

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46回合同会議

日時

平成30年9月4日（火）13:00～16:20

場所

航空会館 大ホール

議題

1. 自主取組の進捗状況について
2. リサイクル料金の余剰部分・特預金に係る取組状況について
3. 自動車リサイクル制度をめぐる各種取組状況について
4. 平成29年度の自動車リサイクル法の施行状況等について
5. その他

議事録

○綱島自動車課課長補佐 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WG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46回合同会議を開催いたします。

本日は、ご多忙のところをご出席いただき、また、台風の影響でお足元が大変悪く、お集まりいただき、誠にありがとうございます。

本合同会議は、両審議会をあわせまして26名の委員で構成されております。本日は、現時点で23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グループについては15名の委員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いたします。

一般社団法人自動車販売協会連合会林委員にかわりまして、新たに荒居委員に、また、一般社団法人日本自動車工業会伊勢委員にかわりまして、新たに寺師委員に、それぞれご就任を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。

酒井伸一委員、寺師委員、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。

また、佐藤委員におかれましては、所用のため、途中退席をされるとの連絡をいただいております。

次に、事務局側にも変更がございましたので、ご紹介をいたします。

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藤岡でございます。

○藤岡自動車リサイクル室長　よろしくお願ひいたします。

○佐川リサイクル推進室室長補佐　続きまして、環境省環境再生・資源循環局長の山本でございます。

○山本環境再生・資源循環局長　山本でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

○佐川リサイクル推進室室長補佐　大臣官房審議官の松澤でございます。

○松澤大臣官房審議官　よろしくお願ひいたします。

○佐川リサイクル推進室室長補佐　環境再生・資源循環局総務課長の土居でございます。

○土居環境再生・資源循環局総務課長　よろしくお願ひいたします。

○佐川リサイクル推進室室長補佐　リサイクル推進室室長補佐の今井でございます。

○今井リサイクル推進室室長補佐　よろしくお願ひいたします。

○佐川リサイクル推進室室長補佐　そして、私、リサイクル推進室室長補佐の佐川でございます。

なお、環境省環境再生・資源循環局長の山本、リサイクル推進室長の小笠原につきましては、所用のため、途中で退席させていただきます。

○綱島自動車課課長補佐　また、経済産業省製造産業局自動車課長の河野につきましても、所用のため、途中から出席をする予定でございます。

引き続き、配付資料の確認をいたします。

資料につきましては、環境負荷を削減するべくペーパーレスということで、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、不具合等がございましたら、事務局までお声がけいただけますようお願いいたします。

また、本日ご欠席の酒井委員から意見書が提出されております。お手元に配付をしておりますので、そちらもご確認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。

なお、冒頭のカメラ撮りはここまでとさせていただきます。

また、今回の合同座長については、産業構造審議会側と中央環境審議会側で毎年交互にお願いをしているところでございますが、今回は産業構造審議会の番でございますので、今回の議事進行は村上座長をお願いをしたいと存じます。

それでは、村上座長から一言ご挨拶をいただければと存じます。

○村上座長　ただいまご紹介いただきました村上でございます。よろしくお願いいたします。

ワーキングの座長自体は数年前からお引き受けしておりますが、合同会議の座長だけ永田先生のご厚意に甘えさせていただいておりましたが、そろそろやっていただければということですので、改めてお引き受けした次第でございます。

座長が若返って会議が重要でなくなったという趣旨では全くなく、むしろ、これから長い目で育てていくために働くようにといわれたのだという趣旨でお引き受けしてございますので、皆様のご指導、ご鞭撻をお願いできればと思います。

本日も引き続き、闊達なご議論をお願いできればと思います。

○綱島自動車課課長補佐　村上座長、ありがとうございました。

それでは、これ以降の議事進行については村上座長をお願いいたします。

○村上座長　それでは、早速、議題に入らせていただきたいと思います。

本日は内容が多いことに加え、こういう天候状況でございますので、できるだけ延長のないように、スムーズな進行にご協力をいただければと思います。

本日の議題ですが、資料1の議事次第のとおりでございますが、まず、第1部をさらに2つに分けてございます。「自主取組の進捗状況について」と「リサイクル料金の余剰部分・特預金に係る取組状況について」という部分です。その後、休憩を挟みまして、第2部としまして、「自動車リサイクル制度をめぐる各種取組状況について」、「平成29年度の自動車リサイクル法の施行状況について」、「その他」の5つの構成から成っております。

まず、議題1でございますが、自主取組みの進捗状況についてということで、関係の皆様から資料3-1～3-8までをご報告いただいた後、まとめてご質問を頂戴したいと思っております。

それでは、まず、資料3-1～3-4に基づきまして、一般社団法人日本自動車工業会細田様、嶋村様、新免様、大門様よりご説明をお願いいたします。

○細田氏　それでは、資料3-1『「重金属4物質の削減に関する自主取組み」の進捗状況について』を自動車工業会より報告いたします。

1. 経緯・まとめについて、簡単にご説明いたします。

自工会では、1998年から鉛の削減の自主取組みを進めてまいりました。2002年には、自動車リサイクル法の法制化議論に際し、自主取組みの対象を鉛、水銀、六価クロム、カドミウムの重金属4物質に拡大をし、新目標を制定して、その削減に努めてまいったところでございます。今回は、2017年に販売いたしました新型車での実績をご報告させていただきます。

2. 削減目標設定の考え方でございますが、こちらは例年ご説明させていただいているものから変更はございませんので、割愛させていただき、下の表1をご覧ください。こちらが重金属4物質の削減目標と2017年の新型車での実績でございます。

2017年は新型乗用車が15モデル、新型の大型商用車が2モデルございまして、計17モデル全ての新型車において、重金属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、次のページでご説明いたします。

3. (1) 鉛削減への取組み実績と課題でございます。

図1をご覧くださいとわかりますように、台当たり平均185gという目標に対して、平均使用量90gという状況でございます。2006年以降、台当たり平均100g前後で推移しているという状況です。

引き続き、一般的なはんだや合金中の鉛について、順次、鉛フリー化を進めていくとともに、現時点、対応が難しい高融点はんだの鉛についても関連部品業界と連携して技術開発を進めているところでございます。

続いて、(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。水銀についてですが、現時点で除外部品とされている液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージランプについては、2017年の新型車全てで水銀フリー化を達成、また、残る除外部品である室内灯についても水銀のフリー化を順次進めている状況でございます。

最後に、4. 今後の「自主取組みの達成状況」の公表についてでございますが、こちらに

についても継続してカタログやホームページ、環境報告書等、さまざまな媒体を通じて情報公開を行っているところでございますが、今後も自動車ユーザー様、関連業界様へのよりわかりやすい情報公開の取組みを進めていく所存でございます。

ご報告は以上でございます。

○嶋村委員　続きまして、パワーポイントの「次世代車の適正処理・再資源化の取組状況」ということをご説明をさせていただきます。

2ページ、自工会の取組みの基本的な考え方と取組み事項でございます。次世代車の取組みでございますが、大きく2点、適正処理の推進という領域と、3R高度化の推進という領域にて取組みを進めております。

2. に書いてございますとおり、適正処理のほうで、本日ご説明いたしますリチウムイオン電池、燃料電池車、そして、3R高度化のほうで、新冷媒への切り替えと樹脂リサイクルの促進でございます。

次に、ページを飛びまして、8ページをご覧ください。昨年度の各電池の各社における回収状況でございます。右側にリチウムイオン電池がございますが、昨年は943個で、まだ1,000個にも満たない、ほとんど出ていないに近い状況でございます。

そういう中、12ページから、リチウム電池の回収スキームの概要でございます。

13ページですが、取組みの背景ということで、業界全体のセーフティネット機能ということで取組みを自工会のほうでしております。

15ページ、基本スキーム図でございます。このような形で立ち上げる準備がほぼ整っております。左上、ELVが発生しましたら、真ん中の解体業者のところまで来て、自動車再資源化協力機構（自再協）が窓口となって解体業者さんの引き取り依頼を受け付けまして、その後、運送会社のほうで解体業者さんに回収を依頼して、そして、電池リサイクル施設にもっていく。

かかる輸送費、処理費につきましては、右上にございます自動車メーカーのほうから委託費用ということでお金をお支払いすることで、解体業者さんのほうで費用をお支払い頂く必要はないということで、セーフティネットの機能を果たしていこうということでございます。

16ページに、電池リサイクル施設の日本地図をつけております。まだ発生が都道府県別にしますと年間1,000個でございますので、月に1～2個発生している程度で、まだ7ヵ所ではございますが、九州・沖縄と東日本がリサイクル施設が少々少ないということで、こ

の辺を開拓していくのが大きな社会的な課題ではないかなと思っております。

続いて、17ページ、自再協の会員制度の創設についてでございます。先ほど窓口は自再協と申し上げましたが、ご承知のとおり自再協は、フロン、エアバッグ、一部A S R、この自動車リサイクル法のメーカーの代行をしている組織でございますので、今回新たに電池の会員制度というものを設けました。

その中のCの準会員ということで、ベンチャー企業であったり、販売台数の少ない輸入車代理店であったりと、門戸を広げた形で会員になっていただいて、先ほど少しご説明をし忘れましたが、スキーム図のところですけども、これは基本的に廃掃法の広域認定を取得しておりますので、この広域認定の仕組みにのっとった形で準会員になっていただければ、きちんと回収ができるというところでございます。

続きまして、18ページ、今後のスケジュールでございます。今度の10月から、廃車の部分を開始いたしまして、来年度、4月以降から、整備段階についても回収ができるように、今、準備を進めようとしているところでございます。

19ページから、将来的なリビルト等についてということで、先般、自動車新時代戦略会議の中間整理の報告も国のほうからなされているかと思いますが、その中に、将来のリユース市場創出に向けた基盤づくりということで、今回つくりましたこの基本スキームがまさにその基盤ということで、これを今後、将来的にリユース市場創出に向けて活用していければということで考えております。

具体的には、21ページの基本スキーム図のところ、左下に電池リビルト施設ということで、この差配先をリビルト施設に変えれば、基本的にはこのスキームを使うこともできるというところでございます。

23ページから、燃料電池車の対応ということで、昨年度の取組みといたしましては、26ページにございますとおり、水素ガスのガス抜き器具の共通化というものを昨年度検討してまいりました。

その結果、27ページ、J E V Sと申しまして、日本自動車研究所（J A R I）さんのほうでつくっております規格がございます。その中に、ガス抜きツールの使用とガス抜き方法ということで発行をさせていただいております。

ボンベのC F R Pの処理ですが、これも従来より検討を進めておりますけれども、29ページに書いてございますとおり、未燃のC F がどうしても存在するということと、炭化炉利用も全ての処理施設では対応できないということで、31ページですが、C F R Pの少し

本格的な研究を関係する炭素繊維の関連団体とともに研究をしっかりとしていこうということで考えております。これを30年度の下期から仕込んでいってやっていきたと考えております。

33ページ、新冷媒への切り替え状況ということで、34ページに書いてございますとおり、2023年まであと5年ございますが、各メーカーは粛々と新冷媒への切り替えを進めてまいり所存でございます。2018年8月末時点で国産車6車種、輸入車24モデルというところで切り替え済みでございます。

35ページからは、樹脂リサイクル促進に向けた取組みということで、自動車工業会のほうで昨年より樹脂リサイクルの促進に向けた具体的な取組みを開始しております。

具体的に申し上げますと、38ページに書いてございますが、自動車リサイクル高度化財団で採択されました関係事業者等が実施する有効な取組みにアドバイザー等の形で積極的にバックアップをして、樹脂等のリサイクル高度化、ひいてはASRのリサイクル料金の低減に資するよう頑張っていこうということで、取組みを開始しております。

具体的には、39ページですが、昨年度と本年度以降、こういった事業者の方々の樹脂関連のマテリアルリサイクルの取組みについて協力をしていく予定にしております。

41ページ、具体的に昨年度の協力内容でございますが、昨年度につきましては、リサイクル候補部品の検討とその情報提供ということで、基本的な考え方のところはどういう部品を選定したかを書いてございますが、臭素系難燃剤の話もありますので、そういったものが「非含有」と想定される部品で、なおかつ、リサイクルが目的でございますので、工数になるべく少なく重量が大きいものというところで、どういう部品があるだろうかということを検討しました結果、次の42ページに書いてあるような部品を選定させていただきました。

それだけではなく、43ページにあるとおり、各事業者との意見交換・情報交換であったり現場視察ということで、自工会のほうも取組みを進めているところでございます。

次世代車につきましては以上でございます。

○新免氏　次に、資料3-3「商用車架装物リサイクルに関する自主取組の進捗状況について」を日本自動車車体工業会より報告いたします。

トラックの架装物は、シュレッダー業者で処理されることが少なく、乗せかえや別用途での利用等により再利用されることが多いため、自動車リサイクル法の対象外となりました。しかし、架装物におきましても適正に処理されることが、ごみを減らし、資源のむだ

遣いをしないリサイクル型社会の構築のために必要なことであり、各種取組みを行っています。その取組みについて報告いたします。

取組みとして、リサイクル設計の推進、重金属4物質の使用削減、リサイクル適正処理の推進、情報提供・啓発活動の推進を行っています。それぞれについて概要を報告いたします。

最初に、リサイクル設計の推進ですが、易解体性バンの開発及び製品化を推進し、バン型車の全体に対し91%以上を易解体性バンが占めております。

また、架装物を解体するときに、どのように解体するのが適切かを記載した解体マニュアルを車体工業会会員が自社で製作している機種について作成し、各会員及び車体工業会のホームページに掲載しています。昨年度は新たに15件作成し、今まで累計で192件についてこの解体マニュアルを作成しております。

次に、重金属4物質の使用削減ということで、鉛、水銀、六価クロム、カドミウムの使用削減及び使用禁止を行い、それぞれ目標を達成しております。また、毎年、会員会社に対して使用状況を調査して、目標を達成していることを車体工業会として確認しております。

3番目に、リサイクルの適正処理の推進ということで、解体業者で発生した処理困難物、例えば、木材、断熱材、FRPなどですが、そういった処理困難物、それから、タンクローリー等の残液がある場合に、その分析、洗浄、処理できる事業者を掲載いたしました協力事業者制度参加事業者一覧を作成し、毎年、記載内容を確認した上で4月に配布しております。昨年度は、この協力事業者制度に参加している事業者は159社でございました。

4番目に、情報提供、啓発活動の推進ということで、商用車架装物の解体業者と協力して、我々製作者が架装物の解体作業現場を見学するとともに、解体業者にはシャシーや架装物製作メーカーの製作現場の見学会を実施してもらい、お互いの業務を理解するとともに、解体業者との情報交換の場としております。

以上で、商用車架装物リサイクルに関する自主取組の進捗状況について報告いたしました。

○大門氏　　続きまして、二輪リサイクルのご報告をさせていただきます。

本日は時間が限られておりますので、要点を絞ってご報告をさせていただきます。

まず、資料の1ページ目でございます。参加事業者16社、こちらにつきましては昨年から顔ぶれの変更はございません。

1. 運用実績です。(1) 2017年度の実績です。引き取り台数は1,719台で、こちらの台数は前年並みでございます。そのうち、自治体からは、593台を引き取りました。55の自治体からこのリサイクルシステムを活用していただいております。

二輪車の中古車輸出市場が引き続き旺盛なことから、一般ユーザーからの廃棄の台数というのは多くありません。ただ、自治体によるシステムの利用は定常化し、社会的にも受け入れられていると我々は考えております。

2 ページでございます。全施設平均再資源化率は97.5%で、引き続き95%を上回っております。

(2) 周知広報活動でございます。業務委託先のJARCを通して、自治体広報を通した住民へのリサイクルシステムの周知及びモーターサイクルショー等での周知広報活動を継続実施しております。その成果としては、ウェブサイトで本システムを案内していただいております自治体の数で444、イベントの会場での認知度調査の場で、「このシステムを知っています」という回答については約54%でございます。

(3) その他として、ユーザーの廃棄相談先としての販売店の機能強化のための周知活動は継続実施しています。

2. 2018年度の取組みです。(1) 周知広報活動は引き続き継続してまいります。再資源化率の向上も引き続き継続してまいります。それに加えて、今年度は使用済み二輪車流通実態把握調査を行っております。この調査は5年に1回行っております。昨年は中古車の取り扱い事業者へのヒアリングを行っております。そして、今年度は自治体アンケートを行っております、その結果とあわせて、二輪車の流通実態の把握を行っていきたくと考えております。

なお、3 ページ以降に、参考資料といたしまして、過去の流通調査の結果を含みます関連資料を掲載いたしましたので、お時間のあるときにご覧ください。

以上でございます。

○村上座長 ありがとうございました。

引き続きまして、資料3—5に基づき、日本自動車輸入組合石田様よりご説明をお願いいたします。

○石田氏 日本自動車輸入組合でございます。資料3—5をご覧ください。「輸入車の重金属4物質等の削減・使用廃止に関する対応状況について」をご説明させていただきます。

現在の適合状況でございますが、私ども輸入組合は、会員インポーターが欧州・米国・

韓国から輸入する輸入車が現時点で欧州のE L V指令の要求に適合し、鉛、六価クロム、水銀、カドミウムの重金属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ことを確認しております。

また、過去に難燃剤として使用されておりましたDeca-BDEでございますが、現在、継続生産車を含め、新車への使用はございません。この欧州のE L V指令では、第4条におきまして、2003年7月以降に欧州に市場投入される車両にこれら4物質の使用を禁じております。ただし、一部の適用除外規定がございますが、適当な代替材料がない等の理由により適用除外とされた構成部品と、その適用除外の期限等が附則Ⅱという形で定められております。

本日、皆様のお手元にお配りしました資料に記載の附則Ⅱの情報は、昨年、2017年11月に改正された最新版となっております。

簡単ですが、説明は以上でございます。

○村上座長 ありがとうございます。

続きまして、資料3—6に基づき、一般社団法人鉛蓄電池再資源化協会石川様よりご説明をお願いいたします。

○石川氏 ただいまご紹介をいただきました一般社団法人鉛蓄電池再資源化協会の石川でございます。

それでは、システムの概要からご説明したいと思います。

昨年度ご説明したものと同様でございますが、当協会が回収を行っている鉛蓄電池は、自動車、バイク等に搭載されるエンジン始動用といわれる鉛蓄電池で使用済みとなったものを、新品と交換したものを回収しております。

当協会が行っている使用済みバッテリーを産業廃棄物として回収しているのは全体のごく一部でございますが、多くは有価物として回収事業者へ回収されております。このため、私どもの取り扱いが少ないのですが、ほぼ全量回収されているものと考えております。

図は、処理フローになっております。ユーザーが鉛蓄電池を買い替えたときに、使用済みの蓄電池は販売店等に残ります。この使用済み鉛蓄電池を当協会が委託している回収事業者が回収し、それを同様に当協会が委託している解体事業者が解体し、処理が完了いたします。

なお、排出事業者、回収事業者、解体事業者は、当協会が運営する情報システムにより管理・維持されております。この情報システムは当然P Cで行っておりますが、それ以外

にスマホも利用可能となっております。

「(2) のいきさつ」をご覧くださいますように、国内電池メーカー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なっております。

本運用は、6年前の2012年7月からでございます。

運用体制では、3月末で排出事業者が8,550社、回収事業者が92社、解体事業者が14社となっております。

2ページです。排出事業者の登録状況についてですが、図のように、本格稼働する前から募り、6,000社強でスタートしておりまして、先ほどお話ししたように、平成29年度末で8,550社となっております。

右の棒グラフですが、業種別に選別したもので、物品共販・カーディーラーが2,370社、タイヤショップ等タイヤ関連が1,640社、ホームセンター等が1,420社の順となっており、この3種で約64%を占めておりまして、この傾向は変わっておりません。

3. 運用実績でございますが、平成29年度でみていただきますように、排出事業者は8,550社、処理件数は2万7,275件で、これは回収に行った回数でございます、集めた個数ではございません。処理量は9,800トン強でございます。処理費用は4億1,650万円となっております。

4ページ、電池処理量の推移でございますが、重量の処理量といたしまして、図のように、平成25年度をピークに減少が続いております。これは鉛価格が高値により有価に回収されているものと考えており、この現象はこの統計上は変わっておりませんが、世の中、少しずつ変わってきているともいわれております。

5ページ、処理費用の分担でございます。処理費用の分担につきましては、S B R Aの処理費用は、特にS B R Aから委託先に支払う回収輸送費と電池解体費が主でございます。これに加えまして、当協会が運営しております情報システムの開発・保守・運営費を含むS B R Aの事業費としての計として、平成29年度の実績で5億円となっております。

内訳としては、回収輸送費が2億1,600万円、電池解体費が2億円、事業運営費が7,600万円となっております。

こういった費用につきましては、S B R Aの会員電池メーカー等が自動車用鉛蓄電池の前年度の出荷量に応じて、前月に発生したS B R Aの費用の実績で毎月分担して拠出していただいております。

また、各電池メーカーにおける拋出費用の確保につきましては、各電池メーカーの個別判断として、当協会では関知しておりません。

6. 今後の取組みでございますが、これは通年どおりということになりますけれども、自動車用の鉛蓄電池リサイクルのセーフティネットとして安定した活動が継続できるように維持・管理を行う。

そして、システムの適正な維持・管理及び継続的な改善を行う。

また、これは今説明した延長線上でございますが、スマートフォンの活用による情報入力の迅速対応として、スマートフォンの活用により回収事業者が回収時に行う処理量を迅速かつ正確に行うとともに、事務処理が省力できるように推進を進めております。

それから、回収以外にも、全ての点でスマートフォンが使えるようにということで、今、検討中でございます。

使用済みのバッテリーの排出事業者へのさらなる普及啓発を推進し、継続して行うことを予定しております。

以上でございます。拝聴、ありがとうございました。

○村上座長　ありがとうございました。

続きまして、資料3-7に基づきまして、日本保安炎筒工業会引地様よりご説明をお願いいたします。

○引地氏　発炎筒メーカー2社が実施する廃発炎筒処理システムについて、主に周知広報面で協力している日本保安炎筒工業会よりご報告いたします。

本処理システムは、資料2ページに記載のとおり、廃発炎筒の排出者である解体業者、破砕業者、整備事業者などの排出しやすさを考え、発炎筒メーカー2社が2社間の競争を阻害しないよう配慮しつつ、廃発炎筒の回収から処理再資源化まで、仕組みを共有化させたものです。

当会は、この2社が行うシステムに協力し、廃発炎筒セーフティマネジメント・プログラム（SMaP）として、関係事業者に対する安全のための周知・広報活動・実績とりまとめなどを行っています。

2013年1月より回収した本システムの概要について、資料3ページに沿ってご説明いたします。

発炎筒メーカー2社は、廃棄物処理法の特例による広域認定制度を活用し、使用済自動車処理段階及び整備段階から発生する産業廃棄物である廃発炎筒を引き取ります。

解体業者、破砕業者、整備事業者などの排出者は、廃棄に際し、発炎筒メーカー各社に連絡し、廃棄専用箱を購入の上、廃発炎筒を詰め、これらを自ら指定引き取り場所に持ち込むか、回収依頼します。

回収依頼の場合、広域認定範囲内の運搬会社が排出者まで取りにいけますが、運賃は排出者にご負担いただきます。引き取り後は、焼却、熱回収及び残渣の再生利用を原則とし、一部施設にて、外装容器（PE）をマテリアルリサイクルします。施設に対しては、発炎筒メーカー各社が費用を支払い、翌年、カーメーカー、部品販社様に製品をご購入頂く際に、この費用を勘案していただいております。

続きまして、資料5ページ、安全配慮をご覧ください。発炎筒は、火薬類取締法の適用を受け、運搬時は火薬量2トン、保管時は25キロという制限を守る必要があるため、廃棄専用箱の個数を目安とした運用をしております。廃棄専用箱4箱以上で火薬類取締法の貯蔵に関する規定が適用されるため、排出者には3箱を超えないうちに、指定引き取り場所に引き渡すようご案内しております。

また、大量の廃発炎筒が一つの施設に集中し、焼却処分などが迅速になされない場合、保管量が規定を上回ることになりかねないため、どの施設に何箱の廃棄専用箱が滞留するかを想定しつつ、廃発炎筒の運送先を差配しております。

次に、資料9ページ、2017年度実績をご覧ください。2017年度、引き取り総本数は662万本で、そのうち使用済自動車処理段階からの引き取り本数は86万4,000本弱でした。

引き取り後の処理再資源化は、処理総重量614トン、うち外装容器マテリアルリサイクル重量40トン、焼却残渣の再生利用量65トンでした。処理に伴う熱回収量は約1億3,000万キロカロリーでした。外装容器マテリアルリサイクルにより、熱回収量は前年より減少いたしました。

周知広報活動では、使用済自動車処理段階から排出者を対象に、関係団体を通じてチラシ配布をいたしました。

続きまして、資料10ページ、課題及び取組みについてご報告いたします。

S M a Pでは火薬専門の学術者などを委員とした安全委員会を年に1～2回開催し、安全確保のあり方などを中心に、システム運用状況を点検しております。

本年度のシステム課題は、(1) 使用済自動車処理段階からの廃発炎筒の回収促進と、(2) 再生利用等の取組みです。

2017年度は、システム利用者が前年比24社増の204社でしたが、団体に属していない小規

模事業者への周知のあり方についてさらに検討・実施し、利用者数を拡大していきたいと考えております。ただし、全小規模事業者への周知は困難なため、自治体などのご協力をいただきながら得られればと考えております。

再生利用については、火薬類取締法及び技術上の制約から、全量焼却を原則としつつも、安全確保と廃プラスチック売却が可能な施設では、火薬保管量の制限を守りながら、マテリアルリサイクルを進めてまいります。

最後に、資料11ページです。本システムの費用構造が抱える課題を掲載しております。幸いにして、現在のところ、納入先のご理解を得ており、大きな問題は生じておりません。

ご清聴、ありがとうございました。

○村上座長 ありがとうございました。

それでは、最後になりますが、続きまして、資料3—8に基づきまして、一般社団法人日本自動車タイヤ協会赤松様よりお願いいたします。

○赤松氏 それでは、タイヤ業界におけるリサイクルへの取組みを説明させていただきます。

まず、我々日本自動車タイヤ協会というのは国内のタイヤメーカーの団体でして、会員としては、タイヤメーカーのブリヂストン、ダンロップ、ヨコハマ、東洋、それから、海外のミシュラン、グッドイヤー、こういう6社のタイヤメーカーの団体です。ただし、タイヤのリサイクルというのはメーカーだけで取り組めるわけではありませんので、今日ここでご説明させて頂くのは、タイヤ業界全体で行っていることを説明させていただきます。

まず、概況につきましては、個々のところで説明させていただきますので、ここでの説明は省略させていただきます。

次に、廃タイヤの処理フロー図ですが、タイヤの場合には廃棄物処理法の中で適正処理困難物という扱いを受けている関係から、自治体等が引き取るのではなく、一般消費者の廃タイヤというのはタイヤ販売店——これは単にタイヤの販売店だけではなく、タイヤを売っているお店全てですが、ここが引き取るという形になっております。

そのために、まずは、引き取るお店に対してきっちり引き取るということと、そこからちゃんとした廃棄物処理業者に渡さないと不法投棄とか不法集積が発生してしまいますので、タイヤ販売店に対する研修会というものを行っております。これは年間でタイヤ販売店の担当者の方200名ぐらいを参加者として研修会を行ってございまして、この研修会では、きっちり廃タイヤの適正処理のルートに乗せるということを行ってまいります。

次の4ページですが、廃タイヤの発生量とリサイクル状況です。これは実際にきっちり適正処理されているのかというのを業界として調べておりまして、年間100万トン程度が発生しております。そのうちのリサイクルの利用量としましては、年間約9割以上がリサイクルされております。そのうちの主な用途としては、熱利用が6割以上を占めています。残りの部分につきましても、リサイクルされないものであっても、埋め立て、あるいは焼却処分等で適正処理されておりまして、特に不法集積や不法投棄について新しく発生している案件はございません。

ここで特に熱利用が多い理由につきましても、タイヤというのは熱利用に一番適しているのですが、以前は丸タイヤのまま運ぶと非常にかさばるものですから輸送効率が悪かったのですが、切断とか破碎の技術が発達した関係で、特に細かく砕いて5センチ角ぐらいになると形も大きさも重さもほぼほぼ石炭と同じような形になるので、この切断破碎技術の向上によって燃料化が一層進んだという状況になっております。

次に、5ページですが、その関係で、現在では、廃タイヤが国内で発生するだけでは熱利用しているところが足りない状況に陥っています。そこで、海外から廃タイヤの切ったものを輸入しているというものがあまして、去年、2017年ですと、廃棄物タイヤを年間8万7,000トン海外から輸入したということで、実際、国内ではこれだけの分が足りていない状況になっておりますが、廃タイヤは廃棄物なので、足りない分をつくるというわけにもいきませんので、足りない分につきましても、各熱利用先が海外から輸入しているという状況になっております。

6ページです。不法集積と不法投棄の状況ですが、以前、まだまだ廃タイヤの処理が適正に進んでいなかったころには、かなりの量の不法集積・不法投棄があったわけですが、現在は、廃タイヤは熱利用の熱源として、石炭のかわりとしての需要が非常に高いものですから、だんだん減っております。現在で残っているのは、もう町中ではなくて、山奥や谷底に捨てられて、手のつけられないようなものだけが残っているというのが現状です。

7ページ、原状回復支援制度です。これは2005年にタイヤ業界が独自に作った制度です。自治体が廃タイヤを撤去する際に、自治体が出した金額の倍までタイヤ業界で負担しようということで、上限は3,000万円となっております。

この制度をずっと運用しておりまして、実績につきましても、次の8ページですが、今までに22案件、3億6,000万円ほどの支援を行なっておりまして、数量的にも3万トン弱を

撤去している状況です。

以上です。ご清聴、ありがとうございました。

○村上座長 ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました資料3—1～3—8につきまして、ご意見、ご質問をよろしくお願ひいたします。

業界団体の皆様におかれましては、委員の皆様から一通りご意見、ご質問をいただいた後、まとめて関係するご質問についてお答えをいただきたいと存じます。後ほど、順次、指名をさせていただきますので、ご対応のほどよろしくお願ひいたします。

それでは、ご意見、ご質問のある方は、ネームプレートをお立ていただけますよう、よろしくお願ひいたします。

では、順に、まず、大塚委員から、よろしくお願ひします。

○大塚委員 いろいろ教えていただきまして、ありがとうございました。1点だけ、最後の廃タイヤについて、簡単なことをお伺ひしたいと思います。

原状回復の支援制度をお作りになっていて、大変いいことだと思いますけれども、最近あまり使われていないようですが、その原因や内容についてご説明いただければありがたいと思います。

以上でございます。

○村上座長 ありがとうございます。

それでは、鬼沢委員、お願ひします。

○鬼沢委員 自工会の嶋村さんにお聞きいたします。16枚目のスライドの電池リサイクル施設ですが、まだまだカバーできていない地域があると思うのですが、先ほど、今後増やしていくということだったのですが、直近の、例えば2年くらいの間にはどのくらいの施設を増やしたいとか、計画があったら教えていただきたいのと、場所によっては、古いままの施設が多いのではないかなと思いますけれども、そのあたりはどのように先方と話し合いが進んでいるのか、わかりましたらお願ひいたします。

○村上座長 続きまして、大石委員、お願ひします。

○大石委員 ご説明、ありがとうございました。2点あります。

私も、今の電池のリサイクルのことで、今後、電動化が進む中でとても気になっていたことなので、こういう仕組みがつくられたというのはすばらしいことだと思います。今回はセーフティネットということなので、全部のメーカーさんが加入されてはいないという

お話だったのですが、今後、全メーカーでこういうスキームをさらにつくっていく予定があるのかなのかということをお聞かせいただきたいというのが1点目です。

それから、最後のタイヤのお話ですけれども、タイヤの利用がとても盛んで、海外から輸入してきているというお話だったのですが、その一方で、まだ不法集積・不法投棄というのが国内にこれだけあるということで、確かに山奥ですとか谷底のものをみつけてきて回収するのは難しいとは思うのですけれども、何とかそちらのほうを回収して、まず日本国内のものからきちんと処理していく形ができないだろうかということ、そのための、先ほど先生もおっしゃいましたが、自治体の利用というのがなぜ進まないのかなというところが気になりましたので、教えていただければと思います。

以上です。

○村上座長　　続きまして、酒井委員、お願いします。

○酒井（康）委員　　ありがとうございます。日本ELVリサイクル機構の酒井です。2点です。

1点目は、鉛蓄電池再生資源化協会さんの資料の中で教えていただきたいのですが、解体業者が極端に少なく、3件だけのような利用状況になっているのですけれども、お話の中にもありましたように、有価として扱われているからということで、我々はそのセーフティネットを使うという状況にないというのが現状だと思っておりますが、そんな中で、9,800トン集められて、処理費用が4億円余りかかっているというところで、これは集められたものを処理されて、原材料を販売したものと、その集めるためにかかったコストの差額がこれだけかかっているのでしょうかということをお伺いしたいと思います。

それから、今と同じような質問になってしまうかもしれませんが、JATMAさんのお話で、廃タイヤを8万8,000トンぐらいチップとして輸入されているということで、我々解体業の業界としましては、認識が全く逆でして、製紙会社が燃料として使わなくなったので、廃タイヤの処理費が大幅に上がるよというのが、今年、我々の業界の中ではトピックスとしてありまして、国内で発生しているものが足りないから輸入量が増えていますというのは、本当にそういう状況なのだろうか。

なぜ我々の段階では廃タイヤの処理料が上がるよという話が出てきているのか。集めるルートによって違ったりしているものなのか。その辺、理由があるようでしたら、教えていただきたいと思います。

以上です。

○村上座長　それでは、佐藤委員、お願いします。

○佐藤委員　佐藤でございます。今の発言にも関連しているのですが、鉛蓄電池について、再資源化協会で行う場合には相当の処理料金がかかっている、つまり、適正処理をするためには有価にはならないという状況だと思います。それなのに、全体としては有価で流れているので、使用済みの鉛蓄電池が有効利用されているというのは、バランスが悪いと思います。

つまり、適正処理しようとする高価な処理費用がかかるけれども、一方で有価取引が大半だということですから、不適正処理が有価という名前のもとに行われているのではないかと懸念されます。

本来、有価・無価ではなくて、環境に配慮された適正な有害物質の扱いが行われているか、労働者の安全が配慮されているかが重要です。適正な処理を、有価でできるのでしょうか。そういう意味で、透明性のある適正なリサイクルができるようなシステムを本来構築すべきではないかと思えます。

また、タイヤについても、不法投棄が減少しているというお話はあったのですが、少なくとも、このチャートを見ると、それほど減っていません。

ご存じのように、中国が廃棄物関連のものの輸入を禁止しておりますので、国内では廃プラスチック類はかなり余っています。そういう中で、タイヤは有価だから心配ないというようなお話はちょっと違うのではないのでしょうか。タイヤについても、適正処理の観点から、きちんとしたリサイクルルートを確立することが必要ではないかと思っております。

以上です。

○村上座長　ありがとうございます。

それでは、細田委員、お願いします。

○細田委員　2点です。

1つは、同じところに偏ってしまいますけれども、SBRAとJATMAさんですが、佐藤委員のご質問と多少かぶるところもありますけれども、適正処理という観点から、もう少しSBRAのルートにしっかり入れ込むか、あるいは、既存の業者さんがもっと適正業者さんにきっちり回るようなシステムを皆さんが協力して考えるべきではないかなと私は思っております。

特に今までは相場が良かったので、まだ適正業者さんに回る分も多かったのですが、相場が悪くなった場合に、今、非鉄金属は下がっておりますので、ちょっと気になるので、

その辺、S B R Aさんはどう考えているかをご質問したいと思います。

2点目は、J A T M Aさんですが、今日はあまり説明はございませんでしたけれども、リトレッドは非常に重要な部分だと思っておりますが、このいただいた資料ですと、ここ3年しかデータがないのでわかりませんが、ちょっと下がり気味なのかなと。リトレッド、更生タイヤの長期的な動きについてご教示いただければと思います。

以上です。

○村上座長　それでは、武藤委員、お願いします。

○武藤委員　自工会さんの資料3-2の16ページに、電池リサイクル施設でリチウム電池の話があるのですが、質問ですけれども、現在はあまり発生していないのだと思いますが、10年後、20年後にはかなりの電池が発生すると。そのときに、現在ある6つか7つの施設では足りないと思うのですけれども、どのくらいの施設数が必要だとお考えなのかをお聞かせください。

以上です。

○村上座長　続きまして、吉田委員、お願いします。

○吉田委員　今の資料の17ページの会員制度の創設についてのCで、ベンチャー企業等とあって、現時点では具体的な要請企業はないということなのですが、どのような企業を想定されているのか。なるべくたくさん企業が入るといいとは思いますが、想定されているような企業像というのはあるのかをお聞きしたいと思います。

それから、タイヤのリサイクルで、グラフで現時点では横ばい状態ということで、これについては、先ほどおっしゃった谷底なり山奥なりということで、ほとんど回収不能な分が積もっているのか、利用できるものはもうコンスタントに利用している段階で、この部分は減りそうにないのかということをお聞きしたいと思います。

○村上座長　それでは、最後に、永田先生。

○永田座長　ありがとうございます。幾つか質問させていただきます。

まず、自工会のほうの資料で、4物質の削減というのは、これまでも順調に進んできたという状況をみさせていただきましたが、直近の鉛の平均値が徐々に上がりかけているような印象の順になっていたり表になっていたりしますので、この理由がわかれば教えてください。

それから、2つ目の資料の次世代車の話で、先ほどからも話題になっていますリチウム、ニッケル関係のバッテリーの回収の話ですが、今のところはきっと全量近くが自動車メー

カーのほうに行っているのだと思います。これは安全性の問題等で、できるだけ自動車メーカーに回収するという方向性でやってきたわけですが、一方で、これからリユースがここで盛んに取り上げられる時代になってきますと、これはもう一つ違った視点が必要になってくるのではないかと。それはリユースのビジネスとしてみていったときに、もう少し独立的にそれが運営できるような方向性を考えていかなければいけない。

それは何かというと、1つは、D f Eといいますか、D f Sといいますか、セーフティの問題の設計の改善、この辺のところをきちっと手をつけていながら、ある程度制約はあるのかもしれませんが、リユースに対して幅広い門戸が開かれた状態をつくっていかねばいけないのだらうと思っていますが、D f Sの話がここでははっきり出てきていないという印象を受けますので、その辺のところも情報があつたらお知らせいただきたい。

それから、先ほどもちょっと話題になっていました自再協の会員制度の話ですが、セーフティネットということで、基本的には、電池のバッテリーのリサイクルについては各社がやるのが基本だと理解していますが、非常に小規模な、例えば、並行輸入業者だとか、そういうところが対応していくときに、会員制度ということで、情報を積極的に出されるのはいいのですが、急にそれが必要になったときに対応できるのかと。会員制度を受け付けるのに随時のような格好で対応できるのかどうか。そういう想定をしておいて対応していただきたいなと思っています。

それから、38ページに、プラスチックの自工会の取組みが出ていますが、自工会が積極的に取り組んでいるという内容が書かれていないんです。高度化財団のほうでやっているものにアドバイザーとして参加しています、あるいは情報交流していますという格好になっていますけれども、前に話題になって、毎年のこの審議会で議論することになっています、プラスチックを活用していこうというインセンティブ制度ですが、これには自工会はもう少し積極的に対応していただかなければいけないのではないかと、その状況がみえるようなことでプラスチックに関する問題は対処していただきたいなと思っております。

それから、鉛蓄電池の関係ですが、これはさっきもちょっと話題になっていましたけれども、資料3-6の3ページの表に、4.2億円ぐらいの金額が入っていて、5ページに回収費用と解体費用という格好で書かれています。それがリサイクルされたものの売り上げとどういう関係にあるのか。コスト構造全体を示すというのはやはり必要になってくるのだらうと思っています。その辺を毎年きちっと出していただけるようなスタイルにしたいと思っています。

それから、発炎筒のほうは、さっきのリチウムバッテリーの回収システムのところでも、九州に回収拠点がなかったのですが、発炎筒のほうも九州には回収拠点がなくて、運送費用は排出者の負担ということになっているわけですから、それなりに九州地区の方々は不利な条件になっているのかなという気がしております、これが今までずっと続いているのだらうと思いますので、こういうものに対する対処の方向性のようなものをぜひお聞かせ願いたい。

それから、前からこの審議会で費用の問題を、さっきのコスト構造ですが、発炎筒は自動車メーカーなどが負担しているということになっているわけですが、結局はユーザーにその負担が転嫁されていくわけです。そういう意味では、ユーザーがどういう費用を払っているのか、それが適正なのかどうか、そういう判断をしていかなければいけないわけで、それが一切示されていないということは、これまでもそうでしたが、非常に不満です。もう何回かの審議会でそういう議論があったかと思しますので、ぜひ引き続き考えていってください。リサイクルについて、費用が伴うものについては、情報開示の対象になってくるのだらうと思います。

それから、最後に、タイヤの話ですが、先ほども話題になっていましたが、ここでは不法投棄・不法集積という言葉になっていますけれども、もう数年、ほとんど変わらないんです。これはやはり異常ですよ。さっき理由をいわれていましたが、そういうところでも片づけていかなければいけないのではないかという発想が働いて、環境問題というのはこれまでも熱心に議論されてきたのだと思います。さっきいわれたような理由で、このままでいいということはないはずなので、そういう意味では、どう対処していったらいいか。

一つは、これは資金支援のような形を業界団体のほうでつくってやっただけで、それをうまく活用できていない。あるいは、活用するための理由がなかなかはっきりした形につくれないといったこともあるのかもしれませんが。そういう意味では、法制度の問題も含めてきちっと考えていかなければいけない。

これは廃タイヤだけの問題ではないです。後で資料7で説明があります自動車本体、ELVの不法投棄の問題についても同様でして、なかなか片づいていかない。自動車リサイクル法ができたなら、そういう不法投棄の問題というのは片づいていくのだらうという期待なり目標なりを一般の人たちも持っていたはずだと思いますので、それに応えていかなければいけないのだらうと私は思っております。

以上です。長くなってすみません。

○村上座長　それでは、資料の順に、ご質問があった方からのご回答をお願いしたいと思います。まず、自工会からよろしく願いいたします。

○細田氏　永田先生からご指摘のあった最近の車での鉛の使用量が徐々に増加しているのではないかという件に関して、各メーカーからのヒアリング等では、確かにハイブリッド等の車による鉛の増加があるのではないかという各社からの報告はあるのですが、定量的に精査できている状況にはございません。一般的には、通常の乗用車と同様の部品については削減が進んでいますけれども、こういう電動デバイスをもったものによるがための増加というのも考えられると現時点では認識しております。

○嶋村委員　幾つかご質問いただいた点について回答してまいりたいと思います。

まず、鬼沢委員から、電池のリサイクル施設ですけれども、こちらはまだ発生量自体が本当にわずかというところもございまして、まだこの程度で回るかなとも思っておりますが、いつまでにどれぐらいの施設をとというのは、とりあえず始めて、本当にどれぐらいの発生量を回収できるのかというところと、リサイクル施設がふえれば増えるほど輸送距離が短くなりますので、そういう面では輸送のコスト低減にもなるのですが、1台当たりのトラックに積む量が少なくなってしまうという面で、コストアップ要因にもなるということでございまして、その辺のバランスをみながら、今後、増やしていきたいなと思っておりますので、数までは、申し訳ございませんが、ご勘弁を願えればと考えております。

ちなみに、ASRは今大量に年間出ておりますが、ASRのリサイクル施設は日本全国で50カ所ぐらいあるということでございまして、最終的にはそれぐらいはありと、輸送コストも含めて、良いのではないかなとは思っております。

続いて、大石先生から、こういったセーフティネットを——これはほかにもつくるのかという意味でしょうか。そういう面で、全メーカーでこういった廃棄物になりがちなものについて、特に処理ルート、リサイクル施設がないものに関しましては、こういった形も検討に値するのではないかなと思っております。

続いて、武藤委員からのご質問も、先ほどの話と同じということで、先ほどのご回答でよろしかったでしょうか。

○武藤委員　大体の数を……。

○嶋村委員　数についてはご勘弁願いたいということで、申し訳ございません。

続きまして、吉田委員からですが、ベンチャーとはどういう企業を想定しているのかということで、私どももまだあまりイメージはできておりませんが、ベンチャーの定義もい

ろいろあろうかと思えますけれども、従来の自動車メーカーという位置づけではないベンチャー企業——例えば、大学発の会社、ベンチャー企業であったりとか、そういうところが電動車をつくって電池の処理もしっかり考えていこうと、そもそもそういう考え方でベンチャーを運営していただきたいというところもありますので、企業も声をかけていただければ、準会員ということで、廃棄物処理法にのっとった形できちんと電池の処理もできるといふふうに整えていただけるよう、準備をしているということでございます。

続きまして、永田座長からのお話で、リユースに関しての設計面での取組みというところかと思えますが、こちらのほうは各社ビジネススペースでいろいろ取組みをされていらっしゃるのだと思えますので、自工会としては、すみません、特に把握はしておりません。

続いて、会員制度のお話でございますが、こちらは廃掃法の広域認定を受けておりますので、そこに入っていない企業のを急に集めるわけにはいきませんので、きちんと事前に申請をいただいて、広域認定のメンバーに加えるということを環境省のほうで変更申請なり届出なりという形で認めていただいた上で、電池を運ぶということになります。

それとあわせて、リチウム電池でございますので、基本的な輸送にかかわる安全の情報、処理にかかわる安全の情報、こういった安全にかかわる情報をきちんとその事業者さんのほうからいただいて、安全に輸送ができて、安全に処理ができるというところを、その入りたい企業の方と打ち合わせをしながら準備を進める、そういうイメージでございます。

樹脂に関しましては、自工会のほうで積極的に手弁当でやらせていただいておりますものではございますが、引き続き積極的にやっていきたいと考えております。

以上でございます。

○村上座長　　続きまして、鉛蓄電池再資源化協会、よろしく申し上げます。

○石川氏　　SBRAの石川と申します。ご質問の件は、大きく分けると、コスト構造と費用、処理をしているか、今後の方向性、この3つくらいかなと思います。

まず、費用とコスト構造でございますが、費用につきましては、ここに書かれていますように、4億円強のお金を使いまして回収・解体を行っております。これらは全て私どもが廃バッテリーの回収・電池解体事業に使っているお金でございますが、解体費につきましてはうちが払っておりますが、解体した後の資源につきましては、解体したところで所有するというようにしておりますので、バックマージンのような形で費用が発生しているものはございません。そういう意味では、ここに書かせていただいた費用が全ての費用になります。

それから、適正処理をしているかどうか疑わしいという意見がございましたが、基本的には、日本の精錬メーカーに全ての鉛は集約されます。このため、そこに行くということは、基本的には適正に処理がされているということで、私どもは、適正に処理がされているかどうかにつきましては、2～3年に1度、解体事業者・回収事業者を全て回り、毎回、ちゃんと行われているかどうかを確認しておりますので、今までのところ、そういったおかしな行動をとっている事業者は一社もございません。ですので、適正に処理がされているものと考えております。

それから、今後の方向性でございますが、新聞情報でしか私どもは知るすべはございませんが、バーゼル法の運用強化によって、ライセンスに問題が発生していることは事実でございます。このままいけば、来月、10月ではほぼ全てのライセンスが切れると新聞報道はされております。このため、韓国への輸出はストップされるだろうというのも予測として書かれております。それはご承知のことだと思います。

今後、使用済自動車由来の廃バッテリーは値段が下がると思いますが、今、国内の精錬メーカーが有価で購入を積極的にやっているということで、産業廃棄物の取り扱いは増加するという事は、ここしばらくはないだろうと考えております。しかしながら、この状況が長期に続けば、私どもが産業廃棄物として処理をする量が増えてくるのではないかと考えております。

それから、コスト構造に関してですが、電池メーカーが私どもに対して費用を出していただいておりますけれども、製品のどこから出しているかということにつきましては、ルール化を行っておりません。それは公取の「リサイクル等に係る共同の取組に関する独占禁止法上の指針」に書かれておりまして、ここでは「移転方法のルール化は独占禁止法上問題がある」と記載されておりまして、これにより特段私どもはメーカーに指示をしていませんで、こちらの必要な経費を出して頂くと、従来からそういうことにしております。

○村上座長 1つだけ、不適正の件でご指摘があったのは、恐らくそちらに流れていない分が不適正であるかもしれないので、そののところはどうなのか、それで説明として成り立っているのかということだと思います。

○石川氏 すみません、SBR Aに流れてきていないものも、国内の主な精錬メーカーに流れております。または、輸出されております。ご存じのとおり、鉛バッテリーはそのままの状態では環境汚染をする可能性が非常に少ないものでございます。かなり密閉された

容器に入っておりますので、そのままの状態では外に鉛が出たり硫酸が出たりすることは、ほぼございません。

ですので、解体時に鉛が飛散する、硫酸が出るということは考えられます。これについては私どもが知っている限りでは、大手のところは私どもに協力していただいておりますので、そこを常々監査を行っているということで、問題は発生していないと思われれます。少なくとも私どもの目の届く範囲では、そういった状況はないと考えております。

○村上座長 わかりました。

続いて。発炎筒に1件ありましたね。

○引地氏 日本保安炎筒工業会でございます。先ほど、永田座長から2点ほどご質問をいただきました点につきましてです。

まず、九州地区への回収拠点が無い、九州地区への配慮ということでご指摘をいただきました。こちらにつきましては、発炎筒は火薬類であることから、安全性を十分に担保できる業者様をお願いする必要があるとございます。そのため、現在ではその合意が得られている業者様はございません。引き続き、対応を検討していきたいと思っております。

もう1点、コスト構造、それから、ユーザーの負担に転嫁される等々の金額の開示ということでご質問をいただきましたが、私ども発炎筒メーカー2社各社が、各処分施設、運搬会社と個別に契約し、契約時に当事者間で費用を決めているという構造になっております。支払いにつきましても、各委託先から各社に請求され、各発炎メーカーが支払うという形になっております。従いまして、各社の前年度の支払い額は各社のみが把握しているということになりますので、周知・広報を協力する等、当工業会につきましては、そちらの金額については把握していないということでございます。

前年度の支払いについては、実績に基づいた金額を各社が製品を販売する際、製品の価格を勘案して頂く形が各社の製品価格設定に影響することでありますので、2社間の適正な競争を確保するためにも、この場では金額は申し上げられません。

以上でございます。

○村上座長 それでは、最後に、日本自動車タイヤ協会様、よろしく申し上げます。

○赤松氏 ご質問いただいた順番ではなく、いろいろありましたので、わかるところから説明させていただきたいと思っております。

まず、更生タイヤの今後の見込みというご質問をいただきました。更生タイヤにつきましては、我々の見込みとしては、今後も横ばい状態ではないかと予想しております。と申

しますのは、更生タイヤというのは、一度使って溝がなくなったタイヤにまたゴムを載せる形で新しくタイヤとして更生して使うということなのですが、現在の主流となっておりますのは、委託更生といいまして、運送会社さんやバス会社さんなどと委託の契約をして、自分のところのバスなりトラックなりのタイヤがすり減ったら、それにもう一回ゴムをつけて更生タイヤにしてくださいと、そういう形態が多いのです。

というのは、自分のところで使っていたタイヤですと、どんな使い方をしていたかがわかるので安心して使えるという声が多くて、誰が使ったかわからない、捨ててあったかもしれないタイヤに更生したものはちょっと使いたくないというユーザーさんの声が強いものですから、更生タイヤについては今後も横ばい状態になるかと予想しております。

それから、もう1点、処理費のご質問をいただきました。これにつきましては、処理費というのは今実際に上がっている状況だということも聞いております。というのは、タイヤ自体を使う利用先は同じようにあるのですが、ここでは、先ほど説明しましたように、石炭の代替燃料として使っておりますので、石炭の燃料価格ですとか、廃プラですとか、そういうほかの廃棄物との燃料の価格に影響されますので、現在では、私どもの資料の3/8ページにある有償売却していたときの売却代金が下がっているという状況です。

つまり、処理業者としては、処理費としてもらった金額を切ったり砕いたりして燃料として売ったときの売却代金で相殺して今まで安く済んでいたものが、今、売却代金が非常に下がっているので、その分の相殺がなくなった分、処理費自体は値上がりしていると、こういうことが現状と認識しております。

それから、何人かの方からご質問いただいた原状回復支援制度の話ですが、これについては、我々も毎年いろいろな自治体のこういう担当者の方とお話をしていまして、せっかくこういう制度があるので使えませんかというお話をするのですけれども、今のところ聞いている状況としては、山奥や谷底にあるものを片づけるのに対して住民の理解が得られないという話と、そこを片づけるために木を切ったり道をつくったりすることについて、自然破壊だ何だという批判を受けるおそれがあるということで、自治体の反応は鈍いというのが現状だと理解しております。

○村上座長 ありがとうございました。

○永田座長 いいですか。

○村上座長 では、手短に。

○永田座長 今の最後の廃タイヤの話については、環境省のほうからも何かコメントを

もらえませんか。こういう状況をほっておけないのだらうと思いますので、どのように考えているかという話を出してください。

それから、これは答えが欲しいというわけではなくて、廃棄炎筒のほうで、そのコストは示せませんというのですが、ユーザーから費用をいただいている限りにおいては、何らかの形でコストがどういう状況になっているのかということは示していただかないといけないのだと思っています。何か示す方法はないのかということをよく考えていただけませんか。ずばり幾らかかりましたということを示すというのではなくても、何か方法論はないのでしょうかということで、お考えいただけないでしょうか。

それから、自工会のほうも、かなりつれない返事ばかりもらったのですが、インセンティブ制度については、もう少し積極的に、自工会の中でプラスチック問題についてどう考えていくのかということ議論していただきたいという要望として聞いてください。

それから、D f Sの話をしました。リユースのところまでいくような段階になったときには、もう少し実施する主体が変わってくるかもしれません。そういう意味では、D f Sにはもちろん入ってくるのですが、設計するときだけではなくて、それを活用するに当たっての注意事項などの話を周知徹底していく。あるいは、もうちょっといけば、資格制度のようなことも考えていくとか、いろいろ対処の方法が必要になってくるのではないかなと思っています。今の段階はまだまだ入り口に立った段階なので、情報集めだとは思いますが、そういう点をきちっと考えていただきたい。

それから、会員制度についても、確かに廃掃法上の問題はいろいろあるのかもしれませんが、排斥するというのではなくて、そういう人たちを受け入れながら、うまく処理のルートに乗せていく必要があるのだと思いますので、ぜひ積極的に対応していただきたいと思います。

すみません、長くなりました。

○村上座長　　では、環境省だけお願いします。

○佐川リサイクル推進室室長補佐　環境省です。タイヤ対策ということですが、協会さんからも話がありましたけれども、自治体さんもしっかりコミュニケーションをとってやっていく必要があると思っています。廃棄物処理法ですとかこういった支援スキームなど、またこの後簡単にご紹介しますが、モデル事業等も進めておりますが、そういうところをきっかけに、しっかりコミュニケーションをとって、そういった支援スキームや規制がしっかり機能するのに、何が課題となってできていないのかというところをしっかりと見

極めていきたいと考えております。

○村上座長　　では、短めをお願いします。

○佐藤委員　　タイヤの不法集積・不法投棄の状況ですが、いつも自治体が消極的だからできないというご回答が多いわけですが、実は100件あるわけですね。100件で、どこの自治体のどこなのかということは特定されているはずですが、こういう審議会ですとどこの場所だと特定されれば、それを放置してもいいと自治体の方は考えないと思うのです。ずっとこの件数が100件で、谷底だという抽象的な議論をされているから、実態がわからないんですね。ですから、ぜひ次回は、この100件がどこの県のどこの市のどこの町なのかということを確認させていただきたいと思います。情報が公開されることにより、それは対策が必要だということが恐らく国民の理解になるのではないかと私は思います。

○赤松氏　　今いただいたご意見ですけれども、実はそういうのは、資料自体は作成したものがあつたのですが、それを出したときに、不法投棄・不法集積になっているので、その場所が特定されると、地主なり持ち主なりが「この人は違法行為しているよ」となってしまうので、一体どうやって提示すればいいのかなというのが非常に迷うところでして、ここで資料としても公開されたら、「おれのことを犯罪者扱いするのか」という批判が今度は起きかねないというのを一番心配しているところです。

○佐藤委員　　個人情報や住所までとは申し上げていません。何町まででもいいと思います。

○赤松氏　　場所は、何県何市何町と、そのあたりということ。

○佐藤委員　　はい。

○赤松氏　　はい、わかりました。

○村上座長　　すみません、最後のお話は割と際どいので、一旦、事務局のほうで持って帰っていただいてということで、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

既に大分時間が押してございますので、次の議題に進めさせていただきたいと思つたいます。いろいろあると思つたいますが、申し訳ありません。

議題2に進みたいと思つたいますが、資料の補足があるということですので、一旦、事務局のほうへお戻しします。

○綱島自動車課課長補佐　　ここで事務局より、後半の第2部のほうでご説明する予定の資料6の一部について差し替えがございますので、このタイミングで恐縮ですが、紙で配付をさせていただきます。

事務局からは以上でございます。

○村上座長　ありがとうございます。

それでは、改めまして、議題2に入らせていただきたいと思います。リサイクル料金に係る余剰部分・特預金の取組状況についてでございます。

各ご関係の皆様から資料4-1～4-4、加えて、資料5までをご報告いただきます。

これも、まとめていただいた後で、その後、10分程度のご質問ということになりますので、どうぞよろしくをお願いします。

まず、資料4-1に基づき、公益財団法人自動車リサイクル高度化財団川口様よりお願いいたします。

○川口氏　それでは、公益財団法人自動車リサイクル高度化財団の実施事業概要についてご報告させていただきます。

1ページ、まず、財団の概要です。2017年3月3日に一般財団法人として設立いたしました。そして、同年の11月21日に公益財団法人に移行しております。

代表理事は、本合同会議の委員でもある細田先生に就任いただいております。

役員については、理事6名、評議員6名で、こちらについても、本合同会議の委員の方にも数名就任いただいております。

公募事業の選考委員については12名です。こちらは自動車リサイクルに知見を有する有識者や学識経験者の皆様にご就任いただいております。

自主事業の運営委員とありますが、これは今後設置予定で、7名を予定しております。

事業の内容としましては、自動車リサイクルの高度化等に資する各種公募事業、及び自主事業の企画・運営となっております。

2ページです。財団の組織関係図をお示ししております。関係図のほうからご説明させていただきます。

左上のほうに自動車メーカー等とありますが、こちらから出資を受けて、自動車再資源化協力機構が基本財産を拠出し設立しております。

左に内閣府がございりますが、これは公益の認定を内閣府から受けているということで、事業の報告を内閣府にして、内閣府から監査を受けるという関係にございます。

自動車リサイクル高度化財団の中についてご説明いたします。これは法人法の定めにとり、評議員会と理事会を設置しております。評議員会で理事を選任し、理事会では業務執行機関として事業計画の決定等を実施し、評議員会に報告するという形になっており

ます。

下に委員会が2つございます。左が公募事業の企画・選考を実施する選考委員会、右が、これから設置予定ですが、自主事業の企画・運営をする業務委託委員会となります。

下の赤い箇所ですが、運営実務支援会社とありますけれども、これは財団が設立間もない組織でありまして、公募事業を実施するノウハウもまだありませんで、人員も不足しているという関係で、公益事業の実務を運営する会社に外部委託を実施しております。

この支援会社によって公募であるとか採択された事業者の運営管理を実施しております。

このような関係の中で、財団運営は全て定款や規程類に基づき透明性をもって理事会・評議会等にて検討・決定され、情報も公開するという方針で運営をしております。

3ページです。参考として、自動車メーカー等からの拠出額についてお示ししております。2018年8月末現在ですが、約35億円の寄附を頂戴している状況です。

4ページです。助成対象事業についてご説明します。

まず、2017年度につきましては、こちらにお示ししております①～④のテーマで公募を実施いたしました。

そして、今年度、18年度ですが、選考委員会・理事会での議論の結果、A S R低減の観点から、主に樹脂類を想定した基礎技術研究段階から事業性評価までの幅広い各種事業及び周知活動を公募しております。

5ページです。採択の結果についてご説明いたします。

直近の採択事業は以下のとおりということで、2017年度につきましては、17年8月1日～18日の間で募集しております。応募件数は7件、そのうち3件採択いたしました。内容としましては、樹脂リサイクル実証を1件、周知事業を2件でございます。事業の期間としましては、2017年12月13日～18年6月30日までの約半年間で、こちらについては最長3ヵ年まで実施可能となっております。

18年度の公募事業ですが、募集期間は18年2月20日から3月30日の間で募集しまして、応募を12件いただき、そのうち4件を採択しております。

内訳としましては、樹脂リサイクル実証を2件、樹脂及びガラスリサイクル実証を1件、ガラスリサイクル調査を1件。事業の期間としましては、18年7月1日～19年3月31日まで、こちらについても最長3ヵ年まで実施可能ということでございます。

6ページです。参考1としまして、公募事業の選考基準についてご説明いたします。

下に6つの基準をお示ししておりますが、目的の妥当性、申請者の適格性、事業の有効

性、事業の実現性・継続性、事業の発展性、事業の効率性、このような観点で選考基準を設け、選考を実施しております。

参考2は、今年度の概略のスケジュールをお示ししております。7月から事業を開始しておりますので、次の中間報告を11月中旬～12月上旬に、年度最終報告及び次年度の継続審査を19年3月に実施予定でございます。

7ページ以降は、17年度及び18年度の助成事業の概略をお示ししております。

7～9ページが17年度の事業で、10～13ページが18年度の事業となっております。こちらについては、後ほどご覧いただければと思います。

14ページです。2018年度の自主事業の概略についてご説明いたします。

まず、自主事業の狙いですが、基礎的な調査・研究・実証事業を実施することで、自動車リサイクル高度化の基盤とする。

2つ目が、零細事業者の多い解体業者の作業安全面の強化・促進と、作業効率化等、自動車リサイクル高度化に向けた基礎的インフラをより強固・充実するという目的です。

現在の検討状況ですが、本年度内に業務委託委員会等の体制整備を完了し、事業開始に向け今後理事会等にて詳細な検討を予定しております。

下の表は、今年度の候補事業の例となっておりますので、こちらも後ほどご覧いただければと思います。

報告は以上になります。

○村上座長 ありがとうございます。

続きまして、資料4-2～4-4に基づきまして、本田技研工業株式会社、日産自動車株式会社、スズキ株式会社の各社から、余剰金活用自社事業についてのご説明をいただきます。

まずは、本田技研工業株式会社阿部様より、よろしく願いいたします。

○阿部氏 それでは、資料4-2に基づきまして、「自動車リサイクル収支余剰金の活用結果報告」ということで、リチウムイオン電池の高度リサイクルに関して、本田技研工業より説明させていただきます。

まず、2ページですが、このテーマの背景ですけれども、皆さんご存じとは思いますが、自立法の省令改正で、2012年からリチウムイオン電池、ニッケル水素電池が事前回収物品となって、解体事業者さんが適正に処理することになってきております。しかしながら、ニッケル水素電池に関しましては、有価なものがある程度含まれているということで、ビ

ジネスで回っていますが、リチウムイオン電池に関しましては、価値が低いということで、採算性が合わないという状況から、処理費が持ち出しになるという状況になっております。

これに対して、自動車メーカーとしては、拡大生産者責任に基づきまして回収をして、適正に処理するという事を現在行っております。しかし、これに関しては費用がかかるということで、自動車メーカー自ら、いかに費用をかけずに、なおかつ、有効な資源が、わずかではありますけれども含まれているということで、これを適正に回収するという事を実施していく必要があると判断して、この研究を行っております。

これに関しましては、2015～16年までは環境省の補助事業として実施させていただきまして、基礎検討を行いまして、その結果、審査員の方々からA評価を受けまして、これは継続して検討すべきというアドバイスをいただきまして、継続・実施しております。

3 ページです。それでは、現在、リチウム電池はどういう処理をされているかということですが、廃棄されたLiBを、もともと2010年代は焼成・破碎して、ふるいにかけて、溶媒抽出でニッケル、コバルトを取ろうということをやられたのですが、この溶媒抽出というものが非常にコストがかかるということもありまして、なかなか採算が合わないということが実情で、実際の処理については、下の絵ですが、焼却炉や電炉で燃やして、鉄等は一部回収されますが、レアメタルに関してはスラグのほうに入ってしまうと、最終的に路盤材になってしまっているというのが実情です。

これが現在では一番安価な処理方法ということで、こちらが取られてしまっているのが実情になります。

4 ページです。これに対して、今回の研究ですけれども、このようなパックを精緻な解体を行いまして、フレームやいろいろな金属部品はまずリユースできないかということを検討します。なおかつ、これをモジュールに分けて、これをより細かいセルという小さな電池にしまして、これを分解して、中をきちっと洗浄して、電極を取り出して、ここでは溶媒抽出というお金のかかることではなくて、安価で処理ができて水素吸蔵合金ができるという技術、これに転用するという事を考えております。

5 ページです。先ほどのものは技術的な面ですけれども、もう一つ、運用的に、既存の回収ラインでは、大きなリチウムイオンバッテリーを処理する現場まで大きなトラックで運ばなければいけないという状況があります。それから処理を行うということなのですが、今回のテーマでは、サテライト施設といいますか、各地区に分解する施設を置く。要は、燃やさないので非常に簡易に分解ができるということで、いろいろな地方にサテライトフ

ァクトリーを置いて、分解をまずして、銅や鉄、アルミ、プラスチックはその近くのところでまず処理します。そして、貴金属が含まれている正極材だけは処理ができる場所へ、非常にコンパクトにした形で運ぶ。こういうことを考えておりました、その輸送コストの削減も検討項目に入っております。

6 ページです。では、どれくらいの開発効果があるかということですが、自工会の予想では、2030年で廃車が約100万台程度、全体で出ると。そのうち、本田が約30万台出るのではないかと。中でも、回収率が現在20%程度ですので、そういうことを考えていきますと、F I Tクラスで1キロの合金ができるということですので、年60トン程度の貴金属回収ができるようになるということと、費用としては、1台当たり6,500円低減で3.9億円ほどは安くできるのではないかと。これは私どもの電池しかわからないので、私どもの中での計算にさせていただいております。

7 ページです。では、実際にどういう技術かといいますと、強制放電、安全に放電させます。これについては、業者さんにきちっと指示をしてやって頂く。セルの中を洗浄して、セルの上を切りまして、(4)の電極を取り出して、この電極を正極・負極・セパレーターというものに精緻に分解して、正極は合金にして、負極は銅ですのでいろいろなマテリアル会社に売るということで、できるだけ資源として回収するということになります。

8 ページです。では、どういうメンバーでやっているかということですが、本田技研工業は全体のコーディネートといろいろなバッテリーの扱いのほうを提供させていただきまして、廃棄物の回収が得意な松田産業さんに入らせていただいて分解をやっていただいて、合金をつくる場所は日本重化学工業さんに協力していただいております。また、東北大学のほうからは、全体的なアドバイスや合金化のいろいろな意見をいただいております。

9 ページです。それでは、2017年、どのようなことをやったかですが、右に下がる絵がありますけれども、これが各やるべき工程のプロセスになります。これだけ工程があつて、最終的にはこの中で何をを使うかというのは少し絞られるとは思いますが、いろいろなことをまずやりまして、どういう作業でどういう基準で条件を出さなければいけないとか、そういうものを全部詰めております。それを今年度やらせていただいて、今後、自動化ということがやはり必要になりますので、自動化に対する考え方も整理するというところでやってきております。

10ページ以降は、1)～4)等について、実際にどういうことをやったかというのを簡単に示してございます。これは本田のホームページに載っておりますので、ぜひみていただ

ければと思います。

放電のときには、復電といいまして、電気がまた戻るという事象があるのですが、そういうものもいろいろ検討したりしています。

そして、最終的に、15ページですが、実際に正極からとった合金が水素吸蔵合金で、これは一つのアプリケーションとしてはニッケル水素電池にもなりますし、今後の水素社会での定置型の貯蔵タンクにも使われる可能性があるものですので、こういうものへの転用を可能にするということになります。

16ページです。今回の余剰金の収支を書いております。本田としましては、16年度、5億6,300万円の余剰金が出まして、このリサイクル高度化事業に対して9,000万円、残りの4億7,300万円を財団に寄附しております。

また、下のほうの2ですが、日本重化学工業に5,100万円、松田産業に3,900万円、トータルで9,000万円払っているということで、本田は自己負担で約3,700万円——私どもは、企業のある意味責任という認識において、負担をしながら開発を進めておりました。

最後、17ページですが、まとめになります。2017年度、どのようなことができたかということ①～⑥にまとめてございます。

ただ、こちらには記入しておりませんが、2021年までにある程度自動化も踏まえた実証システムを検証して、2025年には何ヵ所かに置けるような施設配置を目指して開発を進めたいと考えております。

本田技研工業からの説明は以上です。

○村上座長　ありがとうございました。

続きまして、日産自動車株式会社岸様よりお願いいたします。

○岸氏　では、引き続き、2017年の日産自動車における自動車リサイクル高度化支援事業について説明させていただきます。

まず、2ページ目をご覧ください。このページでは、今回、我々が個社で事業をした背景と実行方針と基本ルールについて記載しています。

まず、背景ですが、一昨年、合同審議会の場で3つのことが決定されたと認識しています。1番目は、この余剰金に関しては、中長期的に収支均衡を図ることが第一義です。2番目としては、各メーカーが個社で高度化に資する公的な事業を実施する。3番目は、公的な事業を行うために外部基金をメーカー共同で設立して運営する。この3つが決定されたと認識しています。

そのうち、2番目を受けた形で、我々は日産自動車での使用をまず優先して考えようということで、この後紹介します事業を進めてまいりました。

同時に、公的資金を使える団体を設立するという事で、約1億円弱をJ-FARに昨年度寄附しております。我々が個社で事業を進める上で、先ほどいわれた公的な事業を進めていくということで、このページの下に書いてあります5つの基本ルールを決めました。こちらは自工会の中で議論したものをそのまま自社のルールとして適用してまいっております。

3ページです。これが我々が17年に実施した事業の一覧です。左にアイテム名が書いてありまして、4分類、全体で15件のアイテムを実行しています。その右側の欄が委託先で、さらに使った費用の実績、その次が17年で完結しているか、あるいは18年も継続するかを示しています。さらに、一番右の列に17年の実績をいつ公開するかということを示しております。8月～11月まででこの15事業について全て、我が社のホームページを通じて公開する予定です。

この15事業合計で3億6,700万円の費用を事業として使っております。この中で、特に発生費用の多い一番上のASR回収樹脂からのリサイクルプロセスの最適化と、一番下のリチウムイオンバッテリーリユースの啓発広告について、具体的な内容をこの後のページで説明します。

4ページです。まず、1つ目の事業の紹介として、ASRの回収樹脂からのリサイクルプロセスの最適化についてご説明します。

まず、技術的な成果ですが、今まで、ASRから樹脂を取り出すというのは非常に難度の高い技術だといわれていましたけれども、我々は、一次選別と二次選別について、最新の技術などを組み合わせながらトライアルした結果、下に書いてありますとおり、衝撃値、曲弾性特性をみますと、一般的なPP素材として使える3グレードを抽出することにほぼめどが立っています。コスト的にはまだ若干未達の部分がありますので、2018年度にそのコスト面を解決することによって、何とか実用化にもっていきたいと考えています。

これらの成果を公的に使って頂くために、取組みの内容が右側に書いてあります。公表としては、まず、事業の概要を理解頂くために、パワーポイントで約12ページの解説資料を添付しています。さらに、詳細をお知りになって活用して頂くということを考えて、約77ページの社内向けの技術報告書をほぼそのままの形で公開するという形にしています。

5ページです。こういった技術的な成果を出すために我々が取り組んだ管理体制につい

てご説明します。

横軸が年度で、上半分が日産側の体制、下が今回この事業を発注したVeoliaと参加企業10社がどのように取り組んだかという日程を示しております。ご覧になってわかるとおり、1ヵ月か2ヵ月に1回、詳細な打ち合わせをしながら、実験にも立ち会って、何とか今回の成果を出してまいりました。

その中で、基本的に担当技術員が約3名。下の吹き出しをご覧になっていただきたいのですが、日産としては63人日の工数をかけております。この工数に関しては、もちろん余剰金は使用せず、日産の費用として使っています。

6ページです。さらに、この費用の妥当性についてですが、社内の通常の見積もりプロセスにのっとっております。見積もりは2社限定を原則としております。

さらに、購買部署、経理部署のバリデーションを受けて、最終的には役員承認を受ける形で今回の事業を発注しております。

さらに、実績の確認をしております。右のご請求内訳書というものをご覧になっていただきたいのですが、これは実際に最終的にVeoliaから出た請求書ですけれども、注目していただきたいのは、非常に細かく項目が分かれていることと、見づらくて申し訳ないのですが、当初見積もりの見積もり時間と実績時間を比較しまして、それを確認した上で適正な費用を払うという形にしております。

7ページです。2つ目の事例として、リチウムイオンバッテリーリユースの啓発広告についてご説明したいと思います。

この啓発広告をやろうといった背景については、先ほど来出てきておりますけれども、電動自動車が増えると同時に、使用済みのバッテリーが今後10年、20年で非常に増えてくるだろうという背景があります。

一方で、使用済みのバッテリーといえども自動車から出たものは非常に大きな容量をもっておりますので、まだまだ社会で二次利用、三次利用が考えられます。同時に、こういった自動車から出てくるバッテリーが二次利用、三次利用ができるということを広く世の中に周知して、多くの人々に二次利用、三次利用について関心をもっていただきたいということで、今回、この広告を計画しました。

その広告の計画の中で、どういったものにするかという案の検討ですが、今回、自動車会社だけで考えてはなかなかいいアイデアが広く出ないということで、アイデアの検討も含めて業務委託をしました。その結果、右側に書いてあるとおり、5つの候補が出てきま

して、その中から、公共性、社会貢献性、実行性を鑑みて、左下の“LIGHT ME UP”という、バッテリーでそのまま点灯する照明にフォーカスして、このプロジェクトを“THE REBORN LIGHT”という名称にして広告を打とうということにいました。

8 ページです。では、“THE REBORN LIGHT”とはどういうものかですが、自動車の使用済みバッテリーを有効利用することで多くの人の生活に役立つということを広告していこうというものです。

コンセプトは、1つ目は、電気が通っていない場所でも明かりがとれる。2つ目は、自動車でニーズがなくなっても、ニーズのある場所にこの使用済みのバッテリーが使えるということ。3つ目は、単なる広告ではなくて、現物をつくって実証実験することによって社会貢献をすると同時に、強い広告性を打ち出したいということで、この計画を実行しております。

ちなみに、右上に添付していますが、啓発動画をつくって、これをYouTube等で今公開しています。

事業概要ですが、簡単にいうとLEDとバッテリーと太陽光パネルを組み合わせた自立型の街灯を作ろうという計画になっています。

実施に当たっては、公共性という観点から、市町村になるべくニーズがないかという相談をして、当初、横浜市の洋光台団地で実施をしまして、その後、縁あって福島県浪江町に今年度12基の自律型の街灯をつけようということで、今、準備を進めているところです。

9 ページです。今後の予定ですが、まず、17年の事業の実績については、こちらに書いてあるとおり、8～11月にかけて全て公開します。公表の方法については、こちらに書いてある日産のURLから簡単に飛べるようになっています。

さらに、一部の成果を学会での発表で何とかできないかということで、今、検討中です。

最後ですが、18年の取組みは、基本的には、17年同様、弊社での事業を中心に考えています。J—F A R への寄附は、17年と同格にして、J—F A R の18年の成果をみた上で、我々がやる必要がなければ計画的にJ—F A R への寄附額を増額していきたいと考えています。

以上が日産自動車の取組みです。

○村上座長 ありがとうございました。

続きまして、スズキ株式会社徳田様よりお願いします。

○徳田氏 それでは、スズキ株式会社の取組みについて説明させていただきます。

当社の個社事業としましては、自動車リサイクルの社会的ニーズや環境問題に对应していくため、スズキ財団の科学技術研究助成を活用し、自動車リサイクル高度化の基礎研究を広く支援していこうと考えております。ここでも出てきました基礎研究の中から、さらに自動車リサイクルの高度化財団の公募事業につなげていくということを考えております。

その下に表がございまして、自動車リサイクル収支と拠出金額が示してあります。平成29年度の収支としましては、年度で5億5,192万円、そのうち29年度の4～12月分の収支の余剰金4億6,000万円を平成30年3月に拠出しました。

4億6,000万円の内訳といたしまして、自動車リサイクル高度化財団は高度化事業の実用化をメインに考えて4億5,000万円を拠出してしております。残り1,000万円につきまして、先ほど説明させていただきましたスズキ財団に拠出して基礎研究に充てていこうと考えております。

3ページ以降で、スズキ財団の概要について説明させていただいております。

スズキ財団は、昭和55年3月に設立して、小型自動車を初めとする国民生活用機械等の科学的研究の助成を目的としております。

主な事業内容としては、(1)～(5)に書いてございますが、大きくは、国民の生活用機械等の生産利用商品に関する科学的研究及びその成果の普及ということでございます。状況については、その下の表にまとめてございます。

4ページです。役員の内訳について説明が書かれてございます。

スズキ及び取引先が今7名、大学・公的機関・スズキ以外の企業から15名の役員で構成されております。これはスズキ財団の定款により決まっております、理事、評議員それぞれがスズキの関係者は3分の1以下であることが定められております。

5ページです。平成30年度の科学研究助成ということで、今年度から自動車リサイクルに関係する分野の研究が募集されております。募集期間は6月1日から今月末までとなっております、今月末までにご応募のあった研究は、スズキ財団の規程に基づき、11月に審査委員会で審査され、来年2月の理事会で承認をとって助成が決定いたします。

6ページです。さらに、この費用は、リサイクルに関係する助成とそれ以外の研究というのは別々に管理されておまして、自動車リサイクルに関係する研究助成は、もし残った場合、残額は翌年度のリサイクル助成の原資として使用します。

なお、研究助成の例につきましては、自動車リサイクル研究助成の応募内容に詳しく記載してございます。その内容、成果につきましては、ここにURLがございまして、も

しお時間がありましたらご覧ください。

説明については以上です。

○村上座長 ありがとうございます。

続きまして、資料5に基づきまして、公益財団法人自動車リサイクル促進センター宮林様よりお願いいたします。

○宮林氏 自動車リサイクル促進センターの宮林でございます。

それでは、特定再資源化預託金等を活用したJARCの取組事例について報告いたします。

資料5の1ページをご覧ください。JARCは、自動車リサイクル制度における定常的な指定法人業務に加え、自動車リサイクルの発展に向け、平成28年9月の合同会議の審議結果を踏まえて、特定再資源化預託金等を活用した取組みを行っております。本日は、その中から3項目説明いたします。

1つ目は、大規模災害への対応。2ページですが、2つ目は、再資源化等業務対応。3つ目は、情報発信等の拡充でございます。1つ目と2つ目は全額特預金を原資としておりまして、3つ目は半分弱を特預金を原資としております。

それでは、中身の説明に移ります。

3ページです。1つ目のテーマは、大規模災害への対応でございます。内容は、表題のとおり、自治体における大規模災害事前対策に向けた情報提供、協力事業であり、このテーマ名で平成28年9月の合同会議で提案・審議されました。

自治体と自動車リサイクル関連事業者等の連携に資する情報提供・協力を行っております。本テーマでは、環境省が出された「巨大災害発生時における災害廃棄物対策のグランドデザイン」に示されました方向に足並みをそろえて、被災自動車の処理につきまして表に示しました3項目をポイントに、自治体に向け、情報提供・協力を行うこととしました。

1. 仮置き場の確保と被災非常に対応業務・実施体制の整備。2. 自治体・自動車リサイクル関連事業者の連携・協力体制構築など。3. 仮置き場に移動され自治体に取り扱う被災自動車の発生量推計。

また、2017年度からの5年計画の概要は、下の図のとおりでございます。

4ページです。本年、被災自動車の処理に係る手引書・事例集（自治体担当者向け）全120ページを既にリリースしておりまして、5月より都道府県及び南海トラフ巨大地震で津波被害が想定される499の市町村に配布いたしました。

内容のポイントは、図中の吹き出しのとおりでございます。まず、本件に関する自治体業務全体をチャートにして俯瞰します。そして、16種の作業ごとに、業務フロー、概要、詳細、事例で構成しています。

また、東日本大震災実務で使用された依頼文書を参考に、オリジナルのひな型を作成しました。記載した事例は、東日本大震災の生の自治体の事例をピックアップしております。今年度以降は、これをもとにして自治体向け説明会を行います。今後、説明会の内容は、運営につきましては、アンケート等により振り返りを行いまして、進め方や記載について必要な改良を加えていきます。

5 ページです。2 つ目のテーマは不法投棄等対策支援事業及び離島対策支援事業でございます。

表をご覧ください。取組み内容に入る前に、まず、自り法に規定された不法投棄等対策に係る関係主体の役割を整理いたしました。関係主体として、縦に国・自治体・J A R C を置き、その役割を示しています。必要な措置を講ずる実行主体は中段の自治体です。J A R C は、表にありますように、法第106条に基づき、自治体が講ずる行政代執行への資金の出えん、不法投棄・不適正保管事案に係る自治体対応状況の確認、自治体への支援として、助言や情報・知見の提供、また、国への報告等を行っております。

6 ページです。J A R C の取組みを3項目示しております。

まず、初めの矢羽のところをご覧ください。不法投棄・不適正保管への自治体の対応状況についてJ A R C は毎年確認をしております。その確認結果は整理して国に報告し、その内容は後ほど出てきます資料7、自動車リサイクル法の施行状況に概要がございます。また、これも後ほど出てきます資料6で、国によるモデル事業がございますが、その選定のための参考情報にもなっております。

2 つ目の矢羽のところをご覧ください。J A R C が自治体担当者に対して研修会の機会を使って実務に必要な情報・知見を提供しておりますが、その内容3項目がご覧の表にございます。

3 つ目の矢羽のところは、J A R C が定常業務として行っております離島対策支援事業の2017年度の実績でございます。

7 ページです。3 つ目のテーマは、関係主体とともに取り組むユーザー向け情報発信です。J A R C は、自動車ユーザーのための理解活動について、2017年度から関係主体間の連携をとりながら、質・量ともに大きく見直しをしまして積極的に取り組んでおります。

主な取組みは、右の図に示しました5項目です。この取組みは、2018年度以降も改善を加えながら継続します。2017年度に行いましたこの取組みの具体例につきましては、8ページ以降で説明いたします。

では、8ページです。左側の例1は、JARCのホームページでの情報発信です。わかりやすさを意識してホームページをリニューアルし、その中で広報映像やJARCのキャラクターを使って年間を通じてJARCの取組みを発信しました。

右側の例はニュースリリースの配信です。インターネットメディアでの露出を高めるために、ニュースリリース配信を積極的に合計13件行いました。結果、インターネットメディアに709件の記事が掲載されました。

9ページです。左側の例3は新聞メディアを活用した情報発信です。各種イベント等により、環境や自動車に関連する情報が増えます10月から翌年の1月のタイミングで幅広くユーザーの認知向上を目指して、3回にわたり新聞広告を合計約6,000万部掲載いたしました。

右側の例4は、運転免許教習所に通う教習生への情報発信です。若年層の認知を高める狙いで、運転免許教習所に通う将来ユーザーに対して、リサイクル料金の支払いやその用途など、車社会における自動車リサイクルへの関わり合い方について、運転免許学科教本約82万部に掲載しました。

10ページです。例5は環境関連イベントでの取組みです。2017年度は全国8地区で開催されました環境関連イベントに出展しまして、自治体とともに自動車ユーザーに向けて情報提供を行いました。また、地域メディアとの情報交流も行いまして、メディア報道ニュース等に取り上げられました。

11ページです。左側の例6は小学校の学校教育と連動した情報発信です。自工会や各事業者等関係者とともに、小学生に向けた体験学習の場を提供し、この取組みで得られたコンテンツを活用して、全国小学校に向け理解普及に取り組みました。

最後に、右側の例7は、JARCが主催しました車のリサイクル作品コンクールの内容です。自動車リサイクルの関係者による工夫や努力などの取組みについて、小学生とその保護者の理解を深め、そして、幅広く自動車ユーザーに関心をもってもらえるよう、全国小学生を対象とした車のリサイクルに関する作品の募集を行いました。その結果、全国から8,263作品の応募を受け、自工会を初めとした関係者の協力を得ながら選定し、入賞作品の表彰式を行いました。

以上で、JARCからの報告を終わります。

○村上座長 ありがとうございます。

それでは、若干、イレギュラーですが、大分時間を押しておりますので、ここで一旦、5分だけ、先に休憩を挟ませていただいて、その後で質疑から再開させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

(暫時休憩)

○村上座長 それでは、再開させていただきたいと思ひますので、委員の方はご着席をお願いいたします。

たびたびで申し訳ありませんが、時間が大変押してございます。ほかの委員の方と重複するようなご意見・ご質問に関しましては、できるだけ手短にお願ひできればと思ひますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、改めまして、直近でご説明いただきました資料4及び資料5につきまして、ご意見・ご質問をいただけます方は、ネームプレートをお立てください。

また、先ほどと同様で、一通りご質問・ご意見をいただいた後、こちらから指名させていただきたいと思ひますので、ご回答のほうをよろしくお願ひいたします。

それでは、ご意見・ご質問がおありの方は、ネームプレートをお立ていただきますよう、よろしくお願ひいたします。

では、武藤委員、お願ひします。

○武藤委員 本田さんにご質問させていただきます。資料4—2で、リサイクルするのか廃棄するのかよくわからなかったのですが、6ページの(4)開発の効果のところ、発生予測台数が本田さんで30万台のリチウム電池があると予測をされているようですけれども、これを回収20%で6万台ということで、回収したものは廃棄をするのだとすると、その廃棄をする設備が現在あるのか、それとも、現在はないけれども、本田さんで独自にそういう廃棄施設をつくろうとされているのか。各社同じように、リチウム電池が相当廃棄のほうに回ると考えると、全体で相当の能力がないと、この処理が滞るのではないかなというのが、質問の理由です。

以上です。

○村上座長 それでは、細田委員、お願ひします。

○細田委員　私も本田さんにご質問させていただきます。確かに、今開発なさっている、あるいは研究実証なさった内容というのは、私はそんなプロではありませんけれども、技術的に素晴らしいと拝察いたします。

そこで、ポイントですが、この素晴らしい技術がどのくらい外部性といいますか、ほかの方々にいい影響を与えて、使われ得るものなのか。また、今、武藤委員からもありましたように、社会システムとしてこれがどのように受け入れられていくのか。その辺の見通しといいますか、いい技術であるならば、社会システムの中で埋め込まれて活用されるべきであると思うのですが、その辺の展開の可能性についてご意見を承りたいと思います。よろしく願い申し上げます。

○村上座長　続きまして、乗田委員、お願いします。

○乗田委員　鉄リサイクル工業会でございます。よろしく願いいたします。

私は、J-FARさんの資料4-1の13ページ、ASR20%削減を目指した趣旨・ガラスの広域回収・高度処理ということで、代表事業者マテックさんですが、これは私ども工業会の会員でございます。この樹脂・ガラスの解体工程でのASR発生量削減については、皆様ご承知かと思っておりますけれども、この合同会議の場でもずっと我々工業会からもいろいろなことをお願いしてまいりましたので、3年間という計画期間になっておりますが、その成果を見ていきたいと思っております。

それに関連しまして、今、私ども業界で起こっている問題についてご披露して、皆様のお考えをいただきたいと思っております。

今、お隣に細田先生がいらっしゃいますが、ご存じのとおり、廃掃法とバーゼル法の改正が、前者は今年の4月から、バーゼル法に関しては今年の10月から改正法がそれぞれ施行されます。また、時を同じくして、中国が資源性廃棄物の輸入規制の動きを強めました。その結果、私どもの業界の関連商品でございます雑品スクラップ、これは鉄と非鉄と非金属――樹脂ですとかガラス、木土、我々からするとダストになるものですが、その混じったスクラップ品は年間150万～200何トンが中国に輸出され、中国でリサイクル処理されていたわけです。ところが、それが今、法律改正、そして中国の輸入規制の動きが相まって、事実上、ストップになっている。来年からはほぼゼロになるのではないかと考えられます。

その結果、その150万トン以上の雑品スクラップが国内還流をしてまいりまして、もう実際に起こっておりまして、そこから今いろいろな問題が出てきている。我々は、当初、雑

品スクラップはシュレッダー処理、破碎処理をするのが一番効率的だと、そして、今のキヤパからいってもできるであろうと考えておりました、私どもは、廃掃法、バーゼル法の改正に関する委員会でもそういったことを発言させていただいていたのですが、実際、そうはうまくいっていないと。

なぜかといいますと、シュレッダーダスト、SRでございますが、その処分先が非常に不足しており、昨年の秋ごろからその不足の度合いの深刻化が増してきているということでございます。それで、シュレッダー処理できないものですから、手選別云々が今実際に始まっておりますけれども、からまりついた非鉄品の選別・分別がなかなかできずに、電炉での製鋼外れですとか、いろいろな問題が起こっている。

そして、ここからが自り法に関係してまいります、本来、SRの処分云々については、ASRには影響がないと我々は考えていたのですけれども、実際、影響が出ております。SRの行き場がないということで、ASRの自動車会社さんからの差配についてもいろいろ出てきている。従来であれば近場でできていたのが、遠方まで行かなければいけない。実際、125キロでしたか、運賃補助でカバーされるではないかという議論もあろうかと思えますけれども、実際、お金の補助だけではいかない。効率化の問題がある。それで、ダストが処理できない。

ということで、今、ELVの解体は、今日、酒井さんにご出席ですが、ELVさんから出るAプレスですとかソフトプレスの引き取り制限をせざるを得ないような問題も出てきております。

○村上座長 申し訳ありません、少しおまとめいただいてよろしいですか。

○乗田委員 ごめんなさい。すぐ終わります。

そして、最終処分場を増やすというのは現実的な問題ではないと考えておりますが、これから当然自り法の問題にも関わってまいりますので、皆様として一度ご認識いただいてご議論をお願いしたいと思っております。

長くなりましてすみません。以上でございます。

○村上座長 ありがとうございます。申し訳ありませんでした。

続いて。酒井委員、お願いします。

○酒井（康）委員 ELVリサイクル機構の酒井です。JARCさんの資料に大規模災害の対応のお話がありましたので、これは自り法の話の中で話すべきなのかどうかちょっとわからないのですが、西日本豪雨災害がありまして、現場から我々のところに、車を処

理するに当たって非常に困っているのだという声が来ておりますので、皆さんにご紹介して、何らかその対応策がとれないものかということで発言させていただきます。

実際に来ている声は、被災車両の引き取りの際に、車内に土砂が大量に流入していて、クレーンでつり上げることもできない状況があるとか、解体処理中に被災車両から土や悪臭を伴う汚水が大量に出てきて、解体作業自体も時間がかかったり、大変な状況になっているということですか、車内に入ったごみや土砂の処理はどうしたらいいのだろうかということで、そういう特別な災害の状況のときに対応できるようなスキームをぜひ考えてもらいたいといった声が、当該の広島や岡山などの我々の会員から切実な声として出てきております。

これは自動車リサイクル法の対象外の物品であるのかもしれませんが、車由来で出てくる処理の困難なものということで、何らかご議論いただきたいということで、発言させていただきました。

以上です。

○村上座長　ありがとうございます。

続きまして、鬼沢委員、お願いします。

○鬼沢委員　日産さんに伺いたいのですが、3億7,000万円ぐらいをかけて自社でいろいろ研究をされているということで、その結果を公益的に使っていただきたいとは思いますが、その中の詳しい発表が今日2つしかなかったのですが、例えば、技術的なことがよくわからない私のようなユーザーからすると、ご自分の会社のためにいろいろ研究されているのではないかなと思われてしまう可能性があるのではないかと思います。そこはどういう説明をされるのでしょうか、お聞きしたいと思います。

○村上座長　ありがとうございます。

続きまして、大塚委員、お願いします。

○大塚委員　資料4―3だと思いますけれども、日産さんについてお伺いしたいのですが、②のところ、2016年のこの会議で決めたことの2つ目で、自動車リサイクルの高度化等に資する公的事業を実施するというので、余剰金について使うことになっていましたが、この公的な事業というところが結構大事だと思うのですが、日産での使用を優先すると実行方針で書きになっていて、具体的には、特に3ページの教育・広告のところの「わくわくエコスクールでの自動車リサイクルビデオ作成」というのと、「リチウムバッテリーのリサイクルの啓発広告」という、この辺が本当に公的なものなのかど

うかということについてちょっと疑義があるのではないかなと思います。

これはユーザーからとったお金でございますし、ちょっと申し上げにくいところもありますけれども、やはりメーカー間の競争などのことを考えると、1つだけ変わったことをなさるといろいろな問題がありますので、競争上の公平などの問題もなくはないものですから、環境省や経済産業省がどのようにお考えかも含めて、日産さんももちろんですが、お伺いしたいと思います。

以上です。

○村上座長 ありがとうございます。

それでは、最後に、赤穂委員、お願いします。

○赤穂委員 2つあります。

まず、何人かの先生がご指摘されていましたが、高度化財団、公益法人を取られてしっかり透明性をもって運用していこうということでスタートしましたけれども、拠出金の額が自動車メーカーの市場の占有率と拠出額がバランスがとれていないということがありまして、なぜかなと思いましたが、2社さんから、活用方法について、自社でやる研究開発について説明を受けたので、一定の理解はしましたけれども、高度化財団で行う助成金事業は全体でその利益を享受するものですので、拠出金との関連で、不公正、不公平なことがないように、これから見ていきたいなと思っております。

もう1つは、本田さんの発表で、とても興味深い内容だったのですが、リチウムイオン電池は採算が困難であるとおっしゃっていますけれども、これは自動車業界全体の共通認識であるのかどうかということをお前提として確認しておきたいと思っておりますので、できれば自工会さんとしてお答えいただければと思います。

以上です。

○村上座長 ありがとうございます。

では、最後に、永田先生。

○永田座長 すみません、時間が切迫している中、村上先生には迷惑をかけてしましますけれども、重要なことなので、ここだけ言っておきたいと思っております。

さっき大塚先生も言われたように、リサイクル料金の剰余部分といわれるのは、これはユーザーのお金です。基本的に、リサイクル料金というのは、能率的な実施をやったときに生じる原価、それ以上のものは取ってはいけませんということになっていまして、その原価以上のものがここに出てきてしまったという状況なので、これは微妙な話ですが、こ

これはユーザーのお金です。そのユーザーのお金だということを踏まえた上で対応をぜひお願いしておきたいと思います。

まず、公益財団として高度化財団をつくられましたが、私は、この財団はいずれなくするために作った財団だと思っています。それはなぜかという、先ほど日産の方も言っておられましたけれども、今の剰余金は収支均衡の中で、ゼロにもっていきたいんですよ。これだけ経験を積んできたのだから、リサイクル料金はこれくらいですよ、また、中長期的にバランスさせますよという中で、だんだんこの剰余金は減ってくるはずのお金なんです。

ですから、財団はなくなっていくんです。そういう覚悟でこの財団を運営して欲しいし、そして、お預かりしたユーザーのお金なのだという前提で使って欲しいと思う次第です。

後で出てくる資料と若干金額のずれがありますので、それをチェックしておいてくれますか。拠出金の金額にちょっと違いがございますので。

それから、先ほどもちょっと話題になっていましたが、じゃあ、これの使い道ってどうなのだという話になったときに、少しチェック体制が足りないなという印象なんです。それは、基本的には我々この審議会のレベルもそのチェックの中で機能しなければいけないし、この法制度自体を担当している経産省と環境省には、もっと積極的にこの問題に関して関与して欲しいなと思っております。

これは最初の財団のほうの話ですけれども、2つ目の個別の企業のものにつきましては、非常に疑問なのが、日産の中で、最初にルールが出てくるのですが、これは自工会で作られたルールだという話なので、個別の話はどこが大もとで企画したりチェックしたりするのかという、自工会だと。そうすると、自工会がもうちょっと積極的に関与してこななければいけないのではないかなという気がしております、このルールも余りできがいいルールだとは思いません。もう少しちゃんとしたものに仕上げていてもらいたい。これにも両省が関与して欲しいなと思います。

もう1つは、日産のほうで、広告とか教育という分野でお金を取っていますよね。この分野というのは、さっきJARCのほうから話がありましたように、ユーザーとメーカーの折半で対応する使い先ということで特預金のほうでは決められているんです。ですから、さっきから申し上げているように、これはユーザーのお金だとすると、ユーザーのお金だけでこんなことをやろうとしているというのはおかしいというのが私の考え方です。

それから、スズキですが、これはスズキ財団が前面に出てくるというのもまたおかしな

話だなと思うのです。スズキという会社がちゃんとやっていってもらって、その中でなにがしか、例えば、会計処理などでスズキ財団を使われるのは構わないかもしれませんが、最初からスズキ財団に委託したようなしゃべり方をされていたので、これはユーザーのお金の使い道としてはおかしい形になるなと思っています。

全体的な流れとして、お金の出どころはどこだったのか、そのためにはどのように公明正大に使っていかなければいけないのかと。そして、最終的には、均衡の中でだんだんこういう使い方はなくなっていくのですよ、という話を理解しながら対応して行ってほしいと申し上げておきます。

長くなって、すみません。

○村上座長　ありがとうございました。

一部、コメント的なものもあったかと思いますが、まず、先ほどどおり資料の順に回らせていただいて、その後、事務局のほうにもお渡しするというところでやらせていただきたいと思います。

まず、J-FARからお答えになることはありましたか。基本的にはコメントの部分が多かったとは思っておりますが。

○川口氏　高度化財団についてですが、ほとんどはご意見だったような気がしていて、お答えする部分としましては、永田先生がおっしゃっていましたチェック体制が足りないのではないかとということで、両省にも積極的に関与するよというご意見でしたけれども、組織としましては、選考委員及び理事会で助成事業のチェックもやっていくということになっておりますが、その状況については、両省のほうにもご説明はさせていただいておりますので、そこでチェック機能も果たしていただいているのではないかと考えております。

高度化財団からお答えするのは、大体このぐらいかと思えます。

○村上座長　わかりました。

それでは、本田さん、お願いします。

○阿部氏　それでは、本田から。まず、武藤委員からのお話で、廃棄設備はあるのかということですが、嶋村さんからも説明がありましたけれども、現在、セーフティネットとしての処理というのはどんどん作っている状況です。ただ、私どもがやるのは、もう一つ違うレベルの、リサイクルということですので、2025年ぐらいにある程度配置していくということで、これから作っていくことを考えています。

細田先生へのご回答にもなるのですが、この電池の処理については、大きくはラミネート型とボックス型の2種類が自動車ではあるのですが、ラミネートに関しては、難しいというか、できません。ですが、ボックス型ではできます。

今後、自動車は、高エネルギー密度ということで、ボックス型が増えていく可能性が高いといわれています。そういうことから、本田だけではなく、いろいろな会社のボックス型に関してはできるような技術に仕上げていく予定ですので、いろいろな会社の電池を処理していきたいと考えています。

それから、社会システムということですが、自工会がつくる処理の先の一つとしてこういうものが乗ってくれば、それはいいことであって、なおかつ、地産地消といえますか、各地で処理をちゃんとできるように、本田がこの事業をやるのではなくて、地元のいろいろなリサイクル業者さんにこういう設備を入れてもらってビジネスを展開してもらおうという考え方をしていますので、社会的なシステムとして、新たなビジネスを生むような形で展開していきたいと考えております。

以上でよろしいでしょうか。

○村上座長　　続きまして、日産さん、可能な範囲でおまとめいただけますでしょうか。

○岸氏　　日産自動車にいただいた質問は、まず1つは、主に弊社が行った事業が公的なものかどうかという点だと思うのですが、正直申しまして、個社がやる限り、完全な公的な事業にはなり得ないと思います。ただ、あるルールに基づいて事業をやるべきだというのは非常に理解しておりまして、永田先生がおっしゃるとおり、今後、ルールが整備されれば、そのルールに基づいて事業をやります。

ただ、1点、申し添えておきたいのは、今回、事業の結果をとことん追求して透明性を上げています。ですから、今後、公開される成果をみていただいて、これが他社の役に立たないのかとか、日産だけのためにやっているのではないかという意見があれば真摯に受けとめますけれども、まずは我々が今後公開する、現在公開している成果をみていただいて、その内容についてコメントをいただきたいと思います。

ですから、そういう場を設定していただけるのであれば、我々は15アイテム全てを説明する準備もありますし、真摯に意見を受けとめて、今年度、来年度に向けてこの我々の事業を見直して、必要があれば、高度化財団のほうに寄附をしていくことにしたいと思っています。ですから、ぜひ我々が公開する成果をみていただいて、それが17年度にやったJ-FARの成果とどちらがいいかというような観点でぜひ意見をいただければと思

います。よろしく申し上げます。

○村上座長　それでは、スズキ様、よろしく申し上げます。

○徳田氏　永田先生からのスズキ財団が前面に出てくるのはおかしいのではないかと
うご指摘でございますが、弊社の場合、その成果であるとか、基金、お金の流れの透明性
を確保するにはまずスズキ財団というのが最も適当ではないかと考えました。

さらに、昭和55年から始めておりますので、各大学とのつながりもあって、こういうリ
サイクル高度化事業に幅広く興味をもっていただいて、基礎研究を奨励する形で進めてい
きたいと。それを高度化財団の事業にもつなげていきたいと考えておりまして、そういう
ことで考えますと、スズキ財団を使うのが最も適当ではないかと考えました。

以上です。

○村上座長　途中で自工会の関与という話がありましたけれども、もし何かあれば、嶋
村委員、お願いします。

○嶋村委員　まず、赤穂先生のほうから、リチウム電池の採算性の話のご質問がござい
ましたが、必ずしも逆有償になると決めつけているわけではございませんけれども、その
可能性も割合高いのではないかという考え方から、今回、廃掃法の広域認定の指定もとっ
て、廃棄物となった場合でもきちんと運用ができるようにということで、広域認定をいた
だいておるところでございます。

続いて、永田先生から、自工会のルールという話でございましたが、この基本ルールの
部分が自工会のルールということではございますけれども、これに加えまして、自工会の
ほうでは運用方法ということで、まさにご質問のありました公益性という部分につきまし
て、事案ごとに判断がいろいろになりますので、その部分を自工会が判断するというの
もおかしいので、そこにつきましましては、両省のほうに事前に相談に行って判断を仰いでく
ださいと。そういう運用方法で自工会の中では取り決めております。

そういう面では、自工会が個社のやる事業について判断するというのはちょっとそぐわ
ない部分もございますので、そのところを両省のほうでご相談に行って、ご判断をいた
だきたいというところで、今回決めております基本ルールにつきましても、まだどうい
うことがあるのかというところもわからなかったもので、とりあえず1.～5. という
こと
で自主的に決めてはおりますが、そもそもこの①、②、③という区分けは、ここの部分につ
きましても、メーカーのほうに、配分も含めて、これはメーカー個社ごとに収支の状況や
考え方も違いますので、中身の部分はメーカー個社に任されておるところでございま
すけ

れども、そこにつきましても、本来、両省から何かしらガイドラインのようなもの、アドバイスをいただければ対応もできるのかなとも思いますので、そのところは今後とも両省のご指導に従ってまいりたいと考えております。

以上です。

○永田座長 直接議論をするつもりはないのですが、1点だけお願いしておきたいのが、冒頭にも出てきました収支均衡の話で、これに対する考え方なり今後の対応の方向性なり、これは各メーカーごとに少し考えたものを次回あたり、この審議会にでも出して頂く。そういう流れの中で、この余剰部分の話も出てくるのだろうと思っていますので、それを一つお願いしておきたいと思います。

○嶋村委員 各社の収支に関する……。

○永田座長 いえ、あなたが答える話ではないと思っているんです。自工会の матер ではなくて、各社の話なんです。トヨタなり何なりの。だから、みんな方針が少しずつ違うんでしょう。そういう中で、剰余部分の取り扱いをどうしていくつもりなのか。収支均衡というのをどのくらいの期間で考えていくとか、そういう話も出てくるのではないかと思いますので、それをメーカーごとに示してくれませんか。

○村上座長 その辺はまたご整理いただいてということで、一旦、持ち帰りということで、よろしいでしょうか。

○永田座長 はい。

○村上座長 それでは、最後に、両事務局、両省から、何かあれば補足をお願いいたします。

○綱島自動車課課長補佐 メーカーの余剰部分のところ、各社の拠出であったりとか、各社の J—F A R 事業についていろいろと委員の方々からご意見をいただいたと思いますが、国としても、先ほど紙でお配りさせていただいた資料 6 の 21 ページですが、上下で上の部分が「(新)」、下の部分が「(旧)」となっていますけれども、前出しになってしまう形ではございますが、ここでちょっとご説明をさせていただければと思います。

この上の 1 つ目の黒丸ですが、先ほどの日産さんの資料にもございますけれども、一昨年の合同会議において、リサイクル料金の余剰部分について、基本的には、①中長期的な収支均衡を目指して管理するというを基本としつつ、②高度化に資する公的な事業の実施、そして、③リサイクルの高度化に資する公的な事業を行う外部基金を設置して、これに拠出。このように整理をさせていただいたところでございます。

取組み状況の1つ目の黒丸でございますが、②については、本日、3社の皆様からご説明をいただいたところでございます。③については、J—F A Rから立ち上がって事業を実施したということをご説明いただいたところでございます。

ただ、委員の方々がおっしゃるとおり、ユーザーから預託された公益性の高い資金を原資とすることに留意ということは、皆さんもしっかりと認識をしながら真摯に取り組んでいるところではあると思いますが、今日、こうしていろいろな委員の方々からご意見もいただきましたので、そういったことも参考にしながら、取組状況の3つ目の黒丸でございますけれども、今後、余剰部分による事業の実施状況を踏まえて、さらなる公的性確保の観点から、関係者ととも、②の運用のあり方、自社事業の運用のあり方について検討を行うとともに、③の高度化財団の機能強化についても、国として関係者と意見交換や情報共有を行うことで、関係者による検討を促していきたいと国としては考えております。

○村上座長　ありがとうございます。

環境省側は何かございますか。

○佐川リサイクル推進室室長補佐　災害の関係でご指摘、ご意見をいただきました。

まず、土砂が混じった自動車の処理ということで、災害廃棄物に当たるものについては、土砂が混じった災害廃棄物として処理することができるわけですが、災害廃棄物に当たらないような被災自動車について、自動車リサイクル法の費用が充てられないところがございます。

ご指摘、ご意見をいただいている、確かに今回の広島の実害は、土砂の性質的に非常に固まりやすいとか、そういうところは我々も勉強をしながら、ご意見をいただきながら、今後に向けてどうしていくかは引き続き考えていきたいと思っております。

○村上座長　ありがとうございます。

それでは、まだまだご意見はあるかと思いますが、すみません、次の議事に進めさせていただきます。

大変申し訳ございませんが、最低10分程度延長させていただきたいと思っておりますので、ご了承いただければ幸いです。

それでは、これでようやく第2部なのですが、議題3の自動車リサイクル制度をめぐる各種取組状況についてという部分と、その次の議題までまとめまして、資料6、資料7に

基づきまして事務局からご説明をいただいて、まとめてご質問をいただきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

○綱島自動車課課長補佐　それでは、資料6に基づきまして、自動車リサイクル制度をめぐる各種取組状況についてご説明をいたします。

まず、1ページ、目次でございます。3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をさせていただきます。

最初に、1.3Rの推進・質の向上のパートでございます。

4ページ目をお願いいたします。こちらは、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。

取組み内容の2つ目の丸でございますが、平成30年8月9日には第3回の意見交換会を開催いたしまして、こちらは社会的意義の観点も踏まえて、要望を再整理した結果を踏まえて、意見交換が行われたという状況でございます。引き続き、意見交換を実施していただければと考えてございます。

次に、5ページ、インセンティブ制度の実施に向けた取組状況についてでございます。こちらは昨年の合同会議でご説明をし、制度骨子がとりまとまったものでございます。

次の6ページですが、制度の実施に向けて、使用済自動車由来の再生プラスチックの利用に関し、まずは品質やコストなどの面について、自動車リサイクル高度化財団や個社による実証事業を実施中であるということをご紹介しております。

次の7ページでございます。制度のスケジュール表を載せておりますが、そうした現在のステータスについて赤枠の囲みで示してございます。今後も引き続き、こうした実証事業を継続していくということでございます。

8ページでございます。2017年のPOPs条約のCOP8において、難燃剤などに使用されるDeca-BDEやSCCPが附属書Aに追加され、こうした物質の製造、使用、輸出入の禁止が決定されたところである旨、ご紹介をさせていただいております。

こうした動きも踏まえて、9ページでございますが、環境省のほうでも、POPsの適正処理と自動車リサイクルの両立を図るために、検討会を設置して議論をしたりですとか、実証事業の取組みを実施しております。

10ページでございます。国だけではなく、製造業者、関係事業者等におかれましても、POPsの対応についてさまざまな取組みを行っていただいているご紹介でございます。

11ページでございます。自動車リサイクル制度全体の評価に向けた指標・目標等の検討

ということで、昨年度、破碎業の実態把握として、破碎工程のプロセス調査、入出荷調査、A S Rのサンプリング調査を実施しました。

そして、その調査結果に基づいて、昨年度、2回、破碎業者における自動車リサイクルの推進・質の向上に係る検討会を開催し、検討を行ってございます。

12ページ、実態把握調査の内容でございます。10の破碎業者に現地調査を実施し、そのうち6事業者についてはA S Rの組成分析も実施をしております。調査結果を表にまとめてございますが、この結果からは、大規模事業者やE L V取り扱い割合が高い事業者、高度選別を導入している事業者においては、資源回収総重量比率が高く、A S R中の金属比率が低い傾向にあるという点、そして、回収する非鉄系産物は事業者によって異なる点などが示唆されてございます。

13ページでございます。こうした結果も踏まえて、検討会においてリサイクルの質の向上に向けた方向性の検討を実施したところでございます。引き続き検討を行っていくとともに、今後は、破碎段階だけではなく、解体段階も含めた実態把握と質の向上が重要だと考えてございます。

14ページでございます。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。E L V機構がリサイクル部品のラベリング規格に関して、T Sという標準仕様書の原案をとりまとめた旨、昨年もご紹介をさせていただきましたが、今年になって、日本工業標準調査会の委員会です承されまして、ウェブサイトでも公開をされております。

今後は、E L V機構が主体となり、J I S化に向けた取組みや対象部品の拡大に向けた検討を行う予定でございます。

次に、2.より安定的かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展のパートでございます。

16ページをお願いいたします。こちらは、昨年もご説明をさせていただきましたが、各関係主体の情報発信の取組状況をまとめてございます。引き続き、関係主体においてさまざまな情報発信の取組みがなされているところでございます。

17ページでございます。不法投棄、不適正保管について、取組み内容の3つ目の丸でございますが、事案を選定して、自治体のニーズに合わせた支援をモデル的に実施する予定でございます。また、その後、このモデル事業の結果を踏まえて、ほかの事案への適用も検討したいと考えてございます。

18ページ、エアバッグ類・フロン類の適正処理の徹底についてでございます。取組状況

の1つ目の丸にございますとおり、自治体による監督指導の環境づくりということで、昨年度、全国8ブロックで自治体担当者向けの基礎研修を実施しました。そのほかにもさまざまな取組みが行われているところでございます。

19ページでございます。これまで、J A R CにおいてP D C Aサイクルの強化に向けた取組みがさまざま行われてきたところでございます。今後も適切なフォローアップの実施によって、運営のより一層の改善に努めていくということでございます。

20ページでございます。特預金においては、現在、J A R Cにおいて発生要因別の分析が行われているところでございます。さらには、特預金の使途の一つとして、昨年の合同会議においてインセンティブ制度の骨子が決定したわけでございますが、新たな使途の検討についても、J A R Cのほうで検討を行うこととしたいと存じます。

21ページでございますが、こちらは先ほど前出しでご説明をさせていただきましたので、割愛をさせていただければと思います。

22ページは、昨年度の各社における収支や高度化財団への拠出額といった、余剰部分の状況について表を載せてございます。各社とも、先ほどの①～③の整理に基づいて運用していただいているところでございます。

23ページでございます。昨年12月以降、中国やタイといったアジア諸国において、廃棄物の輸入規制が検討開始されているところでございます。

こうした状況を受けて、24ページでございますが、国内循環を強化して、A S Rの再資源化の体制を確保するための国の取組みを紹介しております。

25ページでございます。先日の西日本豪雨における国や関係者の方々の取組みについて紹介してございます。国からは、自治体への事務連絡等、また、事業者の登録有効期間等の延長に関する特例の告示を発出しております。また、E L V機構、J A R C等々におかれても、各種支援を実施していただいているところでございます。

最後に、3.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。

27ページでございます。次世代自動車について書いております。環境省において、リチウムイオン電池、C F R P等々を対象として実証事業を実施しております。

昨年度の実証事業を27ページに、今年度の実証事業を28ページに記載をしております。

最後に、29ページでございますが、国際協力及び関連事業者の海外進出の関係で、経済産業省においてF S調査を東南アジアにおいて行っているところでございます。今年度については、インドネシアにおいて行う予定となっております。

駆け足ではございますが、資料6の説明は以上になります。

○佐川リサイクル推進室室長補佐　　続きまして、資料7についてご説明差し上げます。
自動車リサイクル法の施行状況ということで、まず、2ページ目をお願いいたします。
ここでは資料全体の概要が載っております。

(1)、①使用済自動車の引き取り台数につきましては、平成29年には330万台でございまして、微増でございました。

②3品目の引き取り状況につきましては、フロンが297万件、エアバッグ類が264万件、ASRが298万件でございました。

③再資源化状況でございますが、シュレッダーダスト、エアバッグ類がそれぞれ98～99%、94%ということで、いずれも法令に定められた目標を達成しております。

(2)事業者の登録・許可状況でございますが、業者は全体的に減少傾向でございまして、合計4万6,000事業者でございます。

(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りました、合計で521万台、約536億円の預託が昨年度は実施されました。

②預託金の残高は8,585億円でございました。

③輸出返還の状況でございますが、144万台、180億円の返還実績でございました。

(4)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全国の不法投棄・不適正保管車両は5,199台、前年度比366台増加となりました。100台以上の大規模案件につきましても、11件、1,718台でございました。

②離島対策の実績でございますが、29年度は82市町村で2万3,599台、30年度は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。

3ページでございます。これ以降のページにつきましては、それぞれの項目についてより詳細になっておりました、かいつまんでご説明させていただきます。

3ページ、③中古車販売台数につきましては、29年度694万台で、昨年度比微増でございます。

④オークション流通台数は、29年度752万台で、こちらも微増でございます。

⑤中古自動車の輸出状況でございますが、昨年度は163万台で、増加でございました。

5ページでございます。自動車メーカーのリサイクル率でございます。シュレッダーダストは若干上昇、エアバッグ類は横ばいでございました。

7ページでございます。(エ)自動車由来の最終処分量ですが、一番左側の列の③埋め立

てについては、昨年度もゼロとなりました。

⑤1台当たりの最終処分量は少し減りまして、昨年度は約3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。解体工程からのガラ輸出は一部増加をしておりますが、それ以外は減少となっております。

9ページでございます。①自治体からの行政処分等の状況でございますが、関連事業者というところで、指導・助言は同水準となっております。

②平成29年度の停止・取り消し処分の事例でございますが、6件でございました。

12ページでございます。リサイクル料金の払い渡し状況でございます。平成29年度合計が約1,200万件でございまして、合計の料金が363億円でございます。

14ページでございます。特預金の発生状況でございます。平成29年度をみていただきますと、15億3,600万円でございます。

⑤特預金の出えん状況でございまして、資金管理業務といたしまして、支援事業は昨年度4.5億円の出えんを行いました。

15ページでございます。①リサイクルシステムの稼働状況でございまして、平成29年度の安定稼働率は99.9%と、安定的に稼働をしております。

②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増加に転じている状況でございます。

18ページでございます。①不法投棄・不適正保管の状況でございますが、全国で5,199台でございまして、昨年度から約370台増加となりました。こちらは施行後初めて、単年度で増加に転じたということになります。

②大規模案件の推移でございます。100台以上のものですが、1件減少いたしまして、新規発生が4件でございました。

19ページでございます。大規模案件の状況でございますが、現在、11件ございまして、前のページで申し上げました新規発生4件のうち、アスタリスクをつけておりますけれども、こちらについては、北海道、山梨、徳島、沖縄、それぞれ1件ずつとなっております。

ちなみに、沖縄県の事例につきましては、先ほどJARCから説明がありました支援事業の一環で、現地に立ち入って、それで発見されたということでございます。

④不法投棄等対策の概要でございますが、行政代執行による補填でございまして、過去3件ということで、変更はございません。

最後に、20ページでございますが、先ほど説明申し上げました82市町村に対して、29年度は海上輸送費用を支援したということでございます。

駆け足でございますが、資料の説明は以上になります。

○村上座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの資料6、資料7に関する説明につきまして、ご意見、ご質問のある方はネームプレートをお立ていただきますようお願いいたします。

では、酒井委員、お願いします。

○酒井（康）委員 ありがとうございます。資料6に主に関係しているところで、質問というよりも、意見でございます。

まず、2.のより安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展というところに関係することだと思っておりますが、今の自り法がスタートしてもう13年で、間もなく15年目の改正時期を迎えるわけで、そこに当たって、今までのすごく緻密な車の処理状況を追いかけていくというやり方に関して、これだけ実績を積んできたので、見直してもいい時期に来ているのではないかと感じています。

具体的には、今、新車から15年たって車がほぼ廃車されるので、15年前に預かったお金を15年後に使っていくというやり方を根本のところから考え直して、例えば、今年納められたリサイクル料金が翌年にリサイクルされる車に充当されるような方式でしょうか、そういった方式をこの15年目の機会に考えられないかどうか。

もともと議論がそこにあってこうなったのだということも聞いておりますが、社会的な負荷とか、そういう全体的なものを考えると、考えていい時期なのではないかなと思っております。

それから、それに関連してですが、今は、自動車の登録のシステムとリサイクルのシステムが、陸運局のシステムとリサイクルのシステムが別々にあるわけですが、これが一気通貫でできるようなシステムができないかどうか、するべきではないかと。これが2つ目です。

もう1つは、これは先ほど鉄りの乗田さんがおっしゃったことに関係しますが、アジアの資源といいます、ごみ問題に絡んで、今、産業廃棄物としてASRが処理されているわけですが、これを一般廃棄物と一緒に、合わせ産廃というようなことも概念としてはあるのだということも聞きましたので、日本国内にある一般廃棄物の処理施設もフルに活用して処理を進めていく。これは緊急避難的な話なのかもしれませんが、そういう方

法がとれないかどうか。これについてもぜひご検討いただきたいと思います。

以上です。

○村上座長 ありがとうございます。

それでは、大塚委員、お願いします。

○大塚委員 資料7の18ページで、不法投棄・不適正保管に関して、それほどの数ではないかもしれませんが、増えてしまったということは、ちょっと気にしなければいけないところかなと思います。

先ほど、廃タイヤについても似たような問題があったわけですが、環境省やJARCさんにおかれて、どうして不法投棄や不適正保管の数が減らないのかというあたりについて、支援なども含めて実態把握をぜひ進めていただきたいと思いますので、ぜひよろしく願いいたします。それについて、何かコメントをいただければありがたいと思います。

○村上座長 ありがとうございます。

それでは、大石委員、お願いします。

○大石委員 ありがとうございます。まず、資料6ですが、先ほどからもお話がありました23ページのASRの再資源化をめぐる状況ということで、これは自動車だけに限らず、いろいろなものが今まで中国や東南アジアに出されていたものが出なくなって、国内で大変だという話はよく聞くのですが、本来であれば国内できちんと循環して処分すべきものを、これまでは海外に頼ってきたというものもあるわけで、難しいのはわかっていますけれども、この機会に、国内での再資源化というのをきちんに行える状況を今だからこそつくれる機会になるのではないかなということが一つです。

それから、車全体として、これだけ電動化が進んでいきますと、法律を超えてしまいますけれども、家電リサイクルと自動車リサイクルというのがそのうちかなり重なる部分も出てくるのではないかと思います。そういう意味で、電池のこともそうですけれども、ここで議論することではないかもしれませんが、そういう大きな目でみていくことも必要かなと思いました。

以上です。

○村上座長 ありがとうございました。

それでは、最後に、井村委員、お願いします。

○井村委員 法制度につきまして、2点、ご要望がございます。

1点目が、フロン回収とエアバッグの回収についてでございます。ご存じのように、事

故などによりまして、フロンやエアバッグが破裂して作動してしまったというものにつきましては、解体をするときに、そういうものがなかったとして扱われるわけですが、そういう制度を悪用して、最初からついていないという報告をして、実際にはフロンを大気放出したりとか、エアバッグを取り外してインターネット・オークションなどで販売したりとか、そういった事例があるとお聞きをしています。

こういったことがありますので、例えば、自動車の車両番号とエアバッグの製造番号をひもづけして管理をするとか、作動済みのエアバッグについても回収制度を設けるとか、そういった制度改正が必要かなと感じます。

もう1点は、一時抹消登録をされた車についてでございます。過去に経産省でも調査をされたことがあると思うのですが、一時抹消登録をされた車がきちっと中古車として適正管理をされていればいいのですけれども、実態として、無許可業者によって解体処理をされたりとか、中古車と称して使用済自動車のような形で不適正な保管を続けているという実態もございますので、例えば、一定期間、一時抹消のままで継続しているものについては、確認や報告を求めるような制度改正があればいいのかなと感じます。

以上でございます。

○村上座長　ありがとうございます。ほかにもあるかもしれませんが、すみません、ここで切らせていただきます。

概ねはご意見だったかと思いますが、事務局から回答するものがあればお願いします。

○綱島自動車課課長補佐　経済産業省です。まず、酒井委員からいただいたと思いますが、自り法ができて10数年たって、その間に自動車も大きく変わっていく潮流にある中で、取り扱う部品や素材も変わっていくとか、そういった変化にも的確に対応できるようにということで、そういった観点から自動車リサイクル制度をチェックしていくことが必要だと思います。それは関係者の皆様と一層のコミュニケーションを図っていくことが大事だと思いますので、国としても積極的に意見交換、情報共有させていただければと思っております。

それから、大石委員から、これもご意見だと思いますが、2つ目に、バッテリーなども含めてですけれども、いろいろなところとの横連携の話だと思いますが、非常に重要なご指摘だと思いますので、省内関係課とも連携をしてきたいと思っております。

○村上座長　では、環境省、何かありますか。

○佐川リサイクル推進室室長補佐　まず、酒井委員からご指摘いただきましたASRの

関係ですが、環境省のほうでプラスチックのリサイクルに関する補助事業ということでさせていただいています。今年度は15億円の事業ですけれども、来年度は45億円で概算要求をしておりまして、問題意識をもっておりまして、国内資源循環ということで体制を強化していきたいと考えているところでございます。

2点目に、大塚委員からご指摘いただきました不法投棄対策という点であります。これはモデル事業を活用して、都道府県等の実態をしっかりと把握して行って、JARCも既に協力をいただいておりますけれども、連携をして実態把握に努めて、何が課題になっているかをしっかりと見極めていきたと考えてございます。

○村上座長　それでは、最後になりますが、議題5のその他でございます。事務局のほうからの連絡事項をよろしく申し上げます。

○綱島自動車課課長補佐　本日は、さまざまな観点からご意見、ご指摘を賜り、ありがとうございました。自り法は施行されてから13年半が経過しておりますが、来年開催する今回の合同会議は節目の15年を迎える前段階に当たります。施行10年の時点では、平成27年9月に報告書も頂戴したところでございまして、今回は、これまでの制度の運用状況ですとか、その後の制度のあり方なども含めて、改めてご議論頂く必要も出てくることになるかと存じます。

そういった点も踏まえて、事務局においても、来年度の合同会議の具体的なスケジュールを検討していくこととしておりますので、あらかじめお含み置きいただけますと幸いです。

○村上座長　それでは、そのまま事務局のほうから議事録等の取り扱いについて、よろしく願いいたします。

○綱島自動車課課長補佐　本日の資料につきましては、既にウェブサイトにて公開を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、各委員の皆様へ配布をいたしまして、ご確認をいただいた上で、同じくウェブサイトに公開をすることにしたいと思います。

それでは、最後に、事務局を代表しまして、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松澤より、一言ずつご挨拶を申し上げます。

○河野自動車課長　座って失礼いたします。お時間が超過しておりますので、手短にお話しさせていただきます。経産省の自動車課長の河野でございます。

本日は、かなり長時間にわたりご意見・ご指摘をいただきまして、大変ありがとうございます。

います。今日は、さまざまな自主的取組ということで、例えば、余剰金の話ですとか、特
預金の活用の仕方についてのお話を頂くとともに、委員の皆様方からのご指摘を多々いた
だいたと認識をしております。それから、最後に説明しました自動車のリサイクル制度を
めぐる取組みについても、さまざまなお意見を頂戴いたしました。

今後、こうした取組みをご指摘を踏まえながらどのようにしていくのか、事務局のほう
でもしっかりと頭の体操をして、良い制度にしていくということに知恵を絞っていきたい
と思っておりますので、引き続きご指導をいただければありがたいと思っております。

本日は、長時間にわたりまして、暑い中、足元の悪い中をお集まりいただき、ご議論い
ただきまして、感謝を申し上げたいと思います。ありがとうございました。

○松澤大臣官房審議官 環境省の審議官の松澤でございます。各社の皆様、業界団体の
皆様、財団の皆様、今日はまことにご説明をありがとうございました。また、委員の皆様
も活発なご議論をありがとうございました。

今後とも、両省でよく相談をしながら、国際的な資源循環の動向変化に対応した国内体
制の強化ですとか、次世代自動車等のリサイクルへの準備、不法投棄について残されてい
る案件へのしっかりした対応、さらに、リサイクル料金の余剰部分への対応について、収
支均衡を基本とした対応、両省で必要な役割を発揮しながら、ステークホルダーの皆様と
十分なコミュニケーションをとって、より質の高い資源循環、自動車リサイクルづくりを
さらに目指してまいりたいと思っておりますので、引き続きご指導をよろしくお願いいたします。

本日は、どうもありがとうございました。

○村上座長 ありがとうございました。

それでは、時間を延長しましたことをおわび申し上げます。これで本日の会議を終了さ
せていただきたいと思います。

長時間にわたり、活発なご議論を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 自動車リサイクル担当

電話：03-3501-1637

FAX:03-3501-6691