます。

自動車リサイクル法自体も、平成17年1月に施行されまして以来もう7年目ということで、昨年1月には本会議におきまして過去5年間の評価をいただいたところでございます。制度そのものは比較的概ね順調に機能しているという評価をいただいたわけでございますが、一方、法律改正まではいかないまでも、個別の課題等々あるのではないかとということでいただいております。例えば今年2月に策定いたしました使用済自動車の判別ガイドライン、これについてもその対応の1つでございました。本日はそうした個別課題に対する対応というものも御報告がある予定でございます。また、あわせまして、本年3月に発生しました東日本大震災、こちらへの対応ということで、そちらの報告もあろうかというふうに考えております。

本日、今後の自動車リサイクル法の安定的な運用、さらにはその高度化に向けて、委員の皆様におかれましては忌憚のない御意見を賜ればと思っております。

本日は御審議のほどよろしくお願い申し上げます。

○森下リサイクル推進室長 おはようございます。環境省のリサイクル推進室長の森下でございます。

今日はお忙しい中お集まりをいただきまして、大変ありがとうございます。

先ほど波留室長の御挨拶の中にもございましたけれども、この自動車のリサイクル制度でございますが、順調に進捗をしてきていると私どもも考えてございます。これも皆様方の御協力のたまものということで、厚くお礼を申し上げたいというふうに思っております。

今般の東日本大震災の発生を受けまして、多数被災自動車が発生をいたしました。それにつきまして私ども一生懸命取組を進めておりますけれども、関係者の皆様方から多大なる御協力をいただいていることにつきましてもお礼を申し上げたいと思います。再資源化預託金等の取扱い、あるいは安全上の留意事項についての周知、そういった点につきましても政策が進んでおりますし、財政的な措置も講じてございます。お陰様で、被災自治体においても、被災自動車の処理が進んでおるといふふうに私ども認識をしてございます。

この被災自動車の迅速かつ適正な処理でございますが、とりわけ日本自動車販売協会連合会様、日本中古自動車販売協会連合会様、全国軽自動車協会連合会様、日本ELVリサイクル機構様、日本鉄リサイクル工業会様の皆様方に対しまして協力要請を行わせていただいております。本要請を受けまして各団体の皆様方が行っていただきました御協力に対しまして、この場をかりまして厚く御礼を申し上げたいと思っております。

1点、情報提供だけさせていただきたいと思いますが、現在私ども中央環境審議会小委員会を設置いたしまして、使用済の製品から有用な金属を回収する、そしてリサイクルしていこう、この資源制約が高まる中、そういった要請が高まってきているということで、現在審議を行っております。小型電気電子機器リサイクル制度及び使用済製品中の有用金属の再生利用に関する小委員会という小委員会でございます。現在は特に小型電気電子機器のリサイクルという点にフォーカスを置きまして、制度の必要性、そして制度の中身にいよいよ議論が進んでいるという状況でございます。この 이슈でございますけれども、使用済製品から有用なものをきちんと回収してリサイクルしていくということでは、この自動車のリサイクルとも親和性がある話でもございます。また将来リンクしていく可能性もあるということもございます。検討の状況につきましては、私どもの環境省のホームページから情報発信させていただいてお

りますので、適宜御参照もいただければありがたいというふうに思っております。

本日は、引き続き自動車リサイクルの着実な実施と高度化に向けまして、忌憚ない御議論をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○豊住リサイクル推進室室長補佐 本日は、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、誠にありがとうございます。

本合同会議は、両審議会を合わせまして22名の委員で構成されております。本日の御出席の状況でございますが、現時点で17名の委員の皆様にご出席をいただいております。産業構造審議会自動車リサイクルワーキンググループにつきましては15名の委員の御出席をいただいております。定足数である過半数に達していることを御報告させていただきます。なお、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につきましては定足数の規定はございません。

続きまして、委員の変更がありましたので御報告いたします。三重県の元環境森林部廃棄物対策室長の岡本弘毅委員におかれましては、異動がございましたので委員を辞任されております。

次に、本日の欠席委員の御報告をいたします。全日本自治団体労働組合副中央執行委員長の軍司輝雄委員、一般社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長の奥平総一郎委員、京都大学環境安全保健機構附属環境科学センター長の酒井伸一委員、社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事の小平隆委員におかれましては、本日御欠席となっております。また、早稲田大学大学院法務研究科教授の大塚直委員におかれましては、若干遅れて御到着されるという御連絡をいただいております。

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。経済産業省商務情報政策局情報通信機器課環境リサイクル担当室長の関根でございます。

○関根環境リサイクル担当室長 関根でございます。よろしくお願いいたします。

○豊住リサイクル推進室室長補佐 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室長補佐の高橋でございます。

○高橋リサイクル推進室室長補佐 高橋でございます。よろしくお願い致します。

○豊住リサイクル推進室室長補佐 以上、御紹介を終わります。

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きましては永田座長をお願いいたします。

○永田座長 皆さん、おはようございます。座長を務めさせていただきます。活発な御議論と

ともに議事進行についても御協力お願い申し上げます。

それではまず、配布資料の確認から入らせていただきます。事務局からお願いします。

○豊住リサイクル推進室室長補佐 それでは、配布資料の確認をいたします。お手元に資料1から資料6まで、それから参考資料として1から18までをお配りしております。お手元に資料及び参考資料の配布資料一覧をお渡ししておりますので、御確認いただければと思います。なお、資料4、資料5につきましては、それぞれ資料4-1から4-2、資料5-1から5-7及び補足資料が綴っておりますので御確認ください。不足がございましたら事務局までお知らせください。

以上です。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは議事のほうに入ります。本日の議題は3点でございます。

まず、第1点の「自動車リサイクル法の施行状況等」ということで、資料3、資料4に基づき説明していただきまして、その後、質疑応答ということで進めてまいります。

それでは、説明をよろしくお願いします。

【議題1 自動車リサイクル法の施行状況等】

○豊住リサイクル推進室室長補佐 それでは、資料3に基づきましてご説明申し上げます。お手元の資料3を御覧ください。

めくっていただきまして、「自動車リサイクル法の施行状況」の概要が示してございますけれども、こちらは後ほど御参照いただければと思います。

めくっていただきまして、3ページ目です。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りまして、これを確実にリサイクルする体制を、フロンにつきましては破壊ですが、整備をいたしてございます。

シュレッダーダスト、エアバッグ類のリサイクルの実施状況につきましては、毎年度公表がなされておりまして、4ページ目左下の表を御覧ください。シュレッダーダストにつきましては、平成22年度、約80から87%、エアバッグ類につきましては、93から100%のリサイクル率となっております。シュレッダーダストにつきましては、21年度に比べて増加の傾向、エアバッグ類につきましては、21年度とほぼ同水準の高水準を維持しております。いずれにつきましても法律で定めております基準を達成いたしております。

次、めくっていただきまして、「ASR引取量の推移」を示してございます。平成21年度に比べて22年度は微減をいたしておりますが、全体としまして引取量は増加の傾向となっております。同じ表の下の段を御覧いただきますと、ASRのリサイクル率が示してございますが、上昇傾向が見えていただけるかと思えます。

続いて、6ページ右下の表を御覧いただきますと、1台当たりの最終処分量が書かれてございます。1台当たりの最終処分量は減少傾向にございまして、平成22年度は1台当たり27キログラムを達成いたしております。

次、めくっていただきまして、7ページ目でございます。「自動車リサイクル法の事業者登録・許可の状況」になっております。真ん中ほどの表を御覧いただきますと、右下に自リ法に基づく登録・許可の状況といたしまして、その数7.7万の事業者が登録・許可を受けてございます。

平成21年度には、法施行から5年ということで、登録・許可の更新時期が到来いたしております。それを受けまして大幅に減っておりますけれども、それ以降、22年度は若干減っておりますけれども、安定的に推移していると考えております。

次、8ページ目を御覧ください。こちらが地方自治体における「行政処分等の状況」でございます。

上の囲み、2行目中ほどに「今年度」とありますが、「平成22年度」に訂正をさせていただきます。申し訳ございません。

平成22年度ですが、指導、勧告及び命令事案につきましては数値としては減少が見られておりますけれども、行政処分の状況として、全体の傾向は大きな変化はないのではないかと考えております。

めくっていただきますと、「エアバッグ類の転売問題への対応」の表がございまして、21年度から本件につきましては各地方自治体に対しまして厳正な対応を行うよう依頼をしてきたところでございます。平成22年度につきましては、こちらにございまして、3件の勧告、1件の停止がございました。

次、10ページ目を御覧ください。「自動車リサイクルにおける入口の状況」でございます。これは自動車リサイクル法の電子マニフェスト制度と、それから道路運送車両法の改正によりまして、使用済自動車や中古車輸出の流通ルートが明確化してございまして、こちらに挙げますような流通の状況が把握できるようになってまいりました。

その中で、3段目、自動車の使用年数に関し、引取車台の使用年数といたしましては、平成

21年度は、スクラップインセンティブの影響もございまして、大きくその年数を13.5と伸ばしましたけれども、その反動もありまして、平成22年度は13.2と減少に転じております。

それから使用済自動車の引取台数といたしましては、同様にスクラップインセンティブ等の影響を受けまして、平成21年に大幅に増加したものを受けて、その反動で平成22年度は約7%減少いたしております。

次、めくっていただきまして、「リサイクル料金の預託状況」でございます。既に既販車のうち、ほとんどにつきましてはリサイクル料金の預託が完了しているというふうに考えております。

平成22年度の預託実績でございますが、中ほどの表を御覧ください。平成22年度、新車登録時は461万台、引取時において26万台の預託がございまして、その額につきましては、その下のほうになりますけれども、約540億円の預託金額となっております。

次、右側のページを御覧いただきますと、「リサイクル料金の管理・払渡しの状況」でございます。預託されましたリサイクル料金は、資金管理法人であります公益財団法人自動車リサイクル促進センターにおきまして管理がなされております。

それぞれリサイクルがされますと、このリサイクル料金の払渡しが行なわれますけれども、中ほどを御覧いただければと思うのですが、平成22年度、例えばASRは件数にしまして約379万件、エアバッグ類、フロン類、情報管理料金等合わせました合計といたしまして、1,265万円の払渡しとなっております、払渡し金額は約363億円となっております。

ASRの引取等につきましては、スクラップインセンティブの影響を受けて減少の傾向にございますけれども、払渡しの部分につきましては若干タイムラグがあるということで、引き続き増加の傾向にございます。

それから、めくっていただきまして13ページ、「平成22年度の輸出返還の状況」でございます。平成22年度は輸出も回復傾向にございましたこともあり、91万台分の輸出返還が行なわれてございます。

次、14ページのほうを御覧ください。リサイクル料金につきましては、エアバッグ類が使用中に展開しているとかフロンが漏出している、再利用がなされた、あるいは輸出返還の時効が迎えられた等々、再資源化等を行う必要がなく、特定再資源化預託金となるものが自動車リサイクル法において定められており、平成22年度につきましては、この対象となる金額18億円が発生しております。この特預金は、資金管理法人が実施いたします資金管理業務ですとか、指定再資源化機関の実施する離島対策支援事業等の費用にあてることができるとされており、平

成22年度これらの費用にあてました特定再資源化預託金等の金額につきましては、14ページ右下にあります表のとおり、2.6億円となっております。

次、めくっていただきまして、15ページです。自動車リサイクル法に基づき、使用済自動車の処理に係る工程を情報管理システムにより厳格に管理をいたしております。制度スタート以降、これまで大きなトラブルなく安定的に稼働してございまして、東日本大震災におきましても特段大きな問題なく安定的な稼働をいたしております。

なお、このシステムに関しましては、15ページ下にございます通り、データセンターとコンタクトセンターがそれぞれ平成25年3月と平成23年9月に委託契約が終了する予定となっております。入れ替えに向けての作業を実施しているところでございます。

次、16ページを御覧いただければと思います。電子マニフェストの報告の状況でございますけれども、平成22年度は365万台の引取報告がなされております。

引取報告件数、引渡報告件数を見ていただきますと、まず引取工程では、平成21年度に比べまして、やはりスクラップインセンティブの終了の影響かと思われませんが、22年度は減少いたしております。

めくっていただきますと、全体的には遅延報告等の発生も低いレベルにとどまっております。円滑な処理がなされていると考えられるところではございますが、17ページのグラフを御覧いただきますと、工程内平均処理日数が破碎工程などで若干上がっており、遅延発生件数・発生率ともに上がっている様子が御覧いただけるかと思えます。これは、昨年9月に終了いたしましたスクラップインセンティブの関係の駆け込み需要と、それから一部破碎業者におきます火災等がございましたので、こういった原因により押し上げられていると考えております。

それから、18ページを御覧ください。先ほど御紹介しました特定再資源化預託金等を用いまして、離島対策・不法投棄対策の支援事業が行われております。平成22年度につきましては、18ページ右下の表を御覧いただきますと、約2.5万台が離島対策支援事業によりまして運搬の支援がなされております。

それから、裏面、19ページを御覧いただきますと、「不法投棄対策の実績」と中ほどにあるかと思えます。平成22年度につきましては本支援事業の実績はございません。参考までに、これまで過去に2事案、平成19年度に札幌市と奄美市の2事案につきまして支援を行っておりますが、その概要につきまして御紹介をいたしております。

それから、20ページを御覧ください。全国的な「不法投棄・不適正保管の状況」でござい

ます。下の表、右側の欄を御覧いただければと思うのですが、「不法投棄・不適正保管車両の状況」としまして、法施行時、平成16年9月末時点におきまして21.8万台ございましたものが、左下を御覧いただきますと、22年度末におきまして9,600台まで減少をいたしております。

めくっていただきますと、大規模事案につきましてもお示ししておりますが、同様に大幅な減少が見られておきまして、平成22年度末におきましては、大規模事案が7件、台数にしまして976台まで減少いたしております。

最後になります、22ページでございます。路上放棄車処理協力事業でございますが、こちらが昨年12月をもちまして事業の受付を終了いたしております。昨年の実績がこの表にございますけれども、協力台数にいたしまして981台となっております。

本事業は平成3年から開始がなされておりますけれども、平成3年からの累計としまして、21万2,000台に対して協力寄附を行ってきたということで、まとめてお示ししておりますので、御参考としていただけるかと思っております。

以上、駆け足で恐縮ですが、資料3の御説明をさせていただきました。

○永田座長 どうもありがとうございました。

では、引き続きまして、資料4の関係を御説明させていただきます。二輪車リサイクル自主取り組み参加事業者連絡会主査の米山淳様、それから日本自動車工業会環境委員会リサイクル・廃棄物部会設計製品対応ワーキンググループ主査の中野隆裕様から、資料4-1が二輪車の関係、それから資料4-2が自工会のほうの関係ということで説明をお願いしてあります。よろしく申し上げます。

○米山(本田技研工業(株)) では、二輪車のリサイクル自主取組の実績について御報告させていただきます。主査を務めさせていただいております本田の米山でございます。よろしくお願ひしたいと思います。

ではまず、私ども参加事業者でございますけれども、国内4製造メーカー並びに主要な輸入事業者12社、トータル16社でこの仕組みを運用してございます。

昨年度の運用状況でございます。2010年度の実績でございますけれども、引取台数につきましては、前年2,939台に対しまして、昨年は1,967台でございます。また、自治体による排出台数につきましては、前年の53自治体、672台に対しまして、38自治体、559台でございます。前年度に対しまして引取台数が多少減少してございますけれども、こちらの理由につきましては以下の3点と考えてございます。

まず1番としましては、国内新車販売の減少ということで、2008年に対しまして3割減ということが2年引き続き継続しているという状況でございます。

また一方、中古車の輸出でございますけれども、こちらに対しましては、2009年に新車需要の減退を受けまして一旦下がりましたが、昨年再びまた増加傾向になっている、堅調に推移しているという状況でございます。

それから、使用年数、新車時から国内で廃棄に至るまでの年数でございますけれども、こちらも年々1年ずつ増えてございまして、こちらは本田調べではございますが、昨年につきましては14年という平均値でございました。

続きまして、再資源化の率でございますけれども、こちらにつきましては、前年度の86.8%に対して、わずかではございますけれども、87.2%と増加してございます。こちらは再資源化率の高い施設で処理する台数が増えてきているという状況でございます。

2番目といたしまして、2010年度、昨年度の主な取組でございます。

公益財団法人自動車リサイクル促進センター（JARC）を中心に、二輪車ユーザー及び自治体に対して以下の周知活動を行ってまいりました。詳細につきましては別添資料16-1をご参照いただければと思います。

まず、「ユーザーへの周知」でございますけれども、二輪関係のイベント並びに環境関連イベントに出展し、パンフレット等々を配布してございます。

2番目に、「自治体及び住民への周知」でございますけれども、昨年度は社団法人全国都市清掃会議様の御協力をいただきまして、2010年6月から10月の間にかけて、全国8会場で自治体様向けへの説明会を開催いたしました。2011年10月からの無料引取につきまして、ごみカレンダー等の住民広報媒体への情報掲載のお願いをいたしました。また、11月には、経産省並びに環境省連名により、各都道府県一般廃棄物担当部局及び自動車リサイクル担当部局に対しまして廃棄時無料引取に関する事務連絡を発出していただきました。

なお、毎年実施してございますユーザー認知度調査でございますけれども、東日本大震災の影響でイベントが中止となりました。この結果実施できてございませんが、住民広報媒体における本システムの掲載状況につきまして全自治体を対象に調査いたしましたところ、前年度299自治体であったものが372自治体ということで、新たに73自治体での掲載を確認してございます。

裏面でございます。2. といたしまして、「廃棄時無料引取に向けた取り組み」について御説明させていただきたいと思っております。

本年2011年10月より、本システム開始前、2004年以前に販売してございましたリサイクルマークを貼付していない国内販売車両につきましても、廃棄時に費用を徴収しないで無料で引取を開始いたします。

主な新システムの変更点でございますけれども、まず1番としましては、所有者確認プロセスを追加したいと考えてございます。廃棄時無料引取に伴いまして、盗難車両等々の持込みや所有者以外の者による不適切な排出が懸念されるということから、管理票を改定いたしまして、車両引取時に登録抹消書類等々に基づく所有者確認を行ってまいりたいというふうに考えてございます。

2番目といたしまして、公表いたします廃棄二輪車取扱店を見直いたします。指定引取場所を補完する二輪販売店のうち、使用済二輪車の適正な品質の評価(査定)でございますけれども、こちらができるお店及び盗難車両の照会等々に対応できる販売店を5,500店に絞り込みを行いました。この9月中に社団法人全国軽自動車協会連合会様のウェブサイトで公開してまいりたいというふうに考えてございます。

2番目といたしまして、自治体様への対応でございます。自治体等の放置車両排出につきましては、所有権の移転手続きですとか引取の要件の具備を確認し、引取の可否を排出前に判断する必要がございます。このため、排出時の留意事項や手続きについて詳細な御案内を実施する必要がございました。また、廃棄時無料引取開始により、本システムを利用する自治体の増加が見込まれるというところから、各自治体様の担当部署のメールアドレス登録を推進いたしまして、これによって迅速な案内・相談が行われる体制を構築することができました。現在登録していただいておりますのは921団体・1,088部署がメールアドレスの登録、御担当の登録をいただいております。既に本年7月より、これらの登録いただきましたメールアドレスに対しまして御案内ということで、利用の御案内を開始しているところでございます。既に自治体様から御要望いただきまして、マニュアルですとか申請書類等々を現在配布しているところでございます。

3番目としまして、「周知広報活動」でございますが、まずユーザーに向けてでございますけれども、参加事業者16社各社及びJARCを通じました廃棄時無料引取の案内を徹底してございます。また、各種イベントを通じまして、パネル展示やパンフレット配布による広報活動も昨年同様継続して実施してございます。

自治体等に関しましては、全自治体に対しましてパンフレット類を配布しているところでございます。住民広報媒体へのシステム案内の掲載を引き続きお願いしております。本システ

ムを利用いただく自治体には、電子メールによる情報配信も継続的に実施していきたいというふうに考えてございます。

続きまして、販売店向けでございますけれども、廃棄時無料引取時の注意事項を盛り込んだ対応マニュアルを作成し、送付してございます。特に、ウェブサイト公表します5,500店に対しましては、国内メーカー4社の卸販社が個別に現在説明を実施しているところでございます。

二輪につきましては以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、引き続き、中野さんのほうから。

○中野(日本自動車工業会) お手元の資料の4-2「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、御説明をさせていただきます。

まず1番目「経緯」でございますが、98年に鉛を対象とした自主取組での削減に取り組んできました。2002年に4物質、鉛に加えて水銀、6価クロム、カドミの4物質を対象に新目標を設定いたしました。

2002年削減設定時の削減目標の考え方でございますが、2番目になります。5点ございますけれども、4番目、こういった今回の対象車両については、乗用車のみならず、EU指令では対象外の大型商用車(トラック、バス)、こういったものも含めた自主取組としております。

2010年に導入した新型車の実績につきまして、表1のほうで御説明します。目標と実績をこの表1のほうにまとめております。

2010年は18モデル新型車で導入しております。乗用車17モデル、大型商用車1モデルでございます。鉛、水銀、カドミウム、こちらにつきましては全モデルで目標を達成しております。6価クロムにつきましては、乗用車では全モデル目標達成で、大型商用車で1モデル目標未達成が発生しております。これらの事情につきましては裏面のほうで御説明をしております。

まず、鉛削減への取組状況と実績でございます。図1のほうで御説明をしております。

このグラフを御覧いただいておりますように、2006年以降は自主取組の目標でございます185グラム以下の目標を達成してございまして、概ね100グラム前後で推移しております。2010年には86グラムの実績でございました。残っている、はんだ等の鉛につきましても、技術開発等を進めて、削減の取組を進めてきているところでございます。

(2) 水銀、6価クロム、カドミウムの使用禁止状況でございます。

①カドミウム、水銀につきましては、2010年の新型車の全モデルで達成していることは先ほ

ど御説明したとおりです。

②でございます。水銀につきましては、適用除外をしている部品としてコンビネーションメーター、ナビゲーション等のディスプレイがございますけれども、コンビネーションメーターにつきましては2010年で全モデルが対応、ナビゲーションの液晶のバックライト、ディスチャージの水銀等につきましても、一部のモデルで水銀フリーというのを達成しております、今後さらに拡大を図っていく予定でございます。

③番目、6価クロムでございますが、こちらにつきましては、EUの廃車指令で大型商用車は規制対象外になっておりますけれども、日本では2008年から全車種で使用禁止を継続してきておりました。しかしながら、2010年に国内で導入されました欧州メーカーと部品を共有化しているエンジン、これを搭載した大型商用車におきまして6価クロムが使用されていることが発見されました。これにつきましては、もう既に現在一部の部品について、6価クロムフリーの部品への切り替えを進めておまして、残りにつきましても速やかに6価クロムの使用を中止する取組を進めてきているところでございます。なお、EUの指令につきましては、別添のほうの資料で記載してありますので、そちらのほうを御参照いただければと思います。

今後の公表でございますけれども、これまでどおり、カタログ、ホームページ等で自主取組の達成状況を報告してまいります。

御説明のほうは以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、議題1の関係ですが、この件に対しまして御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。名札を立てていただきましたら指名しますので、あとマイクのボタンを押していただきまして御発言願えればというふうに思っています。いかがでしょうか。細田先生どうぞ。

○細田委員 ただいま御説明ありました資料4-2の今の6価クロムの問題です。2ページの3.(2)の③で、「6価クロムが使用されていることが発見された。」これは対応されて大変結構だと思いますが、どういう経緯で発見されたのか。つまりこのトレーサビリティの観点があるかと思うのですけれども、どういうプロセスでこれが発見されたのか、おわかりになれば御教示いただきたいと思っております。

○中野(日本自動車工業会) 設計段階では6価クロムフリーにするようにこのメーカーさんのほうでは図面上の指示をされていたということでございます。ただ、量産に入った段階で、IMDSという環境負荷物質を管理するシステムがございますけれども、そちらのほうで確認し

たところ、実際に入っていたということが発見されたということでございます。

○細田委員 ありがとうございます。

○永田座長 ほかにはいかがでしょうか。どうぞ、砂田さん。

○砂田委員 4-1の資料のところで、廃棄二輪車取扱店ということで全国5,500店という数字が出ていますが、近畿、大阪はどれぐらいあるのでしょうか、ホームページを見ればわかるかもわかりませんが、実はこの廃棄二輪車を回収するのに、軽トラが地域を回っています。無料で引き取りますって言いながらも、出すと運び出した手数料が要るとか、あるいは何がしかの金銭を要求されるという消費者被害が出ておりますので、こういうお店が身近にあれば、安心して二輪車を廃棄できますが、連絡すれば来て下さるのでしょうか。

○米山(本田技研工業(株)) 誠に申し訳ございません。ちょっと今手元に近畿圏のお店の数を持ってございませんが、ホームページのほうには掲載してございます。およそ1,000軒程度近畿圏であるというふうに考えてございます。

また、これらの店というのは基本的には二輪の販売店でございますので、お客様がお買い求めになられたところに御相談いただければ基本的にリサイクルの対応ができるという形でございます。

○砂田委員 ありがとうございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。ほかにはいかがでしょうか。どうぞ、大塚先生。

○大塚(直)委員 今の二輪車のリサイクルの自主取組でございますけれども、無料回収されるということで大変いいことだと思いますが、1点お伺いしておきたいのは、所有者の確認プロセスの追加ということで、具体的に何かお困りになったようなことがもしありましたら、どういう形でその確認をされているかというようなことに関して、いろいろ制度とかをつくっていかれるときに大変だったのではないかと思いますけれども、何かそれに関してコメントをいただけたらありがたいと思います。

以上です。

○米山(本田技研工業(株)) 基本的には自治体様につきましてはほとんどのところは条例等で所有権の移転手続き、占有権の移転ということをされているというふうに聞いてございますので、大きな問題はないかと思いますけれども、所有施設ですとか個人の経営のマンションの管理会社等々、そういう民有地の施設に違法に駐輪している、不法に駐輪しているといったもの、あるいはそこに放置されているといったものの処理につきまして、やはり所有権の移転のところ非常に気にかかるところでございます。私どもで回収した後にそこに止めていたユーザー

さんが出てきたということのトラブルがないように、私どもの仕組みとしましては、まず所有者の確認をいただくこと、それが盗難車じゃないかどうかの確認をいただくこと、そういう手続きを踏まえた上で私どもに排出していただくように御指導していきたいというふうに考えてございます。

○大塚(直)委員 ありがとうございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。ほかにはございませんか。

ちょっと私のほうから確認といえますか、ちょっとコメントいただければなと思うのですが、この資料3のほうの8ページ目に「行政処分等の状況」と出ていますね。これを見ると、90条というのは、これはたしか移動報告か何か、マニフェストか何かの関係の話で、これは大分減ってきているなという感じを受けるのですが、それ以外のところはまあほとんど横ばい状態かなというふうに思っていますけれども、この辺のところはどういうふうに解釈され、あるいは今後できるだけこの取消、停止とか、それから勧告も含め、指導・助言も含めてなのかもしれません、減るような努力が必要なんだろうと思いますけれども、何かコメントがあったらお願いします。

○豊住リサイクル推進室室長補佐 行政処分等の状況でございますが、これは自治体に対しましても、例えばエアバッグ類の問題がありましたように、集中的に対処をしていただくということもあたりいたしますので、そういう意味では方向として必ずしも0に向かうというものでもないのではないと思っております。やはり各地方自治体に対しましては、自動車リサイクル法の適正な施行をとということで、しっかり立入検査もしていただいて、勧告ですとか命令等の対象となるような事案があれば、ここは厳正に対処いただくということかと思えます。

○永田座長 これで見直しをやって、件数的にはそんなに多くないので問題ないのかなと思いつつも、内容をもう少し調べていただいて、特に例えば引取業者引取時の話で停止、取消とかというのがどういう内容で起こっているのかとか、その辺のところも次年度辺りまた御紹介いただければなというふうに思っていますが、よろしくお願いします。

○豊住リサイクル推進室室長補佐 各自治体にこの施行状況の調査をいたしますときに、内容もあわせて聞いている部分がございますので、また今後、特徴的なものですかがございましたときに御紹介なり御説明をさせていただければと思っております。

○永田座長 関連の添付資料、参考資料ですか、これができていますけれども、参考資料の4で、リサイクルの中で各メーカーごとの収支が出てきておりまして、これは加藤さんにお聞きしたほうがいいのかもかもしれません。最近収支が改善傾向にあるのかなど。この表では右端から

2つ目の欄の収支が平成22年で、累積で見えて赤の数が、22年のところは大幅改善されているというふうに見えて、年々改善傾向にあったということは事実としてあるのだと思いますけれども、この辺のところの見通しとか、あるいはこの累積で赤が解消されるような事態が起こってきたときにどう対応されるのか。それから、かなり累積で、この表でずばり出てきちゃっているのですけれども、日産自動車なんか結構大きいですね。こういうのを自工会内部でどう話し合いがされているのかというのを御紹介いただきながら、今後の見通し等をお話があったら聞かせてください。

○加藤委員 自動車工業会のほうから御説明させていただきます。

2010年度収支が黒字になったということと、その見通しということかと思えますけれども、自工会の中で、個別のメーカーのいろんな自助努力というものもありまして、ちょっと個々にはお答えできない部分もあるのですけれども、基本的には各社さん、特にASRを中心にいたしまして、いろんな新規開発施設を開拓したりですとか、かなりコスト低減に努力してまいりまして、その成果が出てきたというふうに考えてございます。

それから、今後の見通しということでございますけれども、これは自工会の中で、では収支が黒字になってどうするのだということで、これは当然リサイクル料金に反映させないといけないものですから、この自工会の中で調査した中で、たしか10社がリサイクル料金を今まで値下げしてございます。たしか全車種一斉に値下げしたところが1社、それからいろんな車種にモデルチェンジのときにリサイクル料金を値下げしているというところもたしか9社あったかと思えます。そういう形で今後ともリサイクル料金を下げていくという方向で対応していくのかな、こういうふうに考えてございます。

それから、特に収支が改善した部分というのは、法施行後7年たっておりまして、各社が社内のリサイクルシステム、これはある部分リサイクル料金に乗せておりますので、その減価償却が終わったという部分もあって、特に改善傾向が今出てきているということでございます。先ほども言いましたように、今後改善した部分についてはリサイクル料金の削減、リサイクル料金を下げていくという方向で今後取り組んでいきたいというふうに思っております。

○永田座長 ありがとうございます。

○横田委員 ちょっと話が戻るのですけれども、先ほどの取消の件なんです、川崎市なんです、一昨年うちも1件ありまして、実は解体業等の許可更新時に欠格要件の照会を、各自治体ですとか地方検察庁ですとか警察とかに照会するのですが、その際に1件あったのは、野焼きをやって罰金刑を受けたというところがございまして、それで取り消しをしたというような

ことで、そういう事例がございます。ですから、多分この件数も、そういった欠格要件の照会でそこに引っかかったからというケースが多いのではないかと推測されます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

○大塚(直)委員 ちょっと私のほうも戻っちゃいますが、さっき座長が聞かれたリサイクル料金の話ですけれども、御努力なさって収支の状況がよくなってきたのは大変いいことだと思いますが、このリサイクル料金に関して、部分的でもいいのですけれども、なかなか部分的というのは難しいかもしれませんが、参考資料の中に出てきていないのですけれども、各メーカーの各車種のリサイクル料金というのは、調べればすぐわかることですが、出していただいた方がありがたいのではないかなというふうに思いましたので、座長も聞かれましたので、ちょっと私のほうからはお願いとして申し上げておきたいと思います。

○永田座長 ありがとうございます。さっき御説明があったようなリサイクル料金を下げた、そういう状況なんか分かるような資料を入れておいたほうがいいかもしれませんね。それでこれと連動させるような文章の書き方というのにも必要になってくるのかもしれない。

いかがでしょうか。どうぞ、大橋さん。

○大橋委員 すみません。リサイクル料金についてなんですが、今この中にはちょっと見当たらなかったのですが、剰余金が今現在どのぐらいになっているのかということと、あと、今後離島対策、不法投棄対策につきましてもかなりの減少傾向にあって、今後もそのまま累計が増え続ける可能性があるのかなというふうにも考えられるのですが、その辺りの今後の対策という方針は何かございましょうか。

○豊住リサイクル推進室室長補佐 今の御質問は、特定再資源化預託金等のことであろうかと思いますが、発生状況といたしまして、資料3の14ページに、22年度発生分としまして18億円をお示ししております。恐らくトータルで今どのくらいかという御質問かと思いますが、そちらにつきまして、自動車リサイクル促進センターのほうからお答えいただければと思います。

○葛西自動車リサイクル促進センター専務理事 お答えします。自動車リサイクル促進センターの葛西でございます。よろしく願いいたします。

特定再資源化預託金等の残高、元本が今年の4月末の段階で72億4,300万円というふうになっております。

○永田座長 いいですか、それで。

○大橋委員 今使うことができるのが離島対策と不法投棄対策ということに限定されておりま

すけれども、今後この金額がずっと剰余金で残っていった場合に、さらに増えていく可能性もあると思うのです。そういったものをまた、今回の震災もそうですけれども、いろんな意味で柔軟な資金を捻出できるような、そういった改正も今後必要になってくるのじゃないかというように思いまして、一応発言させていただきました。

○豊住リサイクル推進室室長補佐 ありがとうございます。

この特定再資源化預託金等につきましては、ただいま大橋委員から御指摘がありました指定再資源化機関の実施いたします離島対策支援事業及び不法投棄等対策支援事業に加えまして、資金管理法人が実施いたします資金管理業務、情報管理センターの実施いたします情報管理業務に要する費用にあてることができるかとされております。

また、先ほど不法投棄対策支援事業の実績が平成22年度にございませんでしたように、また全国的な不法投棄・不適正保管の状況も相当程度改善されているといったこともございます。そういった意味では、特定再資源化預託金等の用途につきましては、自動車リサイクル法に定めのあるものでございますので、検討が必要と思っております。

○永田座長 どうも。あとはよろしいでしょうか。最後にまたまとめて御意見をちょうだいする機会を設けますので、何かありましたらそちらで御発言いただければというふうに思います。

続きまして、議題の2番目に入らせていただきます。資料5の関連でございます。

【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のフォローアップ状況】

まず資料5-1、それから1つ飛んで5-3につきまして、事務局より説明します。間の資料の5-2につきましては、一般社団法人日本ELVリサイクル機構副代表理事の大橋岳彦様より御説明をお願いしたいと思います。議題1と同様に、説明の後で質疑応答の時間を設けさせていただきます。

それでは、資料番号の順に説明をお願いいたします。まず事務局から、高橋室長補佐、よろしく申し上げます。

○高橋リサイクル推進室室長補佐 では、資料5-1につきまして御説明いたします。「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」の策定及びフォローアップ状況について」という資料です。

冒頭の挨拶にもありましたとおり、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がまとめられたことを踏まえまして、本合同会議の下に新たにワーキンググループを設

置し、今年の2月に使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書が取りまとめられました。

その内容としましては、この資料の2枚目に別添1という形でつけておりますので、また後ほど御覧いただきたいと思っておりますけれども、下取りや不法投棄などの場面ごとの判断のよりどころになるガイドラインということでまとめているものです。

このガイドラインを踏まえたフォローアップ状況について、資料5-1の1枚目にまとめております。それぞれの関係業界及び自治体での取組と対応について記述されています。日本自動車販売協会連合会では、機関誌でその概要を掲載したり、その報告書を送付するといったようなことをやられています。

それから、全国軽自動車協会連合会では、報告書について会議などで説明をしたり、文書で通知をしています。

2ページ目になりますが、日本中古自動車販売協会連合会では、機関誌でその報告書の概要を掲載したり、ネットワークでの掲載、それから理事会などでの報告書の内容の報告などをしたりしているところです。

日本オートオークション協議会でも、その委員会において報告書の説明をするなどのことをされているということです。

それから、日本ELVリサイクル機構では、広報誌に報告書の概要を掲載するといったことですか、会員の専用サイトに報告書の中身を掲載している。あと、その報告書に対する説明をブロック会議などで行っているというような取組をされています。

また、自治体への対応ということですが、自動車リサイクル関係の自治体に対しまして報告書を配布しています。また、自動車リサイクル関係行政連絡会議というのがブロックごとに開催されておりますが、こちらで報告書について説明をするほか、全国廃棄物・リサイクル行政主幹課長会議というのがございますが、その中で報告書の取りまとめについて周知をしています。

また、本資料の3ページ目には、日本ELVリサイクル機構で定めました使用済自動車／中古自動車の売買に関する承諾書を添付しています。

関係業界の方々から何か補足の御説明があればぜひよろしくお願いいたします。

○永田座長 もし大橋さんよろしければお願いいたします。

○大橋委員 別添2の資料でございますが、やはり今回ガイドラインに関しまして、引取業者の必要な情報提供ということが非常に大事であるという報告を受けまして、まずは売主様、それと売買につきましてまず初めに使用済自動車か中古車かということをお聞き

するということです。それと、それに伴って、使用済自動車であろうと、現在もう有価で流通しておりますので、車両価格、それと必要な経費を書き込むようにしております。また右側には、これによって自動車税、自動車重量税、自賠責保険、こういったものがどのぐらい還付されるのかという金額を書き込みまして、その差引残額、この額をきちっとユーザーに明示するというのでこの書式をつくりました。

解体業界でもそれぞれ、使用済自動車の買取ですとか、そういったことを取り組んでいる団体も多数あります。そういったいろんな書式も交えまして、ELV機構の会員の中で、そういった書式を持っていらっしゃる方に、こういった書式でユーザーに説明してはどうかということで推奨してホームページ上に張りつけて、これを使ってもらおうよう推奨しております。

○永田座長 どうもありがとうございました。ほかにはございませんでしょうか。どうぞ。

○林委員 自販連、自動車販売協会連合会の林でございます。補足の説明をさせていただきたいと思います。

今年の2月にまとめられました報告書の8ページに、所有者の関心の高い情報の例ということで、経済産業省さんのほうでこういう形で、還付例なども説明する資料のひな型といいますか、これが出ました。

そこで、自販連としましては、関連の部会であります新車並びに中古車部会で、これが現場で実際に使われるように、よりわかりやすいものにしようということで、現在自販連バージョンというのをつくって、現場で浸透させやすいように、よりよいものになりたいということで現在策定中でございます。いずれ、9月、10月の委員会で機関決定をして、全国の会員に展開をする予定でございます。これはあくまでもひな型ということなので、あとは各社で対応して、作り替えながら、お客様にちゃんと説明できるようにしようということで取り組まさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○永田座長 決定されましたらホームページか何かでその資料は公開される……。

○林委員 はい。そのようになると思います。

○永田座長 わかりました。

ほかにはいかがでしょうか。もしおありのようでしたら、後ででも、この議題について議論する中ででも御紹介いただければというふうに思いますので、ちょっと先へいかさしていただいて、ELVリサイクル機構の大橋さんのほうから資料5-2を説明していただきます。

○大橋委員 それでは、資料5-2について御説明させていただきます。

平成22年1月、去年の1月に発表されました自り法見直しの報告書におきまして、リユース

部品の利用促進を図るための課題として取り組んだ内容でございます。

今回の発表主体は一般社団法人日本自動車リサイクル部品協議会ということでなっております。これは1995年に設立されており、中古部品流通団体12団体、約500社が会員で構成されております。またほとんどの会員が日本ELV機構の会員にもなっておるといった団体でございます。

今回の自動車リユース部品の「品質・保証基準」共通化、これは現在500社、大きく4つの流通システムで部品を流通しておりますが、今まで各システムごとにそういった保証基準ですとか品質基準、そういったものが、一定線はあったのですが、共通化されてないということで、これについて今回歩調を合わせて統一化していこうということで取り組んだ内容でございます。

資料の1ページ目でございます。その共通化の背景を書かさせていただきました。こういった課題を指摘された次に、地球環境保全、温暖化防止の観点から、CO₂削減効果の明確なリユース部品の利用促進を図る。

(3)自動車利用長期化の時代、安価な修理費の提供につながり、一般消費者の利便性に貢献できるということで取り組んでおります。

2ページはその商品化の工程です。

3ページへ移りまして、まずリユース部品の大きな特徴を3つ挙げております。これは安価、安心、環境という大きく3つを取り上げました。

安価という部分では、新品部品の概ね半値以下で流通している。また附属品(アッセンブリー)、例えばドアですと、ガラスからレギュレーター、モーターまでついているアッセンブリー商品であるので非常に便利であるということです。

続きまして、安心ということですが、これは現品テストを実施して、保証付きで販売している。また、今回はその保証・品質基準についても各団体の共通化を図りました。

また、環境につきましても、平成14年にはグリーン購入法の指定商品、指定物品となっております。また、今回グリーンポイントという形でCO₂削減数値の見える化を果たしております。また、省エネルギー、省資源にも貢献するという特徴を持っております。

4ページへ移りまして、やはり自動車整備事業者様の声ということで、いろんな声、これは平成21年整備白書からもありますように、赤丸で記しましたように「きちんとした保証が欲しい」ということの声も、かなり多くの声が寄せられているということです。

5ページに参りまして、今回のこの「共通化のポイント」でございます。これはすべてのリ

ユース部品が保証対象ということになります。また、順守すべき統一基準の採択、品質チェック項目の開示ということを今回のポイントとしております。

6 ページにその品質・保証基準が具体的に示されております。エンジン、ミッションに関しては6 カ月、5,000キロまでということです。それと、コンプレッサー、セルモーター、その他7 品目、これに関しては3 カ月、3,000キロまで。上記の9 品目以外に関するエンジン、ミッション、足回り、電装部品、そういったものに関しては1 カ月、1,000キロまで。また、外装・内装部品については、現品確認のための1 週間の確認期間を設けております。

その保証内容でございますが、もちろん代品の交換、また返品受付、また代品交換におきましては、再組み換え工賃の支払いを保証しております。

7 ページは、1 つの例としてエンジンの場合の品質基準の例を、こういったテスト項目、チェック項目を設けておるといことであります。

8 ページの「リユース部品の環境負荷削減効果」ということで、これは、リユース部品の活用によって環境負荷削減効果をLCAの考え方にに基づき定量化したということです。例えば下にありますフロントドア、これについては91.7キログラムCO₂の削減になる。こういった数値に見える化することによって、ユーザーに対してもどれだけ環境に貢献しているかということもアピールできるのではないかとこのところでは。

「今後の取組み」、9 ページでございます。今後この9 品目以外の品質基準の策定を行っていくことと、また関連団体との連携、また、来年度になりますが、一般消費者へのさらなる広報をしてまいりたいというふうに考えております。

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。

それでは、続きまして、資料の5-3について、豊住室長補佐のほうから。

○豊住リサイクル推進室室長補佐 それでは、資料の5-3を御覧ください。こちらは昨年度環境省で実施いたしました調査の概要を御紹介いたしております。

こちらは、昨年1月に取りまとめられました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中で、自動車中の有害物質の削減につきまして、その自動車製造業者等によります自主的な取組が進められておりますけれども、その効果を検証しつつ、目標や取組の公表のあり方等、必要に応じて見直していくことが求められるとありまして、その検証の部分といたしまして、ASRの有害物質調査を実施いたしました。それから路上放置車両処理協力事業の廃止を前提といたしまして、自動車リサイクル促進センターにおきます不法投棄等対策支

援事業がより活用しやすいものとなりますよう、中小規模支援をするときに当たっての手続きの整理等を行うと提言をいただいておりますので、調査を実施したものでございます。

まず1ページ目を御覧ください。目標につきましては先ほど御紹介したとおりでございますので、調査結果から御紹介いたします。

環境省では、中小規模の不法投棄事案への支援事業適用シミュレーション調査を行いました。これは自治体アンケート調査とシミュレーション調査から成っております、全国47都道府県・66保健所設置市を対象といたしまして、支援事業の活用意向等についてのアンケート調査を実施いたしております。全体の7割が過去に支援事業の利用を検討したことがない、該当事案がないという回答をされております。

理由といたしまして、路上放棄車両処理協力会によります支援を利用した、行政代執行が要件のため実施は困難である、引渡料金が比較的安価で制度利用のメリットがない、あるいは所有者・原因者が自ら撤去といったような回答が同程度で多くございました。

そこで、行政代執行の困難性につきまして具体的に尋ねましたところ、費用求償が困難であるということ、あるいは支障が不明確である、いわゆる生活環境保全上の支障でございますけれども、こういった回答が多く見られてございます。また、約半数の自治体におきましては、行政代執行の経験がないといったこともわかりました。

この調査の過程で収集されました原因者不明の小規模事案2件をサンプルにして、支援事業の適用シミュレーションを行ってみました。その結果、支援事業の適用を確実にするために幾つか留意点はございましたけれども、支援事業の出えん要件に照らし明らかに要件を欠くものはございませんでした。したがって、いずれも適用対象となり得ると考えられます。

他方で、行政代執行に当たりまして準備すべき書類と、それから支援事業の要請に当たりまして必要な書類といったものを比較した結果、支援事業のほうで必要とされる書類があるなど、あるいは申請の参考とするガイドラインに記載されています記入事例が大規模事案を想定して策定されているといったことがありまして、中小規模事案を想定した記入例が必要なのではないかと考えられました。

また、使用済自動車に由来する廃棄物の不法投棄の事案といたしましては、車のままというものではなく、廃家電等由来の破碎残さと自動車破碎残さが混在する不法投棄事案もございます。また、これらの対処として、撤去ではなく原位置対策が計画されるものもございます。

このような事案に対して直ちに現行の支援事業を適用するということは困難であるという状況がございましたので、支援事業の適用が見送られてきたということがございます。今後こう

いった事案も対象とできるように支援事業の要綱の改定も視野に入れて検討が必要なのではないかとこの調査結果になっております。

また、これまで、路上放棄車処理協力事業との役割分担を考慮いたしまして、概ね100台以上の大規模事案を支援事業の対象として想定をいたしまして、自治体に対しましてもこのような方針に沿っての説明を行ってきております。このようなこともありまして、中小規模事案に支援事業を活用することについての自治体における検討がなされることが少ないのではないかと考えられますので、今般、路上放棄車処理協力事業の終了を受け、支援事業につきましても、100台以上の大規模事案に限らず、中小事案の適用が可能であるということを自治体に向けて広報・周知することが必要ではないかと考えているところでございます。

次、3ページを御覧ください。「ASR中の有害物質分析調査結果概要」でございます。

調査の概要でございますけれども、環境負荷物質である鉛や水銀等の自動車部品への使用量削減が始められた時期を挟みまして、平成8年以前に販売されている車が使用済自動車となったものと、それから平成12年以降に販売された車が使用済自動車となったもの、これらをそれぞれグルーピングしまして、70台それぞれ確保し、解体・破砕して得られましたASRを試料として分析を行いました。

その結果として主なものをお示ししたのが下のグラフになっております。平成8年度以前の使用済自動車の分析結果が濃い棒グラフになっておりまして、平成12年度以降の使用済自動車が薄い色のグラフになっております。

特に鉛を御覧いただければと思うのですが、平成8年以前の古い車と平成12年以降の車とでは、その分析結果に差が出ているということが御覧いただけるのではないかと考えております。

なお、右側の表、カドミウムと水銀につきましては、平成8年以前と12年以降、同じ高さになっておりますけれども、本文のほうを御覧いただくと、平成8年以前が、例えばカドミウムで言えば平均1mg/kgであったところ、平成12年度以降は、これが定量下限になっておりますので、定量下限値未満であり、グラフ上は並んでおりますけれども、そこにも若干差があり、平成12年以降のほうが低めになっていると考えております。

以上資料5-3を御説明申し上げました。

○永田座長 どうもありがとうございました。

続きまして、資料5-4以降についても御説明をいただきます。各種回収スキームについてということで、5-4から5-6まででございます。まず5-4、日本保安炎筒工業会事務局

長の五十嵐豊様から。5-5は社団法人電池工業会自動車用電池リサイクル特別委員会委員長の佐野徹様。5-6は一般社団法人日本自動車タイヤ協会リサイクル事業本部長関正文様より、それぞれ御説明いただきます。

それではまず、発炎筒のほうの関係から。

○五十嵐（日本保安炎筒工業会） それでは、資料5-4「使用済自動車からの廃発炎筒処理システムについて」御説明させていただきます。

日本保安炎筒工業会では、平成22年での報告のとおり、使用済自動車の処理段階からの発炎筒（自動車用緊急保安炎筒）処理システムにつきまして検討し、平成24年4月、来年の4月に引取を開始すべく、実務的な課題に取り組んでいるところでございます。

今般構築する処理システムにつきましては、先行しております整備段階（自動車販売業者様や自動車部品販売業者様）からの引取も行い、廃発炎筒につきまして統一的な処理システムとするというふうに考えております。

また、廃発炎筒の安全な取扱いを推進するために、日本保安炎筒工業会内に専門委員会（セーフティー・マネジメント・プログラム委員会）SMAP委員会と呼んでおります。を立ち上げてまして、具体的な取扱い方法等について検討を行っているところでございます。検討結果を含めまして、安全な取扱い方法等について保安炎筒工業会ホームページ上で開示するほか、関係者の方々に説明等を実施する予定でございます。ホームページのアドレスは記載のところでございます。

この発炎筒につきましては、火薬類取締法第2条に定められましたがん具煙火に相当しております。廃棄物となっても火薬類取締法の適用がありまして、運搬時は火薬量2トンを超えた場合、貯蔵時は火薬量25キログラムを超えた場合に、火薬類としての適用がされております。25キロ以上のがん具煙火の貯蔵に当たっては、がん具煙火貯蔵庫での貯蔵が必要となってまいります。がん具煙火貯蔵庫の設置に際しましては、火薬類取締法により都道府県知事からの許可を受けなければならないというようなものでございます。

続きまして、「新システムの概要」につきまして。新システムは、火薬類取締法の制約を踏まえまして、また、廃棄物処理法の特例であります広域認定制度を活用したシステムとしてまいります。システム開始後は、発炎筒メーカー各社は、将来必要となります処分費用を製品価格に含めまして販売させていただき、処分費用が価格に織り込まれた製品が廃棄される際には、廃棄時無料で引き取ることとするというふうに考えております。資金決済法の前払式支払手段として登録したシールを製品に貼付しまして販売時徴収ということで考えております。

システム開始前に販売された製品につきましては、廃棄用専用箱の売買によりまして廃棄時処理費用徴収とし、関係者の御理解をいただきまして、システム開始後に処分費用の販売時徴収が滞りなく進んだ場合には、将来、廃棄時徴収をやめまして、すべて廃棄時無料で引き取る予定でございます。

現在検討中の具体的な取り回し等につきましては以下のとおりでございます。

まず、発炎筒メーカー各社は共同で、各県に1カ所程度の廃発炎筒の引取場所（以下指定引取場所という）を配置する予定でございます。指定引取場所につきましては、焼却施設を有しております産業廃棄物処理業者とし、発炎筒メーカーが取得する広域認定範囲とする予定でございます。

排出者につきましては、廃棄に当たりまして、廃棄用専用箱を日本保安炎筒工業会または発炎筒メーカー各社より入手していただきまして、廃発炎筒を専用箱に詰めた上で、これを指定引取場所に持ち込んでいただきまして、指定引取場所はこれを焼却処分するというふうを考えております。

廃棄用専用箱につきましては、1箱当たり150本入りを想定しております。これは火薬量で12キロ程度ということになります。指定引取場所につきましては、貯蔵する火薬量が25キログラムに達する前に、引き取った廃発炎筒を速やかに焼却処分するという予定でございます。

廃棄用の専用箱の販売、処理に係る情報開示等につきましては、排出者の利便性を考慮いたしまして、情報システムの利用を現在検討しているところでございます。

次のページに本システムの概要図の案を示さしていただいております。

続きまして、「関係者への周知・検討状況」といたしましては、発炎筒の流通は、主といたしまして新車搭載用として自動車製造業者等、交換用として自動車販売業者・自動車部品販売業者及び整備事業者様、交換用を主とする一般の小売業者の3つの経路がございます。新システムでは、製品価格に処分費用を上乗せすることから、発炎筒メーカー各社によりこれら関係者に対しまして御説明を差し上げまして協力を求めているところでございます。

また、廃発炎筒につきましては、使用済自動車処理段階及び整備段階からの排出が中心となると考えております。このことから、各事業者団体様に対しましてシステムの御説明を随時行ってまいります。具体的な指定引取場所の選定に際しましては、使用済自動車処理段階、整備段階での関係者の利便性を考慮いたしまして、可能な限り地理的な配慮を考慮しながら配置を考えております。

関係者の御理解、御協力が欠かせないということから、システム開始後におきましても、実

績を踏まえつつ、関係者の利便性を高めるために、検討をさらに継続していく予定でございます。

最後に、今後の予定でございますが、2012年4月、来年の4月から新システムで廃発炎筒引取を開始できますよう、現在物流、指定引取場所の設置、広域認定の取得、金流といたしましては前払いシールの準備、廃棄用専用箱取り回し等、情報流といたしましてはITシステム化、周知・広報といたしましてはホームページ、関係者等への協力依頼等によりましてシステムの周知、そうしまして、安全な取扱い推進のためにSMAP委員会におきまして検討・開催について、次の工程で進めてまいります。物流、金流、情報流、周知・広報、SMAP委員会ということで、来年4月からシールを貼付し、引取を開始するべく今作業を進めているところでございます。

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。

続きまして、自動車用バッテリーの関係をどうぞ。

○佐野(電池工業会) ただいま御紹介いただきました電池工業会リサイクル委員会の佐野と申します。よろしくお願いいたします。

私から自動車用鉛バッテリーのリサイクルシステムの見直しについて御説明させていただきます。資料はお手元の5-5を御覧いただければと思います。

1. 「産構審・中環審とりまとめまでの経緯」といたしまして、平成6年10月から国内バッテリーメーカーは下取り回収システムを構築し、運営をしております。その間に輸入バッテリーが非常に増大し、鉛相場の価格も下落した、いろいろなシステムの見直しがこれが必要になりましたということになった。

そこで、産業構造審議会及び中央環境審議会に検討会が設置され、平成17年12月に報告書が取りまとめられました。

その内容は、aとして、輸入バッテリーを含む国内に投入されるバッテリーの回収・リサイクルの実効性が確保されるシステム、bとして、鉛相場の影響を受けない継続的・安定的なシステム、以上2点を基本的な考え方とし、無償で回収することが必要であり、資源有効利用促進法を適用することが適当とされましたというような内容で報告書がまとめられております。報告書の内容としては下に記載されているとおりでございます。

次のページ、2. として「産構審・中環審とりまとめ以降の検討状況」といたしまして、本来であれば平成18年度中に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したが、

法的な課題の整理や利害関係者が多数存在し、またその他の課題、その他の課題というのは鉛が非常に高騰したという問題がございます。いろいろの問題があり、リサイクルシステム構築の検討には長期間を要してまいりました。

その後、平成22年1月29日に、経済産業省情報通信機器課と電池工業会の間で、バッテリー業界のみで当面对応可能なBAJ新自主スキーム案を検討するとの方向性が合意され、平成22年5月7日、電池工業会から経済産業省情報通信機器課に対して、バッテリーメーカー4社がSBR A、これは鉛蓄電池再資源化協会が広域認定申請を行うBAJ新自主スキームの提案を行い、現在、環境省や関係業界と調整を進めております。

また、このBAJ新自主スキームにバッテリー単体輸入事業者の参加も視野に入れながら現在検討を進めております。

システムのスケジュールは、広域認定申請は2011年8月、広域認定は2011年11月、トライアルは2012年1月から3カ月間、そして運用期間は2012年4月から予定しております。

環境省のほうには、今年3月24日に自動車用バッテリーのBAJ新自主スキームの構想について、最終の広域認定申請の事前相談をいたしました。これに基づいて申請書類を作成し、7月28日に提出をし、現在事前確認を受けているところでございます。事前確認終了後、申請書が受理され、概ね3カ月後、これは11月末と予定しておりますけれども、認定いただくことを予定しております。

以上簡単ですが、鉛バッテリー、自動車用バッテリーの件でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

続きまして、タイヤの関係。

○赤松（日本自動車タイヤ協会） 一般社団法人日本自動車タイヤ協会でございます。

それでは、資料5-6に基づきまして、タイヤ業界におけるリサイクルの取組について御説明申し上げます。

○関（日本自動車タイヤ協会） では、説明は私のほうからさせていただきます。

まず1番に「廃タイヤの処理フロー図」というのがございまして、これがタイヤ業界における廃タイヤの処理ルートになっております。ここにありますように、一般消費者からの廃タイヤ、これにつきましては廃棄物処理法の6条の3という適正処理困難物の指定を受けておりまして、これについてはタイヤ販売店・販売会社、要は売っているお店で販売時に引き取るように、こういう要請が法律に基づいてされておりますので、これは平成7年からそういうことになっております。ですから、我々としましては、一般消費者が粗大ごみで自治体に出す代わりに、販

売店・販売会社がタイヤを処理費をいただいて引き取る、こういうシステムになっております。

それから、もう1つ、事業系ユーザーさんからの産業廃棄物扱いの廃タイヤにつきましては、従来はこれも一般廃棄物と同様に、タイヤの販売店、販売会社で引き取っておりましたが、これが今年の平成23年4月1日に廃棄物処理法の施行規則の一部改正がありまして、今年の4月1日からはタイヤ販売店等は産業廃棄物処理収集運搬業の許可がないと原則は引き取れないということになりましたので、今年の4月1日からは排出事業者さんからの産業廃棄物系の廃タイヤにつきましては、法律の趣旨に則って、自ら処理をしていただくということが原則となっております。

続きまして、2番目が「リサイクル状況」で、これは昨年度1年間の状況ですけれども、タイヤの場合には、タイヤの交換時に発生するもの、タイヤ取替え時、それから廃車時に廃車から発生するもの、廃車時、2種類がありますけれども、年によって変動はありますが、本数で言うと大体1億本弱、発生量で言うと100万トン弱、このぐらいが毎年発生する量となっております。

一方、下側のリサイクルの状況ですけれども、近年は廃タイヤというか、燃料の価格の上昇が非常に激しいものですから、廃タイヤにつきましても、特に切断破砕加工した、細かく刻んだもの、これを燃料として使用するところが非常に多くなっております。ここにありますように熱利用という形が主体で、燃料のかわりに利用される。リサイクル利用の合計としましては、右下のところにあります。昨年、2010年度の実績では、91%のリサイクル率ということになっております。

続きまして、次の3-1番が「不法集積・不法投棄状況」ですけれども、これは昨年、今年の2月時点の調査であります。不法集積といいますのは、倒産等で、集めていた業者が倒産した等での山が残っているもの、それから不法投棄というのは、誰が捨てたかわからないものが山奥なんか捨てられているとか、こういうものが不法投棄になります。

御覧のように、各地域の本数につきましてはここにありますが、全体の量の推移としましては次の3-2番でございます。これを見ていただければわかりますように、ここ数年間に処理も、自治体での処理も進み、量的には相当減っているというのが今の状況です。

それから、次の4-1番が「原状回復支援制度運用スキーム」といまして、これはタイヤ業界が独自に行っております廃タイヤの不法集積・不法投棄等を撤去するときに支援するシステムです。

こちらはどのようなものかといいますと、自治体による任意の廃タイヤ撤去、含む行政代執

行ということで、これは行政代執行を条件にはしていません。自治体の事業としてやるものに対して支援していきましょうというスキームです。

こちらの支援条件としましては、いろいろここに書いてありますけれども、まずその廃タイヤを撤去するというを自治体の事業としてやるということ。こういう場合に支援額としてタイヤ業界が撤去費用総額の3分の2又は3,000万円を上限として自治体に対して支援をしていく、こういうシステムを独自に運用しております。

それから、その次の4-2番が今の「原状回復支援実績」ですけれども、こちらの支援のシステムは2005年から開始しております。今まで6年間、実際には去年は申請がございませんでしたので、5年間の累計では約300万本、それから3万トンの撤去に対して支援を行っております。支援総額では約3億4,000万円です。

こちらは、去年はたまたま申請の実績がありませんでしたが、今年度は今のところ1件、撤去を行いたいので支援を予定している自治体がございます。

簡単でございますが、以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

続いて、資料5-7に基づきまして、これは事務局のほうから説明いたします。どうぞ。

○畑田自動車課課長補佐 それでは、資料5-7の説明をさせていただきます。

こちらは自動車リサイクル法の省令改正案でございまして、今年度改正を2点予定しておりますので、その御報告をさせていただきます。

1つ目は、「リチウムイオン電池等の取扱いについて」ということでございますけれども、現行制度では、解体業者が使用済自動車の解体を行うときには、その自動車の再資源化を行わなければならないということが法律上義務づけられておまして、この基準というのが省令で定められております。この解体工程における再資源化に関する基準の1つとして、事前回収物品、すなわち、鉛蓄電池、タイヤ、廃油、廃液、それから蛍光灯、こういったものを回収して、これを技術的かつ経済的に可能な範囲で再資源化を自ら行うか又は当該再資源化を業として行うことができる者に引渡すことということが省令に規定されております。

今回の改正案では、この事前回収物品にリチウムイオン電池、それからニッケル水素電池を追加したいという趣旨でございまして、その理由は、この法律をつくったときに事前回収物品というものを定めたときには、解体工程で回収を行うということが資源の有効利用に資する、それから解体工程で回収しなければ、その後の破碎工程で再資源化が困難である、それだけではなくて、ASRの量を増加させ、またこれらがASRの中に混入した場合にはASRのリサ

イクルが困難になるというものであって、解体工程での回収を義務づけておく必要があるという趣旨で位置づけているものでございます。

それで、今般のリチウムイオン電池につきましては、これを搭載したハイブリッド自動車、それから電気自動車というものがもう既に市販されておりますので、これから使用済自動車の発生量の増大というものが見込まれますけれども、このリチウムイオン電池に関しましては可燃性の電解液を使用しているということでございますので、これがそのまま破碎工程に流れた場合には、破裂・発火の危険性があるということで、これは確実に破碎前に取り外しを行うという必要があるかと思えます。

それから、あわせて、ニッケル水素電池、これを搭載したハイブリッド自動車というのは既に10年以上前から普及しておりますので、一定量の使用済自動車の発生が既に起きておりますけれども、これは現状ではニッケル水素電池というものが有価で取引されているということでございますので、確実に解体工程において回収がされているというふうの実態を把握しておりますけれども、この物性を見ますと、これもアルカリ性の電解液を使用しておりますので、破碎工程に混入した場合には、作業安全上の危険性を否定できないということでございますので、こちらにつきましても今回のリチウムイオン電池の位置づけとあわせて、確実な回収を制度上でも明確化しておくという必要があるかと思えます。

こうした趣旨から、これまで指定しておりました鉛蓄電池と同様に、車載用のリチウムイオン電池、それからニッケル水素電池というものを事前回収物品に追加しておくことで確実な回収を担保しておくということが今回の改正の趣旨でございます。

ただし、備考で書いておりますけれども、このリチウムイオン電池というものは、電池パックの状態で充放電等の制御管理を行っておりまして、その状態において安全性が保たれているということです。これは分解等を行った場合には適切な保護制御が行われないうことで危険になりますので、必ず、その取り外した後自由にしていというのではなくて、適切な取扱いが行われるようにすべきであるということでございます。これは技術的な内容につきましては後ほど自工会さんのほうから補足をしていただくことにしております。

それから、既にもう電気自動車は市販されておりますが、これは現状市販されているものすべてにつきまして、販売元である自動車メーカーにおいてその電池の回収スキームが準備されております。電話をかければ確実に回収するというふうになっておりますけれども、これから普及の状況というのを踏まえながら、確実な再資源化がなされるような方策というのは、これはメーカーそれから解体業界等ともお話をしながら、そのリサイクル等のあり方については引

き続き検討を行っていく必要がある。この省令で事前回収物品に指定したからといって、それですべてが終わりということではなくて、今後の普及の状況を踏まえながら、引き続き検討を行っていく必要があるというふうに考えております。

それから、もう1つ省令改正案としまして、輸出取戻しに係る手続きの円滑化というものも考えております。これは現行制度では、自動車が国内で使用済とならずに、中古車として輸出されたという場合には、これは国内でリサイクル料金が必要となりませんので、その所有者は自動車リサイクル料金を取戻すことができるということを法律上位置づけております。これは輸出取戻しと呼んでおるのですが、その申請に対しては、確実に輸出をしたということを証する書類として以下の3つを申請に必要としております。

1つ目には輸出許可証の写し、それから2つ目には船荷証券又は船舶による運送契約に関する書類の写し、それから3つ目に輸出仮抹消登録証明書又は輸出予定届出証明書の写しということなんですけれども、この2つ目と3つ目につきまして、今回改正案では、1つには航空機による運送の契約に関する書類、それから登録事項等証明書又は検査記録事項等証明書の写しに関しても、この輸出の事実を証明する書類として認めてもいいのではないかとということで改正をしたいと考えております。

この1つ目の航空機輸送の書類の追加につきましては、これまでこの輸出取戻しというのは主として船舶による運送を想定して制度を構築しておりました。しかし、実態を見てみますと、海外の自動車メーカーが国内で新車のテスト走行をするという場合に、航空機輸送によって輸出入を行うという場合がございますので、制度の趣旨に立ち返って考えてみますと、その輸出の手段によって、船ではいいけれども飛行機ではだめということを区別する蓋然性というのは存在しませんので、当然これは航空機輸送の場合につきましても輸出取戻しの手段を認めるべきであろうということですので、確認書類として航空機輸送に関する書類についても今回追加したいというふうに考えています。

それから2つ目に、登録事項等証明書、それから検査記録事項等証明書の写しについても追加したいという趣旨につきましては、これまでの現行省令では、輸出仮抹消登録証明書、それから輸出予定届出証明書を規定しておりましたが、これはあくまで通関時の確認書類でございますので、輸出が終わってしまえばもうその書類は必要ないということで再発行がされないという性質のものでございます。

ただ一方で、輸出取戻しの申請を行うのは輸出した後でございますので、事後的に書類をもし紛失してしまえば、再発行されなければ輸出取戻しができなくなるということがございま

た。一方で登録事項等証明書等につきましても、書類の内容で輸出予定あるいは輸出がされているという旨を確認できますので、これらの書類についても確認する書類として追加してもいいのではないかとこのように考えています。これは今般の東日本大震災で被災をして、自動車を輸出したけれども、その輸出仮抹消登録証明書等が流失して紛失しているというケースもございますので、こういった方々に対しても再発行が可能な書類を認めることで救済措置になるのではないかとこのように考えております。

それでは、リチウムイオン電池に関しましては技術的な内容もございますので、自工会さんのほうから補足をさせていただきたいと思っております。

○加藤委員 ありがとうございます。自動車工業会のほうから補足させていただきます。

現在、車載用の駆動用の電池でございますけれども、取り外した後に簡単に他用途に転用できるような報道なり、雑誌なんかでもいろいろ出ておりますけれども、特に安全性の確保という観点から若干補足させていただくということで資料を用意させていただいております。

パワーポイントを1枚めくっていただいて、「バッテリーの構造例」とございますけれども、一般的には3層構造になってございます。電池セルの集合体、一番左側にありますけれども、これが電池モジュール、電池モジュールの集合体が電池パック。電池モジュールにはそれぞれセンサーユニットというものがついておりまして、電池パックはそれを束ねるコントロールユニットもまた持っている、こういう構造になってございます。

2ページ目、コントロールユニット、これはどういう機能を持っているかということですが、これも、充電なり放電の管理制御、電流、電圧、温度、いろいろございますけれども、こういうものの制御、それから充電、放電の状況を記憶する機能も持っております。

3ページ目、次のページです。ちょっとページの番号がついておりませんが、右上に「総合制御例」と書いてあります。車両本体にもこのような形でコントロールユニットがついてございます。

4ページ目に、その下でございますけれども、車両と電池パックの間でさまざまな制御、これは「総合制御」と書いてございますけれども、いろいろ制御を行っております。例えばセル間に性能差が生じたとき、それを認識して車両の走行条件を加味して過充電ですとか過放電、こういうものの異常状態とならないような保護機能を持っている。また、ユーザーにもサービスを促したりしているという制御機能を持っているということでございます。

次のページ、「その他用途の制限」ということで、そのようなことから、電池パック、これは車両から取り外して単体でその他用途に使用した場合というのは、車両側との総合制御が

できなくなるということで、電池の保護制御機能がなくなるということで、自動車メーカーとしてはその他用途での性能、品質保証を今していない状況です。できないと言ったほうがいいかもしれませんが、そういうことから、最後のページですけれども、安全面も含めて、取り外した電池、これの適切な処理なり再資源化のためには、自動車メーカーの回収ルート、ここの利用をぜひお願いしたいというふうに考えてございます。

それから、最後のページに、自動車メーカーは今どういう回収スキームを持っているのかということで、1つの例で、これは三菱さんの例なんですけれども、ちょっと時間の関係もあって割愛させていただきますけれども、各社既に販売しているメーカーはそれぞれ個別の回収スキームを準備、案内しているところですので、ぜひ活用していただきたいというふうに考えてございます。

説明は以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、この2番目の議題に関しまして説明はすべてこれで終わりでございますけれども、大分の量になったかと思えます。いずれからでも結構でございますので、ご意見、ご質問のある方は札をまた立てていただければというふうに思えます。それではどうぞ。大慈弥さんのほうからいきましょうか。

○大慈弥委員 ありがとうございます。盛りだくさんなんですけれども、一番最後の5-7に関連してコメントをしたいと思います。

まず、御説明ありがとうございました。そして、特に後段の輸出取戻しに関する手続きの今回の御英断に対して私ども非常に感謝をいたしております。私ども輸入組合、J A I Aの加盟会社は、国内でテスト走行とか、それから展示のために今や飛行機で持ってくるケースが多くなっておりまして、これらが今まで対象から外れていたということで、会員のほうから苦情、要望が出ておりまして、これを的確にとらえていただきまして今回ご対応いただけるということ、非常に感謝しております。ただ、検討に若干時間を要したようでありまして、エビデンスのあるものについての弾力的な対応というのをぜひお願いできればというふうに、この場をかりてお願いしたいと思います。

また、ちなみにこの同じ説明の中にございましたリチウムに関しましては、今自工会さんのほうからもご説明ありましたけれども、輸入車も同様に自工会さんと協力をしながら、このスキームの中で対処すべく努力を行っておりますので、引き続きこの方向で進めていただければと思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

大塚先生どうぞ。

○大塚(直)委員 2点ございます。1つは資料の5-4の発炎筒のほうの処理システムでございいますが、前払い制を導入されたということで大変結構なことだと思っておりますけれども、このシールを貼って、事前に料金を徴収するということですが、ここに書いてあるように3経路あるわけです。3経路の中で徴収する料金は同じになるというのは多分普通の考え方だと思いますけれども、本当に同じになるのかというのがちょっと、メーカーの力関係等々の問題があるかと思っておりますので、これは自主的な取組ですのでその辺はどうしてもどうなるかよくわからないというところが出てくるのだらうと思っておりますけれども、基本的には前払いで徴収することなので、きちんとお金が事前に取れるようなことを考えていく必要があるのかなと思っております。意見としてちょっと申し上げておきます。

それから、資料の5-5のほうですけれども、これはちょっと基本的な質問で恐縮ですが、このバッテリーに関しては輸入バッテリーの販売比率が増大したということがもともとの問題だったようなんですけれども、今回広域認定の申請を行うということで一応何か解決を見ているような感じですが、これは輸入製品に関してはどういう扱いになっているかというのを伺いできたらありがたく思います。

以上でございます。

○永田座長 はい。じゃその輸入の話だけちょっと聞かせていただけますか。

○佐野(電池工業会) 現在輸入事業者様の方にはこのシステムについてご案内を差し上げております。このSBRAの会員のほうに参加してくださいというふうに電池工業会のほうから要請をしております。その回答は、今年の11月までにいただくようになっておるのですが、大体見通し的に大手の3社様、4社様ほどは、ぜひこのシステムに入りたいという話を受けております。大体その輸入業者様の3社、4社様を合わせると約85%ぐらいの輸入数量の割合になるというふうに考えております。

以上です。

○永田座長 はい。よろしいでしょうか。

大橋さんどうぞ。

○大橋委員 資料5-4、発炎筒の処理に関しての資料でございしますが、新システムの概要のところ、**「廃棄用専用箱の売買による廃棄時処理費用徴収」**というシステムとなっていると

いう報告です。また各県に1カ所程度の引取場所を設けて、その引取場所に持ち込みなさいというような仕組みになっている。また、その引取場所には25キロに達する前に持ってこいというようなシステムになっておりますが、あまりにも非現実的で、ある意味では、平成13年にこの中央環境審議会の中でこの発炎筒問題が指摘されています。このときも500万本程度処理がされるであろうという中で、そのときに工業会が中心となって全国回収処理ルートを現在構築しようとしているというふうな文言もあります。この10年間一体何をしてきたかというふうに申し上げたい。ある意味で今回のシステムにおいては、排出者である解体業者がこの専用箱で処理費用を出し、また、指定引取場所に持ち込みなさい、その運送費用も持たなければいけない、あまりにも一方的で、我々の業界に対するしわ寄せが大き過ぎるのではないかということで、ちょっと容認できない内容であるというふうに考えます。

○永田座長 どうも。この発炎筒の関係について何か他に御意見のある方いらっしゃいますか。どうぞ。

○鬼沢委員 今度新しくシールを設けてということですが、このシールの大まかな、システムそのものは必要なことだと思うのですが、まだシールのはっきりした値段がわからなくても、概算どの程度のものを考えているのかということと、この廃棄用の専用箱の売買というのも概ねどの程度の金額なのか、ちょっと想像がつかないのですが、その辺り、もし分かったら教えてください。

○永田座長 分かりました。

ほかには。どうぞ。

○渡辺委員 我々にとっては死活問題みたいなところもありますので、少しお時間をいただいて。

2月に炎筒工業会さんから最初の具体的な案の提示がありまして、関係者が多い中、大変御苦労されて、ありがたいことだと思いますが、その後、震災がありまして、大分作業が遅れたのですが、7月から数回ミーティングを持っているのですけれども、内容は、御説明あったのはそのとおりなんですけれども、これだと、ずっと皆さん腑に落ちちゃって、いいシステムができたなと思っておられると思いますが、今大橋さんのほうからお話があったとおり、我々破砕業者の側から見ても、まだまだ解決しなきゃいけない課題だとか、克服しなきゃいけない問題点が随分多いので、この件についてはちょっとコメントだけはしておかないと、僕は誤解を招くのじゃないかと思います。

大きく分けて3つあります。1つは負担と役割分担の不公平感といいますか、これは発炎筒

の有効期間は今4年ですから、来年の4月から始めても、まずこれからの4年間というのはシールなしなんです。その間は今大橋さんのほうから御指摘されましたように、処分費も、それから運搬費も全部排出者、具体的には解体業者さん、あるいは破砕業者さん、一部ね。というふうな形の負担になっておまして、炎筒メーカーさんのほうは、システムの運用そのものは別にして、直接的な負担は何もない。というふうなことからすると、我々のほうからするとちょっと公平感に欠ける。それからマグニチュードとしましても、今お話がありましたとおり、1本いくらになるのか提示されていませんけれども、たとえ50円、100円だとしても、年間400万台、あるいは350万台から400万台、4年間になりますと1,400~1,500万台ですよ。それ掛けるいくらとなったら、すぐ10億円を超える金額になりますので、これをやはり排出事業者に全部しわ寄せするというのは、我々は公平感からしてちょっといかなものかというふうに思っています。

それから2番目の問題は、これは我々のあれとしましては、発炎筒というのは1台に1個、義務づけられているものですから、自動車の部品と同じようなことですから、自動車リサイクル法の枠内でのお取扱いということが基本だと認識しておるのですが、このスキームでは完全に1個の産業廃棄物として切り離すという形になっておまして、具体的に何が起こるかといいますと、今のスキームからいきますと、一時保管なり積替えなりをもしかしたら負う我々破砕業者は、新たに積替え保管、それから収集運搬の許可を取らないとできない形になります。一方で整備業者さんの側の下取りのほうは、広域認定を受ける予定でいらっしゃるから、許認可は必要ないというふうなことになりますので、これもちょっと、わざわざ切り出してハードルを高くしちゃっていて、非現実的というふうなお話もありましたけれども、何かもう少し知恵の出し方があるのじゃないかなと思います。

それから3つ目の問題、これは従来から言っていますが、これは民間での仕組みということで考えているのですが、この仕組みを動かすエンジンがありません。つまり、排出業者のほうでこれをピックアップするところから始まるわけです。費用負担もしてもらわにゃいかぬ、一部ね。それをやらせるための担保する仕組みが何もないのです。だからやっていただくという善意に、それも費用を一部なり全部なり負担させながらやってもらうということですから、動かすエンジンがありませんから、我々のほうからしますと、これはやはり事前回収物品、先ほどちょっとお話が出ましたけれども、これにすることによって義務づける。実際にこの実効性を担保するということが必要だろうというふうに思っています。

この3点で、やはりこれからまだもっともっと詰めていかなきゃいけないハードルが多いと

思っていますし、場合によっては環境省、経産省の御指導を得て、本当に、大橋さんの言葉じゃないですけども、非現実的じゃなくて、現実的に動かせる仕組みにするためには相当まだハードルが高いと思っていますので、この辺のコメントをまずしておきたい。また御指導をお願いしたいというふうに思います。

○永田座長 発炎筒の関係、よろしいでしょうか。

○加藤委員 自動車工業会のほうから1点コメントさせていただきます。コメントというか、お願いかもしれません。

廃発炎筒、これは使用済車からの発生量、仮に昨年365万台としますと、365万本発生している。片や整備段階ってどのくらいかという、私ちょっとデータを持ってないのでですけども、保有台数7,500万台として、耐用年数4年だと、かなりの本数、まあ数千万本になるかと思えます。

片や整備段階、サービス段階での回収スキームというのは、たしか2003年当時だったと思いますけれども、これは自販連さんなり日整連さんも入った形で、個別に下取り制度という形で回していきましようということで、今でも聞くところによりますとうまく回っているというふうに聞いております。

その中で、使用済段階とサービス段階、今回一緒にやるということで、まだ詳しくお話を伺ってないものですから何とも言えない部分がございますけれども、一緒にやるメリット・デメリットというのですか、コストも含めてしっかりした検証が必要じゃないのかなというふうに考えてございます。

新たな委員会ができるということですので、自動車メーカーの立場としても、今まで自動車リサイクル法の関係の運用のノウハウ等ございますので、また意見を述べさせていただきたいと思えますけれども、ぜひサービス段階と使用済段階、どう組み合わせればコストミニマムで効率的な仕組みができるかということで、しっかり御議論いただきたいというふうに思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

どうぞ、工業会のほうからちょっと。

○五十嵐(日本保安炎筒工業会) まず初めに、年数が非常に長期にわたって、なかなかシステムのほうが進んでこなかったといったことで、私ども非常に申し訳ないというふうに考えております。

私どもとしては、私どもの工業会の中の責任がきちっと取れる範囲ということと、あるいは私どもの工業会の身の丈に合ったシステムをとりあえず構築させていただいて、そこからまず受け皿としてのスタート、これをさせていただきながら、今後の実態を見ながらその辺を改善、改修というふうな形で進めていきたいというふうに考えております。

あと、費用のシールの料金の御質問があったかと思いますが、これについては恐らく数十円になるかなという、これは資金決済法のシールということで、明確に金額は、複数社ございますので、統一するということは基本的にできませんし、いろんな対外的な交渉の部分もございますので、ちょっと概略の数字で申し訳ありませんが、そのぐらいかなというふうに考えております。また、処分費用がシール代というふうに考えておりますので、箱ということと既製品に対する費用という御質問があったかと思いますが、それについては、箱に入る本数を基本的には掛けた金額といったことで今考えております。

あと、いろんな御指摘をいただきまして、その辺十分参考にさせていただきながら、今後のシステムの検討ということを進めてまいりたいということと、御指摘にありましたようにまだまだハードルがかなりございます。こういったところも含めて、私どもも鋭意、来年4月からスタートさせるといったことで申し上げさせていただいておりますので、何とかクリアしながら進んでまいりたいというふうに考えております。

以上でよろしいでしょうか。

○永田座長 何か今のお答えに対してさらにコメントを追加したいという……。どうぞ。

○加藤委員 自工会のほうから、コメントというか、先ほどE L V機構さんなり鉄リさんのほうから、コスト負担というようなことでお話ございましたけれども、自動車リサイクル法を制定した当時の議論というか、これを振り返りますと、当時E L Vそのものというのは逆有償になっていた、いろんな理由がございますけれども、それを何とかうまく有償で回さないで適正処理をするような廃液ですとか、いろんなものが賄えないよねと、そういう考えで有償で回していこうということで、あえて3品目を自動車メーカーが引き取って、その分ユーザーの方に御負担していただいたということで今うまく回っているというふうに認識しております。いわゆる今有償で回っている。ですからE L V機構解体事業者の方も鉄リサイクル工業会も、いわゆるビジネスとして回っているわけですね。だから負担せよということではなくて、そもそも自動車リサイクル法の原点というのはそういうところから始まったということも十分踏まえて今後議論すべきではないのかなと、ちょっとコメントでございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。どうぞ。

○大塚(直)委員 今、これは自主的な取組でおやりになるということなんで、私も基本的にいいと思っていますけれども、先ほど破碎業者さんのほうからの御指摘もあったように、3品目に追加して入れるかどうかというのは、これは法改正が必要ですか、あるいは政令改正が必要なことになると思いますので、法的な問題になりますけれども、それは多分課題としてはあることはあって、前から検討は一応してはいたことで、まあ見送りになっているというふうに私は認識していますが、それを検討するというのは、あまり個々の物品ごとに別々の仕組みをつくるというのが適切かどうかということもあるものですから、ぜひ検討していただく必要があると思っていますが、他方で指定回収物品についての3要件というのがありますので、それにマッチするかどうかということも同時に考えなければいけませんので、その点は恐らく引き続き検討が必要ではないかということを申し上げておきたいと思います。

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。どうぞ。

○渡辺委員 我々指定回収物品というところまで言ってないのですけれども、事前回収というところで言うのが1つ。

それから、先ほど加藤さんのほうからお話ありましたけれども、それは確かに1つの正しい側面なんですけど、もう1つは自動車のリサイクルを円滑に進めていくために、危険なもの、有害なものをきちっと排除するというのもこの趣旨だったと思います。そういう点からすると、この品目の危険性というのは、自らメーカーさん自身も前回説明されたとおり、あるわけですから、我々は当然そこでの費用負担については然るべき公平な分担というのがあって然るべきだと思っております。

○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。この件に関しましては議論をこれで終わりにしたいなというふうに思っています。いいですか。何かほかにあればあれですが。

いろいろご意見をちょうだいしました。業界としての取組、大分時間はかかったのですけれども、来年の4月から開始したいという熱意、それは感じます。ただ、いろいろ御意見をいただいた方というのは関係者なんですけれども、十分な了解を得られないで出発するというのは相当危険性が高い。事前に御相談もされているところもあるみたいなんですけど、それでもこれだけの御意見が出てくるという状況なんで、それをよく勘案していただきたいなと。

そういう意味ではもう少し関係者が集まって、この問題をきちっと議論していただきたい。ただやる時期は来年の4月からというのはできるだけ曲げないでほしいなというふうに思って

いまして、今後関係者間の調整、これは事務局サイドでもサポートしていただきたいというように思っていますので、そういう中で実施しながら、きちっとやれるシステムをつくり上げていってほしいなというように思っていますので、よろしくをお願いします。よろしいでしょうか。何かありますか。

○細田委員 その他で。

○永田座長 ちょっと待ってください。これからその他をやります。

ちょうど予定の時間に達しちゃったのですが、まだまだ御意見がありそうなので、もう少し延長させていただきます。もういいですね、加藤さんは。鬼沢さんどうぞ。

○鬼沢委員 2つあります。

1つはリユース部品のことについてなんです。ユーザーがなかなかこのリユース部品の有効性というか、こういう存在そのものをまだまだ知らないと思うのですが、9ページ目に一般消費者への広報とありますが、何か24年度からになっているのですが、これはもう少し早い、今年、これからできないのか。それが具体的にどういうことを考えていらっしゃるのか。このできないのが、準備が調ってないから24年度から始めるのか。それともう1つ、具体的にどんな広報を考えていらっしゃるのかということを知りたいと思います。

それともう1つ、保険で、例えば事故で修理をする場合に、ユーザーにとっては同じ保険を使うのだったら新品で取り替えてもらった方がいいという考えのほうが圧倒的に多いと思うのですが、これはやはり保険会社と一緒に進めていかなきゃいけないことだと思うのですが、関係団体との連携に保険会社とどんなふうにしていらっしゃるのか。それを進めるために具体的にどうしていらっしゃるのかを知りたいと思います。

それともう1つ、リチウムイオンバッテリーの回収の部分で、その他の用途に使われると非常に危険で保証できないというふうにあるのですが、現在その他の用途で使われているような、何か実態をつかんでいらっしゃるのであれば教えていただきたいと思います。

○永田座長 わかりました。一わたりちょっとご意見をちょうだいしてから、それぞれお答えする方に振らせていただきます。どうぞ細田先生。

○細田委員 私もリチウムイオンバッテリーについてコメントというか、意見でございます。

この回収リサイクルについて、適正処理について、自動車メーカー、電池メーカー連携してスキームをつくられているということは、私は高く評価していいと思います。

その上で2点要望と申しますか、1つは、このリチウムイオンバッテリーの適正処理、リサイクル上の技術的な問題点、課題を洗い出していただいて、それをぜひこの場でいつか、将

来時点で共有していただきたい。それが将来どういうふうにもリサイクル、適正処理するかという問題につながると思いますので、それが第1点目。

2点目は、バッテリーの流れ、使用済みになったバッテリーがすべてこの自主的なスキームに返ってくればいいのですが、必ずしもそうじゃない場合があるかもしれない。そのトレーサビリティを高める意味でも、使用済バッテリーのフロー制御のために、どういう問題、課題があるのかということ、これもやはり洗い出していただいて、将来この場で情報を共有させていただきたい、このように要望いたします。

よろしく願いいたします。

○永田座長 どうもありがとうございました。あと、どうぞ。

○武藤委員 リチウムだか水素だかわかりませんが、車載用のバッテリーについてちょっと意見を述べさせていただきたいと思います。

資料で言うと5-7のところの2の(1)なのですが、「解体事業者が使用済自動車の解体を行うときは、」云々のところに2つ書いてあると思います。「有用な部品を分離して利用できる状態にすること」これはリユースを指しているのだと思います。その次に、「再資源化」という、2つのことが書いてあると思いますが、リユースのほうを優先するというのを私は考えているわけで、電池のことについて今まで議論されているのは再資源化のほうのいろんな形、これはどんどん進める必要があるのですが、ちょっとリユースの部分は、電池について今非常に競争が行われているかと思えます。ちょっと手元にあるのは、23年6月に、日本経済の新たな成長の実現を考える自動車戦略研究会の中間報告があるのですが、その中に、非常に世界的に競争が行われている例として、中国、韓国企業は大規模の投資を行うだけでなく、電池の品目を少数に絞り込むことによって競争に勝とうとしている。電池というのは当然量産をしない限り安くはならないということもあわせて考えると、何が必要か、大量生産・大量消費ではなくて、できるだけ有効に使うためには、まさしく規格の統一が必要じゃないかと思うのです。つまり、メーカー間でいろんな制限が、競争上やむを得ないですが、国なり何なりが率先して規格統一を図ることで最終的にはリユースのほうにも非常に有効な手段になるんじゃないかということで、ぜひお願いしたい、これは意見です。

○永田座長 砂田さんどうぞ。

○砂田委員 先ほどの発炎筒処理のことに対して、消費者としては関わる場所ではありませんけれども、議論を聞かしていただいておまして、やはり製造物責任者に負担がないというのは疑問だなというように素朴に思っております。

5-1の資料でガイドラインに関する報告書の策定・フォローアップについてなんですが、身近なところでこのガイドラインについてどのように運用されているのかなということで、聞き取りをさせていただきました。たくさん数ではありませんけれども、身近な自動車販売業者さんであるとか、自治体さんであるとか、お聞きしましたけれども、自動車販売業者さんにしても、本部から何の通達もないということで知りませんという感じだったのです。それは多分メーカーさんの規制がかかっているのかなと、そのような感じもしているのですが、これは8月の、この月の聞き取りなんです。自治体の担当課の方も知らないということでした、これはいいですね、下さいと言われたので、ガイドラインを差上げました。いいのができたのですから運用をどんどんしていただくような方向でお願いしたいなと思っております。

もう1点評価したいなと思っておりますが、ELVさんが品質・保証基準共通化の内容ということで、これは大変労力が要ったことだろうと思うのです。500社4システムを共通化するということは大変なことだろうと思います。このように図解していただくと、環境に対してはこういうことだなということがよく理解できますので、共通化されたことと、図解されたということに対してはユーザーとしてはありがたいなと、評価したいと思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、大橋さん、加藤さん、それからもし林さんがコメントあるのだったらどうぞ。

○大橋委員 リユース部品について私どもも広報といいますか、広告ベースでユーザーに訴えかける手段がなかなかない、予算も限られた中で非常に厳しいのでございますけれども、そういった中でも、こういったCO₂の削減数値の見える化ですとか、そういったものを幅広く整備業者さん、また一般ユーザーさんにもお伝えして、環境貢献ポイントとしてのグリーンポイントを意識していただくことで、少しでも普及できればというふうに思っています。

また、こういった訴求点をベースに、エコ問題、こういった環境問題に関心の高いNPOさんですとか生協さんですとか、そういった団体との懇談会の開催について、それも考えております。また、先ほどおっしゃってました損保協会さん、こちらのほうとも定期的に懇談会で協議中ということで、これも定期的にやってまいりたいというふうに思っています。

また、個別にはいろんな環境関係のエコプロダクトですとか、そういった一般の消費者の方が来られるイベントにも積極的に参加をして、そういった意味で少しでもこういった安心、安全、また安価でといったことを、環境にもいいということをどんどん訴求していきたいという

ふうに考えています。

また、毎年10月に3R月間ということで、本年度におきましては各地域地域で、例えば地元の小学校に呼びかけまして、そういったリユース部品の製造工程ですとか、そういったものの見学会を各地域で行っていききたいというような考えも持っております。

以上、大体こんなところで。

○永田座長 よろしいですか。

それでは加藤さんどうぞ。

○加藤委員 自工会のほうからお答えさせていただきます。

鬼沢先生のほうから、他用途に転売したような実績があるのかという御質問ですが、現在日本でリチウムイオン電池を使って他用途という実績は今のところ我々把握してございません。ただ、ニッケル水素なんかについては大分前から米国等で販売していますので、例えばバギー車ですとか農機具ですとか、そういう例は多々ございます。

ということなんですけれども、今回説明させていただいた趣旨というのは、こういうものというのはやはり未然防止というのが非常に大事なものですから、今回こういう形で御案内させていただいたという趣旨でございます。ぜひ安全性確保ということで、しっかりとした再資源化なりを行う、自動車メーカーの回収スキーム、ここに御連絡いただければというふうに考えてございます。

それから、細田先生のほうから、技術的な課題なり、フロー制御というのですか、トレーサビリティの一環ということで、また別途報告しろということですので、まだ少量発生時期ではあるのですけれども、我々そのような課題認識を持っておりますので、またお時間をいただければというふうに考えてございます。

中販連の武藤委員のほうから標準化の話がございましたけれども、これはまさに御指摘のとおり、ISOの場で今議論が進んでおりまして、たしか日本の事務局はJARIさんのほうで事務局をやって、今まさに標準化の国際的な競争というのですか、その中で今いろいろ議論しているという状況でございます。

ちょっと私のほうから1点お願いというか、先ほど資料の5-7のほうで、車載用のリチウムイオン電池なりニッケル水素という、そういう表現で書かれていたわけなんですけれども、事前回収物品化ということでは、安全性確保ということで自工会としてはもちろん異論はないわけなんですけれども、ただ、この表現ですとかなり幅広い見方になってしまうものですから、自工会としましては実態把握も含めまして、どのような用途ですとか容量ですとか、大きさと

いいでしょうか、どういうものを対象にするのか、その辺、実態把握も含めましてまた別途御相談させていただきたいと、お願いでございます。

○永田座長 林さん、何かコメントありますか。砂田さんのほうから出ていた情報伝達の状況だとかというのは。

○林委員 報告書がまとまったのが2月、大震災が3月ということもありまして、ちょっと第一線の現場に浸透するのに時間がかかったのかなという感は否めません。

私どもも実はこの検討に入り出したのが随分遅かったものですから、完成が下期になってしまうかということで、メーカーからの規制は一切入っておりません。説明資料についてはぜひ期待いただければなというふうに思っています。

○永田座長 よろしいでしょうか。関係各省それぞれ広報活動は続けられているかと思えますけれども、より積極的に展開していただければありがたいということでお願い申し上げます。

それから資料の5-7で出てまいりましたリチウム電池、それからニッカド電池の話なんですけれども、これは事前回収物品、その中身はもうちょっと精査してというコメントもございましたが、基本的にはその方向で検討していくということでよろしいでしょうか。——それではそうした方向で、関係両省で法令化の措置を含めて、それから関係者からもいろいろ協力いただきながら進めていくということで対応したいというように考えていますので、よろしく願いいたします。

大分時間も経過して、予定時間をオーバーしているのですが、最後の「東日本大震災における対応状況について」ということで、資料の6を説明させていただきます。どうぞ。

【議題3 東日本大震災における対応状況について】

○高橋リサイクル推進室室長補佐 それでは、資料の6に基づきまして、東日本大震災における対応状況について御説明いたします。

「被災地における現状」ということですが、被災自動車に関しては、所有者などにより処理が行われないものについては地元自治体を中心に処理が行われる予定となっております。

被災自治体に対して実施した聞き取りの結果によりますと、平成23年7月現在で、岩手県、宮城県及び福島県の沿岸市町村、この中での警戒区域内は本調査の対象となっておりますけれども、それ以外の沿岸市町村において、被災自動車約5万3,000台が仮置場に今移動されて

いるという状況です。こういったものについては順次その所有者などに意思確認をして、その取扱いについて意思確認をしている状況で、所有者などが車両ナンバーなどで判明した被災自動車の数が約2万4,000台あるとなっています。

順次これについてその意思確認がされているわけですが、この中にはまだ所有者などの連絡がとれていないとか、そもそもその車両ナンバーなどで所有者が判明しないといったようなものがあり、所有者などに連絡がとれないものが約9,500台、それから所有者などが判明しない被災自動車が約2万6,000台あるという状況です。

こういったものについては、引き続き可能な限り所有者などと連絡をとるということになると思いますが、そうでないものであったとしても、その効用がないと認められるものについては、自動車リサイクル法に基づく再資源化等ができる、とこれまで自治体にお知らせしているところがございます、これによって円滑な処理を図っています。

これまでの対応状況を1ページ目の下にまとめています。これまで各関係業界への協力要請でありますとか、自治体や関連事業者に対しての技術的助言を行っております。

主なものとして挙げているものがこの①から⑦まで挙げているようなものでございまして、参考資料の18にその原文をつけております。主にその安全性の確保や円滑な処理の進め方、という観点からまとめて周知をしているものです。

また、「財政的措置」ですが、基本的に被災自動車については自動車リサイクル法に基づいて処理がなされていますが、例えばその運搬などで必要な経費があるというようなことであれば、そういった経費を支出した自治体に対して補助をするという体制もとられています。

以上、簡単に御説明させていただきました。

○永田座長 どうもありがとうございました。

この件に関しましてコメント、御質問等がありましたらお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

最後に、議論の全体を通してこれだけは言っておきたいということがございましたら、御発言のある方はどうぞ立てていただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、以上で本日の議題のほうは終了させていただきます。御多忙のところ、長時間にわたり御熱心に御討論いただきましてありがとうございました。

最後に事務局より資料の取扱い等について説明させていただきます。

○豊住リサイクル推進室室長補佐 本日はどうもありがとうございました。

本日の議事録につきましては、発言者を記名したものを後日各委員に配布いたしまして、

事前に各委員の御確認をいただいた上で公開をしたいと考えております。ご了承ください。

また、議事要旨につきましては座長に御一任いただくことといたしまして、事務局にて案を作成し、座長の御了解をいただいた上で速やかに公開をいたしますので、あわせて御了承ください。また、資料につきましてはあわせてホームページにて公開をいたします。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、今日はちょっと時間を延長させていただきました。これにて審議のほうを終了させていただきます。どうも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