

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35回合同会議

平成26年11月25日（火）

午後2時00分 開会

○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35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19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については、16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。

次に、本日の欠席委員の報告をいたします。伊勢委員、大塚委員、小林委員、酒井委員、細田委員、横田委員におかれましてはご欠席のご連絡をいただいております。また、村上委員におかれましてはご到着が遅れるとの連絡をいただいております。なお、戸澤委員にかわりまして上岡説明員に、和田委員にかわりましては小椋説明員に代理でご出席いただいております。

引き続き配付資料の確認をいたします。お手元に資料1から3と参考資料をお配りしております。ご確認いただき、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。

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こ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 皆さん、こんにちは。お忙しい中、また、足元の悪い中、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、議題のほうに入ります。本日の議題は資料1にございますとおり、関連事業者等からのヒアリングとなっております。解体業界からは一般社団法人日本ELVリサイクル機構、破碎業界からは一般社団法人日本鉄リサイクル工業会、そして前々回に引き続きまして引き取り業者の団体として整備業界から、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会の3団体をお願いしております。

本日のヒアリングの内容でございますが、参考資料にあるとおり、3Rの推進・質の向上に向けた取組や逆有償化の要因となり得るものへの対応、知識並びに能力向上に係る取組、特定再資源化等物品以外、現在、指定されている以外の物品のリユース、リサイクルの状況、それから、リユース部品の利用促進に向けた取組について各団体の取組状況につきましてご紹介いただく予定になっております。

それでは、議題1番目、関連事業者等からのヒアリングを行いたいと思います。

ヒアリングの進め方といたしましては、各説明者から約20分程度、ご説明いただいた後に15分程度の質疑応答の時間を設けたいと考えております。最後にまた、全体を通して質疑の時間を30分程度用意してございます。

まず、資料3-1に基づきまして日本ELVリサイクル機構、河村委員、加えて吉川さん、長谷川さん、宮本さんにご説明をお願いします。それではどうぞ。

○河村（二）委員 皆さん、こんにちは。貴重な時間をいただきありがとうございます。関連事業者のヒアリングということで、日本ELV機構から説明させていただきます。私は日本ELV機構、代表理事、河村です。

今回、本説明は業界3団体がまとまって行うことが重要であるという考えから、前半、6ページから11ページまでのELVリサイクル機構、副代表理事の吉川、お願いします。続きまして、12ページから14ページまで、日本自動車リサイクル部品協議会副会長の長谷川から報告があります。よろしくをお願いします。続きまして、15ページから18ページは日本トラックリファインパーツ協会代表理事の宮本から報告があります。最後に、自り法制度の提案をELV機構の吉川、河村が最後の締めとして説明させていただきます。細かな説明は時間の関係で省略しますが、それぞれの団体の概要は2ページから4ページまでに記載してありますので、ご覧いただきたいと思います。

まず、初めに自り法が……。

○永田座長 河村さん、お座りになってどうぞ。

○河村（二）委員 着席します。

自り法が施行されて10年が早、過ぎました。時代とともに自動車が進化しております。そのためにも次世代自動車のリサイクル技術などの研究も必要となり、あわせ自り法の課題を整理して、より制度を進化させることが必要であると考えます。自り法における解体業者の役割は5ページにありますが、解体事業者は自り法事業者としての役割として、フロン類回収・引き取り業、一部破碎業務もあります、としての役割を担っております。自動車リサイクルの入り口で引き取り報告の全体の8割近くを行っているデータもございます。その中の個々の我々が行っている取組を紹介させていただきます。

それでは、吉川からよろしくお願いします。

○吉川様 ELV機構の吉川です。よろしくお願いします。

2番の6ページのところですが、知識・能力の向上に係る取組についてお話をさせていただ

きます。当機構では使用済み自動車の適正処理を促進し、自動車リサイクル制度の安定的な運用の実現にかかわる知識の習得を支援し、その知識レベルを認定する自動車リサイクル士制度を平成25年度に創設しました。この制度は自動車リサイクルにかかわる関係業者が連携して取り組むことが重要であると考えから、国や関係機関、自工会様、促進センター様、自再協様、また、ほかの関係団体の方々の協力もいただきまして実施しております。別紙1のほうに制度概要、平成25年度の実績と26年度の予定を示しております。読みにくいと思いますが、別紙1というのは囲われたところのこういう資料のほうに別紙1がございます。

平成25年度は受講者が行政関係者を合わせて1,024名を動員し、そのうち受講者は683名、そういうことで開催できました。これは大変大きな成果であったと言えます。特に行政関係者の関心も高く、多くの方々にオブザーバーとして参加いただきました。平成25年度の行政の参加者は154名、106自治体、国のほうも経産省、環境省、経産局、地方環境事務所等の関連の多大なるご協力もいただいております。平成26年度は現在進行中ではありますが、5会場が終了した時点で282名、受講者が191名の参加となっております。また、今週も早々に中部ブロックとか関東、12月も今、逐次、進行しております。今年度は会員外への周知を積極的に行い、これまで会員外の受講は全体の4割を占めております。自販連さん、日政連さんの本部を通じ、各会員様、引き取り業者への周知をお願いし、参加を呼びかけております。

次に、3Rの推進・質の向上に向けた取組、続きまして7ページです。ELV機構では平成23年度から25年度にかけ、環境省請負事業として貴金属等を含む自動車部品を回収し、貴重な資源を国内で循環させることを目的として、自動車リサイクル連携高度化事業を実施しました。この事業はコンピューター基板など、今、自動車の中に非常に貴重な金属が使われているものをスケールメリットを得るという目的で業界全体で取組み、集積した部品を製錬業者に引き渡し、再資源化が行われております。

8ページをご覧ください。3年度にわたる事業の成果は、全国に及ぶ回収スキームを確立することができたということ、それから、有益な情報の蓄積、ガイドラインを取りまとめ、全国の会員事業所に周知しました。ガイドラインは別紙2として添付してありますので、後ほどご覧いただけたらと思います。さらに独自の事業、共同出荷事業として発展・継続が可能となり、今年度も継続して取り組んでおります。

9ページのほうに先ほどの高度化事業で確立したスキームを生かして、現在進行中のエンジンコンピューター、カプラー、センサー類に的を絞って、今年度の事業を展開しております。スキームの概要は10ページをご覧ください。本事業では10トン程度の自動車部品を回収し、製

錬業者へ引き渡しを行います。また、製錬業者による巡回回収が実現できたことにより、輸送費の大幅な削減にも成功しております。今年度のこの事業は12月にほぼ回収等は今、終了に差しかかっている状況でございます。

11ページをご覧ください。先ほどの事業に加え、使用済み自動車由来の廃プラスチックの回収システムの構築を目指し、プラスチックのリサイクルを促進させることを目的として、事前選別、高度選別、回収等のリサイクルプロセスの検証を行うため、平成26年度に低炭素型3R技術・システム実証事業を環境省様より受託し、新たな事業として現在、取り組んでおります。これによって国内プラスチックメーカー様へ自動車から出てくる有用なプラスチック類の供給ができるかどうかという検討に現在差しかかって、さらなるASRの減量化への期待をここで考えているところでございます。

次に、では、長谷川さんのほうで。

○長谷川様 リサイクル協議会の長谷川でございます。よろしくお願いいたします。

まず、リユース部品利用促進に向けた取組といたしまして12ページをご覧ください。規格策定に向けた準備といたしまして、経済産業省において平成26年1月より開催された、自動車補修用リサイクル部品の規格策定に関する研究会の中間報告が8月に公表されましたが、その中間報告を踏まえ、自動車ユーザーにとってわかりやすい情報の評価・表示方法を開発し、規格として策定することを目指すため、業界3団体の連携のもとにELV機構内に規格策定準備委員会を発足いたしました。同委員会におきまして規格化に向けた具体案について現在、検討を行っております。規格化のイメージは次の13ページをご覧くださいと思います。

日本自動車リサイクル部品協議会の取組といたしましては、別紙3という資料をご覧くださいながら説明をしたいと思います。項題といたしましては、14ページのほうに六つの内容を書き込んでありますので、その補足説明ということで別紙3を使わせていただきます。

1ページをご覧ください。リサイクル部品利用普及活動の展開といたしまして、在庫データ利用システムの統一化を行っております。現在、協議会内部ではJAPRAシステム100万点、NGPシステム130万点、JARAグループとして130万点、合計約360万点の複数運用がされております。そのような中で日本自動車リサイクル部品協議会は事業計画の中で、データの共有化という大きなテーマを取り上げて活動いたしております。

資料の2ページをご覧くださいと思います。リサイクル部品利用に伴う環境負荷削減活動といたしまして、グリーンポイントによるCO₂削減数値の公表を行っております。平成22年度の実績といたしまして、年間部品販売点数が343万719点、これは再生品も含まれますが、こ

れに伴うCO₂削減値は13万7,419トンの実績というふうになっております。

続きまして、2ページの中段をご覧ください。リユース部品の品質基準・保証制度の共通化への取組について、この背景といたしましては平成22年1月の自動車リサイクル法の見直しに伴う課題検討報告書の中で、1番目、リユース部品の利用促進の重要性、二つ目としてネットワーク間の品質・保証の整合性が一層の利用促進の要因になるなどの指摘から、改めて品質・保証の業界としての統一化について、協議会内に品質・保証検討委員会を立ち上げ、論議を開始いたしました。こちらの成果といたしましては、平成23年4月、自動車リサイクル部品の品質・保証基準の共通化を完成、記者発表をするとともに原則5月15日から全団体において実施をされております。自動車部品の品質・保証基準の共通化につきましては、3ページに表と図で記載しております。ご覧いただきたいと思っております。機能部品としては9品目が保証の対象になっております。

続きまして、4ページをご覧ください。リユース部品の利用促進のための実証事業につきまして、平成23年度に行った自動車リサイクル連携高度化事業では、連携事業者が連携して行うリユース部品の利用促進に資する取組といたしまして、一つ目、各部品供給団体の在庫情報の見える化システムの基本設計、二つ目といたしまして、CO₂削減効果情報提供プラットフォームを活用したインセンティブ付与に関する実証についてモデル事業を展開いたしました。

一つ目につきましては、供給側と利用側の情報共有の仕組みを通して、見える化システムの基本設計を完了したことを成果として上げることができるとともに、これまで実現できていなかった供給側と利用側が相互の情報を交換したという点に大きな意義があります。二つ目につきましては、エンドユーザーを巻き込んだ取組を行い、予定どおりの参加者数を得ることができた点に加え、整備工場の意識変化を促すことができた点に大きな意義があります。また、そのモデルの発展形として供給側から利用側までを一体的に捉えたシステムを次年度以降に展開することを見出した点は、本事業の取組1、2の融合系として先進的モデルとなると考えられます。

続きまして、5ページをご覧ください。平成24年度に行いました自動車リサイクル連携高度化事業では、自動車リユース部品の利用促進のための共創型グリーンポイントセンターの構築に関する実証事業として、早稲田環境研究所様、それから、BSサミット様、オブザーバーでチューリッヒ保険さん、富士火災海上さんと連携をいたしまして事業を実施いたしました。内容といたしましては、リユース部品利用マニュアルの策定、共創型グリーンポイントセンターの自立化に向けたモデル事業の実施、共創型グリーンポイントセンターの運営上の課題抽出及び

事業成立要件の明確化となります。これまでのモデル事業などの展開に寄り、さまざまな知見を得ることができました。

続きまして、6ページをご覧くださいと思います。リユース部品の利用促進のための販促といたしまして、平成23年度から24年度に行った自動車リサイクル連携高度化事業を通してわかったことは、ユーザーや整備事業者様へのPR不足、そしてリユース部品のよさをもっとアピールして知ってもらうことでした。そのためユーザーとの接点である整備事業者様に、リユース部品のよさを説明してもらうためのルーツを作製いたしました。それが経済的で環境にやさしいリサイクル部品のDVDビデオで、会員各社、整備事業者、損保会社様等に配布をいたしました。次に手がけたのは保証基準の見える化です。リサイクル部品協議会会員のリユース部品については、保証がついているといっても他のどこの商品と違うのかという意見が多く寄せられましたので、要望に応えるためにユーザー、整備事業者様から一見して保証つきとわかる品質・保証認証シールを作製し、商品に張りつけ、区別できるようにいたしました。シールはご覧の写真のとおり、右側のほうでございます。

最後のページでございますが、リサイクル部品活用推進会議といたしまして、6月よりリサイクル部品活用推進会議を設置し、部品供給側とユーザー側での情報共有、流通上の課題整備等の把握、関係者様への普及活動のためのリサイクルキャンペーン等を推進しております。その活動につきましては、年間3回の推進会議と10月1日から11月末までのアンケートやポスター、チラシなどを配布するなどのリサイクルキャンペーンの実施、また、街頭キャンペーンは年1回、10月に実施されております。さまざまな活動を通して事業を行っておりますが、近年、リサイクル部品、我々はELV、要は廃自動車の高品質なものの供給が求められてもおりますので、引き続き法整備のきちんとした整備をお願いしたいというふうに思います。

私のほうからは以上です。

○宮本様 報告者がかわります。日本トラックリファインパーツ協会の宮本でございます。

それでは、資料の15ページをお開きください。私のほうからは商用車、トラックに関する報告をさせていただきます。

まず、リユース部品の推進に向けた取組ということで資料にございますとおり、電子制御化されたディーゼルエンジンの始動制御試験を行うΣe-Starというツールを開発させていただいております。それによりまして、現在、流通している日本製のトラックエンジンの約8割のエンジンを始動制御できるまでになり、現在も開発を継続しております。

続きまして、16ページをご覧ください。表は我々JTPが運営をするらくだネットによるトラ

ックのリユース部品の販売動向です。取引点数、取引高とも右肩上がりで推移をしております。今後もリユース部品の需要が増えるものと予測されます。

引き続き、17ページをご覧ください。処理が困難なものへの対応ということで、まず、CNG燃料タンクの処理ということで、使用期限を迎えたCNG燃料タンクの処理につきましては、現在、ほとんどの素材が金属製であるということから、タンク内に微量に残っておりますガスを処理した後に水置換処理等を行っております。完全にガスが抜けたタンクは酸素溶断によりくず化しております。まだ、タンク内に大量に残留ガスが残っている場合は、架装物メーカー様をお願いいたしまして処理をしていただいておりますのが現状でございます。今後、廃棄対象として排出されることが予想されるCFRP製タンクの処理につきましては、その処理方法なども含め、関係者と連携して検討して行う予定でございます。

続きまして、18ページをご覧ください。こちらは引き続きまして商用車架装物の処理につきましてご報告させていただきます。商用車架装物の種類は多岐に及びますもので、日本車体工業会様、そして日本自動車工業会様との自主取組として立ち上げた協力事業者制度、その資料のところにホームページのアドレスが記載されておりますけれども、また、ホームページ上で公開されている解体マニュアルを活用して処理を行っております。また、我々解体事業者が架装物メーカー様に工場見学をさせていただいたり、架装物メーカー様向けに我々が解体作業をしている風景を見学していただくと、このようなことも開催させていただいております、将来におけるリサイクルしやすい架装物の設計にも協力させていただいております。

私からは以上です。

○吉川様 続きまして、その他の取組について19ページをご覧ください。ここは災害時における支援活動ということで、機構では平成23年に発生した東日本大震災の際に被災車両の撤去作業、解体処理などの支援活動を実施しました。また、今後の災害に備え、それぞれの県や警察などと災害時における支援協定を締結している社員団体もありまして、災害時における支援活動への取組を目下、検討とか、連携を今、進めている最中でございます。

20ページをご覧ください。これは我々の海外事業の一貫として海外から研究視察などの要請を受け入れ、会員事業所の見学や意見交換などを計画・実施しております。ここに出ているのは平成26年5月にポーランドの自動車リサイクル団体が来日し、工場見学や意見交換などを行う、ELVスタディツアーを実施しました。関東から九州方面の工場の見学をしております。また、最近ではモンゴルの自動車リサイクル協会会長と意見交換を行うなど、海外における自動車リサイクルについての現状をいろいろ勉強しております、将来、ケニアなどについてもい

ろいろな自動車リサイクルシステムの技術輸出に、教育的なものとかで協力できればなというふうに我々は思っております。

それから、21ページです。自動車リサイクル制度への提案というふうなことを書いておりますが、少し我々の提案をここに述べさせていただけたらと思います。近年、自動車の高度化に伴い、解体時における安全確保や資源回収の高度化を進めるには、一定の講習を受ける等の能力要件が必要であると考えます。特に最近ではハイブリッドや今、出ておられますFCVなどの新しい技術に対して、我々がどのように解体を安全にできるかということが非常に重要な案件になっております。具体的な能力要件の確認方法につきましては、例えば許可・登録に際し、自動車リサイクル士制度の認定を義務づけることなどによって、事業所における能力要件の確認ができると考えております。

また、エアバッグ類の監査については、エアバッグ類車上作動処理契約事業者に対しての指導・監査は、自動車再資源化協力機構において定期的、かつ厳格に実施されておりますが、一方、非契約事業者に対する指導・監査は管轄の自治体により行われております。この自治体による監査を契約者と同等に定期的、かつ厳格に実施していただければ、適正処理の向上につながるものと思われまます。

22ページのほうをご覧ください。違法解体ヤードの存在というふうに書いておりますけれども、海外に自動車部品などを輸出する目的で盗難車を解体するなど、違法な解体ヤードの存在が社会問題化しております。千葉県などの一部の自治体では取り締まり条例を制定する動きがありますが、全国的に見るとまだまだ沈静化するまでには至っておりません。機構では独自の取組として各地域における違法解体ヤード等の情報提供を会員にお願いしており、得られた情報を環境省様、経産省様へ提供しております。国から自治体へは対応を依頼していると聞いております。今後も取組を継続してまいりますので、提供した情報の積極的な活用なども含め、違法解体ヤードへの対応強化をお願いいたします。これによって治安維持にも協力できるものと考えております。

23ページです。資源回収の高度化については、最近、入庫する使用済み自動車の中には自動車メーカーさんの取組によって非常に解体しやすい自動車が多く見られております。しかし、現在の経済的に合わないなどの理由でその取組が十分に生かされていないのが現状であります。プラスチックやガラスなどは解体工程で回収分別することによって、さらなる再資源化が促進されると考えられます。リサイクルの質の向上を通じたASRのさらなる減量化等を実現するためには、ASRになる前に回収して適正な再資源化を促進する取組に対して何らかのインセンテ

イブを与えられるような仕組みや、小型破砕機などの新しいリサイクル技術に合わせた柔軟な運用の検討をお願いしたいと思っております。

24ページをごらんください。ここでは小型破砕機の提案について少し触れておきますと、自動車リサイクルでは解体工程において限りなく有用物を回収することにより、再資源化や資源の有効活用が促進され、解体残存物の減量化等、限りなくいろいろなものをとればとるほど次工程にいくものの量が減っていきます。例えばそれを小型破砕機の導入によって解体工程と一体的に破砕を行うことで、精緻な解体及び再資源化が促進されると考えられます。また、プラスチック等はASRに回す前に取り外すことで、さらなる再資源化が期待されるため、ニブラ等での解体によって取り外したプラスチック等は、再資源化施設に直接引き渡すことができるようなスキームなどの確立はできないかなというふうに考えております。24ページの写真は、プレス前、プレス後と書いてあるのは限りなくいろいろ取り外すと、解体残存物というのは限りなく不要な残りのASRに近いようなもの、これもきちんとプレスされて小型破砕機でできるという事例のものであります。

25ページをご覧ください。電子マニフェストシステムの改善について、とてもこのマニフェストシステムはすぐれたものでありますが、解体業界としてよりよいシステムにするために幾つかのお願いがあります。現在、エアバッグ以外の部品リコール等の情報や盗難車両情報等のものがここの中で出ることによって我々としても作業性、それから、防犯対策や警察のデータベースなどとリンクさせることによって盗難車情報などがより早く出ることによって、我々も防犯上、安全な作業ができると考えております。

また、永久抹消登録の簡素化という観点では、現在の制度では解体事業者から破砕事業者への引き渡し報告をもって解体が完了とみなされ、運輸支局で永久登録抹消の手続きができるようになります。運輸支局に対しては電子マニフェストで解体が完了した時点で通知がされるため、わざわざ、運輸支局へ足を運ばずに永久抹消登録をできるような方策を検討していただければ、我々としても永久抹消の手続きの簡素化につながるものと考えております。最後に統計情報の中にいろいろな良い、我々にとっては役に立つような情報があります。使用済み自動車の発生状況や輸出データの統計などが年式別とか、車型別とかでいただけるようになりますと、我々もよりリサイクルにそのデータ情報を活用できるものと考えております。

私からは以上で、代表のほうからまとめていただきます。

○河村（二）委員 最後です。輸出された中古車の対応についてということで、資料の26ページを見ていただきたいと思っております。これは最近、中古車輸出された預託金が返還された車両の

データでございまして、ご覧のとおり、平成25年度は預託金返還は133万1,000台ということで、車齢14年以上というのが非常に高うございまして19.3%、21年で見ますと11.9%からかなり増えているということです。ほかの割合はそんなに増えないのですが、最近、平成26年度9月までの返還分までなんです、ちょうど20%ということで、年々、14年超えの非常に古い車両の輸出が増えているということを見ていただければありがたいと思います。

続きまして、27ページを見ていただきたいと思います。このように海外輸出が増えた中古車なんです、これは自り法でうたわれている資源の有効利用の確保に反し、資源の海外流出という観点で課題が大きいではないかと思えます。また、自動車リサイクル制度では解体業者の役割が明確に記されており、この課題は使用済み自動車輸出増加は特に14年超えですね、国内資源循環と希少金属の回収がなかなか進まない要因にもなり、資源ユーザーの弱体化を招きます。今後、日本経済に悪影響を与えかねません。資源の安全保障です。また、輸出された中古車が相手国において適正にリサイクルするための方策や環境等への影響についての調査を行い、その対応の必要性も検討していただきたいと思えます。必要であれば我が国から中古車が輸出される発展途上国に対しての自動車制度を含む、自動車関連制度の海外支援も促進すべきではないかと考えます。

続きまして、28ページをご覧ください。特定再資源化預託金の有効活用についてです。自動車リサイクル法の施行により、10年間で積み上がった特定再資源化預託金の総額は100億を超えていると聞いております。自り法の施行時の説明によると、リサイクル料金等の余剰金の扱い（法98条及び106条）においては、一定金額以上の余剰金がある場合、将来の自動車所有者のリサイクルを割り引くという考えが示されております。特定再資源化預託金を民間における自動車リサイクルに係る研究や教育への支援に活用することで、リサイクルの質の向上を加速し、リサイクル料金の低減化につなげることも有益であると考えます。自動車リサイクル制度の普及・広報活動と次世代自動車のリサイクル研究など、日本自動車リサイクル研究所などのプロセスに産学連携で生かす提案であります。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいま説明のあった内容につきましてご質問、ご意見のある方は、恒例でございますが、名札を立てていただけますでしょうか。そうしましたら、こちらから指名いたしますので、どうぞ名札を立ててください。

それでは、こちらからまたいかせていただきましょうか。赤穂さんのほうからどうぞ。

○赤穂委員 ありがとうございます。

皆様がリサイクルに向けて、一生懸命、取り組まれていることをお伺いして頑張っておられるなどということをもっと思いました。その上で少し質問させていただきたいのですけれども、まず、リサイクルの高度化事業ということで貴金属のリサイクルの事業につきまして、今度、10トンぐらいの回収予定ということですが、これは有償での取引が実現できているのでしょうか、それとも逆有償状況になっているのでしょうかということをお伺いしたいと思います。

それと、プラスチックのほうは費用が発生しているのかなと思いますが、今後、健全に運営していくためには費用のインセンティブが必要であるというようなことをおっしゃっていましたが、もう少し具体的にどういうことが進めばリサイクルがうまく進んで、ASRの減量化に進むのかということをもっと詳しくお伺いできればと思います。

あと、リユースの部品についても着実に進まれていると見ておりますが、例えばトラックでこのぐらいの量というのが数字としては出ていますが、それが新規の部品の使用と比べて、要するに全体の部品を利用するときの中古品の利用率というのがどのぐらいで、それがどういう状況で推移しているのかというデータとかももしあれば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す。

では、大坂さん、どうぞ。

○大坂委員 ご説明をありがとうございます。

むしろ、事業者さんというよりは、行政のほうにお尋ねすることなのかもしれませんが、資料の21ページの解体業者の許可要件について、勉強不足なので教えていただきたいのですが、ここの能力要件には、いわゆる資力というか、経済的な要件も入っていたりするのでしょうか。あと、下の22ページとの関わりなのですが、違法解体ヤードというお話もあったのですが、許可を得た解体業者が違法なことをしているということではなく、全く、そういった許可と離れたところで、こういった違法解体ヤードでやっているという形になっているのかということをお伺いしたいです。

○永田座長 わかりました。まとめてご質問いただいた後で答えてもらいます。鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 それでは、別紙3の4ページの部分にあります、エンドユーザーを巻き込んだ取組という部分に、整備工場の意識変化が見られたとありますが、どんなふうな意識変化があったのか、教えていただきたいのと、今後、リユースの促進に向けて、解体事業者さんとして整

備会社や保険会社とどのような連携をしていけば、よりユーザーの利用促進になるか、もし何かお考えのことがありましたら教えていただきたいと思います。

それから、資料の17ページのタンクの処理についてですが、きっといろいろコストがかかったりしているのではと思いますが、今後、リサイクル料金が必要になるということも考えられるのでしょうか。それから、最後に、23ページの取組が生かされていないというのがありますが、資源回収の高度化について解体しやすい車が出ているけれども、その取組が生かされていないというのは具体的にどういうことか、もうちょっと説明をいただきたいと思います。

以上です。

○永田座長 どうも。佐藤委員、どうぞ。

○佐藤委員 現場から非常に重要なご提言がありました。まず、解体業者の許可要件についてですが、許可する要件として、同時に教育制度や資質を向上するという効果を高めることが必要だと思いますので、私はこの制度は非常に重要だと思います。そういう意味でもこういう自動車リサイクル士制度をつくっていらっしゃるということは一つの基礎になっていると思います。ここにあります引取業者、フロン類回収業者、破碎業者に対しても、資質に関する要件が必要なのではないかというご指摘があるんですけども、こちらの業者でも、これは行政に対する質問なんですけど、こういう教育制度、あるいは一定の任意のものであっても何らかの資格制度というのが現在、整備されているのかということを質問したいと思います。

それから、もう一つは輸出に関してなんですけど、非常に型式の古いものが輸出されているということについては問題点があると思いますので、これに対する今後の環境省の取組がもしございましたら、教えていただきたいと思います。

○永田座長 どうも。松八重さん、どうぞ。

○松八重委員 2点、お伺いしたいと思います。1点は中古部品に関する話と、それから、もう1点は自動車リサイクル士制度に関してです。

中古部品、リユース部品の利用促進に関しては、恐らくマーケットの構築が非常に重要なことだと思うのですが、国内向けのリユース部品の流通という話と、これを海外にむけて輸出するという話は恐らくスキームが違うのかなと思っております。こちらのお話は恐らく国内向けなのかなと想像しているのですが、多分、海外に出した場合は海外におけるリユース部品のマーケットとの競合ですとか、あるいは規格の協調ですとか、そういったことが重要になるかと思います。その辺の動きについて何かございましたら教えていただきたいと思います。

もう一つは自動車リサイクル士制度に関してでございます。こちらも非常に重要な取組だと

思っております。自動車リサイクル士はまだでき上がってから、そんなに間もないところなのかもしれませんが、受けている人数とか、これから拡大していこうと思うところなのかもしれませんが、カバー率といいますか、全体としての自動車リサイクルに関わるような方々で、こういった自動車リサイクル士制度に関わるような人たちのカバー率というのはどれほどなのか、つまり、実効率としてこういった制度に関わるような方々というのがどれほどのものなのかということ、これから自動車リサイクル士制度を実効性を持たせるものにしていくために、自動車業界との意見交換、情報のやりとり、そういったものがあるのかどうかということについてお伺いしたいと思います。

○永田座長 どうもありがとうございます。

一当たりご意見を頂戴しましたので、ここでご質問等に答えていただきたいと思いますので、どうぞ、河村さん。

○河村（二）委員 高度化事業でプラスチックが有償か、逆有償かと、そのインセンティブということ、また、トラック部品に対しての架装物、その件、それでまた、CNGタンク等のくず化の件という、この辺を含めてまず高度化事業でプラスチックのインセンティブの件で、吉川君、お願いします。

○吉川様 赤穂様のご質問からでよろしいでしょうか。

○永田座長 どうぞ、順不同で結構ですから、あなたが答えられるやつをまとめて答えてくれますか。

○吉川様 まず、貴金属のことで言われました貴金属が有償か、逆有償かというご質問ですが、これは有償で売却をしております。

それから、プラスチックのほうは、問題は取り外しに非常に時間がかかっているということから、プラスチックメーカーさんのご要望の規格に合わせるために時間がかかるということから、現在、生かされていないんですが、かなり、その辺にプラスチックを減量化することによって、やった方々に何かのインセンティブがあると進むような感じだと思っております。

赤穂様であともう一つ。

○赤穂委員 リユースの部品の使用比率。

○吉川様 使用比率ですよ、中古パーツの。これは。

○長谷川様 乗用車にしましては約5%ぐらいというふうに言われています。欧米では40%ぐらいまでリビルトを入れると使われると言われてはいますが、使用年数が日本は短いということで中古品がなかなか出回りにくいというのも現状だと思います。トラックのほうはま

た別のお答えをしたいと思います。

○永田座長　まとめてせっかく切っているので、まとめて答えられる部分はあなたが答えてくれませんか。赤穂さんがした質問に答えるというんじゃなくて、せっかく皆さんから聞いたんだから、あなたが答えられる分はまとめて答えて。

○長谷川様　あと、鬼沢先生がおっしゃった意識変化ということで、こちらのほうは全然CMというか、リサイクル部品というふうなイメージが一般消費者に伝わっていなかったというのがまず現状でしたので、こちらのほうを使うということで知らしめる要は告知とか、宣伝とかということをもまず第一にしていかなければいけない。整備業者さんもそれに合わせて広告活動をすれば、例えば修理を諦めて廃車にする部分でも、これが修理につながるという部分も合ったということが現状だと思います。

以上でございます。

○宮本様　トラックに関する質問で二つ、使用比率につきましては乗用車よりもさらに低くて、正確な数字は出ておりませんが、5%を切る、2%前後じゃないかなと思われま。もう一つ、架装物の処理、ここは例でCNGタンクというのを出させていただきましたけれども、架装物は本当に多岐にわたりまして、例えばレントゲン車だとか、タンクローリーのタンクだとか、塵芥車だとか、いろんな架装物がございまして、これは以前から自工会さん、車体工業会さんと一緒に自主取組をしておりますので、案件案件ごとに情報交換をさせていただいて、今、ご協力いただいていると。今現在はその処理のマニュアル化をするための準備をしているという段階で、リサイクル料金云々というところまではまだ検討しておりませんが、その都度、指導をいただいているというのが今の現状です。

○永田座長　まだ、ほかにも質問があったかと思っておりますので、いいですか。

○吉川様　たくさん質問があったので、一つ順番にいかせてください。大変難しい質問がありましたので、次に松八重様でしたか、自動車リサイクル士制度についての全般的なご質問の中でカバー率等があったと思うんですが、現在、我々機構の会員の中で大体20~30%のカバー率だと思っております。まだ、始めて1年、2年の中で、6ページの資料のところにありますように参加総人数、管理士とか書いていますけれども、大体800~900名程度の受講者が資格を得ております。具体的に全国の業者の中のカバー率というのは、我々もその数字の把握はしておりませんので、まだ、これから本当にその数字自体の把握をしていきたいと思っておりますし、これを推していただくためにも地域行政様のご協力が必要ではないかというふうに考えております。

○河村（二）委員　自動車リサイクルを法令順守という形で、精度の高いものに持っていくた

めには一定の教育が私は必要ではないかと思えます。今回、ELV機構は自前でトライアルとしてやったわけなんです、本来、これは国家資格に準ずるような大々的な取組で、これがなければこの制度は運用できないぐらいの気持ちでいけばいいんですが、まず、その実証事業の一部だと私は考えております。将来的に自動車リサイクル業界事業に対して、こういうような義務づけに向けるという取組で今、進んでおりますので、今後とも我々を含めて関係事業者の協力なども広めていただきながら、この制度をしっかりと積み上げることによって、自動車リサイクル制度をしっかりと我々が守るという考えでやっていきますので、今度ともよろしくお願ひしたいと思います。まだ、道半ばのスタートでございますので、その辺を理解していただきたいと思えます。

続きます、違法ヤードのことです。

○吉川様 違法ヤードとは解体業者さんのものではなくて、許可を持っていない業者さんがよくわからないいろんな工場内が見えないようなところで、違法に何か輸出をしているという業者がたくさんいるということです。

○河村（二）委員 これは我々の業界でなく、業界外の方々が多くは海外から渡ってきた方々が土地を借り、高い塀をめぐらし、最近では千葉県に見られるように高いヤードの中でさまざまな違法行為をしているということで、警察などは上空からヘリコプターで撮影などをして、その撲滅を図っているということで、これは我が国の治安維持にも関わる問題でありまして、徐々に地方自治体、県単位で条例をつくりながら、そんな対応をしていることとございます。そういうものがあることによって、一方、真面目にやっている自動車リサイクル業者が違法な方々の違法ヤードの市場として、一緒に仕事をしているという非常に不合理な動きがございます。そんなことの報告でございます。できるだけ、そういうところも行政のほうからも強力に力を注いでいただきたい、そんな要望でございます。

続きます……。

○永田座長 お待ちください。今、何件ぐらい、国のほうに報告しているんですか。

○河村（二）委員 15件ほどしております。

また、行政にもその取組を順次報告しながら、また、その結果をいただいている最中とございます。今後ともそんなことをしっかりとやっていただきたいと思っております。

続きます、海外に輸出される中古車の状況ということで、26ページの資料をもう一度、よく見ていただきたいと思えます。ゆっくり見れば何が変わったかということがわかると思えます。この資料によりますと、平成21年度全体……。

○永田座長 河村さん、手短にやってくれませんか。質問に答えていただきたいので、まだ、ほかにもあるので。

○河村（二）委員 何が変わったかということは、古い14年超えのが急激にほとんど過走行車、解体同様の車が形・姿を変えて中古車として海外に出ていると、でも、海外としては使われているという、その辺のジレンマがありまして、果たして日本としてそれがいいのか、悪いのか、これは皆さん方の意見の中でまた私どもも対応していきたいと思います。

○永田座長 あとは答えられる質問は。

○吉川様 あと、松八重様からありました国内のリユースのことの統一規格を言われていましたけれども、海外についてはどのような感じですかというご質問があったと思うんですが、これについては先ほどうちの長谷川のほうが少し説明しました、パーツの商品規格化というのに努めておりまして、表示方法の統一化を今、推し進めているところでありまして、海外の需要に対しては非常に今は旺盛な需要がありまして、きちんと日本で外されたもの、それから、そのパーツがどういう車体番号から取り外されたかというような表示方法の統一化を進めております。あとは少し残っておられたのが能力要件等のところだったと思うんですが、能力要件に関しては、あと、経済的な問題とかもありましたけれども、たしか経済的要件というのがありまして、能力要件に関しては今現在では特に大きな指摘は受けていないと思われま

○永田座長 こちらで環境省のほうで引き取りますのでいいですか。また、後で。

○吉川様 もしあったら個別でいただけたらと思います。よろしくお願いします。

○永田座長 それでは、事務方への質問がありました。

○山口リサイクル推進室室長補佐 先ほど何点か能力関係の質問がございましたけれども、まず、収支関係ということに関しては、許可時に収支計画書等を提出していただいて確認しているところでございます。

また、許可要件に関して、佐藤泉委員から教育制度的なものがあるかというご質問がありましたが、許可の取得に当たっては標準作業書というものを整備することになっておりますが、その作業書のガイドラインというものを国のほうで策定して、どのような作業をすればいいのかというような一般的なモデルを示しているところでございます。

また、中古車輸出に関して何か取組をしていないのかという質問がありましたが、中古車輸出として認められる取り外し部品の範囲を例示し、中古車輸出の明確化を進めているところでございます。

以上です。

○永田座長 今までで答えが得られていないと思うのは、松八重さん、何かありましたか。手短かに指摘だけ言ってくれれば思い出しますから。

○松八重委員 1点、海外に輸出するという話で、海外に同じような中古品の規格がもしあるとするならば、それとのすり合わせというのはどのように進んでいるのかというようなところをお伺いしたいのと、もう一つは自動車リサイクル士制度に関して、自動車業界との意見交換の機会はあるんでしょうかという、その2点についてお願いします。

○吉川様 海外とのすり合わせというのは、海外でそういう規格はまだ現在、特に大きなものはございません。我々の業界の中での暗黙のルールというのがあります、暗黙と言ったらおかしいんですけども、一つの規格に対して品質はこのレベルですよということ言っていますけれども、大きな規格というのはありません。そこをしっかりと今はつくりたいなというふうに思っております。ですから、現在では多くのバイヤーの方々は日本に来て、自分で品質を確認して帰られる方が多いんですが、将来はネットでの販売が今から主流になってきますので、きちっとその表示方法をあわせてネットで販売をしていくというような状況だと思えます。

それから、自動車メーカーさんとの連携というのは、自動車リサイクル士制度に対しては多大なるご協力を今現在いただいております、メーカーさんの取組等のところ、我々がやるべきところとメーカーさんの情報がなければいけない等の情報の開示はいただいておりますし、これからも連携を進めていただけたらと思っております。

○永田座長 鬼沢さん、何かありましたか。

○鬼沢委員 リユース部品の取組をいろいろされている報告がありましたが、これからのユーザーへの情報提供や周知をどんなふうに考えていらっしゃるのかというところをお聞きしたいです。

○長谷川様 広告だとか、いろんな媒体を使いながら多少は行ってはおるんですけども、なかなか、そういう予算的な問題もありまして一度に全部はできませんけれども、これからも継続して私はNGPという組織の中の代表をしているんですが、最近では毎週土曜日のFMラジオで自分たちの番組をつくって、そういう広告活動とかのそういうことの告知をしておるつもりでございます。整備業界さんもリサイクル部品を使いましょうということで、陸運事務所の中のほうにポスターを貼っていただいたということも現状としては過去にも数例、事例もございまして、あとは一般ユーザーさんにどれぐらい認知をしていただくかということが、これから大事なことになってくると思えますので、いろいろ、策を練りながらやっていきたいというふうに思っています。

以上でございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

ちょっと予定の時間をオーバーしております、もう一当たり、委員からご質問をお受けしようかなと思っていたんですけれども、後ほど30分の時間でまとめるので、そちらでお願いすることにいたしまして、とりあえず、リサイクル業界、日本ELVリサイクル機構に対する質問、それから、そこからのご回答はこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして資料3-2に基づきまして、日本鉄リサイクル工業会、渡辺委員から説明をお願いします。どうぞ。

○渡辺委員 それでは、ご説明を申し上げます。

皆さん、プレゼンの中で団体の内容説明が必ずされているんですが、私どもはしていないんですが、今日、改めてずらっと見ましたら新しい委員の方も相当おられますので、口頭で恐縮ですが、ざっと説明させていただきます。

日本鉄リサイクル工業会は昭和50年に発足しております。鉄スクラップを扱う我々の言葉で言う専門家と、それから、商社、それから、賛助会員という構成になっておりまして、現在の事業者数でいきますと、正会員と言われます商社、専門家合わせて約800社、そのうち商社は15社ほどを含みます。その支店、それから、支社等を合わせた事業所数でいきますと930事業所ということで、どの程度、カバーしているのかというのはよく質問をいただくんですが、このリサイクル業界というのは結構変動が激しくて、紙がいいときには紙もやる、鉄がいいときには鉄に戻ってくるということがありますので、なかなか、判然としないところがあるんですが、約8割ぐらいはカバーしているのかなと思っております。

それから、取り扱いベースでいきますと我が業界は重層ベースになりまして、下店と言われる小規模から中規模、大規模というふうに流通がいきまして、最後、商社を経由する部分がありますので、日本あるいは輸出を含めて流通している鉄スクラップのほぼ100%はうちの会員のどこか、あるいは二重、三重で通っているというふうに認識しております。その中で自動車リサイクル法に関連するシュレッダーという大型の機械ですけれども、これは後からご説明しますが、日本全国では約200基ほどございます。そのうち自動車リサイクルに適する大型のものは百十何基という形になっておりますけれども、そのうち、うちの会員でいきますとほぼ9割ぐらいはうちの会員が保有しているものというふうに了解をしております。

そういった前提でご説明を申し上げますが、まず、自動車リサイクル法上の破砕業者の役割

ということで、委員各位の方はご存じだと思いますが、破碎業の中には二つございます。いわゆる本当に破碎するシュレッダー業と、それから、破碎前処理業、破碎前処理業というのはわかりにくいですが、単純に言ってしまえば、破碎をする前に自動車をプレスをする、運搬あるいは投入しやすいようにプレスをするもの破碎前処理業者ですが、その前処理の段階というのは、どちらかというと解体業と結びついている形のほうが多いですから、我々のほうの純粋な役割としてはシュレッダー業ということで、今回の説明もシュレッダー業者ということで限定をさせていただきます。

役割1から5まで、これは自り法上で書き出せばこういうことということですが、1から4まで書いてありますけれども、言ってみれば、引き取って、それでシュレッダーにかけて、これもできるだけ資源化を図り、適正な形で破碎をして残ったASRをメーカーに引き渡す、それから、引き取りのときと引き渡しのときにきちんと報告をすると、極めてクリアかつ単純なところを我々の業界としては担っているということでございます。

この10年間で全体的にいけますとどういうことになるかということ、そこに書いてありますけれども、当初はリサイクル券ある、なし、違法、それから、適法も含めまして、その混乱が1年ほど続きましたが、その後は後から触れますが、ASRの差配の混乱による操業の遅延あるいは休止というふうなことがありましたが、概ね大過なく達成していると、この役割は達成してきたというふうに認識をしております。

次のページでございますけれども、廃自動車由来の鉄スクラップの位置、これもご存じの方はご存じなんですけれども、もう一回、整理をしておきますと、2013年度の国内の購入スクラップは約3,000万トン、このほかに自家発生スクラップとか、輸出スクラップというカテゴリーが別立てにありますけれども、国内で電気炉メーカーが買っているスクラップは、電気炉メーカーあるいは高炉メーカーを含めて製鉄メーカーが買っているスクラップは約3,000万トン、そのうち老廃スクラップというのが2,300万トンあります。

バランスは何かといいますと、工場発生スクラップといいまして、新たに例えば自動車で行きますと自動車の鋼板を打ち抜いた後の打ち抜きくず、これは老廃ではございませんので、新断ちというふうな言い方をしておりますが、あるいは工場発生くずという、これを除いた老廃スクラップは2,300万トンというふうな統計数字が出ております。

一方、2013年の使用済自動車由来の発生量というのは219万トン、これは輸出を含んだ数字ですが、というふうに推計をされております。これは日本鉄源協会が毎年、こういうふうな推計数値を出しております。その内訳としてシュレッダー処理をしたシュレディドスク

ラップが209万トン、プレス処理、これは全部再利用という形になると思いますが、10万トンということで報告されておりました、2011年は特異な年でしたから、これを除けばほぼ210万トンから220万トンぐらいの水準、したがって、廃自動車由来の鉄スクラップは、老廃スクラップ2,300万トンの約1割、そのうちシュレッダースクラップが95%、プレスにされているのは約5%というふうな大きな絵が描けると思います。先ほど触れましたが、その加工処理に当たるシュレッダーの基数は日本全国で約200基、うち800馬力以上の自動車破砕に適合すると思われる大型のシュレッダーの基数は、約110基というふうに報告をされております。

次のページですが、この10年間で鉄スクラップの相場変動というのがどういうふうになってきたかというのを俯瞰してみたいんですけれども、何回も言い古されたことなんですけれども、90年代以降、廃棄物処分場の逼迫ですとか、処分費の高騰、それから、ASRの不法・不適正処理というふうなことが顕在化したというふうなことがありまして、加えて99年～02年ではスクラップ相場が1万円割れとなったということで逆有償、それから、破棄自動車の不法投棄等が発生して、自動車リサイクルシステムが危機に瀕し、これが自り法制定の一つの重大な動機になったというふうに認識しております。実際には05年1月から施行されております。

その後は概ね鉄スクラップの相場は、ここに書いてあるのはH2というスタンダードな商品、スクラップも一丁前にちゃんとスペック等のグレードがございまして、一番代表的なことでもH2という規格を使いますが、これは大体2万円以上の相場が続いておりましたけれども、09年、リーマンショック直後は1万円前後まで急落をいたしました。またぞろ、不法投棄ですとか、逆有償化ということが懸念されましたけれども、その後、すぐ持ち直しまして、ほぼその後は2万円以上、3万円前後の相場が続いておりますので、逆有償という事態は生じておりません。

左のグラフでその動きがよくわかると思いますが、下に書いてあることはご参考までに書きました。シュレッダーくずというのはH2にプラス1,000円ぐらいの相場で動いておるんですけれども、結論だけ言ってしまうと、H2の価格でいうと1万円ぐらいを切ってきますと、コストがかなり切れずに逆有償が起きることなんです、もしASRの処分費も業者負担だとすれば2.3万円ということになるんですけれども、処分費がないとすれば相場1万円ぐらいで母材価格はゼロ、今は処分費、つまり、ASR料金で賄っていただいておりますので、これで逆有償がずっと避けられてきたというふうな相場の推移でございます。

では、この10年間でシュレッダー業界といいますか、我が業界でどういう自り法における変化があったかということについては、はっきりした統計的な数字があるわけではないんですが、

確実に言えますことは、当然のことながら自動車をシュレッドするときのコストとして最大であったASRの処分費、これがこの仕組みの中で負担をしていただくことになったわけです。そのこと自体は非常に貢献度が高かったと思いますし、我々の操業にとっても大変ありがたかったことなのですが、別の見方をしますと、そこでの各業者の競争力というのはどういう工夫をしようが同じになった、つまり、平準化されたという点がございます。

いい、悪いは別にしましてそれが現実ですので、そうなる競争要因というのが非常に縮まって、端的に言ってしまえば、買い競争だけで商売の成否が大きく左右される。それがひいては設備の少し過剰というふうなことも相まって過当競争、ないし、その後、幾つかシュレッダー一業、大型のシュレッダーを持っているところでも廃業ないし休止に追い込まれたところもございますし、新規に新たに大型のシュレッダーを立ち上げたということは余り聞いておりません、というふうな状況にあります。

次のページですけれども、自動車リサイクルの円滑化・高度化に向けての要望・提言ということで、実は私は去年8月の審議会のときに全く勘違いをしまして、10年後の見直しは去年にやるものだと思って、一番最後に4項目ぐらいべらべらしゃべったんです。したがって、ここで述べることはそれから余り変わっていないんです。ですから、2度目に聞かれる方も多いと思いますけれども、その辺はご容赦いただきたいと思います。

項目ごとに説明をしていきます。

一番、我々がずっと要望し続けておりますのは、廃発炎筒の事前回収物品化ということ、これをここでまた、10年目を迎えて改めて要望をしたいと思います。歴史的にいきますと、これもよくも同じことを何回も言えると思われる方もいると思いますけれども、自り法制定時に既に発炎筒というのは事前回収物品の候補として挙がっておりました。ただし、そのときには有効な回収システムが既に存在しているということで見送りになりました。ですが、後からいろいろ調べてみますと、回収システムは整備段階からのものということに限定されていることがわかりまして、改めて事前物品化を要望いたしました。

そのときの根拠としては法律で義務づけられているものですから、オプションでつけるものではないので、自り法の中できちっと捉えなければいけない物品であると。それから、我々のほうはその当時、アンケートをしまして非常に現場での火災発生の危険性があると、事実、数件の大きな火災も起きております。我々のアンケート調査のそのときの結果では、平均して1日に2回ぐらい、全国ベースでぼやあるいは発火というふうな事態があったというふうな結果が出ておりまして、こういうものは常にウォッチの態勢ですとか、あるいは消火の態勢を整え

ていますけれども、システムの上からして、何とかその危険性の排除をお願いしたい。

もう一つは、法律でやらなければいけない根拠として今でも続いておるんですけども、除去するのは当然、解体業段階になります。それから、実際の危険性をもたらすのは破砕業ということで、この不一致があるので何とか法律で制度化してほしいということに対して、受け皿の構築がまず先だろうということで先延ばしになりました。その後、去年、一昨年ぐらいから話し合いを進めまして回収システムを構築して、費用の一部負担も我々の業界を含めて解体業さんも含めてやるということも同意をして、システムをつくりました。前々回、炎筒工業会のほうから発表されたと思いますが、我々のほうでその後にアンケート調査を試みても、この新システムの認知度は極めて高いんです。一部回収の開始ですとか、解体段階での回収の促進、費用負担の話し合いなどが進んでおりますけれども、全体の回収率向上は進んでいないというのが実態です。

記憶にある方がおられると思いますが、廃発炎筒で破砕業段階といいますか、解体段階からの回収は21万本ということですから、自動車が1年間に300万台ぐらい廃棄されるとして、1台に1本ということになりますと、ほぼ、まだ6～7%しか回収されていないというのが実態であります。一方で、新たに今年の春先にアンケート調査をした結果で、危険度が軽減したという実感は余りありません。多少はあるけれども、概ね不変ということになっておりますので、これの実効性を高める意味で事前回収物品化を強く要望いたしたいと思います。

事前回収物品というのは、その後にリサイクルできないものとかということが法律上ではきちっと書かれていますが、一方では危険なものということが大きな要素になっておりまして、事実、去年ですか、電池も事前回収物品に追加されたときの理由としては、発火の危険ということが強調されて文書にも残っておりますので、同じ危険が常に存在するというので廃発炎筒の事前回収物品化をぜひお願いをしたい。

次のページですが、エアバッグ、これも前から申し上げておりまして、我々破砕業の段階に入ってきた段階で、まだ、未展開あるいは取り外していない、車上展開を認めていますから、そういうものが非常にパーセンテージとしても高いわけですけども、實際上、まだ、処理されていないエアバッグというのが依然絶えません。自再協さんの活動報告を前回は自動車工業会さんからされまして、無通告検査というのも頻繁に行われて、社名の公表なんかも行われて、大分、減ってきた。これは事実です。我々の別の形での実証作業の結果におきましても、当時は30%ぐらいだというふうな数字が、今は6～7%ぐらいのところまで下がってきているのは事実です。ただ、根本は自己申告だけでやったというふうにする仕組みにあるのでありま

すので、実際に処理したことの記録が残って、全部、処理されているという仕組みがどうしても必要だろうという我々の主張は変わりません。

我々の破砕業の中にきますと、シュレッダーの中でも相当展開というか、爆発することがあるんですけども、それは大した大きさではないですから、シュレッダーの機械を傷めるということではないんですが、問題は出てきたものが売れないんです。まだ、展開なのか、未展開なのかわからない。それで、もう一回、入れるというふうなこともありますので、その辺で、この前、自工会さんのほうから発表がありましたISO方式になれば、記録が自動的に残るということがありますので、こういうことに期待をしていくと同時に、今、おやりになっている無通告検査をますます強化していただきたいというふうにお願いをしておきます。これがエアバッグでございます。

それから、次のページはASR差配なんですけど、これも自工会さんから前回、発表がございました。特に今年の春、最大といってもいい再資源化施設の小名浜製錬が故障した。しばらくとまりました。それによって相当混乱をいたしました。そういうことについてTH、ARTチームさんもお努力を相当していただいたのは事実です。ですが、結果的には相当遠距離への輸送を余儀なくされたというふうなこともありまして、自動車運転手の不足、ガソリンの高騰、それから、配車繰りの難しさなんかもあって、心ならずもシュレッダーの操業をとめざるを得なかった、あるいは制限せざるを得なかったという事態が起きました。

その後、アンケート調査をしてみますと、この前の自工会さんの説明では既に解決されたというふうな説明になっておりましたけれども、まだ、そういうのが続いているという報告もございますし、我々のほうでお願いしたいのは、この前、自工会のほうから説明がありました緊急ルートの整備あるいはレールの運用、あるいはそこにはありませんでしたけれども、そういう場合における仮置き場の設定とか、そういう事態に備えた、すぐ対応できるような仕組みを一刻も早く構築をしておいていただきたい。特にレールなんかでいきますと徐々にということはあるんですが、なかなか、レールという問題は前から言われているんですが、私の実感としてはそれほど進んでいるとは思えませんので、今、お考えになっていることを着実に進めていただいて、こういう緊急時に支障が出ないようにしていただきたい。我々の業界は非常に小規模といいますか、中小企業でございますので、一旦、1週間ぐらいとまっちゃいますと、その後、それにおける採算悪化をカバーする手立てがございません。そういう意味では死活問題ですので、この辺については強調しておきたいと思います。

それから、次ですけれども、マテリアルリサイクル（ASRの減量）ということですよ。先ほど

ELVさんのほうから話があったことと似ているんですけども、多少、違います。我々のほうではASRにはカウントされていませんけれども、非鉄類、金属類というのは相当な熱意を持ってとっています。商売に直結しますので、場合によってはそれぞれのシュレッダー操業の要になるものですから、これは一生懸命やっています。ここからASRを減らしていこうとなると、ガラスとプラスチックあるいはウレタンというふうなことになっていくわけですが、解体時におけるマテリアルリサイクルを推進していく必要がありますという事です。

先ほどのELVさんのあれと違うのは、ELVさんのほうは自分のところで小規模の破砕機で破砕をしてプレスをして、再資源化施設へ持っていけばASRとしては少なくて済むんじゃないかということだったんですが、私どものほうはむしろマテリアルリサイクルですので、そのまま再資源化施設に持っていくんじゃなくて、それをガラスなり、バンパーを中心としたプラスチックをそのままリサイクルをするというふうなことが、今の段階で本当の少額の採算性の問題でできていないのであれば、結果的にはASRが減ることになりますから、ASRの処理費としていただいているリサイクル料金を一部充当しても、そういうものは進めていってもいいのではなかろうかという考え方です。

はっきり言って、ASR処理料金というのはオートモービルシュレッダーレジですから、破砕した後の残渣ということなので、法体系からするとそのお金を前の段階に充当するという事は、相当な齟齬が出てくるやにも聞いておりますけれども、本当にそういうものが必要でぐるぐる回るのであれば、利用してもいいんじゃないかということをお我々解体業の側からも、そういう趣旨には賛成をいたしますということを表明したものです。本来、ちょっとぶちあけた話をしちゃいますと、ASRの料金が減るということは非常に心配なんです、今でも足りないというところがありますから。ですが、これは高度化に向けては必要なことだろうということで、破砕業としても協力をしていくという姿勢を表明させていただきました。

最後になりますけれども、リサイクル性を考慮した環境配慮設計、これも前から申し上げていることなんです、二つございます。

一つは鉄そのものについてもハイテンなんかに象徴されるように、いろんな微量元素が入り込んでいるのが実態です。そういうものが我々の言葉で言うと鉄を汚す結果になっていますので、最終的にはそれが製鉄メーカーに行って溶解された段階で、特に銅だとか、クロムだとかという元素はなかなか取り出しにくい。そうするとリサイクルがますますしにくくなるというふうなこともありますので、十分、注意されてはいると思うんですが、どうしても環境配慮設計という表題の中には燃費の改善ですとか、軽量化というふうなことが主体になって、

廃車になった後のことが抜けていやしませんかというふうなことを申し上げている。

もう一つのことは、これも前回、自工会さんから発表がありましたけれども、炭素繊維や何かにどんどん変っていくわけです。それは環境設計的な要素からすれば非常にいいことなんでしょうが、我々が言うと鉄が商売ですので、おまえたちは自分勝手なことを言うなというふうなことになるかもしれませんが、どういうやり方をしてもこの前もありましたとおり、破碎をして燃やしてエネルギーを回収して、残るのはスラグという形のものに変わっていくのが果たして大きなことを言うようですが、全部、それでいいのかどうか、鉄というのは非常に3,000年以上のリサイクルの歴史を持っている中でのあれでございます、ベースメタルもそうなんですけれども、その辺もお考えになった上で全体最適を追及したリサイクルを考慮していただきたい。いわずもがなのことですが、いろんな材料だとか、あれを変えましたときには我々は取り出したり、壊したりするのが商売でございますので、そこについての情報公開の一層の徹底をお願いしたいということでございます。

以上、私のほうからの説明を終わります。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、どうぞ、ご質問、ご意見のある方は札を立ててください。いかがでしょうか。それでは、松八重さんのほうからいきましょう。

○松八重委員 お話をありがとうございます。

2点、お伺いしたいです。2ページ目の資料にあります廃自動車由来の国内鉄スクラップ発生が219万トン（輸出を含む）とありますが、内訳はシュレッダー処理がほとんどだと思います。シュレッダーした後のスクラップというのはどの程度、国内に残るものなのでしょうか。現場を拝見したところ、シュレッダーにした後、海外に輸出している例も多く見たりするものですから、このうちのどのぐらいが国内に残るのか、もし、数字をお持ちでしたら教えていただきたいと思います。

関連してですが、鉄を汚す元素、そちらのほうに研究自体は関心を持っているのですが、スクラップに随伴する合金元素をうまく生かそうとするならば、209万トンなり、プレス処理に入っている10万トンなりに含まれている合金を含むような鉄をうまく分けて、鉄を汚すではなくて、うまくそれを使っているところに持っていくなんていうような取組が必要だと思います。実際、国内でそれをやっている部品ですとかパーツですとか、そういったものがあるのかどうか教えてください。特に関心を持っておりますのは排気系の部分のクロムですとか、あるいはエンジン部品に使われているようなさまざまな特殊鋼部品についてです。そういったもの

について何か循環するような取組があるようでしたら教えていただきたいと思います。

○永田座長 ほかにいかがでしょうか。どうぞ、鬼沢さん。

○鬼沢委員 8ページのところの2番目にあります今後の課題で、ガラス、多様なプラスチック、ゴム等の減量とありますが、マテリアルリサイクルを推進することによって、結果的にはASRが大幅に減るということでよろしいのでしょうか。その場合にASRの発生抑制に向けて、何らかの形でこういうふうにしたら減っていくという見える化のような形が必要なのではないかと思います。その辺で何かありましたら教えていただけたらと思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。加藤さん、何かないですか、全体の発表に対して。

○加藤委員 永田座長、ありがとうございます。

何点かコメントさせていただくということでもよろしいですか。今、鉄りさんのほうからまずエアバッグの件でご指摘いただきました。現在の自工会、自再協とELV機構さんのほうと連携しているいろんな取組、我々は作動忘れというようなことを言っておりますけれども、その効果については鉄りさんのほうからもご評価いただきまして、まず、ありがとうございます。現在、私どもは管理台帳の作成等、ELV機構さん、解体事業者さんのほうにその徹底をお願いしております。さらなる徹底に努めてまいりたいと思っております。

それから、ISO方式との関連ということがございましたけれども、10年以上前に実を言いますとエビデンスをどうするかというような議論がありまして、例えば写真を撮ったりとか、エアバッグの切れ端を切ってもらって自再協のほうに送ってもらうとか、いろんな案を考えたいですけれども、いずれにしても解体事業者の方の負担が非常に大きいねということと、それから、車体番号で本当に特定できるのかという、そんな議論もございまして、特定というか、ひもづけが本当にできるのかというような、そういう議論もあって、一部の不屈き者のために全体の社会コストを上げていいのかというような、そんな議論もあって今の運用に落ち着いたというふうに理解しております。ちなみに自再協の直近のデータですけれども、7、8、9と抜き打ち監査をやって190台、チェックしまして、一応、幸いにも作動忘れというのは見つかっていないという状況で、引き続きELV機構さんのほうと連携して、適正処理の推進を図っていききたいというふうに考えてございます。

それから、ASR差配の件ですけれども、これも先回、自工会のほうから説明させていただきました。ある部分でご評価いただきましてありがとうございます。両チームとも再資源化の整備をずっと進めてまいりまして、06年当時で25だったやつが今は50までできています。ということなんですが、まだ、若干、渡辺委員がおっしゃるような空白地帯があるということと、若干、

バランスがとれていないという部分がございますので、これについては引き続きうまくバランスがとれるような形で再資源化施設の開拓なり、整備に取り組んでいきたいというふうに思っております。あわせて緊急時対応等も今後、しっかりやっていきたいと思っておりますので、また、いろんな連携をしていきたいと思っております。

あと、もう1点、よろしいですか。ASRの関係でELV機構さんのほうからもご意見がございましたけれども、いわゆる事前にガラスだとかプラスチックをとるということ、これは自工会としては社会有益性というんですか、LCAですとか、経済合理性があれば一つの考え方として私にはありえるのかなと思っております。循環基本計画でもLCAなんかを強化して、効率的・効果的な3Rの取組を推進すべきだというふうにうたわれておりますので、いわゆる単なるリサイクルの高度化ということ、単なるという言い方はよくないかもしれないんですけども、いわゆるどういった社会有益性があるのかという、そういう観点の議論も必要かと思っております。

それから、実務的な話になりますけれども、もし鉄りさんなり、ELV機構さんの提案を実行に移そうとすると、三つの課題があるのかなと思っております。1点目は手法に関するものですが、事前に取り外したほうがいいのか、ASRから有効なプラスチックを取り外したほうがいいのか、どちらがメリットがあるんだという、そういう課題があると思っております。EUについては当初、事前に取り外すということで進んでいたわけですが、現在、PSD、ポストシュレッダーテクノロジー、ASR中から取り出すという方向に、今、変わっているという、そういう実態も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、ASR中から有効なプラスチックを選別して、残ったASRの品質はどうなるのかという、何か、かすしか残ってなくて燃えもしないというような、そういう残ったASRの品質をどう確保するのかという、そういう観点の議論も必要かなと思っております。

それから、2点目は運用面で、ガラスバンパーを取り外すことによって車体番号とどうやってひもづけするのかという運用上の難しさがあると思っております。ASRが減るわけですから、それが何キロ減るのかと実際にはかかってもらうのか、車体番号とどうひもづけするのか、いわゆるASRの基準量を減らさないといけないわけですから、そういう運用上の難しさもあるのかなと考えています。

あと、3点目はシステム変更をしないといけないわけで、恐らく十数億円、数億円規模だとおさまらないと思っておりますけれども、この方式を採用することによって誰が受益者で、どうやって負担するのかという、そういう負担のあり方も議論が必要かと思っております。

長くなりましたが、以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

ほかにはよろしいですか。どうぞ。

○河村（二）委員 渡辺さん、ありがとうございます。

その中でエアバッグの未展開の話なんですが、ぜひ、教育不足ということもございますので、鉄りの会員の方、取引事業者にも自り士の講習などにも参加して、しっかり学ぶことをお願いできれば我々のカバー率が高まるではないかと思います。また、カバー率の問題で全体の処理率となると、ELVの会員が全体の7割近く処理しているんですよね。だから、一事業者がどうのこうのじゃなくて、全体の処理台数となるとカバー率が70%ということが自再協の引き取り業の報告からうかがえます。また、エアバッグの件ですが、我々は自再協と契約事業者として厳しい監査を受けているんです。一方、監査を受けないところがあるんです。契約していないところは地方自治体が監査をしていると、そこが失礼ながら少し甘い点もあるということを経界としても問題視されます。ぜひ、その辺も含めて平等を期すためにも、また、エアバッグを鉄りさんのほうへシュレッダー工程に流れないためにも、ぜひ、講習会への参加の増強とあわせてエアバッグの契約業者でない方々の指導を願えばいいかなと思っています。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、質問があったかと思いますが、渡辺さん、どうぞ。

○渡辺委員 まず、シュレッダースクラップ、これがどれぐらい輸出されているか。これは非常に時宜を得た質問なんですけれども、輸出統計上で混乱が生じています。輸出統計ではシュレッダーくずというのは、その他のその他という形で区別できないんです、日本の輸出は。ですが、推定はできます。大体、ざっくり言っちゃうと、年間800万トンぐらい輸出されているうちの50万トンぐらいはシュレディドスクラップであろうと思っていますので、それからすると、そんなに全部、どういうイメージをお持ちなのか知りませんが、シュレッダースクラップが海外に出ているというイメージはありません。当然、国内のほうで十分使っているということです。

それから、鉄に入った微量元素を抜く技術は解体業は無理でしょうね。ですから、製鉄業のほうで何か、例えば一番単純な方法からすれば、亜鉛なんかというのは蒸発する温度が低いので、鉄が溶ける前に蒸発するから、それを回収するというあれです。

○永田座長 そういう質問の内容じゃないんだよね。もう一遍。

○松八重委員 事前に分けておられるというのはないのでしょうか。

○渡辺委員 そうすると、それは後から申し上げようと思った。むしろ、解体業のほうになっちゃうんです。我々のほうからきちゃうと、そこでもう一回、ピックアップするということは普通はシュレグダーした後は当然、非鉄金属の回収だとかやりますよ。ですが、特に鉄の中に合金的な要素で入っちゃっているやつは区別がつかないんです、マグネットにもついちゃいますし。ですから、それはそのまま流すしかない。一つ、方法があるとすれば例えば先ほどあれしたのを徹底して、ハイテンはここにこういうふうに使われていますよということがもっとはっきりすれば、別にそこだけとったほうが集めて売れば同じ品質のものだったら高く売れますから、そういうことはできるかもしれません、理論的に。ただ、それを破碎の中でやるというのは難しいでしょうね。

○松八重委員 そうすると、事前に分けたものというのは鉄りさんのお話の外のお話、その手前の。

○渡辺委員 むしろ、外になっちゃうと思います。例えば極端なことを言うと、ステンレススクラップというのがありますね。あれも鉄の一種といえれば鉄の一種ですけども、あれを外せば、その分で10倍までいかないか、もっと高い値段で売れますから積極的に外すんです。

○松八重委員 ニッケルが入っているからですよ。

○渡辺委員 ニッケル、クロムもそうですけれども、ステンレススクラップはステンレス用にまた使えますから、だから、私もよくわかりませんが、ハイテン用のやつが全部スペックが一緒なら、同じスペックのものを集めて製鉄メーカーさんに売れば、その分は高く売れると思います。ただ、一旦、ご覧になったと思いますが……。

○永田座長 わかりました。次の質問に。

○渡辺委員 いいですか。

ASRは減るんですか。減ります。ASRの計算の中身というのは自動車メーカーさんが決めますがけれども、プラスチックだとか、ガラスだとか、ゴムだとかいうのはASRの一部として入っているわけですから、それを事前にとればASRの量は減るという形になります。先ほど加藤さんをご指摘の三つの問題というのは認識した上で、それでもやっとうまくいくのであればやったほうがいいかなということを申し上げたつもりです。この三つでしたよね。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、渡辺さんの説明に引き続いてのご意見、ご質問につい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。

続きまして、資料3-3に基づきまして日本自動車整備振興会連合会、池畑様より説明して

いただきます。どうぞ、いいですか。

○下平委員 ありがとうございます。

資料3-3でございますが、まず、私のほうから私ども日整連という団体の概要と、それから、整備業界そのものがどういう現状か、そこをご説明いたしまして、あと、引き取り業者の現状につきましては私どもの池畑理事から説明をいたします。

1 ページ目を見ていただきたいと思うんですが、私ども団体の概要でございますが、事業目的を読んでいただければわかりますが、適切な点検・整備を行うというために業界の健全な発展を目指しているというものでございまして、私どもの会員は全国に自動車整備振興会という組織がございまして、そのまた会員が各整備事業者になるんですけれども、53の各都道府県の振興会が会員でございまして、自動車メーカー等も特別会員になっていただいております。

2 ページ目でございますが、整備業界はどんな業界かということでございます。まず、整備事業場数、整備工場数は全国で9万2,000ございまして、これは大都市ばかりではなくて各地方都市、あるいは近隣の市町村も含めて全国に散在をしております。その内訳、いろんな事業形態がございまして、専業と書いてございますが、これは町の整備事業者、独立系のうち、整備を専門とする事業者という意味でございまして、売り上げが整備のものが50%以上ということになりますけれども、5万7,000ぐらい工場がございまして、兼業と書いていますのは、整備のほかに車両販売と書いていますが、主に中古車の販売とか、用品等々を商うわけですけれども、その売り上げが全体の半分以上を占める事業者のことでございまして、専業と兼業を合わせたものが町の独立系の工場ということになります。そのほかにディーラーの整備工場がございまして、これは1万6,000ぐらいございましてというような形態でございまして、全体の売上規模は5兆4,000億ぐらいの業界でございます。

下のほうに要員別の事業規模というのを書いてございますが、整備に携わる要員は全国で50万人ぐらいおりますけれども、工場別に見ますとご覧のように水色の部分、2~3人という非常に零細な事業者が5万2,000ぐらい、56%ぐらいを占めております。4~10人というところが4割ぐらいというふうなことで、非常に中小零細な業界の状況でございます。

今日のご報告は、上の形態別事業場の中でディーラーさんにつきましては既に自販連さんからご報告がございましたので、専業、兼業、いわゆる独立系の整備工場、町の工場の状況についてご説明をさせていただきます。

では、池畑理事のほうから説明いたします。

○池畑様 池畑でございます。

それでは、引き続き3ページ以降でございます。まず、使用済み自動車の引き取り事業者数でございます。それと台数でございます。これは2013年度の状況でございますけれども、引き取り事業者数としては2万6,163ということでございます。それで、実際に引き取り報告などを行っている、稼働しているところでございますけれども、ここが約6,000というところ、パソコンでもって移動報告をしているところが6,000、ほとんどがパソコンでの報告ということでございます。その下に移動報告の件数を書いてございます。2013年の状況で17万3,000件と、1事業者平均としましては28.7件という状況でございます。

続きまして、4ページでございます。こちらは使用済み自動車をお客様のほうから引き取る際の状況、それから、引き渡し時の際の状況ということでございます。

まず、1番目としまして自動車ユーザーへの情報提供ということが書いてございますけれども、これはお客様が整備工場にいらして使用済みか、あとは下取りになるのかどうか、その辺を判断するための情報を提供しておりますよということでございます。自動車の経済的価値だとか、損傷状況などからお客様に判断していただくための材料ということでございます。

②に書いてございますけれども、それをもって使用済み自動車となるかどうかを判別することになるわけでございますけれども、最終的な判断というのは、あくまでも自動車ユーザーの方に判断していただくということでございます。中でも中古車として販売可能なものについては下取りをさせていただくと、下取りに回らないような車については使用済み自動車とさせていただくということでございます。

③でございますけれども、このうち中古車となる車、それから、使用済み自動車となる比率ということでございますけれども、これは私どものほうで正確な調査も実施できておりませんで、比率としてこのぐらいですよということは申し上げられないんですけれども、一般的には軽自動車については引き取る時の年式が多少古くても販売できるということで、下取りに回るようなケースが高いようでございます。

それから、④でございますけれども、引き取り時の価格でございます。これは無償の場合、それから、有償の場合、いろんなケースがあるということでございますけれども、有償の場合の事例をここに書かせていただいておりますけれども、鉄くずの価格などによっていろいろ変わりますけれども、2,000～3,000円程度をお客様のほうにお渡ししているという状況でございます。

⑤は引き渡し時の価格ということなんですけれども、こちらは無償の場合、それから、有償の場合、いろんなケースがございます。結果的には有償物となった場合には当然、お客様のもの

のでございますので、お客様というか、ユーザーの方にお渡ししているということでございます。事例として書いてございますけれども、車の状態によっていろいろ値段が変わってくるそうでございます、高いものでいけば、ここに書いていますけれども、軽自動車で8,000円程度という相場があるようでございます。

次に5ページでございます。⑥引き取りの実態ということでございます。ここでは書いてあるのは自動車ユーザーの方が整備事業者へ直接、使用済み自動車の処理をしてくれと持ち込むケースはほとんどございませぬ。自動車の販売の過程の下取りという形で使用済み自動車が発生するというケースがほとんどございまして、その場合でもユーザーの了解を得て使用済み自動車として扱って、引き取らせていただいているという状況でございます。二つ目、最初から使用済み自動車として持ち込まれる例としましては、車の事故、全損扱いの車両、これは最初から使用済み自動車ということでございます。それから、下取りする場合は中古車として流通するわけですから、当然のことながら譲渡証明書の提出をユーザー方からいただいているということでございます。

その下の図は、リサイクルルートとしまして参考にかかせていただいております。

次に6ページでございます。使用済み自動車の適正処理に向けた取組ということございまして、リサイクル法が始まった当初でございますけれども、経済産業省さんを中心としまして行政の方、それから、リサイクルセンターさんのご協力によりまして各地で整備事業者向けに説明会をやっていただきました。それで、そのときに受講できなかった方については、各地の自動車整備振興会のほうで会員の整備事業者へ説明会を実施しております。その後、いろんな制度の改正であるとか、システム変更などがあった場合は、いろんな整備事業者に対する研修の機会、そこを捉えて整備事業者へ説明をやっておりますということでございます。

それから、使用済み自動車の引き取りの際の判別のガイドラインですけれども、これを日整連のホームページに掲載しております。それから、当然のことなんですけれども、いろんなシステムの変更、これがあつた場合は整備振興会を通じまして整備事業者のほうへ通知をしているということでございます。

次、7ページでございます。先ほどからリユース部品の利用促進という話が出ておりましたけれども、我々日整連としても環境保全だとか、自動車ユーザーの整備の際の負担軽減を目的としまして、リユース部品の利活用を積極的に推進しているところでございます。例としましてはまずはパンフレットでございます。これは平成15年度、19年度、24年度でございますけれども、パンフレットをつくりまして整備事業者へ配布してございます。

それから、8ページの②でございますけれども、これは我々だけではございませんけれども、自動車リサイクル部品活用推進協議会、推進会議です、これも先ほど話が出ておりましたけれども、そこに参画しましてリサイクル部品の利用促進などを一員としてやっております。

それから、8ページの③でございますけれども、自動車の整備時などにおけるユーザーへのリユース部品の情報提供ということでございますけれども、我々は自動車ユーザーの方に点検整備を実施する際には、こういったリユース部品がありますよという紹介はいたします。ただ、最終的な判断については自動車ユーザーの方がどうしても判断することになりますので、我々整備事業者がやっているのはあくまでも情報提供しまして、ユーザーの判断の仰ぐということでございます。それから、ポツの二つ目でございますけれども、一般的にはユーザーが最初からリユース部品を使ってよということは一般的にはございません。先ほど申し上げたとおり、整備事業者のほうからのお勧めによって、ユーザーの方がリユース部品を利用するという状況でございます。

それから、④としましてはリユース部品の利用拡大に係る課題として書いてございます。これは整備事業者の方にアンケートした結果でございまして、特に新しい自動車の部品が少ないと、在庫が少ないということ、それから、品質にばらつきがあるんじゃないでしょうかねと、その辺がある程度、統一できれば、さらに使い勝手がよくなって利用率が伸びるんじゃないでしょうかという結果でございました。

最後、9ページでございます。その他としましてということでございますが、先ほどのお話からの繰り返しになりますけれども、整備事業者というのはお客様とのつながりが非常に深くございまして、ほとんどが固定客でございます。そういうことから、そのお客様の信用を損ねる行為というのはあってはならないということでございまして、リユース部品であるとか、そういった部品の扱いに関しても非常に神経を使っているところでございます。なお書きで書いてございますけれども、出所不明な部品の例としまして中古のエアバッグと書いてございますけれども、これが勧められても整備事業者としては保証のないものはなかなか使えないということで、使用しないといった回答の事業者が多いという状況でございます。

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、いかがでございましょうか。ご質問、ご意見のある方はまた札を立ててください。いかがでしょうか。大石さん、どうぞ。

○大石委員 ありがとうございます。

お話の中で2点ほどお聞きしたいことがあります。最初のELVリサイクル機構さんで出てきたリサイクル士というのと、整備を担当するは整備士さんとは、勉強する内容というのとはかなり違うんでしょうか。すみません、素人の質問で申し訳ありませんが、教えていただければと思います。

それからあと、資料の4ページ目の引き取り時の価格というところで、現在は鉄くずの価格等により解体業者から幾らかいただけることから、2,000円から3,000円程度でお渡ししているというふうに書いてあるんですけども、この価格というのは、一体、どこが決めるというのか、何に左右されてこの価格というのは決まってくるんでしょうか。もしかしたら今までお話いただいた鉄リサイクルさんですとか、ELVリサイクルさんですとか、そういうところとの取引なんかも関係してくるのかなと思うんですけども、教えていただければありがたいです。

以上です。

○永田座長 どうも。鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 6ページにありますガイドラインのことをホームページに載せているとありますが、このガイドラインはどの程度、使われているかという使用実態がもしおわかりであれば教えていただきたいと思います。

それから、ユーザーと一番接点が高いところだと思いますが、今まで報告いただいた皆さんもユーザーへの情報提供を行っているというふうにいろいろお話しされているんですが、リユース部品については、先ほどの説明では市場の5%程度ということだったんですが、選ぶのはユーザーの方だということですが、ユーザーへ情報提供をしていて5%程度では全然浸透していると思えないんですけども、今後の取り組みに関して、どのようにお考えなのか、教えていただけたらと思います。

○永田座長 佐藤さん、どうぞ。

○佐藤委員 整備事業は、自動車のライフサイクルでの廃棄物をいろいろ扱っていらっしゃると思いますが、そういう中で自動車リサイクル法の対象となっていない部分でも、自動車のライフサイクルで出てくる廃棄物について、何か課題というふうに思われていることがございましたらば教えていただきたいと思います。

○永田座長 どうぞ。

○渋谷委員 渋谷でございます。

4ページのまず②番の使用済み自動車の判別というところで、下取りできないような車両は使用済み自動車というような書き方と、あと、5ページにございます⑥の取引の実態という中

のポツの二つ目にあるように大きな事故による全損扱いの車両等については使用済み自動車というような形で、例として挙げられているんですけども、こういったものというのはガイドラインに基づいているものなのか、全く何かそういうものではなくて、走らないものを前提にしてやっているのかということをお聞きしたいのと、こういったものが持ち込まれるのは基本的にユーザーさんが持ち込むということなのか、それとも保険会社さんが絡んで持ってくるような場合があるのかというのをまずお聞きしたいというふうに思います。

それと最後でございますけれども、8ページの③のところのユーザーへのリユース部品の情報提供等という中に、二つ目にユーザー自らリユース部品の使用を希望することはないというような書き方がしてあるんですけども、情報提供しているんですけども、お客さんのほうからそういった声がないということなのか、情報が行き渡っていないからお客さんのほうからそういった声が上がってこないのかというのを、もしわかる範囲で結構ですので教えてください。

以上です。

○永田座長 滝田さん、どうぞ。

○滝田委員 リユース部品のリユース関係のことでお尋ねしたいと思います。まず、一つは先ほどELV協会さんのほうからご説明いただいたときの別紙3の中で、保証期間についても書かれていて6カ月とか3カ月とかございまして、ユーザーからすると短いかなという気がするんですけども、新品の場合ですと、どれぐらい保証期間があるのかということをお教えてください。それとまた、それと関係していますけれども、リユースを使う大きなメリットというのは多分、価格が安くなるということだと思っておりますが、何割ぐらい安くなるのかというのを教えてください。

○永田座長 村上先生、どうぞ。

○村上委員 村上です。

2点ばかり簡単にお伺いしたいんですが、まず、一つ目ですが、中古車になるのかどうかというところの判断というお話で、価格的なお伺いで申し訳ないんですが、ここ10年やってこられて、結構、変わってきているものなのか、余り変わらないのかといった、その傾向みたいなものが何かあれば教えていただければと思います。

もう一つですが、先ほど来、中古部品の話が大部分出ていますが、リユース部品について資料の8の最後のほうで年式の新しい部品在庫が少ないとお書きになっているんですが、この辺、つまり、もっと在庫があればもっといけるという感覚をお持ちなのかどうかというのを教えていただければと思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

河村さん、何かコメントはいいですか。関係するところもあったかなと思うし、あるいは、今、ご質問があった中で河村さんが答えたほうがいいやつがあれば。

○河村（二）委員 リユース部品の保証というので、中には半年とか1年もあるんですよ。だから、商品によって、また、商品の状態によってばらつきがある、これはいたし方がない話でありまして、また、新しいものがないということは、それだけ新しいものは車を復元されたり、また、転売される可能性も非常に高いということが要因であります。そういうことで、決して新しいものがないわけじゃないんだけど、部品で販売する機会が少ないということであることを報告しておきます。

○永田座長 いいですか。

それでは、質問に対してお答えいただきましょうか。下平委員、どうぞ。

○下平委員 私の方からお答えして、足りない部分を池畑理事から補足をいたします。

リサイクル士と整備士は違うのか。全く違います。整備士は車を直すという意味で国家資格がございまして制度化されたものでございますので、リサイクルではございません、とはまた別のものでございます。それでよろしいでしょうか。

それから、ユーザーへの情報提供、リユース部品の利用、5%利用がまだ少ない、これをどう考えるか。こういうようなリユース部品のお話が随分ございました。認識としてはユーザーの皆さんは余りリユース部品のことを知らないということではないかと思えます。したがって、先ほどご説明いたしましたように、私どももユーザーの皆さんにリユース部品のよさを知ってもらう努力、PRをしているつもりでございますが、浸透度はまだ少ないというのが現状で、取引の際にお客様の側からそういうお話を受けることは非常に少ない、ごくまれであるという報告になってございます。

5%かどうかははっきりわかりませんが、感覚としては非常に利用は少ないと思えます。リユース部品といいましても、いわゆるボディの外板のようなものと、それから、機能部品といいまして多分、エンジンとか、トランスミッションのようなものがございしますが、比較的外板部品のほうが利用が多いんじゃないかと思えますけれども、非常に少ない現状でございまして、これでいいのかというような話は私どもはもっと利用したいと思っています。何ゆえかといいますと、車を整備したときの費用が非常に高いと、整備料金が、これが一般的な非難でございまして、なるべく安くしたい、しかもきちんと整備した上でお返しをしたいというときに利用

できるものであれば、リユース部品をもっと使いたいというのは私どもも同じでございます。

それから、リユース部品の保証期間の問題がございました、あるいは在庫の問題がございました。車の場合は新車のメーカーの保証というのは一般的に5年から10年ぐらいでございます。部品によって違いますけれども、ですから、新車の場合の保証期間というのは非常に長いですよ。それに比べますと当然、少ないのは、今、河村委員からお話があったとおりでございます。私どもは今回、保証と、それから、品質の基準の統一化をしていただいたことは大変ありがたいと思っております。私どもは同様に、今、PRをしておりますが、そういう取組をさらに強化をする、私どもも非常に取り組んでいきたいと、こう思っております。

それから、在庫があればもっと利用されるのかという話なんですけれども、先ほど新しい型式の車、新しい年式の車は少ないというふうに申しあげましたけれども、実はリユース部品を使いたいという部品は結構集中するんです。そうしますと、その在庫が非常に少ないのでむしろヒットしないということが多くて、在庫点数は結構たくさんあるというふうに聞いておまして、在庫費用もかかりますので、そういう商品を集めたいんですけれども、なかなか、集まらない。よく聞きますのは、そういう部品こそ実は海外に引き合いが多くて、海外に行ってしまうと国内の流通が少ないという声も聞きますので、単に在庫が多ければいいという話ではないような感じがいたします。

○池畑様 あと、使用済み自動車の判断の話、それから、ガイドラインに基づくものかであるとか、ガイドラインの利用率とか、そういう質問があったかと思うんですけれども、ガイドラインは経産省のご協力もいただいてつくったものでございます。それで、整備事業者が使用済み自動車かどうか判断するための参考に、このガイドラインを活用させていただいています。そういうことで、日々、使用済み自動車が入ってくるわけではないんですけれども、前の事例としてはそういうところの場合は使用済み自動車か、下取りかというのは判断がつくわけですから、その判断がつかない場合はガイドラインを使うということで、このガイドラインは活用されておりますので、そういった意味で、ガイドラインの活用は大いに活用されているんじゃないかなというふうには思っております。当然、使用済み自動車かどうかの判断もガイドラインに基づいて判断しているということでございます。

あと、中古車となるか、使用済み自動車かとの判断で、昔と変わっているのかどうかという話なんですけれども、恐らく変わっていないんだと思っております。価格によって例えば1万とか5,000円だとかだったら使用済み自動車にするとか、そういった話もあるかもわかりませんが、10年前とお金の価値は早々変わってはおりませんので、その判断も変わっていない

いんじゃないかなというふうに我々は思っております。

あと、ユーザー自らリユース部品を希望しないというお話があったかと思うんですけども、まだ、我々は反省しなければいけないんですけども、リユース部品の情報がまだまだ自動車ユーザーに行き渡っていないのかなというふうに反省しております。そういったことで機会があれば、お客様が整備工場に入ってきた都度、リユース部品の扱い、その辺の情報提供はしたいなと思っております。一時期、損害保険の仕組みが変わりましたので、そのときにリサイクル部品の利用が伸びるんじゃないかなという期待もした時期もあったんですけども、残念ながら、そのことではなかなか利用が伸びなかったということだそうでございます。

○永田座長 あと、新品部品とリユース部品の価格差。

○滝田委員 価格はどれぐらい。

○下平委員 リユース部品の価格は、実は実態が私どもははっきりはわかりませんが、かなり安いです、部品自体は。新品に比べたら何割かとははっきり申し上げられませんが、安いんですけども、よく聞く話は一つの部品をネットでオーダーして送ってもらうわけです。一品物を輸送するわけです。輸送の運賃費用が結構かかるものですから、そういう費用のほうが馬鹿にならないという声も聞きます。ですけども、両方を合わせても相対的に新品の部品よりはかなり半分以下、もっと安いと思いますけれども、優位差はあると思っています。

それからまた、すみません、忘れておりました、リサイクル部品とか、そういう廃棄物以外、何か整備業としての産廃物、廃棄物についての何か課題があるかというような一般的なご質問がございましたが、私どもとしては、日々、取り組んでいますのは廃油がよくありますけれども、これは法律がございまして、それに従って適正処理をしておりますし、今、一番の課題は話が飛んでしましますが、福島事故によりまして車を洗淨いたしますと、車についていた泥が出るんです。それをためる装置があるんですけども、それが8,000ベクレル以上として放射性廃棄物になるものが随分あるものですから、その処理に非常に困っているという実態がございまして、環境省さんにもお願いをしているところでございます、違う分野のことでございますが。

○池畑様 もう1点、資料の4ページ、鉄くずの価格で云々という話、二、三千円程度をお渡ししているという話なんですけれども、先ほど鉄りさんのほうから説明があった鉄の価格、その辺の相場観、整備事業者はその辺から判断しましてお客様にお渡ししているということでございます。

それから、全損のお話がございまして、これは保険会社が持ち込むのか、ユーザーが持ち込

むのかという話なんですけれども、事故車の場合はほとんど保険を使っていることが多いかと思うんですけれども、その場合は保険会社の指示で、どここの整備工場に持ち込むようにということを指示されているようでございます、運搬業者に対して。そういった意味から、保険会社が多いのかなというふうには思っております。

○永田座長 一当たり、よろしいですか。何か答えが得られていないという問題はありませんか、よろしいですか。コメント。

○加藤委員 コメントというか、今の引き取り時の価格のところ为例で2,000円から3,000円というんですけれども、極端な話、リサイクル料金は今、1台、ユーザーの方にご負担いただいていることを考えると、仮にこれが2,000円、3,000円だとまだリサイクル料金を負担しなければ逆有償化の状態だというふうに見受けられるんですが、先ほど鉄りの渡辺委員のほうから相場変動とグラフを見せていただきましたけれども、ASRの料金を負担しなくなることによって、いわゆる競争原理が働いて買い値競争というんですか、いわゆる仕入れ価格が上がってということで、解体事業者の方への価格転嫁が進んでいるということになると思うんですけれども、ユーザーにどういう形で100%転嫁するというのは難しいんでしょうけれども、何か、そういう使用済み車全体の流通価格がどうなっているのかということは、仮に2,000円、3,000円だと逆有償化が解消されていないわけですから、相場によって全然違いますけれども、何か、そういう流通実態全体を把握する必要があると思います。

○永田座長 ご質問というわけじゃないんですよね。質問なんですか。この実態がどうやって調べられたかという話で何か答えられるのがあれば教えていただきたいし、私も前回、そういう話を聞いたかと思いますが、そういう意味では、2,000～3,000円というのは低過ぎるなという印象もあるわけですね。それで、所有者にどんな情報提供がされているか、一番上に判断材料の提供と書いてあるんですけれども、どういう情報が提供されているのかなという話も含め、全体的に今、整備関係の業界だけでなくて引き取り業者として見たときに、ユーザーあるいは所有者との間のやりとりの中でどういう情報が提供され、どういうふうにして価格が決められているのかというのが不透明感が若干あるので、今の話はそういう話だと思うので、そのところはちゃんと調査しなくてはいいかな。

このままですと、今、逆有償化が続いているんですねという話がありましたけれども、今、リサイクル料金ももらっていても、逆有償化になる可能性が非常に高くなっているというふうには認識しちゃうんですね、我々は。ところが、そうじゃないんじゃないかなというのが渡辺さんの話も含め、これまでのいろんな話からすると、まだ、十分、そういう意味ではロバスト

制といたしますか、システム全体の強靱性は高く、この間のリーマンショックの後だとか、いろんなことも含めて十分対応できる状況になっているんじゃないかと思えますけれども、これの資料を見ると否定的だなという見方をしちゃうものですから、その辺のところはきちっと調査しないとイケないなというのが前回からの印象というふうに見ているんですけども、そんな話でいいですか、加藤さん。

○加藤委員 ありがとうございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。時間が押しておりますて申し訳ございません。この辺で日整連のほうからのお話は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。

それでは、最後になりますけれども、まとめてご質問をということで15分ぐらいきりないんですが、もしご意見のある方あるいはご質問のある方、名札を立てていただければと思いますので、よろしくお願いします。それでは、森谷さんのほうからいかせていただきます。どうぞ。

○森谷委員 全国産業廃棄物連合会の専務理事の森谷です。

ヒアリング自身の観点が示されていて3Rのことが出ておりますので、私のほうから必ずしも産業廃棄物業界全体を代表したような意見ではないんですけども、思ったところを申し上げさせてもらいたいと思います。今日のヒアリングを聞いてということです。

自動車リサイクルとの関わりというのは、産廃処理業者は大変まちまちですけども、政策の方向というのが経営と深く関わっております。エネルギー費用とか、リサイクル料金、有価物販売といった目の前の因子があるわけですけども、今後の政策は、日々の営業にも関わってくるというのが私の認識であります。

自動車には私が申すまでもなく、私はまだ十分に理解しているわけではありませんが、さまざまな材料が使われておりますので、仮に環境省が言われているような高度化ということを進めるということであれば、金属に限らず、タイヤ、バッテリー、プラスチック、ガラスといった再資源のことも含めて言われており、そのような高度化が今後、業界としても求められると予想しております。

マテリアルリサイクルの総体といたしますか、それをどれほど進めるかというマクロの目標を考えるとこれも大事だと思いますが、これまでの議論を聞いて私が思ったところは、個々の材料や部品のリサイクルをどの程度目指すかという、それを何と言ったらいいかわかりませんが、日本語でいうと目安というか、横文字でいうとベンチマークというか、そういうのが示されれば、回収、解体、破碎、再資源化の事業を行っている者にとって方向づけを与える、その中には産廃処理業者もあるなど考えておりますので、そのような方向づけが望ましいのではな

いかなと思っております。しかし、そういった目安とか、ベンチマークの設定というのは、いろんな理由で難しいということもあろうかと思っておりますので、今後の議論で私がここで期待するという点で申し上げますと、再資源化の現状や技術的克服すべき事柄、経済合理性、今後の方向をこの委員会で整理していただくというのが誰にとっても大変重要なことではないかと、今、思っています。

そして、一つ申し上げるのを忘れました。鉄リサイクル工業会さんから御発表のあった廃発炎筒と、それから、エアバッグの件ですが、我々の業界の中でもこれについては大変重要視しておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○永田座長 わかりました。武藤委員、どうぞ。

○武藤委員 輸出の話がありましたが、私が知っている範囲でお答えしますと、輸出しているのの14年以上のが19%ぐらいというようなご指摘ですが、日本で14年以上の車がどのくらい流通しているというか、日本に存在しているかという18.5%ですから、ほとんど同じぐらいの車が日本で走っているということですので、逆に言うと、日本で走っているそれぞれの年式の車が満遍なく中古車として輸出されているという認識をとりあえずしていますので、私は個人的には輸出する中古車の名をかりて、不正な解体自動車が出たり、盗難車が出たりしていることを何とか防ぐ必要があるとは思っていますが、数量的なパーセンテージでいうと、特にどうということはないと思います。

○永田座長 どうも。渋谷さん。

○渋谷委員 まず、1点目は自動車リサイクル士の関係なんですけれども、そういったさまざまな制度を活用していただいて、実務的な部分ですとか、制度の部分で研修等を行っていただいているということなんですけれども、実際に今日、お話にありましたように廃発炎筒の分別の話ですとか、あと、前にもお話ししたかもしれませんが、自動車の関連事業者さん、引き取り業者さんも含めてですけれども、そういった廃掃法違反で許可・登録等の取り消しがあるという中で、リサイクル士の知識として、そういった法体系の部分も多少は入っているのだと思うんですけれども、そういった法に違反して欠格要件になるという部分についても、積極的にリサイクル士としての位置づけの中の説明に多少でも加えていただいて、そういったことを認識していただくことで、許認可制度が安定していくというふうに思っております。

それと、廃発炎筒などの解体等、分別していただくことで安全性の向上が図られると思いますので、そういった取組は制度自体の安定性と効率的な運用というのにも寄与するものと思いますので、ぜひともそういったものをあわせて検討していただきたいというふうに思っております。

ます。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。河村さん、どうぞ。

○河村（真）委員 ありがとうございます。前回に消費者の意識、消費者の声がとれたらいいですねというふうに申し上げました。私はここに消費者団体として、車を買う人たち、リサイクル料金を払う側からの代表として来ていると思うんですが、主婦連合会の会員というよりも、このような分野に関心があるだろう車消費者というんですか、そういう方たちにつてがあったものですから、車の消費者、車のユーザーさんたちのところで聞いてみたんですが、自動車リサイクルについては、問題点など見えていないようです。消費者からは。自動車リサイクルについては、消費者はほとんど意識していなくて、つまり、車を買うときの金額が高いですから、リサイクル料金というその時点で余り意識が向かないし、問題点とかも積極的に知ろうとしないというところがあるのかなというふうに思っております。

私は消費者の代表としてここに来ているので、消費者の費用負担について、費用対効果といえますか、その使われ方であったり、システムとしての有効性を見なければいけないと考えています。毎回、ヒアリングが次々に行われて、いろいろと何か問題点なり、改善点のヒントになりそうなことがお話の中から見えてくるんですけども、なかなか、焦点が絞り切れないところがあります。このような制度には透明性がすごく求められていると思いますが、制度導入のときのお話し合いのところには私はおりませんでしたので、だから、私が知らないからしようがないということよりも、システムが良く見えていない消費者の代表として来ております以上、私がほかの消費者に説明できるぐらい透明性とか、わかりやすさが求められているのかなというふうに思っております。

今日のヒアリングの中にもASRの減量の問題ですとか、そこで余る料金があるんじゃないかというお話ですとか、インセンティブのことなどがありました。今後、この会議をどういうふうに進めていくのかということをお考えしております。たくさんの方の人数の会合で、環境の観点から専門知識をお持ちの先生方が多くいらして、環境の観点からの専門的なご質問が出る回と、もっと泥臭いといえますか、取引の問題ですとか、金額的なものに直結した問題が出てくるときとがありますよね。このまま、どういうふうにならぬ制度の見直しにいくのかわからないんですが、消費者の観点からといえますか、システムや料金、透明性などの観点から専ら議論ができる場、つまりWGのように分けて議論ができるといいのではないかと考えております。

○永田座長 多角的にいろいろご意見をさせていただき、お考えいただくということですから、

いろんな分野の方がいらっしゃるということで、また、それを細分化するというのはこの審議会にはそぐわないなという感じがしておりますので、そういう意味で、今後の進め方なんですけれども、あと1回でしたよね、ヒアリングがあります。また、その後で問題点を少し整理させていただいて、論点整理という格好で個別の論点ごとに議論を深めていくという形になるかと思っておりますので、十分な議論は尽くせるかなというふうに考えております。

あと、何かお話を聞きたいようでしたら事務局のほうに連絡させていただいて、詳細がわからないんですしたらまた説明に伺わせますので、皆さん、最初からこの法制度に関わっていた方、あるいは事務者として既にかなり経験を積んでいらっしゃる方、いろんな方がいらっしゃるの、確かにそういう意味では疑問に思われることが十分、ここの中で答えられている、あなたが疑問に思われることに対して答えられていないなという印象があるかもしれませんが、そこをここでやっていくのは難しいと思っていますので。

○河村（真）委員 疑問に答えるということではなくて、それは私が勉強すればいいことなのですが、論点が絞られた議論ができればという意味です。

○永田座長 ですから、議論はこれからやっていきます。ですから、そのバックグラウンドとしての情報、そちらでもしわからないことがあったら言っていただければ。

○河村（真）委員 消費者問題としての観点からの議論を深める機会があればということでございます。

○永田座長 わかりました。その視点は非常に重要だと思っておりますので、今後、やっていきます。

佐藤さん、どうぞ。

○佐藤委員 自動車リサイクル法の一つの大きな目標は、最終処分量を減らすということが一つの重要な役割だというふうに思うんです。そうしますと、まず、一つは樹脂の問題、プラスチック類をどういうふうに今後、リサイクルするかというのは非常に重要な課題だというふうに思っております。解決案の一つは自動車メーカーに再生樹脂を使うということについて、目標値をつくっていただくというようなことで、リサイクルに経済合理性が出てくるのではないかと、それから、もう一つはリユースについては、全てのユーザーというと非常に裾野が広いのですので、大口の自動車を保有しているユーザーにリユース部品の利用目標値をつくってもらうことも考えられます。自主的取組が数値化されるというシステムをつくることによって、義務ではなくても、リユースや再生品の利用数字がもう少し上がってくるのではないかなというふうに思います。

以上です。

○永田座長 ありがとうございます。

いただいた内容はほとんどご意見かなというふうに思いまして、ご質問はなかったかと思えますので、よろしいでしょうか、意見としてはこちらで整理させていただきます。

それでは、本日の議題のほうはこれで全て終了となります。最後に事務局から資料の取り扱いや今後の日程について説明します。どうぞ。

○山口リサイクル推進室室長補佐 本日はお忙しいところ、どうもありがとうございます。

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、本日の議事録については発言者を記名したものを後日、各委員に配付し、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ください。

今回のヒアリングですが、1月14日、水曜日14時から開催を予定しております。会場については追って事務局から連絡させていただきます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

お手元の参考資料のほうにも今の日程が載っておりますので確認いただければ、その中で質問事項等についても整理されております。何か、付加的にこういうのも聞いたほうがいいんだという話がありましたら、事務局のほうに連絡いただけますでしょうか。できれば早目のほうがありがたいんですが、来週一杯ぐらいでいただければヒアリング先に伝えたいというふうに思います。

それでは、本日の会議は終了させていただきます。

どうも長時間にわたりまして貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。また、次回、よろしく願いいたします。

午後4時29分 閉会