

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43回合同会議

平成27年9月14日（月）

午前10時01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並びに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43回合同会議を開催いたします。

本日、委員の皆様方におかれましては、ご多忙にもかかわらずご出席いただき、誠にありがとうございます。本合同会議は両審議会を合わせまして27名の委員で構成されております。本日は現時点で19名、予定委員のご出席いただいております。また、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15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、報告をいたします。読売新聞社、滝田委員にかわりまして、吉田委員でございます。

○吉田委員 よろしく申し上げます。

○山口リサイクル推進室室長補佐 次に、本日の欠席委員の報告をいたします。伊勢委員、河村真紀子委員、久米委員、柚谷委員、中川委員、松八重委員、村上太助委員、横田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。

次に、事務局側にも変更がございましたのでご紹介をいたします。環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部企画課リサイクル推進室長の田中でございます。

○田中リサイクル推進室長 田中でございます。よろしくお願いたします。

○山口リサイクル推進室室長補佐 続きまして、経済産業省製造産業局自動車課リサイクル室長の保坂でございます。

○保坂自動車リサイクル室長 保坂でございます。よろしくお願いたします。

○山口リサイクル推進室室長補佐 同じく自動車課課長補佐の相沢でございます。

○相沢自動車課課長補佐 相沢でございます。よろしくお願いたします。

○山口リサイクル推進室室長補佐 同じく自動車課課長補佐の西田でございます。

○西田自動車課課長補佐 西田でございます。よろしくお願いたします。

○山口リサイクル推進室室長補佐 引き続いて、配付資料の確認をいたします。お手元に資料1から資料6と参考資料として1から18をお配りしております。また、傍聴者におかれまして

は、パブコメを除く本体資料はホームページに掲載しているところがございますが、お手元に参考資料並びに資料3-1を配付させていただいております。不足がございましたら事務局までお知らせください。

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、おはようございます。お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

それでは、議題に入ります。

本日の議題は、資料1に示してあります議事次第のとおり、大きく2つでございます。まず、前半ご審議いただくのは議題の1番目、自動車リサイクル制度の評価・検討に関する報告書についてでございます。

報告書（案）については、前回、委員の皆様からいただいたご意見を踏まえて修正を行った後、パブリックコメントに付しております。その結果の整理並びに報告書に基づく今後の対応についてご審議いただきたいと思います。

それでは、まず事務局から説明をお願いします。

○山口リサイクル推進室室長補佐 それでは、資料3-1、3-2、3-3を用いて説明をさせていただきます。

まず、パブリックコメントの結果に関してご説明させていただきたいと思います。資料3-1をご覧ください。

パブリックコメントでございますけれども、平成27年7月24日から8月24日まで約1カ月、募集しております。経産省、環境省ホームページで募集をしたものでございます。意見数でございますが、約53件ございました。内訳でございますが、企業から37件、また個人・その他から16件というところでございました。

意見の主な概要についてまずご説明させていただきます。

まず、1ポツや16、32、33、34でございますが、フロン類の対策の推進に関する意見がございました。具体的には、フロン類の再生・回収・利用を進めていくべきではないか、また、低GWP冷媒の回収もするべきではないかというところが意見としてございました。

これらに関しましては、まず新冷媒に関しましては、フロン対策全体での議論ということで考えております。また、一方で、フロン類の再生利用に関してでございますが、資源の価値を

踏まえながら適正処理を進めていきたいと考えているところでございます。

続きまして、意見でございますが、ASR、また使用済自動車の発生抑制に関する意見も多くございました。資料3-1でいきますと、2番、4番、8番、9番、21番、46番でございます。これらに関しましては、ASRの発生抑制に賛同する意見と、一方で、車の廃車減少、また輸出の増加に対する懸念が多く示されたところでございます。ASRの発生抑制に関しましては、賛同する意見ということで報告書の内容に記載されているところでございますけれども、一方で、廃車が減ってくるというところについては、国際的な流通も含めまして、中古車のリユースそのものが環境保全上、支障があるものではなくて、規制されるものではないということと考えているところでございます。別途、途上国のリサイクルについて国際的に支援されていくものと考えております。

続けて、3番でございますけれども、ASRの処理技術分類に関する意見がございました。こちらに関しましては、ASRの最新化技術の分類というものがこれまでとの整合性がどうなっているのかという意見でございます。これに関しましては、ご指摘を踏まえて報告書の修正をさせていただいております。

資料3-2が報告書でございますけれども、こちらの9ページにASRの再資源化フローを掲載しております。このフローでございますけれども、ASRが製錬、ガス化熔融等の施設に投入されているわけでございますが、これらがこれまでの自動車メーカーによる分類とどう違っているのかというところを、注釈でございますが、※4ということでつけさせていただいております。これまで大きく、ASRの再資源化施設に関しまして5分類しておりました。燃料代替+原料化ですとか、素材選別+燃料代替というものでございましたが、これの対応に関してはこちらに記載したとおりとなっているところでございます。

このほか、またパブリックコメントに関してご説明させていただきます。このほかどのような意見があったかというところでございますが、例えば車の素材、部品、設計、また、車に再生資源を利用するといったことに関する意見が多くございました。例えば7番、12番、13番、14番、15番、17番、24番といったところでございます。これらに関しまして、素材製造、燃費、リサイクルでの環境負荷をどうやって定量化してユーザーに発信していくべきか、また、メーカーの責任においてこういった素材選択や電池、CFRPのリサイクルをするべきではないかというところのご意見がございました。これらに関しましては、一義的にはそのような設計に関しましては、メーカーの責任において評価・判断されるものと考えているところでございますが、環境配慮設計の効果ですとか、こういったものはユーザー選択につながるものでござい

ますので、報告書においても情報発信などのあり方において検討していく予定ということで考えております。

このほか多かった意見としましては、引取業者のあり方、リサイクル料金の負担に関する意見が多くございました。25番、26番、27番、29番、50番、51番、52番といったところでございます。これらに関しましては、報告書においてもこれまでご審議いただいているところでございまして、この意見も踏まえまして今後の対策を推進していく予定でございまして。

このほかリユース・リサイクルに関する意見ですとか、不法投棄、不適正処理、移動報告に関するもの、また、国際展開に関する意見がございました。これらに関しましては、報告書において論点を網羅しているものと考えておりまして、今後対策を推進していく予定でございまして。

また、特預金の使途に関する意見もございました。31番、36番、37番といったところでございます。特預金の使途をもう少し増やすべきではないかという意見でございまして。これらに関しましては、原則的にはユーザーから預託された公益性の高い資金であるということを踏まえまして、報告書にも記載がございまして、リサイクル料金の低減につながる使途への出捐を優先することを念頭に検討してまいりたいと考えているところでございます。

以上がパブリックコメントの結果の報告でございまして。これを踏まえまして、資料3-2の報告書に関しましては、繰り返しになりますが、9ページ目のASRのフローに関して注釈を載せる修正したところでございます。

続きまして、資料3-3、今後の進め方についてです。これまでご審議においても、報告書の検討事項について、今後どのようにしていくのかというようなご指摘がございましたので、資料3-3並びに資料3-3の別紙を用いて説明させていただきます。

報告書に関しましては、実現に向けた課題と具体的取組に多くの項目が記載されています。それらに関しまして、まず資料3-3の別紙では報告書の項目に沿って取組主体、また今後の進め方を記載しております。この中で特に今後検討が必要な項目を取り上げたのが資料3-3でございまして。

まず、1. の3Rの推進・質の向上に向けた検討・取組についてでございまして。これに関しましては、資料3-3の別紙の通し番号でございましてけれども2番、3番、4番、6番、8番、9番が関係するところでございまして。これらの項目に関しましては、国が中心となって有識者・関係者と連携しつつ検討を実施し、取組を進めていく必要があると考えております。主な項目としましては、環境配慮設計の推進、その活用といったところ、再生資源の需要と供給の

拡大、また、自動車リサイクル全体の最適化を通じたリサイクルの質の向上、またリユース・リサイクルの推進・質の向上の進捗状況の把握・評価といったところでございます。また、自動車に含まれる有害物質の削減といった項目を対象として検討を今後進めていく予定でございます。

2. でございます。情報発信・共有のあり方等に関する検討・取組の実施に関しても今後重点的に進めていく予定でございます。制度においてユーザーはリサイクル料金を負担し、使用済自動車を引き渡す重要な役割を果たしています。このような背景のもと、報告書においてはユーザーへの情報発信等の取組に関して多くの指摘があったものと考えております。具体的には、資料3-3の別紙の4番、5番、10番、11番、19番といったところでございます。これを踏まえまして、今回JARCが中心となってユーザー、関係事業者、自動車製造業者等、自治体、国に代表される関係主体が連携して、制度における役割を改めて確認し、情報発信・共有等のあり方について検討を実施して、取組を進めていきたいと考えているところでございます。

検討項目については、資料3-3別紙の繰り返しになりますが、環境配慮設計または再生資源活用が進んだ自動車のユーザー選択の促進というもの、また、リユース・リビルド部品等のユーザー選択の促進、リサイクル料金、使用済自動車の価値等に関するユーザーの更なる理解を通じた適正処理の推進、JARCが管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータの活用・発信、このような項目を考えているところでございます。

資料3-3の別紙をご覧ください。先ほど挙げたもののほかに何点か検討項目がございますので、簡単にご紹介させていただきたいと思っております。

まず、1. でございますが、環境配慮設計の推進とその活用に関しましては、関係主体において今後、コミュニケーション、フォローアップ等を実施していただき、そのフォローアップに関しては合同会議に報告いただきたいと思いますと考えているところでございます。

2番、3番、4番に関しましては、先ほど説明しました検討会を中心に、国等、JARCを中心に検討を進めていくところでございます。

また、5番に関しましては、リユース・リサイクル部品に関しましては、補修用リサイクル部品の規格化に関しまして既に解体業者が検討を開始してございますので、この進捗状況を合同会議に報告していただく予定でございます。

また、6番の有害物質削減の対応に関しましては、自動車製造業者等における取組についても合同会議において報告していただきたいと思いますと考えているところでございます。

めくっていただきまして、7、8、9でございます。これらに関しましても、8番、9番に

関しましては特に国が中心となって検討を実施したいと考えているところでございます。

10番、11番でございますが、引取業者のあり方についてでございますが、こちらもJARCが中心となって関係主体との連携を図りながら検討を進めていきたいと考えているところでございます。

めくっていただきまして、12番、13番、14番でございます。これらに関しましては、関係主体、国、自治体等でございますけれども、検討の取組を実施して、進捗状況を合同会議に報告していきたいと考えているところでございます。

15番、16番、17番についてでございますが、災害・事故発生の対応でございますとか、監督等の強化でございます。これに関しましても関係主体において適宜、検討の取組を実施して、進捗状況を報告していきたいと考えているところでございます。

発炎筒への対応の強化でございますが、こちらに関しましても国において関係省令改正などを実施して、結果に関しては報告していきたいと考えているところでございます。

めくっていただきまして、19番、20番、21番、JARCの機能の一層の発揮というところでございますが、先ほどもございましたが、JARCが中心となって関係主体と連携を図りながら検討するというところ、また、費用分担のあり方に関しましては、引き続き合同会議において継続した検討を実施したいと考えているところでございます。JARCの運営の評価に関しましては、JARC内においてPDCAサイクルの強化に関して検討して、取組を報告していただきたいと考えているところでございます。

9ページ目、特預金の使途に関してでございます。特預金の使途に関しましては、指定法人業務の使用範囲に関しましては、JARCの資金管理業務諮問委員会において継続的な審議を行うということ、また、リサイクル料金、再生資源を用いた車等の割引に関しましては、有識者・関係者と連携しながら検討を進めていく予定でございます。

また、23番でございますが、リサイクル料金の内訳の公表に関しましては、国においてルール化を実施して、それに基づいてメーカーにおいて報告をいただきたいと考えているところでございます。

25番でございますが、リサイクル料金の黒字の抛出でございますが、関係主体において取組を実施していただきたいと考えているところでございます。

めくっていただきまして、自動車リサイクルの変化への対応と国際展開に関してでございます。次世代車への対応、また国際展開でございますが、関係主体において取組を実施する、また国が中心となって取組を実施し、合同会議に報告をしたいと考えているところでございます。

資料3-1、3-2、3-3の説明に関して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。

それでは、ご意見、ご質問をよろしくお願ひします。おありになる方はお手元の名札をまた立てていただけますでしょうか。順次こちらから指名申し上げます。いかがでしょうか。

それじゃ、鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 資料3-3の別紙で今後どういうふうに見直ししていくかということをご報告いただいて、ありがとうございました。この中でほとんどが合同会合に報告というふうになっているんですが、これはきっと1年後の来年開かれる会合で報告されるんだと思いますけれども、そのときにこのリサイクル制度に関わるそれぞれのプレーヤーの方、例えばこの1年間、解体業者さんやディーラーさんはどんなふうにして、どういうことをして、どこまでできたのか、目標はどこだったけどできなかった場合は、それはどういう課題があったのかというところをそれぞれのところから報告していただくと、より消費者の側から見て、どういう課題がまだ残っているのか、どこまで進んだのかというのがよくわかるんじゃないかと思いますので、ぜひそういう形で1年後に報告をしていただけたらと思います。

○永田座長 はい、わかりました。

あと、いかがでしょうか。

どうぞ、酒井先生。

○酒井委員 同じく資料3-3、1と2とこの3Rの推進・質の向上、情報発信・共有というところでは、小分けしてお書きになられているところは、今後の2のほうがJARCを中心にあっていくところがあるので、これで結構だと思うんですが、この1と2のつながりは結構大事じゃないかなというふうに思っておりまして、情報発信・共有というのが決してユーザーに向けたものだけではないというところが気になっております。特に、再生資源の利用拡大であるとかリサイクルの質の向上という意味では、ユーザー以外の実際のプレーヤーの方々、多くを関わられるわけですし、その方々の役割というのはやはり非常に重要です。そこにいかに適切に情報が提供されるかということがこれまでも盛んにやはり指摘されてきたところだと思います。

そういった意味で、この1と2をつなぐための接点部分をやはり大事にさせていただきまして、その上でこの2の検討のほうにも適宜そういう情報が入るようにされるというのが大事じゃないでしょうか。特に、つなぐための指標が、やはりこの制度できてから使ってきた指標では、ちょっと不十分のところは出てき始めていると思います。それプラスアルファの適切な指標は



何かということも、この1の検討の中で十分に検討していくということが大事じゃないかというふうに思っております。

○永田座長 はい、わかりました。どうもありがとうございました。

ほかにはいかがでしょうか。

もしよろしければ、後で1番目の議題と2番目の議題、まとめてご意見頂戴しますので、そのときにご発言いただくということで、前半のこの議題の1のほうは締めさせていただきますが、よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして議題の2番目、後半になります。毎年検討いただいているものがございます。今年度は平成26年度の自動車リサイクル法の施行状況等についてということでご審議願います。

まず、資料4に基づき事務局より説明していただいた後、引き続き関係団体のほうから説明をお願いします。じゃ、どうぞ。

○山口リサイクル推進室室長補佐 それでは、お手元の資料4、自動車リサイクル法の施行状況についてご説明させていただきます。

ページをおめくりいただきまして、1ページ目でございます。こちらはリサイクル法の概念図でございますので、説明に関しては割愛させていただきます。

2ページ目でございます。自動車リサイクル法の施行状況の概要でございます。

後ほど細かく説明させていただきますが、概要としましては、まず(1)の全体の状況でございますが、26年度の引き取り台数としては330万台程度、昨年が、25年が343万台でしたので、大体横ばい程度でございます。③の再資源化状況でございますが、シュレッダーダスト、エアバッグともに法定の目標を達成しているところでございます。

(2)のリサイクル法の事業者登録許可の状況でございますが、これも後ほど説明をさせていただきますが、全体としては減少傾向にあるところでございます。

(3)預託の状況でございます。新車登録時の預託がやはり多くございまして、530万台程度、額にして549億円程度が新車時に預託されておりまして、合計としては554億円預託されているものでございます。②でございますが、今の預託台数としては総台数として7,843万台、額にして8,408億円が預託されているところでございます。輸出返還は150万台程度ありまして、額にして186億円程度、輸出返還がございました。

(4)不法投棄対策、不適正保管の状況でございますけれども、実績に関しましては7,226

台として、ストックとしては横ばいでございます。一方、100台以上の大規模案件はやや増加ということでございます。離島対策支援でございますけれども、ほぼ例年どおり予定しております、27年度も同数程度、支援を予定しているところでございます。

それでは、具体的な説明に3ページ目から移らせていただきます。

3ページ目は、自動車メーカーによる再資源化等の実施状況についてでございます、まず、その処理体制についてでございます。メーカーにおいては、フロン類、エアバッグ類、シュレッターダストを引き取り、これらを確実にリサイクルする体制を整備していただいているところでございます。参考資料1にはその体制についてございますので、後ほどご参考いただければと思います。こちらに関しましては、自動車再資源化協力機構が一元的にフロン類、エアバッグを引き取って、リサイクルを実施しているところでございます。

一方、シュレッターダストに関しましては、規模の利益によるコスト削減や破砕業者の業務円滑を背景に、2チーム制においてリサイクルを実施しているところでございます。ART、THの2チームでやっているところでございますけれども、(ウ)はその体制についてでございます。シュレッターダストに関しましては、例えばARTが69施設ございまして、THチームは58施設あるところでございます。また、全部再資源化に関しましては、ARTが202コンソーシアム、THのほうは310コンソーシアムというところで、競争を図りながらシュレッターダストの処理をやっているところでございます。

続きまして、4ページ目でございます。

使用済自動車の引き取り台数について、先ほどもございましたが、25年度に比較しますと大体横ばい程度というところでございます。②の自動車の使用年数でございます。こちらに関しましては、法施行時以降、徐々に延びてございまして、26年度は14.6年というところでございまして、ユーザーにおいては長期化の使用の責務等ございますけれども、使用年数が延びているところでございます。③中古販売台数でございますけれども、やや減少したところでございます。④オークションの流通台数でございますけれども、こちらに関してはやや増加しているというところでございます。⑤の中古自動車輸出状況でございますが、輸出台数、近年、ミャンマー等のアジア、アフリカ向けの輸出台数が増加しているというところで、増加傾向にあるところでございます。

おめくりいただきまして、5ページ目でございます。3品目の再資源化等の状況でございます。繰り返しになりますが、3品目とも各社においてASR、エアバッグともに基準を満たしているところでございます。

①の3品目の状況でございます。後ほどシュレッダーダストに関しては説明させていただきますので、エアバッグ、フロン類についてでございます。エアバッグ類に関しましては、取り外し回収が40万台程度、車上作動処理台数が200万台程度と、概ね6台のうち5台が大体、車上作動されているというところでございます。フロン類に関しましては、回収業に関しては合計で790トン、台数にして290万台程度がフロン類の回収が行われているところでございます。

②メーカーのリサイクル率についてでございます。これに関しましては、参考資料4に各社のリサイクル率等がございまして、こちらをご覧くださいと思います。参考資料4に各自動車メーカー等のリサイクル率及び収支の状況を載せているところでございます。リサイクル率についてでございますけれども、自動車破碎残渣、エアバッグ類、フロン類の25年、26年の結果を載せているところでございます。自動車破碎残渣に関しましては、各社ともに96%を超えているところでございます。また、エアバッグ類に関しましても、各社ともに93%以上というところになっているところでございます。

右側にはメーカーによる収支の状況を載せているところでございます。各社におきましては、払い渡しを受けた預託金並びに再資源化に要した費用がこちらに載せているところでございます。また、右から2列目にはその収支でございます。こちらに関しましては、総額でメーカーに対して343億円、払い渡しがあり、実際にかかった費用としては303億円、収支としましては40億円、リサイクル料金に余剰が生じたところでございます。こちらに関しましては税引き前の額となっているところでございます。これらに関しまして累計でございますけれども、これまでの収支の合計としましては128億円程度、こちらも税引き前のものでございますが、払い渡しを受けた預託金並びに要した費用への差額が生じているところでございます。

おめくりいただきますと、これまでメーカーによる値下げの経緯を載せているところでございます。リサイクル料金に関しては年々値下げ傾向にあるところがおわかりいただけるかと思っております。こちらのグラフに関しましては値下げ車種数の推移でございまして、割合にして85%程度は値下げを行っているというところでございます。

また、その個別の事例がおめくりいただきますとございます。車種のモデルチェンジによって値下げ幅には幅がございまして、このような車種、旧モデル・新モデルの切りかえのタイミングで値下げを行っていただいているというところでございます。

参考資料4の説明は以上でございまして、資料4の説明に戻らせていただきます。

6ページ目でございます。シュレッダーダストの処理状況についての説明に移らせていただきたいと思っております。

シュレッターダスト、ASRでございますけれども、27年度以降、基準である70%を大幅に上回るリサイクル率を達成している状況でございます。この表でございますけれども、一番右下でございます。全メーカーを合わせた形のリサイクル率でございますが、97.1%というところでございまして、法施行当初は61%程度だったものが97%に達しているところでございます。

これらに関しましてでございますけれども、発生量に関しましては、表の一番上でございますが、全体で57万トンでございます。台数にして310万台。1台当たりのASR重量でいきますと、185.4キログラムでございます。これらに関しましては、法制施行当初から若干の微増、近年だと横ばいというところでございまして、ASRに関しては発生量に関しては横ばいでございます。

一方、認定全部利用についてでございますけれども、これらに関しては昨年に比べて若干増加しておりまして、全部利用率、下から2番目の行でございますけれども、5.3%と、ASRを発生させないリサイクル方法である全部再資源化に関しても若干増加傾向にあるところでございます。

(イ)のチーム別のリサイクル率の状況でございます。チーム制による競争環境もございまして、両チームで見た場合に、両チームとも昨年から上昇しているところでございます。THチームでは96.8%、ARTチームでは97.5%のリサイクル率を達成しているところでございます。

(ウ)は、チーム別の稼働施設の状況でございます。再資源化施設の数の比較でございます。THチームが58施設、69施設がARTでございまして、うち、リサイクル施設に関しましては49と53、併用している施設が48施設程度ということでございます。

おめくりいただきまして、7ページ目でございます。

(エ)自動車由来の最終処分量の状況でございます。ASRに関しましては、主に3つのフローがございます。リサイクル施設に投入されて、そこから排出される残渣、②でございますが、焼却施設に投入されて排出された残渣、また、埋立施設に直接投入されたASR、これらのものが最終処分、埋立処分されているところでございますけれども、26年でございますが、今回初めて焼却施設に直接投入されるもの、また、埋立施設に直接投入されるものがゼロになりまして、一定のリサイクルを行っている①の施設に全て投入されて、そこから出た残渣のみが、④でございますが、最終処分されているところでございます。結果としまして、⑤の1台当たりの最終処分量でございますが、1台当たり5キログラムというところでございまして、法施行当初は1台での埋立量が64キログラム程度あったものが5キログラム程度まで減少傾向

にあるところでございます。

(オ)の全部利用に関する状況でございます。全部利用に関しましては、一部、破碎工程からのガラ輸出というものが減少しているところでございますが、全体としては増加傾向にあるところでございます。

ここまでの自動車の再資源化の状況ございまして、続けて8ページ目からが自動車リサイクル法の事業者の登録許可状況でございます。

①登録許可の状況でございます。26年度末の状況でございますが、いずれの業者においても減少傾向でございます。合計としましては5万3,000ということで、25年度末に6万1,000程度いた業者が5万3,000程度まで減少しているところでございます。

②に関しましては、情報管理センターへの事業者登録の状況でございます。若干、数字に誤差がございますが、これはセンターへの登録・更新の時期の誤差等が要因でございます。ただ、これに関しましては、システムの更新、変更を行っておりますので、今後、これらに関しては一致ないしは②の数字のほうが少なくなる見込みでございます。

おめくりいただきまして、9ページ目でございます。

自治体による業者への行政処分等の状況でございます。地方自治体においては定期的に立入検査等を実施していただいております。平成26年度は全国的に一斉に立入検査等も実施していただいたこともございまして、指導・勧告等が増加しているところでございます。表でございますけれども、例えば関連事業者全体での指導・助言の数でございますが、1,200件と平成25年に比べますと300件程度増加しているところでございます。また、勧告・命令に関しましても4件から9件ということで、増加傾向でございます。また、解体業者に関しましては、取り消しが6件程度あったというところでございまして、自治体においては厳しく行政処分等を実施していただいているところでございます。

②は、平成26年度の取り消し処分等の事例を載せているところでございます。例でございますけれども、例えば変更届を出さずに使用済自動車、また解体した自動車の部品などを保管していた事例があったということ、また、欠格要件に該当した事例、また、虚偽の移動報告をしていた事例というものが取り消し処分等の事例であったということでございます。

平成26年度は告発等の事例はございませんので、10ページ目の事案に関しては説明を割愛させていただきます。

11ページ目からがリサイクル料金の預託状況についてでございます。リサイクル料金に関し

ましては、不法投棄の防止、預託手続の簡便性の観点から、原則、新車購入時の預託が主になっているところでございます。②の表がその実績についてでございます。平成26年度は新車登録時に530万台、車検時預託はもう既にごさいませんので、引き取り時預託が9万5,000台程度、計539万台が預託されているところでございますが、これらの割合に関しましては、相対的に引き取り時預託が減少している傾向にあるかと思えます。額にして554億円程度が預託されたところでございます。③は、その預託台数、預託金残高の合計でございます。繰り返しになりますが、預託台数で7,843万台、預託金額にして8,408億円が預託されているものでございます。

12ページ目でございます。預託されたリサイクル料金がJARCにおいて管理された後、払い渡しメーカー及びJARCに対して払い渡されているものでございます。ASR、エアバッグ、フロン類、情報管理料金がございしますが、件数にして1,199万件が払い渡されておりまして、額にして357億円が払い渡されているところでございます。

おめくりいただきまして、13ページ目でございます。

リサイクル料金の運用状況についてが②でございます。運用に関しましては、国債、政府保証債、格付制限あり債権の運用を当初していたところでございますが、今現在は国債及び政府保証債のみでの債権の新規取得をしているところでございまして、比率にしましては国債が主でございます。約928億円、新規取得債権をしているところでございます、国債に関しまして。合計で1,000億円程度の新規取得債権でございます。

③輸出返還の状況でございます。26年度は輸出返還されたものは150万台、額にして186億円が輸出返還されているところでございます。これまでの累計では951万台、額にして1,097億円がこれまで輸出によってリサイクル料金の返還がされているところでございます。

14ページ目でございます。使われなかったリサイクル料金、使う見込みのなくなったリサイクル料金である特定再資源化預託金の発生状況についてでございます。平成26年度でございますが、ASRに関するもの、エアバッグに関するもの、フロン類に関するもの、それぞれございますけれども、合計で116億円程度ございました。特預金になったものでございます。金額で一番多かったものがASRでございます。74億円程度でございます。これらは例えば全部再資源化等によってASRのリサイクル料金が不要になったものなどが挙げられます。これまでの累計としましては、利息を含まない額でいきますと159億円が特預金になっているものでございます。

⑤は、特預金の出捐の状況でございます。26年度に関しましては、資金管理法人に230万円、指定再資源化機関、これは例えば離島対策支援等に関して1億5,000万程度充てられておりま

して、合計にして1億5,000万円程度、特定再資源化預託金の出捐をしているところでございます。資金管理業務に関するものに関しては、番号不明の被災自動車に対して約200万円充当したものでございます。これまでの累計では、合計でございますけれども、52億円、これまで特預金としての出捐があったところでございます。

15ページ目でございます。リサイクルにおける情報の流れでございます。リサイクルシステムでございますけれども、システム立ち上げ以後、厳格に使用済自動車の工程を電子マニフェスト制度で管理しているものでございますけれども、小規模のトラブルはあったものの、大きな事故はなく、安定的に稼働しているところでございます。26年度、障害のあった件数は1件程度と、99.9%の安定稼働をしているところでございます。コンタクトセンターへの問い合わせに関してでございますけれども、問い合わせ件数、26年度は3万7,000件程度と年々、減少傾向にあるところがあるかと思えます。比率としては徐々にユーザーからの問い合わせが増えているような傾向が見られるかと思えます。

16ページ目でございます。電子マニフェストの実績状況でございます。引き取り、また引き渡しの報告件数でございます。引き取り、フロン回収、解体、破碎で、それぞれで引き取り報告、また引き渡し件数がございます。300万から大体600万件程度の引き取り・引き渡しの報告があるものでございます。

おめくりいただきまして、17ページ目でございます。

その引き取り・引き渡し、それを踏まえた工程内の平均処理日数でございますけれども、⑤でございますが、破碎においては大体24日程度、解体に関しては7日程度、引き取りフロンに関しては大体2日から1日程度で引き渡しが行われているのが電子マニフェスト制度からわかるところでございます。

⑥の遅延報告に関してでございます。こちらに関しましては、見直しの報告書においても指摘ございましたが、一定数の発生がやはり例年ございます。26年度に関しては約21万件的遅延が年度内でございました。率にしましては1.3%程度ということでございます。25年度からの増加は見られたものの、大体、概ね若干の増加傾向になっているのかと思えます。行程ごとの遅延の発生件数を見ますと、26年度でございますが、破碎での遅延が一番多かったものでございます。いろんな理由がございますけれども、破碎に関しましては、例えばASRの引き取りに何か不具合があった場合には、そういった影響が大きく出てくるのが破碎工程でございます。どうしても解体業者・破碎業者は、ASRの再処理施設、処理施設も少なくなってくるものでございますので、そういったトラブルの影響が大きく見られることもあろうかと思

ます。

続けて、18ページ目でございます。不法投棄・不適正保管の状況等でございます。

①の表でございますけれども、車両の状況でございますが、27年度3月末では7,226台程度と、26年3月末から若干の減少はあったものの、大体、横ばい程度でございます。割合でいきますと、法施行前のものが4,300台程度、法施行後のものが2,808台程度と、法施行前のものが依然として大きく割合を占めているものでございます。また、不適正保管・不法投棄の割合でございますが、ほとんどが不適正保管についてでございます。うち、離島分に関しましては、734台程度と、全体の1割程度が離島分でございます。

②大規模案件でございます。100台以上のものの推移を見ておりますけれども、26年度末は、昨年から、25年度から3件増えまして9件、1,700台程度の大規模案件がございました。

おめくりいただきますと、19ページにその内訳を載せているところでございます。新たに発見、また、その基準を見直したところ、該当したものが3件ございました。北海道の厚真町の事案、山形の米沢市の事案、茨城県の利根町の事案でございます。これらに関していろいろな事情がございますが、新たに発見されたものが北海道の厚真町のものでございます。これらの事案についてですが、いずれも原因者がわかっているものでございますので、それらについて指導を継続的に行っていく予定でございます。

④不法投棄対策等の対策の概要でございます。これらに関しましては、特定再資源化預託金等を用いて支援をしているところでございます。不法投棄等の対策支援事業に関しては、26年度の実績はございませんでした。25年度の事案が最後のものでございます。

20ページ目、離島対策の支援の状況でございますが、26年度、台数にして2万3,380台程度の離島の運搬を海上輸送を支援しているところでございまして、平均輸送単価は1台当たり5,000円程度でございます。27年度も2万5,000台程度の支援を予定しているところでございます。

資料4の説明について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。

引き続きまして、資料5-1に基づきまして、日本自動車工業会、細田様より、資料5-2に基づきまして日本自動車輸入組合、小野寺様より説明願います。どうぞ。

○日本自動車工業会（細田） それでは、資料5-1、環境負荷物質に関する自主取組の進捗状況につきまして、自工会より報告させていただきます。

まず、1. 経緯・まとめについて簡単にご説明いたします。1998年から鉛の削減ということ



で自工会で自主取組を進めてまいりました。2002年に環境負荷物質の自主取組として、対象を鉛、水銀、六価クロム、カドミウムの4物質に拡大し、自主取組の新目標を設定して削減に努めてまいりました。今回は2014年に販売いたしました新型車での実績をご報告させていただきます。

続いて、2. 2002年に制定した削減目標設定の考え方でございますが、こちらも簡単にご説明いたします。

まず(1)、EU廃車指令とも整合した世界トップクラスの厳しい自主目標となっております。

(2)と(3)は飛ばさせていただきます、(4)、対象としているのは乗用車のみならず、EU指令では対象外となっている大型商用車も含めております。

下の表1をご覧ください。こちらが4物質の削減目標と2014年の新型車での実績でございます。2014年は新型乗用車が19モデルで、大型車は対象モデルはございませんでした。19モデルの新型乗用車については、その全てで4物質の削減目標を達成しております。

それぞれの物質の状況につきまして、裏ページでご説明いたします。

3. (1)鉛削減への取組実績と課題でございます。図1をご覧くださいとわかりますように、2006年以降、1台当たりの平均使用量は100グラム前後で削減が推移しております。今後は一般的なハンダ及び合金中の鉛等、順次、鉛フリー化を進めていくとともに、現時点、技術的な対応ができない高温ハンダの鉛についても、関連部品業界と連携して技術開発を進めているところでございます。

次に、(2)水銀、六価クロム、カドミウムの使用禁止の状況でございます。水銀、六価クロム、カドミウムについては、新型車の全てのモデルで使用禁止を達成しております。ただし、水銀につきましては、除外部品がございます。そのうち、まずコンビネーションメーターについては新型車全モデルで水銀フリー品を採用しました。また、液晶ディスプレイやディスチャージランプについては、水銀フリー品の採用を拡大してきているという状況でございます。

最後に、4. 今後の自主取組達成状況の公表についてでございます。こちらは例年どおり、会員各社においてカタログ、ホームページ、環境報告書等、さまざまな媒体を通じて情報公開を継続しております。今後ともわかりやすい情報の公開に努めてまいります。

私からの報告は以上で終わらせていただきます。

○永田座長 それじゃ、どうぞ引き続いて小野寺さん。

○日本自動車輸入組合(小野寺) では、輸入車の環境負荷物質の対応状況につきまして、日

本自動車輸入組合より報告させていただきます。資料5-2をご覧ください。

資料の上部、四角囲みの欄に書いてありますとおり、日本に輸入される欧州製造車、米国製造車及び韓国製造車は、現時点でEU E L V指令の環境負荷物質要求に適合していることを当組合で確認しております。この環境負荷物質要求でございますが、欄の下に小さな文字で書いてございます2000/53/ECと呼ばれる指令でございます。

欧州の規制を簡単に申し上げますと、資料の四角囲みの欄の下に参考として書かせていただいております。2003年7月1日以降、市場に投入される車の材料・構成部品に鉛、六価クロム、水銀、カドミウムを含有させてはならない、ただし、下表の条件を除くという内容でございます。その例外措置の表を下に記載させていただいております。

簡単ではございますが、報告、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。

引き続きまして、資料6-1に基づきまして、日本保安炎筒工業会の坪井様より、また資料6-2に基づきまして、日本自動車工業会の嶋村様より説明願います。

それでは、まず坪井さん、どうぞ。

○日本保安炎筒工業会（坪井） 日本保安炎筒工業会の坪井とコダマでございます。よろしくお願ひします。資料番号、右肩6-1の廃発炎筒処理システム実績報告に沿って説明いたします。

本システムは、主に使用済自動車段階及び整備段階の事業者より廃発炎筒の安全な回収処理を行うことを目的として、2012年8月に廃棄処理法の特例制度である広域認定を取得し、その後、関係者の皆様のご協力のもと、2013年1月よりシステムを稼働しております。

システムの概要につきましては資料3ページに、運搬時の安全配慮につきましては資料の4ページにまとめております。後ほどご覧いただきたいと思います。内容は前年度報告と変わっておりません。

続いて、資料5ページには、全国の指定引き取り場所及び焼却施設の配置を示しております。

続いて、各焼却施設での処理のフローを6ページにご案内しております。いずれも前年の報告からの変更はございません。後ほどご覧いただければというふうに思っております。

次に、資料7ページで、2014年度の実績について報告いたします。2013年度は本システムの定着化が夏ごろに実現し、2014年度が通年で本格的な回収が実現した年です。回収実績は表の右上に記載のとおり、引き取り本数で606万本でございました。そのうち使用済自動車処理段階からの引き取りは、表の下の※2に記載のとおり52万本で、2013年度と比較すると、本数は

約31万本の増加、増加率で250%の結果となりました。しかし、この引き取り本数ではまだ少ないため、今後も使用済自動車処理段階からの引き取り本数を上げていきたいと考えております。この点は後ほどご説明いたします。

再生利用につきましては、焼却時の熱回収を向上すべく、熱回収率の高い処理場に持ち込む量を増加させました。その結果として、表の中の右下でございますが、9,400万キロカロリーの回収熱量が得られました。

今後の課題といたしまして、運用上の事項を資料の8ページに、処理費用の内部化に伴う事項を9ページにまとめさせていただいております。

まず、8ページの運用上の課題についてご説明いたします。運用上の課題（1）は、使用済自動車処理段階からの廃発炎筒の回収促進です。昨年度においても事業者関係団体にご協力をいただき、周知活動を行い、本システムの利用者は46社増加の145社となりました。この場をかりまして、ご協力いただいた皆様に御礼申し上げます。今年度は一層の利用者拡大を目指し、事業者関係団体を通じた周知に加え、関係機関誌への広告掲載や関係者に対する訪問説明を強化しております。

また、運用上の課題（2）といたしまして、処理における再生利用向上がございます。発炎筒の処理方法ですが、発炎筒はいわゆる火薬類であるため、安全を優先し、現在は全量を焼却し、熱回収を実施しております。継続して熱回収の向上を図るとともに、再資源化については一層注力してまいりたいと思います。具体的には、外装容器と段ボール製運搬容器の再資源化ですが、特に外装容器の再資源化については、処理業者の選定や業務フローの見直しなど、鋭意対応中でございます。この外装容器再資源化促進に向けて、安全性を確保しつつ、国際化工の製品において製品の設計変更を実施しております。なお、日本カーリットの製品におきましては既に同様の仕様になっております。

続いて、9ページの課題についてですが、過去の廃棄に関わった費用を内部化する方法であるため、廃棄量と販売量がある程度一定である必要が求められますが、現状、特段の問題はございません。今後とも本システムの一層の拡大と先ほどご説明しました2つの課題に鋭意取り組んでいく所存です。引き続き、関係各所でのご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

以上、ありがとうございました。

○嶋村委員 それでは、自工会のほうから引き続き資料6-2、次世代車の適正処理、再資源化の取組状況のほうをご説明させていただきます。

ページをめくっていただきまして、3ページ目、次世代自動車の普及見通し・E L V発生台数予測というところがございます。本格的な発売が始まったのがここ数年でございますので、吹き出しにございますとおり、次世代車のE L Vの本格的な発生は2025年以降というところがございます。

そういう中におきまして、ページを2つめくっていただきまして、5ページ目、各社の対応状況でございます。昨年度、2014年度の回収実績につきましては、ニッケル水素電池のほうで3,188個、リチウムイオン電池のほうで158個という、まだ微量ではございますが、この数字の電池を回収いたしました。

具体的なスキームでございますが、ページをめくっていただきまして、6ページ目、トヨタの例でございますが、左上の解体事業者さんのところからトヨタはトヨタHV引取受付センターという、インターネット受け付けができる仕組みを構築しておりまして、そこで引き取り依頼を受け付けまして、回収スキーム、物流のスキームをつくって、回収をするというところがございます。

具体的に、次のページで7ページ目のところで、取り外しの方法等につきましては、各社マニュアルを作成をいたしまして、ホームページ等で情報を提供させていただいておるところでございます。

ページをめくっていただきまして、メーカーのほうで回収してきた電池をどうしているかというところがございますが、こちらはトヨタの例でございますが、トヨタは使用済バッテリーを再利用、リビルドいたしまして、省エネ・再エネ・ピークカットのシステム、定置用蓄電池ということで活用を一部しております。

その次の9ページ、材料としてのリサイクルという部分におきましては、ニッケル電池からまたニッケルを取り出して電池をつくり出すというような取組をしております。

その次のページ、10ページ目でございますが、こちらはホンダの例ということで、電池の中に含まれております希土類のレアアースを取り出して、バッテリー材料へ再利用するという技術開発をしまして、取組を行っております。

その次の11ページのところは日産の例でございますが、フォーアールエナジー株式会社という会社をつくっております、使用済リチウムイオンバッテリーの発生が増加する2020年以降から、二次利用商品の発売に向けて実証をしておるところでございます。

続きまして、12ページ目、リチウムイオン電池の再資源化候補の施設ということで、まだほとんど発生はございませんが、リチウムイオン電池の発生したときの処理施設というところで、

電炉さん、製錬、焼却、セメントさんというところの候補施設を当たって、目処をつけようとしておるところでございます。リチウムイオン電池につきましては、自工会として回収のスキームを共同で検討しようということで、着手をしておるところでございます。

13ページ目、14ページ目は、そのリチウムイオン電池の再資源化の例ということで、ご参考まででございます。

続きまして、15ページ目、燃料電池車（FCV）への対応ということで、昨年12月にトヨタの「ミライ」というFuel Cell Vehicle、FCVが発売されましたが、それについて少しご説明させていただきます。

16ページ目、まずFCVとはということで説明が17ページまでわたってございます。基本的には、電気を起こすFCスタックとその燃料となる水素をためる、17ページ、上の部分、水素タンク、あと駆動用のバッテリーということで、こちらはニッケル電池を使っております。

こういった部品構成でございまして、18ページ目のところで、解体マニュアルということで、今年の3月、トヨタのホームページのほうに解体マニュアルを公開しておるところでございます。

あわせて、19ページ目、FC解体デモの実施ということで、今年の5月、ELV機構さんにご協力いただきまして、デモを実施させていただきました。本日はそのときの様子というか、ビデオを撮りまして、それを少しマニュアル風に動画にしたものがございますので、こちらの画面のほうで簡単にご説明をさせていただきます。

まず、作業時の服装は通常の服装というところでございます。必要ツールということで、こちらにあるようないろんなツールを使って作業を始めます。

少しちょっと飛ばしながらご説明をさせていただきます。こちらのほうがツールをセットした状態でございます、この棒のほうがガスを抜く放出管というものになりまして、この先っぽのほうから水素が放出されるということになっております。

こちらが「ミライ」に搭載されておりますボンベの絵でございまして、車の中央から後方にかけて2つボンベがついておるところでございます。

続きまして、これがツールと車両の接続になります。タンク側の各種弁を外して、取りつけを行ってまいります。

ちょっとここは少し長いので飛ばして、このような形で、これは減圧弁ということになります。組み立ててやっていくというところでございます。取りつけが終わりましたら、ガス抜きということで、放出管を組み立ててガスを抜くというところでございます。

こちらのほうが個別の部品の外しということになりまして、水素タンク、車の裏側にこのような形でついておりますので、各種ねじを外しまして、このような形でチェーンでフォークリフトでつり上げるというような形になります。また、FCスタックにつきましては、これがFCスタックでございますが、同様にチェーンでつり上げて、取り外すということになります。

取り外しましたボンベにつきましては、ここの口金の部分を外す必要がございますので、口金を、一部、専用工具を今回開発をいたしました、この工具でもって外していくというところになります。口金を外しましたら、中に若干、大気圧の水素ガスが残っている可能性がございますので、水を入れて、水で置きかえるということで、このような形で水素ガスを全部抜くということになります。水素ガスを抜きましたら、高圧ガスの法律の規定に基づきまして、くず化という作業をございまして、ボンベのほうにこのような形でドリルで穴をあける等をして、水を放出して、ボンベが二度と使われないようにということで処置をするという、こういったところでございます。

ビデオのほうは以上でございます。

資料に戻っていただきまして、20ページのところでございます。FC車の廃車が出てくるのは2030年以降になろうかとは思いますが、このCFRPのタンクのリサイクルについて、昨年来、研究を続けております。こちらはまだまだ研究の初期段階ではございますが、このような形で燃焼性を確認したりということや破碎性等を確認したりという、こういった研究を、これは本年も続けて引き続きやっておるところでございますが、2030年ぐらいに向けて取組を行っております。

ご説明のほう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。

本日は時間の関係上、タイヤ、それから鉛蓄電池のリサイクルについては参考資料としておりますが、事務局から補足があればお願いします。

○山口リサイクル推進室室長補佐 では、参考資料15番と18番にタイヤと鉛蓄電池のリサイクルの状況を載せておりますので、これらはこれまでも審議会のほうでも説明がございまして、簡単に事務局から説明させていただきたいと思っております。

まず、参考資料15のタイヤに関してでございます。タイヤ業界においても自主的なリサイクルの取組をこれまでやっていただいているところでございます。

おめくりいただきますと、2ページ目でございますが、概況ということでございまして、業界のほうで自主的な取組等をやっていただいております、年間約100万トン発生するタイヤ

の約9割をリサイクルしていただいているというところでございます。一方で、タイヤに関しては需要が非常に高く、輸入もあるというところでございまして、燃料利用もされているところでございます。

一方で、リサイクルだけではなくて、不法集積・不法投棄に関してでございます。これらに関しても、原状回復支援制度というものを業界のほうで構築して、撤去を支援しているところでございます。具体的な説明に移らせていただきますと、3ページ目はそのフロー図でございます。適正処理困難物ということでもございますので、自治体等と連携して処理スキームをつくっていただいているところでございまして、4ページ目にはそのリサイクルの状況が載せているところでございます。

国内においてリサイクルされているものの割合というのは58%たす16%で74%程度、海外に輸出されているもので13%、計88%程度がリサイクルされていると。その他が1%。また、情報で把握する機会も含めて、12%程度はその他というところでございます。このようなリサイクルが業界の協力のもと、行われているところでございます。

5ページ目は、タイヤの輸入状況についてでございまして、6ページ目、7ページ目は原状回復支援制度や不法投棄・不法集積の状況でございます。不法投棄・不法集積の状況に関しては近年、横ばい程度ということございまして、主に不法集積が主体でございます。これらに関しましては、7ページにあるような原状回復支援制度というもので、自治体がこういったものを撤去を行う場合には、その費用の一部を補てんしていただけるというようなものでございます。生活環境保全上の問題があること等が条件にはなっております。

この支援制度、最後のページに実績がございすけれども、2014年の活用実績がなかったというところでございまして、聞いている限りですと、特に撤去のニーズが余らないと。特に山奥に集積されているものなど、すぐに環境保全上、支障がないということが考えられるというところでございます。

タイヤに関しては以上でございまして、続きまして参考資料18の鉛バッテリーのリサイクルシステムの運用状況についても事務局から補足させていただきたいと思っております。

1ページ目でございます。システムの概要でございます。鉛蓄電池再資源化協会においてリサイクルスキームを構築していただいているところでございます。こちらに関しましては、平成24年4月に廃棄物処理法の広域認定制度を取得しまして、平成24年7月から本格的な運用を開始しているところでございます。運用体制としましては、参加メーカーは6社、また、登録ということで排出事業者を、例えばディーラー等を登録していただきまして8,000社程度、実

際に回収・解体を行う95社、14社程度でシステムが構築されているところでございます。回収業者が無償で引き取りまして、それらをリサイクルすると。その費用に関しては、鉛蓄電池協会のほうから支払われるというところでございます。

排出事業者、2ページ目にその登録数や業者別の推移でございますけれども、8,000事業者程度ございまして、主にはカーディーラーやタイヤショップ、このような方々が登録されていると。自動車解体業もわずかではあるが登録されているというところでございます。

おめくりいただきまして、3ページ目でございますが、その実績数でございます。鉛バッテリーの処理実績でございますが、26年度では処理量でいくと8万1,000トン程度、件数にして3万2,000件ということで、若干、減少傾向にございます。

鉛蓄電池協会では、4ページ目でございますが、より排出事業者、周知を進めております。例えば自治体も含めて、このようなものを周知しておりまして、リサイクルというものに関しての周知をしているところでございます。

また、5ページ目には離島への対応というところでございまして、平成26年12月から回収ルート、運用を開始しまして、これでこれらの島々においてリサイクルの支援を図っているところでございます。

最後、今後の取組でございますけれども、引き続きこのシステムの維持をするということに加えて、普及啓発及び推進していく、また、離島などの支援を進めていくというところで伺っているところでございます。

以上、事務局からの補足でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいま説明いただきました内容につきまして、ご質問、ご意見を頂戴したいと思います。おありの方、名札をまた立てていただけますでしょうか。

それでは、今度は反対側から、細田先生のほうから回させていただきますので、どうぞ。

○細田委員 それでは、2点、次世代自動車に関しては自工会さんのほうにお伺いしたいんですけども、リチウムイオンにしてもニッケル水素にしても恐らく回収することがとても大事で、販売店さんのほうが多分、補足できていると思うんですが、例えば解体事業者さん、あるいは整備事業者さんもあるのかな、そこのルートから着実に漏れないで、生産者が責任持ってリサイクルできるような仕組みをやはり考えていただきたいんですが、そこをどうお考えになるのかというのが1つです。

もう一つは、お役所のほうにお伺いしたいんですが、一番最後にあった廃バッテリーなんで



すが、やはりいまだに海外への流出がとまらずに、いい悪い、いろいろあるんですけれども、インフォーマルなルートでどうも流れているんじゃないかというのがありまして、そこを国のほうはどうお考えなのか。通達を出されたわけですけれども、ちょっとまだその効き目がないのではないかと懸念されるんですが、そこをちょっとお伺いしたいと思います。

以上、2点です。

○永田座長 どうもありがとうございました。後で、まとめてお聞きして。

それじゃ、鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 資料4の18ページの一番下の大規模案件の部分なんですが、これ、参考資料12と関係してくるんじゃないかと思いますが、新たに発見されたもの以外で、もう平成23年とか24年からずっと処理がされないで来ているんですけれども、これは自治体の方もいろいろご苦労されているとは思いますが、どこかでやはり何か対策をとらないと、1年延ばしても、本当に解決していく道があるのかどうかの見極めがすごく大切なんじゃないかと思います。このままですと、何とか当事者に処理をお願いしているんだと思いますけれども、本当にそれができるのか、延々、延びるだけで、できていかないんじゃないかと心配なので、もう少し進展する形のものが必要なんじゃないかなと思います。

それから、発炎筒のところでお聞きしたいんですけれども、かなり増加して、うまく運用されているようなんですけれども、3ページに昨年度より46社増加して、利用者が145社になったとあるんですが、これが全体のどの程度の割合なのか教えていただきたいのと、あと、9ページにあります処理費用の課題の部分で、内部化されていることによって、回収が下がるとその費用が出てこないというお話だったんですが、例えば、今度、この利用者が増えていけば、より回収が増えるんじゃないかと考えられるんですが、そういうふうにより増やしていくような検討をされていらっしゃるのか、そこをお聞きしたいと思います。

それから、先ほど細田先生が質問されたように、鉛バッテリーの25年度よりも減っているのは、やはり海外に輸出されたから減っているんでしょうか。

以上です。

○永田座長 はい、どうも。

大塚先生。

○大塚委員 3点ございますけれども、1つ、不法投棄のところで、大規模案件の100台以上がそれなりに出ているということになるわけですけれども、自動車リサイクル法があるにもかかわらず、これが多少出てきてしまっているということは、自動車のリサイクルをしないで放

置するほうが経済的に見合うというような状況が出てきているのかという問題があると思うんですけれども、その辺について今後どういうふうに警戒していくかという問題がありますので、ちょっとお伺いしたいということが1点。

それから、2つ目は、先ほどご説明は必ずしもしていただいてないですが、次世代自動車の中でCFRPに関してですが、日本車ではまだ出てきていないかと思えますけれども、CFRPに関しては、リサイクルをするときに、その解体のときに作業の場面でかなり扱いに注意をしないといけないというふうなことがあると思えますが、余分な作業管理費用がかかるようになった場合に、それについての費用をどうするかというような問題、例えばメーカーさんに払っていただけるのかというような問題が発生するんじゃないかという気もいたしますので、ちょっと質問というか意見として申し上げておきたいと思えます。

それから、第3点ですけれども、先ほど申し上げるべきだったところでございますけれども、資料3-3の別紙との関係で、先ほど酒井先生もご質問になっていたところですが、2ページのこの1とか2のところのあたりで、環境配慮設計の推進をしていくというところが非常に重要だと思えますけれども、具体的にどうやっていくのかということは今後ご検討いただいて、合同会議で報告していただくことになるわけですが、例えば、解体しやすいような設計をした場合に、それをリサイクル料金に反映させるというようなことをぜひお考えいただきたいと思えますので、これは意見として申し上げさせていただきたいと思えます。

以上でございます。

○永田座長 はい、どうも。

大石さん、どうぞ。

○大石委員 ありがとうございます。

資料6-2の次世代車の適正処理・再資源の取組で、詳しいビデオなども見せていただいて、ありがとうございました。その以前に、やはりどちらかというと、使用済みの電池のほうが私はとても気になっていて、今後、リチウムイオン電池については各社で協力してというお話があって、ぜひ、先ほどの細田先生のお話ではないですけれども、回収の仕組み、処理の仕組みを構築していただきたいと思うんですけれども、ニッケル水素電池のほうも同じような仕組みをつくる予定があるのかということをお伺いしたいと思います。

それから、もう1点、資料5-1に環境負荷物質削減に関する自主取組ということで、これも化学物質がどんどん鉛、水銀含めて減っていくというのはとてもいいことだと思うんですけれども、今出ているのは多分、旧のモデルものだと思えて、そういう情報をどんどん新車

になるにつれて変わっていくと思うんですけども、そういう詳しい状況が解体事業者のほうに毎年きちんと伝えられているのかどうかということをちょっとお聞きしたいと思います。

以上です。

○永田座長 はい、どうも。

赤穂さん、どうぞ。

○赤穂委員 リサイクル率が着実に上がっていることはすばらしいと思っております。今後、コストとの兼ね合いですが、さらに上回るように100を目指して頑張っていただきたいと思いますが。

その上で、ちょっとコストについて今後の見通し等でもしわかれば教えていただきたいんですが、まず参考資料4の中で、メーカー別の収支状況ありますが、トラックメーカーさん、どうしても大型であるということで収支が、全体でいえばごくわずかではありますが、やはり赤字の状況になっています。ここら辺何とか、個々のメーカーさんだけでなく、自工会さん含めて、全体で効率化できるような、黒字に持っていくような仕組みに努力ができないかなと思っています。

それから、エアバッグについては、今後は助手席であるとか後部座席まで搭載が数が増えてくるので、ここら辺でコストが上がってくる可能性があるのかなのかというのを、もしわかれば教えていただきたいです。

それから、大石先生もおっしゃいましたが、電池のリサイクルについてですが、ニッケル水素、リチウムイオンについて、いろんなリサイクルの取組、既にメーカーさんごとに始まっていますが、とりあえず指定品目になることはないというふうに見ておいていいのかどうかということをちょっと確認したいと思います。

以上です。

○永田座長 村上先生と佐藤さん、上がっておられる。もう1回回す時間はあるかと思います。とりあえず村上先生と佐藤さんの分だけ1回。

○村上（進）委員 ありがとうございます。手短に。

最後の次世代車のところの資料についてのお伺いです。バッテリーにつきましていろいろ出ていたかと思いますが、リユースについてご紹介をいただいている、大変よろしいことだと思っております。どのような状況だとリユースに行けるだけのスペックが残っているみたいなたぐいの情報って、すごく難しいのは百も承知ですが、今回、今なのか、もし難しければまたの機会なのかもしれませんが、ぜひお出しいただけるといいかなと思います。今後の予測と

してどの程度リユースで使えるのかみたいなことを判断するための情報というレベルで結構です。何かあればお教えいただきたいと思います。

以上です。

○永田座長 どうも。

佐藤さん、どうぞ。

○佐藤委員 佐藤です。

まず、自動車リサイクル法の施行状況の中で、大型の案件の問題ですが、ほとんどの案件が現在指導中とか検討中とされています。特に、新しく確認されたとされる北海道の400台以上の大型案件は、検討を行うとなっていて、まだ指導も行っていないように見えます。やはりこういう大型規模案件は、改善命令を出して、そして、例えば半年以内に適切に撤去をされない場合には告発をする。つまり、これは犯罪だということを明確にする必要があると思います。業者に自主的な対応を、お願いしていますとか、どうしようか考えていますという問題ではないと思います。自動車リサイクル法をせっかくだとしても、こういう案件が放置されているということ自体が、この法律の信頼性を大きく損ないますので。適切に廃棄物処理法や自動車リサイクル法に則り、行政が対応するということが、私は何よりも必要だと思います。

それから、同じように廃タイヤの部分ですけれども、やはりタイヤも不法集積・不法投棄の状況が資料に出ています。これもほとんどここ数年、件数が減っていない統計となっています。減っていないということは、同じものがずっと置いてあるのか、片づけても片づけても新しい人が不法集積をしているのかというのは、よく推移がわからないんですが、いずれにしろ、統計として分かっているわけですから、当然、改善命令を出して、改善命令がきちんと機能しなければ告発するということで、法律に基づいて対応するということが必要です。そうでないと、一生懸命やっている事業者にとって意味がないというんですか、同じように見られてしまうということで、法律の信頼性を失いますので、ここはきちんと対応していただきたいというのが私の希望であります。

○永田座長 どうもありがとうございました。

○佐藤委員 それからもう一つ。鉛蓄電池はやはり内容が非常に不明確だと思いますので、この内容についてはもう少し明確な報告が欲しいと思います。

以上です。

○永田座長 はい、どうも。

ご質問、ご意見、両方あったかと思いますが、ご質問については、事務局が答えられる分につ

いては事務局、それから、あと自工会と発炎筒の関係があったかと思います。それから、鉛蓄電池については、関係者、今日、ご出席いただいているんですかね。

○西田自動車課課長補佐 事務局のほうで。

○永田座長 ただ、いれば、ちょっと。いらっしゃらない？ 今日はお見えじゃない。それじゃ、事務局で処理して。

○山口リサイクル推進室室長補佐 事務局のほうから何点かご説明させていただきます。

まず、鉛蓄電池ですが、海外への流出について、多数ご意見あったかと思います。引き取り業者や業界団体等のきちんとお話を聞きながらと思いますが、まず現行、廃掃法やバーゼル法でのチェックというのも行っているところがございます。その規制においても、執行上の問題ですとか、そういった制度の問題はないかというのは今後、きちんと当省の適正処理・不法投棄対策推進室や経済産業省ときちんと連携して検討していきたいと考えているところがございます。

あと、不法投棄全般へのご意見があったと思っております。タイヤ、自動車も含めてというところかと思っております。これらに関して、おっしゃるとおりでございます、不法投棄の解消に向けて、予防だけではなくて解消を含めて、何かできないかということで考えているところがございます。不法投棄と申しましても、原因者がわかっているもの、または不適正保管の状態であるもの、さまざまな状況のものがございますので、自治体で本当に指導上、何が困っているのかというのをもう少しちゃんとヒアリング等しながら、きちんと、やはり厳格な処置も含めて対応できるような支援策を国のほうでも考えていきたいというところがございます。

あと、ご意見として、例えばDFEの推進に関して、きちんとリサイクル料金と関係させていくようにというご意見がございました。我々のほうでも環境配慮設計の定量化をして、それでどれだけASRの量が減るのかといったところもきちんと考えていきたいと思っているところでございます。

取り急ぎ、環境省からは以上でございます。

○西田自動車課課長補佐 すみません、経済産業省のほうから、委員の方々がご指摘いただきました鉛バッテリーのところを少し補足をさせていただきます。

鉛バッテリーに関しましては、当然、国外に、特に韓国でございますかね、輸出というか流出をしているという話も多く聞いておりますが、取り扱いに非常に注意が必要な物質ということでもございますので、まず適正処理、この喚起に関しまして、経済産業省非鉄産業課等、あ

と環境省とも連携をいたしまして、通達を発動させていただいております。こちらを通しまして、まずは鉛バッテリーの処理、扱いに関してやはり適正処理、管理というものをいま一度徹底をしていただくということ、また、各企業のガバナンスの喚起ということを通しまして、業界によってより適切な取組というのを推進をしていただく。それで、もし、ちょっとそこがあるかどうかわからないですけれども、不適正な処理等があった場合にはこういったものを減らしていこうというところで今、取組をさせていただいているところでございます。

補足は以上でございます。

○永田座長 どうぞ。

○山口リサイクル推進室室長補佐 赤穂委員のほうから、ニッケル水素電池やリチウム電池の指定品目になるかどうかというところでご意見がございましたけれども、今回、審議会の見直しにおいても、まずセーフティーネットをしっかりとつくっていきましょうというところだったかと思っております。ただ、これらに関しましても、その危険性ですね、高電圧であるとか発火の危険性、こういった特性がございますので、安定的かつ持続的に、それは資源の価値に変動されないようにリサイクルできるかどうかというのは、引き続き検討が必要だと考えているところでございます。

取り急ぎ、今の件に関しては以上でございます。

○永田座長 じゃ、自工会。

○日本自動車工業会（細田） それでは、環境負荷物質の情報の公開のあり方というご質問がございましたので、そこをご回答させていただきます。

まず、現在、各社がホームページで出しているのが、今売っている車を中心とした使用状況が中心でございますので、解体業者さん初め、今、ELVとして入ってくる車がどのような部品がというところについては、当時はその段階の新型車として公表されていましたが、今、その古い情報にアクセスできるかといった点は課題ではないかという多分ご指摘だろうなと思いますので、そこに関して言えば、適切な情報公開のあり方というのに取り組んでいきたいなと思います。

○嶋村委員 幾つかご質問いただいたところでございますが、まずニッケル、次世代車の電池のほうの話でございます。細田先生からご質問いただきました通常、ルートから漏れないような仕組みをどう考えていくのかというところでございますが、まだちょっと発生そのものがかなり少ない状況ではございますが、漏れないような仕組みをつくってまいりたいというふうに考えておりますし、現状、とりあえずつくっているシステムでございますが、これで数量がだん

だん増えていきますので、その部分を見ながら、必要に応じ改善をしていくというふうを考えておるところでございます。

それと、大石先生のほうからご質問ございました共同スキームのほうでございますが、これは一応ニッケルも対象に検討していこうというふうを考えておるところでございます。

続きまして、大塚先生のほうからCFRPの解体業者さんのところで作業というのが発生しますというところでございますが、解体事業者さんのところでガソリンの燃料タンクの作業は減るという部分はあたりとかしますが、基本的にはその部分についてメーカー負担というところは現時点では考えておりません。これは発生が2030年ぐらいになりますので、そのころに向けて考えていくことかなとは思っておりますが、現時点でも解体配慮設計というところを進めておりますので、解体事業者さんの段階で極力、作業性がよくなるような形で設計も考えていきたいというふうに考えております。

あと、村上先生のほうから、ちょっとご質問の意味がよくわからなかったんですが、リユースとかリビルドをするときのスペックを公開してほしいという、そういうお話でよろしかったでしょうか。

○村上（進）委員 すみません。ちょっとわかりにくくて申しわけありませんでした。どのくらい使った車から出たやつはリユースに回せるとか、そういうたぐいの話です。全ての電池がリユースできるわけではもちろんないと思うので、どんな状況で来たやつは使えるとかいうたぐいの話をそのうち整理して出していただけないものかなというお伺いでした。

○嶋村委員 わかりました。それにつきましては、ほかの事業者でもリビルドをされる方はいらっしゃるのかもしれませんが、その分、完全に営業のノウハウということになりますので、その情報についてはご提供することは多分できないのかなというふうに、それはどの事業者もそうであろうかというふうに思います。

以上です。

○永田座長 次に発炎筒。

○日本保安円筒工業会（坪井） 保安円筒工業会でございます。

鬼沢先生からご紹介いただきました、資料でいいますとページ、8ページの手前どもの報告資料の6-1の8ページの、「昨年度より46社増加し、利用者は145社となったが」という、そのところの母集団のところの質問が第1点目だと承りました。冒頭というか、最初のほうで環境省様のほうからご説明された資料4の8ページによりますと、解体業者様というのは世の中に約4,900社というふうに記載がありますので、母集団と言われると、そこを指すのでは

ないかというふうに思っておりますが、実際に保安円筒工業会としても本当に何社様かというのがなかなかちょっと今見えづらい状況であるということは、ご理解いただきたいと思っております。ただ、調べられたデータで4,000社はあるんだなということは改めて実感しまして、まだまだこの445というのは発展途上なのかなというふうに思っています。現在、具体的には、業界の方がとられている雑誌等々に我々の広域回収でやっております廃発炎筒の回収について、広告掲載、それからチラシのようなものを入れさせていただきまして、こいつにご照会いただいたらそこにご案内に参上するとか、ちょっとそういう地道な活動をやりながら、我々なりに全体の母集団をきちっと把握しながらやっているという状況であることは、ご理解いただけたらというふうに思います。

それから、ページ、9ページのところの費用のところです。発炎筒は今売らせていただいている発炎筒にこのコストを載っけさせていただいて、それから、4年前に売った発炎筒で有効期限切れのものを今年、回収するというような形になっておりますので、鬼沢先生の廃発炎筒の本数、もしくは、利用者が増えていくとどんどんこの部分の収支は改善していくのかというご質問につきましては、ちょっと逆のようにはなろうかなというふうには思っております。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

○嶋村委員 すみません、1点。赤穂先生から、エアバッグの個数増加でコストが上がるのではないかというご質問、受けておりました。エアバッグの個数は確かに増加傾向ではございますが、昨年、一括作動装置のISO方式ということで、従来の作動の装置に比べて、大分コスト、工数のかからない装置も開発して、一括作動であれば、個数が増えてもそれほど変わらないということで、その装置をいかにもっと工数が減るようにするかというところに取り組んでおるところでございまして、コスト上昇はしないというふうに考えております。

○永田座長 ご質問いただいた方、よろしいでしょうか。質問の内容にまだ答えてもらっていないのがありましたら、ご指摘いただけますでしょうか。よろしいでしょうか。

村上先生、いいですか、さっきの回答。寿命については、いろいろ研究開発というか、いろいろ検討されているという話はどこかで紹介ありましたよね、電池の寿命ね。その中で同じような話って判断できるような材料が出てくるのかなというふうに思いますが。

○大塚委員 さっきの質問に関して真摯に答えていただいているんですけども、私の言っていることは多分、100%おわかりになっていただいていたかどうかはちょっとわからないのは、私の言い方の問題というか、少し口幅ったい言い方をしたのであれですが、CFRPに関して、



解体時にカーボンに関して作業上の安全性の問題が出てくるんじゃないかということは多分、言われていると思うので、それに関してさっきお答えいただいたということになるんですかね。ちょっと、かなり費用が別にかかってくるんじゃないかという感じはするものですから、その点についてお伺いしたかったというか、意見ですけれども、申し上げたかったということです。

○嶋村委員 カーボン素材としての作業安全性という。

○大塚委員 余り言い過ぎるとちょっとよくないかなと思ってはいるんですけども、ちょっと、ナノチューブみたいなものが結構使われていますよね。ですので、その作業安全性のことをちょっと気にしているということです。

○嶋村委員 そちらの点につきましても、ちょっと今後、これは自動車業界だけの話ではないと思うんですが、こういった業界さんと協力して、そういうこともないのかどうかということも検討していく必要があるというふうに、課題としては認識しております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それじゃ、ちょっと2回目。酒井先生。どうぞ。

○酒井委員 今のCFRPの安全性という点とともに、大塚先生のほうからその管理費用の負担に関してどう考えているのかということで、メーカー負担は考えていないというご発言だったと思いますけれども、ちょっとその確認、そういう理解でいいのかということと、その関連で、今、新型車の電池の回収に関しては、メーカーで共同スキームを考えていますと。これはリチウムイオン電池だけでなくニッケル水素もだという、こういうご回答だったんですが、であれば、この新型電池に関しての共同スキームにかかる費用はどう考えておられるのかということについて、ちょっとあわせてご発言いただけませんか。よろしくお願いします。

○永田座長 それじゃ、もう一当たりご意見を頂戴しますので、まとめて今の話、含めさせていただきます。どうぞ追加でご質問、ご意見のある方、また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。

それじゃ、酒井先生のご質問に関して、嶋村さん。

○嶋村委員 メーカー負担につきましても、しないということで結構でございます。

リチウム電池、ニッケル電池につきましても、共同のセーフティーネットとしてスキームを準備はいたしますが、基本、各社独自の取組、回収スキームをつくっておりますし、特にニッケル電池につきましても、市場で集めてステンレス材にリサイクルされる事業者さんもございますので、そういったところも解体事業者のほうでは活用されるのかなというところで、所有権の問題として、その解体事業者さんのほうに所有権があるというところで、自動車メーカー

としては、セーフティーネットとしての回収スキームをあくまでも準備しておくという、そういう基本的な考え方でやっております。こういうご回答でよろしかったでしょうか。

○永田座長 どうぞ。いいですよ。

○細田委員 すみません。CFRPなんですけれども、私、今のお答えにはちょっと納得——納得しないというのはあれなんですけれども。今までの自動車リサイクルのスキームで考えるようなものは、3品目を指定して、それ以外に関しては市場で回そうという発想ですよ。ただ私が理解しているんですけれども。だから、特定3品目にしたと。だから、CFRPはその今までの自動車リサイクル法で処理する概念で、コスト負担も含めてぴっちり入るかという、何か違うような気がするんですね。ですから、それはメーカー負担はしないと切り切らずに、今後、費用面でそういう素材をつくることの是非も含めて、関連の業界でやっぱり考えて、どうしたらいいのか。そうじゃないと、解体業者さんに物すごい負担が行ったり、そういう可能性だってあるわけですよ。解体時間が長引いたり、粉々になっちゃいますので、大変ですよ。だから、そこを含めてちょっともう一度お考えになるのが私はいんじゃないかと思いません。

以上です。

○永田座長 どうぞ。

○嶋村委員 CFRPに関しましては、発生がかなり先ということもありまして、今、リサイクルの技術研究をいろいろしておるところでございます。一つの方法として、ASRとしてリサイクルをするということも当然に考えられるということございまして、現時点では発生はないというふうに思っておりますが、もし発生すれば、事業者の負担で、普通の産業廃棄物、くず化までしていただければ、ただ単に普通の廃棄物でございますので、廃棄物として処理をしていただくという。万が一発生すればですが。

将来的な大量に発生する時期に向けて、今、リサイクル技術の基礎調査を行っておりまして、将来的にはASRと一緒にリサイクルがなされるというところを目指して対応をしております。ですので、そういう面で将来的にそういう形になれば、特に解体事業者さんのほうで費用負担していただくとか、そういう話にはならないという認識を持っております。

以上です。

○西田自動車課課長補佐 すみません、ちょっと経済産業省のほうから補足をさせていただきます。

今、嶋村さんからいただいたのと多少、重複がございますけれども、まず基本的にCFRP

搭載自動車の発生というのは、今後10年、20年先の課題として我々としては一応捉えているところでございまして、まずは今の段階でのセーフティーネットというのを今後しっかりと整備していただくことを、これは報告書にも記載いたしました、メーカー側に求めているというところでございます。

また、今の段階からできることとして、当然、国としても、またメーカーと協力、あるいはメーカーのほうでも独自にでも、CFRPの処理に関しまして、例えばこういった形で処理をするのがいいのか、あるいはどうすれば低コストで処理ができるのか、あるいは開発段階でコストをどうやって減らせるのか、こういったこともちゃんと今、しっかりと考えていこうとしているところでございますので、まずは今の段階でできることを着実にやらせていただこうと思っております。これが例えば2030年とかの段階で、大量に廃車が出る段階で、今までのリサイクル法のスキームでこれは処理は困難だと、市場ベースでの処理が困難だということがもしあれば、それは当然、制度としての対応も国として検討させていただく内容かと思えます。

補足は以上で終わらせていただきます。

○永田座長 どうぞ。

○酒井委員 今、経産省の補佐の方からご発言がございましたので、将来のリサイクルの方法、あるいはそのときの負担のあり方の検討、CFRPは将来考えたいと、ここはそのとおりだと思います。その検討対象にリチウムイオン電池等の新型電池に関しても、やはり一つの検討対象、重要な検討対象になるのではないかと考えております。先ほど、発火の危険性等、あるいは資源価値次第だというふうな環境省からの、山口補佐からのご発言がございましたが、そのあたりを含めてこの対象をどう考えるのか。ここは2030年を待つような話ではないと思いますので、至急検討を始めていただきたいと思います。

○永田座長 どうもありがとうございました。

ほかにご意見ございませんでしょうか。

河村さん、何か今の話とそれから発炎筒の関係で、関係団体として何かコメントありませんかね。

○河村（二）委員 自工会とELV機構は2年前から燃料電池車の話をしておりまして、実際、先般5月に、トヨタのリサイクル研究所へお邪魔しながら、燃料電池車のリサイクルの実験もやっていただいておりますが、結果的にはまだまだわからないことがいっぱいあります。それで、セーフティーネットを設けていただいたということもあり、今後、燃料電池車の販売量の

増加に合わせて、ともに話し合いをしていくという、そういう約束事がありますので、そのときは自動車メーカーといろいろと取り組んでいきたい。ただ、燃料電池車は、F C スタックの中に高価なプラチナを大量に持っており、それが若干プラス要素だという説明を受けております。私どもが取り出すわけではないのですが、それを取り出すこと自体にまた大きなコストもかかるということです。まだまだ見えないことがあり、これは発展途上であるということを理解していただければありがたいと思います。

また、発炎筒につきましては、今後とももっと発炎筒の評価を上げたいということを考えております。それで、炎筒工業会に発炎筒を回収した事業者には何か表記プレートのようなものを与え、ぜひ啓蒙活動でそのような工夫をしていただければ、回収スキームの利用がもっと増えるのではないかと。ただ、まだまだシュレッダー業者の中には発炎筒に危機感を持ってないところもあるということで、ともに我々も努力しながら発炎筒の回収に努めていきたいと思っております。もし仮に今の10倍の発炎筒が回収されたら、スキームは多分埋まると思うのですが、その辺をしっかり今後とも注視していきたいと思っております。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

よろしいでしょうか。

先ほどから議論になっている話で、目に見えているものに関しては、CFRPの話とそれから貴金属なり、あるいは危険性を伴うようなバッテリーの話が先ほどから出てきておりますが、そういうものの経験を踏まえながら、それ以外、これから新しく自動車の中に組み込まれてくる技術だとか素材だとか、そうしたものに関して現実論的にどう対処していくのが望ましいのか。自動車リサイクル法として法の中に定着させるべきもの、あるいは、それ以外の自主的な取組でシステム化を図りながら対応していくもの、そういうものを少しこの経験を積みながら、今の進展にも合わせて適応していくことになるわけですが、その原則論をぜひ自工会のほうでは検討願いたいなというふうに思っております、その時期に来たんだらうというふうにも認識しておりますので、よろしくお願ひします。

ほかによろしいでしょうか。

それでは、ちょっと時間も押しているんですが、最後にまとめて1番目と2番目の議題に関連して何かご発言ある方、また札、立てていただけますでしょうか。

はいどうぞ。河村さん、どうぞ。

○河村（二）委員 今日はどうもご苦労さまです。また、伊吹課長もご苦労でございます。

全体で自り法の報告書の概要を、詳細に出たわけなんですけど、それを運用するに当たって、自動車リサイクル制度の運用に当たって、最近、困ったことが出てきたということね。その話をちょっと関連として、最後になりましたので、お話をしたいと思います。

皆さん方もご存じだと思うんですが、今、中国経済、非常に大変だということで、その中で国営企業の中国の高炉ですね、大きな政治問題の中で、鉄鋼製品の減産ができないというような状況になっている。それが世界中の鉄鋼製品が安売りに走っているということで、これは何が起きているかということは、我が国の電動また鉄スクラップの行き先が全く失ったと。逆に海外から鉄鋼製品がどんどん入ってきたということで、この自り法制度自体の根幹にも関わるということで、実際、東鉄岡山でも最近、H2が自り法がスタートしたときよりもはるかに価格が大暴落しまして、今、トン当たり1万7,000という——これは着ですよ——、割り込んでいるということで、いずれこの大暴落で、そのための自り法が出たんですが、海外から大量な鉄鋼製品が日本へ入っているということで、また、今、預託金等ありますが、スクラップ価格がいずれ下がるということは、海外にも預託金つきで大量に低年式車の車が流出するということになりますと、日本の産業界の空洞化の危機のおそれがあると思いますので、最悪の場合にはこの自り法の上にも大きな影響を与えるのではないかとということで、かわりに、今日、経済産業省いらっしゃいますので、鉄鋼製品の輸入、それでまた廃車の低価格のドウカ、その中で何ができるか。これは例えば、セーフティーガードなどの創設を今後とも検討する必要があるのか。また、この自り法制度の見直しの時期に、これがまず私は最優先課題だと考えています。関係者に、委員の先生方にも一部わかっている方はありますが、ぜひ理解していただきながら、この与えられた環境の中のカンの中の自動車リサイクルだということを承知して、認識していただきたいということをお願いしたいと思います。

以上です。

○永田座長 どうもありがとうございました。

ほかにご意見ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。どうも活発なご議論、ありがとうございました。

最後に、事務局のほうから報告書の今後の取り扱いについて説明願います。

○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。今回おまとめいただきました報告書については、中央環境審議会循環型社会部会に報告する手続を進めていきたいと思っております。本日の資料につきましては、また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

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

それでは、最後に事務局を代表して、環境省廃棄物・リサイクル対策部の鎌形及び経済産業省製造産業局自動車課長の伊吹より一言ご挨拶を申し上げます。

○鎌形廃棄物・リサイクル対策部長 廃棄物・リサイクル対策部長の鎌形でございます。本日は報告書をおまとめいただき、どうもありがとうございます。

昨年の8月に議論をスタートさせていただきました。1年1カ月、期間でございます。大変頻繁に会合ございましたけれども、活発なご議論をどうもありがとうございます。

今ほど話ございましたように、環境省といたしましては、この報告書、中央環境審議会の循環部会のほうに報告していくという手続をとってまいりますけれども、いずれにいたしましても、これだけ活発にご議論をいただいた中でのおまとめいただいたものです。今後の自動車リサイクル制度の運用に当たりまして、しっかりとこの報告書に従って物事を進めていきたいと、こういうふうを考えているところであります。

また、今日もその後もいろいろ活発にご議論をいただきました。報告書、まとめてございますが、その後もお気づきの点、あるいは、この制度についてこういうふうにしたほうがいいのかという話があれば、随時私どものほうにご指導をいただければというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

本日は本当に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。

伊吹さん、どうぞ。

○伊吹製造産業局自動車課長 経産省の伊吹でございます。1年1カ月にわたり、先生方、ご議論いただき、ありがとうございました。

ご議論いただいて改めて思ったことが2つありまして、1つは、やっぱりこのリサイクルの制度というのは、本当にいろんな方のご協力、ご尽力がないと、システムとしてきっちり回っていかないということでありまして、自治体はもとよりメーカーの方、それから専門家の方のご意見、いろんな技術開発、それぞれいろんな貢献をさせていただいているんだなということを改めて思いました。

それから、2点目は、5年に1回、こういうことをしっかり見直しをすると、全体としてはうまく回っている制度だと思うんですけども、今日もご議論ありましたけれども、将来に向けていろんな課題はやっぱりたくさん出てくるということございまして、制度をきっちり回しながら、こういうことをきっちり定期的に関係者の方からご意見をいただくということは、

非常に大事なというのが感じた2点目でございます。

部長からもお話ありましたように、こういう皆さんの意見を報告書にまとめていただいて、これから省令改正をしたり実際のお金の扱い方だったり技術開発だったり、いろんなことにしっかり取り組んでまいりたいと思いますので、またよろしく願いいたします。その取り組んだ細かいことについては、またいろんなもうちょっと小っちゃいワーキングのような形でご意見いただくこともあるでしょうし、それから、この場にも、恐らく来年の夏ぐらいにはまたやることにきつとなると思いますけれども、この場にもしっかり進めてきたことをまたご報告をさせていただければと思います。

本当に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。

本日の会議はこれで終了させていただきます。昨年の8月から全部で12回にわたりまして、自動車リサイクル制度につきまして、精力的、また、かつ建設的にご審議いただきまして、誠にありがとうございました。今後は経済産業省、環境省、さらに自動車メーカー等、それから関係事業者、JARC等、それぞれの主体において、報告書に書かれた施策の具体化に取り組んでいかれることを強く期待しております。また、検討事項の一部につきましては、先ほど事務局から説明があったとおり、今後、場を変えまして検討が進められるということになりますが、そこでしっかりご議論いただきまして、次回の審議会において施策の進捗状況とあわせてその検討状況を報告いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

また、最後に河村さんのほうからご指摘のあったような事項、こういう事項につきましても、ロバスト性と関係するところがございます、リーマン・ショックのときにも一時、経験しましたが、そうした点へどう影響してくるのかというような分析も両省にはお願いしておきたいというふうに思います。

それでは、本日の会合につきましてはこれにて終了させていただきます。

どうも長期間にわたりまして、ありがとうございました。

午前11時56分 閉会