

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30回合同会議

平成24年8月10日（金）

日時：平成24年8月10日（金曜日）13：30～15：30

場所：全国町村会館 ホール

【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・検討に関する検討状況
3. その他

【議事内容】

○木村自動車課課長補佐　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30回合同会議を開催いたします。

私、経済産業省製造産業局自動車課課長補佐の木村でございます。畑田の後任として着任しております。よろしくお願いいたします。

審議に入る前に、事務局側より冒頭ご挨拶申し上げます。

○小野自動車リサイクル室長　皆さん、本日はお忙しい中どうもご苦労さまでございます。私、この2月に経産省の自動車リサイクル室長に着任いたしました小野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

皆さんご承知のとおり、本審議会は自動車リサイクル法の運用・進捗状況、さらにはそれらに関する関係の皆様方の取り組み状況といったものをご報告いただき、その情報を共有いただく。また、新たな取り組みについての方向性といったことについてご議論いただくということで毎年定期的を開催させていただいているものでございます。

自動車リサイクル法は、ご承知のとおり平成17年1月に施行され、既に8年目ということでございます。私どもの認識としては、このシステムは比較的安定的に推移していると思っております。これも委員の方々、関係の皆様方のご支援、ご努力のたまものということで、改めて御礼を申し上げたいと思います。

また、一方で、安定的に推移しているといいながらも、いろいろな環境変化、あるいは

状況変化といったようなことがあるのは確かでございます。昨年は東日本大震災の関係で新車の販売台数も下がりまして、使用済自動車の引き取り台数も初めて 300万台を割るといいう状況でございます。ただ、今年はその反動ということでもございませんでしょうけれども、新車の販売台数も大きく伸び、また使用済自動車の引き取り台数も 350万台程度まではいくのではないかという見通しもございます。

自動車リサイクル法システムは、使用済自動車の量に関わらず、安定的に運用していくということはもちろん必要でございます。ただ、環境変化に対応して、あるいは今後の長期的な予測といったことの上に立って、さらに合理的なシステムにするために検討を怠ることはできないと考えているところでございます。皆さんご承知のとおり、新たな課題としてはレアアース、レアメタルといった希少金属の国内循環をどう進めていくかといったような問題も既に目の前に出てきているということでございます。

こういった状況の中で、本日は委員の皆様からご忌憚のないご意見を頂戴し、今後のシステムの更なる合理化に役立てていきたいと思っておりますので、本日はぜひともよろしくお願いいたします。

○永島リサイクル推進室長 本日付で環境省廃棄物・リサイクル対策部リサイクル推進室長を拝命いたしました永島と申します。よろしくお願いいたします。

自動車リサイクル制度につきましては、皆様の努力によりまして、シュレッダーダスト等の再資源化目標を達成するなど、概ね順調に推移していると認識しております。また、東日本大震災におきましても、この過程で発生しました被災自動車につきましては、地元自治体の皆様や本日お集まりの皆様のご努力によりまして、順調に処理が進んでいると聞いております。本日、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

さらに、今後の課題といたしましては、今年4月に環境基本計画というものが決定されたわけですが、その中にも廃棄物・リサイクルのパートがございまして、この中では今まで循環の量に着目して最終処分量を減らすとか、リサイクル量を増やすという取り組みをずっと進めてきたわけですが、この量の取り組みに加えて、質についても着目して取り組みを進めていくことが規定されております。

そして、今年環境基本計画を受けまして、5年に一度の循環基本計画の見直しの年にも当たっております。私、リサイクル推進室長に加えまして、循環基本計画の見直しを担当する循環型社会推進室長も兼務ということで担当しておりまして、自動車リサイクルという点につきましても、これまでシュレッダーダストなどについて一生懸命取り組みを進

めてきて、その成果をみているところでありますけれども、さらにレアメタルなどの有用金属を回収するという段階にもこれから進んでいければよいと思っております。

本日は、自動車リサイクルの着実な実施と高度化に向けまして、委員の皆様から忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○木村自動車課課長補佐 本日、委員の皆様方におかれましては、ご多忙にも関わらずご出席いただき、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。本日のご出席の状況でございますが、現時点で19名の委員の皆様にご出席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、委員数20名に対し17名の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ご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5件ございましたので、順に報告いたします。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委員に代わりまして、同機構代表理事の河村二四夫委員でございます。日本自動車輸入組合副理事長兼専務理事の大慈弥隆人委員に代わりまして、同組合常務理事の小林健二委員でございます。全日本自治団体労働組合副中央執行委員長の軍司輝雄委員に代わりまして、同労働組合副執行委員長の澤田陽子委員でございます。なお、本日、澤田委員はご欠席のご連絡をいただいております。川崎市環境局生活環境部長の横田覚委員に代わりまして、同生活環境部廃棄物指導課長の片岡和男委員でございます。最後に、三重県環境生活部廃棄物対策局廃棄物・リサイクル課長の小野要吉委員が着任されました。

次に、本日の欠席委員をご報告いたします。読売新聞社論説委員の大塚浩之委員、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、慶應義塾大学経済学部教授の細田衛士委員におかれましては、本日もご欠席となっております。

次に、委員以外の出席者がいらっしゃいますので、あらかじめご紹介いたします。説明の際にはあちらに座っていただく予定です。日本自動車輸入組合・小野寺誠様、一般社団法人鉛蓄電池再資源化協会・長谷川洋二様、日本保安炎筒工業会・原民男様に資料の説明のためにご出席いただいております。また、このほかにも配付している資料の関係業界の方々にも出席いただいております。

次に、冒頭ご挨拶させていただいた2名及び私以外に事務局側にも変更がございましたので、ご紹介させていただきます。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平塚でございます。同じく室長補佐の御厩敷でございます。

以上でご紹介を終わらせていただきます。

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きましては、永田座長をお願いいたします。

なお、冒頭のカメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご了承ください。

○永田座長　　どうも皆さん、こんにちは。お忙し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、議事に入る前に配付資料の確認をさせていただきます。事務局、よろしく願います。

○木村自動車課課長補佐　　それでは、配付資料の確認をいたします。お手元に配付資料一覧があるかと思しますので、あわせてご覧ください。

本体資料は資料1から資料6まで、それぞれ枝番が振ってありまして、資料3については3-1、3-2、4については4-1、4-2、5については5-1から5-4、6については6-1がございます。また、参考資料については、参考資料1から参考資料17がございます。不足等ございましたら、事務局までお知らせください。

○永田座長　　よろしいでしょうか。それでは、議題に入ります。

本日の議題は、お手元の資料1にございますように2つでございます。まず、1番目の議題、自動車リサイクル法の施行状況等についてということで、資料3、それから資料4に基づき説明していただいた後、質疑応答を行いたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

資料3-1、資料3-2に基づき、まず事務局より説明願います。どうぞ。

(議題1 自動車リサイクル法の施行状況等)

○木村自動車課課長補佐　　では、資料3-1からご説明差し上げます。よろしく願います。

資料3-1、自動車リサイクル法の施行状況でございますが、1ページ目、法律の概念図でございます。2ページ目はこの資料全体をまとめた概要でございますので、具体的な

説明は3ページ目から始めさせていただければと思います。

3ページ目、自動車メーカー等による再資源化等の実施状況でございます。自動車メーカー等は、フロン類、エアバッグ類、シュレッダーダストを確実にリサイクルする体制を整備しております。

4ページ目に移りまして、使用済自動車の引き取り台数でございますが、平成23年度は東日本大震災の影響による新車生産台数や販売台数の減少に伴いまして、前年度比で約19%の減少で、法施行以降初めて300万台を下回ったという状況でございます。その他、中古車販売等の状況は4ページにあるとおりでございます。

5ページ目に移らせていただいて、再資源化等の実施状況でございますが、再資源化に関しましては、法令に基づく基準がございます。具体的には、ASRは50%、エアバッグ類は85%でございますが、平成23年度も引き続きエアバッグ及びシュレッダーダストのリサイクル率については達成されております。

具体的には5ページ目の②の表でございますが、シュレッダーダストに関しては92～94%、エアバッグ類については92～100%という状況になっております。

③リサイクルに関する収支状況につきましては、資料3-2で詳しく取り上げさせていただくこととします。

6ページ目、ASRの引取量の推移をご覧ください。(ア)の表の右下にございますとおり、ASRのリサイクル率は93%と大幅に上昇しております。こちらは使用済自動車の引き取り台数の減少に伴いまして、引き取りASRの重量も減少したことを背景に、引き取りASRの大部分がリサイクル施設に投入されたことによって向上したものかと推察されます。

そのほか、それぞれのチームにおけるリサイクル率、稼働施設の数については、(イ)、(ウ)にあるとおりでございます。

7ページ目に移らせていただいて、最終処分量でございます。先ほどご説明申し上げたとおり、ASRのリサイクル率が向上いたしまして、最終処分量及び1台当たりの最終処分量は減少しております。表の一番下のところでございますが、1台当たりの最終処分量は平成23年度12キログラムという数値になっております。

自動車リサイクル法の事業者登録・許可及び執行状況について8ページ目以降にまとめております。平成23年度末における関連事業者数は①、②に示したとおりでございます。基本的には、事業者数は安定的に推移してきている状況でございます。

次に、法律に基づく指導や立ち入り検査等の執行状況につきましては9ページ目にまとめてございます。国、自治体の連携のもとで自動車リサイクル法の厳正な執行を行っておりますが、全体として件数は減少傾向にございます。また、23年度の許可や登録の取り消しの事案については、具体的に②にまとめさせていただいておりますので、ご参照ください。

11ページ目以降でございますが、リサイクル料金の預託状況についてご説明いたします。リサイクル料金は、不法投棄の防止、預託手続の簡便性の観点から、原則、新車購入時に所有者が預託を行うものです。

②でございますが、平成23年度の実績としては、台数にして500万台弱、金額にして約500億円の預託の実績となっております。

こうした預託に加えまして、払い渡しなどの処理を重ねた結果として③でございますが、23年度末時点での預託状況は、台数にして約7,600万台、金額にして約8,100億円という状況となっております。

12ページに移らせていただいて、こうして預託されたリサイクル料金でございますが、法律上の資金管理人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において管理がなされております。

①リサイクル料金の払い渡し状況ですが、平成23年度はASR、エアバッグ、フロンの処理等に伴う払い渡しが全体で960万件、金額にして280億円弱行われている状況でございます。

リサイクル料金の運用、また中古車の輸出に伴う返還の状況は13ページにお示ししたとおりとなっております。

駆け足ですが、14ページに移らせていただきます。リサイクル料金のうち、例えば輸出中古車について返還請求がなされないなどの場合には、結果として、特定再資源化預託金が発生することとなります。

④でございますが、特定再資源化預託金等の発生状況につきまして、平成23年度は総額で15億円程度となっております。この特定再資源化預託金につきましては、法令で定めた条件のもとで出えんが可能となっておりますが、⑤でございますが、平成23年度は約11億円の出えん等を行っております。内容といたしましては、情報システム改修の対応でございますとか、番号不明被災車両への対応でございます。

15ページ以降は、自動車リサイクルにおける情報の流れという観点でまとめさせていただ

だいております。基本的に全ての使用済自動車の工程は厳格に管理されておりますが、それを管理するシステム自体も大きな事故はなく、安定的に稼働しているという状況でございます。具体的な稼働状況は①にまとめてございます。

こうしたシステムの報告に沿って、自動車リサイクルにおけるそれぞれの工程の状況をまとめさせていただいたのが16ページ、17ページになります。具体的な状況につきましては、17ページのグラフで説明させていただければと思いますが、⑤工程内平均処理日数につきましては、各工程においてそれぞれの平均処理日数は近年横ばいで推移しております。

⑥遅延報告発生状況でございますが、平成22年度は一時的な増加がみられましたが、平成23年度はその前の平成21年度と同じ水準まで件数が減少しております。遅延発生件数、遅延発生率ともに21年度と同水準になったという形がみてとれると思います。

最後、18ページ以降に離島対策を含めました不法投棄、不適正保管の状況と対応をまとめてございます。

①にございますが、不法投棄・不適正保管車両の状況でございますが、左側の全国における状況と右側の特に離島における状況、両者をみていただいて、法施行以後、着実な減少傾向にあるという分析ができようかと思っております。

ただし、19ページの②でございますが、100台以上の案件に限定した場合、23年度は新たに発覚した件数もございまして、台数ベースではプラスに転じているという状況でございます。

不法投棄等対策支援事業については、平成23年度については実績はございませんが、制度についての周知や活用見込みの事案の調査を引き続き実施しているところでございます。

最後に20ページ、離島対策等支援事業につきましては、平成23年度は78の市町村に対し運搬の支援を実施しております。また、事業の要綱やガイドラインを改定し、100台未満の事案に対する要請手続の廃止、提出書類の簡素化等の運用変更の反映やA S RとS Rの混合事例の追記等を行ったところでございます。

以上、駆け足ではございますが、平成23年度の自動車リサイクル法の施行状況について説明させていただきました。

引き続き、私から資料3-2に基づきまして、各自動車メーカー等のリサイクル率及び収支の状況に関してご説明いたします。資料3-2、横長の表になっております。

1枚目でございますが、各メーカー等ごとに平成23年度に払い渡しを受けた金額と再資源化等に要した費用を比較して、収支状況をまとめたものとなっております。右側の欄に



収支状況がまとまっておりますが、多いところで4億4,000万円程度の黒字という状況でございます。参考としまして、一番右の欄にこれまでの収支を累積した合計をお示しておりますので、ご参照ください。

2枚目でございますのは、こうした各メーカー等の収支状況につきまして、全体としてどうなっているのか、またこれまではどういった推移であったのかについて、損益率という形でまとめております。これが真ん中の棒グラフでございます。マイナスからプラスに転じている状況がわかろうかと思えます。

これに参考としまして、折れ線グラフを重ねてございます。これは年度ごとの車種の数とリサイクル料金を引き下げた車種の数を示したものでございます。両者合わせてみていただきますと、2009年度以降、収支は全体として黒字化しておりますが、これとタイミングを同じくしてリサイクル料金の見直しも進められているといった状況が見受けられようかと思えます。

本件につきまして、日本自動車工業会から追加のコメント等がありましたら、よろしくお願いたします。

○加藤委員 ありがとうございます。自工会の方から少しコメントさせていただきたいと思えます。

まず、資料3-2、各社の収支状況でございますけれども、今ご説明のありましたとおり、各社の7年間の収支累計をずっとみていただきますと、12億円の黒字ということになってございます。7年間ですと約2,500万台の使用済車を再資源化しているということで、台当りに換算すると50円ぐらいになるのかなと考えてございます。

リサイクル料金は1台当たり大体1万円ですので、1万円のリサイクル料金に対して、当時のリサイクル料金設定の際、リサイクルインフラの整備がまだされていない状況だったということを踏まえると、各社ばらつきがございますけれども、全体で見るとかなりの精度でリサイクル料金が設定できたのではないかと考えてございます。

そのような中、リサイクル収支とリサイクル料金の値下げの実績を調べた結果がその次のページでございます。

これも先ほど説明があったとおりでございますけれども、棒グラフが損益率ということですので、大体2009年、2010年、2011年も含めて黒字基調になっているということで、特に2010年以降、黒字基調になっておりますけれども、折れ線グラフで示しておりますが、2010年度は270車種販売させていただいて77車種、2011年度ですと266車種販売しており

ますけれども、189車種リサイクル料金を下げたという実績でございます。

次のページでございます。そういうことで各社の傾向として、収支改善に伴いまして、自動車リサイクル法の趣旨にのっとった形でリサイクル料金の低減、先手を打ってというか、タイムリーに行っているのではないかと考えてございます。

では、どのぐらい下げたのかということなのですが、平均的な下げ幅は、公取協の方から自動車リサイクル法で競争原理を働かせるということになっていきますので、平均的にどれだけ下げたのかというのは価格統制につながるという指摘もされておりますので、この場では各社がリサイクル料金をどれだけ下げたかという1つの例ということで、乗用車メーカーを中心に記載させていただいております。

差額の部分でございますけれども、3品目トータルの下げ幅を書いております。各社の代表例ということで、ここに載っていないところも概ねこのような形でリサイクル料金を下げているとご理解いただければと思います。

その次のページ、これはリサイクル料金の各社ホームページ公表例でございます。ちょっとスペースの関係もありまして全社記載しておりませんが、各社のホームページ上でこういう形で記載させていただいておりますので、ご覧いただければと考えております。

すみません、前のページに移っていただいて、リサイクル料金値下げ例の下の方でございますけれども、注釈で各社のリサイクル料金設定の構成要素が書いてございます。これをもとに各社独自の判断をして料金を設定しているわけです。

例えば(1)フロン、①解体事業者回収費ということで、これは自動車メーカーが設定したものを解体事業者の方にお支払いしている費用でございます。これについては各社のホームページで設定している料金を掲載してございますので、誰でもご覧いただけることになっております。フロンの場合ですと、次に②運搬費ですとか、③指定引き取り場所ですとか破壊施設の費用、それから④自動車メーカーの委託を受けております自動車再資源化協力機構の委託費、これは人件費、物件費、システム費等でございます。

同じようにエアバッグ、ASR。ASRについては、再資源化施設の委託費ですとか埋め立て施設への委託費、各チームへの委託費、こういう構成になってございます。

(4)で全般と書いてございますけれども、各社情報システム費。社内の情報システムがございまして、そのシステム費。それから専任者の人件費というものを加味してリサイクル料金を設定しているということでございます。

その下に、2、リサイクル料金低減に関連すると考えられる要因でございますけれども、自動車メーカーも法施行以降、コスト低減に努力してまいりまして、例えば(1)フロンですと、②、③の運搬、破壊の効率化ですとか運営経費の削減というものに取り組んできております。①は解体事業者にお支払いする部分なので、これはもちろん低減してございません。エアバッグについても同じような効率化を図ったということ。

それからASRについては、再資源化施設の新規開拓によって競争原理を働かせることによって、委託費等を低減してございます。例えば2006年、2007年当時ですと、再資源化施設はまだ20そこそこだったものが、2011年、2012年の実績ですと45ぐらいまで新規開発して、競争原理を促しているということでございます。

それから、全般のところでございますけれども、社内情報システムの償却費の負担、それから人件費の削減にも取り組んでございます。特に償却減の部分は、その前のページの棒グラフを見ていただければおわかりになると思いますけれども、各社黒字基調になっているという部分で、償却の負担減が効いているのかなとも考えてございます。ただ、償却の仕方ですとか、リースをやっているところもありますので、各社若干ばらつきがありますが、そういうものもコスト低減の1つの要因になっているということでご理解いただければと思います。

そういうことで、自動車メーカーは今後とも継続的に再資源化に係るコスト低減を継続的に推進してまいりたいと思っております。自動車リサイクル法の趣旨に沿って、リサイクル料金の低減につなげていきたいと考えてございます。

今後の収支の見通しでございますけれども、これは各社ごとの状況については、なかなか言及できませんが、先ほどいいましたように、各社コスト低減を図った上で料金の低減につなげるということやってまいる所存でございます。新車預託時の構造上の問題、料金を下げても実際に廃車が出てくるのは13年、14年後ということで、そういう構造上のものもあるということで、中長期的な視点でみていきたいと考えてございます。

それから、今後、消費税のアップですとか、原油ですとかコークスなどの素材の高騰、グローバル経済の変動によって影響を受けるということについてもご理解いただきたいと思っております。

ちょっと長くなりますけれども、最後に、リサイクル設計の関係について、各社のリサイクル料金に今すぐは直結しないのですけれども、取り外し性ですとか解体性ですとかといったものにも取り組んでございます。それから、直近の話題ですけれども、脱フロンエ

アコンというものの導入についても今取り組んでおりまして、近い将来、フロン料金を預託していただかなくてもいいような車もご提供できるのではないかと考えてございます。

最後に、くどいようですけれども、リサイクル料金の設定については、ご存じのとおり自動車リサイクル法で競争原理を働かせるということになっておりまして、独禁法の関係から余り細かいことを申し上げられませんでしたけれども、その辺をご理解いただければと考えてございます。

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。

自動車リサイクル法の施行状況につきましては、毎年ご報告いただいているわけですが、特に昨年度、リサイクル料金に係る各メーカーごとの収支状況についてご質問があり、またその中でリサイクル料金の値下げの話も出てまいりましたので、今回、それを抜き出した形で詳しい説明をしていただきました。

それでは、ただいま説明のありました件につきまして、ご質問、ご意見等を頂戴したいと思っております。ご意見のある方は名札を立てていただきますとマイクがまいるかと思っております。よろしく願いいたします。それでは、渡辺さんの方からいかせていただきますようか。

○渡辺委員　　3-1の10ページ、自動車リサイクル法違反により告発に至った事案について。

昨年から今年にかけて、中古車と廃車との区別のガイドラインをずっと議論して、一応まとめをしたと思うのですが、その背景の1つとしては、取り締まりを行う自治体において無許可の解体なり破砕なりをしているものに対して摘発しようとする、中古車だといわれるようなことも大きな要因になっていたと思いますが、あのガイドラインの制定によって、この辺の取り締まりに相当いい影響を与えているのかどうか、その辺についてももしデータがあれば教えていただきたいと思っております。

○永田座長　　わかりました。それでは、今、質問の札を上げられている方が余りいらっしやらないので、答えがあればいただきましょうか。

○御厩敷リサイクル推進室室長補佐　　こちらの表に記載させていただいているとおり、ガイドライン策定後、新たに告発に至ったような事例は今のところないという状況でございます。地方自治体の方にも策定したガイドラインをしっかりとお示しして、厳しく対応するよということ、日ごろから我々、国として申し上げているところでございます

ので、引き続き、違反業者についてはきっちりと指導していくということをやっていきたいと思っているところでございます。

○永田座長　　よろしいでしょうか。それでは、お隣の武藤さん、どうぞ。

○武藤委員　　3—2の質問です。最初のページに各メーカーごとの収支状況があるのですが、一番右のところをみるとでこぼこしているわけなのですが、でこぼこしてしまう理由は、販売台数が多いとか少ないとか、車種が乗用車だとかトラックだとか、何が原因になっているかというのがわかったら教えていただきたいのですが。

○永田座長　　加藤さんの方から。

○加藤委員　　各社の状況について個別にご説明するのは非常に難しい部分があるのですが、ここで収支が赤になっているのは、大型車メーカーさんが非常に多いかなというところで、やはり乗用車メーカーに比べて台数が少ないということで、先ほど私が申し上げました社内のシステム費用ですが、これは乗用車メーカーもトラックメーカーもそう変わりませんので、やはり台数による償却負担というのが大分大きいのではないのかなと類推してございます。

○永田座長　　よろしいですか。砂田委員、どうぞ。

○砂田委員　　数字のことで質問です。3—1の2ページ、ASRです。268万9,445になっています。5ページのASRは268万9,451と記されています。6台の差がありますが、これは何か意味があるのでしょうか。

次の質問です。フロン、エアバッグ、ASR、フロン類の処理率のパーセントですが、約80%位でしょうか。環境の問題に団体としても取り組んでいますので、フロンガスについて危惧しています。フロンは地球温暖化の原因にもなっておりますし、オゾン層破壊という環境に非常に悪いところがありますので、80%というのは良い数のように思えるのですが、全くと放出してほしくないという思いで活動しているのです。それで、あと20%はどのようにしているのかなと心配しています。先ほど脱フロン、ノンフロンの方向に考えているとご意見を述べておられたので、うれしい事だと思っています。2点についてお願いいたします。

○永田座長　　わかりました。どうぞ。

○木村自動車課課長補佐　　ずれているところは2ページ目②のASRの台数と、すみません、どちらでしたっけ。

○砂田委員　　5ページです。

○木村自動車課課長補佐 恐らく一致すべきところだとは思いますが、すみません、単純な作業ミスかもしれませんので、ちょっと確認させていただいて、公表の際にまた。

○砂田委員 9,451のほうが正しいということでしょうか。他のページにも数値が記されています。

○永田座長 何か所か出てきますか。

○木村自動車課課長補佐 すみません、そこも含めて確認しないとわからないので。

○砂田委員 わかりました。

○永田座長 では、これは後で元の資料を当たって修正を加えてください。（事務局注：会議後、2,689,445台が正しい数字であることが判明したため、この数字に統一した資料を掲載しています。）それから、フロンの話。

○加藤委員 フロンは自再協（一般社団法人自動車再資源化協力機構）の方から。私、自動車再資源化協力機構の代表理事をやっておりますので。自動車再資源化協力機構というのは、自動車メーカーの委託に基づいて、フロンですとかエアバッグの処理をやっているところでございます。

8割ぐらいというのは、20%ぐらいが大気放出されているのではないかというご心配、ご懸念だと思いますけれども、まずは、自動車リサイクル法なりフロン法がスタートするときに、どのくらい使用済車として戻ってくるのだというのをいろいろ市場調査した結果がございます。一番大きいのは事故車。事故になりますと、残念ながらフロンを放出してしまうという部分があったり、それから新車の中でも、例えば軽四のトラックみたいなものについてはエアコンがついていないというケースが結構あって、8割ぐらいが戻ってくるというように設定して、大体その実績どおりかなと思っています。

ということで、これは解体事業者の方にしっかり回収をお願いしているわけですが、変に大気放出するということではなくて、使用済車として戻ってきたものについては、ほぼ100%回収されているというご理解をしていただければと考えてございます。

○永田座長 よろしいですか。

○砂田委員 はい、ありがとうございます。

○永田座長 あとはよろしいでしょうか。それでは、また最後にまとめてご意見を頂戴しますので、最初の議題の方はこれで終わりにさせていただきます。

次に、議題2について、資料4、資料5に基づきまして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。

まず、資料4-1については、自動車工業会の加藤忠利委員から、それから資料4-2につきましては、日本自動車輸入組合の小野寺誠様よりご説明をお願いしたいと思います。それでは、どうぞ。

(議題2 自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する検討状況)

○加藤委員 日本自動車工業会でございます。環境負荷物質の取り組みは毎年ご説明させていただいておりますけれども、自動車工業会の中に設計対応ワーキングというワーキンググループがございまして、そのリーダーをやっていますマツダの中野の方からご説明させていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○中野（日本自動車工業会） 資料4-1の環境負荷物質削減に関する自主取り組みの進捗状況について、私からご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、簡単にご説明します。98年から鉛の削減ということで、自工会の方で自主取り組みを進めてきました。2002年に対象を鉛、水銀、6価クロム、カドミ、4物質に拡大して、自主取り組みの削減目標を設定して削減に努めてまいりました。今回は2011年、昨年発売しました新型車に対する実績のご報告をさせていただきます。

2番目になります。2002年削減目標の設定の考え方でございますが、ここも簡単にご説明させていただきますけれども、世界トップレベルの厳しい自主目標を設定しております。

(2)、(3)は飛ばさせていただいて(4)になりますけれども、対象は乗用車のみならず、EUの指令では対象外の大型商用車等を含めております。そういった特徴がございます。

表1になります。こちらが4物質の削減目標と実績でございます。表を見ていただければわかりますように、昨年は乗用車12モデル、大型車商用車2モデルの14新型モデルがございましたけれども、14モデル全てで4物質の削減目標を達成しております。

それぞれの物質の状況につきましては、裏側のページでご説明してまいります。3 (1)鉛削減への取り組み実績と課題のところになります。こちらは図1を見ていただければわかると思っておりますけれども、2006年以降、1台当たり100グラム前後で削減が推移しております。11年の新型乗用車の平均は1台当たり96グラム程度になっております。あと残っているものとしては、ホンダとか合金中の鉛でございますけれども、そういったものについても、削減に向けて関連業界等と継続して技術開発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の状況でございます。先ほどご説明しましたように、6価クロム、カドミ、水銀、水銀につきましては除外部品がございますけれども、そちらを除いて2011年の新型車全モデルで目標を達成しております。

特に水銀の除外物質でございますけれども、コンビネーションメーターについては、水銀フリーを全てのモデルで昨年に対応しております。あと残っているナビゲーションの液晶ディスプレイとか、ディスチャージランプといったものについても、できるものについては鉛フリー化をしてきておりまして、その採用車種も拡大してきております。

③になります。昨年、この審議会でご報告させていただきました2010年導入の新型大型商用車の1つのモデルでヨーロッパのメーカーとエンジンを共有している関係がございまして、一部ボルトナットで6価クロムを使用しているという件がございました。こちらにつきましては、その後、代替材料の採用を進めてきておりまして、今年1月までに6価クロムフリー部品への切りかえを完了しておりますので、その完了報告をさせていただきます。

最後になりますけれども、4番目、今後、自主取り組みの結果の公表です。これは例年どおりカタログ、ホームページ、環境報告書等と様々な媒体を通じて情報公開を継続してまいっているところでございます。

以上で私からのご説明を終わらせていただきます。

○永田座長　それでは、小野寺さん、どうぞ。

○小野寺（日本自動車輸入組合）　では、日本自動車輸入組合より、輸入車の環境負荷物質の対応状況についてご報告させていただきます。資料4—2をご覧ください。

資料の上部、四角囲みで書かせていただいております。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E U E L V指令の環境負荷物質要求に適合していることを確認しております。この環境負荷物質要求につきましては、欄の下に注記で書かせていただいておりますけれども、2000/53/E Cと呼ばれる欧州議会並びに理事会指令に適合しているという意味でございます。昨年3月に修正が行われておりますが、修正後の内容に基づいて確認を実施しております。

また、欧州の規制を簡単に申し上げますと、さらに下に参考と書かせていただいております。資料の四角囲みの下の欄に「2003年7月1日以降、市場に投入される車の材料・構成部品に鉛、6価クロム、水銀、カドミウムを含有させてはならない。ただし、下表の条件を除く」ということで、例外措置に当たる部分を表に記載させていただいております。



また、こちら日本語訳でございますが、参考までに表の原文を次ページ以降に掲載させていただきますので、ご参照いただければと思います。

簡単ではございますが、輸入組合からの報告を終わらせていただきます。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。

引き続き、議題2の中でご議論いただきたい資料について説明を継続させていただきます。資料5-1につきまして、鉛蓄電池再資源化協会・長谷川洋二様より、また資料5-2につきましては、日本保安炎筒工業会・原民男様より、資料5-3につきましては、日本自動車工業会の加藤忠利委員よりご説明をお願いします。

それでは、今の順序でよろしくをお願いします。

○長谷川（鉛蓄電池再資源化協会） では、こちらのメンバーを紹介させていただきます。私は、一般社団法人鉛蓄電池再資源化協会専務理事の長谷川でございます。隣がSBR A事務局長の近末です。それからこちらが一般社団法人電池工業会BAJの中谷専務理事、同じくBAJの山本部長でございます。

使用済自動車用鉛蓄電池のリサイクル新自主スキームにつきましては、昨年の本会議でこちらにおられます電池工業会の中谷専務理事から平成22年に取り組みを開始したことをご報告しております。

私どもとしては、平成24年4月から運用に入ることを目標に進めてまいりましたが、広域認定が当初の予定より遅れまして、4月10日付でございましたので、今年の4月末から限定的な運用を開始し、7月21日から本格的な運用に入っております。本日はその概要についてご説明させていただきます。

1ページ目の設立経緯です。一般社団法人鉛蓄電池再資源化協会の紹介をさせていただきます。設立の経緯ですけれども、鉛蓄電池再資源化協会は、平成16年10月1日に国内蓄電池メーカー4社（当時5社）と社団法人電池工業会（BAJ）とが基金を拠出して有限責任中間法人として設立されております。平成21年6月に名称を一般社団法人鉛蓄電池再資源化協会、略称SBR Aに変更しております。

業務内容ですが、循環型社会形成の推進のために使用済自動車用鉛蓄電池の自主回収及び再資源化事業を行うことを目的に、それらに関するシステム構築、運営等の業務を実施することとしております。

現在の会員は、平成24年7月現在ですが、国内蓄電池メーカー4社、電池輸入事業者3

社及び一般社団法人電池工業会の7社1団体でございます。

2ページ目にある新自主スキームの概要ですが、自動車を初め、二輪車、農業機械、建設機械等の機器に使用されるエンジン始動用鉛蓄電池は、鉛、硫酸を含み、特定有害産業廃棄物に指定されていることから、その処理は注意を要すること。鉛価格が下落して不法投棄が懸念されたことから、当時の通商産業省、厚生省のご指導を得て、平成6年10月に国内電池メーカー各社が自主的に再生鉛を購入することで回収・リサイクルを推進するBAJ自主取り組み（下取り方式）を構築し、対応してまいりました。

しかしながら、近年における輸入製品の増大などから、自動車用バッテリーの回収・リサイクルの実効性を確保し、継続的かつ安定的なシステムの実現を目指し、昨年の本会議で紹介したとおり、BAJで新自主スキームを構築してきたところでございます。

新自主スキームでは、私どもSBRAが申請者となって広域認定を受け、廃棄物処理法に準じた管理票を用い、SBRAの管理票情報システムにより処理の一括管理を行っております。

取り組みの状況と運用体制は2ページ目の下のほうに書いてあるとおりでございます。現在、排出事業者の昨日までの登録状況は約1,300店となっております、SBRAシステムのもとになっております、先ほど申しましたBAJ下取りスキームの参加店数は7,000店強ございましたけれども、これから比べると少ない状況になっております。

次に、3ページの新自主スキームの流れについてご説明いたします。お手元に青色のパンフレットをお配りしてございます。これはSBRAの会員会社が販売店等の排出事業者に広報するために作成したもので、ご参考にいただければと思います。

新自主スキームの対象は、販売店等が使用済バッテリーを廃棄物としてSBRAに処理を委託される場合であり、この廃棄物処理の流れについてご説明いたします。

お手元の資料の右側でございますように、使用済バッテリーをSBRAのシステムで処理されない場合、つまり右の図で排出事業者から右上に出ている点線の矢印になりますけれども、これは有価で出される。あるいは他の廃棄物処理の手段で処理される場合で、SBRAのシステムの外になります。

新自主スキームを利用する販売店等は、SBRAにあらかじめ排出事業者として図①のように登録していただきます。排出事業者は、使用済バッテリーの置き場を確保し、自動車用と二輪車用に分別し、保管、管理していただきます。ここでパソコンの無停電電源装置等に使用される小型密閉鉛蓄電池、産業用鉛蓄電池、それから鉛蓄電池以外の自動車用

蓄電池、例えばニッケル水素電池、リチウムイオン二次電池等の蓄電池は対象外となっております。

排出事業者は、自動車用は25個以上、二輪車用は50個以上の使用済バッテリーがたまりましたら、S B R Aにインターネット等で②にあるように回収依頼をしていただきます。S B R Aは回収依頼を受け、回収事業者に収集運搬を、またバッテリー解体事業者に解体処理をそれぞれ委託しております。

回収事業者は、委託された使用済バッテリーを無償で引き取り、持ち込み先に運搬した後、S B R Aに回収実績並びに持ち込み実績を⑤にあるように報告していただきます。

バッテリー事業者は、持ち込まれた使用済バッテリーの引き取り実績をS B R Aに⑥にあるように報告していただきます。

解体処理を行った後、バッテリー解体事業者は、S B R Aに解体処理報告並びに解体処理実績を⑦のように報告していただきます。ちなみに、S B R Aの広域認定の範囲は、バッテリーの回収から解体までとなっております。取り出した鉛は解体事業者が製錬業者に売却するか自己利用して鉛に製錬するということとなっております。

8. にありますように、S B R Aは使用済バッテリーの排出から回収、解体及び処理終了まで処理状況をインターネットと廃棄物処理法に準じたマニフェストを使って管理票情報システムで管理しております。排出事業者には、S B R Aで一連の処理が完了すると通知が届くようにしております。

4 ページにリサイクル管理票を載せてございます。管理票は右のように書いてありますけれども、実際の管理票は、先ほど申し上げましたお手元のパンフレットの4 ページにあるような書式となっております。排出事業者、解体事業者などがそれぞれの役割を担うため、8 枚つづりとなっております。排出事業者は、回収事業者から渡される管理票のうち、A、B 及びC 票に署名、押印をした後、回収事業者が自分の署名、捺印をして管理票の引きかえであるA 票を排出事業者にお渡しして、A 票は5 年間保管していただきます。

依頼した廃棄物の処理状況は、S B R AのホームページにID とパスワードでログインして確認することができるようになっております。S B R Aは、依頼された廃棄物の最終処分が終了したら、S B R Aから排出事業者へ廃棄物処理の通知をいたします。

排出事業者に対しては、リサイクル管理票ごとの回収、再資源化に係るエビデンスの発行、それから過去1 年間の回収実績などの情報提供を行うことが可能となっております。

最後に、S B R Aの今後の取り組みとしましては、ここに書いてあるとおり、離島等か

らの使用済自動車用鉛蓄電池の回収方策の検討と排出事業者、販売店等が主体ですが、への周知を実施していく予定でございます。

ご清聴ありがとうございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

続きまして、原さんから。

○原（日本保安炎筒工業会） 日本保安炎筒工業会・原、斉藤、児玉でご説明させていただきます。資料5-2になります。使用済自動車からの廃発炎筒処理システムについてという題目でお話しさせていただきます。

破砕施設での発炎筒由来の発火事故の危険性が問題提起されたことを受けて、日本保安炎筒工業会は、使用済自動車の処理段階からの廃発炎筒回収を進めるため、自主的なプログラムとして安全管理プログラムを創設しました。当プログラムでは、廃発炎筒の流通段階から廃棄段階までの安全性を総点検して、ユーザー及び廃発炎筒に関係する事業者への安全のための広報活動に注力しまして、廃発炎筒の安全な回収、処理を行う。廃発炎筒の安全な回収、処理システムの実施に向けて、関係者のご理解、ご協力を得るべく調整を進めて、今般、新システムを提案することになりました。

新システムは、以下の要件を満たすものとして、当会会員各社が廃棄物処理法の特例である広域認定を受けまして、使用済自動車の処理段階からの廃発炎筒引き取り、処理を行うということでございます。広域認定に関しましては、今、申請中でございます。

下の廃発炎筒処理システムの必要要件を4項目載せさせていただいております。①火薬類取締法を遵守したものであり、安全な取り扱いについて周知を行うこと。②廃棄物処理法を遵守した適正処理できるものであり、広域認定制度等に基づく分散型適正処理体制を整備すること。③経済的に維持可能な持続性、安定性のあるものとする。④処理費用を極力低減させ、関係者の直接間接の負担を軽減することとし、費用の精査と削減に努めることというところでございます。

現在行っております整備段階から排出されている廃発炎筒の処理につきましても、新システムで対応することとします。発炎筒メーカー各社が広域認定をとるところでございます。

新システムの概要ですが、次のページに概要図が載せてあります。さらに資料の方で概要を大きく書いているのですが、一応口頭で説明させていただきます。

新システムでは、全国に廃発炎筒の引き取り場所を20ヵ所設置しまして、廃発炎筒を引

き取り、17ヵ所の焼却施設で処分します。システム開始後は、発炎筒メーカーは処分費用を製品価格に含めて販売することとします。廃棄時に処分費用を徴収することなく引き取ることとします。ただし、メーカーが指定する引き取り場所までの物流費と廃棄に際して必要な専用箱の代金につきましては、排出者の方でご負担願いたいというところがございます。具体的な取り回しにつきましては、以下に掲載しております。

また、その他のシステムについては別添の資料で説明しておりますので、後ほどご覧いただきたいと思いますと思いますが、今後についてのことを触れている下の2つをちょっと見ていただきたいと思います。

下から2番目、廃棄物処理委託先情報、回収・処理実績、廃発炎筒の安全な取り扱い及びその他システムの詳細については、当会のホームページ上で開示していくことにしております。また、排出者向け周知については、随時、関係団体を通じて資料配布するほか、国の協力を得て、自治体を通じて周知を行う予定ということがございます。

次のページをご覧ください。上の方は先ほど申しました概略図なので、真ん中あたりから説明させていただきたいと思います。

昨年、参考資料の中でお話しした相違点につきましては、概念図の右に囲った中にも書いていますが、最も大きな変更点として、その下に変更点及び今後の課題というところで別途書いていますので、こちらを見ていただきたいと思います。

新システムの検討に当たっては、当初、シールを用いた徴収方法を検討しておりましたが、関係者との調整の結果、以下のような変更点及び課題が生じているというところがございます。

①変更点ですが、製品価格に内部化する費用の性質というところがございます。発炎筒の流通は、主と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、交換用を主とする一般小売業者の3経路がございます。当初予定していた新システムでは、将来必要となる処分費用を製品価格に内部化させることと、システム開始前、シールを張る前に販売された製品については、排出時に処分費用を徴収するというところでご提案させていただいたのですが、関係者の合意を得ることができなかったということで、代案として、発炎筒メーカーが廃棄された発炎筒の処分費用を負担しまして、必要となる費用を製品価格に内部化して販売する方法を用いるということに変更いたしました。

②の課題なのですが、製品販売状況に変化が起きた場合に処分費用を確保できないおそ

れということで、過去の廃棄に掛かった費用を製品価格に内部化させる方法であるため、システムの安定的な取り回しには廃棄量と販売量がある程度一定であることが求められます。販売量が大きく減少した場合等には、個々の製品価格に処分費用を内部化するには限界があり、適正な処分費用を確保できず、ひいては処理システムの維持が不可能となることが想定されます。そのため、発炎筒の販売状況に大きな変化が生じた場合には、廃発炎筒の適正な処理システムの維持のために排出者及び自動車製造業者等を始めとする関係者のご協力をいただいて、本システムの見直しをすることを前提として、このシステムを開始したいと思っております。

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。関連の方の資料はいいですか。ちょっとご紹介だけ。

○原（日本保安炎筒工業会） すみません。その後は4枚ございますが、1枚目は概要で、2枚目も先ほど言ったシステム概要でございます。

3枚目は、先ほど20カ所の引き取り場所と17カ所の焼却施設というご説明をさせていただきましたが、ちょっと見づらいですけれども、指定引取場所と焼却施設の場所を地図上に明記してございます。

次のページが廃棄専用箱ということで、一応100本入りの箱を今準備しているところがございます。ばらばらにいつてしまうと、がん具煙火といいながら火薬類でございますので、非常に危のうございますので、こういう形で収納する箱を今提案しているところがございます。

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。

それでは、引き続き自工会、加藤委員から説明してください。

○加藤委員 資料5-3でございます。リチウムイオン電池のリサイクルということで、これにつきましては昨年の審議会を踏まえて、自工会の中に電池リサイクルワーキングを発足させまして、これは輸入組合さんとも連携をとって検討を加速してまいりました。その結果について、各社の取り組み状況も交えてご報告させていただきます。

ワーキングのリーダーをやっております富士重工の今田より報告させていただきます。よろしく申し上げます。

○今田（日本自動車工業会） 今田でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、資料5-3に沿ってご説明申し上げます。ページをおめくりください。2ページ目です。

まず、自工会内での検討の体制整備をいたしました。専門の分科会を設置して、共同スキームについて現在検討中です。ここにある環境委員会というのは、自工会の中での環境に関するトップの委員会でございます。

なお、電池リサイクル分科会には、日本自動車輸入組合さんを代表して、事務局の方とインポーター2社にオブザーバー参加していただいております。輸入車インポーターとも連携した体制としております。

続きまして、3ページ目です。各社の回収・リサイクルマニュアルの例でございます。現状、ここにありますとおり、各社ごとにリチウムイオン電池回収スキームを構築して、市場から発生した使用済品を回収中でございます。ここにはトヨタ自動車さん、日産自動車さん、三菱自動車工業さんの例がありますが、細部につきましては、パワーポイントの資料の直後にコピーをつけておりますので、後ほどご覧ください。

続きまして、4ページ目です。各社の周知活動の例をご説明申し上げます。ご覧いただいておりますのは、一般社団法人自動車再資源化協力機構のホームページでございます。自再協さんのホームページは、フロン及びエアバッグの再資源化をやっていることもあり、解体業者さんには非常になじみのあるホームページであります。これのトップページに各社の電気自動車及びハイブリッド自動車等の取り扱いの主な注意事項をリンクさせまして、解体事業者さんへの情報公開及び啓蒙を行っております。

続きまして、5ページです。使用済電池の発生量予測と今後の検討の方向です。ご覧いただいているグラフは、今後の使用済電池の発生イメージ図でございます。現在、定常的な使用済品の発生はなく、各社の回収スキームで対応しております。そして2015年以降、徐々に発生が増え、2020年以降は発生量が急激に増加すると試算しております。

よって、共同スキームにつきましては、フェーズ0と私たちは呼んでおりますが、2015年及びフェーズ1、2020年までの間で検証を行ってまいりまして、その要否も含めて最終判断を行っていきたいということで議論を進めております。

ページをおめくりください。その共同スキームを実施した場合の基本的な考え方をここに図示しております。自動車メーカー等の委託による共同回収スキーム管理法人での引き取りと再資源化をメインとして考えております。図でお示ししているように、自動車メーカー、インポーターと解体事業者さんの間に共同回収スキーム管理法人を置きまして、再

資源化を進めていきます。再資源化施設に回す部分につきまして今回の検討範囲ととらえております。

右下に書いておりますリユース、使用済品をリユースする計画のあるメーカーさんもありますが、これに関しましては個社の事業ということで、個社の取り組み範囲ということで検討をしていただいております。

続いて、7ページです。再資源化施設の検討状況です。日本地図にプロットしてありますが、これらの施設を現地調査、ヒアリングいたしまして、処理技術別に候補施設を選定しました。今のところ7社8施設です。左の表にありますとおり、大きく分類いたしますと、電炉さん、製錬さん、焼却をやる施設といったものに分かれると思います。

今後、使用済電池が発生しましたところで再資源化の実証テスト等がこれらの施設において必要になるだろうと考えております。とにかくまだ使用済品がほとんど発生していない状況ですので、これらの候補の施設においてもまだ実施のテストはなかなかできていないのが現状でございます。

最後になりますが、8ページです。検証項目とスケジュールです。表にありますとおり、再資源化処理及び運搬といったものをフェーズ0とフェーズ1の間で検証していきたいと思っております。再資源化処理の中では、能力及び処理の検証、そしてコスト見積もり、課題・制約条件を抽出して対応策を検証していく。そしてフェーズ2の大量処理に向けて備えていくということです。

運搬に関しましては、運搬要件の検討、輸送実験、そして正常品の場合のコスト見積もりといったものをフェーズ1に向けて3回ほど行っていきたい。それによって正常品の運搬時の課題や制約条件の抽出ができるでしょう、対応策も考えられるでしょうということです。

あと1つ課題として大きいのは、異常品です。異常品とここでいっておりますのは、例えば事故で変形したもの、あるいは内容物が出てしまったもの、こういったものにつきましてどのように運搬するのかということは大きな課題ととらえておまして、危険がないようにじっくりと検討を進めていきたいと思っております。それら再資源化処理と運搬の課題がある程度見えてきたところで、管理法人にどういった業務を任せれば効率的な運用ができるのかといった検証をしていきたいと思っております。

その次のページ以降にありますのは、先ほど申し上げました各社の回収とリサイクルマニュアルの抜粋でございますので、後ほどお目通しいただければと存じます。



以上でございますが、現状は、市場にリチウムイオン電池の搭載車を出しているメーカー、あるいはインポーターさんにつきましては、回収・リサイクルを個社でしっかりやっております。また、共同スキームにつきましては検討してまいりましたが、先ほども申しましたとおり、要否も含めましてこれからの検討課題であると考えております。

一方、再資源化施設につきましては、現地調査も含めしっかりと調べておりまして、使用済品の試験品といいますか試供品が現出次第、そういった実証に供されるものと考えております。

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。

関連でもう1つ資料の説明をしていただいた後、議論に入らせていただきます。次がレアメタルのリサイクルに関する審議会の報告書案についてでございます。資料5-4に基づきまして、事務局より説明願います。どうぞ。

○木村自動車課課長補佐　　資料5-4をご覧ください。レアメタル審議会の報告書案についてという資料でございます。こちらは、今年7月にレアメタル審議会で中間取りまとめの案として審議されたものを抜粋して作成したものでございます。正式な取りまとめに向けては修正が入り得るバージョンでございますし、全体版とあわせてホームページ等で最終的な確認は各自でしていただければという前提でございます。

レアメタルについての全体論は、自動車を始めとする我が国の主要産業で不可欠な素材であって、資源確保の重要性がますます高まっているという一般論はご承知のとおりかと思いますが、特にリサイクルとの関係では、中段でございますが、平成21年に策定したレアメタル確保戦略において、リサイクルによる国内資源循環というのを4本柱の1つ、海外資源確保、代替材料の開発、備蓄と並べて位置づけております。

そうしたレアメタルが自動車、特に次世代自動車にどういったものが入っているかというものが2ページ目以降に記載がございます。2ページ目の下、②レアメタルの含有状況の分析がなされております。具体的には、次世代自動車の駆動用モーターには全てネオジム磁石が使用されております。電動パワステモーターにつきましては、メーカーや車種、年式によって様々という状況です。ニッケル水素電池についてはコバルト、リチウムイオン電池についてはコバルトも使用されておりますが、コバルトを含まないマンガン系正極材などが存在しているという状況でございます。

また、こうした状況に関して、製造メーカーと製錬などリサイクルにかかわる業者との

共有の状況について3ページ目の中段でございますけれども、情報共有が進んでいる部分、また情報が得られていない部分、両者とも紹介がなされております。

さて、レアメタル審議会では、こうした次世代自動車を解体し、モーターや電池を取り外した以降を評価対象として、2010年と2020年においてレアメタル回収なしの場合とレアメタル回収ありの場合についてそれぞれ経済性分析を実施しております。その結果につきましては4ページ、5ページにまとめさせていただいております。

表としては5ページの上でございますが、試算の結果、2020年では次世代自動車の排出量が増加していること、レアメタルリサイクル技術の進展等を要因として、「レアメタル回収あり」が「回収なし」よりも優位となると。ただし、中間処理段階の収支では、依然として「回収なし」が「回収あり」よりも優位となっていることから、レアメタルリサイクルが促進されるためには、金属回収段階での収入を一定程度中間処理段階に配分することが必要という分析結果となっております。

なお、分析結果をベースに、2010年以降毎年の合計収支の変化を試算したものが5ページ目のグラフでございます。これをみますと2016年以降に「レアメタル回収あり」が優位になるとの結果が得られております。

こうした分析に加えて、リサイクルの効率性の向上等に向けた課題についてもこの審議会では幾つか触れられておまして、一例ご紹介させていただきますと、飛ばしていただいて8ページ目でございます。真ん中の次世代自動車というところでございます。自動車メーカーと解体業者との間でレアメタルの含有情報の共有を進めるべきとの記載がございます。特に具体的には、自動車リサイクルシステムのウェブサイト等を通じて、リサイクルに適した部品を対象にレアメタル含有の有無に係る情報を自動車メーカーから解体業者に対して提供していく等の取り組みが有効との分析がなされております。

また、リチウムイオン電池につきましては、駆動用電池メーカーと製錬業者との間で、製造工程で発生するくずであるとか不良品の含有情報を共有することが有効といった分析がなされております。

なお、10ページ目以降は個々のレアメタルについての技術開発の動向が紹介されておりますので、こちらについては参考としてご覧ください。

駆け足でございますが、審議会での検討状況については以上でございます。

また、議題全体を通じての補足になりますけれども、関連事業者の自主的な取り組みに関しましては参考資料にも記載がございまして、ちょっと時間の関係で説明を割愛させて

いただきますが、具体的には参考資料14、15、16に紹介がございますので、こちらをあわせてご確認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。

以上で議題2に關します説明は終わりでございます。広範な分野に關しての取り組みがご紹介されたわけですが、どこからでも結構でございますので、ご意見、ご質問がある方、また札を立てていただけますでしょうか。

それでは、大塚先生の方から行かせていただきますよう。

○大塚（直）委員 ちょっとたくさんのかかわるので。発炎筒の話と鉛蓄電池の話と水銀の3つについて意見を申し上げたいと思います。

発炎筒については3点申し上げておきたいと思います。1つは、資料5—2の裏の最後のところにも出ているように、先ほどご説明もあったように、販売量がこれから減っていったような場合、費用の難しい問題が発生するというのと、LEDの発炎筒を使うようになったときには差額が大きくなりますので、そのときは再度検討していただければありがたいと思いますというのが1点でございます。

それから2つ目、これは質問ですけれども、資料5—2の1ページのところで、廃棄時に処分費用を徴収することなく引き取ることとすると書いてありますけれども、ただしと書いてあって、引き取り場所までの物流費と廃棄に際して必要な専用箱代金は幾らぐらいになるかというのを教えていただきたいところがございます。これも本当は内部化していただくとうよかったのかもしれませんが、なかなか大変かもしれません。幾らかというのを教えていただけるとありがたいと思います。

それから、この種のものについては、できるだけ販売価格のほうに上乘せしていく必要があると思いますけれども、発炎筒は完全に部品とは言い切れないものの、部品のメーカーさんに近いと思うのですが、その部品に近いもののメーカーさんがもし販売価格に上乘せができないとすると、単に自腹を切って処理をやるというだけで、リサイクルしやすい製品等々、EPR的な観点でのいい影響は全然及ぼさなくなってしまうということがございますので、ぜひ車の価格にも反映していただけるとありがたいということがございます。

以上が発炎筒についてでございます。

それから、鉛蓄電池については質問なのですが、全体の仕組みが完全によくわかっているわけではないのでお伺いしたいのですが、3ページのところ。これは無償引き取

りということになっていて、頑張っていたいただいていると思うのですけれども、鉛蓄電池に関して無償引き取りでやっていけるのは、経済的にどういう構造になっているのかというのを教えていただきたいのです。これは再利用して結構価値があるものになるからこういうことができるということなのではないでしょうか。これは本当に概括的な質問ですみませんけれども、教えていただけるとありがたいと思います。

それから、資料4-1についてですけれども、水銀に関してです。先ほどのご説明で、国内の企業は資料4-1の2ページのようなやり方でやっておられて、例えば水銀の場合の除外部品とかというのがさっきおっしゃった輸入車とは微妙に違っているという気もするのですけれども、その辺は多分国内のほうが一生懸命やっていたらっしゃるような気がします。競争条件が若干違ってくるのですけれども、余りその辺は気になさっていないのかというのはちょっとお伺いしたいところがございます。

さらに水銀に関しては、水銀条約の議論が現在進んでいますので、水銀条約ができたときには多分再度検討しなくてはいけなくなるかと思っておりますので、これは指摘だけさせていただきますと思います。

以上です。

○永田座長　　少し質問をいただいた後、まとめてお答えいただくということで。河村さん、どうぞ。

○河村委員　　資料5-2と5-4があるのですが、これは一括でよろしいのですか。それとも個別でいきますか。

○永田座長　　質問なりコメントは一緒にしていただけますか。

○河村委員　　わかりました。日本ELV機構の河村です。

今回の発炎筒スキームの件ですが、ELV機構としては、本スキームは発炎筒処理に困っている事業者に対するセーフティーネットとして運用されていることが前提となると理解しております。我々解体業界は、本スキームを受け入れます。今後、破碎業界と地域の実情に応じた費用負担のあり方について協議を行い、今後、会員の協力を得られるように周知を図っていきたくと思います。

2点目、資料5-4、レアメタルの関連でございます。ELV機構では、資源循環委員会を現在立ち上げております。資源循環の取り組みを行っている中、昨年度は環境省が公募した希少金属回収事業の取り組みを実施しました。具体的には、金、銀、ロジウム、パラジウム等の回収を行いました。今後も幅広い希少金属の回収事業を継続的に実施し、我

が国の資源循環推進に業界を挙げて協力したいと考えております。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。それでは、鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 2つあります。まず、資料1—4の環境負荷削減に関する自主取り組みの件で、これは国内で生産される車に関してで、アジア各国で生産される車に対しても同じことが実施されるのかをお聞きしたいと思います。

それからもう1点、資料5—2に関してなのですが、取引場所の地図がありますけれども、これは今後増やしていくことを検討されているのか、あるいはこのままの状態で行われるのか、地域によってはかなり広域で1ヵ所しかない。たとえば、九州、北海道は1ヵ所しかないとか、四国はないとかですが、その辺は配送料のこともあると思うので、お聞きさせていただきたいと思います。

○永田座長 酒井先生。

○酒井委員 まず、資料4—1、環境負荷物質削減の自主的取り組みですが、この報告自体に関しては自工会へは全く異論はございません。環境省へのお願いです。こういった自主的取り組みを社会として確認する仕事を環境省としてはこれまでやってこられていると思っております。シュレッダーダスト中の鉛濃度の時系列トレンド調査といった調査をやってこられていると思いますので、ご協力させていただいておりますが、そういう結果もこの場でご報告いただくのがいいのではないかと思います。ぜひ次年度、ご検討いただければと思っています。

その際、現在、国連環境計画等がPOPs条約との関係で、いわゆる難燃剤の関連のガイドライン等々の整備を始めています。インベントリー作成ガイドラインといったものの作業も国際的には進んでいます。それとの関連で環境省の調査もされていると理解しておりますので、そういうところも含めて、ぜひご報告をいただくのがいいのではないのでしょうかというのがまず1点目です。

それから2つ目、鉛蓄電池ですが、先ほど大塚先生からどういう経済構造か、ここは私もぜひ聞かせていただきたいと思います。このリサイクルはトータルで一体どの程度のリサイクル費用を想定されているのか、あるいは回収コストの見通しはどのようにもっておられるのかといったあたりのご説明をぜひお願いしたいと思います。

それから、発炎筒の処理に関してですが、ここも大塚先生のご意見に全く同感です。ぜひ将来、技術変革が起こりかけたとき、あるいは収支に非常に苦しい状況が生まれかけた

といったときは、やはり社会全体での検討が必要ではないかと思っております。その点はぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

○永田座長 どうもありがとうございます。砂田さん、どうぞ。

○砂田委員 5-4、レアメタル審議会の報告事案について、レアメタルの確保戦略において4本柱として海外資源確保、代替材料の開発、備蓄に加えてリサイクルによる国内資源循環を位置づけているということで、どれも大事なことなのですが、最近、鹿児島湾の海底でレアメタルの鉱床が発見されたということで、文科省が新しい探査技術の開発に乗り出しますという記事を読んだのですけれども、このレアメタル審議会の報告書事案の中には、そういう自国の国内資源を確保していこう、これから掘り出していこうというようなことは盛り込まれないのでしょうか。

○永田座長 レアメタル審議会という名前になっていますけれども、これはレアメタルのリサイクル関係の審議会でございます、今のところは先ほど出てきましたレポートを引用して書かれているという部分なので、ちょっと趣旨が違うということでよろしいでしょうか。

○砂田委員 はい。

○永田座長 武藤さん、どうぞ。

○武藤委員 資料5-3のリチウムイオン電池のリサイクルについてです。関心があるのは、6ページにありますリユースのことです。レアメタルとかそういうこともあるかもしれませんが、リサイクルよりはリユースのほうがよりいいと思うのです。このリユースの比率、メーカーによって自主的に取り組んでおられるということですが、今そういうほうに向いているシェアがどのくらいあるのか、これからリユースが拡大する予定があるかどうか。それと、リユースを行える行えないところに技術的なメーカーの差があるのか。自動車メーカーの差なのか、それとも電池メーカーの差なのか、その辺ちょっと教えていただければと思ひます。

以上です。

○永田座長 では、渡辺さん、どうぞ。

○渡辺委員 廃発炎筒の問題です。我が業界にとっては大変重要な問題なので、述べさせていただきます。質問と要請と申しますか主張があります。

質問は2つですが、1つは既に大塚先生からご質問がありましたが、費用の問題。排出者側が負担するのは箱代と箱の引取料と実際に排出するときの指定引き取り場所までの運

賃という了解をしております。事前の説明では、そのロットにもよりますが、1本当たり  
に直すと20円弱だという了解をしておりますが、一応ここで私どもの理解が正しいのかど  
うか再確認をお願いしたいと思います。

2番目の質問は、広域認定の問題ですが、これは去年からもずっといわれていました。  
随分時間がかかっているのですけれども、これは環境省さんにお答えいただく問題かもし  
れませんが、何か問題があるのかどうか。もし、単に事務的なことであるのであれば、も  
ともとこれは4月発足を想定していたと思うのでもう無理だと思うのですけれども、最後  
のハードルになると思いますが、大体どのぐらいにこれが認定されるのか、その辺につい  
ての見通し、もちろん確約でなくても結構なのですが、お聞かせいただきたいと思いま  
す。

次に、要望というか当方の主張なのですけれども、我々の業界はこの問題については適  
切な処理の必要性ということでずっと長年主張し続けてきて、今回、炎筒工業会さんを中心  
に現実的な回収システムを構築されることにはなったのです。破碎業界を代表する当り  
サイクル工業会としても、費用負担の納得性の問題等が残っていると思えますけれども、  
何よりも安全性の問題を最優先して、これを受け入れることとしております。

ですが、実際にこのシステムを確実にかつスムーズに運用させるためには、これは従来か  
ら主張しておりますけれども、廃発炎筒を指定回収物品ではなくて、事前回収物品化を改  
めて強く主張させていただきたいと思えます。

昨年この会でこの回収システム、今のとはちょっとスキームが違いますが、原則一緒の  
ときでも問題点を3つ指摘しました。1つは費用負担の公平性の問題、2つ目は関連法令  
上の許認可の問題、そして3番目がシステムの実効性を担保する仕組み、すなわちシステ  
ムを動かすエンジンの問題です。前の2つは曲がりなりにも関係者の中で納得されたり解  
決されたりしているのですが、最後の問題は全く手つかずです。廃発炎筒の回収問題では、  
関係者の利害が一致しないという点を以前から指摘しておりまして、これを動かすため  
にはどうしても何らかの強力なエンジンが必要だというように訴え続けています。その意味  
で、廃発炎筒の事前回収物品化を改めて強く要求します。

昨年、リチウムイオン電池とニッケル水素電池が追加指定された理由の1つとして私が  
理解していますのは、破碎時の破裂、発火の危険性ということが大きくいわれていたわけ  
です。廃発炎筒は同じく破碎時の発火の危険性が高いもので、実際に事故も起きておりま  
す。こういった観点からすれば、事前回収物品として指定されることが当然の物品である  
と私どもは考えます。

それから、従来の説明では、事前回収物品化には受け皿の存在が必要であるというような説明も受けていたのですが、今回、晴れて受け皿もできたわけですから、事前回収物品化を妨げる要因はなくなったと理解しております。ぜひ早急なる事前回収物品化をお願いしたいと思います。

以上です。

○永田座長　　どうもありがとうございました。一当たりご意見頂戴しましたので、後でもう一回回させていただきます。今までそれぞれのところで幾つか質問があったかと思いますが、余りいっぱいになってしまうとこっちも覚え切れなくなってきますので、ここで一遍切らせていただきます。

まず、自工会絡みあるいは輸入組合絡みの話として出てきました問題、この辺のところでは加藤委員からお答えいただきましょうか。

○加藤委員　　まず、大塚先生から水銀の除外規定の関係、それから鬼沢委員から環境負荷物質の関係でアジア各国での対応についてという2つのご質問という認識でおりますが、中野さん、よろしく願いいたします。

○中野（日本自動車工業会）　　まず、水銀の除外規定の書き方なのですけれども、書き方はちょっと異なっていますが、EUの輸入車の方で書かれているインストルメントパネルのディスプレイの蛍光灯に当たるものが具体的な液晶のディスプレイのバックライトだったりコンビネーションメーターだったりしますので、書き方は変わっていますが、対象としては同じでございます。

自主取り組みの方は、それに加えて室内の蛍光灯、ヨーロッパにはないのですけれども、国内の自主取り組みの中では加えています。これは、自主取り組みの方はヨーロッパでは規制になっていない大型商用車等を対象にしていますので、大型商用車等は室内の蛍光灯を使っておりまして、そういう意味で蛍光灯は自主取り組みの中に入っているということでございます。

あと、アジア各国での対応状況ということでございましたけれども、申し訳ございません、アジア各国で各社がどのように対応しているかというのは、自工会の方では取りまとめていない状況でございます。ということで、回答できるものは持ち合わせていないのですけれども、会社ごとにそれぞれその国に応じて対応されていると思います。少なくとも国内で作るものについては、基本的に材料でございますから、作り分けというのはされていないと思いますので、日本と同じようなものを使って輸出しているのではないかと考え



ております。

○永田座長　　そうしたら、今の話は自工会の方で少し整理していただいて、次回にでも海外生産分について、この辺がどういう対応状況になっているのかという資料をお出しいただけますかね。

もう1つ、リチウムイオン電池のリユースの話がありましたよね。そちらで答えていただけますか。どうぞ。

○今田（日本自動車工業会）　　ご質問は、リサイクルよりリユースでしょうか。現状の比率がどうかということと、将来的に拡大するのか、それから会社によって技術的な差があるのかでよろしかったでしょうか。

先ほどの図に書きましたリユースは、廃棄になったリチウムイオンバッテリーをもう一度車載バッテリーとしてリユースするという意味ではございませんで、主に家庭用の蓄電池として使えないかということの研究している会社さんでは先行して研究しております。

ところが、使用済リチウムイオンバッテリーが家庭用蓄電池として有用かどうかというのはまだ研究の途上にありまして、まだ断言ができないレベルにあります。活用先の1つとして有用かどうか現在研究を進めているところでして、自動車メーカー単独の取り組みではなくて、関係する住宅メーカーさんや設備機器メーカーさんとの協業が必要な状況にあります。したがって、現在のシェアは限りなくゼロに近い状況と認識しております。今後拡大するかどうかは、そういった研究の成果によると考えております。

また、各社に技術的な差があるのかというご質問ですが、これは先行して研究を進めているメーカーとそうでないところでは、当然、多少なりとも差はあると認識しております。

以上でよろしいでしょうか。

○永田座長　　どうぞ。

○武藤委員　　本来はまた自動車に使うのが一番いいのですが、リチウムイオンとして家庭用で使うというのは、今車に載っている状態で家庭の電源として利用するというのがあるわけですから、どこにひっかかる場所があるのかちょっとわからないので教えてください。

○今田（日本自動車工業会）　　車両搭載状態では、ご指摘のとおり例えば日産自動車さんですとか三菱自動車さんがもう実用化なさっていると思いますが、使用済みと車載状態の差は昨年この会議でもご報告申したのですけれども、電池自体をコントロールするユニットと車載のコントロールユニットと連絡をしながら、例えば電池の劣化の履歴ですと

かといったものを判断しながら制御しております。これが電池単体になった途端に車載のコントロールユニットの連絡がなくなりますので、例えばその電池がどのように使われてきたか、あるいはどの部分だけが劣化しているのかしていないのか、そういったものが非常にわかりづらくなる性格がございまして、そういった理由から、車載の状態から一端おろして解体業者さんから回収させていただいた使用済み品とは扱いの差が生じます。

○武藤委員     コントロールユニットは、家庭用で使うにはそれなりに高いということですか。

○今田（日本自動車工業会）     それなりの値段がすると思いますが、値段というよりは、今申しましたとおり、使用済み品がぼんと1個あったときに、履歴を取り出す各社さんの方法が難しいといえますか、具体的にいいますと、電池が車載のバッテリーの中に何十個積層して載っているわけですが、例えばその一部分だけが劣化もしくは故障していた場合、それを無視して充電すると、そこにだけ非常に負荷がかかって余り安全でない状態になってしまうとかといったコントロールがちょっと難しいかなという意味でございまして。

○永田座長     どうもありがとうございました。大分個別の話に入ってしまうので、そういう議論ではないので。

それから、少し質問の数が少なかった方で、鉛蓄電池の無償の理由を説明いただきたい。どうぞ。

○長谷川（鉛蓄電池再資源化協会）     自動車用鉛バッテリーの回収リサイクルの推進ということに関しては、平成17年12月に環境省と経済産業省の合同会議で報告書がまとめられておりまして、その中で無償で回収しろというのが1つの考え方になっておりますので、それを踏襲しております。

それから、そのときはいろいろな産業の人に関係するようなりサイクルシステムを考えなさいということになっておりましたけれども、その後、鉛の価格が上昇して、リサイクルをする必要はあるのかとかというような非常にベーシックな議論になりまして、とてもまとまらないということもあって、経済産業省の方から、一昨昨年、電池工業会だけでまずシステムを組むようにしてくれないかというご要請がございまして、今、下取りスキームというのが10～20%ぐらいのシェアだと思いますけれども、まずはそれだけ広域認定をとってやる仕組みを作ったということでございます。

ということで、今現在、電池メーカーがやっておりますけれども、電池メーカーが個々にやっていたものを我々SBR Aが一括してシステムを組んだということになります。こ

ここにある回収事業者、バッテリー解体事業者に対する費用の支払いというのは、その原資になるのは国内電池メーカーさんからいただく。国内電池メーカーさんはどこから原資をとるかという、自分たちの利益、あるいはバッテリーを少々高く売るとかということをやめるのだと思います。私どもはどのようにして原資を出していただいているかはよくわかりませんが、それにかかった費用は全て電池メーカーからいただくということなので、我々がどこかで回らなくなるということはないシステムになっております。

以上です。

○永田座長　　よろしいですか。それでは、発炎筒の関係。

○酒井委員　　具体的にどの程度のリサイクル費用を想定されているのですか。それと回収の見通し。

○永田座長　　実績は実績で来年度報告していただくことになるかと思っているのですが、想定での話。

○長谷川（鉛蓄電池再資源化協会）　　想定は今申しあげましたように、現在の下取りシステムでなされているのが10～20ぐらいですから、それ以下になると思います。

○永田座長　　今の10～20という話は。

○長谷川（鉛蓄電池再資源化協会）　　現行の下取りスキームで集めているものが10～20%ぐらいしかございませんので、それを広域認定化しておりますから、それ以上になるということではなくて、10～20%以下のままでいくのだらうと思います。

それから、先ほど申しあげましたように、まだ始まったばかりですから、どのぐらいになるかは年度末に環境省に報告するときにわかると思います。

○永田座長　　よろしいですか。それでは、発炎筒。

○原（日本保安発炎筒工業会）　　まず、大塚先生と酒井先生から、私どもで載せています課題で、今後の処分費用の確保のことをお2人の先生からお話いただきましてありがとうございます。

あと、大塚先生からの2番目の質問と、渡辺委員さんからの費用についてですが、物流費に関しまして、広域認定範囲内の宅配業者を使って、全国一律1,200円ということを考えております。専用箱につきましては、先ほどのパワーポイント4枚目の100本入りの専用箱を使うわけなのですが、この箱が1箱500円というところで、100本当たり1,700円となりますので、先ほどの渡辺委員のお話のとおり、1本当たり17円という話になります。ただ、1つだけあれなのですけれども、箱を購入いただいたときの運送費はこれに入って

いませんので、そこは別個にかかるというところでございます。

それと、河村委員と渡辺委員からこのスキームについてのご理解、非常にありがとうございます。

あと、鬼沢委員から引き取り場所を増やす検討をという話ですが、増やす検討を今している最中でございます。今の段階では一応20ヵ所ということで広域認定のほうに申請しているところでございます。

また、ちょっといっていなかったのですが、去年とは違う点で、広域認定の範囲の中に宅配業者を入れたことによりまして、全国どこでも運べる形にできましたので、実際に持ち込んでいただくことはできないのですが、そんなに近くななくても宅配を使っただけであれば、廃棄所にもっていけるというシステムにはしております。

それと、渡辺委員からのご質問に関しては、私ではなくて環境省さんの方でよろしくお願いいたします。

○永田座長　　どうぞ。

○平塚リサイクル推進室室長補佐　　環境省でございます。渡辺委員ご指摘のとおり、広域認定の申請はいただいております。環境省のほうの手續に時間がかかりまして恐縮でございます。

現状を申し上げますと、ちょうど本日付で広域認定、環境大臣の認定をさせていただく予定でございますので、ご報告申し上げます。

○永田座長　　よろしいでしょうか。以上でご質問に相当するような部分は終わったかと思うのですが、先ほどちょっと話が出てまいりました発炎筒の今後の問題の話、特に生産量が減ったときの上乗せ価格が総体的に増えていってしまうという状況に対する対応のところ、関係者との間で少し協議が必要になってくるだろうと。関係者と考えられているのは、ここにも載っておりますが排出事業者と自工会ということなのですが、まず最初に自工会の方からこの問題に対する見解をお話いただけますでしょうか。

○加藤委員　　まず、炎筒工業会さんの方で今回のスキームを提案されたということで、長年の懸案事項ということで、こういう提案をいただいたことに対しまして敬意を表したいと思います。

ご心配の向き、例えば発炎筒からLEDの懐中電灯に技術革新で変わった場合どうかと、そのときにスキームが回るのかというようなご心配なりご懸念だと思います。今の段階では、そういうものはまだ聞いておりませんが、確かにそういう形で技術革新でLED

Dに変わった場合には、このスキームをどう維持するかということでの見直しの検討は必要だと考えてございます。

○永田座長　あと、排出者ということになりますと、河村さん。

○河村委員　E L Vの今回のスキームは、先ほど渡辺さんからお話があったように、使用済発炎筒の事前回収物品化はどうかというお話なのですが、今回上程された回収スキームをまず動かしてやったらいいかなと思います。また、事前回収物品化の必要性は私はないと思います。仮にこれが事前回収物品になった場合、業界内の合意形成が非常に困難であるということで、このことに関しては反対の立場をとっていきたいと思います。よろしくをお願いします。

○永田座長　それから、今後の話はいかがですか。これに対するコミットメントみたいなことはご意見としてありますか。

○河村委員　今後、現場同士で様々な話し合いが発生すると予想されます。今後ともE L Vとして、この件については前向きに、しっかり受けとめていきたいと思います。それでよろしいですか。

○永田座長　ありがとうございました。

　あと排出側として、日整連とかはよろしいですか。何かコメントがあったらお願いしたいと思いますけれども。

○下平委員　ないです。

○永田座長　いいですか。鉄リの方は何かありますか。

○渡辺委員　私どもも、このシステムはいろいろ課題はあるのですが受け入れたことで、実際に会員、破碎業に対しましては、このシステムの周知、それから解体業界あるいは取引している個別の解体業者さんとの話し合いとか、協力体制の構築などについては、我々の会員に対しても十分応じていくようにという形の徹底を図っていくつもりでいます。

　ただ、河村さんとここで2人で議論してもしようがないのですけれども、事前回収物品化というのは、私どもからしたらどうしても必要な仕組みだと思っています。事実、先ほど来たままですけれども発表がありました、鉛蓄電池もリチウムイオンも一方で民間の仕組みはきちっとでき上がっていながら事前回収物品という1つのエンジンをセットにした形でスムーズに回るわけですから、私はこれは必要だと思いますし、もともと廃発炎筒というのは、事前回収物品にするべき要件のある物品だと私は認識しておりまして、事実、自り法施行のときには、まな板の上に1回上ったという経緯もございます。先ほども述べ

ましたように、民間ベースでお互いの協力で受け皿もできたわけですから、あとはそれを実際にスムーズに回すことが一番大事なので、そういう意味では事前回収物品化が一番望ましいし、ぜひそうしていただかなくてはいけないと強く主張したいところであります。

○永田座長 わかりました。以上で前半の部分でご質問いただいた内容についてはご議論していただいたと思っています。

では、ちょっと時間も迫っておりますが、2回目というか、まだご意見がおありの方がいらっしゃるのだらうと思いますので、嶋津さん、どうぞ。

○嶋津委員 質問なのですけれども、自工会の加藤さんに教えていただきたいのですが、さっき脱フロン化のお話がありました。私の拙い知識では、たしか冷蔵庫などにはCO<sub>2</sub>の冷媒のものなどがあると思うのですけれども、カーエアコンなどの脱フロン化というのは、どういうものを冷媒に使う発想なのか。それから、大体何年ぐらい先にそういうものが実現するとお考えなのでしょうか。

○加藤委員 今ご指摘のとおりCO<sub>2</sub>冷媒というのが1つございます。かなり高圧にして冷媒として活用するというものなのですけれども、そのほかに今主流となっています冷媒がHFCです。これがHFOという冷媒も今出てきてまいりまして、そういうものの活用ということで、自動車メーカーなり部品メーカーの方で開発を急いでいるところでございます。

いつぐらいというのは各社の商品戦略なので、近い将来ということでご理解いただきたいと思っておりますけれども、よろしいですか。

それと、先ほど環境負荷物質の関係で鬼沢先生からアジア各国での対応ということで、先生から来年もということだったのですけれども、これはあくまでも我々日本の自主取り組みの範囲で各社共通の課題ということで調べていまして、アジア各国ですと法規制も違いますし、各社の取り組みが違います。それから膨大なサプライチェーンがございますので、かなり難しいということをご理解していただければと思います。

○永田座長 どういう形で調査できるかはそちらにお任せしますけれども、ある程度答えになるようなものを準備いただければ。

では、鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 鉛蓄電池の現行の回収率が先ほど10~20とおっしゃいましたが、せっかくシステムをつくって回収率がそれ以下というのにはがっかりしたのですけれども、私は当然上がるものだと思って聞いていたものですから、できたら回収率を上げる努力をしています

ただきたいし、やはりそういうことを進めていく必要があると思います。

○永田座長 要望として聞いてください。それから、来年度の話をするとなれなのですが、実績としてどうなったかというのはまたご報告いただくことになると思うので、そのつもりで対応してください。

あとは武藤さん、どうぞ。

○武藤委員 電池にこだわるようですが、無償回収かどうかを確認したいのです。今後、有償で回収しなくてはいけないということになるのか。

○永田座長 さっきの資料だと有料と書いてあって、有償で回収しているのではないですか。

○武藤委員 有償で今回回収しているのがそのまま続く見込みなのか、それとも逆有償になるのか、そこをちょっと。

○永田座長 何かコメントありますか。リチウムイオン電池の話です。

○加藤委員 現在、各社によって取り組みが違いますけれども、取り外し工賃的な形で解体事業者に費用をお支払いして、今引き取りをしているところでございます。今後、有償なのか無償なのかというのは1つの検討課題だと考えてございます。現在はそういう形で引き取らせていただいているということでございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。ちょっと急ぎの状況をつくらせていただいて申し訳なかったのですが、時間も過ぎておりますので、とりあえず2番目の議題はこれで終了とさせていただきます。

その他ということで、3番目の議題がございまして。この中で事務局の方でご報告等したいこともございますので、それについて説明していただきます。どうぞ。

### (議題3 その他)

○御厩敷リサイクル推進室室長補佐 環境省でございまして。資料6—1ということで、東日本大震災に伴って生じた被災自動車の処理状況についてご説明させていただきたいと思っております。資料6—1の裏面をめくっていただきまして、被災自動車の主な処理フローを載せてございます。こちらのフロー図に基づきまして、概要をご説明させていただきます。

今回の震災で発生した被災車両、仮置き場に移動したものは合計で約7万2,000台確認いたしております。その後、車両ナンバーが特定できる車両が5万7,000台ということで

ございます。当然ながら、ナンバーを確認できるということでございますので、所有者の方に意思の確認、引き取りをするかどうかという連絡を自治体のほうにお願いして行っていただいているところでございます。その結果、約1万2,000台所有者の方にお引き取りいただくことになってございます。残りは地方自治体に処分を委任することになるかと思えます。

また、番号不明車両につきましては、約1万5,000台確認されているところでございます。これと地方自治体に処分を委任されたものを合わせまして、自治体の方で処理、処分をしていくという流れになってございます。

実際、この車両につきましては、当初我々も心配していたところでございますが、有価で事業者さんに買い取っていただけるという状況になってございまして、入札で一番高値をつけていただいた方に順次お引き渡しを自治体の方でしていただいている状況でございます。

A S R等の処理につきましては、番号が確認できるものについてはあらかじめ預託されたリサイクル料金で処理するということが問題ございませんが、番号不明車両につきましては、その突合ができないということで、どういった処理をするのかということを検討させていただきました。結果、今回初めてになりますが、特定再資源化預託金等、使用されることがなくなったリサイクル料金を活用させていただきまして、A S Rの処理を実施しているという状況でございます。

これまでの処理状況でございます。所有者の方が引き取られた台数1万2,000台、それに自治体の方から引き取り業者の方に引き渡しをした台数約3万3,000台、合わせまして4万5,200台が処理のスキームに載っているという状況でございます。これは現在60%という進捗状況でございまして、残りにつきましては概ね来年3月までに処理を終えるということで、今、自治体の皆様にご協力いただいているところでございます。

概要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。

この件に関しましてご意見。河村さん、どうぞ。

○河村委員　　この件につきまして関連報告いたします。

E L Vリサイクル機構は、昨年、政府の協力要請によりまして、東日本大震災のボランティア活動をいたしました。当業界は自動車解体業を中心に、日本E L Vリサイクル機構と東日本大震災被災車両処理対策本部を立ち上げ、震災後から撤去処理活動を実施しまし



た。場所は仙台市、岩沼市、仙台空港です。被災車両撤去に関する地元の協定書を締結しまして、延べ 374日、参加事業者 181社、延べ 3,397名を上回る解体業者が被災車両 1万759台を回収して一時保管所へ移送、また車両の管理業務、所有者に対する意思確認等を行い、関係団体の協力により、自動車リサイクル法にのっとり適正に処理しました。他の多くの被災地においても解体業界が被災地支援に協力しております。

もう1つ、福島原発事故による福島県内の放射能汚染処理困難車両の特別保管についての要請でございます。行政においては、放射能汚染車両の保管については既にご検討いただいていると思いますが、福島県の一部の解体業者では、放射能汚染数値が異常に高く、処理できない車両が積み上がり、保管困難になっております。この事業所等もありまして、放射能汚染車両についてはできる限り速やかな行政の対応を願いたいと思います。

以上、要請でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。他によろしいでしょうか。それでは、その他の事項についてはこれで終わりにさせていただきます。

以上で本合同会議の議題は終わりでございますが、途中でいろいろ要請のありました事項につきましては、次年度に向けて検討をお願いしておき、また次年度の検討の中ではその資料も出していただくという形で処理させていただきます。

最後に、事務局より資料の取り扱い等について説明させていただきます。どうぞ。

○木村自動車課課長補佐 本日はどうもありがとうございました。

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付いたしまして、事前に各委員のご確認をいただいた上で公開いたします。ご了承ください。

また、議事要旨につきましては、座長にご一任いただくこととし、まず事務局にて案を作成し、座長のご了解をいただいた上で速やかに公開いたしますので、あわせてご了承ください。

○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。

それでは、本日の会議はこれで終了とさせていただきます。長時間にわたり活発なご議論をいただき、どうもありがとうございました。また次回、よろしくお願い申し上げます。

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