

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44回合同会議

平成28年9月30日（金）

○西田自動車課課長補佐　それでは、定刻になりましたので、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44回合同会議を開催いたします。

本日は、ご多忙のところご出席をいただき、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人の委員で構成されております。本日は現時点で22名の委員の方々にご出席をいただいております。

産業構造審議会の自動車リサイクルワーキンググループにおきましては14名の委員の皆様にご出席をいただいております、定足数である過半数に達していることをご報告させていただきます。

○泉リサイクル推進室室長補佐　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、委員数19名に対し18名の委員にご出席いただいております。

○西田自動車課課長補佐　続きまして、委員構成等の変更等についてご報告させていただきます。

まず、永田委員が産業構造審議会の自動車リサイクルワーキンググループの委員を退任されたことに伴いまして、廃棄物・リサイクル小委員会の中村委員長よりご指名をいただき、新たに村上委員にワーキンググループの座長としてご就任をいただいております。なお、永田先生におかれましては引き続き中央環境審議会の専門委員会の委員長を務めておられますので、本合同会議におきましては引き続き永田先生に座長として議事進行をお願いいたたく存じます。

続きまして、委員の変更についてご報告申し上げます。

三重県環境生活部、中川委員に替わりまして井村委員でございます。

一般社団法人日本ELVリサイクル機構、河村委員に替わりまして酒井委員でございます。

一般社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事、村上委員に替わりまして徳永委員でございます。

一般社団法人日本鉄リサイクル工業会、渡辺委員に替わりまして乗田委員でございます。

続きまして、本日の欠席委員のご報告をさせていただきます。

伊勢委員、大石委員、小林委員、佐藤委員、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。なお、佐藤委員より事前に議事に関する意見をいただいております。

すので、机上に配付させていただいております。

○泉リサイクル推進室室長補佐　　また、事務局側に変更がございましたのでご紹介をいたします。

環境省大臣官房審議官の室石でございます。

同じく、環境省廃棄物・リサイクル対策部企画課長の小野でございます。

最後に、私が企画課リサイクル推進室室長補佐の泉でございます。よろしく願いいたします。

○西田自動車課課長補佐　　引き続き配付資料の確認をさせていただきます。

お手元に資料1から資料5までと、参考資料として1から22までお配りしております。不足等ございましたら事務局までお知らせください。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

これ以降の議事進行につきましては、永田座長をお願いいたします。

○永田座長　　皆さん、こんにちは。

それでは、議題に入ります。

本日の議題のほうは、お手元の資料1の議事次第でございますとおり、その他も含めて3件でございます。

1番目の議題、「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書に基づく対応状況について」ということございまして、早速この内容について事務局から説明していただいた後、皆さんからご議論願いたいと思っています。

○西田自動車課課長補佐　　それでは、議題1につきましてご説明させていただきます。

昨年取りまとめられた報告書に基づきまして、この1年間、各関係主体の皆様にご協力をいただきながら、様々な取組を進めてきたところでございます。この取組の内容につきまして、資料3-1から3-3に基づいて説明をさせていただきます。

まず、資料3-1をご覧ください。

資料3-1、1枚おめくりいただいて、「対応一覧」というところがございますけれども、昨年の報告書で示された提言を28項目に分類をしております、その対応の進捗状況を一覧表の形でまとめております。この一覧表では、資料3-2の詳細な資料との対応関係を矢印で示させていただいております。

また、2ページ以降の2、「報告書に基づく対応の状況」に関しましては、現在の取組状況や今後の進め方等を概要としてまとめております。資料3-2でそれぞれの詳細な内

容をまとめておりますので、説明はそちらを中心にさせていただければと思います。

それでは、資料3-2をご覧くださいければと思います。資料3-1でお示しました取組の詳細な内容をご説明させていただきます。

早速1枚おめくりいただきまして、資料3-2-①「解体業者と自動車製造業者等の相互コミュニケーションによる環境配慮設計等の推進」でございます。こちらにつきましては、解体業者とメーカー等によるコミュニケーションを推進し、より効率的な環境配慮設計の導入等を進めていこうということで取り組みを進めてまいりました。

具体的には、解体業者の代表として日本ELVリサイクル機構と、自動車製造業者等ということで自動車工業会、自動車輸入組合にご参画をいただき、意見交換を2月に開催させていただきました。主な議論の内容は以下に記載とおりとなっております。今後は、さらに自再協、リサイクル促進センター（JARC）も含めて、より拡大した形で継続的に意見交換を実施していくこととしております。なお、既に本年7月に自工会、ELVリサイクル機構において、一度、ELV機構の講習制度等を活用した情報発信等について意見交換を実施しており、既に具体的な取組を進めているところと聞いております。

おめくりをいただきまして、資料3-2-②でございます。

自動車リサイクルに係る3Rをどのように推進をしていくか、質を上げていくかということで、検討会を設置して、全部で5回検討会を開催し、議論を進めてまいりました。メンバー構成、実施状況は記載のとおりです。

「検討の全体像」でございますが、具体的には報告書の中でも強く指摘をされておりました、「環境配慮設計の推進とその活用」「再生資源の需要と供給の拡大」「自動車に含まれる有害物質の削減」「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」「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」の5つの項目について施策の具体化に向けた検討を実施し、その方向について取りまとめをいただいたというものでございます。

この議論、取組の方向性の詳細につきましては、参考資料20で検討会のとりまとめ報告書を配らせていただいておりますが、次ページ以降、その主な取組の内容についてまとめさせていただきますので、そちらで説明させていただきます。

おめくりをいただきまして、「取組の方向性①」でございます。

まず、1つ目、環境配慮設計の推進とその活用でございますが、①で記載をしております自動車製造業者と解体業者間での連携による環境配慮設計の推進ということで、先ほど

もご説明いたしました。議論の中で、実解体工程において環境配慮設計がなかなか生かされていないという状況も見えてきておりますので、いかに今後解体業者における環境配慮設計の認知度を向上させていくか、また、解体工程から意見を集約して、これを設計工程にフィードバックしていくか、こういったことを重点的に取り組んでいきたいというふうに考えております。

②で環境配慮設計に関する自動車製造業者等の共通の評価軸の設定及びこれに基づく評価、また、③で、次に出てきます再生資源の活用をした自動車に対するインセンティブ、割引制度の実施というものがございませうけれども、この評価項目の一部に環境配慮設計を位置づけるということも有効であろうということでございます。

続きまして、「取組の方向性②」、再生資源の需要と供給の拡大でございます。こちらに関しては、一番大きな取組としてユーザーインセンティブ制度の導入というものを検討いたしました。再生プラスチックの利用車に対して、ユーザーの選択であるとか、あるいはメーカーの取組というのを促進して再生資源の需要と供給の拡大を図っていこうということで、今回具体的にこれを実施すべきという方向性をお示しいただいたというものでございます。今後は、検討会の下に作業部会を設置して、検討会の中で整理をされた論点を中心に具体的な制度設計を行っていききたいというふうに考えております。

下のほうに移りまして、自動車に含まれる有害物質の削減でございます。こちらにつきましては、まず、メーカー等の自主的取組を引き続き徹底をしていただくということ。そして、もう一つ、将来のリサイクルに影響を与え得る新素材等への対応の体制というのをしっかり構築していただくということ。この2点をとりまとめさせていただきました。

おめくりいただきまして、「取組の方向性③」でございます。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ということでございます。

議論の結果、全体の最適化が最終目標ですが、まずは足元、解体工程の質をどのように上げていくか、こちらに注力をすべきということをご議論いただきまして、具体的には②でございます精緻解体の推進ということに取り組んでいこうということでございます。

b) で書かせていただいておりますけれども、リサイクルの質の向上につながるような精緻な解体あるいは分別の徹底、こういったことに取り組んでいただいている解体業者に対して、その取り組みに応じて経済的なインセンティブを与える取り組みを進めるべきということをご提言いただきまして、まずはモデル的に事業を行うことで、その経済性やASR発生量の抑制効果等を検証することとしております。

次に、リユース・リサイクルの推進、質の向上の進捗状況の把握・評価でございます。

こちらに関しては、a) リユース・マテリアルリサイクルとサーマルリサイクル、これらを区別した上でリサイクルの質の状況を把握していこうということ。もう一つ、b) 解体・破碎段階におけるリサイクルの質の状況というのを今後把握していくべきということ。この2つの観点で今後具体的な指標の検討を行って、リサイクルの質の把握をさらに進めていきたいと考えております。

おめくりをいただきまして、資料3-2-③でございます。

リユース・リビルド部品に関する利用の促進あるいはユーザー選択を容易にする状況の構築ということでございますが、こちらに関しましては、リサイクル部品の利用の判断に必要な情報、こういったものをどう表示をしていくか、あるいはどのように情報を提供していくかということで、ラベリングの規格化ということをこれまで進めてきております。こちら、経済産業省の委託事業で日本ELVリサイクル機構を中心に検討実施をいただいております、平成28年度中にJISの原案をとりまとめることとしております。

おめくりをいただきまして、資料3-2-④「情報発信・共有の在り方等に関する検討」でございます。

こちらにつきましては、合同会議報告書の提言を踏まえまして、情報発信・共有の在り方等について検討を行うための検討会を設置いたしました。こちら、昨年11月から本年7月にかけて全部で6回の会議を開催し、検討を行ってきたところでございます。メンバー構成、検討内容の概要は以下のとおりでございます。詳細につきましては、参考資料21ということで検討会の報告書を配らせていただいておりますが、ここでは次頁以降の「取組の方向性」の概要というところで説明をさせていただければと思います。

おめくりをいただきまして、「取組の方向性①」でございます。

こちら、自動車リサイクル全般に係る共通的な課題というのと、あとは各関係主体における個別課題ということで分けて記載をさせていただいております。

まず、方向性の①にございます共通課題への対応でございますが、例えば3つ目のパラグラフに記載をしております内容で、検討会の中で、用語の使い方がばらばらで、誤解を生みやすいというところをご指摘いただきましたので、検討会中で統一用語集というものを作成させていただきました。今後こちらの普及・改良に努めるとともに、特に誤解の生じやすいとされる「逆有償」「廃車」「リサイクル部品」等、こういった用語の正確な使用の普及を徹底していくこととしております。

続きまして、「取組の方向性②」、自動車製造業者等の課題への対応でございます。

こちら、先ほどの3Rの推進・質の向上の検討会でもございましたが、環境配慮設計の取組状況を、他の自動車と比較をした上で選択できるよう、考え方、あるいは評価方法等を整理いたしまして、情報発信・共有等を行っていくということでございます。

おめくりをいただきまして、「取組の方向性③」、引取業者の情報発信・共有に関する課題への対応でございます。

こちらにつきましては、いかに引取業者全体での質を上げていくか、底上げを図っていくかというところで議論をさせていただきまして、2つ方向性を示させていただきました。

1つが、ユーザーとの引取時に交わされる使用済自動車引取依頼書、こちらに関しまして記載事項の整理ですとか、あるいはモデルケースといわれるようなものの普及、こういったことをまずは行っていきたいということでございます。

続きまして、3つ目のパラグラフで書いてございますが、ユーザーに対する情報発信の在り方、実際にユーザーとの接し方ということにおいて、やはりそこは事業者間で個別ばらばらでしたので、これらのうち良いと思われる事例、ベストプラクティス的な対応事例というものを検討会の中で整理をさせていただきましたので、こういったものを活用しつつ、業界内での取り組みの統一化、底上げを図っていくということとしております。

続きまして、「取組の方向性④」、整備事業者、解体事業者の課題への対応ということで、こちらは主にリサイクル部品をどうやって普及させていくかという観点で議論をいただいたところでございます。こちらにつきましては、リサイクル部品に関するさらなる認知度の向上あるいは利用の拡大のために、いかにユーザーにご理解をいただくか、ユーザー理解の促進を図っていくかということで、損保会社でございますとか、部品商ですとか、そういうさまざまな業態と今後連携を図っていったら、さらなる情報発信・共有に取り組むということとしております。

下に、地方自治体の情報発信・共有に関する課題への対応を記載させていただいております。こちらにつきましては、例えば、昨今増えております外国人事業者への配慮として外国人事業者向けの指導マニュアルの作成ですとか、各自治体で所有している自動車リサイクルに関する動画・パンフレットなど、さまざまな共通利用できるような情報素材につきまして、情報共有・横展開をすることで行政コストの低減を図っていきたいということを考えております。

情報発信に関しまして、めくっていただきまして、最後のところの「取組の方向性⑤」

でございます。こちら、JARCの情報発信・共有に関する課題への対応でございます。

JARCにおきましては、関係主体の連携を促進し、また補完する役割というものを果たすべきということでございまして、JARCが行う情報発信・共有の在り方については抜本的な改善を行って、さらにはその効果検証に取り組んでいくべきということで議論をいただいたところでございます。

主な内容として、3つ下に挙げさせていただいております。1つ目は、JARCが直接的に行う普及啓発、広報活動の抜本的な改善でございます。2つ目が、JARCが管理する再資源化状況等のデータ、これを発展的に活用していこうということでございまして、各関係主体の皆様には有用な情報というのを整理して提供していきたいということでございます。3つ目、自動車リサイクル情報システムのユーザビリティの改善と、自動車リサイクルのさらなる発展に対応できるような柔軟性、フレキシビリティの拡充、こういったことを進めていくということでございます。

以上が情報発信の検討会に関するご報告でございます。

おめくりをいただきまして、資料3-2-⑤、自治体による指導の円滑化・徹底でございます。

こちらにつきましては、環境省事業の一環として、関係事業者に対して指導権限をもつ都道府県・保健所設置市の担当者にアンケート調査を実施するとともに、自治体の担当職員を委員とする自治体懇談会を本年2回開催してございます。こういったことなどを通して課題の抽出等を行わせていただき、以下の取り組みを実施することといたしました。具体的な説明は割愛をさせていただきますが、下にある取り組みをしっかりと進めさせていただくということでございます。

続きまして、おめくりをいただき、資料3-2-⑥、不法投棄等の未然防止・解消に向けた課題の整理及び対応方法の一般化・周知というものでございます。

こちらにつきましても、自治体懇談会の場において課題の抽出等を議論していただき、今後自治体への支援の方策というのを具体的に検討していこうということでございます。

いろいろと状況整理をした結果でございますが、まずは新たな不法投棄の未然防止に努めるということが一つ。また、事案の把握という部分で滞留しているものがございましたので、こういったものをいかに解消していくか。また、行政代執行が円滑に実施できるような環境の整備、こういったものも必要だということでございました。これらの課題を解決していくための支援策というのを今後検討していくこととしております。具体的には、

下の不適正保管のところで説明をさせていただきます。

具体的に今後やっていきたい取組として、赤字の矢印で2点重点的に記載をさせていただいております。

まずは、「事案の把握」という部分でございますが、こちらを適切に、かつ迅速に進めるために、自動車リサイクル促進センター（JARC）を中心に、知見の提供等の支援を行っていききたいというふうに考えております。

また、このスキームの下に進んでいただきまして、「改善命令・生活環境保全上の支障の調査」というところがございます。こちらにつきましては、生活環境保全上の支障があるもの及びそのおそれがあるものというのを対象に、より円滑に行政代執行が行えるような支援策というのを今後検討してまいりたいと考えております。不法投棄につきましても同様の検討を行っていくということでございます。

おめくりをいただきまして、資料3-2-⑦でございます。

大規模災害発生時における円滑な対応に向けたJARCの取組ということでございまして、こちらは2つ具体的な対応を考えております。

1つが、大規模災害発生時等の非常時における番号不明被災自動車への対応といたしまして、東日本大震災のときの対応について、今後も定常化を図っていききたいということが1つ、そしてもう一つが災害発生時における自治体対応の円滑化に向けて事前の体制整備というのを支援していききたいということ、この2つをJARCに中心となっていていただいて対応を進めていききたいというふうに考えております。詳細な説明は割愛をさせていただきますが、以下のとおりでございます。

おめくりをいただいて、資料3-2-⑧でございます。

こちら、大規模災害等発生時における円滑なASR処理に向けた体制整備ということでございまして、ART・THの両チームにおきまして、ASRの処理施設に関しまして、通常時ルートというものと緊急時ルートという2つのルートを設定していただいております。また、緊急時の運搬手段の強化等を実施していただいて、より徹底した体制整備というのを進めていただいているところでございます。

具体的には下のフロー図をご覧くださいと思いますが、左側が平常時、右側がトラブル発生時としておりまして、例えば災害等が発生して処理施設でトラブルが発生した場合におきましても、そのほか既存の、例えばこの図でありますとBの処理量を増やしたり、あるいは通常ASRを処理していないような施設D、E等に関しましても、緊急

時にはA S Rの処理をお願いするという事で事前に契約を結び差配ができるような、そういった体制をとっていただいております。

実際、熊本地震における対応ということで下に記載をしておりますが、春先の熊本地震の際にもリサイクル施設が1ヵ所被災をしたということでございますが、こういった緊急ルートを活用し、振替措置を実施することでA S Rを遅滞なく処理ができたということ聞いております。

続きまして、おめくりいただいて資料3-2-⑨でございます。

移動報告情報等を活用した自治体による監督・取締りということでございまして、こちらについても自治体懇談会の場でいろいろとご議論をいただいた内容でございます。今後具体的にJ A R Cの保有する移動報告情報等をもとにして、不適正な事業者に対する監督・取締りということを強化していきたいと考えております。具体的には、例えば遅延の多い、不適正な扱いをしている可能性が高い事業者の情報等を定期的に自治体に提供していくことで、監督業務というのを効率化させていきたいというふうに考えております。

おめくりをいただきまして、資料3-2-⑩、エアバッグ類・フロン類の適正処理の徹底でございます。

こちら、既に高い水準で処理を行っていただいているというものでございますが、引き続きこれを徹底していくということで、以下の取組を進めていく、力を入れていこうというものでございます。説明は割愛をさせていただきます。

続きまして、資料3-2-⑪、廃発炎筒の処理に係る省令改正でございます。

使用済自動車の適正処理における安全性を確保するという観点から、破砕業者の引取拒否理由に「解体自動車に発炎筒が残置されていること」、これを追加するために、使用済自動車の再資源化等に係る法律施行規則、省令の改正というのを実施させていただきました。詳細は以下のとおりでございます。

続きまして、資料3-2-⑫、自動車リサイクル制度の発展に向けたJ A R C機能の一層の発揮でございます。

J A R Cに関しましては、制度の安定的運用を通じたロバスト性の向上、社会的コストの低減やその発展に向けた業務を行うとともに、関係主体の連携を促進し、補完する役割を果たしていくべきということで、昨年の報告書においても強い提言をいただいているところでございます。これを受けまして、J A R Cの機能を一層発揮していこう、より貢献をしていこうということで検討を行いました。その結果を以下に、主な内容として記載を

させていただいております。

まず、1つ目、事業計画の抜本の見直しによるP D C Aサイクルの強化でございます。こちらにつきましては、後ほど資料3—2—⑭で説明をさせていただきます。

2つ目、情報発信検討会の運営ということで、先ほどございました情報発信・共有の在り方等に関する検討会、こちらの事務局をJ A R Cにお願いして、関係主体の連携の強化、取組の推進に向けて貢献を果たしていただいたというものでございます。

3つ目が、自動車リサイクル情報システムのユーザビリティの改善、フレキシビリティの拡充。これも先ほど触れたものでございます。こういったことを通して制度の安定的な運用、効率化、そしてさらなる発展に今後とも貢献をしていくということでございます。

おめくりをいただいて、資料3—2—⑬、ユーザー及び自動車製造業者等の両者の負担低減に向けた指定法人業務の運営に係る費用の見直しでございます。

指定法人業務の運営に係るランニングコストにつきましては、ユーザー及び自動車製造業者等がこれを折半する形で負担をしております。こちらについて、昨年の報告書において、両者の負担が低減するよう見直しを行うべきということでご提言をいただきましたので、これを実現させるような運営費用の在り方というのを検討してきたということでございます。

具体的には、リサイクル料金収受に係る委託手数料、そしてデータセンター運営費用、これらを低減させるということ、これによって平成29年度よりユーザー及び自動車製造業者等の負担を低減させていくこととしたいというものでございます。

左側、「ユーザー負担の低減」ということで記載をさせていただいておりますが、ユーザーが負担をしております資金管理料金、この大部分を占めているリサイクル料金収受に係る委託手数料、こちらを見直すことによって、具体的には2段階の見直し、改定を予定しております、削減額は年間5億円、平成34年からは年間6億円という費用を削減する見通しでございます。これらを資金管理料金の値下げという形でユーザーに還元をしていきたいというふうに考えております。

右側、「自動車製造業者等の負担の低減」でございますけれども、こちらはデータセンター運営費用ということで、ハード面の更新というのを5年に1回の周期で行っておりますが、こちらについては自動車製造業者等の主体的な取組によって費用をどんどん削減してきているところでございます。こちらこれまではJ A R C内でシステム関連支出のために積み立てというのを行ってきたところでございますが、メーカーの努力による削減とい

う部分が大きくございますので、この4億円を直接的にメーカーに還元することで負担を低減していきたいということでございます。この2つで両者の負担の低減を実現したいという内容でございます。

続きまして、資料3-2-⑭でございます。JARC運営の効率化に向けたPDCAサイクルの強化でございます。

こちらは先ほども簡単に触れさせていただきましたが、JARCの各業務の指針である事業計画、これを今年度から抜本的に見直すということを見せていただきました。具体的には「見直し後の事業計画」というところをご覧いただければと思いますが、各業務における具体的な取り組みの内容として、新規事業の実施ですとか、あるいは既存事業をどう改善させていくか、こういったことを具体的に書き込むことといたしまして、あわせて取組の定性的な目標、あるいは可能なものは定量的な目標というのを書き込むこととしております。こういったことを通じて、年度終了後に、この目標等の観点から評価をさせていただいて、これを事業報告としてとりまとめて次年度以降の改善に結びつけるということを目指すこととしております。

おめくりをいただきまして、資料3-2-⑮でございます。

特預金の使途に関するJARCの取組ということでございまして、こちら、報告書の提言を踏まえまして、JARCの資金管理業務諮問委員会において今後の特預金の使い方の在り方について検討を実施したというものでございます。今後、この検討結果等を踏まえまして、新たな特預金の使途について、JARCにおいて出えんに向けた具体的な検討ですとか、あるいは出えん計画の策定ということを行っていきたいと考えております。

検討の全体像、概要につきましては以下のとおりでございます。また、詳細につきましては参考資料22として諮問委員会からの答申をお配りしております。これらを踏まえて、今後の特預金活用の対象とすべき施策、また、自動車リサイクル制度全体の課題として、特預金に限らず今後検討を行っていくべき施策ということで整理をさせていただきました。その内容を次ページ以降で説明をさせていただきます。

こちら「検討の概要」というスライドがございますけれども、1点、今後の方針に係る部分がございまして、説明をさせていただきます。

左側、「法令上認められる使途」ということで、法律上の規定を書かせていただいております。こちら、特預金の使途として、JARCが通常行っている資金管理法の業務、そして指定再資源化機関の業務、情報管理センターの業務、こういったものに関する費用

にしか充ててはいけないというふうに法令上規定をされているという内容でございますけれども、黒丸で書かせていただいております「上記の費用に対し出えんを行った後、なお省令で定める額以上の特預金残高がある場合においては、新たに預託されるリサイクル料金の一部を負担することができる」ということで、一定額以上の残高がある場合には特預金を用いたリサイクル料金の割引というのを実施してもいいと、そういう規定がございます。実は、こちらにつきまして、この「省令で定める額」というのがまだ定められていないというのが現状でございますので、今後国において、割引実施に伴う社会的なコストですとか、あるいは公平性を担保できる実施期間、そしてこの特預金の検討結果等を勘案して具体的に省令を定める手続を進めていきたいというふうに考えております。

下のスライドに移っていただきまして、具体的な検討結果を説明させていただきます。

今後の特預金活用の対象として提案するものとして、7つの使途に出えんをしたいということで、こちら記載をさせていただきます。

不法投棄・不適正保管事案の解消に向けた支援事業の拡充。こちらにつきましては、先ほど説明をいたしました不法投棄対策、不適正保管対策ということで、こうした対応に特預金を原資として充当しつつ、取組を進めていきたいというものでございます。

続きまして、下の2つでございますけれども、JARCのシステムに関しまして、中長期的にシステムの改修、そして刷新に相当な金額がかかるだろうということでいわれているところでございますので、こちらに関しましては特預金を充てることで対応していきたいというものでございます。

おめくりをいただきまして、検討結果②でございます。

上の2つでございますけれども、災害対応ということで2つ挙げさせていただいております。1つが、番号不明被災自動車への対応、そしてもう一つが災害発生時に備えた事前対応でございます。先ほど2つとも触れさせていただきましたけれども、こういったもの、特預金の活用を視野に入れてしっかりと対応していきたいということでございます。

そして、丸の3つ目に記載をさせていただきますが、情報発信・共有に係る検討会の中でもございましたとおり、JARCの情報発信の取り組み、これを抜本的に改善していきたいということでございますので、このための取り組みに特預金を充てていきたいということでございます。

以上、6つの項目に特預金を出えんしても、なお相当額の特預金が残るそうだという見通しがございますので、7つ目に記載をしておりますリサイクル料金の割引、特に3Rの

検討会でもございました再生資源等を多く活用した自動車に対するリサイクル料金の割引ということを具体的に検討していきたいということで、7つ目に記載をさせていただいております。

続きまして、検討結果③で記載をしておりますけれども、今後の課題として整理をされたものということで、現行法制度下では特預金の使途として認めることができない、または状況を含めた判断が必要であるということで、自動車リサイクル制度全体の安定化・高度化に向けた課題として今後検討を行っていくべき課題というのも議論させていただきましたので、以下に記載をさせていただいております。

続きまして、資料3-2-⑩でございます。

こちら、自動車製造業者等メーカーが公表しております再資源化等費用の内訳の公表というものでございます。昨年度までに各メーカーにおきましては3品目、フロン類、エアバッグ類、ASRのそれぞれの再資源化等に要した費用及びこの総額というのを公表していただいていたところでございます。こちらにつきまして、より透明性を高め、またリサイクル料金の適切な水準の維持等を促進していくという観点で、本年度より社内費用、具体的には人件費、システム費というもの、これらをこれまでの項目とあわせて公表をすることといたしました。具体的な変更内容につきましては参考資料4に記載をさせていただいておりますので、後ほどごらんいただければと思います。

続きまして、資料3-2-⑪、リサイクル料金の余剰部分の抛出に係る仕組みの構築でございます。

リサイクル料金については、メーカー各社において中長期的にその収支を均衡させるということを目指して設定をいただいているものでございますけれども、短期的に想定外の余剰金が発生して、中長期的な収支の均衡というのに影響が出るという場合に備えまして、この余剰金というものを自動車リサイクルの高度化等に資するような、ある種公的な用途に充てていただくというために今回仕組みを構築していきたいというものでございます。

具体的には、下の箱にございますとおり、①②③ということで取り組みの方向性を整理してございます。

まずは①メーカー等各社において、中長期的な収支の均衡というのを目指して、これまで同様の取り扱いをしてこれを管理するということ、これを基礎としたいというふうと考えております。例えば、現在黒字になっていたとしても、ここでリサイクル料金を下げて中長期的な収支の均衡を図っていく、こういったこともこの①の中で実際に取り組んでい

ただきたいというふうに考えております。また、これを基本としつつ、②③ということで、②メーカー等各社において自動車リサイクルの高度化等に資するような事業を実施するという、③自動車リサイクルの高度化等に資する公的な事業を行うような外部基金、こういったものをメーカー等により共同で設置をしていただいて、これに拠出し、こういった公的な事業というのを実施していただくということ。この①②③というのを今後の余剰金の取り扱いとして整理をさせていただいたというものでございます。

下のスライドに移っていただきまして、メーカー等各社における事業実施イメージということで記載をさせていただいております。

こちら、この余剰金の原資というのがもともとユーザーから預託をされたリサイクル料金、ある種公益性の高い資金であるということに鑑みて、自動車リサイクルシステム全体に広く裨益をするようなことに使っていただきたいということ。もう一つ、透明性の確保にしっかりと努めていただきたいということ。これらがある種必須の条件であるということを考えております。

そこで、具体的には、例えば個社で事業を行うような場合においても、事業の内容ですとか充当金額等を広く公表する。また、その成果というのも広く公開をして、自動車リサイクル全体の高度化につなげていく。こういったことが必要ではないかというふうに考えております。

また、その下、基金の設置のイメージということで記載をさせていただいておりますけれども、こちらも上と同様に全体への裨益ということ、透明性の確保ということ、これが重要な条件と考えておりまして、具体的には下記の3つが重要であると考えております。基金の執行団体の設置においても公平性・中立性を担保するということをしつかりとするという。2つ目が、有識者等による第三者委員会等を設置して、しっかりとモニタリングをしていくということ。また、3つ目ですけれども、国においてもこういった基金の管理というものをチェックしていくということに記載させていただいております。

次、めくっていただきまして、基金の事業実施イメージということで、このイメージを参考までに記載をさせていただいております。メーカー等が余剰金を拠出して、第三者委員会がこれをモニタリングして、国としてしっかりとこれをチェックしていこうという体制でございます。

続きまして、おめくりをいただいて資料3—2—⑱、次世代自動車への対応でございます。

次世代自動車、特に大容量・高電圧バッテリー等に対する対応ということで、こちらはメーカー各社に取り組んでいただいているものでございますけれども、例えば市場投入時、大容量のバッテリー等を市場に投入した際には、回収スキームというものをしっかり構築していただいている、また、関係事業者への周知ですとか、解体マニュアル等の整備、そしてこの情報の提供というのを現状でも行っていただいているというものでございます。こちらの回収スキームの実績というものをこちらに記載をさせていただいております。

また、こういったことに加えて、今後バッテリーの大量発生というのに備えて、特にリチウムイオン電池につきまして共同回収スキームというものを検討いただいているところでございまして、こちら平成30年度からの運用の開始というのを目指しております。具体的には、後ほど議題の2つ目で詳しい説明をさせていただければと思います。

おめくりをいただいて、資料3-2-⑱、新素材への対応、特に炭素繊維強化プラスチックへの対応というのを記載させていただいております。

炭素繊維強化プラスチック、CFRPと呼ばれるものですが、このCFRPにつきましては、現状でも少量の発生であればサーマルリサイクルによって処理が可能であるというものでございますが、将来的にこういったものを使用した使用済自動車が大量に発生する場合に備えて、適切なリサイクル手法の確立ですとか、セーフティーネット等の体制整備、こういったものが必要であるということをいわれているところでございます。

そこで、下に書かせていただいておりますが、こういったリサイクル技術の開発ということで、昨年度、こちらはNEDOのほうで予算を措置させていただいて事業を実施いたしました。また、本年度については環境省の予算による事業を行っているところでございます。また、平成29年度以降もサーマルリサイクルの処理方法の確立ですとかマテリアルリサイクル技術の開発等、しっかりやっつけようということで記載をさせていただいております。

おめくりをいただいて、資料3-2-⑳でございます。自動車リサイクルに係る国際協力・関連事業者の海外進出の促進ということでございます。

具体的には、日本車のシェアが特に高いような東南アジア諸国、こういったところを対象に、適切な自動車リサイクルシステムの構築、また、我が国の関連事業者の進出というのを促進するために、リサイクル事業の展開に向けたFS調査というのを経済産業省のほうで実施をさせていただいております。こちら、平成27年度より実施をしております、昨年度実施をした内容というのを下に記載させていただいております。

また、青い四角の3つ目のパラグラフで記載をさせていただいておりますけれども、環境研究総合推進費により、アジア各国から政策担当者、学識者等を招いて国際ワークショップというのを開催しております、こちらにおいても自動車リサイクルを含む廃棄物発生抑制政策に関する概念整理あるいは事例研究等を行っているというものでございます。

駆け足でございますが、資料3-2の説明は以上となります。こういったところを1年間かけて取り組ませていただいたという内容になっております。

この後、この資料の内容につきまして皆様にご討議いただきたいところがございますけれども、内容が多岐にわたっておりますので、特に重点的にご議論をいただきたい事項ということで資料3-3にまとめさせていただいております。

この1年間議論をしていく中で、特に今後具体的な取り組みを進めていこうということで方向性までお示しいただいたもの、特にお金絡みになるようなもの、こういったものを重点的な事項として4つ記載をさせていただいております。1つ目が、3Rの推進・質の向上に向けた検討。資料3-2で説明をさせていただいたものですが、再生プラスチックを活用した車種へのインセンティブの実施について。そして、2つ目が、指定法人業務に係る費用の見直しについて。3つ目が、特預金の使途に関するJARCの取り組み。特に7項目への支出というものについて、そして省令改正の考え方についてでございます。そして、4つ目が、メーカーのリサイクル料金の余剰部分の抛出に係る仕組みの構築というものでございます。以上の4つについて特に重点的にご議論をいただければというふうに思っております。

説明が長くなりましたが、以上でございます。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

それでは、ご意見、ご質問等をお受けしたいと思いますが、確認なのですけれども、資料3-3、最後に説明のあった中で、この3番目で「省令改正の考え方について」ということが書いてあるのですけれども、これはどこのことを言っているのですか。

○西田自動車課課長補佐　　こちらにつきましては、資料3-2の中で、22ページの資料3-2-⑮でございます。検討概要というところがございますけれども、こちら、左側に法令上認められる使途というのが書いてございまして、この黒丸のところに省令で金額を定めるということを記載させていただいております。この金額というのが現状まだ定められていないということでございまして、下の※書きのところに書いてございますように、割引の規模でございますとか、さらには特預金の検討結果、こういったことにお金を充て

ていくべき、あるいはこういったことにお金を残していくべきということ、こういったことを踏まえて国のほうで省令の制定に向けて今後取り組んでいきたいと。

○永田座長　この一定金額というところに何かご意見はないかという話でお聞きすればいいわけですね。

○西田自動車課課長補佐　はい。

○永田座長　よろしいでしょうか。

まず、1番目の、ちょっと要点だけ整理させてもらおうと、この資料3-3の資料の中の1番目、インセンティブの話は3ページの「取組の方向性②」で、ユーザーインセンティブ制度の導入というところがございますけれども、このあたりで今後作業部会等を設置して検討を進めていくのだというような方向性、この辺のところでは何かご意見等がございましたらお願いしたいなというふうに思っています。

それから、2番目の話、これは費用の見直しで、19ページのところにユーザーサイド、それから製造業者等への対応、それが書いてございますが、この件でございます。

それから、3番目は、先ほど省令の改正のところは説明がありましたが、7項目の提案というのは、22ページ、23ページの上の7項目のことであると思います。

それから、4番目のリサイクル料金の余剰分の抛出に係る仕組みの構築ということでございますが、これは最後のほうで話のあった、メーカーのほうで今余剰分を抱え込んでいて、その分の用途についてでございますが、25、26ページでございます。よろしいでしょうか。

ちょっと先走った言い方になるかもしれませんが、本日ご議論いただいて、ここに書いたような方向性でご了承いただけるということになったら、引き続きそれを詰めた検討をしていくという内容になろうかと思っておりますので、そうした視点でのご意見も頂戴できればというふうに思っています。よろしく願いいたします。

それでは、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。

それでは、赤穂委員のほうからお願いします。

○赤穂委員　検討会で精力的に議論していただいたようで、ありがとうございます。その上で、まず、3Rの推進について意見を述べたいと思います。

3Rの推進についてですけれども、まず、欧州では積極的に進めているということですので、日本も遅れることなくやっていくということは方向的にはぜひ進めたいと思っています。懸念していた部品の品質の担保についても標準化を検討するということ

ですので、ぜひそれも同時にやっていただきたいと思います。

今後、詳細な制度設計をやるということですが、イメージとしてはどういうものになるのか。例えば、再生品の使用率が10%だったらこのぐらいのインセンティブ、20%以上だったらこのぐらいというように、段階的なものを導入するのか。それとも、一律の、15%だったらこのぐらいとかというように、どういうイメージをお考えになっているのかというのがもしあれば伺いたい。

あと、どうせ導入するのであれば、ある程度ユーザーに、購入される方に、それが本当にインセンティブになるような金額を設定するべきではないかなと思っています。数千円規模ではちょっとインパクトが弱いのではないかなと思っています。

最後に、懸念はあるのですが、再生品の需要の問題です。要するに、需要と供給のバランスがきちんと導入されたときに図られるのかということです。現在でもそんなに再生プラの供給というのは潤沢ではないとみております。今後こういう制度が始まると供給側も一生懸命出そうということになるのかもしれませんが、それが担保されないままに制度が始まると、すごく再生プラの価格が高どまりになってしまって、結局車体価格にそれが反映されて、何のためにインセンティブを入れるのかというのがよくわからないということにもなりかねませんので、供給側のほうの話をもう少ししっかり聞いていただければと思います。今後の検討のメンバーには再生品のメーカーさんが入っているのですが、ぜひやはり樹脂メーカーとか、大口の樹脂の利用者のメーカーさんとか、そういうところも入って議論していくべきではないかと思っています。

以上です。

○大塚委員 どうもありがとうございます。1点質問で、あと幾つかあるのですが、先ほど永田座長がご指摘いただいたところは私もまさにちょっとよくわからなかったのですが、先ほどご説明いただいたように、22ページの上のほうのスライドの一番最後の※のところ、これが省令改正の考え方についてということのようですが、そこで書いてあることとしては、割引実施に伴う社会コストというのが入っているのですが、このちょっと上のほうに書いてある「上記の費用に対し出えん等を行った後、なお省令で定める額以上の特預金残高がある場合においては」という話なので、割引実施というのは多分、23ページの、先ほどご説明いただいた上のスライドの一番最後の、今まさに問題になっている再生資源化と預託金の割引のことかなと思うのですが、まず仮にそうだと思うということでお伺いしますが。

○永田座長　　それで結構ですよ。

○大塚委員　　そうですか。ただ、これ以外にも不法投棄の対策とか、ここには出てこないけれども、大規模災害の対策とかもあるので、必ずしも割引のことだけが特にこの省令で定める額について問題になるわけでもないと思うのですけれども、何か後ろの話が前に出てきているような感じがして、若干わかりにくい感じがしますけれども。これは、具体的な額を大体考えるようなことを、この「省令で定める額」というのは法律を作るときは考えておられたのではないかという気もしますが、こういう定性的な考え方で出してしまっているのかどうか、出すにしても、後ろのことを前に出して何か勘案するみたいな感じになっているので、ちょっとよくわかりませんので教えてください。

それ以外には意見のほうですけれども、再生プラスチックを活用した車種へのインセンティブは、これも大変結構なことなのでどんどんやっていただきたいと思いますが、環境省でも本日午前中に別の会議があったところなのですけれども、例のPOP sの規制というのが始まっていますので、プラスチックの添加剤のPOP sの問題というのがあることはあるので、これは特に焼却してしまえば問題無いのですけれども、マテリアルリサイクルの場合に、リサイクルプラスチック材が食品とか玩具とかに入っていくと、問題にもなります。私は別にリサイクルを阻害したいとは全く思っていないですが、そこは気をつけた仕組みにしていただかないと、後で問題が発生して、新しく考えなくてはいけなくなると、多分困難を伴うと思いますので、最初の制度設計のときにその点を考慮する必要があります。具体的にはもともとそういう臭素系の難燃剤とか、そういう添加剤が入っているようなものに関してはあまり食品とか玩具とかに回っていかないように、情報伝達をしていただくことが多分それなりに必要だと思います。いずれにしても私はリサイクルを阻害するつもりは全くないですが、気をつけていただけるとありがたいということでございます。

それから、第2点ということになりますけれども、特預金のほうの使用について、不法投棄関係の自治体の調査とか、あるいは行政代執行をしやすくするというようなことでお使いになるということで、これも大変結構なことだと思いますけれども、現在自治体との関係で、やはり特預金については使いにくいということがあると思うのですけれども、問題をどのように把握されていて、新しくここを広げていくということをもしお考えであればちょっと教えていただきたいということでございます。

あと2点、この重点的ではないところについて申し上げたいことがあるのですけれども、今言ってしまうといいでしょうか。それとも後のほうがよろしいでしょうか。

○永田座長 重点的ではないところもいいですよ。

○大塚委員 いいですか。では、2点だけ申し上げますが、一つは、資料3-2-⑱の、ページでいうと27ページですが、これも共同回収スキームをぜひやっていただきたいと思えますけれども、これはどちらかという環境省さんにお伺いすることになるかもしれませんが、現在リチウムイオン電池とかについては廃棄物との関係ではどういうふうになっているかというのは、どういうふう考えられているかというのを教えてください。何か共同回収スキームをつくるにしても、有価性を含めて廃棄物該当性についてはどういうふうにお考えになっているかというのを教えていただければと思います。

それから、もう一つは、これは別にページをいわなくてもいいのですけれども、例えば発炎筒とか、前にもバイクとか、あるいはタイヤとか鉛電池もそうだと思いますけれども、自主的な取組でいろいろやっておられるところがあるので、前はそういう方々についてもここでご発表いただいたことがあったと思いますけれども、ぜひそういう自主的な取組を応援することを含めて、ここで発表をまたしていただける機会を設けていただけると大変ありがたいということを申し上げておきたいと思います。

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。先ほどあった重点的に議論する事項3.の政省令の考え方、もう少し何を皆さんにはご意見として頂戴したいのかというのを、はっきり説明してみてくださいませんか。

○泉リサイクル推進室室長補佐 22ページの上半分の記載でございます。法令上認められる用途ということで、①から③に対し特預金の出えんを行った後、なお省令で定める額以上の特預金があるという場合で、①から③に該当するのが、今回7つ挙げさせていただいたもののうちの上から6つまでを考えております。最後の再生資源を多く使用した自動車の割引については、①から③ではなく、「法令上認められる用途」の一番下の黒丸に書いてございます再資源化等預託金の一部の負担、つまりリサイクル料金の割引に当たるということを考えております。その「省令で定める額」は、大塚委員からご指摘いただいたように、幾らという実際の額を定めることが当初想定されていたと思いますので、その方向で検討したいと思っておりますが、検討する際の方向性として、割引を実施する際の社会コスト、1人の方にお返しするにも1人ずつコストがかかりますので、余り少ない割引額だと返すという手間だけで相殺してしまうのではないかという話。また、返す期間。10年ぐらいのサイクルで車を皆さん買い換えられるものですから、ある程度一定の期間を担保

する必要がある。また、本検討結果というのは特に大規模災害時における処理の対応で一定額留保しておく必要があるのではないか、こういった観点も出てきてございますので、そういったことを勘案して省令の額を定めていきたいという考え方を書いたものでございます。

○永田座長　　まず、先ほど話のあったこの7項目というものについては、今の法律の範囲内でできるというふうに解釈していいですよ。

○泉リサイクル推進室室長補佐　　はい。そう考えています。

○永田座長　　それで、それをやった上で残余のお金があるときに、また、そのお金に対しては、ある一定の金額以上余っている場合について、具体的には先ほどのインセンティブ制度に適用していきますよというような考え方ですね。それで、この一定金額を超える額という、その一定金額がどういう基準で定めていったらいいのかということも含めて皆さんにはいろいろご意見を頂戴しておきたいということで。

○大塚委員　　ちょっと確認なのですけれども、その「上記の費用に対し出えん等を行った後」という、ここにある①②③なのですけれども、例えば不法投棄の支援事業というのは、僕は①②③に当然に入るとは必ずしも思えないし、大規模災害の事業も必ずしも入るとは思えないので、さっきご説明いただいた22ページの下から始まっている黒いポツ7つのうちの上6つは全部入るとおっしゃったのですけれども、本当に入るのか、ちょっと私はよくわからない状態です。

○永田座長　　これにまた付随する条項がくっついているんですよ。ですから、そこまで詳しくここには書いていないですが、基本的にはこの7項目は入るというふうに認識していいですよ。

○西田自動車課課長補佐　　法律上はこの7項目適合するというところでございまして、その法律の適合性のところに関しましても資金管理業務諮問委員会のほうでしっかりと議論させていただきましたし、その内容は、すみませんが、参考資料につけさせていただきます。

○永田座長　　法律の話はちょっとみてください。これは出せるということで、今までもそれに対することをやっていたので。よろしいでしょうか。

それでは、河村さん、どうぞ。

○河村委員　　大きくは2点あって、最初は3ページの再生プラスチックのことなのですが、消費者からみると、この再生プラスチックのリサイクルのメリットというのが

消費者にとってどういうものがあるのかというのが見えにくいので、あるのであれば、今後わかりやすく示していただきたいということと、逆にメリットだけではなくてデメリットはないのか。例えば、過去につくったものでしょうから、有害物質が混じっていて残っていないかとか、強度について大丈夫なのか、劣化しないのかとか、そういうことについても消費者としては懸念のあるところでございます。

それから、もう一点は、19ページの、ユーザーの負担軽減に向けた運営費用の見直しのところなのですが、このリサイクル料金収受に係る委託手数料というのは、リサイクル料金収受というのは、いわゆるマーケットでの車の、中古車とかの売り買いのときに係る手数料のことでしょうか。

○西田自動車課課長補佐　すみません、簡単にそこだけお答えをさせていただきます。リサイクル料金収受に係る手数料というのが、もともとリサイクル料金を預託すること自体ユーザーの義務ということになっているのですけれども、その収受の事務というのを自動車の購入時にディーラー等に実際は代わってやっていたということがあります。これに関してユーザーの皆さんに手数料という形でこの実費を負担していただいているというものでございます。

○河村委員　最初だけではなくて、売り買いが続くときに、リサイクル券が。

○西田自動車課課長補佐　いえ、途中の中古車の取引ではそこは負担はなくて、一番最初のリサイクル料金の負担というところで、リサイクル料金の一部としてこれを負担していただいているというものでございます。

○河村委員　質問は、これを低減するということなのですが、既にリサイクル料金を預託して払ってしまっていますよね、今乗っている車というのは。これからリサイクルされていくわけですが、つまり、払ってしまった分に関しては払った人に戻ってはいかないと思うので、要するに、年間5億円とか平成34年に6億円とか書いてありますけれども、これは、つまりは、もう払ってしまった分がリサイクルされていく間は特預金なんかになるのですか。それともメーカーのほうにいくのですか。それともどちらでもないのかということをお教えてください。

○西田自動車課課長補佐　今の点でございますけれども、まず、この手数料の変更というのは来年度からやっていきたいというもので、今後新規に自動車を購入される方からこの変更が適用されるものになります。

○永田座長　今までいただいたものは、もう既にそういう手続をやっている業者の方に

支払ってしまっているんですよ。これから徴収する資金管理料金の中から払う分については、これだけ削減できますよという話で。そうやって理解すればいいんだよね。

○西田自動車課課長補佐　　そうです。

○河村委員　　では、あと、残りは意見なのですけれども、ここのところ、みたところユーザーの費用軽減というところがここだけというか、ここに集約されている気がするのですけれども、ほかに関しては、そもそもユーザーの負担低減ということに関しては、やはり J A R C そのものの事業の見直しですとか、メーカーの料金設定のところにあると思うのですが、その辺がなかなか読み取れないというのが残念でございまして、特に資金管理団体のほうに関しては、そういうことを見直すというよりは何か新規事業を頑張っていくというような形になっているので、そのあたりが残念に思いました。意見としては、何か別途ペーパーで出されている委員の中にもあって、一部同じ意見なのですけれども、特預金の発生の抑制、あと余剰部分が起きないという形というのを目指すべきで、そこが今回の資料からは読み取れず、むしろ、事業が大きくなっていくというような形になっているので、そこが残念に思いました。

○鬼沢委員　　ページ25、26のところになります。各メーカーのリサイクル料金の余剰部分なのですけれども、今後基金をつくっていくというところで、各メーカーの余剰部分というのはこの拠出金の図のイメージからすると、余剰金の拠出部分は各メーカーに判断を任せるのか、メーカーによってはかなりの差があるのではないかと思うのですけれども、そこはどういうふうに担保していくのかということと、その基金を用いてさまざまな事業を展開していくということがあるのですが、これはちょっと確認なのですけれども、4ページ目にあります経済性や A S R の発生量抑制に関する検証を行っていくというものを使うのか、あるいはここは国の事業として検証を行っていくということなのか、その辺の区分けみたいなものがあるのか、お聞きしたいと思います。

○酒井（伸）委員　　今回の特預金のまとめに関しては、現状で実現可能性の極めて高いところ、それと今後考える方向性、両方を意識した多面的なとりまとめということにしたいということ、ぜひこの方向で実現していただけることを願っております。それがまず1点です。

それから、先ほど大塚先生のほうから再生プラの質的な問題についてのご心配、ご発言がございました。その点についてちょっと発言申し上げます。

確かに注意すべき話として、プロモジフェニルエーテルの混入というところは今後相

当気をつけていかなければならない。ですから、促進するのであれば、同時にその質的な配慮はうまくやっていかなければ、かえって促進したことが仇になるということで、元も子もないという点は十分に注意すべきだということは同感でございます。

これが今回の細田先生のほうの3R促進の検討会の中でどう議論されたかでございますが、本日の資料3-2の3ページの下「取組の方向性②」の中の、自動車に含まれる有害物質の削減という、これが書き込まれております。ここでは、メーカー等の自主的な取組の引き続きの徹底ということで、相当マイルドなまとめ方ということで落ち着いているかと思っております。ここに対しての個人的な見解はあえて申し上げませんが、こういうまとめになっております。その自主取組ということに関しては、本日この後、年1回の報告ということで、環境負荷物質削減に関する自主取組の進捗ということでお話があらうと思っております。その流れの中でこの徹底だということかと思っておりますが、やはりここでは鉛・水銀・六価クロム・カドミウムという、その点で自主取組ということでこれまでされてきておりますので、それに該当しない物質というものは国際的に議論になっているという点は頭に入れておく必要があるかと思っております。ただ、国際的な枠組みというのが、基本的にはPOPs条約、国際条約に基づく話であるということと、その中の議論で、いわゆるリサイクル過程の除外というのが、自動車に対しては余り関係ありませんが、八臭素化などのジフェニルエーテルに対して家電の関連のプラ等が関連するところが国際的には除外が認められているという、こういう微妙な議論の中での話なので、今回はこのようなまとめ方に落ち着いているという、こういう理解です。ですから、そういう意味で少し、ここはこの後どう行われるかということは引き続き議論すべき対象というふうな認識でおります。

ちょっと大塚先生のご発言もございましたので、あえて別に話をさせていただきました。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

○渋谷委員　　重点的などころからちょっと外れてしまうかもしれませんが、4ページのリサイクルの質の向上のところなのですけれども、まず、全部で3点あるのですけれども、まず1点目は質問というか、確認なのですけれども、この②の精緻解体の促進という中で、精緻解体や分別の徹底ということが解体業者に対してやっていくのだという形で書いてございますけれども、どの程度精緻な解体とか分別の徹底を想定しているのか、今現状でこんな感じですかというのが何かもしわかれば教えていただきたいということと、あと2点は要望でございます、まず1点目ですけれども、その自動車の解体工程のこう

いった設計制度、制度設計で効率化を図っていくということは大変重要だというふうに思っておりますけれども、そういった点を踏まえた上で精緻解体に見合った、解体業者が実際に手間として行われるわけでございますので、そういった経済性という形でも書いてありますけれども、そういった手間賃がうまく支払わないと実際にリサイクルが進んでいかないような気もいたします。そうした点も踏まえて、精緻な解体の範囲ですとか支払われる費用の在り方についてご検討をまずお願いしたいというのが1点と、2点目は、今後の話になるとは思いますが、やはりこういった再生利用品のリサイクルを促進していくというためには、要は精緻な解体を行っているそういった解体業者に使用済自動車や円滑に流れていくような仕組みが必要だというふうに思います。例えば、ディーラーや引取業者がそういった精緻な解体を実施している業者を把握していただいて、そこに積極的に持ち込むことで、業界全体として自主的な取り組みをやっていくような形で、要は再生利用品の確保という形ですね。需要と供給のバランスをうまくとれるような形で取り組めるような、何か目標ですとか、そういった取り組みみたいなものをしっかりと検討していただ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。ちょっと時間が大分経過しているのですが、すみませんが少し手短にお願いいたします。では、乗田委員お願いいたします。

○乗田委員　　重点項目の1番の、3Rの推進・質の向上に向けた検討委員会、細田先生の検討委員会に、私ども鉄リサイクル工業会からも委員を派遣いたしまして議論させていただきました。その中でお願いといたしまして、3ページ、4ページにしまして、私どもELVリサイクル機構さんと一緒にマテリアルリサイクル、特にガラスですとかプラスチックの、いわゆるASRになる前のリサイクルということを提案させていただいて、一部こういうふうに再生プラスチックを活用した云々ということで検討していただくというご回答を得ました。私どもとしては、ご提案させていただいたとおり、ガラス等も今大分足りないということもガラスの協会のほうからは伺っておりますし、今後ともこの産構審の場その他を通じて3Rの進化という観点から引き続きマテリアルリサイクルをご検討いただきたいというふうに思っております。

以上です。

○細田委員　　一つが質問で、一つがコメントです。

一つは、28ページのCFRPなのですが、ここには主に技術的内容というのが書かれて

おりますが、それはそれで重要ですが、例えば少量の発生であればサーマルと書いてありますけれども、これは微妙で、少量であればオーケーだけど大量であればどうなのか、その大量なものであった場合、どうやって量を確保して、効率的に集めて、処理をするサイクル、システム。つまり技術だけではなくシステムをどうお考えなのか。この先もし自動車工業会さんに何かお考えがあればお聞かせいただきたい。

2番目は、この重点項目の1番の再生プラの問題ですが、この問題は、再生プラ市場というのはこれから日本でまさに作り上げていかなければいけないことで、EU諸国ではもっと先進的に作り上げて、規格化の標準化も進めて、ユーザーもたくさん出てきている。ぜひ再生プラの市場の波及効果とか、日本で健全な再生プラ、先ほど需要と供給で指摘された方がおりましたけれども、需要も多くなるし、供給も膨らむ、安心して再生プラが安く使えるような、システムの先頭を切るようなクリアな形でぜひつくっていただきたいと思います。

○松八重委員 3Rの推進の検討会で、もしかしたら議論されているのかもしれないのですが、再生資源の需要と供給の拡大、3ページにありますようなところで、プラスチックに関して焦点を当てておりますが、金属資源に関してはあまり言及がなされていないなということを感じました。D f Eの推進によるリサイクルプロセスの最適化といいますか、高度化というのは書いていますけれども、メーカーの考えるD f Eというのは必ずしもリサイクルにとってしやすいものになるとは限らなくて、このあたり、メーカー側のほうと、それから下工程のほうとでの見通しを得るといいますか、そういったものが発生していくのではないかなというふうに感じました。

その意味では、ユーザーへのインセンティブ、再生資源を多く使った自動車を購入することによるインセンティブという言葉はあるのですが、メーカー側のほうでD f E以外の、つまり再生材の利用もそうですし、あとは下工程での素材の循環をしやすいような選択といいますか、構造といいますか、そういったものを取り組ませるようなところでのインセンティブという言葉がないので、自主取組という形で誘ってはいますけれども、そこにインセンティブをもたせるようなことというのはなかなかできないのかなというのを感じました。

もう一つ気になったのが、リサイクルプロセス全体での最適化というような言葉ですが、これも何に向けての最適化なのかを、あえて書いていないのかもしれないのですが、果たして最終処分場の処理量を最小化するという意味での最適化なのか、それ

とも拡散資源を最小化するという意味での最適化なのか、コストを最小化するという意味での最適化なのか、このあたりについて少し深掘りした議論が必要ではないかと感じました。

○森谷委員 ありがとうございます。簡単な質問を1点だけです。

25ページに、②のところ「メーカーと各社において自動車リサイクルの高度化等に資する公的な事業を実施する」と、アンダーラインで書かれておりますが、そこで、26ページに事業費の助成という、受託事業者の範囲なのですが、もちろんメーカーのところが含まれるであろうと思いますが、それだけなのか、それともメーカー等を含めリサイクルシステムに関わる人を広くなのか、そこをお伺いしたいと思います。

○永田座長 ありがとうございます。一通りご意見を頂戴しまして、両省にかかわるような話でコメントあるいは質問をいただいたかと思しますので、どちらからでも結構なのだけでも。

○泉リサイクル推進室室長補佐 ご質問、ご指摘ありがとうございました。

まずは、赤穂委員のご指摘で、インセンティブ制度について詳細を今後検討する中で、段階的に5%とか10%で色をつけて割引をするのか、それとも一律なのかということでございます。どうするのかも含めての作業部会だと考えておまして、そこでしっかり議論をしていきたいということでございます。今の段階ではどちらかのお返事がなく申し訳ございません。

2点目、再生品の需要と供給について、そんなに供給側、需要がないのが問題ではないかということでございます。作業部会には、自動車メーカー、需要側、当然入って議論をしていきますので、そういった意味で、細田委員からもご指摘ありました市場をつくっていくという観点でしっかり議論していきたいと考えてございます。

次に、大塚委員と酒井委員からご指摘いただきました再生プラ中に含まれる臭素系難燃剤の話でございます。こちらも作業部会の中でしっかり議論をしていかないといけないと考えておるのですが、その際の論点が、今、酒井委員にご指摘いただきましたようにPOP-BDEsと呼ばれる臭素数が4～7の難燃剤についてはリサイクルの適用除外が決まっているのだけれども、Deca-BDEという臭素数10のものについては来年度の4月か5月に開かれるストックホルム条約のCOPまでリサイクル適用除外になるのかどうかが決まらないというところでございます。自動車のASRには一定量のDeca-BDEが入っているものもごく微量ではございますがございまして、作業部会の中で、車以外

の再生プラについても再生プラとして認めるかどうかとか、また、Deca-BDEの規制やストックホルム条約がどう国内担保をされるのかというところも注視しながら検討を進めていきたいと考えてございます。こちらは今すぐ結論が出るというところではなく申し訳ございません。

次に、特預金の関係で大塚委員からご指摘いただいた点でございます。現在、自治体が使っている特預金について、非常に使いにくいのではないかとのご指摘でございます。まさに同じご意見を自治体の方々からも賜っておりまして、そこをいかに使いやすくしていくかというところが今後の課題だと考えております。今回幾つか解決策として書かせていただいたのが、その調査段階でノウハウを、過去3例事例がございましたので、そういったものをしっかりJARCのほうから提供するといったこととか、また、行政代執行への補填、出えんの割合、今は8割でございますが、それを今後どうしていくか、そういった引き上げの検討というのも視野に入れて今後検討していきたいということを考えております。

次に、リチウムイオン電池の廃掃法との関係はどうなっているかというご質問でございます。リチウムイオン電池は、ニッケル水素電池などに比べて資源の有効性という意味では少し低くて、リユースのものには一部有価で回るものがございますが、リサイクルのものについては基本的には値がつかない、廃棄物として回収されるということが考えられます。ですので、この共同回収スキームですと、広域認定を利用した回収スキームになっていくということを考えております。

次に、河村委員からご指摘いただきました、ユーザーのインセンティブ制度のメリット、またデメリットは何かというところでございます。メリットにつきましては、燃やすことで非常にCO₂がたくさん出るプラスチックが、リサイクルに回るということで資源の有効利用化、温暖化対策に非常に効くということでございますが、それがユーザーの方に理解をいただけるように価格面でのインセンティブをつけたいということでございます。デメリットにつきましては、有害物質とか強度のご指摘をいただきました。今後、作業部会をしていく中で、メーカーにしっかり入っていただくのと、あと再生プラのコンパウンダーにも入っていただきますので、今のところ強度面については問題は特にないと伺っていますが、しっかり議論していきたいと思っています。有害物質については、先ほどのDeca-BDEの話が一番大きくなるかと思っておりますので、そこをしっかりと議論していきたいと考えてございます。

○西田自動車課課長補佐　　あと、河村委員からご質問いただきました特預金の発生抑制といったところをございましたけれども、こちら、資金管理業務諮問委員会の中でもかなり議論をさせていただいた部分でございます。特預金の発生要因別ということで金額の整理等もいろいろさせていただいたところでございますが、例えば輸出をして、それでも預託金の返還申請がなかったもの、あるいは事故等で例えばフロンが抜けてしまって処理が不要になったもの、こういったものが特預金に回っているという分が多くございまして、ある種、必ず出てしまうといった性質も強いものですから、出てきたものをどう使うかというところをまずは中心に議論をさせていただいたというものでございます。ただ、おっしゃるとおり金額的な規模がかなり大きくなっておりますので、その特預金の発生のルールでございますとか、そういったところは今後しっかりと検討させていただきたいと思っております。

○泉リサイクル推進室室長補佐　　続きまして、鬼沢委員にご指摘いただきました基金、メーカーの余剰金を基金化するということについて、メーカーにより基金なのか積み立てなのか、自社内積み立てと差が出るのではないかとということと、4ページの精緻解体のモデル事業との関係はということでございます。

1点目についてですが、メーカーにより差が出てくるものと考えておまして、ただ、どういう考え方で積み立てに回したのか、また、どういう考え方で積み立てはこれで十分収支均衡が図られているので残りの部分を基金として拠出しますという考え方にしているかというのは、各メーカーに説明の責任があると考えておまして、そういった観点で考え方の透明性を図るということで、考え方の差はなくなっていくものではないかと考えております。

また、精緻解体のモデル事業につきましては、この余剰金を拠出した基金というのを充てるということも今後検討していきたいということを考えております。

渋谷委員からいただいたご指摘については、精緻解体とはどのようなイメージかということでございます。主に非金属資源ということで、プラ、それからガラスについての取り外しをイメージしておまして、例えば内装のプラでこれまで取り外されてこなかったものとか、あとフロントガラスとかいったことでございます。ということで、何点かのご質問にも答えられたかなと思います。

渋谷委員からのもう一つのご質問で、解体業者への経済性という形の支払い、手間賃をご指摘をいただきましたが、そういったものについての検討ということでございますが、

まさにそういった観点が必要なのでモデル事業ということを立て上げさせていただいております。財源については、先ほど申し上げた基金からの拠出も検討していきたいと考えております。

あと、引取業の方からよい取組をしている解体業者へ円滑に使用済自動車が流れるような、自主的な引取業の方々への取組を求めるというお話でした。もちろんそういった自主的な取組は大事だと思っておりますし、我々のほうでも解体業者さんや破砕業者さんでよい取組をされている方々のベストプラクティスというのをとりまとめていきたいと思っておりますので、そういった形で先進的な解体業者さん、破砕業者さんを応援していきたいということを考えております。

細田委員からご指摘いただきましたCFRP、技術的な検討の次に、回収のシステムを考えていくべきというご指摘をいただきました。まさにご指摘のとおりだと考えております。電池のほうが、まさにその技術的検討がほぼ終わりつつありまして、自主回収スキームの検討事項に移るというフェーズでございます。CFRPはBMWのi3とかがようやく1～2台出てきたという状況でございます、電池よりも4～5年後ろにある段階かなと考えておりまして、ご指摘のとおりシステムの構築が必要だと考えておりますので、技術的検討の後、そういったシステム構築にとりかかりたいということを考えております。

○永田座長　ご意見として頂戴した部分もありますし、時間の関係もあるので、ご意見については次の検討の際の論点としていただきながら、回答は手短にお願いいたします。

○泉リサイクル推進室室長補佐　では、手短に。

松八重委員からいただきました金属の回収ということでございますが、ご指摘のとおり、金属が生活にどれぐらい再利用されているのかということが把握できていないところがございまして、3R検討会の最後のところで、リユース・リサイクルの質の向上というところで指標を設定するというをやっております。そこで金属資源のマテリアルリサイクル率というところはしっかり算出をしていきたいということを考えております。

環境配慮設計のインセンティブということでございますが、こちらの再生プラのインセンティブの際に項目に加えるということも検討してまいりたいということを考えております。

森谷委員からご指摘いただきました余剰金の拠出の基金でございますが、メーカー以外にも使用し得る者は想定されるのかということで、想定されると考えております。

すみません。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す。

ちょっと先ほど申し上げたとおり、いただいたご意見については、特に資料3—3絡みの話はこれから検討をさせてもらおうと。そういう中で再度考察しなくてはならない。例えば、さっきの金属資源についての再生利用なんかの話は、もう一遍ちゃんと検討してもらって、最後の結論を出すところではそれも配慮した内容で提案していきますよということになるのかなと思っていますので、ご意見はご意見で聞かせていただいて、それを次の検討に役立てさせていただきます。

ということで、ちょっと時間が大分来ておりまして、もう一巡回す時間がありません。それで、最後にまたまとめてご意見を頂戴しますので、そのとき何かありましたらいただけますでしょうか。資料3—3に書かれた内容につきましては、私としては、本日いただいているご意見の中では、これを踏まえながら、この内容で先に検討を進めていってよろしいというふうに解釈させていただきましたが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、そのように対応させていただきます。

座長として一言だけ。特に1番目の3Rの件で、このインセンティブ制度の話は、これはぜひ信頼性とか実効性、それから効率性を考えて対応していただきたいなと思っているのですが、この信頼性の部分ですね。これはぜひしっかりと体制づくりを考えて取り組んでほしいと。極端な話、何かありますと、あるいはリサイクル法の本体のほうまで影響を与えてしまうという可能性もあるわけですので、しっかり対応していただきたい。その設計に当たって、先ほども話がありました過渡的な状態でどう対応していくのか。制度が定着するまでの間どうするのか。定着して何年間、あるいは今、10年という話もありますが、やった後、それを引き続いてさらに促進していくためにはどうするのかというような制度設計ですね。きちんとやっていただきたいなというふうに思っております。

それから、4番目の件は、これは実は、私は特預金の使途のほうで考えさせていただきましたが、誰がこのお金を払ったのですかということ、これは根底にはきちんと置いておいた上で、どういう形でそれを使用させていただくかということ判断していただきたい。その辺は、説明は飛ばしましたが、ページ数で22ページのところの右側のところに整理を入れてございます。それまでに特預金を支払ってくれた方、その方の分が今特預金として存在しているわけで、その方に役立つような使い方がまず最初の原則だと。最後に余ったらという形で、法律のほうでも割引制度に使えますよという格好で書いてあるので、メー

カーに残っている分も、今まで払ってくれた人の分が残っている。そのことを忘れて使い方を議論していても、ちょっと誤った形になる。あるいは、支払ってくれた方に説明する、あるいは納得していただくような状況がとれない可能性も出てくるのではないかと思いますので、そこはぜひ考えて対応していただきたいと思います。

こうしたものの進展は、合同会議で、会議として開催してやれるかどうかというのは、この会議は大体年に1回なものですから、それまでの間に対応していったほうがいいというものが出てくるかもしれません。そうしたものがあつたとした場合に、決着がついたらぜひ皆さんのほうにお知らせしますので、ご意見を頂戴して、その上で進めていくような方策を考えていきたいと思いますので、よろしく対応のほうをお願いします。

それでは、よろしいでしょうか。2つ目の議題に入らせていただきます。

2つ目の議題は、毎年やっております取り組みの現状についてでございます。リサイクル法の施行状況です。どうぞ。

○泉リサイクル推進室室長補佐　それでは、資料4に基づきましてご説明いたします。

「自動車リサイクル法の施行状況」ということで、おめくりいただきまして2ページをお願いいたします。

ここに、この資料全体の概要が載っております。

(1)①でございます使用済自動車の引取台数は、平成27年度316万台でございまして、減少傾向でございます。

②でございます。3品目の引取状況は、フロン類270万件、エアバッグ類が230万件、A S Rが280万件程度でございました。

③再資源化状況でございますが、シュレッダーダスト、エアバッグがそれぞれ97%程度、93~94%程度ございまして、いずれも法令で定められた目標を達成しております。

(2)でございますが、自動車の登録・許可の状況。業者は全体的には減少傾向にございまして、合計約5万3,000事業者ということでございます。

(3)リサイクル料金の預託状況でございます。ほぼ新車購入時に預託がなされておりました。合計で約500万台、520億円の預託が昨年度実施されました。

また、②でございますが、預託金の残高は約8450億円でございます。

③輸出返還の状況でございますが、148万台、約186億円の返還実績でございました。

(4)が不法投棄対策でございます。

①ということで、全国の不法投棄・不適正保管車両は5,589台でございました。100台以

上の大規模案件はやや減少しまして6件、1,174台でございます。

②の離島対策の実績でございます。27年度は87市町村で2万5,234台、28年度は、これは計画でございますが、82市町村で2万4,000台ということで、ほぼ例年どおりでございます。

この後、詳細な説明をさせていただきます。3ページをおめくりください。

①は先ほどご説明したとおりで、平成25年より引取台数は減少傾向でございます。

②の使用年数でございますが、引き続き延伸しておりまして、これが先ほどの引取台数の減少につながっているものと考えられます。

③の中古車販売台数は減少傾向にあり、679万台ございました。

オークション流通台数は安定しておりまして、719万台ございました。

中古自動車の輸出状況は、これも横ばいございまして154万台ございました。

4ページをごらんください。

(ウ)自動車メーカー等による再資源化等の体制でございますが、事業者数がフロン類は8、エアバッグ類が5、シュレッダーダストが50程度、ART、THチームとも50程度でございます。おおむね昨年と変わらずという結果でございます。

1枚おめくりいただけますでしょうか。5ページでございます。

シュレッダーダストについては次のページで説明いたします。

エアバッグ類について、台数のところですが、大体40万台程度から直接取り外し、190万台程度が車上作動処理、約8割が車上作動でございます。

フロン類は、CFCが9,700キロ、HFCが710トンでございます。

③自動車メーカーのリサイクル率でございますが、シュレッダーダストとエアバッグ類ともに横ばいの状況でございます。

④自動車メーカー等のリサイクルに関する収支でございます。こちらは、詳細と新しい事項がございますので、参考資料4をご確認いただけますでしょうか。

参考資料4の1ページ目に各自動車メーカーの収支が書いてございまして、右から2番目の列が単年度の収支でございます。こちらでマイナス35.2百万円から792百万円でございます。

この資料の一番最後に「リサイクル収支公表におけるシステム費・人件費公表例」が載っております。こちらが先ほど資料3-2でご説明をしました、今年度からシステム費・人件費も含め自動車メーカーに公表をお願いしていますという内容でございます。こ

ちらにトヨタ自動車と日産自動車と本田技研工業の例を掲載しております。

参考資料4のご説明は以上でございます。

行ったり来たりで恐縮ですが、資料4にお戻りいただきまして、6ページをお願いいたします。

シュレッダーダストの処理状況でございます。全部利用率はここ数年増加傾向がみられておりまして、上から5列目、認定全部利用投入のASR相当重量ということで、重量ベースでもここ数年増加傾向で、その4段下の全部利用率の重量ベースでも6.1%ということで上昇傾向でございます。ASRのリサイクル率、こちらも上昇傾向でございます。97.5%ございました。

(イ) チーム別ASRリサイクル率ですが、チーム制による競争の結果、引き続き上昇しておりまして、THチームで97.3%、ARTで97.7%ございました。

1枚おめくりください。

(エ) 自動車由来の最終処分量でございますが、昨年度に引き続き、一番左側の列の②と③、②が単純焼却で③が埋め立てでございますが、こちらは昨年度から0を継続しております。下の⑤でございますが、1台当たりの最終処分量は約5キロでございます。

(オ) 全部利用による処理状況でございますが、破碎工程からのガラ輸出が一部減少しておりますが、それ以外は全部利用が増加しているという状況でございます。

1枚おめくりください。8ページをお願いします。

登録・許可の状況は先ほども申し上げたとおり、約5万3,000事業者で、横ばいか若干減少という状況でございます。

②が、実際に引取実績のあった事業所ということでございまして、計の一番右下、2万5,534事業所ということで、これが実際動いている事業所ということになります。

1枚おめくりください。

こちらは、自治体からの行政処分等の状況でございます。関連事業者という一番上の欄、指導・助言が平成25年度から増えておりまして、定期的に事業者に立ち入りをしていただいているという状況でございます。

平成27年度の取消処分につきましては、上の表で引取事業者の取消が4件、フロン類が3件、解体業者が3件ということで、計10件、いずれも欠格要件に該当したものとということでございました。

10ページですが、27年度は告発の事例はございませんでした。

1枚おめくりをいただいて、11ページをお願いします。

②預託別の実績でございます。平成27年度の新車登録時ということで、500万台程度。一番下の合計で約520億円でございます。

③は、先ほどご説明したとおりでございます。

12ページでございます。リサイクル料金の払い渡しの状況です。ASRとエアバッグ、フロンはメーカーに、情報管理料金はJARCということで、平成27年度合計が1,135万件で、合計の料金が約340億円でございます。

1枚おめくりをいただきまして、リサイクル料金の運用状況でございますが、現在、国債と政府保証債を新たに取得するというようにしてございまして、現在の運用残高が8,848億円でございます。

輸出返還の状況は先ほどご説明したとおりで、平成27年度で約186億円、これまでの合計が一番右下にございますが、1,284億円でございます。

14ページ、特預金の発生状況でございます。平成27年度、ASRのところの金額が約7.6億円でございます。総額、年度別、平成27年度をみますと15.78億円ということでございました。

⑤が特預金の出えん状況でございます。資金管理業務として支援事業で1.3億円の出えんを行いました。これまでの総額は表の一番右下にございまして55億円でございます。

1枚おめくりください。

自動車リサイクルシステム（JARS）の稼働状況でございますが、平成27年度障害件数は0件でして、安定的に稼働しております。

②コンタクトセンター稼働状況でございますが、問い合わせ件数は減少してございまして、一般ユーザーからの問い合わせ割合の増加がみられるという状況でございます。

16ページ、電子マニフェストの実績報告は、ほぼ前年度横並びの状況でございました。

自動車メーカー3品目の引取状況ということで、引取報告の件数は先ほどご説明したとおりでございまして、若干減少傾向でございます。

1枚おめくりください。

17ページの工程内平均処理日数、遅延報告発生状況、この3つのグラフはいずれもここ数年横ばいの状況でございます。

18ページ、不法投棄・不適正保管の状況でございます。全国で5,589台でございまして、昨年度から1,700台程度減りました。こちらは、昨年から今年にかけて、今後の課題の整

理のために、自治体にしっかり放置車両等の不適正保管・不法投棄の区分をしてください
とお願いした結果、このような数字になってございます。

②大規模案件は、3件検証しまして新規発生はございませんでした。

1枚おめくりください。

大規模案件100台以上の状況でございます。現在6件ございまして、一番大きいのは北
海道の案件で400台程度ということでございます。

④不法投棄等対策の概要ということで、これは行政代執行に対する補填で、過去3件ご
ございました。こちらの変更はございません。

また、20ページでございます。

こちらは先ほどご説明しました、87市町村に対し海上輸送費を支援したということでご
ございます。

駆け足でございますが、資料の説明は以上になります。

○永田座長 ありがとうございます。

引き続きまして、資料5-1に基づいて、日本自動車工業会より細田様からお願いいた
します。それから、資料5-2、同じく嶋村様、それから、資料5-3が輸入組合の石田
様、それぞれから説明をよろしくお願いいたします。また、先ほど自工会のほうで回答し
ていただくべき質問もあったので、その件も含めて説明の中に入れていただけますでし
ょうか。どうぞ。

○細田氏 それでは、資料5-1「『環境負荷物質削減に関する自主取り組み』の進捗
状況について」、自動車工業会より報告させていただきます。

まず、1. 経緯でございます。

1998年に、鉛の削減ということで自工会で自主取り組みを開始いたしました。2002年に
なり、対象を鉛・水銀・六価クロム・カドミウムの4物質に拡大して、新たな目標を制定
して削減に努めてまいったところです。今回、本日は2015年に販売いたしました新型車
の実績のご報告となります。

続いて2. でございますが、こちらは、一昨年、昨年とご説明をさせていただいたもの
から変わりございませんので割愛させていただきまして、表1、本年の結果についてご説
明をいたします。

2015年、新型乗用車が16モデルございました。大型車は対象モデルはございませんで
した。16モデルの新型車全てについて4物質の削減目標を達成しております。それぞれの物

質の状況につきまして、裏のページでご説明をさせていただきます。

まず、3. (1)鉛の削減でございます。

図1をご覧くださいとおわかりいただけますように、2006年以降、1台当たりの平均使用量100グラム前後で削減が推移しております。引き続き一般的なはんだや合金中の鉛等、順次鉛のフリー化を進めていくとともに、現時点ではまだ技術的な対応ができていない高温はんだの鉛についても、関連部品業界さんと連携を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、水銀については現時点で除外部品がございますが、そのうち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の水銀フリー品の採用をなし遂げております。また、液晶ディスプレイ、ディスチャージランプ等についても2018年までに全廃すべく、水銀フリー品の採用及びLED化等での対応を進めているところでございます。

続いて、4. その他の環境負荷物質規制への対応でございます。

POPs条約等で規制が追加されたり、また、追加が検討されているHBCDやDeca-BDE等の物質などについても、既に部品業界さんと連携をして規制への対応を推進しているところでございます。

最後に、5. 今後の『自主取り組み達成状況』の公表についてでございます。

こちらについても、現在行っているものを継続して、カタログ、ホームページ、環境報告書等で、さまざまな媒体を通じて情報公開を行っているところでございますが、さらにわかりやすい情報の公開等を目指した取り組みを進めていく所存でございます。

私からの報告は以上で終わらせていただきます。

○嶋村委員 続きまして、資料5-2でご説明をいたします。

1枚めくっていただきまして、3ページのところは発生台数予測ということで、国の出している予測になります。吹き出しで書いてございますとおり、2025年以降、次世代車のELV本格発生というような時間の感覚でございます。

そういう中、先ほど国からの報告にもありましたが、5ページ目のところが台数でございます。現時点でもまだ1万台もいかない台数というところでございます。先ほど使用年限が延びているというところもありまして、まだまだ電池もこれぐらいの程度というところでございます。

昨年度の取り組み内容としまして、この電池に関しましては使用済みのリチウムイオン電池を再資源化例ということで、A社、これは電炉での処理ですが、電炉では特に問題なく、このA社では特に問題なく処理ができましたという話と、1枚めくっていただきまして、T社、こちらのほうでもいろいろ実験というか、成分分析等も実際にしてみました、特に問題はないというところではございました。ただし、この施設では再資源化効果という部分は認められなかったというところではございます。

先ほどの話のとおり、リチウム電池の共同回収スキームの検討を本格化しております。どういうルートを考えているかというのが8ページ目、左からELVが流れていって、管理法というのを少し考えておりまして、その管理法を中心に窓口をやっていただいて物の差配をしていくという、こういうシステムをつくろうというふうに考えております。

次のページ、9ページ目のところではございますが、先ほど廃棄物の関係もございましたが、まだまだほとんど出ておらないというところで、実験段階ではございますが、将来的に大量に発生すれば廃棄物になる可能性もあるというところで、広域認定をあらかじめとって対応をしようというふうに考えておるところではございます。

続きまして、10ページ、FCVの話で、次のページ、1枚おめくりください。「FCVとは？」というところ、これ、昨年、ホンダさんのほうでCLARITYが発売されましたので、そちらの絵に差しかえております。

右側の13ページ目のスライドではございますが、こちらのほうが基本的な燃料電池車のタンクの取り外し処理の流れというところになります。

現在、その下の14ページ目に書いてございます解体治具、ガス抜き治具の共通化ということを検討しておりまして、その下、FCV特有の水素ガス抜き作業を標準化できないかなというようなことを今考えております。

1枚めくっていただきまして、サーマルリサイクル処理の検討ということで、本年も引き続きやらせていただいております。いろいろまだまだ課題がございまして、本日はもう時間の関係でご説明いたしません、こういった課題を、将来大量に発生するまでに検討をしていくというふうに考えております。

次の17ページのスライドは、マテリアルリサイクルの状況でございます。これも、マテリアルリサイクルをやっている会社さんがありますので、そういったところを調査しております。

ご説明は以上でございまして、先ほど細田先生のほうからご質問をいただきました、C

FRPの大量発生の際のシステムをどう考えるかというところでございますが、大量発生は多分2030年以降だとは思いますが、基本は、今のASR同様にシュレッターをした上で、ASRとして処理が安全に、ちゃんと普通にできるということにならないかと。それが一番リサイクルの社会コストがかからないというところになりますので、ASRとして処理がそのままできないかということの基本は考えております。それがもしできないような場合は、共同回収スキームになるのちょっとわかりませんが、そういった形で引き取ってちゃんと処理ができるようなルートをつくるか、既にそういうルートがあると。CFRPは基本は樹脂で、樹脂にカーボンが繊維として入っているというものでございますので、処理はそれほど難しくないとすることもございますので、そこら辺、ASRとしての処理を今後できるかどうかというところをさらに検討していきながら見きわめていくというふうに考えております。

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、あとは、もう一方、輸入組合のほうから石田様。

○石田代理　　では、資料5-3をごらんください。「輸入車の環境負荷物質の対応状況について」、ご報告させていただきます。

当組合は、日本に輸入されております欧州車、米国車、韓国車が、2003年7月1日以降に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としますEUのELV指令の環境負荷物質に関する規制にこれらの車両が適合していることを確認しております。この資料にあります下表におけます1の(a)から16までにつきましては、現時点でその規制から適用除外とされている品目のリストとなります。

簡単ですが、以上でございます。

○永田座長　　どうもありがとうございました。

それでは、2つ目の議題についてもご意見、コメントを頂戴したいと思いますが、予定していた時間が16時です。しかし、ここの会場はまだ時間的に余裕があるということなので、少しばかり延長をさせていただくということでもよろしく願いいたします。

それでは、また、すみませんが名札を立てていただけますでしょうか。ご意見のある方。今度は反対のほうから時計回りにご指名させていただきます。

では、どうぞ、吉田委員のほうからいきましょうか。

○吉田委員 意見というより質問の類になるのですけれども、自動車メーカーのリサイクル率の状況で、これは赤字になっているメーカーが、いすゞ、日野、三菱ふそう、といった具合に大型車のところが多いと見受けられるのですが、この理由を教えてください。あと、余り赤字ばかり続いているとそれなりに事業が困難になったりすると思うのですけれども、そういったのはどういった見通しなのでしょう。

○永田座長 では、まとめてお話しさせていただきます。

あとは、鬼沢委員。

○鬼沢委員 輸入車で代替フロンを使っている車が出始めているのですけれども、今後、車の代替フロンの使用状況みたいなものを毎年1回調査して報告をしていただく必要があるのではないかと思います。

○大塚委員 先ほどのDeca-BDEの話で、酒井先生にもお話しいただきましたし、先ほどお答えいただきましたが、2点だけ簡単に申し上げますと、一つは、これからこういうものはなくしていくというのは自主的な取組で始まっているので大変結構なのですけれども、今ある自動車の再生、プラスチックを再生するときには、過去にもう出てきてしまったものなので、まずそこをちょっと考えなくてはいけないということと、それからもう一つ、先ほどPOPs条約の適用除外の話が出たのですけれども、2030年にはその適用除外がなくなるということと、それから、適用除外をされていることと、適用除外がされていても、例えば食品とか玩具の原料としてそれらのプラスチックが回らないように情報伝達をすることとはちょっと別なことのようにも思いますので、先ほど永田座長がおっしゃったようにリサイクルの信頼性のことが多少気になるので申し上げます。

○永田座長 わかりました。あとはよろしいでしょうか。

それでは、質問に答えてください。

○泉リサイクル推進室室長補佐 先に鬼沢委員のご質問でございますが、ご指摘のとおり、破壊の要らないフロンが使われ始めていると伺っておりますので、来年度から資料に反映できるようにしていきたいと考えてございます。

大塚委員のご指摘もそのとおりだと思いますので、ご指摘を踏まえてリサイクルの信頼性が担保できるように検討していきたいというふうに考えています。

○西田自動車課課長補佐 吉田委員からご質問をいただいた趣旨、特に一部のメーカーで赤字のほうに偏っているメーカーがあるというお話でございましたけれども、こちらにつきましても、特に大型車メーカー、トラックメーカーというところで一部赤字に寄って

いる部分があるのかなと思っております。こちらにつきましては、いわゆる大型車は、処理も通常の乗用車と違う部分がございますので、やはりそこはリサイクルに係る費用の予測に特有の困難さがあったということかなと思いますし、また、台数、規模の影響というのも通常のメーカーと違うものがあったのかなというふうに思っております。

補足等がございましたら自工会のほうからお願いできればと思います。

○永田座長 どうぞ。

○嶋村委員 大型車に関しましては、そもそも廃車の発生台数自体が物すごく少ないのですが、構えているリサイクル料金の値付けのシステムとか、そういうシステムみたいな部分はどのメーカーも同じようなシステムをやはりつくらないといけないというところから、コストのほうが非常にかかっている部分もありまして、なかなか思ったほど使用済自動車が出てこないということで、若干の赤字になっておるといところでございます。

○永田座長 先ほどの新フロンの話は、自工会のほうからも何か次年度あたりレポートを出せますか。新冷媒の使用状況なんかは。

○泉リサイクル推進室室長補佐 メインは輸入車だと思いますので、J A I Aと自工会の両方に、各メーカーにヒアリングしていただくという形なのかなと思います。

○永田座長 いいですか。

○嶋村委員 公表事項でございますので、別に大丈夫だと思います。

○永田座長 それでは、次年度にご報告いただくということでお願いいたします。

あとはよろしいでしょうか。

また、自工会には、長期的な対応について、先ほど話がありましたCFRPの話だとか、これからいろいろな形で自動車が進化していく、変わっていくという中で、どういうふうに対応していくのか、その対応方針について、これぐらいの普及状況のときにはこうしていきますとかというような話も含めて、もう少し長期の対応状況をレポートでまとめて報告してくれないかというお願いを昨年度の審議会の際にもしてあったという記憶があるのですが。少し検討を進めていただいて、次年度あたりはきちんとそれを出してもらうということをお願いしたい。今後何か起こったときにはこういうふうにしていくんですよという状況を皆さんにご説明することになるので、いろいろなものに対しての進捗管理が極めてスムーズに図れるのかなというふうに思っていますから、よろしく願いいたします。

ということで、最後に、両方の議題を合わせて何かご意見がございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。どうぞ。

○吉田委員 リサイクルについて、現在、気候変動や二酸化炭素といった部分で非常に世論も盛り上がっていますので、こういったところでも世間に対するアピールというのは非常に大きいと思いますので、再生プラや環境貢献度であるとかいったところについて、子どもあるいは若い人に対して非常にアピールができれば一般消費者に浸透も大きいと思います。そのあたりのPR、啓発、普及活動をもう少し盛り上げていくと良いのかなというふうに思います。

○永田座長 ありがとうございます。JARCが主体となった情報発信の検討会でもいろいろ広範囲にわたって、今おっしゃられたような内容も対応していかなくてはいけないという議論があったわけでごさいます、引き続いてその内容についてはもう少し具体化を図っていく必要があると思います。そういう意味では児童向けとか、あるいはこれから免許をとるような年齢層の方とか、各年代に対して適切な情報提供をしていく、あるいは購入時だとか使用時だとか廃棄時、それに合わせたタイミングでの情報を提供していくというような、さまざまな局面、場面でどう対応したらいいかというのは検討も進めてまいりたいと思いますので、そのときに参考にさせていただきます。

よろしいでしょうか。

以上で本日ご議論いただきたい内容は終了でございます。多数貴重なご意見をいただきましてどうもありがとうございました。途中で申し上げましたように、今後の検討を進める中でご意見は生かさせていただきたいというふうに考えております。

最後に、事務局のほうから何かありましたらお願いします。

○西田自動車課課長補佐 まず、本日闊達なご議論、円滑な進行にご協力をいただき、ありがとうございました。

本日の資料につきましては、既にウェブサイトにて公表させていただいているところがございます。また、議事録につきましては、後日各委員に配付をさせていただき、ご確認をいただいた上で、同じくウェブサイト上で公開をさせていただきますので、ご了承ください。

それでは、最後に事務局を代表して、経済産業省製造産業局自動車課長の河野及び環境省大臣官房審議官の室石より一言ご挨拶をさせていただければと思います。

○河野自動車課課長 経済産業省の自動車課長の河野でございます。座って失礼させていただきます。本日、参加が遅れまして大変申しわけございません。

平素より自動車リサイクル制度に関しましては、皆様、永田座長、村上座長以下、大変

なご理解とご協力、さらにはご指導を賜っておりまして、大変厚く御礼を申し上げたいと思います。また、本日、大変お忙しい中、本会合にご出席をいただきまして、精力的なご議論及びご指導を賜りましてまことにありがとうございます。

そもそもこの施行10年ということで、昨年報告書を出したということ、それから、そういった観点を踏まえてこのリサイクル制度をどうしていくのかと考えたときに、制度はおおむね順調には機能しているということではあるものの、さまざまな社会的な課題も含めて、制度をさらに前へ進めていくためには課題が多くあるということでありまして、28のご提言を頂戴いたしまして、この1年、とにかく事務方、やれる範囲で汗をかきつつ、皆様には具体的なお知恵とご指導もいただきながら、どういった形でこのご提言を具体的な形にできるかという、一生懸命汗かき知恵を出した結果、本日お示したとおりの一つの方向性は打ち出したということでございます。

他方で、本日はさまざまご指導をいただきましたけれども、我々の本日の報告で何かが終わったということでは当然ございませんし、さらに本日いただいたご意見も踏まえながら、よりブラッシュアップして、社会的なニーズ、市場の実態を踏まえて、何ができるかというのは今後も知恵を絞って検討を進めていきたいというふうに思っております。そういった意味では、引き続き委員の皆様方を初め、関係業界の皆様方からもご指導とご協力をいただきながら、しっかりと制度をよくするために知恵を絞っていきたく思いますので、引き続きご指導をいただければ大変ありがたいというふうに思っております。

本日は、大変またお忙しい中、座長以下、貴重なご意見をいただきまして誠にありがとうございます。重ねてお礼を申し上げたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

○室石大臣官房審議官　　続きまして、私もすみませんが座って失礼いたします。環境省の室石でございます。

環境省のほうも同じ想いでございますけれども、本当に本日はご多忙の中ご参加いただきまして、熱心にご議論いただきまして、本当にありがとうございます。

先ほど経産省のほうからもご説明がございましたけれども、法施行後10年目の見直しということで、いただいたたくさんの提言に関する取組について本日はご報告させていただきました。今後もこれらの取組を加速化させて、我が国の循環型社会づくりを牽引していきたいというふうに思っております。とりわけ再生資源を多く利用した車へのインセンティブの制度の具体化とか、不法投棄や不適正保管車両の減少ということに熱心に取り組ん

でいきたいと思っております。

引き続きご指摘、ご指導をいただきたいと思います。今後ともよろしく願いいたします。ありがとうございます。

○永田座長　それでは、これで終了とさせていただきます。どうも貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。今後ともよろしく願いいたします。

——了——