

産業構造審議会イノベーション・環境分科会資源循環経済小委員会自動車リサイクルWG
中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会第61回合同会議 議事録

開催日時 令和7年10月14日（火）13時00分～15時30分

開催方式 Web会議

議題

- （１）指定法人に対するヒアリング
- （２）自動車製造業者等に対するヒアリング
- （３）関連事業者に対するヒアリング
- （４）地方公共団体に対するヒアリング
- （５）その他

議事録

○高倉自動車課課長補佐 定刻になりましたので、これより産業構造審議会イノベーション・環境分科会資源循環経済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循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会の第61回合同会議を開催いたします。

経済産業省側事務局の製造産業局自動車課の高倉でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

開催に当たり、事務的な事項を御案内、御報告申し上げます。本合同会議は両審議会を合わせまして23名の委員及び4名のオブザーバーで構成されております。本日は現時点で計23名の方にオンラインにて御出席いただいております。産業構造審議会自動車リサイクルワーキンググループにおいては7名の委員に御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御報告いたします。なお、中央環境審議会自動車リサイクル専門委員会につきましては定足数の規定はございません。

続きまして、委員の構成変更及び出欠について御報告いたします。産業構造審議会におきまして、日本自動車工業会の秋和委員が着任されております。続いて出欠について御報告いたします。日本自動車工業会の秋和委員、日本自動車販売協会連合会の荒居オブザー

バー、三重県の窪田委員から御欠席の御連絡をいただいております。なお、早稲田大学の所委員につきましては所用のため、13時30分から14時30分頃まで途中退席されます。

引き続き、資料の確認をいたします。資料につきましては事前に御案内いたしました経済産業省・環境省のホームページにて掲載しておりますので、そちらから御確認いただければ幸いです。資料は資料1から資料7までとなっております。

オンライン参加の委員の皆様におかれましては、御発言される場合を除き、マイクをミュートとし、ビデオもオフにしてください。御発言の際には、マイクのミュートを解除し、ビデオをオンにして御発言をお願いいたします。なお、本審議会はYouTubeによるライブ配信をさせていただいております。

それでは早速、議事に入らせていただきたいと思います。これ以降の議事進行については山本座長をお願いいたします。では座長、よろしくお願いいたします。

○山本座長 ありがとうございます。

皆様、本日もお忙しいところをお集まりいただきまして誠にありがとうございます。次第にありますように本日も盛りだくさんでございますので、早速議題に入りたいと思います。

本日は、初めに指定法人、それから自動車製造業者と引取業者及び地方公共団体に対するヒアリングを行うということになっておりますので、それに先立ちまして、事務局よりヒアリングの進め方についての説明をお願いいたします。

○高倉自動車課課長補佐 先ほど本日御参加の委員について御報告いたしましたが、1名途中から入られまして、24名の方にオンラインにて御出席いただいております。訂正いたします。

それでは、本日のヒアリングの内容について、事務局より、資料3「ヒアリング進め方について」の説明をいたします。資料3を御覧ください。

ヒアリングの進め方についてということで、こちらの資料について御説明します。前回の合同会議の中で、「自動車リサイクル法施行20年目における評価・検討の主な論点」としまして10の論点を提示させていただいたところですが、それぞれの内容につきまして、いろいろな観点から関係各所のヒアリングをさせていただきます。本日は第1回目のヒアリングということで、ここにありますように、指定法人、自動車製造業者等、引取業者、地方公共団体の各所から、それぞれの論点に対してヒアリングを行います。

簡単ですが、資料の説明とさせていただきます。

○山本座長 ありがとうございました。

それでは、これよりヒアリングを行いたいと思います。進め方としましては、各説明者から御説明をいただきまして、その後、質疑の時間を設けるという形にさせていただきます。その後、すべての説明が終わった後に、全体を通して再度質疑の時間を設ける予定となっております。

では、初めに資料4に基づきまして、自動車リサイクル促進センター・永井専務理事、説明をよろしくお願いいたします。

○永井専務理事（自動車リサイクル促進センター） J A R C の永井と申します。よろしくお願いいたします。

まずは当センターの実績データ及び活動の取組を説明いたします。

次のページをお願いします。最初はリサイクル料金の預託になります。2024 年度の新車購入時におけるリサイクル料金の預託収入は 513 億円となりました。年度を通じての新車購入時における預託台数は 458 万台と、前年度比 101% の状況です。

2 ページ目をお願いします。リサイクル料金の払渡しになります。使用済みになった自動車のリサイクル料金とその利息を 289 億円払い渡しています。リサイクル料金払渡台数は 256 万台です。前年度比 93.4% になります。

次のページをお願いします。こちらは中古車輸出時の返還です。輸出された車両に対してリサイクル料金を 188 億円、そして利息 15 億円を返還しました。輸出返還台数は 163 万台で、前年度比 103.8% になります。

4 ページ目をお願いします。こちらは特預金の発生についてです。2024 年に発生した特定再資源化預託金（特預金）の額は 31 億 7,600 万円でした。非認定全部利用の増加や、法施行から 20 年を経過した 20 年時効の車両により、前年度比で 10 億円ほど増加しています。

5 ページ目をお願いします。こちらは特預金の出捐についてです。2024 年度は離島対策事業及び不法投棄等対策支援事業、理解活動の取組のほか、情報システムの大改造に係る費用として、総額 27 億 7,600 万円の出捐を行いました。24 年度の収支としてはプラス 4 億円になります。2025 年度からは、指定法人業務に係る財団運営費にも特預金を充てています。これは 2025 年度予算では 10 億 1,600 万円になります。さらに今後可能性がある特預金の使途としましては、現行の資金管理料金、情報管理料金の水準を維持した場合、インフレ等の影響から資金不足となる見込みでありまして、当該期の不足額に特預金を充

当する可能性がございます。これを充当した場合は 2032 年から 2050 年までの間で、累計で 111 億円になる見通しです。また、現在進めている情報システムの大改造と同じ規模の改造を約 20 年後の 2040 年代に必要だと想定しておりまして、その場合にはシステムの改造で 168 億円が必要だと想定しております。

6 ページ目をお願いいたします。先ほど御説明させていただいた特預金を充当する可能性がある項目を織り込み、特預金の発生状況と今後の見通しについて、直近の実績と今後の使途の計画を踏まえ、シミュレーションを実施しています。結果は以下のグラフになります。2025 年度以降は財団運営費として特預金充当 10 億円程度が毎年開始されますが、2033 年度までは 1 年当たり 10～15 億円の増加とすることが見込まれます。ただし、2032 年度以降のインフレに伴う管理料金の不足への補填や、2040 年度の次期システム大改造への特預金充当の可能性もあることから、2040 年度から特預金収入はマイナスとなり、2050 年時点では残高 103 億円となることを見込んでおります。

7 ページをお願いします。次は使用済自動車の引取台数推移になります。2024 年度の使用済自動車の引取台数は 256 万台となりました。引取台数に占める軽自動車の比率は約 50%です。

8 ページを御覧ください。こちらは非認定全部利用の台数推移になります。2024 年度の非認定全部利用台数は 21 万 8,000 台と、前年度から 20%増加しています。海外の中古車の需要、中古車部品市場の成熟に伴い、非認定全部利用のガラ輸出は年々増加傾向にございます。

9 ページを御覧ください。こちらは自動車リサイクルで 1 年以上の遅延が発生している工程と、その件数の年度推移を示しています。24 年度は解体工程で 6 万 7,000 件の長期遅延情報がリサイクルシステムの中にごございます。J A R C では、自治体・事業者ヒアリング等により、遅延の原因を分析の上、自治体及び関係団体に改善のための指導を働きかけ、自治体担当者を支援し、2023 年から 2024 年においては、解体・破砕合計ですが、約 6 万件の遅延低減に貢献をしております。

次をお願いします。こちらは長期遅延がなぜ発生しているのか、遅延低減活動をする中で、現場立入調査及び事業者ヒアリングによって把握した内容を基に、その結果を以下の図に示しています。主に以下の 2 点になるのですが、代表者や従業員が法律や適正処理を理解していないために適正処理に至っていない。もう一つは事業者の体制が、いろいろな報告実務を正しくできるようになっていないために、適正な事務処理が進んでいないため

に遅延になっているということになります。対策としまして、正しい処理知識の支援、また業務をやりやすくする業務支援ツールが必要になりますので、自動車リサイクルシステムの中に、1つ目は、事業者の事務員向けの作業支援ツールとして、操作の疑問に答えるQ&Aツール。次に多言語化を含む移動報告手順を動画で教える管理ツール。そして操作の解説と、その練習ができる練習画面による学習機会の再周知ができるツールを提供しています。さらに、自治体担当課との打合せを行い、現状と課題を共有化し、現場確認した上で、自治体における指導の支援も実施しています。また、自動車リサイクルシステムの大改造後は、自治体が遅延を発生させた事業者をシステムの画面上で検索しやすくなります。本件は大改造のパートで御説明いたします。

11 ページを御覧ください。さらに対策としまして、自治体、J A E R A加入業者様と事業者のサポート研修を実施しています。これは事業者による不適正行為、遅延の未然防止への対応として、新規の許可申請業者を対象に、法制度概要や許可要件の座学、解体実務の実演、リサイクルシステム操作の実演を、受講生に合わせた言語のテキストと通訳者を用意して実施しているものです。24年度は千葉県にて4回開催し、21業者30名が受講しました。25年度は上期までに千葉県、三重県内で3回開催し、合わせて16事業者20名が受講しております。千葉県の業者に対しては、受講後に研修内容の理解度や順守状況のフォローアップも実施してまいります。

12 ページを御覧ください。こちらはリサイクル料金の運用のポートフォリオになります。2024年度末までにおける保有債券の額面残高は8,836億円となりました。元本保証を前提として、国債、政府保証債、地方債を中心に安全確実なリサイクル料金の運用を行っております。

13 ページを御覧ください。こちらE S G投資になります。2018年度から取得を開始したE S G債の額面残高は375億円となります。保有債券に占める割合は4.2%となります。

次のページをお願いいたします。こちらは不法投棄・不適正保管の適正処理についてです。J A R Cでは、50台以上の規模の不適正保管事案となる、24年の2,192台を対象に、自治体と撤去に向けた原因者への説明・交渉を行い、業界団体に撤去の見積もり・処理の依頼をさせていただくことで処理を推進しています。2024年度は173台の撤去・処理に貢献しております。2,192台の不適正保管車両についての原因、または状況別に以下に示しておりますが、青字の部分、こちらは撤去・適正処理のために自治体の行政立入りの支援が必要な状況になります。これは36%、791台ございます。これに対しては、自治体と

の連携強化を図って対策をしていきたいと考えております。

また、下の表の赤字の部分ですが、こちらは不適正保管車両の所有者が自分の財産として撤去に応じないとか、または事業を継続して、売買によって台数増減を繰り返してしまう事案でして、3件合計47%、1,026台になります。こちらについても自治体による継続的な交渉、撤去指導を支援してまいります。

15 ページを御覧ください。こちらは被災自動車の円滑な処理になります。災害が発生してしまった場合、焼損等により自走・牽引不可かつ資源価値をなくしてしまう車両がございます。その際は所有者責任では適正処理が難しくなってしまいますので、公的支援をさせていただいています。以下の図は被災車両の状況別の対応フローです。被災をされても、車両が原型をとどめている場合とか、水没しても牽引ができる場合というのは、所有者が修理業者等に依頼して処理が可能になります。ただし、撤去・搬送が困難な場合とか、または焼損してしまった場合というのは重機による対応等が必要になりまして、かつ焼損等では資源価値もなくなってしまうことから、公的支援が必要となるケースがございます。事案としては、能登半島の朝市火災の被災車両がございます。さらには、東日本のような大規模な地震が起きてしまった場合というのは、津波により車両が流されてしまいますので、各地域に流されてしまった被災車両を、場所を決めて集結・仮置きして、所有者を探して、処理の手続をすることが必要となります。こちらの処理も公的に実施することになるのですが、番号不明車のリサイクル料金についてはJARCの資金管理料金を充てることができます。

JARCでは、自然災害発生時に自治体と連携しまして現地調査の上、国・被災自治体・解体業者団体等と連携をしまして、自動車の円滑な撤去・再資源化に向けた協力を行っています。さらに、災害対策説明会、研修会を全国で開催しておりまして、災害対策の説明をしています。災害発生時に自治体と連携をしっかりとできるようにネットワークづくりをしております。

16 ページをお願いいたします。次は自動車リサイクルシステム大改造になります。2005年1月から稼働を開始した自動車リサイクル情報システムは20年あまりが経過いたしまして、今後の高度なセキュリティへの対応、新技術への対応のため、業務の効率化、利便性の向上を盛り込んだシステム大改造を2026年1月稼働を目途に準備をしています。本システムは地方銀行の金融システム並みの規模がございまして、システム改造費用は約145億円、プロジェクト体制は約300人規模で実施しています。期間も以下の日程で5年

以上かけております。大規模システムへの切替えは容易ではないプロジェクトになりますので、進捗管理と機能の確認、関連する方の連携に加え、システムの切替えで発生し得る問題、不具合のリスクとその重要度を把握した上で、事前に様々なテストを実施して不具合を未然に検出し対策する取組、切替え時のシステムとデータに間違いがないかをしっかり確認する計画、そして、問題発生時の対応フローとその分担を関連団体様ともしっかり確立した上で、システムの立ち上げをしたいと考えております。

17 ページを御覧ください。こちらはシステム大改造による新機能の説明になります。解体現場等の要望に応えまして、自動車メーカー様の御協力の下、新たに車載電池や燃料等の装備情報を提供いたします。また情報デバイス変化も踏まえ、タブレット・スマホでも操作できる仕様とし、画面も操作性を大幅に向上させ、全面リニューアルいたします。

18 ページを御覧ください。こちらは大改造に伴う新機能の説明になります。こちらは長期遅延のページでも少しお話をさせていただきましたが、大改造後は自治体の画面で事業者の稼働状況及び遅延、違反状況を容易に検索できるようになります。左下に絵がありますが、従来はリサイクルシステム（JARS）上では検索ができず、そこからCSVファイルにダウンロードしてから検索をしなくてはなりませんでした。膨大なデータ羅列となってしまうと、表計算ソフトのスキルが必要、手間もかかることから、実用上は結構難しかったのですが、大改造後はシステムの検索画面で容易に事業者の遅延、違反等のデータが確認できるようになりますので、それに基づき、遅延が多い、または装備変更等が多い業者を特定し、自治体による適切な指導、立入検査ができるようになると考えております。

19 ページをお願いいたします。システム大改造の周知・理解普及活動への取組です。システム大改造の内容を関係者に知っていただき、混乱なく新システムに移行できるよう、リサイクルシステムのトップページに設けた専用サイトにて、システム大改造に関わる情報を随時掲載しています。10 月には、詳細な操作方法を説明するマニュアル動画を掲載し、提供する予定です。さらに、全国の事業者へ郵送での案内も実施しております。

20 ページを御覧ください。こちらはリサイクルシステムのデータの提供と今後の可能性についてです。自動車リサイクルシステムには様々なデータが入っておりまして、その保有するデータは、現在もデータ Book 及び官公庁、義務者からの要請に基づき提供し、活用いただいております。ただし、今後は大改造後の新機能を活用して、車種や燃料区別に預託、保有、輸出、廃車の流れの台数データを提供することができ、それによって自

自動車リサイクル制度の円滑な運営及び高度な資源循環化、電動車両のリチウムイオンバッテリーのリサイクルに生かすことができると考えておりまして、有益な利活用について、産学官の識者と検討の上で情報・データ提供を行っていきたいと考えております。

左下に図がありますがけれども、リサイクルシステム内には、販売、預託、保有、廃車についての台数データが属性別にございます。それをメーカー・車種別、地域別に数量データで把握しまして、その把握したデータを個々の車両が持っている各資源情報に連結することで、循環社会により貢献できるデータとなると考えております。

具体的には右側になりますけれども、LIBの再活用、資源循環に着目したデータ活用として、LIBバッテリー搭載車の預託、保有、廃車・輸出の流れを車種、メーカー、地域別にトレースすることで、その地域でのリユース、そしてリサイクル資源としての処理状況を把握していくようにできます。さらに資源回収インセンティブ稼働状況の把握として、2026 年 4 月に開始する資源回収インセンティブ制度の車種別の材料回収データと廃車・輸出データから、今後の材料回収量の取組を把握でき、自動車の材料の水平循環等に貢献できると考えております。

21 ページをお願いします。資源回収インセンティブの事務局として特設サイトを開設しております。2024 年 6 月に J A R C のホームページに 460 社を超える関係者が登録して閲覧していただいております。特設サイトでは、情報更新の都度に関係者にメールにて通知して、漏れのないよう情報提供を図っております。

22 ページを御覧ください。最後のページになります。これまでは資源回収インセンティブ制度に関心がある事業者を対象に理解促進を図ってきました。一方、関連団体等が実施した本制度に関するアンケートによりますと、本制度の認知はある程度進んだものの、制度の詳細についてまだ理解が進んでいないことが分かったため、周知活動を継続し、広く関連する事業者の制度参加を促進していくように計画しております。

説明は以上になります。ありがとうございました。

○山本座長 ありがとうございました。

それでは、御説明いただきました点について、これから質疑の時間を 10 分間設けたいと思います。御質問のある方は、Teams の挙手機能をお使いいただきましてお知らせください。順次指名させていただきます。なお、指名された方はマイクのミュートを解除し、ビデオをオンにして御発言くださいますようお願いいたします。いかがでしょうか。では、鬼沢委員、井岡委員の順でお願いいたします。

○鬼沢委員 鬼沢です。ありがとうございます。

私から、15 ページにありました「被災自動車の円滑な処理」について御質問いたします。この表の「自治体が支援・対応」という赤い部分なのですけれども、大規模な津波などによるもののほか、焼失された車の処理に関してです。現地調査から撤去に至るまでに何日ぐらいの日にちを要したのかということと、今後このような事案が出たときに、やはり少しでも早く地域からこういった車両を撤去していく必要があると思うのですけれども、今回の経験を踏まえて、その日数を短くしていくためにはどういうことを考えていらっしゃるのかということ。それと当然、自治体の支援がすごく重要になると思いますけれども、災害が起きたときには、むしろ地域の生活支援のほうがどうしても優先されてしまうのではないかと思います。そういったときに、こういった経験のある自治体の職員の手助けがすごく重要になると思うのですけれども、今回、自治体の説明会とか研修会をされている、その参加自治体がちょっと少ないのではないのかという感じがするのですが、今後こういった説明会や研修会に自治体に参加していただくために、何か方法を考えていらっしゃるのか、そのあたりをお聞きしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○山本座長 ありがとうございます。御回答はまとめてしていただきたいと思いますので、この回は井岡委員、そして鈴木委員までと、一旦させていただきます。3人終わった段階で永井専務理事から御回答いただくようにしたいと思います。それでは井岡委員、お願いいたします。

○井岡委員 ありがとうございます。質問というより意見になるのですけれども、9 ページの、解体が遅延されている車の数が大変減っていたので、これをお聞きしようかと思っていたのですが、その後の御説明でよく分かりました。

それで、10 ページのところの不適正な解体業者についてですが、これも 14 ページの不適正保管などにつながっているのではないかと思います。ここは自治体さんの今までの成功例、失敗例も含めて情報共有をしていくことが重要かと存じます。そのため、研修などをしていらっしゃる J A R C さんがこの橋渡しになるのかと思います。最後に御説明もいただいたのですが、今度のシステム大改造で事業者の稼働状況や遅延、違反状況も検索、確認できるようになるということなので、ここに大いに期待をしたいと思います。

以上です。よろしくお願いいたします。

○山本座長 ありがとうございます。では、最後に鈴木委員、お願いいたします。

○鈴木委員 日刊工業新聞の鈴木です。

22 ページの資源回収インセンティブ制度についてお聞きしたいのですが、制度については認知が進んだものの、制度の詳細についての理解が進んでいないことが分かったということですが、もう少し細かく言うと、どういった点に対して理解が進んでいないのかということと、幅広い事業者の参加を促していくということがありますけれども、どういった事業者に対してまだ説明が刺さっていないのか、その辺を教えていただけると幸いです。よろしくお願いします。

○山本座長 ありがとうございました。それでは J A R C ・永井専務理事、可能な範囲で御回答のほどお願いできますでしょうか。

○永井専務理事（自動車リサイクル促進センター） ありがとうございます。最初の鬼沢委員の御質問についてお答えいたします。能登半島の輪島朝市の火災につきましては、1 月に火災が起きてしまったのですけれども、我々が現地入りしたのは実は 5 月でした。ちょっと遅かったと思っています。5 月からは、3 か月間で撤去まで処理は終わっています。その際、環境省さん、輪島市さんを含めて、調査も含めてやって、あとは J A E R A さんに多大なる協力をいただきまして、こちらの業者の方にも車のナンバリング等をして、そこから撤去するために 1 回仮置きをするのですが、その場所の養生とか、鉄板を敷いて、そこから運ぶためのトラックを手配する等で、やはり 3 か月ぐらいの時間がかかっています。これらの一個一個の取組について、段取りに時間がかかりますので、この辺のやり方をあらかじめ要領よく決めておけばもうちょっと短くなると思いますし、そもそも現地入りの時期も遅くなってしまったので、そこも含めて自治体との連携をしっかりとっていく必要があると思っています。完璧な答えにはならないのですけれども、そういうことをしながら、今後いつ起きるか分からない災害に備えていきたいと思っております。

あと説明会の開催につきましては、今、現地に行っているいろいろ説明させていただいているのですけれども、マニュアルをより分かりやすく整備して、リモートも含めてやっていきたいと思っています。こちらに示させていただいていますけれども、特に大洪水になってしまったのはかなり非常事態なので、どうするかということについて大々的に社会で考えなくてはいけないのですが、火災とか水没も含めて、所有者さんが自分で移動できない場合というのをどう現場で見極めるかということについて、自治体の方とこの辺の共有をすることが必要だと思うのです。J A R C が行かなくても、ここは自治体の方ができるようになるということが多分大事だと思っていて、そういう意味では、より分かりやすい説明を自治体の方にしていく。さらに、先ほどネットワークの話をしましたが、災害が

起きた場合、自治体の方はいろいろなことで大変ですので、確かに自動車の処理については優先度が高いわけでも実はないのです。したがって、適切なタイミング等をJARCとも相談できるように、その辺のネットワークづくりもしていきたいと思っています。

次の不適正保管についてですが、不適正保管の業者と遅延を発生させる業者というのは、多分同じではないですよ。違います。ただ、井岡委員のおっしゃるとおり、実は関連性があると思っています。やはりここも、撤去についてよりスピーディーに進めていくには、そのノウハウを自治体の方に分かっていただく必要があると思うのです。例えば、この⑤で、撤去後も所有者が購入、撤去、販売を繰り返しているというものは——そもそも撤去の仕方が適切ではないという話もあるのですけれども、自治体の方はその敷地内にある車は不適正とカウントせざるを得なくなっているのですが、どういうケースで環境に影響を及ぼすのか、どういうケースはまだ及ぼさないのかという、この判断基準はまだ明確にできていないです。そういうことを明確にするとか、どうすればうまく不適正保管車両を撤去できるのかということについての知見を、極力、自治体の方に分かっていただく、提供していくことが大事だと思っています。

あともう一件ですね。資源回収インセンティブにつきましては、中小の解体業者において理解がされていないというのがございます。樹脂の回収、それで再資源化というのは、やはり樹脂というのは物流が非常に大きくて輸送費もかかります。したがって、利益が出るような事業体にできていないというのがあって、参加するモチベーションというのが低い状態になります。そのモチベーション上げていただいて、参加していただくためには、どうすればこの樹脂の資源回収が経済的に回る状態で運用できるのかということについてのノウハウを、JARCが直接集めてビジネスとして提供できないのですけれども、そういうやり方についての一般的な情報とか、あとは各個社さんのコンソーシアムの形成を促す等のことをやることによって推進したいと思っています。今現在、どうしても課題になってしまっているのは、樹脂が幾らで売れるのかということについて、まだはっきりしない点がございます。したがって、やはり買い手の原材料メーカーがこのインセンティブに参加しているかが結構大きなキーポイントになりますので、その辺のノウハウなども差し支えない範囲で、ホームページで紹介させていただいたと思っております。

以上になります。

○山本座長 ありがとうございました。御質問いただいたお三方、よろしいでしょうか。

○鬼沢委員 ありがとうございます。

○井岡委員 ありがとうございます。

○鈴木委員 ありがとうございました。

○山本座長 ありがとうございました。質問も御回答いただいたということで、次の議題に移りたいと思います。

続きましては、資料５－１に基づきまして、日本自動車工業会から御説明いただきます。また、資料５－２に基づいて、日本自動車輸入組合様から御説明、そして資料６に基づきまして、日本中古自動車販売協会連合会様から御説明をいただいた後に、まとめて質疑応答の時間を設けたいと思います。

初めに自工会の嶋村さん、よろしくお願いいたします。

○嶋村委員 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは自工会の取組についてということで御説明をさせていただきたいと思います。

次のページをお願いいたします。本日御説明させていただく内容は５点でございます。主にⅡとⅣのところを中心に御説明をさせていただきたいと思います。

次のページをお願いいたします。自工会の取組の全体まとめというところで、毎年御説明させていただいております。

次のページをお願いいたします。自工会は法施行前から現在に至るまで中心的な役割を果たすという基本方針の下に、真ん中に絵が描いてございますが、取組領域として現場サイド、バックヤード、これはＪＡＲＣさん等になりますけれども、各領域において、その右側でございます目的に沿った内容について、目的達成のための各種取組をしてまいりますということで進めております。

次のページをお願いいたします。こちらは、過去から自工会のほうで取り組んできている内容を全て網羅させていただいております。青い白抜きの文字でページ番号を打ってある部分が本日御説明をさせていただくところでございます。②の自治体取締り等の支援、③の解体業者の処理コスト、④の解体業界発展を支援というところで少し書いてございますが、先ほどＪＡＲＣさんからの話にもございましたとおり、自工会として全国自治体職員の研修、これは自治体の職員の方も何年かに一度変わっていらっしゃいますので、職員の方の研修会というのを促進センターさんでやっていらっしゃいます。私も研修会に講師で行ったことはございますが、そういった形で自治体職員の方の、自動車リサイクル法の理解の促進というところのお手伝いもさせていただいております。

またその３つ下に、個別の自治体取締りの立会い／助言ということで、昨年度も 10 自

自治体、16 事業所の立入検査の同行実施ということで、こちらのほうも自再協を通じて立入検査の同行を御支援しております。自治体職員の方はどこが違法になるポイントなのかとか、どこが怪しいかというところがなかなか分かりにくい部分もありますので、そこら辺を中心にサポートをさせていただいているというところでございます。

解体業者の処理コスト低減、一通り、いろいろ協力をさせていただきました。書いてございますとおりでございます。

あと④の発展への支援でございます。J A E R Aさんのやっぺらっしやいます自動車リサイクル士の講習会の研修への講師派遣、テキストについても、作成更新のお手伝いということで、これも私、自動車リサイクル士の研修会に講師で行って、何度か説明をさせていただいたこともあります、こういったことの御協力もさせていただいているところでございます。

前回の論点で、解体業者の違法事業者の取締りとか強化という話が出ておりましたが、J A E R Aさんの自動車リサイクル士制度、非常にいい制度でございますので、こういった制度をぜひ全国の自治体に活用いただいて、こういった講習をきちんと受けている、もしくはそういった自動車リサイクル士の社員が必ずいるというような条件を基に解体業の許可を出すとか、そういった形でのソフトの部分でしっかり自動車リサイクル法を理解しているということが証明された会社でないと、解体業の許可は取れないというような形にさせていただきたいと思っております。

それと併せて、やはり自治体の取締りというのは工数もなく大変だろうなと思っておりますが、自再協を通じて、ここら辺も御協力させていただきますので、ぜひ解体業の許可基準の強化と併せて取締りの徹底というところをセットでやっていただければなと思うところでございます。

次のページをお願いいたします。以下2ページほど、過去の実績と現在やっていることということで書いておりますので、8ページ目まで飛んでいただきまして、まずリチウムイオンバッテリーのリサイクルのところでございます。

次のページをお願いいたします。リチウムイオンバッテリーのこれまでの実績でございますが、まさに2015年の見直し審議会で、リサイクル体制整備の必要性というのが言及されたことを受けまして、自工会でセーフティネットとしてシステムの検討を開始いたしました。2018年から稼働を開始しております。2021年には現在使われている鉛バッテリーがそのうちリチウムイオンに替わる可能性があるということで、始動用のリチウムイオ

ン電池の回収・リサイクルも準備をしております。あと 2022 年には家庭用等に使われる定置用のリチウムイオン電池も回収できるような体制を整備いたしました。同じ 22 年に、自工会として中長期の取組方針というものも策定しております。直近で申し上げますと、24 年にCO₂／リサイクル率が把握可能なトレサビ管理システムというものも運用を開始しているところでございます。

次のページをお願いいたします。こちらが全体図になっておりまして、真ん中上のところ、排出事業者、解体業者さんとか自動車のディーラーさん、販売店、整備業者さんのほうから、右側に 3) で引取依頼というのを自再協にウェブ上でしていただければ、自再協の契約している、下の運送会社が解体業者さん等に電池を無償で引取りに行くということです。セーフティネットと最初に申し上げましたが、基本的には中古パーツで売られる方が多いので、売れ残ったものについても不法投棄等ないように無償で回収するので御連絡くださいというような形で仕組みを組んでございます。

その電池に関しましては、一番左下のところ、電池リサイクル施設ということで、カスケードリサイクルが現在中心でございますが、そこに持って行って、適正にリサイクルをしているところでございます。こちらのシステムは右下に書いてございますが、環境省さんから廃掃法の広域認定も受けて運用をしているところでございます。

次のページをお願いいたします。こちらは毎年出しておりますが、中長期方針検討の前提と変動要素ということです。何を申し上げているかといいますと、前提の①で、左のグラフで上から下に伸びている矢印がございますが、国内販売台数が 500 万台レベルだとしても廃車になるのが 300 万台ということで、昨年度でいいますと 250 万台強、販売も 450 万台ぐらいということでちょっと減っておりますが、いずれにしても 6 割程度の回収と。残り 4 割は中古車として輸出されているということで、60%程度が発生するという話が 1 つと、もう一つは前提の②で、新車が廃車になるのに平均 17 年ぐらいかかっているというところでございますので、2035 年に電動車 100%という国の方針を掲げられておりますが、17 年前、2018 年ぐらいの車の廃車が 2035 年ぐらいに出てくるということで、ここ数年でございます。30 年以降ぐらいかなと思いますので、まだまだ発生は少ないというところでございます。前提の③に書いてございますが、現在自工会の回収率は 20%程度で、残り 80%が中古部品等で国内で活用されたり、海外に輸出をされているというようなところでございます。

一番下のまとめのところに書いてございますが、下の四角のところで、2030 年ぐらい

からぼちぼち増え出して、本格的に増え出すのは 35 年から 40 年以降というように考えてございます。

次のページをお願いいたします。こちらは新しい資料でございますが、変動要素の部分でございます。右に書いてございますとおり、2035 年、50 年時点でどの程度、ニッケル、コバルト、リチウムを使った三元系の電池を使用しているかというのが不透明な状況で、リン酸鉄系の電池が価格の安い車両については増えている可能性はなきにしもあらずということかなと思いますし、変動要素の②に書いてございますが、国内生産の電池をどれだけ使用しているかということも将来的にはよく分からないというところはございます。変動要素の③に書いておりますのは、廃車で回収した電池をそこからさらにリビルトして定置用の蓄電池という形で、またあと 10 年使いますという話になりますと、本当に材料リサイクルできるリチウムイオンバッテリーが出てくるのはもっと先になるという、そういったいろいろな変動要素がある中、自工会としては、どうなるかまだ分からないところは多分にあるのですが、中長期的な素材リサイクルの基盤をつくろうということで取組を進めてございます。

次のページをお願いいたします。大方針としまして、矢印の下にございます 3 つの基盤づくりということで、今申し上げました素材リサイクルの基盤、あとリビルト事業の基盤です。それと CO₂/素材リサイクル率の把握可能となるトレサビの基盤づくりという、この 3 つの基盤をつくっているところでございます。

次のページをお願いいたします。まず素材リサイクルへの取組でございますが、電池リサイクラーさん、素材メーカーさんと、電池 to 電池の共同研究を継続実施中でございます。NDA の関係もございますので詳しいことはあまり申し上げられませんが、いずれにしましても、矢印の 2 つ目に書いてございます、27 年度から電池 to 電池、徐々に確立できる見込みということで進めているところでございます。

次のページをお願いいたします。リビルトでございます。リビルトに関しましては、一番大きなポイントは商品代金の支払いです。真ん中のところで赤枠に白抜きで書いてありますが、商品代金を支払うというところで、警察の管理する古物営業法に引っかかってまいります。ですので、本来は本人と対面して身分証確認等が必要なのですが、ウェブ上での取引の場合もちろんその目的を順守しつつ、対応できるやり方を今回準備しているところでございます。この仕組み自体は上の②に書いてございますが、自動車メーカーのみならず、サードパーティの企業が電池を集めて、リビルトをした商品を発売したい

ということであれば、この仕組みを使っていただくことも可能としております。ただし、少し書いておりますが、特に製品安全面の部分で、万が一火災みたいなことが起こったときに誰の責任なのか、どういう責任なのかというところでしっかり事前に協議、合意をいただくことで、このシステムを活用していただければというように考えてございます。市場における安心安全なリユース・リビルトのさらなる促進に貢献してまいりたいと考えてございます。

次のページをお願いいたします。こちらはトレサビの話でございまして、引取り依頼がありましたらQRコードを発行いたしまして、あらかじめ原単位を登録しておりました運搬事業者、リサイクル施設を通るところでそのQRコードを読み取れば、自動的にCO₂/リサイクル率が積算されるという、そういう仕組みも既につくってございます。

次のページをお願いいたします。今、御説明させていただきました仕組みに加入しているメーカー一覧でございまして。国内はもちろん、海外もほぼ全てのメーカーがシステムに加入済みでございまして、電動車販売台数でいいますと99.5%をカバーしているところでございます。赤字のところが昨年の報告以降に加盟いただいたメーカーさん、ブランド名でございまして。アメリカのメーカーさんも入っていらっしゃるところでございます。なお、右下に少し書いてございますが、未加盟メーカーでも独自の回収システムで対応の場合もございまして、こういった対応をしていらっしゃるかどうかというのは自工会は存じ上げておりませんが、そういったメーカーさんもあるというところは御認識いただければと思うところでございます。

次のページをお願いいたします。自再協の会員制度でございまして。このシステムでございまして、自再協は、基本的には自工会と輸入組合さんのつくった団体でございまして、会員は自工会と輸入組合なのですが、一番下のところに準会員と書いておりまして、自工会も輸入組合も全く関係のないベンチャー企業みたいなところでも、電池の回収事業のみに参画することができる。これは当初のセーフティネットという考え方から、広く門戸を開いて、どんな企業も参加しようと思えば参加ができる。日本で上市する際にちゃんとリサイクルのことも考えているという企業姿勢を表すために、こういった仕組みを準備しておけば、リサイクルのところも大丈夫ということで基盤を準備したというところでございます。なお、準会員さんに関しましては、なければいいと思っておりますが、日本市場撤退も想定して、保証金というのを事前に納付していただくという仕組みも構えてございます。

次のページをお願いいたします。こちらは解体マニュアルで、解体事業者さんのほうに

はこういったマニュアルを公開しております。今回のシステム大改造で、先ほども少し話がありましたが、車台ごとに、例えばスマホで、今、処理中の車体番号のところのリチウムイオンバッテリーの情報のところにマニュアルボタンがありまして、そのボタンをクリックすると、こういったマニュアルも出てくるということで、現場でも非常に見やすくなるということで、JARCさんにも感謝しているところでございます。

次のページお願いいたします。そこに加えまして、電池の中に使われております電解液が引火性の液体ということで、消防法という危険物に該当いたします。今後台数が増えていきますと、解体業者さんでの電解液の保管量というのが基準を超えてくる可能性もありまして、解体業者さんのほうでしっかりと電解液量をどれぐらい保管しているのかということが把握できるようにシステムを改修いたしまして、容易にこれが見られるようにしたところでございます。JAERAさんの要望もございましたので、相談しながら対応をさせていただいているところでございます。

次のページをお願いいたします。こちらは前回も少し申し上げましたが、不適正荷姿輸出への対応の必要性ということで、右側の写真にございますとおり、これは鉛バッテリーなのですが、鉛バッテリーですらコンテナ火災というのも起こっている状況でございます。右下にございますとおり、自工会としても注意喚起文書を、日本語、英語だけではなくて、ロシア語、アラビア語、ウルドゥー語という多言語で作成をさせていただきまして、解体事業者さんに配付をしておりますが、何分水際対策が重要でございますので、なかなか関係省庁をまたがって大変かとは思いますが、御検討をぜひよろしくお願いしたいと考えてございます。

次のページをお願いいたします。まとめと今後の課題ということで、材料リサイクル、リビルト促進、トレサビということで、細かいところをもっといろいろやっておりますが、基盤整備はおおむね完了ということで、業界として、世界でここまで万全の準備、対応をしているというのは日本のみかなと考えてございます。システムへの加入状況も販売台数で99.5%とほぼ全量をカバーしておりますので、毎年の審議会のほうで、今後とも加入状況や取組状況というところは継続的に報告させていただこうと考えておりますので、チェックをいただければと思います。

今後の課題でございますが、短期的には、先ほど申し上げました違法輸出への水際対策の強化というところが、こちらは人命にもつながる話でもございますので、本来急務かなと思っております。2つ目、今年も水害等いろいろございましたが、事故等による異常電

池の安全な取扱いの徹底というところでございます。現在、自動車リサイクル高度化財団で、解体業者さん向けの異常電池の安全な取扱いマニュアルというのを作成中でございまして、自工会も全面的に協力して、来年か再来年の早い時期には出せるのではないかと考えております。3つ目、中長期的な観点でいいますと、2035年以降を見据えまして、未加入メーカーさんの適正処理いうところ、ここの部分につきましては各社独自でセーフティネットを構築・運営することも当然に可能でございますのでいいのですが、そういった適正処理がしっかりされているかどうかというところに関しては今後の課題かなと考えてございます。

次のページをお願いいたします。こちらは回収実績でございまして、昨年度、1万3,000個、2025年度は1万7,000個ぐらいになるかと見込んでございます。恐らく回収率2割程度というように考えますと、この5倍の量が発生はしているのですが、残りは中古部品として国内流通、もしくは輸出がなされているということかと推測しております。

次のページからは参考となりますので、本日は割愛させていただきまして、28ページ目まで飛んでいただければと思います。モーター磁石リサイクルへの取組というところでございます。

32ページ目まで飛んでいただきまして、昨年も御報告させていただきましたが、磁石リサイクル連絡会というのを自工会が幹事団体となり、昨年より開催をさせていただいております。

次のページをお願いいたします。本年度というか、直近の取組といたしまして、先ほどのリチウムイオンバッテリーとよく似た図ではございますが、こういったような形でモーターの回収、リサイクルの仕組みをつくれないうことで考えております。その際に肝になりますのが左下、モーターのリサイクル施設というところで、ここでモーター本体から磁石を取り出すという、そのリサイクル技術開発、施設設置、ここが肝になるというところでございます。ここでしっかりコスト低減ができた競争力のあるリサイクル施設という形にならないと何が起こるかといいますと、モーターは御承知のとおり金属の塊でございますので、廃棄物にはなり得ない。必ず誰かが買い取るというところでございます。でするので、真ん中のところに商品代支払いということで書いてございますが、この商品代をいかに高く買い取れるかということによって、どれだけ集まってくるかという話になるわけでございます。このモーターリサイクル施設については、いかに競争力のある磁石取り出しができるかというところが大きなポイントになるというところでございます。

上にも少し書いてございますが、輸送効率化・コスト低減を目指すとともに、海外輸出に負けないような価格でモーター母材を買い取れる、そういった競争力あるシステムになるように、この左下の部分を今年度より実証しようということで次のページをお願いいたします。

モーターリサイクルの実証事業ということで、今申し上げました磁石の取り出し工程、ここの部分の各種課題、対応方法の検討・実証をすることによって、国内のモーターリサイクル施設の設置を促進ということで考えてございます。

推進体制は、真ん中に書いてございます北海道のマテックさんを中心に三菱UFJリサーチ&コンサルティングさんと一緒に取組を進められる予定ということで、自工会も各種知見を提供ということで、しっかり入って、この取組を進めてまいりたいと考えてございます。

次のページをお願いいたします。続きまして、再生材活用の取組についてというところでございます。

次のページをお願いいたします。自工会の取組状況ということで、昨年9月に御報告させていただきましたが、2050年の長期ビジョンと中長期ロードマップというものを公表させていただいております。また本年2月には右下のところでございますが、再生材の規格の目安、品質の目安となるような汎用PP、複合強化PPの目標値というように――規格と言わずに、目安ということで目標値と呼ばせていただいておりますが、これも公表しまして、供給拡大に向けた取組を実施中でございます。

次のページをお願いいたします。加えまして、この春先には2035年までの各社の活用量についても可能性の調査を実施いたしました。結果は真ん中に書いてあるとおりなのですが、矢印の下に書いてございますように、自動車業界として圧倒的に再生材の供給が不足の状況だということが改めて分かったというところでございます。これを具体的な数値で申し上げますと、39ページまで飛んでいただきまして、右下にございますとおり、以前、公表した際は20万トンレベルぐらいかなと思っていたのですが、今回調査をして30万トンレベルで不足するということが分かりましたので、国内供給側の取組強化がさらに必要だと。これをしっかりしていかないと、再生プラスチックも海外へ依存するというところで、経済安保の問題もございますので、国内供給側の取組強化に向けた対応をしっかりやっていこうというところでございます。

次のページをお願いいたします。

○山本座長 嶋村委員、申し訳ございません。時間がちょっと超過をしております、あと5分ほどをお願いいたします。申し訳ございません。

○嶋村委員 はい、あと5分もしないで終わります。

こちらは中長期ロードマップでございまして、下半分が取組事項でございます。

次のページをお願いいたします。先ほど申し上げました再生材の規格づくりと情報提供というのを1番目に置いておりましたが、今年の2月に公表させていただきましたというところでございます。

42 ページをお願いいたします。こちらは資源回収インセンティブ制度のマニュアルを作って説明会もして、促進もしておりますというところでございます。

次のページをお願いいたします。C P s は経産省の循環経済課さんが主催されています Circular Partners でございますが、この自動車ワーキングというのを自工会がワーキングリーダーとなってつくっております、今、検討を進めております。これは需要側の、そういう面では中長期ロードマップ目標等掲げましたが、供給側とも合わせた、自動車業界全体のロードマップをつくっていこうということで考えてございます。

次のページはそのスケジュールでございます。

その次のページでございますが、A S Rからのマテリアルリサイクルについてというところでございます。自動車はよく御承知のとおり、従来より解体・破砕等の関係事業者の御尽力によって、真ん中の棒グラフにもありますとおり、既に82%程度を解体段階、破砕段階でリユース、もしくはマテリアルリサイクルをしていただいているところでございます。残りが18%でございまして、この18%のうちマテリアルリサを何とか30%やっていると、5%と。これと合わせて、マテリアルリサイクル率という面でいきますと87%ということで、欧州の指令も85%でございまして、ほぼ同水準以上の取組を今、しているところでございます。残ったものが18%の70%ですので13%というところで、サーマル分になるというところでございます。

次のページをお願いいたします。本日、対面であれば現物を持ってきたのですが、写真を大きめにしておきました。こちらがA S Rになります。このA S Rにつきましては、基本的には資源回収インセンティブ制度によって、そもそものA S Rを削減して、高品質な素材回収を最優先に進めたいと考えてはおります。ただ一方で、A S Rからのマテリアルも重要と考えまして、自動車リサイクル高度化財団での各種事業に自工会も参加したいということで支援をさせていただいておりますし、一部事業者さんでは事業化の事例もござ

います。右に書いてございますとおり、トヨタグループでは豊田メタルの取組事例もありますし、そこから持ってきたものが、こちらはプラニックという会社でございますけれども、ここで作った再生プラスチックをトヨタのランドクルーザーとかに再利用している、使っているということで、こういった取組も頑張っているんですが、いかんせん数十億円規模の設備投資を破産事業者さんなり、A S Rのリサイクル事業者さんにしてもらわないといけないという話と、それに合わせて、リサイクルコストがA S R料金という形になって現れますが、これはどうしても人件費等もろもろで上昇しております。こういった新しい取組をする場合、さらにリサイクルコストのほうが増える可能性があるということところが大きな課題かなというように考えてございます。

次のページをお願いいたします。まとめと今後の課題でございます。まとめのところは、今申し上げました再生材活用に関する話で、今後の課題のところも今申し上げましたが、A S Rリサイクル施設も含めて国内のリサイクラーさんへの国の強力かつ継続的な、設備投資補助等の支援が必須かなと考えてございます。これは自動車のみならず、ほかの業界も再生プラをいろいろ使おうという動きがございますので、そうすると圧倒的に足りない。圧倒的に足りなければ海外から持ってくるというところで、経済安保の観点から大変重要になりますので、これをぜひ強力に、引き続きよろしくお願ひしたいというところが要望でもございます。

②は先ほど申し上げましたリサイクルコスト上昇への対応をどうしていくかということかなと思っております。

次のページをお願いいたします。自リ法対象外車両のリサイクルシステム構築についてということで、これは昨年度も少し御説明させていただいておりますが、自動車リサイクル法の対象外となる一人乗りの自動車とかキックボードとか電動車椅子、こういったものが今後の多様なモビリティ社会への移行を想定しまして、ちゃんとリサイクルもしっかり考える必要があるということで、自工会としてこういったものを発売される企業さんがリサイクルもちゃんと考えていただきたいというところから、仕組みを準備しております。

それが次のページになります。本日は割愛いたしますが、こういった仕組みを使って、日本に上市される際に、ちゃんとリサイクルのことも考えて上市いただきたいと考えております。

52 ページまで飛んでいただきまして、今現時点で入っているのがトヨタのみということで大変寂しい状況ではございますが、これは今後増えていくようにいろいろ働きかけも

してまいりたいと思います。

すみません、時間を超過してしまいまして、大変申し訳ございませんでしたが、自工会からの御説明は以上でございます。ありがとうございました。

○山本座長 ありがとうございました。続きまして、資料5－2に基づきまして、日本自動車輸入組合様、御説明のほどよろしくお願い申し上げます。

○入野委員 日本自動車輸入組合・副理事長兼専務理事の入野でございます。本日は説明の機会をいただきまして、どうもありがとうございます。私がいただいた時間は10分ですので、10分で御説明させていただきたいと思います。

まず2ページを御覧いただければと思います。本日御説明させていただきますポイントを列挙させていただきました。1つ目はJ A I Aの概要及びJ A I Aのリサイクルの取組でございます。J A I Aは、我が国のモータリゼーションの健全な発展と自動車貿易の健全な発展に寄与することを活動としておりまして、リサイクルにつきましては拡大生産者責任として中心的な役割を果たすことを基本方針としております。自動車リサイクル等の適正化・高度化を推進するため、2005年の自動車リサイクル法本格施行に先立ちましてリサイクル委員会を組織し、これまで100回以上の会合も重ねてきております。また今年度より、従来の3R（リデュース、リユース、リサイクル）が基本ではありますが、そういった枠をさらに広げながら、経済成長と資源循環を両立させるため、より包括的にサーキュラーエコノミーという形で事業計画のコンセプトを変更しまして、リチウムイオン電池のリサイクルに加えまして、さらに再生プラスチックなども念頭に置きながら活動しております。

2つ目がJ A I Aの事業活動内容についての説明でございます。J A I Aの重点事項として、電動車関連事業5本柱、これは後で御説明しますが、その中でバッテリーリサイクルについては5本柱の1つとして重要な課題として位置づけさせていただいております。

3つ目はJ A I Aのバッテリーリサイクルの取り組み、先ほどJ A M Aさんからも御説明ありましたが、そういったことを具体的に説明していきたいと思っています。

では、3ページを御覧いただければと思います。J A I Aの概要についてでございます。先ほども御説明したとおりでございますが、1965年に輸出入取引法に基づく非営利法人として設立いたしまして、今年60周年を迎えます。海外の自動車メーカーと直接輸入契約を結ぶインポーターと賛助会員で構成しております。御参考までですが、輸入車の販売店は全国で約1,500ほどございます。我が国自動車市場に関わる諸制度と海外諸国との国

際的調和等を目指し、事業活動に取り組んでいるところでございます。

会員は現在、四輪が 26 社、二輪が 11 社、合わせて 37 社です。また会員だけでは解決できないような課題解決の制度として賛助会員制度というのを昨年度より開始し、スタートしております。バッテリーリサイクル関連事業者 4 社を含め、現在 19 社に賛助会員になっていただいております。

4 ページを御覧いただければと思います。リサイクル委員会は、先ほど御説明したとおりでございますが、2005 年より、6 つあります J A I A 内の委員会の一つとして位置づけられておりまして、100 回以上、委員会を開催しております。リサイクル委員会は拡大生産者責任として中心的な役割を果たすということを基本方針に、自動車リサイクル等の適正化・高度化を推進するために活動しております。特に自動車リサイクル法における会員の法順守コンプライアンスに係る情報共有と周知徹底ということ、また自動車リサイクルに関わる様々な課題の審議に取り組んでおります。また、今回のように 5 年ごとの自動車リサイクル制度のレビューの際には集中的に委員会を開催して審議を進めているところでございます。最近集中的に議論した課題の例示といたしまして、先ほどの J A R C 様、自工会様からの御説明にも出ておりましたリチウムイオンバッテリーのリサイクル、システム大改造、再生プラスチックに関することでございます。

5 ページを御覧いただければと思います。今年度の J A I A の事業計画につきましては先ほど御説明したとおりでございますが、包括的なサーキュラーエコノミーへ事業計画のコンセプトを位置づけまして、事業を推進しております。5 ページに J A I A の事業計画の抜粋がありますので、御覧いただければと思います。

J A I A は、当然のことでございますが、サーキュラーエコノミーの推進自体には賛同しておりますが、J A I A としての課題を少し申し上げさせていただきますと、日本の再生材利用に関する制度設計については欧州 E L V 規則などの動向も踏まえながら、国際的に調和する形で進めていただきたいと思いますし、我々、海外ブランドの輸入業者でございますので、会員が本国自動車メーカーと協力、情報提供しながら進めていくので、十分な準備期間をいただきたいということ。また、先ほど自工会様からも御説明がありましたが、供給サイドの課題解決（品質・価格・供給量）は不可欠と思っておりますので、そういった両輪の議論を進めていただければと思っております。

6 ページを御覧いただければと思います。J A I A 自身は環境・安全性能に優れた魅力ある輸入車の提供を続けるとともに、日本政府や自動車産業及び販売市場に関わる全ての

方々と御協力しながら、ユーザー負担の軽減、またカーボンニュートラル社会の実現に貢献していくことを考えております。我々の重要課題であります電動車の導入の拡大について、事業計画書に5つの柱をつくっているところでございます。先ほど自工会様から御説明がありましたが、EVの販売というのも、今、しっかりと努力しているところでございますが、補助金制度に関する政府への要望、電動車普及のイベント、充電インフラへの環境整備、加えてリチウムイオンバッテリーのリサイクルも重要課題として位置づけております。バッテリーの安全性も含め、これらを5本柱として、電動化推進の事業として位置づけております。

7ページを御覧いただければと思います。これも後で御覧いただければと思っています。我々の事業計画として記載されております。

8ページでございます。今日の主要テーマの一つでございますが、バッテリーリサイクルに関する具体的な活動を御紹介させていただきます。先ほど自工会様からも御説明があったとおりでございますが、リチウムイオンバッテリー共同回収システムにつきましては、2020年以降、JAIAのリサイクル委員会においてもこの共同回収システム加入を促進してまいりました。既に大半が加入済みでございます。残る会員についても相談しながら進めているところでございます。会員各社の販売しているブランドを括弧書きで記載しておりますので、御覧いただければと思います。

9ページを御覧ください。リチウムイオンバッテリーのリサイクルについて先ほども御説明しましたが、重要事業として位置づけている中で、リチウムイオンバッテリーリユース・リサイクルタスクフォースを立ち上げております。本活動はメンバー間での情報共有や議論だけでなく、バッテリーリサイクル事業者説明会、資料右側に説明していただいた企業のお名前を載せております。また、実際にリサイクル事業者の現場訪問なども併せてやっております。説明会も13社やっただきながら現場訪問もさせていただいております。写真は、私自身もできるだけ現場を見るということで、リサイクル委員のメンバーと事業所を訪問して意見交換を進めさせていただきました。バッテリーリサイクルに関する連携として、将来、ピーク時というのはもっと先かもしれませんが、そういうことに向けて、我々はバッテリー事業者との連携強化を進めているところでございます。

10ページを御覧ください。そういう連携強化の中で電動車関連の推進ということで、先ほども御紹介しましたが、バッテリーリサイクル事業者との関係において、賛助会員制度を創設いたしました。赤枠に記載ある事業者に賛助会員になっていただき、連携して課

題解決の深化、またリサイクルの高度化を推進しているところでございます。

11 ページを御覧いただければと思います。政府全体の方針としてのカーボンニュートラルの実現を我々も非常に重要なことだと思っております、その関連で事業活動しているものを少し御紹介させていただきます。昨年、東京丸の内行幸通りで当方が開催しましたカーボンニュートラル促進イベントでございますが、経済産業省製造局自動車課長の伊藤様にもイベントでの御挨拶、トークショーにも御登壇いただきました。この場を借りて感謝申し上げたいと思います。このイベントにおきましては、賛助会員のDOWAエコシステム様ですとかオオノ開発様にも御出展いただきながら、連携を強化しているところでございます。万博も閉会いたしました、このイベントでは万博関連の展示もございました。

12 ページを御覧いただければと思います。大磯の試乗会ですとか、JAMAさん主催のジャパンモビリティショーにおいても、J A I Aブースにおきまして、バッテリーリサイクル事業者共同出展として御参加いただきながら、バッテリーリサイクルの工程なども御説明いただき、バッテリーリサイクルに対する情報を皆さんに提供するとともに、会員との交流を図ることなども取り組んでおります。

最後になりますが、今年も11月26日に、先ほど60周年と申しましたが、J A I Aの60周年イベントを奈良・薬師寺で開催いたします。その一つの取組として、賛助会員によるバッテリーリサイクルに関連する展示なども実施いたします。、トークショーにおきましても、J A I Aメンバー及び賛助会員による、バッテリーリサイクル関連を含む形でのGX、DX関連の最新情報を含むトークショーを実施していきます。赤枠で書かれているような事業でございます。J A I A事業の様々な機会を捉えまして、バッテリーリサイクルの高度化プロセスの商用化促進に向けまして、いろいろ連携を進めていきたいと思っております。今後とも重要な課題になると思っております。

以上、J A I Aからの御説明になります。ありがとうございました。

○山本座長 ありがとうございました。続きまして、日本中古自動車販売協会連合会様、資料6に基づき、御説明ほどよろしく願いいたします。

○山内オブザーバー 中販連・山内と申します。よろしく願いいたします。

中販連からは、「中古車取引の現状及びリサイクル料金の適切な運用と検証について」というタイトルで御説明をさせていただきます。

めくっていただいて2ページを御覧ください。こちらはこの資料の目次ページでござい

ます。

続いて3ページです。こちらは当連合会の概要でございます。こちらのスライドのとおりでございます。

続いて4ページです。ここから、2. としまして、中古車取引の現状について御説明いたします。ユーザーが乗っていた中古車というのは、販売店では通常どのように受け取っているのか、そしてそれがどのようにして使用済自動車になるのかというところについて、一般的な流れについて説明をさせていただきます。

一般的に買取りにおいて、あるいは下取りにおいても、中古車の発生源というのは自動車ユーザーでありまして、そのほとんどが直前まで普通に使用されていたため、自動車としての外観・機能を十分に備えていると考えられます。そのため、中古車販売業者に対してユーザーは、中古車としての対価を要求する場合はほとんどですけれども、下取りや買取りの時点で、その車両を使用済みにする合意がなされた場合というのは、リサイクル券の引取証明書を使用して、使用済自動車として引き取って、リサイクルルートに乗せていくということになります。

使用済自動車にする合意がなされない場合というのが次の5ページでございます。中古車の価格というのは、市場の需要と供給を反映した形で、古物商が行う事業者間取引でありますオートオークションにおいて相場価格という形で形成されています。オートオークションの相場価格を参考に予定販売価格を見込んで仕入れ価格を決めているという状況でございます。ただし、見込み価格で必ずしも販売できるわけではございません。販売できなかった中古車については、販売店が使用済自動車と判断をして、リサイクル預託金を負担して解体事業者へ引き渡すということになります。ユーザーから中古車として引き取っても市場で価値がないと判断された場合に、事業者自身が最終ユーザーとなって使用済自動車にするということでございます。これが一般的な流れでございます。

次、6ページを御覧ください。今の話を図にしたのがこちらのページでございます。4ページにありましたAパターン、表の上になりますけれども、ユーザー自身が使用済みにすることを希望した場合。Bパターンは5ページの説明になりますけれども、中古車として事業者が購入をして、中古車として流通させようとしたものの、販売不調のためと書いてありますが、市場の価値から判断をして、事業者が自ら使用済みにすることとした場合というのがBパターンでございます。

続いて7ページを御覧ください。申し上げましたとおり、自動車としての外観、あるい

は機能を十分に備えている中古車であっても、市場の需要がなくなれば値段がつかずに結果的に使用済自動車になります。国内の市場で需要がない場合でありまして、ここにありますとおり、海外で需要があれば中古車として取引をされることになります。この自由市場経済の原則を実践しているのがオートオークションであるということが言えると思います。

続いて8ページを御覧ください。こちらのグラフは全国のオートオークション会場におきます、ここ数年の出品台数、落札台数、そして落札金額の推移でございます。

続いて9ページを御覧ください。こちらはオートオークションの概要でございます。オートオークションというのは、古物商であれば参加することが可能でございます。図にありますとおり、いろいろな思惑を持って落札をしようとする事業者がお互いに競り合って、一番高値をつけた事業者が落札できるという仕組みでございます。出品車両は中古車であって、使用済自動車として引取報告がなされている車両については出品ができないというルールでございます。また、多数の部品取りがされた車両などは出品することができません。このあたりの基準については各会場で判断がなされているところでございます。

一方で、事故現状車のような車両もありまして、修理をすることで再販が可能になる車両であれば出品がなされています。結果として、落札されなかった車両については、出品者が持ち帰って、使用済自動車としてリサイクルルートに乗せるという場合もございます。

続いて10ページを御覧ください。10ページの資料は、この審議会の中で平成23年にまとめられました使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書の一部でございます。各オークション会場では個別に出品基準の判断を行っておりまして、出品を断る事例というのがこちらに紹介されております。

続いて11ページを御覧ください。こちらはJ U系と呼ばれますけれども、各県の商工組合が運営しておりますオートオークションのうち、主要な地域の主要な会場の参加者について聞き取りをしたデータでございます。小売店のみならず輸出業者さん、あるいは解体業者さんの方々も出品あるいは落札、どちらもしているというのが現状でございます。

続いて12ページを御覧ください。ここから3. としまして、リサイクル料金の適切な運用と検証について御説明をいたします。まず①にありますとおり、リサイクル預託金相当額というのは、車両価格とは別出しにして取引をされているのが現状でございます。②にありますとおり、リサイクル料金は新車時に預託がされて、次の所有者に移転した場合はリサイクル預託金相当額という形で次の所有者が前の所有者に支払うという形になって

います。所有者が代わるごとにこれを繰り返しますけれども、使用済自動車になる際の所有者が最終的に負担をしているというものでございます。

次 13 ページを御覧ください。そこでということですが、(6)では、現状のリサイクル預託金相当額の取引についての意見ということで、このリサイクル預託金相当額を車両代に含めてしまって、リサイクル預託金相当額の金額を外に出さない取引をすることで、最終所有者のリサイクル預託金相当額の負担感を軽減することができるのではないかと考えております。

それから(7)といたしまして、EV用のリチウムイオンバッテリーなど、現在の3品目以外の適正処理費用の内部化への対応について検討が必要ではないかと考えております。

めくっていただいて、最後 14 ページでございます。自動車リサイクル法第5条の周知徹底ということですが、既に生産されている自動車を長く使用することが資源の有効活用としては最も効率的でありまして、リユースあるいはリデュースすることこそ環境によいということを周知すべきではないかと考えております。

中販連からの発表は、以上でございます。

○山本座長 ありがとうございました。

それでは、御説明いただきました内容について、これから質疑を 10 分ほど行いたいと思っております。御質問のある方は Teams の挙手機能をお使いいただき、お知らせください。では大塚委員、鬼沢委員の順でお願いいたします。

○大塚委員 どうもありがとうございます。自工会さんにお伺いしたいのですが、3点あります。最初はスライド 17 ページのところですが、現在、この会員さんに外車のメーカーは大分挙がっておりますが、電気自動車に関しては入っていない会社も結構あると思ひまして、その点についてはいかがでしょうかというのが1つです。

それから、今、自主的対応をしていただいておりますけれども、LIBに関して、特にリン酸鉄系は資源価値が低いので、処理費用がかかることになると脱落していく会社が外国企業に関して多いのではないかとということも指摘されていると思いますが、その点についてはどうお考えですかというのが2つ目でございます。

それから3つ目でございます。再生プラスチックの件は私も心配していて、経済安全保障の観点も御指摘いただいて、私もそのとおりだと思っておりますが、39 ページに 30 万トン足りないという話が出てきます。質のよい再生プラスチックでないといまいということだと思いますので、ケミカルリサイクルによる再生プラスチックも考えないといけない

のかという御議論もあるかと思いますが、今日、その話はあまり出てこなかったもので、どうしたら質の高い再生プラスチックを得られるかという観点に関してコメントいただけると大変ありがたいと思います。

以上、3点です。ありがとうございました。

○山本座長 ありがとうございました。続きまして鬼沢委員、お願いいたします。

○鬼沢委員 ありがとうございます。自工会・嶋村さんに御質問です。スライド 12 ページの中長期的見通しの部分で、見通しが非常に不透明だというお話がありました。その場合に、現在自主的に行われている L I B の共同回収システムが本当にそのまま運用できるのかということ、あるいは、今、先生がおっしゃったように、リン酸系の電池が増えることによって、その辺がすごく危ういのではないかという心配があるのですけれども、それに関して、どのように考えていらっしゃるのかということです。

それともう一つは、49 ページにあります、今後、モビリティが非常に増えていくというところでトヨタの事例を出していただきましたが、自動車メーカーではないところが今、非常に多くの電動カートとかシニアカーを販売しております。地域でも結構高齢の方が電動カートに乗っているのを見かけます。本来は自動車リサイクルの対象品目ではないのですけれども、電池を使っていることから、こういったところが新たに回収スキームをつくっていくというのは大変なことだと思うので、今後、今、自主的にやっている L I B の共同回収システムの中に組み込んでいける可能性はあるのか、その辺をお聞きしたいと思います。お願いいたします。

○山本座長 ありがとうございました。すみません、時間の関係で、また最後に質疑の時間を設けておりますので、次の袖野委員まで御質問いただいたところで御回答をお願いするという形にさせていただければと思います。では、袖野委員、よろしくお願いします。

○袖野委員 どうもありがとうございます。自工会様に御質問させていただければと思います。

再生材の供給が不足しているという点についてです。リサイクラーさんへの設備の投資が必要だというお話だったのですが、これまでの議論でも、解体業者さんのレベルアップという話、基準の強化みたいな話に加えて、いいところを伸ばしていく、優良事業者さんをより活用していくという方向性もあると思うのです。自動車メーカーさんにとって、こういった再生材の供給を拡大していくというのは、サプライチェーンの構築という話にもつながっていくと思うのですけれども、解体業者さんであったり、素材メーカーさんであ

ったりというところと組んで再生材の供給を拡大していく、メーカーも入る形で再生材供給を拡大していくというような方向性があり得るのかどうかという点についてお伺いしたいと思います。

以上です。

○山本座長 ありがとうございます。それでは自工会の嶋村さんに御回答をお願いしたいのですが、時間の都合で3分ぐらいでお願いできればと思います。よろしくお願いいたします。

○嶋村委員 御質問いただきまして、ありがとうございました。まず大塚先生の会員以外のEVメーカーで入っていないのはということでございますが、メーカー名を私から申し上げるのもいかがなものかというところもございますので、国のほうからでもお答えいただければありがたいかなと思いますが、ほぼ入っていらっしゃるというような認識で、まず間違いないかと思っております。

2つ目、リン酸鉄系は費用がかかるのではということなのですが、今、三元系でも費用はかかっておりますので、費用がかかる部分については同様というところでございます。

鬼沢先生の御質問にも通ずるところですが、自主的な取組で継続できるのかというところでございます。先ほど申し上げましたとおり、毎年、審議会のほうで、このような形で御報告をさせていただいて、しっかり社会の目で見えていただき続けるということが重要なと思っております。大きいメーカーさんも多いので、そうそう、お金がかかるのでやめましたということには恐らくならないのではないかなとは思っております。先ほど2035年というように申し上げましたが、2030年以降から徐々に増え出すところがございますので、そういう面では次回の見直しの頃にもう一度チェックをしていただいて、そこで心配がありそうな——ないように努めてまいります。心配がありそうならというところではないかというようには思っているところでございます。

あと再生プラの関係でございますが、大塚先生からケミリサの話をいただきました。ケミリサも当然視野には入れております。視野に入れておりますが、コストの問題が1つと、あとCO₂の問題も若干あるやに聞いております。どうしても熱を加えてという場合もあるようでございますので、そこら辺の部分が、今後、改善が進んでいけば、ケミリサは品質の高いところでございますので、十分可能性はあるのではないかなと思っております。

鬼沢先生から、自動車リサイクル法の対象外車両の話でございますが、こちらはそもそもそういったものの処理自体が、恐らくほっておくと自治体さんに粗大ゴミとして処理し

てほしいという話になって、自治体さんが将来大変困るのではないかというような危惧もしております。そういう面で、こういった自動車リサイクル法対象外の車両について、市場に出す、上市の際に、車両本体及び電池も積んでいれば電池のリサイクルというところを国のほうから御指導いただけるといいのかなと思ってございます。自工会としましても、こういう仕組みがありますよというところで、そういったメーカーさんに個別に周知もさせていただこうと思ってございます。

あと、袖野委員からの話でございますが、解体業者と組んでやっていくことはできないのかというところで、個社ベースではそういうメーカーさんも中にはあるのかなと思ってございます。特に発生量の多い解体業者さんとプラのリサイクラーさん、そういったところと組んで何かやるということは、自動車メーカー個社単位での競争領域で、独禁法の関係でありまして申し上げることができませんが、そういう可能性は十分あるのではないかと考えてございます。

長くなりましてすみません。以上でございます。

○山本座長 ありがとうございました。では大変申し訳ないのですがけれども、時間の都合で一旦ここで質問を区切らせていただきまして、福岡県さんの御説明に移りたいと思います。福岡県様、資料7に基づきまして、説明のほどよろしく願いいたします。

○小村課長（福岡県） 福岡県環境部循環型社会推進課長をしております小村と申します。

本日は御説明の機会をいただき、ありがとうございます。私からは、「福岡県におけるEVバッテリーの資源循環に向けた取組等」を御説明させていただきます。

次をお願いいたします。本日お話しする内容でございますが、3点ございます。1点目は、自動車リサイクル法の施行状況。2点目は、EVバッテリーの資源循環システム構築に向けた取組。3点目は、EVバッテリーの資源循環に向けた課題認識でございます。

次をお願いいたします。本県における令和7年3月末時点での自動車リサイクル法に基づきます登録・許可業者数をお示ししております。解体業者につきましては、代表者が外国籍である事業者の割合は約4割を占めており、徐々に増加傾向にございます。また、外国籍の事業者に限った話ではございませんが、自再協との合同立入りにおきまして、自動車リサイクル情報システムでのエアバッグ類の引渡報告の適切な登録などについて指導を行っているところでございます。

次をお願いいたします。続いて、EVバッテリーの資源循環システム構築に向けた取組

についてでございます。

次をお願いいたします。本県では、今後急速な増加が見込まれます使用済EVバッテリーの資源循環システムを全国に先駆けて構築するため、高い技術力を有します企業の皆様にお声がけし、昨年7月に官民連携組織、グリーンEVバッテリーネットワーク福岡（愛称：GBNet福岡）を設立いたしました。

次をお願いいたします。設立当初の参画メンバーでございますが、21の企業・団体でございました。1年間の活動を経まして、現在は39の企業・団体を要する組織へと成長しているところでございます。構成メンバーですが、日産自動車、トヨタ自動車九州、ダイハツ工業などの自動車メーカーをはじめ、自動車解体・回収業者、リユース業者、非鉄金属リサイクル業者、物流事業者などのほか、環境省、経済産業省にも御参画いただいております。資源循環システム構築に必要なプレーヤーが幅広く存在する組織となっております。

次をお願いいたします。続いて、福岡県がEVバッテリーの資源循環に取り組む背景について御説明させていただきます。本県を含む北部九州には4つの自動車メーカーが立地しており、年間154万台の生産能力を持つ自動車産業の一大拠点に成長しております。EVへの移行という大きな流れがある中、EV普及に必須なバッテリー原料となりますレアメタルは海外の特定の国に依存しておりますので、経済安全保障上の問題がございます。また、ヨーロッパではバッテリーを製造する際に一定の割合で再生材を使用しなければならないというルールづくりが進んでおります。これらの対応に向け、国内におけるリサイクルシステムの構築が急務であると認識しております。

次をお願いいたします。また、海外への中古EVの輸出台数でございますが、年々増加傾向にございます。2023年にはロシア輸出禁止措置の影響で鈍化しておりますが、他国への輸出は増加傾向にございます。EV普及に伴いまして、国内の使用済EVバッテリー排出量は、2030年以降、加速度的に増加することが見込まれております。このような中、資源循環システムが構築されなければ、重要鉱物の海外流出はさらに加速されることが懸念されております。

次をお願いいたします。EVバッテリーの海外流出は経済面、環境面ともに悪影響が懸念されております。まず経済面ですが、バッテリーの海外流出が継続し、ヨーロッパのバッテリーパスポートが開始されますと、国内でのEVバッテリー製造に必要なリサイクル材の供給が困難になるおそれがございます。その結果、レアメタルの供給を海外に依存せざるを得なくなり、為替や供給途絶リスクに常にさらされることで、海外メーカーに対す

る競争力が低下するおそれがございます。また、ヨーロッパにおける使用済自動車規則に対応するための再生プラスチックまでもが海外からの輸入に頼らざるを得なくなる可能性もございます。

次をお願いいたします。加えて、環境面ではリサイクル価値の高いEVバッテリーが優先的に海外へ流出し、リサイクル価値の低いEVバッテリーが国内に残る可能性がございます。リサイクルしにくい一体成型の使用済自動車が国内に滞留した場合、国内のリサイクル産業が成立しないだけでなく、不法投棄や不適正処理、ひいては火災や土壌汚染といった環境汚染を引き起こす懸念もございます。

次をお願いいたします。こうした状況に対しまして、本県では、動脈側、静脈側双方のポテンシャルを生かし、GBNet福岡の取組を推進しているところでございます。

次をお願いいたします。EVバッテリーは、車用としての使用を終えた後、直ちにリサイクルをするのではなく、定置型の蓄電池などとしてリユースすることが資源の有効利用はもとより、経済的にも必要な取組となっておりまゐります。また、輸送にかかる手間やコストを考慮いたしますと、バッテリー循環の輪がある一定の地域内で完結することが経済的かつ効率的であると認識しているところでございます。この地域内での資源循環モデルを福岡モデルと銘打ちまして、国家的課題でございますEVバッテリーの資源循環につきまして、GBNet福岡が先駆者となり、取組を進めているところでございます。

次をお願いいたします。こちらが福岡モデルの目指す姿を示したもので、EVバッテリーを回収、リユースし、最終的にリサイクルしたレアメタルを用いてバッテリーを再製造するという概念図になります。GBNet福岡では、EVバッテリーの資源循環を一気通貫で捉え、リアルに物を動かすことで、社会実装前にその課題を浮き彫りにしまして、個別最適ではなく、全体最適となるシステムを構築することを目指しております。

次をお願いいたします。中古EVの多くが海外へ輸出されるという現状を打開すべく、今年8月から、自治体では全国で初となります中古EVリース事業を開始しております。バッテリー診断や保証の付帯によりバッテリー性能への不安を払拭し、安心安全で持続的な利用を可能としており、リースする中古EVをサステナEVとネーミングしているところでございます。

次をお願いいたします。県からバッテリー診断等の業務を委託し、利用希望者へサステナEVをリースしております。売り切りではなく、リースとすることでインシャルコストを抑えることができ、またリース期間満了後、バッテリーを確実に回収できるため、リユ

ース・リサイクルの計画的な事業実施が期待されております。

次をお願いいたします。福岡モデルの構築に向けた動きはほかにも進んでおります。資源循環工程の最終のバッテリー製造につきましては、トヨタバッテリー様が本県での工場立地を予定されております。また、リユースの工程につきましては、I-P E X様が本県の大野城工場でリユース蓄電池を昨年 12 月から製造を開始されております。このような新たな動きが加わりまして、福岡モデル構築の実現に向け、確実に歩みを進めているところでございます。

次をお願いいたします。G B N e t 福岡の取組を推進して、2026 年度までに E V バッテリーの資源循環工程の実証を行い、国が蓄電池産業戦略において、2030 年までに目指すリサイクルシステム確立に寄与していきたいと考えております。

次をお願いいたします。最後に、E V バッテリーの資源循環に向けた課題認識についてでございます。2 点でございます。

次をお願いいたします。1 点目ですが、国内における使用済 E V バッテリーの量の確保についてでございます。現状、多くの中古 E V が海外へ輸出されており、バッテリーが国内にとどまっておりません。このため、国におかれましては、国内における中古 E V の利用促進に向けたインセンティブの付与、また使用済 E V バッテリーが国内で回収及びリサイクルされる仕組み・体制の構築をお願いしたいと考えております。

次をお願いいたします。最後になります 2 点目でございます。経済性が確立する資源循環システムの構築についてでございます。現状、E V バッテリーを安全に取り外すことが可能な解体業者は限られております。また、リユース蓄電池は価格が高いなど普及が進んでいないことや、E V バッテリーは重量があり、輸送コストがかさむなどの理由から、リサイクル事業での採算が取れていないという課題がございます。そのため、国におかれましては、解体業に E V バッテリーの取り外しの区分を追加するなど、許可制度の改正やリユース蓄電池の普及拡大に向けたインセンティブの付与、リサイクル事業が成立する適切なリサイクル費用の確保といったことをお願いしたいと考えております。

私からの説明は以上になります。どうもありがとうございました。

○山本座長 ありがとうございました。

それでは御説明いただきました内容への御質問も含めまして、全体を通して御質問、御意見がある方は Teams の挙手機能をお使いいただきお知らせください。初めに 30 分程度全体討議の時間設けますが、4 名ほどで区切らせていただきまして、御回答いただくとい

う形にしたいと思います。では、織委員と根村委員、まずお願いいたします。

○織委員 自工会の方に質問をお願いしたいのですが、まず自工会の、プラスチック再生材が足りないというところ、本当に重要な問題だと思っています。自動車だけではなく、家電リサイクルにおいても再生プラスチックをどうやって集めていくのかということが大きな課題になっています。今、念頭に置いていらっしゃるの、自動車の廃素材、廃プラスチックを再度利用するというリサイクルだと思うのですが、それ以外のその他プラスチックの使用といったものも、そこから入手するということも視野に入れていらっしゃるのでしょうか。

もう一点は、自動車のA S Rも含め、廃プラを集め、さらにそれを素材として使っていくとき、解体業者さんとの連携、あるいはリサイクル業者を育成することが非常に重要だという御指摘、御報告があつて、まさにそのとおりだと思うのです。発表の中では、国が支援していくとか、そういったことがメインになっているのですが、これは自動車業界にとってはすごく重要なリサイクル部材を集めていく手法なのですが、自工会として独自の取組というか、解体業者さんと協力してか、あるいはどうやってそのルート決めていくのか、品質のいいものを集めていくのかという独自の手法というかやり方、それを考えていらっしゃるのかどうか。国が支援していくというのは、それはそれで重要なのですが、自工会独自の取組について伺いしたいと思っています。

それからもう一つは、最後にそのリサイクル材を使っていくと、品質と安全の問題と循環社会というところがすごく問題になってきて、まさに再生材の規格について取り組んでいらっしゃるということなのだと思います。ここは本当に重要なところだと思います。国際的な動向も踏まえ、自工会さんの中で、その規格化の動きについてもう少し具体的に教えていただければと思います。

以上です。

○山本座長 ありがとうございます。続きまして根村委員、お願いいたします。

○根村委員 ありがとうございます。根村でございます。

1点質問させていただきます。日本中古自動車販売協会連合会さんへの御質問でございます。スライドの13で、現状のリサイクル預託金相当額の取引について御意見を出されていたと思います。リサイクル料金を車両価格に含むというご提案の趣旨がちょっと理解ができなかったのもう少し説明いただけるとありがたいと思います。よろしくお願いいたします。

○山本座長 ありがとうございました。それではすみません、先ほど積み残してしまいました町野委員に次に御発言いただきまして、その後、袖野委員に御発言いただいたところで一旦区切って御回答ということにさせていただきたいと思います。町野委員、お願いいたします。

○町野委員 中販連様の御発表の中で1点、質問させていただきたいと思います。今、映していただいているスライド13ページの(7)の「制度検討時には想定されていなかった新たな問題」ということで、車載用蓄電池については既に自主的回収スキームで対応しているが、自動車リサイクル制度の中で検討が必要と書かれています。ここをもう少し具体的に詳しく御説明いただきたいと思います。もし、これまで御説明いただいた自主的回收スキームでまだ不足している、足りないと考えられている部分があるのであれば、どういう点なのかというところが1つと、あと、この「自動車リサイクル制度の検討の中で」という意味なのですけれども、この意味としては、例えば法律の再資源化の対象にLIBを含めるべきという意味なのか、それとも、そこまでの意味ではなくて、もう少しガイドラインとかちゃんとしたルールがあればいいということなのか、どういうニュアンスで言っておられるのかということをお聞きしたいと思います。

以上です。

○山本座長 ありがとうございました。続きまして、袖野委員から御質問いただき、そこで一旦切らせていただきます。

○袖野委員 ありがとうございます。福岡県様に御質問させていただきます。特にバッテリーについて御説明いただいたのですけれども、最初のほうに外国人の業者さんが増えていてというお話があって、立入検査もされているということで、今回、システムの大改造の話についてJARCさんからも御説明がありましたが、今後、例えば長期滞留している業者さんの情報が自動で自治体さんに提供されるようになった場合に、立入検査などを義務づけるみたいな話になったとして、対応できるのかどうか。もしくはそういうアラートスキームというのが効果的なのかどうか、御感触についてお伺いしたいと思います。

もう一点は、解体事業者さんのレベルアップというところで基準強化のお話が出ています。これまでの議論ですと、例えば日本語が分かる人がいるとか、研修を受けている人がいるとかいう話もあったのですけれども、こういった基準が効果的になるとお考えか、教えていただければと思います。

以上です。

○山本座長 ありがとうございました。では、最初に自工会さんから御回答いただいてもよろしいでしょうか。

○嶋村委員 嶋村でございます。御質問ありがとうございました。

織先生から3点いただいたと思っております。1つ目、自動車以外の再生プラはどうかというところでございます。ここはまさに環境省さんの産官学コンソーシアムで今検討中でありまして、全然足りないのです、ぜひ自動車以外にも使わせていただきたいと思っております。いるところなのですが、家電さんとか日用品業界を皆さん使いたいということでございますので、自動車に使えるかどうかという品質面で大丈夫かというところもしっかりコンソーシアムで検証もしていただいているところでございます。使いたい意向はあるのですが、品質面で耐えられるかどうかというのを今検証中でございます。このコンソーシアムには当然自工会もリサイクラーさんも参加して議論をしているところでございます。何か補足があれば、また環境省さんのほうからいただければと思います。

2点目、リサイクル業者さんの育成という言い方もあれですが、重要と考えてございます。自工会としては、1つはインセンティブ制度みたいな部分でも説明会等もやっておりますし、最初に御説明させていただきましたいろいろな研修等にも協力をさせていただいているところでございます。全体的なリサイクル事業者さんの高度化という言い方がいいのか分かりませんが、そういったところに自工会としても研修会等で御協力をさせていただいているというところかなと。今後ともリサイクラーさん、特に再生プラの供給量拡大に向けて、再生材の規格に相当する目標値という、そういう面でいいますと、自動車メーカーが決して公表することのなかった、こういった基準を、今回、あえて公表させていただきました。これを公表することによって、再生プラのリサイクラーさんが、うちが作っている再生プラだったらこの基準に合うなということが分かれば、それによって、自動車メーカーのほうに採用できないか相談してみるかというような形で、自動車業界との関係が少しでも増えていくことによって、業界全体が活性化して成長をしていければという、そういう思いも込めて、今回、こういうことを公表することは基本ないのですが、あえて公表させていただいたということで、かなり画期的な取組ではないかと思っているところでございます。

以上でございます。

○山本座長 ありがとうございます。続きまして、中販連さんから御回答いただいてもよろしいでしょうか。

○山内オブザーバー では、根村委員から御質問いただいた件ですけれども、この 13 ページ、上の(6)のほうです。車両価格に込みにすることなのですから、前のページを 1 回御覧いただきたいのです。12 ページの下の図なのですから、最終所有者は 80 万円の車両価格に加えて、リサイクル預託金相当額を 1 万円、プラスアルファで払っているというのが現状だということなのですが、13 ページに戻っていただいて、これを 81 万円と。車両価格 81 万円でリサイクル預託金相当額が含まれているという形にしたほうがということなのです。これは、理屈上は負担としては同じなのですから、ここに書いてありますとおり、負担感を和らげることができるのではないかと申し上げています。これは、例えて言うならば、消費税の内税と外税と同じような感覚かなと思っています。例えば定食屋さんに行って、定食が 950 円と大きく書いてある。1,000 円以内で食べられると思って、会計に行ったら 1,045 円ですよと言われる、この何というか、気分の悪さみたいなところを申し上げています。ちょっと考え方を変えると、価格とともに低減していくというようにも考えられるかなと思っておりまして、複数のユーザーが応分の負担をするほうが公平ではないかというのが前のページにも書いてあるのですけれども、そういう応分の負担のために、車両価格とともに低減をしていくというように考えると、この応分の負担が実現できるのではないかという意味合いでございます。

それから、町野委員からありました、この下の(7)の L I B の件なのですから、自工会さんや輸入組合さんのお話にもありました自主的スキームの中で機能しているというのが現状だと思いますが、ここでは将来、爆発的にこの E V が増えてきたときのことを申し上げます。不法投棄の問題ですとか、あるいは解体業者さんの危険性であるとか、そういったところを考慮すると、やはり法律で規定をして、例えば 4 品目目というような形で含めるということを今から考えておくべきではないかというような意味合いでございます。

以上でございます。

○山本座長 ありがとうございます。それから福岡県さんからも御回答、よろしくお願いいたします。

○小村課長(福岡県) 袖野先生からの御質問で、外国人の方が増えているので、立入りの際に新しいシステムが役に立つのかという御質問、それと解体業者の基準に関しまして、こういったものが効果的かということの御質問をいただいております。

まずシステムにつきましては、申し訳ございませんが私ども、詳細をまだ把握していな

いというところがございますけれども、今日、お話を伺った限りにおきましては、アラートが出るようになることで、より効果的に立入りができるようになるのではないかと考えております。特にアラートの件数が多いような事業者に重点的に立ち入るなど、効率的な活用ができるのではないかと考えております。

また、日本語が話せるとかいう基準につきましては、代表者の方は日本語を話すことが可能であっても、現地で作業をされている方がなかなか日本語が通じないということが、今、立入時点での課題としてございます。どこまで強制というか、基準がつかれるのかというところはございますけれども、そういったフォローアップができるとういようなことには考えておりますので、今後、協働で実施していけたらと考えているところでございます。

以上です。

○山本座長 ありがとうございます。では続きまして、お待たせしました。大塚委員、井岡委員の順でお願いいたします。

○大塚委員 ありがとうございます。同じ問題について、福岡県さんと自工会さんにお伺いしたいのですが、福岡県さんの 19 ページの、国に期待することの、使用済EVバッテリーが国内回収及びリサイクルされる仕組み・体制の構築についてです。これは先ほどの自主回収では足りないという趣旨だと思いますけれども、この内容について、できれば少し御説明いただければありがたいと思います。

それから、自工会さんにつきましては、同じ問題について、先ほどもほかの点で伺いましたけれども、恐らく自動車のメーカーさんと国で利害が若干違うかもしれないというようには思っていますが、経済安全保障の観点からは、現在、レアメタルの材料が海外に流れていること自体が日本の将来、現在との関係では多分問題があるということになるので、今はまだいいですという話には、多分国のほうだとかなかなかないののではないかとという気もいたします。それについての御意見を伺いたいというのもございますし、海外に何割ぐらい出ているかというのは、自工会さんか、あるいは国のほうか、どちらかで教えていただければありがたいです。

以上です。

○山本座長 ありがとうございます。続きまして井岡委員、お願いいたします。

○井岡委員 ありがとうございます。井岡でございます。

日本中古自動車販売協会連合会さんの資料の 11 ページについて 2 件お尋ねしたいと思

います。1点は、オートオークションで60から80%の車が落札されるということです。つまり40から20%の車が残るようなのです。先ほどの御説明では、残った車は解体業者さんへ渡すことになるということをお聞きしましたが、このオークションの中に既に解体業者さんも入っているのです、ここで落札されなかった車が別の解体業者さんに行くルートというのか、それでその解体業者さんは商売が成り立っているのかということが1点です。

それからもう一つ、この表の中で一番上の「登録会員の構成割合」の「その他」というところで、特に埼玉が30%と多くなっているのですが、この「その他」というのはどのような業種の方が入っていらっしゃるのか、そこをお聞きしたいと思います。

以上2点です。お願いいたします。

○山本座長 ありがとうございました。では一旦ここで挙手が途切れましたので、御回答をお願いできればと思います。初めの大塚委員の御質問に対して、まず自工会さんということでしょうか。

○嶋村委員 御質問いただいたレアメタルの材料が海外へ流れているのが問題ではないかということで、海外に流れているのは何割かという話もございました。自工会の資料の21ページ目に、経産省さんの「蓄電池のサステナビリティ研究会資料より」ということで出させていただいておりますが、海外に中古部品で流れているのが約2割。資源として海外に出荷しているのは5%ということで、令和4年でございますので、若干古いというのか、最近の資料なのかかもしれませんけれども、この程度の数字になってございます。そういう面で、数字は分かりませんが、無梱包でコンテナ詰めされて流れているというところもございますので、安全の観点ももちろん第一にあるのですが、資源の流出という側面でも、ここの水際対策をしっかりといただければ、船舶の安全航行ということと経済安全保障という両面が成立するのではないのかなと考えてございます。

まだ電動車の廃車の発生量自体が大変少ないというところもありますので、今後、発生量が増えていけば、先ほど少し割愛をさせていただきましたが、ページで言いますと24ページ目にございます、一部の施設をバッテリーto バッテリー施設に入れ替えて、そういったところを入札で選んでいこうというように考えておりますので、入札で入った電池に関しては国内還流していただけるという可能性もありますので、そういった形で今後、仕組みを構築していきたいと考えております。ただ、まず日本国内に残るかどうかというところが最大のポイントでございますので、先ほどの21ページの違法輸出——これは違法な状況であろうかと推察されますので、ここの違法対策をまずはしっかりやっ

きたいということでございます。

以上でございます。

○山本座長 ありがとうございます。続きまして、福岡県様、お願いしてもよろしいでしょうか。

○小村課長（福岡県） 福岡県でございます。

国に期待することといたしまして、リサイクルの仕組みの構築というようにお話ししたところでございますが、今、課題であるところはバッテリーの評価がきちんとされていないのではないかと感じているところでございます。自再協さんのスキームですけれども、今、無償で回収されているというように私ども認識しておりまして、バッテリーの価値をしっかりと評価していただきたい。そういった仕組みづくりが大切で、それによって国内でのニーズをつくりまして、海外流出を抑制していくということが必要であろうと考えております。具体的には、バッテリーの劣化具合を評価する手法の確立であったり、第三者評価、またリユースのユースケースをつくっていくということが必要であると考えているところでございます。

以上です。

○山本座長 ありがとうございます。続いて中販連様、御回答よろしいでしょうか。

○山内オブザーバー 中販連でございます。

井岡委員から御質問のありました 11 ページですね。こちらのページですけれども、落札されなかった 20%から 40%というのは、ここにありますように「1 開催あたり」のデータでありますので、同じオークション、あるいは別のオークションも含めて、一旦持ち帰って、また出品をしてというようなことを何度かすることになるのだらうと思われるのですが、その際は、今までの価格では売れないので、価格を下げて、最終的には売り切っているというのが現状だと考えております。

それから、ここにあります「小売業」「輸出業」「解体業」に加えて「その他」ということなのですけれども、これは一言で言ってしまうと、業販専門のような業態の方というのがほとんどだと思われます。例えば、Aオークション会場からBオークション会場に転売をするといったようなことをされる、あるいは業者への販売に特化をしているというような方、あるいは、ちょっとレアケースかもしれないですけれども、オークション会場が別のオークション会場に買付けに行くというようなスタイルもありまして、そういったものが、この「その他」に含まれているという認識をしております。

以上でございます。

○山本座長 ありがとうございました。大塚委員、井岡委員、よろしかったでしょうか。

○井岡委員 ありがとうございます。

○大塚委員 ありがとうございます。

○嶋村委員 すみません、嶋村でございます。

先ほどの福岡県さんの御回答に関しまして少し補足をさせていただければと思うのですが、自工会の資料の 15 ページ目を映していただければと思います。自工会のほうで先ほども少し御説明させていただきましたが、これは当然無償回収のみならず、リビルトする場合は商品代をお支払いするという基盤も整えてございます。自工会の活動でございますが、リビルト等になりますと事業活動ということになりますので、例えば今回、福岡県さんでやられていらっしゃるような事業活動において、企業ではないのでサードパーティということで、この自工会のシステムを使っただいて、足りない分を集めていただくということも可能でございます。そういった意味で、こういった基盤を自工会としてはつくっているというところでございます。

以上、補足でございました。

○山本座長 ありがとうございました。

では、挙手されている方が途切れましたので、ここで締めさせていただきますして、中環審の酒井座長から御意見を頂戴できればと思います。よろしくお願いいたします。

○酒井座長 ありがとうございます。今日のヒアリングとそのやり取りを聞かせていただいて、まずは自動車リサイクル法施行 20 年を迎えているわけですが、ここまでのシステム構築、そしてシステム運用、そこに大きく貢献された方々からの今日はヒアリングであつたと理解をしております。そういった意味で、これまでの貢献に深く感謝申し上げたいということをまず冒頭で発言させていただきます。

そして、現在進行形の取組の状況は、今、このシステムが置かれている多くの課題への対応ということで、今日、報告をいただき、そしてまた委員からの的確な指摘をしていただいたというように拝聴させてもらいました。

そういう中で、特にプラスアルファで申し上げたいのは、ご紹介のあつた J A R C（自動車リサイクル促進センター）からのシステム大改造についてです。この大改造をしっかりと仕上げていただくということが非常に大事だということを改めて認識いたしました。その中で、高付加価値化への対応ということで、リチウムイオン電池のデータ活用という

観点と、資源回収インセンティブの動きをしっかりと把握していくということをおっしゃられました。ここはまさに的を射た方針ということで理解をさせていただいております。このシステム運用が、今、欧州で、いわゆるデジタルパスポートシステムということでの情報システム構築をEU圏内で広く構築を求めているわけでありまして、このDPPシステムの要件と今回の大改造後の自動車リサイクルの情報システムと、一回比較対照をしっかりといただけないか。すなわち、このシステムがほかの産業へも展開を強く求めているといいものなのかどうか。あるいは世界と比較して、これが一般化できるのかどうかというところの見通しをつけることが、国にとっても非常に重要だと思います。それをできる実力を持っておられるJARCということでのお願いということでございます。これが1点目です。

それから2点目は、本日、リチウムイオン電池に関して、それぞれの取組を御紹介いただきました。自工会、輸入組合のシステムがあること、そしてまた福岡県ではGBNet福岡ということで取組をされている。各組織とも積極的に取り組んでいただいているということはよく分かりましたし、そこへの質問も非常に多かったということで、関心の高さを再認識しました。

この中で、自工会・嶋村さん御自身が自工会システムでの回収は20%だと今日はっきり、定量的に紹介いただいたわけでございます。ということは、他の80%の流れはどのようなかということには必然的に関心が向かわざるを得ません。そこを自工会さんに求めるわけにはいきませんので、ここは前回のこの合同会議でも、使用済自動車に係る動向把握という点を真っ先に一番大事な観点として挙げていただいていますので、そこでのデータ整理ということをしつかりと求めていきたいと思っております。これは見通しを含めてということになると思いますので、そういった側面での調査協力の要請が今日の団体のほうにあった場合には、ぜひ前向きに対応いただければということをお願いしておきたいと思っております。

以上でございます。

○山本座長　酒井座長、どうもありがとうございました。

私のほうからも一言ということなのですが、既に皆様からたくさん御意見が出ておりますので、ほとんど重なってしまうのですが、あえて申し上げますと、今回、中販連様からオートオークションについて、かなり解像度の高い情報をいただいたと認識しております。特に幾つか質問のありましたスライド11など、動向が非常に分かりやすい資料をいただきまして、20年たったということですが、その中で大きく変わったところ

の一つでもあると思います。今後、このあたりも着実に理解を深めて、今後の改正に対応していく必要があるかなと改めて思ったところでございます。

それでは、本日は皆様、大変有意義な御意見を多数いただきまして、どうもありがとうございました。

最後に、事務局から議事の取扱いなどについて説明をお願いいたします。

○高倉自動車課課長補佐　本日はお忙しいところ、闊達な議論及び円滑な進行に御協力をいただきまして、予定の時間内に収めることができ、誠にありがとうございました。

本日の資料につきましては、既にウェブサイトにて公開させていただいております。また、本日の議事録については、後日各委員に御確認いただいた上でウェブサイトにて公開させていただきますので、御了承ください。

次回の審議会については来週 10 月 21 日 13 時からオンラインでの開催を予定しております。

それでは、本日の会議はこれにて終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

——了——