

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25回合同部会議事録

平成21年7月21日（火）
於：三田共用会議所 1階 講堂

目 次

1. 開 会	1
1. 人事異動の紹介	1
1. 委員出欠状況報告	1
1. 配付資料の確認	2
1. 議 題	
その他	3
論点整理に係る検討について	16
1. 閉 会	37

開 会

○荒井経済産業省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WG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25回合同会議を開催させていただきたいと思っております。

人事異動の紹介

○荒井経済産業省自動車リサイクル室長 まず議事に先立ちまして、事務局に人事異動がございましたので、御紹介させていただきます。

経済産業省の保坂自動車課長でございます。一言ごあいさつをいただきたいと思っております。

○保坂経済産業省自動車課長 ただいま御紹介いただきました、自動車課長になりました保坂でございます。

先週の火曜日に着任をいたしまして、まだ1週間たっていないところでございまして、一生懸命今、勉強しているところでございます。リサイクルにつきましては、見直しの大事な時期に来ているというふうに事務局のほうから聞いております。皆様に、きちんとした、精力的な御審議をいただければと思っておる次第でございます。よろしく願いいたします。

○荒井経済産業省自動車リサイクル室長 ありがとうございます。

委員出欠状況報告

○荒井経済産業省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22名の委員で構成されております。本日の出席状況でございますが、9名の委員の御欠席があり、委員13名及び委員の代理3名の計16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WGにつきましては、12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、11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。

また、本日の欠席委員の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代理出席を、全日本自治団体労働組合副執行委員長の加藤孝二委員が御欠席され、同全日本自治団体労働組合現業局長の南部美智代様に代理出席を、三重県環境森林部廃棄物対策室室長の岡本弘樹委員が欠席され、同三重県環境森林部廃棄物対策グループ副室長・井村欣弘様に代理出席をいただいております。

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、全国軽自動車協会連合会専務理事の宮寄拓郎委員、社団法人日本自動車連盟専務理事の久米正一委員、社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事の仁井正夫委員、慶応義塾大学経済学部教授の細田衛士委員、群馬県板倉町生活窓口課長の荒井英世委員におかれましては、本日御欠席となっております。

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 どうも皆さん、おはようございます。お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

皆様の活発な御議論をお願いするとともに、議事進行についても御協力のほど、お願いいたします。

配付資料の確認

○永田座長 まず初めに、配付資料の確認から入らせていただきます。

どうぞ。

○荒井経済産業省自動車リサイクル室長 資料でございますけれども、お手元に資料1から資料7までをとじてございます。御確認ください。

もし、過不足がございましたら、事務局のほうにお申し出いただければと思います。

○永田座長 よろしいでしょうか。

議 題

○永田座長 それでは、議題に入らせていただきます。

本日の議題は資料1に掲げてあるとおりでございますが、審議の順番を「その他」のほうから始めさせていただきたいと思っております。

まず、社団法人日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会商用車架装物WG主査の井上保雄様より、資料3の「商用車架装物リサイクルに関する自主的取組の進捗状況」につきまして、説明をしていただきます。

なお、質問、御意見につきましては、資料6の「輸入車の環境負荷物質の対応状況について」まで御説明いただいた後、まとめてお受けしたいと考えておりますので、よろしくお願ひします。

それでは井上さん、どうぞ。

○井上日本自動車工業会商用車架装物WG主査 今、紹介をいただきました、日本自動車工業会商用車架装物WGの主査をしております、いすゞ自動車の井上と申します。よろしくお願ひいたします。

それでは、資料3になります「商用車架装物リサイクルに関する自主取組の進捗状況について」に基づきまして、御説明をさせていただきます。

本取組は、日本自動車工業会並びに日本自動車車体工業会共同で2002年11月以降、実施してきたものでございます。活動概要でございますが、1. リサイクル設計の推進、2. 環境負荷物質の使用削減、3. リサイクル・適正処理の推進、4. 情報提供、啓発活動の推進を基本取組として推進中でございまして、この方針については変更はございません。

自主取組の内容と具体的な進捗状況について御説明させていただきますと、まず1. のリサイクル設計の推進では、(1) 易解体性の向上及び適正処理の推進をしていくということで、(2)の易解体性バンについては、2008年度車体工業会会員のバン生産の87%、4万6,738台を占める商品になってございますけれども、さらにこの(3)の易解体性向上のために、バン型車の解体実験を実施いたしまして、解体時間の短縮のための課題を抽出するという、新たな取組を推進中でございます。

それから(3)解体マニュアルの作成でございます。解体事業者等から要望のあった主要3機種(レントゲン車、冷蔵・冷凍バン、タンクローリーの解体マニュアルについては対応を完了しておりますけれども、さらに(3)バン型車の解体実験を通じて得られた解体作

業の実態について、解体マニュアルへの反映を計画しておりまして、こちらが08年度より着手をした内容になります。

解体マニュアルについては②にありますとおり、車工会会員主要各社のホームページにて、既に取り扱説明書も含めて公開中という段階でございます。

(4) 環境基準適合ラベルの設定でございますけれども、2004年3月から環境基準適合ラベルの要件を設定し、2005年度には既にこの目標80%を達成済みという状況でございます。ちなみに2008年度については、85%までできておる段階でございます。

2枚目で、2. 環境負荷物質の使用削減ということで、(1) 鉛については、2005年度より目標達成を継続。(2) 水銀につきましては、2004年度末より目標達成を継続。(3) 六価クロムについては、2007年末より目標達成を継続。(4) カドミウムについては、2006年末より目標達成を継続中という段階にございまして、事例をそれぞれの項目のところに少し記載をしております。

環境負荷物質の対応状況につきましては、車工会会員各社の主要ホームページ同様に、公開をさせていただいているという状況でございます。

3. リサイクル・適正処理の推進ということで、協力事業者制度の構築と拡充を推進しております。協力事業者を拡充いたしまして、全国各ブロックへ適正処理分野の拡大も含めまして、鋭意拡大を継続中という段階にございまして、協力事業者の状況を定期的に把握いたしまして、必要に応じ、車工会ホームページに更新、情報提供を継続しております。

事業者数、会社数については、経済環境の悪化に伴いまして多少の増減はございますけれども、現状2009年5月現在で、参加事業者数が163、会社数が120というところまで来ておる段階でございます。

4. 情報提供、啓発活動の推進ということで、(1) 架装物チラシの作成、配布。(2) 協力事業者制度の参加事業者リストの改訂版の作成、配布。それから(3) 解体事業者への情報提供ということで、各年度ごとに各団体、それから国際物流総合展等のいろんなイベントで配布をします。それから解体事業者さんに配布をしていくということで、それぞれの資料を参考1、参考2という形で資料添付をさせていただいております。

一応、本年度変わったところを中心に御説明をさせていただきました。商用車架装物リサイクルの自主取組の進捗状況につい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。

続きまして、二輪車リサイクル自主取組参加事業者連絡会主査の米山淳様より、「二輪車

リサイクルに関する自主的取組の進捗状況」について、御説明願います。

○米山二輪車リサイクル自主取組参加事業者連絡会主査 続きまして、二輪車リサイクル自主取組参加事業者連絡会の実績につきまして御報告させていただきます。主査の米山でございます。よろしくお願いたします。

私どもの執務につきましては資料4でございますとおり、16の参加事業者によって自主的に運営をしております。まず昨年度、二輪車リサイクルシステムの運用状況について、本日は御説明をさせていただきたいと思っております。

私どものシステムにつきましては、2004年10月に開始いたしております、二輪車の適正な再資源化ができる仕組みとしまして、ユーザーあるいは自治体様から認知度向上を伴った上で、本年度5年目を迎えることができました。

まず、昨年度の実績でございます。①で、引取台数でございます。下のa. 引取台数の棒グラフを御参照いただければと思っております。2008年度の引取台数につきましては、2,898台ございました。放置車両の処理などにおきまして、本システムを御利用いただいております自治体の数につきましては、昨年度の63に対しまして57と若干減少いたしましたけれども、この57のうち新規の利用自治体が28ございました。自治体によります制度の認知は広がっているものと考えてございます。

一方で、以前は廃棄物の処理とされておりました車両を、中古車として売却に転じる自治体さんが出現しているという実態でございます。利用自治体数並びに自治体からの引取台数が減少したという、主要な原因となっております。棒グラフでいきますと、オレンジ色のところでございます。2007年度が920台ございました自治体様からの排出が、2008年度は605台ということで、今申し上げましたような理由が要因でございます。

一方で、一般排出につきましては棒グラフの紫色のところでございますけれども、約2,300台前後で安定稼働してございまして、二輪の販売店廃棄二輪取扱店さんから申し込まれる台数、ブルーのところでございますが、こちらにつきましては微増傾向ということで、一般ユーザーからの認知度につきましては、向上してきていると考えてございます。

続きまして、②再資源化率でございます。2008年度の委託先14施設の平均再資源化率は86.2%となりまして、前年度と比べますと1.3%の増でございます。再資源処理工程に大きな変化はございませんけれども、今回率が向上した理由といたしましては、委託先施設のうち1つの施設におきまして、解体後発生する廃プラスチックをマテリアルリサイクルにする再資源化ルートを確立することができました。

また、もう1施設におきまして、通常であればシュレッダーにかけた後、金属回収するエンジンでございますけれども、これを事前に解体いたしまして、売却する工程を用意いたしました。アルミの再資源ということで、再資源化率を向上してございます。

(2) 重点施策の実施結果でございます。①ユーザー向けの広報の内容でございます。私どもシステム開始以来、定期的を実施してございますユーザー認知度アンケートの結果でございますけれども、昨年につきましてはユーザーの認知度が54.7%となりました。2ページ目の円グラフを御参照いただければと思います。

私ども、認知度向上のために、二輪関連のイベントでございまして、環境関連のイベントにブースを出展し、認知度向上のための資料配布等々を行ってございます。

また、ブースでの展開につきましては、リサイクルを視覚的に訴求するために、解体現場の写真等、資源化されたバイクの現物なども具体的に展示を行いまして、ユーザーの理解を深めるということで、認知度を高める活動を行ってございます。

詳細な実績につきましては、添付してございます参考資料1、08年度JARC二輪車事業部広報活動を御参照いただければと思います。よろしくお願いたします。

続きまして、②住民の広報でございます。当システムにつきましては、廃棄物処理法の広域認定制度を活用してございますため、一般廃棄物としての廃棄二輪車を引き取ることができます。したがって、自治体様との御協力を得まして、住民広報を通じまして、一般ユーザーへのシステムの認知を行ってきてございます。

広報につきましては、財団法人自動車リサイクル促進センターに広報活動をお願いしてございますけれども、当システムを開始いたしましてから、自治体様へのPRを行ってございます。特に2007年4月以降、政令都市を始め主要な自治体様への訪問活動を継続してございまして、2008年までの累計でいきますと284自治体を訪問し、私どものシステムを御紹介、御説明をさせていただきました。

この結果、昨年末で自治体様のごみカレンダー等、あるいはホームページで、私どものシステムを掲載いただきました自治体様の数が135ということで確認をしております。

なお、社団法人全国都市清掃会議様の御協力を得まして、会員様へ資料の配布、あるいは説明の機会等も、昨年は得ることができました。

続きまして、③流通実態の把握でございます。使用済みの二輪流通実態把握を通じまして、当システムが目的としてございます“処理再資源化のセーフティーネットの提供”がきちっと機能しているかどうかを確認することを目的といたしまして、2008年6月からア

ンケートをとってまいりました。自治体様へのアンケートにつきましては、社団法人全国都市清掃会議様の御協力を得ることができました。また、販売店へのアンケートにつきましては、社団法人全国軽自動車協会連合会様の御協力を得ることができました。

こちらの結果につきましては参考資料3、使用済二輪車流通実態調査（結果概要報告）を御参照いただければと思います。よろしく願いいたします。

最後になりますけれども、2009年度の重点的な取組について、御説明、御報告させていただきます。本年度につきましては、まず①としまして自治体への広報を継続してまいりたいと考えてございます。自治体への広報協力を通じまして、さらなる認知度向上を目指していきたいと考えてございます。

②といたしまして、2011年、リサイクル料金無料化に向けてでございます。いよいよ残すところ2年、私どものシステムのリサイクル料金の無料化に向けて、今年度より具体的な検討を踏まえていきたいと考えてございます。

廃棄二輪車の排出動向に合わせまして、引取時のシステムの運用方法の効率化について、検討してまいりたいと考えてございます。また、リユース市場を妨げないよう留意しながらも、適正廃棄を希望するユーザーが当システムを利用できるよう、問い合わせ先の案内の頻度を増やしたり、ユーザーからの引き取りに係る取り回しの適正化を図ってまいりたいと考えてございます。

以上、二輪の御報告と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。

続きまして、「環境負荷物質削減に関する取組」といたしまして、資料5、資料6。資料5は、社団法人日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会設計・製品対応WG主査の金子雅之様、資料6のほうは、日本自動車輸入組合環境部長・大川善朗様より説明願います。

どうぞ。

○金子日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会設計・製品対応WG主査 それでは環境負荷物質について、資料5で御説明いたします。

まず、昨年からの変化点についてを中心に御説明したいと思います。1. 経緯・まとめにつきましては御存じのように、(1)で申しておりますように、約10年ほど前からこの行動計画にのっとりやっておりましたが、本年(2)で申しておりますように、2002年から新たなリサイクル法の動向に基づきまして、今回の環境負荷物質の自主取組のまとめに

ついて御報告をしております。

2008年度、本年の報告でございますが、実績まとめ表の表1で御説明したいと思っております。表1でございますが、それぞれ4物質について簡単にサマリーを御報告いたします。

鉛につきましては、昨年御報告いたしましたとおり、本年も全モデル目標達成ということ——言い忘れましたが、2008年度の新型車でございますが、鉛の注記に書いてございますように、本年は対象モデルが大型車はございませんでしたので、乗用車23モデルについて御報告いたします。

続きまして水銀も同様に、本年全モデル目標達成を継続しております。一部注記で除外部品への対応について書いておりますが、これについては次ページで詳細を御説明いたします。

六価クロムは昨年、途中経過を御報告いたしました。昨年末、すべてのモデルの目標達成が確認できましたので、本年08年1月以降の全モデルを目標達成することができました。

カドミウムにつきましては、昨年同様に全モデル目標達成を継続しております。

続きまして、次ページで御説明します。1. は取組の進捗状況のまとめのサマリーでございます。1) 鉛削減への取組実績と課題の◇の1番目で、先ほど申しましたように2006年以降、全モデルで達成を継続しておりますが、使用量については平均で約100g前後まで削減できているという状況でございます。

その詳細でございますが、図1に示しております。03年から新目標に向けて取組を開始してまいりまして、▲で示しておりますのが、その年の対象モデル数に対する平均値でございます。昨年2008年度の23モデルの平均でございますが、約91g程度と換算しております。ちなみに昨年は29モデルということで、平均すると30モデルから20モデル前後が、毎年この目標値について進捗を報告しております。

戻りまして◇の2番目で、実績と課題をまとめてございます。特に鉛については、残されている部品群が絞られてまいりました。特に、ハーネス、端子等の接合目的の一般的なハンダなどについては、使用部品の鉛フリー化の代替を、順次各社の情報の中で採用してきています。

しかしながら現在、技術的に対応できない部分、特に高温ハンダと呼ばれている部品、電子基板等も一部含んでおりますが、これらもあり、今後も削減に向けて、特に電子業界を含めた関連業界と連携して、技術開発を行っていく必要がございます。

2) 水銀・六価クロム・カドミウムの使用禁止についてでございます。◇の1番で、先ほど申しましたように2008年1月以降、六価クロムにつきましては全モデルで目標達成ができ、既に禁止になっている水銀、カドミウムについても同様に継続してまいりました。さらなる取組といたしまして、◇の2番目でございますが、現在、取組除外となっております安全部品ということで、注記に明示をしておりますコンビネーションメーター、特にバックライト関係のメーター類の水銀につきましては、本年、各社のホームページでも公開しておりますように、水銀レスの採用はすべて本モデルについて対応できております。

並びに、昨年も一部御報告いたしましたが、ナビ等の液晶ディスプレイにつきましても、バックライトのLED化等を含め対応を図り、さらなる対応としまして、ヘッドライト関係のディスチャージのランプでございますが、これらにつきましても、一部のモデルで既に水銀フリー化の採用が図られつつあるという状況でございます。ということで、水銀につきましても削減の努力を継続してまいります。

最後ですが、『自主取組の状況』の公開でございます。これまでと同様に各社のホームページ等で公開しておりますし、中段で書いてありますように、特に本年、昨年等、各車種別での環境情報につきましては環境内容とリンクする形で、これらの内容について情報を公開しております。これらについては今後とも、わかりやすい情報の公開に努めていきたいと考えております。

以上でございます。

○大川日本自動車輸入組合環境部長 続きまして、「輸入車の環境負荷物質の対応状況」について、日本自動車輸入組合・大川より説明いたします。

資料6を御覧ください。輸入車の適合状況は、上の段の枠線の中に記載しておりますが、「日本に輸入される欧州製造車、米国製造車及び韓国製造車は、現時点でEU E L V指令の環境負荷物質要求に適合していることを確認しております」という状況であります。

ちなみに、欧州E L V指令の環境負荷物質要求の内容ですが、枠線と表の間に記載しましたとおり、「2003年7月以降、市場に投入される車の材料・構成部品に鉛、六価クロム、水銀、カドミウムを含有させてはならない。ただし、下の表の条件を除く」というものでございます。

その下の表、すなわちこれが適用除外リストでございますが、昨年改訂された内容のものを今回掲載しております。1点だけ補足いたしますと、右の欄の上から1つ目と2つ目の項目、すなわちガラス以外の電子基板及び他の電気装備のハンダと、ガラス上の電気装

備のハンダの項でございますが、適用期限が2010年12月31日までとなっております。しかしながらこの項につきましては、2009年に見直すということが原文に記載されており、技術的可能性を踏まえて協議が行われると聞いております。

以上、輸入車の状況について、簡単でございますが御報告申し上げます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは、ここで一たん切らせていただいて、資料3から6までの件に関しまして、御質問、御意見がありましたら、申しわけありませんけど名札を立てていただけますでしょうか。

いかがでしょうか。

酒井先生からいかせていただきましょうか。

○酒井（伸）委員 1点確認をさせていただきます。架装物の2ページに、今の環境負荷物質の使用削減の（3）に六価クロムのお話が出ていますが、三価クロムへの代替となっておりますけれども、六価クロムの代替というのは、すべて三価クロムへの代替ということで進めておられるのかどうかという点についてお聞かせください。

今と同じ話で、自工会さんのほうも六価クロムに関しては、全モデル目標達成という御報告でございましたが、六価クロムの代替物というのは、何にどう代替されているのかということの追加説明をいただければ幸いです。

○金子日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会設計・製品対応WG主査 代表で、環境負荷物質をやっております金子でございます。

主たる代替としては、御存じのように三価クロムへの代替。特に、ボルト、ナット類の使用の防錆コートについては設備的な問題もありまして、ほとんどが三価クロムのほうに移管しております。

それ以外で言いますと、通常で言いますダクロコートとか、ああいうコート類に鉛フリーが改善できましたので、そういう塗料系クロム関係につきましては、そういうフリー化剤ができましたので、こちらに改善をしております。特に、直近でボルト類が最後に残されておりましたので、これらについては設備上の都合もありまして、大部分が三価クロムというふう聞いております。

すみません、これ以上の詳細が手持ちにございませんので申しわけありません。

○酒井（伸）委員 今、あえてお聞きした理由は、三価クロムというのは後の処理過程等々で六価クロムに酸化されることもあり得ますので、ぜひ三価クロムをまだ使用継続されて

いる限りは、後のリサイクル工程あるいは処理工程で、六価クロムにならないことの留意を、十分に図っていただきたいという趣旨も含めて質問させていただきました。

○金子日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会設計・製品対応WG主査 はい、わかりました。これからの状況を踏まえまして、調べさせていただきます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

どうぞ、鬼沢さん。

○鬼沢委員 やはり資料3のところでお伺いしたいのですが、非常に自主取組が進んでいるという御報告ですけれども、現在の課題と今後の目標がありましたらお聞かせいただきたいんですが。

○井上日本自動車工業会商用車架装物WG主査 自主取組以降6年を迎えまして、設計段階での取組としてリサイクル設計の推進でありますとか、環境負荷物質の削減といったものについては、ある程度の成果が出ているものと考えております。

またもう一方、適正処理の推進の柱として、協力事業者制度といったものの解体事業者の要望も入れて内容の充実化を図っておりますけれども、今後はこういった易解体性の向上といった解体性にかかわる部分と、今、マニュアル等を配布しておりますが、その辺の内容の充実でありますとか、そういったところを鋭意継続的にやってまいりたいと考えております。

○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 すみません、二輪車のリサイクルについてでございます。無償の引き取りを2011年度から考えておられて、ある意味典型的なEPRを自主的に行われるということで、大変高く評価しておりますが、参加事業者に製造業者と輸入業者と両方おられるということございまして、2011年度の排出処分費用徴収無償の引き取りを、十分に責任を果たしていただけるかどうかということを国民が見ていると思いますので、ぜひしっかりやっていただけるとありがたいと思います。

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。

○米山二輪車リサイクル自主取組参加事業者連絡会主査 私ども参加事業者連絡会を通じまして、2011年無償化につきまして、今後しっかり検討してまいりたいと思っております。輸入事業者の無償化につきましては、まだ一部整合がとれていないところもございま

すけれども、今後2年間ございますので、その中でしっかりと検討し、無償化に向けていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○永田座長 どうぞ、武藤さん。

○武藤委員 資料4の二輪車リサイクル自主取組の1ページの、昨年実績の①引取台数のところに、自治体が中古車として売却に転じているという話があるんですが、これについて環境省の人かなと思うんですが、これは二輪車で所有者がわからないやつを自治体が中古車として、また市場に戻しているということだと思うんですが、四輪自動車に当てはめると、自治体が不法投棄されていた一時抹消の車両、登録上ない車を同じように中古車として、国内なり海外なりに輸出することができるのかどうかを知りたいんですが。

○杉本環境省リサイクル推進室長補佐 御案内のとおり、廃棄物、使用済自動車となっているものについては、それを処理することとなっておりますけれども、一方で廃自動車と認定できないようなものは、例えば道路法であるとか河川法の範疇で一定期間の告示を終えた上で、なお所有者がわからないものについては、一部のところでそれを資産として売却をするということは実際行っておりまして、それは違法というわけではなくて、あくまでも管理者としての処分を行っているというところでありますので、それと同じスキームになるんじゃないかと思っております。

○武藤委員 確認ですが、整理すると、四輪車でも自治体が持っているものを自治体自身が使用済自動車として認定しなければ、所有者として転売可能という理解でよろしいんでしょうかね。

○杉本環境省リサイクル推進室長補佐 そうですね。それは一定期間以上置いてあるもの。例えば遺失物法で処理されているもの等についても、同様の措置がとられているかと思えます。

○武藤委員 現実に、今でもそういう車両はあるということですかね、四輪車の。

○杉本環境省リサイクル推進室長補佐 すみません、現状についてはまだちょっと確認ができておりません。

○武藤委員 はい、わかりました。ありがとうございました。

○永田座長 よろしいでしょうか。

あとはいかがでしょうか。

○村瀬委員代理(伏見) 2点ございます。資料4の今、武藤さんがおっしゃった、昨年、2008年度の引取二輪車2,898台ということは、全体保有度の何%ぐらいを占めているのか

というのが第1点。

2つ目が、資料5の自工会さんの資料で、私、勉強不足で教えていただきたいんですけども、鉛のところの「バッテリーは除く」というのは、自主取組の中で当初からあった話ですかね。という2つの確認です。

○永田座長 どうぞ、二輪のほうから。

○米山二輪車リサイクル自主取組参加事業者連絡会主査 保有が今1,200万台ございまして、そのうちの3,000台ということでございますので、0.04%という状況かと思えます。

○金子日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会設計・製品対応WG主査 バッテリーについてでございますが、御存じのようにバッテリーについては、当初から目標値の中では外しております。これは有価での取引も含めて、バッテリーそのものが流通過程での適正処理となっておりますので、バッテリーについてはすべて最初から除外という形で外しております。

○村瀬委員代理（伏見） ありがとうございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

ほかにはいかがでしょうか。

二輪のほうの結果概要報告ということで、フローの調査をしていただきましたけど、1ページの下以降の流れというのはつかまえておられるんですかね。図がありますよね。これ以降、どういう形になっているかという。

○米山二輪車リサイクル自主取組参加事業者連絡会主査 参考資料3を御覧いただければと思います。これは07年度から08年度にかけましての実績に基づきましてアンケート、中古業者、それからオークションにヒアリングを行いました結果の概要でございます。2007年から2008年にかけて、使用済みとして発生された台数が想定65万台ございまして、その折の中古としまして、海外へ完成車で輸出されているもの、統計の実績でございますけれども48万台と。主に仕向け地については、ウクライナ方面が今、活性化していると聞いてございます。

部品でございますけれども、完成車として中古を出す際に、完成車の付加価値を高めるために補修部品として、約15万台ぐらいを解体いたしまして、中古車に部品を添える形で輸出をしているというふうに、ヒアリングの中で確認をしております。

それから、私どものシステムに入ってまいりますのが約3,000台。それと、今申しましたように部品として部品取りをいたしますので、そのためにガラが発生するんですけれど

も、大半が金属でございまして、これもヒアリングからの結果でございますけれども、国内で約2万台分ぐらいが再資源化されているという状況でございます。

○永田座長 その中で部品としてどのくらい活用され、今の話ですと金属関係中心にリサイクルされているという、全体のフローの内訳みたいなやつは示される状況ができてきたんですかね。これ以降のことも含めて。

○米山二輪車リサイクル自主取組参加事業者連絡会主査 今、この資料3に記載しているところまでが話したところでございます。

○永田座長 もう少しその中を突っ込んだような形で、調査される予定みたいなやつはないですかね、その先の。

○米山二輪車リサイクル自主取組参加事業者連絡会主査 今後も継続して、さらに詳細な内容については検討、調査してまいりたいと考えております。

○永田座長 じゃあ、ぜひそれはお願いしておきますので。

それから自工会のほうの資料で、鉛とかそれ以外の有害物質の話も含めて、これとASRになったときの関係みたいなやつは調べられたりしていますかね。

○金子日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会設計・製品対応WG主査 直接、この取組開始以降の調査という形では対外的な調査で、自工会自身として調べているというのは、実はございません。新型車についての取組ですので、現実的にASRそのものに、どのくらいのパーセンテージで効果があるかということが、もうしばらくしないと効果が出ないんだということで、現時点では自工会そのものとしては、各社としては一部調査を開始しているかもしれませんが、現実としては公開するようなデータで、我々のほうが公開しているような形は今のところございません。

○永田座長 何か推定するような方法とか、そういうものを自工会内部だとか、あるいはそれぞれの企業で考えられているということはありませんか。

○金子日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会設計・製品対応WG主査 昨今の議論でございますので、効果度合いを予測すると、今回の取組を考えますと、ASRの調査としては、あと数年前後で効果が出るのではないかと考えておりますが、すみません、ちょっと検討させていただくということで、申しわけございません。

○永田座長 輸入組合さんのほうは、そんな検討はお持ちですか。EUあたりでどういう形で、それぞれさっきのお話のように、実現するかしないかだけじゃなくて、それがどう処理をされるかということを反映させながら、どこを強化していったらいいのかという議

論はありますか。

○大川日本自動車輸入組合環境部長 申し訳ございません。今、こちらのほうではその手の情報、データは持ち合わせていないところでございます。

○永田座長 そうですか。

加藤さん、どうぞ。

○加藤（忠）委員 今、先生の御質問ですけれども、環境負荷物質の取組は、私ども 98 年から取組させていただいて、今、廃車の平均車齢って大体 13 年ぐらいですので、まだまだ環境負荷物質に対応した車が廃車として出てこないという部分もあって、私どもも A S R と環境負荷物質の関係という形での調査は行っておりません。

今、今後検討するというお話もございましたけれども、今日の資料の中にも環境省さんのほうの調査が出ているかと思いますが、今の段階で調査しても、効果の把握は非常に難しいと考えていますので、環境省さんの調査なりをもう少し見守っていきたくて考えてございます。

○永田座長 何か処理の過程の中で、実態としての話じゃなくて、10 年たたないと結果が出ませんというんじゃないので、そういう意味じゃ、設計段階のときに何か推定できるような方法論も開発しておいていただけるとありがたいなと思っているんですけど、その辺の取組というのはやる予定はないというふうに判断しちゃっていいんですか、今のお話で。

○加藤（忠）委員 私どもの取組としては、設計段階で粛々と環境負荷物質の削減に取り組むということですので、先ほど申しましたように、今の廃車の出てくる時期はもう少し先になりますので、もう少し状況を見守りたいと考えてございます。

○永田座長 持ち帰ってでもいいですから、ちょっと検討していただきたいなという項目の一つとして、今申し上げたような話、少し整理していただけるとありがたい。シリアル設計全体に、その成果がどう出てくるかというのは、ある程度の予測の上で取り組んでいかれるということは非常に重要な話じゃないかなと思っていますので、そういう視点も配慮していただけるとありがたい。

ほかにはいかがでしょうか。

よろしければその他の議題で、これは定例の、この時期に、前年度の状況がどうだったかということで報告いただく内容でございますので、この辺でこの件は終わりにさせていただきます。

ただ、今後の検討の中ではいろいろ参考になる資料が出てきているんだろうと思っています。

ますので、そういう意味ではこの後の議論につきましても、もしここを参照したいということであればその点指摘いただいた上で、御質問なり御意見をいただければと思っています。

○永田座長 続きまして、資料7の「リサイクルの高度化について」ということで、事務局から説明をしてもらいます。

○荒井経済産業省自動車リサイクル室長 それでは、資料7「リサイクルの高度化について」に沿って、御説明をさせていただきたいと思います。

まず1. に、基本的考え方としてまとめさせていただいております。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いたしまして構成される、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ございますので、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ります①発生抑制、②再使用、③再生利用、④熱回収、⑤適正処分について、自動車リサイクルにおきましても、高度に実現されるべきものであると考えております。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、強化に当たりましては、量的な拡大だけではなく、質の高い再生利用によりまして、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てございます。したがって、水平リサイクル等のリサイクルの高度化の推進が求められているという状況でございます。これらの方針を背景といたしまして、容器包装リサイクル法、家電リサイクル法、食品リサイクル法等の見直しにおきましても、具体的にリサイクルの高度化を促進するための措置がなされてきたところでございます。

また、持続可能な社会を構築する上で、廃棄物処理・リサイクル分野におきまして地球温暖化対策を講じる等、循環型社会と低炭素社会の統合に向けた取組が求められているところでございます。2006年度に廃棄物分野から排出されました温室効果ガスは、1990年の基準年と比較いたしまして21%増加している状況でございます。効率的な廃棄物処理・リサイクルによりまして、焼却処理に回す量を削減することは、低炭素社会を早期に実現する観点からも重要であるとしております。なお、循環型社会形成推進基本法において言及されておりますとおり、取組の実施に当たりましては技術的及び経済的な可能性を踏まえる必要がございます。重量ベースで自動車の約83%が既に中古部品リユースまたは材料リサイクルされている状況にかんがみまして、取組の費用対効果について考慮することが必要ではないかとしてございます。

これらの状況を踏まえまして、自動車リサイクルにおいても、A S Rの発生を抑制し、資源の有効利用を促進する観点から、材料リサイクルの推進を検討すべき課題として位置づけておりまして、取組を進めるに当たっての現状認識、課題をまとめてございます。

具体的には2. 以下に記載してございます。まず、解体段階からの材料リサイクルの推進についてということで、リサイクルを推進すべき部品等の考え方をまとめてございます。

1つ目の○でございますけれども、鉄スクラップや触媒等、材料の分離が容易な場合、含有部品が限定されている場合は、既に材料リサイクルが限定されている状況にございます。

2つ目の○でございますけれども、樹脂やガラス等、A S Rに含まれる物質は、一たん破碎されてA S Rになってしまいますと分別は技術的に困難な状況でございます。したがって、これらの物質の材料リサイクルを推進するためには、破碎する前の部品段階で仕分けすることが必要であるとしてございます。

3つ目の○でございますけれども、バンパー等の樹脂やガラスにつきましても、現在のところ技術的及び経済的制約から材料リサイクルは一般的ではないものの、既に一部試験的取組が実施されているほか、多数の自動車におきましても単一素材化が進められている等、材料リサイクルの将来の実現性について議論する必要があるのではないかとしてございます。

4つ目のレアメタルに関しましては、資源の希少性や今後の確保の必要性等から、自動車製造時において調達が困難となるものを中心に、リサイクルに取り組むことが重要だとしてございます。

5つ目でございますけれども、材料リサイクルの推進のためには、再生材料に対する需要を高める必要がございまして、これは自動車業界だけではなくて、他業種も含む多様な出口が求められるのではないかとしてございます。

続きまして、樹脂、ガラス、レアメタルリサイクルの現状と課題についてでございます。まず、①解体業におけるリユース・リサイクルの状況でございますけれども、現在、解体業者におきまして一般的に取り外して利用することが進んでいない部品として、バンパー、ガラス類、ブレーキパイプ等が挙げられてございます。下に環境省さんの調査の結果がございまして、そこを御覧いただくとわかるかと思いますが、これらの部品が取り外された場合の流通先を見ますと、ブレーキパイプ等につきましても材料リサイクル等にも流通されておりまして、材料リサイクルは潜在的に可能性があると考えられます。一方で、

ガラス、バンパー類は取り外されたものの大部分が部品リユースで利用されているという状況でございます、リユースで使用されない限り取り外されることが少ないという実態になっているということでございます。

続きまして、樹脂リサイクルの状況でございますが、樹脂全般の利用、リサイクルの現状でございます。自動車に使用している材料のうちの樹脂系素材につきましては、燃費向上のための軽量化ですとか、安全装備の充実等から利用範囲は拡大してございます。これまでASRにつきましては、台当たりの引取重量がこれで概ね一定でございましたけれども、ASRの基準重量は増加傾向にございまして、ASRの発生抑制の観点から、樹脂リサイクルの重要性は増加しているという状況でございます。

2つ目ですが、「ただし」といたしまして、さまざまな素材が混在したASRとなつてからは、ある一定の単一素材の樹脂のみを取り出すことは難しく、高度なリサイクルを行うことが困難になっている状況だということでございます。

一般的な樹脂のリサイクルについてでございますけれども、容器包装リサイクルや家電リサイクルなどにおきまして、リサイクル技術の進展、資源価格の上昇等から着実に進展してございまして、熱回収から材料リサイクルへシフトしているという状況でございます。

家電リサイクル法におきましては、法の見直しの際に中・高品質のプラスチックを再商品化等基準の対象に追加したところでございます。また、容器包装リサイクルでは、PET樹脂等が自動車に利用されるなど、幅広い用途でリサイクルされているという状況でございます。

続きまして、バンパーリサイクルについてでございます。自動車部品のうちバンパーにつきましては、早くから各社とも素材をポリプロピレンに統一化するなど、リサイクル容易性の向上に努めてきているところでございます。

自社の販社での整備段階において取り外されました自社のバンパーにつきましては、多くの製造業者が経済的に回収できる範囲で、リサイクルを実施しているという状況でございます。その用途といたしましては、一部はバンパーに利用されておりますけれども、多くの場合はエンジンのアンダーカバーですとかコンソールボックスなど、従来バージンプラスチックが使用されていた部位に利用されているという状況でございます。

一部使用済自動車からのバンパーリサイクルについても、現在、数社において実験的に取組が行われているという状況でございます。

これらの樹脂リサイクルの課題でございますけれども、解体段階からの部品等の回収に

つきましては、軽量かつ形状が複雑な部品のため、収集運搬効率が低い点、コストがかかる点が指摘されてございます。

今後、樹脂リサイクルを進めるためには、破碎等による回収工程の効率化ですとか、リサイクル手法やリサイクル先の多様化も含めて、リサイクル可能な施設の発掘、拡充が必要になるというふうにしてございます。

続きまして、ガラスリサイクルについてでございます。現状でございますが、自動車のガラスは、フロントガラスの合わせガラス化やリアガラスの熱線など、複合素材として利用されてございます。リサイクルに当たりましては、分離や異物除去等の課題があるということでございます。多くの場合、ガラス独自で取り外されずASRとなりますけれども、その比重が大きいために、ASRの重量中でも一定の量を占めているという状況でございます。

ガラスリサイクルの現状でございますけれども、解体の段階で回収したガラスにつきましては、不純物の混入について規定した受け入れ基準に合致した場合のみ、板ガラスの原材料として生産工程に投入することができるということでございます。板ガラス以外の用途といたしましては、ファイバーガラス等のカスケード利用が考えられるということでございます。

ASRとなった場合でございますけれども、サーマルリサイクルの施設では熔融スラグ等となって利用されております。ガラス分の熔融につきましては大きな熱量を要するため、ASR中からガラスを削減することは、ASR自体の量の削減につながるだけではなくて、リサイクルに要するエネルギーの低減、温室効果ガスの排出削減という副次的効果が考えられるのではないかとございます。

課題でございますけれども、ガラスリサイクルにつきましては、各団体において調査、実証実験を実施しておりまして、一定の条件下では、板ガラスの材料として利用することは可能でございますけれども、まだ品質保証ですとか需要規模、収集運搬のコスト等の課題が指摘されてございます。

続きまして、レアメタル利用の状況でございますけれども、自動車におきましては触媒や鉄鋼、基板、ハイブリッド車のバッテリーやモーターなど、さまざまな形で利用されてございます。

現在、総合資源エネルギー調査会鉱業分科会におきまして検討されております「レアメタル確保戦略(案)」におきましても、レアメタルの安定供給確保の観点から、リサイクル

は大きな柱の一つとされてございます。同戦略におきましては「重要な鉱種について、技術的、経済的なリサイクルの実効性の検討を行い、可能なものについてはリサイクルシステムの整備に取り組むべき」、「資源として評価する上では、製品中のレアメタル含有量、効率的な収集システムの構築可能性、リサイクル技術の確立の視点から評価すべきだ」とされてございます。

リサイクルの現状でございますけれども、使用済自動車からのレアメタルのリサイクルにつきましては、現在、触媒に含まれますパラジウム等につきましては、既に市中のリサイクルの取組が定着してございます。

また、ハイブリッド車からのバッテリーにつきましては、当該車種の製造業者が自主的な回収スキームを構築しているところでございます。

その他のレアメタルにつきましては、どの部品に含有されているのか、車種ごとに実態がわからないことに加えまして、回収・抽出が経済的にも技術的にも対応困難な物質が多いという状況でございます。

課題でございますけれども、自動車についても、レアメタル等の希少資源のリサイクルを推進するために集中的・戦略的な取組を行う観点から、自動車製造業者が調達上必要と考える鉱種を中心にいたしまして、自動車部品に使用されているか否か等の情報が提供されれば、レアメタルリサイクルの実用化が自主的に進められる可能性がございます。ただし、部品中の使用物質につきましては、製品特性にかかわるものの場合もございまして、すべての情報を提供することも困難と考えられ、リサイクルを促進する上で、必要かつ利用可能な情報を整理する必要があるのではないかとしてございます。

解体段階からの材料リサイクルの課題でございます。1つ目といたしまして、使用済自動車の解体段階からの材料リサイクルのさらなる推進は、ASRの発生の抑制につながるばかりではなく、レアメタルを含む資源の有効利用や温室効果ガスの排出削減に寄与する可能性がございますが、現段階では、経済的に市場原理で進められる状況にはなく、試験的な取組にとどまっている状況でございます。

2つ目でございますけれども、こうした取組をより推進していくためには、各取組の効果や経済性、普及の阻害要因の分析等を進め、費用対効果の高い材料リサイクルの確立を支援していくべきではないかと。一方で、現行の制度では、ASRとなった以降が製造業者の義務の範囲でございまして、ASRの発生抑制に関する目標はなく、リサイクル料金の用途がASRのリサイクルに限定されるなど、解体段階の材料リサイクルへのインセン

タイプも働いていない現状にかんがみまして、何らかの材料リサイクルへの誘導策についても検討するべきではないかとしてございます。

3つ目でございますけれども、今後、材料リサイクルを促進するためには、リサイクルされた製品を自動車に活用できるよう取組を進めるとともに、自動車以外の多種多様な産業に活用できるよう、現在の技術や材料品質に適したリサイクルを模索することも必要であるとしてございます。そのためには、自動車部品の素材情報等が他業種等と共有されることが必要ではないかとしてございます。

続きまして、ASRの材料リサイクルとリサイクル率についてというところで御説明をさせていただきます。まず、1)のリサイクル率の評価手法についてでございますけれども、ASRのリサイクル率につきまして、循環型社会形成推進基本法における廃棄物・リサイクル対策の優先順位が原則ではございますが、法施行当時のリサイクル率の考え方の議論に際しては、自動車リサイクルは既に高度にリサイクルがされており、金属等の資源を回収した後に残った最終残さであるASRの再生利用が技術的・経済的に容易でないため、熱回収が相当程度行われるであろうこと、法施行当時はASRの材料リサイクルを中心にした再資源化施設がほとんどなかったことを前提に議論されまして、ASR投入施設利用率、リサイクル率の算定に当たりましては、熱回収を材料リサイクルと同等にリサイクル率にカウントしてございます。

この辺につきましては、参考2という資料を付けてございます。こちら、特定再資源化等物品関係検討タスクフォースの資料でございますけれども、詳細の御説明は省略させていただきたいと思っておりますので、後ほど御覧をいただければと思います。

本文に戻りますけれども、一方といたしまして、各国のリサイクル法制度を比較してもわかりますように、EUや韓国におきまして、リサイクル率とリカバリー率を定めまして、材料リサイクルと熱回収を分けた目標を設定してございます。これらの目標は、使用済自動車全体に対する目標でございます。ASRのみで目標を設定しております我が国のリサイクル率とは単純には比較はできないものの、熱回収に限定をかけ、材料リサイクルを推進している状況でございます。我が国におきまして、第14回合同会議においてASRのリサイクル事業者から発表がございましたように、防音材への利用等ASRからの材料リサイクルに取り組んでいる業者も存在しているという状況でございます。

材料リサイクルを推進していくためには、まずは、リサイクル率の評価についても材料リサイクルの状況を個別に評価し、その状況を踏まえつつ目標設定等必要な取組を検討し

ていくべきではないかとしてございます。

2) A S Rのリサイクル率の目標値についてでございます。現行のA S Rリサイクル率は、平成 27 年度の目標値でございます 70%に対しまして、2 チームともほぼ同じ施設へ委託をしているということもございまして 72.4%~80.5%と、すべてのメーカー等が達成している状況でございます。一方で、リサイクル率は、A S Rリサイクル施設等の稼働率等にも影響を受けるため、現在達成していることをもって、リサイクル率の目標を上げるものではないと考えてございます。現在の技術レベルや、さきに述べた素材リサイクルの動向等を踏まえて、今後リサイクル率の評価の手法と併せて議論されるべきではないかとしてございます。

また、より高度なリサイクルに対応するため、必要に応じてA S Rの再資源化体制を一元化することも含めて、メーカー等には柔軟かつ効率的な対応を追求していくことが求められるのではないかとございます。

続きまして、重金属類の削減についてでございます。まず、重金属類削減についての考え方でございますけれども、A S Rへの重金属類の含有は、リサイクル施設の作業環境または周辺環境に影響を及ぼすおそれがあるほか、マテリアルリサイクルの阻害要因にもなるとされてございます。リサイクル工程及び再生品の使用を通じた総合的な環境影響の低減のためには、A S Rを適正に処理することが必要であることはもちろんでございますけれども、より効率的かつ効果的に環境影響を低減させるためには、自動車の製造段階において重金属類等の含有率を低減することが重要であると考えられます。

重金属類の使用量低減につきましては、現在、メーカー等の自主的取組により進められているところでございますけれども、これらをさらに一歩進めた検討をすべきではないかとしてございます。

現状でございますけれども、シュレッダーダストは、通常の都市ごみと比べまして、鉛、カドミウム、水銀、六価クロム等の重金属 4 物質を多く含有してございます。1990 年代初頭におきましては、シュレッダーダストの埋め立て処分に伴う安定型最終処分場からの有害物質による地下水汚染等が問題になりまして、これを契機といたしまして廃棄物処理法施行令が平成 6 年に改正されまして、シュレッダーダストは管理型産業廃棄物としての処分が義務付けられたわけでございます。

A S Rリサイクルの工程においても、重金属類対策として各リサイクル施設において処理を行っているわけでございますけれども、一部の施設におきましては、A S Rへの

鉛の含有が、処理工程におけるコスト高や生成物である熔融スラグの重金属類の含有上昇につながっているとされておりまして、リサイクルの阻害要因となっているという状況でございます。

このため、自動車中の重金属類の使用量低減が必要となるわけでございますけれども、これにつきましては自動車製造業者の自主的な取組が進められてきているところでございます。具体的には平成9年から「使用済自動車リサイクルイニシアティブ自主行動計画」によりまして鉛の削減が、それから平成14年からは「環境負荷物質削減に関する自主取組」といたしまして、その他の重金属類も含めた削減が行われてきている状況でございます。平成14年の「自主取組」の目標を、世界トップクラスの厳しい自主目標として当時のEU指令に合わせて設定をいたしまして、平成19年からは、新車全モデルにおいてその目標を達成しているという報告がされてございます。ただし、後ほど述べるとおり、EUの重金属類低減の取組の評価は適用除外部品による限定とそれ以外の部品を許容限度以下とするという構成でございまして、自動車中の鉛含有量総量で示す自動車工業会における自主取組とは比較しにくいという指摘もございます。

自動車リサイクル法では、自動車製造業者等は「自動車の設計及びその部品または原材料の種類を工夫することにより、使用済自動車の再資源化等に要する費用を低減するよう努めなければならない」と、法3条の1項に規定されてございますし、「使用済自動車の再資源化等の実施において自らが果たす役割の重要性にかんがみ、自らが製造等をした自動車の構造または使用した部品もしくは原材料に関する情報を提供することその他の使用済自動車の再資源化等の実施に必要な協力をするよう努めなければならない」というふうに、法3条2項に規定されてございますけれども、具体的に重金属の低減の状況を確認する仕組みは設けられてございません。なお、法検討時の産構審におきましては、「自動車リサイクルに関する法制度において規制措置を講じることも一案ではあるが、自動車製造業者の創意工夫による削減努力が柔軟に発揮され、自動車全体に使用される有害物質の総量での削減効果が期待されること、使用済自動車リサイクルイニシアティブに基づく鉛使用量削減の取組が着実に成果を挙げてきたこと等にかんがみまして、当面は国内での自動車製造業者による自主的な取組とすることが適用である」と整理されているところでございます。

現在発生しております多くの使用済自動車は、製造事業者の自主取組の対象外でございまして、直近のASR中の成分分析調査におきまして、こちらに参考1として付けてございますけれども、説明は省略させていただきます。過去の調査と比べて、必ずしもこれら

の鉛の低減が確認されていない状況でございます。重金属の削減を着実に進めるために、引き続き、A S R中の重金属類の低減状況を検証するとともに、製造事業者等はその成果を踏まえつつ、必要に応じて自主取組の見直しを検討することが求められるのではないかとしてございます。

続きまして、各国での規制状況でございます。EUのELV指令では、2003年以降、適用除外部品を除きまして、鉛、水銀、六価クロム、カドミウムの4物質を含有いたしました自動車を上市することを禁止してございます。適用除外部品はあるものの、2000年、2002年、2005年と数回のAnnexの改訂によりまして、従来適用除外部品でありました部品を細分化し、一部のものは使用年限を定めるなどして、徐々に限定がされてございます。最後に改訂されましたのが2008年でございます、自工会が現在掲げている目標を上回る規制基準が設けられているという状況でございます。

規制の適合性は、自動車の型式指定時にチェックをし、製造段階においてこれが遵守されていることは、部品メーカーの契約事項、連絡体制の整備、対処方針等で確認されることになってございます。

重金属類の含有規制は韓国においても導入されております。また、現在、国連環境計画におきまして検討されております水銀条約においては、水銀の製品及び製造プロセスの需要の削減等の要素を含めることとなっております、その詳細について現在検討が行われているという段階でございます。

今後、同様の規制を行う国が増え、我が国の重金属類の削減水準がこれらに後れを取った場合に、自動車の海外流通の阻害となる可能性があると考えられます。

最後に検討課題でございますけれども、現在の自工会の自主目標が達成された一方で、EUが逐次適用除外品リストを改訂し規制基準を強化している点、評価の比較、确实性の観点から、新たな目標、実施の確認等の体制や評価のあり方について検討する必要があるのではないかと。

2つ目といたしまして、国として、引き続きA S R中の重金属類の低減状況について検証すべきではないかとしております。

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。

それでは資料7につきまして、御意見、御質問を伺いたいと思います。すみませんが、御意見がある方は名札を立てていただけますでしょうか。

どうぞ、大慈弥さんからいただけますか。

○大慈弥委員 最初はちょっと遠慮したかったんですけども、御指名ですので。

非常に重たい立派なメモを作成いただきまして、ありがとうございました。私ども、リサイクル高度化の必要性という、非常に重要だというふうに、認識を共有いたしておりませう。とりあえず、基本的考え方のところだけコメントさせていただいて、各論は時間があれば、後ほどコメントをさせていただきたいと思ひます。

基本の中に、基本法を枠組みとしてできている幾つかの個別法について、ちょっと引用があるんですけども、容器包装、家電、食品、おのおの完全に違ふ分野でいろいろ改善、進捗があるということをもつてして、自動車はすぐ何ができるかというところの差異、特色があることを前提に考えてみなきゃいけないのではないかなと、まず思ひます。

次に自動車については、既にこの審議会でも何回か議論をして、概ねうまく作動しているという評価の方が多いのではないかなと思ひておひます。数字的にもここに83%がリユースされ、材料リサイクルされ、さらにASRのうちの7割という基準もほぼクリアしているということは、ほぼ95%近いものが、高度なリサイクルをされていると評価をしていいのではないかなと。

したがひまして、この率をさらに上げる議論をするときに、まず考えておかなければならぬのは、今後ますます費用対効果が厳しくなってくる。つまり、やるからには相当の費用を覚悟してやらなきゃいけないということが第1点でございます。

それから、よくあることですが、先にリサイクルの必要性を訴えた後で、需要がついてこないというのが大きな課題になったことがあるかと思ひますので、今後、リサイクル材料の需要があるかどうかということも、十分考えておく必要があるのではないかなということだと思ひます。

その結果、今後経済的にペイするエビデンスがあるのかどうか、それから回収コスト等が新たにまたユーザーの負担になるのではないかなということを考えてながら、いたずらに上げればいいものかということは、慎重に考えていく必要があるんじゃないかなという総論を感じておひます。

あと1～2でございますけれども、この基本的な考え方の中にも「低炭素化社会へ向けて」という表現で、当初5年前にはそれほど議論はされていなかった考え方が出てきているわけでありませう。CO₂の削減、それから燃費の向上等々の議論をすると、自動車を軽量化しようじゃないかという動きで進んできたものが、かえってASRを増やして、それを燃

やしたら CO₂になるじゃないかと。いつか、酒井先生とも議論したんでしたっけ。いわゆる耐用年数を長くすれば、それだけ結果としては資源の節約にはなるわけですけども、かえって悪いものを温存してしまうという、いわゆる政策の二律背反、トレード・オフも必ず頭に置いておかなければいけないのではないかと思います。したがって、果たして低炭素化社会目標のために、このリサイクルシステムを変えていくのかどうかというところは、頭に置いておく必要があるかと思っています。

最後にちょっと、自らの団体の話で恐縮でございますけども、水平リサイクル等、リサイクルの仕方によっては国内の製造業者とは違う立場にあるということを、ちょっと登録させていただきたいのは、水平リサイクルをしたときに、引き取ったところでまた海外に持っていかないと使えないということになりますと、国内に製造拠点を持たないものの立場ということも御理解をいただいております。ありがとうございます。

ちょっと長くなりましたけれども、総論に関するコメントをさせていただきました。ありがとうございます。

○永田座長 どうもありがとうございました。

それでは大塚先生、どうぞ。

○大塚（直）委員 ありがとうございます。

3点ございますけども、まず5ページのリサイクルの高度化、それから材料リサイクルを進めていくインセンティブという点については、ここに書いてあることに賛成でございます。このようなことをまとめられたことに敬意を表したいと思います。

循環基本法との関係で、マテリアルリサイクル優先というのは全般的な傾向として、基本法にはあるわけですので、それが今まで余り自動車のところはやっていないということですので、ぜひそこを考える必要があるということと、こちらにお書きになっておられるように、材料リサイクルのための分別というのが、一つ重要なポイントになっているのではないかと思います。

自動車リサイクル法の制定によって、どのぐらい自動車が環境適合的になってきているかと。例えば単一素材化もその一つですけども、そういうことについて、なお検討が必要だと思っております。この辺がそれに関連してくるのではないかと考えております。

それから第2点でございますが、6ページの上から6行目あたりのところが、ちょっと私は余り賛成ではなくて恐縮ですが、この辺はちょっと気になるころではあって、現在のASRの再資源化の体制だと、確かに2つに分かれていっても、余り競争が進んでいな

いような状況なので、現在の状況を前提にすると恐らくこういうことになって、一元化も考えられることになると思うんですけども、これは別の見方をすると、リサイクル独占をしていくということになる。現在、自動車リサイクル法はユーザーからお金をとって、それを蓄えておいてという方法をとっていますので、ユーザー負担によってリサイクル独占をする。それを固定化していくことになりますので、ちょっと気をつけたほうがいいのかなということがございます。

特に先ほどの話にありましたように、ASRだけではなくて、3つのものが今あるわけですけども、ほかのものも徐々に対象を広げていくとか、あるいは材料リサイクルを進めていくということが出てきた場合に、本来的なりサイクルのEPRの考え方である、メーカーごとに競争していくという——メーカーごとでなくてもグループごとでもいいんですけども、競争して環境適合的な製品をつくっていくということを考えると、現在一元化してしまうと、現在の状況だとそれはあり得ると思うんですが、将来メーカーごとに競争をして、環境適合的な製品をつくって、打ち勝っていただきたいとぜひ思いますが、そういう体制の芽を摘んでしまうということ、非常に危惧するところがございます。

御案内のように、容器包装リサイクル法でも独自ルートがあるのが、競争を維持するという、容リ協会が今、ほとんどおやりになっているんですけども、形の上でもああいうのを残しているというのは、独占にはしないということを示しているわけですので、ぜひこの辺は、ちょっと気をつけて対応していただくと大変ありがたいと思っております。

それから第3点で、有害物質の点です。特に水銀に関しましては、現在水銀条約が締結されるような方向で動いており、ちょっと前の新聞で出ていましたけども、アメリカがオバマ政権になってから態度を変えたものですから、水銀に関して非常に規制に前向きになっているところがあります。私、若干かかわらせていただいていますけども。

ですので、水銀は恐らく法律をつくることになると思いますので、自動車に関しても法的な規制ということに恐らくなる。残念ながら、日本国内でどうあるべきかという議論ではなくて、国際条約との関係でそういうことが出てくると思われますので、ちょっとここは気をつけていただくとよろしいと思います。

そうすると水銀だけは別で、ほかの有害物質は別な扱いで自主的取組で続けていくのかというあたりも、ちょっと物質間の公平みたいな話になりますけれども、どうやっていくのかというのはちょっと…。普通考えると、まとめて規制ということもあり得ると思いますけども、もちろん規制が必ずしもいいわけではなくて、規制に伴う無駄なコストが全く

ないわけではないものですから、そこも考慮したほうが良いと思いますが、水銀だけというわけにいくのかというのは、ちょっと考えていただいたほうが良いと思います。

これは恐らく、メーカーの方も感じておられるんじゃないかと私は勝手に想像しますが、海外の目から見ると、どうも自主的取組というのは若干よくわからない、不透明だという見方をされる可能性が高いところがございます。そういう観点からすると、無駄でないような法規制ができれば、そのほうがメーカーのほうのイメージアップにもつながるのかなという気がしますので、その辺はぜひ御検討いただきたい点でございます。

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。

酒井先生、どうぞ。

○酒井（伸）委員 非常に重たいといえますか、重要なテーマばかりですので、どの点について意見を申し上げるか迷っておったんですが、レアメタルと、最後の重金属類のところについて、2点申し上げます。

4ページで、総合資源エネルギー調査会の引用をされまして、リサイクルが大きな柱という御指摘をいただいておりますが、こちらの調査会の大きな柱という意味では、ほかにも代替を図ること、あるいは備蓄を図ること等、そういう意味でももちろん、海外での山元という視点もあろうかと思いますが、非常に総合的に書かれておられるかと思えます。

そういう目で自動車リサイクルを見た場合、代替というところも十分視野に入れて、このリサイクルシステムをどうデザインするのかということも考えていかねばならないんじゃないかと思っております。

そういった意味で、事務局あるいは経産省への質問ですが、今後の自動車生産にとって、使用しなくて済むレアメタルは何で、必須のレアメタルは何というふうに見ておられるのか。その中で、今後の必須レアメタルのリサイクル戦略を立てねばならない。そういった意味での必須レアメタルのレアメタル戦略というのは、総合的にお考えになっておられるのか否か。お考えになっておられるとすれば、どのような戦略なのかということ、ぜひお聞かせいただきたいと思えます。

そうなりますと、結局この自動車生産、あるいは自動車リサイクルが日本のレアメタル戦略において、どのような立ち位置にあるのかということ、ある程度の共通認識を持って、ぜひ議論を進めていただきたいという意味で、質問をさせていただきます。

私自身は、基本的に必須レアメタルに関しては、自動車リサイクル等を十分に活用した、

ある意味での備蓄戦略、あるいはリユース・リサイクルシステム整備という方向の戦略を持つべきだと思っております。

それから最後のほうの重金属類ですが、今日、前半でも使用済自動車のリサイクルイニシアティブ自主行動計画での取組状況を、自工会からお話をいただいたわけですが、私の理解では、使用済自動車リサイクルイニシアティブというのは、そもそもは経済産業省、あるいは通商産業省さんが10年ほど前にお立てになられたイニシアティブというものを国として定め、そしてそれを受けて自動車工業会が自主行動計画に踏み切ったという理解をしております。

ということは、ある意味では国の目標という位置づけになっているのか、否か。あるいはかつてはあったと考えていいのか、否か、この辺もちょっと質問として述べさせていただきたいと思えます。

このことの意味は、ある意味では国としての目標、今の自主行動計画に頼っているだけであれば、今日も御説明がございましたが、輸入組合さんのほうはあくまでEU指令にのっとってやるんだというお話でございます。そのことはそのこととしてグローバルに見れば、非常にこれは合理性のあることですから、そこは深く理解をしたいと思っておりますが、ある意味で異なる目標が国内に存在するということにもなりかねないという理解もしなければならぬと思えます。

そういった意味での、今度の目標があることの日本にとっての不利益ということの視点で、先ほどの国としての目標はあると考えていいのか、あるいはかつてはあったと考えていいのかということの質問ということでさせていただきたいと思えます。

以上でございます。

○永田座長 わかりました。

2点ほど、経産省のほうの関係でいかがでしょうか。

○迫田経済産業省自動車課課長補佐 それでは2点ほど御質問いただきましたので、まずレアメタル戦略に関してです。こちら、今回事務局のほうから提示をさせていただきましたペーパーにもございますとおり、レアメタルというだけで、すべからく対象にしていくという必要はないのではないかと考えているところでございます。そういった中で、基本はレアメタルであったとしても、市場で回っていくということを原則にしていく形に持っていくということではないかと考えているところでございます。

具体的な鉱種といったものについては、現在既販されている車については、市場の中で

も適正にリサイクルされていると我々は考えているところでございますけれども、今後次世代自動車に使われていくような部品、具体的に申し上げますと、モーターであるとかバッテリーに使われるようなレアメタル、レアアースといったものについては、検討を進めていかなければならないかと考えているところでございますが、一方で国としても、レアメタルの鉱種を指定するということが、市場に対するインパクトが非常に大きくなるということも考えられるところでございます。こういった観点から、今後も含めて、慎重に鉱種については検討していきたいと考えているところでございます。

また2点目の御質問ですけれども、国としての目標ということですが、リサイクルイニシアティブが制定された当初、国として製造業者に対して自主的な取組を求めるといった観点からまとめたものでございます。

そういったことで申し上げますと、国の目標というよりは、製造業者に対する自主的な取組を求めるといったものでございまして、それを受けまして法律が制定された当初の審議会においても、今回は製造業者のところで取り組むのが適当であるという形で、整理をさせていただいたところでございます。そういった観点から申し上げますと、国としてのスタンスが変わったとは考えていないところでございます。

○酒井（伸）委員 国交省の部分でございますが、当初は国としての目標というものをイメージして、製造団体のほうに求めたという御説明でございますが、となれば今のリサイクル法ができる段階で、国としての目標は消滅したと考えてよろしいでしょうか。

○迫田経済産業省自動車課課長補佐 誤解がないように申し上げますと、リサイクルイニシアティブ自体が国の目標というか、製造業者に対する自主的な取組を求めているものでございますので、国としてこれが目標になっていると言っているものではございません。

そういったことで申し上げますと、国としての目標が消滅したということではなく、国としての方向性は決まっていますけれども、それが国として、政府として取り組まなきゃいけない義務になっているわけではございません。

○酒井（伸）委員 当時イニシアティブかなんかで、鉛量3分の1とかというような相当に明確な、ある意味では定量的な数値も併せて御提示されたかと思うんですけれども、そういう数値を見れば相当目標に近い解釈を、一般は認識するというふうにも認識をしておるんですが、その点、どうお考えになられているか。

それと、後半でちょっと申し上げました、自工会さんのほうの自主行動計画と、それから輸入組合さんのEU指令は、ある意味では2つの目標が今、日本に結果として存在して

いるという認識を持っておるんですが、その点に関してはどう考えておられますでしょうか。

○迫田経済産業省自動車課課長補佐 数値目標につきましては、こちらも何かの法規制等に基づいて行っているものではなく、当時の状況を踏まえて、その関係者間である種合意をさせていただいた数値と考えているところです。

また、国の中で海外との制度が2つ存在しているということについてですけれども、こちらもさまざまな方法があるかと思っているところでございます。結果としては方法というよりも、成果がしっかり出ているかどうかというところがポイントになろうかと考えているところでございます。

我々としましては、自工会さんの取組であったとしても、インポーターさんの取組であったとしても、結果においては同じように十分な成果が出ていると考えているところでございます。

○永田座長 よろしいでしょうか。

加藤さん、どうぞ。

○加藤（忠）委員 ありがとうございます。ちょっと自工会のほうから、大分関連しますのでコメントさせていただきたいと思います。

まず総論の部分でございますけれども、基本的にはリサイクルの高度化なり重金属の削減ということで、今までも前向きにやってまいりましたが、以降引き続き、積極的に取り組んでいきたいと考えてございます。

そういう中での前提条件というんですか、冒頭1ページ目にも書いてございますけれども、循環型社会形成推進基本法の中にも書かれておりますが、いわゆるリサイクルの高度化、材料リサイクルということでは、こういう形でうたわれておりますが、例えば解体段階における材料リサイクルというのは、環境制約ですとか資源制約の克服に本当に有効なのか、LCA的な客観的な指標に基づいて、しっかり評価することが必要ではないかと考えてございます。

それからあともう一つの視点でございますけれども、先ほど大塚先生からも水銀条約の話がございましたが、まさに日本として、全産業界として今後どうするのかという議論の中で、じゃあ自動車はどうするんだという形の議論があつてしかるべきではないかなと。

水銀だけではなくて、鉛、六価クロム、カドミウムというものについて、全産業界として、日本としてどう取り組むんだという議論の中で、やはり自動車という議論が必要では

ないかなど。いわゆる産業界全体での視点ですとか、例えばグローバルな比較ですとか経済整合性、LCA的な観点というものを総合的に議論なり判断していくことが、我々に求められていることではないかなと考えてございます。

それから若干長くなりますけれども、この審議会資料、私どもが見ますと検討が一面的であったりですとか、若干不十分かなというところもございまして、私どもなりに、各論になります意見を述べさせていただきたいと思っております。

まず1点目でございますけれども、1ページの2.の1)リサイクルを推進すべき部品等の考え方の2つ目の○で、文章に「樹脂やガラス等、ASRに含まれる物質は、いったんASRとなると分別は技術的に困難」という、やや断定的な表現になってございまして、ちょっと考え方が一面的で偏ってないかなと感じてございます。

これは自工会の欧州調査でも触れさせていただきましたけれども、オランダのARNはかつて18の指定品目を解体段階で事前に回収なり、リサイクルということになっていたわけですが、現在はそれを徐々に減らして、PST、ポスト・シュレッター・テクノロジー、いわゆるASRになった段階でどうその素材を分別するですとか、リサイクルするかという形で、大きく方針変換をしている状況でございます。

そういうことで現在の事前解体というのは、液類ですとかバッテリーは、ほぼ日本と同じような状況になって、バンパーですとかガラスというものは取り外し不要という形になっておりますので、この辺、事前取り外しというのは経済合理性に合わないのかなという判断が働いているのかなと考えてございます。

ちなみにARNですけれども、現在、ARN自身がASRプラントを建設中で、来年の年央に、一応稼働するという事も聞いてございます。資料中には豊田メタルの素材分別の取組も掲載させていただいておりますけれども、いろんな取組があるよということ載せていただいて、余り偏った、ミスリードのないようにしていただきたいと考えてございます。

次に樹脂リサイクルについて、樹脂全般の利用、リサイクルの現状の1つ目の○でございますけれども、これもASR基準重量が増加傾向にあるという形で書いてございまして、3ページが一番上段になるかと思っております。これは私ども自工会のヒアリングのときにも御説明させていただきましたけれども、樹脂等を多用する中で、ASR重量はほぼ変わらないレベルを確保という形で述べさせていただいております。増加傾向という形で表現するのであれば、何らかの根拠をお示ししていただければと考えております。というか、自

工会のこういう意見もあるよというような載せ方もあるのではないかなと考えてございます。

3 ページ目の同じく、樹脂リサイクルの課題の1つ目の○でございますけれども、ここも物流コスト等の課題と考えてございます。私ども、もう一つの大きな課題として、品質の確保、例えばいろいろな異物除去があるものですから、こういうものも大変重要な観点と考えてございます。そういうことでは、もう少し課題の深掘りが必要ではないかと考えてございます。

続いてガラスリサイクルの現状、4 ページの上段に「ASRからガラスを削減することは、ASR自体の量の削減につながるだけではなく、リサイクルに要するエネルギーの低減、温室効果ガスの削減の副次的な効果がある」という形で書かれてございます。これも昨年12月、私どもから説明させていただいた中では、ガラスのリサイクル、LCA、LCCとも、現状に比べて不利ではないかという報告をさせていただいております。

こういう側面もあるかと思えますけれども、これだけですとガラスのリサイクルというのはLCA的に優れているのではないかという印象を与えてしまいますので、自工会の資料も載せるなり、バランスをとっていただければと考えてございます。

それから、5 ページの解体段階からの材料リサイクルの課題は、私ども、冒頭述べさせていただきましたが、本当に材料リサイクルがLCA的にいろんな総合的な見方で、経済合理性も含めて、本当に有効なのかどうかという判断が必要ではないかなと考えております。本当に必要であれば、私どもも材料リサイクルの実現ということで、いろんな取組を行ってまいりたいと考えてございます。

ちょっと長くなって大変恐縮でございますけれども、5 ページのサイクル率の評価手法についての後段の部分に、「EU、韓国においてリサイクル率とリカバリー率を定め、材料リサイクルと熱回収を分けた目標を設けてある」という形でございますが、やはり他制度と比較を行うということであれば、ある1点だけを比較するのではなくて、制度の背景ですとか関係者の役割、それからいろんな幅広い視点という観点での制度の比較が、しっかりした検証がなければ、EUなり韓国の手法が優れているのではないかという印象を与えかねないと考えてございます。

これについては、別の角度からの見方もあるのではないかと考えてございます。例えばEUの場合ですけれども、サーマルキャップを課した経緯というのは、当時、取組が一番進んでいましたARNでの事前取り外し、先ほど18部品と言っておりましたが、そののり

サイクル率が85%で、プラス10%のサーマルで95という議論だったと聞いてございます。

先ほども申しましたようにARN、取組の軸足を大分変えているということで、EUと同様のサーマルキャップを課して、残りを材料リサイクルに定義づけるということが本当にいいのかどうか。現に目標の見直しの議論が、EU委員会の中でも何度か俎上に上っているものについては、自工会の欧州調査でも報告させていただいたとおりでございます。

さらに、EUとの定義の違いもある程度留意が必要かと考えてございます。例えばフィードストックリサイクル、日本はサーマルリサイクルですけれども、EUはリカバリーのほうに入っていると。

それからスラグでございますけれども、日本ではサーマルリサイクルの範疇ですが、私も自工会の欧州調査の報告でも述べさせていただきましたが、スラグというのはマテリアルリサイクルにカウントされているという定義の違いですとか、そういうことをしっかり検証する必要があるのではないかなと考えてございます。

日本のとるべき方向、いろいろあるかと思えますけれども、サーマルキャップが環境制約ですとか資源制約の克服に本当に有効なのか、しっかりした議論が必要だと考えてございます。

すみません、大分長くなりますけれども、6ページの重金属のところの1行目も、「ASRへの重金属等の含有は、リサイクル施設の作業環境又は周辺環境に影響を及ぼす」と、さらっと書いてあるんですが、大変恐ろしいことかなと考えております。

もし、こういうことが事実であれば、労働衛生上ですとか周辺住民にいたずらに負担を与えるだけですので、この辺については裏づけとなる客観的なデータなり、検証した結果を併せて提出していただいて、現状認識をしっかりと共有する必要があると考えてございます。

それから、同じく6ページの現状の中段のところでございますけれども、「一部の施設では、ASRへの鉛の含有が、処理工程におけるコスト高や生成物である熔融スラグの重金属類の含有上昇につながっているとされており」という記述がございます。

確かにそういう側面も否定しておりませんが、一方、18年度に環境省で事前回収物品等リサイクル促進手法検討調査という報告が出てございます。その中で対象となった施設の中で、2施設を重点に調べたと聞いてございます。投入する廃棄物はASRだけではなくて、ほかのシュレッダーダストですとか鉱石ですとかスラッジを投入されていて、その中でASRの鉛含有量は最も少なかったという報告が出ております。寄与率も10%以

下だったと記憶してございます。こういう情報も、併せて載せるべきではないかなと考えてございます。

それから7ページの中段でございますが、「現在発生している多くの使用済自動車は製造事業者等の自主取組の対象外」とあって、「直近のA S R中の成分分析調査において、過去の調査と比べて」とあるわけですが、この辺について、私、先ほど冒頭述べさせていただきましたが、現在平均車齢が13年、09年時点での中央値は96年式でございますので、ほとんどの廃車は対策前の車両ということで、18年度の環境省のレポートでも、「3年から5年後には鉛削減の効果が現れると期待される」というふうに記載されております。したがって、この段階での議論は若干拙速ではないかなと考えてございます。

それから、スラグ中の鉛のA S R寄与が低い事例も先ほど紹介させていただきましたけれども、もう少しオールジャパンですとか、全産業界としての取組、その中で自動車の位置づけを明確にした議論が必要ではないかなと考えてございます。

それから、現在の自主取組の目標水準でございますけれども、これはEU等で報告目標としている水準を、今日の資料でもお示しさせていただきましたが、水準を上回るレベルということから、国際競争の中で車両製造を行っている私ども自動車メーカーにとって、経済原則を無視した、行き過ぎた目標となることを危惧してございます。

それから、3)の各国での規制状況の中段に、「最後に改訂したのは2008年で」とあって、「自工会目標を上回る規制基準」とございます。これは輸入組合さんのほうからもお話しありましたが、できればここに括弧して、「見直し中」ですとか、EUの場合よくありますので、09年度に見直すと。

私ども、技術的に代替化が難しいという報告が出ると聞いていますので、必ずしも日本を上回る規制基準というところまでいかないかなと見てございます。

大変長くなりましたけれども、最後に自工会としても、今後ともリサイクルの高度化なり重金属の削減という形で、前向きに積極的に取り組んでいく所存でございます。そういう意味で、先ほど申しましたように廃棄物の政策全体、産業界全体の視点、それからグローバルな比較、経済合理性、L C Aという総合的な御議論をしていただきたいと考えてございます。

大変長くなりましたけれども、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。

大分時間もあれなので、個別個別の話はこちらでも整理させていただくと。ただ、何か

お話を伺っている中で、今回の検討もそうなんですけど、ある程度中長期的な方向性みたいなやつも議論していきましょと。ですから、現状がどうだというだけじゃなくて、これからの方向性としてどうあるべきなのかという話も含めて、それはさっき話題にさせていただいたような環境配慮設計（D f E）なんかの話も連結して考えていく話なんですよということを理解しておいてほしいなと思いますので、事実を事実としてきちっと整理をさせていただきますけど、一方で将来的な展望も持って議論させていただくことになるのかと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

よろしければ今回の議論、リサイクルの高度化について、資料7についてはこれで終わりにさせていただきます。

あと、今日全体で何か言い残したことがあるということで、御意見のある方がおられましたら、どうぞ札を立てていただけますか。

大塚先生、どうぞ。

○大塚（直）委員 1点だけ、細かいことで恐縮ですけど。6ページの4.の1)の重金属の含有がという話が、こういう書き方がいいのかどうかわからないんですけども、重金属の含有がいろんな形で環境にそれが放出されて問題になるということは、恐らく皆さんの共通な認識だと思いますし、EUもそういうことでやっているんだと思いますので、「施設の」と書くと、先ほど加藤委員が気にされたようなことがあるのかもしれませんが、一般的にはそういう危惧は恐らくあると思いますので、表現を変えるなりしていただいても、何らかの形では残していただくほうがいいのかと思いました。

簡単なことですみません。

○永田座長 わかりました。

あとはよろしいでしょうか。

もしよろしければ、本日の議論はこれで終わりにさせていただきます。いろいろいただいた御議論、また最後には全体を取りまとめたような形で御提示申し上げますので、その中で取り入れていくものは取り入れていくという形にさせていただければと思います。

それでは最後に本日の資料の取り扱い、それから今後の予定について、事務局から説明してもらいます。

どうぞ。

○荒井経済産業省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

だきたいと思います。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
います。

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、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永田座長と御相談の上、改めて御連絡させていただきたい
と思います。

以上です。

○永田座長 よろしいでしょうか。

それでは、本日の会議はこれで終了させていただきます。どうも、活発な御議論をいた
だきましてありがとうございました。

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