

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 48 回合同会議

日時

令和 2 年 8 月 19 日（水）14:00～16:00

場所

Web 会議

議題：

1. 自動車リサイクル制度の評価・検討について
2. その他

議事録

○三牧自動車課課長補佐 経済産業省側事務局の製造産業局自動車課の三牧でございます。

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 48 回合同会議を開催いたします。

本来、3 月 10 日に予定していたところでしたが、新型コロナウイルス感染拡大防止のために延期とさせていただいておりましたけれども、本日はウェブ開催ということで、委員の皆様のご協力により、無事に開催できたことを感謝申し上げます。進行に関しましてはオンラインということで、今回初めてになりますので、至らない点もあろうかと思いますが、できる限り円滑な運営を心がけたいと思っておりますので、御協力賜れば幸いです。

開催に当たりまして、事務的な事項を御案内、御報告申し上げます。本合同会議は、両審議会を合わせまして 27 名の委員で構成されております。本日は、現時点で 22 名の委員にオンラインにて御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WGにつ

きましては、15名の委員に御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御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、委員の構成変更及び出席について報告いたします。まず、産業構造審議会におきましては、NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長の鬼沢委員に替わりまして一般財団法人消費科学センター企画運営委員の井岡委員が、日本自動車輸入組合副理事長兼専務理事の小林委員に替わりまして入野委員が、全国軽自動車協会連合会専務理事の徳永委員に替わりまして上岡委員が、日本自動車連盟専務理事・久米委員に替わりまして島委員が、読売新聞論説委員の吉田委員に替わりまして山田委員がそれぞれ着任されております。

それから、本日御欠席の連絡をいただいておりますが、日本自動車工業会環境委員会委員長の寺師委員に替わりまして奥地委員が着任されております。また、松八重委員におかれましては、15時過ぎ頃に御退席となっております。

○鳥居リサイクル推進室室長補佐　　続いて、環境省事務局の環境再生・資源循環局総務課リサイクル推進室の鳥居でございます。佐川の後任でまいりました。よろしく御報告いたします。私から中央環境審議会委員の構成変更及び出欠について報告をいたします。

前回、中央環境審議会の専門委員会の永田座長が委員を御退任されたことに伴い、新たに酒井委員に座長として御就任いただいております。また、永田委員に替わりまして新たに織委員が、三重県環境生活部廃棄物対策局廃棄物・リサイクル課長・有富委員に替わりまして尾邊委員が着任されております。

細田委員、井上委員におかれましては、御欠席の連絡をいただいております。また、大塚委員は遅れての御出席とのことで意見書が提出されております。資料とともにホームページに掲載しておりますので、御連絡いたします。

続いて、事務局側にも変更がございましたので御紹介をいたします。環境省側より申し上げます。環境再生・資源循環局次長の松澤、同局総務課長の中尾、同局廃棄物規制課長の神谷及び同局の総務課リサイクル推進室の福井が着任し、本日出席をしております。

○三牧自動車課課長補佐　　続きまして、経済産業省側の変更でございます。製造産業局自動車課長の吉村、同じく自動車課課長補佐の小西が着任しており、本日出席しております。

それでは、事務局を代表いたしまして、経済産業省製造産業局自動車課長の吉村より一

言御挨拶を申し上げます。

○吉村自動車課長 経済産業省自動車課長の吉村でございます。本年6月23日付で前課長の河野に替わりまして自動車課長を拝命いたしました。委員の皆様方、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。また、本日はコロナの関係でこうしたSkypeという形になりましたけれども、お集まりいただきまして、本当にありがとうございます。事務局を代表いたしまして感謝申し上げます。

さて、今年の1月で自動車リサイクル法は施行から15年を迎えることができました。この15年の間、引き取ったELVの台数は5,000万台、これまでに預託されたリサイクル料金の総額も1兆5,000億ということでありまして、またASRも850万トンについて適切に処理ができたということでございます。これだけ大規模な仕組みをこれまで円滑に運用できているということは、ひとえに関係事業者、団体の皆様、また御指導いただきまいました委員の皆様方のおかげであると考えておりまして、この場をお借りしまして改めて御礼を申し上げたいと思います。

新型コロナの影響は、本当に車社会にも大きな影響を与えているかと思ひます。車はシェアリングみたいなものもなかなか難くなる一方で、パーソナルな移動空間を提供する乗用車については、新しい価値が見いだされている傾向も一部に見られているように思ひます。また、CASEですとかMaasと言われているような大きな社会構造の変化は、むしろコロナの中で加速されていると思ひておりまして、自動車業界全体としてはコロナの逆風の中で非常に厳しい状態にございますけれども、一方で新しい社会変革の動きは待ったなしで迫ってくるということだと思ひております。

そういう中で自動車リサイクル制度もこれまでと同様きちんと機能し、使用済自動車が適切に処理される必要があることは変わらないわけでございますけれども、それに加えて、世界的な目標となっているSDGs達成の動きですとか、電気自動車、電動自動車をはじめとする次世代自動車への転換、また様々な環境変化に併せて自動車リサイクルについても、恐らく新しい方向性を議論、検討すべき点というのは少なくないのだろうと事務局は考えてございます。

今日から少し長いプロセスになりますけれども、法制度15年目の議論を交わしていただきまして、改めて制度の在り方について見つめ直していただきまして、改める点は改めて、よい自動車リサイクル制度をつくり上げていきたいと考えてございますので、ぜひ委員の皆様方には様々なお立場から忌憚のない御意見を賜ればと考えております。どうぞ

よろしくお願ひ申し上げます。本日はありがとうございます。

○三牧自動車課課長補佐　引き続き、配付資料の確認をいたします。配付資料につきましては、事前に御案内をさせていただいた経済産業省、環境省のホームページにて掲載させていただいております、回線の関係上、この Skype 会議の画面上には表示いたしません、委員の皆様にはそちらから御確認いただければ幸いです。資料は、資料 1 から資料 8 となっております、参考資料が 1 から 19 までございます。資料が大変多くなっております恐縮に存じます。

また、本日は Skype での審議会ということでございまして、基本的には発言をされる場合を除きマイクをミュートにさせていただき、ビデオもオフにさせていただければと思います。御協力のほどよろしくお願ひいたします。

なお、本審議会は、事前に傍聴の御希望をいただいた方には YouTube により同時公開とさせていただきます。

それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。これ以降の議事進行については、村上座長にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○村上座長　それでは、産業構造審議会側の座長でございます村上でございます。よろしくお願ひいたします。今、事務局からありましたとおり、今回から 15 年見直しということで、またこういう状況の中なので、しばらくオンライン会議が続くのかなと思っておりますが、ぜひ皆さん御協力のほどよろしくお願ひいたします。

それでは、早速議題に入らせていただければと思います。

本日の議題ですが、資料 1 を御覧いただきますと議事次第がございますが、議事次第のとおりでして、議題としては 1 つ。自動車リサイクル制度の評価・検討についてとなっております。前回の見直しが平成 27 年 9 月に取りまとめられましたもので、その報告書の中で 5 年後をめどに評価・検討を行うことが適当であると結論づけられておりました。半年ほど押してしまいましたが、それに応える形で本日から開始するというところで、今日はその資料の御説明をお願いし、認識を共通にして議論を始めようというところであると思っております。

議題としては 1 つなのですが、今日の進行上、セクションを 2 つに分けてございまして、まず資料 3 から資料 5 までを一旦御説明いただいて、基本的には現状認識ということで、その後で改めて簡単に事実確認等の御質問の時間を一度設けさせていただきたいと思っております。ただ、本日の本題は、基本的には後半部分になるかと思っておりますので、真ん中の質疑の

ところは比較的簡単に進めさせていただきたいと思います。御了解いただければと思います。

それでは、事務局から資料3から5までの御説明をお願いいたします。

○鳥居リサイクル推進室室長補佐　それでは、資料3を御覧ください。自動車リサイクル制度の評価・検討についてでございます。

先ほど村上座長からも御紹介いただいたとおりですけれども、自動車リサイクル法については、平成27年9月の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おいて、今回の検討から5年以内をめどに改めて制度の在り方について検討を行うことが適当とされていることから、自動車リサイクル法の施行状況や課題について検討を進めてまいりたいと考えております。

1. 検討のスケジュールにつきまして、本日、自動車リサイクル制度の評価・検討のキックオフとして、自動車リサイクル制度の執行状況、前回報告書のフォローアップ状況、自動車リサイクル制度の評価・検討における主な論点について御議論いただきたいと思いますと考えております。その後、9月以降に義務者、関連事業者等へのヒアリング、10月以降に論点整理、方向性についての検討、報告書の取りまとめを行いたいと考えております。

続きまして、2. 検討の観点についてでございます。前回の検討においては、自動車リサイクル制度のあるべき姿の実現に向けて、関係者が行うべき取組について議論、提言をいただいております。今回の検討においては、自動車リサイクル制度に対する毎年度の評価等を踏まえつつ、引き続き自動車リサイクル制度のさらなる発展に向けて、以下の観点を中心にヒアリング及び検討を行いたいと考えております。

①自動車リサイクル制度の安定化・効率化、②3Rの推進・質の向上、③変化への対応と発展的要素ということで、こちらの詳細は資料7で御説明させていただきます。

続いて、ヒアリング対象ですが、自動車製造業者等、解体業者、破碎業者、引取業者等の関連事業者、指定法人、自治体、消費者団体を考えておりまして、こちらについての詳細は資料8で御説明させていただきます。

それでは、続いて資料4を御覧ください。自動車リサイクルの現状についてでございます。

おめくりいただきまして1ページ目、1. 自動車リサイクルを取り巻く環境、2. 自動車リサイクル制度の状況、3. 自動車リサイクル関連取組の状況の3つのテーマで御説明させていただきます。

おめくりいただきまして2ページ目、自動車保有台数の変化でございます。こちらにつきましては、平成22年度以降増加傾向でして、昨年度は7,815万台となっております。

おめくりいただきまして3ページ目、自動車販売台数につきましては、新車は近年500万台程度、中古は700万台程度、輸入車は35万台程度で推移してございます。

おめくりいただきまして4ページ目、使用済自動車の発生台数でございます。こちらにつきましては、法制定前には400万台程度と想定していたところですが、平成23年度に東日本大震災の影響で一部落ち込んだこともございましたが、昨年度については336万台ということでございます。

おめくりいただきまして5ページ目、中古車の輸出台数でございます。こちらにつきましては、平成20年、21年頃にリーマンショックの影響で一時減少しましたが、その後回復しまして、近年は160万台程度ということでございます。

おめくりいただきまして6ページ目、自動車の長期使用の状況でございます。こちらにつきましては、自動車の長寿命化の影響などによりまして毎年伸びておりまして、昨年度は15.6年となっております。

おめくりいただきまして7ページ目、不適正保管・不法投棄の状況でございます。法施行後、引取業者への適切な引渡しが進み、大幅に減少しておりまして、昨年度の新規発生台数は487台、残存台数は4,858台となっております。

おめくりいただきまして8ページ目、離島における不適正保管・不法投棄の状況でございます。法制定時においては、離島における不適正保管・不法投棄について大きな問題となっておりましたが、こちらについても大幅に減少しまして、昨年度の新規発生台数は67台、残存台数は228台となっております。

おめくりいただきまして9ページ目、鉄スクラップの市況でございます。こちらにつきましては、平成20年のリーマンショックの影響により一時は1万円台前半まで下落しましたが、現在は2万円台前半となっております。

昨年度までの状況については以上となりますけれども、直近の新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた状況につきましては、後ほど資料5で御説明させていただきます。

おめくりいただきまして10ページ目、自動車リサイクル制度の状況でございます。

おめくりいただきまして11ページ目、使用済自動車の流れでございます。使用済自動車につきましては、こちらの図にございますように、所有者から引取業者等を経由して自動車製造業者等に流れている状況でございます。

おめくりいただきまして 12 ページ目、登録・許可の状況でございます。自動車リサイクル法では、引取業、フロン類回収業は自治体への登録、解体業、破碎業は許可が必要となっております。これらの業者につきましては、全体的に減少傾向となっております。

おめくりいただきまして 13 ページ目、自治体の行政処分の状況でございます。関係事業者の登録・許可等の事務につきましては、都道府県、保健所設置市が実施しております。不適正な処理等に対しては、法に基づく行政処分等により対応されておまして、こちらについては平成 21 年度以降減少傾向となっております。

おめくりいただきまして、14 ページ目からが A S R についてでございます。A S R の発生量につきましては、近年 56～57 万トン程度となっております、1 台当たりの A S R につきましては、約 184 キログラムと横ばいで推移しております。

おめくりいただきまして 15 ページ目、A S R のリサイクル率についてでございます。A S R のリサイクルとしてはマテリアルリサイクルとサーマルリサイクル（熱回収）が行われております。A S R のリサイクル率は年々上昇していたところでございますが、平成 29 年度に 98% を超えた後、30 年度から減少し、昨年度は T H が 95.8%、A R T が 96.2% となっております。こちらについては昨年の審議会で御説明したとおり、中国の輸入規制、あとは再資源化施設の事故などが影響しているということでございます。

おめくりいただきまして 16 ページ目、A S R の再資源化の状況でございます。A S R の組成につきましては、プラスチックや繊維類が多いという状況でございます、近年は大きな変動はございません。

おめくりいただきまして 17 ページ目、A S R の再資源化の状況でございます。こちらにつきましては製錬やセメント等の用途で実施されております。

おめくりいただきまして 18 ページ目、A S R の再資源化の状況についてでございます。A S R の再資源化の内訳は、マテリアルリサイクルが 28.1%、熱回収が 68.1% となっております。左が前回の報告書のときのデータになりますけれども、こちらに比べてセメント類が増えている状況でございます。

おめくりいただきまして 19 ページ目、A S R の最終処分状況でございます。法施行後、最終的に埋立処分される量が大幅に減少していったところではございますが、平成 30 年から上昇しており、昨年度については 2 万 1,305 トンとなっております。また、平成 26 年度以降、焼却施設、埋立施設に直接投入される A S R はゼロという状況が続いておりましたが、平成 30 年度以降 5 年ぶりに発生しております。

おめくりいただきまして 20 ページ目、認定全部利用の活用状況でございます。解体業者においては、解体自動車を解体自動車全部利用者、主に電炉などに引き渡すことが認められております。こちらの認定全部利用につきましては、現在3万トン台を推移している状況でございます。

おめくりいただきまして 21 ページ目、フロン類の回収についてでございます。フロン類につきましては、安定的に回収されている状況でして、昨年度は690トン回収されております。

おめくりいただきまして 22 ページ目、フロン類の回収台数とCO₂削減効果でございます。こちらにつきましては、左のグラフでございますように、温室効果の高いCFCからHFCへの代替が進んだことにより、CO₂の削減効果は減少傾向となっております。また、右のグラフでございますように、1台当たりのフロン類の回収量は減少傾向ということでございます。これは軽自動車が増えたことや車齢が伸びたことなどが原因と考えております。

続きまして 23 ページ目、エアバッグ類についてでございます。こちらにつきましては、エアバッグ類の装備されている使用済自動車が増えていること、1台当たりのエアバッグ類の数が増えていることなどにより、年々増加傾向となっております。

おめくりいただきまして、24 ページ目から料金関係でございます。まず、リサイクルシステム運用に係る費用でございます。リサイクル料金につきましては、特定再資源化等物品の処理費用以外に情報管理料金、資金管理料金が含まれております。また、審議会での整理により、自動車製造業者等においても情報管理業務、資金管理業務に係る費用の一部を負担いただいております。

おめくりいただきまして 25 ページ目、リサイクル料金の預託の状況でございます。リサイクル料金につきましては、新車購入時などに預託されることとなっております。車両の総数に対する預託の割合は90%を超えている状況でございます。

おめくりいただきまして 26 ページ目、自動車製造業者等におけるリサイクル料金の収支の状況でございます。リサイクル料金は、車種ごとに処分時に係る費用を推定して設定されております。施行当初は赤字傾向でしたが、21年度以降は合計としては収支が黒字という状況となっております。この要因としては、想定以上に預託金の利息が発生したこと、メーカー側のコスト削減努力により処理費用が低減したことなどが挙げられます。

おめくりいただきまして 27 ページ目でございます。リサイクル料金の収支につしまし

ては、中長期的に均衡させることが必要ということで、リサイクル料金の値下げを行っております。国内メーカーの全販売車種のうち9割の車種については値下げが行われている状況でございます。

おめくりいただきまして 28 ページ目、リサイクル料金の推移でございます。こちらにつきまして、1台当たりの預託金については制度創設当初から減少傾向となっております。内訳については、ASRの再資源化というところが主となっている状況でございます。

おめくりいただきまして 29 ページ目、資金管理料金・情報管理料金の収支でございます。こちらにつきましても累計としては黒字という状況となっております。逐次、料金の見直しが行われている状況でございます。

おめくりいただきまして 30 ページ目、リサイクル料金の返還でございます。自動車リサイクル法の規定に基づき、リサイクル料金が預託されている自動車の所有者は、その自動車を輸出した場合には預託金を取り戻すことができることとなっております。直近では輸出本抹消台数と返還台数が近づいているということで、昨年度については197億円が返還されております。

おめくりいただきまして 31 ページ目、特預金の発生状況でございます。事故でエアバッグ類が展開し再資源化の処理が不要になった場合のエアバッグ類の預託金などについては、特定再資源化預託金（特預金）として扱われることとなっております。こちらについては、昨年度末の時点で利息も含めた残高が202億円という状況となっております。このうち再生プラスチックに係るリサイクル料金割引制度、リサイクル情報システムの大改造などの資金として百数十億円の出えんを検討している状況でございます。

おめくりいただきまして 32 ページ目、離島対策支援事業の活用状況でございます。離島からの海上輸送費などに支援が行われておりまして、こちらについては直近で2万5,549台の活用実績がございます。また、1台当たりの輸送単価につきましては5,000円台程度で推移しているという状況でございます。

おめくりいただきまして、33 ページ目からが自動車リサイクル関連取組の状況でございます。

おめくりいただきまして 34 ページ目、自動車リサイクル料金の余剰部分の活用状況でございます。自動車製造業者等におけるリサイクル料金の余剰部分を活用しまして、自動車リサイクルの高度化のための外部基金、公益財団法人自動車リサイクル高度化財団への拠出を行っているほか、各社において自動車リサイクルの高度化に資するような公的な事

業が行われております。こちらの詳細につきましては参考資料のほうにつけておりますので、そちらを御覧いただければと思います。

おめくりいただきまして、35 ページ目からが各業界団体における自主的な取組を載せております。駆動用電池につきましては、高電圧で発火の危険性があるなど、取扱いに注意を有することから、日本自動車工業会により回収システムが構築されております。また、日本自動車工業会では電池の取り外しマニュアルやリサイクル施設における解体マニュアルを作成し、情報提供を行っております。

おめくりいただきまして 36 ページ目、廃鉛蓄電池でございます。こちらにつきましては、多くは解体業者から製錬業者のほうに有価で売却されておりますけれども、鉛蓄電池再資源化協会によりまして自動車用鉛蓄電池の回収・再資源化スキームが構築されております。

おめくりいただきまして 37 ページ目、廃発炎筒でございます。廃発炎筒につきましては、火薬類の管理など適切な処分が必要であることから、日本保安炎筒工業会が自主回収システムを構築しまして、原則として焼却しつつ、一部でマテリアルリサイクルを実施しているという状況でございます。

おめくりいただきまして 38 ページ目、廃タイヤについてでございます。廃タイヤにつきましては、日本自動車タイヤ協会におきまして、タイヤ販売店等を対象とした適正処理の推進のためのマニュアル作成や研修会の実施、リサイクルや不法投棄等の状況調査などを行っております。また、不法投棄の対応として、廃タイヤ不法投棄等の撤去事業への支援が行われております。

資料4の説明は以上となります。

続きまして、長くなって恐縮ですけれども、資料5を御覧いただければと思います。自動車リサイクルの最近の状況について（新型コロナウイルス感染下の動向）を御説明いたします。

おめくりいただきまして1 ページ目、最近の自動車の新車販売台数や引取台数等の推移でございます。引取台数、中古車輸出台数、新車販売台数、中古車登録台数等については、今年4月以降、全体的に減少しているような状況となっております。

おめくりいただきまして2 ページ目、預託台数の前年同月比の推移について、リーマンショック時と比較したものでございます。青はリーマンショック前後の値、赤が直近の状況となっております。リーマンショックのときにつきましては、1年くらいかけて元の水

準まで戻ったような状況となっております。直近につきましては、4月、5月にかけて前年比 50 数%といったところまで落ち込みまして、6月に少し戻したような状況となっております。

おめくりいただきまして3ページ目、中古車輸出台数の推移でございます。こちらと同じくリーマンショックのときと比較を行っております。こちらにつきましては、新車と同様に4月、5月にかけて前年比半減程度まで落ち込んでいる状況となっております。

おめくりいただきまして4ページ目、引取業者の引取台数でございます。こちらにつきましては、5月くらいに前年比 80 数%まで落ちた状況となっております。

おめくりいただきまして5ページ目、解体業者1事業所当たりの引取台数でございます。こちらにつきましては、先ほどの資料4でもございましたように、リーマンショックの頃よりも解体業者全体が減ってきている状況もありますけれども、数字上は一定数、各解体業者のほうに流れているような状況となっております。

おめくりいただきまして6ページ目、鉄スクラップ価格の推移でございます。こちらにつきまして、リーマンショックのときについては、リーマンショックの前に6万8,100円だったところから、リーマンショック後に1万3,000円まで大きく落ちたということがございました。今回につきましては、コロナウイルス拡大前から2万円台程度で横ばいということで推移しております。

以上のデータから、現場のほうでは非常に苦しい状況と理解しておりますけれども、新車販売や中古車輸出に比べれば落ち込まず、ある程度持ちこたえているような状況であると認識しております。なお、前年よりも引取台数、使用済自動車の発生台数が減っているのは事実でございますので、関係団体のほうともいろいろ話を聞きながら、よく連携して対応を注視していきたいと考えております。

大変駆け足となり恐縮ですが、資料3から5の説明は以上となります。

○村上座長 ありがとうございます。それでは、ここでここまでの事務局の御説明について御質問があればお受けしたいと思っております。ただ、冒頭申し上げましたとおり、本日の本題は後半部分でございますので、ここでの質疑に関しましては、資料4と資料5について、トータルで10分程度、簡単な事実確認等の御質問をお受けしたいと思っております。

それでは、御質問のある方は、御案内のとおり Skype のメッセージ機能をお使いいただき、番号、お名前、発言希望と御記入いただければ、こちらのほうから順次、御指名さ

せていただきたいと思います。指名された方は指名されたときにマイクのミュートを解除して、ビデオをオンにして御発言いただければと思います。

それでは、御質問がございます方、よろしくお願いいいたします。——いかがでしょうか。もしあまり出てこなさそうであれば、後半の議論の時間にまとめて御質問いただいても大丈夫ですが、もし何かあればお受けしたいと思います。よろしいでしょうか。——大丈夫そうですかね。それでは、一旦、後半の部分に移らせていただきまして、また何かおありの方は、そこでまとめておっしゃっていただければということにさせていただきますと思います。

それでは、次の部分に移らせていただきたいと思います。資料6、資料7、資料8ということで、資料6は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のフォローアップ状況、資料7がその論点案、資料8がヒアリングの進め方についてということで、事務局より御説明をお願いいたします。

○三牧自動車課課長補佐　それでは、事務局より資料6に基づきまして御説明させていただきます。資料6を御覧いただければと思います。

こちらは5年前の評価・検討の際の報告書において、本合同会議から御提言いただいた内容に対して、この5年間何を行ってきたかについてまとめたものでございます。

2ページ目を御覧いただければと思います。上に記載された四角囲みの内容が5年前の報告書において御提言いただいた内容の抜粋となっておりまして、その下の具体的な取組状況と書いてございます内容が、その後、5年間で取り組んできた内容をまとめたものでございます。時間も限られておりますので、かいつまんで御説明していきたいと思っております。

まず2ページでございます。環境配慮設計ということで、解体業者と自動車製造業者等が相互にコミュニケーションを取って、環境配慮設計に取り組んでいくべきという趣旨の御提言がございました。これを受けて、旧ELV機構と自工会、J A I Aと環境配慮設計の推進に係る意見交換を行ってまいりました。また、その中でアンケート調査や情報提供を行ってきたところでございます。直近では、意見交換の結果、自動車リサイクル設計事例集の製作について、自動車リサイクル高度化財団の公募事業ということで取組が行われてございます。

また、環境配慮設計が進んだ自動車について、ユーザーによる選択を促すための取組をすべきという提言もございました。こちらに関しては、環境配慮設計がなされた自動車の

新車購入者へのインセンティブということで、仕組みについて検討が行われ、骨子ということでまとめてございます。

5 ページ目を御覧いただければと思います。リデュース、リユースの推進ということで、ユーザーがリユースリビルド部品を選択しやすい状況を構築すべきという提言を受けて、リサイクル部品の規格化の取組が行われてきたところでございます。旧 E L V 機構が委員会やワーキングを立ち上げて、リサイクル部品の規格化ということで取組を行ってまいりました。ただ、基準について業界統一化を図ることが困難であったことから、T S 原案という形で取りまとまって公表している状況でございます。

また、民間でもリサイクル部品の共通情報項目を表示するという取組の試行が行われていたり、リビルド部品のリビルドプロセスに関する要求事項を規定する民間規格が発行される取組も進められているところでございます。

少し飛ばさせていただいて、10 ページ目を御覧いただければと思います。ユーザーに対してどのような情報提供を行うべきか整理をすべき、また回収された部品や資源が有効活用されていることについてユーザーに対して情報発信すべきという御提言がございました。こちらに関しては、J A R C を事務局として、情報発信・共有の在り方等に関する検討会を行いまして、関係主体ごとに取り組むべき事項について整理されたところでございます。

また、ユーザーに対する情報発信に対しては、J A R C や J - F A R において様々な媒体や手法を用いて行われているところでございます。

続きまして、11 ページ目を御覧ください。不法投棄・不適正処理に対する対応ということで、自治体はそのような不適正な状況への対策を講じるべきという趣旨の提言がございました。これに対して自治体がそのような役割を果たすことができるように、自治体懇談会や自治体研修による自治体の対応強化に努めてまいりました。

続きまして、13 ページ目を御覧ください。制度のロバスト性の向上ということで、災害や事故が発生した際に迅速に、また円滑に自動車のリサイクルが行われる体制を整えるべきという提言がございました。J A R C において特預金を活用して、被災自動車の処理に係る手引書・事例集を作成し、自治体に対して説明会や研修を行ったり、また番号不明被災自動車に対する多様な支援ということを行っております。また国においても、被災自動車の適正処理という観点で、被災自動車の保管、処理の方法について事務連絡を行ったり、またエアバッグ等の処理の留意事項に対する解体業者向けの事務連絡の発出などを行

っております。

15 ページ目を御覧いただければと思います。こちらは廃発炎筒について、取り外されないまま破砕業者に引き渡されることがないように、破砕業者が解体業者からの引取りを拒める理由に廃発炎筒の混入を位置づけるべきという御提言がございました。こちらを受けて、平成 28 年に省令を改正いたしまして、引取り拒否事由として廃発炎筒の混入を位置づけてございます。

続きまして、16 ページ目でございます。J A R C の機能の一層の発揮や効率化を図るべきという提言がございました。J A R C のほうで事業計画の抜本的な見直しや運営に係る費用の見直しを行ったり、P D C A サイクルを強化したりする取組を行ってまいりました。

17 ページ目でございます。特預金の使途ということで、特預金について資源循環の促進等の観点から、効果的な使途を検討すべきという提言がございました。これを受けて、J A R C のほうで資金管理業務諮問委員会を開いて検討を行いまして、17 ページに記載しているような使途について検討がなされたところでございます。

19 ページ目を御覧いただければと思います。自動車製造業者等におけるリサイクル料金の収支の黒字に関してでございますけれども、リサイクル料金を値下げすることにより中長期的に均衡を図るとともに、余剰部分を基金等に拠出して、リサイクルの高度化を図る仕組みを構築すべきという御提言がございました。こちらの提言に基づいて、平成 29 年に J - F A R を立ち上げまして、現在リサイクル高度化に係る公募事業を行っているところでございます。加えて、余剰部分に関しては、各自動車製造業者等が幾つか事業を行っております。また、それ以前の取組として、各社リサイクル料金の値下げを行ってございまして、中長期的な収支の均衡に向けた取組も行ってございます。

20 ページを御覧いただければと思います。こちらは次世代自動車のリユース、リサイクルに関する技術開発やセーフティーネットの整備等を行っていくべきという御提言がございました。こちらに対して、各社によるバッテリーの回収スキームであったり、自工会によるリチウムイオン電池の共同回収スキームなどを構築してきてございます。また、実証事業ということで、環境省であるとか自動車製造業の皆様の方で取組が行われてございます。また、経済産業省の方で令和元年 12 月に電動車活用社会推進協議会車載用電池リユース促進ワーキンググループを立ち上げてございまして、リユースシステムの実装に向けた論点整理が行われております。その中で、本年 6 月に電池の残存性能を評価するた

めのガイドラインも策定して公表しているところでございます。

続きまして、21 ページを御覧いただければと思います。CFRP（炭素繊維強化プラスチック）についてですけれども、こちらの処理、リサイクルについても提言いただいております。これを受けて環境省による実証事業、自工会によるコンソーシアムの立ち上げ、また適正処理の研究が行われてございます。

最後、22 ページでございます。こちらは国際貢献ということございまして、国際貢献を進めるべきという御提言をいただいたことに対して、日本車のシェアが特に大きい東南アジアにおけるリサイクル事業展開に向けたFS調査等を行っているところでございます。

以上、駆け足でありましたけれども、10年目の評価・検討において提言をいただいたものに対する取組状況ということで御説明させていただきました。別紙という資料もございますけれども、こちらはこれまで御説明させていただいた資料の補足資料となりますので、御参照いただければと思います。

引き続き、資料7の御説明を申し上げます。資料7については、今回キックオフします15年目の評価・検討について、事務局として考える論点案をまとめたものでございます。

基本的には、「1. 制度の安定化・効率化」がベースとして重要なことだと考えておりました。その上に「2. 3Rの推進・質の向上」、また「3. 変化への対応と発展的要素」ということを進めていくイメージで考えてございます。それぞれの具体的な内容については、1ページ目に書いてございますとおり全部で9つに分けてまとめておりますが、これから個別に御説明させていただければと思います。

2ページ目を御覧いただければと思います。制度の安定化・効率化という中で、1つの大きな論点になると考えておりますのは、①ASRの円滑な再資源化ということでございます。自動車リサイクル法では、自動車ユーザーのリサイクル料金ということでフロン、エアバッグ、ASRが確実に再資源化され、使用済自動車の逆有償を防いでおります。しかし、昨今の中国の輸入制限等から、プラスチックくずや雑品スクラップが国内に滞留するということが起こっております。ASRの再資源化施設においても、そういったプラスチックや雑品スクラップを処理しておりますので、それらの処理が発生して、ASRの処理能力に対しても影響を与えている状況になってございます。

とはいっても、通常時は、基本的にはASRの処理ができない、受け入れられないとい

うことにはならないわけでありまして、施設の事故などが起こったときは、そこで受け入れていたASRを別の施設に受け入れてもらうということが必要になってきます。その追加分について、さすがにすぐに受け入れるのがなかなか難しいという施設も出てきたりすることがございまして、そういったASRの直接埋立てですとか、引取時期の調整をせざるを得ない状況が特に昨年度などは発生していたということでございます。

ASRが円滑に処理されるということは、自動車リサイクル全体が円滑に回るために非常に重要な要素であると考えております。ASRを円滑に処理するための方策としては、処理容量を増やすことやASRを削減するということが考えられると思います。どちらも進めていくことが大事ではありますが、再資源化施設というのは、そんなに簡単に増やすこともできないものでございますし、既存の施設も老朽化が進んでいくということを考えると、やはり今後はASRの削減を中心に考えていくことが必要になってくるのではないかと考えてございます。

続きまして、3ページ目を御覧いただければと思います。リサイクル料金関係ということで、料金も論点の1つになると考えております。こちらの資料に記載しておりますのは余剰ということでございますけれども、料金は前払いとなっておりますので、その関係で2つの余剰が発生する仕組みとなっております。

1つは、利息とか実際の再資源化経費との差額による自動車製造業者等の余剰金ということでございまして、もう1つは、そもそも自動車製造業者等に支払う必要がなくなった特預金ということでございます。これらは制度の仕組み上、発生し得ることを前提にして考える必要があると考えておりますけれども、それらはユーザー由来のお金でございますので、適切に管理をしていくことが必要になってくると思っております。こちらについてもそれらについて議論させていただければと思っております。

続きまして、4ページ目から6ページ目でございます。自動車リサイクルシステムやその周辺におけるセーフティーネット機能ということで、その機能がきちんと機能しているかについて点検していくことが必要ではないかという論点でございます。

4ページ目でございます。離島や車台番号が不明な自動車におけるセーフティーネット機能ということで記載してございます。離島における海上輸送とか番号不明自動車の処理については、一般的な商流では生じない費用負担が生じることがありますので、逆有償化するリスクがあるということでございます。これを法律に基づいて、JARCが補助しているということでございます。

5 ページ目でございます。被災自動車の処理です。資料6でも御説明いたしましたが、国から自治体に対して通知等で対応の仕方について周知を行っておりますし、また、JARCにおいて被災自動車の対応について手引書・事例集を作成し、自治体向けに説明会などを行う取組を行っているところでございます。

6 ページ目でございます。自動車リサイクル法で規定しているフロン、エアバッグ、ASR以外の物品、つまりバッテリーやタイヤ、発炎筒といった物品でございますけれども、こちらは関係業界団体が広域認定を取得して、自主的な回収スキームとして取り組んでいらっしゃいます。こちらにも不適正な処理を未然防止するセーフティーネット機能として取組が行われているところでございます。

4 ページ目から6 ページ目のようなセーフティーネット機能が適切に機能しているかといったことについて、さらにより効果的に働くために何かできるのか、そういったことを議論していくのがこちらの1つの論点だと考えてございます。

続きまして、7 ページ目を御覧ください。自動車リサイクル法の適切な執行ということでもとめてございます。自治体のほうで関連業者の登録・許可、立入検査、不法投棄・不適正保管の対応などを行うことと法的に位置づけられております。自動車リサイクル法の施行後、自治体の皆様の取組のおかげで、このグラフにあるとおり、不法投棄・不適正保管が当初から大幅に減少したということでございますが、まだ一部難しいところが残っている状況でございます。自治体の取組を促し、どのように不法投棄や不適正保管対策に取り組んでいくのが1つの論点だと考えてございます。

続きまして、8 ページ目でございます。5つ目の論点として書かせていただいたのは、情報システムの活用による効率化でございます。自動車リサイクル制度においては、システムを通じて再資源化等の状況が随時把握できるような仕組みを構築しておりまして、これにより不法投棄の防止であったり、適正な費用の支払いの担保につながっているということでございます。一方で、システムへの報告が紙ベースのリサイクル券から事業者が手入力で行うという状況もございます。

2026年にはシステムの大改造ということで予定されておりまして、これを機に自動車リサイクルシステムをより効率的にしていくことが1つの論点であると考えてございます。

続きまして、9 ページ目を御覧いただければと思います。再資源化の高度化ということでございますが、自動車リサイクル制度の発展のために非常に重要なテーマであると考えてございます。通常の廃棄物処理に当たっては、下の左側の図でございますけれども、処

理をするに当たって、排出者がその処理のコストを負担するということになりますと、そのコストが高いとリサイクルに促されるという側面がございます。

一方、自動車リサイクル制度はA S Rの処分費用を事前に徴収するという仕組みになってございます。こちらは不法投棄などを防いで安定的に処理するための仕組みとして機能しているということで、よいことではございますけれども、一方で、リユース、リサイクルに対して費用がかかって、事業採算性に課題がある場合はA S Rのほうに流れやすい、リユース、リサイクルに対してインセンティブが働きにくいという側面もございます。

そこで、解体や破砕の段階でリユース、リサイクルが促進されることは重要なことだと考えておまして、そちらのほうで何らかの方策ができないか、インセンティブ等はないかといったことを考えていくことが1つの論点と考えております。こちらのほうが進んでいくことによって、1つ目の論点であるA S Rの削減にもつながってくるテーマだと考えてございます。

また、再資源化の高度化という点に当たっては、そのほかにも環境配慮設計や部品リユースの促進、Car to Car リサイクル、業種間連携など様々な取組がありまして、それらいろいろな点について検討していくことが必要かと考えてございます。

続きまして、10 ページでございます。自動車は高い性能を担保するために様々な化学物質や重金属を使用しているということでありまして、これまでそれらの適正な扱いについてはメーカー等の取組によって対応してきているところでございます。ただ、このような物質は、中には科学的知見に基づいて再生材として利用することを制限する必要がある場合もございます。これまで製造された製品を再資源化していく中であって、有害物質の管理と資源有効利用のバランスをうまく取って、どのように同時に達成していくかが1つの論点としてあると考えてございます。

続きまして、11 ページ目でございます。次世代自動車への対応ということで、バッテリー等の新しい部品やC F R P等の新しい素材、リユース、リサイクル処理に係る技術や手法について検討すべきという、前回に引き続いての論点として今回も考えていく必要があると考えております。

最後、12 ページ目でございます。国際貢献に向けた取組に係る論点でございます。日本車の発展途上国への輸出が増えている中で、適正処理のインフラがそれらの国ではまだ整備されていないような状況がございます。そのような国に対してどのように貢献していくのかということは、1つの論点として考えていくことかと考えております。ここについ

ては、相手国の状況や我が国事業者の競争力強化の観点を踏まえて在り方を検討していく必要があるのではないかと考えております。

以上、9項目でございますが、事務局として論点を挙げさせていただきました。これを基に、委員の皆様には今後検討すべき論点、項目について御議論いただければと考えております。

続いて、最後、資料8でございます。ヒアリングの進め方ということで、資料3のときに少し御説明させていただきましたけれども、次の審議会とその次の審議会に関しては、関係業者の皆様からのヒアリングということで、自動車リサイクル制度について議論する場を設けさせていただきたいと考えております。

第1回目は9月25日金曜日でございます。指定法人として自動車リサイクル促進センター、それから義務者である自動車製造業者等の中で自動車工業会、また日本自動車輸入組合、それからユーザー代表として消費者団体の日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会とNPO法人持続可能な社会をつくる元気ネットの方たちからお話を伺って議論させていただければと思います。

その次、第2回目のヒアリングとして9月30日を予定しております、こちらは法律上関連業者として位置づけられて許可登録を受けている引取業者、解体業者、破砕業者の皆様から話をお伺いし、またそれに対して登録・許可業務を行っております自治体の皆様からお話を伺いたいと考えております。こちらで様々な御議論、御意見をいただきまして、それらをまとめて10月以降、論点整理ということで進めていければと考えております。

以上、資料8の説明でございました。

○村上座長 ありがとうございます。それでは、御説明いただきました点について、終了まであと1時間程度、御協力いただきましてたっぷり時間を残せましたので、御質問、御意見等をよろしくお願いたしたいと思っております。時間がありますので、割といろいろなところからいただけるとは思いますが、一つ一つの御意見は3分めどぐらいで一旦お願いできれば幸いです。

それでは、御意見、御質問のある方は、Skypeのメッセージ機能をお使いいただき、番号、お名前、発言希望と御記入いただければと思います。なお、松八重委員は3時までとお伺いしておりますので、もし何かあれば、チャットをいただければ先に御指名させていただければと思っておりますが、なければそのまま結構です。——分かりました。音声が出ませんとお書きいただいているので、このまま読ませていただきましょうか。

松八重先生は3時まで、しかもマイクが入らないということのようです。「リサイクル質の高度化はガラスやプラなど再生困難物の扱いのみならず、金属資源等、資源化の際の拡散、散逸等を最小化するという視点も重要ではないかと思われまますので、ヒアリングの対象に素材産業を加えていただきたいと思います」ということです。

ありがとうございます。これは御意見だということで、このまま受け止めさせていただければと思います。

それでは、それ以外の方につきましては、チャットにいただいている順番で御指名させていただければと思います。しばらく続けますので、途中でも発言希望がおありの方はぜひ入れておいていただければと思います。

まず、02番の酒井委員から、よろしく願いいたします。

○酒井座長 村上先生、どうもありがとうございます。まず冒頭、事務局から御紹介いただきましたけれども、環境省中環審側の自動車リサイクル専門委員会前座長の永田先生から引き継がせていただきましたので、委員の皆さん、そしてまた事務局の方々、どうぞよろしく願いいたします。村上先生ともども、この合同会議の運営に努力したいと思いますので、よろしく願いいたします。

私のほうから1点質問があります。施行15年ということで、ここまでの成果は今日の資料4のリサイクルの現状ということで、的確に状況を御説明いただいております。特に10年目の提言からその後の取組ということも御紹介いただきましたが、その間、特に自動車リサイクル高度化財団（J-FAR）を立ち上げられて、そこで様々な自動車リサイクルに関する技術的事項に関しての検討が進められてきていると理解しております。

今日は資料4の34ページでJ-FARの設立と活用状況ということでの紹介、参考資料にあるのでそちらを見てほしいという説明でした。今日の論点との関係で1つだけ紹介をしていただきたいと思いますのが、自動車リサイクル高度化財団で取り組まれた調査研究事例の中で、具体的にASR削減や樹脂リサイクル等の取組も相当されていると理解しています。そういう調査がどの程度、どう実証されているのか、特に典型的なものの御紹介をいただけないかというのが質問、お願いです。

恐らくは、そういう先進的な取組が一般化していく中で、どの程度の効果を見込めるのかといった辺りが今後の議論にとって極めて重要なポイントとなりますので、可能な範囲で事務局のほうから御紹介いただきたいと思いますということで冒頭の発言に代えさせていただきます。3分ですのでこれぐらいですか。終わらせていただきます。

○村上座長　ありがとうございます。それでは、もう少しまとめて御質問いただいて、後でまとめて事務局側から回答とさせていただきたいと思いますので、13番のリサイクル機構の酒井委員、お願いいたします。

○酒井委員　ありがとうございます。日本自動車リサイクル機構の酒井でございます。私どもは自動車解体業者の業界団体ですので、自動車リサイクル法の中のプレーヤーとして現場を担うポジションということで活動しております。

機構といたしましては、自り法スタート以後、適正処理を推進することですとか、それから自動車リサイクルの高度化を図っていくことに取り組むことで、業界とか個々の事業者が健全に発展していけるのだということを信じて活動を続けてきているわけなのですが、今回、15年目の見直しのタイミング、それからもう1つ大事なのが、先ほどのお話にもありましたが、JARSです。システムの大改修というタイミングが近づいているということで、このタイミングを逃さずに、いろいろな論点についても提案いただいているところなのですけれども、聖域を設けずに意見を出し合って、検討、議論させていただけたらありがたいと思っております。

業界として、一部声が出ているところをちょっと御紹介いたしますと、法施行後、特に目立つのですが、ヤードと呼ばれる施設が全国に急激に増えているのです。正確な数は把握されていない状況とは思いますが、今では全国で3,000とも言われるような自動車部品関係を扱うようなヤードというものができている。これが適正処理であるとか、リサイクルの高度化を進めるという観点から、今の状況はまずいのではないかという声も多くあります。

それから、もう一点は、輸出の件も御報告がありました。輸出も年々増えておりますが、特にその内容を見ても、総輸出台数に占める車齢が14年以上、かなり古い年式の車の割合がどんどん増えていっている。実はこれ、前回5年前にも問題提起として一度指摘させていただいた経緯はあるのですが、10年前の数字を見ますと、車齢14年以上の車が占める割合は12%ほどでした。それが去年ですと総輸出台数の30%が車齢14年以上の車で占められている。これが日本国内からの資源流出になっているのではないかということで、この2つの問題などは、国内でリサイクルを業としている我々にとっては死活問題であるといった声が多数あります。

これから次世代技術ですとか新素材とかCFRPの話も出ましたけれども、そういった対応が我々は現場として求められていくわけなのですが、例えば実稼働している業者数は、

法施行以降、右肩下がりで数が減っています。そのような状況の中で、業界としてはかなり危機感が強いところがありまして、法スタート当初に考えていた想定と違っている部分が出てきているのではないかとといったところの議論をお願いできればというように、我々としては業界全体がじり貧にならないように努力していきたいと考えています。

以上です。ありがとうございます。

○村上座長 ありがとうございます。それでは、続きまして、11番で鬼沢委員、お願いします。

○鬼沢委員 鬼沢です。2つ追加で情報をいただきたいと思って、お願いいたします。

資料7の5枚目のスライドにありました被災自動車のセーフティーネット機能のところなのですが、ここ数年、自然災害が非常に多発していて、被災自動車が想定以上に出ているのではないかと思います。手引とか事例集というのは非常に役立っていると思うのですが、毎年、被災した現場での声というのはすごく生かされていくものではないかと思しますので、現場での声の共有などはどのようにされているのかということをお聞きしたいと思います。それが生かされることによって、逆有償にならないで、ちゃんと資源として有効に利用できていくのではないかと思います。

もう1つが、9枚目のスライドのリサイクルの質の向上の部分なのですが、解体事業者や破砕事業者がリユース、リサイクルに対するインセンティブが十分に働きにくい面があるというのは、まさしくそのとおりだと思います。それで、解体事業者や破砕事業者の皆さんは今どんな意見を持たれているのか。多分いろいろ声が出ているのではないかと思いますので、その辺をお聞きしたいと思います。

以上です。

○村上座長 ありがとうございます。それでは、もうしばらく続けたいと思います。3番の赤穂委員、お願いいたします。

○赤穂委員 ありがとうございます。論点9つのうち2つについて意見を述べたいと思います。

まず、情報システムの刷新についてなのですが、今後JARCさんで情報システムの大幅な改修、刷新が予定されていると聞いております。今、国を挙げてデジタル化対応が求められている状況ですので、ぜひそれに併せて、より効率的で、利用者にとって利便性が増して、運用する上でのコスト低減に結びつくような刷新になっていってほしいと思います。その際、今、紙ベースになっているリサイクル券についての電子化はぜひやって

いくべきだと思います。今、国土交通省のほうで車検の I C チップ化の検討作業も進んでいると聞いていますので、こうした動きとうまく歩調を合わせることで、より効率的な運用もできるのではないかと考えていますので、そういう視点で進めていただきたいと思います。

もう一点は、A S R の処理についてです。まず、全体量を削減していくということが何よりも重要だと思っていますが、足元のところで処理施設の事故もあったりして、一部が埋立処理になったということをお大変残念なことだと思っています。早期に改善に結びつけていただきたいと思います。

今後の中長期で見たときに、A S R 全体量の削減をどうやって進めていくかということですが、やはりリサイクルを進めていくことが必要であろうと思います。いただいた資料で、資料 4 にマテリアルリサイクルの比率が平成 25 年に 24.3% だったのが令和元年に 28.1%、4% 弱進んではいるのですが、もっともっと比率を上げていく必要があると思いますし、もっと高度な用途を進めていく必要があると思います。

先ほど酒井先生もおっしゃいましたが、先日、高度化財団さんが行っている A S R 削減の実証実験の報告会を傍聴させていただいたのですが、そのときもマテリアルリサイクルを進めるにはコスト的に相当課題がたくさんあるということを実感しました。今は主に解体事業者さんなどの川下の事業者さんの取組が中心になっていますけれども、やはり川上の自動車メーカーさんの設計の段階からリサイクルを想定したものにしていかなければ、物事はなかなか進まないと思っています。そういう意味で、今後の制度の検討として、マテリアルリサイクルの充実、高度化に向けて、私は何らかの数値目標的なものを設定する必要があるのではないかと考えています。その上で、川上から川下までの一気通貫での仕組みを考えていく必要があるのではないかと考えています。

以上です。

○村上座長 ありがとうございます。それでは、次、5 番の井岡委員、お願いいたします。

○井岡委員 井岡と申します。初めて参加させていただきます。

資料 6 の 12 ページにあります日本自動車リサイクル機構様の自動車リサイクル士というものが気になりまして、注目いたしました。事前に調べていただいた数字には、2013 年から 2019 年末まで、受験者数が 1,345 名のうち 1,062 名様合格者とお聞きしました。まず、全国の解体業者さんは、資料 4 では 4,000 ぐらいあると伺っております。パソコン

では、たまたまりサイクル士の合格者名簿も見せていただいたのですが、同じ会社で何人も合格者を出していらっしゃる一方、逆に考えますと、全くリサイクル士の資格を取っていらっしゃらない業者さんも相当あるのかと思えて、これはリサイクル士という資格がどういう位置づけで、どういう進め方をなさっているのかということ、1つ御質問したいと思いました。

ただ、リサイクル方法は製造業者さん皆様日々進化、更新されているわけで、技術として、安全と効率のいろいろな面で、ぜひこの資格を生かして、もっと持っている方が増えていくとよいと思いました。解体の直接の現場作業のステイタスとモチベーションアップのためにもなるのではないかと思います。私も初めてで、詳しいことはまだまだ分かっておりませんが、ぜひ進めていっていただいて、今後、国家資格になるといいと希望いたしました。

また、今のコロナの状態では駄目かもしれないのですけれども、できれば外国人の方々にも講習を受けるチャンスがあるとよいと思ひまして、外国人の方にも資格を取っていただくと、その技術を持って帰国されるということは、将来、行く行くは国際貢献にもつながっていくのではないかと考えました。

以上です。よろしく申し上げます。

○村上座長 ありがとうございます。それでは、織委員、佐藤委員まで行って、一遍回答とさせていただきたいと思ひますので、まず9番の織委員、お願いいたします。

○織委員 織でございます。ありがとうございます。

自動車リサイクル15年目の見直しということで、この15年に当たっては、自動車関係業者の皆さん、JARCさんやJ-FARさん、いろいろな関連機構の方たちの御協力の下、日本では世界にも誇るような自動車リサイクル制度が促進されてきたと思っております。その中で、これからどのような在り方であるべきなのかを考える上で、やはり今後のコロナ以降の世界の在り方と自動車リサイクルがどのような在り方であるべきかという大きな視点での議論も論点の中に入れる必要があるのではないかと思っております。

8、9の辺りで次世代といった視点が入っているのですけれども、やはりコロナ以降、資源の在り方、グローバル化の在り方というものが変革を迫られている中で、自動車の在り方がどうあるのか、使われ方、製造の在り方がどう変わっていくかということとリサイクルの在り方はすごく密接に関連づけられているかと思います。そうした意味で、こうした見直しの中でSDGsの観点から自動車リサイクルをどう評価していくのかとい

う視点も必要なのではないかと思っております。

もう一方で、今まで 15 年の間、いろいろな法整備を行ってきた、リサイクル料金などを集め、それを適切にリサイクルしていくために使用してきた中で、実際にこれからコロナ以降の自動車リサイクルの在り方を考えていく上で足かせになっている法律があるのではないかと。規定が阻害することによって、より柔軟で、より高度なリサイクルに向けての阻害要因となっているのではないかとという法律の規定の見直しといったものも検討していく必要があるの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、14 番、佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員 佐藤でございます。全体として非常に努力されて、健全な運用をされていると思います。資料 7 の自動車リサイクル制度の評価・検討の主な論点案について、1 つ私の意見を述べたいと思います。

7 ページの自動車リサイクル法の適切な執行というところなのですが、不適正保管・不法投棄に対する対策、なかなか進みにくいという御説明もあったのですが、これを今後どのようにさらに進めていくかということについても十分御議論いただきたいということ。

もう 1 つは、環境配慮設計というものが将来、自動車リサイクル法でどのようになっていくのか。特に温暖化対策やゼロエミッションを目標とする自動車産業の中で、従来は素材も部品も大きく変化すると思います。したがって、次世代自動車の対応と自動車リサイクル法が想定する環境配慮設計の関係、それから自動車リサイクル法が現在対象としていないタイヤとバッテリー、その他の部品や素材の問題も全部含めて、自動車の全体像とリサイクルの在り方を広く検討して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。それでは、一旦、事務局から回答をいただければと思います。お任せしてよろしいですか。回答をお願いいたします。

○藤岡自動車リサイクル室長 経済産業省自動車リサイクル室長の藤岡でございます。御意見を賜りまして、誠にありがとうございます。どれも大変重要、貴重な御意見かと感じたところでございます。今頂戴いたしました御質問なり御意見なり、経済産業省と環境省それぞれ分担しているところもございますので、まず経済産業省から回答させていただ

くものを順次御説明させていただきまして、後に環境省から回答させていただくということと御容赦いただければと存じます。

まず、酒井座長、これからどうぞよろしくお願ひいたします。高度化財団、A S R削減の特に樹脂関係、事例を御紹介ということでございます。後ほど環境省から御説明させていただきます。

次に、自動車リサイクル機構の酒井代表から頂戴いたしました。解体業につきまして適正処理推進高度化に努めていただいております、誠にありがとうございます。J A R Cの改修が控えているのも事実でございます。こういったものをてこにしながら、いろいろなところを調整できるものはやっていきたいと考えております。

まず、ヤードの関係のお話を賜りました。おっしゃるとおり、首都圏あるいは中部圏、近畿圏においての一部の都道府県等におかれては、ヤードというものがどうなのだという事で、一部に条例がつくられている状況を手前どもも承知いたしております。各自治体で条例で定めているところもあり、必要なところ、必要でないところもあって、ばらつきがあるところでございます。国の法律という形で進めてまいりますと全体にも影響することでもございますので、確かにこの点の問題についてはよく精査しながら、今回の中で少し検討もしてみたいと思っておりますが、地域差もあるものですから、実態を見ながらということになるのではないかと考えてございます。

それから、中古車の輸出ということで、5年前、14年以上の車齢のものが12%、現在は30%以上というお話を頂戴いたしました。これは一方で言えば、そもそも日本で使われている車の車齢が伸びているということで、それら使い終えたものがまたさらに行き場といたしまししょうか、利用価値を求めて輸出に回っているという実態かと思えます。業界の皆様にとっては、その数は非常に影響のあるお話ではありますが、一方で、1つの自動車に対する中古車なのか、それから使用済自動車なのかという、かなり機微なところに入っております。こちら辺も少し実態を勉強させていただきながら、検討もしたいと思っておりますが、何分にも単純に中古車を輸出できないとか、長い年数の車は潰さなければいけないとか、短絡的に申し上げることもできないものでございますから、ちょっと慎重に考えさせていただきたいと思っております。

それから、鬼沢委員から頂戴いたしましたセーフティーネット、現場の声、これは後ほど解体の皆様のお意見とかもお伺いできればと思っております。

それから、赤穂委員から頂戴いたしましたJ A R Cの関係でございます。おっしゃると

おりでございます。せつかくこれだけの改修をさせていただくということでございますから、最新にしていく。ITの世界というのは、どんなに最新にしても必ず陳腐化するというところでございますが、できるだけ先を見つめながら、効率化、特にコスト削減というお話を頂戴いたしました。せつかくやるからには、少しでもメンテナンス費用を下げていき、ひいては料金減額へ寄与するという形は重要だと思ってございます。また、紙ベースも電子化をやるべきと、全くおっしゃるとおりだと思っております。こういったことを念頭に、JARCともよく相談させていただきながら進めたいと思ってございます。ありがとうございます。

それから、ASRの処理の関係でございます。設計段階から検討していくべきだと、全く御指摘のとおりかと思っております。こういったものについては数字目標が必要だというお話を頂戴いたしました。非常に大切なお話かと思っておりますが、今、ここら辺も少し実態を見ながら、可能な限りつくっていくのは重要なことかと思っておりますけれども、ここはよく整理をして、また御相談させていただきたいと考えてございます。

それから、井岡委員から頂戴いたしました、リサイクル士という話でございます。リサイクル機構の酒井委員、もし何か間違っておりましたら、後ほど訂正いただければと存じますが、現行のリサイクル士というのは、一応民間団体、リサイクル機構さんのほうで進めていらっしゃる関係がございます。したがって、民間の資格でございますから、これを活用される事業者もいれば、これは持っていないのだけれども、それぞれ皆さんグループで独自に研修、研さんされているケースもあります。したがって、全部に広がらなければ技術が伴わないのではないかということでは決してないということでございます。そういう意味では、各事業者さんとも切磋琢磨されている。その中の一例ということでの紹介でございます。この中で私どもが記載させていただきましたのは、いろいろな形、法律の関係ですとか、そういった研修に当たって御相談も頂戴していることもあり、情報を承知しておりました関係で少し御紹介させていただきました。

国家資格、本当におっしゃるとおりだと思いますが、多分、国家資格というのは、この資格がないと何かを取り扱うに当たって危険だとか、あるいはこれがないと大きな事故を起こすとか、そういった場合に必要ということになるわけでございますが、現行、解体業における安全性なのか、作業の進め方等々において、やはりこういった公的な介入が必要なのかどうかという観点で、よくよく整理してみたいと思っております。

最後に、佐藤委員から頂戴いたしました環境配慮設計、それから次世代車、適正な執行

等も含めて、また対象としていないタイヤ、バッテリーについてということでございます。どこまで規制をするかというところはございますけれども、特に次世代車、バッテリーというのは数が増えていくということも含めまして、少なくとも今後これを念頭に置いていかなければならないという位置づけはしつつ、議論の状況を見ながら、さらに踏み込んだ形で示すことができればよいと思っております。またこれも後ほどの会議体等で御相談させていただければと思っております。

一応、経済産業省からは以上でございます。

○村上座長　それでは、環境省ですか。お願いします。

○鳥居リサイクル推進室室長補佐　環境省のほうから回答させていただきます。

まず、酒井先生からお話のありましたJ-FARの事業の中身についてということですが、こちらにつきましては、参考資料3-1にJ-FARさんからいただいた資料をまとめてございます。例えば6ページ目に、今までの実証の状況について概要をまとめたものがございまして、その中では品質について、ばらつきなどに問題がある、あとはコストや供給面でもさらに課題の検証が必要となるといったことが記載されている状況でございます。

続きまして、鬼沢委員から被災自動車について現場の声をどう生かしているのかといった御意見があったかと思えます。こちらにつきましては、自治体さんから直接、あるいはJARCさんや業界団体さんを通していろいろと現場のお話を聞いておまして、こういった内容については、何か災害が起きたときに発出している事務連絡であったり、あとはJARCの事例集といったところに反映させていきたいと考えております。また、現場の声につきましては、今回ヒアリングの中で自治体さんの御意見を伺う機会もございまして、そういったところでお話を伺えればよいと思っております。

織先生からSDGsについてお話があったかと思えます。こちらについては、どのように整理できるのか、どちらのゴールにひもづけができるのかといったところについて、もうちょっと勉強していきたいと思っております。

佐藤委員から不法投棄の対策についてお話があったかと思えます。こちらにつきましては、自治体さんのほうでいろいろと指導をいただいているかと思えますけれども、こういったところにさらにどういった支援が必要なのか、どういった状況なのかについて、引き続き自治体さんの御意見等を伺いながら考えていきたいと思っております。

こちらからは以上となります。

○村上座長　　ありがとうございました。一応、一通り御回答いただいた感じでしょうか。もし回答に対して過不足があれば、もう一度御発言をいただければと思います。

それでは、まだ時間に余裕がございますので、2周目という感じで、御質問、御意見があれば、またチャットにメッセージをお願いできればと思います。まず、既にお書きいただいていますので、7番の大塚先生、よろしく願いいたします。

○大塚委員　　大塚でございます。ほかの会議の関係で少し遅れて参加して申し訳ありません。2点ございますけれども、意見を出させていただいておりますので、そちらの御回答は既にお考えになっていただいていると思います。今後また御回答いただけると思いますが、詳しくは御質問しません。

1つは、リサイクル料金の割引制度について、今度も重要な課題として書かれていると思いますけれども、これに関しては、特定再資源化の預託金を使っておやりになるということになるわけですが、今回、法律の見直しの時期だということを見ると、これに関して何らかの仕組みを法律の中に入れていく必要はないのかどうかということに関してお伺いしたいということが1つございます。

それから2つ目でございますけれども、これは意見として出させていただいておりますので、もう考えていただいていると思いますが、リチウムイオン電池の回収システムについて、既に自主的に対応が始まっているということで、大変いいことだと思っております。輸入組合に関してもぜひ参加していただくことが重要だと思いますので、国内メーカーだけに負担を課するということになりますと、競争条件上、国内メーカーを不利に扱うという可能性も出てまいりますので、ぜひこの点をよろしく願いしたいということを申し上げておきたいと思っております。

以上でございます。

○村上座長　　ありがとうございます。ほかにはないようですので、一旦ここで回答させていただければと思います。事務局、お願いいたします。

○鳥居リサイクル推進室室長補佐　　それでは、環境省から回答させていただきます。

まず、リサイクル料金の割引制度について、法律に入れる必要がないかといった御意見があったかと思っております。こちらにつきましては、ユーザーインセンティブの制度については、前回審議会でも御説明しましたとおり、Deca-BDEの国際動向や技術開発の状況などを確認しつつ、引き続き検討するといった状況となっております。こちらの制度につきましては、今のところ現行の法律の中で読めると考えておりまして、法律の改正は必要ない

のではないかと考えているところでございます。

あと、事前にいただいていたリチウムイオン電池につきましてですけれども、1番の始動用リチウムイオン電池について、一般廃棄物として出てくるのではないかと、そういったところについて許可が不要といったことが必要ではないかといった御意見をいただいていたかと思えます。こちらにつきましては、今回、自動車工業会さんからも資料をいただいております。そちらの中で少し言及させていただいております。参考資料4-2の11ページ目になりますけれども、こちらの中で始動用電池についてもリチウムイオン電池への切替えが進んでいくということで、広域認定等の扱いについて検討していく必要があると記載いただいております。こちらの内容につきましては、現在、一般廃棄物の担当部局とも対応について相談している状況でございます。

環境省からは以上となります。

○大塚委員 すみません、大塚ですけれども、今の点ちょっとよろしいでしょうか。

○村上座長 はい、お願いします。

○大塚委員 1点目なのですけれども、ちょっと私の聞き方が不十分だったので申し訳ないのですが、今やっていないことはもちろん知っているのですけれども、これからやることも知っていますが、特定再資源化預託金が減っていくとこれは要らなくなるとかということになるのでしょうかという、そういう観点にやや心配があるのでお伺いしたことなのです。御答弁をお願いします。

○村上座長 事務局から回答をお願いしてよろしいでしょうか。

○鳥居リサイクル推進室室長補佐 環境省から回答させていただきます。

特預金がこの先減っていくのではないかとのお話でしたけれども、以前、一度合同会議のほうに出させていただいた骨子の中では、今のところ、現在の残高の中でやると考えておまして、今後減ってきた中でも実現できると考えているところでございます。ただ、具体的な制度設計についてはこれから詳細を考えていきたいと思っております。

○大塚委員 ありがとうございます。

○村上座長 よろしいでしょうか。

○三牧自動車課課長補佐 続きまして、経済産業省から輸入組合のLiBの回収スキームへの参加のことについてお答えしたいと思います。

LiBの回収スキームに関しましては、自工会のほうで自主的な取組として行っているということでございますけれども、そちらのほうでインポーターの方たちも回収スキーム

に参画するかどうかということについて検討が行われているとお聞きしております。ただ、輸入車に関しましては、並行輸入車と国内車とはまた違ういろいろな課題と検討すべきことがございますので、それらについて検討が進められていると聞いてございます。

以上です。

○大塚委員 ありがとうございます。ちょっとよろしいですか。

○村上座長 はい、時間に余裕がありますので、長くなければお願いします。

○大塚委員 もう1つ質問として聞いていた、車載用のリチウムイオン電池に関して、使用期限がたった後も家庭用の蓄電池として使うことが考えられるのですけれども、この点、回収スキームの中では御配慮いただいているかということをお教えください。

○村上座長 これは事務局ではなくて自工会にお願いしましょうか。それでは、今の質問に関して、御意見もいただいているようなのですが、一旦、嶋村委員、御回答いただけるものがあればお願いしてもよろしいでしょうか。

○嶋村委員 今、大塚先生からの御質問につきましては、先ほども出た資料でございますが、資料4-2の6ページ目に全体の仕組みが載っております。その中で基本的にはリユースに回す部分についても、今は発生量が少なく、なかなか家庭用のほうに回すとか、定置用に回すという事業者が少ないので、基本的にリサイクルのほうに回しているのですが、そういった事業者が出てくれば、この左下の電池のリサイクル施設のところが、例えば電池のリビルト施設に差配先を変えるということで、基本的にこのシステムでリサイクルに回ろうが、リビルトに回ろうが対応するという前提で考えております。

こちらは、自動車再資源化協力機構が運営させていただいておりますが、実際上の会員の仕組みを少し変えておまして、準会員ということで、例えばベンチャー企業さんとか、そういった自動車業界以外の方も参加できるということにしつらえておりますので、御懸念の点については大丈夫かと思えます。大塚先生からの御質問に対しての御回答は以上でございます。

そのほか、先ほど少しJ-FARに関してのプラスチックの話もございましたので、若干補足させていただきます。資料3-1の高度化財団の報告書、先ほど6ページ目の御紹介をいただきましたが、一番分かりやすいといえますか、17ページ目、矢野経済研究所さんが代表事業者として取り組まれた3年間の実証事業が昨年で終わっておりますので、これが一番最初に終わった事業でもあります。ちょうど真ん中のところに事業実績が書いてございます。

御承知のとおり、基本的に大きな課題が3つございまして、品質とコストと安定供給。品質の中には環境規制対応といった中身の化学物質等の問題もございまして。大きくはこの3つなのですが、まず純粋な品質面につきましては、その下の(1)に書いてございまして、自動車の場合で言いますと外装部品というのが非常に気を遣うところもございまして、外装部品にはなかなか厳しいのですが、外装以外の目に見えないところのものであれば可能性はあるということが分かったと。ただ、品質についてのばらつきを、いかにコストをかけずにどのように抑えるかということが非常に難しいということが改めて明らかになりましたというのが(1)です。

(2)は規制対応でございまして。これは自工会も協力してやった実証事業だったのですが、自工会としてホワイトリストを出して、この部品だったら化学物質等は恐らく大丈夫ということで、その部品を実際に測っていただきまして、ほぼ検出されないという結果を得ております。これはほかの実証も同じように検査をしまして、検出されないという結果を得ておりますので、ホワイトリストの部分を外す分には大丈夫というところでございます。

(3)がコストのところ、120円を今回ターゲットと置く。これは原油価格が、過去下がっても120円より新材価格が下回ることはそうそうなかったというところで、新材と常に競争になりますので、必ず新材より安い値段ということで120円をターゲットに置いた場合、詳しくはこの矢野さんの報告書を見ていただければ分かるのですが、今回いろいろなパターンでコスト低減策もやってみたのですが、最安値でもキロ166円ということで、コスト的にはちょっと厳しいというところ。

(4)安定供給につきましては、鬼沢先生から御質問いただいていたところにも関わりますが、解体事業者さんにアンケートをいたしました。興味を持って回答していただいた事業者はそもそもやる気があるのかもしれませんが、意外と6割ぐらいはやってもいいという事業者がいらっしやう。そのアンケートの仕方も、キロ30円で取り外し、キロ50円で異物除去までやるといった具体的な聞き方で、そこから一体、年間どれぐらい集まるかというところを試算したのですが、5,000~6,000トンレベル。自動車メーカーが本気で使おうと思ったら、当然数万トンとか10万トンレベルになりますので、とてもこのレベルだと量は足りない。Car to Carの部分では量を集めるのはなかなか難しい。ただ、解体事業者さんは意外とやる気のある事業者さんもいらっしやうということが分かりました。

すみません、ちょっと長くなりましたが、若干丁寧に御説明をさせていただくと、こう

いうところでもございました。以上、補足でもございました。ありがとうございます。

○村上座長 ありがとうございます。それでは、御発言の御希望をいただいております6番の入野委員、お願いいたします。

○入野委員 入野でございます。先ほど、大塚委員から御質問がありまして、経済産業省からもお答えいただいておりますが、私からも一言補足させていただきます。

回収システムにつきましては、我々輸入組合の各社、現在参加に向けて準備を進めているところでもございまして、近いうち、今年度なりに参加の企業も出てくる見通しになっておりますので、その辺御理解いただければと思います。

以上でございます。

○大塚委員 ありがとうございます。

○村上座長 どうもありがとうございます。それでは、13番の機構の酒井委員、お願いいたします。

○酒井委員 ありがとうございます。リサイクル機構の酒井です。

先ほど井岡委員から、自動車リサイクル士制度に関しまして、非常にいい制度なのでぜひ受講者が広がってくれるといいという後押しをいただくような御発言をいただいて、私は非常にありがたく思った次第なのですが、その件につきまして、藤岡室長から御説明いただいたところなのですが、少しだけ補足させていただきます。

私どもが今運用している自動車リサイクル士というのは、内容が主に日本の法律、自り法のこと、それから電子マニフェストの操作方法であるとか、適正な作業方法であるとか、そういったことが柱になっている資格制度、講習制度になっていまして、これを運用するのは、この資格を取るというか、勉強してもらうことによって優良な事業者、解体業者を育てて、その優良な事業者の使用済自動車誘導されていくような形になる、優良な事業者が生き残っていけるようなツールとして持っていきたいという思いで創設して運用しているのですが、車が誘導されていくというところまでは現状、なかなか行っていません。

そんな意味で、取り組んでいる事業者は何人も取っていますね、逆に言うと、取っていないところもたくさんあるということですねという御指摘は、まさに各社の考え方の違いといたしますか、そこが出てしまっていて、もう少し広く勉強する制度、法律を勉強する講習会はほかにもいろいろありますけれども、法律ですとか電子マニフェストというのは、ほかの団体の講習会にはありませんので、自り法関係の講習会を受けるのであれば、この講習会と私は思っておりますので、もっと広がっていくような方法を、実は今回の検討項

目の中にも提案させていただきたいと思っているところです。

以上です。

○村上座長　ありがとうございます。それでは、御発言の御希望をいただいているものには一通りお答えしているかと思いますが、ほかに御意見等おありの方、いらっしゃいますでしょうか。――特にないようでしたら、時間的にもちょうどいいところでもありますので、まず、中環審の酒井座長から、もし加えての御意見、コメント等があればいただきたいと思いますが、酒井先生、いかがでしょうか。

○酒井座長　村上先生、どうもありがとうございます。初回から非常に踏み込んだところの御発言もいただきましたし、また論点としては幅広いところが触れられておりますので、次回からのヒアリングの中でさらにしっかりと論点を深めて、本格的な議論に入っていけるのではないかという期待感を持ちました。

それで、松八重先生から出ていたヒアリングに素材産業をという話のところは、今の会議で環境省、経産省、事務局の回答が可能であればしていただけるとどうかと思っておりますけれども、すぐに即断できないということであれば、一旦持ち帰っていただくという整理で村上先生、どうでしょう。

○村上座長　それで大丈夫だと思います。今お答えいただけるようであれば、事務局、お答えいただけますでしょうか。

○藤岡自動車リサイクル室長　経済産業省・藤岡でございます。

ヒアリングで素材産業というお話でございます。今のところ、スケジュール的には素材産業の皆様方に聞く機会という準備等はまだ整っておりません。しかしながら、例のASRの削減、あるいはマテリアルリサイクルの促進という中では、当然ガラス、あるいはプラスチック、その他、出口というところも重要なお話かと思っております。この御議論をいただく回にそういった関係の皆様のお話が聞けるのではないかと考えておりますので、前向きにその辺のところの準備を進めていきたいと思っております。ありがとうございます。

○村上座長　ありがとうございます。酒井先生、よろしいでしょうか。

○酒井座長　はい、結構だと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○村上座長　分かりました。それでは、最後におまえも少ししゃべれと書いてありますので、私も少しだけ。

今、酒井先生にもおっしゃっていただいたとおりで、すごくいろいろな御意見を最初か

ら頂戴することができてほっとしておりますというのが座長的な振り返りコメントでございます。途中でいただいた御意見の中で、今の松八重委員のものであったり、あと織委員からいただいていた広い視点みたいなものも非常に重要だと思っております。

どうしても細かい直近の課題に目が向きがちではありますが、せつかくの5年に一度の見直しの機会でもありますし、世の中は割と動いているところでもありますので、例えばサーキュラーエコノミーという話が盛り上がるとか、もっと大きな話でSDGsの話を織先生からいただきましたけれども、その辺も含めて、全体的なバランス感等々もちゃんと考えながら、次の5年間につなげるような見直しに持っていければいいのかなと思っております。そういった意味で、先ほどのヒアリング対象に関する御意見なども非常に重要なものであったと思った次第です。引き続き、次回以降もどうぞよろしく願いいたします。

それでは、最後ということですが、事務局から議事の取扱いに関する説明をお願いしたいと思います。

○三牧自動車課課長補佐　　本日はお忙しいところ、闊達な議論及び円滑な進行に御協力いただきまして、誠にありがとうございました。本日の資料につきましては、既にウェブサイトにて公開されております。また本日の議事録については、御発言者が特定されない形で議事概要を早々に公表させていただくとともに、各委員に詳細版の案を配付させていただきました。内容を御確認いただくとともに、後日、ウェブサイトに公開させていただくということで進めさせていただきたいと思っておりますので、御了承いただければと思います。

次回の審議会についてですけれども、先ほど御説明させていただいたとおり、関係団体のヒアリングということでございまして、来月9月25日14時から開催を予定してございます。新型コロナウイルスの感染状況によっては、本日と同様、リモートでの開催になると思っておりますので、お含みおきいただければと思います。

最後に、事務局を代表いたしまして、環境省環境再生・資源循環局次長の松澤より一言御挨拶申し上げます。

○松澤環境再生・資源循環局次長　　環境省の再生・資源循環局次長の松澤でございます。

本日は村上座長、酒井座長をはじめ各委員の皆様、長時間にわたりウェブ会議での御議論、ありがとうございました。施行から15年を経過しまして、関係者の皆様の熱意と御尽力によりまして、使用済自動車の資源循環の静脈といいますか、バリューチェーンといってもいいと思っておりますけれども、十分に成熟いたしました。また、5年前の本合同会議での入念な検討の結果、個別の論点ですとか課題も含めて制度面での考え方も非常に整理さ

れている状況にあるかと思えます。このように産業インフラの1つであります資源循環が、自動車産業についてはまさに足腰がしっかりと構築されているということは、我が国のアドバンテージだと思います。これを土台として、中長期的には来るべき脱炭素化ですとか循環経済、サーキュラーエコノミーの実現に向けて、さらに力強く進んでいくことができるのではないかと考えております。

そのためにも本日、最後の村上座長の締め御発言、あるいは複数の委員から非常に幅広い御指摘、御意見がございましたけれども、A S Rの再資源化の円滑化ですとか再資源化の高度化、次世代自動車への対応、あるいはその情報システムの大改造といったことを念頭に、ある程度、今後を先取りした取組の方向性についても関係者で議論を深めていくことが大事だと思っております。今回の審議会がその検討の第一歩になると期待させていただいております。

本日、私ども両省事務局から制度の安定化・効率化、3 Rの推進・質の向上、変化への対応と発展的要素、3つの観点を御提案させていただきましたが、これらを中心に、そしてできるだけ幅広い視野を持って次回以降のヒアリング及び御審議について委員の皆様の御協力、御指導をいただきますよう、どうぞ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。

○三牧自動車課課長補佐　それでは、本日の会議は終了とさせていただきます。活発な御議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

——了——

お問い合わせ先

製造産業局 自動車課 自動車リサイクル担当

電話：03-3501-1637

F A X：03-3501-6691