

産業構造審議会
産業技術環境分科会 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
循環型社会部会 自動車リサイクル専門委員会

第31回合同会議

平成25年8月7日（水）

日時：平成 25 年 8 月 7 日（水曜日）10：00～12：15

場所：航空会館大ホール会議室

【議題】

1. 自動車リサイクル法の施行状況
2. 自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する対応状況
3. 最近の動向
4. その他

【議事内容】

○山口リサイクル推進室室長補佐 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産業技術環境分科会廃棄物・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循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会の第 31 回合同会議を開催いたします。

なお、私は平塚の後任でまいりました環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部企画課リサイクル推進室の山口と申します。よろしく願いいたします。

まず、審議に入る前に事務局側よりごあいさつ申し上げます。環境省廃棄物・リサイクル対策部企画課の廣木企画課長よりごあいさつ申し上げます。

○廣木企画課長 皆さん、おはようございます。環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部企画課長を務めております廣木と申します。

本日は、暦では立秋ということでございますけれども、暑さも一番ピークという本当にお暑い中、また、旧のお盆前の大変あわただしく、またお忙しい中、委員の皆様方におかれましては、お集まりいただきましたことを、まず御礼申し上げたいと思います。また、皆様方におかれましては、平素より廃棄物・リサイクル行政の推進に大変なご高配を賜っておりますことも、改めて感謝申し上げたいと思います。

さて、自動車リサイクル制度は、法施行は平成 17 年から本格化されたわけでございますけれども、それ以来関係各位の皆様方のご努力によりまして、A S Rあるいはエアバッグの再資源化目標が順調に達成されているなど、これまでのところは概ね順調に推移してい

るのではないかと認識しているところでございます。

また、一昨年発生しました東日本大震災を受けまして、多数、被災した自動車が発生したわけでございますけれども、これにつきましても、自治体の皆様方、また、各団体の皆様方の取組によりまして、順調に被災自治体においてその処理が進んできているところでございます。これまでご尽力いただきました関係者の皆様方にはこの場を借りて改めて御礼申し上げたいと思っております。

また、本年5月には第三次循環型社会形成推進基本計画が閣議決定されたところでございます。この中におきまして、次世代自動車の普及を見据えたリユース、リサイクルの高度化の検討を行うとされているところでございますけれども、環境省といたしましては、自動車由来の鉄スクラップの再利用など、自動車リサイクル関係者の連携による質の高いリサイクルを目指した取組を推進してきているところでございます。

本日は年に1回の制度の施行状況の点検という位置づけと認識しておりますけれども、自動車リサイクルの更なる前進に向けまして、委員の皆様方からぜひとも忌憚のないご意見をいただくことをお願い申し上げまして、簡単ではございますが、私からのあいさつとさせていただきます。

本日はよろしくお願ひ申し上げます。

○山口リサイクル推進室室長補佐 続いて、経済産業省製造産業局自動車課の小野室長よりごあいさついただきます。

○小野自動車リサイクル室長 皆さん、おはようございます。本日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。私、経済産業省自動車リサイクル室長の小野でございます。

今、廣木課長からごあいさつがございましたので、私はあまり申し上げることはないのですが、お蔭様で自動車リサイクル施行以来9年目に入っておりますけれども、比較的安定的に運用されているということでございまして、これも本日お集まりの委員の方々、あるいは、関係者の方々のご支援、ご協力があったのもということで、改めて御礼を申し上げたいと思います。

今お話がありましたように、自動車リサイクル法に関わる使用済自動車、一昨年は大震災の影響もありまして、初めて300万台を切るという排出状況でございましたけれども、昨年は341万台ということで、ほぼ平年ベースという状況になっているのではないかと考えております。自動車リサイクル制度につきましては、使用済自動車の排出台数の変化に関

ならず、安定的な運用が確保されることが大前提でございますけれども、制度発足以来いろいろな環境変化、状況変化あり、改善すべき点もいろいろあるかと思えます。

また、最近、先ほどもお話ございましたように、次世代自動車が次第に普及しつつあるという状況でございます、これが数年後には使用済自動車として排出されるというような状況になってくるかと思えます。このように現状、それから、将来を見通した上で自動車リサイクル制度をさらに合理的・安定的なシステムに改善していくことが必要だと思います。

本日は、例年どおりでございますけれども、自動車リサイクルシステムの運用状況、あるいは、それに関する関係者の皆様方の取組状況についてご報告をさせていただき、ご審議いただきたいと思います。大変お暑い中恐縮でございますけれども、委員の皆様方におかれましては、忌憚のないご意見を賜りたいと思えますので、よろしくご審議のほどお願いできればと思えます。

私からは以上でございます。よろしくお願いたします。

○山口リサイクル推進室室長補佐 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、両審議会合わせまして 24 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 18 名の委員の方々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、14 名の委員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報告させていただきます。なお、中央環境審議会循環型社会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、ご報告いたします。

日本放送協会解説委員の鳴津八生委員におかれましては、異動がございましたので、委員を辞任されました。

続いて、公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会理事の大石美奈子委員が着任されております。

NPO法人関西消費者連合会消費者相談室長の砂田八壽子委員に代わりまして、主婦連合会事務局次長の河村真紀子委員でございます。

弁護士の佐藤泉委員が着任されましたが、本日はご欠席となっております。

社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事の宮寄拓郎委員に代わりまして、同連合会専務

理事の戸澤秀美委員でございます。

社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事の仁井正夫委員に代わりまして、同連合会専務理事の森谷賢委員でございます。

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に代わりまして、同環境生活部廃棄物対策局廃棄物・リサイクル課長の和田一人委員でございます。

次に、本日の欠席委員の報告をいたします。

佐藤委員のほか、大塚委員、奥平委員、久米委員、下平委員、鈴木委員におかれましては、本日ご欠席となっております。

次に委員以外の出席者についてご紹介いたします。

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、石川則夫様、日本保安炎筒工業会、原民男様に、資料の説明のためご出席いただいております。また、資料の関係業界の方にもご出席いただいております。

次に、冒頭にごあいさつさせていただいた者以外に、事務局側にも変更がございましたので、紹介させていただきます。

経済産業省製造産業局自動車課課長補佐の平松でございます。

同じく課長補佐の小林でございます。商務情報政策局情報通信機器課課長補佐の星野でございます。

続いて、環境省廃棄物・リサイクル対策部リサイクル推進室室長の庄子でございます。同室室長補佐の山田でございます。

続いて、中央環境審議会並びに産業構造審議会につきましては、会議体の変更等の見直しがございましたので、ご連絡させていただきます。

まず、中央環境審議会でございますけれども、今年の1月より、これまでの廃棄物・リサイクル部会と循環型社会計画部会が統合されており、新たに循環型社会部会が発足しております。それに伴い自動車リサイクル専門委員会は当該部会の下に設置されております。

続いて、経済産業省より産業構造審議会の会議体の変更と運用の変更について説明させていただきます。

○平松自動車課課長補佐 それでは、産業構造審議会についてご連絡させていただきます。

自動車リサイクルワーキンググループは、元々は産業構造審議会の環境部会の下に設置されておりましたが、本年7月に産業構造審議会の組織の見直しが行われたことに伴い、産業技術環境分科会の下に位置づけられることとなりました。

また、運用に関しましては、自動車リサイクルワーキンググループで審議を行う規制に関して利害関係を持つ組織に御所属されている委員におかれましては、議決権を持たない形で審議にご参加いただきたいと思っております。具体的には、奥平総一郎委員、河村二四夫委員、久米正一委員、小林健二委員、下平隆委員、戸澤秀美委員、林義高委員、武藤孝弘委員、渡辺啓一委員の9名の委員におかれましては、本会議における採決のご参加をご遠慮いただければと思っております。

それでは、議事に入らせていただきたいと思っております。これ以降の議事進行は、永田座長にお願いしたいと思っております。

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。

○永田座長 皆さん、おはようございます。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。

それでは、早速、議事に入ります。本日の議題は大きく3点でございますが、まず議題について説明をしていただいた後、質疑応答を行うというスタイルを進めてまいりたいと思っております。

議題の1は自動車リサイクル法の施行状況についてということでございます。それでは、事務局、よろしく申し上げます。

○山口リサイクル推進室室長補佐 それでは、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す。

先にお手元の資料をご確認ください。資料番号1から6までございまして、資料4、5、6それぞれに枝番を振っておりますが、そのうちの資料3を使わせていただきます。また、後ろには参考資料が1から17までついております。

不足等がございましたら、事務局までお知らせください。

それでは、資料3の説明に移らせていただきます。自動車リサイクル法の施行状況でございます。

1枚めくっていただきまして、1ページ目、「使用済自動車の再資源化等に関する法律」、いわゆる自動車リサイクル法の概念図がございます。2ページ目は、施行状況の報告についての概要をまとめたものでございますので、説明は3ページ目から行わせていただきます。

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。自動車リサイクルにつきましては、自動車メーカー等がフロン類、エアバッグ類、シュレッダーダストを引き取り、

これを確実にリサイクルするという体制を整備しております。具体的には、フロン類、エアバッグ類に関しては自動車再資源化協力機構が自動車メーカーから委託を受けて一元的に処理をしているところでございます。

シュレッダーダストにつきましては、自動車メーカー等が規模の利益によるコスト削減や業務円滑化の観点から、2チームで効率的に処理を行っているところでございます。

(ウ)は、自動車メーカーの再資源化等の体制ということで、フロン類、エアバッグ類、シュレッダーダストについて、それぞれ事業所、事業者を組織しているところでございます。

続いて4ページ目でございますけれども、使用済自動車の引取台数でございます。平成23年度は296万台と、法施行後初めて300万台を下回っておりますが、平成24年度は341万台と、前年度比約15%増ということで持ち直しております。

②、③、④、⑤に関しましては、使用年数、中古車販売台数、オークション流通台数、中古自動車の輸出状況ということで、ご参考いただければと思います。

続いて5ページ目でございますけれども、自動車メーカー等による再資源化等の実施状況ということで、具体的な状況でございます。

①の表については3品目、シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類の再資源化状況でございます。

リサイクル率でございますけれども、シュレッダーダストに関しては50%、エアバッグ類については85%という、基準目標を設定しておりますけれども、平成24年度については、シュレッダーダストに関しては93~96.8%、エアバッグ類に関しては93~95%と、リサイクルを達成するとともに、前年度から上昇しているところでございます。

6ページ目にはシュレッダーダストの詳細な処理状況を記載しております。下表の一番右下にございますが、平成24年度全体でASRリサイクル率は95.1%を達成しているところでございます。平成27年度以降の基準である70%を大幅に上回っている状況でございます。

(イ)はチーム別のリサイクル状況でございます。両チームとも約95%程度ということで基準を達成しているところでございます。

続いて7ページ目でございます。(エ)自動車由来の最終処分量ということでございまして、ASRのリサイクル率向上に伴いまして、最終処分量及び1台当たりの最終処分量が減少しているところでございます。平成24年度につきましては、1台当たりが発生する

ASRの最終処分量に関しては、1台約9kgということで、10kgを下回っている状況でございます。

続きまして8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・許可及び執行の状況でございます。平成24年度末現在における関連事業者数は、引取業者が約4万4,000業者、フロン類回収業者1万3,000業者、解体業者が5,600、破砕業者が1,200業者ということで、若干減少しているところでございます。これは、平成24年度中に5年に一度の更新期限を迎えたために、更新をしなかった登録事業者が多く、減少したものと考えられます。

続きまして9ページ目でございます。自動車リサイクル法の執行状況でございます、行政処分等の状況を掲載しております。地方自治体が主体となって定期的に立入検査を行っていただいております、違法行為や不適正行為等に関して指導・勧告等を実施しております。法施行以降、登録・許可の取消事案が累計で約136件、告発は8件となっております。平成24年度も告発は2件ございました。

具体的な事例に関しましては、②、③をご参考いただければと思います。

続いて11ページ目、リサイクル料金の預託状況でございます。自動車リサイクル法については、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、新車購入時に所有者から預託されております。

また、既販車のうちリサイクル料金が預託されていないものに関しては、引取時に預託されることになっておりまして、平成24年度については、新車登録時、引取時合わせて536万台預託されておりまして、額にして567億円が預託されているところでございます。

平成24年度末時点での預託台数及び預託金額残高でございますけれども、預託台数が7,700万台、預託残高は8,200億円という状況でございます。

続いて12ページ目、預託されたリサイクル料金の管理・払渡しの状況でございます。預託されたリサイクル料金については、資金管理法である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されております。

平成24年度につきましては、ASR、エアバッグ類、フロン類、情報管理料金合わせまして、件数にして約1,170万件、額にして340億円が払渡されております。

続きまして、13ページ目でございます。リサイクル料金の運用状況、また、輸出に伴いリサイクル料金が返還されるわけでございますけれども、その返還の状況を掲載しております。平成24年度は輸出に伴い約130億円返還されております。

続きまして 14 ページ目でございます。平成 24 年度の特定再資源化預託金等の発生状況でございます。預託されたリサイクル料金は、輸出等によってリサイクルがされなかった場合で返還手続をとらなかった場合、それが特定再資源化預託金等として取り扱われることとなりますが、平成 24 年度はそれが約 15 億円発生しております。

その特定再資源化預託金等の出えん等の状況でございますけれども、平成 24 年度は番号不明被災自動車対応や、情報システム改修の対応等に約 13 億円出捐しております。

続いて 15 ページ目、自動車リサイクルにおける情報の流れでございます。自動車リサイクルに関しましては、情報管理システム等を立ち上げておりまして、すべての使用済自動車の工程を移動報告として厳格に管理しております。システムの稼働状況を載せておりますが、平成 24 年度は障害件数が 1 件もなかったということで、安定稼働 100%を達成しているところでございます。

続いて、16 ページ目には電子マニフェストの実績報告や各品目の引取状況を載せておりますが、それをまとめたものが 17 ページ目のグラフでございます。こちらを使って説明させていただきます。

⑤の工程内平均処理日数でございますけれども、平成 17 年度以降若干の増加が見られるものの、引取、フロン、解体、破碎の各工程において近年横ばいになっていることが見られるかと思えます。

また、遅延報告発生件数に関しましても、平成 24 年度は若干増加しているところが見られます。遅延発生率も同様でございます。

以上が移動報告の状況でございます。

続いて 18 ページ目でございます。不法投棄、不適正保管の状況と対応、また、離島対策に関して説明させていただきます。

法施行後、不法投棄、不適正保管の車両は着実に減少しております。法施行前は平成 16 年 9 月末で、この表にございますけれども、全国で 21 万 8,000 台の不適正保管・不法投棄車両がございましたが、平成 25 年 3 月末で不法投棄・不適正保管されたものは 7,340 台ということで、法施行時から-96.6%となっております。

また、その内訳でございますけれども、法施行前に不法投棄や不適正保管されていたものは 4,194 台ということで、大幅に減っていることがわかるかと思えます。また、離島部に関しましても、法施行時から-97.4%ということで、着々と不法投棄・不適正保管対策が進んでいる状況でございます。

続きまして 19 ページ目でございます。19 ページ目には 100 台以上の不適正保管や不法投棄の件数を載せております。平成 24 年度末は 6 件ということで若干減っております。現在これらに関しても自治体等によって自主撤去を所有者に促しているところでございます。

不法投棄に関しましては、特定再資源化預託金等を使って事業を実施しているところでございまして、これまで 2 件の実績がございますが、本制度に関しては引き続き周知・活用を進めてまいりたいと思っております。

最後に、離島対策の概要でございますけれども、特定再資源化預託金等を使って離島対策等支援事業を進めておりまして、平成 24 年度では 83 の市町村に支援しておりまして、引き続き平成 25 年度についても 85 市町村に対して支援をする予定でございます。

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。

それでは、ご意見、ご質問のある方、名札を立てていただくとありがたいのですが。

それでは、細田先生、どうぞ。

○細田委員 一つ簡単な質問で、輸出返還に伴うことで、最近の中古自動車の海外の輸出のざっくりとした概況について教えていただければと思うのですが、いかがでしょうか。

○永田座長 事務局のほうから。では、こちらでいいですか、どうぞ。

○小野自動車リサイクル室長 中古自動車の輸出の状況でございますけれども、4 ページの⑤の表にございますとおり、輸出仮抹消登録台数は 21 年度以降若干の増加傾向ということでございます。

正確に輸出先の状況がすべて把握できているわけではございませんけれども、一番多いのはロシア向けと認識しております。ロシアは一時中古車の輸入関税が大幅に引き上げられたということもございまして、数年前にかなり落ち込んだんですけれども、WTO 加盟に伴いまして、そこはなくなったということで、最近はまだかなり輸出台数が増えていると。

それから、ミャンマーにつきまして、中古車関係の輸入環境が大分整備されてきたということで、最近輸出台数が増えているようでございます。最近大幅に変化をしているのは、この二国に代表されるころだと思っておりますけれども、そのほか、円安の進展といったこともありまして、最近は中古車として輸出される件数が大分増えているところでございます。概略以上だと認識しております。

○永田座長 よろしいですか。

ほかに。どうぞ、河村さん。

○河村（二）委員 委員の皆様、ご苦労さまです。日本E L Vリサイクル機構の河村です。

まず、日本E L Vリサイクル機構では、自動車リサイクル制度の安定運用、また、法令遵守、適正処理を推進するために、本年度よりE L V機構の自主的な取組として自動車リサイクル士制度を創設しました。また、自動車工業会及び自動車リサイクル促進センター、自動車再資源化機構の協力の下に自動車リサイクル士認定講習会の取組を開始しました。引き続き関係機関にはご協力いただきながら、多くの自動車関係事業者に参加いただき、同自動車リサイクル士制度をしっかりと運用するために協力していきたいと思っておりますので、今後ともよろしく申し上げます。

以上、報告です。

○永田座長 どうもありがとうございます。

ほかによろしいでしょうか。どうぞ、お隣の河村さん。

○河村（真）委員 今回初めて参加いたしました消費者団体の主婦連合会の河村と申します。

初めてなのでいろいろなことがわかっていないのですが、一つ教えていただきたいのが5ページ目の③の自動車メーカー等のリサイクルに関する収支のところですが、例えば24年度払渡しを受けた預託金4,400万から85億何千万と書いてあるのですが、ここの読み方を説明していただけますか。さっきは説明が余りにも駆け足だったので。すみません。

○山口リサイクル推進室室長補佐 補足させていただきます。

44～8,653というのは、メーカーがいろいろとございまして、そのリサイクル料金は各社が設定されているところがございます。したがって、払われる料金はメーカーによって違ってございまして、幅がございましたので、4,400万円から85億円払われているということがございます。

また、再資源化に要する費用もメーカーによって違ってございますので、それが4,700万円から79億円になっているということがございます。その収支も幅がございまして、-3,600万円というところもあれば、7億円の黒字になっているところもあるということがございます。

これに関して、加藤委員、何か補足ございますか。

○永田座長 参考資料の4がありますので。

○加藤委員 自動車工業会の加藤でございます。いつもお世話になります。ちょっとお時間をいただいて参考資料の4を簡単にご説明させていただきます。

これは自動車メーカー各社のリサイクルの収支を表したものでございます。平成 24 年度、各社の収支状況を示したものですけれども、赤字のところがあったり、黒字のところがあったりということで、トータルで見ますと、平成 24 年度は 32 億円の黒字でございます。これまで約 8 年間の各社の収支合計が 44 億円ということでございます。

44 億円というところとちょっと多いなと感じる方もいらっしゃるかと思いますけれども、8 年間の廃車の処理台数は累計で約 2,800 万台ですので、単純に 2,800 万台で割りますと、1 台当たり 150 円でございます。リサイクル料金は平均しますと 1 万円でございますので、リサイクル法施行当初、まだインフラ整備が整っていない段階、1 万円ぐらいのリサイクル料金を設定させていただいたのですけれども、それに対して 150 円の差があるということで、我々はかなり高い精度で料金を設定できたのではないのかなと考えております。

とは言え、1.5%ほどの黒字になっていますので、自動車リサイクル法の趣旨にのっとりまして、各社、リサイクル料金を値下げしております。その状況が裏面でございます。棒グラフは各単年度の損益率を表しておりますけれども、2010 年度以降は若干黒字基調になっています。それから、折れ線グラフで示しているのは値下げ車種数でございますが、2010 年以降かなりの台数で各社値下げをしている状況です。2012 年度、262 車種販売しておりますけれども、207 車種について値下げを行っているということで、7～8 割方、各社値下げをしております。

では、どのくらい値下げをしたのかというのが次のページでございます。平均どのくらい上げたのか下げたのかというのは、公取委のほうから価格統制につながるので慎んでくださいと言われていまして、各社の例示という形で載せさせていただいております。例えば、私はトヨタ自動車ですので、トヨタの例を申し上げますと、クラウンですと、旧型と新型を比べて 3,120 円下げております。その下にリサイクル料金に係る料金の設定とか、その下にリサイクル料金低減に関する諸要因を入れておりますけれども、各社いろいろな効率化を図ってリサイクル料金も低減しているということでございます。

その次のページが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けれども、こんな形で各社公表していますので、見ていただければより詳しい情報がここから見てとれるかと思います。

最後に、再資源化にかかる費用というのは、各社、それから、自動車再資源化協力機構も含めて、日々コスト低減を図っておりますので、タイムリーにリサイクル料金を下げているということでご理解いただきたいと思っております。

それから、これは料金前取りという制度ですので、実際に廃車が出てくるのは平均で 14 年後、15 年後ということで、料金を値下げしてすぐ収支が動くかという、構造上そういう仕組みにはなっていないので、リサイクルの収支については中長期的にご覧いただければと考えております。

それから、来年、消費税の値上げの議論もございますけれども、これはそのまま我々がかぶることになっていますので、そういう状況も勘案して見ていただければと考えております。

ちょっと長くなりましたけれども、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。

よろしいですか。

ほかによろしいでしょうか。また最後にこの資料に戻っていただいても結構でございますので、とりあえず 1 番目の議題はこれで終わりにさせていただきます。

それでは、続きまして、議題の 2 でございます。この件に関しては、資料 4、5、枝番もついておりますが、それに基づいて説明をお願いしたいと思います。先ほどと同様に説明の後に質疑応答を実施させていただきます。

それでは、自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する対応状況ということで、まず資料 4-1 に基づいて日本自動車工業会より、それから、資料 4 に基づきまして、日本自動車輸入組合の小野寺誠様よりお願いします。

とりあえず資料 4 の関係の説明は 2 名の方をお願いしてあります。よろしくをお願いします。

○小西氏（日本自動車工業会） それでは、資料 4-1 について自工会より報告させていただきます。「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報告させていただきます。

まず、経緯・まとめについて簡単にご説明させていただきます。98 年から鉛の削減ということで、自工会のほうで自主取組を進めてまいりました。2002 年に対象を鉛、水銀、6 価クロム、カドミの 4 物質に拡大いたしまして、自主取組の削減目標を制定いたしまして、削減に努めてまいっております。今日は 2012 年発売の新型車に対する実績の報告をさせていただきます。

その前に、2 番の 2002 年削減目標の設定の考え方でございますが、ここも簡単に説明させていただきます。

まず（１）世界でトップクラス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きます、（４）でございます。対象車両は乗用車のみならず、EUの廃車指令では対象外の大型車、トラック、バスも含めるといった点が特徴でございます。

表１をご覧いただければと思います。こちらが４物質の削減目標と実績でございます。表を見てわかるように、昨年２０１２年、乗用車２０モデルの新車がありまして、その２０モデルですべて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、裏のページでご説明させていただきます。

３．（１）鉛削減への取組実績と課題でございます。図１を見ていただくとわかりますように、２００６年以降、１台当たり１００g前後で削減が推移しております。１２年の新型乗用車の平均は１台当たり１０２g程度となっております。あと残っているものとしては、ハンダとか合金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と継続して技術開発を進めているところでございます。

（２）水銀、六価クロム、カドミウムの使用禁止状況でございます。六価クロム、カドミウム、水銀の使用禁止に関しては、新型モデルですべて達成しております。

②でございますが、現在除外している水銀の使用禁止については、特にコンビネーションメーターは水銀フリー品を採用しております。ナビゲーション等液晶ディスプレイのバックライトのLED化や、ディスプレイの水銀フリー化も採用車種が拡大している状況でございます。

最後になりますが、今後の「自主取組達成状況」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、様々な媒体を通じて情報公開を継続しております。私からの報告は以上で終わらせていただきます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

小野寺さん。

○小野寺氏（日本自動車輸入組合） では、輸入車の環境負荷物質の対応状況につきまして、日本自動車輸入組合より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、四角囲みの欄に書いてございますとおり、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につきましては、現時点でEU 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、欄の下に小さな文字で書いてございますが、2000/53/EC と呼ばれるE L V指令がございます。本

年5月に修正が行われておりますが、修正後の内容にて確認いたしております。

欧州の規制をごく簡単に申し上げますと、資料の四角囲みの欄の下に〈参考〉と書かせていただいておりますが、「2007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。」という趣旨のものでございます。

例外措置の表をその下に書かせていただいております。

また、ご参考までに、例外措置の表の原文を3ページ以降に添付させていただいております。日本自動車輸入組合からの報告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。

続きまして、資料5の関係に入ります。資料5-1については事務局より、資料5-2につきましては鉛蓄電池再資源化協会の石川則夫様より、資料5-3については日本保安炎筒工業会の原民男様より説明をお願いいたします。資料5-4については自動車工業会の加藤委員よりご説明をいただくことになっています。

それでは、まず事務局の山口さん、どうぞ。

○山口リサイクル推進室室長補佐 それでは、資料5-1の説明に移らせていただきます。ASRの分析調査結果についてでございます。昨年度、酒井委員からご指摘がございまして、環境省で過去にASRの分析調査をやっておりましたので、新たに追加したものでございます。

この経緯・背景でございますけれども、ご存じのとおり自動車破碎残さには、繊維、ゴムといった成分のほか、重金属類や臭素系難燃剤等が含まれていることが知られております。

資料4でご説明がございましたように自動車製造業者等で環境負荷物質削減の自主的な取組を進めているところでございますけれども、こういった自主的取組の効果などを検証するというところで、環境省ではASRを採取して、その性状や含有元素等について分析する調査事業をこれまで実施してきております。

2. の表1でございますけれども、環境省では平成17年度から24年度までASRの分析調査をやっております。主に物理組成とか三成分・定位発熱量、重金属類、臭素系難燃剤について分析を進めているところでございます。

①の物理組成でございますが、めくっていただきまして、表2、ASRの物理組成でございます。平成22年度に関しては、平成8年以前につくられた車と平成12年以降につくられた車を分けて、ASRを作成して分析しておりますが、そのほかの年度につきましては、

通常、シュレッターから発生するA S Rということで、車の年代等を区別せずに分析しております。

分析結果でございますが、5mmより大きいものとプラスチック類が主な成分でございます。この調査結果に関しては、特に年度によって大きな変化は見られておりませんが、今後、軽量化などによって変動する可能性はあるかと思われま

す。続いて、3ページ目でございますけれども、②三成分及び定位発熱量でございます。主に燃料としての性状というか、可燃分を見ておりますが、基本的には年度によって大きな成分の違いは見られませんが、平成20年度はほかより若干灰分が多くなっておりまして、平成24年度に関しましては、寒冷地で試料を採取したことから、水分がほかより多い結果になっておりますが、全般としてはあまり変化は見られないということでございます。

続いて4ページ目、重金属類の調査結果でございます。表4を見ていただければと思いますが、主に総クロム、六価クロム、カドミウム、水銀類、鉛に関して測定をしております。鉛、水銀、六価クロム、カドミウムに関しては、国内自動車メーカー等において自主的取組をやっておりまして、鉛に関しても低減傾向が見られるかと思ひます。総水銀に関しましても平成22年度及び平成24年度調査では定量下限値未満になっていることがわかるかと思ひます。

クロムにつきましては、総クロムでは若干出ているものの、六価クロムに関しては平成17年度、18年度では定量下限値未満となっております。

カドミウムにつきましても、数mg/kgのオーダーで検出されておりますけれども、これは自動車製造業者等による使用禁止前に製造されたものも含まれていると考えられます。実際に平成22年度の調査でも12年以降の販売車からはほとんど検出されていないことがわかるかと思ひます。

続きまして、臭素系難燃剤でございます。臭素系難燃剤は残留性有機汚染物質に関するストックホルム条約の規制対象物質に指定されておりまして、平成21年5月ポリ臭化ジフェニルエーテル、また、ポリ臭化ビフェニル、ヘキサブロモビフェニルが指定されております。また、平成25年にはヘキサブロモシクロドデカンが国際的に禁止される予定になっております。環境省ではこういった物質に関してもこれまで調査しております。

めくっていただきまして、6ページ目でございますが、平成22年度、24年度に臭素系難燃剤の調査をしております。表5のPBDEと書かれているところの一番下のT-PBDE（総PBDE）でございますけれども、平成8年以前につくられたものと平成24年度の

値でございます、430 から 250 ということで低減傾向が見られるかと思ひます。PBBに
関しましては、いづれも定量下限値未満でございます。また、HBCDの総HBCDで
ございますけれども、平成 24 年度は定量下限値未満ということで、こちらも低減傾向が見ら
れるかと思ひます。

7 ページ目でございますけれども、まとめでございます。これまでASR中の重金属類や
臭素系難燃剤に関して複数年度で分析をしております。検出されなくなった物質や削減傾
向が見られるかと思ひますが、これは自動車製造業者等の皆様による取組の成果かと思ひ
ます。しかしながら、タイムラグがございますので、こういった傾向については引き続き
把握していく必要があると思ひており、今後とも定期的にモニタリングを行っていく予定
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。

続いて、鉛蓄電池再資源化協会の石川さん。

○石川氏（鉛蓄電池再資源化協会） ご紹介いただきました一般社団法人鉛蓄電池再資源化協
会の石川と申します。隣が事務局長の近末と申します。本日は、このような審議会でご報
告する機会をいただきまして、誠にありがとうございます。当協会が運用しております使
済みの鉛蓄電池のリサイクルを昨年7月から開始してございまして、前回の審議会で
もご報告させていただいております。本日はその運用状況につきましてご説明させていただ
きたいと思ひます。

1 枚めくっていただきまして、1 ページを見ていただければと思ひます。システムの概
要につきましては、前回、昨年ご説明したとおりでございます。自動車をはじめエンジン
始動に使われております使用済みの鉛蓄電池を排出事業者から収集し、当協会が委託をし
ております回収事業者が回収し、最終的に処理結果を排出事業者に回答するものでござ
います。そこに図がございますが、図の中で破線で囲ってある部分が当協会が運用してい
る枠のものでございます。

運用体制ですが、今年の6月末で参加メーカーは7社、国内メーカー4社、輸入業者3
社で行っております。

排出事業者につきましては、6月末現在で6,728社、それから、回収事業者が87社、パ
ンタリーの解体事業者が15社という形で運用させていただいております。

次のページを見ていただきたいと思います。次のページは登録者の推移でございます。

昨年4月から募集を開始いたしまして、7月から開始しております、当初は低迷しておりましたけれども、徐々に増えてきて、現時点では先ほどご説明したように6,728社が入ってきております。これにつきましては、当協会から自動車の部品販売団体への説明、それから、当協会に加盟しておりますメーカーの営業部門の個別説明等を行っていただきまして、数が順調に増えてきております。また、当協会のホームページにもパンフレットを上げまして、皆さんに参加への募集をしております。

それから、排出事業者の登録状況を下の表のように分類しております。一番多いのは部品共販・カーディーラーで、1,954社登録していただいております。表の①から⑨につきましては、新品との交換での排出ということを考えておりまして、全体の多くの部分を占めております。

⑩は自治体ということで、自治体のクリーンセンター等から排出されたものも収集しております。

次のリサイクルの実績でございますが、表に書かせていただいたのは、今年、環境省にご報告した内容で、平成24年度の累積として5,247トンの鉛バッテリーを収集しております。その横のグラフでございますように、当初は低迷しておりましたけれども、昨年の12月以降順調に伸びておりまして、月平均1,000トン程度の鉛バッテリーを回収しているというのが現状でございます。

それから、今後の取組につきましては、収集活動に適したパンフレットの作成とか配布、それから、排出事業者ニーズに対応したパンフレットの作成をして、更なる排出事業者の獲得をしていきたいと考えております。

直近では、今日もご参加いただいております日本ELVリサイクル機構さんのご協力で、今月から開催する講習会で当協会のパンフレットを配布していただけるという話で、今その用意をしている最中でございます。またこういったご協力を皆さんしていただければと思います。誠にありがとうございます。

あとはホームページの充実、それから、本スキームのメリット。排出事業者さんはたくさんございまして、中にはチェーン展開をされているところもございまして、そういったチェーン展開のところには排出事業者に対してメリットのお話もさせていただいております。

それから、その次の適正処理のためのシステムの維持・改善としましては、システムが動き始めてまだ1年足らずでございまして、まだまだ不備がございます。入力の手やすさ、

間違いの少なさといったことをさらに追求して、よりよいシステムに持っていきたいと考えております。

それから、委託回収事業者・解体事業者の適正な運用がされるように、監査の充実ということで、昨年も含め今年もやっておりますが、適時、監査をして適正な運用ができるようにしております。

それから、離島からの回収につきましては、昨年度は、関係団体のご協力を得て家電リサイクル関係、自動車リサイクルの関係団体からお話を聞いたりしております。今年はそのようなことを踏まえ一歩進めて離島の調査をして、どういった回収をすれば効率的な回収ができるかということを検討して、次に進めていきたいと考えております。

最後に、これは私の雑感に近い話でございます。今、鉛が非常に高く取引されております。その中で、使用済の鉛バッテリーの多くは有価取引となっており、その一部が更に輸出されていると聞いております。このため、その処理をするため、最終的に精錬メーカー等につきましては、委託事業者が廃バッテリーの確保に奔走しているという話を聞いております。このような状況ですので、個人的には国内のリサイクル環境がどうなっているかというのはちょっと気になるところでございます。

また、このような状況下でございますので、現在、使用済バッテリーの不法投棄等の懸念はほぼないと考えておまして、多くのものは処理されていて、ほとんど世の中にないと。一時期世の中に不法に投棄されていた時代もございましたが、現在においてはほぼ皆無と考えております。

簡単でございますが、以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、炎筒工業会の原さん。

○原氏（日本保安炎筒工業会） それでは、日本保安炎筒工業会、原と児玉で、資料5-3、廃発炎筒処理システムの開始及び実績につきまして、ご報告させていただきます。

まず、1番、廃発炎筒処理システムの開始についてです。日本保安炎筒工業会会員の日本カーリット及び国際化工の発炎筒メーカー2社が、使用済自動車段階及び整備段階からの廃発炎筒を対象とし、廃棄物処理法の特例であります広域認定を2012年8月に受け、2013年1月からシステムを本格稼働しております。当システムの詳細案内を当会及び発炎筒メーカー2社のホームページに掲載しているところでございます。

次のページは、廃発炎筒処理システムの概要を記載しております。昨年の審議会での資

料とほぼ同じ内容ですので、後ほどご覧いただきたいと思います。

続きまして、3. 指定引取場所・焼却施設 配置図でございます。現在、全国に廃発炎筒の指定引取場所が19か所あります。そのうち、焼却施設を兼ね備えているのが15か所、指定引取場所のみが4か所でございます。ただし、燃焼施設としまして、指定引取場所を兼務していない施設が1か所ありますので、合計16か所でございます。

次のページ、4. 焼却施設での処理フローでございます。基本的なフローを掲載していますので、ご覧ください。まず、受け入れですが、当システムで手配した運搬車両から廃棄専用箱に入った廃発炎筒を受け入れます。運搬に使用する廃棄専用箱は中仕切りによって、廃発炎筒が摩擦によって発火することがないように、設計上工夫されており、落下試験等によって運搬上の安全性が確認されているものであります。

その下は検品工程です。管理伝票と実物の箱数、本数を照合しまして、発炎筒以外の異物が混入していないかの確認を行います。検品において不具合があった場合は、発炎筒メーカー経由で排出者に連絡するという形になっております。

処分工程ですが、廃発炎筒を焼却して熱回収します。焼却に伴って発生する残さは施設ごとに異なりますが、可能な限り再生し、再生できないものは埋立とします。

次のページの5. 実績でございます。2012年度の実績ですが、2013年1月～3月までの引取本数は4万97本、処理重量が3,962kg、処理後の残さの重量が460kg、残さの再生利用重量が111kg、処理に伴う回収熱量が48万8,419kcal ございました。2013年の4月～6月ですが、トータルで61万4,750本、処理重量が6万737kg、処理後の残さの重量が6,472kg、残さの再生利用重量が6,311kg、処理に伴う回収熱量が383万8,882kcal ございました。

②の周知広報ですが、ホームページによる案内としまして、日本保安炎筒工業会並びに会員2社のホームページ上で詳細案内を実施しております。

2番目は、関連事業者へのチラシ配布としまして、日本ELVリサイクル機構さん、日本鉄リサイクル工業会さんの会員様への配布、及び自動車再資源化協力機構様を通じて解体業者様への配布を実施していただきました。

3つ目ですが、環境省さんのご協力を得まして、都道府県と保健所設置の市にチラシを送付しまして、解体業者等への周知を実施しております。

4番目は、自動車リサイクル推進センターさんの協力を得て、自動車リサイクルシステムホームページの「トピックス」に当システムに関するお知らせを掲載していただく予定

でございます。

次のページの6. 懸案課題の現状についてです。昨年もご説明させていただいておりますが、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が大きな課題と考えております。当システムは過去の廃棄にか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。販売本数が大きく減少した場合には、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維持のため、排出者及び自動車会社等をはじめとする関係者のご協力により本システムを見直すことを前提として開始されているところでございます。

システム開始に当たって提起しました処分費用確保の課題については、現在のところ大きな問題は生じておりませんが、引き続き販売状況を注視していく必要があると認識しているところでございます。

最後になりますが、7. 本年度重点的取組事項についてです。本システムは、廃発炎筒の安全な管理を目的とし、排出者にとっての利便性を高めるとともに、廃発炎筒の適正処理を確保するため処理施設配置を分散させる一方、トータルコストを適正化しております。本年度は、当システムのスムーズな稼働を目指し、以下の3項目に重点を置き取り組んでまいります。

①、周知広報としまして、解体事業者様、輸出事業者様による当システムの利用が進むよう、関係諸団体を通じ、チラシ等の配布を行います。

②、引渡しの利便性の検証としまして、宅配利用数、指定引取場所への直接持込み数、ユーザー問合せ等を評価・分析して、現行システムにおける引渡し方法の利便性を検証します。

③、再生利用等として、火薬類取締法上の制約、技術的制約を踏まえた上で、再生利用の可能性を検討するとともに、処理時の熱回収については高効率化をいたします。

以上で資料の説明を終了させていただきます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、自工会のほうから。

○今田氏（日本日本自動車工業会） それでは、自工会からリチウムイオン電池・ニッケル水

素電池の回収状況についてご説明申し上げます。資料5-4をご覧ください。右下にページが振ってありますので、このページに沿ってご説明申し上げます。

2ページをご覧ください。リチウムイオン電池の発生量予測と今後の検討の方向です。ここにあるグラフは、昨年度もご説明申し上げましたが、年間発生量のイメージ図でございます。ニッケル水素電池及びリチウムイオン電池は、現状で各社が個社の回収スキームで対応中でありまして、今後は、2015年以降徐々に使用済リチウムイオン電池の発生が増加し、2020年以降急な増加が見込まれるため、私どもがフェーズ1と位置づけている2020年までは回収スキームの検証期間と位置づけております。

ご参考までに、グラフの左下に書いてありますが、2011年度の使用済リチウムイオン電池の発生量は、東日本大震災によるものが主でございますが、56個ございました。

3ページをご覧ください。2012年度の使用済電池の発生状況でございます。これらは使用済車からの発生個数です。リチウムイオン電池で22個、これは前年に比べ震災関係車両の減少により発生量も減少しております。

ニッケル水素電池に関しましては、3,820個を回収しております。これは、回収率で言いますと、およそ6割前後になっております。

続いて、4ページをご覧ください。リチウムイオン電池の回収スキームの各社対応状況です。これも昨年度ご説明申し上げましたが、トヨタ、日産、三菱に関しまして、個社スキームで回収とリサイクルを継続中でございます。

5ページをご覧ください。2012年度に新たにリチウムイオン電池を搭載した車を発売したスズキの例でございます。5ページの仕組みにあるように、新規にリチウムイオン電池搭載車を発売したメーカーにおきましてもきちんとリチウム電池の回収を行っております。

6ページをご覧ください。これもスズキの例でございますが、そういった回収スキームにつきまして、ホームページ上で公表いたしまして、取り外しマニュアル、回収・リサイクルマニュアル等も公表しております。

続きまして、7ページをご覧ください。使用済リチウムイオン電池の再資源化施設の検討状況でございます。

1)、各施設の現地調査及びヒアリング等から、技術別に候補施設を選定しました。この1)に関しましては昨年度のご報告どおりでございます。

今年の変化点といたしましては、2)、従来の候補施設にセメント焼成技術の活用を加え、今後、使用済電池の発生状況を踏まえまして、再資源化実証試験を計画しております。

また、再資源化以外に、これも後述いたしますが、併せて各社ごとに電池のリユースを技術開発中でございます。

8 ページをご覧ください。使用済リチウムイオン電池に関する検証項目とスケジュールでございます。ここにありますとおり、おおよそ 2020 年までを目処に、再資源化処理、運搬、管理法人業務につきまして、各種検討・検証していきたいと考えております。それをもって、フェーズ2と私たちが位置づけております 2020 年以降の大量処理の時代に備えたいと考えております。

9 ページをご覧ください。ニッケル水素電池の回収スキームのご説明です。ここにあるのはトヨタの例でございます。簡単に申しますと、上に黄色くありますが、解体事業者（廃車由来のもの）及び販売店（交換由来のもの・サービス由来のもの）、このどちらもきちんと回収し、輸送し、還元処理・選別を経まして、電池の原料化を進めます。その上で、その原料を使った電池を生産し、再びハイブリッド車に搭載していると、リサイクルの輪が回っております。

10 ページをご覧ください。今ご説明申し上げました電池 to 電池のリサイクルの輪の説明図でございます。以前はスクラップとしてステンレス原料にリサイクルしておりましたが、今後は完全リサイクルへ移行、ニッケル、コバルト、レアアースを取り出すという内容になっております。

11 ページをご覧ください。今申し上げましたトヨタの例を写真でご説明申し上げております。最初に使用済の電池を還元処理、破碎・選別を行いまして、最後にはその原材料を使って電池を生産、ハイブリッド車に再び搭載しているという流れでございます。

続きまして、12 ページをご覧ください。同じく使用済ニッケル水素電池の再資源化、今度はホンダの例でございます。使用済 IMA バッテリーからレアアースを取り出し、バッテリー材料へ再利用しております。ここでもバッテリー to バッテリー、バッテリーから取り出した原材料で再びバッテリーをつくり、ハイブリッド車に戻すというリサイクルの輪が回っております。

ご参考までに、IMA というのは Integrated Motor Assist の略でございます。

13 ページをご覧ください。これは、平成 25 年版の「環境・循環型社会・生物多様性白書」からの抜粋でございます。コラムとありますが、この中でトヨタがハイブリッド車用の使用済ニッケル水素電池をリユースした定置型の蓄電システムを開発しているということが述べられております。また、ホンダがハイブリッド車用のニッケル水素電池から実用可能

なレベルのレアアース抽出に世界で初めて成功したということが書かれております。

最後になりますが、14 ページをご覧ください。14 ページも同じく平成 25 年版「環境・循環型社会・生物多様性白書」からの抜粋でございます。ここは、13 ページでご説明申し上げました、トヨタのハイブリッド車の使用済ニッケル水素電池をリユースした定置型蓄電システムの例でございます。詳しくは後ほどお読みいただければと存じます。

ご説明は以上であります。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。

議題 2 に関します資料は以上でございます。

それでは、ご質問、ご意見等がありましたら、先ほどと同様に名札を立てていただけますでしょうか。

それでは、大塚先生のほうから。

○大塚委員 資料 5-4 で、今、自工会さんからご説明があったことについてお伺いしたいのですが、大変よい取組をされていて敬服しております。5 ページにございますリサイクル費用あるいは回収費用の負担がどういうふうな仕組みになっているのかをお伺いしたいのです。これはメーカーのほうから解体業者にお支払いになっているということのようなのですけれども、

それは消費者からとったお金がメーカーから解体業者に払われているという仕組みという理解でよろしいでしょうか。さらに 2020 年以降増えていくということですが、今後はどうされるおつもりかということもついでにお伺いしたいと思います。

もう一点よろしいですか。自工会の加藤さん、さっきのことでお伺いしたいんです。参考資料 4 でさっきご説明いただいて……。

○永田座長 それも今回の中に入っていますよ、4 と 5 が。

○大塚委員 いえ、参考資料です。さっきのやつです。ちょっと聞き損なったので、申し訳ありません。参考資料 4 の 3 ページ目だと思うんですけれども、先ほどのご説明で下のほうにさらにリサイクル料金の出し方とか低減に関連する要因が書いてあって、これも大変勉強になってありがたかったのですが、車種ごとにかなり差が出ていますよね。

2 グループでやっておられるので、ここに出てくる数字が 2 グループの間では違いが出てくるのはよくわかるのですが、1 つのグループの中でも車種ごとにかなり差が出てくるのは、どういう仕組みで差が出てきているかというのがよくわからないものですから、そこを教えていただきたい。差が出ていることはむしろいいことだと、車種ごとの競

争が産まれているのは非常にいいことだと思っているのですけれども、構造というか背景事情を教えていただきたいということです。

以上です。

○永田座長 最後のほうだけ。あと、まとめて。説明者が代わりますので。ちょっと待っていてくださいね。

○加藤委員 これは各社のリサイクル料金の値下げ例の内訳というご質問と理解しておりますけれども、大変申し訳ありません、各社ごとにリサイクル料金を設定しているものですから、各社さんの状況は私は知り得ません。

○大塚委員 トヨタの中でもいいんですけれども。

○加藤委員 ということで、トヨタの例ということでご説明させていただきます。

先ほど私どものクラウンの例をご紹介させていただきましたけれども、大変細かな数字になっておりますけれども、クラウンのリサイクル料金の値下げの差額 3,120 円の内訳でございまして、エアバッグの値下げに関するものが 1,700 円でございます。旧料金は 3,750 円で、エアバッグ 14 個分で計算しておりますけれども、これを一律料金 2,050 円に変更したということで、1,700 円の変更。

それから、ASRの関係が差額で 1,320 円下げております。これは再資源化施設の効率化、コスト低減の努力によって、ASRにかかる処理費用の単価を下げたということでございます。

それから、フロンの値下げが 100 円でございます。これは自再協のいろいろな効率化によって手数料を下げたと、こういう内訳でございます。恐らく各社さん同じような形でリサイクル料金の値下げをしていると考えております。

一例でございましてけれども、よろしいでしょうか。

○大塚委員 クラウンとほかの、例えばカローラとの関係で差が出てくるのは、エアバッグの数が違うというのはわかるのですけれども、それ以外には何が影響することになるのですか。

○加藤委員 例えばASRですと、そもそもASRの重量が違いますので、それによっても変わってくると。恐らくフロンの類については、各社さんホームページで公表していますので、個々に比較していただければ、品目ごとにリサイクル料金がどうなっているのかというのがわかりますので、ご覧いただければわかると思います。フロンについては各社さんほとんど、一律という言い方はよくないかもしれないですけれども、大体同じような料金にな

っております。

○大塚委員 各車種ごとにこういう計算をするのは結構大変な作業ですか。されているのは結構大変な作業かもしれないんですけども、そうでもないんですか。

○加藤委員 何が一番大変かという、先ほど申し上げましたように、リサイクル料金は14年、15年先を見たリサイクル料金の設定をしないといけないということで、14年後、15年後の技術的な動向がどうなっているのか、物価がどうなっているのか、消費税がどうなっているのか、なかなか見通せない部分を何とか知恵を絞ってというか、諸条件を勘案してリサイクル料金を設定しているということで、その辺が一番苦労している点でございます。

○永田座長 鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 まとめてでよろしいですか。

○永田座長 どうぞ、どんどん質問を出していただきまして、後で分けて応えてもらいます。

○鬼沢委員 自工会さんが発表された環境負荷物質の削減については、とても進んでいると思いますが、昨年、私が最後に質問させていただきましたアジア諸国で生産される車の環境負荷物質の削減については、加藤さんは「それは非常に難しい」とおっしゃったのですが、その後何か情報がありましたら、アジア諸国で生産されている車についてもこのような取組が進んでいるのか教えていただきたいと思います。

次に鉛蓄電池のことについてですが、販売店で回収するというのは、一番回収がされやすくとてもいいことだと思います。それで、排出業者さんが急激に増えたということですから、どのような案内をしたことでこのように急激に増えたのか。そして、あとどのくらい増やしていく目標があるのかということをお聞きしたいと思います。

それから、「鉛が今非常に有価で取引されているから不法投棄されているのはほとんどない」とおっしゃったのですが、このシステムが今後、鉛の市場価格に関係なくちゃんと回収ができていくためのシステムと考えてよろしいのか、そこをお聞きしたいと思います。

最後に、發炎筒のところですが、6ページの2013年1月から3月の実績のところ、処理後の残さの重量と残さ再利用の重量と、その後の4月から6月のところを見ますと、再利用が非常に進んでいるように数字的に見えますけれども、これは何か特別なことがあったからこうなったのか。あるいは、今後再利用が進むことによって埋め立てられる残さが減ると思うんですけども、そういうことを考えていらっしゃるのか、その辺の技術を検討していらっしゃるのかがあったらお聞きしたいと思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

酒井先生、どうぞ。

○酒井委員 まず、環境省からASRの鉛を含めて分析結果をご報告いただきまして、ありがとうございます。ようやく鉛濃度が低減方向に入ってきたかなと見受けられるデータが得られ始めていることは非常に望ましいと思います。自工会さんが1998年に10分の1削減を宣言されてから15年ですね。いかに時間がかかるのかなというのを痛感しているところでもあります。こうした分析結果をうまく大規模な物質収支的把握につなげていくことは、有害物質だけでなく、資源性物質あるいは希少物質に関してもこのアプローチは有効なはずでございまして、今後、研究的に我々も取り組みながら何らかの提案ができるようにしていきたいと思っております。

一つお願いというか質問的な話ですが、将来、ASR中の鉛の濃度が下げ止まる可能性もあるのではないかと見ております。どうしても使わざるを得ないところが残っているようですので。そういった意味で、今日、日本自動車輸入組合から資料4-2で報告をいただいたのですが、EUが行っている除外リスト、免除リストのシステムを十分に国として認識することも非常に大事でして、こういう分析だけではなくて、こういう方向もモニタリングシステムということで考えていただけないかということ。これはまた今後の議論の一つの材料にさせていただくのも結構だと思いますけれども、そういう可能性を含めての取組を期待したいということです。

2点目は、最後に自工会さんからリチウムイオンとニッケル水素電池の回収の取組をご報告いただきました。先行された取組として非常に結構な方向にあるのではないかと思います。これを踏まえてぜひ来年からお願いしたいのは、新型車としてのハイブリッド、EV、あるいは将来は燃料電池といった、こういう新型車といったようなものも出てくると思いますが、こういったものの生産、排出動向、あるいは、電池の生産、排出動向は、定期的な報告の中にぜひ加えていただきたい。これは今後のリサイクルシステムを考える上で非常に重要な基礎情報になると思いますので、今日の資料3あたりに盛り込んでいただくのはどうかというのが提案と言いますか、質問でございます。

最後に極めて細かなことを申し上げますと、先ほどIMAについてはIntegrated Motor Assistですか、口頭で略称の解説をされました。鉛蓄電池再資源化協会のSBRAとか、発炎筒のほうの廃発炎筒セーフティー・マネジメント・プログラムSMAPとか、略称が突然出てくるのですけれども、ぜひ略称の元のフルスペルをどこかに書いておいていただ

きたい。どこかを調べればわかるのでしょうけれども、こういった略称を共通認識にするためには少なくともフルスペルをどこかで書いておくということをお願いしたい。

最後は非常に細かい話になりましたが、よろしくをお願いします。

○永田座長 どうもありがとうございました。

細田先生、どうぞ。

○細田委員 2点質問です。

1点目は、確か10月に水俣水銀条約が締結されると思うんです。それが各国でどうやって法律として実施されるかに依存すると思うんですが、自動車の場合にはこれだけ進んでいるので、新たな取組は必要ないと考えてよろしいのかどうかです。

第2点目は廃バッテリーに関してです。廃バッテリーは、鉛の価格、今、LME相場が随分高いのでいいようですが、低いと不法投棄になっちゃう、不適正処理が出てくる。高いと玉の取り合いになってしまう。なかなか不安定ですよ。今、お伺いすると海外に流出しているとおっしゃったのかなと思うんですが、新製品は別ですけれども、廃バッテリーの場合はバーゼル条約の規制対象品目にならないのでしょうか。もしなるとしたら、どういう取組がなされているのかということをお伺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。

武藤さん、どうぞ。

○武藤委員 資料5-4の3ページの質問です。ニッケル水素電池3,820個の説明で、確か回収が6割とお聞きしたのですが、残りの4割はどうなっているのか。例えばリビルトでリサイクル、リユースがされているのか、それとも不正に投棄されているとか、そういうことがどうなっているのかお聞きしたいと思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

一渡りご意見を頂戴しましたので……。あ、どうもすみません、大石さん、どうぞ。

○大石委員 NACSの大石です。私も今回初めて参加しましたので、基本的な質問になりますけれども、教えてください。

まず、資料5-1の分析調査結果の7ページのまとめの中に、この分析結果について、検体数があまり多くないために考慮しなければいけないという内容があったのですけれども、現状、検体はどのような数をどのように選んでいらっしゃるのか、また、今後これが

増えていくことがあるのかということをお教えいただきたいのが1つ。

あともう1件は、バッテリーのことなんですけれども、廃バッテリーというのは、廃車になったものだけではなくて、家庭で交換した廃バッテリーも入るわけですよね。そうではないんですか。

○永田座長 自動車に関して、整備の段階で……。

○大石委員 整備で出したもの。確かに不法投棄はないと思うんですけれども、私が見ていると、自治体ではバッテリーは集めませんということが書いてあるので、結局皆さん出すところがなくて、駐車場の片隅に取り外したものを置いたままになっているというのが幾つかあったりするんですね。業者さんに持っていくのが一番いいとは思いますが、自治体との情報交換、どこに持っていけばいいかというようなことがきちんと書かれるとか、そういうふうな今後の取組はあるのかということをお聞きしたいと思います。

以上です。

○永田座長 わかりました。

まず、環境省から関連の質問、コメントに対する答えをしていただきます。

○山口リサイクル推進室室長補佐 まず、水俣条約の関係でございますけれども、資料5-1の4ページ目に水銀条約に関する状況を載せております。水銀条約、水俣条約は平成25年1月に採択されたわけでございますけれども、そこで2020年までに製造、輸出及び輸入を原則禁止することとされております。自動車に関しましては、これまで取組等が進んでおりますので、2020年までに自動車において使用を禁止するという観点等で、そもそも制度化が必要かどうかというのは検討してまいりたいと考えております。

続きまして、鉛蓄電池の輸出ということですが、リユースに関してはバーゼル条約は対象としておりませんが、リユース以外の例えばマテリアルになりますと、バーゼル条約の対象として制度を導入している状況でございます。

併せて、資料5-1の検体数でございますが、おっしゃるとおり検体数が多くないんですが、ASRの検体は一山のASRを細かく分けて小さい試料を取り出すわけでございますので、コストがかかっております。ですので、予算の制約等がございますが、なかなか増やせませんが、今後引き続きウオッチはしていきたいと思っておりますので、そういった形でモニタリングは行っていく予定でございます。

以上でございます。

○永田座長 よろしいでしょうかね。関連の話で何かありますか。

では、次に自工会のほう……。はい、どうぞ。

○大塚委員 水俣条約等の対応、ちょっと聞き漏らしたのですけれども、5ページの4行目ぐらいに書いてあるんですが、日本全国で自動車から出てくる総水銀の全体の量がどのぐらいかというのは環境省は把握されていましたでしょうか。

○山口リサイクル推進室室長補佐 今後、定量的なところに関しても、自動車で使用量等が減っているところがございますので、そういったところも併せて調査等をしていくことになるかと思えます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、自工会の説明者の方、こちら側に来ていただいて。

○加藤委員 自工会の関係について私のほうでまとめてご回答したいと思います。

まず、大塚先生からはリチウムの関係で各社どういう形で負担しているのかというご質問だったと思います。これはリサイクル料金とは全く別枠で、自動車メーカーのほうで1個当たり幾らという形で購入させていただいております。リチウムもニッケルも同じでございます。

それから、リチウム電池については、今後どうしていくのですかというような、再資源化のご質問だったかと思えます。自工会、自動車メーカー各社は今、技術開発を鋭意進めておりまして、大体目処がついたところもございますし、今後詰めないといけないところもあって、いかんせん先ほどお示したようにまだ20個、30個のレベルなものですから、もう少し様子を見て、大量に出る時期にはしっかりしたものをつくっていきたいと考えております。その準備を今着々と進めているところでございます。

それから、関連して、武藤委員のほうから、3,820個、6割で、4割はどうなっているのかというご質問ですけれども、自工会の役割は、解体事業者が事前回収物品ということで取り外して、その行き先がないと非常にまずいということで我々はインフラ整備をいろいろ進めさせていただいております。その中で例で申し上げましたけれども、自動車メーカー各社のニッケル to ニッケルとか、再資源化、高度なりサイクルという形で今進めているものですから、我々としては国内の資源循環、昨年もレアメタルの審議会の関係でいろいろ議論されましたけれども、我々が国内でしっかり回る仕組みをつくっているものですから、ぜひ出していただきたいと思っています。

ということで、残りの4割どうなっているのかというのは、我々ではわかりにくい部分で、聞くところによると他用途に転用しているとかいろいろな声を聞いております。これ

はE L V機構の河村委員からご説明していただければと思います。これはお願いなんですけれども、国内でうまく回るインフラを整えたものですから、ぜひ自動車メーカーにご提供いただければと考えております。

なおかつ、ご存じかもしれないですけれども、車両側とバッテリー側で制御機能があって、取り外すとその機能が失われてしまいますので、安全確保という面でも自動車メーカーにぜひご提供いただければと思います。

それから、酒井先生のほうから、バッテリーの生産状況についてデータを示していただきたいということだったのですけれども、これはかなり各社の競争原理が働く部分なんですけれども、可能な範囲でお出ししていきたいと考えております。

それから、鬼沢先生のほうから、アジア諸国での環境負荷物質の関係というご質問だったと思いますけれども、海外で生産して海外で販売する部分でございますけれども、これは生産国、仕向け地での規制に準じて適正な対応をとっているということでご理解いただければと思います。今まで自動車メーカー各社はサプライヤーさんと連携・協力してグローバルに化学物質の管理を進めているということでご理解いただければと思います。

以上でございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

酒井先生が言われた電池の話とか、先ほどもちょっと話題になった次世代自動車関連の情報は、資料3のほうという話がありましたが、どっちかというリサイクル法の施行状況をきちっと整理していくというのが資料3で、それ以外の関連情報は、今やっているような形でいろいろなところから情報を出していただくという形をとらせていただいておりますので、そういう整理の仕方で、対応していただく……。

○加藤委員 すみません、一点だけ。情報公開ということでは、昨年確か10月から自工会と自動車リサイクル促進センターで連携して、次世代車に係るレアメタル、対象鉱種は国のほうでは5鉱種だったのですけれども、特に自動車に使われているということでネオジウム、ディスプロシウム、コバルト、あとタンタルとタングステンがあったのですが、これは自動車にはあまり使われていないので、工具などに使われている、その3鉱種に限って次世代車でどこの部分に使われているかというのを情報公開しておりますので、ご参考にいただければと思います。

○永田座長 河村さん、ちょっと待ってください。酒井先生、何か。

○酒井委員 資料3か、ほかの資料かという整理は永田座長のおっしゃるとおりで結構でござ

います。

時系列的にはトレンド的な情報が確実に蓄積されていくという状況を、資料3以外のところでもつくっていただければ、それをぜひお願いしたい。それは、今後のリサイクルシステムを考えていく上で基礎中の基礎になるのではないかと、そういう意味でございませう。

○永田座長 はい、わかりました。どうもありがとうございました。

それでは、どうぞ、河村さん。

○河村（二）委員 資料5-4のニッケル水素バッテリーですね、リチウムを含めてですが、今後、電池の回収には日本ELV機構は自動車メーカーの回収ルートですね、スキームに乗せるように指導していきます。また、今回、全国8ブロックで始める8回の講習会にもそのような趣旨を指導・徹底していくつもりです。今後とも、リユースは別にして、資源のリサイクルということで効率を考えて、できるだけ新しいスキームに乗せて、資源の回収が進むように努力していきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

○永田座長 よろしいですかね。

○武藤委員 いろいろな面があると思うんですが、新しい電池に乗せ替えると高いコストがつくと。そうでなくてリユース、リビルトでももう少し安いコストで再流通する。つまり、中古車に乗って流通するリユースにつながるような仕組みも必要ではないかという観点で質問をさせていただいたんです。当然、コストとか全体をとらえるにはメーカーが責任を持ってリサイクルさせるのが一番きれいだとは思いますが、リユースの観点も必要ではないかということで質問させていただきました。

○加藤委員 どうもありがとうございます。私の説明が舌足らずの部分もありましたけれども、今、自動車メーカーは廃バッテリーが出てきた段階でリユースとして使えないか、使えない場合には家庭用の固定式のものに使えないか、それもできなければ再資源化、再資源化も単なるカスケードリサイクルではなくて、ニッケル to ニッケルとか、電池 to 電池と、そういう基本的な考え方でやっておりますので、ご理解をいただきたいと思っております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、鉛蓄電池再資源化協会のほうから。

○石川氏（鉛蓄電池再資源化協会） 鬼沢先生からお話がございました「どうして増えたか」という点でございますが、私どもは昨年から今年にかけてパンフレットを、各団体を通じて、あと、電池輸入会社、電池メーカーを通じまして、10万枚程度を配布しております。

もう一点、もともと電池メーカーが自主取組として平成6年から電池の回収を行っておりました。その代替ということもございますので、そこで入ってきた排出事業者さんが、終了に伴ってうちのほうに乗り替わったというのが大きな原因です。今後ともそれのみならず積極的に増やしていきたいと考えております。ただ、現状こういう状況ですので、急速に排出事業者が増えるとは考えておりませんが、地道な作業を少しずつやっていきたいと考えているところでございます。

それから、細田先生のバーゼルのほうは、私どもでは回答できませんので、環境省のほうでご回答願えればと思います。

あと、大石先生のほうからございました、個人が買ったバッテリーはどうなのかということでございますが、基本的には買った販売店に引き取っていただきたいということを前々からお話ししております。さらに、買ってしまって家にあるんだけどもという問合せがあった場合には、こちらから引き取っていただけそうな販売店をご紹介します、「一応持込みになりますが、持って行っていただければ引き取っていただけます」ということはアナウンスしております。

そういった地道な作業をやっておりますが、組織的な回収はなかなかできていないという状況で、自治体さんでもどの程度やっておられるかというのは私どもはよくわかっておりません。しかしながら、わずかではございますが、地方自治体で排出者登録をしていただきまして、あまり数は多くはなませんが、年に1回とか半年に1回程度の頻度でございますが、時々バッテリーを取りに来てくださいというコールがかかってくるのが現状ですので、集めていないとは言いつつも来ちゃったものはしょうがないという感じで受けているんですという感じが見受けられます。

それから、鬼沢先生のほう、もう一点ございましたね。鉛の価格が下がったらどうかということでございます。これにつきましては、もともと鉛が下がったときをベースに緊急事態ということも考えてつくられた仕組みでございます。現状におきましても、多くのものは有価物、価格がついたものとして取引されておりますが、もし鉛の価格が下がった場合には当協会引き受けるように、かなり大きなキャパシティを持った設計を行ってございまして、異常事態が起こらないようにということを原則に、淡々と作業をしているという感じでございます。

ちなみに、今の状況を考えますと、鉛の価格が下がるということはあまり考えておりませんが、長いスパンを考えれば当然そういうことも考えなければいけないということで、

日々そういったことも頭に入れつつ作業をしております。

以上でございます。

○永田座長 地方自治体への情報提供とか、あるいは連携とか、そういうやり方でユーザーサイドにこういうシステムがあるんだということを周知させたらどうかというご意見でもあると思うんですね。

○石川氏（鉛蓄電池再資源化協会） 直接、私どもから地方自治体にお話をさせていただいてはおりませんが、地方自治体のほうから私どもに……。

○永田座長 ですから、それをしたらどうですかというサジェスションですよ。もうちょっと活発にそっち側にも。

○石川氏（鉛蓄電池再資源化協会） はい。またそれは協力させていただいて、話の窓口を設けていければと思っておりますが、まだできていないのが現状でございます。

○永田座長 よろしいですか。

それでは、炎筒工業会。

○原氏（日本保安炎筒工業会） 鬼沢先生からのご質問は、資料5-3の5.の実績のところの残さの重量と再生利用の重量の違いのご質問かと思ったのですが、今年の1月-3月の初めは、焼却施設のことあまりよくわかっていなかったこともございまして、4月以降は再生利用率の高い焼却施設に依頼するようにならして、利用率を上げていると。今後もそういう形でやっていきたいと思っております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

全体的にいろいろご説明いただいた内容、先ほども経年的な変化の状況も把握して、今後につなげていきたいという話がありましたが、どういう形で情報をとられ、それをどういうふうに整理し、どういう形でここに主張しているような内容が出てくるのか、この辺のところをできるだけ詳細にホームページ等で公表していただくと、我々のほうでもチェックができるし、あるいは、次に向かっての対応について参考になるということだと思えますので、関係者の皆さんにはよろしく願いしておきます。

それでは、3番目の議題に入ります。最近の動向ということで、まず事務局から説明させていただきます。

○山口リサイクル推進室室長補佐 それでは、資料6-1、東日本大震災に伴って発生した被災自動車の処理状況等について説明させていただきます。

資料6-1の裏面の被災自動車の主な処理フローのほうがわかりやすいかと思います。

東日本大震災によって所有者等によって処理が行われていないものを仮置き場へ移動している状況でございます。岩手県、宮城県、福島県の沿岸市町村において、これまで仮置き場に約7万2,000台の被災自動車は移動されております。このうち、車両ナンバーが確認されて所有者が判明したものが約5万6,000台ございますが、そのうちの約1万6,000台を所有者等が引き取って処理を進めていただいているという状況でございます。

一方、所有者が判明していないものが1万6,000台あるということと、車両ナンバーが確認されたんですが、所有者の引き取りが難しいものは地方自治体に処分を委任されておりまして、これまで入札等で地方自治体に引き渡したものが合わせて約4万8,000台あるという状況でございます。これらの番号不明車両のASRの処理につきましては、特定再資源化預託金等を特別に活用して処理している状況でございます。

下の表は各都道府県の内訳でございますけれども、岩手県に関しましては、1万7,700台あった被災自動車がすべて引き渡されたということで、処理が完了しております。残りの宮城、福島2県に関しましては、平成26年3月までに概ね完了する見込みと伺っております。

以上、処理状況の報告でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、資料6-2のほうは加藤さん。

○加藤委員 自工会は、被災直後から行政の方、もちろん地元の行政の方も含めて、それから、ELV機構と連携・協力してかなりの回数、実態調査をまいりました。その中で、自動車メーカーはエアバッグを引き取る義務があるわけですがけれども、現地の被災実態に合った、被災車両の実態に合った対応がとれないかということでいろいろ検討してきた状況について、エアバッグを中心に自動車再資源化協力機構から説明させていただきます。

須藤部長、よろしくお願いたします。

○須藤氏（自動車再資源化協力機構） それでは、自再協より説明させていただきます。資料6-2の自動車メーカー等の取組みという資料をご覧ください。

めくっていただきまして、主な取組でございますが、被災車両は通常の使用済自動車処理が行えないケースが想定されることから、被災車両の処理の推進を図るため、以下の2点の対応策を実施・継続中でございます。

- 1、被災車両のエアバッグ類の引取基準の緩和（モジュール状態での引渡し）。
- 2、被災車両のエアバッグ類の専用処理ルート追加（モジュールの分解施設の設置）を

行っております。

周知活動につきましては、a、被災救助適用法地域の事業者へのご案内。

b、日本ELV機構及び東日本自動車解体処理協同組合に対し、加盟各社へのご案内。

c、定期的なFAX・郵送・HP掲載などによる周知活動を継続し、促進を図っております。

2013年度は地域を限定し引取基準の緩和を継続中でございます。継続地域は宮城県、福島県となっております。

費用負担につきましては、これらの処理費用について国内メーカー12社＋輸入組合で負担いただいております。

処理の促進につきましては、各団体と連携して、被災地域の自治体、関係事業者へ赴き処理の実情等を把握しながら、対応を実施・継続中でございます。

次のページをご覧ください。被災車両の専用処理フロー図を簡単にまとめてまいりました。上段が通常ルートで、下段太枠が震災対応ルートということで、モジュール状態での引き取りを行っております。指定引取場所による集積を行いました後にこちらで仕分けを行い、仕分けされたモジュール品を新たに設けた分解施設へ持ち込み、そこでモジュールからインフレーターへ分解しております。インフレーターは、既存の再資源化施設へ持ち込んだ状態で最終処理を行っております。

下段右下に、助手席と運転席の現地から回収したモジュール品を分解している状態の写真を添付させていただいております。

続きまして、モジュールの引取実績でございます。下段のグラフに全体の流れと回収状況をまとめてみました。棒グラフは毎月の回収個数・台数、折れ線グラフはその累計になっております。全体の流れとしましては、ELV機構さんが協力されて自治体保管場への集積をされ、2012年4月以降に本格処理が開始されております。2013年6月末現在4,519個、3,214台の回収を行って、処理を済ましております。

以上、報告します。

○永田座長 どうもありがとうございました。

3番目の議題は以上で説明は終わりでございます。ご質問、ご意見ございましたら、お願いいたします。

どうぞ。

○河村（二）委員 震災関連ですね、昨年の審議会でもお話ししたのですが、震災の車両は概

ね収束されたのではないかと思います。残っているのは放射能汚染の車両が一部、福島の業者のヤードに積み上がっている。また、それが次の工程にも移せないということで、行政はそのことについていろいろと検討されていると思いますが、まだまだそのままになっているということで、このままだと作業員の健康被害にも影響が出るということで、大変なことだとは存じますが、できる限り速やかな対応をお願いしたいと思います。数か所だけありますので、そこが何とか処理ができれば、この問題も解決できるのではないかと思いますので、ひとつよろしくをお願いします。

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。

○細田委員 私の理解が悪いせいなのでしょうけれども、資料6-1の裏側の参考のフロー図で、7万2,000台が出て、ずっと下にたどっていくと所有者の引き取り1万6,000台、入札等に4万8,000台、表にも書いてありますけれども、足すと6万4,000台ですよ。7万2,000がしぼんじゃうんですけれども、それは処理されないのがあるということですか。

○山口リサイクル推進室室長補佐 番号不明車両には委任されたもののまだ引渡しが完了していないものがあるということです。

○細田委員 それをどこかに書いておかないと。このフロー図を見て、どうしても7万2,000が6万4,000にしぼんじゃうとかしか理解できないですよ。ぜひその辺は……。

○永田座長 わかりました。

よろしいでしょうか。以上で本日用意した議題は終わりなんですけど、今までの中で何か言い残したことがあるという方。武藤さんと渡辺さん、お二人ですか。それでは、武藤さんのほうからいきましょう。どうぞ。

○武藤委員 資料3の9ページの不正絡みの話と、もう一つが17ページの破碎関係の話です。リサイクルのシステムについて全体的にうまくいっていると認識しているんですが、若干危惧しているところがあると。このシステムは有価取引を使って適正処理に誘導するというふうにはできていると認識しているんですが、9ページのところで、不正処理をした車が輸出されているのではないかという観点で問題になっている話は聞くんですが、どのくらいの不正の実態があるのか、その原因は何なのか。適正処理されていれば電子マニフェストがついているわけなんですけど、そうでないものが輸出するというのはちょっとおかしい話かなと。これが1点目。

2点目は、17 ページを見ると破砕工程に若干時間がかかっている。これは何でかなと思うと、基本は鉄の価格がどうなっているかというのが大きな要素だと思うんですね。この法律自体を議論したときに、当時、鉄の値段が下がっていた時代で、以後、中国の景気がいいせいか上がったわけですね。それで有価取引がうまく回ったと考えているのですが、今後、中国の経済状況に影響を受けて鉄の値段が下がると。下がるとこのシステムで有価取引が維持できるかどうか、この辺が大きな関心なので、単純な質問としては、鉄の今の相場、今後の動向はどうなのかというのを知見がある方がいたら教えていただきたい。

以上です。

○永田座長 前半のほうは環境省の……。

○山ロリサイクル推進室室長補佐 不適正処理な輸出の話でございますけれども、資料3の4ページの⑤に中古自動車の輸出状況を載せております。輸出仮抹消登録台数は3年連続で増加しているということで、国内市場に回らない車が若干増えているということは見受けられるかと思えます。しかしながら、マニフェストに関しましては、中古自動車については自動車リサイクル法上のルートには乗ってきませんので、こういったところは特にマニフェスト上では問題ないと認識しております。

○永田座長 いいですか。ちょっと何か……。いいですよ。

○山ロリサイクル推進室室長補佐 補足でございますけれども、おっしゃった趣旨で自り法に乗ってこない、マニフェストに出てこない自動車がどれだけあるのか、解体されたパーツとかを含めたものは我々のほうでは把握しておりません。

○小野自動車リサイクル室長 若干補足をさせていただきます。

中古車あるいは解体車両全部利用での輸出は全部捕捉されているんですけども、これは我々がきちんと確認したわけではないので、そのところは前提としてご理解いただきたいんですけども、一部でいわゆるヤードと呼ばれている施設がかなりあると。自動車を解体する際には自り法上での自治体の許可が必要なんですけれども、ヤードと呼ばれている施設は許可を受けていないところがあるのではないかと言われております。そういうところに引取に入ってこない車両が持ち込まれて、解体され、輸出されているのではないかというお話も伺っております。

もちろん、私どもとしては無許可業者対策あるいは不正輸出対策を進めさせていただいております。例えば盗難車両の対策につきましても、官民合同PTで対策を進めさせていただいておりますし、自治体さんとも許可を受けていないと思われるところへの立入検査な

どを積極的に進めていただきたいということで打合せをさせていただいて、適正化を図っていかうというような対策も講じております。ただ、何分にも自動車リサイクル法で手の届かないところもございますので、環境省さんとも連携して、廃掃法での対応等も踏まえて不適切な解体あるいは輸出がなくなるよう進めさせていただいているところでございます。

○永田座長 後段の話、渡辺さん、関連の……。

○渡辺委員 鉄の相場がわかれば私は百万長者です（笑）。過去もいろいろな関係者が1か月先、2か月先の相場を推定する方法をいろいろ考え出しましたけれども、ことごとく失敗しています。いろいろな要素が絡まっていますから。それと遅延との関係は必ずしも相場との関係だけではないと思いますけれども、多少はあると思います。調べた結果で言っているわけではないんですけれども、下がり相場になれば、明日下がるんですから、早く持っていく方がいいということはあるでしょう。上がり相場になれば、明日まで待てば1,000円上がるからということはあるかもしれません。ただし、シュレッダーというのは装置産業ですから、そう簡単に意図的に遅らせるということは考えにくいだろうと思います。

なおかつ、遅延報告が少しずつ延びているというのは、従来から決められた期間が厳しすぎると指摘を我々もさせていただいていまして、自治体なり関係者の方にもご理解を得た上で、そういう理解が浸透した結果ではなかろうかと私は勝手に解釈しているんです。そんなところですね。

○永田座長 どうぞ、札を立てておられましたよね。違いますか。

○渡辺委員 いつも最後になって、時間をすぎちゃってからのんですけれども、手短かに4点ほど、全体であれします。

第1番目は廃発炎筒の件です。関係者の協議を得まして、先ほどご説明がありましたとおり、立派な回収、信頼できる回収システムができたわけですけれども、これの実効性を高めるために自り法上の事前回収物品に指定することをぜひお願いしたいと思います。これは前からお願いしてきたことですが、その際、回収の仕組みがないとか受け皿がないとかいうことがあって、まずそれが先決だろうということがありましたけれども、今回立派にできましたので、ぜひお願いしたい。前例ということからいきますと、昨年、リチウム電池、ニッケル水素もなっております。そのときにも指摘されましたが、破碎・解体工程の危険性ということがその背景にあったわけで、そういうことからすると廃発炎筒というのは目の前にある危険性がはっきりしている物品ですので、ぜひこれはご検討をお

願いたい。

2番目は、自動車リサイクルの進化の一つとして、従来からも言われていることですが、バンパーその他のプラスチック類とかガラス類のマテリアルリサイクルについて、もう少し踏み込んでいいのではなかろうかということです。具体的に言いますと、いろいろなことが各段階で研究されているんですけども、採算性のわずかな未達でギブアップしている部分がありまして、それをA S Rの処理料金のある程度充当してインセンティブを与えることで回るのであれば、結果的にA S Rも減るわけだし、自り法の全体収支にも合うということで、こういう方法をリサイクルの進化ということでご検討いただきたいと思います。

3番目はエアバッグの問題です。これは前から指摘しておりますけれども、先ほどご説明がありましたリサイクル率 93 から 95 と。皆さんご存じだと思いますけれども、実際の処理施設にまわったトン数と、そこでの処理後に残った残さのトン数を使って計算しているわけですね。ところが、もう一つの表、参考資料にも載っておりますけれども、実際には車上展開が9割以上です。だから、その部分が適正にされているかどうかというのは、リサイクル率をうまくいっているかどうかの指標として挙げておられる向きもあると思いますが、重要な部分が抜けちゃっている。

従来、我々のほうは車上展開分はちゃんとされていない向きがありますよということで、その後、自再協さんを中心に抜き打ち検査も随分やっています。その結果、私ども独自のデータでもそうですし、自再協さんからお聞きした限りでも、未展開のままで破碎工程に行く割合は減っていると思います。ただし、これは言ってみればイタチごっこになる可能性もありますし、仕組み自体が 100%とれるということを担保していないので、抜本的な解決にはならないので、何か方法を考えなければいけないのではないかと思います。

それから、4番目は具体的なものと言いますより、ちょっとリマインド的なことなのですが、先ほどの環境負荷物質の低減、ご努力は評価します。これをもう少し話を広げて、環境設計ということもよく言われるんですけども、環境設計をされる際にとりあえぬ環境貢献、つまり、軽量化して燃費を安くしてCO₂を減らすということがよく言われますけれども、この車が廃車になったらどうなるかというところまで考えて環境設計をされているかという、私、素人的で間違っていたらすみませんけれども、なかなかそこまで頭がいていない。

具体的にいきますと、これも間違いがあったらお詫びしなければいけません、つい最近、自動車メーカー等でアルミと鉄のクラッド鋼板は燃費を大幅に改善すると、強度を保ったままで軽量化しますから。それは非常にいいことなんですけれども、実際に廃車が回ってきたときに誰がどうやってはがすのだろうと。はがせないようにつくってあるものを使った場合に、リサイクルそのものに相当阻害要因になりはしないかと心配しています。そういうノウハウとか、情報公開を含めた上での環境設計を進めていただきたいと。リマインド的なコメントになりますけれども、お願いしたいと思います。

以上です。

○永田座長 もう時間がきているのであれですが、今の最後の3R設計とか環境配慮設計の話は随分前からいろいろな形でやっていて。ただ、定量評価という視点からすると問題があるのかなと思っています。

加藤さんのほうから何かコメントがあれば、手短にお願ひしたいと思います。

○加藤委員 渡辺委員からバンパー、ガラスというお話もありまして、自工会、自動車メーカー各社もリサイクルの高度化については今後とも取り組んでいかないといけないと認識しております。ただし、重要な観点は何のためにリサイクルをやるのだということかと思ひまして、LCAとかLCC、こういう指標をしっかりと見据えつつやる必要があるのではないのかと考えております。

それから、エアバッグの関係は、数年前に渡辺委員からご指摘があつて、自再協という立場で、ELV機構とかなり突っ込んだ取組をやってまいりました。自再協という形では、無通知監査とか、監査の質を上げるとか、それから、ELV機構のほうでは自助努力ということでのいろいろな取組をやっていましたので、その辺は今後とも温かく見ていただきたいと思ひております。

環境配慮設計の関係、もちろんリサイクル設計は大変重要でございます。私どももそういう認識をしております。自動車という製品上、CO₂とか安全性、リサイクル、これを総合的に見ていかないといけないと考えておりますので、今後ともリサイクル設計しっかりやっていきたいと思ひますけれども、そういう観点で見ていただきたいと思ひます。

渡辺委員のほうにも、シュレッダー事業として何ができるのかという観点でまたいろいろご検討いただければと思ひます。

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。

よろしいでしょうか。もう時間がなくなっているということをご了承いただいた上で、手短に。

○鬼沢委員 はい、簡単に。先ほど聞きそびれてしまったんですが、リチウムイオン電池の資料の7ページに、各社ごとに電池リユース等に技術開発中とありますけれども、その一つが一番最後の14ページにある蓄電システムのことをおっしゃっているのでしょうか。そのほかにもいろいろ検討しているということなののでしょうか。

○加藤委員 14ページはニッケル水素でございまして、そのほかにも各社リチウムイオン電池のリユース、実用化しているところもありますし、技術開発中のところもございまして。

○永田座長 よろしいですか。

どうぞ、河村さん。

○河村（真）委員 すみません、時間がすぎているところ。あまり開かれない会議だそうですので、手短に。消費者団体として出てきまして、最後に意見といいますか、感想のようなものですけれども、少しだけ言わせていただきます。消費者団体といたしましては、料金の透明性というところに非常に関心がございまして、今日のご説明も最初のところは非常に駆け足で、資料3、大部のやつですね。本当はもっと細かく質問したいところもあるんですが、それは別途させていただくとしまして。

加藤委員にご説明いただきました参考資料4の収支の状況のグラフのところ、値下げ車種数は上がっているんですけれども、それと同時に損益率もどんどん黒字のほうに上がっておりますということは、もっと値下げすることができるということにもなると思いますし。また、プールされているお金に一定の剰余金があるようですけれども、それについては、不法投棄対策とか離島対応もあるそうですが、私が今まで読んだ資料の中では「ユーザー負担の軽減等に活用」という言葉もありましたので、一層の料金の透明性とか競争ということを求め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 ご意見として承っておきます。

よろしいでしょうか。

私の不手際でちょっと時間が超過しまして、申し訳ございません。以上で本日の審議の内容は終わりでございます。

最後に、事務局より資料の取扱い等について説明していただきます。

○山口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、発言者名を記名したものを後日各委員に配布し、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ので、ご了承いただければと思います。

また、議事要旨につきましても、座長に一任いただくこととして、事務局にて案を作成し、座長のご了承をいただいた上で、速やかに公開いたしますので、併せてご了承ください。

以上でございます。

○永田座長 直接、ご質問はなかったのですが、5年ごとの見直しの話からすると、さっき、「9年たちました」という話もありましたので、その辺について事務局から説明してもらいます。

○庄子リサイクル推進室長 今日、制度の在り方に関するご意見も含めいろいろいただいたところでございます。自動車リサイクル制度、前回の報告書は平成22年1月に頂戴したところでございまして、5年以内を目途に検討ということでございます。こうしたことがございますので、今日いただいたご意見も踏まえまして、今後、審議会で制度の在り方について議論いただく時期もまいろうかと思っております。そういったことに向けて具体的なスケジュールを考えてまいりたいと思っておりますので、今後どうぞよろしくお願いいたします。

○永田座長 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。どうも長時間にわたりましてありがとうございました。

午後12時14分 閉会