

産業構造審議会
環境部会廃棄物・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
廃棄物・リサイクル部会
自動車リサイクル専門委員会
第20回合同会議

平成21年3月5日
於・三田共用会議所1階講堂

議題：

1. 自動車リサイクル制度の見直しに係る論点の検討について
2. その他

午後1時30分 開会

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 それでは、定刻でございますので、これより産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会の第20回合同会議を開催させていただきますと思います。

それでは、議事に入りたいと思います。

本合同会議は、両審議会を合わせまして23名の委員で構成されており、本日の出席状況でございますが、6名の委員のご欠席があり、委員15名及び委員の代理2名の計17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きましては14名の委員の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。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15名の委員の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。

本日の欠席委員のご報告でございますが、社団法人日本自動車販売協会連合会中古車委員会委員長の村瀬洋介委員が欠席され、同日本自動車販売協会連合会理事の伏見剛様に、社団法人日本中古自動車販売協会連合会会長の小川逸樹委員が欠席され、同日本中古自動車販売協会連合会常務理事の武藤孝弘様に代理出席をいただいております。横須賀市環境部資源循環推進課長の浅野悟委員、群馬県板倉町生活窓口課長の荒井英世委員、主婦連合会副会長の角田禮子委員、社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長の小吹信三委員、社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事の下平隆委員、慶應義塾大学経済学部教授の細田衛士委員におかれましては、本日ご欠席となっております。また、京都大学教授の酒井委員におかれましては現在こちらに向かっているところでございます。

それでは、これ以降の議事進行を永田座長をお願いいたします。

○永田座長 皆さん、こんにちは。本日の合同会議の座長を務めます永田でございます。

通常どおり皆様方の活発なご議論と、それからきょうも議題が詰まっておりますので、議事進行につきましてご協力のほどお願い申し上げます。

それでは、まず、配布資料の確認から入らせていただきます。どうぞ。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 資料でございますが、お手元に資料1、資料2、資

料3、資料4-1-1、4-1-2、資料4-2、資料4-3と、あと参考1をご用意しております。ご確認ください。

○永田座長 よろしいでしょうか。

もし不足分がございましたら、事務局までお申し出ください。

それでは、議事に入らせていただきます。

本日の議題は、議事次第のとおりでございます。

まず最初に、前回全体としての論点整理をご議論いただきましたが、今回はその中で個々の問題の第1点目ということで、この資料3、自動車・リサイクル制度の見直しに係る論点の検討についてということで、まず事務局より説明させていただきます。その後ご議論賜ればと思いますので、よろしくお願ひします。それでは、どうぞ。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 まず、参考1をごらんください。

前回の審議会でお示しいたしました自動車リサイクル法見直しに係る論点整理案でございます。こちらの論点整理案につきまして前回の審議会でのその枠組み等につきましてさまざまなご意見をいただきました。

その後、この論点整理案を修正するというのが目的ではなく、個別のその論点においてそれぞれの委員のご意見について反映させていただくという観点で、特にこの参考1については修正をしておりますので、ご了承ください。

今回の論点につきましては2.の自動車リサイクルシステム内のプロセス、ここのリサイクル品目について、ここの項目についてご議論させていただければと考えております。

それでは、その資料につきまして、資料3でご説明したいと思ひます。

資料3で、題目といたしましてはリサイクル品目についてということで前回お示ししたものと表題を合わせておりますが、こちらにつきましてはそもそも3R全般について議論するべきではないかというようなご意見もいただきましたので、それも踏まえまして今回個別の論点につきまして整理させていただいております。

まずは1.発生抑制、再使用及び再生利用の推進についてでございます。

総論といたしまして、自動車リサイクル法は循環型社会形成推進基本法を基本的枠組みとして構成される我が国の循環型社会形成のための法体系の一部を担っているところであることから、同基本法における廃棄物リサイクル対策の優先順位である発生抑制、再使用、再生利用、熱回収、適正処分について自動車リサイクルにおいても高度に実現されるべきものでございます。

また、第2次循環型社会形成推進基本計画におきまして、個別リサイクル法の一層の充実強化に当たっては、量的な拡大だけでなく、質の高い再生利用により、新規資源の投入抑制に資する効果的な資源代替を進めることが課題として挙げられ、水平リサイクル等のリサイクルの高度化の推進というものが求められてございます。

その観点では、自動車リサイクル法において、現在ASRのリサイクルについて特に熱回収を中心に実現されているところでございますが、そのASRも含めて使用済自動車から発生する循環資源について、より優先順位の高い対策が行われるよう検討するべきであるというご指摘をいただいているというふうに認識しております。

現状指摘事項といたしましては、その個別のところでございますけれども、まず発生抑制でございます。自動車リサイクルにおける発生抑制については、使用済自動車そのものの発生の抑制のほか、自動車から生ずる廃棄物の発生抑制というものも考えられるところでございます。自動車リサイクル法の責務規定及びそれを具体化する環境配慮設計には現在も取り組まれているものの、具体的にその発生抑制策を評価し、促進する取組が十分に行われているものではないのではないかというご指摘をいただいております。

発生抑制の事例として、こちらで書いておりますけれども、使用済自動車の発生の抑制、例えば1つは長期使用化というものもこの中に含まれ得るかと考えております。また、使用済自動車1台から発生するASRの削減、こちらにつきましてはASR基準重量の削減というものが1つの例として挙げられようかと思っております。

続きまして、再使用でございます。自動車リサイクルにおける再使用については、部品の再使用というのが想定されます。解体業者は技術的かつ経済的に可能な範囲内で部品、材料、その他の有用なものを回収し、再資源化を行うこととされており、現在経済原則に任されている状況でございます。

解体業者における有用部品等の再使用を推進するためには、回収された有用部品の供給先となるリユース使用の拡大というものが必要でございますが、拡大に当たっては品質保証基準等の環境整備の必要も指摘されているところでございます。

3つ目といたしまして、再生利用でございます。再生利用については、解体段階から回収される有用なものの再生利用と、ASRからの再生利用というものが考えられます。後者につきましては、リサイクルシステムの出口において議論することとして、この場においては解体段階の有用なものの再生利用についてご議論させていただくと。これにつきましては精緻な解体の必要性、回収ルートの整備、再資源化素材の需要の拡大の必要性が指摘される一方、現時点

でのインフラの未整備、高コスト、将来の技術開発を踏まえた対応の必要性、こういったものが指摘されてございます。

こうした発生抑制、再使用及び再生利用を推進するためにどのような取組が必要か検討するべきではないかという形でその論点として挙げさせていただいております。

2つ目といたしましては、品目指定でございます。品目の考え方といたしまして、自動車リサイクル法の制度の中で具体的に指定をする品目といたしましては、自動車製造業者等が引き取ることが義務付けられる特定再資源化等物品と解体業者において回収し再資源化することが解体業者の再資源化基準において求められる鉛蓄電池等の物品、いわゆる事前回収物品の、この2種類がでございます。

両者の品目指定の考え方については、別表のとおり、特定再資源化等物品について処理困難であることや、減量化リサイクル推進が特に必要な廃棄物等で製造業者等が引き取ることが適当であるものとされています。

別表といたしますのは、この紙の一番最後に参考としてつけているところでございます。まず、法令上の特定再資源化等物品というものについてご説明しております。特定再資源化等物品とは、指定回収物品、政令で定める指定回収物品と自動車破砕残さ及びフロン類をいうと。指定回収物品とは、自動車に搭載されている物品で、次の各号のいずれにも該当するもので、政令で定めるものということで、現在エアバッグがこれに該当してございます。

その要件でございますが、当該自動車在使用済自動車となった場合において、解体業者が当該使用済自動車から当該物品を回収し、これを自動車製造業者等に引き渡して、その再資源化を行うことが当該使用済自動車の再資源化を適正かつ円滑に実施し、かつ廃棄物の減量及び資源の有効な利用を図る上で特に必要なもの。

2つ目といたしまして、当該物品の再資源を図る上で経済性の面における制約が著しくないと認められるもの。

3つ目といたしまして、当該自動車在使用済自動車となった場合において、当該物品の再資源化を図る上で、その物品の設計またはその部品、もしくは原材料の種類が重要な影響を及ぼすと認められるものでございます。

この考え方をまとめましたものとなりましたのは、産構審、中環審、それぞれの報告でございます。その考え方が下の表になってございます。中環審の報告におきましては、適正または安全な処理の確保のためのインフラが未整備である等、処理困難な廃棄物等であり、製造自動車等が引き取ること適正な処理等が可能となるものと。また、減量化リサイクルの推進が特

に必要な廃棄物等であって、製造業者等が引き取ることで一層効率的な排出抑制、減量化リサイクルの実施が可能なものと。

また、産構審の報告におきましても、自動車製造事業者等引取品目については、最終埋立処分場の極小化、使用済自動車がリサイクル処理の実施過程においておおむね有価で流通する状況の創出、環境負荷の発生の実効的・効率的な防止といった観点から対応が必要とされるものを位置付けるべきというふうになってございます。

ただ、ここのおおむね有価で流通する状況の創出、この背景におきましては、逆有償で当時取引がされていた。その際に不法投棄等の懸念が出てきたというところから、この有価で流通する状況の創出、こうしたものが求められてきたというふうに考えております。

続きまして、事前回収物品の考え方について下でご説明しております。鉛蓄電池、タイヤ、廃油、廃液、蛍光管につきましては、解体の工程で分別回収を行うことが資源の有効利用を推進する上で効果的である。また、これらを解体工程で回収しない場合には、鉄製の部品等と異なり、その後の破碎工程等において再資源化することが困難であるだけでなく、自動車破碎残さの量を増加させ、またこれらが自動車破碎残さの中に混入し、自動車破碎残さのリサイクルが困難となるものであることから、解体工程以降での再資源化を促進するためにも、これらの部品等については分別回収を行うこととする。

なお、分別回収した部品等を技術的、経済的な理由で再資源化しない場合には、廃棄物処理法にのっとって適正に処分する必要があるというふうにされております。

2ページ目に戻りまして、真ん中のところでございますが、先日の、先ほど申しました第2次循環基本計画、ここにおきましてのリサイクルの高度化の必要性に対応して、本審議会においても指定品目に対する新たな観点として、レアメタルの確保などの資源の有効利用の促進であるとか、市況の変動に安定的な法制度の構築を導入すべきというご指摘をいただいております。

また、個別の物品の指定の検討に当たっては、物品の再資源化等の必要性のみならず、責務者及び関係者の適切な役割分担や、経済的、技術的可能性に留意すべきであるものと考えております。

特定再資源化等物品と事前回収物品について、これらの考え方に新たに追加すべきものがあるのか、または整理すべきものがあるのか、または個別の物品の再資源化状況等にかんがみ、追加または削除すべき物品について検討すべきではないかというふうにさせていただいております。

3 ページにおきまして、その個別の品目の現状と課題ということで、今までにご指摘いただいている個別の品目について列挙させていただいております。

まず、タイヤでございますが、タイヤは付帯決議において、必要に応じて見直すことが求められております。一方、タイヤの業界団体は、整備交換されたタイヤを新品販売に合わせて回収するスキームを整備しているところでございます。

バッテリー。バッテリーにつきましては、付帯決議において、必要に応じて見直すことが求められております。一方、バッテリーの業界団体は、平成6年に鉛リサイクルプログラムを策定し、一般ユーザーから排出されるバッテリーの無償回収の実施、また平成17年の中環審・産構審の合同会議においては、輸入鉛バッテリーも対象とした新たなリサイクルシステムの必要性が答申されております。

なお、次世代自動車の登場により、従来の鉛蓄電池のみならず、電気自動車やハイブリッド自動車用のニッケル水素電池やリチウムイオン電池が市場に投入され始めており、合わせてその対応についても検討する必要があるのではないかとこのようにしております。

発炎筒。破碎業者から解体工程において取り外しが徹底されていないことから、破碎工程における発火事故につながっているとの指摘があり、事前回収物品への追加要望が出されております。一方、発炎筒の業界団体は、平成14年より、整備交換された発炎筒を新品販売に合わせて無償で回収するスキームを構築しております。

L P ガスボンベ。破碎業者からは解体工程において適切な処理が行われていないことから、破碎工程における事故が生じているため、処理方法について周知徹底すべきと指摘されております。一方、高圧ガス保安法においては、L P ガスボンベの処理について規定されており、解体業者もその9割が取り外し処理を実施しているというところでございます。

その他といたしまして、ガラス・バンパーなどが挙げられております。ガラス・バンパーについてはリサイクルの高度化及びA S R の発生抑制の観点から、両品目がA S R に混入されないように解体工程において単独で回収、再資源化すべきと指摘されております。一方、ガラスのリサイクルについては、自動車製造業者よりリサイクル可能なガラスが一部に限られていることや、リサイクル技術が未発達であることから、L C A 及びL C C の観点から、A S R としての再資源化と比べて必ずしも効果的でないとこの指摘もあるところ。

また、今回ガラスとバンパーというのが特にその実現可能性等をかんがみましてご指摘をいただいているものと考えておりますが、そのほかの品目についてもリサイクルの高度化の観点から検討すべきものはあるかということとさせていただきます。

資料3につきましては以上でございますが、今回この資料3については、具体的なこのリサイクルの品目についてというところの論点として挙げさせていただくと。すみません、4ページに3. のリサイクル率の検討を飛ばしておりました。

リサイクル率の検討。特に発生抑制及び再使用の推進を自動車製造業者等が主導で実施する場合については、当該取組を評価する指標として、ASRのリサイクル率のあり方を検討する必要があるのではないか。なお、その詳細につきましてはリサイクルシステムの出口において検討することとするということで、こちらについての問題認識を持ちつつ、個々についてはまた別の機会でご議論させていただくことと考えております。

今回資料3につきましては、まずはこの分野についての問題認識、また論点についてご提示させていただいておまして、本日はこの全体のこの議論につきましては過不足がないかご意見いただくとともに、それぞれの個別の項目についてもご意見を賜ればと思います。

また、それを踏まえまして、個別の物品について状況の報告が必要なものにつきましては、各業界団体からご報告いただくことを考えております。

本日は、このご議論の後、タイヤと発炎筒につきまして、各業界のほうからご説明をいただく予定であります。

また、バッテリーにつきましては、3月24日にご報告をいただくことで現在調整しているところでございます。

そのご報告いただきました後、また4月以降で個別のものも含めましてご議論いただく予定で考えております。

資料3につきましては以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、どうぞ、ご意見ご質問のある方、また札を立てていただいて、こちらから指名させていただきますので、ご発言ください。いかがでしょうか。

どうぞ。では、順序どおりでどうぞ。

○大慈弥委員 ちょっと急いで上げるのをはばかったんでありますけれども、ありがとうございました。

きょうはリサイクル品目についてという大きなタイトルがついているんですけども、最初に事務局のほうからご説明があったように、理念とか、それから一番最後のリサイクル率の検討というのは必ずしもこの品目には着目していないので、かなり広い概念が議論できるのではないかというふうに認識をいたしております。

それを申し上げた上で、参考1の資料の今のリサイクル品目についての中の冒頭に、資源価格の下落を受けとか逆有償の話が出ているとともに、今品目指定の中のご説明にも市況の変動に安定的な法制度の構築を導入すべきと、いずれも品目を議論する場合だけではなくて、そのほかの項目を議論する上でも非常に大事な枕言葉となっていると思いますので、きょうそれを取り上げておしまいということではなくて、今後議論する際にも常にこれらを頭に置いて議論する必要があるのではないかというところを申し上げた上で、非常に意欲的にまとめていただいたのではないかとこのように考えております。

きょうコメントさせていただきたいのは、発生抑制、再使用、再生利用というその考え方に戻りまして、一、二コメントをさせていただきたいと思います。

まず第1は、発生抑制の事例について、先ほどさっと流していただきましたけれども、これは当然理解できるしさらに進める必要があるかと考えておりますけれども、指摘をしたいのは、もう既に自動車の平均保有年限に十分対応できる車が世の中でつくられたのではないだろうか。あとは消費者がどこまで使うかという問題になってきているのではないかとこの点で、余り過剰性能とか、それから過剰な耐久年数をすると、確かに長くもつんですけども、無駄とか長寿化に伴う古いモデルの燃費が悪いものが残ってしまったり、環境性能の遅れからきてかえってCO₂の排出がふえるというような懸念もあるのではないかとこの気がいたしますので。

リサイクルという政策を追っかけるのは我々の仕事ではあるんですけども、別途CO₂排出を削減をするとか地球温暖化対策を考えるという他の政策目標との整合性というんでしょうか、バッティングを回避するというのも頭に入れて走らないと、極論になってはいけなではないかというのをちょっとみずからに対するワーニングとしてもちょっとおいたほうがいいかなというのが1点目でございます。

それから2点目としては、私ども輸入組合に関係することなので指摘させていただきたいと思っておりますけれども。ここのご説明にあります解体段階から回収される有用なものを再資源化、再利用するというのは非常に重要なことなんですけれども、それを例えばバンパーとかいったん製造工程に戻さなければならないような再利用をする場合には、輸入車の場合には海外の製造工程に戻さなければいけないというロジックになってしましまして、わざわざ海外まで輸送して再生して国内に持ち込むというのが経済的に果たして合理的、また現実的なんだろうかということにもなりかねませんので、本議論を進める上では、再生利用をするというときには、ぜひ海外の製造業者が抱えているという特殊性ですね、これをぜひ考慮いただければというのが2番目のコメントです。

以上です。ありがとうございました。

○永田座長 ごもったもなので、コメントとして聞かせていただきまして、こちらから何か返答するという事はないかと思っております。

どうぞ、大塚先生。

○大塚委員 2点申し上げさせていただきたいと思いますが。1点は、これからまたヒアリングを受けるので私の個人的意見を今言っておくだけで、また後で発言させていただいたほうが良いと思っておりますけれども。

この個別品目の中で、特に発炎筒に関しては事前回収物品への追加要望とかも出ているということで、これをどうするかというのが個人的には関心のあるところでございます。これはヒアリングを受けてからまた発言させていただきたいと思っております。

それから、もう1点でございますけれども、1ページの発生抑制、再使用及び再生利用の推進についてでございますが。このうち発生抑制については余り強いトーンで書かれているわけではなくて、それもいたし方ないところもあるかと思うんですけれども。これに関連してちょっと1つ申し上げておきたいのは、拡大生産者責任という言葉はどこかに入れてほしいという。それは入れるだけでいいんですけれども、ということと。

もう1つは質問ですが。現在製造業者さんが各自動車の車種についてリサイクル料金を設定されているときに、何を基準に設定されているかというのをちょっと前のとき、私が多分休んじったときだと思っておりますけれども、ご議論があったかもしれませんけれども、それを教えていただけるとありがたいと思っております。

以上でございます。

○永田座長 その最後のご質問の話なんですけれども、きょう加藤さんは。前にもご説明いただいた資料の中で、質問事項でコスト構造とかどういうふうにもリサイクル料金の設定をしているかということにつながるような情報の提供をお願いしていたと思っておりますので、いずれまたその話は出てくるというふうにご検討いただければいいんですかね。

○加藤（忠）委員 はい。これは永田座長のほうからも最終的なコメントということで、そういう要望ということで私ども認識しておりますので、また機会をいただければまたお示しいというふうにご検討しております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

○大塚委員 ええ。その点がちょっと、それに関係してくるので。言葉として拡大生産者責任という言葉を一言入れていただけるとありがたいかなと。

○永田座長 報告書のときにはちゃんとあれしますので。これは問題設定の中で、それ入れられない話じゃないなどは思いますけれども。当面これで。

では、酒井先生、どうぞ。

○酒井（伸）委員 先ほど大慈弥委員からでございますか、発生抑制のところについてご指摘あったわけですが。この自動車リサイクル法、あくまでリサイクルでございますので、ここは少しどう法の中で考えるかというのは相当難しい部分はあるのではないかと思います。先ほどご指摘された余りに過剰な超寿命化というのはかえって燃費とあるいは炭酸ガス等々、トレードオフをもたらす、ここには要注意だという点はこれはまさに非常に重要なポイントであろうというふうに思っております。

そういった意味で、トレードオフが生じないことが前提であります。基本的にやはり環境負荷物質あるいは有害物質と称しているもの、すなわち質の面からの発生抑制という方向はぜひ考えるべき時期にきているのではないかということをご指摘をしておきたいと思えます。ぜひ発生抑制の事例ということの中につけ加えていただきたい、つけ加えるべき時期にあるというふうに思っております。

理由はもうそれぞれご理解いただいていると思いますが、既に現在のリサイクルの中でも大きな影響を与えている。例えばASRのリサイクル過程で依然としてやはり鉛は検出されて、その対応に相当その過程で苦勞されている。あるいはこれはひょっとしたらコストアップにつながっているかもしれない。こういったところがまず第1点として非常に重要なポイントだと思います。

第2点目には、こちらのほうがひょっとしたら重要かもわかりませんが、たびたび申し上げている国際的な制度協調といったところでございます。EUのみならず、中国、韓国というところも既にこの制度導入始まっている。日本だけが本当にここはやらなくていいのかというポイントがございます。

そういった意味でこの発生抑制の事例にぜひ質の面の発生抑制ということをお願いいたします。

○永田座長 はい、わかりました。リサイクルも量から質へという話が、上流側も含めてできておりますので、その辺のところを配慮して。ただ、今の話はどちらかというと上流対策のほうを中心かなというふうに考えておりますので、また入口側の議論がいろいろ出てくるかと思えますので、またそこでもいろいろご発言いただければと。

それから、自動車リサイクル法という名前がついておりますが、基本的には3R法でありま

して、上流から含めてのことを考えていただければというふうに思っていますので、よろしくお祈いします。

どうぞ、では、お隣の酒井さん、どうぞ。

○酒井（清）委員 現状指摘事項の中の②の再使用のところなんです。有用部品の利用拡大のためにリユース市場の拡大ということがここに述べられているわけですけども。この環境整備の中で品質保証について触れられておりますけれども。商品の信頼性がネックになっているというよりは、需要と供給のマッチングと申しますかミートが一番市場拡大のためのネックになっているんじゃないかというふうに思います。

この自動車リサイクルシステムというのはかなり高度に情報をトレースすることができるシステムですので、このリサイクルシステムで持っている情報をリユース市場拡大のために何とか利用できないかということをお考えいただけるとありがたいなど。具体的な提案ではなくて申しわけありませんけれども。

○永田座長 わかりました。

あといかがでしょうか。

もしよろしければ、また最後にまとめて本日の議論を踏まえた上でのご意見をちょうだいすることにはいたしたいと思っておりますので、ここでいったんこの議題については切らせていただいでよろしいでしょうか。

はい、それでは、そのようにさせていただきます。

それでは、次の議題に移らせていただきます。先ほど事務局のほうの説明にもありましたが、個別の品目のリサイクルの取組状況を各業界団体からまたご説明いただくということになっております。

まず、きょうの最初は、タイヤ業界におけるリサイクルへの取組についてということで、社団法人の日本自動車タイヤ協会より説明をしていただきます。前へ出てきていただいて。

きょう見えていただいでいますのは、日本自動車タイヤ協会常務理事の篠原亘さん、それから同協会の事業本部長の関正文さん、それから事業本部の部長さんの赤松大寿さん、この3名の方々でございます。それでは、どうぞ、ご説明のほう、お願いいたします。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） ただいまご紹介に預りました、日本自動車タイヤ協会の篠原でございます。日ごろはタイヤのリサイクル等、皆様方には一方ならぬお世話になっており、この場を借りて御礼申し上げます。座らせていただきます。

私どもタイヤ協会は、現在国内のタイヤ製造業者5社で構成しておりますタイヤ製造業者団

体でございまして、ことしはかなり生産が落ちておりますけれども、昨年ですと約年間1億8,000万本程度のタイヤを生産してございまして、そのうちの30%弱が自動車メーカーさん。それから、さらに30%ぐらいが市販用タイヤとして取替用として一般消費者に販売されております。残りの大体40%程度が世界各国に輸出されておるといふ現状になっております。

さらに一般市販用としては、私ども会員メーカーの海外工場から約年間2,000万本ほど輸入して販売してございまして、国内でトータルですと私どものメンバー会社で約7,500万本程度のタイヤを市販用として販売してございます。

これに海外からの私どもメンバー以外のタイヤが入ってきておりますので、約四、五百万本程度だと思っておりますけれども。トータルで一般市販用に8,000万本強のタイヤを年間販売してございます。

したがって、大体販売量と廃タイヤの排出量はほぼ一致してきますので、先ほどの自動車メーカーさんに納めた廃車分が約2割程度ございまして、約廃タイヤは1億本ぐらい年間排出されてございまして、20%が廃車時に、それから残りの80%、8,000万本が販売時に店頭なり事業者より排出されているのが現状でございまして。

私どもタイヤ協会では、きょうの資料の4-1-2に別添で添付されておりますけれども、従前よりこの廃タイヤの適正処理のために3R推進委員会を設置して、廃タイヤにおける3Rの推進、それから製販が一体となってその廃タイヤの適正処理に鋭意推進してございます。

本日はその現状の処理状況等につきまして、私どものリサイクル本部長の関のほうから、資料4-1-1に基づいて説明させていただきますので、よろしく申し上げます。

○日本自動車タイヤ協会（関説明員） それでは、資料に基づきましてご報告いたします。

今、1. 廃タイヤの発生から処理、リサイクルフローということで出ておりますが、後ろに出ております図のとおりでございまして。基本的には我々が一般オーナー、オーナードライバーがはき替えるタイヤ等々、いわゆる一般廃棄物というカテゴリになるかと思うんですが、それが約60%。それから、排出事業者、これはバス、トラック、タクシー等の業をなされている方々が出される廃タイヤでございまして。これが指定産業廃棄物ということで分けられまして、大体20%。それで、先ほど申し上げました解体ルートから発生するのが20%ということございまして、上の2つについては先ほどもご説明ございましたように、新品の販売ルートを使って必ず戻るといふシステムでございまして。

簡単に申し上げますと、一番上の消費者、市町村、一般市民のはき替えのタイヤでございまして、これは大体販売ルートとしてはいわゆるメーカー直の販売店、あるいはSS、それから

タイヤショップ、それから量販店等々で販売されたタイヤが私どもの指定店あるいは指定店の中には販売会社、それからタイヤ販売店、これは専門の販売店もございますし、今申し上げましたSS、それから量販店も含んでございます。ここで買い求めになられましたタイヤについては、そこではめ替えをしまして、要するに我々の計算上は4本取り替えるという前提でやっていますので、売れたタイヤはすべて再生利用あるいは最終処分まで回るというふうな計算でやってございます。したがって、販売店に戻されたタイヤについては収集運搬業者、それから中間処理業者。中間処理業者は廃タイヤを最終処分あるいは再生利用するところで丸のまま使えないところがほとんどでございますので、そこでカットなりチップなりに細かく砕いて最終の加工をしやすいような形にして納めるというようなルートでございます。

一番下の解体業者の皆さんから出るタイヤでございますが、このタイヤについては産業廃棄物として業者から、排出事業者から直で収運業者あるいは中間処理業者に渡るといようなルートでございますし、私どもの販売会社あるいは販売店には戻らないといようなルートになってございます。

ここは一般的には廃車になった解体されるときタイヤの形状は、ホイールから外されてタイヤ単体で私どもの使っております収運業者あるいは中間処理業者にほとんど戻っているといような状況でございますし、それがどこかに放置され、あるいは不法に集積されているといような状況ではございません。最終的には再生利用・処分先ということで、我々の新品の販売ルートと一緒にルートのところが最終一緒になるというふうなルートでございます。

次に、2. でございますが、現在の廃タイヤのリサイクル状況ということでございます。まず、先ほども私ども常務理事のほうからお話ありましたけれども、タイヤは全体的にはここ数年同じぐらいの推移でございますが、本数で1億本、トン数で100万トンというような発生状況でございます。その割合的にも大体取替時が8割前後動いています。それから、廃車時が2割から1割5分の間ということで、ほとんど数字的にはそんなに大きな動きはないんじゃないかなというふうに考えてございます。

したがって、2) のところでございますが、リサイクル状況としましては、原形加工利用が約16%、それからグリーンで回っていますが、バイオマス発電等ということで、これはNEDOさんの補助金をいただいている利用先がバイオマスボイラーを設置しているということでございまして、そこが製紙、化学工場等ということで32%でございます。ここの数字が年々上がってきております。

それから、熱利用の下のほうですが、セメント、製鉄等々でございますが、ここが25%という

ことをごさいます、合計で海外の輸出が年々これは減ってごさいます。これらを足しますと、リサイクル率が大体90%を若干切るというような状況、八十数%から90%ぐらいということで、昨年度は89%でございました。

それから、その他ごさいます、その他埋立がまだ、これはタイヤのまま埋め立てるということではなくて、タイヤのくず、いわゆるどうしようもなく燃やす形状ではないというような形のタイヤの破碎くずとかそういうものが主なものでごさいます。それが1%。それから、流通在庫、これは中間処理業者あるいは収運業者あるいはお店等にまだあってリサイクルに回っていないというような量でございまして、これが11%ということでごさいます。

リサイクル状況については以上でございまして。

続きまして、現状の廃タイヤの不法集積、不法投棄の状況でございまして、地区ごとに先ほども私どものほうで機構の組織を説明させていただきましたが、それぞれの地区に販売会社の団体、地区の販売業協会、協議会というのがございまして、それから私どもの各地区に支部がございまして、その人たちの手を借りまして、それから地区の行政のご支援もありまして、毎年2月末時点で調査をかけている状況でございまして。

それぞれの地区で動きはそれぞれごさいます、まずタイヤについてはそれぞれ重さが違うものですから、私どもとしては1本当たり10キロとして計算してごさいます。

用語の定義でございまして、不法集積というものは、業者が商売をしていたところが倒産をしたり、それから行為者が行方不明になったり、行為の途中にお亡くなりになったというようなことでタイヤの山ができていくというのが不法集積でございまして。

それから、不法投棄でございまして、これは投棄した人が特定できないということで、山に捨てられたり、あるいはちょっと人里離れたところに捨てられたというようなものが不法投棄ということでごさいます。

それから、参考に書いてございまして、過剰集積でございまして、これは保管基準以上に集積しているものということで、自治体等の報告徴収等をまだ受けていなくて、地区のそういうタイヤ販売店あるいは私どもの支部の職員が見に行くと、これは客観的に見て多すぎるという数字でございまして。これはですから短期的にはすぐになくなるものもありますし、いわゆる不法集積の予備軍というふうに見ても差し支えないのかなというふうにごさいます。

下のほうで各地区の合計でございまして、本数とトン数、ゼロを1つ消していただければよろしいんですが。まず、重量で申し上げますと、平成7年2月時点の調査では、全国に7万4,290トンありましたタイヤが、次のところでご報告申し上げます、私どもの現状回復制度

というものを使った結果、それから地区でそれぞれの自治体さんが取り組んでいただいたもの、あるいは行為者がみずから積んだタイヤをみずからいわゆる処理したものというのがありまして、これが7万4,000本から6万6,000本に減ったというような結果でございます。その表が3のタイヤの不法集積と不法投棄の状況でございます。

続きまして、4. の原状回復支援費の運用スキームということでございますが。これは平成17年、2005年から私どもこの制度をつくりまして運用してございます。運用のスキームについては、若干はしょって申しわけございませんけれども、条件としては自治体が申請者、自治体等の撤去委員会が申請者ということで、ほとんどの場合自治体の長、市長あるいは町長さんが申請なさってくるということでございます。

支出の金額は、私どもとしては1回当たり3,000万がマックス。事業規模としては事業規模の3分の2、かつ3,000万以下ということで、いずれか低いほうの額で支援をしているということでございます。今の状況では、各市町村からいろいろな引き合いがあるんですが、3分の1の拠出を自治体がするということが非常に自治体の予算、財政状況が厳しい折、そういう問い合わせはあるんですが、3分の1が出せないということでやむなく引き下がってしまっている自治体さんが多くございまして、我々としてはできるだけ意に沿ってやりたいとは思っているんですが、この3分の1を消してしまうと、不法投棄あるいは不法集積をした行為者に得をさせるという批判もいただくこともございますので、我々としては3分の1は自治体に出していただくというスキームは崩さないつもりで今のところ支援はやってございます。

最後の5. でございますが、今までの原状回復支援の実績でございます。過去3年間やりまして、約2万トン、本数にしまして200万本を撤去いたしました。私どもの支援金としては2億円強拠出してございます。ちなみに本年度、平成8年度についてはまだ最終集計はしてございませんが、5件、支出が約9,000万ぐらいというふうな数字が出ておりますので、来年もこの撤去数字は本年度若干少なくなるのではないかなというふうに思っております。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、ご質問ご意見等ありましたら、またすみません、札を立ててください。お願いします。

どうぞ、大塚先生。

○大塚委員 ありがとうございます。とても興味深い話、ありがとうございました。

1つは、基本的なこと恐縮ですが、3ページのこのリサイクル率の数字の分母はどういう

ふうになっているかというのを、あるいはお話しいただいたのかもしれませんが、教えていただけるとありがたいと思います。つまり、廃タイヤのその年に出たものが分母になっていると考えてよろしいかどうかという質問でございます。

それから、もう1つは、5ページの原状回復の支援費の運用スキームですが、これは経団連さんがやっておられるのとは別にやっておられるようで、こういう積極的な取組に関しては非常に高く評価させていただきたいと思います。

お願いとしては、私が申し上げることではなくて自治体さんがということかもしれませんが、この3分の1というのがもし、なかなか余り申請がないほど高いレベルであれば、これ4分の1とかにさせていただくとかというご努力をもししていただくと、多分自治体ももう少し申請が出てくるのかなという感じもします。これは私からのお願いでございます。

以上でございます。

○永田座長 前半のやつは、上の合計重量と一番下の合計重量同じになっていますから、上の数字、ですよ。

ではよろしいでしょうか。最後のはコメントで。何かこの費用の3分の1負担の話というので引き下がられた自治体の数とか割合とかその辺のところはわかりますかね。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） この問題はいろいろな意見がございまして、こういう話をする際に自治体さんと排出者側の地権の問題とかいろいろありまして、私どもも当初この制度を創出したときに、どの程度申請があつて、まだ、今の表にありますように、相当数日本に残っておりますので、それが一気に申請があつても、我々弱小業界では対応できませんし、今いただいた4分の1というご意見は持ち帰らせていただきまして、一回精査してみたいと思いますので。

○永田座長 ちょっとあれかもしれませんが、この自動車リサイクル法のほうで離島対策でやっているのは、こちらが80%と。出てきた金額の80%の補助というような形でやっていますので、それも参考にさせていただきながら、さっきの4分の1の話もありますし、いろいろあるのかと思います。

どうぞ、ほかにご意見等ございませんでしょうか。

すみません、こちらから見づらいので。その後、仁井さん。

○久米委員 4ページの表なんですけれども、地方で増減がかなり違っている。特に例えば中国地方ですね。えらくふえているんですけども。全般的に減っているというふうなお話で聞いていたんですけども、地方によってかなり差があるような感じなんですけれども、この理

由というのは何かあるのでしょうか。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） これも私ども全国津々浦々専門の調査隊で調査できる機能は持っていませんで、私どもの末端の販売店だとか私どもの全国7カ所にある支部を利用してこういうものを探しておりますので。たまたま若干ふえているのは、多分非常にその地区の人が熱心にやっけていただいて、山奥だとかその辺から見つけていただいた結果だと認識しております。

○永田座長 どうもありがとうございました。

では、どうぞ。

○仁井委員 3ページのリサイクル状況というところの表なんです。これ単純に見てしまうと、各年各年の合計が一緒なので排出量の内訳として流通在庫が出てきちゃってるので、流通在庫が毎年毎年積みあがっちゃうような格好に見えてしまうんですが。多分そうではないんじゃないなと思うんですけども。ちょっと説明をお願いできればと思ったんですが。

○永田座長 なるほど。

○日本自動車タイヤ協会（赤松説明員） この部分は、説明にありましたように、実際の流通在庫ももちろんあるんですけども、集計上で見えない部分というのもこの部分に入っています。ですから、数字で言うと積み上がるイメージがあるかもしれませんが、実際にはどこかで処理されている数字であるけれども、どこに分類されるかわからないという部分も含まれていますので、その部分はここでいうと翌年には持ち越されないという形になります。実際に流通在庫で積みあがっている分もありますけれども。

○仁井委員 その他の部分と在庫の部分とがあると。

○日本自動車タイヤ協会（赤松説明員） はい。

○仁井委員 その他の部分が。

○永田座長 これだから、流通在庫と表現しないほうがいいかもしれませんね、今の話からするとね。その他の中のまたその他という話になるのでしょうか、処理方法としては。ちょっとこの、数量的に多いから何かもう少しちゃんと詰めないといけないような気がしますけれども。

どうぞ、鬼沢さん。

○鬼沢委員 現状回復の申請が自治体からあった場合に、予算がおありだと思いますので、毎年その申請の何割程度が実施されるんですか。予算的にできない部分がどの程度残る形になるのでしょうか。

○日本自動車タイヤ協会（関説明員） 大体地区の販売店なり私どもの出先にまずもしやりたい場合には話をしに行きますので、ある程度地区で詰めた段階で私のほうに上がってきますので、何%とは数字的には申し上げられませんが、そんなにたくさんあって右往左往するほどではございません。ですから、自治体も最近私どもの原状回復というのも結構テレビ報道もされていますので、そういう意味では電話でお問い合わせ等がございまして、そういうところでもう最初から乗つかれないよという話と、かなりぎりぎりまで詰めて、やはりだめだったという話と2つあるんですが。ほとんどが上がってくる案件についてはほとんど下で精査しますので、すんなり通るといような形になってございます。

○永田座長 よろしいですか。

これ2008年度の予算というのは何か決められた数値ってあるんですか。

○日本自動車タイヤ協会（関説明員） これ予算は各社からの預かり金ということで、各会員会社からの預かり金ということで。本年度については1億3,000万計上しています。

○永田座長 どうも。

○日本自動車タイヤ協会（関説明員） 我々としてはそれはあくまでも寄付行為にならないような形で、いわゆる現状回復の支援をするに当たっては、各自治体とタイヤ協会の共同事業というようにして事業費の一部負担というように形をさせていただいています。

○永田座長 よろしいでしょうか。

武藤さん、どうぞ。

○小川委員（代理：武藤氏） 今の説明の中で、4ページのお話の中で、日本国内のどこかに捨てられている廃タイヤを発見するときがあって、そうするとこの2008年2月の時点で660万トンですか、これが翌年になるとまたどこかで発見されてふえることもあると、こういうことですね。

3ページのほうで、先ほどの流通在庫というところもあるんですけども、では毎年新たに不法投棄されているタイヤというのはないのか、それともどの程度あるというふうに見込まれているのか、その辺の認識を教えてくださいませんか。

○日本自動車タイヤ協会（赤松説明員） 毎年どれぐらいふえているというのは実態としてはわかりません。ただ、こういった不法投棄、不法集積の山が問題になったときに、いつぐらいのタイヤなのか、新しいタイヤなのか古いタイヤなのかというのを見る限りでは、ほとんど古いタイヤ、10年以上前のタイヤという案件ですから。毎年積み上がっているという、ふえているという印象ではありません。実態の数値ではないですけども、見つかった中で新しいもの

というのはまずありません。

その数字がふえたり減ったりということも当然あるんですけども、これは今現在見つかっていない山も当然ありますので。不法投棄をする方というのはなるべく見つからない山奥に捨てるのがほとんどですから、それが発見されてないで数字としてふえたときには新しく見つかったら、こういうものがほとんどと考えていただいて結構だと思います。

○小川委員（代理：武藤氏） となると、2007年と2008年で大ざっぱに100万本ぐらい減っているということですから、あと五、六年するとゼロになると、そういう認識でよろしいのでしょうか。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） どの程度日本全国にその種のタイヤがこれから見つかってきてあるかというのは推測なかなかできかねますが。私どもできるだけ原状回復支援制度を利用していただきまして、この今の100万本もほとんどが私どもの昨年、一昨年の事業で減った数字だと認識しておりますので。今おっしゃったように、あと五、六年続けていってこういうのが激減すれば幸いだと思っております。

○永田座長 よろしいですか。

渡辺さん、どうぞ。

○渡辺委員 極めて原則的な素人っぽい質問で恐縮ですけども。1番のフロー図ですね。これは今までのご説明からして、排出する段階ではもちろん費用がかかると。ずっといって中間処理の段階でチップなり何かになると有価に変わると、そこまでは全部原則的に費用がかかるという了解でよろしいですか。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） そのとおりでございます。

○永田座長 はい。

大塚さん、どうぞ。

○大塚（直）委員 すみません、話戻りまして、原状回復支援のところなんですが。このシステムは要するに解体業者ルートは対象外ですよ。素朴な疑問なんですが、このルート、どこから来たルートというのは特定できるんですか。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） 基本的には5ページの原状回復のスキームにございますように、ここでは一応解体ルートから来たタイヤについては除くというふうになってございます。それで、ご指摘のように、捨てられちゃったらわからないんじゃないのというお話だと思うんですが、一般的に見ますと、ちゃんとした正規のルートでタイヤを流せば、ホイール等々は通常は離して別々に利用するんですが、ホイールがものすごく多いときには、これは解

体から相当タイヤが積まれているなというふうな判断はいたしますけれども、ただ我々としては基本的にはホイールのない山が一般的な山という、不法集積あるいは不法投棄、投棄は何でも捨てられますので、不法集積の場合にはホイールはほとんどついてございません。

○大塚（直）委員 大まかな印象でも結構なんですけど、その全体の不法投棄量のうち、この解体業者ルートというのはどのぐらいを占めているというのが現状なんでしょうか。

○日本自動車タイヤ協会（赤松説明員） 解体ルートという形よりも、解体業者さんがもし捨てたという形になれば、自動車ごと山になっているとかそういう形です。タイヤだけあるもので今までホイールつきで積んであるというのはこういった中でないですね。

○永田座長 よろしいですか。

酒井先生、どうぞ。

○酒井（伸）委員 今の不法投棄、原状回復関係なんですけど、実際に支援された実績としては、最大の案件はこの神戸市の46万本強を撤去された例のようなんですけど、現在の不法投棄ということで、最大の案件というのはどの程度の投棄量が1件当たりあるものなんですかというのが1つ質問でございます。

それから、実際これ撤去された中がすべてこれタイヤだけなのか、ほかの仮に混合物となっていた場合にはどのような対応をされているのか。あるいはそれはどうやって撤去物は処分、処理されたのかということ。これ2点目です。

それから、3点目、もう1つは、海外の事情、こういったタイヤの不法投棄の案件というのは海外の事情についてご存じでしたらちょっと紹介してください。

○日本自動車タイヤ協会（関説明員） まず、不法投棄の現状でございますが。1件目は何でしたっけ。

○永田座長 最大案件みたいなやつ。今ので、一番本数の多いものというのは。

○日本自動車タイヤ協会（関説明員） 今現在やっている中で多いのは、これは非常に私も見てきたんですが、ここにある一番最後のページ、過去の例でございますが、8番の鳥取県の鳥取市の案件でございますが。これは当初要するに30万本とかぐらいの量だというふうに鳥取市はおっしゃっていたんですが、実際やってみたらその山とか谷になっている、要するにV字型になっているようなところに、これはカットしたタイヤが集積してございまして、それが3カ所ありまして、これは去年もやりましたし、ことしもまだやっております。ことしの予算はオーバーしていますのでことしもやっています。

それから、実は来年もやらせてくださいということで、鳥取県知事さんと鳥取市長さん連名

で予算の獲得のために内定通知書を出してくださいということで来ていますので、それ3つ併せると100万本ぐらいの事案でございます。

それから、先ほどちょっと原状回復で言い忘れたところがございますが、私ども総額が1件当たり1億を超すと国の回復制度、廃棄物財団のほうに私どもお願いするという仕組みになっていますので、最初からかなりの量を申請して来られると、廃棄物財団のほうの方とご相談するという形になるかと思えます。

それから2点目、海外の件でございますが、海外の件については全く今のところ情報はございません。

○永田座長 よろしいですか。

○酒井（伸）委員 ちょっとすみません。あと、これ撤去されたものは全部タイヤばかりなんでしょうか。ほかのものとの混合の投棄というのもよく考えられると思うんですが。

○日本自動車タイヤ協会（関説明員） それは、支援の申請の段階でほかの混合物の場合にはタイヤ以外のものについては支援しないという約束になっていますので、タイヤ以外のものについては支出できない、拠出できないというふうな形になってございます。

○酒井（伸）委員 そうすると、その部分は自治体側が負担されて、一緒に撤去をされるというそういう実績になっているということなんですか。

○日本自動車タイヤ協会（関説明員） そういうことです、はい。

それから、海外の件でございますが、ちょっとお待ちください。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） 海外では欧米とも東南アジアも含めて、こういう制度をつくっているところはございません。

○酒井（伸）委員 制度はないけれども、結構不法投棄の事例、いろいろなジャーナルでも目にする事あるんですけども。100万規模の投棄があつて、そこから自然発火して燃えているというようなこともかつて目にしたことあるんですけども、そういうような事例はご存じありませんか。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） 今アメリカだとか、どのレベルを不法投棄というか不法集積というか、非常に定義があいまいで、はっきりは申し上げられませんが、アメリカあたりで聞くと、4,000万本ぐらいのタイヤの山というのはアメリカ全土には何箇所かあるとか、そういうことは認識しております。一時カナダとかアメリカでそれに伴う大火災がありまして問題になったケースがあるので。先ほど申し上げましたように、日本だけでも2億本ぐらい年間生産しているわけですから、これ全世界では相当数生産販売していますので、相

当な量のあれがまだ、ヨーロッパあたりでもあるやに聞いています。

○永田座長 よろしいですか。

鳴津さん、どうぞ。

○鳴津委員 すみません、このリサイクルの上で市況の影響というんですか。要するにこの2004年以降、エネルギー価格はどんどん上がってきましたし、ゴムの価格自体もずっと上がってきたと思うんですけれども。要するに去年の夏以降、そういったエネルギー価格、原材料の価格が下がってくる中で、今後そういうリサイクル、熱利用なりあるいは加工再生利用にしても、そっちのほうが市況の影響で何か進まなくなると不法投棄がふえるというようなおそれはないのでしょうか。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） おっしゃるとおりでございます、ここ数年、タイヤのリサイクルについてはさま変わりしております、むしろ今先生がおっしゃったのと逆で、数年前は処理するためにも有価で中間処理、それから収集運搬まではそういうお金の流れがあるんですけれども、その後捨ててしまえばそのところ処理料金かからないわけですから、それがこういう業者の不法集積とか過剰集積とか不法投棄の原因だったと私どもは考えておりますけれども。ここ数年来原油価格とか非常に高騰しまして、タイヤも現在非常に燃料として非常に貴重なものになっております、逆に末端で製鉄、製紙会社のほうから取り合い的な要素がありまして。私ども数年前までは3Rの推進ということでリユースとかリデュースも含めて、それからまた再生ゴムをタイヤに戻すとかそういうことを3R推進委員会が中心になってやってきたんですけれども、かなりさま変わりしまして、そちらのほうがおろそかにしてるんじゃないんですけれども、廃タイヤが我々の管理下で回ってこないような現状も現在はございます。

○永田座長 10月以降もそんな状況ですか。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） ええ。

○永田座長 ごくごく最近までという状況。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） 業者さんも含めてこういう市場経済ですから有利な方向に行きますので、なかなか値段の関係で取り合いになったりというようなこともあるようです。

○永田座長 あと、武藤さん、ちょっと手短にお願いできますか。

○小川委員（代理：武藤氏） 簡単なやつ。単純な質問ですが、過去に捨てられた六百何十万本のタイヤは切り刻まれたりということですが、だれが捨てたんですかね。

○日本自動車タイヤ協会（関説明員） いろいろなケースあるかと思うんですが、一時は輸出

業者とか輸出が高値で買っていて、海外が高値のときには輸出業者が集めて丸のまま積んでおいて、そのまま輸出業者さんが倒産したり、あるいは輸出業者さんが資金繰りに困っていつの間にかいなくなっちゃったとかそういうふうな状況もございました。最近は今申し上げましたように、タイヤが付加価値がついたものですから、海外に輸出するということはほとんどございません。国内で処理をしていますので、新しい山はほとんどないと思いますが、一般的には国内処理を困った人が今までは捨てていたというふうな状況でございます。

○小川委員（代理：武藤氏） わかりました。いわゆる古タイヤを業とする人たちが市況の関係等で捨てたものが現在600万本残っていると、こういう認識ですかね。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） 断定はできませんけれども、私どもとしてはそういう排出者とかそういうのがわかれば非常に行政とも話しやすいし、廃棄物処理法違反になりますので。わからないからこういう山ができていくというのが現状で。いなくなったり逃げたりですね。ですから、輸出業者と一部例で言いましたけれども、だれがどうしたというのが特定できる部分とできない部分がほとんどだと思います。

○小川委員（代理：武藤氏） 単に不法投棄を防止する観点で、どこを押さえればそれが防止できるかなという意味で質問させていただきました。

結構です、以上で。

○永田座長 それでは、よろしいでしょうか。ちょっと時間もオーバーしておりますので、この辺でヒアリングのほうを終わりにさせていただきます。どうもきょうはありがとうございました。

○日本自動車タイヤ協会（篠原説明員） ありがとうございます。

○永田座長 それでは、続きまして、自動車用緊急保安炎筒の回収システムの現状についてということで、日本保安炎筒工業会よりご説明をいただきます。日本保安炎筒工業会事務局長の坂田貞二さん、それから技術部長の斉藤尚志さん、それから事務局員の鈴木正洋さんにご説明をお願いいたします。それでは、どうぞ、始めてください。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） ただいまご紹介いただきました日本保安炎筒工業会の坂田と申します。よろしく願いいたします。座らせて説明させていただきます。

日本保安炎筒工業会は、各発炎筒を製造しているメーカー3社で構成されている団体でございます。主に事業内容としましては、交通安全への取り組み、あと公共の安全への取り組み等になっております。

それでは、自動車用緊急保安炎筒の資料4-2でございます。順次説明させていただきます。

自動車緊急保安炎筒の回収システムの現状につきましてご説明いたします。

自動車用緊急保安炎筒とは、非常時に緊急事態を知らせるため自動車に備え付けが義務付けられている非常用信号用具でございます。道路運送車両法保安基準第43条の2に明記されております。また、発炎筒の検査基準はJ I S、Dの5711自動車用緊急保安炎筒に明記されております有効期限4年の非常用信号用具でございます。

次に、販売の流れでございます。販売の流れにつきましては、発炎筒製造メーカー及び販売をしているメーカーから自動車メーカー、また自動車部品販売会社を經由しまして、カーディーラー、自動車整備工場、ガソリンスタンド、カー用品店、ホームセンター等の流れで最終ユーザーさんのところに行っている商品でございます。

次に、販売の数量でございます。販売の数量、生産ライン520万本を明記させていただいたのは、これは生産ラインへの販売が520万本ですということで、参考資料として掲載させていただきました。このシステムのメインでございます補給用の部品、ここに販売している本数は年間650万本でございます。

また、このシステム構築の経緯でございます。当工業会といたしましては、環境重視を目的としまして、発炎筒のリサイクル、リユースへの取り組みを平成12年度より開始いたしました。翌13年度には発炎筒の製造・販売のメーカーに対しまして、システムの構築に向け協力を依頼しております。また、平成14年には自工会への説明、各自動車会社、各自動車部品商社等の協力を得ましてスタートを開始しております。

発炎筒の回収の流れでございますが、整備時に交換された発炎筒を新品の発炎筒の販売に合わせまして、無償で回収し、発炎筒メーカーへ戻す流れとなっております。この流れは販売の流れの逆になっております。

次に、回収率でございます。補給部品としまして年間販売している本数は650万本。回収の本数は480万本、回収率74%でございます。

次に、回収時に当たりまして専用の回収箱を当工業会のほうで設定いたしまして、各製造・販売メーカーさんへ運用していただくようお願いしております。写真に載っていますように、中仕切りももうしまして発炎筒が自由に動かないように収納をきちっとしていただく。こういう状態で各製造・販売メーカーさんに返ってくるということでございます。

次に収納方法。これは発炎筒を収納するに当たってこの方法を徹底していただきたいということで、各協力販売メーカーさんをお願いしております。

また、製造・販売をしているメーカーさんにおきましては、返ってきた発炎筒は全品を検

品をしていただいています。これは、異物等の混入等、あときちっと収納方法が守られているかというのを報告をするようにお願いをしております。

また、返ってきた発炎筒につきましては、一時保管としまして、がん具煙火庫に保管しております。がん具煙火庫に保管した発炎筒につきましては、産業廃棄物処理業者に引き取りに来ていただきまして、処理を委託しております。

発炎筒の処理フローはこの流れで焼却設備等から発電設備、溶融設備等に流れて再資源化という工程を踏んでおります。

今現状、このシステムで発炎筒を回収して再資源化に務めている最中でございます。

説明は以上になります。

○永田座長 どうもありがとうございました。

続きまして、きょうヒアリングさせていただききっかけにもなりました、発炎筒混入によるシュレッダー操作上の危険実態についてということで、日本鉄リサイクル工業会より説明していただきます。専務理事の渡辺さんからです。どうぞよろしくお願ひします。

○日本鉄リサイクル工業会（渡辺委員） お手元の資料4-3に沿ってご説明させていただきます。

本件、この会議ご出席の方にはしつこいぐらい私も何回も言ってますので、それを時系列的に整理したということでございますけれども、まず、法制定前からこの問題は我々の業界では指摘されておったんですが、最終的に事前処理の品目には該当してませんので、その法施行後も、1に書いてありますとおり、平成18年の段階から繰り返し繰り返しいろんな機会を通じて何とか善処方をお願いをしてきたということでございます。

それで、前回我々の業界でのプレゼンテーションの後、定数的なデータも出して欲しいという宿題もいただきましたので、それを踏まえて、3でございますけれども、去年の11月に発炎筒問題とエアバッグ、LPGタンクに特化したアンケート調査を実施しております。これは我々の工業会所属の破碎処理業者117社を対象にして、回答数は103社、90%でございます。

そのうちの発炎筒に関する部分のアンケート調査のエッセンスをご紹介しますと、これは18年の段階あるいはそれ以前の段階全部そうなんですけれども、ほぼ全業者が発炎筒が操業上重大な危険性を持つというふうに認識しておりまして、それに応じて各社それぞれに事故防止対策をとっております。シュレッダー材が入ってくる際、全部がプレスされているわけではなくて、丸車等が入ってくる場合もありますので、あるいは解体業を兼務されている方もおられますので、そういった事前に発見・除去できる場合には除去しております。

それから、シュレッダーにかける前に散水をして発火防止に努めるとか。cのモニターとか目視とかで全工程を厳重監視しているというのはほぼ全業者が実施しております。それに応じて消火体制を従業員間でマニュアル的に決定をしていると。発火等発見の場合には操業を停止して消火しているというのが現状でございます。

発火の頻度なんですけれども、アンケートの結果を全国ベースで集計しますと、発火の頻度としましては1カ月当たり約60件が報告されておまして、事故につながり危険だと思われる件数が36件。実際に事故まで至ったとされる件数は約8件というふうに回答されております。

実は、では事故につながる危険というのはどういう状況で、事故がどういう状況かというのは特定した形で聞いておりませんので、その後フォローアップしてヒアリングで聞いてみますと、それぞれの回答した方の受け取り具合もあるんですけれども、例えばダストに火がついて、もちろん操業を止めてその部分を取り出して水をかけて消した、あるいはそれでは消しきらずに広げて消したとかいうふうな事例もありますし。あるいは逆に、発火が相当ひどいんだけど、消火システムで消えたというのも事故の中に入れて報告してきた人もおります。逆に言いますと、事故と認識してない形でも発火、あるいはある方の取り方によっては事故になっているケースも考えられますが、単純に回答を集計しますとこういうことでございます。

それから、回収した場合の発炎筒というのは①で申し上げたとおりの、①のaの場合で、事前に発見できた場合回収しているわけなんですけれども、その割合を見ますと、自社で保管後産業廃棄物として処理をしているのが半分。前工程の業者さんに返却が4分の1、その他4分の1ということで、それぞれ皆さん対応に苦慮されておまして、その他の回答の中でも、現在もそのまま保管しておかざるを得ないとか、長時間水に浸してその後シュレッダー処理をしている、あるいは独自の炉で一応焼却している、その後焼却しているとか、そういうふうなことで処理に相当苦労している状態がうかがわれます。

今ご説明ありました回収システムを利用しているらしきものは1社にとどまっております。

今のところ、先ほど申し上げたとおり、監視体制と消火体制を相当厳重にとっておりますために、この1年間特に重大な火災事故等は報告されておられませんけれども、過去には発炎筒が原因だと思われる可能性を排除できない火災事故も数件報告されております。

それから、火災事故には至らぬまでも、発火した場合には消火するために操業停止しますので、操業上のロスもばかにならないというふうな報告を受けております。

以上簡単ですが、報告させていただきます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、ご質問ご意見等ありましたらお願いいたします。

どうぞ、酒井先生

○酒井（伸）委員 ちょっと、基本的な基礎的なことを教えてください。この保安炎筒の構造、それから成分、主成分は何で、注意すべき微量成分はあるのか。それと、今ご説明にあった、発火事故が多いということですが、その発火のメカニズムはどういうメカニズムなのか。それについてはちょっとご説明ください。

○永田座長 どうぞ。

○日本保安炎筒工業会（斉藤説明員） 構造につきましては、お手元の資料の2ページ目のところにありますけれども、左側は自動車の助手席に乗っている状態でございます。これがプラスチックケースに入っております、外側のケースを外しますと右側の写真になりまして、ケースと本体と、一番右側にありますのはキャップと呼んでいますけれども、このキャップのところについております茶色もの、これがマッチで言う擦り付け紙に該当します。真ん中の本体の頭にあります茶色いもの、これがマッチで言うところの発火薬というものに該当いたしますので、ここのがこすれて火が出るということでございます。

それとあと、ここのところは簡単に言っちゃいますと、マッチ薬がここについておるという理解でいいかと思いますが、中身の発煙剤、私ども中身の本体の火薬類を発煙剤と呼んでおりますけれども、その主成分としましてはカエンソサンエンというものを使っておりまして、それを主とする火薬ということになっています。

○日本鉄リサイクル工業会（渡辺委員） すみません、シュレッダーやったときの発火については相当な事例が挙がっております。皆さんご想像つきますとおり、プレシュレッダーでまず粗破碎をする、あるいはその後シュレッダーの機械に入る。シュレッダーというのは紙をシュレッドする機械と違しまして、巨大な鉄のハンマーがぶち当たってそれで引きちぎるという形なんですね。当然そこではこすりとか、あるいはシュレッダーの操業そのものもある程度の熱は持ちます。したがって、もともとマッチ状のものですから非常に発火しやすいというのがその操業の中で発火をするというメカニズムが報告されております。

○永田座長 よろしいですか。

どうぞ、大塚先生。

○大塚（直）委員 いわゆる危険物質の廃棄物をどう扱うかという問題になるんだろうと思うんですけども、お話を聞いていると、これはぜひ解体業者さんのところで回収していただくということが必要だと思ひまして、こちらにもありますように、事前回収物品に追加するとい

うことが必要ではないかと思うんですけども。解体業者さんはそういうことになるとお困りになることがあるのかどうかをちょっとお伺いしたいと思います。報告者に対する質問ではなくてすみません。

○永田座長 どうぞ実態を。

○酒井（清）委員 一番困るのは、やはり流通ルートというか回収ルートが解体業者まで届いていないというところが一番問題かと思います。

ちょっと私からもご質問させていただきたいのですが、回収される量というのは販売量と一致してないとそれ以上は回収しないということなんでしょうか。それとも、量は必ずしも販売量と一致しなくても回収できるということなんでしょうか。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） 販売量と一致するという方向で考えてスタートいたしております。

○永田座長 今のシステムはということですよ。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） はい、そうです。

○永田座長 よろしいですか。鬼沢さんどうぞ。

○鬼沢委員 回収システムがしっかりできていると思うんですけども、現在の課題は何でしょうか。それと、今もうお答えいただいたんですが、例えば発炎筒メーカーの回収を利用しているのが1社のみとあるんですけども、ここが例えばふえても回収は可能なわけですよ。でも、販売した数しか実際は回収しないということですか。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） 構築するときは、先ほど販売ルートの場合でありました、カーディーラーさん、整備工場、ガソリンスタンド、カー用品、ホームセンター、ここで有効期限の切れた発炎筒につきまして新品と交換していただいた時点で無料で回収ということからスタートしておりますので、それ以上のことについてはまだ調べができておりませんので、回答はちょっとできない状態でございます。

○永田座長 渡辺さんのところで書かれている1件というのがありますよね。回収ルートに乗せてるという。これはさっきのあれかな、回収容器と言いますかダンボール、それに入れて、前にお伺いしたときは、送り賃は出す側が負担という形で送っているという話ですか。

○日本鉄リサイクル工業会（渡辺委員） そこまでは詳しくこの件に限っては聞いておりませんが、システムとして運搬費は送る側の負担ですよ、このシステム。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） 送る側の負担という形ではなくて、全部無料をお願いしております。

○日本鉄リサイクル工業会（渡辺委員）　ということは、売る先だから、それを売ったついでに回収してくるということを考えているわけですか。

○永田座長　今の場合はね。そっちはね。ただ、そちらの話は。

○日本鉄リサイクル工業会（渡辺委員）　こちらは国際加工さんという名前、そこに戻してまずと書いてありましたので、国際加工さんというのはお宅の1社ですよ。ですよ、ですからこのシステムというふうに書いただけで、それ以上ちょっと詳しい調査は……

○永田座長　費用負担がどうなっているのかというのはちょっと。

○日本鉄リサイクル工業会（渡辺委員）　ええ、調査しておりません。

○永田座長　はい。よろしいでしょうかね。

伏見さんどうぞ。

○村瀬委員（代理：伏見氏）　回収率でございますが、販売量が650万本で、回収数量が480万本で、回収率74%。25%、4分の1というのは使われた後も購入していないとか、新しいのを補充していないというケースと、それからどこかに消えたという。何か残りのあれをわかる範囲でお答えいただければと思うんですが。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員）　この販売量というのは、製造・販売会社が販売した本数でございます。当然、ご指摘のとおり、物流に残っている段階、末端の先ほどの交換を促進されているところ途中の物流等もあります。交換ができていないところもあります。我々としては、消えているということは考えてないです。

○村瀬委員（代理：伏見氏）　実際事故なんかで発炎筒焚いたケースというのはどのぐらいの割合なのか、わかりませんか。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員）　調査ができてない状況です。

○永田座長　よろしいですか。

どうぞ、渡辺さん、よろしいですか。

○日本鉄リサイクル工業会（渡辺委員）　当事者なので質問が山ほどあるんですけども。

もともとのシステムを構築した背景といいますか、我々勝手な判断ではやはり処理困難物あるいは危険性ということが前提にあると思いますが、その辺を確認していただきたい。

それから、さっきの説明聞きますと、その後は廃棄物処理しているわけですから、それそのものをもう一回発炎筒に戻すという形ではないわけですから、資源という認識ではないと思います。その点1つ確認して欲しいのと。

それから、これ、発炎筒のあれからして、皆さんにもご理解いただきたいのであえてご質問

するんですが、なかなか消えないようになってるんですよね。そりゃ雨降ったって消えないような形にせざるを得ないわけですから。で、消すにはどうすればいいのかというのを聞いておきたいのと。これは嫌味の質問ですけども。

それから、この480万本という74%というのは私は納得いかないんですが。要は4年に1回交換義務付けられていますよね。それから、全車両に装着が義務付けられていますよね。だから、日本にある車の台数を4で割ったのが1年間に出てくる数量だとすれば1,000万本以上あるはずですね。それからすると、さっき微妙に説明されましたけれども、生産ライン用というのは新車用ですよね。回収用でこういうふうにやっていますけれども、本当の意味の回収率からいったら、私はこれでいくと3分の1ぐらいかなというふうな認識でいるんです。

それから、質問全部言っちゃいますけれども。これももし回収されてなくて、自動車用だけじゃなくて一般のところでの回収ルートに乗っけない場合にはどう処理するのが正しいんでしょうか。廃棄、廃掃法で言って。一般廃棄物ですか、産業廃棄物ですか。

それから、この回収のシステムですが、これ3社あるとおっしゃいましたけれども、メーカーごとですか、それともどこのメーカーのものでもこのルートでは一緒に同じ箱に入れていいんでしょうか、その辺ですね。

それから、もともと、これは確認ですけども、廃車なんかで出てくるものというのはこの回収ルートの対象としては想定していないという了解でよろしいわけですね。その辺についてちょっと。幾つか質問しました。

○永田座長 どうぞ。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） まず、非常に有効期限が切れた発炎筒を処理するのに困っているというお客さんがいまして、それにつきまして当工業会でいろいろ検討して、やはりつくったメーカーが最終まで回収するというところからスタートしております。

○日本保安炎筒工業会（斉藤説明員） それでは、消火の仕方なんですけれども、もともとが非常用の信号具ということで、雨が降っても消えない、風が吹いても消えないというような設計になっておりますので、非常に消しにくいと思いますが、基本的には大量の注水、大量の水によって熱を冷却消火をすれば一応消えるというような形になっております。

それと、これちょっと、回収率につきましては事務局のほうから説明させていただきますけれども、一般ルートの場合、つまりこの回収処理システムが始まる前の段階では、私どもとしてはユーザーの方に部品を戻すような形、それで一般ごみという形で処理していただけないかという願いをしておった時期も一時期あります。それじゃ危ないよということで、あと、

これ非常に難しくてまだ判断ができてないんですけども、一般廃棄物か産業廃棄物かというのがちょっと私どもも正直言うと悩んでいるところでございまして、それによっていろいろな扱いが変わってくるというような形になるのではないかなと思っております。

このシステムを構築した当初というのは、廃掃法のほうの考え方というのは余り取り入れておりませんで、火薬類というほうの考え方で、火薬類を安全に処理するにはどうしたらいいかということで、統一的な段ボールをつくりまして、その中に安全に詰めていただければ何とか燃焼処理ができるのではないかというところから処理システムをスタートさせておりますので、その後も今のシュレッダーでの発火事故等の話も最近聞いたようなわけで、現在まだちょっとよくわからないところあるので、というのがただいまの現状でございます。

では、回収率につきましては事務局の方から。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） 先ほどの回収率につきましては、有効期限が4年ということで、1社の車歴約10年から11年という中で、2回ほどしか交換の対象車がないということで、2回の交換の対象車は1回目が5年前、次は9年というところで、大体さっき2,000万台とおっしゃいましたけれども、我々の調査では1,000万台が対象車になっているのではないかなというふうに考えております。

○永田座長 よろしいですか。

○日本鉄リサイクル工業会（渡辺委員） ちょっと意味がよくわからなかったんですけども。全車両ついてますよね。それで、4年に1回ですから、年間に4分の1ずつ出てくるわけですよ。そうすると、年間で千数百万本が出てくる形になると思うんですけども。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） この74%というのは、販売に対して返ってきた本数で計算して……

○日本鉄リサイクル工業会（渡辺委員） それもあれですね、交換用に販売したものに対してはそうですね。

○日本保安工業会（坂田説明員） そうです、すみません、そういうことになります。

○永田座長 どうぞ、加藤さん。

○加藤（孝）委員 1つ質問です。この2ページにあります有効期限が云々で、交換を推進しているというふうな状況でありますけれども、これは強制力あるいは効力、義務的、こういうふうな状況はどうなっているんでしょうかね。

それと、先ほど数字の関係言われておりますが、私もこの生産ライン520万本、そして補給部品は650万本、この関係がちょっとわからないんですよ。つまり、この差が130万本あるで

しょう。これトータルして生産よりも補給部品はどこから生み出されるのかと。この数字ちょっと……

○永田座長 いや、それちょっと話が何か違う。メーカーに納めたのが520万本で、市場で交換で売っているのが650万本という話なんです。ですから、生産は合わせた数なんです。

○加藤（孝）委員 トータルで。

○永田座長 トータルで生産はしていると。これちょっと表現が、生産ラインというのはメーカーに納めた、自動車メーカーにね。

○加藤（孝）委員 だから、トータルで生産は書くべきではないかと。

○永田座長 わかりました、わかりました。それは表現の仕方がちょっとこの生産ラインというのが誤解を与えて。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） すみません、表現の仕方が悪くて大変申しわけございません。

○永田座長 大塚さん、まだ。簡単に、それでは。

○日本保安工業会（坂田説明員） 続きで。交換の推進は、これは一応有効期限が切れますと非常に劣化等もありましてつきにくくなるとそういうこともありまして、ユーザーさんに説明をしまして交換をしたほうが今後の発炎筒を使って緊急の場合に役立ちますという形で説明をされています。強制ではございません。

○永田座長 はい。

○大塚（直）委員 さっきの話の続きですみませんが。先ほどのご質問でまだお答えいただけていないと思いますけれども、廃車段階で出てくるものは対象にしているかどうかということがありまして。恐らくご要望なさっている、ほかからですけれども、されている事前回収物品への追加ということも、この廃車段階で回収をしていただくと、解体業者さんもそれでうまく丸くおさまるのかなという感じがしますけれども、その辺についてはいかがでしょうか。

○永田座長 廃車段階での回収システムの……

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） 最初の構築のときには……

○永田座長 いや、最初の話はいいですよ。これから対応するつもりがおありになるのかどうかと。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） これについてはまだ工業会でももっと調べなきゃいけないというふうに考えておりまして。

○永田座長 検討はされているんですか。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） ええ、取組というか勉強会は今開いております。

○永田座長 そうですか。何かその際、要望事項としてこんなことがありますよというような話があるんでしたら、ちょっと酒井さんのほうからも発言しておいてもらったほうがいいかもしれない。

○酒井（清）委員 私ども自動車解体業界なんです。解体業者、非常にタイトなコストの中でいろいろなことをやらなければいけない責任があるんですけども。そういう意味では新たな作業が1つつけ加えられる可能性があるわけですけども。特に保管については、先ほどから火薬類の扱いということになるということなので、零細の解体業者の中には大量に保管できないところがあるんじゃないかと思うんですね。その辺についてもご配慮いただければありがたいというふうに思っています。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それから、ちょっと事務局のほうからコメントがありますので。

○中野リサイクル推進室室長補佐 渡辺委員からご質問がありました産廃、一廃、発炎筒等というお話ですが。基本的に個人ユーザーから振り落として出てくれば一般廃棄物ですし、自動車のほうから出てくるような場合については原則産廃と考えて差し支えないと思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。

あとはよろしければ。では、ちょっと。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 先ほどの数字の点で今一度確認させていただければと思うんですが。補給部品について650万本ということで、大体車検が車齢から考えると2回程来ると。そのときの交換ということで考えているんだと思いますけれども。それを考えても、恐らく新車時で大体500万台あるものが徐々に減っていくもの、5年、9年ぐらいで車検を行うもので考えると、大体1,000万ぐらいは年間交換の必要性があるんじゃないかと思うんですが。一方でその補給部品として生産・販売されているのが650万本ということで、逆にいうとその残りの350万台については交換がされていないものなのか、もしくは別のところから供給がされているのか。その辺についてお答えいただければと思います。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） 工業会としては、交換されていないという考えを持っております。

○永田座長 海外からの輸入で入ってくるとかそういうことは余り考えなくていいんですか。

○日本保安炎筒工業会（坂田説明員） それはないというふうに考えています。

○永田座長 そうですか、はい。

どうぞ。

○内藤委員 5ページに環境重視を目的とした発炎筒のリサイクル、リユースへの取組をというふうに書いてございます。後半のほうに、マテリアルリサイクルと書いてございますね。特にリユースのほう、取組として、ちょっと具体的にお教えいただければありがたいんですが。

○日本保安炎筒工業会（斉藤説明員） 現在の発炎筒というのは固形、これ容易に分解できないことというような、これ火薬類取締法の告示での決めなんですけれども、そういった決めがございまして、なかなか破碎等をしますと、先ほどお話ありましたように、火が出てしまうという危険性がありますので、現在出回っているものについてはなかなかリユースというのは難しいかなと思っています。つまり、大量に集まってそれを細かくしてもとに戻そうとした場合、その砕くという段階で本当に発火する可能性がありますので、ちょっと安全上好ましくないかなと考えております。

では、今後どうするのかといいますと、やはり簡単に分解できるような形というのを考えていかなくはしょうがないのかなと思っていますけれども。非常用の信号具でございまして、そちらの条件をクリアして、なおかつ簡単に分解できる、容易にリサイクル、リユースできるものというところハードルが高いということで、一応研究等始めてはおるんですけれども、現在のところはその研究段階というのが正直なところでございます。

○永田座長 よろしいですか。

それでは、よろしいでしょうか。

この問題に関しましては、ここでヒアリングのほうを終わりにさせていただきます。

どうも長時間にわたりましてお答えいただき、ありがとうございました。

それでは、最後に、本日の議論、審議全体を通じまして、ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでございましょうか。

議題ごとにいろいろご意見はちょうだいしているのですが、よろしいでしょうか。もしご意見がないようでしたら審議のほうはこれで終わりにさせていただきます。最後に資料の取扱いと今後の予定を事務局から説明させていただきます。どうぞ。

○杉本自動車リサイクル対策室室長代理 本日の資料につきましては、公開させていただきたいと考えております。また、本日の議事につきましては、発言者を無記名とした議事要旨を作成し、永田座長にご相談の上、会議終了後速やかに公開することといたしたいと思っております。

また、本日の議事録につきましては、発言者を記名したものを後日各委員に配付させていただきます。事前に各委員のご了承をいただいた上で公開いたしますので、ご了承ください。

次回の審議会につきましては、3月24日、15時半から、同じくここ三田共用会議所にて開催したいと思っております。また、議題につきましては先ほどご説明いたしましたとおり、今当初予定しておりますのは、バッテリーの業界の方からのご説明をいただくということと。各ヒアリング時におきまして、各業界の方々のほうで新たに追加のご説明をいただくこととなっていた点のご説明、またそのほかの論点についてご審議いただくということで考えてございます。

以上でございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、本日はここで終了とさせていただきます。

長時間にわたりご活発なご議論いただき、ありがとうございました。また次回よろしくお願ひ申し上げます。

午後3時27分 閉会

問い合わせ先

経済産業省製造産業局自動車課

電話：03-3501-1690

FAX：03-3501-6691