

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34回合同会議

議事録

平成26年11月11日（火）

○小松自動車課課長補佐　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34回合同会議を開催いたします。

議事に先立ち、本日の委員の出席状況を報告させていただきます。

本合同会議は、両審議会を合わせまして28名の委員で構成されております。本日は現時点で22名の委員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いては21名の委員にご出席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報告いたします。

読売新聞社・大塚浩之委員にかわりまして、同社の滝田恭子委員でございます。

次に、本日の欠席委員の報告をいたします。

伊勢清貴委員、下平隆委員、戸澤秀実委員、細田衛士委員、村上進亮委員におかれましてはご欠席の連絡をいただいております。

引き続きまして、配付資料の確認をいたします。

お手元に資料1から4と参考資料1から2をお配りしております。

なお、大塚委員は本日、途中退席されるとのことで、議題2について意見書が提出されておりますので、お配りさせていただいております。

また、委員の皆様のお手元には、「使用済自動車判別ガイドライン」をお配りしております。前回の引取業者、流通業者へのヒアリングの際に議論に出ておりましたので、ご参考としていただければと思います。

不足がございましたら、事務局までお知らせください。――よろしいでしょうか。

次に、委員の皆様の前にごございますマイクの仕様についてご案内させていただきます。マイクの仕様上、複数のマイクでご発言ができませんので、ご発言をされる際には、前のボタンを押していただきまして、発言が終わられましたら、もう一度ボタンを押していただくようご協力をお願いできればと思います。

それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。

なお、冒頭のカメラ撮りはこちらまでとさせていただきます。

これ以降の議事進行については、永田座長にお願いいたします。

○永田座長　　どうも、皆さん、こんにちは。

それでは、早速ですが、議題に入ります。

本日の議題は、資料1にございますように、大きく2つでございます。自動車製造業者等からのヒアリング、2つ目は、前回の引取業者、流通業者に対するヒアリングに関する報告となっております。

それでは、まず初めに議題の1、自動車製造業者等からのヒアリングを行いたいと存じます。

ヒアリングの進め方は、各説明者からご説明をいただいた後に、それぞれ15分程度質疑の時間を設けております。

最後に、全体を通しての質疑の時間を30分準備しておりますので、そこでも活発なご議論をお願いしたいと考えております。

まず、資料3—1に基づきまして、一般社団法人日本自動車工業会・加藤委員より説明をお願いいたします。説明は40分程度と伺っておりますので、時間内でよろしく願いいたします。それでは、どうぞ。

○加藤委員　　永田座長、ありがとうございます。

自動車リサイクル制度の評価・検討ということで、日本自動車工業会からご説明させていただきます。

私は、自工会の中でリサイクル廃棄物部会を担当しておりますトヨタ自動車の加藤でございます。

説明に入る前に、我々自動車メーカー、3品目の引き取り、再資源化を行っているわけですが、まず、さきの審議会で運用の中心的な役割を果たすということで、この10年間取り組んでまいりましたけれども、基本的にはおおむねうまく回っているのかなと考えてございます。これもひとえに関係事業者の方々の協力、ユーザーの方々のご理解のたまものということで、この場をかりて厚く御礼申し上げたいと思います。

お手元の資料並びに、前に画面もございますので、ご説明させていただきます。

(パワーポイント1)

まず、目次でございます。これは事務局からヒアリング項目ということで、5つの大項目についてということでお示しがございましたので、これに沿って説明させていただきます。

(パワーポイント 2)

まず、EUの稼働状況の自工会調査結果ということでございますが……

(パワーポイント 3)

この表は、日本とEUを総論的に比較したものでございます。

比較項目はいろいろございますけれども、特にモニタリングの部分を赤字で示してございますが、EUは特にELVの関係、多くの行方不明者が存在するですとか、リサイクル率の定義が各国ごとに異なるという報告がEU本体からも出ているところでございます。きょうはこの辺をポイントにご説明していきたいと考えております。

(パワーポイント 4)

モニタリング制度ということで、もう少し細部をみていきたいと思っておりますけれども、これは本年7月にEUからフィットネスチェックということで政策評価書が出てございます。その抜粋でございます。

右側にUnknownと書いてございますけれども、2008年で約400台が行方不明車となっているという報告がされております。これはELVと登録制度がうまくリンクしていないですとか、さまざまな理由がうたわれておりますけれども、ELVが中古車として輸出されるということで、多くの車両が行方不明者になっているという報告がございます。

(パワーポイント 5)

モニタリングの2つ目でございますが、これは先ほどと同じEUからのフィットネスチェックということで、その抜粋でございます。

各国のリサイクル率の達成状況をあらわしてございますが、青地で示してございますのが、日本でいうサーマルリサイクルを含んだ全体のリサイクル率、赤が日本でいうマテリアルリサイクルをあらわしてございます。

DEに赤丸が書いてありますけれども、特にドイツが突出しているのかなということで、フィットネスチェックの報告では、2006年度目標は大半の国が達成している。ただし、2015年目標にはP S T——これはA S Rの処理施設と読みかえていただいても結構ですけれども——の普及が必要だとか、各国ごとにリサイクル率の定義が異なるという報告もされてございます。この辺が課題だという報告がされてございます。

(パワーポイント 6)

では、どういうリサイクル率の定義の違いがあるのかということで、比較したものでございます。リサイクル率の内訳なり用語を対比しておりますけれども、一番大きな違い、

EUは、日本でいうマテリアルリサイクルをメカニカルリサイクルとっております。また、日本でいうケミカルリサイクルをフィードストックという言い方もされておりますけれども、それを合計してリサイクルと称しております。

日本でいうサーマルリサイクルをエネルギーリカバリーとっておりますけれども、エネルギーリカバリーを入れて全体としてリカバリーという言い方をしております。

これもフィットネス評価等でいろいろいわれているのですが、特にドイツでメカニカルリサイクル、日本でいうマテリアルリサイクルですけれども、鉱山の埋め戻し材に使われているですとか、フィードストックリサイクルは、ドイツでは高炉還元剤ということで、リサイクルの範疇ということですが、オーストラリアですとかオランダは認められていないですとか、ドイツでは比較的柔軟な対応の傾向にあるということで、先ほどお示したように、ドイツは若干突出しているのかなと私どもはみております。

(パワーポイント7)

これは、同じように比較したものでございますが、車両1台当たりでみたものでございます。先ほどの定義に基づいて、EUがリカバリーで95%、いわゆるリサイクルで85%という目標が定められております。

一方、日本は、もともとさきの審議会で、車全体としては82%ぐらいリサイクルされているという報告が出ておりますけれども、残り18%をASRとして、そのうちの7割、0.7となっておりますが、それをリサイクルするという目標になってございます。

いずれにしても、リカバリーなり日本の定義なりで大体95%ということで、車両全体でみてほぼ同等の目標値なのかなと考えてございます。

(パワーポイント8)

これはマテリアルリサイクル率の試算ということで、きょうご欠席ということですがけれども、以前、細田委員から、日本はサーマルリサイクルが主体とほいうものの、マテリアルとしてカウントできるものがあるのではないかと。もう少しきめ細かくみられないのという指摘もあって、一度試算した結果でございます。

ASRは、サーマルリサイクルされた後に回収されるマテリアル。これ、赤の箱囲みにしておりますけれども、AからGまで、こういうものがマテリアルかなという見方ができるのかなと。かなりかた目にみておりますけれども……

(パワーポイント9)

これをカウント試算結果が②でございます。その棒グラフのサーマルの部分のうち、4.

1%部分がマテリアルリサイクルとカウントできると考えてございます。これはあくまでも試算結果でございます。

ということで、日本のマテリアルリサイクル率ということだと、さきの審議会でリユース部品も含めて82%程度という報告がされていますが、それプラス4.1ということで86%と。EUの85%は達成しているのかなと。それから、サーマルリサイクルを加味すると車両全体で99%ぐらいという見方もできるのかなと考えてございます。

(パワーポイント10)

これは、マテリアルリサイクルにしたときの試算の内訳でございます。メタル類ですとかスラグ類、セメント類、転炉・電炉の原材料という内訳でございます。

(パワーポイント11)

次に、ガラス、バンパー樹脂のリサイクルの状況ですけれども、当初はEUでガラス、バンパーは事前取り外しが法的に必要だとわかれていたわけですが、2009年にEU委員会から経済合理性がなかなかないという報告がされて、現在はシュレッダー後にASR処理工程で再資源化が担保できれば容認、取り外し不要という解釈がされておまして、一部の事業者の取り組みを除いて行われていないという自工会としての調査結果が出ております。

(パワーポイント12)

とはいえ、ここに示したオランダですとか、フランスの一部の事業者は、ガラスの事前取り外しなりを行って、再資源化に取り組んでいるという例もございます。特にオランダのARNという基金から補助金の支給があってやられているのかなと考えております。それから、フランスにあるGallooプラスチックは、いろいろ先進的に行っているところで、技術的にもいろいろみる部分がたくさんあって、ASR中の樹脂の選別なりリサイクルを実施という先進的な例もございました。

ただし、EUの場合ですと、日本と異なって、広域回収ですとか全セクターの回収をやるですとか、そういう廃プラの受け入れになっておまして、そういうことで経済合理性を確保しているという部分もあって、一概に日本と比較はできないのかなと。ただ、こうやってしっかりやっているところもあるという事例でございます。

EUの関係は以上でございます。

(パワーポイント13)

次に、自動車における3Rの推進・質の向上ということで、環境配慮設計を中心にご説

明してまいりたいと思います。

(パワーポイント14)

これは、フロン類の取り組み、省冷媒化の例でございます。

これは、自工会が自主的な取り組みということで、95年以降、省冷媒化に取り組んでまいりまして、2012年には95年比で30%削減したという例でございます。

(パワーポイント15)

それから、脱フロン化にも現在取り組んでおりまして、2023年度を目標に、新たな冷媒の早期導入に今取り組んでいるところでございます。この暁には、これは脱フロンですの
で、リサイクル料金は不要になると考えてございます。

(パワーポイント16)

これは、エアバッグの関係の取り組みの例でございますけれども、一括作動方式のISO化、国際標準規格化にも取り組んでございます。

JAMA方式というのは、1998年、世界に先駆けてエアバッグの一括作動システムを開発して国産導入してございますけれども、2012年に自工会が中心となって働きかけを行い、国際標準規格を設定したところでございます。専用ツールをあわせて開発しまして、2014年度中には解体事業者の方に向けた販売も開始したいと考えてございます。

(パワーポイント17)

ISO規格の特徴でございますけれども、3つございます。

1つ目は、今まで国産車しか一括展開に対応できなかったのですけれども、輸入車にも対応できるということ。

②として、作業性の向上ということで、JAMA方式は今まで一括展開できるとはいえ、専用コネクタの位置がいろいろなところにあって、解体事業者にそれぞれ特定していただくという作業があったわけですが、ISO規格は、右側にあるように、OBDコネクタ——これは、車両診断に使うコネクタですが——コネクタが運転席の下側に必ずありますので、ここに接続していただくだけで一括展開できる。

それから、処理結果の記録・保存もできるということで、解体事業者の方には大分大きなメリットがあるのかなと考えたと。

エアバッグの一括展開は、ご存じない方が結構いると思いますので、ここで映像で紹介したいと思います。これはOBDコネクタです。

(ビデオ上映)

こういう形で記録も残るということで、作業性はかなり向上したのかなと考えております。

初め、センターピラーのところのSR Iという表示があったと思いますけれども、ISO規格に対応した車両ですよという表示でございます。

(パワーポイント18)

次に、ASRの関係をご説明させていただきます。

ASRの取り組みということで、2005年ベースに車両重量とASR重量、それから燃費の推移をあらわしたものでございます。

車両重量低減のための軽量化技術の1つとして、樹脂化を大分採用してきたわけですが、樹脂化への転換ということで、赤字で示した部分でございますが、ASRの重量はわずかに増加してございます。軽量化したということで、燃費が大幅に向上しているということがおわかりいただけるかと思えます。低炭素社会実現に向けて貢献できているのかなと考えてございます。

車の環境性能を考える上で、当然、燃費も含めバランスよく、総合的な見方も必要かなと考えてございます。

(パワーポイント19)

これは、参考資料ですけれども、樹脂化の変遷例ということで、ある車種の例でございますけれども、40年間でみますと、非鉄なり樹脂類が増加している傾向にございます。

(パワーポイント20)

これも樹脂化の例でございますけれども、特に大物部品ということで、フューエルタンクですとか、インテークマニホールドを樹脂化した例でございます。

(パワーポイント21)

これは、フロントグリルの大型化ということで、若干樹脂がふえているのですけれども、歩行者保護ですとか、空力特性の向上にも寄与しているということも1つのメリットとしてございます。

(パワーポイント22)

あと、いろいろな見方ができるのですけれども、外寸と車室内空間の広がり具体例ということで、車室内空間も拡大しているということで、居住性の向上につながっているという例でございます。

(パワーポイント23)

これは、外寸と内寸の体積比較をしたものでございますけれども、先ほどの車室内空間の関係をもう少し深掘りしてみたものでございます。各車種とも2005年、2014年で比較すると、外寸は余り変わっていないのですけれども、内寸比較ということで、特にセミキャブワゴンの車室内空間が拡大しているという傾向にございます。

(パワーポイント24)

ASRとして、では、どういう取り組みをしているのだということでございますけれども、ASR樹脂の高度分別の実証例でございますが、日産の例でございます。国からもご支援をいただいて、ASR中の再生樹脂部品の原料化、油化への利用の可能性について、今、実証なり検討を進めているところでございます。

(パワーポイント25)

次に、環境配慮設計の1つとして、いろいろマーキングにも取り組んでございます。樹脂類で100グラム以上、ゴムで200グラム以上、これらについてマーキングを各社取り組んでいるところでございます。

(パワーポイント26)

これは、ホンダの例でございますけれども、それぞれ対象部品についてこのような形でマーキングをしてございます。ということで、どういう樹脂を使っているのかというのが取り外してすぐわかるような状況でございます。

(パワーポイント27)

次に、解体性なり取り外し性の向上についてもいろいろ取り組んでおります。これはトヨタの例でございますけれども、解体しやすく分別しやすい構造設計に反映しているという例でございます。

(パワーポイント28)

これは日産の例で、同じように解体性、取り外し性の向上ということで、設計にフィードバックしているものでございます。

(パワーポイント29)

ちょっとこれ、毛色が違うのですけれども、ワイヤーハーネスは銅資源としても貴重なものでございます。その取り組みとして、現在、解体事業者の方でニブラ重機をよく使ってワイヤーハーネスを引きはがすという作業を行っておりますけれども、ニブラ作業でも取り外しやすい設計ということで、設計にフィードバックしているという事例でございます。

(パワーポイント30)

次に、今後の取り組み、特に環境配慮設計を今後どうするのということに関して、フロンは、引き続き省冷媒化と脱フロン化に取り組んでまいりたいと思っております。

エアバッグについては、順次 I S O の一括方式を今後採用する予定でございます。

A S R については、燃費・安全性の向上とのバランスを考慮して対応してまいりたいと思っております。

なお、引き続き取り外し性の向上ですとか設計対応、それから A S R 中の樹脂の高度選別等の技術開発を進めていきたいと思っております。

マーキング等、取り外し性についても引き続き取り組んでいきたいと考えてございます。

(パワーポイント31)

これは、情報提供の分野でございます製品含有情報の共有ということで、自動車リサイクルシステムを活用させていただいて、そのホームページに情報開示をしている例でございます。

現在、レアメタル、レアアースの関係で、政府選定のリサイクル重点5鉱種、ネオジウム、ジスプロ、コバルト、タングステン、タンタル。そのうちの3鉱種について自動車で使われているということで、自動車部品ごとに J A R S のホームページで情報公開をしているところでございます。

(パワーポイント32)

これがホームページの画面で、順を追ってみていただければ情報提供されているところがおわかりになると思います。

(パワーポイント33)

これは、各社の車種ですとかモデルごとに、主要部品ごとにどういうものを使っているのかというのがわかるようになってございます。

(パワーポイント34)

次に、レアメタル削減の取り組みでございます。

この表は各社の、特にリユースの部分ですけれども、開発の方向性をお示ししてございますが、レアメタル等の使用量の削減、代替技術の開発を現在推進してございます。

(パワーポイント35)

その取り組みの例としまして、これはトヨタの例でございます。モーターのジスプロシウムの使用量の低減ですとか、代替材の技術開発の例でございます。

(パワーポイント36)

同じくこれもトヨタの例ですが、ハイブリッドモーター磁石回収の実証事業の例でございます。

(パワーポイント37)

これはホンダの例でございます。触媒中のレアメタル削減の例でございます。

(パワーポイント38)

レアメタルの削減の今後の取り組みということで、今後、みずから取り組むことということで、技術開発、取り外し性の向上、情報の提供、それから国内の資源循環のための仕組みづくりということで、引き続き取り組んでまいりたいと思います。

特に仕組みづくりについては、技術的経済合理性を踏まえて、現在各社ごとに対応しておりますので、それぞれ推進を図っていきたいと考えてございます。

(パワーポイント39)

ここまでがレアメタルの関係で、次に次世代車の取り組みということでご説明させていただきたいと思います。

(パワーポイント40)

特に次世代車、燃料電池車、F C Vとっておりますけれども、その特徴を示してございます。

モーターですとかバッテリーを搭載しているわけですがけれども、特に燃料電池本体、水素タンクがF C Vの特徴と考えてございます。

(パワーポイント41)

これは、経産省さんで次世代自動車戦略2010というものを出してございますけれども、それをもとに、燃料電池車の普及見通しとE L Vの発生台数の予測をあらわしたものでございます。燃料電池車のE L V発生をみますと、2017年で50台ぐらい、2020年で300台強ということで、当面は極少発生期ということで、本格的な廃車発生時期はまだまだ先、20年後、30年後と考えてございます。

ということで、対応としては、いろいろなフェーズを分けて対応すべきかと考えてございます。

(パワーポイント42)

これは、F C V車廃車時の処理の課題ということで、まず燃料電池車の特徴でもご説明しましたけれども、水素ガスタンクを使っておりますので、特に炭素繊維強化樹脂を使っ

でございます。その中で、廃車処理における課題ということでは、解体段階で水素ガス抜き、タンクの取り外し。廃棄段階では、くず化並びに適正廃棄処理が課題と認識してございます。

(パワーポイント43)

当面の廃車処理の課題、発生時期ごとの対応法ということで、極少発生期をどう考えているのかということですが、特にこの辺については、ことしの春からE L V機構さんといろいろ協議させていただいてございます。

現状でもC N G車について、解体事業者の方にガス抜きですとかくず化をお願いしているという部分で、F C V車についても解体情報の提供なり、E L Vに関する講習会での説明等、情報提供の周知徹底をしっかりと図っていきたいと考えてございます。

それから、解体事業者の方でガス抜きは初めてだという方もいらっしゃるかと思いますので、メーカーとしては、水素のガス抜きと技術的なサポートを実施していきたいと考えてございます。

水素タンクの適正処理ということでは、電炉を活用した適正処理なり、再資源化のインフラの展開の方法を明確化していきたいと考えてございます。現在のところ、電炉がかなり有望かなと考えてございます。

(パワーポイント44)

これは、適正処理の取り組みということで、E L V機構さんと協議したときの資料でございますけれども、水素抜きなりタンクの取り外し、くず化、再資源化の概念を示してございますが、細部は各社の解体マニュアルに記載して周知徹底、説明会等での技術サポートを考えていきたいと考えております。

(パワーポイント45)

E L V機構さんと協議した資料でございます。解体事業者の方はいろいろな事業形態があるということで、左にA、B、C、D案とございますけれども、それぞれの事業形態にあわせてガス抜きなりくず化の例をお示したものでございます。

(パワーポイント46)

これは、適正処理の取り組みということで、自工会として国のご支援をいただきつつ、くず化なり再資源化を実証したものでございます。

解体事業者の方はニブラ重機をよく使うということで、ニブラでのくず化なり、電炉での適正処理、加炭効果なり、エネルギー効果がありやなしやということで実証したもので

ございます。これも映像がございますので、ちょっとご紹介したいと思います。

(ビデオ上映)

水素タンクはCFRPを使っているということで、くず化は難しいのではないかという声もあって、ニブラでやると簡単にはいいませんが、5分程度でくず化できるのかなと。それから、電炉に投入することによって、加炭なりエネルギー効果も今回確認がとれたということでございます。

(パワーポイント47)

それから、燃料電池本体については、貴金属触媒を使っているということもあって、回収等については既存インフラでの処理が可能かということで、現在、各社で技術検討中でございます。有価取引が可能と考えてございます。

(パワーポイント48)

これは、本格的な廃車発生時期に向けてどう取り組むのだということで、技術開発日程をあらわしたものでございますけれども、現在、炭素繊維協会と連携して技術開発を推進してございますが、2015、2016とリサイクル施設での実証を行って、17年以降には全国展開の方法を明確化して、なおかつ回収、再資源化の仕組みづくりは、技術開発状況を踏まえて、各関係事業者にもまたご提案したいと考えてございます。

(パワーポイント49)

以上が次世代車の関係で、自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用ということで、再資源化の費用の低減を中心にご説明してまいりたいと思います。

(パワーポイント50)

これは、台当たりのASR処理費用とリサイクル率、リサイクル施設数の推移をあらわしたものでございます。

全体の傾向としてみますと、08年以降、リサイクル施設開拓の効果——競争原理を働かせたということですが——のあらわれとして、リサイクル率の向上とコスト低減の両立が図られているのかなと考えてございます。

(パワーポイント51)

具体的には、このグラフにございますように、黄色で示してある部分ですが、セメント等コスト競争力のある施設への投入量を拡大して、リサイクル率向上とコスト低減を両立しているという状況でございます。今後とも、コスト競争力のある施設の開拓を推進してまいりたいと考えてございます。

(パワーポイント52)

これは、エアバッグの関係、台当たりの処理費用と装備個数の推移をあらわしてございます。装備個数増にもかかわらず、さまざまな効率化によって継続的にコスト低減が図られている。今後とも、先ほどお示ししましたような一括展開の普及等、費用総額は維持していきたいと考えてございます。

(パワーポイント53)

これは、フロン関係の台当たりの処理費用の推移をあらわしたものでございます。これも破壊施設ですとか運搬効率、いろいろな効率化等によってコストを削減してございませけれども、今後ともさらなる低減を図っていききたいと考えてございます。

(パワーポイント54)

これは、リサイクル料金の預託金の推移をあらわしてございます。再資源化費用の低減に連動して、リサイクル料金も着実に下がっているとみてございます。これ、棒グラフが3品目で、折れ線がその合計でございます。

(パワーポイント55)

これは、参考でございますけれども、JARC、自動車リサイクル促進センターの運営費等の推移をあらわしたものでございます。

これをみておわかりのとおり、総額としても大きな削減を図っております。特にユーザー負担部分は濃いグレーであらわしてございますが、2005年当時に比べて50%以上の削減ということで、ユーザー負担の軽減につながっているのかなど。これは、ユーザーの方に、情報管理料金とか仕組み管理料金でご負担していただいている部分です。

これは、メーカーが黄色の部分と薄いグレーの部分、運営費の半分、JARCの人件費、物件費を100%みているということで、これはリサイクル料金ではなくて、メーカーが純粋に負担している部分でございます。全体として運営費等についても削減が図られているということでございます。

(パワーポイント56)

ここからは、さらなる安定稼働に向けた取り組みということで、まず、ことしの春先に、ASRの再資源化施設。これ、同時期に複数故障したという事例があって、鉄リサイクル工業会なりシュレッダー事業者の方にご迷惑をおかけしたということで、こういうものを教訓に、トラブル時にもしっかり対応できるように、例えば緊急時のルートの設定等必要ということで、現在この辺については、鉄リサイクル工業会さんと連携して取り組んでい

るところです。余り想定外で差配、運搬がうまくいかなかったということがないように、あらゆることを想定して対応していこうという取り組みの例でございます。

(パワーポイント57)

安定稼働ということで、エアバッグ類の適正業務に関する取り組みということですが、エアバッグの処理方法はご存じの方も多いかと思いますが、2つあって、取り外しと車上作動——これは濃い緑の部分でございますけれども、車上作動のほうが比率的には大変多くございます。これは、メーカーが解体事業者と作動契約を結んで再資源化するというものでございますけれども、作動忘れ等、未作動の撲滅に向けていろいろ取り組んでいるという例でございます。

(パワーポイント58)

いろいろございますが、適正処理の普及活動ということで、情報の発信、周知活動ということで、現在ELV機構さんと連携して適正処理の普及活動、特に赤字で示しているものが最近の事例でございますけれども、こういうことについても取り組んでいるということでございます。

(パワーポイント59)

これがリサイクルによる作動監査の状況を示してございますけれども、延べで4,600事業所、1事業所当たり2回以上監査に回ってございます。

監査内容も緑色で示してございますけれども、教育主体のものから、紫のハッチングで示してございますが、結果確認を主体としたより厳格な監査に現在移っているところがございます。

なお、昨年、自治体さんと合同で立入調査も実施してございます。

(パワーポイント60)

そういうこともあって、これらの活動の結果ということで、監査時の指摘件数は着実に低減してございます。これでよしということではなくて、引き続きELV機構さんと連携して、さらなる撲滅に取り組んでまいりたいと思います。

(パワーポイント61)

最後、まとめでございます。10年の振り返りと将来に向けてということで、10年の振り返りをずっとお話ししてまいりましたので、特に青で囲んでいる部分でございます。将来に向けてということで、安定運用の継続により、リサイクル率の確保とリサイクルの質の向上を今後とも目指していきたいと考えております。

環境配慮設計、現在までの取り組みの具現化とリサイクル設計のさらなる促進と次世代車等への展開も図ってまいりたいと思っております。

(パワーポイント62)

次世代車については、F C Vを重点に、極少発生期のセーフティーネットを現在構築中でございます。今後の市場投入にあわせて関係事業者への技術支援並びに周知徹底、再資源化技術開発の状況を踏まえて、回収、再資源化の仕組みづくりを今後提案していきたいと思っております。

再資源化に係るコストの低減は、引き続きコスト低減に努めて、さらなるユーザー負担の軽減に継続的に取り組んでまいりたいと思っております。

最後に、グローバルな自動車リサイクルへの対応ということで、特に近年、E P Rの新興国への普及がO E C Dで図られているということで、特に今まで、この10年の日本の経験も、インフラ整備なり役割分担の明確化等、日本の考え方も含めて実行の上がる制度普及に向けて理解促進活動ということで取り組んでまいりたいと思っております。

以上でございます。ご清聴ありがとうございます。大変足早に説明しまして、わかりにくい点があったかと思っておりますけれども、後ほどご質問を受けたいと思っております。どうも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。

それでは、質疑応答に入りたいと思っておりますので、ご質問、ご意見のある方、恒例でございますが、お手元の名札を立てていただけますでしょうか。こちらから指名させていただきます。よろしいでしょうか。

それでは、赤穂さんからいきましょう。どうぞ。

○赤穂委員　　ありがとうございました。

今回の説明の中で、E Uとマテリアルリサイクルについてもほぼ同率であるということを示していただけたことはよかったかなと思います。全体のリサイクル率の中でも、やはりサーマルからマテリアルの比率を高めていくという取り組みをぜひ進めていただきたいと思っているので、現状でE U並みになっていることが示されたことはよかったかと思っております。もちろん、これで終わりというわけではなくて、ますますマテリアルリサイクルの比率を高めていただきたいと思っております。

その際に大切なのは、やはりエンドユーザーの負担が高まるようなことがあってはならないと思っております。そういう意味で、逆にユーザーの負担を減らしつつリサイクルの実を

上げるという、難しいですが、二兎を追うような取り組みを今後も進めていただきたいと思います
思っております。自動車業界さんは、そういう創意工夫がとてもお上手だと思っております
ので、ぜひやっていただければと思います。

あと、レアメタル・レアアースの対応なのですが、今は相場的にも安定しているかなと
思いますが、いつ何どき、主要産出国の状況が変わるかもしれませんので、やはりここら
辺のリサイクルの取り組みは強化していくべきだと思っております。

その上で、現時点で、今、投入したレアメタルをレアメタルとして回収している比率が
どのぐらいなのかというのがもしわかれば教えていただきたいと思いますということと、今後の方向
性としては、レアメタルやレアアースの使用の低減を進めることで対応していくのか、レ
アメタルの回収率を高めるということと取り組もうとされているのか、どういう方向性に
なるのかなということがもしわかれば教えていただきたいと思います。

以上です。

○永田座長 大石さん、どうぞ。

○大石委員 ありがとうございます。

最初は感想なのですが、どうしてもリサイクルというと、ヨーロッパの国のほう
が日本より進んでいるのかなというイメージが消費者にはあるのですが、お話を聞いてい
て、日本の自動車リサイクルは、かなり進んでいるのだなということがわかりとても参考
になりました。

あと、質問のほう2つです。

1つ目、車体の軽量化に向けていろいろなプラスチックが多く使われ出したということ
で、これは自動車リサイクルだけの話ではなく、容器包装リサイクルですとか家電リサイ
クルとも関連すると思うのですが、自動車に使われているプラスチックのリサイクルをさ
らに進めていくための手だてのようなものがもし何かあれば、ぜひ教えていただきた
いと思います。

それから、36ページに、レアメタル削減の取り組みということで、ハイブリッド車のモ
ーター磁石の取り外しのことが出ていました。知人から聞いた話ですが、ハイブリッド車
がこれだけ普及して増えているが、数年乗り続けていくと、モーターエンジンはそんなに
劣化しないのだが、電池の性能は割と早く落ちてくる。そうすると、電池を取りかえてさ
らに乗り続けたいと思っても、なかなか電池が高くて取り替えられず、結局、車自体を買
いかえることになった、と。ですので、電池を取りはずし、すべてもとの金属まで戻すと

ということではなく、電池自体の性能や寿命の向上とか、あとは電池の再利用のような取り組みがもしあれば、ぜひ教えていただきたいと思います。

以上です。

○永田座長 大塚先生、どうぞ。

○大塚委員 3点ありますが、お伺いすること意見、役所をお願いすることがございます。

1つは、7ページのところで、マテリアルリサイクルは、A S R以外で82%ということになっているのですが、これは破砕業者とか解体業者に行っているものなので、本当にみてリサーチされているかは自工会さんとは余り関係なくはっきりしないところがあると思いますので、役所でもぜひ精査していただけるとありがたいというのが1点でございます。

2点目ですけれども、これも自動車工業会さんに申し上げてもしょうがないのですが、現在、3品目がE P Rの対象になっています。これは非常に限られたものです。自動車リサイクル法は、D f E、環境配慮設計のためにEPRを採用しているといわれているのですが、DfEは自主的におやりになっていただいているだけで、残念ながら経済的インセンティブは働いていないということになってしまいます。D f Eへの経済的インセンティブを働かせるような仕組みになっていないことをどう考えるかという問題があると思います。

さっき、燃費との関係が指摘されましたけれども、燃費も燃費で大事だと私も思っていますが、そういうときに、リサイクルからのインセンティブは余り働いてこないという問題があると思います。これも自工会さんの問題ではなく、一般的なこの制度自体の問題があると思いますので、これは意見として申し上げておきます。

その上で、3点目ですが、先ほどもご指摘いただいたように、フロン類もA S Rも将来的にはE P Rの対象から外されていく可能性が極めて高いので、将来的には、自動車リサイクル法は自動車A S R処理法になってしまう可能性もあると思いますが、次世代車との関係で、先ほどご指摘いただいた42ページの燃料電池車についての炭素繊維強化樹脂とか水素タンク等について、これは処理ではなくて、ぜひリサイクルを進めるようなことを考えていただきたいと思っております、こういうものについて指定回収物品にするかどうかということも含めてご検討いただきたいということを意見として申し上げておきたいと思っております。

以上です。

○永田座長 河村さん、どうぞ。

○河村（二）委員 E L V機構の河村です。

E L V機構は、自工会、自再協様の協力をいただきまして、自り法遵守のために安全作業の教育に情報提供いただいております。また、自動車リサイクル士制度のテキストなどに使用して全国展開しております。

また、先ほどのレアメタルの件でございますが、新車発売1年ぐらいの間に、できるだけ早目にレアメタルの使用状況を提供していただければ、全国講習会に生かして、これが評価されるのではないかと思います。また、私どもは、この講習会を昨年度は全国12カ所で開催しました。1,000名を超える多くの関係者が参加した講習会でありますので、この席でそのような講習を行えば非常に役立つのではないかと考えています。

また今後、このようなことを資格要件の義務化に向けて取り組んでいますので、今後ともよろしくをお願いします。

○永田座長 鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 環境配慮に関してですが、解体性や取り外しの向上でいろいろ取り組みがあるのですけれども、リユース部品を促進していくために、リユース部品の取り外しやすさとか、そのマニュアルとかというのは、それぞれのメーカーで何か取り組みがあるのか、あるいはそれをもっと向上していくための何か働きかけが自工会からあるのか、あったら教えていただきたいと思います。

それから、プラスチックのことですけれども、リサイクルを考えたら、プラスチックも単一素材の方がリサイクルしやすいと思うのですが、今後、単一素材化に向けていくのか、あるいは使う種類の量を減らしていくのか等、そういった取り組みがあるのであれば、教えていただきたいと思います。

それから、これは自工会だけの問題ではなくて、全体のことにかかわると思うのですが、フロン回収がかなり行われてはいますけれども、最初にフロンを使った量に対してどれだけ回収されたかという率や、その進捗状況を毎年報告していただく必要があるのではないかと思います。

以上です。

○永田座長 酒井先生、どうぞ。

○酒井委員 ありがとうございます。

まず、自工会のご提供資料、非常にクオリティーの高い資料を毎回ご提出いただいでいて、そういう意味では敬意を表する次第です。今回の特に指標関係のところ、マテリアルリサイクル率等の数字の背景のサポート情報をぜひ丁寧に公表していただきたいということをもまず1つ最初にお願ひ申し上げたいと思います。

ということの理由は幾つかございまして、例えばきょうの資料の9ページのところで、ASRの18%のうちのサーマルが13%、マテリアルリサイクルが4.1%、これで大半がリサイクルできているわけではありますが、例えばサーマルとマテリアルがダブルカウントになっていないかどうか、ASRの流れの中できっちり入り口で仕分けできているのかどうか、そういったところがまずわかるようにならないかという希望がございまして。

また、次のページについて、10ページのところを拝見いたしますと、マテリアル回収量のうちの約5割がスラグなのですけれども、スラグが本当に全量利用できているのかということに向けての確認事項もあるのではないかと考えております。

そういった意味で、さっき大塚先生から、その前の82%の部分の精査を両省に求められましたけれども、両省のチェックの前に、まず今回公表されたこういった数字のサポート情報は、いろいろな提供の仕方があるかと思ひますので、できればウェブ、ホームページでトレースができるようにしていただくということはあつていいのではないかと考えております。

もう一点、次世代車についての点でございまして。34ページのところに、現在の各パーツごとのレアアースの対応状況を整理いただいでいるのですが、この中でMm、恐らくミッシュメタルという理解をしているのですが、加藤さん、これ、ミッシュメタルの意味ですね。

○加藤委員 はい。

○酒井委員 ミッシュメタルということになりますと、レアアース元素の混合物ということでの意味合いになりますので、元素的にはセリウムとかランタンとかネオジウムとか、結局、上の物質、ほかに書いてある元素名とミッシュメタルの意味が違ふので、このあたりのところ、それぞれ何を対象にされているのかというのは正確に記述いただくほうがいいのではないかと思ひます。

こういったメタルが使われている車は、やはり専ら次世代車が多いということになってくるのですが、今日は燃料電池車に関しては非常に丁寧に説明いただきまして、この点には先見性がある取り組みで非常に結構だと思ひます。ただ、その前にハイブリッド車、

電気自動車、このあたりのものに関する課題は何で、今の取り組みはどのような状況なのか、あるいは、この次世代車の関係でリサイクル制度に望むところは何かあるのかといった点での見解をまずお聞かせいただきたいと思います。

○永田座長 佐藤さん、どうぞ。

○佐藤委員 佐藤でございます。

まず、12ページなのですが、EUでは広域回収と全セクターでの廃プラの受け入れで経済合理性を確保しているということなのですけれども、こういう全セクターの資源回収というのは、EUでは特別なシステムがあるのでしょうか。日本でも、自動車リサイクル法、家電リサイクル法等、根拠法律が異なっても、セクター別に一回集めた後、総合的に、資源として経済合理性をもってリサイクルすることは可能なのかということについて、制度的な比較がもしあるのであれば、教えていただきたいと思います。

私の意見としては、これからはセクター別のリサイクルを重視し、から資源別のリサイクルということで、資源効率性を高めるという方向性の議論が必要ではないかと思います。そういう意味で、こういうセクターに分断されないリサイクルのあり方を検討することを私としては提案したいと思います。

もう1つ、EUでは、新しい車をつくるときに、再生資源を使うことを促進するという方向性に転換しつつあると伺っておりますが、その動向についてもし情報がございましたらば、教えていただきたいと思います。

それから、26ページに、主要樹脂の素材について表示を進めているというご説明がありました。これは今後の樹脂のリサイクルに非常に重要な情報だと思います。こういう情報の提供が具体的にリサイクル率の向上にどのように影響を与えているのかということについてもし情報がございましたらば、教えていただきたいと思います。

以上です。

○永田座長 渋谷さん、どうぞ。

○渋谷委員 渋谷でございます。

これから新しい次世代自動車が年々増えていくと、破砕なり解体なりの処理がされる。43ページの、廃車処理の課題ということで、燃料電池車でそういった課題が今後ふえていくということでお話しいただいておりますけれども、現に解体業者から破砕業者に行く今の車でさえ、燃料が残っていると、LPG、要はタンクが車に搭載されたまま、解体業者から破砕業者に行っているということで、火災があつたりという事故が発生していると

破砕業者さんから聞いている部分もございます。

今後、水素の燃料電池部分は、ガソリンなどもそうですけれども、危険性が十分にありますので、安定的にリサイクルしていくためには、そういった危険性のものをどのように安全に取り除いていくか、排除していくかという技術ですとか、技術の伝承が必要ではないかと思っております。

そういった中で、例えば解体業者への指導、育成という部分ですとか、分別排出の義務づけるですとか、そういったものをきちんと明確にしていって、自動車リサイクル法のシステムが現場で安全に回っていくような形で取り組んでいただけるような仕組みをつくっていただければと考えております。

以上です。

○永田座長 松八重さん。

○松八重委員 大変貴重なご解説ありがとうございます。先ほどの酒井先生のご指摘に続く形で、マテリアルリサイクルについて1点コメントさせていただきます。

マテリアルリサイクルの定義について、その内訳をもう少し丁寧にしていただく必要があろうかと思えます。

というのは、先ほど酒井先生のご指摘にもありましたように、マテリアルリサイクルのうちの多くがスラグに向かっているものでありまして、さらに、材料として一番大きな部品を占めます鉄に関しても、転炉・電炉原材料と向かった後に、これは非常に少量だと聞いてはいますけれども、一度いろいろな部品を外した後に、中にガラスですとかウレタンですとか、シュレッダーダストにしたくないようなものを詰めて電炉再資源化を行うというものも一部ございます。そういったものについては、恐らくここでは、マテリアルリサイクルの中の重量としてカウントされているかもしれませんが、鉄源になるわけではないですから、スラグに向かいます。

そういった質の意味でのマテリアルリサイクルというのを考えたときには、その内訳といたしますか、どのような形で、どのようなマテリアルリサイクルの行き先に向かっているのかということを考える、トレースするというのは重要なことではないかと考えております。

さらに、19ページにありますような、主要材料の構成比率の中にあります、例えば下のセダン新型に関しては、鉄55%とございますが、そこにはさまざまな非鉄元素が乗っかっているものでございますので、鉄といっても、非鉄の比率もその中の若干は入っているわ

けです。さらに非鉄の中身も鉛なのか、アルミなのか、それとも白金族金属なのか、そういったものによって行き先といたしますか、リサイクルの可能率みたいなものも恐らく違うのではないかと考えるわけです。

また、レアメタルの消費量削減は重要な事項だと思っておりますし、それは恐らく取り組むべきかと思うのですけれども、一方で、消費量を減らすということと、リサイクルをする際の拡散、散逸を抑えるというのは、何となくそれぞれ違う視点のように思っております。

極端な事例を申し上げますと、廃棄物に含まれるレアメタル、希少な元素が余りにも少なくなり過ぎますと、今度は回収業者、再資源化業者で回収・再資源化のインセンティブがなくなって、結局のところ、回収・再資源化されずに散逸してしまうということを駆動してしまう要因にもなりかねず、そういったところを包括的につなぐような仕組みが必要なのではないかと思っております。

以上です。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

名札を上げていただいた方から一当たりお話を伺いましたので、加藤さんから答えられるものは答えていただけますか。あとは、事務局サイドからもコメントします。それから、後ろのほうに関係者の方もいらっしゃるのですよね。そっちに振っていただいてもいいですから。よろしくお願いします。

○加藤委員　　永田座長、ありがとうございます。

たくさんのご質問、ご意見、大変ありがとうございます。

では、順番にご説明してまいりたいと思います。

まず、赤穂委員から、EUの関係でマテリアルリサイクルを促進すべきだということで、まずリサイクルの高度化はどういう意味があるのかというのを十分しっかり見定めて、社会有益性ですとか、LCAですとか、コストですとか、いろいろございますので、その辺をみきわめた上で進めてまいりたいと思います。二兎を追う進め方ということでチャレンジしていきたいと考えてございます。

それから、レアメタルの取り組みの強化が必要ということで、現在どのくらい回収されていて、それが生産量に対してどのくらいの割合なのかというのは、私、今データをもっていないのですけれども、実をいいますと、2年前、3年前だったか、経産省さんで、通称レアメタル審議会と私どもは呼んでいますが、その中で資料としてしっかりお示しされ

ていますので、それをご参考になられたらどうかと考えてございます。日本の製造業は、輸出している部分もかなりございますので、国内での資源回収が必ずしも見合うかという、なかなか難しいというデータだったと覚えてございます。

レアメタルの関係は今後どう進めるのかということですが、これは国の戦略的な考えが出ているかと思いますが、代替品の開発、使用量の削減、リサイクルの促進、それから備蓄という4本柱が出ていますので、それに沿った形で進めてまいりたいと考えてございます。

それから、大石委員から、まず電池の関係で、ただ単に再資源化するというのではなくて、リユースですとか、いろいろな取り組みがあるのではないかとご指摘だったと思います。

現在、各社で電池の回収をやってございますけれども、松竹梅という言い方はよくないかもしれませんが、もう一度使えるものは、もう一度車に戻しましょう。車に戻さなくても、家庭用の固定電源に使えるもの。それから、どうしてもリユースできないものについては再資源化するという3つの取り組みを現在進めているところでございます。

ご質問ということでは、それでよろしかったですか。

○大石委員　あと、プラスチックです。鬼沢さんの質問と一緒にです。

○加藤委員　プラの軽量化、今後リサイクルをどう進めていくかということですが、基本的には、きょうお示ししたとおり、いろいろな取り組みがあるかと思いますが、ASR中の樹脂の高度分別ですとか、そういう方向も1つの方向と考えてございます。

それから、大塚委員から次世代車の関係、特に水素タンクのリサイクルについて、今後議論が必要ではないかというご指摘だったかと思いますが、きょうお示ししたとおり、まだFCV車が市場投入できていないということ、なおかつ極少発生期間ではしっかりセーフティーネットを設けて対応していきましょうと。ある時期にある程度出た時点でしっかり対応していきたいということで、今、技術開発をやってるところでございますので、その辺の状況を見定めて、またご議論いただければなど。我々、ある程度先手を打って、いろいろな形での取り組みをやっていくということで、その辺、ご理解いただきたいと思います。

それから、河村委員から取り組みについていろいろご紹介がございましたけれども、引き続き自工会は、リサイクルをELV機構と連携していろいろ取り組んでいきたいと思っ

ておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それから、鬼沢委員から、環境配慮設計の1つで、リユース部品のマニュアルがあるのかというご質問だったと思ひますけれども、基本的にはリユース部品の取り外し性というのは、サービス性の向上と同等なものでござひますので、そういう観点での取り組みというのは今進んでいるところでござひます。あわせて、特に電池ですとか、そういうものについての取り外し性の向上というのは、各社、現在取り組んでいるところでござひます。

それから、使用量と回収量の関係は、プラスチックの関係でよろしかったですか。

○鬼沢委員 フロン。

○加藤委員 済みません。フロンの関係については、自動車リサイクルの審議会のほかに、現在、産構審の下にフロンの分科会がござひまして、その中でしっかり議論されているところで、きょう現在、資料は手元にござひませんが、そちらの資料で回収量なり使用量の推移グラフなり入れてござひますので、そちらを参考にされたらどうかと考えてござひます。

それから、酒井委員から、マテリアルリサイクルのサポート情報の提供ということで、9ページでダブルカウントされていないか。それから、スラグ等について全量確認できていないかというご指摘でござひますけれども、サーマルとのダブルカウントはしていませんということと、スラグについては、いわゆる再資源化されているものをカウントしているということでご理解いただければと思ひます。そういうカウントの仕方をしてござひます。

きょう、マテリアルリサイクルの関係で試算した専門家が来ておりますので、後ほど説明させていただければと思ひます。今回の取り組みは、試算という形で半年間の結果をまとめたものでござひます。そういうことでのご理解をいただければと思ひます。

サポート情報ということでは、可能な範囲でまた提供していきたいと思ひますけれども、TH・ARTチームと各再資源化事業者との契約の関係があつて、なかなかお示しできない部分もござひますけれども、可能な範囲でお示ししていきたいと考えてござひます。

次世代車の関係、ミッシュメタルの関係を正確に記述ということ、この辺についてはご指摘ありがとうございます。そういう形で今後書いていきたいと考えてござひます。

電気自動車、ハイブリッドの関係で、現在うまくいっているのかどうかという見解というご指摘だったかと思ひますけれども、これについては、毎年、定例の審議会で電池の取り組みということで、各自動車メーカーの回収なり再資源化の取り組み事例、取り組み内

容についてご説明させていただいておりますので、これについては今後とも継続していきたいと考えてございます。

それから、佐藤委員から、EUの関係、Gallooプラスチックの関係で、全セクター、広域的に関して日本でどうなのだというご指摘だったと思いますけれども、佐藤委員ご存じのとおり、日本ですと一般廃棄物、産業廃棄物、それからセクター別ですと、家電、容器、自動車も含めてですが、個別にやっているということが実態でございます。

ヨーロッパの場合には、こういう規制の関係はないと私は理解してございますので、広域的に全セクター別にやられて、経済合理性を確保しているということで、佐藤委員おっしゃるような形での資源効率性は大変必要だと考えてございます。一般廃棄物、産業廃棄物、セクター別のほかにもいろいろな考え方があってしかるべきだと考えてございます。

それから、RE政策の動向についてということで、特に再生資源の関係についてということで、EUのRE政策は私どももウオッチしているところでございますけれども、基本的には環境政策というよりも、経済政策ですとか雇用促進政策の色彩が大分強いのかなと考えてございます。とはいえ、こういう環境政策的なものはどうもEUが先行して、日本なり他国が追随するという傾向がございますので、その辺については、今後ともしっかりとウオッチしていきたいと考えてございます。

それから、情報提供とリサイクル率の向上ということで、特にマーキングの関係で、マーキングしてリサイクル率がどれだけ上がったのだという関係性はあるかというご質問だったかと思いますが、今、マーキングとリサイクル率の向上ということでの関係したようなものはございません。

ただ、自動車メーカーとして、当然、取り外したものがどういう素材でということがわからないと、リサイクルなり再資源化というのはなかなか難しいと考えていますので、そういう意味で、マーキング等については、これから分別性の向上ということで今後とも取り組んでいきたいと考えてございます。

次に、渋谷委員から、FCVの関係だと思っておりますけれども、現在でもガソリンですとかLPGで事故が発生と聞いているということで、基本的には燃料、特にガソリンについては事前回収物品ということで、しっかり取り外すことが義務づけられているわけですが、特に今回の水素タンクについては、自動車メーカーから解体事業者の方に技術提供なり、場合によっては技術の伝承も今後しっかりと進めてまいりたいと考えてございます。解体事業者の方が安全に、適正に処理できるような形での情報提供なり技術サポートはしっかり

していきたいと思えます。

松八重委員から、マテリアルリサイクルに関するご意見をいろいろいただきました。基本的にはトレーサビリティというか、しっかりみていくべきではないかという総論だったかと思えますけれども、松八重委員ご存じのとおり、材料の構成はいろいろあって、可能な範囲でできればと考えてございますが、あるサンプルを使ってトレーサビリティを進めることも1つの例かなと考えたところでございます。

以上でございますが、漏れ等ございましたでしょうか。もしよろしければ、先ほどのマテリアルリサイクルのところについて、一度ご説明したいと思えます。

○永田座長　　そうですね。ただ、手短にお願いできますか。後でまとめてご議論いただく時間を使い果たしそうになってしまっていますので。

○日本自動車工業会蒲説明者　　それでは、マテリアルリサイクルについて若干補足させていただきます。

このデータは、両チームで毎年A S R投入施設活用率を計算しておりますが、そのデータを使って計算しています。したがって、A S Rの回収量もわかりますし、それがどこにどれくらい使われたかということがわかるということで、そのデータを使っております。

それで、考え方ですが、マテリアルリサイクルとしましては、6ページに、不燃ごみの利用と書いてございます。要は、灰分をどれくらいリサイクルできたかという考え方をもとに、こういった金属だとか再生プラスチックとして利用できたかという数字がわかっていますので、そのデータをカウントしております。

例えば、スラグにおきましては、8ページに記載してございますように、c、スラグ、括弧内に書いてございますように、路盤材であるとかコンクリート骨材等に利用したということがデータでわかっておりますので、その数字をカウントしております。②の計算式に当てはめて、数字として出したものがマテリアルリサイクルとしたところでございます。

あと、詳細なデータが欲しいというお話もございましたが、これら出典につきましては守秘義務があるということで、後ほどできる範囲で回答できたらと思っております。

○永田座長　　ただ、酒井先生がいわれているのは、個々の事業者のデータが欲しいと思っているわけではないと思うので、そのバックグラウンドがきちっとわかるような形で整理されたものを出していただくという話だと思えますので。

こういう議論の中で、時々、算出された根拠になるような数値をといわれると、そちらのほうは直接的にそういう事業者の方とおつき合いされて、データの受け渡しをされているものだから、そのデータが欲しいという印象で受けとめてしまうのかもしれませんがけれども、それを少しまとめた形でも結構ですから——ただ、例えばスラグなどはどういう利用の形態をとっているかということをちゃんと確認しているのだという話を組み合わせながら基礎データを出していただければ、それで我々は納得しますから。

あと、事務局からどうぞ。

○小松自動車課課長補佐 経済産業省でございます。

赤穂委員と松八重委員のご質問に関連しますが、投入レアメタルでどれぐらい返ってきているか、金属はどこに流れているかという点についてでございます。経済産業省で本年10月から解体段階で取り外された部品について、金属資源循環の調査を行っております。金属がどこに流れていて、最終的にどれぐらいリサイクルされているのか、どれぐらい回っているかというところを今調査しているところでございますので、可能な限り審議会にフィードバックさせていただきたいと考えております。

大石委員からのご質問の中で、電池の性能向上であったり、再利用の取り組みをもっと進めていくべきというお話がございましたけれども、この電池がどれぐらい使えるかという残存性評価の手法の開発であったり、リサイクルの実証、あと、自工会から再利用のお話でしたが、総合的に取り組みを進めてまいりたいと考えております。

大塚委員からFCVの部品、タンク等について指定回収物品にしてはどうかというお話がございました。こちらも加藤委員の説明に重なるところが多いですけれども、極少発生期につきましては、不法投棄、不適正処理とならないようにセーフティーネットを構築する、その後は技術開発を行っていく中で、処理手法を確立し、制度的担保が必要であればしていくという形で検討を進めてまいりたいと思います。

以上でございます。

○永田座長 ありがとうございます。

まだまだご質問がおりになるかと思えます。それから、全部ご回答いただいたかどうか、私もメモをとっていないものですからはっきりいたしません、後ほどまとめてご意見をという機会をつくれますので、そのときにでもご指摘いただいたり。ただ、もう受け答えをしないで、ご意見だけ拝聴するような時間帯になってしまうかなと思っていますので、そのつもりでいてください。

それでは、自工会のヒアリングにつきましては、これで終わりにさせていただきます。
どうもありがとうございました。

お待たせしました。引き続きまして、資料3-2に基づきまして、日本自動車輸入組合の小林委員、小野寺さんに説明をお願いしたいと思います。どうぞ。

○小林委員 永田座長、ご紹介いただきましてありがとうございます。

私ども日本自動車輸入組合におきましては、会員一同、自動車リサイクル法に基づきまして、輸入業者の義務を確実に履行してきております。

ご説明に入ります前に、まずは経済産業省、環境省のご指導並びに関係の皆様方のこれまでのご協力を改めまして感謝を申し上げます。

お手元の資料3-2、表紙の裏の2ページ目、目次をごらんください。

まず、私、小林から1の日本自動車輸入組合の概要についてご説明させていただきます。その後、小野寺から2番目、3番目につきまして、本ワーキンググループのヒアリングのポイントごとにご説明させていただきたいと存じます。

続きまして、資料の3ページをごらんください。

当組合は、日本で自動車の輸入が自由化されました1965年に、輸出入取引法に基づく法人として成立されました。

当組合の活動は、輸入取引の秩序を確立し、かつ会員の共通の利益を増進するための事業を行い、もって自動車の輸入貿易の健全な発展を図ることを目的としております。

現在の会員構成は、ここに示してございますように、四輪車インポーター27社、二輪車インポーター8社で構成されております。

個々の会員の具体名はこの表をご参照ください。

続きまして、4ページ目をごらんいただきたいと思います。

この図は、当組合の組織図を示したものでございます。

乗用の四輪車及び商用の四輪車に関しましては、新車の技術基準適合、認証関連の事項につきましては基準・認証委員会おきまして、また、販売後のアフターセールスに関連する事項につきましてはアフターセールス委員会におきまして、そして、リサイクルにつきましてはリサイクル委員会におきまして、必要事項を審議してきております。

当組合では、自動車リサイクル法に基づきまして、輸入業者の義務を確実に履行するために、また、自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資するために、同法施行前より組合内部にリサイクル委員会を設置いたしまして、タイムリーな情報共有並びに課題への対

応を行ってきております。

続きまして、小野寺よりポイントをご説明させていただきます。

○小野寺説明員　続きまして、5ページをごらんください。こちらは輸入車の販売台数とE L V台数をあらわした図でございます。グラフは2013年度のものでございます。海外メーカーの輸入車の台数規模は、上の段の販売台数、下の段のE L V台数とも国内全体の5%程度の規模でございます。

自動車リサイクル法におきましては、私どもインポーターにつきましては、このような小さな規模ではございますけれども、国産自動車メーカー様と同等の法的義務を履行しているという状況でございます。

次の6ページです。海外自動車メーカー本社と日本国内のインポーターの連絡体制をご説明させていただきます。

自動車リサイクル法を遵守するためには、日本国内のインポーターと離れた海外自動車メーカーとの相互理解が必要だと考えております。

法施行前の準備段階から海外メーカーに専任の担当者を置いていただくようお願いしまして、日本国内はもちろんでございますけれども、相互理解をするという状況でございます。

また、実行段階におきましては、海外メーカーから必要な情報、A S Rの基準重量とかエアバッグ類の適正処理の情報といったものをいただいて、確実に実施しているという状況でございます。

7ページをごらんください。こちらは情報提供の例をご紹介します。

左側、関連事業者の皆様に対しましては、リサイクル、解体に必要な情報を自再協様及びA S Rチーム様を通じて情報提供させていただいているという状況でございます。

真ん中のユーザーの皆様につきましては、リサイクル料金及び実績並びに3 Rの取り組み等、ホームページとかサステナビリティレポートとか、そういったものを通じて提供させていただいているという状況です。

また、右端、関係ディーラーの皆様に関しましては、リサイクル料金預託の各実務の情報を、マニュアルとか説明会等を開催して提供させていただいております。

次の8ページは、私ども日本自動車輸入組合の情報提供の例を掲載させていただきました。こちらはJ A I Aのホームページでございます。J A I Aのホームページの中に、リサイクルに関するページを設けまして、ユーザーの皆様に向けて、法制度であったり、リ

サイクル料金に関する情報を提供させていただいております。

続きまして、9ページでございます。こちらにも私ども当組合のホームページでございますが、さまざまな輸入車ブランドがございます。最初に申し上げましたように、27社ございますので、そちらのリサイクル料金とか実績は、当組合のホームページに一括でリンク等を載せさせていただきまして、こちらにお越しいただければ、全てのブランドのリサイクル料金とか実績がすぐごらんいただけるような、ポータルページのような形で提供させていただいているという状況でございます。

続きまして、10ページ、こちらから各社の環境配慮設計の取り組みの例をご説明させていただきたいと思っております。10ページはBMWの例でございます。

環境サステナビリティを軸としておりまして、コンセプト、車両のデザイン、素材、生産、装備など総合的に環境に配慮したモデルを展開し、製品ライフサイクルにおけるCO₂の削減に取り組んでいるという例でございます。

続きまして、11ページをごらんください。こちらはフォードの事例でございます。環境に配慮した材料使用の例でございます。ごらんいただきますとおり、さまざまな部品で再生素材、天然素材を使いまして、さらに軽量化を図っているという例でございます。

12ページをごらんください。こちらはジャガーの例でございます。左側に写真がございますけれども、軽量アルミニウムボディー採用によりまして、燃料消費を削減すること。さらに、そのアルミニウム自体、50%は再生アルミニウムを使っているということで、資源使用量の削減に取り組んでいるということでございます。

13ページ目をごらんください。こちらはダイムラーの例でございます。新型モデルにおきまして、51部品で再生材料を使用しているということで、説明に書いてございますが、旧モデルに比べまして、その採用数を大幅に広げているという状況でございます。

14ページ目をごらんください。こちらにもダイムラーの例でございます。天然素材を使用した部品を87部品採用しております。天然素材の採用によりまして、1つは部品重量の削減、あと化石燃料の消費削減など大きなメリットが得られているという状況でございます。

続きまして、15ページ目をごらんください。こちらはフォルクスワーゲン、アウディの例でございます。エンジンへの負荷がそれほど大きくない場合、4気筒のうち2気筒を休止させて燃費の向上を図るというシステムを採用しています。これによりまして、ドライブ中に違和感を感じることなく燃料消費を大幅に削減しているということでございます。

続きまして、16ページをごらんください。こちらにもフォルクスワーゲンの例ございま

す。ユーザーの皆様に向けまして、エコドライブのコツなどの情報を発信しまして、自動車ならではの走りの喜びを犠牲にすることなく、楽しみながらエコドライブしましょうということを提案している。これは簡単なお紹介ということでございます。

17ページ目をごらんください。こちらはボルボの例でございます。スペアパーツの供給にリビルト部品を使用するエクステンジシステムというものを採用しています。リビルト品の割合でございますが、全スペアパーツのおよそ15%となっております。新品部品を製造する場合と比較しまして、およそ85%の原材料の削減及び80%のエネルギーの削減につながっているということでございます。

続きまして、18ページ目をごらんください。関係事業者の皆様エアバッグ類の取り外し回収、作動処理に必要な情報を各インポーターで作成しましてご提供させていただいているという状況でございます。3ページで載せさせていただいております全社が対応しているもののサンプルを掲載させていただいております。

19ページ目をごらんください。新素材・新技術等への対応といたしまして、2つの例をご紹介させていただきます。

1つ目、まずは地球温暖化係数の低いカーエアコン冷媒への転換の例をご紹介します。世界的な低GWP冷媒化のトレンド、その中で私ども輸入業者につきましても、順次低GWP冷媒を採用しているモデルを導入していくものと考えております。

続きまして、下段ですけれども、ハイブリッド車等の駆動用電池の対応でございます。各社で回収スキームを構築しておりまして、関係事業者の皆様はその周知及び解体マニュアル等の情報を提供させていただいているという状況でございます。また、J A I A、当組合の中ではタスクフォースグループを組織いたしまして、効率的な回収スキームを検討しているという状況でございます。

20ページ目をごらんください。こちらはリサイクルに要する費用の低減についてご説明する資料でございます。インポーター各社におきまして、リサイクルに要する費用を適宜モニタリングさせていただいております。適切な料金設定に取り組んでおります。その結果として、リサイクル料金の削減につながっていると考えております。

この表は、その一例といたしまして、8社10ブランドの実例を掲載させていただいております。表の中央に以前のモデルの料金、その右側に新モデルの料金、右端にその差額、つまり削減額を記載したものでございますので、ごらんいただければと思います。

21ページをごらんください。先ほど日本自動車工業会様より詳細にご説明を賜りました

けれども、私ども輸入車につきましても、国産メーカー様と共同で、効率的なりサイクル実務を実施させていただいております。具体的には、フロン、エアバッグにつきましては自動車再資源化協力機構様、ASRにつきましては2つのASRチーム様、ART様、THチーム様にそれぞれ参画させていただきまして、安定的、効率的な運用及び費用削減に取り組んでおります。

また、小規模のインポーターにつきましては、一部業務を自動車リサイクル促進センター様に委託させていただいた上で適切なリサイクルを実施するという状況でございます。

22ページをごらんください。こちら自動車工業会様のご説明にございましたが、輸入車につきましても同様に、JARC様の運営費につきまして応分の負担をさせていただいているということの参考資料でございます。

資料のご説明は以上になりますが、最後に、私どもインポーターにつきましても、今後自動車リサイクル法に基づくその役割を全うすべく努力してまいる所存でございますが、そのためには、現在海外で日本と違うリサイクル制度のもとで、製造や開発及び実際のリサイクルを実施しているという海外自動車メーカーの協力は欠かせないと考えておりますので、この制度の検討に当たりましては、その点、何とぞご理解いただければと考えております。

日本自動車輸入組合からの説明は以上でございます。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。

それでは、ご意見、ご質問等をお受けしたいと思いますので、また名札を立てていただけますでしょうか。それから、余り時間ありませんので、できるだけ質問の内容を手短にお願ひできればありがたいと。鬼沢さん、いきましようか。

○鬼沢委員　　環境配慮の取り組みで、環境に配慮した材料の使用ということで、再生原料を使用した部品がかなり使われていますし、エクステンジでもリビルト部品などを活用されていますが、これは消費者に車を販売するときどのように情報提供して、その受け入れられ方はどんなふうか教えていただきたいと思ひます。

○永田座長　　大塚先生、どうぞ。

○大塚委員　　簡単ですが、12ページあたりから出ている環境配慮設計に関して、EUの制度のもとでやっているところと、日本の自動車リサイクル法のもとでやっているところと、インセンティブは多分違っていると思ひますので、何かそれによって影響が出ているかどうかということをお伺ひできればと思ひます。

○永田座長 和田さん、どうぞ。

○和田委員 20ページのところに、自動車リサイクル法における輸入車の取り組みとしまして、費用の低減のことが書いてございます。リサイクル、あるいは再資源化するのに必要な費用を消費者にきちんと払っていただくというのは大切なことです。

この表につきましては、差額で▲マークが並んでいて、下がればいいというニュアンスにとれます。当然のことながら、必要な費用を負担するというので、適宜モニタリングと書いてございますが、どのようなモニタリングを試みえるのか教えてください。

○永田座長 河村さん、どうぞ。

○河村（真）委員 教えていただきたいのですけれども、組合さんに入っていないで輸入している事業者さんというのがあるのかどうかということ。例えば5ページなどに、インポーターは小さな企業規模でも国際メーカーと同等の法的義務を履行とありますけれども、この小さな企業規模でもというのは、組合の中での小さな企業規模という意味なのかどうかということです。組合に入っていないで輸入を行っているところがあるとするれば、そこはリサイクル法に関することはどういうことが行われているのか、行われていないのかということをお願いします。

○永田座長 それでは、よろしいでしょうか。一当たりご質問を受けました。この後は両組織まとめてのご意見とかをお伺いすることになりますので、よろしくお願いします。

今のご質問についてお答えを。

○小野寺説明員 では、お答えさせていただきます。

まず、環境配慮設計の情報提供につきましては、資料のご説明でもございましたが、ホームページとか、環境のサステナビリティレポート、あとはいろいろ展示会等、エコに関するものがあつたりすると、そういったところで情報発信しているということがございます。その反応につきましては、済みません、各社の状況でございますので、現在手元にその反応の状況というのは確認できておりませんが、積極的にやっている会社が結構あると思いますので、重要視しているのではないかと考えております。

続いて、環境配慮設計のEUの影響でございますが、基本的に私どもに加入している業者につきましては、国内に製造拠点をもっておりませんので、全て輸入しております。製造拠点自体は、海外にございます製造国の規制及び制度に基づいておりますので、その中で本日ご紹介させていただいた部分を実現していると考えております。また、一部につきましては、例えばリビルト品のものが日本にも入ってきて、リビルト品として使われている

ると聞いております。

続きまして、費用の削減でございますが、モニタリングにつきましては、自動車リサイクルシステム、大変すばらしいシステムがございまして、料金も含めたさまざまな情報を頂戴しております。あと、各社のデータベースを使って適切にモニタリングしていると聞いております。

また、J A I A、私どものメンバー外の輸入業者はあるかということに関しても、当然あるのかなと思っております。

小規模という意味につきましては、私どものメンバーの中にも年間数万台売るところから、数十台、数百台レベルの会社もございまして、そのうちの小さい規模につきましては、自動車リサイクル促進センター様に業務委託をさせていただいているという意味の説明でございます。

以上で全てのご回答になっておりますでしょうか。

○永田座長　よろしいでしょうか。――ありがとうございます。

さっき、リサイクル費用の話が出てきましたが、この根拠のような情報を我々にいただけることはできますか。例えば、この一番上のデータをみていくと、旧モデルが2013年で、新モデルが2014年ということで、そんなに期間がずれていない中で1割ぐらいコスト削減が図られたということになってくると、DB絡みの話としてこれだけの要因があるのかなという印象を受けているのですけれども、そういうところを我々に情報として少しいただけるようなチャンスがあればお願いしたいと思っていますのです。

○小野寺説明員　検討させていただきます。

○永田座長　よろしいでしょうか。――小林さん、小野寺さん、どうもありがとうございました。

それでは、これで日本自動車輸入組合関係のヒアリングは終わりにさせていただきます。最後に、今2つの組織からヒアリングを行いました。全体を通じてのご質問、ご意見がありましたら、またこれも名札を立てていただけますでしょうか。――よろしいでしょうか。

では、酒井先生からいきましょうか。どうぞ。

○酒井委員　ありがとうございます。

次世代車の検討に関しての件でございます。先ほど加藤委員から燃料電池車以外のところ、電気自動車、あるいはハイブリッド車等に関する取り組み事例の紹介を毎年の合同

部会重ねておられて、今後もそうしたいというご発言、ご回答があったのですが、燃料電池車はその方向で全く結構だと思うのですけれども、ほかのハイブリッド、あるいは電気自動車に関しては、やはり事例の紹介のフェーズをもう過ぎつつあるのではないかという気がしております。もう少ししっかりした基礎統計情報に基づいた議論を重ねるべき時期に来ているのではないかということをお願いしておきたいと思えます。

それはこの合同部会としてご用意されるという方向も結構だとは思いますが、現実どのように回っていて、どうされているのだということの整理も含めて、そろそろ基礎情報に基づく議論に取り組むべき時期に来ているのではないかということをお願いいたします。

○永田座長　　ありがとうございました。

ちょっと加藤さんに、先ほどFCVの話で、極少発生時期、それから今度はだんだんに普及して行って、時期に合わせていろいろ戦略を考えられていると。そういう意味では、その前に今のようなハイブリッドだとか電気自動車に関してもきっとそういうのがあって、そういう意味では、自工会として次世代車全体に関してそれぞれの特徴があるのでしょうか、普及時期に合わせて戦略をどのように考えておられるのか。その辺のところ、議論の資料はありますか。

○加藤委員　　まず、永田先生、酒井先生からのご指摘でございますけれども、まず私どもは、ハイブリッド、EVを含めた電池の取り組みについて、ニッケル水素電池、リチウムイオン電池の回収量なり再資源化量は毎年ご報告させていただいております、統計データに基づくというお話がございましたが、販売量に対してどうだということについてのデータはございます。

それから、戦略的にどうかというご指摘でございますけれども、基本的にはハイブリッド、電気自動車の電池というのは事前回収物品ということで指定されておりますので、我々は解体事業者の方が取り外して、それをどう処分すればいいのかということで、不法投棄ですとか、そういうことにつながらないように、自動車メーカーが自主的に回収網を整えますという形で私どもはコミットメントさせていただいておりますので、基本的には戦略というか、それが私どもの取り組み姿勢ということでご理解いただければと考えてございます。

○永田座長　　先ほどもモーターの話が出てきましたよね。それが各社ごとにやっているのを、いずれかの時期にはもう少し効率的な回収システムを自工会として、メーカーサイドとして考えていくような話もありました。

そういう意味では、E L Vになる台数だとか、そういうものを考慮しながらきつと考えていらっしゃる。あるいは、リサイクルシステムの中で非常に重要な技術開発をいつごろから始めて、どのように対応してくのかという話もあります。そういう点を少し次世代車全般にわたって、一括で議論するというのではなくて、今のようなE VだとかH Vに関する積み重ねも含めて議論していく。そのときの資料みたいなものをベースで出していくことはできますか。

○加藤委員 資料といいましても、永田先生ご存じのとおり、産業構造審議会レアメタル審議会の中で、基本的には各社自主的な取り組みで当面進めるということでフォローアップするという形になったかと思えますけれども、現在各社で電池とモーター磁石の関係について、回収なり実証事業を今やっているところでございます。それが普及なり廃車発生台数とあわせて、先生ご指摘のとおり共同でやったほうがいいのか、もっと効率的な方法でやるべきなのかという議論は内部で進めてまいりたいと思っております。

普及見通しも含めて廃車発生台数はまだ非常に少ない段階でございますので、今ということではなくて、その時期になりましたら、またお示ししてきたいと思っております。

○永田座長 わかりました。どうもありがとうございました。

松八重さんから行かせてもらって、そして戻りましょう。どうぞ。

○松八重委員 環境配慮設計のうちのボディー軽量化について、今回お話の中になかったものですからコメントいたします。

ボディー、多くは鉄ですけれども、やはり軽量化の流れの中でアルミを採用したりだとか、CFRPが導入されたりとかということがございますので、今後、自動車リサイクルを考えるに当たって、こういったものが大きな素材の流れとして入ってきたときに、それらをリサイクルする際にこういった課題を引き起こすのか、あるいは自動車リサイクルの料金に対してもこういった影響をもたらすのかについてぜひご議論、ご検討いただければと思っております。

○永田座長 ありがとうございました。大塚先生。

○大塚委員 ありがとうございます。

さっきもちょっと意見をいってしまったので、簡単に一言だけ申し上げることにしたいと思いますけれども、この法律のEPRの対象は3品目だけで、しかもフロンとエアバッグは将来的になくなっていくということを考えたときに、残念ながら環境配慮設計のインセンティブを与える仕組みになっていないし、ますますそれが減っていくという問題は根本的

に考えなくてはいけないかなと思っています。A S Rサーマルリサイクル法みたいになってしまうことをどう考えるかというのは結構重要な問題かなと思っています。

さっきお伺いしたかったのは、輸入車との関係で、特にヨーロッパ車の場合は、E Uの仕組みは日本の仕組みと違うので、そこが環境配慮設計にどのように影響しているか。自主的取り組みではなくて、経済的インセンティブがあるとどのように変わるかというところがちょっと気になるところです。その検証はなかなか難しいので、むしろ第三者である役所とかが検証していただくとありがたいと思います。

○永田座長 D F Eと経済的なインセンティブの関係なのだけれども、全く相反するとは思っていないし、結構そういう意味では……

○大塚委員 相反するではなくて、現在の自動車リサイクル法の仕組みがD F Eに効いているかどうかです。

○永田座長 その辺のところの定量的な評価がなかなか難しいということになると思いますが、その辺のところはこれからの議論の対象かと思しますので……

○大塚委員 それを自工会さんだけのせいにはできないので、現在の仕組みがそうになっているということを申し上げているだけなのです。

○永田座長 河村さんから、先ほどD F Eの効果みたいな話でどうなのだと。1つは、解体業に回ったときに対応がしやすくなっているかどうかという判断は、我々としては感覚の問題ではなくて定量的に、例えば解体時間とか、そういう情報を持ちながら対応されているか、情報交換されているのかどうか、その辺のところをお聞かせ願いますか。現実には解体しやすくなっていると我々は理解しているのですが、どうですか。

○河村（二）委員 私ども、定期的に自工会との技術的な交流をもっております。また、先ほど申したように、燃料電池車でも事前にリサイクルマニュアルをつくるという段階から入っております。ただ、その普及のタイミングがなかなか難しいことで、いつでもそれを出せるような準備をしておきたい。また、そのためにはいろいろな情報を事前に知り得ていれば、我々も準備しておいて、我々のリサイクル士の講習会などに普及活動を進めていきたいと思っています。今後とも連携を深めていきたいと思っています。

○永田座長 お隣の河村さん、どうぞ。

○河村（真）委員 済みません、先ほどの質問の追加というか続きなのですがけれども。

済みません、私、この仕組みについて素人なので、すごく基本的なところで、皆さんはわかっているのかもしれませんが、日本自動車輸入組合さんの5ページ目のグラ

フの、2013年度E L V台数の一番右の義務者不存在車1.4万台なのですけれども、これは赤い色の中に入っているようにもみえます。これはリサイクル法の仕組みに入っていない車と理解して正しいかという前提なのですけれども、これは輸入車のことなのか、まざっている全体の不存在車のことなのか。例えば、まざっているとすれば、輸入車がどれくらいあるのかとか、わからないのかとか、そういうことが知りたいのが1つ。

先ほどの質問で、組合に入っていない方が輸入している輸入車について、リサイクル法の仕組みにどれくらい乗っているのか、乗っていないのか、全然わからないのかということ、教えていただきたいと思います。

○永田座長 わかりました。

○小松自動車課課長補佐 お答えいたします。J A I Aの資料の5ページ目の輸入車と義務者不存在車の違いというところですが、こちらは輸入車の中に義務者不存在車が含まれているわけではなく、別のカテゴリーでございます。

義務者不存在車でいえば、例えば並行輸入車、個人で並行輸入している方などは自動車製造業者等という定義に当てはまらずに、義務者不存在車という形で取り扱われており、J A R Cが指定再資源化機関として処理していただいておりますので、何か不法投棄されているとか、そういうわけではなく、リサイクルルートの乗っているものでございます。

以上でございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。まだ不十分。

○河村（真）委員 組合に入っていない事業者さんもたくさんいると思うのですが、その輸入車に関してどのような……。

○小松自動車課課長補佐 組合に入っているか入っていないかは関係ないというところ、です。

○永田座長 よろしいですか。

○河村（真）委員 はい。

○永田座長 個人で並行輸入している人たちもいますので、輸入車というくくりでみていくと、きっと正確にはわかっていないのかな。

○河村（真）委員 いや、個人ではなくて事業者さんです。

○小野寺説明員 私どものメンバーに加盟している輸入業者につきましては、海外自動車メーカーと直接契約を結んで、適正な情報提供とかをいただいて、自らリサイクルができるという立場のものでございますが、それ以外に、先ほどご説明いただきました並行輸

入車、個人輸入車とかそういったものに関しましては、自動車リサイクル促進センター様が自らリサイクルする者となってリサイクルしていただいている。こちらのデータにつきましては、全て自動車リサイクルシステムからとったデータでございますので、引き取りから再資源化まで全て適切に行われた。このデータが全てでございます。

よろしいでしょうか。

○永田座長 鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 将来的なりサイクル料金の低減に向けて、車のプラスチックを今後どうやっていくかということはすごく大きな問題で、最終的にA S Rの削減にもつながっていくのではないかと思います。

そうすると、プラスチックのリサイクルに向けてどうしていくかという技術開発みたいなものを各メーカーがそれぞれするのではなくて、自工会が音頭をとって、全メーカーでそういう技術開発をしていくことが大切なのではないかと思います。

それで、輸入車にあったように、100%のプラスチックのリサイクル素材を使った部品を今後積極的に使っていくことを進めていく必要があるのではないかと思います。

○永田座長 ありがとうございます。佐藤さん、どうぞ。

○佐藤委員 輸入車の取り組みと国内の取り組みを比較して、輸入車の方が、リサイクルされた再生樹脂の利用を非常に積極的に進められている。こういう考え方を取り入れることによって、リサイクルがより経済合理性をもって進むということがあると思います。

もう1つ、EUでは、バッテリーやタイヤは別の指令で回収されておりまして、そういう意味では、車のライフサイクルにおけるリサイクルがいろいろな制度を通じて行われているわけです。日本では広域認定制度が一応ありますけれども、その内容は非常に不透明というか、全体の排出量の中でのその制度の利用率は非常に低いと理解しておりますので、日本としても、自動車のライフサイクルを通じてのさまざまなリサイクルの取り組みを進めることが必要だと思います。バッテリーやタイヤ、その他のものについても、この法律に入れるかとか、一部入れるなど、取り組むべき課題だと思います。

以上です。

○永田座長 きょうお話しいただいた方で加藤さんとか小林さん、今ので何かご意見ありますか。

○加藤委員 大塚委員から環境配慮設計の話がございましたけれども、私どもは経済的インセンティブというか、D F Eの考え方に基づいて脱フロン化ですとか、エアバッグの

一括展開ですとか、そういう方向で進めているところでございます。

環境配慮設計は、D F Eとの関係の経済的なインセンティブのほかに、いろいろな概念があって、易解体性、材料の選択性、長寿命化、環境負荷物質の削減、それから情報提供、マーキングも含めていろいろな側面があって、自動車メーカー、輸入組合さんを含めて総合的に取り組んでいる。その辺についてご理解いただければと思います。経済的なインセンティブがどう働くかという論点も必要ですけれども、いろいろな取り組み、側面があるということをご理解いただければと思います。

それから、再生樹脂の話がございましたけれども、再生樹脂の採用による社会有効性という議論が必要だと考えてございます。特にE Uで、R E政策という形で議論が進んでいきますけれども、いろいろな情報を総合しますと、R E政策というのは、基本的には産業政策そのものであったり、先ほど申しましたが、雇用促進政策であったり、そういう側面もあって、単純に再生材の使用がR E政策かというのと、そういう側面でもない部分が結構あるものですから、それについても総合的にみていく必要があるのかなと考えてございます。

○永田座長 小林さん、よろしいですか。

○小林委員 特に今の加藤委員からの説明に追加することはないのですが、確認でございますけれども、永田座長から先ほどご説明がございました、私どもの説明の中にあつた根拠情報につきましては、申しあげましたように、検討した上で、会員と確認した上で、可能な限り提供させていただきたいと思ひます。

それから、新しい制度の改善等につきましては、私どもとして、特に今の時点につけることはないのですが、今後の審議会の検討の過程で課題等が明確になってきた際には、私どもも可能な限り新しい制度のあり方について貢献させていただきたいと思ひます。

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。

以上で両組織に対する質疑に関しては終わりにしたいと思ひますが、よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、以上でヒアリングは終わりにさせていただきます。

続きまして、議題の2でございまして、前回の引取業者、流通業者に対するヒアリングに関して、事務局より報告があります。

前回、両業者に対するヒアリングでは、委員の皆様からさまざまなご意見、ご質問がございました。どういった議論があつたのかを整理しております。また、事務局から各団体

に対して回答を求めていますので、その内容をご紹介していただくということで、資料4に基づいて事務局から報告願います。どうぞ。

○小松自動車課課長補佐　それでは、資料4に基づきまして、事務局より説明させていただきます。資料4をごらんください。

前回の引取業者、流通業者のヒアリングでは、制度そのものの話や、業界の取り組み状況につきまして、さまざまなご意見、ご質問がありましたので、こちらの資料4に一度整理させていただいております。

紹介させていただきますと、まず引取業者、流通業者に共通の質問、意見としましては、「使用済自動車判別ガイドライン」の策定の前後で、中古車、使用済自動車の取引等に変化はあったかどうか。また、「使用済自動車判別ガイドライン」について、現状どおり引取業者等の判断基準に任せるべきか、もしくは判断基準等をさらに検討すべきか議論すべきという意見がございました。

次に、引取業者、つまり日本自動車販売協会連合会と全国軽自動車協会連合会、日本中古車販売協会連合会の3団体に共通の質問、意見としましては、ユーザーが中古車とするか、使用済自動車とするかの判断を行う際に、適切に情報提供を行っているかどうかフォローアップをすべきだというご意見や、解体業者への使用済自動車の引渡価格とユーザーからの引取価格の差額について収益が出ているのかどうか。あとは、法の施行前後でユーザーからの引取価格が変化しているのかの大きく3点がございました。

最後に、日本中古車販売協会連合会の意見としましては、ユーザーに対して中古車とするか、使用済自動車とするか、意思確認を本当に行っているのか。中古車ディーラーにおいて、解体業者の車両の引き渡しの際に、使用済自動車かどうかの判断を行わないまま渡しているのか。あとは、中古車ディーラーは引取業者としての役割を本当に果たしているのかどうか。以上3点があったかと思えます。

論点整理の段階で、引取業のあり方などを議論する前に、各団体の認識を一度共有するという観点から、事務局から各団体に対して回答を求めています。別紙1から4のとおり回答がございましたけれども、簡単に紹介させていただければと思います。

まず1つ目の引取業者、流通業者への共通の意見としましては、中古車販売協会連合会の回答ですが、「使用済自動車判別ガイドライン」を、特に情報提供を行う際の参考にしたという回答や、最後のページでございますが、日本オートオークション協議会からは、出品を断る際の目安として利用しているという回答がございました。

一方で、取引の方法自体、取引のやり方については、策定前後で変化はないという回答で共通しておりました。また、引き続き判断基準を引取業者や流通業者に任せるべきかという意見に対しましては、現場でも問題は起きていないということもあって、現状どおりでよいという団体の回答でございました。

次に、2つ目の引取業者への意見でございますけれども、適切に情報提供を行っているかどうかにつきましては、日本自動車販売協会連合会については全数査定をしておきその際に情報提供を行っているという回答や、別紙3の中ほどをごらんいただければと思いますけれども、日本中古車販売協会連合会は、所有者と販売店の双方が使用済自動車として引き取りを希望している場合、逆に双方が中古車として取引を希望している場合、所有者は中古車での取引を希望しているけれども、販売店としては使用済自動車として引き取ったほうがふさわしいのではないかと考える場合、この3つのパターンに分けて情報提供の方法を記載しております。

次に、解体業者への使用済自動車の引渡価格とユーザーからの引取価格の差額で収益が出ているのかどうかについてですが、これに対しては共通して保管や、運送、手続の代行等を販売店が負担しているということもあって、収益は出ていないという回答がなされております。

次に、法律の施行前後でユーザーからの引取価格の変化はあったかどうかというところですが、法律施行前は、総じて逆有償状態だったものが有償取引に変わったという回答になっております。こちらは8月の審議会の資料にも調査結果を掲載しておりますので、ぜひご参照いただければと思います。

最後に、日本中古車販売協会連合会への質問の回答でございますけれども、別紙3の裏側をみていただければと思いますが、使用済自動車として引き取る場合には、情報提供、意思確認はやっていますという回答がされております。あとは、自社排出の使用済自動車を解体業者に渡す際に、販売店がリサイクル料金を負担しているかどうか、解体業者に押しつけているのではないかという話につきましては、販売店が使用済自動車として渡す意思表示している場合には、リサイクル料金を負担しているという回答になっております。

また、前回のヒアリングでは、中古車販売店は引取業者をもうやめているのだという発言がありましたが、実際にこちら、データも照らし合わせながら日本中古車販売協会連合会とも議論をしましたが、実際には、昨年度引き取り実績がある業者は2,411社あるなど、引き続き中古車ディーラーにつきましても引取業者としての役割を果たしているという回

答がありました。

以上、各団体の認識を共有するという観点での簡単なご紹介とさせていただいております。事務局から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。

今いただいたご報告に関連しまして、中販連より前回の発言内容について修正したいという説明がありますので、武藤委員よりお願いします。どうぞ。

○武藤委員 前回の私の説明について、用語が不適切であった、あるいは言葉足らずではなかったかということで、誤解が生じるおそれがあるというご指摘がありましたので、その辺、誤解のないように、議事録上で少し修正をさせていただきたいという提案でございます。

資料でいきますと、参考資料2の後ろのほうになりますが、45ページ、46ページをごらんになっていただきたいと思います。

45ページ、※1から※3までの修正内容です。引取業者としての実態について説明した内容ですが、用語として「取次ぎ」という言葉を使って実務内容について説明いたしました。一般的な用語の取次ぎの意味で発言したのですが、自動車リサイクル法制定時の引取業者への取次ぎの意味と誤解される面がありましたので、誤解を招かない表現にするために、議事録を「引取業者を兼ねている解体業者への紹介」という言葉を使用して修正させていただきます。

46ページの※4についてですが、中古車販売業者が引取業者であることをやめてしまったかのような意味で伝わってしまっている向きがあるやに聞いております。ここでは、業者としてやめたということではなくて、引取業務がなくなったという意味でございまして、現実的には、中古車としての下取りという形での買い取りをしているという意味でございますので、ちょっと修正をさせていただきたいと思います。

以上でございます。

○永田座長 ありがとうございました。

引取業者、流通業者に関する論点につきましては、次回に日本自動車整備振興会連合会からのヒアリングもありますので、ヒアリングが一通り終わった後で、論点整理のところでは議論を行いたいと思いますが、追加で問題提起しておくべき点などがございましたら、ここでご発言願えればと思っております。いかがでございましょうか。鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 今ご説明いただきましたが、ガイドラインができた経緯から考えますと、

ユーザーが中古車なのか、使用済なのかの明確な判断が必要だということからこれができたとはいえますが、今回のヒアリングではユーザーはどうだったのかということが全然出てきていないのですが、ユーザーに情報提供して、ユーザーはどのように納得されたのか、あるいは何か質問があったのかとか、中古車として引き取る場合の価格についての説明をどのようにしたのかとか、ユーザーがどのような反応だったという説明がありませんでした。今後は、特にユーザーに関する実態調査が必要なのではないかと思います。

○永田座長　　ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

ガイドラインへの対応、各事業者がどう対応されているのか、それぞれの団体で内容的にもう少し調べてもらうということも重要ですし、その際に今おっしゃられたような話で、説明して、どのようなユーザーの対応だったか、反応だったかということもあわせて調べていただくとか、それは別途また調べるチャンスをつくっていくとか、少し考えさせていただきたいと思います。どうぞ。

○武藤委員　　今のご質問についてのお答えになる部分があるので、お配りいただいている資料4の別紙3、私どものご回答なのですが、引取業者に対する質問の中の答えで、フォローアップが必要かどうかということについて意見を述べさせていただいております。ここにありますように、パターンが幾つかに分かれるという認識をしております。使用者が使用済自動車とすることを希望していて、引取業者の判断で中古車としての再販ができないことが明らかな場合は、新たな情報の提供は必要ないと考えております。

次に、所有者が……

○永田座長　　それ、繰り返さないで。ここに書いてあるとおりにいわないで結構ですから。そこにこういう例がありますよと。

ただ、そのときにユーザーがどういう反応を示したのか、どういう対応をしたのか、納得しているのか、疑問に思いながらもそれに従ったのかとかという話、鬼沢さんが知りたいのはそういう話ですよ。

○武藤委員　　2番目のところでやりますが、まさしくガイドラインを利用しているのご理解いただきたいと思います。お客さんに対して、中古車としてオークションなり展示場なり流通してこんな価格だよということがあれば、お客さんのほうも、ああそうか、では中古車としてお願いしますという、中古車として合意することが現実に行われている、これがまさしく情報提供だと。これがまさしく5条、要するに中古車としてリユースを促進するということだと思います。

○永田座長 一例だけの話ではなくて、それがどういう状況だったかと。情報提供の内容と反応を少しきちんと調べてほしいということだと思いますので。わかりました。よろしいでしょうか。

資料4の中で回答はいただいています、特に私が気になるのは、全軽自協でご説明されているのだけれども、とても納得いかなという気がしているのと、鬼沢さんと同じ視点かもしれません。もともと公正・公平な取引という観点からすると、売買するときの情報の非対称性というか、片方は情報を知っていて、片方は知らないという形で取引が行われている部分もあるのかなと思いますので、そうした点での対応が必要になってくるとい印象は受けております。

よろしいでしょうか。河村さん、どうぞ。

○河村（真）委員 私は最近参加したのでよくわかりませんが、いろいろな問題があったからガイドラインができたのだらうと思うのです。

聞いていても、その核心のお話がなかなかみえてこなくて、きょうのご回答でも、やはり問題はないのだということになっているのですが、鬼沢委員おっしゃったみたいに、消費者にとってどうなのかということは繰り返し言及されてます。事業者団体の方だけに伺っていても多分余りご回答に変化はないので、私たちは消費者団体ですけれども、アンケートはかなりやるのですが、主婦連合会だと車を買ったときについてのアンケートというのは余り向いていないかなと思うのです。何かしらの団体なりで、中古車を買った方、売った方にアンケートをやったほうがよろしいかと思ひます。

○永田座長 わかりました。考えてみます。渋谷さん。

○渋谷委員 前回、日本オートオークション協議会様から事故車の扱いについてお話があったと思うのですが、実態としては、車両事故を起こしたものは、保険会社さんを経由して、そういったルートに流れていくというものも多分あると思うのです。

前回のこの委員会の中でも、損害保険会社とのヒアリングはどうなのかということもあったと思うのですが、その実態をしっかりと踏まえて、もし必要ならガイドライン等の内容ですとか、関係者の周知の見直しをしたほうがいいのではないかと私は思っております。

○永田座長 ちょっと関連で事務局から。

○金澤自動車リサイクル室長 前回も保険会社からヒアリングをされたほうがいいのではないかというご意見もあったと思いますので、その後、こちらも再度調整させていただきます。

いたのですけれども、同様に、こういう場では難しいという回答だったのですが、本日のご意見もごございますので、また事務局から確認させていただいて、論点整理の中で取り組ませていただき、ご意見いただくということを考えさせていただきたいと思ひまして、この辺も座長とまたご相談しながら進めてまいりたいと思ひます。

○永田座長　よろしいですか。ほかにはいかがでございましょうか。――よろしければ、本日の議論はこれで終了とさせていただきます。

最後に、事務局から資料の取り扱い、あるいは今後の日程について説明願ひます。

○小松自動車課課長補佐　本日はお忙しいところ、どうもありがとうございました。

本日の資料につきましては、全て公開とさせていただきます。また、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付して、事前に各委員のご確認をいただいた上で公表いたしますので、御了承ください。

今回のヒアリングは、11月25日火曜日の14時から開催いたします。会場につきましては、追って事務局から連絡させていただきます。

また、地方公共団体及び指定法人に対してヒアリングがございすけれども、こちらは12月の開催を予定していたのですが、年明けの開催に変更になる見込みでございす。こちらの日程も決まりましたら、追ってご連絡をさせていただきます。

○永田座長　よろしいでしょうか。それでは、本日の会議はこれをもって終了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まして、ありがとうございました。また次回もよろしく願ひいたします。

――了――