

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
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 21 回合同会議議事録

平成 21 年 3 月 24 日

於・三田共用会議所 1 階講堂

経済産業省

目 次

1. 開会	1
1. 委員出欠状況報告	1
1. 座長あいさつ	2
1. 配付資料の確認	2
1. 議 題	
(1) 各業界等において整理すべきとされた質問事項等について	2
(2) 自動車用鉛蓄電池のリサイクルについて	25
1. 資料の取り扱いと今後の予定について	37
1. 閉会	38

開 会

○荒井自動車リサイクル室長 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21回合同会議を開催させていただきます。

委員出欠状況報告

○荒井自動車リサイクル室長 それでは、議事に入らせていただきたいと思います。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、8名の委員の御欠席があり、委員15名及び委員の代理3名の計18名の委員に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ワーキンググループにつきましては、13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、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。

本日の欠席委員の報告ですが、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、全日本自治団体労働組合副執行委員長長の加藤孝二委員が欠席され、同全日本自治団体労働組合現業局長の南部美千代様に代理出席を、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代理出席をいただいております。読売新聞社論説委員の大塚浩之委員、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長の小吹信三委員、三重県環境森林部廃棄物対策室室長の内藤良三委員、社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事の仁井正人委員におかれましては、本日御欠席となっております。

なお、社団法人全国軽自動車協会連合会の宮寄拓郎委員におかれましては、御都合により、16時30分ごろ退席させていただくとの連絡をいただいております。

座長あいさつ

○荒井自動車リサイクル室長 それでは、これ以降の議事進行を永田座長にお願いいたします。

○永田座長 皆さん、こんにちは。年度末のお忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

本日の合同会議の進行役を務めます座長の永田でございます。活発な御議論をいただきますとともに、議事進行につきましても御協力のほど、お願い申し上げます。

配付資料の確認

○永田座長 それでは、まず初めに配付資料の確認を事務局からさせていただきます。

○荒井自動車リサイクル室長 資料でございますが、お手元に資料1～5まで綴じております。御確認いただければと思います。

もし過不足等ございましたら御連絡をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

○永田座長 よろしいでしょうか。

議 題

(1) 各業界等において整理すべきとされた質問事項等について

○永田座長 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とさせていただきます。まず、本日はヒアリング時に宿題とされました事項につきまして、関係の委員の方から御説明していただきます。その後、質疑応答をお願いしたいと思っております。さらに、それに引き続きましてバッテリーのリサイクルの取り組み状況ということで、電池工業会から御説明願います。

それぞれの時間配分等の詳細につきまして、委員限りということでお手元のほうに資料が行っているかと思えます。これにつきまして、事務局から説明させていただきます。

○荒井自動車リサイクル室長 まず、議題1につきまして、各業界等において整理すべきとされた事項について、各団体から御説明をいただくことになっております。まず最初に、使用済自動車と中古車の線引きということで、自販連及び軽自協から各団体5分ずつ、質

疑応答を入れて合計 20 分ぐらいを予定してございます。

続きまして、解体業界におけるアンケート調査取りまとめ、それから発炎筒についてのコメントにつきまして、ELV 機構から説明を 15 分、質疑 10 分という形でお願いをできればと思っております。

それから、欧州制度について自工会から説明 15 分、質疑 10 分という形でお願いをできればと考えてございます。

議題 2 でございますが、自動車用鉛蓄電池のリサイクルについて、電池工業会から説明を 15 分、それから質疑 20 分という形でお願いをできればと思っております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、日本自動車販売協会連合会及び全国軽自動車協会連合会より説明をお願いいたしたいと思えます。先ほどの資料にありましたように、申しわけありませんが、それぞれ 5 分ぐらいで説明をよろしくお願ひします。それでは、どうぞ。

○伏見委員 私は自販連の伏見と申します。本会議において自販連への再質問要請事項として 3 つほど。1 つが、引取業者における使用済自動車と中古自動車の区分け方法についての再説明をしてくれということが宿題にあった。2 つ目が、使用済自動車として扱う基準の決め方について、会員ディーラーの状況の説明。それから 3 つ目が、引き取りの約 6 割が前回自販連の説明資料の中で無償または逆有償となっておりますが、そのミクロ的な要因の説明ということで 3 つの宿題が課せられておまして、本日はこの 3 項目について御説明させていただきたいと思えます。

まず、引取業者における使用済自動車と中古自動車の区分け方法についての再説明ですが、当会員ディーラーの下取り等の実務としては、ごらんの (1) と (2) に挙げております 2 つがございます。一つが商品中古車として下取る場合がございます。商品中古車として下取った自動車を商品中古車として再販売あるいは中古車輸出、それから解体のいずれとするかということは、会員ディーラー各者の判断によります。解体とする場合には、ディーラーが当然最終所有者となりまして、リサイクル料金を負担することになります。

もう一つの実務は、次のページの (2) に書いてございますが、リサイクル法の引取業者の立場で使用済自動車として引き取る場合がございます。その場合、使用済自動車引取依頼書で最終所有者の廃車の意思を確認して、下の①～⑤という実務が発生します。ちょっと読み上げさせてもらいますと、①ではフロン類 (エアコン) とエアバッグ類の装備・預託の確認を行います。それから、②で使用済自動車の引き取りと電子マニフェストによ

る引き取り報告をします。それから、③で引取証明書を交付しまして、④で使用済自動車の引き渡しと引渡報告をインプットします。最後、使用済自動車が確実に解体された事実の確認とその結果を最終所有者へ通知することが実務として発生します。これが1番目の宿題に対する説明でございます。

2つ目の宿題でございますが、使用済自動車として扱う基準の決め方についての会員ディーラーへの説明です。当会員ディーラーへの聞き取り調査を実施しましたところ、前述しましたように、ユーザーからの依頼があったものはすべて使用済自動車ということであり、そのほかは市場の見合いで極めて商品価値がないものを除きまして、当該ディーラーの下取り車として商品中古車として在庫するという点で、大体各社ともそういう意見で一致しておりました。

そのときの主な判断基準でございますが、これもまとめてございまして、(1)～(5)まで記述しております。読み上げさせていただきますと、(1)でユーザーからの廃棄依頼の意思確認。書面では廃棄依頼書という書面をつくりまして、ユーザーの意思確認をすることになります。それから(2)では、年式、排気量、走行距離、それから当該車両の事故・加修歴などを調べまして、判断基準としております。それから、(3)は査定協会の査定価格を基準にしてこれを下取るかどうかという判断基準をしている。これは商品中古車としての判断基準。それから(4)では、その査定時に営業所の最前線では不明な面がございますので、それを本社の中古車部門に確認して決定するというディーラーさんもおられます。(1)～(4)までのほかに、一方で末端のお客様との最前線における営業部門でそれぞれ時間的あるいは場所的な特殊事情がございまして、その会社として一律、お客様から廃棄依頼がされない場合には全数商品中古車として在庫するという点で基準を決めておられるディーラーさんもございました。以上が2点目の宿題についての説明でございます。

3点目の宿題は、次のページでございますが、引き取りの約6割が無償または逆有償となっていることについてのミクロ的原因の解明という宿題を与えられておりましたが、2点について御説明させてもらいたいと思います。

まず、1)で自販連における統計上の区分として、これも前回ヒアリングのときに説明させてもらいましたが、自販連は統計上、3カ月タクトで四半期ごとに会員ディーラーさんの使用済自動車の実態把握ということで集計をさせてもらっています。そのときの統計上の区分としまして、有償、無償、逆有償、それからディーラー各者の所有車の自社所有車という形で、4つの区分で定義づけをしております。

2) は、メインの本会議（第17回合同会議でのヒアリング時）で疑念を呈されたと認識しておりますが、逆有償に関する実態について。これも会員ディーラーさんに聞取調査を行いました結果、逆有償の主な原因としては、使用済自動車を有償で引き取っても、ユーザーから使用済自動車を運ぶための車両運搬費用とか、あるいは抹消登録にかかる手続代行手数料等々がございまして、その車両価格を有償で引取価格を上回ってしまう場合に逆有償となるというケースが大半でございました。そういう回答が大半でございました。

以上、3点の宿題に対する御説明でございます。よろしく願いいたします。

○永田座長 ありがとうございます。

全軽自協の宮寄専務からも御説明いただけますか。

○宮寄委員 それでは、御説明いたします。前回のヒアリングにおいて、新車の販売商品車として下取るとき、使用済自動車の判断基準がどうかということでございますが、その際、商品中古車としての再販が下取り車の75%で、使用済自動車としての引き取りは下取り車の25%であるということをして1ディーラーの例として申し上げました。

その際の使用済自動車の判断基準はどうかという御質問でございましたので、それについて全国のディーラーの中からブロックの異なる8社に自由記入方式でアンケートで情報提供を求めたわけでございます。中古車を商品車とするか使用済自動車とすることについては各ディーラーが独自に判断をしております、分類してみますと、次の7つぐらいになります。

①は自走不能ということでございまして、修理できない事故車あるいは水没車、走るための駆動部分に修理するための費用がかかる車。②といたしましては、車両状態が不良だということでございまして、腐食で外装が非常に傷んでいて、修理に多額の費用がかかる場合。あるいは、年式相応以上に外装が傷んでいる場合。それから、初度登録後10年以上で異臭とか腐食のはなはだしい車。こういうものが回答でございます。③が極低年式車でございまして、年式12年以上の車とか初度登録後15年を経過、あるいは低年式で車検切れという回答でございました。あとは多走行でございまして、15万km以上あるいは多走行で再販不能という判断をするような車でございます。⑤は低価値車でございまして、査定価格、これは価格表などでそういった目安が表示されておりますが、そういう査定価格がない車、事故修理の費用が大きいと考えられる車、オークションで価値がつかないと判断される車、あるいはオークションで2回流札した車。こういう判断でございまして、それから輸出不可能ということで、輸出できない車、あるいはユーザーの希望で解体を希望した

車という内容でございました。

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、今、2つの団体、それからそれに関連する委員の方から御説明をいただきましたが、質疑応答に入りたいと思いますので、御質問、御意見のある方はまた、済みませんが札を立てていただけますか。よろしくをお願いします。

いかがでしょうか。

この問題でいろいろ御発言いただいている酒井さん、何かありましたらお願いしたいと思えます。

○酒井（清）委員 特にはないのですが、実態として商品車で下取りしたときのリサイクル料金のやり取りについての記録などをお残しになっていらっしゃるのかというところを1点だけお聞きしたいと思うのです。

○伏見委員 当然、使用済自動車という判断をその当該車ディーラーがやれば、リサイクル料金はお客様に商品中古車として入庫した場合にはお返するし、当該車ディーラーで入庫する場合の使用済自動車については、そのままリサイクル券できちっと電子マネーフレストで起票して送るという法に則った形で進めていると思います。問題は我々は聞いたことがございませんが、解体業者さんのほうでもしそういう話があれば個別に相談に応じたいと思いますが、個別のディーラーさんに注意していきたいと思っています。

○酒井（清）委員 それは伏見さん、注文書に形として残るといことでしょうか。

○伏見委員 注文書でというのは、今申し上げましたとおり、お客様自身が廃棄してくれと言ってきたら廃棄依頼書という書面で残しますし、それは注文書には残りません。下取り入庫で商品車として入庫する場合には、当然注文書に下取り車として記載されております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

私から両団体に話を聞かせていただきますが、自販連のほうの考え方の中で、例えば今ここで見えてくるのは、売れるか売れないかという判断が一つ出てきているのかなど。ユーザーが「これはもう廃車にしてくれ」と言ったものは別として、基本的にはそれは中古車扱的な形で下取るという格好になって、その中で売れるか売れないか。売れるか売れないかという判断の中には、もうELVとして処理する。ただ、ELVという形では価格

がつく可能性があって、それは売れるという部類にも入ってくるわけで、そういう意味では中古として乗れるか乗れないかということと、ELVというものも合わせて結局は市場で価値がつくつかないかという判断が入り込んでいる。入り込んでいるというか、それがメインだと考えてよろしいでしょうか。

○伏見委員 うちの会員ディーラーさんの中ではどっちもあると思うのです。認識としては、前回ヒアリングで出てきていただきました東京トヨペットさんのような大規模ディーラーさんでは、最前線というか、営業末端でそういう判断基準にぶれ、混乱を生じさせないように、例えば時間的な問題で15年以上の車はもう一律使用済自動車という基準で社内でやられていますし、先生が今おっしゃるように、中小規模のディーラーさんですと、その値段がつくかどうか、価格が出るかどうかということの中古車部門の部門長が判断を最前線に流す。そのときの中古車の相場あるいはオークション相場によって振られる可能性はあります。

細かい数字的な把握はしていませんが、大体私どもの自販連のほうに集約される意見としては、そういう形になっていると思っています。

○永田座長 はい。

宮崎さん、どうぞ。

○宮崎委員 おおよそ同じかと思うのですが、判断基準のほうにも書いておきましたように、使えるかどうか、売れるかどうかということだと思うのです。①～④ぐらいまでは本当にまた自動車として使えるかどうかという判断基準ですし、⑤は要するに売れるかどうか。これは自動車としてまた改めて再使用をするのか、あるいは何らかの形で輸出まで含めて価値があるかどうかという考え方で判断している。そういう意味では、座長が言われたとおりだと思います。

○迫田自動車課課長補佐 両団体とも共通して事故車両が対象として挙げられているようですが、例えば自販連さんでは事故加修歴などがあるのですが、これは事故の回数が考慮対象となるのでしょうか。

また、全軽自協さんのほうでは修理不能の事故車が対象となっているようですが、具体的にはどのようなものが修理不能と判断されるのでしょうか。

○伏見委員 自販連のほうですが、事故の回数とかではなくて、先ほど永田先生がおっしゃるように、車としての中古車商品流通でユーザーサイド、要するにサプライヤーじゃなくユーザーサイドのほうから見て価値がある車については事故修復歴を明示した上で値

段をつけるという話。それも相場ですから、事故1回の事故が重大事故で、それがきれいに修復されていてもユーザーがこういう車に乗りたくないと言えば値段はつかないと思えますし、回数ではないと思えます。

○迫田自動車課課長補佐 それでは、全軽自協さんと同じように、全く修理が不可能という車両についてもELVとして扱われるということは当然あるということですのでよろしいのですよね。

○伏見委員 当然あります。事故車で例えばショックアブとか無傷で残っていたら、部品として売れますから。ただ、使用済自動車は間違いのないわけで、ただ部品として使えるか使えないかの価値があると思えます。

○宮寄委員 修理不能の事故車ですが、これ以上の情報は持ち合わせていないのですが、察するところ、極めて大規模な修理が必要なものということだと思っております。

○迫田自動車課課長補佐 例えば保険との関係ということで、全損扱いになっているかどうかといったことは基準の中に入っていたりするのでしょうか。

○宮寄委員 全損であるかどうかというのは、当然一つの要素だと思うのです。商品車として幾らで売れそうかということとの兼ね合いだと思うのです。

○迫田自動車課課長補佐 ありがとうございます。

○杉本自動車リサイクル室長代理 事実関係だけですが、全軽自協さんの⑥「輸出不可能」で、輸出できない車というのが1社あるのですが、これは具体的にどういった点で輸出できないということなのでしょうか。

○宮寄委員 これは1社しかないのではっきりわかりませんが、今までロシアとかいろいろなところに輸出した例もあるわけですから、そういったところでこれまでの例からして引き取ってもらえそうでないなという判断をされた車ではないかと思えます。

○杉本自動車リサイクル室長代理 それは、国内市場で値がつかないが海外では値がつきそうということで引き取っていたものが輸出できなくなったという理解なのでしょうか。

○宮寄委員 そうですね。もう国内でだめだから輸出に回そうか。でも、輸出でも無理だなということで輸出できない車という判断だと思います。

○永田座長 ほかにいかがでしょうか。

もしよろしければ、これで最初のヒアリング時に問題視されたところの回答ということで、2団体からの話は終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

○永田座長 続きまして、解体業界におけるアンケート調査の取りまとめということで、

E L V協会の酒井さんから御説明していただきます。これはレポートも厚いので、15分時間をとってありますので、よろしくお願いします。

○酒井（清）委員 それでは、日本E L Vリサイクル機構から報告させていただきます。この調査は11月の第15回の合同会議に先立って10月の23日締め切りということで、会員業者、事業者930社に向けて出されたものです。回収が350ほどで、4割弱の回収率でした。

3ページ目をあけていただきますと、「解体業者の平均的な規模」というデータが出ております。これを見ていただきますと、10人以下の事業者が66%、20人以下まで含めるとほぼ90%がこの規模に集中していると言えます。

それから、月間処理台数で見ますと100台以下の事業者が63%ということで、過半数を上回っているというのが私どもの業界の実態でございます。

4ページですが、法施行前後の従業員数の変化についても聞いてみました。この法律施行に特に従業員数の変化が影響を受けているという兆候は見られませんでした。ほぼ横ばいというのが半数近くありまして、増えたところ、減ったところ、ほぼ同数ぐらいになっております。

5ページ目は企業別従業員数の変化で、ここでも小規模事業者ほど横ばいという割合が大きくなっております。逆にいいますと、規模が大きくなると従業員数をふやしている業者が多いという結果にもなっております。その辺は②にありますように、法施行による事務処理量の増加とか、仕入れ競争の激化による営業要員の増強、それから資源市況高騰による解体作業の精緻化が影響して従業員数の増加につながっているのではないかと分析しております。

6ページ目ですが、企業規模別の入庫台数の変化について聞きました。ここには5人以下、10人以下、20人以下といったぐあいに細かい企業規模別に入庫台数の変化を聞いた結果です。企業規模が小さい事業者ほど入庫台数を減らしている事業者が多いという傾向が見てとれます。逆に、企業規模の大きい事業者ほど横ばい以上、増加という事業者が多いという結果が見られます。

7ページですが、仕入れ先がどう変わったかということについても聞きました。施行前、施行後の違いについて申し上げますと、施行前は新車ディーラーさんから28%入りました、中古車ディーラーさんから16%入りましたというところが、施行後は新車ディーラーさんから16%、中古車ディーラーさんから11%ということで、整備・板金業者さんはほとんど

変わっていませんので、この2つの仕入れ先からの仕入れが減っている。それに比べて、一般ユーザーさんあるいはオークションからの仕入れがふえているという結果がデータとして出てまいりました。

8 ページ目は、法施行前と施行後のオークションを利用する事業者の割合です。施行前は利用する事業者が回答者数のうちの19%でした。施行後は、これが42%にふえていることがわかります。

9 ページ目ですが、仕入れにオークションを利用している事業者の中で、オークションから入る仕入れの入庫車両の割合が施行前と施行後でこれだけ変わったということで、特に30%未満という事業者が施行前は59%いたのに対して施行後は37%に減っているということが大きく変わった。50%未満も大きく変わりましたという倍にふえましたということで、オークションの依存度が大きくなっていることがわかります。

10 ページですが、オークションで仕入れる車の車齢について聞きました。これを見てただけだとわかりますが、13年以下の車が合わせて73%ということで、自動車リサイクル法で引取報告が上がる12.9年という車齢を境にして、それより年数の若い車の仕入れが中心になっているということがわかります。

11 ページ目は、それぞれの事業者にとって、自動車リサイクル法後の経営環境の変化についての感想と申しますか、思いを聞いてみたものです。法律の施行で経営環境が厳しくなったという声が非常に多くあります。

12 ページ目、13 ページ目は、特に引取事業者さんからリサイクル料金を押しつけられているという声が強くなっていったために、その点について追加で、一部の役員さん向けなので回答数が非常に少ないのですがヒアリングをしてみました。押しつけられたという強い声は、個別にお尋ねするとそれほど大きくなく、よく話をしたらわかっていただけたとか、あるいは通常取引の中で中古車としての買い取りをお願いされたというベースでは存在するということがわかりましたが、押しつけられたという表現が妥当かどうかというところについては、必ずしもそうでもないと思われました。

考察を読ませていただきますが、解体車の引き取り時には、多少の差はあれ、リサイクル費用負担のあり方につき、引取車と解体業者間で考え方の違いあるいは理解の相違が存在する。解体業者にとって車両仕入れの困難さが増す中、立場上”弱い”解体業者の中には押しつけられ感を持つものは少なくない。フロン・エアバックの未預託費用については、金額が比較的小さいため、引取業者もいささか気楽に解体業者に負担を求める傾向がある

のではないかと推察される。なお、フロン・エアバッグの処理費用未預託が発生するのは、リサイクルシステムの車両情報において装備があるにもかかわらず、装着なしの情報が示されるため、後付装備のため入力漏れが発生したか、あるいは、リサイクル料金を意図して低く抑えようとしたかのいずれかが考えられる。そういうことを考えさせていただきました。

14 ページ目は、少し問題ではないかと思っっているのですが、十分な部品取りの時間を確保できないという声が我が業界では非常に大きく上がっております。ここにありますように、十分な部品取りの時間がないと言っている事業者が 73%にのぼりました。右には、解体を急がされた理由として、早く重量税を還付したい。あるいは、重量税と関係なく、とにかく解体を早くしてほしいという要求があったという回答が寄せられております。

①に、引取先から処分を急がされたことがある事業者は 84%あり、それらの事業者のうち十分な部品取りの時間をとれないと訴える事業者が 73%にのぼった。②として、解体を急がされた理由としては、重量税還付のためが最も多く 51%、重量税還付と関係なく急がされた事業者が 39%でそれに続く。新車ディーラーなどが、解体報告が上がるまで社内処理が完了しないことによって管理負担が増大することを嫌って急がせることも影響しているという事例もあるそうです。

15 ページ目です。法施行前後の収益の変化を規模別に見てみました。アンケートでは、法施行前後で収益が増えたか減ったかということをお聞きしておきまして、それを規模別に分類してみたものです。そこにありますように、規模の大きい事業者ほど収益の伸びが大きい。取扱台数が多いため、スクラップ市況の高騰による恩恵を被りやすかったためと思われる。アンケートをした時点では、10 月で資源の高騰状況はほぼ終わっているのですが、そのときにその事業者が持っていた印象としては、夏ごろまでの相場の印象がイメージの中に強く残っていたということが言えるのではないかと考えております。

オークション利用によって収益がどう変わってくると考えているのかということについて、オークション利用をしている業者が左側、オークション利用をしていない業者が右側ということで、収益にはオークションを利用するかしないかというのは余り関係してこないということが見てとれるのではないかと考えております。

特に、規模の大きな事業者はある程度の稼働率を確保するために、台数を多く仕入れなければいけない必要性があります。その台数を確保するための仕入れ先としてはオークションが非常に有力なわけですが、競争して仕入れることになるために、非常に採算ぎりぎ

りといいますか、あるときは採算を度外視した仕入れを強いられる場合があるということ
で、必ずしも量を仕入れた、たくさんやっている事業者は利益を上げられているかという
とそうではないと言えるかと思えます。

17 ページ目は、国内部品販売が事業者全体の収益にどう影響を与えているかという
ことを聞いたものです。国内部品が30%以上伸びている事業者、それから10%以上伸びて
いる事業者、横ばいあるいは10%減、30%減と分けさせてもらいました。これを見ていた
だくと一目瞭然ですが、国内部品に力を入れている事業者ほど収益は悪化していない、よ
くなっているという結果がわかります。

次のページは、国内部品の収益性のその2として、部品収益と企業規模というところで、
部品の収益30%増という会社はどの程度の規模になっているか。10%増の会社と30%増の
会社の会社規模、企業規模を比較してみました。ここにありますように、部品収益30%増
の事業者はn数において25社であり、それぞれ10人以下の事業者が12社、11人以上20
人以下が5社、21人以上が8社であった。10%増の事業者の数はさらに平均化しており、
国内部品において実績を上げている事業者は、規模によらずばらついていることがわかる
ということが言えるようです。これまでの分析とあわせて考えると、自動車解体業者の適
正は、必ずしも規模によらないということがわかるのではないかと思います。使用済自動
車は市場から広く薄く発生するものですので、その地域に合った規模、それから事業者の
やり方に合った規模が必然的にあるわけで、そういった自分なりの適正な規模をいち早く
見つけた業者がこの厳しい競争に生き残る事業者だと言えるのではないかと考えておりま
す。

以上、簡単ではございますが、アンケートの集計を報告させていただきました。

もう一つ、前回の合同会議で発炎筒の問題が取り上げられました。私どもの考え方を資
料5にまとめさせていただきました。資料5の③の4つの●を見ていただきたいのですが、
解体業者が回収した際、処理は廃棄物処理法に則って行わなければならない。したがって、
処理スキームの構築が前提条件になってくるでしょうということです。

それから、現在の事前回収物品5品目があるわけですが、これに加えてさらなる負担が
発生するというので、明確な負担軽減策が提示されない限り、業界内の合意形成は非常
に難しいのではないかと思います。最低限回収方法とか荷姿（格納ケースの供与等を含む）
の明確化と、輸送・保管経費などが担保されるスキームが必要だと考えております。既存
の炎筒工業会さんのスキームとの連携は非常に有効な手だてではないかと考えております。

それと、すべての解体業者が新たな責務を全うするためにはそれなりの周知徹底が必要であって、行政とか関係業界を挙げての啓発活動が不可欠である。それにかかわる諸負担（経費、人的資源など）の裏づけが必要ではないかと考えております。

それと、周知活動、さらには各解体事業者が社内における社員教育等に要する時間等を考慮し、実施に際しては十分なリードタイムを持っていただきたいということが私どもの立場から申し上げたいことです。

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、いかがでしょうか。御質問、御意見のある方はまた札を立てていただければと思います。

武藤さん。

○武藤委員 質問ですが、このアンケートの用紙は一番最後、19 ページにある緊急アンケートから作表されたということですか。

○酒井（清）委員 はい。

○武藤委員 17 ページの説明がよくわからなかったのですが。

○酒井（清）委員 15 ページ以降は、アンケートで出た集計をクロス集計していきまして、複数の質問を組み合わせで導き出したものです。

○武藤委員 なるほど。そうすると、17 ページの国内部品 30%増という企業が何社いたかというのは、17 ページのこれではわからないわけですね。

○酒井（清）委員 そうですね。絶対数ではここに出しておりませんが、元データを調べればわかります。

○武藤委員 なるほど。収益がというのではなくて、部品の点数の変化で答えなさいと書いてあるようですから、部品の点数が増えた人がどのくらいいたかという数字がわかるといいなというのが意見です。

2点目は、19 ページの質問の5. のところの※で、『「中古部品（輸出）」には「丸車」も含まれます』というのは、使用済自動車ではなくて解体自動車を言うのか、それとも中古車を言うのか。具体的に数字としてはどういう数字だったのかというのがわかればありがたいなと思います。

以上です。

○酒井（清）委員 中古部品（輸出）の中に丸車が含まれるというのは、要するに輸出上

の中古車として仕入れてきたものという意味だと思います。

○武藤委員 解体ではなくて。

○酒井（清）委員 はい。

○武藤委員 台数はまた見てみないとわからない。

○酒井（清）委員 そうですね。

○武藤委員 後で教えてください。

○永田座長 何かの機会に今の話の答えをこっちにも報告してもらっていいですか。

伏見さん、どうぞ。

○伏見委員 2点、わかればということです。アンケート用紙の質問では載っていなかったのですが、解体業者さんの兼業化というのですかね、中古車販売とかサービス、自動車整備の兼業の比率は、大体の数字は酒井さんのところはわかりませんか。大体専業ですか。それが1点目。

2点目が、オークション仕入れという項目が大分出ていたのですが、オークションで仕入れる目的は、もちろん部品取りでしょうが、中古車商品としての仕入れは皆無なのかどうか。その2点です。

○酒井（清）委員 オークションで仕入れる車は、基本的には商品車で仕入れていきます。商品車で、語弊がある言い方だと仕入れさせられているみたいな形になっていまして、その中から廃車になる車、ELVになる車、中古車として販売する車と仕分けしているというのが現場での実態だと思います。

○伏見委員 ということは、商品中古車として販売される場合もあるということですか。解体業者さん。

○酒井（清）委員 オークションから仕入れた車はそうだと思います。

もう1点は何でしたか。

○伏見委員 兼業か。

○酒井（清）委員 兼業の件は私は数字が頭に入っていないくて。かなり前のアンケートではそれを聞いた記憶があるのですが、兼業している人は思った以上に多いという印象を持っています。数字は、済みません、私の頭に残っていないくて申しわけないです。

○伏見委員 将来同じようなアンケート調査をされる場合に、ぜひ質問項目に入れておいてください。

○永田座長 このELV機構としてのアンケート対象ではないのですが、解体事業者全体

でどうなっているかというのは、前にお出しした資料がありますので、解説させていただきます。

○上田リサイクル推進室長 9月の審議会のほうで、解体・破砕業者の兼業状況というところで資料をお出ししております。ただ、これは自動車リサイクル促進センターに登録されているものということなので、実業としてやられているかどうかとは若干データが違いかもかもしれませんが、御参考までということで、解体業のみで行われている方々は事業所数にして355、構成比として5.4%。解体業プラス引取業の方々が5018で、構成比で77%。解体業と破砕業を行っている方々が30で0.5%。解体と引き取りと破砕すべてやっている方々が1115で構成比として17.1%となっております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

大塚先生、どうぞ。

○大塚（直）委員 2点質問させていただきたいのですが、1点目は17ページの②のところで、2008年10月の段階で資源市況の大暴落が進んでいて、国内部品に力を入れている事業者はより安定した経営をしているということですが、これは印象としてでいいのですが、それからまた5カ月ぐらいたっています、この傾向はもっと進んでいるとお考えになっておられるのでしょうかというのが第1点でございます。

もう一つ、資料5のほうです。発炎筒についてはこういうお考えのようですが、一方で破砕工程での発火事故につながっているという指摘もありますので、なかなか難しいところではないかと思うのですが、さらなる負担が発生するというので、もう少し具体的に、こういうところが困るとか、あるいは費用を定量化するのなかなか難しいのかもしれませんが、おっしゃっていただくとありがたいと思います。既存の炎筒工業会スキームとの連携をもしやることになったら、ぜひお考えいただくとありがたいと思います。

以上でございます。

○酒井（清）委員 部品に力を入れている事業者の経営がより安定しているという傾向はさらに強くなっているような思いです。

○大塚（直）委員 資源の市況のほうももっと悪くなっているということもあるのですか。

○酒井（清）委員 昨年11月時点からすると、若干回復しております。ただ、経営の安定性には国内部品販売が、特に今回は輸出部品が為替の影響でかなりダメージを受けておりますので、国内部品の安定性が非常に目立つという感じです。

発炎筒の具体的なコストについては、私も今ここですぐはお答えできないのですが、2

(番目の) ●にありますように、回収方法とか荷姿等も御検討いただいて、何がどこまでやらなければいけないのか。それと、炎筒工業会さんのスキームとどこで連携できるのかということによって、我々もどこまでできてという考え方がまとめられるのではないかと思います。

○迫田自動車課課長補佐 事務局から補足させていただきますと、ELV機構さんが提出されている資料ですが、あくまでも解体業者が発炎筒の回収の責務を担った場合にその問題点がこういうものが考えられるのではないかという話であって、解体業者のところで行うことを前提として議論しているわけではないということに御留意いただければと思っております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

鬼沢さん、どうぞ。

○鬼沢委員 オークションの利用についてですが、このオークションの利用がふえているのは、ユーザーからの希望が多いからなののでしょうか。それとも、部品取りで収益が上げられるということで増えているのでしょうか。

○酒井(清)委員 オークションの利用もふえているというのは、ある程度の量の確保が必要とされている。必要としている事業者にとってはオークションという場が、高く買いさえすれば確保できるということで、仕入れしやすいという場になっているからだと思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。

渡辺さん、どうぞ。

○渡辺委員 アンケート調査の結果でも、あるいは先ほどの酒井さんの説明でも、自動車リサイクル法によってという枕詞づきで収益の悪化だとか競争の激化とか部品の集荷が出ていますが、私の印象としては間にもう一つ入るのではないかと思います。というのは、それによってビジネスチャンスがふえとお考えになった人、それも大型の新規参入がある時期一斉に続いたと思うのです。その辺、この前お役所のほうからは登録事業者の増減について表をいただきましたが、今室長代理からコメントがあったとおり、実際におやりになっていない方も入っていますので、酒井さん、実感として、それが競争激化の一番大きな原因だったように私自身は外から見て認識しているのと同時に、我々の業界でもシュレッダーを始められたり、新規あるいはもう一回やったことによって競争が激化したという事実があったのですが、その辺はどういうふうにお考えになっていますか。

○酒井（清）委員 感じているままですが、従来からキャパとしては業界は十分持っていたと思います。そこに今、渡辺さんがおっしゃったように、自動車リサイクル法施行が将来に期待感を持たせたということで、特に大規模事業者の新規参入が相次いだということも競争激化の大きな原因になっていると私も思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。

もしよろしければ、時間も大分経ちましたので、E L V機構の説明に対する質疑応答はこれで終わりにさせていただきます。

続きまして、自動車工業会からお願いいたします。

この説明も15分程度時間をとってありますので、よろしくをお願いします。

それでは、加藤さん、どうぞ。

○加藤（忠）委員 欧州における自動車リサイクルにかかわる視察調査の概要ということで、自動車工業会から報告させていただきます。資料3-4-1と資料3-4-2でございます。説明は3-4-1のパワーポイントの資料を使って御説明したいと思います。

1枚おめくりください。まず調査の概要でございますが、調査時期は昨年4月でございます。全廃車の引き取りが昨今の今ごろにスタートしておりますので、ちょうど1年経過して安定しただろうと。こういう時期を見計らって行ってまいりました。

次に、調査の対象国は6カ国でございます。そこにあるとおりでございます。訪問先もそこにあるとおりですが、各行政機関ですとか各関係事業者、こういうところを訪問してまいりました。

1枚おめくりください。調査結果についてでございますが、わかりやすいように日欧を比較して記載してございます。まず関係者の役割についてでございますが、表にございますように、まず国の役割でございます。EUの場合、目標値達成の最終責任は加盟国にある。

その下のメーカーの役割でございますが、EUの場合、そこにありますように廃車回収のネットワークの構築、これは認定解体事業者との契約によるネットワーク構築でございます。それと、無償引取の保証、これは多くの場合、自動車メーカーの認定解体事業者とゼロコスト無償契約を結びまして、ユーザーなりメーカーへのコスト請求をしないという契約形態をとってございます。これは現在、逆有償化をずっとしていないという背景があるということで御理解いただければと思います。

解体事業者の役割でございますが、適正処理の実施と、リサイクルの目標値の達成の義

務を負っている。

破砕事業者についても、目標値の達成義務を負っているという状況でございます。

そういうことで、下のほうに、「視察調査により明らかになった事柄」という形で整理してございます。明らかになったというよりも再確認したというふうに見ていただければと思います。E U E L V 指令では、リカバリー目標値の達成にかかわる最終責任は、基本的には加盟国政府にあるということ。2 番目として、リカバリー目標の達成にかかわる運営上の責任は、実質的には解体事業者なり破砕事業者の方に課せられているということ。それから3 点目でございますが、解体業者・破砕業者における適正処理なりリサイクルにかかわるコスト負担は、一部の加盟国を除きまして、各事業者の自己負担により実施されているという状況でございます。

もう1 枚おめくりください。「欧州におけるE L V のモニタリングデータ」ということで、その表にございますように、日本のカバー率はほぼ100%と考えてございますが、E U の場合、我々が今回各国にヒアリングした結果として、10~50%程度かと考えてございます。

「視察によって明らかになった事柄」のところにもまとめてございますが、まず2 (番目の) ●目のところですが、モニタリング対象となるE L V は全体の一部ということで、先ほど申しましたように、我々が行政機関にヒアリングした結果では、ドイツでは50%以下、スウェーデンでは27%、ポーランドでは10%というヒアリング結果でございました。

表に06年のドイツと日本の廃車発生台数、保有、それから新車の台数を比較したものを載せてございます。単純には比較できないと思いますが、ドイツの保有なり新車販売台数を考えると、もう少し廃車の台数が多くてもと考えてございます。

次の●ですが、他の加盟国に輸出される中古車・E L V、これは廃車がらを含むわけですが、国境を越えてトラッキングするシステムが存在していないということ。

4 点目が、加盟各国間の中古車貿易に関する統計が不明確であるということ。

次の●ですが、モニタリングの対象となるというのは、先ほども申しましたように、正規の解体事業者に届けられたE L V だけであり、非公式ルートを流れるE L V は含まれないということでございます。そういうことで、視察調査後の昨年未の末にE U 委員会から2006年のE L V に関するモニタリング結果が公表されましたが、こういうカバー率の前提なり背景を考慮して見てみないといけないかなと考えてございます。

次、おめくりください。これが昨年未の末にE U 委員会から2006年度ということで、これは先回か先々回でも自動車課さんの報告でもあったかと思いますが、こういう結果が出て

ございます。リユース・リサイクル率ですと6カ国が80%以下、リユース・リカバリー率ですと13カ国が85%以下という状況と認識してございます。

5ページ、6ページがそのような形でモニタリングの結果を載せてございます。

7ページでございますが、欧州におけるリサイクル費用の調達方法。調達というか徴収方法と言ったほうがいいかもしれませんが、その日欧の比較を載せてございます。まずEUの場合ですが、基本形では逆有償の場合、生産者がマイナス分を負担することになっておりますが、今のところ、そのような実績がない。これは逆有償のケースが出ていないということでございます。それから、もともと資金調達のシステムがあった国でスウェーデン。これはデポジット制でございましたが、07年の6月に廃止されているということ。それから、オランダでも個別のシステムがあったわけですが、解体中心からASR処理に移るということで、リサイクル費用がかなり減額されている状況でございます。

そういうことで、視察調査により明らかになった事柄ということで、まず1点目が、繰り返しになりますが、EUELV指令の制定は2000年だったわけですが、ELVの全車無償引取保証が施行されたのは2007年の1月。

この中で、EUでは自動車生産者がELVの無償引取のために経済的な負担をしているということは今のところ出ていないということ。

3点目、自動車生産者の負担は今のところないということですが、これについてはELV指令に定められる無償引取規定は満足しているとみなされているということ。これは自動車メーカーが、先ほど言いました解体事業者の方とゼロコスト無償引取をやっているわけですが、無償引取をやっているよとみなされているということでございます。

4点目が、欧州の代表的なELVリサイクル費用の調達制度であったスウェーデンのデポジット制度は廃止されていますということ。それから、オランダのARNのシステムについても、縮小されているという状況でございます。

8ページ目をごらんください。リカバリー目標の達成に向けた取り組みの状況ということで、視察調査により明らかになった事柄ということで、1点目でございます。欧州議会の報告書によれば、2006年の85%の目標値は遅かれ早かれ達成できる可能性が高いと述べられております。一方、2015年の95%の目標値の達成は、我々がヒアリングした欧州委員会の担当者からのコメントでございますが、なかなか難しいのではないかと、まだ見通しが立っていないというコメントでございました。

2(番目の)●は、2015年の目標値は今後見直される可能性もあるよということをコメ

ントしていましたが、特にその下の表にございますように、日欧における廃棄物処理に関する定義の違いということで、廃棄物の枠組み指令の改正の議論がされておまして、特に今まで、そこにありますようにフィードストックリサイクル、これはハイプラ等の高炉吹き込みでございますが、それからたしか、炭鉱の埋戻材なんかもこのリサイクルの中に定義されていたと思うのですが、原案ではこれをエネルギーリカバリーにするよという廃棄物指令の改正案が出ておまして、最終的にこれがどうなったかというのはまだ確認されておりませんが、これがエネルギーリカバリーになるとかなり影響があるということで、ACEAも目標値変更を求める意向ということで、いろいろ動いているという状況でございました。

3（番目の）●でございますが、2015年目標値の達成。これは現在EUの場合ですと、自動車の解体レベルの引き上げというよりも、ASRのリカバリー、サーマルリサイクルをいかに実現するかという方向に今動いている。官民いろいろヒアリングしたわけですが、そういう考え方が非常に多かったという状況でございました。

以上でございますが、資料9ページ目に日本及びEUの自動車リサイクル制度の比較ということで、一覧表としてまとめてございます。それから私、今、口頭で報告いたしました、資料3-4-2に取りまとめたものを用意してございますので、またお時間があればごらんいただきたいと思います。

以上でございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

いかがでしょうか。御質問、御意見あればお願いしたいと思います。

大慈弥さん、どうぞ。

○大慈弥委員 ありがとうございます。

このように欧州の調査をいただくというのは非常にありがたいことでありまして、我々、輸入者を代表して欧州の事情までしゃべれと言われるものですから、いつも非常に苦労いたしておりますが、直接見ていただきますと実態がわかるのではないかと。

2つ御質問させていただきたいと思います。1つ目は、2007年の次の安定期を見るところでありましたが、ミッションに行く前には何か学ぼうという仮説といいましようか、しっかりした目的があったのではないかと思います、そのねらいがどこにあって、調査で明らかになったことと書いてありますが、それが予想どおりであったのか予想外であったのか、それによって我々の法律見直しに何か役に立つようなことがあったのかという

のが第1点目、非常に大きな質問であります、教えていただければと。

2点目は、非常に個別論であります、先ほどスウェーデンのデポジット制が廃止され、またオランダも縮小と、どちらかという日本型のお金を事前にとるシステムが放棄されてきているような感じがするのですが、その背景が何かあったのかどうか。この辺について教えていただければと思います。

○加藤（忠）委員 まずねらいでございますが、我々自動車リサイクル法の見直しをするに当たって、日本と比較するに当たって日本の特に関係者の役割分担がどうであったかというのを議論するために、まず欧州の役割分担はどうなっていて、今どう機能しているんだという目的が一番多かったわけです。結果としましては、先ほど言いましたように、モニタリングの部分でもございますように、私の立場で制度のよしあしをなかなか言いづらい部分はありますが、現在の欧州の制度ですとカバー率というのですか、ELVとしてはなかなか集まっていないのかなと。

これの最大の課題と申し上げたほうがいいのかもしれないですが、日本の場合ですと役割分担が非常に明確になっているわけで、特に自動車メーカーはいろいろ役割があるわけですが、EUの場合にはEUの廃車指令があって、個別には各国の法規に落ちて、そこで役割分担が決められているという状況でございますが、先ほど申しましたように、目標値の達成一つにしても、経済的オペレーターがその役割を担うとか、具体的に明確になっていないというのが一番大きな課題かなと考えてございます。

裏を返せば、日本の自動車リサイクル法は役割分担は非常に明確になっていて、カバー率もほぼ100%ということで、日本のやり方に合った制度ではないかなと考えてございます。

スウェーデンの場合ですと、基本的にはデポジット制度で事前にお金をいただいているということで、基本的にはEUの廃車指令とそぐわないという形で、私が聞いた範囲では、一度その基金を、たしか何かの形で、還元した形で制度を切りかえたと聞いております。

ARNの場合は、もともと解体段階で徹底的に解体して、何部品か私は余り覚えていないのですが、たしか20部品ぐらいを徹底的に解体するために事前にユーザーの方から料金をいただくという制度だったのですが、徹底的に解体してそれを全部再資源化するというのは技術的にもコスト的にも非常に困難だろうということで、その制度が、今、PST（ポスト・シュレッダー・テクノロジー）と言っていますが、ASRをいかに効率よく、日本でやっているようなサーマルリサイクルと我々は考えていますが、そちらのほうに大きく変わってきております。ARNとSiCon社というASR処理をするところと組んでそんな

研究開発もやっておりますが、そちらに今どんどん傾いてきているということで、事前に解体してユーザーからそれだけのコストが必要ないということで、縮小されてきたと考えてございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

武藤さん、どうぞ。

○武藤委員 意見ですが、3ページの比較の話です。日本とEUを比較しているのですが、この一番上の「国家政府」のEUのところに「目標値達成の最終責任」とあるのですが、これはEUという連合体に対する各国政府が責任を持っているという意味だと思うので、この表で日本と比較すると、ここには各国政府が各国の法律における役割を書くべきではないかなと若干違和感を感じましたので、意見で申し上げます。

○永田座長 加藤さん、何かコメントありますか。

○加藤（忠）委員 おっしゃるとおり、各国政府に責任があつて、各国政府がどういう形でそれぞれ役割を課しているかというのは各国によって違うものですから、国をなかなかあらわしにくいという部分があつて、こういう形で表現させていただきました。

○永田座長 どうぞ、酒井先生。

○酒井（伸）委員 今発言された点は、私も全く同じ印象を持ちました。比較するのであれば、EUと東アジアを比較、あるいは日本とドイツ、EUの中のある国を比較するという中でこの表は多分成り立つのだろうということで、比較対象を合わせていただく。自工会さんとしての資料であれば、そういう配慮はぜひしていただきたいなという印象を持ちました。これはコメントでございます。加えて、このステークホルダーの中にユーザーというステークホルダーが見えないというのは、この表としても少し違和感を感じているとコメントをさせていただきます。

質問ですが、ちょうど今の説明でございましたが、オランダのほうでこのポスト・シュレッター・テクノロジーが展開しつつあるという御紹介ですが、具体的にどのような規模のこういった施設がどの程度どういうシステムででき上がりつつあるのか、既にできているのか、もう少し実際のASRの処理プロセスということでの具体的なプロセスの紹介をお願いできませんか。

○加藤（忠）委員 私は、先ほど言いました SiCon 社の施設は、まだ現地を見ておりませんのでかなり大ざっぱな言い方になるかもしれませんが、基本的には SiCon 社のプロセス、ASRをいろいろ分別するような、私どもの豊田メタルが一度紹介させていただきました

が、かなり分別した形で、その中の例えばPPですとかプラスチックを高炉吹き込みにするとか、高炉吹き込みできないものをサーマルリサイクルに回すとか、そういう高度な分別技術とサーマルリサイクル、マテリアルリサイクルを組み合わせたような技術とお考えいただければと思います。

稼働がどうなっているのかということですが、たしか今試運転期間中というフェーズだったと思います。

よろしいでしょうか。

○酒井（伸）委員 ということは、実験の施設はまだ稼働していないという理解でよろしいでしょうか。

○加藤（忠）委員 済みません、稼働しているかしていないかまだ確認しておりませんので、今は明言はできないということで御理解いただきたいと思います。

○酒井（伸）委員 はい。また、詳しい情報があれば教えてください。

○加藤（忠）委員 はい。

○永田座長 こちらでもちょっと調査してみます。

ほかに。

下平さん。

○下平委員 もしお調べになって御存じでしたら教えてほしいのですが、部品の再利用について、欧州の実態と再利用を促進するような仕組みがもしあるとすればどんなものがあるのか、御存じでしたら御紹介いただきたいと思います。

○加藤（忠）委員 済みません、今回、調査に部品の再利用を特段入れていなかったものですから、今日はお答えできません。よろしいでしょうか。

○永田座長 そういう情報は入手できる可能性はありますか。あるいは、既にどこかで整理されている。

○加藤（忠）委員 酒井さんのところが御存じですかね。

○永田座長 もしかしたら。やれるんだとか、連携されていませんか。余りないですか。

○酒井（清）委員 伝統的に、自動車文化が再利用といえますか、再使用する自動車社会というのはあるようですが、制度的にリユース部品を促進するような制度があるという話は聞いておりません。

○永田座長 よろしいでしょうか。御質問の趣旨もわかりますのでできるだけ、また。こ

ちらでも少し調べてはみますが。

大塚先生。

○大塚（直）委員 意見というか印象の話になってしまいますが、大変よく調べていただいてとてもよかったですと思います。

ここに必ずしも出てこないところもありますが、日本の方法は3品目だけでEUは廃車がらをやっていますので、それからEUはヨーロッパ全体で、東ヨーロッパまで入ってしまっているというところがありますので、全体として、日本はかなり限定的なところでロバストな対応をしているということに恐らくならないかと思えます。EUについては、これは全面的に施行してから1年ということなので、カバー率に関しては今後どうなっていくかを見ていく必要があるということではないかと思えます。

これはもしEUと比較して本当にどうなのかということを確認させて、我が国の制度がほかの国にも使えるようなものとしていくためにはさらに検討が必要だと思えますが、それは本当は研究者がやらなくてはいけないことかもしれないのですが、そういうこともぜひ進めていくとよろしいかと思えます。

1点質問です。今の最後の質問にちょっと関係しますが、部品のリユースもそうですが、あるいは最初の車の設計とか部品の使い方に関してどういう影響があったかというところを見るのが本当は必要だと思うのです。なかなか難しいのかなと思えますが、そういうことも将来的には検討していただいたほうがよろしいかと思いました。

○永田座長 よろしいでしょうか。

済みません、時間が大分来ていますので、手短に。

○大慈弥委員 では、手短に。先ほど武藤さんと酒井先生からありました、EUとアジアを比較するというのはおかしくて、指令の法的な効力という観点から見たらいいのではないかとコメントさせていただきます。

○永田座長 わかりました。

この件は私もEPRの話が、これだと誤解を与えてしまうなという気がしています。例えば、EPRで一つ重要な柱は、メーカーの統括責任とか最終責任と言われているものが、これだと加盟国にあるような表現になってしまっているのです、そういう意味ではもう少しきちんと、EPRはヨーロッパでどう実現されているのだという話を示せるような資料には持っていきたいと。また事務局でその辺のところは明らかにさせてもらいます。

○鬼沢委員 ステークホルダーのところにユーザーが先ほどなかったという御意見があり

ましたが、この調査で、それぞれの国のユーザーがどんなふうに思っているとか、ユーザーの声は聞くチャンスはなかったのでしょうか。

○加藤（忠）委員 済みません、直接お話は聞いてありません。各行政機関ですとか解体事業者の方にヒアリングした結果では、ユーザーの方からこの法律に関する不満とかは、こちらからは聞いておりませんが、向こうからもそういうお話は特段ございませんでした。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、時間も大分経過しましたので、この辺で自工会からの説明資料に対する質疑応答は終わりにさせていただきます。

（2）自動車用鉛蓄電池のリサイクルについて

○永田座長 続きまして、議題の2つ目、「自動車用鉛蓄電池のリサイクルについて」ということで、きょう電池工業会の方々にお越しいただいております。社団法人電池工業会専務理事の中谷謙助さん、同工業会の二次電池部会長の小室貴宏さん、同じく自動車用電池リサイクル特別委員会委員長の後藤隆さん、同じく二次電池担当部長の藤井康平さんでございます。どうぞ、前のほうにお越しいただいて準備をお願いできますか。先ほどの資料にありましたように、説明時間は15分をお願いできればと思っていますので、よろしく願いいたします。それでは、どうぞ。

○中谷電池工業会専務理事 社団法人電池工業会の中谷でございます。よろしく願いします。

まず、「はじめに」ということで、電池工業会の概要紹介ページでございます。これは内容的に特に細かい内容を書いておりますが、ごらんいただきたいと思っております。

めくっていただきまして3ページでございます。これは、電池の販売量と金額について2008年度のを掲載しております。該当します鉛電池につきましては、左側の数量で約1%、金額では20%の量を占めているということが示されております。

4ページは、四輪車用バッテリーと二輪車用（密閉）バッテリーの構造図を示しております。バッテリーは樹脂製の電槽の中に電解液、極板、セパレータとともに内蔵されております。この内載物、極板等は容易に電槽からは出ないような構造をとっております。これらのバッテリーは、二輪車用、四輪車用バッテリーという形になっておりますが、実際には農業機械とか建設機械等の用途にも広く使われております。

次、お願いいたします。

5 ページでございますが、これは市場規模を示しております。平成 20 年度の数値でございますが、右下に総販売量が書かれていると思います。平成 20 年に約 2300 万個が日本国内で流通しているということでございます。ちなみに、平成 19 年は 2600 万個でしたので、平成 20 年は若干下がっております。また、これ以外に国内バッテリー製造業者から国内バッテリー使用機器、具体的に言えば自動車等でございますが、その製造業者に納入されまして、そのまま輸出されたものが約 780 万個ございます。したがって、トータルでは 3000 万個を超える数のバッテリーが日本国内で流通しているということでございます。

6 ページをお願いします。これは国内バッテリー販路構造と推定販売量ということで、その販売ルートを示しておりますが、読んでいただければ流れはわかると思いますが、専門用語が幾つか使われていますので、説明させていただきます。

左の上から 2 段目でバッテリー卸売事業者の中に電装店・部販・共販となっておりますが、電装店は例えばカーエアコンの修理や販売を行っている業者でございますし、部販とか共販はどちらも純正部品の卸売業者でございます。それから、部用品商となっておりますが、部品商、用品商を合わせておりますが、これは純正部品以外のものあるいはガソリンスタンド等の用品を卸している業者さんでございます。タイヤ販社さんは、各タイヤメーカーさんの傘下の卸売業者さんでございます。あとは大体見ていただければわかるかと思っております。こういう流れで物は流れていっております。

7 ページに鉛価格の推移を示しております。鉛電池は、ずっと昔からですが、もともと有価物として回収されていたのですが、非常に影響を及ぼすのが鉛の価格でございます。年平均の価格推移を出しておりますが、1991 年から鉛価格が非常に低下してまいりまして、このままでいけば不法投棄が危惧されるのではないかとということがありまして、当時の厚生省、通産省から電池工業会へ要請がありました。これに基づきまして国内電池メーカーの自主取り組みとして、94 年からですが、現行のリサイクルシステムがスタートしております。

ちなみに、鉛価格の最安値は 93 年（平成 5 年）に記録されました t 当たり 7 万 2400 円。最高値は 2007 年（平成 19 年）10 月で、このときに記録されました t 当たり 47 万 3000 円。非常に大きな変動がございます。3 月 23 日時点の建値でございますが、t 当たり 18 万 2000 円ということで、不法投棄が危惧されました時期から比べますと、まだ 2 倍以上の価格でありまして、特に大きな投棄問題が出てくるという状況ではないと考えております。

引き続きまして、8ページで現行のリサイクルシステムについて説明させていただきます。これは94年から現行のボランティアでスタートしたリサイクルシステムですが、まず一般ユーザーさんが新品バッテリーを購入した際に、古いバッテリーをその販売店が無償で引き取ります。そして、ある程度たまりますと回収要請を収集運搬業者にいたします。また、集まりが少ないところは商品のルートと逆に、仕入れルートと逆のルートで卸店あるいは販売会社等にも集まってまいります。それぞれから回収要請が回収業者に出されるということでございます。

回収されたバッテリーは処分業者を通じて再資源化されまして、最終的にはバッテリーメーカーが回収量に見合った分の再生鉛を購入するというシステムでございます。

これにつけ加えまして、一般ユーザーから何かの理由で処分ができなかったバッテリーをお持ちの場合には、それを持ち込んでいただくためにリサイクル協力店を設置しております。持ち込んでいただければ、無償で引き取るようにしております。

このリサイクル協力店につきましては、自治体あるいは電池工業会に相談があった場合には、最寄りのリサイクル協力店を紹介することで対応しております。さらに、自治体関連の相談窓口を設置しまして、自治体で集められました使用済み電池に関しても相談を受けております。これが現在のいわゆる下取り方式ということもありますが、現行のリサイクルシステムでございます。

9ページは、現行のリサイクルシステムと従来の有価物スキーム等が実際混ざった形で運用されていますので、その流れを示したものです。右下にありますのが、バッテリー製造事業者でつくりました電池のうち、特に補修用が多いのですが、補修用は先ほど説明しましたが電池販社から電装店等の卸から、最終的には小売拠点のほうに行きまして消費者のほうに渡ります。

もう一つ、バッテリー製造事業者からバッテリー使用機器製造事業者へ納入されましたバッテリーは、自動車等の製品に搭載されまして、カーディーラー等を通じて消費者のほうに渡っていきます。

バッテリーを輸入している業者のほうも、同じく電装店もしくは小売拠点に直接供給されまして、そこから一般消費者のほうに渡っていくということでございます。

左上ですが、バッテリー使用機器の輸入事業者も販売店を経由して消費者に渡っていくというものでございます。この販路を逆にたどって使用済み電池は戻ってまいります。現行リサイクルシステムと有価物スキームで回収された従来の単純に回収してくるものと

はほぼ同じルートで回収されてきます。それと、先ほど説明もしましたが地方自治体経由で一部返ってくるというルートもございます。

もう一つ、廃車の中に入ってくる電池が考えられます。これは自動車解体業者で事前取外部品として外されるということで、これは有価物として回収業者に回っているものと我々は推定しております。特に、自動車解体業者のほうは1回当たりの排出量が非常に多いということで、非常に効率のよい排出拠点となっているのではないかと推定しております。

回収業者が回収しました使用済みバッテリーは、解体業者、精錬業者と経由しまして、再生鉛としてもう一度バッテリー製造事業者のほうに戻ってきています。ただ、問題となるのは、回収業者から一部東南アジアを中心に使用済み電池を中古仕様ということで輸出されることがございます。

それから、鉛の用途です。ここでちょっと話は変わりますが、鉛の用途を10ページに示しております。平成6年の鉛の用途では、鉛消費量に占める蓄電池用途は68%、約70%でございました。それが平成19年度、2007年では91%。大半が鉛電池に使われているという状況になっております。逆に、鉛電池以外の用途がどんどん縮小していっているのが状況でございます。

次のページは、現行リサイクルシステムと従来からの有価物として動いているものを合わせた形ですが、回収率につきましては、11ページのとおりでございます。棒グラフの左側の赤紫色になっている部分が、電池工業会傘下の4社分の合計した量でございます。2003年、2004年に回収量が100%以上になっております。これは実は、我々工業団体加盟の4社以外に輸入業者等がありまして、そちらから入ってきた電池が有価物ルート等を通じて回収されてきているという結果でございます。2005年以降は回収量が大きく落ち込んでいますが、これは次のページで説明させていただきたいと思っております。

12ページでございます。使用済み電池の輸出量推移ということで、使用済み電池の、これも赤紫色、こちらは右側になっておりますが、国内バッテリーメーカー4社が新品という形で輸出している量でございますが、それに対しまして青の棒グラフは届け出があったすべての電池の輸出量でございます。この差が我々から見れば中古電池の輸出量ではないかと見ております。95年、96年は大量に輸出されております。ちょうど鉛電池が非常に高くなってきたころに相当いたします。2007年は後ほど紹介させていただきますが、いろんな対応をしまして中古電池の輸出は減っていったのですが、その分が鉛地金としてそのま

ま出ていっているのではないかと想定しております。

13 ページ目が鉛金属としての輸出量でございます。1点、申しわけございません、この図におきまして年度の記載が2001年、2002年、2003年で、2004年がダブっております。これは2001年から対象の2004年までが1年ずれておりまして、2000年、2001年、2002年、2003年となっておりますので、御訂正のほどよろしく願いいたします。こういうことから、2007年は鉛金属として輸出されているのではないかと考えております。

以上のことから現状の問題点を整理させていただきますと、まず増加した輸入電池ということで、実は現行のリサイクルシステムでは国内バッテリーメーカーの自主取り組みで運用されておりまして、厳密には輸入バッテリーは現行のリサイクルシステムの枠外という形になります。ただ、市場ではこれらを分別回収しているわけではございません。回収は一緒にしているというのが実態でございます。

増加した輸入電池の問題点の一つとして、鉛相場下落時などに、これも輸入バッテリーだけではなくて国内バッテリーもそうですが、不法投棄等が増加しないか。特に、電池の量がふえてきておりますので、それが増加しないかという懸念が出てまいります。それに対応しないようにしておく必要があるということでございます。

もう一方、その鉛高騰の影響と書いてございますが、鉛価格が高騰した場合、先ほども述べましたように、2005年、2006年ごろですが、中古バッテリーとして大量に輸出されております。中古バッテリーとして大量に輸出されました場合には、実際、このときには船舶火災等の問題も起きておりますし、また輸出先での環境問題等の懸念もありまして、環境省、経済産業省さん、海上保安庁さん等がいろいろ御努力をいただきまして以前の排出量に戻りましたが、今後、鉛価格が高騰すれば同じような問題が出ないとも言いきれませんが、我々電池工業会でもホームページに——右のほうにあるのがホームページでございますが——このような啓蒙活動を行ってきております。

最近インターネット販売による回収相談の増加となっておりますが、インターネットでバッテリーを購入されましたが、それが回収先がないということで、工業会のほうに結構相談が寄せられておりまして、リサイクル協力店を適宜紹介していているということでございます。

輸入電池の増加ということをおっしゃっておりますが、実際にはどれぐらいの量になっているのかを15ページに示しております。もちろん我々の工業会に所属している4社も輸入はしているのですが、それを橙で示しておりまして、青色は総輸入量でございます、電池工

業会以外のメンバーの輸入が非常にふえてきているというのが事実でございます。

国内4社輸入個数が2000年以前はございませんが、実はこれはなかったというのではなく、このときはまだ集計しておりませんでしたので、データがないということでございますが、量的にはそんなに多量ではないということでございます。

最後でございますが16ページ、「今後」ということで、現在新しい自動車用バッテリーリサイクルシステムを構築中でございます。この新システムでは、輸入バッテリーを含む国内に投入されるバッテリーすべてを対象としたいと考えております。

それから既製品、既に売ったものにつきましても無償回収しまして、鉛相場に影響を受けないような安定的なシステムを目指して構築中でございます。

再資源化率の目標設定はこのような数値に置いておりますし、これらの情報もある程度公開できるようなことも考えていっております。

最後になりましたが、自動車用バッテリーにつきましては、先ほど説明させていただきましたように、2008年ですと約2300万個が市場投入されております。これらの中で自動車リサイクル法の対象となる自動車解体業者から排出される量は約400万個と我々は推定しております。大半は自動車リサイクル法の対象外という形で、今は動いているということでございます。また、これら以外にも、逆に言えば、自動車用の中でもそういう状況でもありますし、あるいは自動車用途以外での用途もかなりありますので、自動車リサイクル法とは別のすべての使用済み電池を対象としたシステムを運用することを目指しております。

以上で説明を終わらせていただきます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、御質問、御意見のある方、札を立ててください。

細田先生。

○細田委員 それでは、3点ほど質問させていただきます。無償回収ということですが、一体だれの負担でこれが無償で回収されているのかという御質問をさせていただきます。ある意味で相場が高いときは当然バッテリーの価格も高くなりますから、これは多分高く買ってくれば販売店もお金は出ると思うのですが、相場が低いときにはそうではない。一体だれの負担なのかということをお教えください。

第2の質問は、相場が悪いときに、2次精錬業者さんから買い取る価格も下がるわけですよ。ところが、2次精錬業者さんのコストは恐らく余り変わらないわけですから、そ

の分逆ざやが出てしまう。しかも、この無償回収システムですからコンスタントに集まってしまうから、その逆ざや部分が一体どう発生しているのか、それをどう回収されているのかというのを教えてください。

3点目、9ページの図で回収業者さん、バッテリー解体事業者さんとありますが、これは例えば、ちょっとわからないのですが、地域によって輸送の距離が出る場合には運搬費用が高く出て、ここでも逆有償が発生してしまう可能性があるのではないかと。その場合、廃掃法上の許可はどうクリアされているのか。よろしく願いいたします。

○小室電池工業会二次電池部会長 まず最初の無償回収をした場合にどこが負担しているのかという御質問ですが、一つは電池メーカーが再生鉛を買うという形になっていますので、一応電池メーカーの負担。それから、当然リサイクル屋の皆さんの御協力を得てやっていますので、リサイクル屋さんの御負担も当然入ってくる。それが現状でございます。

2つ目は、相場云々というところ……。

○細田委員 相場が低くなった場合、二次精錬業者さんのリサイクル費用は変わらないが電池の売値は下がるわけですね。その差額はどうかされているのか。

○小室電池工業会二次電池部会長 今は電池メーカーで負担をする形になります。ただ、これも先ほど申し上げましたように、リサイクルの皆さんも、これも先ほどと同じですが、数字的なものについては御協力をお願いするケースがままあります。そのところは両者で考えながら進めていくという形でございます。

廃掃法上の問題は、今は私どもは一応下取りという格好で処理をしております。ですから、下取り関係で処理をするという形で廃掃法上は処理をしているという形になります。

○永田座長 よろしいですか。

○中野リサイクル推進室室長補佐 私のほうで把握している範囲でお答えさせていただきますと、電池工業会さんがおっしゃるとおり、販売店、バッテリーの小売店で引き取る場合については、新品を売ったときに古い物を引き取るという形のいわゆる下取り行為という部分になりますから、そこは廃棄物処理法の話の範囲外という整理になってまいりますが、細田委員が御指摘されているのは、多分、スタート時点から輸送も含めてマイナスになった場合はどういうことかと。そういうことになりますと、これは場所に関係なく、そういう形で排出事業者側がコストを負担するような形になれば当然廃棄物に該当します。私が伺っている範囲でいきますと、基本的に廃棄物になった場合は電解液の部分が強酸となりますので、廃棄物処理法上、産業廃棄物であれば特別管理産業廃棄物という形になり

まして、こちらは基本的に特別管理産業廃棄物の収集運搬業の許可をお持ちになっている業者とかが取り扱っていると聞いております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

鬼沢さん。

○鬼沢委員 14 ページにインターネットによる販売で回収するとありますが、インターネットで買われる方は、どういう方が買われるのでしょうか。

○藤井電池工業会二次電池担当部長 インターネットですので、フェイス・トゥ・フェイスではございませんので、電池工業会としてもどういった方というのは特に把握できていないのが現状です。ただし、推定ということになると思いますが、インターネットの業者さんは、我々もそういったページを見たりするわけですが、価格的には魅力があるような価格を出されていると思います。それと、私のところに工業会のホームページからの問い合わせであるとか電話での問い合わせがあるわけですが、電話を聞いている限りでは比較的若い方が多いように感じております。

○永田座長 よろしいでしょうか。

武藤さん。

○武藤委員 16 ページの新しい制度のイメージですが、これは要するに相場に影響を受けないということですから、逆有償になったりということであると、無償引取の場合も廃棄物処理法の廃棄物にもなるのかなという確認が一つ。それと、下取りを前提としないということですよ。それがもう一つ。あと、たしか危険物の取締法か何かの制約があったような気がしましたが、その説明がわかればお願いしたい。それと、今回バッテリーということで鉛のバッテリーですが、電気自動車のバッテリーはどういうふうに区分されるのか。

以上、お願いいたします。

○小室電池工業会二次電池部会長小室電池工業会二次電池部会長 まず最初の無償で引き取るという考え方でありますが、新しいスキームをつくった場合に、まず協会をつくってその中で動かすような形になると思います。そういう中では、処理費用とか回収費用が別途それなりにかかってまいりますので、それはユーザーさんに御負担になる可能性が高い。今はまだ「高い」としか申し上げられませんが、一応そういう考え方で進めさせていただこうと考えています。それで、当然スキームをつくらないといけませんから、回収するスキームとか処理をするスキームとかいう形のものを、現在動いているスキームの中である程度それを動かしながら社会システムをつくっていかうという形で今考え始めているとこ

ろでございます。

電気自動車関係のバッテリーにつきましては、電池メーカーだけでは返答するには当たらないので、当然、自動車メーカーさん、それから国の関係者等も打ち合わせしながら、電気自動車の場合には鉛だけに限らないで違う電池が入ってきますから、そういう中ではもっと違った形で打ち合わせを進めていかないとだめだろうと今は考えています。

○武藤委員 今のお話でいくと、16 ページに無償と書いてありますが、無償ではなくてユーザーに負担を求めるとというのが今後の見通しだということによろしいのでしょうか。

○小室電池工業会二次電池部会長 いや、使用済みバッテリーは現在は無償で引き取るようなシステムを考えていますが、回収とか解体の費用については一部お願いする可能性があるということでございます。

○武藤委員 どの時点でユーザーに転嫁しようということなのだからよくわからなかったのですが。

○小室電池工業会二次電池部会長 今は販売の中で考えていこうと考えています。ただ、これはメーカーによって違いますので、今我々がスキームをつくろうとしているのは、無償回収でとりあえずやっていく。ただし、その費用がかかった場合については一部お願いをする形が出てくるだろうと考えています。

○永田座長 この問題に関しては、数年前にこの委員会で、と言ってもいいのでしょうかね、いろいろ議論されて、その後システムを検討していきますという話で進められてきたわけで、今聞いていると構築中というのは言い過ぎの話であって、まだシステムの原案さえでき上がっていないと解釈してもいいですか。

○小室電池工業会二次電池部会長 いや、一部でき上がっていますが、まだ……。

○永田座長 一部ではなくて、あれから3年～4年ぐらいたっている話ではないかなと私の頭の中では理解してしまして、それをきちっとやっていただく。問題点はもう前から出てきていた話だったと思いますよ。輸入の話も、E L Vになった後の話も。そういうシステムづくりが若干おこなっているのではないかなという印象を持っています。今の構想の原案みたいなものは示される状況にはなっていないのですか。今質問があったときに、こちらで口頭で答えているような話が、これで行くんだというような形の原案はまだでき上がっていないのですか。

○小室電池工業会二次電池部会長 大変申しわけありませんが、まだでき上がっておりません。ただ、これは近々、今おっしゃられるように大分おこなっておりますので、その辺の

ところは至急詰めながら御報告できる格好にしていきたいと考えています。

○武藤委員 もう一点の、危険物取締法との関係は何かありますか。

○後藤電池工業会自動車用電池リサイクル特別委員会委員長（窓側） これを新しいシステムで廃棄物として扱うならば、特別管理産業廃棄物という形で扱うというふうになるのかと思います。

○武藤委員 別の法律で、危険物の、消防法か何かの関係みたいなのは特になかったですか。考えなくていいのですか。

○後藤電池工業会自動車用電池リサイクル特別委員会委員長 それはないと思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。

酒井先生。

○酒井（伸）委員 今永田座長が聞いていただいたのでそれに尽きると思うのですが、その新システムですね、構築中のシステムの際にぜひ明確にさせていただきたいのが、再資源化目標設定が50%あるいは55%の定義が、何に対するどういう数字なのか、ぜひ説明いただきたいのです。鉛ベースなのか、あるいはバッテリーの回収物ベースなのか云々と、その50%という目標がどういう意味を持つのかということです。それと、私も先ほどの質問で、無償の範囲が一体どの範囲なのかさっぱりわからなくなっています。だから、一体何をどう無償と言っておられるのか。そのあたりを明確にさせていただきたい。それから、輸入事業者さんはどのようにかわられるのかといったあたり。この新システムというところを今説明いただいてまたはっきりしない点は、ちゃんと構想として関連してお願いをしたいなと思います。

もう一つ、前のほうで鉛精錬事業者との関係ですが、日本の中に約20社おられて、その20社がすべてこのバッテリー、いわゆる二次精錬事業を営んでおられるのかどうか。9ページのこのフローの事実関係について、再度説明いただければと思います。

○小室電池工業会二次電池部会長 今御質問の、前の3点はよくわかりました。詰めた中で御報告できると思います。

最後の20社さんにつきましては、すべて鉛を精錬されておられます。

○酒井（伸）委員 二次精錬をやっておられるところは、今20社おられるということですね。

○後藤電池工業会自動車用電池リサイクル特別委員会委員長 さようでございます。

○酒井（伸）委員 それとは別に、また鉛の一時精錬事業者さんがおられるという構造で

すね。

○後藤電池工業会自動車用電池リサイクル特別委員会委員長 さようでございます。

○酒井（伸）委員 3点お答えいただけるということですが、今の再資源化率 50%というのは何に対するどういう数字として今はお示しになられているのですか。

○小室電池工業会二次電池部会長 これは電池の重量に対して 50%と考えています。

○酒井（伸）委員 それと、酸の重量とか鉛の重量、それからプラスチックのがら、それを全部含めてそのうちの 50。

○小室電池工業会二次電池部会長 はい。

○酒井（伸）委員 では、その意味では何がどう再資源化されるのですか。

○小室電池工業会二次電池部会長 まず、鉛を再資源化するという形になるうかと思いません。

○酒井（伸）委員 鉛だけ全量をやると、それでウェイトとしてはどれぐらいの量があるのですか。

○小室電池工業会二次電池部会長 電池によって違うのですが、50 弱～60 ぐらいのものがございませぬ。

○酒井（伸）委員 基本的には鉛を回収することで達成できる数字が 50%だという意味ですすね。

○小室電池工業会二次電池部会長 さようでございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

今の3つの質問を含めて、それから武藤さんも言われていた話も含めて、この計画自体もうちょっとわかりやすい資料で提示いただけるのはいつごろになりそうですか。

○小室電池工業会二次電池部会長 これは大変申しわけないのですが、もう少しお時間をいただかないと、今、スケジュール的なものをお出しできる状態にありません。

○永田座長 こういう構想なんですよという具体的な。

○小室電池工業会二次電池部会長 全体のスケジュールですか。

○永田座長 全体のスケジュールというよりも、例えば無償の話だとかバッテリーの 50%の話、それからその前に出てきました回収率だとかリサイクル率の話も含めて、きちっとした計画を立てられてこういうスキームで行くんですよという話はどこかでまとめられるわけですね。あるいは、もう報告書でできているのかもしれませんが。それはいつ出していただけるのですか。これだけだと具体的な構想が見えてこないのです。

○小室電池工業会二次電池部会長 わかりました。今年いっぱいぐらいにはお出しできると思います。

○永田座長 今年いっぱいというのは、12月という意味ですか。

○小室電池工業会二次電池部会長 そうです。

○永田座長 また事務局とも相談させてもらいますが、ちょっとそのペースは遅過ぎますよね。

○小室電池工業会二次電池部会長 わかりました。

○永田座長 ということで、また資料等についての請求は事務局と相談させてもらいながら電池工業会のほうにお願いしてみますが、よろしいでしょうか。

嶋津さん、どうぞ。

○嶋津委員 基本的な知識がないものですから、初歩的というか基本的な質問をさせていただきます。たしか今のお話の中で、電池は自動車用に限らず全量を回収するのが目標だとおっしゃったように聞いたのですが、そうだとすると、最初の3ページに出ている2008年の暦年で53億8000万個総数生産されているのですが、現実問題として、小さい電池が家庭なんかからいっぱい出てきますよね。ああいうのも含めて、この54億個ぐらいのうちのぐらいが本当に回収されて戻ってきていると、大ざっぱに考えればいいのですか。

○小室電池工業会二次電池部会長 大変申しわけないのですが、今は鉛電池に限ってお話を申し上げております。ですから、先ほど一番最初に御報告申し上げました鉛電池はこの中の数の1%なのです。ですから、鉛電池を回収するということができよう私ども御説明しておりますので、そのほかの電池については、ここでお答えすることができないものから、御理解いただきたいと思います。

○嶋津委員 自動車に限っているのですか。

○永田座長 これは自動車リサイクル部会ということで。

○小室電池工業会二次電池部会長 自動車用ということで限ってお話を申し上げております。

○嶋津委員 一つは家庭などから出てくる電池というのはどういうことになっていますか。

○永田座長 その議論は、時間もたっているし、ここは自動車リサイクル部会なので、話が飛んじゃうので、個別にお聞きになっていただいたらどうでしょう。ただ、余りホームページで全体は公開されていないのが事実ですから、ほかの手段でいろいろ調べられてもいいかもしれません。

ほかにはいらっしゃいませんでしたか。よろしいでしょうか。

○上田リサイクル推進室長 1点だけ確認させていただきたいのですが、11 ページに回収量ということで「回収と再生鉛利用状況」とあるのですが、排出量を電池工業会にて推定とあるこのデータは、排出の量をどのように推計しているのかというのが1点。それと、その回収量は精錬業者からの使用済み電池回収量から推定ということで、先ほどのフローの中のどの部分の数字なのかということと、それが回収という表現を使ったときに、協会のほうで回収をして自主的に、能動的に回収をしている部分という理解なのか、これはフローの収支バランスという理解の回収率ということなのか、その点について教えていただければと思います。

○後藤電池工業会自動車用電池リサイクル特別委員会委員長 まず排出量でございますが、これは国内のバッテリー4社の再販の部分の販売量を排出量としてございます。回収量は、先ほどのフロー、9ページ目の鉛精錬事業者のところで最終的にバッテリーが回収された量を、ヒアリングをしてデータを集計したものが回収量となっております。

○上田リサイクル推進室長 そうすると、ここでの再生鉛の輸出された量を引いたものという理解になっているわけですか。

○後藤電池工業会自動車用電池リサイクル特別委員会委員長 そういうことになります。

○永田座長 よろしいでしょうか。

きょうは長時間にわたりまして、ありがとうございました。またいろいろ資料等もお願いすることがあるかもしれませんが、よろしくお願ひします。

それでは、本日の議題の分の予定はこれで終わりにになりました。全体にわたりまして何か御意見等がございましたら最後にお伺いしておきたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

資料の取り扱いと今後の予定について

○永田座長 それでは、最後に本日の資料の取り扱いと今後の予定につきまして、事務局から説明させていただきます。どうぞ。

○荒井自動車リサイクル室長 本日の資料につきましては、公開とさせていただきたいと思ひます。また、本日の議事については、発言者を無記名とした議事要旨を作成し、永田座長に御相談の上、会議終了後、速やかに公開することといたしたいと思ひます。また、

本日の議事録については、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、事前に各委員の御了承をいただいた上で公開いたしますので、御了承ください。

次回の審議会につきましては、4月23日木曜日14時から開催いたします。場所につきましては現在調整中でございますので、後日委員の皆様に御連絡させていただきたいと思っております。事務局からは以上でございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、きょうは長時間にわたりまして活発な御議論ありがとうございました。また次回もよろしくお願い申し上げます。

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