

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62回合同会議 議事録

開催日時 令和7年10月21日（火）13時00分～15時15分

開催方式 Web会議

議題

- （1）関連事業者に対するヒアリング
- （2）地方公共団体に対するヒアリング
- （3）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62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22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、東北大学の松八重委員、全国軽自動車協会連合会の板崎オブザーバー、全国産業資源循環連合会の室石委員から、本日御欠席の御連絡をいただいております。また、名古屋大学の内記委員につきましては遅れて御出席され、所用のため15時頃に退席されます。早稲田大学の所委員、持続可能な社会をつくる元気ネットの鬼沢委員につきましては、所用のため、

14 時頃に退席されます。

続きまして、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 6 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、ビデオもオフとしてください。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きましては山本座長をお願いしたいと思います。では、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。先週に引き続きとなりますが、皆様、本日も長時間にわたり、よろしくお願いいたします。

時間もタイトですので、早速議題に入りたいと思います。

本日の議題は資料 1 の議事次第のとおり、引取り、解体、破砕に関連した事業者及び地方公共団体に対するヒアリングということになっております。

ヒアリングの進め方ですが、各説明者から御説明をいただき、その後質疑の時間を設ける形となります。全ての説明が終了した後も再度質疑の時間を予定してございますので、その旨御理解ください。

それでは初めに資料 3 に基づきまして、日本自動車販売協会連合会様から説明をお願いいたします。続きまして、資料 4 を日本自動車リサイクル機構様、資料 5 につきましては日本鉄リサイクル工業会様から、それぞれ説明をお願いしたいと思っております。

では、自販連様よろしくお願いいたします。——自販連の荒居様がまだ所用ということですので、申し訳ありませんが順番を入れ替えさせていただきまして、J A E R A の石井代表から御説明を始めていただいてもよろしいでしょうか。石井代表、いかがでしょうか。

○石井委員 大丈夫です。

○山本座長 では、よろしくお願いいたします。

○石井委員 日本自動車リサイクル機構、通称 J A E R A の代表理事をしております石井です。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

今回は「自動車解体業界の現状と課題」ということで、J A E R A としての取組や要望を中心に御説明いたします。時間の都合上、要点を絞って進めますので御了承ください。

次のスライドをお願いします。本日は 10 個の目次に沿って御説明いたします。

次のページをお願いします。まず私たち J A E R A について御紹介します。J A E R A は、主に自動車解体業を営む事業者を会員とする全国組織で、現在 477 社の会員が加盟しています。私たちは自動車リサイクルの適正処理と高度化を推進し、関係省庁様や業界団体と連携しながら地球環境の保全に貢献しています。

次をお願いします。J A E R A としての要望事項を先にお伝えします。

次をお願いします。全部で 5 つございます。1 つ目は、使用済自動車レベルの車の輸出禁止です。都市鉱山とも言える使用済自動車が海外に流出することで国内資源が失われています。特に車齢の長い車については、中古車輸出前検査が必要と考えております。これは輸出先での安全性や環境影響も懸念され、後ほど紹介いたしますが、一度ばらばらに刻まれた車が海外に輸出され、現地でろうづけされ、車として走っているといった事例もありますので、こういったことから日本の自動車メーカー様のブランドの信頼性にも関わると考えております。また、輸出返還制度により、国内解体事業者が不利益を被っているため、制度の見直しが求められています。

2 つ目は不適正事業者の撲滅です。国内で安定的なりサイクル処理を確保するためには、不適正事業者の排除が不可欠です。J A E R A では、自動車リサイクル士制度をベースに、公的な検定制度を許可要件にすることを提案しています。加えて、適正処理、プラスチックの回収など資源循環に取り組む事業者を優良事業者認定し、使用済自動車が入庫しやすい仕組みをつくるということも提案しています。また、盗難車を扱う不法ヤードへの対応として、警察庁と連携した条例制定も必要だと考えます。

3 つ目は、A S R チームの一本化です。今後の資源回収インセンティブ制度において、現在の 2 チーム制では管理、輸送、監査が二重に行われ、業務負担がとて大きくなっています。J A R S への入力も煩雑で、インセンティブの支払い方法の違いも負担が大きいからです。また、インセンティブ制度参画に当たり、特に中小事業者にとっては 45 台分のみなし重量テーブル設定のためのデータ提出など参加条件が厳しく、制度の見直しが急務です。

4 つ目は、海外人材の活用と育成で、人材不足が深刻な中、育成就労制度の認定を受けて、外国人材を確保する必要があると考えます。中古車輸出先の進展国から人材を受入れ、将来的なビジネスパートナーとして育成することも視野に入れています。

5 つ目は、電動車の解体処理における安全性の確保です。E V や P H E V の事故車など、

損傷した車両を安全に処理するための仕組みが必要です。しかし、現状では事故車や損傷車両の輸送処理や、特にリチウムイオンバッテリーの廃棄処理に関しては、メーカーや販売元に問い合わせる窓口が設置されていないケースがあります。このため、後ほど事例を御紹介いたしますが、損傷したLIBの処理が滞ってしまう事態が発生しています。したがって、自動車メーカーの皆様には、損傷を受けたバッテリーの安全な取扱いと処理に関する明確な対応窓口やスキームの整備をお願いしたいと考えています。また、適正処理法を開示していない車両には、リサイクル券を発行しないなどの仕組みなども求めていきたいと考えています。

次のスライドをお願いします。要望を先にお伝えしましたが、まずは使用済自動車の動向に始まる今の解体業界の厳しい現状をお伝えしたいと思います。

次のスライドをお願いします。こちらのスライドでは、国内で解体処理される使用済自動車と、海外へ輸出される中古車の比率の推移について表しています。まず、国内で解体される車両と中古車として輸出される車両の合計を100%とした場合、コロナ渦以前は輸出比率がおおむね3割程度で推移していました。ところが、2024年度には、この輸出比率が約4割にまで上昇しています。これは、使用済自動車の発生台数が減少している中で、輸出される車両の割合が増えていることを意味します。

次のページをお願いします。こちらのスライドでは、JAERAが実施したアンケート結果を基に、使用済自動車の引取台数と仕入れ価格の推移について説明します。まず、引取台数についてですが、2019年度を100%とした場合、2024年度の全国平均は60%と大きく減少しています。これは地域差なく全国的に同様の傾向が見られ、使用済自動車の在庫が減っていることを示しています。一方で、仕入れ価格は大きく上昇しており、2024年度の全国平均は193%。つまり、約2倍近い価格となっています。このように、引取台数は減っているのに仕入れ価格が上がっているという状況であり、経営が非常に圧迫されていることが分かります。

次のスライドをお願いします。こちらのスライドは、長崎大学の木村教授に実施いただいている自動車解体業界の景況調査のデータです。DI値とは、業界の景気判断を示す指標で、「よい」と答えた割合から「悪い」と答えた割合を引いたものです。プラスであれば景況感が良好、マイナスであれば厳しい状況を意味します。こちらでは2021年の10月から12月期以降、全てのDI値が一貫してマイナスとなっています。特に、業況判断、売上高、経常利益、資金繰りのいずれも、2024年以降もマイナスが続いており、業界全

体が厳しい状況にあることが分かります。背景には、使用済自動車の発生減少や仕入れ価格の高騰、競争の激化など、構造的な要因があると考えられ、今後もマイナスが継続する可能性が高いと我々は見ています。

次のページをお願いします。次に、不適正解体事業者への対応の必要性です。

次のページをお願いします。こちらのスライドはJ A E R A独自で調査した外国人事業者数のデータです。注目すべき点は、全国の解体許可業者のうち約3分の1に当たる31.6%が外国人事業者であるということです。千葉県など、地域によっては半数以上が外国人事業者というケースもあり、業界構造が大きく変化しています。こうした状況の中で、適正処理を行う事業者が価格競争の面で非常に不利な立場に置かれています。特に環境対応や法令遵守をしっかりと行っている事業者ほどコストがかかるため、価格面で太刀打ちできないという声が多く聞かれます。

次のページをお願いします。こちらのスライドでは、不適正な解体事業者の具体的な問題点について御説明します。まず自動車リサイクル法を理解せず、適正な作業を行わない事業者が存在しています。こうした事業者は環境対応や社会保険、納税などの義務を果たしていないケースが多く、低投資で事業を行っているため、コスト面で適正事業者よりも有利な立場にあります。さらに、不法就労者を使用している事業者や、盗難車を処理している事業者も確認されており、これは法令違反であるだけでなく、社会的にも大きな問題です。また、環境汚染や資源循環に対する意識が低い事業者も見受けられ、こうした事業者が業界に存在し続けることは、持続可能な社会の実現に逆行するものです。J A E R Aとしては、こうした不適正事業者の排除と、適正処理を行う事業者の保護、支援を強化する必要があると考えています。

次のページをお願いします。不適正事業者への対応策として、J A E R Aでは2013年度から自動車リサイクル士制度を運用しています。これは業界唯一の資格制度で、適正処理の推進や人材育成を目的としています。2024年度末時点で資格者は1,436名、事業者数は588社。自治体や関係省庁の担当者の方々も受講しており、制度の信頼性は日々高まっています。今後はこの制度をベースに、より広い項目を加えて事業者の許可要件として活用することを提案しています。

次のページをお願いします。自動車リサイクル料金の制度の問題点です。

次のページをお願いします。このスライドでは、自動車リサイクル料金制度における中古車輸出の問題点について整理しております。2005年に制度が始まった当初は、使用済

自動車在国内で適正に処理されることを前提にリサイクル料金が預託されていました。しかし、現在では、使用済自動車レベルの中古車が海外に輸出されるケースが増え、制度の前提が崩れつつあります。特に問題なのは、リサイクル料金の輸出返還です。輸出された車両に対しては、最終ユーザーにリサイクル料金が返還される立てつけとなっており、輸出が促進される要素となっています。結果として、資源の流出につながっています。

さらにオートオークションでは、JARS入力作業が煩雑であることや、他者の入場IDを使った不正な入場、落札なども散見されており、管理体制の見直しが求められています。

次のページをお願いします。リサイクル料金制度における不適正事業者の問題について御説明します。現在、制度上では解体業者の許可要件に実務能力の評価が含まれておらず、審査基準が甘いため、法令遵守意識の低い事業者が参入しやすい状況になっています。これは法を犯し、環境を破壊するだけに止まらず、図のように、結果として資源の流出にもつながると考えられます。また、SNSなどでは、コンテナからばらばらに切断された車体が出てきて、それをろうづけするといった動画が見受けられます。これらから、環境対応や社会保険、納税を果たさない低投資の事業者や、自り法にのっとりた処理を行わない事業者、不法就労者を使用したり、盗難車を処理する事業者など、重大な問題を抱えているケースなどが想定されます。

次のスライドをお願いします。自動車リサイクル高度化に対する取組です。

次のスライドをお願いします。このページでは、JAERAが取り組む自動車リサイクルの高度化ということで、共同出荷事業について説明いたします。JAERAでは、全国8ブロックの会員による回収体制を生かし、貴金属類やハイブリッドバッテリーなどの資源を効率的に回収する仕組みを構築しています。さらに、2025年度からはワイヤーハーネスの共同出荷事業も開始する予定で、国内の銅製錬会社と連携し、Car to Car リサイクルを実現する取組も進めております。

次のページをお願いします。JAERAが進めるワイヤーハーネスの共同出荷事業について詳細に説明いたします。本事業は、中小規模の解体業者が個別に回収・運搬するのではなく、グループで連携して出荷量をまとめることで効率的な回収網を構築し、買取価格の向上を図る取組です。被覆材の適正処理や、集荷による効率的な輸送も含め、環境負荷の低減と資源の有効活用を両立する仕組みとなっています。JAERAとしては、こうした共同出荷の仕組みを通じて、業界全体の高度化を推進していきたいと考えています。

次のページをお願いします。資源回収インセンティブ制度への取組と課題についてです。

次のページをお願いします。J A E R Aでは、自動車リサイクル高度化財団様、通称 J－F A Rの助成を受け、資源回収インセンティブ制度に中小の解体事業者が参画しやすい環境づくりなどの実証事業を行っています。この事業には、お示しのメンバーの皆様に御協力いただき、今年度も事業を進めているところです。

次のページをお願いします。本実証事業では、現場で必要となる作業や管理などをまとめた手引書というものを作成し、J A E R Aのホームページで一般公開しております。

次のページをお願いします。また、本実証事業では資源回収インセンティブ制度に向けた説明会を実施しました。先ほどの手引書を基に、J A E R A会員や全国の解体事業者向けに説明会を開催し、全国から426社に参加いただきました。また、全都道府県から少なくとも1社以上は参加いただき、解体業者がこの制度に関心を持っていることが分かります。

次のページをお願いします。こういった取組を行ってきた中で、課題等も見えてきました。まず1点目は事業所としての採算性が不透明であるということです。プラスチック部品の買取価格が低く、現状では採算が合いません。再生プラスチックの市場が形成されるまでは、事業参加を見送る事業者も出てきています。また、破砕機やフレコンなどの輸送資材への支援も望まれます。

2点目は、インセンティブ制度の制限事項が多く、中小の事業者の参加が困難であることです。冒頭に申し上げた点に加え、中小の解体事業者がコンソーシアム上の管理会社を担うことは難しく、取りまとめには商社機能が必要となってきます。

3点目は、制度参加による、事業運営上の利点が得られる仕組みも必要ではないかと考えています。J A E R Aとしては、こうした課題を整理し、制度の改善につなげていくことが重要だと考えています。

次のページをお願いします。

○山本座長 石井代表、すみません、時間が今超過してしまったので、あと手短によりしくお願いします。申し訳ありません。

○石井委員 申し訳ないです。とても重要なことなので、ぜひお話しさせていただければと思います。

次に、被災車両自動車の処理について、実例を基に説明いたします。

次のページをお願いします。令和6年に発生した能登半島地震では、地震によって多数

の車両が被災し、処理が必要となったことを受けて、自動車リサイクル促進センター様と連携して対応に当たり、J A E R A 石川県支部が行った現地調査では、82 台の被災車両が確認されました。

次のスライドをお願いします。経緯はお示しのとおりです。自治体からの依頼に基づいて、81 台の被災車両の回収処理を実施いたしました。

次のスライドをお願いします。実際の発災現場の写真です。火災により車両の骨格以外は焼失しており、再利用可能な部品や資源としての価値がほとんどなく、放置されているといった状況でした。また、大雨災害などの被災車両は、車内には土砂などの異物が混入しているケースもあり、こういった被災車両の処理というものは容易ではございません。

次のページをお願いします。リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性についてです。

次のスライドをお願いします。このスライドではリユース部品の流通拡大に向けた取組を整理しております。2025 年 2 月に運用を開始されたオールリサイクルパーツネットワークは、複数の自動車リサイクル部品流通団体が在庫共有システムを連携させたもので、全国 500 万点以上の在庫を共有することで、納品率の向上や納期の短縮、物流コストの削減などにつながり、環境負荷の低減にも貢献しています。使用済自動車の入庫台数は減少傾向にありますが、積極的な部品販売により、2024 年のリサイクル部品の売上げは 2021 年と同水準を維持しており、平均使用年数の長期化により、リサイクル部品の流通は今後とも底堅く推移し、オールパーツリサイクルネットワークの運用開始により、さらなる活性化が見込まれます。

次のスライドをお願いします。現在、業界では高齢化や若年層の人材不足、離職などにより人材確保が非常に困難な状況となっています。加えて、E V 車の増加やサーキュラーエコノミーへの政策的移行により、解体業への期待は高まっており、持続可能な産業としての体制づくりが急務です。業界の方にヒアリングしても、人がいないのでリユース部品が取り切れないなどといった声が寄せられています。こういった状況から、資源回収インセンティブ制度など、資源の回収についても人手不足で実施が困難となる懸念があります。

最後のページになりますけれども、電動車の解体処理における問題です。電動車の解体処理における安全性の課題について説明します。こちらのスライドは、全焼した事故車のバッテリーから再発火し、消防隊を要請したという事例です。詳細は資料を御確認いただけたらと思いますが、ここから明らかになってきた問題点は 3 つございます。

1つ目は、廃バッテリーの回収ルートが十分に周知されていなかったこと。さらに冒頭でも触れたとおり、本ケースでは損傷したLIBの廃棄処理について、問合せ窓口や処理スキームの整備が機能しておらず、その結果、このようなバッテリーを工場内に保管せざるを得ないという極めて危険な状況が発生し、現場の対応が追いついていないといった状況にあります。

2つ目は、損傷したバッテリーが突発的に発火する危険性があること。これは工場火災など重大事故につながるリスクです。

3つ目は、事故車の輸送・保管時にも火災リスクが存在するという点です。JAERAとしては、こうしたリスクに対応するため、自動車メーカー様と連携強化が急務であると考えています。

以上、時間超過してしまい、申し訳なかったのですが、JAERAからの御説明を終わりにします。御清聴いただきまして、誠にありがとうございました。

○山本座長 石井代表、どうもありがとうございました。貴重な情報提供をいただいたかと思います。

では続きまして、自販連・荒居様、説明をお願いいたします。

○荒居オブザーバー 自販連の荒居でございます。遅れてしまいまして申し訳ございませんでした。

それでは資料に沿って、いただいた時間の中で説明させていただきたいと思います。

次のスライドをめくっていただきたいと思います。1ページ目が我々自販連の概要でございます。我々はメーカー系ディーラーを会員とする団体でございます。2つ目の箱のところに会員数と書いてございますけれども、通常会員が現在1,398社と。全国で1,398のディーラーに会員になっていただいております。

次の2ページ目をお願いいたします。団体の規模でございます。一番上の棒グラフが会員数でございます。濃いブルーの色のところにお示しのとおり、1,398社。左の下の方の棒グラフでございますけれども、こちらは事業所数を表したものでございまして、直近でいきますと1万5,032か所。全体で会員が1,398社でございますから、単純に1社約10拠点という計算になります。右側が総従業員数でございます。直近の数字でございますけれども、右の下にお示ししてございますように28万221人。これも社数で割りますと、大体平均して1社当たり200人という、こんな規模でございます。これが、我々会員の平均像でございます。

次の3ページ目を御覧いただきたいと思います。それでは、ディーラーの窓口ではどんなことをやっているのかということで、実際に大きく2つ、ここにお示ししている活動をしてございます。1つ目が、お客様へリサイクル料金の周知をしているということで、説明するまでもございませんけれども、商談時、商談締結時、それから納車時に、それぞれ注文書等々によって、お客様に対しまして、リサイクル料金の説明をしているというのが1つ目。

2つ目が、引取業者としての業務ということで、今では随分少なくなっておりますけれども、使用済自動車の引取依頼に基づいて、使用済自動車を引き取っている。大きく、こういう2つの取組をしております。

次の4ページ目でございますけれども、こちらが新車の実際の注文書です。字が小さくて、非常に細かくて見づらいのですが、中ほど、赤い枠で囲ってございますのが、注文書の中にリサイクル費用の明細を示しておりまして、こちらでユーザーにリサイクル料金の説明をしています。

5ページ目でございますけれども、こちらはリサイクル券、預託証明書等々でございます。

6ページ目でございますけれども、こちらが引取依頼書だったり、引渡契約書ということで、使用済自動車に関しましては、ディーラー個々にこういう契約をしているというものの実物を今日お持ちいたしました。

本題が、次の7ページ目からでございます。7ページ目の新車販売台数といったことで、これ以降はリサイクルに関連するデータを少し御紹介させていただきたいと思います。左から、これは新車販売台数で、軽自動車を除く、いわゆる登録車の販売台数でございます。左側の棒は2013年でございますけれども、2013年の頃は569万台の登録車の台数がございました。それが右肩下がりになってきまして、2020年から22年までは御存知のとおり、コロナ禍にございまして、これだけ新車の登録台数が落ちました。2023年、24年、直近では少し増えてきてはおりますけれども、2013年頃と比べると、新車の販売台数というのは約半分に落ち込んでいる状況でございます。

8ページを御覧いただきたいと思います。8ページ目が自動車の平均使用年数をお示しているところでございまして、こちらでも軽自動車を除いております。左から、1990年には11.91年だったものが、直近の2024年は19.18年と。これは、車両性能が向上したり、お客様の所得が伸び悩んでいたことによりまして、買替えサイクルが延長傾向

にあるというのを示してございます。これは使用済自動車の発生を抑制する要因にもなっているのではないかと、このように推測されます。

最後、9 ページ目でございます。中古車についてのデータでございまして、今日は2つ、表を示してございます。左側が中古車の登録台数でございまして、御覧いただきますと、2005 年の頃は 523 万台でありましたのが、300 万台レベルに落ち込んでいる。右側が中古車の輸出台数でございますけれども、こちらは逆に 2020 年 135 万台だったのが、直近でいきますと 161 万台ということでございまして、中古車の小売というのは長期的に減少傾向にあります。一方で輸出は増加基調を強めておりまして、これは恐らく為替等の関係もあるでしょうけれども、もう一つが、日本の中古車というのは海外市場で非常に高い競争力を有しており、輸出が非常に強くなっているのではないかと。このようなことが、国内の使用済自動車が増加している要因の一つと考えられるのではないかとということで、こういう表をお示しさせていただきました。

非常に簡単でございますけれども、当会からの説明は以上でございます。御清聴ありがとうございました。

○山本座長 ありがとうございます。では、続きまして鉄リ工業会の高井専務、よろしく願いいたします。

○高井委員 日本鉄リサイクル工業会の高井でございます。本日は貴重な発表の時間をいただきまして、誠にありがとうございます。約 15 分と伺っておりますので、簡潔に御説明させていただければと思います。

次のページをお願いします。目次が書いてございます。日本鉄リサイクル工業会の紹介ということ、鉄スクラップの概要、使用済自動車リサイクルについて、ここがこの合同審議会の肝となるわけですが、この合同審議会に参加していらっしゃるほかの業界団体の多くが「自動車」という名前が冠されています。私どもの組織は御覧のとおり、「自動車」という名前が冠されておられません。つまり、鉄スクラップ、鉄リサイクル全般を扱っているということでございます。

次のページをお願いします。概要ということで、設立が 1975 年 7 月 1 日と書いてございます。これは経済産業省、当時の通産省の鉄鋼課の指導の下、設立されました。現在は経産省の金属課の管掌をいただいております。会員数は 777 社ということですが、その下に正会員 686、専門会員 669 社とあります。専門会員というのが鉄スクラップのヤードを有して活動している、この人たちが中心になるわけですが、これが 669 社ご

ざいまして、日本に同様な、こういった鉄スクラップの操業をしている方というのは、戦後ずっとやっていらっしゃる方を入れますと、正確な数字は分からないのですが、約1,500社ぐらいかなと言われております。したがって、我々の組織率は約半数、半分ということが言えると思います。そして、なぜこの数のことを申し上げるかといいますと、それに加えて、この10～15年の間に、特に海外からいらした新興のヤード、その中には不適正な操業をしている方もいらっしゃるわけですが、そういった新興のヤードが3,000とも4,000とも言われております。つまり、我々、昔からやっている1,500社、そのうち半分がうちなのですけれども、その外に3,000とも4,000とも言われる、大変多くの数の業者がいるということです。そして、そこに赤字で書いてありますけれども、私どもの専業会員669社のうち、使用済自動車を破砕する会員は51社ということで7.6%ということになっております。その他は、破砕機をお持ちであって、使用済自動車以外のものを破砕していらっしゃる方もいらっしゃいますけれども、一般的には鉄スクラップをシャーリングで切ったり、後ほど説明しますが、そういった加工をされる方が中心です。

次のページをお願いします。私どもの組織としまして、下の左にオレンジ色で委員会組織というのがございます。委員会が8つございますけれども、右から2つ目が自動車リサイクル法委員会でございます。もともと、2001年に産業構造審議会に対応するための特別委員会として設立されまして、2004年、自リ法が施行される1年前に自動車リサイクル法委員会になっております。現在の委員長は本日もオンラインで参加していただいています、平林金属の西尾専務に務めていただいております。一番左に適正ヤード推進委員会というのがありますけれども、これは後ほど説明しますが、特別委員会として2年前に設置されました。

次のページをお願いします。鉄スクラップの発生源と書いてございますけれども、市中スクラップ、それから自家発生スクラップとございまして、自家発生というのは製鉄メーカーで発生して、自社で消費されるので市中に出ないもの。市中スクラップは、その右下に老廃スクラップとありますけれども、こちらが中心です。それこそ使用済自動車とかビルの解体、船の解体などから出てくる一般のスクラップです。

次のページをお願いします。スクラップの加工ということで、下に3つ漫画が出ております。シャーリング加工（切断）、昔はギロチンという言い方をしたのですけれども、最近、あまり言葉がよくないということでシャーリングと申します。こちらのシャーリング加工をされている方が一番多いです。それからシュレッダー加工、プレス加工という、そ

ういった加工処理をしております。

次のページをお願いします。これを見ると一目瞭然なのですが、鉄スクラップの姿がここに出ております。下の一番左にシュレッダースクラップとございます。ここにある製品は全て鉄鋼メーカーに向けられるわけですが、このシュレッダースクラップというのは、鉄鋼メーカーに向けられる鉄スクラップの約8%ほどでございます。上にヘビースクラップHSと、真ん中にH1、2、3がありますけれども、これがほぼ50%強ということで主力商品になっています。

次のページをお願いします。ここにASRの写真がございます。ちょっと離れた写真が左側で、右側は近い写真です。このASRはシュレッダー工場によって異なりますけれども、銅線のようなのが見えますが、まだ資源回収がある程度できるような形になっているASRだと思います。

次のページをお願いします。鉄鋼メーカーの鉄の作り方というのは、上の写真、高炉、転炉で作る製法、そして下の写真、電炉で鉄スクラップを溶かすだけで作る方法がありますけれども、下の電炉による、鉄スクラップを溶かすだけの製法は、上の高炉に比較しましてCO₂の排出が極めて少ない。4分の1程度と言われております。したがって高炉メーカーも——高炉メーカーというのは日本製鉄とかJFEスチールとか神戸製鋼所でございますけれども——下の電炉の製法に一部転換していくというプロジェクトを持っております。

次のページをお願いします。スクラップの概要ということで、発生が、上の供給のところで太い線で囲ってある部分がありますけれども、2024年度では3,100万という数字なのですが、大体このぐらいの量が国内で流通されている。その太線の下のところは発生元とありまして、自動車とありますけれども、自動車由来が10%ほどになっております。

そしてちょっと飛びまして、15ページまで飛んでください。使用済自動車の説明をする前に、適正ヤード推進委員会というのを私どもも持っておりまして、これを一言説明します。鉄スクラップヤードの騒音、振動、それから例えば油のたれ流し、火災などということで、地方自治体がこれに対して、当然のことながら規制を入れて取り締まっているという状況でございますけれども、いろいろな法律・条例に違反する形態がございまして、それをそれぞれ、いろいろなお役所にも参加していただいて、私どもこの委員会を2年前からやっております。3.の④にありますけれども、経産省、環境省、警察署にオブザーバーとして入っていただいております。

次のページをお願いします。全部は説明しませんが、矢羽の4つ目ですが、警察庁、環境省が検討会というのを開催してきまして、工業会も有識者、オブザーバーとして参加してまいりました。最近、金属盗を買い取るという不適正なヤードもございまして、そういうところを規制するために参議院で法律が可決して、来年度の施行になっております。その下は、環境省によるヤード環境対策委員会というのもありまして、廃掃法、それから有害使用済機器規制がありますけれども、そういったものを改正して、法制化を目指しております。

次のページをお願いします。これは、先ほど出ましたカーボンニュートラルの動きとして、鉄鋼業界、製鉄メーカーがどのような対応しているかというのを示しております。電気炉で鉄スクラップを使って鉄を作ることによって、CO₂削減が大幅に可能になるということでございまして、各社ともこういった電炉製法などに移行しています。

では、戻っていただいて11ページをお願いします。さて、ここで使用済自動車のリサイクルについてということなのですが、一番上に書いてございます、台数の減少とか不適正業者の問題等ありますが、私ども破碎業界単独では対応の限界があり、国、自動車製造会社、解体業界——先ほどJAERAさんの御説明がありましたけれども——と一体となった動きが必要だと考えております。これからお話しするのは、先ほどJAERAの石井様が御説明になった内容と重複する部分も多うございます。

(1)使用済自動車に係る動向把握ということで、この、それぞれのテーマというのは経産省さんと打ち合わせしたテーマのアイテムなのですが、まず使用済自動車の国内循環促進のための制度の構築が必要と考えます。中古車の輸出前検査・事故車の検査などを実施する。それから、事故・水没車両の輸送時（海陸、特に船舶輸送時）の火災防止対策などの安全強化策を実施することが必要かと思います。

その下、廃車ガラの輸出も急増傾向にあり、各省庁、地方自治体が連携を密にし、その抑止に向けた対応の実行をお願いしたいと書かせていただいております。

その下です。国内資源循環の促進のため、使用済自動車の明確化は必要と考える（初期登録年数より〇〇年）と。これはどういう意味かと申しますと、やはり貴重な資源である使用済自動車を、野放しで外にずっと出し続けていいのかということで、輸出規制ということになってしまうのかもしれませんが、その辺の何らかの抑制策を考えたいかがかと考えております。

最後、非認定利用の把握、及び認定していない（非認定）ルートはなくさなければなら

ないと考えますということです。

その次のページをお願いします。不適正な解体業者のリサイクルについてです。(2)不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討ということで、最初のポツは先ほど説明したとおりでございます。次のポツでは、自リ法の下、地方自治体により破碎／解体業者に登録許可、立入検査、不法投棄・不適正保管への対応が行われていますが、警察、税務当局、厚生労働省など関係当局が横断的に連絡を取り、取締りを強化していただきたいというように考えております。

次のページをお願いいたします。(3)自動車リサイクルの高度化、再生プラスチックの流通量拡大ということで、1ポツが、解体工程でプラスチックが回収された後の破碎工程においても、相当量のプラスチックが存在していると考えます。これを回収するためには、イノベーション、自動車メーカーの指導、政府による補助金が必須であると考えております。このあたりは破碎業者各社の知見でそれぞれ進めてきておりまして、現在どのような機械を入れていいかというのが確立されているわけでもなく、皆さん試行錯誤で進んでいると思います。

その下のポツ、上記により——こういった書き方をさせていただいているのですけれども、フルスペック型、ミドルスペック型、ミニマム型など、破碎業者の規模感に応じた資源回収がそれぞれ実現するのではないかと考えます。ただ、こうした資源回収は、自動車製造者、自動車メーカーの指導と国の支援の下、実現することを期待するというように書かせていただいております。

そして、次の14ページをお願いします。これも補足的ですが、書かせていただいております。長年の議論ではありますが、使用済自動車のリサイクル促進を考慮した簡易解体が可能な自動車の製造が昔から言われておりますので、強く求められていると考えております。自動車メーカーにおかれましては大変難しい課題だと思いますけれども、例えばプロジェクトチームをつくるとか、トップ、社長の決裁を下ろしていただくとか、そういう形で進めていただければよろしいのではないかと思います。

時間が来ました。私の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。

それでは、今御説明いただきました点につきまして、質疑の時間を10分ほど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いただければと思います。時間の関係で、恐らく質問者は最大3名までとなってしまうと思いますので、今、挙手されております大塚委員、鬼沢委員、井岡委員の順で、ここで質問は締め切らせていただきます。では、大塚委員、質問をよろしくお願いいたします。

○大塚委員 ありがとうございます。最初、J A E R Aさんにですけれども、5ページのところで要望をまとめていただいています、ありがとうございます。私は賛成するところが結構多いのですけれども、そうでもないところというか、分からないところだけ質問します。

(3)のA S Rチームの1チーム化ですけれども、これはもともと独占するのはまずいということで、競争していただくために2チームに分けるということを国のほうでお願いしてやっているといると思うので、その考え方自体は多分それなりに大事ではあると思うのです。御指摘のような問題点はあると思いますけれども、競争の確保というのが大事だということとはなかなか外しにくいのではないかと思いますのですが、何かコメントがあったらお願いします。

それから(5)のところは、ほかの方もおっしゃいましたけれども、このL I Bの廃棄に関して、特に損傷L I Bに関しての回収をどう考えるかというのは、小型家電リサイクルのほうでも今、問題になりつつあります。これはぜひ何か別のスキームにするかとか、いかに区別するかということも考えないと、発火しやすいものを受け取るのは誰でも嫌なので、これはまさに我々が考えなくてはいけないことかなと思います。これは質問というよりもコメントです。

それから最後の鉄のリサイクルの方に質問です。すみません、ページが分からなくなっていましたけれども、ヤードのことも、私も若干関わらせていただいています、大変大事な問題だと思います。外国の方が多くなっていることに関しては、例えば日本語が分かる人が現場に1人ぐらいいなければいけないとか、例えばそういうことが考えられますけれども、外国の方に、もちろん差別はいけないわけですが、やれる範囲で、どういうことが法制的に可能かということについて何か意見があればよろしくお願いします。ありがとうございます。

○山本座長 ありがとうございました。では続いて鬼沢委員、よろしくお願いいたします。

○鬼沢委員 鬼沢です。

J A E R Aの石井さんに質問2つと、確認が1点あります。最初に確認です。この5枚

目のスライドで、一番最初に制度の見直しが必要とおっしゃっていたことは、この後に出てくる問題点の①から幾つか挙がっていたことを解消するためということだと思うのですが、すけれども、具体的に、ではどのように見直したらいいというのが、今、お考えがあったら教えていただきたいと思います。

それからスライド 19 枚目に出てきましたワイヤーハーネスの共同出荷スキーム、これはとてもいいことだと思うのですが、検討中となっています。いつ頃から実現されるのかということと、それから 24 枚目の再生プラスチックの市場形成ができれば参加する事業者さんが増えていくというようにおっしゃっていたのですが、この市場形成されるまでというのは、本来だったら、もう早急にしなければいけないと思いますが、石井さんは、この市場形成されるのがいつ頃というように想定されていらっしゃるのか、もしお考えがあったら教えてください。

以上です。

○山本座長 ありがとうございます。では、最後に井岡委員、お願いいたします。

○井岡委員 消費科学センターの井岡と申します。お世話になります。

私からも質問 1 つです。J A E R A の石井様をお願いしたいと思います。自動車リサイクル士制度について、これは適正なリサイクルを進めていくのに重要だと思うのですが、この内容をもう少し教えていただきたいと思います。例えば、最近の増加率とか平均年齢とか更新の年限とか、あとはできれば全体の事業者数に対して何%ぐらいの事業者さんがリサイクル士の方を雇っていらっしゃるのかとか、そういうところを教えていただきたいと思います。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。では、J A E R A さんと鉄リ工業会さんに質問だったと思います。鉄リさんには大塚先生から 1 つ御質問で、残りは J A E R A さんだったと思いますので、まず鉄リ工業会さんから、ヤード対策についての御意見ということだったと思いますが、何かございましたらよろしくお願いいたします。

○高井委員 御質問ありがとうございます。鉄リ工業会の高井です。

今、先生が外人ということで差別はいけないとおっしゃいましたが、日本語の分かる人がいないというのは問題で、いるようにすべきではないか、そんな制度ができないかということでございますけれども、私どももそう願っております。日曜日に「ビートたけしの TV タックル」という番組をやっていますけれども、これで過去 2 年間で何度か不適正ヤードが取り上げられました。そこで出てきている一つが、先生の御指摘になった、当局が

立ち入っても、日本語ができない人がいるということでございます。今、役所による不適正ヤードを規制するという動きは、1つが警察庁による盗難品買付け防止。2番目が地方自治体による屋外保管条例の強化。最後が環境省による廃掃法並びに有害使用済機器の規制と大きく3つに分かれまして、それぞれ縦割りではないですけども、お役所が関係しています。したがって、例えばお役所が連携するなりして、日本人の管理者を1人置かなければいけないとか、そういったような、それは当然、外国人の新興ヤードだけに適用するとまずいのでしょうか、そういったルールをつくっていただければなど、私どもも望んでいるところです。

以上です。

○大塚委員 ありがとうございます。すみません、一言だけ。日本語がしゃべれる人という意味で、外国人でも日本語がしゃべれば良いと思うので、そこにも気をつけて言わないと差別になりますので。

○高井委員 そうですね。日本語がしゃべれる人という意味ですね。失礼しました。

○山本座長 ありがとうございました。続きまして、J A E R Aの石井さん、たくさんありましたけれども、よろしくお願いいたします。

○石井委員 御質問いただきまして、ありがとうございました。まず大塚先生からいただいたA S Rの1チーム化についての件と、損傷L I BについてのコメントはJ A E R Aの事務局からお伝えしたいと思います。あと、井岡先生からあった自り士の内容についても、事務局のほうからこの後説明させていただきます。

それで、鬼沢先生からあったワイヤーハーネスの共同出荷についてなのですが、我々J A E R Aとしまして、国内の銅製鍊メーカーさんとずっと検証を続けてきておりまして、既に千葉のJ A E R Aの会員の協力をいただいて、共同出荷を実施しております。この中で、品質や価格のばらつきであったりとか、物流面をどうしようかという課題が出てきまして、そこについて今、訂正を重ねているところです。できる時期なのですが、来年早々からできるような準備を進めています。

それから、樹脂の市場形成に関してです。我々としては、できれば2026年4月の資源回収インセンティブが始まる前までには、需給、売る側と買う側のバランスがある程度均衡されて、市場形成ができればいいのかなと希望しているわけなのですが、使う側に関しては、やはり品質の問題であったり、技術の問題であったり、超えなくてはならないハードルが幾つかあるということです。ただ、O E Mの方々も2030年頃からの量産車

には、この回収された再生樹脂を活用した新車造りというところを目標に進めていращしゃるということです、少なくとも 2030 年の前には市場形成できるといいのではないかと考えています。やはり我々、ビジネスでやっているものですから、価格が透明化してこない、なかなか二の足を踏んでしまっている同業者の仲間が多いということ、あとは手間をかけるだけの樹脂の売価が市場形成されてくるということが重要なのかなと思っています。

ただ、やはり日本として、サーキュラーエコノミーへ対応していく新たな時代のものづくりというところでは動静脈の連携であり、そこが本当に必要不可欠だと思っていますし、我々としても協力したい気持ちでいっぱいです。ですので、我々としては決してやらないということではなくて、みんなやると、やりたいと言っているのですけれども、足元の価格が不透明なところがある。需給のバランスが崩れているところがあるといったところで、今の状況となっております。

私からは以上です。事務局、よろしくお願いします。

○阿部専務（日本自動車リサイクル機構） J A E R A の阿部です。一部回答させていただきます。

まず A S R チームの 1 チーム化ですけれども、大塚委員がおっしゃるように、自リ法ができたときに、リサイクル率、リサイクル料金の競争原理を働かせるということで 2 チームという認識はありますが、直近、この 10 年近くは、A S R の再資源化施設がほぼ両チーム同一のものになっている。リサイクル率もほぼ 99% 近くになっているということ。あとリサイクル料金もほぼ均衡しているということから、2 チーム化ということの役割はほぼ達成したのではないかと考えています。逆に、現在はこの 2 チーム化によって、今回の資源回収インセンティブを一例にとれば、両チームとの契約が必要である、監査が必要である、料金の支払いの方法が異なる、そのようなことで、非常に事務的な手間が増えてきているということ。また、破碎業者さんが A S R を出すときにも、いまだに T H と A R T で差配を受けて、個別のトラックで運ぶとかです。あと再資源化施設も、個別に全部受け入れて、なおかつ両方から監査を受ける。それも同じような監査といっは失礼なのですが、そういうものを受けているという実情から、この 2 チーム制というのは、先ほど述べたように、目標を達成して、今後はより効率的に 1 チーム化して、再資源化に対する費用を削減していくということが、A S R 等の処理にかかるコストを上昇させない方法になるのではないかと、1 チーム化というのをぜひ検討する必要

があると考えています。

次に、損傷LIBの回収の課題なのですが、やはり火災が発生する、これはモバイルの充電バッテリーとか、そういうことも含めて、LIBにおいては可燃物ということでリスクがある。特に事故車に関しては損傷を受けている、受けていないというのは、解体業者では判断も難しいという状況から、適切な指導をOEMから受けないと、正直言って、輸送も怖い、保管も怖いということになります。ですから、そういう意味で、しっかりとしたスキームをつくった会社しか車を市場に出せないようにしてもらえないかという考え方になります。

また処理費用に関しては、多分、事故車に関してはかなりの額がかかりますので、それについてもどう取り扱うかというのは検討していただかないと、解体業者としては引取拒否をせざるを得ないという状況になりかねないと思っています。

あともう一点、自り士の受講者なのですが、年齢は特にはつかんでいないのですが、自り士の受講者は、当初からはどんどん増えてきております。地域も全国で取っておりますし、一応、更新は5年ごとということでやっております。ただし、結構出入りの激しい業界ですので、新規に受講して、次に更新される方は、会社に残られている方のみが受講していただけるというような形になっております。内容的にも、自り法からJARSの登録から実作業と幅広く行っておりますので、最近では、ここにもありますように行政の方、自動車メーカー、今後、資源循環をやる方が興味を持って受講していただいているという状況になっております。

以上になります。

○山本座長 ありがとうございました。御質問いただいた委員の皆様、よろしいでしょうか。

○井岡委員 ありがとうございます。

○鬼沢委員 ありがとうございます。

○大塚委員 ありがとうございます。

○山本座長 それでは、質疑は一旦ここまでとさせていただきますして、次の説明に移りたいと思います。まず資料6－1に基づきまして三重県さん、続きまして資料6－2で千葉県さんから御説明いただきたいと思います。まずは三重県の窪田課長からよろしくお願いいたします。

○窪田委員 三重県資源循環推進課長の窪田と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料に基づいて、三重県内における「自動車リサイクル制度に係る施行状況と課題」について御説明させていただきます。

1枚めくっていただけますでしょうか。目次といたしまして、まず三重県の現状についてお話しさせていただきますして、課題についてというように行かせてもらいたいと思います。

次をお願いします。県内の状況ですけれども、御存知のように三重県は面積、人口とも大体真ん中ぐらいのところにあって、車の保有台数についても全国で21番目ということになっておりますが、一家に一台というわけではなくて、車の免許を持っている方が一人一台持つというような車社会の県になっているような状況です。

次のページをお願いします。三重県の組織体制としては、県内が9地域機関に分かれておりますので、おのおのの地域機関で自動車リサイクル法に係る許可であるとか登録、立入検査を所管しております。職員としては61名おりまして、自動車リサイクル法担当者は10名。それとは別に会計年度任用職員ということで、専門の自動車に関する知識を持った職員の方が8名、地域機関にいるというような形になっております。

次のページをお願いします。県内での登録・許可の状況になります。現状、引取業が652事業者、フロン回収業、解体業、破碎業と続いておりますが、平成26年度から比べますと、引取業が約3割減となっておりますし、フロン回収も約3割減の状態で、引取業者がかなり減ってきている状況です。特に、車の販売店さんが引取業の登録を新たに取りたくないであるとか、期限が来た段階で失効していくというようなことで、新たな登録が非常に減っていております。解体業者についても、126件だったものが今105件ということで、2割減ぐらいになってきておりまして、事業者に聞いてみますと、やはり輸出等に車が回って行って、解体業に解体自動車として入ってくる量が少なくなっているため、このまま事業を継続するのは非常に困難な状況だということです。

次のページをお願いします。立入検査の状況ですけれども、県内の立入りの計画としましては、引取業、フロン回収業に関しては、新規・更新登録のある全ての事業所、また解体業者とか破碎前処理業者については年4回、稼働状況にもよりますが、実施することになっておりまして、延べで、昨年度では1,231回の立入検査を実施しております。指導等につきましては解体業者が中心になりまして11件、必要な助言を1件行っているところになります。特に命令であるとか事業停止、取消しというのは、近年はないような状況になっております。

次のページをお願いします。次は、不適正な解体・不適正な保管の事例ということで、まず不適正な解体として、無許可業者による解体への対応についてです。こちらは輸出業者の方から通報があって発覚したものになっております。オークションで仕入れた中古自動車を解体し、廃車ガラとかパーツとして輸出しようとしていたという情報提供があったということです。警察と合同で立入検査を実施したところ、指定回収部品であるバッテリーやエアバッグが回収されないまま、そのままのパーツがあって、業者に確認したところ、輸出しようということでしたので、一旦作業場に全てのパーツを戻して、許可を有する解体業者に引き渡した上で適正に処理するよう指導して、最後まで適正処理されたことを確認したというような事例になります。

次のページをお願いします。こちらの事例は県内で唯一となっております不適正保管の事例になります。これは法施行前から自動車を保管している事業者がおりまして、現在72台保管している状況です。外国籍の方で、日本での滞在が非常に短くて、自動車の撤去がなかなか進まないような状況です。事業者は前向きに片づける意思を持っておりまして、地道にはあるのですが、部品の片付けを進めている状況で、計画的には行っているのですが、日本にいる滞在期間が短いので、なかなか進まない状況です。ただ、地域からの苦情とか、油等の漏れなどは確認されず、生活環境保全上の懸念は少ないような状態になっております。

次のページをお願いします。次、自動車リサイクル法に係る課題ということで、先ほどもお話しさせてもらいましたように、引取業が今機能していなくて、引取業だけを持っている業者がかなり減少しています。これは、やはり中古車として車が流通することが非常に多くなって、価格が高くなっている状況があって、全ての車がオークションを通じて流れていくような状況になっておりまして、引取業者が引き取って、そのまま解体業者に回るというルートがほぼないような状態です。一旦中古車として入ったものをオートオークションなどに流した後に、そのオートオークションで解体業者が車を購入して、引取登録をするというような形になっております。本来ですと、引取業者とか、車を販売するようなところが中古車か使用済自動車かを判断した上で対応していただくことが必要かと思いますが、取りあえず全てのものをオークションに流していけるような状態になっておりまして、引取業というものが機能していない状況です。これはいろいろな原因があるかと思いますが、引取業者が車を引き取っても、まずお金が入ってこない状況になりますので、それよりも、たとえ1円でもお金が入るオートオークションに流したほうがいいと

いうインセンティブがどうしても働いてしまうということがあるのかと思います。あとは、解体業者さんについても、なかなか車の確保ができない状況ですので、先ほどもありましたように、輸出抹消にすると還付がありますけれども、解体になると還付がありませんので、オートオークションではなかなか競争に勝てないというようなことを聞いております。

次のページをお願いします。次は、使用済自動車の保管に関する課題になります。外観だけでは、先ほど言いましたように使用済自動車かどうかという判断が非常につきにくい状況になっています。ですので、中古車と使用済自動車が混在して平積みで保管されている場合、どれが中古車に該当して、どれが使用済自動車に該当するかが全く分からない状態で、どう判断していくのかが非常に困難な状態です。使用済自動車かどうかの判断基準などをもう少し示していただけると分かりやすいかなと思っております。あと陸運局と連携して、車体番号から一時抹消なのか解体抹消なのかが容易に確認できるようなことができれば指導もしやすくなるのではないかと考えております。

次のページをお願いします。こちらは不適正な部品取りというものになりますが、部品取りというのは往々にして行われているものでありまして、解体に回ってくる車に必要なパーツがついていないというのは、大きな問題として外に出ておりませんが、そういう状況になっている車が非常に多くあります。解体に回ってくる前に不適正な部品取りが行われていて、解体の前にばらしている行為について、自り法に基づく指導をすることが難しい状況になっております。我々としては、そういったものも自動車リサイクル法、許可の中に入れていくほうが、より効果的な指導ができて、監視の目が届くのかなと思っております。例えば、指定部品でありますオイルとかLLCのようなものを抜いたりとかしない、生活環境保全上にあまり影響を与えないような部品取りによる解体を行うのであれば、解体の構造基準をちょっと緩くして、油水分離槽であるとか、そういったものが必要ないような形での解体業の許可などがあれば、指導して、監視の目をつけることができるのかなというように考えております。

次をお願いします。もう一つは、自動車リサイクル法が施行されるときには、既存の解体業者さんについても、この法の枠の中に入れていくために、市街化調整区域などで建屋がないような状態で解体業をやられている方についても、油水分離槽の設置をして、外への飛散・流出などがないような形での解体をするということで許可を出せるような構造基準になっています。近年、これだけ温暖化が進んできて、ゲリラ豪雨などの極端現象が出てくると、最大雨量を見越した油水分離槽を設置しても、あまり効果がないような状況に

なっております。油水分離槽だけでは廃油とか廃液の輸出防止対策は十分ではなく、その結果、構造基準には適合しても、生活環境保全上の影響が出てくるおそれというのが非常に高くなっている現状になっております。また騒音や振動なども、自動車の解体にはついて回りますので、そういった観点からも、今後、新規で許可を出す場合には、施設の基準として、屋根であるとか壁などの設置を必須とするようなことも考えていただければと思っております。

次のページをお願いします。次は許可業者への規律強化ということで、先ほども外国籍の方が多く解体業をやられているということがありましたが、先ほどのデータで見ましたように、三重県でも 40%を超える外国人の方が解体の作業に従事されております。中には日本語が堪能な方も見えますけれども、日本語がなかなかしゃべれない方がおりまして、我々のほうもポCKET翻訳機であるとか、外国語が堪能な職員と合わせて指導させてもらっているところです。申請においては行政書士がおおむね資料をつくってきますので、標準作業書などは日本語で提出してきますし、すごく整ったものを提出してくるようになりますが、その日本語の標準作業書を見ても運用することができない作業員の方も多くおります。また、JARSのシステムというのはパソコンで、日本人の方でも高齢の方とかは難しいところなのですが、その入力などを理解していないということがあって、遅延報告などが多く発生している状況です。外国の方には、先ほど言いましたように、翻訳機などを使って指導をしていますけれども、日本人の方がオーナーであっても作業員が外国人というところも多くありまして、実際に作業をする方が標準作業などを理解していないということも往々にありますので、従業員への教育とか研修とか、そういったものが必要になってくるのかなと思っております。

次のページをお願いします。そういったことを受けて、我々のほうもJARCさんと連携しながら、今年度は5月29日、10月7日に、大手の解体業者さんと連携させてもらいまして、引取りから解体工程までの実演と、あとJARSの操作研修などを実施させてもらっています。ただ、なかなか参加者が集まらない状況でして、1日目が5名程度で、2日目も同程度しか集まらない状況になっておりますので、参加意欲のある事業者は集まってくるのですが、やはり研修が必須ではないので、本来参加してほしい事業者に参加していただくのがちょっと難しいということになっております。従業員を含めて、サポート研修などの義務化も考えていただきたいと思いますと思っております。

次のページをお願いします。最後にまとめになりますが、自動車リサイクル法はおおむ

ね順調に運用されていて、先ほど言いましたように、不適正な保管というのは県内でも1か所あるかないかの程度になっておりまして、適正な処理は進んでいるのかなと思っております。ただ、昨今の自動車の流通の形態を見ると、通常の引取業から解体業に回るのはなくて、使用済自動車と思われるもの全てがオークションを介して回っていくような状況です。そのため、解体業として県内での解体の許可を有する方が減ってきたりとかすると、今後、県内の自動車解体等の処理体制を維持していくのは非常に難しくなってくるのかなと思っておりますので、今後の適正処理の確保のためにも、使用済自動車の安定した入手ルートの確保というのはやはり必須ではないかと思っております。

同じように、中古車ではなくて使用済みとして引取りされるように、引取業者への一定の還付なども考えていかないと、引取業者が使用済自動車として引き取る意味があまり出てこないのかなと思います。

次は構造的なもので、オイル等が漏れない、発生しないような部品取りなども、解体業の許可としてしっかり位置づけていく必要があると思いますので、油水分離槽の設置をせずに済むような簡易な解体業の許可なども考えていってほしいと思っております。

併せて、先ほど言いました新規の許可を出す場合にも、施設の基準についてはこれまでの屋根がないような状態ではなくて、屋根等の設置を必須とすることもお願いしたいと思います。

JARSでの遅延発生の防止とか解体業の適正運用のため、解体業者の技能とか、そういう知識の習得というのは、まず許可の必須要件にしてほしい。検討いただいていますけれども、変えていただきたいというのと、併せて、従業員、作業をされる方自体も一定の研修を受けていただくようなことも義務化していただけると非常に有効ではないかと思っております。

三重県からは以上になります。

○山本座長 ありがとうございました。では続きまして、千葉県・勝又課長、お願いいたします。大変恐縮ですが、時間が押している関係で、時間厳守でよろしくをお願いいたします。

○勝又課長（千葉県） 千葉県環境生活部ヤード・残土対策課の勝又と申します。よろしくをお願いいたします。

本日はこのような説明の機会を設けていただきまして、感謝を申し上げます。まず本県からの説明事項を簡単に説明させていただきます。

2 ページの目次を御覧ください。最初に、自動車リサイクル法に関する本県の現況や、行政指導・行政処分状況について簡単に御説明いたします。その後、本会議における評価検討の論点とされている項目のうち、使用済自動車に係る動向などについて御説明し、最後に本県として検討していただきたい点を意見として申し上げたいと思います。

次のページをお願いします。千葉県自動車リサイクル法施行に関する組織体制でございます。本県では、保健所を設置している3市を除きました51市町村に所在する事業者を管轄しており、対応する所管部署、職員数は記載のとおりでございます。

次のページをお願いします。続きまして、本県における登録・許可事業者数でございます。令和6年度末時点における事業者数は表に記載のとおりでございます。今回の議論の中心になると思われます解体業者の数ですが、337者でありまして、全国の約8.2%が所在してございます。事業所数としては356か所でございます。

また参考といたしまして、本県の独自条例である、通称自動車ヤード条例について説明いたします。条例制定の背景として、本県では、自動車部品を保管するヤードが他県と比較して多い状況であったこと、またヤードに保管された自動車部品から油が流出し、周辺環境に悪影響を及ぼす懸念があったことなどから、平成27年度に本条例を施行し、エンジン等の特定自動車部品を保管する事業者に対して規制を設けてございます。主な規制内容は、ヤード所在地等の届出や、油流出等の防止措置を講ずる義務などでございます。令和6年末現在で、県内には解体事業所と条例の届出ヤードが合わせて742か所存在してございます。

次のページをお願いします。続きまして、行政指導の状況です。本県では、解体・破砕業者及び条例の届出ヤードに対しまして、法令等の遵守状況を確認するため、原則無通告で年1回以上の立入検査を行っています。また、無許可営業は許可制度を形骸化させる重大な違反行為であるため、無許可営業や同行為を助けることなどを繰り返す事業者に対しては行政処分を見据えて、文書により厳正な指導を行っているところです。令和6年度の立入検査数は表に記載のとおりでございます。

次のページをお願いします。続きまして、解体業者に係る過去3年間の行政処分状況です。取消処分が3件ありまして、他人が違反行為をすることを助けたときに該当したものが1件。欠格事由に該当したものが2件ございます。他人が違反行為をすることを助けたときに該当したもののについては、具体的な理由を下の点線囲みに記載してございます。解体業者が本県の繰り返しの行政指導に従わず、許可のない者による解体を継続して助け

ていたことを認定し、取消処分といたしました。

次のページをお願いします。続きまして、ヒアリング事項についてでございます。まずオートオークション等の問題点についてでございます。第1回会議におきまして、使用済自動車の減少が課題の一つとして挙げられてございましたが、本県の立入検査におきまして、外見等から使用済自動車と強く思料される車両が中古車として流通している事例を複数確認しておりますので、その状況について御説明いたします。使用済自動車とするかどうかは、経済産業省様、それから環境省様の通知によりまして、原則として所有者の意思により判断することになってございますけれども、立入検査において次のような事例を確認してございます。

次のページをお願いします。この写真の車両は、解体業許可がない事業者に立入りした際、現場にあったものでございます。ほとんどの部品が取り外され、ほぼフレーム状態になっておりまして、使用済自動車と考えられますけれども、事業者は自身が当該車両から部品を取り外したことを認めた上で、フレーム状態の車両を事故車としてオークションに出品すると主張してございます。

次のページをお願いします。この写真の自動車も、解体業許可がない事業者に立入りした際に現場にあったものです。自動車からほとんどの内装部品が取り外されておりますけれども、これについて事業者は、雨に濡れた部品を乾かすために取り外しており、後日、全て元どおりに取り付けて中古車として輸出すると主張してございます。本県としては、使用済自動車の解体行為であると強く疑われたため、内装部品を復元した状況を報告するよう指導しましたが、その後報告はございませんでした。

次のページをお願いします。今、御説明いたしました2つの事例は、使用済自動車の解体行為であることが強く疑われますけれども、現状の判断基準では、所有者が中古車であると主張した場合、その自動車を使用済自動車と判断することは極めて困難な状況となっています。このように、使用済自動車と判断すべき自動車の中古車と称して流通させることは、使用済自動車のリサイクル、適正処理を阻害する可能性があると考えてございます。また、所有者が中古車と主張する自動車からの部品取りについては、使用済自動車の解体と認定することが困難になるため、実態として無許可営業が横行し、解体業の許可制度が破綻してしまうおそれがございます。以上の実態を踏まえまして、客観的な状況に基づき、使用済自動車と認定できる具体的な要件を追加するなど、判断基準の見直しを検討していただければと考えてございます。

次のページをお願いします。続きまして、不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討について、2点ほど御説明いたします。まず無許可・不適正業者への対応として、もぎ取り解体に関する現状等を説明させていただきます。解体業許可がない者による解体行為は違法となりますけれども、経済産業省様及び環境省様から、自動車リサイクル法施行に伴う経過措置ということで、解体業者の監督責任の下で行われた行為はもぎ取り解体として許容される旨が示されてございます。

次のページをお願いします。本県の解体業者への立入検査におきまして、もぎ取り解体に該当せずは無許可営業となる事例を複数確認してございますが、中にはもぎ取り解体に該当しないという認定が困難な事例もございます。この写真は解体業者の事業所へ立入検査した直後のものになります。左側の事例1の写真については、解体業者が不在であり、もぎ取り解体に該当しないことが明らかであるため、違法性の認定は容易ということなのですが、右側の事例2の写真では、解体業者の従業員はフォークリフトを運転しているため、許可がない者による解体作業を監督していないと推測されるのですが、違法性の認定が難しいという状況でございます。

次のページをお願いします。このように、本県では、解体業者の事業所において許可のない者が解体している事例を複数確認してございますが、その違法性を認定するに当たりまして、もぎ取り解体が許容されていることが支障になってございます。なお、これまでの立入検査におきましても、実際に解体業者の監督責任の下で行われている事例は一度も確認をしてございません。もぎ取り解体は無許可営業を助長させ、自動車リサイクル法の趣旨をゆがめるものであると考えてございます。以上のことから、法に規定のないもぎ取り解体は、法施行後20年が経過していることを踏まえまして、禁止としていただきたいと考えてございます。

次のページをお願いします。次に、許可業者への規律強化に対する意見について御説明を申し上げます。当然のことでございますけれども、事業者からの申請に対して許可をする際は、法令で定められた施設基準、能力基準に適合していることを確認していますけれども、許可後に無通告で立入検査を行う中で、不適正な営業を行っている事業者を相当数確認しているところです。具体的な事例を写真により御説明いたします。

次のページをお願いします。これは、解体業者が回収義務品の一つであるタイヤを取り外さずに別の業者に引き渡した自動車の写真でございます。事業者に対して購入元を聴取いたしまして、再発防止などを指導していますけれども、立入りではこのような状況を

度々確認しているところです。

次のページをお願いします。これはエアバッグ類が不適切に保管されている様子になります。使用済自動車からエアバッグ類を取り外した場合には、本来、取り外し元の使用済自動車が分かるように、車台番号を記載したタグをつけて、指定された袋と容器に入れて収納することになっていますけれども、御覧のように山積みされているという状況です。

次のページをお願いします。こちらは解体自動車を不適正に保管している様子でございます。囲いから3メートルまでは保管自動車の高さを3メートル以内にすることとされていますけれども、この事業者は3段積みにしており、保管基準に違反した状態で保管していました。

次のページをお願いします。以上のように、法令を遵守せずに営業している解体業者は相当数いることから、例えば、事業者が法令に従い営業できる知識・技能を有しているかについても審査事項に追加するなど、適正に事業を行うことが確実な事業者に対してのみ許可できるよう、制度設計の見直しを検討していただきたいと考えてございます。なお本県におきましては、適正な営業を促すため、解体業の新規許可に当たり、従業員が理解できる言語による作業手順書の作成や、自動車リサイクル促進センター様が主催されている研修への参加など、解体に必要な知識・技能の習得に努めるよう指導をしているところでございます。

次のページをお願いします。ここからはヒアリング事項以外で本県が認識している課題について、2点ほど意見を述べさせていただきます。1点目が、法で定める欠格要件に該当した事業者の把握方法についてでございます。現在の制度では、事業者が登録・許可期間中に欠格要件に該当した場合、そのことを自治体が速やかに把握できる仕組みがございません。そのため、取消しの対象となる事業者が1年以上も営業を続けていた事例が複数発生しております。最長で5年間、業務を続ける可能性があるということになります。この点につきまして、廃棄物処理法では、欠格要件に該当した事業者に対し、その旨を自治体に届け出ることを義務づけており、違反した場合の罰則も規定されております。自動車リサイクル法においても同様の規定を設けるなど、自治体が欠格要件該当者を速やかに把握できる手続の創設を検討していただければと考えております。

次のページをお願いします。2つ目の意見といたしまして、許可取消処分 of 羈束行為化、義務化についてでございます。許可業者が取消事由に該当した場合、自動車リサイクル法では許可の取消しができると規定され、許可取消は各自治体の裁量行為とされております。

す。一方で、廃棄物処理法では許可を取り消さなければならないと規定され、許可取消しは各自治体の義務とされております。使用済自動車や解体自動車は廃棄物とみなされ、一例となりますが、名義貸しを行った解体業者に対して廃棄物処理法の罰則規定が適用される場合があるなど、2つの法律は密接な関係にあります。また、廃棄物処理法の指導対象者と同様に、本県の再三にわたる指導にも従わない悪質な事業者も存在してございます。以上のことから、規制内容の均衡を図るため、自動車リサイクル法における許可取消処分の義務化を検討していただきたいと考えてございます。

次のページをお願いします。最後になりますけれども、今回御説明いたしましたように、本県におきまして、自動車リサイクル制度の施行に当たりまして、様々な課題を認識しているところでございます。このような状況も踏まえまして、登録・許可業者による再資源化が適正に行われるような制度設計を検討していただきたいと考えてございますので、よろしく願いいたします。

本県からの発表は以上でございます。御清聴いただき、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を含め、全体を通しての御質問、御意見について、Teams の挙手機能をお使いいただき、お知らせください。これから 30 分程度、全体討議の時間となります。時間の制約もありますので、御発言はお1人2分めどでお願いできればと思っております。では大塚先生、よろしくお願いします。

○大塚委員 三重県さんに質問させていただきたいのですけれども、面白かったのですが、スライド 10 で、中古車と使用済自動車について、判断基準を提示するのはとてもよく分かって、千葉県さんもおっしゃっていたと思いますけれども、「車体番号から抹消登録の状況を確認できる体制が必要」というのは、これはやれなくはないと思うのです。これをやる必要性について、もうちょっと御説明いただけるとありがたいです。

それから、当たり前のことかもしれないのですみませんが、スライド 15 のところで、前でもおっしゃっていた、「中古車ではなく、使用済みとして引取りされるように引取業者への還付が」という、この「還付」というのは何の還付でしょうか。輸出ではないと思うのですけれども、すみません、還付の中身を教えてください。基本的なことかもしれません。恐れ入ります。

○山本座長 ありがとうございます。三重県さんから御回答いただいてもよろしいでしょうか。

○窪田委員　　まずスライド 10 の、使用済自動車かどうかの判断ですけれども、外見上からはなかなか判断がつかないという状況になっておりますので、どのように登録されているかの確認ができれば、少なくとも抹消登録とか、解体抹消と言われるものがされているのであれば、それは使用済自動車として扱うことができると判断しております。陸運局の一時抹消登録ですと、中古車として流通するものとして考えられますけれども、抹消登録ですと、解体自動車にしか回らないようなものになるので、それが確認できると、使用済みかどうかの確認ができる手段の一つかなと思っております。

それと、資料の 15 ページの還付という、還付が正しいかのかどうかは別としても、使用者から、中古車または使用済みとして引取業者に渡されたときに、一定のリサイクル料金からのバックがあれば、本来中古車に回す手間を考えたときに、使用済みとして回したほうがいいのかという判断が行われるかと思っておりますので、そういう形でお金が一定、引取業者さんに戻ることを想定しています。

○大塚委員　　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。今の 2 つの三重県さん、千葉県さん以外のことも含めて、御意見、御質問等ございましたらお願いいたします。鬼沢委員、お願いいたします。

○鬼沢委員　　鬼沢です。

先ほど J A E R A の石井さんに 1 つ回答いただいていたのではないかと思いますので。制度の見直しが必要とおっしゃっていたのですけれども、J A E R A さんとしては具体的にどのように見直したら、事業としてもっとちゃんとやっていけるとお考えなのか。もう少しそこを具体的に、お考えがあったら教えていただきたいと思いますので、その部分の回答が先ほどなかったものですから、すみません、回答いただけたらと思います。

○山本座長　　では、これは石井さんでよろしいですか。

○石井委員　　すみません。すっかり失念してしまいまして申し訳なかったです。

制度はどちらの制度の話になりますか。

○鬼沢委員　　最初の要望の部分のところで、制度の見直しが必要だという御発言をされたものですから、具体的に、ではどのように見直したらいいとお考えなのか、お聞きしたいのです。

○石井委員　　これは中古車輸出前検査の実施の制度という理解でよろしいですか。

○鬼沢委員　　そうですね、輸出禁止の部分ですね。

○石井委員　　ありがとうございます。まず、中古車輸出前検査の実施は車検を取るときと同等ぐらいの費用感で僕ら、イメージしています。そうすることで、まず欠格部品が分かる。それによって、相手先、相手国に行ったときに、例えば部品の欠格だったり、部品が壊れていたことによって、買った方々の信頼感を毀損することもないですし、交通事故の誘発という部分でも防げるのではないかと考えています。あとは排ガスです。今、地球温暖化ということでいろいろ騒がれているわけですが、日本国内では排ガスの厳しい基準があるにもかかわらず、そういったものをクリアできていないものが使用済みレベルとして海外に出ていっているということは、地球全体で考えたら、やはりこれはCO₂の削減にはつながっていないということにもなると思うのです。なので、中古車を輸出する際は——鉄りさんからも年式規制というお話があったのですが、実はJ A E R A 内でも、輸出をする際の走行距離で規制したらどうか、あるいは年式で規制したらどうか、そういった議論が湧いては沈んで、湧いては沈んでという形で、何もまとまってこなかったのです。結局、年数がたてばたつほど、逆に価値が上がっていくというビンテージカーみたいな世界もあるのは事実なので、そういったことを全部勘案したときに、輸出前検査ということによって中古車としての品質を保ったものを車として出していくということが可能になるのではないかと。また、その検査を実施することによって、今、国内の整備事業者さんたちに関しても仕事がなかなか難しいというところもあったりするのですが、新たな仕事の創造ということもできるのかなというところなんです。

なので、輸出前検査をやることによって、検査に適合しない車に関しては、コストをかけて修理なり、あるいはそういったことをして、車を出さなければならない。すると、その車の売価に見合った修理コストでできないとなったら、これは輸出を諦めるということになりますので、そうなってくると使用済自動車レベルの車が外に出ずに、国内で処理されていって、資源の確保にもつながってくるという形を我々想定しておりました。

鬼沢先生、こんな形ですけれども、いかがでしょうか。

○鬼沢委員　　分かりました。ありがとうございます。

○山本座長　　ありがとうございます。では内記委員、よろしくお願いいたします。

○内記委員　　名古屋大学の内記と申します。

本日はありがとうございました。前半にお話しいただいたJ A E R Aさんと鉄りさんと販売協会さんへの御質問になるかと思うのですが、ちょっと大きな質問なのですが、

前回、自動車リサイクル情報システムが改善されていてという話がありました。座長からもデジタル製品パスポートのようなデータ連携の話があったと思うのですが、データ管理やデータ連携に関して、例えばこういうところを苦勞されているとか、こういうデータ連携やデータシェアリングができれば、もっとこういうところが改善できるとか、そういった視点の、今日のお話とダイレクトには関係していないのですけれども、そういうデータシェアやデータ管理に関する御苦勞や、こういったデータがあるともっといいとか、そういったような御意見があればお聞きしたいと思いました。もし何かございましたら教えてください。

○山本座長　これは自販連さんへの御質問ということでよろしかったですか。

○内記委員　前半の三者の方です。

○山本座長　皆さんということですね。

○内記委員　はい。資源回収という意味で、データの管理やデータ連携、あるいは動脈、静脈つなげる上でこういったデータがあるともっといいとか、そういった御意見や御苦勞があれば教えてください。

○山本座長　三団体に対してということですね。

○内記委員　もしあればお願いいたします。

○山本座長　ありがとうございます。では、まず自販連さんからよろしいですか。

○荒居オブザーバー　自販連の荒居でございます。

御質問ありがとうございました。メーカー系ディーラーは基本的にメーカーの販売支援システムというのをそれぞれ使っております。今のところ、我々のところには御質問いただいたデータ管理でこういうところが困っているのだですとか、もっとこんな連携があればいいのだとかいう声は入ってきていなくて、もしかしたらメーカーさんのほうに直接入っているかもしれませんけれども、すみません、今、このタイミングでは把握できていないものですから、そんな状況でございます。

○内記委員　分かりました。ありがとうございます。

○山本座長　ありがとうございます。続いて J A E R A さん、鉄リ工業会さんの順でお願いいたします。

○石井委員　J A E R A の石井からお話しします。足りないことに関しては事務局のほうからも追加でお話しさせていただければと思います。

まず J A R S の大改造によって今後期待されることというのは、我々が回収した樹脂部

品、これが Car to Car でどれぐらい、今後サーキュラーなものづくりに貢献できていくかというところが、すぐひもづいてくるイメージでいます。これは国が進めようとしています Car to Car リサイクルの促進、それで足りない部分を X to Car で補っていくという形になってくると思いますけれども、そこに関して簡単にひもづいてくるというようなイメージです。なので、今、認定解体制度というようなお話もちょっと出てきているのですけれども、これに関しては、我々が入荷した車両をどれぐらい精緻な解体をして、どれぐらい Car to Car に戻しているか。その割合で優良解体業者というような認定にひもづいていくのかとか、いろいろなデータの活用があるかと思います。

あとは、非認定全部利用というところもありました。これに関しては、いわゆる廃車ガラというか、自動車をばらばらにして、そのまま部品として外に出したりとか、鉄の塊を外に出したりとか、いろいろな非認定全部利用があるのだと思うのです。ここに関しても、エアバッグがついている、ついていないとか、そういった装備変更の多い業者を特定していくことによって——これはシステムの大改造が入らなくても、今でもできると思いますけれども、それによって非認定全部利用の規制というか、監視というかができていくのだろうなと思っております。

あと、三重県さんからも、一時抹消の車なのか、解体抹消なのか、永久抹消なのかというお話がありましたけれども、確かに外から見たら、何が解体自動車で、何が中古車というのは分からないと思うのです。これが今回の大改造でできるかどうかというのは分かりませんが、国交省さんともその辺をつなげて、一体全体一時抹消中の車が日本全国にどれぐらいあって、どんな形で保管されているのかというのが分かってくると、もうちょっと放置車両などの改善にもつながってくるのではないかと考えているところです。

1 番は Car to Car、今後始まる新たなものづくりに大分寄与していくシステムになっていくのではないかと考えております。

では事務局、加えて何か追加情報があればお願いします。石井からは以上です。

○阿部専務（日本自動車リサイクル機構） 追加で、J A E R A の阿部です。

CO₂削減の観点で、特に中古部品の活用でCO₂が削減されるという観点では、部品の流通業界が試算していて、ホームページ上で発表していますが、それは独立した、自分たちの領域での結果になっています。今後トータルの、酒井座長が言われたように、いろいろなものの数字を出すためには、やはり全体的なシステムに組み入れていくということと、あとは J A R S の活用です。自動車リサイクルシステム内に、今度はプラスチック

がどれだけリサイクルされたという数字等が入ってきますので、そういう数字から、どれだけのカーボン、CO₂が削減されたかという、カーボンフットプリントに活用するような形にしていいただければいいかなと考えます。正直言って、解体事業者のような零細企業が非常に細かくいろいろなデータを入力するということは容易ではない状況なので、いろいろなシステム上に現在あるデータをうまく活用していただくのが一番いい方法ではないかと考えております。

以上です。

○山本座長 ありがとうございます。では鉄リ工業会さん、いかがでしょうか。

○西尾委員長（鉄リサイクル工業会） 鉄リの西尾でございます。

先生の御質問は、恐らく今、JAERAさんが御発言されたことも1つだと思うのですが、動脈サイドがこれからトレースしていくものをプラットフォームにして、我々静脈サイドがそれをリンク、あるいは結びつけていくには、1年近く先の話なので、僕はそれを今ここで具体的に語れるほどの、残念ながら知識と風景は見当たらないのですが、デジタルがもっと進めばいいなというような感想だけは持っています。

すみません、以上です。

○内記委員 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。続きまして、鈴木委員、町野委員の順でお願いいたします。

○鈴木委員 日刊工業新聞社の鈴木です。

JAERAさんに1つ御質問があります。資料 31 ページ、外国人材活用の必要性というスライドがあると思いますが、この中で「国内事業従事者数の推移」がございます。これは22年までの数字なのですが、それ以降の数字、23、24年と、どういった推移を示しているのかというところを教えていただきたいのと、今の状況を放置すると、例えば5年後、10年後、どのぐらいの人材の数になってくるのかというところを教えていただけますでしょうか。よろしくお願いします。

○山本座長 続きまして、町野委員の御質問と合わせての御回答としたいと思います。

○町野委員 町野です。

御説明いただきましてありがとうございます。鉄リ工さんからの説明の一番最後のところで、『簡易解体』が可能な自動車の製造が強く求められている」という話があったのですけれども、これはメーカーさんのほうでも易解体については一定程度努力はしていただ

いているという認識なのですが、もし、さらにこういう部分において改善が必要だとか、ここが改善されれば解体が容易になるという何か具体的なものがあればお聞かせいただきたいと思います。

以上です。

○山本座長 ありがとうございます。では、まず J A E R A さんから、外国人の統計について御回答をお願いします。

○石井委員 ありがとうございます。外国人材の必要性ですけれども、現状では、工業包装というカテゴリーだったと思うのですが、そういった方々が技能実習で来ていて、我々が作った中古部品の梱包の部分をやっているといったところになっております。今後、確かに人が減ってくるという中で、もう一方では、我々の業界も死活問題というところがあって、本当にもう東北の業者とかが店を閉めたとか、耳をふさぎたくなるような話がいろいろ来ているわけです。具体的な数字までは我々把握していないのですけれども、確実に人がどんどん減ってきている。我々のような業界に足を踏み入れてくれる若者も減っているというところもありますので、我々としては外国人材の戦力化に期待しているといったところです。

あとは、これだけの台数が毎年、中古車輸出でいろいろな国に行っているところもありますので、そういったところの方々を日本に受け入れることによって、適正処理といったところも学んでいただいて、グローバルな意味で適正処理の輪を広げていきたいという思いもあって、このような状況を伝えさせていただいております。

事務局のほうで追加情報があればお願いします。

○阿部専務（日本自動車リサイクル機構） 御質問は 2022 年以降はということと認識しておりますけれども、残念ながら、この数字を取るのも容易ではないということと、解体事業者の全てから回答というのは難しい状況になっております。今回、国と自工会で、解体事業者の実態調査というのを進めておりますので、そういうところからデータを取っていただいたほうがよいのではと。私ども J A E R A も全解体事業者が入っているという状況ではなくて、アンケート回答率も 50% 行くかどうかという状況がいつもありますので、これは一つの傾向として、何社か限られたところを出していただいているという状況の数字になります。ぜひとも行政サイドでいろいろ調査していただいた数字というのを公開していただければと思います。

以上になります。

○山本座長 ありがとうございました。鈴木委員、よろしかったでしょうか。

○鈴木委員 ありがとうございます。

○山本座長 続きまして鉄リ工業会さん、お願いします。

○西尾委員長（鉄リサイクル工業会） 鉄リの西尾でございます。

本来ならば、簡易解体というのはJ A E R Aさんあたりがもう少し強い思いのあるページだと思うのですが、我々の中にも破砕と解体、両方やっておられる業者さんが多くおられます。これから先、さらにマテリアル化、これはメタルに限らず、樹脂に限らず、ガラスに限らずというようになってきますので、自動車工業会のほうには強く、この車はこのぐらい解体しやすくなったというようなメッセージを我々に出してもらえることがより簡易に、マテリアルそれぞれの個々に取れる部品が増えるし、部材が増えるわけですから、これはどこをどうしろということではなくて、全体的に簡易解体ができる箇所が増えれば、マテリアル化が増える。あるいは作業効率が上がるというようになってこようかと思いますので、引き続き、少しファジーな言い方になっていきますけれども、そういったことを鉄リとしても、メッセージ性を持って発信しているということで御理解いただければと思っております。

以上です。

○山本座長 ありがとうございました。町野委員、よろしかったでしょうか。

○町野委員 はい、結構です。もし可能であればJ A E R Aさんから少し、同じことについて伺いたいのですが。

○山本座長 ではJ A E R Aさん、いかがでしょうか。

○石井委員 御質問いただきましてありがとうございます。西尾さん、本当に援護射撃いただきましてありがとうございます。ただ、我々現場からしますと、日本の自動車は非常に解体しやすくなっています。一部の輸入自動車から比べますと、解体しやすさで言ったら本当に比にならないぐらい、日本の自動車メーカーさんたちは易解体設計に力を入れて取り組んできてくれています。ただ今後、フレームが一体型になってくるようなお話とか、ギガキャストというのですか、よく分からないのですが、そういった話になってきたときにはまた話が変わってくるのかなというところもあります。

あとはマルチマテリアルというのですか、鉄とフレームが一緒になって、固着させたようなものに関しては、やはり厳しいところもあります。そもそもリサイクルができないものを使った素材を使って車の製造をしていただきたくないと思います。簡単なことを言う

と、ゴルフなどで使うカーボンシャフトですけれども、カーボン材なども一部の自動車に採用されてきているのですが、出口戦略ができていない素材を使ってしまうと、これはA S Rにしか行かなくなってしまうという話もあります。逆にA S Rに行ったときに、今度は集塵機が壊れてしまったりとか、いろいろな機械装置に対してよくない作用をしてしまう素材があると聞いています。なので、ぜひ新しい素材を使うときは、使っているときはほとんど問題はないと思うのですけれども、使った後、どのように利活用するのだと。そういう出口戦略も含めた上で、素材の採用なり開発をしていただきたいと思っております。

私からは以上です。事務局のほうでもし追加の情報あればお願いします。

○阿部専務（日本自動車リサイクル機構） 簡単に。自動車メーカーさんが最近、3、4年前ですが、自動車のリサイクル設計、易解体ということでJ A E R Aと組んでいろいろまとめたものがあって、それがどれだけ適用されているかということを検証しながら、もう少し進めたいという、自動車OEMさんからの話が来ておりますので、今後、そのあたりも含めて検討を進めていきたいと思います。

以上です。

○山本座長 ありがとうございます。町野委員、よろしいでしょうか。

○町野委員 ありがとうございます。よく分かりました。

○山本座長 ほか、御質問はいかがでしょうか。井上委員、よろしくお願いいたします。

○井上委員 ありがとうございます。私からはJ A E R Aさんに質問させていただきたいと思います。スライドの24枚目の資源回収インセンティブですが、事業としての採算性がかなり不透明な中、中小企業に参画していただくためには、適切なインセンティブづけが重要ではないかと考えています。③のところで述べられている、本制度に参加することで事業者が得られるメリットというのは、具体的にどのような内容をお考えなのか、実証事業で明らかになっている点も含めて、お聞かせいただければ幸いです。お願いいたします。

○山本座長 ではJ A E R Aさん、よろしくお願いいたします。

○石井委員 御質問いただきありがとうございます。メリットは2つ考えていまして、1つは何とんでもビジネス的な、金銭的なメリットというところですが、もう一つのメリットというのは、この資源回収インセンティブに取り組むことによって、実例でいいますと、全部再資源化で両チームから表彰されるような制度があるのです。そういった形で事

業者、会社社員、経営者を含めてモチベーションが上がるような、環境貢献しているのだというところ分かるような、そういった表彰制度があるといいのかなと思っています。

今、需給のバランスが崩れているところが一部あるみたいで、なかなかスムーズな取引というところまで行っていないのが現状です。なので 2030 年、もっと言うと来年の 4 月から始まる回収インセンティブなのですけれども、そこに向けて、様々な利害関係者の方々に知恵を出しながら、この制度が成功できるように進めてまいりたいと思いますので、ぜひ御協力、御支援のほどよろしくお願いしたいと思います。

以上です。阿部専務、追加があればお願いします。

○阿部専務（日本自動車リサイクル機構） 特にはないのですが、先ほど鬼沢委員からもあった需要の立ち上がり等、その辺、私、自動車メーカーにいた経験もあって、やはり自動車の開発に 3 年程度かかりますので、2030 年からの新車となると 2027 年ぐらいから設計が始まって、実際に量産が始まるのが 29 年。それが 1 車種、2 車種と各メーカー、徐々に立ち上げるということになります。したがって、市場ができるのはやはり 2029 年、30 年で倍増、倍増ぐらいに増えていくかなと思います。ただし、それに実際に参画するためには、金銭的メリットだけではなかなか継続しないので、そういう場合には、プラスチックに限らず、ガラス、銅、アルミ等、適切に資源循環、特に国内資源循環を行っているということを何らかの形で証明といいますか、はっきりさせた場合は優良事業者的なものとして認定して頂く。そのような事業者に対して使用済車を出すべきだと、そういう流れをつくっていったら、最終的にプラスチックの回収に結びつけるような流れをつくっていくことが非常に重要なかなと思っています。

以上です。

○山本座長 ありがとうございます。よろしいですか。

○井上委員 はい、ありがとうございます。

○山本座長 それでは最後に私からも 1 つだけ、J A E R A さんに質問させていただきたいのですが、スライドの 19 で共同配送の話をされていて、検討しているということなのですけれども、こちら、「グリーン社会の実現に向けた事業者等の活動に関する独占禁止法上の考え方」という、公取がやっている例外だと、共同配送は脱炭素に資する場合ということで、そうでないと独禁法的な観点からというような形だったと思うのです。これは脱炭素の可能性もありますが、資源循環面でそこら辺は大丈夫みたいな、そういう意見交換みたいなものはもうされていると理解してよろしいですか。

○阿部専務（日本自動車リサイクル機構） これは事務局からお答えします。そのところまではまだ検討はしておりません。これは商社さんとか、いろいろな方々ともやっているのですけれども、今回のものも、絶対にJ A E R Aのメンバーが参加しなければいけないということではなくて、こういう、特に被覆材の塩ビとかの処理は非常に難しい。そういう適正処理をちゃんとやって、環境問題という意識のある、あとはお値段が合う方々しか参加しないということなので、特に容りとかペットボトルとか、そのようなところで半強制的ということではなくて、自由参加という形でやる予定ですので、そこは問題ないかなと認識しています。よろしいでしょうか。

○山本座長 ありがとうございます。了解しました。

では、ここで質問を終了させていただきます。活発な討論、ありがとうございました。

ここで中環審側の座長であります酒井先生から御意見をいただきたいと思います。酒井先生、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。意見というよりも、まずは実質的に、この自動車リサイクルシステムを支えていただいている主要メンバーからの話をしっかり聞けたということで、感謝とともに、十分に参考にさせていただきたいと思っております。

その中で直近の課題という意味では、J A E R Aさんからいただいた資源回収インセンティブへの課題です。今日は少し深掘りができた点もあったと思いますので、そこを頭に置いて、実際の執行に当たっていい準備をしていただければと期待したいと思います。

その中でも、特にA S Rチームの運営の今後というところは、阿部さんのほうからも相当具体的に指摘をいただきましたが、これは両省、認識いただいて、どうしていくかということとは少し考えていい話かなと思いました。

それからもう一つ、直近という意味では、適正ヤードに向けての取組ということになるかと思います。ここは県であり、あるいは環境省であり、そして警察庁でありということで、相当多くの関係者が既に取り組み始めているところ、そして挑戦も図られているところと理解していますので、その動きをしっかり、皆さんもお付き合いいただく、そして損傷L I B問題が一つの具体的な課題として、技術的な課題として出てきました。ここは今日は写真を含めてよく認識をさせていただいた次第です。

それから後半の三重県、千葉県からの御説明では、今の制度に対しての具体的な要望、提案というところを多く出していただいておりますので、ここをそれぞれどう考えるかというところもポイントかなというように拝聴させてもらいました。使用済自動車の判断基

準というところ、あるいは具体的な施設基準としての油水分離槽に屋根がなくていいのかというところ、ある意味では具体的な制度論的なところの指摘もありましたので、このあたりはよく勉強させていただきたいと思います。

最後のほうで、内記先生からシステムに関して、特に静脈系の方からの希望がないかということで、いいやり取りをしていただいたと拝聴させていただきました。前回申し上げた J A R S のシステムが、欧州提案の D P P（デジタル・プロダクト・パスポート）システムとどういう類似性がある、どういう相違点があるのかというところの整理をしてほしいと申し上げた、あの背景は、極めて大規模で、かつ精度を求めたシステムとして運用されてきているという実績があるがゆえにお願いをしたところです。そのシステムが日本の独自のシステムにならないように、世界標準になることを期待してということのお願いということでございました。そのやり取りを今日、いただきましたので、そこで発言いただいたこともよく認識していきたいと思いますが、ぜひこのシステム大改造、なかなか簡単な改造ではないと聞いておりますので、それであれば、より中長期展望を持って、ともに考えていきたいという、そういう趣旨で申し上げております。ぜひ今後ともよろしく願いしたいと思います。

以上です。

○山本座長　酒井座長、ありがとうございます。今、本日の内容を取りまとめたと思います。私も同感で、今回は現場で本当に御苦労されている皆様から生の情報を拝見し、本当にいろいろな具体的な課題というのが見えてきた部分、それから少し引いて考えないといけない部分、種々、よい議論ができたのではないかと感じてございます。

では、本日、大変有意義な御意見を本当に多数いただきまして、誠にありがとうございました。最後になりますが、事務局から今後の議事の取扱いなどについて御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、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、既にウェブサイトで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。

次回の審議会ですが、12月23日10時から、さらに次々回の審議会は来年の1月13日15時から、ハイブリッド形式での開催を予定しております。その際には、「使用済自動車

に係る動向を把握」「不適正な解体業者等への規律強化」「A S Rリサイクルの高度化」「使用済車載用蓄電池の回収・再資源化」など、これまで特に議論に上がった個別論点を中心に、それぞれ深掘りを進める会とさせていただければと考えております。また必要に応じて、追加の関係団体等へのヒアリングを行うことも考えております。詳細は追って事務局より御連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

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——