

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 45 回合同会議

日時

平成 29 年 9 月 19 日（火） 10:00～12:00

場所

大手町サンスカイルーム E室

議題

1. 自動車リサイクル制度に関する取組状況について
2. 再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ（リサイクル料金割引）制度（仮称）について
3. 平成 28 年度の自動車リサイクル法の施行状況等について
4. その他

議事録

○小笠原リサイクル推進室長　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 45 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いただき、まこと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 26 名の委員で構成されております。本日は現時点で 21 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 12 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。

続きまして、委員の変更について報告をさせていただきます。

まず、川崎市環境局生活環境部、渋谷委員にかわりまして、加藤委員が就任されております。

また、新たに委員としまして、早稲田大学、所委員に就任いただいております。

次に、本日の欠席委員の報告をいたします。

伊勢委員、久米委員、徳永委員、松八重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、紹介をいたします。

大臣官房審議官の近藤でございます。

同じく大臣官房審議官、室石でございます。

それから私、環境再生・資源循環局総務課リサイクル推進室長の小笠原でございます。よろしくお願いたします。

○綱島自動車課課長補佐　　続きまして、私、経済産業省製造産業局自動車課課長補佐の綱島でございます。よろしくお願いたします。

同じく製造産業局自動車課課長補佐の宇野でございます。

○小笠原リサイクル推進室長　　続きまして、資料につきましては、今回より環境負荷削減のためのペーパーレス化ということで、お手元のタブレットに保存されております。お手元に使い方を示した紙をお配りしておりますが、まだ入れない方はいらっしゃるですね。もしご不明な点がありましたら、事務局にお声がけいただければと思います。

それでは早速、議事に入らせていただきたいと思います。冒頭のカメラ撮りはここまでとさせていただきます。

それでは、これ以降の議事進行につきましては、永田座長をお願いをいたします。

○永田座長　　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。

それでは早速ですが、議事の方に入ります。

本日の議題は、お手元の資料で議事次第というのを開いていただきますと、「自動車リサイクル制度に関する取組状況について」以下の3つほど大きな議題が並んでございます。最後に4番目にその他ということで、それぞれの議題に分けて議論をさせていただければと思っております。

まず議題の1番目、今申し上げた、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で、事務局の方から説明していただいた

後、ご議論願いたいと思いますので、よろしく申し上げます。

○泉リサイクル推進室室長補佐　それでは、資料3に基づきまして、「自動車リサイクル制度の高度化に向けた取組状況について」、ご説明をいたします。

まず目次でございますが、2年前にいただいた報告書をもとに3つのパートに分けてご説明いたします。

まず最初に、「3Rの推進・質の向上」のパートでございます。

スライドの3枚目をお願いいたします。解体業者とメーカーの相互コミュニケーションについてでございます。取組内容のところ、平成28年2月26日に日本ELVリサイクル機構と自動車製造業者等による意見交換会が行われました。両省も加わっての意見交換会でございます。

また、平成29年8月7日には第2回の意見交換会を開催しております。こちら、解体業者からはボルト類の使用の統一化、また、フロンガス回収を考慮した低圧バルブの取り付け位置の改善、また、ワイヤーハーネスを引き抜く際のポイントの統一的な表示、こういった意見が集約されつつあるという状況でございます。引き続き解体業者とメーカーとの意見交換を実施していただきたいと考えてございます。

次に4枚目のスライドでございます。「日本自動車工業会ガイドラインの見直し」についてでございます。20年ぶりに環境配慮設計に関するガイドラインの見直しを行っていただいております。旧名称は「リサイクル促進のためのガイドライン」でありましたが、今回、名称を「3R促進等のためのガイドライン」と改めていただくとともに、中項目の一番上にある1. でございますが、「再生資源・再生可能資源の活用」、この横の列が新たに加わってございます。

また、一番右の情報開示の縦の列も新たに加わっておりまして、各メーカーで使用しやすいガイドラインの改定をしていただいております。

次にスライドの5枚目でございます。「再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ（リサイクル料金割引）制度に係る検討について」。取組内容の2つ目の丸でございますが、昨年度の合同会議のご審議を踏まえまして作業部会を設置いたしまして、5回開催いたしました。こちら、詳細は議題2の方でご説明いたします。

スライドの6枚目、「自動車補修用リサイクル部品の規格化」についてでございます。ELV機構が経済産業省の委託事業としまして、「リサイクル部品のラベリング規格に関するJISの開発」を平成27年から28年度に行いました。こちら、当初はJISを目指した

ものでございましたが、部品の状態の判断基準の統一化、こちらがまだの状況であることから、T S という標準作業書の原案を取りまとめいたしました。今後はE L V機構が主体となり、T S 原案をベースとした試験運用を通じて課題の洗い出しを行い、引き続きJ I S 化に向けた取組を行う予定でございます。

次に「安定的・効率的な自動車リサイクル制度」のパートでございます。

スライドの8枚目、情報発信についてでございます。取組状況を順にご説明いたします。カタログやW e b ページへの掲載情報をメーカーやJ A R C において改善中でございます。とりわけ、J A R C においては6月にW e b ページの内容を刷新していただいております。

次の項目、自動車ユーザーや解体業者向けに「易解体設計の取組」をメーカーが情報提供を始めてございます。

また、引取業者においても、売買取引時に自動車リサイクル制度の説明を強化いただくという取組が始まっております。

次の3つがJ A R C における取組でございますが、各種環境イベントへの参加を強化するとともに、その場でのアンケート等の情報取得を実施していただいております。また、循環型社会の更なる発展に寄与する情報の公開に関するガイドラインを制定いただいております。

また、新たに「広報・理解活動推進室」を設置されてございます。

次にスライドの9枚目。不法投棄・不適正保管について、法施行当初から大幅に減ってはございますが、近年、台数は横ばいの状況でございます。それについて、今年度前半に50台以上の全事案及び小規模な事案をサンプル的にJ A R C に現地をつぶさに見ていただいております。その中でいろいろなニーズがわかってまいりまして、いろいろな規模の事案を選定いたしまして、未然防止、知見の提供、環境調査、こういった項目について自治体のニーズにあわせた支援をモデル的に実施したいと考えてございます。また、その後、モデル事業の結果を踏まえ、他事案への適用を検討したいと考えてございます。

次のページに、現在の不適正保管の状況をまとめてございます。現在、不適正保管は4,200台程度ございまして、事案の把握がまだ終わっていないものが600台程度、また、一旦は生活環境保全上の支障がないと判断されて指導継続中であるもの、これが3,000台程度でございます。こちら、状況が変化して生活環境保全上の支障が出てくるものもあろうかと思っておりますので、環境調査、こちらが非常に自治体の負担になっているとも聞いておりますので、そちらを支援したいと考えてございます。また、赤字で書いてございます「未

然防止」と「知見の提供」、こちらも自治体ニーズに合わせて支援をしていきたいと考えてございます。

次のスライド 11 枚目に不法投棄の状況を書いております。こちら、おおむね 600 台でございまして、先ほどと状況はほぼ同じで、事案の把握が終わっていないもの、また、行為者への指導中であるもの、こういったものが多いという状況でございます。

次にスライドの 12 枚目、自治体による監督・指導の環境作りについて。取組の①でございしますが、自治体担当者への研修会を始めました。国・JARC・自動車再資源化協力機構で、今年度下期から全国 8 ブロックで研修会を実施してまいります。

②でございしますが、「自動車リサイクル情報システム等を活用した情報提供」についてでございます。自治体の方から立検時の指導例などをまとめてほしいというご依頼もいただいております。情報集を自治体のみが見られるページに掲載しております。

また、3つ目の黒い丸でございしますが、監督・取締りに必要な情報、また、長期遅延の状況、不適正処理が疑われる業者の状況、こういったものを JARC から自治体等に情報提供を実施しております。

また、③でございしますが、最近増えている外国人事業者とのコミュニケーション支援のため、5か国語を併記したマニュアルを作成・配布してございます。

次にスライドの 13 枚目、「リサイクル料金の余剰部分の拠出に係る仕組み」についてでございます。昨年度の合同会議において、①各社において、中長期的な収支均衡を目指して管理、②各社において自動車リサイクル高度化に資する公的な事業の実施、③で、公的な事業を行う外部基金を設置して拠出と、3つに整理をいただきました。取組の内容としましては、今年度、個社において公的な事業を実施しているものが、本田技研工業のリチウムイオンバッテリーの高度リサイクル技術の開発でございます。

次のスライドに外部基金の状況を記載してございます。自動車リサイクルの高度化に資する公的な事業を行う基金をメーカー共同で設置いたしました。今年度、資源スキーム確立のための実証、素材選別技術の調査、新素材のリサイクル技術開発、周知活動支援等について公募しております。9月下旬に採択事業を決定し、10月以降、事業実施予定でございます。

一番下に公的な事業の流れを書いております。今年度 10 月から事業を実施するとともに、次年度の公募テーマを決定し、事業公募、決定まで来年度やりたいと考えてございます。

次に、「自動車リサイクルの変化への対応と国際展開」のパートでございます。

スライドの16枚目に、次世代自動車について書いてございます。後ほど、詳細を資料6-2でご説明いただきますが、リチウムイオンバッテリーについて、メーカー回収スキームを構築しているという状況でございます。

環境省においても実証事業を、リチウムイオン電池、CFRPを対象として実施しております。今年度の実証事業を下にご参考にご書いてございまして、リチウムイオン電池についてが3件、CFRPについてが2件ございます。また、先ほどご説明しました高度化財団においても新素材に関する技術開発を今年度以降実施予定でございます。

最後、17スライド目でございますが、国際協力・関連事業者海外進出の関係で、経済産業省においてFS調査が東南アジアにおいて行われております。28年度事業についてはミャンマー国の自動車リサイクル事業、また、ベトナムのオイルリサイクルシステム、この2件についてFS調査が行われております。

ご説明は以上になります。

○永田座長 どうもありがとうございました。それでは、この件に関しましてご議論をいただきたいと思っております。ご意見のある方、これまでもそうさせていただきましたが、ネームプレートを立てていただけますでしょうか。順次こちらから指名させていただきます。よろしいでしょうか。それでは鬼沢さんの方から回らせてもらいます。

○鬼沢委員 今ご説明いただいたスライドナンバー3番のところで、意見交換会をしているというご報告がありました。これはとてもいいことだと思うのですが、先ほど、1件は報告がありましたが、今までしていなかった意見交換会をしたことで、より新たにいろいろ課題が見えてきたこと、今後、それをどのようにして、より質を高めていくかなど、どちらかにご回答いただけたらと思います。

それからもう1点、スライドの11、12のところで、事案の把握がまだできていないというご報告がありましたけれども、この事案の把握はいつごろをめどにわかる予定になっていらっしゃるのか、お聞きできたらと思います。

○永田座長 今のは不適正保管とか、不法投棄の話でしょうか。

○鬼沢委員 そうです。

○永田座長 わかりました。小林さん、どうぞ。

○小林委員 私はスライドのページ14についてご質問をさせていただきたいと思うのですが、ここで外部基金における公的事业の実施状況についてご説明いただいたの

ですが、公益認定取得後と書いてあるのですけれども、この時期的な見通しというのがわかれば教えていただきたいのですけれども。よろしくお願いします。

○乗田委員　ひょっとしたら次のパートになるかもしれないのですが、もしそのときはその後でお答えいただきたいのですが、スライドで申しますと5番でございます。3Rの推進・質の向上で、インセンティブで、リサイクル料金の割引があります。皆さんご覧になったと思いますが、本日、たまたま日刊工業新聞に、再生プラスチック使用の車が浸透するにつれて、リサイクル料を免除しようという環境省、経産省の認定のお話が出ています。資料を読ませていただいて、この4にある、前の委員会からお願いしていたのですが、3Rの推進という中で、マテリアルリサイクルの中で、再生プラスチックに加えガラスについても検討いただきたいというお願いもしております。昨年までの委員会で、ガラスについてはちょっと時期尚早というか、技術的な問題があるとの判断でした。Car to Carにならないというご説明をいただいておりますが、私、ガラスについても今後の検討課題として、3Rの推進という観点からは十分審議いただいてもよろしいのではないかと考えておまして、それについて経産省、環境省の方から、あるいは技術的な方からご回答いただければと思います。

○佐藤委員　不適正保管・不法投棄のところのスライドですが、現在、4,200台以上の不適正保管が確認されているということです。この確認方法が、網羅的になっているのか、それとも、実はこれ以上、まだ潜在的にあるのかという点を伺いたいと思います。

また、今年の廃棄物処理法で、いわゆるミックスメタルの保管場所について事前届出をするという規制ができましたが、これは自動車リサイクル法や廃自動車の不法投棄に関しては影響があるのでしょうか。廃自動車の不法投棄に適切に法の網をかけていくということが必要なのではないかとと思いますが、その点についてどうお考えなのかということ伺いたいと思います。

○大塚委員　単なる質問で恐縮ですが、13ページのところで、「①を基本としつつ」ということですが、この①の「各社において、中長期的な収支均衡を目指して管理」というのは、特に例は挙がっておりませんが、これは各社でおやりになっているということでしょうかというのが1つと、この①から③に関しては、法令としてはどこを根拠にされて運用されているかを教えてください。

○永田座長　今のは基金の話ですよ。13ページですね。

○大塚委員　余剰金の利用の話です。

○永田座長 わかりました。赤穂さん、どうぞ。

○赤穂委員 資料6の自動車補修用リサイクル部品のJ I S化について、「断念した」という言葉が随分強いなと思いましたが、まず何が課題で今回J I S化ができなかったのか。今後、その課題を乗り越えるためにはどういうことが必要で、実際のJ I S化のめどというのがいつぐらいになるのかということが、もしわかっていれば教えていただきたいと思えます。

○井村委員 不法投棄と不適正保管に関するご質問でございますが、現在、不法投棄、あるいは不適正保管がされている自動車につきましては、法に基づきまして関係行政機関に対して照会して、その所有者の特定というのをしているわけなのですが、軽自動車の場合は軽自動車検査協会の方に所管が移りますので、こちらは行政機関ではないということになりますので、なかなか照会をしても、その所有者等が特定できない、教えていただけないというような実情がございます。この点について、どういった対応をお考えになるのかということをお教えいただきたいと思えます。

○酒井（康）委員 私も不適正保管と不法投棄の件なのですが、不適正保管と不法投棄の線引きというか、どういう基準をもって不適正保管とか不法投棄というふうになされているのかということ。私どもは、一般的にいうと、車を運転していますと、例えば廃業した中古車業者さんがそのまま在庫を放置してあって、これは不適正に保管されているのかなと見える場合もありますし、中には、主に田舎かもしれませぬけれども、地方では整備業者さんが車を保管されて、そこから部品取りをされているというようなことも見受けられます。そういったものも不適正保管に含まれてカウントされているのかどうか、教えていただければなと思えます。

○永田座長 どうもありがとうございました。一旦ここで切らせていただいて、もう1回、回します。それでは、環境省、経産省、両省の方から、今ご質問のあった内容、あるいはご意見の内容についてコメントしてください。

○泉リサイクル推進室室長補佐 まず鬼沢委員からのご質問の意見交換会についてでございますが、こちら、これまであまり解体業界の意見が集約化されていなかったのが集約されてきたということがいいことかなと思っております。もし補足があれば、酒井委員からも後ほどお願いできればと思えます。

11、12ページの事案の把握がいつごろかということなのですが、まさにそれぞれ事案に事情がございまして、所有者の不適正保管の方と連絡がなかなかとりづらい状況だとか、

そういったニーズも細かく今回拾い上げて、アドバイス、知見の提供、今、JARCにかなり知見がたまっておりますので、そういったものを提供したりとか、他事例をご紹介したりとか、そういったことで対応していきたいと考えてございます。

小林委員からご質問いただきました公益認定の時期についてでございますが、こちらは現在、内閣府の方と調整をしているところでございまして、近々というふうに聞いてはおります。

次に乗田委員からご質問いただきましたガラスの関係でございます。14スライド目の白い四角の中の3つ目の黒い丸のところに、「精緻解体や分別の徹底に取り組む解体業者等において、経済性やASR発生量の抑制効果の検証を行うモデル事業についてもこの仕組みの中で今後実施予定」と書いてございまして、ガラスについてはこの中で取り上げていきたい、ほかの素材と同時に捉えていきたいということを考えてございます。

佐藤委員からご質問いただきました、潜在的な不法投棄、不適正保管事案があるのかというご質問で、可能性としてはあると考えております。そういったものを調査する手段があり得るのかということ、JARCにおいて少し検討を始めているという状況でございます。

また、雑品スクラップの関係で、自動車部品について対象になっていないのではということでございますが、仮に雑品スクラップのヤードに自動車の部品等が入ってありましたら、そこが規制対象であれば、その雑品スクラップの中の自動車部品についても管理ができるようになるのではないかとというふうに少し考えてございます。

大塚委員からご質問いただいた余剰金のところで、各社で管理されているのかということと、また、合同会議の整理の①から③が法令でどう整理されているのかということでございますが、自動車リサイクル法には、リサイクル料金の余剰部分についての規定がございませんで、まさにそこについて望ましい使い方というのを整理させていただいたというふうに考えてございます。

井村委員からご指摘の軽自動車については、今日初めてそういった状況を伺いましたので、また検討、整理させていただきたいと考えてございます。

酒井委員からございました、不法投棄・不適正保管とどういうふうに判断しているのかということでございますが、こちらは、一義的には使用済み自動車の判別ガイドラインに則って各自治体において判別されて、それを報告いただいて、上がってきているものを集計しているということでございます。

○綱島自動車課課長補佐 赤穂委員からご指摘のございました、資料6ページのリサイクル部品にどのような課題があって、今後の見通しというところでございますが、課題として特に、例えば使用年数に関しては、リサイクル券がそのエビデンスとして活用可能であるということがわかったのですけれども、例えば走行距離ということに関しては、なかなかエビデンスというか、対応というのが難しいということがわかりまして、そういったところで、今年度というのは断念をさせていただいたのですけれども、今後いつまでということ、具体的には、この場で申し上げることはできないのですけれども、J I S化に向けた取組というのは非常に重要だと考えていますので、できるだけ早く実証事業を通じて取り組んでいきたいと考えております。

○永田座長 よろしいでしょうか。一通りご質問にはお答えしたかなと思っています。追加でまだご質問のある方、おられましたら、名札を上げていただけますか。どうぞ、吉田さんの方から回します。

○吉田委員 12ページのコミュニケーションについて、外国人に配布、翻訳した資料というふうにあるのですけれども、今、例えば翻訳ソフトとか、いろいろ開発されていて、単に印刷して配る以上にいろいろなことができると思うのですけれども、どういうところまで周知していったら、あるいは理解を求めるといったものが望ましい段階というふうにお考えで、それに向かって何か方策等、現時点で考えられているかどうかをお聞きしたいのですが。

○大塚委員 リサイクル料金の余剰部分は、自動車の購入者から得たものなので、法令の根拠は今後つくっていただいた方がいいかなという感じがいたしますので、ぜひご検討いただければありがたいと思います。

○大石委員 17ページの自動車リサイクルに係る国際協力のところなのですけれども、こちらの方は今までもメーカーさんがリサイクルの技術者を東南アジアなどに派遣してという話は聞いていたのですけれども、この調査の結果、今後、国として何か対応をさらに進めるのか、また、今年度はどのようなことを行っているのか、わかれば教えてください。

○永田座長 よろしいでしょうか。この議題に関しては、この辺で打ち切りにさせていただきますので。

○泉リサイクル推進室室長補佐 吉田委員からのご質問でございますが、現在、自治体からニーズとしてあるのが、立入検査に行った際に指導しても、作業員の方たちに通じなくて、立入検査のときの指示や作業マニュアルを各国語に訳してもらいたいということで

したので、まずはそこへの対応と考えてございます。今後のお話、今いただきましたので、それについてもしっかり検討していきたいと思っております。

○綱島自動車課課長補佐　大石委員からご指摘がございました、まず1つ目、国としてどういうことを今後やっていくのかということですが、当然、メーカーさんの方でいろいろと実証事業とか、取組というのは充実してきていると思うのですが、大事なはその国の政府が制度としてどういうふうなリサイクル制度を整えていくかということだと思いますので、この前は韓国ですとか、今週ですと台湾ですとか、そういった政府関係者の方々とも意見交換する機会とかもあるので、そういったことを通じて、具体的に今後どうやっていくかというのは話し合っていきたいと考えております。

今年度の取組としては、当省でも別の課、リサイクル課の方で、タイの実証事業のようなものもやる予定がございますので、そういったところを通じて、今後も東南アジア中心に見ていきたいと考えております。

○永田座長　よろしいでしょうか。いろいろご意見を頂戴しました。ちょっと私が気になっているのは、さっき出てまいりました13ページ、14ページあたりの話でしょうか。特に14ページの方で、13ページの方は大塚さんが指摘された事項でもございますが、このリサイクル高度化財団かな、余剰金というものについての考え方なのですが、この制度設計当初から、このリサイクル料金で余ったお金、所有者から出していただいたお金、これはある意味、公的なのといいますか、所有者にお支払いいただいたものなので、そう勝手に使えるお金ではないのだという認識はあったかと思っております。

そういう意味では、この自動車リサイクル高度化財団につきましても、ただここに書かれたような内容でご報告いただくのではなくて、これの取り決めがどうなっているのだと。定款というのでしょうか。そういうものだとか、実態としてどういうことをやろうとしているのかというようなこと、もし決まっているのだしたら、ここの場ですべて出させていただいた方がよかったかなと今ちょっと思っているところでございまして、今後もそういう対応をしていっていただきたいなと思っております。これ、公的な場で審議されたり、あるいは議論されたりということがない資料として出てきちゃっているのではないかという印象は受けておりますので、そういう対応をぜひ事務局の方にはお願いをしておきたいと思っております。よろしいでしょうか。

それでは、次の方に参らせていただきます。次が議題の2番目で、「再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ制度（仮称）」についての説明をしていただいた後、議論し

てまいりたいと思います。よろしく申し上げます。

○泉リサイクル推進室室長補佐　それでは資料4-1に基づきまして、「再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ（リサイクル料金割引）制度骨子」の概要をご説明いたします。こちらは資料4-2の概要版になってございまして、本日はこちらのみ使ってご説明をさせていただきます。

スライドの2枚目でございますが、制度の目的・波及効果について、このスライド以降、記載をしております。下の白い四角の中で、2年前の合同会議の報告書を抜粋しております。1つ目の黒いポツで、2Rについて記載がございます。また、2つ目のポツで、ASRの再資源化に係るユーザー負担低減について記載がございます。3つ目のポツに、ユーザーによる環境配慮設計や再生資源利用の進んだ自動車の積極的な選択を促すような情報発信を行うとともに、特預金等の活用によるユーザーへのインセンティブ等のあり方について検討を行うべきということが記載されてございます。

スライドの3枚目でございますが、3Rの推進・質の向上に向けては、再生資源の利用拡大、環境配慮設計の推進が重要でございますが、再生資源について、その利用は必ずしもユーザー選択に結びついていない。また、環境配慮設計についても、それが進んでいる自動車が必ずしもユーザー選択に結びついていないという状況でございます。

また、1台当たりのASR発生量の推移は下の左側のグラフでございますが、近年横ばいとなってございまして、ASRの組成については右側の棒グラフでございますが、プラスチック、ゴム、繊維類、それから5mmの篩いを通過したもの、これはほぼガラスでございますが、こういった組成となっており、現在、7割近くがサーマルリカバリー、スラグとして10%が路盤材等に使用されているという状況でございます。

そういった状況を踏まえ、スライドの4枚目、制度の目的としまして、再生資源利用等の進んだ自動車にインセンティブを与え、ユーザーによる選択意識向上を促すことで、自動車における3Rの高度化を加速することといたしました。

波及効果としましては、左側の方に、インセンティブを与えてユーザーによる選択意識向上というところがございます。そこで右側のループ図に移りまして、そういった車の購入、車の製造、そして再生資源利用及び環境配慮設計の促進、そしてノウハウ蓄積、コスト低下、再生資源利用の高度化・拡大といったループを経て、上の方に「想定される効果」と書いてございますが、天然資源の消費量削減、また、環境配慮設計、易解体が進むことによって、解体高度化によりリユースが促進される。また、リサイクルの質の向上。そし

て、A S Rの発生量削減によるリサイクル料金の引下げ、こういった効果があると考えてございます。

5スライド目に検討体制を書いております。昨年度の合同会議の審議を踏まえ、村上先生を座長とした作業部会で議論を5回開催して行いました。

6スライド目以降が制度の概要でございます。本制度においては、再生プラスチックに着目するということを書いております。利用の高度化により、A S R削減によるユーザー負担の軽減が期待できるということ。また、温室効果ガス排出等の関係も深いということでございます。

2つ目の白い丸でございますが、現在、新車への再生プラ及び使用済自動車由来の再生プラの利用が非常に限定的であるという状況を踏まえまして、当面は再生プラスチックを利用する環境を整え、徐々にE L V由来のプラスチック利用を増加させていきたいと考えてございます。

とりわけ、平成29年5月のP O P s条約において、デカB D Eが廃絶対象物質となったということを踏まえ、メーカーから解体業者等への関連業者に情報伝達を実施するとともに、本制度の中では、後ほどご説明いたします実証事業の中で有害物質が含まれていないことの確認をしっかりしていきたいということを考えてございます。

7スライド目でございますが、本制度の対象車種としましては、再生資源利用が進んでおり、かつ、環境配慮設計が進んだ車種を対象としたいと考えてございます。

車種開発のスケジュールを考慮しまして、3～4年程度、基準は継続し、基準や項目の見直しに当たっては2～2年半前には公表することを考えてございます。

再生資源利用の基準についてですが、1つ目の白い丸で、制度開始の当初は、E L V由来の再生プラについては使用していること。そして、その部位の一部を公表していることを条件とするとともに、使用済自動車由来以外も含めた全ての再生プラについて基準値を設けたいと考えてございます。

次の丸でございますが、その制度開始から3～4年後の最初の基準見直しの際に、E L V由来の再生プラについて基準値を設けるとともに、全ての再生プラについても基準値を改定するというを考えてございます。

次のページに、環境配慮設計の確認項目について記載をしております。環境配慮設計については以下の矢印の3つを確認することを考えてございます。

1つ目が、先ほどご説明しました自工会のガイドラインに沿って全ての項目を評価して

満たしていることを公表しているということでございます。

2つ目に、とりわけ3R促進に重要な部位やリサイクルビリティにかかわる素材の有害性・有毒性について関係事業者等にしっかり情報開示がされていること。

3つ目として、新冷媒を採用しており、エアバッグ類一括作動に対応していること。こちらを確認したいと考えてございます。

また、2つ目の白い丸に、開始後3～4年の確認項目見直しの際に、再生可能資源、バイオマスプラスチック等について、自動車の利用状況、また経済性等を勘案した上で確認項目として加えることについて検討したいと考えてございます。

スライド9枚目について、財源でございます。財源は、合同会議の報告書も踏まえまして、特預金を財源といたします。割引金額は、本制度の趣旨で、広く環境配慮設計を推進するという趣旨を鑑み、資金管理料金と情報管理料金を除くリサイクル料金の全額を割引くことを考えてございます。

実施期間としましては、新車の平均買替え年数8.1年を踏まえまして、10年程度を考えてございます。

スライド10枚目、リサイクル券の表記については、割引の前と後の金額を両方併記することとしたいと考えてございます。

また、割引と還付と2つ方法がございまして、還付の方は1回料金をいただいて返す方法で、割引はシステムを改修して、あらかじめ割引をするという方法でございまして、今回は後者の割引を採用することを考えてございます。

11スライド目で、審査でございます。審査は資金管理実務を担う資金管理法人が取りまとめを行うこととしまして、実際審査を行う際には、知見を持つ第三者機関、ISO9001の認証を行うことができる認定機関に委託していただきます。

審査は、最初に書類審査をしまして、その後、②として期中監査、③のフォローアップ調査という順番で実施をしたいと考えております。

事前審査は、基本的には書類ベースでございます。

次の期中監査は、サンプリングにより抽出した対象車種について、実地調査を考えてございます。

フォローアップ調査は、制度に参加する車種全てについて、再生プラの利用量等を確認することを考えてございます。

12スライド目でございますが、基準不適合の際の考え方として、まず自然災害による事

故等の場合は、個別の事案に応じ、一定の期間内は特段の対応は不要とすること。

次に、再生プラスチックが調達できないなどによって基準に適合しない場合で、その車が割り引かれてしまった場合には、メーカーは当該車両が廃車となった際にリサイクル料金の払渡しを受けないこととする。

3つ目でございますが、そういった基準不適合で、隠蔽等が意図的に実施されていた場合には、リサイクル料金の払渡しを受けないことに加えて、当該事実を公表することといたします。

最後の丸でございますが、こういった表示やラベリングなどが消費者保護制度に抵触しないように留意する必要があるということを書き足してございます。

13 スライド目で、周知でございます。こちらはユーザー、コンパウンダー、部品メーカー、ディーラーの方々に様々な周知が必要と考えてございまして、こちらは制度開始の1年または1年半程度から実施することが必要と考えてございます。

14 スライド目、制度のフォローアップについて、この制度実施に当たっては、必要なデータ収集を通じまして制度運用にフィードバックしていくということが必要と考えてございます。

下の表の真ん中のフォローアップ項目のところに、フォローアップが望ましい項目を書いてございまして、ユーザーの認知度、制度対象車の販売台数、解体段階での資源の取り外し状況、ASRの発生量、使用済自動車由来の再プラの使用量、また、全体の再プラの使用量、こういったものをウォッチしていく必要があると考えてございます。

次に15 スライド目で、制度の実施に向けた今後の進め方でございます。1つ目の丸でございます。現状、ELV由来のプラは品質・コスト面の課題がありまして、自動車向けの利用は限定的でございますので、制度開始の前に実証事業を行いまして、自動車向けに利用できることを確認する必要があると考えてございます。

2つ目の丸で実証事業の内容を小さい文字で5つ書いてございまして、小規模ロットでの品質やコスト評価、有害物質への対応、コンパウンダーにおける品質管理、量産化技術、また、車両の軽量化を阻害しないこと、こういった点について確認をしたいと考えてございます。

次の丸でございます。実証事業の進捗について、毎年、合同会議にご報告をしまして、制度開始の可否を判断していきたいと考えております。

最後、16 スライド目に今後の進め方を図で書いてございます。上の左の方に、デカBD

E廃絶へ各国担保措置導入というのが灰色の矢印で書いております。また、下の方に、先ほど申し上げた実証事業について、ELV由来のものが使えるかという実証。矢印が1個進みまして、量産化が大丈夫かと。この2つの実証を書いてございます。この実証の状況を、そこから黒い矢印が出てございますが、合同会議にて技術開発の状況を確認、制度開始の可否を判断と書いてございます。ここで事業実施が可能ということになりますと、上のオレンジ色の矢印で、各メーカーに車種開発に入っていただき、その後、割引制度開始ということを考えてございます。

ご説明は以上になります。

○永田座長　　どうもありがとうございました。それでは、先ほどと同様に質疑を行いたいと思いますので、ご意見のある方は名札を立てていただけますでしょうか。

○森谷委員　　簡単な質問です。使用済自動車由来の再生プラのトレーサビリティといたしますか、それはどのようなシステムで図ることになるのでしょうか。

○大塚委員　　2点ございますけれども、1つは、この資料自体のタイトルとの関係のことでちょっとお伺いしておきたいというか、意見を申し上げておきたいと思います。今までの合同会議の報告書提言で、2ページの最後のところに抜粋してあるものにおきましても、環境配慮設計と再生資源利用ということが重要になっていると思いますので、「再生資源利用等」の「等」に入るのかもしれませんが、環境配慮設計の方がむしろ第1順位なので、「環境配慮設計」という言葉もぜひ入れていただく必要があるのではないかと。落ちてるのはなぜか、ちょっとよくわかりませんので、その点も含めて意見と質問という形で1つ申し上げておきたいと思います。

それからもう1つですが、これもさっきと同じような話で恐縮なのですが、今回も特定再資源化の預託金等の話なので、これもたぶん法令の根拠はこれからということになると思うのですが、還付ではなくて割引にしますということも含めて、法令の整理をぜひしていただく必要があると思いますので、お願いとして申し上げておきたいと思います。国民の権利義務と関係することなので、こういうことだけで決めてしまうのはちょっとどうかなということをお願いしておきたいと思います。

○赤穂委員　　自動車業界という大きな市場の中で再生プラスチックの利用を促進するという制度が始まるとなると、再生プラの相場にも相当大的な影響を与えるのではないかと考えています。そこら辺、需要と供給のバランスをどううまくはかっていくのか、これをしっかり見ていかないといけないと思います。

それと、この制度の対象となるのが年間平均10万台程度ということですが、これは市場に販売される車の中ではそんなに大きな台数ではないと思います。これも実際に始まってすぐに枠がいっぱいになって、ユーザーがそれを見越して購入しようとしていても、なかなかその対象にならなかったというようなことにならないのか。この10万台という根拠をどう見ておられるのかというのをご説明いただきたいと思います。

○酒井（伸）委員　大塚先生から既に「環境配慮設計」というネーミングを題にしてはというご意見が出ましたが、ちょっと追加で、全く同感でございますので、意見を申し上げたいと思います。再生資源利用に加えて、エネルギー効率化とか、温室効果ガス対策というのは、この製品の場合、非常に重要な話でありますし、また、健康、あるいは安全といったところ、これへの配慮もしながら考えていくべきところというところであれば、より広い概念を制度の名称として与えておいた方がいいという、そういう趣旨の意見でございます。

それからもう1点、6ページのところで、POPs条約、デカブロモジフェニルエーテルについての指摘を書きいただいているのですが、「実証事業の中で有害物質が含まれていないことを確認する」、これはここでの確認で必要十分かという点は今後十分に考えていけないといけない話だと思っております。つまり、一定のモニタリングを含めたしっかりしたシステムが必要な話で、その中で再生プラの品質がどう保証されるかということを確認していかなければならないということなので、あまり実証事業だけで終わるようなイメージはつukらない方がいいと思います。

○佐藤委員　再生プラスチックの使用を拡大することは、循環型社会の中では非常に重要だと思っております。しかし、自動車の製造で利用するということが現実的なのかということについては疑問を感じております。再生プラスチックの利用は家電製品でも行われていますが、自動車は耐用年数が長く、安全性に関する配慮も必要だと思います。自動車リサイクルからできた再生プラスチックをもっと耐用年数の短い商品に利用するということによって、多様なリサイクル、資源循環ができるということもあると思います。資源としての多様な用途を考えることが合理的ではないでしょうか。

○永田座長　どうもありがとうございました。一通り、よろしいでしょうか。ご意見を頂戴しました。それでは事務局の方から、お答えできるものを答えてください。

○泉リサイクル推進室室長補佐　森谷委員からのご質問で、ELV由来のもの、トレーサビリティをどうするかというご質問でございます。こちらは事前の書類審査の際に、ど

この解体事業者から、どういった物を仕入れるのかという仕入れ表みたいなものを書類としてコンパウンダー経由でメーカーから提出していただこうと考えてございます。こちら、今既にやられているエコマークの制度を参考とさせていただいてございます。

次に大塚委員、酒井委員からいただきましたタイトルについてのご指摘でございますが、昨年度からプラスチックということで検討した経緯もあって、「等」になってございます。今ご指摘のとおりのところがあると思いますので、変える方向での検討が必要かと感じてございます。

また、大塚委員からご指摘いただいた特預金の扱い方として、還付と割引についての法制度も含めた検討のご指摘でございます。現在、法の中で認可を受けて割引をするということが規定されておりまして、省令の中で割引引く際の最低額を規定するものがございます。そちらの条例が今はない状態ですので、少なくともそちらの省令の対応が必要で、今ご指摘いただいた点についても改めて整理をしたいと考えてございます。

赤穂委員の再生プラの相場の需給バランスと、あと10万台をあわせてでございますが、10万台というのは、諮問委員会の方からの用途についての報告書、昨年の合同会議でご報告いただいたものに大体100億円程度という記載もございまして、また、10年間で、割引金額は全額なので1万円程度ということをお案して割り算をしまして、1年10万台程度ということでございます。

そうしますと、ご指摘いただいたように、かなりトップランナーな制度になりますので、基準値をこれから議論していく際には非常に慎重に議論して、今ご指摘いただいたような、枠がすぐいっぱいになってしまうという事態を避けたいと考えてございます。また、そういったかなりトップランナーですので、再生プラの全体の状況から考えると、需給バランスが大きくすぐに崩れるという状況ではないと認識をさせていただきます。

酒井委員からご指摘いただきましたモニタリング、システムも含めた対応ということで、こちらはしっかり検討させていただきます。

佐藤委員からご指摘いただきました、再生プラは自動車に限らない方がいいのではないかとすることは、ご指摘の部分もあると思っております。この制度の中では自動車の基準のところと、全てのプラの基準、2つ設けて、多様な使い方を推奨しつつ、ASRの削減に資すると。そういった制度にしていきたいということを考えてございます。

○永田座長　よろしいでしょうか。いかがでしょうか。この問題に関しましてご意見ございますでしょうか。

○乗田委員　先ほどの私の質問と今の佐藤委員からのご質問に絡めてなのですが、ガラスの再生なのですが、実は私どもの会員の方で、いわゆる自動車由来のガラスから、一部、再生ガラスといいたいでしょうか、ガラス製品をつくっているような事例も出てまいりました。ですから、さっきも申しましたけど、Car to Car だけではなくて、私も専門的なことは存じませんが、自動車に使われているガラスというのは特殊なガラスで、なかなか再生利用が難しいというふうには伺っておりますけれども、慎重にといいましょうか、前向きに検討していただいて、ぜひガラスの再生利用ということも、3Rの進化という意味で前向きにご検討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。今回、説明がありましたように、これからさらに検討を進めながら実際に実施するかどうか、また来年度、ここの場で判断いただく。引き続いてそういうものを繰り返していきながら、実際に実施するということを決定していただくということになりますので、いただいたご意見の方は、検討の中で十分対応させていただくということにしたいと思っています。

1点だけ、自工会の方のD f Eの基準ができてはいるわけですが、酒井先生にあれなんですけど、「有害性」と「有毒性」という文言が使われ、その後ろが今度は「環境負荷物質」という言葉になって出てくるんですけど、この辺の関係がどうもすっきり整理されていないなど。「環境負荷物質」についてはきちんと表現の方を確定するよということ議論があったんですけど、そのまま「環境負荷物質」という言葉で使われてきたので、その辺のところの確認。自工会の方のガイドラインというのが結構重要な意味を持ってくるということにこれからなってきますので、この資料につきましても、後ほどもう一遍説明があるのでしたっけ、これは。

○泉リサイクル推進室室長補佐　ガイドラインについてはないです。

○永田座長　ないですよ。ちょっと見ていただいて、ご意見があるような方はまたお送りいただけるとありがたいなと思っているのですが、私は、ちょっとさかのぼってしまって申しわけないんですけど、先ほどの資料の中に自工会のガイドラインというのが出てくるんですけど、情報提供の中で書かれている内容が新規の分の情報提供、新規というのは再生資源とか、再生可能資源の活用という部分ですね。今回、そういう意味では、インセンティブ制度の中で重要な意味を持つ、情報提供の内容が触れられていないなど。3番目のところですよ。情報開示の方ではいろいろ書いてあるのですが、その辺のところも自工会の方でもう1度見直していただければと。

それから、この制度自体がもう少しユーザーに対する配慮というのが必要なのではないかと考えています。特に、例えばこの制度が、四半期ごとなのでしょうか、そこでチェックされて、十分にこの基準を満たしていないという車がもう既に世の中で、この基準を満たしているという形で売られたということになったときに、その買ったユーザーに対してどういうサポートをする必要があるのか。特に環境配慮だと思って、環境に対して気遣いをしたいという思いでこの車を買った人というのもいるわけで、そういう人たちを養成していこうというのがこの制度になってくるわけですけど、そういう人たちに対してどういう手当ををしていかなければいけないかというのは、もう少しきちんと考えておく必要があります。よろしいでしょうか。

○酒井（伸）委員　確かに今回の自動車工業会のガイドラインの見直しの中でも「環境負荷物質」という言葉がそのまま引き継がれておまして、当初、工業会が取り組みになられたときは、鉛、水銀、六価クロム、カドミウム、ここを意識して、この物質の総称で運用されてきたと私自身は理解しております。そういう意味では、「環境負荷物質」といっていても、様々な幅広い概念でございますから、ここをもう少し具体的に扱っていくのであれば、名称を含めて再度検討していただいていい時期かなとは思っております。

加えて、先ほどPOP s条約で云々という、デカブロモジフェニルエーテルというのは、そういう意味では自主的取組の中でもこれまで取り組まれていない物質でございますので、そういった意味で、これが環境負荷物質になぜ入らないのだというような議論も出てくることを考えれば、少しははっきりと対処を明確にされた方がいいというふうには、個人的には思っております。

○永田座長　ありがとうございました。よろしいでしょうか。

それでは、次の議題に移らせていただきます。議題の3番目、「平成28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、資料5に基づき、まず事務局の方から説明をしてもらいます。

○綱島自動車課課長補佐　それでは、資料5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、2枚目のスライドをまずお願いいたします。ここに、この資料全体の概要が載っております。

(1) ①にございます使用済自動車の引取台数は、平成28年度、310万台ございまして、減少傾向でございました。

②にございます3品目の引取状況は、フロン類が約270万件、エアバッグ類が約240万件、ASRが約280万件程度でございました。

③の再資源化状況でございますが、シュレッダーダスト、エアバッグが、それぞれ98%程度、93~94%程度でございまして、いずれも法令で定められた目標を達成しております。

(2)の事業者の登録・許可の状況ですが、業者は全体的には減少傾向にございまして、合計約5万2,000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が、ほぼ新車購入時に預託がなされておまして、合計で約510万台、約530億円の預託が昨年度実施されました。

また、②でございまして、預託金の残高は約8,530億円でございました。

③の輸出返還の状況でございますが、約134万台、約169億円の返還実績でございました。

(4)が不法投棄対策、不適正保管や離島対策の状況でございます。①ということで、全国の不法投棄・不適正保管車両は4,833台で、前年度比で756台減少しました。100台以上の大規模案件は8件、1,446台でございました。

②の離島対策の実績でございます。28年度は85市町村で2万1,873台、29年度は、これは計画ではございますが、81市町村で約2万4,000台ということで、ほぼ例年どおりでございます。

3枚目のスライドをご覧ください。これ以降のページには、それぞれの項目について、より詳細が載っております。時間もございまして、かいつまんで説明させていただければと存じます。

3ページ、②の使用年数ですが、引き続き延伸をしているところでございます。

③の中古車販売台数は、28年度、676万台ということで、こちらは減少傾向でございます。

④オークション流通台数、28年度、722万台ということで、こちらは安定して推移しております。

⑤の中古自動車の輸出状況でございますが、こちらは昨年度、151万台ということで、若干減少しております。

4ページは飛ばしていただきまして、5ページをご覧ください。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は若干上昇、エアバッグ類は横ばいの状況でございました。

6 ページは飛ばしまして、7 ページをお願いいたします。(エ) 自動車由来の最終処分量でございますが、一番左側の列の②が単純焼却で、③が埋立でございますが、こちらは昨年度も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少し減りまして、昨年度は約4キロでございました。

(オ) 全部利用による処理状況でございますが、解体工程からのガラ輸出、一部増加をしておりますが、それ以外は減少しているという状況でございます。

次のページは飛ばしまして、9 ページをお願いいたします。こちらは自治体からの行政処分等の状況でございますが、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す。

②の平成28年度停止・取消処分の事例というところでございますが、取消処分につきましては合計6件ございました。

10 ページと11 ページは飛ばしていただきまして、12 ページをお願いいたします。こちらはリサイクル料金の払渡しの状況でございますが、平成28年度、合計が約1,100万件ということでございまして、合計の料金が約335億円でございます。

次のページは飛ばしていただきまして、14 ページをお願いいたします。こちら、特預金の発生状況でございまして、総額(年度別)の平成28年度を見ますと、15.63億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、支援事業で昨年度1.5億円の出えんを行いました。

次のページ、15 ページをお願いいたします。リサイクルシステムの稼働状況でございますが、平成28年度の安定稼働率は99.9%と安定的に稼働しております。

②のコンタクトセンターの稼働状況でございますが、問い合わせ件数は全体的に減少しております。近年は一般ユーザーの方からの問い合わせ割合の増加が見られるという状況でございます。

16 ページ、17 ページは飛ばしていただきまして、18 ページをご覧ください。こちら、不法投棄・不適正保管の状況でございますが、先ほど申し上げたとおり、全国で4,833台でございまして、昨年度から約750台程度減りました。

②の大規模案件、これは100台以上のものですが、こちらは1件減少して、新規発生が3件でございました。

次のページ、19ページをご覧ください。こちらは大規模案件の状況でございます。現在8件ございまして、前のページで申し上げた新規発生3件の内訳でございますが、こちらは台数が増加して100台以上の大規模案件に格上げをされた岩手県の事案と、あと沖縄県の2件でございます。

下の④の不法投棄等対策の概要ということで、こちらは行政代執行による補填でございます。過去3件ございました。こちらの変更はございません。

最後に20ページをご覧ください。こちらは先ほどご説明申し上げた85市町村に対して、28年度、海上輸送費用を支援したということでございます。

駆け足ではございますが、資料の説明は以上になります。

○永田座長 どうもありがとうございました。それでは、この件に関しまして、ご意見、ご質問等を頂戴したいと思いますので、またよろしく願いいたします。いかがでしょうか。

○鬼沢委員 15ページにあります、自動車リサイクルにおける情報の流れの部分の②コンタクトセンターへの一般ユーザーからの問い合わせが増えているという、これはユーザーが自動車リサイクルに関して非常に関心を示しているということで、いいことだと思うのですが、こういった内容が増えているのでしょうか。

○永田座長 とりあえず答えていただけますか。詳細、わかりますか。

○泉リサイクル推進室室長補佐 今、手元にデータがございませんので、またお調べして、皆様に情報提供するようにいたします。

○永田座長 後ろにおられる方で、JARCの人でわかる人、いますか。

○傍聴者 JARCのコンタクトセンターを運営している者ですけども、詳細なデータはございませんけれども、一番多いのが、今持っている車の関係のリサイクル券を紛失しましたので再発行していただきたいのですがというのが一番多くございまして、その他はまた持ち帰って詳細は調べないとわからない次第でございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。皆さん考えていただいている間に私の方からあれなのですが、14ページのところで、先ほども話題になりました特預金のお話が出てくるのですが、諮問委員会の方でも少し話題になったのですが、この15億円というのが平成28年度、大体コンスタントにこれぐらいのお金が毎年出てくるのですよね。先ほどのインセンティブ制度でどのぐらいのお金を使うかという、大体これと同じぐらいのお金なのです。それ以外にももちろん、特預金の使途としていろいろ議論していただいたもので使います

が、ほぼ、入ってくるのと出てくるのと同じで、特預金が、そのまま同じぐらいのお金が残ってしまうという状況があり得るのですよね。そういう意味で、もう少しまたこれの使い方をご議論していただく必要がありそうだなと思っていますので、その検討もよろしくお願いしておきたいと思います。

それから、先ほども話になりましたが、18 ページから 19 ページにかけての不法投棄、あるいは不適正保管の話なのですが、特に新規にこういう問題が発生してくるといのは、我々、リサイクル法設計当時の話としてはこれを削減していく、削減するのは、実態としては減ってきてはいるのですが、新しいものが発生してくるといことはないだろうと。そういうふうな制度にしたはずだという思いが強いのですね。その中で新しく発生してくる。特に沖縄県のような特殊な事情のところ、状況のところそういう問題が起こっている。岩手県の場合は、詳細はよくわかりませんが、こういう点をもう少しきちんと調査していただいて、こういう問題が消滅していくような方向性というのをはっきり確認していただきたいなと思っておるところでございます。

それからもう 1 点は、これも前から話題になっているのですが、17 ページのところにて工程ごとの遅延発生件数というのが出てまいりまして、ほとんど変わらないのですが、多いのは最後の破碎工程のところ遅延発生が相変わらず多いと。この辺は廃掃法全体の問題ともかかわってくるのですが、これをそのまま放置しておくといえますか、しょうがないのだという形で置いておくのかどうか。この辺のところもぜひ皆さんの方からご意見を頂戴しながら議論してまいりたいという対象になるのではないかと思います。よろしくお願いたします。

何かコメントはありますか。

○佐藤委員 不適正な保管、あるいは不法投棄状態が見つかったときに、どうやって費用を出えんをするかという仕組みがよくわかりません。金額のうちの何%かは自治体が負担するシステムになっています。そうすると、自治体が、予算がとれないということになると、出えんができないという結果になるのだと思います。自治体は、財政も逼迫しており、予算について議会の承認が得られない、なぜ所有者に適正処理をさせないのだという話になると、なかなか対策が進まないと思うのですが、全額払うとモラルハザードが発生するというふうに思われているのか、早目に対策を打つということの何か方法があるのかということをちょっと伺いたいと思います。

○酒井（康）委員 今のご説明の中にもありましたように、使用済自動車の発生台数は

やや低下傾向で、ここ数年来ずっと来ている。その中で輸出等はほぼほぼ同じような数字が出ていくというような状況が続いています。私どもは自動車解体業の現場を担っているわけなのですが、現場では使用済自動車のボリュームが減ってきている中で、この先、いろいろなこと、資源循環ですとか、そういうことに取り組まなきゃいけないという課題については十分承知しているのですが、零細である業者も多いために、非常に経済的には厳しい状況も抱えているというのが現状あるといったところですね。相場によって非常に左右される部分もあるのですが、そういう新しい取組といたしますか、ここ5年、10年先をにらんだ取組をしていくという中では、今日の全体の流れの議論の中でも、我々の現場サイドが経済性を担保できるようなことというのもぜひ考慮いただきたいと。これは当然、それを考慮した上での議論だということだとは思っておりますが、業界の代表といたしまして、一言、お願いとご意見ということで申し上げます。

○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。それでは、以上でこの議題については終わりにさせていただきます。

続きまして議題の4番目ということになりますが、その他という扱いになっているのですが、ちょっとその他というのはおかしいなという印象がありますが、業界の方の取組状況ということで、いろいろお話をさせていただければと思っています。まず資料6-1、6-2に基づきまして、日本自動車工業会の細田様、それから嶋村さんより説明をさせていただきます。

○細田氏　　それでは資料6-1『環境負荷物質削減に関する自主取組み』の進捗状況について、まず自動車工業会よりご報告いたします。

先ほど来、環境負荷物質に関してはご意見をいただいておりますが、今回のご報告は例年どおりの、いわゆる4物質のご報告になっていることをまずはご理解いただきたいと思っております。

まず1番、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、自動車工業会で削減の自主取組みを進めてまいりました。

2002年に環境負荷物質ということで、対象を鉛、水銀、六価クロム、カドミウムの4物質に拡大しまして、新しい目標を設定して、さらに削減に努めてまいったところです。今回のご報告は2016年に販売いたしました新型車での実績のご報告となります。

続いて2番、削減目標設定の考え方でございます。こちらでも簡単にご説明いたします。

まず1番、世界でトップクラス、EUのELV指令とも整合した厳しい自主目標となっ

ております。

2番目、鉛についてでございますが、削減の総量で目標を設定して、非常にわかりやすい目標としております。

3番目、水銀、カドミウム、六価クロムについては使用量を増やすことなく、時期を設定して使用を禁止といたしております。

4番目、その対象は乗用車だけではなく、EU廃車指令では対象外となっている大型の商用車も含めた目標設定をいたしております。

5番目、以上の取組の状況は各社がカタログやホームページなどで公表することとしております。

表1をご覧ください。左側が4物質の削減の目標、右側が2016年の新型車での実績になっております。2016年の新型車では、新型の乗用車で13モデルございましたが、大型の商用車では対象のモデルはございませんでした。新型乗用車13モデル全てにおいて4物質の削減目標を達成いたしております。

それぞれの物質の状況につきまして、次のページでご説明いたします。まず3の(1)鉛の状況でございます。図1をご覧ください。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。引き続き、一般的なはんだ合金中の鉛を順次、鉛のフリー化を進めていくとともに、現時点は技術的な対応ができない、例えば高融点ははんだの鉛などについても、関連の業界さんと連携いたしまして、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、2016年、新型車の全てのモデルで使用の禁止を達成しております。水銀についてでございますが、現時点は除外部品とされております液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージランプ、室内灯、これらについても新型車全てで水銀のフリー化を達成しており、今後も新型モデルへの切替え等で水銀のフリー化を進めてまいる所存です。

最後に、これら自主取組の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ことを継続いたしまして、カタログ、ホームページ、さらには環境報告書等、様々な媒体を通じて情報の公開を行っておりますが、今後も自動車ユーザー様、関連業界様にとってよりわかりやすい情報公開ということで、その取組を加速させていく所存でございます。

以上でご報告を終わります。

○永田座長　　どうもありがとうございました。続けて資料6-2の方で。

○嶋村委員　　それでは、引き続きまして自工会の方より、資料6-2で次世代車の話と新冷媒の取組状況ということで、ご説明をさせていただきます。

ページをめくりまして4ページ目のところで、全体の発生台数の大まかなトレンドということで、今年も載せております。全体的なトレンドとしては大きく変わらず、廃車の本格的な発生時期は2025年以降と。要するに、今、平均車齢が15年程度になっておりますので、2010年以降、発売が本格化しておりますので、2025年以降になるであろうと見込んでおります。

続きまして、ページを飛ばしていただきまして6ページ目のところで、回収個数の状況でございます。現状、まだまだ発生個数自体も少ないという状況でございます。

こういう状況から、自工会の方としましては、将来の適正処理が困ることのないようにということで、7ページ目で、電炉さんでの適正処理ができないかというところで、その確認をしたり、普通の産業廃棄物の施設でできないかというところもいろいろ今確認をしたところでございます。

そういったことを受けまして8ページ目、自工会の方で共同の回収スキームというセーフティネットをつくろうということで、取組を進めております。簡単に8ページ目の図を説明いたしますと、真ん中上のところに解体業者がございしますが、解体業者のところから引取依頼ということで、実務運営主体の方へ引取依頼があれば、解体業者の方に電池の無償回収をしに行くように、運送会社、電池リサイクル施設というところを仕組み化しまして回収をしていくというところでございます。

次のページで共同回収スキームの検討状況でございますが、18年度、来年度稼働開始ということを目指しまして、本件、廃棄物に該当するということもございしますので、本年12月に広域認定制度の環境省さんへの申請というのをするスケジュールで今準備をしているところでございます。

10ページ目は、その他、リサイクルのみならずリユースということで、こちらはトヨタの定置用蓄電池にニッケル電池の方を活用している例でございます。

続いて11ページは日産さんのリチウムイオン電池を活用している例ということで、いずれにしても、リユース、リビルトにつきましては、技術的にはもう確立しているところでございますので、あとは発生と需要を見ながら、実際どういうふうビジネスとして

回していくかという段階にあるのかなと思っております。

12 ページ目が材料のリサイクルで、モーターの磁石というところでございます。こちらはトヨタの例でございますが、磁石の方が値下がりをしておりますので、採算的には非常に厳しいというところがわかっておるところでございますが、何とか続けられないかということをやっているというところでございます。

続きまして、ページが飛びまして 14 ページのところ、FCV、燃料電池車両のタンクの適正処理ということで、こちらはCFRPを使ったタンクでございます。

基本的な工程としましては、14 ページでありますとおり、ガスを抜いて、タンクを外して、そのタンクを、穴をあけたりとか、ニブラーで潰したりというクズ化をしまして、その後、再資源化をするというところでございます。

こちらの方は、まだ発売している車両が少ないというところでございますので、実際の廃車の発生自体は 2035 年とか、2040 年ぐらいになろうかとは思いますが、自工会の方では現時点から適正処理ということを考えておるところで、15 ページ目、まずはガスをきちんと抜くというところ、ここも作業がメーカーによって異なるというのは解体事業者の中で混乱しかねないということで、このガス抜き作業を現時点で発売しておりますトヨタとホンダで共通化しようということで、今検討を進めておるところでございます。

続いて 16 ページのところは具体的な処理の技術検討ということで、電気炉の方で幾つか試験をしている最中でございます。こちらの方、電炉さんの方で処理ができれば非常にありがたいということで、今年もまた別の工場で行って、何とか 2035 年までに適正処理施設がきちんと全国で確認できるようにということで進めております。

課題としては、若干燃え残りがあるというところで、そこをどういうふうに完全処理していくかというところでございます。

続いて 17 ページ、これは東京鉄鋼八戸工場さんでの一貫処理が可能なのをとりあえず確認したという結果でございます。

一方で、18 ページのところはマテリアルリサイクルということで、こちらのマテリアルリサイクルの方も技術的にはおおむね確立済みと聞いておりますが、こちらも発生がまだまだない中、需要があっても供給がないということになりますので、ここの需給のバランス、経済性との両立というところが課題かなと思っております。

19 ページ、こちらは燃料電池の方になりますが、こちらは取り外して回収して貴金属をリサイクルするというシステムを構築済みでございます。

続きまして 20 ページが実際の解体デモということで、本年 6 月にトヨタの方で E L V 機構さんと協力しまして、20 名ぐらい、E L V 機構さんの方から人に来ていただきまして、デモということで、F C V の M I R A I のタンクの取り外し等のデモを行いましたというところでございます。

新冷媒が最後にありまして、新冷媒への切替状況のご報告を簡単にさせていただきます。22 ページでございます。16 年度、国産車 1 車種、輸入車 18 モデルで切り替え済みということで、こちらは 2023 年までに順次切り替えを進めていくということで、自工会の方は取り組んでおります。今後、これはモデルチェンジのタイミング等の問題がございまして、16 年度、ちょっと少なかったのですが、今後本格化する予定でございます。あわせて解体事業者への周知ということで、経産省さんの方から通達が出た内容につきまして、自再協でも解体事業者等への周知を強化しておるところでございます。

以上のように、自工会、新規部品等の採用におきましては、廃車になって来るのは 15 年、20 年先というところではございますが、そこを見据えて初期段階から解体事業者さんに情報提供をし、リサイクル技術を開発しという取組をこのように進めておるところでございます。

長くなりましたが、ご説明は以上でございます。

○永田座長　それではどうぞ、石田さん、次、お願いします。

○石田氏　日本自動車輸入組合でございます。資料 6-3 をご覧ください。輸入車の環境負荷物質の対応状況についてご説明をさせていただきます。現在の適合状況ですが、私ども輸入組合では、会員インポーターが取り扱っております輸入車が E U、欧州の E L V 指令の環境負荷物質要求に適合し、鉛、六価クロム、水銀、カドミウムの 4 物質に関する削減量や使用廃止などの要件に従っているということを確認しております。

これは例えば南アフリカであるとかメキシコといった欧州の外で製造される欧州ブランド車であったり、あるいは米国車についても同様に、この要件を満たしているという意味であります。

この E U の E L V 指令の環境負荷物質要求といいますのは、その第 4 条に規定がございまして、加盟国は 2003 年 7 月以降に市場投入される車両の材料及び構成部品が鉛、六価クロム、水銀、カドミウムを含有しないということを保証するものということになっておりまして、附則 II というところに、その適用除外、免除される材料と構成部品の一覧が記されております。この資料 2 は、この附則 II の現時点での最新版というものを掲載しており

まして、それぞれの部品等の免除の範囲、期限というものをご確認いただくことが可能です。詳細は後でご覧いただければと思います。

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。続きまして、資料6-4に基づきまして、鉛蓄電池再資源化協会の石川様より説明をしていただきます。どうぞ。

○石川氏 ただいまご紹介いただきました、鉛蓄電池再資源化協会の石川でございます。自動車用バッテリー・リサイクルシステムの運用状況につきまして、ご説明させていただきます。

1ページを見ていただきたいと思います。システムの概要でございますが、当協会が回収を行っている鉛蓄電池は、自動車用、バイク用等の搭載しているエンジン始動用と言われている鉛蓄電池で、使用済になったものを回収しております。

処理フローは右の図のとおりでございます。図のように、例えばユーザーが鉛蓄電池を買いかえたときに、使用済の蓄電池は販売店に残ります。この使用済蓄電池を当協会が委託しております回収事業者が回収し、それを同様に当協会が委託しております解体事業者が解体し、処理が完了となります。なお、排出事業者、回収事業者、解体事業者間は、当協会が運営しております情報システムにより管理・維持しております。

この事業につきまして、(2)のいきさつに書いてございますように、国内の電池メーカー4社、鉛蓄電池輸入事業者2社が会員となり、回収・再資源化を行うためのセーフティネットとして行われております。本格的な運用は5年前の2012年7月からでございます。

運用体制は、排出事業者が、現時点でございますが、8,407社、回収事業者が96社、解体事業者が14社となっております。

次のページを見ていただきたいと思います。排出事業者の登録状況でございます。図のように、排出事業者は本格稼働する前から、つまりスタート時、約2,000社からスタートしております。平成28年度末は、先ほどお話ししました8,407社となっております。

右側の棒グラフは排出事業者を業種別にしたもので、部共販・カーディーラー、タイヤショップ・タイヤ関連、ホームセンター・ディスカウントスーパー等の順になっており、この3業種で約64%、3分の2を占めております。

次のページを見ていただきたいと思います。3ページの運用実績でございます。表に平成28年度の運用実績が書いてございます。昨年度は、排出事業者は先ほどから何回も出てきますが、8,400強。処理件数が2万8,704件で、この件数は個数ではなく、回収を行っ

た回数になります。処理量といたしましては1万313トン。処理費用としては約4億2,500万となっております。なお、この処理費用は国内電池メーカーが製造者として全額を負担しております。

次のページでございます。4ページを見ていただきたいと思います。電池の処理重量の推移として書いてございます。図を見ていただきますと、2013年をピークに減少が続いております。これは鉛価格の高値により、有価回収が増えてきたためと考えております。

次のページ、今後の取組でございます。書いてございますように、まず1つとして、自動車用鉛蓄電池リサイクルのセーフティネットとして、安定して活動が継続できるように維持管理を行う。

もう1つとして、システムの適正な維持管理及び継続的な改善を行う。

前項の延長線上ではございますが、スマートフォンの活用による情報入力 of 迅速対応として、スマートフォンを活用いたしまして、回収事業者が回収時に行う処理を迅速かつ正確に行うとともに、事務処理の省力化ができると考えております。また、今年度末には当協会のリサイクルスキーム全ての関係者がそれぞれの場所で利用可能とする計画を進めております。

バッテリーの排出事業者に対しては、さらなる普及啓発の推進を継続的に行う予定としております。

これで説明を終わります。ご拝聴、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。続きまして、資料6-5を使いまして、日本保安炎筒工業会の原様より説明していただきます。

○原氏 日本保安炎筒工業会の原と申します。よろしく申し上げます。資料ナンバー6-5、「廃発炎筒処理システムの実績報告」ということでご説明させていただきます。

資料2ページをご覧ください。本システムは廃発炎筒の安全な回収、処理を進めるということをも目的としたセーフティネットとして、廃棄物処理法の特例制度であります広域認定を取得しまして、その後、関係者の皆様のご協力のもと、2013年1月からシステムを稼働しております。広域認定制度で、廃棄物となった自社の製品をユーザーから回収して再資源化することを目的としております。発炎筒は火薬類であるため、火薬そのものを再資源化することは困難でありまして、当初より処理時の熱回収を重視して運用しております。また、広域認定事業者には再生利用率向上が求められております。発炎筒の場合、再資源化可能なものとしてポリエチレン製の外装容器に着目し、これを再資源化することとして

2016年から始めました。

資料3ページに概要、資料4ページに運搬と保管の内容を記載しております。

資料5から7ページなのですが、こちらに外装容器の再資源化開始に伴う追加情報を記載しております。まず5ページですけれども、マテリアルリサイクル実施施設を2カ所増やしましたので、そこを記載しております。

6ページは再資源化の内容を記載しております。このフロー図は、特定の施設におけるフローではなくて、廃発炎筒の処理における再資源化全体のイメージとなっております。

7ページに、外装容器資源化の詳細な説明を示しております。焼却施設で検品後に手作業にて1本ずつ外装容器と火薬部分に分別します。その後、火薬部分を遅滞なく焼却炉に投入します。取り外した外装容器はプラスチックリサイクル業者に売却後、細かく粉砕し、ペレット化され、プラスチック製品の再生原料として販売されます。再資源化に際しましては、外装容器を手作業で本体から取り外しますので、発火のリスクを伴うといった安全面での課題があります。容易に進められることではありませんが、作業の安全確保も含め、ご理解・ご協力をいただいた2つの施設にて再資源化に取り組んでおるところでございます。

次に8ページ、実績でございます。回収実績の引取総本数は約604万本でございました。そのうち使用済自動車処理段階からの引取本数は70万7,000本でございます。2015年と比較すると約10万本増えて、前年比126%となっております。2016年度は6月に省令改正が実施されたので、それで数量が増加したというところも要因ではないかと思っております。

処理重量ですが、2016年度は前年度に比べて約20トン減少しておりますが、これは外装容器を再資源化量に回したというところがございます。

一番下の処理に伴う回収熱量ですが、熱回収を向上すべく、熱回収率の高い焼却施設への持ち込みを増やしたことによって、1億6,140万キロカロリーの回収熱量が得られました。

今後の課題としまして、9ページ、10ページに記載しております。第1の課題は、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、関係団体にご協力いただいて周知活動を行っております。本システムの利用者は25社増加となりました。2016年度に稼働実績のあった解体業者のうち、約1,000事業者に対しては各種団体を通じて周知してきたと考えております。この場をお借りし、ご協力いただいた皆様に御

礼申し上げます。次なる課題は各種団体に属していない小規模事業者への周知ですが、これにつきましては当会による努力のみでは限界がございます。ぜひともこのシステムがセーフティネットであることの周知を再度、国や自治体にもご協力を頂戴したいと考えている次第です。

第2の課題といたしましては、再生利用の向上がございます。今後も再資源化を促進しますが、当面は、再資源化を開始した2つの施設における事故防止を優先しながら、対応を充実したいと考えております。

次に10ページですが、10ページの課題については、現状では大きな問題はございません。今後とも、本システム一層の拡大と各課題に積極的に取り組んでいく所存です。引き続き関係会社でのご理解、ご協力いただきますよう、お願い申し上げます。

ご清聴、ありがとうございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。続きまして、資料6-6に基づきまして、日本自動車タイヤ協会の赤松様より説明をしていただきます。

○赤松氏 では説明させていただきます。まず概況につきましては、その後、個々に説明する内容とダブりますので、こちらについては省略させていただきます。

次の3ページ目が廃タイヤの処理フロー図になっておりますが、日本国内で発生した廃タイヤはこのようなルートでリサイクル、または適正処理されています。廃タイヤの場合には通常の廃棄物、一般消費者から出る廃棄物というのは自治体が回収することになっておりますので、タイヤの場合でいうと、大きき的には粗大ごみのような形になるかと思いますが、廃タイヤ等につきましては市町村での処理が困難だということで、廃棄物処理法上の適正処理困難物に指定されておりますので、タイヤ販売店が引き取ることになっております。そのために、タイヤ業界としては、この引き取りを実施しているタイヤ販売店に対する法律、廃棄物処理法の啓発等が重要になってきますので、実際に販売店を集めて、法的な講習会等を実施しているという取組を行っております。

次の3ページが廃タイヤの発生量とリサイクル状況になっております。こちらの方につきましては、国内で発生する廃タイヤの発生量というのは年間約1億本、約100万トン程度ですが、最近では生活環境や思考の変化により減少傾向がございます。これらは熟利用主体で約90%がリサイクルされておりますが、その他、埋め立てですとか焼却処分等、その他の適正処理により、ほぼ100%が適正処理されている状態がございます。

これは次のページを見ていただくとおわかりになるかと思いますが、現在、日本では廃

タイヤが足りないという状況になっております。これは代替燃料としての需要が高いため、廃棄物が足りないというのも非常におかしな話なのですけれども、使う利用先で足りないものですから、海外からわざわざ切断、破碎品、切ったり砕いたりしたものを石炭のかわりに有価物として輸入して不足分を補っている状況です。去年の1年間でも6万6,000トンばかり廃タイヤを輸入しておりますので、これだけ量が今足りていないという状況になっております。

5番、次のページですけれども、不法集積・不法投棄。こちらで言います不法集積というのは、業者等が集めたまま倒産したりして山が残っているもの。不法投棄というのは、山奥等に捨てられて、誰が捨てたかわからない。こういうような状況のものを指しておりますが、こちらにつきましてもタイヤの需要の高まりを背景に減少傾向にございます。

例えば、近年ですと、先ほどのように海外からわざわざ廃タイヤを輸入している状況にありますので、近間の、街中のところに置いてある山だったら、ただで欲しいという利用先の方もいらっしゃって、そういう形で片付いたのが数カ所、実際に関東地区でございます。ちょっと不謹慎な話になりますが、昔は廃タイヤ、非常に厄介者だったので、山奥、あとは谷底なんかの目立たないところに捨てられておりましたが、これが今となっては、街中に置いてあればもうちょっと簡単に片付くのかなと思うようなところもございます。

このような状況で減少傾向にありまして、現在残っているものというのは山奥とかにあって、周辺住民の生活環境への支障が懸念されていないものがほとんどで、今現在、昔捨てられたものが開発等によって新たに発見される場合はありますが、新規の案件の発見は確認されておられません。

最後の7ページ、8ページは原状回復支援制度でして、タイヤ業界としましては、現在残っている不法集積・不法投棄を片付けることを支援する目的で、2005年からこのような支援制度を実施しております。こちらにつきましては自治体が行うものを支援していくという形で、最大3,000万円、かつ自治体全体の予算の3分の2を上限としております。

最後のページの6-2が運用実績になりますが、今までの2005年から運用している実績として合計で22案件、約3億6,000万円を支援し、約300万本、3万トンを撤去しております。ちなみに、去年は岐阜県瑞浪市に支援いたしました。現在も大方、周辺住民の生活環境の支障が予想されるものについては撤去が完了しているような状況ですので、申請は減少傾向にありますが、今後、開発等が進めば、またそういう撤去が必要になる事案が出てくる可能性もありますので、タイヤ業界としては今後もこの制度を継続運用していくと

いう考えでおります。

以上です。ありがとうございました。

○永田座長 どうもありがとうございました。続きまして、最後になるかと思いますが、資料6-7に基づきまして、日本自動車工業会の大門様より説明してもらいます。

○大門氏 資料6-7をご覧ください。「二輪車リサイクル自主取り組み実施報告」でございます。二輪車リサイクル自主取り組み参加事業者連絡会の大門と申します。では配付資料に沿ってご報告させていただきます。

まず2016年度、二輪車リサイクル自主取り組み参加事業者、これは国内の4メーカーと輸入12事業者、資料の冒頭に記載しておりますとおりでありますが、2017年度、今年に入りまして、輸入事業者に若干の変更が生じております。その変更につきましては資料の2ページ目の最後に記載しておりますので、ご覧ください。

まずは2016年度の実績といたしまして、引き取りの現状及び再資源化率についてご報告いたします。まず引取総台数でございますが、1,696台ありました。そのうちの1,054台が一般ユーザーから、642台が自治体からの引き取りでございます。本システムを利用する自治体の数は52の自治体でございますが、そのうちの新規のご利用は20の自治体でした。

ちなみに、引取車両のうち、本システムの開始後に販売されました車両というのは175台ありまして、総引取台数が1,696台ありましたから、10.3%に相当いたします。

続いて再資源化率でございます。2015年度までに95%を達成するという目標を2年前倒しの2013年度に達成しました。その後、95%を上回る再資源化率を維持しておりますが、昨年度2016年度の全施設平均再資源化率は97.5%まで上がり、これは過去最高のリサイクル率です。

続きまして、資料の2ページ目をご覧ください。2016年度の重点的活動でありました周知広報活動及び二輪販売店に対する働きかけについてご報告いたします。周知広報活動は、我々参加事業者がJARCに委託し、主に自治体広報を通じた住民の周知、それから二輪車のイベント及び二輪専門紙を通じたユーザー向けの周知を行っております。

まず住民広報についてですが、その効果をはかるために、定期的に自治体のWebのページでの二輪車廃棄時の表記を確認させていただいております。2017年3月末時点では、JARCの二輪車リサイクルページにリンクしてご案内する自治体の数、こちらが422ございました。

続いて、ユーザーへのシステムの認知度を確認するために、毎年開催される東京モーターサイクルショー等々の二輪車イベントにて、来場ユーザーに対して「この仕組みを知っていますか？」というアンケート調査を行っております。その結果、このシステムを知っているという回答が53.5%でした。

二輪車という商品の特性上、ユーザーにとって最も身近な廃棄相談先というのは二輪のオートバイの販売店です。こちらの販売店に対して、このシステムを正しく理解して協力いただくために、自動車公正取引協議会が主催する販売店向け講習会を利用したシステム案内を実施しています。2016年実績でいいますと3,055名の方々に対して案内ができました。

最後に、2017年度の重点的取り組みであります周知広報活動及び再資源化率でございます。周知広報は従来どおりの活動を継続、実施いたします。再資源化率につきましても従来取り組んできましたシュレッダーダストの減量取り組みを進めまして、委託先施設の全てにおいて再資源化率が向上するように努めてまいります。

最後の2ページはご参考までにお渡ししますが、2016年の周知広報活動の例を写真で紹介しておりますので、後ほどお時間があるときにご覧いただければと思っております。

以上でございます。ご清聴、ありがとうございました。

○永田座長　　どうもありがとうございました。以上で6に関します資料の説明は終わりでございます。短時間の間にまとめていただきまして、各発表者の方、ご苦勞でございました。ありがとうございました。

それでは早速、この件に関しますご意見、ご質問の頂戴に移りたいと思いますが、ちょっと時間が予定の時間を超えておりまして、一応12時までということで会議は設定されておりますが、少し延ばさせていただくことをあらかじめご了承ください。

それでは、また先ほどと同様に、ご質問、ご意見がある方、名札を立てていただけますでしょうか。

○大塚委員　　ごく簡単に3点だけ申し上げておきたいと思います。まず資料6-1でございますが、6-3とも関係するのですけれども、輸入車の方の方がEUのことは特に詳しいかと思いますが、先ほど酒井先生もお話しになったように、難燃剤の入ったものに関して、プラスチックに関して問題があるかと思いますが、PBBとか、PBDEとかというのは、RoHSの対象にはなっているのですけれども、ELVの方には対象になっていないのではないかと思います。これは今後、対象になる可能性はどんな感じかというの

をちょっと教えていただきたいのと、自動車工業会さんとしては今、4品目については対象にして自主的に取り組んでおられますが、難燃剤に関しても取り組まれるご予定はないかというのをご検討いただきたいということでございます。

最後の二輪車につきましては、廃棄時の無料回収をしておられるということで、台数は少ないですけれども、敬意を表したいということをお願いしておきたいと思っております。

○鬼沢委員 自工会さんに質問です。嶋村さんが発表してくださった一番最後の新冷媒への切替状況は、EUに比べると、2023年までに順次切り替えというのはちょっと長い気がするのですが、これは車のモデルチェンジが、結果、2023年までじゃないと終わらないからできないということでしょうか。その確認です。

それからもう1点、発炎筒処理システムの方、原さんに質問ですが、9枚目のスライドで、運用上の課題のところ、1の後半にありました小規模事業者に対しての周知というところは、それが必要だということはわかっていらっしゃると思いますが、今後、具体的にどういうふうにしていかれるのか、現在決まっていることがあったら教えていただきたいと思っております。

○佐藤委員 まず電気自動車の電池の回収なのですが、これは広域認定を取得されるということですが、自動車メーカーの方で取得されるのか、それとも電池メーカーで取得されるのか、その合同なのかということをお願いいたします。

それから、鉛のバッテリーについては韓国への輸出が今停滞しているのではないかなと思っております。今後も有価物として扱うことは、鉛の有害性や適正処理費用の必要性から考えると難しいと思っております。現在、鉛バッテリーの回収動向は変わっているのか。私の意見としては、自動車メーカーが主体的に鉛バッテリーの回収・リサイクルに関わるべき問題ではないかと思っているのですが、自動車メーカーとの連携はどうなっているのかという点ですね。

それからタイヤについても、需要があるので不適正処理はないというお話なのですが、不適正保管の全体の量を見るとあまり減っておりませんで、相当過去の事案が堆積しているのではないかと思います。これも本来は自動車メーカーが関与して回収すべき問題ではないかと思いますが、どうなっているかということをお願いいたします。

○村上座長 今、佐藤委員からもありましたけれども、鉛の辺の話で、今回、バーゼル法の話も動いていたりするので、今回というよりはたぶん次回ぐらいに様子見なのかなと思っておりますけれども、SBRAの話というよりは鉛蓄全体の話として一遍ご説明いただいた

方がよろしいのではないか。そういうことをたぶんしなければいけないやつが幾つか出てくるのだと思うので、都度都度でいいのですけれども、とりあえず現時点は鉛ということで、今後お願いできればと思います。

○吉田委員　　6-2のバッテリー使用済の再利用なのですけれども、車に使用はできなくても、家庭用であったり、定置用、非常にこれから需要が見込まれるとは思うのですけれども、車の製造関係を超えた連携といったものも今後必要になっていくかと思われましても、そういった展開についてはどういうふう考えられているか、お聞きしたいと思います。

○永田座長　　後で後ろの方にお答えいただくことになると思いますので、答えを担当しなくちゃいけない部分のメモはよくとっておいてください。今回も時間があまりないので、皆さんの意見を全部聞いた上で、そちらに答えを要求したいと思いますので、よろしくお願ひします。大石さん、どうぞ。

○大石委員　　まず最初、資料6-1の環境負荷物質削減に対する自主取組で、それぞれやっていたら、これは解体事業者へはどのように順次情報展開をしているのか、伝えているのかというところが1つ気になりましたので、教えていただければと思います。

資料6-6の廃タイヤのところなのですけれども、直接この場でお聞きすることではないのかもしれませんが、廃棄物を輸入するというその現状ですね。日本では足りないので廃タイヤを輸入しているということなのですけれども、この理由といいますか、ほかのものでなかなか廃棄物を日本に持ってくるということはないのですけれども、何か実情で教えていただけることがあれば、教えていただければと思います。

○永田座長　　よろしいでしょうか。後で追加という話になってきますと、もう時間も来ておりますので難しいかなと思います。いただいた回答によってはご意見が出てくる可能性もありますが、それぐらいにとどめておいていただければありがたいと思っています。よろしいでしょうか。

私の方から、先ほど輸入組合の方から、酒井先生に振って話題にしました「環境負荷物質」という言葉が使われているのですが、EU指令でSOC、「Substances of Concern」とかという言葉が環境負荷物質と訳されてしまっているのですよね。ちょっとこれ、問題だなという気がしていますので、そういう意味では環境省、それから、循環型社会なんかの問題を検討されている酒井先生の部会、こういうところでもう少し早目に、これはどういうふうな形で日本語化するのかということを決めておいておかれた方がいいのではない

かと。このまま行ってしまいますと、「環境負荷物質」という言葉で、今の話、全部通って
いっちゃう可能性もありそうだなと思っていますので、ちょっと注意をしていただければ
と。

バッテリーの費用負担の話で、私の記憶では、バッテリーでリサイクルにかかる費用と
いうのは、バッテリーの販売の方に上乗せして、メーカーがそれをよしとして受け入れて
新しい車に組み込んでいくという流れで、費用負担というものは、原則は内部で回っていく
ような、内部化したようなシステムになっているはずだと私は理解しているのですよね。

ところが、今の説明だと、これはバッテリーメーカーが負担しているのです。時々、容
器包装リサイクル法でも、メーカーが負担しているのですという話が出てきちゃうのです
けど、それはおかしいと。基本的には、儲けから出しているのではなくて、価格に乗っか
っているのだとすれば、ユーザーが負担しているのですよという原則論をきちんと把握し
ておかないと、今の説明でも、いかにも自分たちが対応しているというような説明になっ
ていますが、ユーザーのことを忘れていているという気がいたしますので、そこをもう一遍確
認させてください。

発炎筒については、最後のページはあまり説明がありませんでしたが、これから内部化
していくのに、販売台数とか件数が減っていくと問題が起きますよと書いてあるのですが、
コストの話って一切出てこないのですよ。どのくらいの費用の状態になっているのか、ど
ういう形でそれぞれが負担するような状況になっているのかというのをもう1度資料とし
て出していただきたいなと思っています。

タイヤについては先ほどもご議論がございました。私も若干、この「不法集積」という
言葉が法律上でどこに当たって集積が問題になるのか。前は「不適正保管」という言葉
を使われていたのですが、これとどういう関係があるのかというのも問題ですが、それと
先ほどもご指摘があったように、近年、それが減っていかないという状況が生まれている
わけです。一方で資金支援についても、あまりその間で実績がないといえますか、そうい
うのを見てきますと、自治体がやりづらいシステムになっているのではないかと。使いにく
い形の状況が生まれているのではないかと気がいたしておりまして、こういう点、ほ
かのところとも共通する点があるかもしれません。よく調べていただいて対応をお願いし
たいなと思っているところでございます。

以上、全体まとめて質問の内容になっているかと思います。1つはこちら側で答えてい
ただかなくてはいけないものもあるかもしれません。それは最後にしてもらって、まず自

工会から振らせていただけますでしょうか。

○細田氏 環境負荷物質のうちの難燃剤に対する対応ということでご質問をいただきました。難燃剤についてはP O P s 等で論議の対象になった段階で既に自動車業界だけの問題ではない論議がスタートすると考えていますので、それがいずれE U のE L V 指令ですか、国内でいえば化審法の法律に落ちる前に、もう既に業界としては、自動車メーカー各社、もう動いていると。スタートは切りますが、どういう形でフェードアウトしていくかというのを、時期をちゃんと考えて検討に入っているというものでございます。特に取組に対して明言をするようなものではございませんが、対応はしているということをご報告させていただきたいと思います。

○嶋村委員 続いて鬼沢先生からの新冷媒、こちらの方は本当にモデルチェンジのタイミングということで、設計に順次反映しておりますので、23年までに順次かわっていくということでございます。

続いて佐藤先生の方からE V の電池回収は誰がやるのかというところで、こちらの方はカーメーカーの方になります。具体的な実務運営は自再協さんの方でやっていただくということを考えております。

あと、バッテリーとタイヤも自動車メーカーと連携が必要と。すみません、ここに関しては連携が必要な理由がよく理解できませんでしたので、こちらの理由の方を明確に教えていただければと思います。

「環境負荷物質」という言葉関係、ここら辺の化学物質関係に関しましては、先ほどお話がありましたとおり、自動車リサイクル法という、この場というよりもかなり専門的な、いろいろな欧州のP O P s の動向等がございますので、この場では限界があるかなと少し思っております、そういう面でいろいろな、酒井先生が出席されていらっしゃるような会議体等においてしっかり議論していただければなと思っております。

○永田座長 これで自工会は片付いたことになりますか。それでは、輸入組合は。

○石田氏 臭素系難燃剤の対応につきましては、輸入車につきましても代替物質への置きかえを進めているところでありまして、例えば今問題といたしますか、課題になっておりますデカB D E につきましては、申し合わせで2018年7月までにはその使用を完全撤廃するという方向で取り組んでいるところでございます。

新冷媒への切り替えにつきましても、なかなか冷媒が高いというようなこともあります、輸入車も切り替えを進めておりまして、18モデルが導入済みというのは資料に書いて

あるとおりであります。台数のボリュームとしましては、新車販売に占める比率が 3.2% ぐらいまで進んでいるということで、これがどんどん進んでいくものと思います。

「環境負荷物質」という言葉につきましては、先生方のアドバイスを聞きながら適切な用語を使ってまいりたいと考えております。

○石川氏 鉛蓄電池の状況につきまして、ご質問がございました件につきましてはバーゼル法の改正等における動向変化でございますが、基本的には、バーゼル法に関しては私どもの範囲外でございまして、結果としてどうなるかだけの話でございます。私どもはそれを受けてどうにかするという問題ではございません。現時点においては昨年と同様の傾向が出ておりますので、村上先生がおっしゃったように、今後の課題として受けていただければと思います。

○永田座長 費用負担の話はどうか。

○石川氏 すみません、費用負担につきましては、もともと電池メーカーが自主取り組みとして行っていたものを、電池メーカー4社が協力して行うということにスキームを変えたものでございます。ですので、ある意味では座長のおっしゃるとおりかもしれませんが、私どももそこについてはあまりメーカーともそういう話をしておりませんので、よくわからないのが状況でございます。

○原氏 鬼沢委員からお話のありました、小規模業者さんへの周知ということなのですが、16年に稼働した解体業者さんが3,000以上程度の業者さんがあって、今、各団体に登録されているのが大体1,000事業者と聞いていますので、2,000以上程度が周知できていないというところもありまして、業界紙等に広告を載せて対応するとか、ホームページとかでいろいろ出しまして、やはりホームページとかで出していますと、問い合わせが結構来ているので、そこに対して丁寧に対応して、徐々に増やしていくというのが実情でございます。今後も広告活動はやっていくということでもあります。

永田先生の方からありました費用の件なのですが、実際、資料の10ページにも処理費用の内部化に伴う課題ということで、これは全体の販売本数と回収本数が合わなくなったときは検討いただきたいということで当初からお話し差し上げているのですが、これにつきましては今のところ、毎年毎年、価格改定をしたり、いろいろやっております、今のところ問題はないです。ただ、昨年からマテリアルリサイクルを始めまして、これにちょっと費用が多くかかってきているということがございまして、今後、価格が幾らかかるかということを確認して、内部化にさらにプラスになるかもしれないですけども、各メー

カーさんと相談をしていくという状況で今考えております。

○永田座長 言っていることは、その費用の状況を公開しなさいという話なのですよ、私が申し上げているのは。

○原氏 今日、この場ではなくて、ということでしょうか。

○永田座長 いやいや、そういう資料づくりをしてほしい。

○原氏 わかりました。

○赤松氏 ご質問いただいた点は大まかに2点かと思いますが、1つは不法集積・不法投棄がなかなか減らない。その原因として支援制度が使いづらいのではないかということが1つかと思いますが、こちらにつきましてはタイヤ業界としても、せっかくシステムがあるので、各自治体さんには、どうですかという支援、こういうものがありますよというPRも行っておりますが、実際問題としてはお金の問題というよりも、山奥だとかでニーズがないというのが自治体さんのお話の大部分を占めているかと考えております。

一方で、我々が勝手にというか、全額出して勝手にやるというのも、マスコミ等からは違法行為の助長につながるという指摘もございましたので、自治体さんと協力してやるしかないという状況ですので、できれば自治体さんの方でそういった撤去なりの事業をご相談いただければと思っております。

もう1つ、廃棄物を輸入している理由ということなのですが、これは廃タイヤを廃棄物と思うと、輸入しているのが非常に違和感がございますが、こちらはあくまでも利用先としては廃棄物を輸入しているわけではなくて、石炭のかわりに燃料として、お金を出して買っているような状況になっております。実際に廃タイヤを砕いたものというのは大きさが大体5センチ角ぐらいで、非常に石炭と同じような形になっておりますので、置きかえが楽なために利用が増えているというか、非常に使いやすいという話を伺っております。

○永田座長 よろしいでしょうか。佐藤さん、さっきの議論がかみ合わなかったところを補足願います。

○佐藤委員 先ほどご質問がありましたので説明いたします。第一に、基本的には電気自動車のバッテリーについて自動車メーカーが主体になることができるのに、なぜ鉛バッテリーについて自動車メーカーが主体になることができないのか、良くわかりません。

第二に、今のお話にもありましたけれども、結局、今の鉛バッテリー広域認定は消費者に適正処理費用を負担させていなため、広域認定取得者はバッテリーを集めると損になる

わけですよ、最初に消費者にお金を払ってもらっているならば、不法投棄だろうが何だろうが、全部一生懸命集めなければならない必要があります。しかし、現在はボランティアで、基本的にはできるだけ集めない方が楽だというシステムになっているので、結局集めない。そうすると、不適正処理が、有価物という名前であったりするかもしれませんがけれども、発生します。廃バッテリーの発生量の把握と適正処理数が確認されないままに放置されていることになります。これはやはり私は自動車メーカーの責任だと思います。自動車業界全体の問題として、確実に集めて適正処理をします。そして、放置されていたら、それは前取りしているわけですから、それは回収を徹底する。それが不法投棄を助長するかといったら、不法投棄は犯罪ですので警察に逮捕してもらいべきですね。すなわち、適正処理は国民全体の環境保全のために自動車メーカーが資金管理及び回収システムの責任を持ち、不法投棄の責任は刑事事件として対応すると、切り分けることが必要だと思います。ぜひとも国を挙げて取り組んでいただきたいと思います。

○永田座長　ここで議論をすることは難しいかなと思っています。廃車のとき、使用済みで出てくるのか、それとも使用過程で出てくるのかという話もあるし、もう既に産業として、その部品なり何なりをつくる業界が確立しているものとそうじゃないものがあったり、いろいろ考え方の整理が必要なのではないかなと思っていますので、また何かの機会に議論していただきたいなと思います。

それと、後で環境省の方からまとめてコメントいただきますが、実はこの問題に関して、この問題というのは、1年に一遍、各事業者なり、事業者団体がやっている取り組みについて報告していただくのですが、短時間の間に説明していただいて、なおかつ、短い時間に質疑応答もしなくてはいけないという、そういう状態になってしまって、きっと皆さんには、質問があるのだけど十分に時間がもらえていないので、今日は手を挙げていないのだ、札を立てていないのだという人が多かろうと思いますし、納得した議論もできていないと思われているのだと思います。

私も時々、こういう会議に出てくると、フラストレーションがたまって帰るという場面が多いなと思っていて、そこで、この間の打ち合わせのときをお願いしておいたのは、事前に報告会みたいな形で、もう少しそれぞれの団体からの時間をとり、先ほどもあったJARCだとか、あるいは新規の財団ができましたよね。ああいうところからの報告も受け、全体の話についても、環境省なり、経産省なりが説明していくというようなことをやる。こういうものを1日でもしやったら、かなり議論はできるし、そういう意味では、情

報量は多く共有できるのかなと思っては、事前というのがいつごろになるかわかりませんが、これが今の9月ごろだとすれば、7月かそこらにはきっとそういう会議を開催して、そこで出てきたご意見等も踏まえた上でまた修正されたもの、考え方を整理したものをこの合同会議で報告してもらおうというような形をとった方が効率的かなと。その報告会には、各委員の先生方には、自由参加といいますか、ご案内を差し上げて、参加できる方に参加してもらおうというような格好をとっていったらどうかなと思っています。あるいは、それ以外にももう少し聴講者については広げていってもいいのかもしれない。そんなことを少しこれから考えていきたいと思っています。これはさっき村上先生も言われたような話と共通してくるかなと思っていますので、対応していきたいと思います。

ということで、6について最後に環境省の方からまとめたコメントをもらいます。

○小笠原リサイクル推進室長 永田先生、どうもありがとうございます。今のご指摘、大変有用なご指摘だと思いますので、そういった方向で検討をしていきたいと思っています。

○山本環境再生・資源循環局次長 それで、特に不法投棄・不適正保管の問題ですね。タイヤについても問題の指摘がありましたが、状況としては全体的に改善している中で、どうしてもまだ解決しきれないで残っているものというのは、割と個別にその事情も見て、丁寧に、どうすればそれが改善できるのかというのを、もう一段踏み込んで考えていかなければいけないというところはあると思いますので、そこは実態、よくお聞きした上で、どんなことをやり得るのかというのは自治体側の状況も含めて、しっかり環境省としても取り組んでまいりたいと思います。

○永田座長 どうもありがとうございました。以上で本日の検討課題については終了とさせていただきます。事務局の方にお返しいたしますので、それ以外のことをまとめてください。

○小笠原リサイクル推進室長 本日はお忙しいところ、闊達な議論及び円滑な進行にご協力いただき、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Webサイトにて公開させていただいているところでございます。また、本日の議事録については後日、各委員に配付し、ご確認いただいた上で同じくWebサイトにて公開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、環境省環境再生・資源循環局次長の山本及び経済産業省製造産業局自動車課自動車リサイクル室長の保坂より一言ご挨拶を申し上げます。

○山本環境再生・資源循環局次長 遅れてまいりまして、申し訳ございませんでした。

本日、委員の皆様方には大変ご熱心なご議論をいただき、どうもありがとうございました。
本日、全般的なご報告、状況説明以外にも新しい話として環境配慮設計、あるいは再生資源利用が進んだ自動車へのインセンティブを与えるという新しい制度のお話、それから、古くから続いております不法投棄・不適正保管対策についても非常に貴重なご意見をたくさんいただいたと思っております。本日いただいたご意見をしっかりと踏まえまして、今後、取り組みを加速化させて、この自動車リサイクルの仕組み、リサイクルのトップランナーでございますので、我が国の循環型社会づくりを牽引していくものということができるように、引き続き質の向上を進めてまいりたいと思います。引き続きのご指導、よろしくお願いいたします。

○保坂自動車リサイクル室長 経済産業省の保坂でございます。本日は長時間にわたり活発にご議論いただきまして、まことにありがとうございます。委員の皆様方から再生プラスチック使用車に対するリサイクル料金の割引制度を初めとします、自動車リサイクル制度の高度化に向けた取組につきまして、示唆に富む様々なご意見をいただきました。今後はこうした取組を着実に実行、実現していくことが重要でございますので、委員の皆様、関係業界の皆様から引き続きご協力、ご指導いただきながら、政府としてもしっかり取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。改めまして、本日はまことにありがとうございました。

○永田座長 どうも、長時間にわたりご議論いただきまして、ありがとうございました。これをもって本会は終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

(了)

お問合せ先

製造産業局 自動車課 リサイクル担当

電話：03-3501-1637

FAX:03-3501-6691