

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29回）-議事要旨

日時：平成23年8月23日（火曜日）10時～12時

場所：三田共用会議所 3階大会議室

出席者

永田委員長、大慈弥委員、大塚（直）、大塚（浩）委員、大橋委員、加藤委員、鬼沢委員、久米委員、嶋津委員、鈴木委員、砂田委員、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

議事概要

事務局より資料3について説明
二輪車リサイクル自主取り組み参加事業者連絡会より資料4-1について説明
自工会より資料4-2について説明

資料3について

永田座長

P8の行政処分等の状況について、処分件数等がほぼ横ばいだが、今後の対応について何か考えているのか。

事務局

引き続き自動車リサイクル法の適正な運用のため、自治体には立入検査等の実施と厳正な対処をお願いしたい。処分の内容次第では、合同会議で紹介するなど検討する。

横田委員

許可の更新等において欠格要件に該当したため取消となった事案がある。

永田委員

各自動車メーカーのリサイクル料金収支の黒字の理由は、

加藤委員

個別メーカーの自助努力やリサイクルシステムの減価償却が終わったことによる。黒字となったことを踏まえ、多くのメーカーでリサイクル料金を値下げしている。

大塚（直）委員

今後の合同会議では、各メーカー、各車種のリサイクル料金についても示して欲しい。

大橋委員

リサイクル料金の剰余金については、離島や不法投棄対策事業の対象件数が減っている中で、もっと有効に使うべき。

事務局

特定再資源化預託金等の用途は法律に定めがあり、法律の見直しが必要。

資料4-1について

砂田委員

廃棄二輪車取扱店について、地区別の店舗数は分かるのか。また、軽トラック等を利用した無料回収車と消費者との間でトラブルがあり、この対応のためにも周知が重要。

二輪車リサイクル自主取り組み参加事業者連絡会

店舗名は全国軽自動車協会連合会ウェブサイト上で公表している。二輪車の販売店が取扱店となっており、購入した店であれば対応可能である。

大塚（直）委員

所有者確認プロセスの追加における課題は。

二輪車リサイクル自主取り組み参加事業者連絡会

自治体の場合は条例等で所有権関係の問題は対処されるが、民有地の違法駐輪や盗難車について、所有権にかかるトラブルを防止する必要がある。

資料4-2について

細田委員

国内の大型商用車において六価クロムの使用が発見された経緯を教えてください。

自工会

設計段階では六価クロムフリーで指示していたが、量産時に自動車メーカーが利用する有害物質等のデータシステムであるIMDSで確認したところ、使用が確認された。

事務局より資料5-1について説明

大橋委員より資料5-2について説明

事務局より資料5-3について説明

日本保安炎筒工業会より資料5-4について説明

電池工業会より資料5-5について説明

タイヤ協会より資料5-6について説明

事務局より資料5-7について説明

資料5-1について

砂田委員

使用済自動車判別ガイドラインについて、今月、販売店にヒアリングをしたら全く知らないとのことであった。

林委員

震災の影響により業界における対応が遅れてしまったが、しっかり対応したい。

資料5-2について

鬼沢委員

リユース部品について、一般消費者向け広報は24年度からとなっているが、どんな広報を行う予定か。もっと早期に出来ないものか。また、自動車保険での修理については保険会社と連携しているか。

砂田委員

品質基準の共有化については評価したい。

大橋委員

リユース部品の一般向け広報手段はなかなか難しいが、消費者団体などとの連携、二酸化炭素の削減効果等をアピールする、3R月間に地元の小学校に出向いて活動する等を行う予定。また、保険会社も含めた関係者とは意見交換を実施しているところ。

資料5-4について

大橋委員

解体事業者にとって、処理費用や運搬費用の負担がある処理システムはあまりに非現実的であり、到底受け入れられない。

鬼沢委員

処理システムについて、シールや廃棄用の箱の価格はどの程度か。

渡辺委員

この問題は破碎業者にとって死活問題であるが、このシステムは課題が多いと認識。1つは、負担と役割の不公平感。排出事業者となる解体業者あるいは破碎業者に負担がかかる。それに対し炎筒工業会はシステムの運用経費のみの負担である。2点目は、発炎筒は1台に1個つい

ており、自動車部品といえるのに、取り外すと産業廃棄物の処理として、廃棄物処理法に基づく許可が必要となる。3点目は、仕組みを動かすエンジンがない。事前回収物品化し、実効性を担保すべき。

加藤委員

廃炎筒処理は、使用済自動車、整備段階から回収する場合があるが、処理システムを統一する場合とそうでない場合とでメリット、デメリットがある。コストミニマム、効率化の観点から、炎筒工業会が設置する委員会で検討してもらいたい。これまで自リ法に関わってきた立場から、コメントもさせていただきたい。

加藤委員

コスト負担については、自動車リサイクル制度の検討当時、使用済自動車が逆有償化しつつあった中で3品目の引取・再資源化が自動車メーカーの義務とされ、現在、使用済自動車が有償でビジネス上取引をされていることも認識すべき。

大塚（直）委員

前払い制としたことについては良いと思うが、異なる販売経路で徴収料金は統一価格なのか。自主取組もいいが、事前回収物品化なども引き続き検討すべきではないか。

炎筒工業会

処理システム構築に時間がかかったことは申し訳ない。まずは当業界の身の丈にあった仕組みを構築し、24年4月にスタートし、実態をみながら改善していきたい。処理価格については一本数十円程度、箱はこの単価に入る本数を乗じた金額となるであろう。シール代については、公正取引の観点から統一価格とすることは困難。

永田委員

4月からスタート出来るよう、関係者間で調整して、また事務局のサポートを受けながら検討してほしい。

資料5-5について

大塚（直）委員

輸入バッテリーについてはどのような対応となっているのか。

電池工業会

輸入バッテリー各社に本システムへの参加を要請中。大手3社は参加意向があると認識しており、輸入数量の85%をカバーする。

資料5-7について

大慈弥委員

輸出取戻しにかかる改正案を支持する。検討には時間を要したが、過去のエビデンスのある事案への弾力的運用も検討いただきたい。また、リチウム電池にかかる改正案もこの方向で進めてほしい。

細田委員

リチウム電池回収スキームについて、将来的なトレーサビリティを確保するための検討やリサイクル上の技術的問題点等を洗い出すことが必要。併せて合同会議で発表いただきたい。

武藤委員

車載用バッテリーのリユースを優先するという考えかと思うが、有効利用のためにはメーカー間でバッテリーの統一規格化を進めるべき。リチウムイオン電池の他用途への転用の事例はあるか。

加藤委員

リチウムイオン電池の他の転用事例については把握していない。ニッケル水素電池については、米国でバギー、農機具等への使用事例がある。トレーサビリティの問題は課題と認識しており、時間をいただきたい。また、バッテリーの統一規格化については、ISO化について国内ではJARI（日本自動車研究所）が中心となって議論されているところ。

永田委員

リチウムの事前回収物品化については、異論なく承いただいたということで、事務局は検討を進めていただきたい。

事務局より資料6について説明

質疑応答はなし。

問い合わせ

経済産業省製造産業局自動車課

電話：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](#)

最終更新日：2011年9月12日