

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37回合同会議

議事録

平成27年2月17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37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、13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、鬼沢委員、久米委員、酒井委員、下平委員、柚谷委員、村上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。

なお、戸澤委員に代わりまして上岡説明員に代理でご出席いただいております。また、武藤委員、和田委員は、30分ほど遅れる旨の連絡を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6をお配りしております。不足がございましたら事務局までお知らせください。

また、本日ご欠席の鬼沢委員から意見書が提出されております。机上に配付しておりますので、そちらもご確認ください。

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 どうも皆さん、こんにちは。お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

本日の議題は、資料1にございますとおり、自動車リサイクル法の評価・検討に当たった論点整理と、これまで出された質問・意見への回答でございます。大きく2つです。

まず、1番目の議題のほうから事務局より説明いただいて質疑応答を行いたいと思います。質疑の時間は約40分とさせていただきます。続いて2番目の議題、こちらも20分ほど質疑応答の時間を設けてさせていただきます。その後、全体合わせて30分、ご意見を頂戴する時間がさせていただきます。

ということで、早速ですが、議題の1番目に入らせていただきます。

資料3に基づきまして、まず、事務局より説明願います。どうぞ。

○山口リサイクル推進室室長補佐 それでは、資料3-1並びに3-2について事務局より説明させていただきます。

議題1の「自動車リサイクル制度の評価・検討に当たっての論点整理について」でございます。

資料3-1は、自動車リサイクル制度の見直しに向けた主な論点についてまとめたものでございます。

自動車リサイクル法の施行状況や課題については、3つの観点（自動車における3Rの推進・質の向上、自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用、今後の自動車リサイクル制度のあるべき姿）を中心に、これまで自動車製造業者等、引取業者、解体業者、破碎業者、地方公共団体、指定法人等の幅広い関係者からヒアリングを実施したところでございます。

その際に関係者から示された意見や委員の意見を踏まえて、3つの観点に沿って事務局で整理したものでございます。

資料3-2の意見の一覧に沿った形で説明させていただければと思っております。

まず、1. 論点の（1）自動車における3Rの推進・質の向上の観点の論点でございます。

①として、2R（リデュース・リユース）の推進でございます。

資料3-2をご覧ください。これまでの審議会において、この観点からは、以下のような意見が示されています。

例えば、自動車を長期間利用するメリットを社会にもっとPRすべきではないか、中古車流通を促進するための電池リユースを推進すべきではないかという意見もございました。

またリユースの観点では、リサイクル部品を活用する目標数を設定するなど定量化するような取組が必要ではないか、また、メーカーや関連事業者を巻き込んだ形でのリサイクル部品に関するユーザーへの広報の強化が必要ではないか、また、保険会社や整備業者との連携など、ユーザーが利用しやすい体制を構築すべきではないかという意見がございました。また、メーカーにおいても、解体性や取外しの向上など、リユース部品の促進に向けた環境配慮設計等の取組を推進すべきではないかという意見がございました。

2Rの推進では、自動車リサイクル制度の導入後、自動車のリサイクル率は大きく向上し、100%に近い水準を達成したと評価される一方で、第三次循環基本計画に掲げられているように、リサイクルよりも優先順位の高い2Rの取組やリサイクルの質の向上が求められているところでございます。使用済自動車の発生抑制やリユース・リビルド部品の利用などの2Rの取

組をどのように進めることができるか検討が必要ではないかという論点でございます。

次に、②として、リサイクルの質の向上でございます。

また資料3-2に沿って説明させていただきます。

リサイクルの質の向上の観点ではいくつかの意見がございました。

例えば、1ページ目、「リサイクルの質の向上、推進の方向性」では、セクター横断的なリサイクルの在り方について検討すべきではないかという意見がございました。また、マテリアルリサイクルに関して、ベンチマークの設定や今後の方向性について整理すべきではないかというような意見もございました。

リサイクル率の現状等に関する評価でございますけれども、解体・破碎段階での取組について、もう少し検証・現状把握を進めるべきではないかという意見がございました。また、ASRリサイクル率やリユース部品の利用、フロン資源の再資源化といった観点に関しても、目標や管理指標の設定、またはバックデータの取扱いについて検討すべきではないかという意見もございました。また、リサイクル率に関しては、特に欧州の状況も踏まえた基準が適正かどうか見直しをする必要性に関してもご意見ございました。

続いて、「再生資源の利用」に関してもご意見がございました。

例えば、再生資源に関しては、ユーザーの理解をもう少し進めるべきではないかという意見もございました。また、再生資源に関しては、欧州制度も参考にしつつ検討が必要ではないかということ、また、再生資源について使用目標を立てて進めるべきではないかという意見もございました。

続いて、「ASRの発生抑制に資するリサイクル」に関してもご意見ございました。

ASRの発生抑制の観点からは、解体・破碎段階でのガラスやバンパーなどのマテリアルリサイクルに関する取組、こういったものの効果の定量化やインセンティブの付与が必要ではないかという意見がございました。

続いて、「レアメタルの回収」に関しても意見がございました。

例えば、合金や元素にも着目した形での金属資源の高度なリサイクルをまた継続的に進めることのできる仕組みを検討すべきではないかという意見がございました。一方、レアメタルの使用状況などについて、解体業界に対して情報提供を行っていくことが必要ではないかという意見がございました。

続いて、「EPR/環境配慮設計」でも意見がございました。

自動車リサイクル法において環境配慮設計がどのように促進されたか検証すべきではないか

という意見がございました。また、環境配慮設計については、経済的インセンティブが必要であり、EUの制度と比較した検討が必要ではないかという意見もございました。また、リサイクル推進の観点からも、EPR対象品目の拡大、特定再資源化物品等の追加という観点から、欧州制度と比較した検討が必要ではないかという意見がございました。

以上のような意見を踏まえまして、リサイクルの質を向上させる取組について、現状の実施状況を踏まえつつ、ユーザー負担に配慮しながらどのように進めることができるか検討が必要ではないかというような論点でございます。

続いて、③として、次世代車／素材の多様化への対応でございます。

次世代自動車についてもいくつか意見がございました。

資料3-2の2ページですけれども、次世代自動車、特にハイブリッド車・EV車のリサイクルについて、定量的な情報に基づいた制度としての対応の必要性について検討を開始すべきではないかというようなご意見がございました。

3ページ目ですけれども、新素材という観点では、アルミや、例えばCFRP、こういったボディ等の新素材を使った車がリサイクル及びコストに与える影響を検討すべきではないかというようなご意見もございました。また、先ほどの2Rとも関係しますが、中古車流通を促進するための電池リユースを推進すべきではないかという意見もございました。

以上を踏まえまして、次世代自動車については、使用済自動車としての排出も拡大してきており、レアメタルの回収等のより高度なリサイクルや使用される素材の多様化が求められているところございまして、環境配慮設計の取組状況を踏まえながら、普及状況等の変化に応じてどのような対応をするべきか検討するべきではないかというような論点でございます。

以上が自動車における3Rの推進・質の向上からの論点でございます。

続いて、「自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用」の観点からの論点でございます。

①として、3Rの進展に向けたユーザー理解の促進でございます。

3Rの進展に向けたユーザー理解の促進として、資料3-2の3ページ目ですけれども、複数の意見がございました。

例えば、カーリースの利用者などにも自動車リサイクル法の理解を引き続き広げるべきだということ、また、ユーザー負担によってどのようにリサイクルが進展したのか、またユーザーに利益還元があったかという評価をすべきではないかということ、また、長期間利用するメリットを社会にPRすべきではないかということ、再生資源の利用に関するユーザーへの理解と

いうこと、また、情報の非対称性も踏まえたユーザーの使用済自動車の引渡に関するユーザーへの情報提供の意見もございました。

以上を踏まえた論点ですけれども、自動車のユーザーは、リサイクル料金を負担することに加えて、リユース・リビルド部品の利用ですとか使用済自動車の発生抑制など、3Rの観点からもその役割は大きいと考えられます。自動車リサイクル制度の更なる安定的かつ効率的な運用に向けて、どのようにユーザーの理解を深め、また制度への関与を進めていくべきか、検討が必要ではないかということでございます。

続けて、②特定再資源化預託金等の使途を含むリサイクル全体の社会的コストの低減でございます。

また資料3-2の3ページ目、②ですけれども、社会的コストの低減として、例えば、リサイクルシステムの有効活用や運営の効率化ということに関してご意見がございました。また、リサイクル料金の妥当性というところもご意見がございました。また、環境配慮設計と関係した形でのリサイクル料金の設定の観点というのも意見がございました。

特定再資源化預託金等の活用に関しましては、例えば、預託金の活用方法について研究開発などに使えるように使途を拡大すべきではないかという意見もございました。また、特預金に関しましては、発生状況の妥当性について検証を行うべきではないかという意見がございました。

続いて、「指定法人と自動車製造業者等の役割」に関しても意見がございました。

リサイクル料金の運用に関しては、例えば安全性を確保する一方で、経済情勢や金利等を考えた上での流動性の確保の必要性ですとか、ユーザーに対してどのような説明責任を果たすべきかという意見がございました。

以上を踏まえて、社会的コストの低減に関しては、社会コストを低減させるため、リサイクルシステムの有効活用や運営の効率化、間接コストの最小化、指定法人と自動車製造業者等の役割、そして特定再資源化預託金等の活用方法について、実施状況を踏まえた検討が必要ではないかというような論点でございます。

続きまして、③引取業の在り方でございます。

こちらも資料3-2の4ページ目をご覧ください。

「引取業の在り方」ですけれども、判別ガイドラインの活用状況ですとかそういったものの有効性が不明確であり検証が必要ではないかという意見がございました。また、再掲ですが、情報の非対称性も踏まえて、公正な価格で使用済自動車が引き渡されるよう、ユーザーへの情

報提供の重要性に関してもご意見がございました。また、引取価格は制度のロバス性に関する重要な問題であり、取引状況の変化やそういったものを踏まえた実態調査・検証が必要ではないかという意見がございました。また、使用済自動車の引取や基準の透明性を高めるなど、リサイクル制度の入口としてどのように引取業者の責務を果たしていくべきか検討が必要ではないかという意見がございました。また、消費者問題としての観点からの議論を深めることの重要性に関してもご意見がございました。

以上を踏まえて、ユーザーとの接点となる引取業者は、使用済自動車とするか中古車とするかの判断が適切に行われるために、ユーザーに対して十分な情報提供を行い、自動車リサイクルシステムの入口として適切に機能することが求められているところですが、制度における引取業者の在り方について検討が必要ではないかという論点でございます。

続けて、④不法投棄・不適正処理への対応の強化という点でございます。

資料3-2の4ページ目をご覧ください。

「不法投棄・不適正保管」に関しても意見がございました。

例えば、車検制度と関連した形での不法投棄対策が有効ではないかという意見、また、自治体が依然として公費を投入して撤去している実態があるため、不法投棄の制度の活用の推進ですとか未然防止に向けた課題分析・対策が必要ではないかという意見がございました。また、判別ガイドラインの周知に向けた研修等の実施の必要性、自治体とJARCが連携した形での不法投棄対策の重要性に関してもご意見がございました。また、現行の制度に関しても、離島支援における補助額の引き上げ等、そういったご意見もございました。

また、「許可・登録業者の不適正処理」に関しても意見がございました。

許可認可制度の安定化に向けてリサイクル士制度を活用した形での安定かつ確実なりサイクル方法の理解を進めていくことが重要ではないかというご意見がございました。また、優良な事業者が選択されるインセンティブの必要性に関してもご意見がございました。一方で、自リ法だけではなく、欠格要件など廃掃法や他法令との役割分担を考えた上での必要に応じた許可基準等の整合性の必要性に関してもご意見がございました。また、制度に関しては、許可業者について、事業を行うに足る技術的能力を有する者の配置の義務付けなど、技術的能力に関する資格の創設の必要性といったご意見がございました。

続けて、5ページ目ですけれども、「ヤードにおける無許可解体」に関してもご意見がございました。

自治体の連携ですとかELV機構様から提供される状況などを用いて、無許可の自動車引

取・解体ヤードの対策強化の必要性についてご意見がございました。また一方で、解体業を行うに当たり、日本語を理解する必要性、重要性に関してもご意見があったところです。

続けて、「自治体の指導を通じた制度の安定化や優良事業者の育成」に関しても意見がございました。

不適正処理をなくすための罰則の強化の必要性に関してもご意見がございました。また、自治体への監督権限の集約化に関してもご意見がございました。エアバッグに関しては、車上展開契約の監査と同様に、自治体による取外回収の監査の強化の必要性に関してもご意見がございました。また、自治体の指導円滑化に向けた許可取消しによらない保管基準等の明確化、指導根拠の明確化というご意見がございました。また、そのほか自再協や税関等との連携強化といったご意見がございました。

以上を踏まえて、資料3-1の④ですが、制度の安定運用のためには、ユーザー、関係事業者、自動車製造事業者等、自治体、国が適切にそれぞれの役割を果たすことが必要であります。依然として、不法投棄・不適正保管、ヤードにおける無許可解体等の事例が散見されているため、自治体の指導を通じた制度の安定化や優良事業者の育成に向けた方策について検討が必要ではないかという論点でございます。

続けて、資料3-1の⑤ですが、「使用済自動車等の確実かつ適正な処理の推進」でございます。

資料3-2の5ページ目ですが、1点目として、「大規模災害・事故時等への対応」の必要性について意見がございました。

続けて、「特定再資源化物品等の確実なリサイクル等」に関してもご意見がございました。

エアバッグの処理に関して、自己申告だけによらない適切な処理を確認する仕組みの必要性に関しても意見がございました。また、自治体の監査の必要性もございました。また、ASRのリサイクルやフロンの再資源化などに関しましても、取組を評価できるような管理指標やバックデータの取扱いに関してもご意見がございました。また、LNGタンクなど危険性のあるものに関して、解体、自動車リサイクル制度で安全に処理が進むような対応の必要性に関しても意見があったところです。

6ページ目ですけれども、廃発炎筒などリサイクルを円滑に進めるための措置に関してもご意見がございました。

例えば、事前回収物品の位置付けというものをもう少し検討すべきではないか、廃発炎筒に関しても事前回収物品化への必要性が指摘されたところでございます。また、次世代自動車と

いう観点では、CFRP又はアルミ、こういった素材のリサイクルに与える影響、コストなども検証すべきではないかという意見がございました。

以上を踏まえて、資料3-1⑤ですけれども、使用済自動車の確実かつ適正な処理の推進として、東日本大震災において多数の番号不明車が発生し、関係事業者の協力の下、対処が行われている。また、近年ASRの処理施設の事故等、ASRの確実な処理の体制の構築が求められている。このような状況において、大規模災害や事故、そういった対応等のセーフティネット機能の強化方策について検討が必要ではないかという論点でございます。

また、3ページ目でございますけれども、特定再資源化物品等について、関連事業者による不適正な処理や虚偽の移動報告が確認されているところであり、これらが確実にリサイクルされるようなモニタリングや評価、こういったものの対策の検討が必要ではないかという論点でございます。

また、破砕時の危険性が指摘されている廃発炎筒への対応など、リサイクルを円滑に進めるための措置についての検討が必要ではないか、という論点でございます。

続きまして、(3) 今後の自動車リサイクル制度のあるべき姿に関する論点でございます。

①として、リサイクル制度の持続的かつ自律的な発展でございます。

資料3-2の6ページ目ですけれども、①でございます。

「状況変化に柔軟に対応するロバスト性」に関しても意見がございました。

台数の減少や鉄価格、再資源化費用の変動など、ユーザーからの引渡価格の変化等を踏まえた制度のロバスト性の評価・検証をすべきではないかという意見がございました。

また、環境配慮設計に関しましても、自り法において環境配慮設計が促進されたかの検証の必要性にも意見がございました。EUとの制度の違いを踏まえた影響に関しての検証の必要性、またフロンやエアバッグの技術動向を踏まえた、制度におけるEPR対象品目の拡大の可能性についての検討の必要性について意見がございました。

また、「再生資源の利用」に関してもご意見がございました。

循環基本計画と照らし合わせた上で、循環資源の高度利用と資源性・有害性管理の観点から制度や関係者の役割を改めて捉え直すべきではないかという意見がございました。また、潜在的な資源を確保し、天然資源を節約する観点から再生資源の利用をどのように推進していくか、欧州制度も参考にしつつ検討すべきではないかという意見がございました。また、再生資源に関しては、使用目標を立てて進めるべきではないかという意見がございました。

以上の意見も踏まえて、論点ですけれども、法施行後、自動車は基本的に逆有償となること

なく、不法投棄も減少しております。一方で、制度としては、引き続き、新車市場の変化、資源価格の変動、再資源化に係る費用の動向等の状況変化に柔軟に対応するロバスト性が必要であり、また、ユーザーによるリユース部品の利用や自動車のメーカーによる環境配慮設計が推進され、社会コストが低減していくことが求められているところでございます。これらを踏まえ、制度の持続的かつ自律的な発展に向けた対応の必要性について検討が必要ではないかという論点でございます。

②自動車リサイクルの国際展開に関しても論点がございます。

資料3-2の6ページをご覧ください。

国際展開に関しては、発展途上国等に対して、制度を含む自動車関連制度の導入支援を促進すべきではないかという意見がございました。

資料3-1に戻りまして、多くの中古自動車が輸出されている中、途上国の自動車リサイクルに関する社会的課題の解決に向けて積極的な貢献の必要性が指摘されております。ユーザーの理解や関係事業者の理解を得ながら制度を含む自動車関連制度を段階的に発展させてきた我が国の経験を活かしてどのような貢献が可能か検討が必要ではないかという論点でございます。

以上が資料3-1の説明となります。

2. は今後の検討のスケジュールでございますので、後ほど説明させていただきます。

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。

ただいま説明がありましたように、事務局において皆さんからいただいた意見を論点整理という形でまとめてもらいました。ここに書かれている内容や、これまでのご意見、ご指摘以外に追加で補足すべき事項あるいは論点、意見がないかという観点から本日はご意見いただければ幸いです。

なお、資料に掲げられました論点につきましては、次回以降個別に議論を深めていく予定でございます。したがって、今回は各論点に対するご意見をいただくというよりは、今後議論すべき論点の項目を整理するという点につきまして内容をご意見としていただければ幸いですというふうに考えております。議事の円滑な運営に関しましてご協力いただきますようお願い申し上げます。

それでは、早速ですがご意見を伺っていきたくと存じます。また恒例でございますけど、ご意見のある方は名札を立てていただければ、マイクは間におありになるかと思っておりますので、それをお使いいただいて発言してください。

それでは、こちらからいきましょうか、赤穂さんのほうから。

○赤穂委員 ありがとうございます。

今までワーキンググループの中で、その事業が有償なのか逆有償なのかということを結構しつこく聞いてまいりました。それは、リサイクルの利用というのは、あくまでも逆有償の部分に充当されるべきで、もし有償であれば、その費用の在り方そのものを見直すべきではないかと思っていたからです。ただ、今までのいろいろな質問に対するご回答とかも聞いてきたんですが、なかなかコスト構造というのがよく見えません、現時点でも。ということで、できましたら、まずこの対象の3品目の中で導入された企業がどういうふうに消費されているのかというのをチャート図的なものに示していただけないかなと思っています。同時に、この3品目以外の鉄のスクラップであるとかタイヤとか、そういうものもどういう収益が得られているのかということ、なかなか個別の事業者の行動にもかかわるので難しいかもしれませんが、大まかなものでも結構ですので、ぜひ示していただきたいと思っています。

自動車リサイクル制度そのものは、かつて鉄のスクラップ価格が大幅に下落して、そもそも不法投棄でこのままじゃ車の不法投棄これ以上増えたら大変だという危機的状況から始まったかと思っていますので、現時点では鉄のスクラップ価格というのは相当上回っていますし、今足元では一時的に下がってはいますが、相当収益が取れる構造になっているんじゃないかと思うんですね。そうすると、やはり全体のリサイクルのコストというのは、もう少しうまく制度を回せば、ユーザーの負担は減るんじゃないかと思っていますので、ちょっとそこら辺のコスト構造を知りたいです。

○永田座長 それから。それでよろしいですか。

○赤穂委員 はい。

○永田座長 それでは、大塚先生、どうぞ。

○大塚委員 5点ありますけども、簡単に言いますので、あまり時間かけません。

1つは、資料3-1の2ページの(2)の②のところに関連しますが、リサイクル率だけではなくて、自動車をお作りになるときに、リサイクル品を使っていただくというミニマムコンテンツと呼ばれるようなものも、今日の3Rあるいはリサイクルとの関係で重要になっていると思われませんが、その観点は必ずしも入っていないように思われますので、(2)の②の辺りに入れていただけるとありがたいというのが1点です。先ほど座長がおっしゃってくださったように、あまり触れていないことについて中心にお話しします。

○永田座長 そうですね、それが中心なので。

○大塚委員 それから、同じ2ページの(2)の⑤、一番下のほうですけども、ここには出ていませんが、さっきの意見のところには出ていましたけど、フロン類の問題ですけども、今般フロン類法が改正されましたので、それがこちらの自動車リサイクル法にはね返ってくる問題はあまり今まで検討されていないし、ひょっとしたら環境省もご検討なさっていないかもしれませんが、フロン類法の改正によって今年4月1日から施行されますけども、フロン類の再生というのはかなり重要な項目として上がってきているので、前の自動車リサイクル法の今までのフロン類の扱いとは少し変える可能性もあり得ると思うんですけども、フロン類のほうで再生というのは今までそんなにやってこなかったですけど、これからはやっていくという方向に変わっているのをこちらのほうに反映させなくていいかという問題はぜひご検討いただきたいということが第2点です。

それから第3点ですが、今のお話にもちょっと関係しますが、3ページの(3)の①の5行目ぐらいの環境配慮設計とかとも関係しますが、現在の3品目に関してのリサイクル料金が環境配慮設計の向上にどういうふうに関与しているかということについてはぜひご検討いただきたいところですし、それは資料3-2の6ページの(3)の①の辺りにも少し出てはいますが、その点に関連する制度改革というのも、すぐには無理かもしれませんが、ぜひご検討いただきたい。つまり環境配慮設計に何らかの経済的インセンティブをリサイクル料金を通じてかけていくということはぜひ長期的な課題として検討していただきたい。

それから第4点ですが、同じく資料3-1に戻りますけど、(3)の①の4行目辺りに出てきますけど、リユース部品の利用という問題がありまして、これは保険が関係してくると思いますが、保険の話はこれからまた出てくると思いますが、損害保険の在り方によってリユース部品が使われるかどうかというのは結構変わってくると思われまして、リユース部品を使ったときには、保険料が安くなるような仕組みをぜひご検討いただきたいということがありまして、これは保険会社さんとの関係があるのですぐうまくいくかどうか分かりませんが、今度の国会にかかる民法改正で、債権法改正がございまして、中間利息の控除に関する改正がございまして、従来よりも交通事故の場合の損害賠償金はかなり上がるということが想定されています。27歳の人で亡くなってしまうと例えば1,000万円増えるという話が計算で出てきてまして、今回そういう機会があるので、保険料がどうしても高くなってしまいますので、安くするという圧力が多分かかると思われまして、そういう機会を捉えていただいて、このリユース部品の利用に保険を使っていただくというようなことを、今だからやれるというところがあるので申し上げておきますけれども、ぜひご検討いただきたいということです。

第5点ですが、有害物質の製造の時の利用に関して、自主的に取組をしていただいていると思いますけども、自動車リサイクル法の問題でもあり、ヨーロッパとかではそれは規制の対象になっていることもありますので、自主的取組だけで本当にいいかどうかという問題は長らく検討されている問題だと思いますが、今回上がっていないので引き続き検討課題にはしていただきたいということがございまして、自主的取組だけでいいのかどうかは検討していただきたいということでございます。

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、河村さん、どうぞ。

○河村（二）委員 短く2点ほどお話しします。

まず、資料3-1の2ページ目、③引取業の在り方に対する意見なんですが、参考資料によりますと、解体業者が70%の引取報告を行っている中で、特に整備業、販売業に対する、特に販売業には車の販売でどうしても下取りなんかが入ってくる観点から、電子マニフェストの教育が必要ではないか。これがうまくいかないために引取の役割分担が果たされていないということで、必要であれば自動車リサイクル士制度の講習会で協力しながら教育もできることかなと思っております。

もう一点、3ページです。②自動車リサイクルの国際展開の意見なんですが、海外の自動車リサイクルの支援ということで、海外の大使などに相談を受けて、海外に実際に行ったことあるんですね。でも、その現地なんですよ。これから国の予算でさまざまな調査事業が行われるんですが、現地の日本大使館がその辺の、何か大使の方でも、この国ではまだ20年早いというような認識を持っておりまして、ぜひ統一的な日本の政策をしっかりと現地の大使館にも話していただき、我々が、また関係の皆様が現地に調査事業で行く場合でも、必ず日本大使を通して、共有化の話でぜひ調査を進めてもらいたい。この2点でございます。

以上です。

○永田座長 どうも。どうぞ、河村さん。

○河村（真）委員 ありがとうございます。

リサイクル料金の妥当性の検証というのは載っているんですけども、ぜひもう一つ付け加えていただきたいのは、先ほどコスト構造という話もありましたが、リサイクル料は自動車メーカーがリサイクルするときに自動車メーカーに渡されるわけですが、そのリサイクル料金が預託されたときの金額と、それがリサイクルされたときの費用との関係で、今のところ黒字が出ていると伺っております。預託金自体も使い切れなくて残っているものがあるということで

すし、またメーカーの中でも黒字になっている。それはもともと消費者がリサイクルするためにお預けしたお金ですから、その辺りのことについてぜひ透明性だけでなくそういう今仕組みになってしまっていることに対して、何らかの是正ができるような制度の見直しも含めて、ぜひ論点に上げていただきたいというふうに思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。どうぞ。

○佐藤委員 佐藤でございます。資料3-2の6ページの廃発炎筒への対応などのところに私としてはつけ加えていただきたい点がございます。

現在、石油価格が下落しておりますので、タイヤ等がサーマルで利用していたものが、また廃棄物になって不法投棄が起きるといような懸念をしております。そういう意味では、タイヤ、それから廃バッテリー、こういうものについて、市況の変化によって廃棄物になったり、また有償で売却されたりという不安定な状況にあると思いますので、確立したリサイクル制度ができるような体制をつくっていただいたほうがいい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 どうも。細田先生、どうぞ。

○細田委員 3点申し上げます。3つ全部相互につながっています。特に貴金属、希少金属に関しては、戦略的発想を持って回収するような姿勢が必要ではないか。特に今、新聞などを見ていると、盛んに燃料電池がこれからだと繰り返し言っていますけど、接点とか触媒には相当なプラチナを使っているわけですよ。あれがもし使用済みでどうなるかということ、プラチナがものすごく重要になってきます。そのときプラチナの回収システムが重要になって来ます。戦略的に回収しないと、実は日本国内に残らないという状況が起きてしまう。ですので、やはり戦略的な発想で回収するべきではないでしょうか。

ということは、実はパーツに関しては、見えないフローが出てくる可能性があるということなのです。現実には触媒関係では、既にアメリカ、ヨーロッパでも取合いの状況で、いろいろな見えないフローに逃げている可能性がある。日本の自動車リサイクル法は、見えないフローが非常に少ないところがヨーロッパと比べて非常に優れていると思うのですが、安閑としてはられないと思います。2点目としては、見えないフローを潰すということをお願いしたいと思います。

それから3番目は、これは大塚委員、鬼沢委員のところにもありましたけど、再生資源を国内で確保して、国内で利用するための知恵が必要ではないか。何も使用済み自動車から出たも

のを自動車に使わなくてもよいかもしれません。、もちろんこれも必要なのかもしれませんが。EUなどでも議論されている、国内で資源を使い回すというこの発想、がどこかに入ったほうがいいのではないかと。以上3点つながったことです。

○永田座長 あとはよろしいでしょうか。

何か事務局のほうからは。何かありますか。よろしいでしょうか。

一通りご意見は頂戴しましたが、他にございましたらお願いしたいと思いますが。

それぞれまた個別の論点で議論させていただきますので、その際でも十分かなというふうに思いながら、少し角度を変えてといえますか、個別個別の問題じゃなくて、前からちょっとお伺いしたいなと思っていたのが、JARCといえますか自動車リサイクル促進センターの役割です。情報提供だとかいろいろな形でこれまでもやってきたことは事実ですが、もう少し積極的に何か対応する必要があるのかなのか。特に情報の集約といえますかそういう点でも優れた機能を持っていますので、そういうところから発信すべき内容とか、あるいは地方自治体との連携も色々言われていますので、そうした点は少し役割の拡大につながっていくのかなと思っています。これは自再協についても自治体からも色々ご要望がございましたので、そちらの対応も重要かなと思っています。こうした点での、あるいは資金的な支援、こういう点も先ほど出てきました特預金なんかを反映させるという方法も考えられるかなと思っていて、そうした点でも何かひとつ議論、消費者、ユーザー、それからメーカーなり、あるいは各業者、こうした点での情報共有の在り方に関してJARCの活用というのが視点としてあるのかと思っています。

それからもう一点重要な話が、関連する事業者、引取事業者から始まっていますが、この制度をつくった当初、従来はビジネスとしてそこが相互につながりながら運営されていたということになったわけですが、先ほどもお話のあったように、資源価格だとか、あるいは管理処分場の逼迫だとかという色々な事情から、そういう意味ではマイナスが出口のところで発生して、それが上流に遡っていくという形で、ユーザーがELVにするときにお金を払わなくちゃいけないという事態が生まれてきたといえますか、それが不法投棄につながったりしてきたわけです。それから、間の業者もそういう意味では収益が上がらないという状況が生まれてきて、自動車リサイクルの従来のシステムが破壊していくのではないかとということから自動車リサイクル法というのが生まれてきたという経緯があるわけですが、一方で、従来がそうしたビジネスの世界で動いていたもの、そうしたものをもとのビジネスの世界に戻していく。そういう意味では、最後のところでASRの処理費だとかそういうものを負担することによってプラ

スで間の取引は物が渡ればお金が出したほうに返ってくるというスタイルに変わっていったという中で、動脈対応になっていった。ここが非常に重要な話であるわけでしたが、そうした状態で見えていったときに、できればといいますか、従来の廃棄物処理の流れの中から、そうした形で動脈対応に変えることによって、ひとつ別の業態といいますか担当している地方自治体の方は廃棄物関係のところが多いのですが、その制度そのものをかけるというんじゃなくて、そういう意味では動脈対応に戻った中で、それはもちろんいろいろなところが環境に配慮した活動をしていかななくてはいけない、それは廃棄物も含まれるという中で、それに対応する能力を持った人たちが業態を運営していかななくてはならないということになるわけですが、廃棄物処理法そのものをかけているのではないんだという気もしております、この辺のところの今後の対応というのを少しご意見として伺いさせていただくか、あるいは将来の方向性として、このシステムに関わっている人たち、こういう人たちがどういう方向を向くべきなのかというようなところを議論の中に入れていただくと私はありがたいなと思って話を聞かせていただきました。ちょっと長くなって申し訳ないんですが。

それから、ここには出てきているんですが、リサイクル管理士という制度が動き始めています。これ、私自身としては非常に重要だなというふうに思っているんですが、一方で、今はある団体の中で運営されているシステムということになっていまして、それをもっと高度化して、ある意味、国レベルのところに対応していただくのがいいのかなと考えておまして、そうした点では、その議論もぜひお願いしておきたいと思えます。

それから、海外展開の話ですが、自り法そのものとすとなかなか海外に対して直接的な働きかけがなかなか難しいかなという気もしております、間接的には国内でそうした人たちの、海外から来た人たちの教育だとかを行うようなシステム、こういうものを積極的に育てていくということではあるのかと思っておりますので、そういう意味では、海外連携の中で、自り法の中でやれるような項目とは何だろうかということをもたご提案いただくとありがたいと思っております。

ということで、また最後に30分ほどフリーディスカッションの時間を設けてありますので、そこでもご意見頂戴できればありがたいと思っております。

何か追加でもしご意見ありましたら札を立てていただいでよろしいでしょうか。武藤さん、どうぞ。

○武藤委員 今、座長からお話しいただきましたリサイクル促進センターをどういうふうに活用するか、情報を提供していくかということに関係すると思うんですが、私の意見というこ

とで言ってよろしいですか、その関連の点なんです。

ここの資料3-1に2Rの推進とあるように、リサイクル法そのものは、リサイクルに重点を置く前に、この2Rのほうをいかにうまく回していくかということをやはり軸足にしたほうがいいというのが私の意見でして、リサイクル促進センターが何の情報を提供するかというところ、できるだけリサイクルにならないように、リユースの段階でちゃんと流通が可能になる情報を提供する。この一つとして中古部品の活用、つまりある程度の年式のいった車を新品部品で直したりするとコスト的に高くなるので、経済原則が成り立たなくなる。それをうまく利用ができるようになれば、低価格の中古部品で機能的には問題ない中古車をまた流通することが可能になる。それはまさしく情報の世界でかなり解決できる部分があると思うんです。そのことによって解体業という静脈の部分が動脈のほうに物を送ることができるわけですので、そういう意味でも静脈産業のほうの活性化にもつながるという流れでうまく回るんだと思うんですね。そういう意味での中古車流通、中古品流通を情報でうまくつなげる役割をリサイクル促進センターが担う必要があるんじゃないかなというのが私の意見です。

○永田座長 はい、どうも。ほかにはよろしいでしょうか。

それでは、2番目の議題のほうに入らせていただきます。

2番目は、これまでに出了された質問とかご意見、これについての回答でございます。資料4、5、6、これに基づいて事務局のほうから説明いたします。それでは、どうぞ。

○小松自動車課課長補佐 審議会の中でいただきましたご意見・ご指摘について、事務局において調査を行いましたので、ご説明をさせていただきます。

まず、資料4「一般社団法人日本損害保険協会のヒアリング結果について」をご覧ください。

昨年12月に永田座長及び事務局において、日本損害保険協会に対して、以下の項目に従ってヒアリングを実施しました。日本損害保険協会からは、資料4別紙の「自動車事故における損害調査業務（査定）等について」に基づき説明がごあり、質疑応答と意見交換を実施しております。

ヒアリングの項目としては、（1）事故車（全損車）の処理について、事故車発生時の流れ、全損／分損の割合、全損の際の中古車／使用済自動車の割合、全損の場合の処理、特に中古車／使用済自動車の判別をどのように行っているかという点についてヒアリングを行っております。

（2）引渡時・オークション取引時のリサイクル料金の扱いについては、リサイクル料金の負担主体がどうなっているかについて改めて確認を行っております。

(3) リサイクル部品の利用の促進に向けた取組については、リサイクル部品の活用状況や、ノンフリート等級制度の料率改定の影響、リサイクル部品特約の普及状況、消費者への啓蒙活動等の状況、リサイクル部品の利用の促進に向けた課題、特に海外との比較等についてヒアリングを行っております。その他要望等についてもヒアリングしております。

ヒアリング結果の概要は次のページにまとめておりますので、次のページをご覧ください。

まず(1)事故車(全損車)の処理について。

事故車の発生時の流れについては、資料4別紙の4ページをご覧ください。3. 全損車両引取後の名義変更・還付金フローについて事例別で書かれておりますので、こちらに沿って説明致します。

全損車両の処理については、この3つのパターンがあるということで説明を受けております。

1つ目のAのケース、こちらは全損車両で損保会社に引き渡された後、すぐにその後、新しい所有者が見つかって、中古車として販売されるケースがAのケースで、この場合、リサイクル料金は保険契約者に戻るということになっております。

2つ目のBのケースは、全損車両が損保会社に引き渡された後、一時抹消されて、オークションなどに出品される。その後、次の所有者が決められるというもので、結果的に中古車になるか廃車になるにかかわらず、リサイクル料金は保険契約者に戻るということになっております。

最後にCのケースは明らかに廃車となるような車両、つまり燃えてしまった車両などは解体をするというもので、明らかに使用済自動車として引き渡されており、リサイクル料金は保険契約者が負担するということになっております。

今回のヒアリングにおいて、Aのケース、Bのケースでは、損保会社が全損車両の処理を別業者に委託しているケースが非常に多いということがわかりました。

次に②全損/分散の割合についてですが、車両保険がかかっている車両について、全損の割合は大体7%から8%程度、残りは分損だと聞いております。

3つ目、全損車両の際の中古車/使用済自動車の割合についてです。

すぐに新しい所有者が決まるAのケース及び明らかに廃車となるCのケースというのは極めて少なく、ほとんどがBのケースになると聞いており、Bのうち、結果的に使用済自動車になるのは、5から6割ということがヒアリングでわかりました。

4つ目、中古車とするか使用済自動車とするかの判断がどのように行われているのかについては、先ほどご説明したように、保険会社は、Cのケース以外では、使用済自動車であるかど

うかの判断を行わずに、委託する業者に判断を任せており、その中でも、オークションの結果によって、中古車にするか、結果的に廃車になるかというところが決められているということがヒアリングの中でわかりました。

次に、(2) 引渡時・オークション取引時のリサイクル料金の扱いについてです。

①リサイクル料金の負担主体については、先ほど(1)の①で説明したとおり、Aのケース、Bのケースについては、保険契約者にリサイクル料金が戻され、Cのケースでは、保険契約者がリサイクル料金を負担しているということがわかりました。

最後に(3) リサイクル部品の利用の促進に向けた取組についてです。

①リサイクル部品の活用状況については、損保会社で把握している限りでは、まだ数%程度しか使っておらず、推奨したいが現状では進んでいないという説明を受けております。

②については、昨年8月の審議会でもご紹介致しましたが、ノンフリート等級制度の改定に伴い自主修理が増えるということで、リサイクル部品の利用促進の効果があるのではないかといいことでしたが、損保会社としては、その効果があるのではないかと認識しているものの、結果としてはまだわからないということが状況です。

次に③リサイクル部品特約、つまりリサイクル部品を使うことを確約することによってリユース保険料が安くなるという特約が一部の損保会社で取り扱われております。このリサイクル特約はまだ数社でしか取り扱われていないという状況で、なおかつ、その会社の中でも契約者は数%程度というところで、この特約が始まってからある程度時間は経過しておりますが、広がっていないというのが現状だということです。

④消費者への啓蒙活動等の状況ですが、経産省・環境省・国交省と連携して、毎年秋ごろにリサイクル部品の活用推進キャンペーンを損保協会としてはやっていますという回答がございました。

最後、⑤リユース部品の利用の促進に向けた課題、特に海外との比較等ということで書いておりますが、リサイクル部品を使っても経済的なメリットが少ないということもあってなかなか進まないという認識だということで、消費者意識が高まれば普及も進むのではないかといいこと、それをどう引き上げていくかが課題だという説明がございました。

海外との比較に関しましては把握していないとのことでした。

次のページ以降に議事録を掲載しておりますので、適宜ご参照いただければと思います。

資料4の日本損害保険協会のヒアリングの結果についてご紹介をさせていただきました。

それでは、引き続きまして資料5をご覧くださいいただければと思います。

こちらヒアリングの中でご意見・ご指摘のございました次世代自動車の状況について、可能な限り定量的なデータをつけてお示しできるようこの資料をつくっております。

1. 次世代自動車の普及・廃車発生予測をご覧ください。

ここでは、次世代自動車としてハイブリッド自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車の4種類を取り上げて紹介をしております。

まず、足元の保有台数、こちら2013年度の保有台数ですが、ハイブリッド自動車は283万台、プラグイン・ハイブリッドは1.7万台、電気自動車は2.5万台、燃料電池自動車は量産車が発売されたところということで「－」としております。

次に、新車の販売台数についてです。こちらは、経済産業省で取りまとめました「次世代自動車戦略2010」の中で目標として掲げている数値を大体の台数で出しております。2020年の見直しと2030年の見直しをこちらに記載しております。ハイブリッド自動車につきましては、2020年の見直しでは100～150万台、2030年の見直しは150～200万台、プラグイン・ハイブリッド自動車と電気自動車、こちらは合わせた数字になりますけれども、2020年の見直しは75～100万台、2030年の見直しは100～150万台、こういった台数が1年当たりで販売されるということを目標として政府において推進しているところです。燃料電池自動車については、2020年の見直しが5万台程度、2030年の見直しとして15万台程度というところを見込んでおります。

次に、廃車発生台数をご覧ください。こちらは、足元の数字をJARCのデータなどを利用して算出をしております。見直しにつきましては、先ほどの新車販売台数の見直しに、廃車発生率を掛け合わせた形で算出をしております。まず、足元の2013年の実績をご覧ください。2013年度単年の実績ですが、ハイブリッド自動車は6,000台余りが廃車となっております。プラグイン・ハイブリッド自動車と電気自動車につきましては、合計でも100台以下という台数が廃車となっております。2020年の見直しでございますけれども、ハイブリッド自動車は1.9～2.4万台程度が廃車として出てくるのではないかと、2030年の見直しは、ハイブリッドが50～70万台程度と、かなりの台数が出てくるのが予想されております。プラグイン・ハイブリッド自動車と電気自動車は、2020年の見直しは1.4～1.6万台程度、2030年の見直しは38～47万台というオーダーで廃車が出てくると予測しております。燃料電池自動車は、2020年の見直しが400台程度、2030年の見直しが2万台程度と予測しております。

最後、参考として、中古車として輸出された台数を掲載しております。こちら2013年の実績で、2013年の1年間で何台が中古車として輸出されたかを割り出しておりますが、ハイブリッド自動車は、1年で3.3万台ぐらいが輸出されている状況、プラグイン・ハイブリッド自動車

と電気自動車、合わせて100台以下という状況です。

下のグラフは、上記の数字をグラフ化したもので、2020年、2030年でどれぐらいの規模で廃車が発生するかが分かるようにしております。

次に、下段をご覧ください。

2. 既存車に使われていない部品の例とそのリサイクルの方法を示しております。

ここでは、4つの部品を取り上げて紹介をしております。この4つの部品というのが、リチウムイオン電池／ニッケル水素電池、駆動用モーター、燃料電池スタック、水素タンクです。これらの4部品が既存車には使われていない部品の例として代表的に挙げられるものだと考えております。

こちらは、それぞれの部品がどの車種で使われているかを最初の段で書いております。リチウムイオン電池／ニッケル水素電池につきましては、ハイブリッド自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池スタック、この4つの全ての自動車に使われております。ニッケル水素電池は、特にハイブリッド自動車に使われております。駆動用モーターも、全て4車種で使われており、燃料電池スタックと水素タンクは、燃料電池自動車のみで使われております。

次に、これらの部品の中で主に使われている素材、含有レアメタルを紹介しております。リチウムイオン電池、負極材にリチウムが使われており、コバルト、ニッケルが正極材で使われております。ニッケル水素電池は、ニッケルが正極材で使われております。駆動用モーターは、ネオジウム、ジスプロシウムが磁石で使われております。燃料電池スタックは、触媒に白金が使われております。水素タンクは、レアメタルではありませんが、主な素材としてCFRPが使われております。

次に、1台あたりに含まれる含有メタルを推定しております。これらの数字は平成24年に取りまとめられたレアメタルの審議会や、民間の報告書を参考に算出したものです。リチウムイオン電池／ニッケル水素電池については、コバルトが1台あたり約2キロ、駆動用モーターは、1台あたりネオジウムが0.3キログラム、ジスプロシウムが約0.05キログラム、燃料電池スタックは、白金が約10グラム含まれていると推定されます。

次に、使用済自動車をリサイクルすることによってどれぐらいの資源的なポテンシャルがあるかについて割り出しております。こちらと同じように平成24年に取りまとめられたレアメタルの審議会が出された数字から算出しているものです。電池に含まれるコバルトに関しては、2025年時点でポテンシャルが約1,600トンあるのではないかと推定されます。これは国内総需要の約10%に相

当するものが使用済自動車のリサイクルによって生まれるポテンシャルであると考えられています。次に駆動用モーターに関しては、ネオジウムが2025年時点で約260トン、総需要の約4%、ジスプロシウムが2025年時点で約42トン、総需要の約6%が使用済自動車のリサイクルによるポテンシャルだと考えられています。燃料電池スタックに含まれる白金については、約200キログラムが2030年時点で含まれているものと想定されています。

次の段が、現行（もしくは想定される）リサイクルの方法を記載しております。電池については、資源としてリサイクルもしくは定置用電池等でリユースされております。各メーカーで回収スキームが整備されております。次に駆動用モーターについては、回収業者がいて、彼らが資源としてリサイクルしております。燃料電池スタックについては、これから出てくるものではありませんが、解体業者の段階で回収されて、資源として有価で流通することが想定されております。最後に水素タンクですが、ニブラで屑化をして、電炉で処理する手法が確立しております。

最後の段が、今後リサイクルをどのように行っていくか、その上でどのような課題があるか整理しております。

まず電池については、レアメタルの使用量の削減、代替材の開発、再資源化の技術開発や、それらの実用化に向けた実証の促進を行う必要があると考えております。次に、リサイクルの効率化のためにも使用済物品の回収量の確保することが重要であると考えております。次に、電池としてまだどれぐらい使えるかどうかによってリユースの可能性が分かれてくると思いますので、この電池にどれぐらいの残存性能があるのかという評価の手法を確立していく必要があると考えております。その他の事項としては、関連事業者等への情報提供の促進や、こうしたレアメタルをどのように海外資源との関係でも確保していくのかについて戦略的に考えていく必要があると考えております。

駆動用モーターについてもほぼ同様の事項ではありますが、レアメタル、レアアースの使用量の削減、代替材の開発、またこれらのリサイクルの実証や回収量の確保、情報提供と、あとそうしたレアメタルを海外資源との関係でどのように確保していくのかという点です。

燃料電池スタックについても同様です。特に白金についてどのように量を減らしていくのか、あと集めてどうリサイクルしていくのかという部分です。

最後に、水素タンクにつきましては、先ほどリサイクル方法のところでも紹介しましたとおり、技術開発を促進させていくことが必要です。回収・再資源化の仕組みについてセーフティネットも含めてつくっていく必要があると考えております。

資料5の説明につきましては以上でございます。

○山口リサイクル推進室室長補佐 続いて、資料6「ASRの再資源化の状況について」の説明をさせていただきます。

これまでのヒアリングにおいて、ASRのリサイクルに関してバックデータの公表をしていただきたい、また、そういったデータの検証をしてほしい、マテリアルフローはどうなっているのかというようなご意見をいただいたところでして、これらを踏まえて事務局においてまとめたものでございます。

図は、左から見ていくことになります。

平成25年の状況ですが、引取ASR重量としては約60万トンが発生しておりまして、これらがどのような施設に流れていったかというものでございます。

まず、ASRの内訳ですが、円グラフ、棒グラフをつけておりまして、その素材、元素ですとか構成図を載せているところでございます。

あくまで一般的な値ということにはなってしまいますが、例えば円グラフではASRの大体6割方が有機物であり、一方で、金属分、鉄や銅、アルミも含まれているということでございます。またケイ素、ガラス質のものですとか、塩素分が入っているところでございます。大体それら無機物系が4割程度ということでございます。

一方で、棒グラフが構成比でして、ASRの分析結果ですけれども、一番下にある一番分量として多いものはプラスチック類でございます。そのほかゴム、ウレタン、発泡スチロール、繊維類といったものがあって、金属類もあるというところでございます。

このような性状のASRでして、これらを自動車メーカーが差配をしてASRの処理施設に回っていくこととなります。

上から7種類施設がございます。それぞれ重量と割合を載せております。例えば、製錬であれば2社、全体の12%、7万3,000トンのASRを再資源化しているところでございます。同じようにガス化溶融で8社、大体24%程度、焼却溶融炉7社で8%、流動床炉18%、6社、炭化炉、約6%、3社、セメント工程8.4%、15社、そしてマテリアル、こちらは主に選別等を行う施設ですが、これに2割程度、14社でございます。残りわずかではあります、合わせて0.5%、焼却、埋立に直接回っているものもでございます。これらはASR再資源化施設の事故等もあるので、そういった場合に行くものもでございます。

また、最後、それぞれのリサイクル施設での主な回収物を定性的ではありますが載せております。金属類もありますし、プラの原料になっているようなものもでございます。青部分という

のは主にマテリアルリサイクルに関するところでして、黄色の部分というのはサーマルリカバリーに該当するようなところでございます。

このようなA S R再資源化施設、焼却施設、埋立でそれぞれ残さが発生しているところでして、焼却残さ、こちらの残さ合わせて大体3.3%程度は最終処分に回っているようなところでございます。

A S Rの再資源化状況に関する説明は以上でございます。

○永田座長 それでは、ご質問・ご意見を頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

先ほどもちょっとご意見のありました損保業界へのヒアリング結果等も出ておりますので、何かこれに関してもご質問・ご意見があったらお願いします。

では、今度はこちらからいかせていただきます。どうぞ、森谷さん。

○森谷委員 資料6でA S Rの再資源化の状況についてご説明いただきました。ありがとうございます。大変分かりやすい絵だと思いますが、一、二点お伺いしたいと思います。

1つは、真ん中に製錬からマテリアルまでずらっと箱がありますけれども、その右に<主要な回収物>と書かれています。中には「選別」と書かれているものもあるので、理解としては、例えば個々の溶融炉に入る前に選別されているものがあると理解したらいいのでしょうか、それとも、ガス化溶融炉を通った後に選別していると見るべきなのでしょう。もう一点は、回収電力その他ということは省エネと思います。全産連もいろいろ低炭素のための取組ということで調査をしていますが、この回収部分というのは、全体の総エネルギーのどれくらいの率までになっているのか、もしデータがありましたら教えていただきたいと思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。武藤さん、どうぞ。

○武藤委員 資料4と5に関してちょっとお話をしたいと思います。

資料5のほうの次世代自動車の話なんですが、リユースという考え方がこの中で出てくるのは、電池のところにリユースという考え方が出ているので、そこをちょっと頭に置いていただくといいと思うんですが、次世代自動車って電池以外の部分というのは相当耐用年数というんですか、長く使えるんだと思うんです。今、内燃エンジンというのは13年とか14年ぐらいが平均のようですが、恐らく20年以上は使える。どうやったら使えるかという、電池を新品にしたらすごい高いものになるので、これはなかなか古い車に高い電池というのは難しい。つまり需要がマッチしない。そうすると、ここに出てくる電池のリユース、これは電池の部品でセルが400とか500とかあるらしいですが、それをリビルト・リサイクルで換えることによって電池

としてリユースが可能になる。そうすれば低価格で電池が供給される。中古車として次世代自動車が十分流通する可能性があるので、その辺を非常に力を入れる必要があるんじゃないかなというのが私の考えです。

もう一つは、なるべくリユースを長く使う、延ばすにはどうしたらいいか。これはできないことですが、法律で、スクラップにするには20年以上経たないとスクラップにできないと定めれば、どうにかして20年使う努力をするんだと思うんですが、これは現実的にできません。そうすると、需要と供給をマッチさせて、できるだけ中古車として長く使う方法は何か。これは実はいろいろ話題になっているオークションなんですね。オークションというのは、1人の人の個人的な感覚で使う、使わないではなくて、多くの人がそれを使う、中古車として使う。それは国内の販売業者あるいは輸出する事業者、海外にも日本の中古車のファンはいっぱいいますので、中古車として流通するチャンスを与えてくれるのがオークション。ということで、資料4にある保険会社のほうが、全損車が中古車としてまた復活する可能性をオークションに聞いている、これは極めて合理的な考えだと思います。オークションがなかったら、多くの車がスクラップになっているんだと思いますが、それを中古車として利用できるようにさせている仕組みがオークションだと思いますので、テーマとしては、できるだけ使用済自動車をつくらないようにする。お客さんが持っている車を使用済自動車にしたいという人はほとんどいません。中古車として今まで乗っていたんだから、このまま中古車として使ってほしい。でも、自分はもう要らなくなった。そういう思いで車を渡すわけですので、引き取る側の販売業者あるいは引取業者もできるだけ使用済自動車にしない努力をする義務がある、そういうふうに法律には書いてありますよね、5条かなんかに書いてあったと思いますが。そういうことをテーマで、この審議会でも議論が必要ではないかと私は思います。

以上です。

○永田座長 はい、どうも。細田先生、どうぞ。

○細田委員 それでは、2点ほど。

1つは、今ありました次世代自動車の、特に電池のリユース等々なんですけど、これは、私はこれまでこのリチウムイオン電池等々は、自動車メーカーのEPRで回収し、自動車メーカーが責任をとるべきだと思っていましたが、リユースとなるとなかなかそうもいかないのも、その責任の在り方について、やはり原理的な整理をしておく必要があるだろうと思います。これが第1点。

2点目は、モーターのところのネオジ、ジスプロのリサイクルなのですが、これは課題のと

ころに書いてありますとおり、2つやり方があって、1つは、そういうものを使わない、もう一つは、リサイクルしてそれを使っていく。これも2つ矛盾とは言いませんけども、使わなければ要らないわけね、少なくとも自動車の中では。だけど、使うとなれば、やはりリサイクルして一定量確保するという発想がある。このときに、やはり物のバリューチェーンを考えた戦略的対応の発想で、どちらにするのかということをやはり市場原理も考えながら進めるべきだと思います。

バリューチェーンで誰がどのように得をするという大変ですけど、ビジネスをできるのかを考えながら、さらに戦略的に国が考えていく必要があると思います。

以上2点です。

○永田座長 どうもありがとうございました。どうぞ、河村さん。

○河村（二）委員 資料5の次世代自動車のことについて一言。

このELVの例で見ますと、10年度見込みで約100万台から150万台廃車が発生するような予測が出ています。また、今次世代自動車は現在大量に、例えばハイブリッドカーが今輸出されているのですね。これは、次世代自動車は輸出先の輸入関税が非常に安いからという、そういう大きな利点もあります。一方、次世代自動車は、皆様方のご存じのように、レアメタルの塊であり、使用済自動車の資源回収が必要であるということです。課題は、皆さん知ってのとおり、この次世代自動車は、購入時に多額の税金、減税が使われたわけですよ。これが資源の面でも大量に海外に流出ということは、都市鉱山の大量流出とっております。また、次世代自動車輸出に関しては、購入時の優遇税制の取扱いを今後、日本から消える次世代自動車の経済損失が一つの問題であるということをごらんの方が論議していただければありがたいと思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。ちょっと戻らせていただいて、佐藤さん。

○佐藤委員 ちょっと今、次世代自動車の発表を見て思ったんですけども、次世代自動車の作り手というのが、今までの自動車メーカーではなくて、非常に多様な作り手が今後出てくるんじゃないかと思うんですね。それで、自動車リサイクル法のそもそもの出発点は、自動車メーカーというのは特定できると、急に出てきて明日はやめるとか、そういう会社はないという前提でつくっているわけですよ。ですけども、これからの自動車になると、さまざまな非常に小規模なメーカーとか、それから海外でのメーカーとかいろいろな会社が出てくるだろうということを見ると、そのメーカー責任の考え方をもう少し柔軟にしたほうが、さまざまな

次世代自動車に対応できるんじゃないかというふうに思うんですね。

それから、同じように今回発炎筒の問題とかいろいろなその他の部品の問題もありますが、いろいろな自動車の製造に関わる方々が、あるいは使用に関わる自動車メーカーとは言われな
いほかのメーカーの方々が、お金を一定程度拠出することによって多様なリサイクルができる
ようになるんじゃないか。つまり、お金を集めるシステムをもう少し柔軟にして、例えば自動
車をつくるときに、そこに入っている人たちは一定程度の拠出金を出してもらって、それをあ
とは分配すればいいんだと思うんですね。つまり、自動車リサイクル法の考え方というのは、
上市するときにそこから一定のお金を集める。それは自動車メーカーというふうに今までは固
定して考えていたんだけど、自動車メーカーも多様になる、それからリサイクルが必要な
部品が今後増えるかもしれないし、減るかもしれない。そうすると、上市する段階でそこに
関連するいろいろなさまざまなメーカーからお金を拠出してもらって、それをプールして、そし
て、それを使用するときに分配するというお金の分配のシステムがあれば、今のようにメーカ
ーが処理責任を負担しているという製造物責任の考え方から、自動車を買う人から一定程度
拠出してもらって、それをプールして、それをリサイクルする、そのときの技術とかさまざま
変わってくると思うんですけども、それに分配するシステムというふうにメーカー責任の考
え方をもう少し柔軟にするということが、これからの自動車の流通では必要ではないかなとい
うふうにちょっと思いました。

それから、先ほど座長の永田先生がおっしゃったように、自動車リサイクル法というのは、
そもそも廃棄物処理法の特別法ではなくて、廃棄物処理法と動脈と静脈の合体の仕方が非常
にうまくいっていると思うんですね。私のイメージでは、廃棄物処理法をかけているんでは
なくて、廃棄物処理法に入る段階を遅らせているというんですか、だから、廃自動車となっ
ても、それは全部廃棄物処理法で処理するのではなくて、自動車リサイクル法で一回流して、
最終処分するものとかリユースできないものは最後に廃棄物処理法に入れるということで、
廃棄物処理法に入れる段階を遅らせているとも言えると思うんですね、自動車リサイクル法
が勝っていくところがですね。ですから、重複していないという部分が多いと思いますの
で、それは非常にいいリサイクルシステムで、多分これからほかのリサイクルシステムを考
える上でも非常に参考になるやり方ではないかなというふうにちょっと思いました。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。大塚先生、どうぞ。

○大塚委員 3点ですけども、簡単に申し上げますが、資料4でご説明いただいてありがたか

ったのですけども、2ページの一番下のところで、「リサイクル部品を使っても経済的なメリットが少ないためだ」という問題があって、これをどうするかが大問題だと思います。先ほどご説明いただいたように、(3)の③のところで、リユース部品を使っていると保険料が安くなるというところはまだ少ないということですが、これは行政指導ぐらいしか今は思いつきませんが、ぜひ増やしていくことをご検討いただきたいと思います。何かもし既にお考えになっていることがあったら教えていただきたいと思いますというのが1点です。

それから2つ目ですけども、資料6に関してですが、このASRの再資源化の状況は、これだと結局今、マテリアルリサイクルとサーマルリサイクルのパーセンテージはどういうことになるのかというのを教えていただきたいんですけど。さっきの青いところと黄色いところという違いという問題になります。そういうふうに考えるとどうなるのかというのを教えていただきたいと思います。

それから、さっきのメーカー責任の柔軟化という話ですが、もともとEPRは基本的には組立てをすることで集中して責任をかけるということによって経済的インセンティブを与えるという考え方ですので、柔軟化すると制度が複雑になってちょっと収拾がつかなくなる可能性があるということをおし上げておきたいと思います。

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。質問ですけれども、資料5について2点ほどお願いいたします。

1つは、次世代自動車についてです。最近、クリーンディーゼルのハイブリッド車というのが発売されるというような話をよく聞くのですが、これは次世代自動車のハイブリッドの中に含まれているものなののでしょうか。それから、もしそうであれば、表の2番目の「使われていない部品の例とリサイクル」のところで、特別な別のものが出てくるのか、という質問があります。

あと1つ教えていただきたいのですが、できるだけ電池を長持ちさせるための運転方法というものは、あるのでしょうか。例えばノートパソコンの電池の場合は、満杯までは充電しないようにとか、充電がなくなってから新たに充電するようとか、電池を長持ちさせるための使用方法がいろいろと紹介されています。ハイブリッド車の電池を長持ちさせられるような運転の方法があって、例えば消費者がそれを知って運転すれば、ある程度電池を長持ちさせられる、というようなものがあるのかどうか、もしわかれば教えてください。

以上です。

○永田座長 じゃ、幾つか質問もございましたので、まとめて事務局のほうから。

○山口リサイクル推進室室長補佐 それでは、まず資料6に関する質問がいくつかありますので、お答えいたします。

まず、森谷委員から、例えばガス化溶融炉のところ、主な回収物で鉄に選別・溶融があるが、これは溶融の前か後かということでございます。

これは各施設によって変わりますけれども、「選別」と書いてあるのは、原則的には溶融する前で、「溶融」と書いてあるのは溶融後のものでございます。それぞれの施設によって処理工程が変わるので一律には言えませんが、そういった分けになっているところでございます。

また、エネルギー関係でしたけれども、サーマルリカバリーでどの程度エネルギーを回収しているのかということですが、これも施設によって変わってきます。一方、それぞれの重量等を考慮する必要がありますが、ASRの再資源化施設に関しては、施設活用率が0.4という基準がございまして、全体で投入されたエネルギーとマテリアルを重量換算したものの4割以上を有効活用するということが求められているところでございます。したがって、マテリアルとサーマル合わせて4割以上は活用しなければならないという基準はございます。

続きまして、大塚先生からありましたけれども、サーマルリカバリーとASRのリサイクル率の関係はどうなっているのかということですが、お示した回収率ですけれども、それぞれの回収量、重量等を算出した上で最終的に残さとして埋め立てなかったものを考慮したものがASRリサイクル率になります。サーマルリカバリーも考慮した、それぞれの回収率、回収量等に関しては今計算中でございますので、また詳細等まとまりましたらお見せできる形でお知らせしたいと思います。

以上でございます。

○永田座長 あと最後に質問のあった電池の使用方法ではあれかな、自工会のほうから何かコメントありますよね。何かありますか。

○小松自動車課課長補佐 武藤委員と細田委員から指摘のございました電池のリユースの関係についてご説明させていただきます。

先ほど資料5の中でも取り上げましたが、中古のバッテリーがまだどれだけ使えるのかという残存性能が評価できないと、中古車における電池の価値がどれくらいあるのかが評価できず、中古車の価格に関わってくる部分ですので、自動車メーカーとも共同で研究会を開催しております。こうした取組を通じて、リユースの環境整備を図っていかないといけないと考えており

ます。また、リチウムイオン電池については、特に高電圧であるということや、廃棄の際の安全性、可燃性の問題もありますので、どのような情報提供をすれば安全にリユースができるのかについても今後検討が必要であると考えております。

続けてよろしいですか。

○永田座長 どうぞ。

○小松自動車課課長補佐 細田先生から指摘のございました駆動用モーターについて、ネオジム、ジスプロ等のレアメタルの利用量を削減していくということとリサイクル、2つ方法はあると思うけれども、リサイクルをするのであれば、どうやってバリューチェーンの中でビジネスとして回せるようにするか、国としても考える必要があるというご指摘につきましてはごもっともだと思いますので、省内でも検討を進めていきたいと考えております。

続きまして、大石委員から指摘のございましたクリーンディーゼルのハイブリッド自動車についてですが、こちらはハイブリッド自動車に含まれております。普通のガソリンのハイブリッド自動車とクリーンディーゼルのハイブリッド自動車と何が違うかということ、そこは内燃機関の違いというだけですので、ほかの部分については特に変わらないので、資料5の中で特別に整理はしていないというところです。

あと、できるだけ電池を長持ちさせるためにどうすればいいのかというところは、自工会でご知見がございましたら教えていただければと思います。

大塚委員から指摘のございました資料4の、リサイクル部品の特約が進んでいない状況についてどうするべきかという点ですが、こちら、損保会社から聞いた話によると、リサイクル部品特約の設計、つまり、どれだけの割引率を設定できるのかということが難しく、なおかつ、割引率は最終的には数%にしかならず、それがあまりユーザーにとっては魅力を感じずに選ばれないという状況があると聞いており、リサイクル部品特約を扱う会社も増えないですし、扱っている会社もなかなか契約数が増えないというところで、まだ抜本的な解決策というのが見出せていないという状況だと聞いております。

こちらからは以上でございます。

○永田座長 何かありますか。

○嶋村委員 自工会でございますが、私どもの燃費をよくする走り方というのは、エコドライブというのを一生懸命やっておりますが、電池を長持ちさせる運転方法につきましては、少し調べてご報告させていただきたいと思います。多分一般的には急激なアクセルオン・オフによって電池への負荷が急にかかったり、かからなくなったりというところがございますので、そ

ういうところが一因ではないかと思いますが、技術のほうに確認をさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。どうぞ。

○大塚委員 あまりこだわる気はないのですが、その設計が難しいのは分かりますが、やはりリユース部品の特約を結べるようにすることをぜひお考えいただきたいと思います。つまり、消費者、普通のユーザーからすると、リユース部品を使っても、新品の部品を使っても同じ価格であれば、絶対それは新品の部品を使うに決まっているので、よほど変わった人でない限りそうだと思いますので、そのインセンティブを働かせることをぜひお考えいただきたいと思います。もしユーザーがそういう違いを分かっていたら、数%でもそれなりに効果はあるんじゃないか、影響があるんじゃないかと思いますが、多分それをご存じない方がほとんどではないかと思うので、そういうPRも含めてぜひご検討いただきたいと思います。ありがとうございます。

○永田座長 分かりました。次回以降の議論の中でまたその辺の詳細についてはご報告できるようにしておきます。

以上で今日準備したほうの議題については終わりですが、あと、最初にお約束したように、フリーディスカッションで今日話題になった話とか、あるいはこれまでの分も論点整理でまとめてございますので、関連するお話でも結構ですから、ご意見等を頂戴しておきたいと思えます。よろしくお願ひします。

いかがでしょうか。1回目聞かせていただいて、その後もやりますので、お考えをお決め願ひしますでしょうか。

では、河村さんのほうから出発していきましょう。

○河村（二）委員 手短かに報告いたします。

発炎筒の回収スキームのことです。これは過日、昨年の暮れ、あるシュレッダー業者の団体が私どもに見えまして、これは何かまた怒られるのかなとびくびくしながら対応したんですが、それは案ずるなかれ、そうでなく、非常に最近シュレッダー工程の中で発炎筒が回収されて、火災も随分このスキームのおかげで減っているという報告を受けましたので、改めて、渡辺さんも含めて皆さん方に発炎筒のスキームが生きていることを含めて報告いたします。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。どうぞ、お隣の河村さん。

○河村（真）委員 今日、資料4で配られました日本損害保険協会のヒアリング結果について

という資料、これにはヒアリングの議事録がついていまして、大変興味深く読ませていただきましたが、ヒアリング概要というところできれいに1ページにまとめられているものと、議事録そのものを読ませていただいた印象がすごく違うんですね。すごく割り切れないといえますか、納得できない部分がヒアリング議事録の内容には存在します。そこで、意見というか提案なんですけれども、このヒアリング議事録が本日の会議の資料ということで流れていってしまうのではなく、今後、今日出された論点について引き続き議論されていくにあたって、このヒアリング議事録の細かい内容についても生かされる形で議論がされるということを希望します。

○永田座長 はい、わかりました。細田先生、どうぞ。

○細田委員 2点あります。

1点は、始めに申し上げたときに申し忘れてしまった点です。これは自り法だけの範囲内ではなかなかできないことなのかもしれないけど、非常に関係があるので申し上げます。再生資源をリサイクルしたものを使うという話ですが、自り法は、基本的に3品目の取扱いは法律という形で決まっていますが、その他は市場原理で回っていますよね。ですので、自動車だけじゃないと思うんですが、再生資源を仮に使うにしても、それが再生資源なのかどうなのかというトレーサビリティが必要になるわけですね。つまり、投入する資源が再生されたものなのか、それとも鉱石から製錬されたものなのかが分からないわけですから、どうやって特定していくのが問題となります。再生資源を使いなさいと言った場合、再生資源であることが特定されなければ、部品メーカーも素材メーカーも使いようがないので、トレーサビリティをどう考えるかが重要となります。これはEUでも問題になっていますけど、ここをしっかりとしないといけないと思うのが第1点です。

第2点目は、永田座長が先ほどおっしゃった第1の論点で非常に印象深く聞かせていただきましたが、確かに自動車リサイクルは始め動脈で回っていたものが、鉄スクラップの相場の下落もあって、いわばバズ、静脈系の世界になった。それが、今度新しい世界は動脈にあるかもしれない。でも、それは単に戻ったのではなくて、非常に質が変わった動脈の世界だと私は思うのです。そのときにどういう絵を描くのかというのが私は非常に重要だと思います。そのときにやはり見なければいけないのは、やはりEUだと思います。全てEUがいいというのではなくて、EUは各国によって違うわけですが、基本的に市場で回っていくところが多いわけですね。この間、EUの報告書を見てびっくりしたのは、ドイツのリサイクルシステムは、もはやEPRではないと書かれてあるわけです。つまり、ちょっと僕は極端だと思うんですけど、市場原理で回っていて、要するに、昔のままの市場原理じゃなくて質の上昇した市場原理を使

っているという報告があるわけです。現にリサイクル率も当然昔より上がっているわけですよ。そういう意味で、我が国は同じことをやるというのではなくて、EUがどうしてそういう新しい動脈系の形でものを回すようになっているのかというのは、EPRの実施の仕方にとっても非常に参考になる。最後ですけど、よく言われるのは、日本はリサイクルは立派だ。でも、高いじゃないかと。EUは市場原理で回っていますよ。オランダは違います。多分40ユーロぐらい取っていると思いますが、その他は市場原理。その辺の違い、ステップアップした動脈でリサイクルを進めていくという、そういうところがやはり見習うべきところはあるかと思えます。

以上です。

○永田座長 どうも。どうぞ。

○松八重委員 全体を通して3Rの質の向上というのは全くもってうなずくところであるのですが、じゃ、どうやるのと。素材の循環を考えたときに、既にもう90%以上それを達成しているとするならば、さらに質の意味で向上させるとするならば、高度な選別と、持っていった先がどのようにそれを回収、再資源化をするかというマッチングをうまく働かせることが恐らく重要なんだろうと思っております。

自動車の金属資源の循環という観点でこれまで研究を進めていて、いつも困難にぶち当たっているのは、資源循環に関わるステークホルダーの間での情報共有が非常に難しいという点。素材を生産しているところと、部品を組み立てているところと、廃自動車を解体しているところと、また回収物を再資源化するところの間で何がどう動いているのか、何がどこに向かっていくのかという情報共有というのは非常に困難である。確かに一部の解体業者の方々は、ご自身の施設をうまく適用させて、中に何が入っているのかというのを同定して、それをうまく使ってくれるところに高く売るといようなことをご努力なされているところもあるかと思うんですけども、それが別に全体で行われているわけではない。やはりその情報共有、情報を蓄積することそのものにも非常にコストがかかりますので、これまで以上にやはりリサイクル、素材の循環効率を上げようと思った場合は、この情報共有の仕組みというものをどこかでうまくつくる必要があるんだろうというふうに私は感じております。

先ほど永田座長がおっしゃられた、これはJARCの役割なのか、自工会の役割なのかかわからないですけど、もしかしたら、また違う第三者なのかもしれませんが、こういった、何がどこにどれだけ使われているのかというふうなところをもう少し情報共有するような仕組みというものを、全体のステークホルダーが集まる場で検討していただければ、資源循環のさらなる

高度化というものが図れるのではないかというふうに考えております。

もう一点は、LCAの立場からすると、何が使われているのかというところ、例えばこれが組み立てのところでしたら、高価な、希少な資源をなるべく使わないという立場というのは全くもってそれは正当化されるような気はするんですけども、静脈のほうまで考えた場合には、あまりにも使われている量が少な過ぎると、今度は回収・再資源化をするインセンティブが薄れるというようなこともあります。白金のようなものに関しては非常に高価なものですので、本当に微量であったとしても、多分徹底的に回収・再資源化を図ると思うのですが、じゃ、これがナノ化されてものすごく量が少なくなったときに、大半が残さになりますよとなった場合は、じゃ、もう回収しないから、もうそれは埋め立ててしまえとなるかもしれない。数百万台流通する自動車に積まれている希少元素が拡散・散逸する量というのはやはり無視できないものであると思うんですね。なので、使われている量がはたして技術的に、経済的に資源化できる量なのか、それがそのときの技術と、そのときのマーケット、もちろんマーケットの状況というのは常に変わると思いますけれども、最低水準であったとしても、回収するメリットがあるような量なのかというのをある程度静脈と、ここもやはり情報共有だと思うんですけども、しながら、どこかで一本筋を通した循環の姿というものを考える必要があるのではないかとこのように思っております。

以上です。

○永田座長 はい。武藤さん、どうぞ。

○武藤委員 佐藤委員からちょっとお話があった件とつながって私の意見なんですけど、佐藤委員の意見をお聞きしていると、今の自動車リサイクル法は、ユーザーが払ったお金を1対1の対応で預託金としてリサイクル促進センターが管理をして、それをまた再配分をするというシステムなんですけど、このシステムを決める前に、環境審議会のほうでA案、B案という2つの提案がなされて、A案というのが1対1の方式で、B案というのは、佐藤委員のおっしゃった、全部プールすると、それをまた配分する。だから、ひもつきではないと、そういうスタイルの利用のほうの方が勝手もいいし、スモールサイジングできるのでコストも安いからリサイクル料金を安くできるというメリットがあると思うんですけど、なぜそれが採用されなかったかというのは、当時、財務省のほうの意見をお伺いすると、税金がかかるよと、そのプールしているお金の税金がかかるよ。だから、メーカーがお客さんからもらったお金をプールしていれば税金の対象だよと、そういう話で、残念ながらその方法はとられなかった。ということは、それが今も同じ状況なのか、今の税制では、そこを何とか解決できる道があるのかどうか、それがあ

ということであれば、ぜひそのB案というんですかね、プールをしてそれを再配分することを考えたほうが、ここの審議会でいろいろな意見を集約して考えたほうが、より高度なリサイクルができるのではないかというのが私の意見です。

○永田座長 森谷さん、どうぞ。

○森谷委員 ありがとうございます。少し先走ったことを申し上げてしまうのかなと思いはりませんが、次回、論点ペーパーについて議論ということだと思います。そこで、次回は資料3-1の今日の前にあるままで議論をされるのか、それとも、先ほどの事務局の説明では、リサイクル関係、つまり論点の(1)の②リサイクルの質の向上については大変たくさんの意見がありましたが、2行でまとめられています。次回はもうちょっと肉厚というか書き込んだような形で議論を進めるのかどうかをお伺いしたいと思いました。

○永田座長 渡辺さん、どうぞ。

○渡辺委員 今日とは別に発言するつもりなかったんですが、河村さんにああいうふうに言われて、あれが全員に刷り込まれちゃうと非常に心外なので一言反論しておかなくちゃいけません。どなたからどういう形でお聞きしたか知りませんが、今のあるシステム、ようやく河村さんのところともご相談しながらつくったんですけども、我々、去年の夏にアンケートをやった段階では、もちろん一部では有効に活用されている部分もありますが、実態的にはほとんど余り変わっていない状況が続いています。したがって、仏つくって魂入れずじゃ困るので、事前回収物品と、これ具体的な議論はこれからやることですからあれですけど、あの発言だけ残っちゃうといけないと思いますので。

それからもう一つ、これも今後の議論についてですけども、先ほど赤穂さんから大分前にお話ありましたけども、鉄の価格が上がる。そうすると、いってみれば、破碎業が採算がよくなる。必ずしもそうではありません。この辺は皆さん一般的に言うとは非常に誤解しているところがありまして、鉄スクラップの値段が7万円になったとき、この審議会でも隣に座った方が、よかったですねと言うんです。1万円まで落ちると大変ですねと言うんですが、あくまでこれ値差の問題でして、買いと売りのあれですから、必ずしも高ければ儲かる、安ければだめということではなくて、重要なのはトレンドなんですね、上がりか下がりかということですので、その辺もちょっと今後の議論で前提になりますので、お話をさせていただきました。

○永田座長 どうも。質問のあった項目について、今後の議論の進め方をちょっと紹介していただけますか。

○山口リサイクル推進室室長補佐 今、森谷委員から、今後の議論ということでご意見ありま

したけれども、資料3-1は各論、個別の論点をどういった項目かと示したものですので、各論点についてももう少し踏み込んだ内容のものを用意していく予定です。

○永田座長 よろしいでしょうか。今の予定ですと、3回ぐらいに分けてそれぞれの項目を議論していただく。ここに1、2、3と出てきていますが、大体こんな感じでしょうかね。次回以降というところで……最後のところに検討のスケジュールというのがある、そこを見ていただくと、次回以降のところに、自動車における3Rの推進・質の向上、それから②が自動車リサイクル制度の安定化かつ効率的な運用、今後の自動車リサイクル制度の在るべき姿。②はまたこれ2つに分ける可能性もあるのかな。

○山口リサイクル推進室室長補佐 はい、ございます。

○永田座長 ということで、大体3回分か、あるいはプラス1回ぐらいあるかもしれませんが、状況によってはですね。それぐらいで議論をしていくということで、次回は自動車における3Rの推進・質の向上という部分ですね、ここをもう少し、この論点ペーパーも詳しくした形で議論のシーズにさせていただけるかなというふうに思っています。よろしいでしょうか。

あとほかにはいかがでございませうか。よろしいでしょうか。

私がこの発言をしちゃいけないのかもしれませんが、前からちょっとそういう思いがありまして話をさせていただきますと、自動車リサイクル法、ほかのリサイクル法もそうですけど、ちょっと大塚先生には気になる話かもしれませんが、私は無くすためにつくった法律じゃないかという思いがあって、今回も、先ほどフロンの話がありましたし、それからエアバッグの話も出てくるでしょう。そういう意味では、DFEの進展によってそういうものが基本的には指定回収物品なりにならずには除かれていくという流れがあると、法律はそれだけ軽くなっていくのですが、私はそれでいいんだと、そっちの方向が正解なんだという気がしておりまして、そういう意味では、いずれ自動車リサイクル法というのは無くてもいい時代が来る。それが循環型社会に向かう方向性かなというふうに理解をしております、この辺がちょっとこれからの取扱いの基本的なところにも関わってくるのではないかな。それは議論の対象ですのでいろいろやっていただくとありがたいなと思っております。

他のリサイクル法絡みの話も共通的な認識を私はそう思っていますので、ちょっと異例の発言かもしれませんが、ご紹介だけさせていただきます。

あといかがでしょうか、ほかにご意見があれば。次回から本番の論点の個別の議論に入りますので、よろしく願いいたします。

それでは、最後に事務局のほうから、資料の取扱いとか今後の日程の話をさせていただきます

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、本日の議事録については、発言者を記名したものを後日、各委員へ配付し、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。

今回は、先ほどお話がありましたが、本日皆様からいただいた意見を踏まえて整理した論点をお示しするとともに、個別の論点についてご議論を深めていただく予定でございます。議題等の詳細につきましては、委員の皆様には改めて事務局よりご連絡させていただきます。次回は3月25日水曜日の14時から開催する予定でございます。会場については、追って事務局からご連絡させていただきます。

以上です。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、どうも長時間にわたりましてご議論いただきありがとうございました。

これで本日の議論を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。

午後3時47分 閉会