

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65回合同会議 議事録

開催日時 令和8年3月2日（月）13時00分～15時00分

開催方式 Web会議併用のハイブリッド方式

議題

- (1) 自動車リサイクル制度の評価・検討における主な論点の対応の方向性について
- (2) その他

議事録

○河田資源循環制度推進室室長　それでは、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WG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65回合同会議を開催いたします。環境省側事務局の環境再生・資源循環局資源循環課資源循環制度推進室長の河田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず開催に当たり、事務的な事項を御説明、御報告申し上げたいと思います。本合同会合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22名の委員、オブザーバーの方に対面及びオンラインにて御出席をいただいております。なお、産業構造審議会自動車リサイクルWGにおいては、6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、早稲田大学の所委員、日本鉄リサイクル工業会の高井委員、日本自動車連盟の野津委員及び日本自動車販売協会連合会荒居オブザーバーから御欠席の御連絡をいただいております。なお、大塚委員におかれましては、オンラインにより遅れて御出席されることになっております。

引き続き、資料の確認をいたします。資料は資料1から資料3となっており、参考資料1と2がございまして、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

にて掲載をさせていただいております。対面で参加の委員におかれましては、これらの資料を印刷して配布もさせていただいているところです。オンライン参加の委員皆さんにおかれましては、御発言をされる場合を除き、マイクをミュートとしてビデオもオフということをお願いいたします。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、本会議はYouTubeの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、酒井座長をお願いいたします。

○**酒井座長** 酒井でございます。この合同会議、山本座長と交代で座長を務めていますが、本日は私が進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

本日は昨年の9月の合同会議において事務局から提起いただきました自動車リサイクル制度の評価・検討の主な論点案につきまして、これまで2回のヒアリングを挟み、そしてその後、2回の合同会議を開催して議論を行っております。本日は次第のとおり、この主な論点の対応の方向性について審議いただきます。まずは、これまでに御意見をいただいた論点につきまして、本会の資料を事務局にて準備をいただいております。資料の3-2です。この資料についてまず報告をしていただきます。その後、資料3-1は論点案ですが、これに基づいてこの自動車リサイクル法の評価・検討における論点についての説明を改めてさせていただきます。その後、委員の皆様から御意見・御質問を頂戴するという、こういう流れで進めさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、事務局からまず資料3-2の自動車リサイクル制度をめぐる各種状況について、補足資料の説明をよろしくをお願いいたします。

○**河田資源循環制度推進室室長** それでは、早速ですけれども、資料3-2に基づいて、まず御説明をしていきたいと思っております。資料3-2を御覧いただきたいと思っております。ページをめくっていただいて、2ページ目でございますが、自動車リサイクル制度をめぐる各種状況ということで、これまでの主な論点を左に列挙させていただいております。その中で、これまで委員・オブザーバー等から御意見をいただいた内容や、事務局よる追加調査・情報整理の結果に基づき、下記の事項を補足情報として報告するものです。報告内容としましては、解体業者のオークション参入状況等の調査、システム大改造後の更なる情報の利活用について、産官学コンソーシアムにおける検討状況、そして欧州ELV規則案

の概要になってございます。

では、3ページ解体業者のオートオークション参入状況等調査の実施について、経済産業省のほうから報告をいただきたいと思えます。

○高倉自動車課課長補佐　それではまず、経済産業省より論点1、2に関わります解体業者のオークション参入状況等調査について御説明をいたします。こちらのページですけれども、オートオークション調査の結果に関しましては、12月の審議会でも一部報告をしております。その後、今年1月になりまして改めて条件を整えて、オートオークションに特化した解体業者へのアンケート調査を実施しております。御覧いただいておりますように、調査に当たりましては日本自動車リサイクル機構及び日本自動車リサイクル部品協議会に御協力をいただきまして、両団体会員事業者のうち177社の回答をいただきました。

次のページをお願いいたします。こちらから調査結果を簡単に御紹介いたします。まず、使用済自動車の調達経路ごとの台数ということで、御覧いただいておりますように2020年時点及び2025年時点での比較をしております。その結果、この5年間で調達台数は全体で19%減少し、その一方で、オートオークション経由での調達割合は12%から17%まで増加したという結果を得られました。

次のページをお願いいたします。こちらから調査結果を簡単に御紹介いたします。まず、使用済自動車の調達経路ごとの台数ということで、御覧いただいておりますように2020年時点及び2025年時点での比較をしております。その結果、この5年間で調達台数は全体で19%減少し、その一方で、オートオークション経由での調達割合は12%から17%まで増加したという結果を得られました。

次のページをお願いいたします。こちらですが、さらに使用済自動車の調達台数の変化、オートオークション経由での仕入割合の変化につきまして、ここ10年間の感覚的な所感をお尋ねした結果になります。下のグラフでお示ししております、まず左のグラフです。調達台数に関しまして、85%以上の回答者の方が減少したと回答しております。それから右のグラフですが、赤で囲ったところです。オートオークションでの仕入割合については、50%以上の回答者が増加をしていると回答しております。

次のページをお願いいたします。オートオークションにおける落札率について調べております。中古自動車オークションそのものの入札額が高額化していることを背景に、その一方で、解体業者の平均落札率は、グラフ中に記載してありますが、22%と低水準になっていることが分かりました。それから、赤枠で囲っているところですが、落札率が10%以

下にとどまると回答した事業者が49%と、約半数を占めることが結果として得られております。

次のページをお願いいたします。オートオークションでの入札金額、入札上限金額についてであります。2つのグラフの上のグラフですが、入札金額の価格帯としましては、5万円～10万円程度が31%と、最多となっております。一方で、下のグラフですが、入札上限金額を20万円以上としていると回答している事業者が42%と、最多となっているという結果が得られました。

次のページをお願いいたします。こちらは中古車輸出事業者、それから外国人解体事業者との競争についての結果になります。中古車輸出事業者との競争への懸念及び外国人解体事業者の価格競争力を感じているかという設問に対しまして、それぞれ85%という高い比率で、感じているという回答が得られております。これらの事業者が円安や制度上の優位性などを背景に、価格競争力を強めているという実態が改めて感じられました。

次のページをお願いいたします。こちらですが、各オートオークション会場での流札車両の聴き取り実績についてです。解体業者が流札車両を使用済自動車として引き取ったことがあるかとの設問に対しまして、オートオークション会場から紹介された出品者から引き取ったことがあるという回答が20%。それから右側ですが、オートオークション会場から直接引き取ったことがあると回答した事業者が26%という結果になりました。全国の会場におきまして、解体業者がダイレクトに使用済自動車を引き取っている割合というものが、現状これぐらいであるという実態が把握できたところですよ。

次のページをお願いいたします。最後ですが、使用済自動車の仕入れに関する課題、それから今後の展望等についてお尋ねした結果の抜粋になります。無許可解体業者の取締り強化やオートオークションに係る使用済自動車の定義のさらなる明確化、海外流出車の規制などの要望の声が多く聞かれたという結果になりました。

オートオークションに係るアンケート調査結果について、以上御報告させていただきました。経産省からは以上です。

○河田資源循環制度推進室室長 ありがとうございます。それでは、次の11ページをお願いいたします。ここはJARSのシステム大改造後のさらなる情報の利活用についてということですが、自動車リサイクルシステム、以下JARSと呼ばさせていただきますけれども、大改造により、保有する情報の利活用にあ資する新機能が2026年1月にリリースをされております。主な新機能として、①②③となっておりますが、まず1つ目です。車種や燃

料区分等の様々な切り口による預託・保有・引取・輸出に係る台数の抽出。2つ目としまして、リチウムイオンバッテリー搭載車の預託・引取・輸出と、取り外したリチウムイオンバッテリーの動向。最後③は、資源回収インセンティブ制度開始後の稼働状況がございました。これら新機能により、モノの動きや課題を可視化していくということがありますので、今後の各種検討に活用するということが考えられているところです。これら情報の有益な利活用について、自動車リサイクル促進センター—JARCにおいて、産官学の識者と検討を進めていきたいと考えております。

12ページをお願いいたします。こちらは先ほどの続きになりますけれども、こういった情報が今後とれるという形になっていますので、これらの利活用について積極的に検討を進めてまいりたいと考えております。

続いて13ページをお願いいたします。こちらは産官学コンソーシアムにおける検討状況ということで、このコンソーシアム自体は自動車向け再生プラスチック市場構築のための産官学コンソーシアムという取組になってございます。欧州のELV規則への対応や、我が国のプラスチック産業統一を目指しまして、質・量の両面からのアプローチにより、高品質な再生プラスチックの流通量拡大を進めるとともに、再生プラスチックの価値訴求を通じて、再生プラスチック市場の構築を進めていく。それを通じて、プラスチック資源循環を促進し廃棄物の削減、リサイクルの高度化を進めるというものになってございます。この動静脈連携の取組を通じて、動脈側・静脈側産業における再生プラスチックの供給、また利用の技術力の向上を通じて、グローバルな資源循環ビジネスを牽引するとなっております。

次お願いします。14ページですけれども、こちらは再生プラスチック市場構築に向けた全体推進の方向性となっております。それに先立って、今年度このコンソーシアムの中において、現状流通する再生プラスチックの量や質についての分析。または、今後必要となってくる価値訴求の部分について検討した状況について報告させていただきます。まず、左下になりますけれども、供給見込量の試算結果になってございます。こちらについては供給量目標というのがありますけれども、これは20万tと書かせていただいています。これに対して、将来的にもまだ足りないという状況でしたので、自動車由来、またそれ以外の由来に対しても供給量の拡大に向けてさらなる対応が必要であるという状況になってございます。特に自動車向けに使うということに対しては、自動車由来というのが本来一番使いやすいであろうということがありますので、この部分についての拡大が今後求められて

いくという内容になってございます。

また、質についてでございます。下の真ん中の表ですが、品質評価の結果となっております。これは、現在流通している再生プラスチックの質について、自動車向けに利用できるポテンシャルがあるかどうかについて評価をしております。細かなところは割愛させていただきますけれども、機械物性というのが幾つかありまして、これらの品質に対して届いている・届いていないというところを現存する再生プラスチックについて評価をかけました。チャートが少しありますけれども、結果だけ言いますと、自動車向け品質目標を全て満たすサンプルについては14%となっております。先ほど量の供給見込の話をさせていただきましたが、これと相まって、現存する再生プラスチックの質についても底上げが必要になってくるという形になってございます。

続いて一番右側ですが、価値のところについてでございます。環境価値訴求については、現在、GX-E-T-S、排出量の取引制度ですけれども、この中においてGHG排出量削減の可視化、また、WBCSDにおけるGCPーグローバル循環プロトコルですけれども、循環性指標等の議論が続いております。こうしたところの引き続きの検討議論状況を注視しつつ、この取組の中での反映を考えていく必要があるというところ。また、再生プラの製造コストについては、バージン材販売価格を上回るであろうという試算結果となっておりますので、このコスト削減に向けた大規模化・集約化が必要になってくるというのが示唆された状況になってございます。

次のページをお願いします。15ページ目ですけれども、こちらは再生プラスチックの集約拠点構想についてでございます。先ほど申し上げたとおり、大規模・集約化しながらコストを下げていくというのももちろん必要になってございますが、現状の再生プラの製造というのは地域に分散しておりますので、1社当たりの生産量、サプライチェーンの1本の線が細いというのが現状の課題となっております。この量の確保が不安定であることに加えて、品質のばらつきも大きいということも分かっておりますので、自動車向けの再生プラ供給における供給能力・高品質を実現するサプライチェーンが現状では多くないという実態があります。そういったものに対して、自動車向け再生プラの供給能力を有し、サプライチェーンを強靱化する体制を構築するためには、地域に根差した適正処理のネットワーク、これを逆に強みと生かしつつ、各リサイクラーで生産される再生プラスチックを全国何カ所かで束ねる再生プラスチックの集約拠点、これは仮称ですけれども、必要ではないかという形となっております。明日、産官学コンソーシアムの会議がまたございまして、

この再生プラスチックの集約拠点構想の実現に向けたロードマップを開始していく予定です。

続いて16ページ目をお願いいたします。欧州E L V規則案の合意内容についてでございます。欧州委員会・欧州理事会・欧州議会の三者協議を経て、E L V規則案の暫定合意というものが2025年12月12日に発表されております。欧州議会及び欧州理事会による共同採択の後、2026年中にE L V規則が施行される見込です。その内容に少し触れておきたいと思っております。下の右側の赤字のところを見ていただくと、再プラの使用率についてです。規則施行後6年後で15%、10年後で25%となっております。そのさらに下ですけれども、自動車由来の再生プラの使用率についても、同じく施行6年後に3%、10年後に5%となっております。こうしたところが状況として既にアナウンスされていますので、この対応に向けて引き続き産官学コンソーシアム等を通じて事業を深めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○**酒井座長** それでは続いて、資料3-1の主な論点の対応の方向性について、ここも準備いただいておりますので、この説明までを伺い、その後、議論ということにさせていただきますので、お願いいたします。

○**河田資源循環制度推進室室長** では引き続き、資料が前後しますけれども、資料3-1をお願いいたします。自動車リサイクル制度の評価・検討における主な論点の対応の方向性（案）でございます。自動車リサイクル法については、自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書（令和3年7月）において、「今回の検討から5年以内を目途に、改めて制度のあり方について検討を行うことが適当」とされてございます。これを受けて、本合同会合においては、自動車リサイクル制度に対する毎年度の評価等を踏まえつつ、自動車リサイクル制度のさらなる発展に向けて、自動車製造業者等、指定法人、関連事業者、地方自治体等の関係者からヒアリング等を実施しております。その際の関係者や委員からの御意見等を踏まえて、検討に当たっての対応の方向性を整理したものです。

1. 論点整理の基本的方向性でございます。自動車リサイクル法施行から20年が経過し、不法投棄・不適正保管車両の減少、A S R再資源化率の向上、自動車リサイクルシステムのシステム大改造など、制度の安定化・効率化において一定の成果が確認される一方で、不適正な解体・保管・輸出等を行う事業者の顕在化、また、海外への有用資源の流出等、制度の安定性を揺るがしかねない状況が色濃く表面化している状況です。こうした状況を

踏まえて、制度のさらなる発展のため、関係者との連携のもと、必要な対応を検討していくことが重要である。

また、自動車リサイクルの政策目的は元来適正処理の確保というものがありませんでしたが、近年についてはリサイクルの高度化による国内資源循環の推進の方向に範囲が広がりがつつあります。加えて、電動化の進展に伴う車載用蓄電池—リチウムイオンバッテリーや新素材等への対応など、制度の転換点に関わる論点が増えてきているという状況がございます。そのため、各論点については、直ちに深掘りし結論を得るべき事項、自動車リサイクル制度内外の動向を注視しつつ追加検討を進める事項、そして、次回25年目の見直しに向けて情報を収集・整理する事項、これらを見極めながら、段階的に検討することが適当であるとさせていただきます。

続いて2. 論点でございます。

#### (1) 自動車リサイクル制度の安定化・効率化

①使用済自動車にかかる動向把握でございます。オートオークションの入口策については、既存の使用済自動車判別ガイドラインの点検と合わせ、出品の基準となるような例示作りができないか検討を行うこととし、また出口策については、既存の取引慣例を尊重しつつ、解体業者への斡旋が必要なケース等においては、リサイクル料金の負担方法を含め、取引を円滑化するための方策について引き続き関係者と議論しながら検討を行うこととしてはどうかというところです。

続いて、使用済自動車判別ガイドライン、中古車輸出にかかる通知等については、流通実態を踏まえた点検・見直しを関係者で検討し、運用徹底を進めてはどうかというところです。

続いて、廃車ガラの不適正輸出抑止に向け、システム大改造の機能を活用し立入検査の実施等に資する情報を整理・周知し実効性の向上を図るとともに、装備変更をした事実や事前回収物品を回収した事実を確認できる証憑の保存や、廃車ガラ輸出時の証明書類の提示の徹底を求める等の追加的な対策を講じてはどうか。

さらに、不適正スクラップヤードに関する議論の動向や、中古車と廃車の区別の明確化に関する国際的な議論の動向等を注視しつつ、不適正な流通を防止するため、必要に応じ効果的な追加策を検討してはどうかというところです。

続いて②不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討。地方自治体による解体業者への指導件数が突出して多い状況が続いており、日本語を十分に理解しておらず意思疎通が困

難な外国籍の解体業者も存在することを踏まえ、解体業者の適正化に向け、解体業許可基準に知識・技能要件を設けることとし、自動車リサイクル促進センター（JARC）が主体となり、日本自動車リサイクル機構（JAERA）が実施する自動車リサイクル士制度等を参考にした講習会・検定等を実施してはどうか。

また、実施方法、スケジュール、解体業者への影響と経過措置、地方自治体の負担や財源、これらについて整理し、導入に向けた具体化を進めてはどうか。

また、地方自治体から問題提起のあった解体作業場への屋根設置の義務化及びもぎ取り解体の禁止については、関係者から様々な意見が寄せられ、地域により実情が異なることも考えられるため、全国的な実態把握を進めつつ、新規事業者の動向や既存事業者への影響を踏まえて、関係者との丁寧な議論を行い、必要な対応を検討することとしてはどうか。

それから③リサイクル料金の適切な運用と検証。リサイクル料金の輸出返還制度については、15年目見直し時の結論同様に、預託制度の法的性格を踏まえ、制度全般の見直しを検討する際に併せて検討してはどうか。また、特預金の使途については、執行状況・資金見通し等を踏まえた評価を継続しながら、新たな使途の必要性、緊急性、被災車両の増加の状況等を総合的に勘案しながら検討してはどうかというもの。

続いて④不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理についてでございます。JARCや地方自治体等が実施している現行の取組を継続・強化しつつ、不適正車両の横ばい要因や今後の被災車両の増加等の状況を踏まえ、必要に応じ効果的な追加策を検討してはどうか。

⑤情報システムの効率的な活用。JARSのシステム大改造により収集可能となったデータについて、不適正事業者への対応や資源回収インセンティブ制度の推進等のために有効利用してはどうか。また、JARSのさらなる利便性向上、JARSに蓄積された有益なデータの利活用を目指し、JARCを中心に効果的なデータの分析や提供等の取組についての検討を進めてはどうかということです。

## （２）国内資源循環の推進

⑥自動車リサイクルの高度化。ASRになる前段階での素材回収・マテリアルリサイクルの最大化に向け、資源回収インセンティブ制度等の推進やメーカー側の易解体設計を推進することが重要ではないか。また、ASRは現状約7割が熱回収に回っているということです。ASRからのプラスチックのマテリアルリサイクルについては、自動車産業向けの再生プラスチックを生産する先進的なマテリアルリサイクル技術が徐々に社会実装さ

れつつある状況を踏まえ、自動車製造業者等の自主的取組や設備の導入支援等をより推進し、総合的な資源循環のあり方を検討してはどうか。

そして、ASRの2チーム制のあり方につきましては、現行の仕組みにおいてリサイクル率の向上やコスト低減の余地の縮小が見られる一方で、国を挙げての資源循環推進の高まりや国際的なマテリアルリサイクルの競争激化など、自動車リサイクルを取り巻く環境も大きく変化しているため、より広い視点からの検討が必要だと。自動車製造業者等を中心に、ASRチーム、関連事業者等の実態・意向等を考慮し、2チームを統合することによるメリット・デメリット、組織的・法的な妥当性等を比較衡量し整理を進めることが適切ではないか。

続いて⑦再生プラスチックの流通量拡大でございます。自動車向け再生プラスチック市場構築のための産官学コンソーシアムやサーキュラーパートナーズにおいて、自動車向け再生プラスチックの需給見通し等を踏まえた今後の対応策の検討等が、現状進められているところです。

産官学コンソーシアムでは、供給見込み量の現状分析において将来的に供給量が不足する見通しであること等から、自動車等向け再生プラスチックの安定供給体制構築に向けた、「再生プラスチック集約拠点（仮称）」の必要性を共有し、実装に向けた議論を進めているところです。

自動車リサイクル制度においても、国内外の規制動向などを注視しつつ、資源回収インセンティブ制度の推進等を通じて、再生プラスチックの流通量拡大に向けて必要な対応を引き続き検討してはどうか。

続いて⑧ですが、リユース可能な部品の流通促進。リユースはリサイクルよりも上位に位置付けられていることに加え、リユース部品の流通促進は、1台当たりの実質的な価値向上等を通じ解体業者の収益向上等につながり、また、プラスチックを始めとした素材の国内循環の促進にも寄与することから、自動車メーカー・部品メーカー、また販売・整備関係者、自動車所有者等の関係者が連携し、リユース部品流通の実態把握や促進策を検討してはどうか。

### （3）変化への対応と発展的要素

#### ⑨使用済自動車由来の車載用蓄電池の再資源化の推進。

電池のエコシステムや蓄電池のサプライチェーンの構築に向けて、産業界や関係省庁を挙げた各種取組が精力的に進められているところです。日本自動車工業会（自工会）が構

築しているリチウムイオンバッテリーの共同回収スキームの持続可能性や、廃棄リチウムイオンバッテリーの安全性、将来の排出見通し等を踏まえつつ、自動車を含む国内産業に及ぼす影響も考慮し、廃棄リチウムイオンバッテリーの適切な処理体制構築に向けた対応方針と実施時期等を議論するため、作業部会の設置を検討してはどうかというもの。

⑩CN・3Rの高度化。

GHG排出実態の把握・データ整備と排出量削減に向けた取組のフォローアップを進め、必要に応じて追加的対応を検討してはどうかと。

また、ベースメタル・レアメタル等について、国内外の情勢の変化を考慮しつつ、国内における資源循環、水平リサイクルを含むものでございますが、強化に向けた取組や支援策の検討を行ってはどうかというところです。

以上でございます。

○酒井座長 ありがとうございます。それでは、追加の詳細の御説明並びに論点の対応の方向性ということで、今回準備していただきました。ただいまの説明への御質問、御意見を承りたいと思います。では、対面で御出席の方はいつもどおり名札を立てていただき、そして、オンライン参加の方は挙手機能での発言意思の表明をよろしく願いいたします。本日は比較的長く討議のお時間を設けておりますが、いつもどおり時間の制約もございますし、発言も多く頂戴するかと思いますので、御発言を一人2分程度をめどにお願いできれば幸いです。それでは、御質問・御意見をよろしくお願いを申し上げます。では、会場のほうから順番に進めさせていただきたいと思います。会場のほうから、窪田委員、お願いいたします。

○窪田委員 ありがとうございます。我々自治体が希望させてもらっていることはおおむね入れていただいているのかなと思っております。特に資料3-1の②の不適正な解体業者等の実態把握と対応のところの、日本語の理解ができないとコミュニケーションが難しい状況です。今、解体業者さんの許可基準に知識・技能の要件を設けていただけるということと併せて、なかなか外国人を排除するようなところは難しいところがあるのかなと思いますが、解体業者さん等で日本語が分かるような技能を、規則などで求めるわけではないですが、例えばガイドラインや標準作業手順書の中に一定入れていただけると、我々のほうとしても指導しやすいのかなと思っております。

あと、使用済自動車の判別ガイドラインについてですが、私のほうから前に言わせていただきましたけれども、一定基準がないと、中古車の保管なのか解体業者さんにかかる使

用済自動車なのか判別が非常に難しい状況です。判別が分かるようにガイドラインを改正していただくのと併せて、一定の法的拘束力があるような形で使えるようなものにしていただきたいと思いますので、併せてお願いしたいと思います。私からは以上です。

○酒井座長 ありがとうございます。それでは続けたいと思いますが、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。日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会の根村でございます。よろしくお願ひいたします。私のほうからは1点コメントと、1点質問させていただきたいと思います。丁寧な御説明ありがとうございました。資料3-1の論点の対応の方向性に関しては、このとおりではないかと感じております。コメントといたしましては、4ページの⑧リユース可能な部品の流通促進のところでは、資源循環という点ではリユース部品の流通促進は非常に大切なことだと理解しています。一方で、自動車はすごいスピードで技術改良されているような部分もあるかと思っておりますので、果たして使用済みの自動車の中古部品が使用できるのか。安全性がどうなのかというところに不安を感じる者も多いと思います。その辺を踏まえた実態把握や促進策というものにしていただきたいと思いますと感じました。

それから、同じく4ページですが、⑩カーボンニュートラル・3Rの高度化の1つ目の矢じりのところですが、これは自動車リサイクルの各工程におけるデータ整備や排出量削減に向けた取組のフォローアップを進めるという理解をすればよろしいのでしょうか。この2点をよろしくお願ひいたします。

○酒井座長 ありがとうございます。では、続いて織委員お願ひいたします。

○織委員 ありがとうございます。今ここで話す話かわからないですけれども、報告書全体をこれから取りまとめていく際の少し注文になっているのですが、今回の10点の論点ですけれども、細かい部分も大きい部分もひとまとめになっているところがすごく気になります。つまり、政省令で対応できるものと法律の改正まで必要になってくる、政策的なものになってくるというのが全部一緒くたになっていて、優先順位がはっきりしていないと思います。リサイクルの部品を使っていくとか流通を考えていく、資源性を考えていくなどという大きな話と、それから、海外の外国人の事業者がいるというような話。あるいは、自治体で対応できるようなところをサポートしていけるかという話については、きちんと大きく分けていただきたいと思いますという点が1点です。

それから、これは20年目の見直し、節目の重要な報告書になると思いますが、やはり日

本の自動車リサイクル法はどのような意義を果たしてきたのか。EUとは違う設計をしている中、また、家電リサイクル、容リ法とは違う中で、ジャパンモデルが成功しているところは一体どこがあったのかというところ。それをどう生かしながら、新たな動きにどう対応していくのかという、そういう視点が必要になってくるのではないかと考えています。

最後にもう1点ですけれども、今、消費者センターの委員の方がおっしゃったように、安全性と資源性の問題をきちんと入れていただきたいと思います。マテリアル優先で中古部品はリユースを使っていくというのはもちろん結構なことですが、本当に自動車会社はそれをどこまで使うつもりがあるのですか。その基準値について、どういうことを私たちに示してくれるのですかということは非常に気になります。今の日本の自動車というのは安全性、品質、技術というものをすごく売りにしている中で、リサイクル素材を使っている、そこでの安全性、そこでの選択というものをどういう基準でやっていくのか。建前上集めてみたけれども実際は使えないことになってしまったら結局意味がないと思うので、そういったところもきちんと踏み込んでいただきたいと思います。以上です。

○酒井座長 どうもありがとうございます。それでは、対面の場所からの発言の意思表示はここまででございますので、次にオンラインの方々に移らせていただきます。まず、松八重委員、そしてその後、室石委員、袖野委員という順番でお願いしたいと思います。松八重委員、お願いいたします。

○松八重委員 ありがとうございます。御説明ありがとうございます。東北大学の松八重です。JARCのシステム高度化は大変素晴らしいと思っております。こういった詳細な情報が集積することによって、将来的なりサイクルですとかリユースですとか、そういったものを考える上で、非常に精緻な情報が集積できるのではないかと考えております。その上で、現在産官学コンソで、再プラに関しましてはいろいろと拠点を集約することで再生可能な資源を優先的にかき集めていくといった仕組みづくりも非常に重要な形だと思っております。

その上で、まだ20万トン不足しているというところも、もちろん今後の利用の仕方、あるいは廃棄物のそういった廃自動車の発生具合によってもこの辺りの数字は少し変わるのかもしれませんが、いずれにせよ、やはり循環資源の重要性は、今後も増すであろうと考えられる中で、まず、これはプラスチックに限らずですけれども、国内の資源の中でも循環資源の確保というところについて、例えばプラスチックに関してだけでなく、ほかのものについてもぜひ鋭意検討を深めていただきたいと思っております。とりわけ金属素材に

関しましても、恐らくこの辺りは産官学コンソを挙げて、将来的に需要があるようなものに対して、いかに供給可能なのかということを検証することも非常に重要であろうと考えられます。

質問は、20万トン不足しているというところに関しまして、車からのものもありますし、ほかからの供給も含めて20万トンの不足という予測があるわけですが、この20万トンをどう埋めていくのかということについて、もし何かアイデアがあるようでしたら教えていただきたいと思います。

もう1つはリユースに関してです。円安や制度上の優位性もあって、かなり海外でも日本車は需要がある、人気であるというところは一方で好ましいところではあるわけですが、特に部品のリユースなどは、やはり国内で非常に良いものづくりをしているがゆえに、海外でもこの辺りの需要が高いというように考えられます。こういったものの貢献分のようなものを、何か日本の自動車の、リサイクルと言っていいのか分かりませんが、そういったところの貢献度を何かはじき出せないかと考えております。せっかくいいものをつくって、海外でも人気があるわけですが、いいものが外に出ていってしまって、国内での回収可能な循環資源として使える量が減ってしまうというところは、リユース分も含めてですが、買い負けてしまうか外に使っていただけるのか分かりませんが。いずれにせよ、リユースや、あるいは海外でそういった需要があるというところは好ましいところであると思う反面、こういった日本の自動車のリサイクル率やリユースを考える上で、この辺りをうまく、環境省目線だけではなく経産省目線で良いところを何とか評価できるような仕組みや指標化のようなものがあると良いのではないかと感じられました。以上です。

○酒井座長 松八重先生、どうもありがとうございました。続いて室石委員、お願いいたします。

○室石委員 室石でございます。全体的に、論点の方向性については賛成でございます。その上で、2点申し上げたいと思います。3ページから4ページにかけて、主に⑦、⑧も入るのかもしれませんが。ユーザーや社会全体に対して価値訴求をしていくというもの。再生品や中古品の価値を訴求していくという話はとても大事だと思うので、価値訴求という四文字熟語をぜひ入れていただけたらと思いました。産官学コンソーシアムのほうの先ほどの3-2の資料では価値訴求の話が入ったりもしておりましたので、まだ結論が出ていないということで入れていないのかとも思いますけれども、価値訴求が大事であるという

方向でいろいろやっていくという文章がぜひいるのではないと思った次第です。

それから2点目ですが、4ページの(3)⑥に廃リチウムイオン電池の話が書いてあります。収集して廃棄していく。事故を防止する。いろいろな話があると思いますけれども、大変大事な点だと思います。作業部会について、設置を検討していくという書き方で、設置していくではなく設置を検討するというので少し迂遠な感じがするものですから、もう設置すると書いていただいているのではないかという気がいたしました。以上でございます。ありがとうございます。

○酒井座長 どうもありがとうございます。続きまして、袖野委員からお願いいたします。

○袖野委員 芝浦工大の袖野です。御説明ありがとうございました。これまでの議論の論点が整理されて入っているかと思えます。私からは今後に向けてということで、3点申し上げたいと思います。まず1つ目は輸出返還金のところですが、これはこれまでも議論されていて、今回は見送りで制度全般の見直しのときということですが、法制定時にはやはり輸出がこれほど問題になると。量が多くなって問題になると想定されていなかったわけで、むしろ輸出に向けたインセンティブのような形に働いてしまっているというところで、今後全般見直しの際には、ぜひここも切り込んでいただきたいと思えます。

2点目は、先ほどLiBの話がありましたけれども、EVの輸出というところで、EVでは廃車の輸出についてより規制を強化していく、基準に合わないものは原則輸出禁止として、資源を域内にとどめるということを打ち出しております。ですので、EVの回収の仕組みを今後考えていく上では、こういった輸出禁止というような資源を国内にとどめるという方向性についても、ぜひ念頭に置いた御検討を進めていただきたいと思えます。

3点目は再生プラについてです。こちら先ほど御指摘があったところですが、今後サプライチェーンのチェーンを太くしていく、量の確保というところも非常に重要になってきます。循環経済の動静脈連携を進めていく上で、J4CE（循環経済パートナーシップ）などの取組も進められていますがその中で、やはりリサイクル品、再生資源の出自が分からないと、品質の不安が大きいというような声があるかと思えます。その中で、自動車メーカー主体で回収するメーカールートを取組もあることが委員会でも御紹介があったと思えます。メーカーが自社の車を集めることで、出自が分かっている素材が返ってくるので、様々な分野からプラを集めてきて、全部破碎して混ぜてしまうと品質がばらついてしまう点も考慮し、メーカーがEPRで自社製品を回収するルートも含め、両面で進

めていていただければと思います。

以上になります。

○**酒井座長** 袖野先生、どうもありがとうございます。それでは、この後、木村委員、内記委員と回していきまして、その段階で一旦いただいた御質問・御意見への事務局からのマイクで回答という流れで進めてまいりたいと思います。それでは木村委員、どうぞ。

○**木村委員** 全日本自治団体労働組合の木村です。取りまとめありがとうございます。1点だけ意見を言わせていただきたいと思います。②不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討で、解体事業者の設備の適正化について、3つ目の矢じりで屋根未設置の業者についてはまとめのほうに関係者との議論の上、対応を検討いただけたらと思います。現状でも囲いの不備による騒音や土壌汚染などの環境問題が散見され、また、犯罪につながる危険性も指摘されています。こういった囲いの不備の実態を自治体の調査で発見した場合、指導ができてでも許可取消には踏み込めないというのが今の実情です。資料の修正までは必要はないと思いますけれども、囲いについてもぜひ全国的な実態把握を進めていただき、近隣住民の安全を守るために適切な対応を行っていただけたらと思います。以上です。

○**酒井座長** ありがとうございます。それでは内記委員、どうぞ。

○**内記委員** 名古屋大学の内記です。まとめていただいてありがとうございます。私のほうから2点、1つ目はJARCの情報システムの点ですけれども、データの利活用はぜひやっていていただきたいと思います。データの利活用の過程の中で、一般的によく言われることですが、データの提供者、事業者さんの機微情報にどう触れないで活用していくかというのがいろいろなところで問題になってきています。機微情報に触れるとなかなか利活用できなくなってしまってデータが使えないという問題がいろいろなところででてくると思います。事業者さんからのデータの提供とその活用に関して、契約なのか。データの活用に関する合意とか、そういった法的な手続はどうなっているのか。そこをもしこういうふうなデータの活用の扱いのルールが決まっているということがありましたら教えてください。データの活用に当たって、多分処理をJARCさんの中でしないで、例えばどこかに委託するとかになると、またそこでの処理の問題やデータの扱いの問題も出てくると思います。一般的にどういうルールでデータを処理されるのかというところを教えてください。利活用に関してはもちろん賛成です。

2つ目は、先ほどから委員からも御指摘がありますが、再生プラの活用、⑦の流通量拡大の話です。先ほどELV規則の改正の方向性の話を教えていただきましたが、6年後に

15%、10年後25%。このパーセンテージというのは、多分、これまでの議論でいろいろ変わってきたと思いますが、日本のEV車のEUへの輸出においてどういう影響があるのか。これぐらいのパーセンテージなら満たすのが問題ないのかというような見通しと、あと、先ほども少しお話がありましたが、再生プラあるいは自動車自体の廃プラの使用率に当たっての認証というか。それが本当に質的に問題ないかというところを、EUのほうでどういうふうに担保していくのかという話も、もし情報がありましたら教えてください。

以上です。ありがとうございました。

○**酒井座長** 内記先生、ありがとうございました。ここまでにしたいと思っておりましたが、また続いて手が挙がっておりますので、京都大学井上委員、織委員、鬼沢委員までということで前半の質疑にさせていただきます。井上委員、どうぞ。

○**井上委員** ありがとうございます。私からも何点かお話をさせていただきたいと思えます。まず論点をこのように整理してお示しいただき、ありがとうございました。全体として示されている方向性については私も賛成でして、その上で幾つかコメントをさせていただきたいと思えます。

資料3-2で示されているように、JARSのシステム改造を資源回収インセンティブ制度の推進に活用していくことは大変重要だと思います。4月から導入される制度においては、参加する企業を増やすための取組を今後も進めていく必要があります。JARSのシステム改造を資源回収インセンティブ制度にうまく活用していくことは、例えば申請や報告などの手続の簡素化を進めることにもつながるのではないかと思いますし、その結果として中小事業者にとっても参加しやすい環境の整備につながるのではないかと考えております。

また、リチウムイオン電池の回収についてですが、現在は主に自主的な取組によって運用されているものと理解しております。今後、増加が見込まれることから、将来的にも安定的に回収体制を継続していくことが重要になると思えますが、自主的な取組を基本としつつも、安全確保の観点から、制度的なバックアップについて本格的に検討していく必要があるのではないかと思います。

さらに、リユース部品の流通促進については資源循環の観点からも重要な方向性であると考えます。一方で、車両の電動化や機能の高度化が進む中で、従来よりも取扱いや確認に一定の配慮を要する部品も増えてきているのではないかと思います。リユース部品の信頼性が確保されることが市場拡大の前提になると思えますので、安全性や品質確保のあり

方について併せて整理していく必要があるのではないかと考えます。以上です。

○酒井座長 織委員、どうぞ。

○織委員 ありがとうございます。先ほど一緒に話しをすればよかったのですが、申し訳ありません。先ほどの品質と資源性のところですけども、産官学コンソーシアムやC P sのほうでも、結構議論が2年間の間に進んでいると思います。こういった安全性と品質、資源性の話は、いろいろなところで議論が進められていて、その情報共有をさせていただいて、その進捗と論点をある程度重なり合わせいただいたほうがいいかなと思います。ぜひその辺でどういった議論が行われて、どういうことになっているのか情報共有していただければと思います。以上です。

○酒井座長 ありがとうございます。鬼沢委員、どうぞ。

○鬼沢委員 鬼沢です。方向性についてはこれでいいと思っております。ただ、これをどういう形の報告書にするかというところが、今後、この後の5年間に向けてすごく重要ではないかと思えます。例えば、先ほど来皆さんがおっしゃっているように、J A R Cの新しいこのシステムを使うことによって、インセンティブ制度への参加、7番目の再生プラスチックの流通拡大にも非常に大きく関係しますし、当然、リユース部品などにも関係してくると思います。この後の5年間に向けて、割とすぐに結果が出てくる部分と、なかなか結果が出てこない部分やまだまだ調査が必要な部分があると思いますので、その辺をどういう形で見える化していくかによって、進捗状況も変わってくるのではないかと思います。論点の方向性としては非常にいいのですけれども、やはり濃淡があると思いますので、その辺をどういうふうな形で報告書としていくのか。そこをお聞きしたいと思います。以上です。

○酒井座長 それでは前半最後、井岡委員どうぞ。

○井岡委員 消費者科学センターの井岡と申します。資料3-1や3-2で大変詳しく分かりやすい御説明ありがとうございました。その上で2点、気になるところをお話しさせていただきますと思います。

まず1番は、(1)の安定化と効率化ということで、不適正解体業者さんの問題、不適正ヤードの問題が最近メディアで大変報道されております。それによって不適正輸出が増えているのではないかとこのことを考えると、大変不安を感じておりますので、ここは省庁の連携で、少しでも不適正ということが少なくなるようお願いしたいと思います。オートオークションについても、これはやはりまだまだ問題があるかと思っておりますので、そ

この調査などもよろしくお願いいたします。

もう1つは、やはり国内資源循環の推進ということで、レアメタルなどの供給問題、国内外の情勢の変化が大変激しく起きておりますが、まずはやはりこのためには国内資源循環の推進を進めていくことが重要かと思えます。その点でも、資源回収インセンティブについて期待したいと思えます。将来的な不安要素があるところで、処理費用の負担が増加し、担保されないリスクが潜在的に存在するというのではなかなか持続可能ではないので、産業界や関係省庁を挙げた取組をぜひよろしくお願いいたします。以上です。

○酒井座長 ありがとうございます。ここまで多くの御質問をいただきました。それでは、河田資源循環制度推進室室長のほうにマイクをお渡しして、その後、経産省にお渡ししたいと思えます。よろしく申し上げます。

○河田資源循環制度推進室室長 たくさん御意見、御質問をいただいたので、全部答えられるか若干心配ではありますが、順番にいきたいと思えます。まず、窪田委員からありました知識・技能の要件を設けてというところについては、ガイドラインに入れていただきたいということでしたので、これについてはその方向で検討を続けていきたいと思えますけれども、引き続きこれについて関係者間の議論を踏まえて検討していきたいと思えます。また、ガイドのところも、一定の法的拘束力という話がございました。このあたりは特に、報告書の検討の方向性のところに入れさせてもらいましたけれども、国際動向のところにも多分に影響も出ると思えますので、その辺りをしっかりと見極めつつ、対応を検討していきたいと考えております。

続いて根村委員からありましたが、GHGの排出量についてのデータ整備のところでは、こちらはご理解のとおりだと思えますが、自動車リサイクル法における解体、破碎、再資源化の各工程、これらの排出実態の把握であったり排出量の削減に向けた取組のフォローアップという理解でよいと思っております。また、室石委員からもありましたけれども、いわゆる価値訴求の話とも関わってくる論点になってくると思っておりますので、そういった整理の仕方も今後検討していきたいと思っております。

続いて織委員からありましたが、政省令と法改正の話が一緒になっているというところについては、おっしゃるとおりだと思っております。この辺は優先順等を踏まえた濃淡のつけ方を意識した報告書案という形で次回以降お示ししたいと思っております。あと、欧州の制度が日本の自動車リサイクル制度ないしは家電や容器と比べてどこがうまくいっているのか、いっていないのかというところについての整理も大切な視点かと思えます。こ

ちらについても、そういった整理もきちんと報告書の中に盛り込めるように検討を進めてまいりたいと思います。また、安全性と資源性、これがしっかり視点として入れられることという話もありました。これは全くそのとおりでございまして、いろいろな取組を進めていくに当たっていわゆる安全性、安心・安全という話であったり信頼性というものがばらばらになってはいけないと思いますので、ちゃんと資源の確保という観点と両立させるような取組が求められると思います。そこはしっかり意識した内容にしていきたいと考えております。

続いて、松八重委員からありました再生プラの支援拠点についてでございます。20万トンに対して足りていないのではないかということでしたが、ここについてはこのギャップを埋めるべく取組を進めていくという形になりますので、この自動車由来の部分だけではない部分も含めて、今後その取組の幅を広げていく形になるかと思っております。プラスチック以外のところについても必要な検討があるのではないかと、これもまさに欧州のELVの中でプラに続いて鉄、アルミが控えているというアナウンスが入っていますので、ここについても業界の方々や関係省庁と連携しながら、必要な対策について検討してまいりたいと思っております。

それから、室石委員からありました価値訴求のところについては確におっしゃるとおりかというところと、今回方向性のところに抜けていましたので、ここについてはしっかり意識していきたいと考えております。リチウムイオンバッテリーのところについても、設置の検討ではなくて作業部会設置でいいのではないかという御意見もいただいております。御意見を踏まえて報告書をまとめていきたいと思っております。

それから、袖野委員からございましたが、欧州では廃車の輸出強化や資源の国内循環をいわゆる囲い込みというような形で、いろいろな制度の見直しを進めているということもあります。これらも踏まえて国内に資源を残すための方策という観点で検討してもらいたいという話がありました。ここは先ほど申し上げたとおり、いわゆる国際的な調和を図っていくという意識、流れも必要だと思いますので、欧州の制度の内容、成り立ちも含めてしっかり見ながら、必要に応じて我々のほうでも国内の政策としては必要な論点という形として検討していきたいと思っております。また、再生プラのところについても、いわゆる再生材の物性数値がはっきり分からないとなかなか利用がうまくいかないのではないかとということもありました。こちらについては、現在流通しているものの一部については分析を進めておりますし、引き続きこういった取組を通じて分析を進めていく必要がある

うかと思っています。この辺りについてはコンソの中でも議論を進めているところですが、これまでなかなか市場環境が整ってこなかったこともあって、まだ調べなければいけないところが多々あります。引き続きコンソーシアムにおける集約化の検討と並行して、技術的な検討や調査も進めていく必要があると考えております。

続いて、木村委員からございましたが、事業場囲い等が設置できない解体業者がいるというところについては、適正化をお願いしたいということがありました。その辺り、引き続きしっかりと検討してまいりたいと思っております。

続いて、内記委員からございましたけれども、JARSの利活用のところや、再生プラの流通量拡大についてだったと思います。まず、JARSの利活用のところについては、いろいろと難しいところが多々あるというのは皆さん御承知のとおりだと思います。何が利用できて何が利用できないというところの見極めも含めて、今後検討を進めていく必要があるかと思っております。また、再プラの流通量の拡大のところ、日本からの自動車輸出について影響があるというところについては、少し今日お話しいただきましたけれども、まだ自動車由来のところについては、流通というのはこれから始まっていく形になりますので、どれぐらい影響が出るかというのは、今後見極めがやはり必要になってくると思います。一方で、国内に流通するというか、使用済自動車が回ってくる量が年々減っているという背景もあるので、しっかりその辺については状況を分析した上で、取組の方向性を議論してまいりたいと思っております。

続いて井上委員からございましたが、LiBの自主的な取組についてです。これについても将来的に安定するのかというところであったり、安全確保という観点から、制度的なバックアップを検討すべきではないかという話がありました。必要な論点だと思いますし、先ほどから設置に向けての話もございましたので、こういったところをしっかりと意識しながら進めていきたいと思っております。また、リユース部品の話もありました。これも安全性や品質保証に配慮が必要ということです。これも繰り返しになりますけれども、資源循環を進めていくに当たって、安全性や信頼性のようなところを犠牲にするということがないように、この辺りは関係者を踏まえて慎重に議論を進めていきたいと思っております。

続いて鬼沢委員からありましたけれども、JARSで再プラの流通量の拡大やリユース部品の使用が促進されていくに当たって、すぐ結果が出ることと調査が必要なことは分けて、濃淡をつけてやっていく必要があるのではないかとということもありました。ここは報告書全体についてということかと思っておりますので、報告書をまとめる際には、この辺りをし

っかりと整理していきたいと思っております。

また、井岡委員からありましたけれども、不適正なヤード解体業者等々の話をよく耳にされるということと、積極的に対応をお願いしたいという話でした。また、オークションの問題も引き続きお願いしたいということでしたので、事務局としてしっかりと引き取って、この辺りは整理を進めていきたいと思っております。また、レアメタルの話もございまして、国内の資源循環確保の観点から、国内の資源循環インセンティブ制度を初めとして関係省庁挙げての取組としてお願いしたいということでした。ここは自動車だけではなく、しっかりと国内でレアメタルの資源循環の確保という観点から、必要な議論を今後やっていく必要があるかと思っておりますので、引き続きこの自り法におけるレアメタルのあり方も含めて議論を進めていきたいと考えております。

環境省からは以上です。

○酒井座長 ありがとうございます。それでは、経産省からお願いします。

○宮越自動車リサイクル室長 ありがとうございます。ほとんどが河田資源循環制度推進室室長から御回答いただいたかと思っておりますけれども、私、宮越のほうから補足的に何点かコメントさせていただきたいと思っております。

非常に多くの御意見とご示唆をいただきありがとうございます。まず1つ目として、リユースについて根村委員、松八重委員、井上委員から安全性の観点、品質保証の観点が大事ということと、あと、これを評価するシステムについて御示唆があったかと思っております。自動車部品のリユースについては、まさに自動車の平均耐用年数は現在17年ということになっておりますので、リユース部品の供給と利用の重要性がますます増しているということが言えると思っております。これまで関係団体様においても、いろいろな取組、例えば品質保証の仕組みや基準づくりということをこれまでも対応してきていただきました。さらに今後も、まさにこういった部品の安全性や品質の問題、こういったものを消費者の手元に届くような形で広報していくことがまず大事だと思っております。この辺の工夫というのは一層進めていかなければならないという認識でございます。

また、評価づくりということですが、まさにこのリユース部品の取組については、民間企業、民間団体さんの取組が中心になるわけですが、これを国として、国の支援策としてどうやってバックアップするか、支援していくかというのは、まさに評価づくりやインセンティブづくり、あるいは広報のような観点で役割が出てくるかと思っております。そういった観点から、どういう支援ができるかということを検討していきたいと思っております。

JARSの観点と資源回収インセンティブのコンテキストで御示唆をいただいたかと思  
います。これはまさに今回のシステムの拡大で、自治体の立ち入り検査の支援ですとか、  
御指摘にあった資源回収インセンティブ制度にどういった方がどういう規模で参加してい  
るか。こういった点からも分析が可能になると聞いていますので、このデータを活用して、  
さらにどういう面から後押しが必要なのかという分析に使って、インセンティブ制度の促  
進に努めてまいりたいと思います。

輸出返還について御示唆をいただきました。こちらはこの骨子案に書かせていただい  
ておおり、これまでも繰り返し議論していただいていたわけですけれども、15年レビ  
ューの際に、一定程度の結論を得ており、制度全般の見直しの際に合わせて検討とい  
うことでもあります。それに加えて、今回解体業者の買い負けの要因というのは、単  
純に輸出返還のみの問題ではないということもまた1つの要素として加わりましたけ  
れども、いずれにしても、この問題は制度全般の見直しに合わせて、消えるのでは  
なくて、引き続き検討していきたいと思ます。引き続き御指導のほどお願いいたし  
ます。

私からは以上でございます。ありがとうございます。

○**酒井座長** 御質問や御意見への回答をいただいたと思ます。1点だけ、先ほどJ  
ARCあるいはJARSの情報の関係で、現在のデータの利活用の合意や契約は、現状で  
どうされているのかということが内記委員からの質問に含まれていたかと思ますが、  
この点はどのような状況でしょうか。

○**宮越自動車リサイクル室長** 大変失礼いたしました。この点、契約の詳細ですとか細  
かい部分になりますので、恐れ入りますけれども、JARC様のほうから御回答いた  
いでよろしいでしょうか。

○**酒井座長** お願いいたします。

○**永井様（JARC）** JARC永井です。まず、JARSのデータ利活用ですね。J  
ARSの中に入っているいろいろなこれまでマニフェストで使ってきた車の預託、輸  
出、廃車、一部廃車ガラ輸出もあるのですけれども、データのまず数量を使うこと  
になります。これをもとにビッグデータをデータ化して傾向をまず行政に分かるよ  
うにさせていただいて、それで施策を決めたいと思っています。先ほど申してい  
いただいた個人の情報や個社の情報については、基本的には開示対象にはし  
ない予定にはしておりますので、もっと検討は詰めたいと思ますけれども、  
現在の検討の中では、特に契約が必要なところまでデータを開示するよ  
うな契約はない予定にしております。

ただし、資源の循環という意味では、車の車種が例えばどういう傾向にあるのか。どの地域でどんな状況にあるかというのは結構大事な情報になりますので、これらをぜひ行政の方と評価させていただく。例えば、こちらを見ても電気自動車は過去90%輸出がされていましたが、最近は60%に落ち着きました。ハイブリッドは、今データが出ていますけれども、やはり80%、75%は輸出されてしまっています。廃車と輸出車の数を同じ年で比べた場合ですけれども、そういう傾向はよく分かりますので、まずこういうデータを共有することを始めたいと思っています。

そういうことで、先ほど御指摘いただきましたプライベートな情報については、原則警察とかそういうことがない限り出さない予定で、まずいろいろなビッグデータの数を使って日本のリサイクルに貢献したいと思っています。特にJARSについては日本にしかないシステムだと思っていますので、グローバルに見るとこれがあることは強みになると思っています。これを使って今後は、あとは細かいデジタルプラットフォームとの連携なども検討していけると思っていますので、そこも引き続き進めたいと思っています。よろしく願いします。

○**酒井座長** 宮越室長、立ち上がった追加でのお伺いをしてすみませんでした。それでは前半のやり取りは今、お聞きいただいたとおりでございます。時間が少しありますので、後半で御意見のある方ございましたら、この段階で発言の意思表示をお願いできれば幸いです。

対面では町野委員、嶋村委員、あとはまた回します。町野委員、どうぞ。

○**町野委員** 御説明ありがとうございました。2点ございまして、1つ目が判別ガイドラインのところですが、資料の3-1では、オークションのときの対応のところでは判別ガイドラインの点検・見直しということを挙げていただいています。先ほどの自治体の方のお話では、法執行の関係でも判別ガイドラインをもう少し分かりやすくというお話があって、多分それは従前の議論でもそういうお話だったかと思います。多分、双方から見て分かりやすいものということで、両方にこれは入れていただくのがいいかと思いました。

もう1点は細かい話ですが、先ほどのJARSのシステムのデータ利活用の件は、個人の情報を開示しなくても、統計などに使う場合にも同意がいるのではないかという議論があったり、多分、義務者の情報などをいろいろひもづけることで個人が特定できたりするのではないかなど、結構難しい論点がありそうだと思います。そういうところもき

ちんと整理した上で、適法にデータ活用ができるようにしていただく必要があるかと思  
います。基本的には、これはどんどん活用していただくべきだと思います。それが嫌だとい  
う方もそれほど一般的にはいないと思いますので、できる範囲というよりもできるだけ活  
用できるような方向で考えていただきたいと思います。以上です。

○酒井座長 ありがとうございます。では、嶋村委員、お願いします。

○嶋村委員 ありがとうございます。今回取りまとめいただきまして、本当にありが  
とうございます。大変分かりやすく、しっかりまとめていただけたと思っております。先ほ  
ど少し御質問が自工会のほうにもあったような気がします。内記委員のほうから欧州のE  
L V規則でメーカーは達成可能かどうか。そういった趣旨の御質問だったかと思いま  
す。欧州のE L Vの規則も法律でありますので、法律を守らないと車が売れないというこ  
とです。これは何が何でも車を売るからには達成するということだと思います。そうす  
るとどうということが起こるかという、足りないというような話になる。足りないという話  
になると、それは国内で足りないという話になりますので、海外にあれば海外から例えば  
持ってくるか、生産自体を海外に移す。要するに国内で生産せずに海外の再生材がある  
ところで、実際はないと思いますが、極端に言えばそういう手立てとか、何かしらの手立  
てを考えて、必ず達成すると。一方で、もう欧州で売らないという手立ての方法論も、方  
法論としてはあると思います。いずれにしても、メーカーはしっかり対応していこうと考  
えております。必要量的には、最終的には多分、数万トンレベルが必要になるだろうと思  
っております。欧州の規則も新型車からということですので、最終的に全ての売っている  
車両が再生材に切り替わった場合は数万トンレベルになると見込んでおります。これが御  
回答でございます。

今回の3-1の資料の中で、少し意見を述べさせていただきたいと思います。論点(1)  
(2)の部分でございますが、こちらは非常に制度の根幹を揺るがす話だと思っております。  
ですので、自工会、自再協も引き続き協力させていただきますので、しっかり詳細に  
わたって御検討をいただきたいと思っております。ただ、一方で既存の優良事業者の負荷  
が変に高くなるような、そういった形にはならないように、ここの部分はぜひ御留意をいた  
だきたいと思っております。今、並行してヤード関係の法律も検討されていると聞いてお  
りますが、既存の優良事業者の負荷が増えて、その分コストアップにつながって、それが  
材料の仕入れ競争に影響してくるとますます母材が入らなくなるというような問題も出て  
くると思っておりますので、その点、御配慮をぜひいただければと思います。

2点目が廃車ガラや中古車の輸出もそうですが、何度もしつこく恐縮です。リチウムイオンバッテリーの未梱包の船舶での違法輸出。こちらへの対応も、これは船舶輸送の安全確保という観点からも、ぜひお願いしたいと考えております。

最後に3点目ですが、論点⑥の部分でございます。易解体設計のASRからのマテリアルリサイクルについては、支援の観点もカーボンニュートラルの観点も入ってまいりますので、いずれにしましても自工会は積極的に進めていくつもりです。ですので、ぜひリサイクル事業者さんへの設備導入支援等国のほうからのバックアップを引き続き継続いただきますよう、よろしくお願ひしたいと思ひます。私からは以上でございます。

○酒井座長 ありがとうございます。入野委員、どうぞ。

○入野委員 詳細なおまとめありがとうございます。論点が非常に網羅的に入っていると思ひました。先ほど織委員からお話がありまして御回答いただいておりますが、プライオリティは大事だと思ひます。時間軸ということも、我々インポーターがメンバーですので、本国OEMといろいろ連携をとって対応しなければならないので、今後の見通しを示していただくなど、いろいろ日ごろから御尽力いただいておりますが、ここは御留意いただければと思ひております。

再生関係のプラスチック等も議論が出ているとおりに思ひますし、安全性ですとかコスト、品質、非常に重要な課題だと思ひております。我々もサーキュラーエコノミーは非常に重要だと思ひておりますので、我々もしっかり対応していきたく思ひております。

それから、バッテリー関係の話です。作業部会を立ち上げについて、しっかりやっただけなくとも重要だと思ひておりますし、我々もしっかり対応していきたく思ひております。我々自身も、この委員会でも御報告しておりますが、バッテリーのリサイクル事業者の方々も賛助会員でメンバーになっていただき、内部でもバッテリーリサイクルのタスクフォースを賛助会員にも入っていただきながらインポーターと議論しています。来週もタスクフォースを開催し、中長期の話も考えながら進めております。バッテリーの話で競争政策ですとかいろいろ保守性が多少入ってくるかもしれませんので、作業部会の検討に当たっては、率直な意見交換の中で、しっかりと貢献していきたく思ひます。

あと、不法投棄の関係はいろいろ御尽力いただいているということですが、数字は5千台で推移しているのだから、何かしっかり動いているということをお知らせとして報告書にも出していただくようお願ひしたいと思ひます。以上4点でございます。ありがとうございます。

○酒井座長 ありがとうございます。それでは続いて石井委員どうぞ。

○石井委員 ありがとうございます。日本自動車リサイクル機構の石井です。まず、この取りまとめいただきまして、これだけ多くの関係する方々に我々目線で我々の意見を多く取り入れていただきまして、本当にありがとうございます。今までいろいろなところでいろいろなことを言ってきてよかったなと思っているところです。

ところが、先日財務省が今年最初の貿易統計を発表したのですが、1月の中古車輸出が驚異的な記録が出ていました。今年に入って、前年同月比で22.5%増となる116,223台。今まで統計が開始されて02年以降、一度も10万台を超えることはなかったそうですけれども、驚異的な数字が出たといった報告がきました。

先ほど来、中古パーツリユースの安全性というところにいろいろな委員の先生から御指摘がありました。我々自動車リサイクラーは中古部品製造業と言っても過言ではないぐらい、これがいわゆるメインのビジネスになっていて、我々の母体を支えています。主に命に直結する部品というのは例えばエアバックとかだと思えます。車がぶつかったときにエアバック展開しないと、これは命にかかわる問題です。ところが、これは我々は売ることができません。例えば、外装部品、例えば駐車場でポールなどにぶつかったときに守るバンパーといったものは目視で点検できるし、きちんと我々としても基準があって、機能部品と外装部品できちんとしたルールがあって運用されていますので、御心配はいらんのではないかと思います。もしくは、そういった一般の消費者の方々が御心配されていることがあるのであれば、それは我々の業界の宿題として、もっと見える化をして情報発信をしてやっていくべきだと思ってお話を伺っていました。

一方、先ほど言ったとおり、中古車輸出が円安や日本車の人気も相まって、これだけ多く出ていっているということに関しては、先ほど言った安全性の問題はどうなのでしょう。当然、中古車なのでいろいろな問題、不具合があって一般ユーザーの方は車を手放す方も多いと思います。だから、その点で中古部品は心配だと。では、中古車はどうなのかというところ。我々としては中古車の輸出前の検査をいろいろなところで訴えてきました。中古車の輸出前検査の再導入、これをやることによって、検査費用よりも価値が下回ってしまう車に関しては、当然、経済合理性から言えば車の輸出はされないわけなので、そういったことも含めて、ここはぜひテーブルに載せていただけるとありがたいと思います。

それと価値訴求というお話が室石委員からありました。ここは本当に中古部品を使うことが財布、環境にもやさしいわけではなく、資源が国内にとどまるといったところで、資

源が新車の材料になっていくと。それが循環経済につながっていく、とても大きな意義があります。そこをどういう形で広報活動をしていくか。これは国と我々と消費者団体の皆様と有識者の先生、皆様の知恵を借りてここを一気に盛り上げていって、何とか新たな時代がものづくりに我々静脈産業が静動脈の連携をもって新しい日本型の経済、循環ビジネスというものをつくり上げていきたいと思っております。引き続きどうぞ皆様、御協力のほどお願いします。ありがとうございました。

○酒井座長 どうもありがとうございました。それでは、あとお二方手を挙げていただいておりますので、鈴木委員と大塚委員ということでお願いをしたいと思います。それでは鈴木委員、お願いします。

○鈴木委員 対応の方向性について感想ですけれども、方向性についてはおおむね賛成でございます。改めまして、今回の議論を通じて資源回収インセンティブ制度を社会にしっかり浸透させることが重要だということを改めて感じました。この上で、中小企業の参加しやすい環境というのが改めて実効性を左右すると思っておりますので、引き続きこの障壁を1つずつ取り除いていってほしいと思います。

JARSのシステム大改造につきましては、課題解決の絶好の機会だと思っておりますので、データ管理の向上を通じて回収から再生材利用までの流れを確かなものにしてほしいと思います。以上でございます。

○酒井座長 それでは最後に大塚委員お願いいたします。

○大塚委員 大学の会議で遅くなりまして申し訳ありません。2点意見と1つ質問ですけれども、1つ目の意見としては、最後の⑨のところで作業部会をつくっていただくということでございますが、LiBに関しては従来から意見があるとおおり環境負荷や発火の点と、国内の資源確保、経済安全保障の2つの観点から、ぜひ抜本的な義務付けも含めた対応を検討していただけるとありがたいと思います。すでに検討している間に、リチウムイオンバッテリーの車載の蓄電池の中身が三元系のものからもっと価値の低いものになってしまうので、ゆっくり時間をかけて議論をしていること自体が、国益を害するという観点も含めて御議論いただければ大変ありがたいと思います。

2つ目ですけれども、3ページの⑥の2チーム制を1つにするという点ですが、独禁法の点から問題がないことをご確認ください。既に公取と意見交流がされていると思いますけれども、独禁法との関係もぜひ十分に御考慮いただければと思います。競争がなくなることによって思わぬ副作用が出てくる可能性もあるので、いろいろなケースを想定しながら

ら検討することは非常に重要ですので、ぜひその点も御配慮いただければありがたいと思います。

3つ目ですけれども、情報伝達のところに関して先ほど来御議論があると思いますけれども、プラスチックに関して、特に再生プラに関しての情報伝達の議論があると思います。プラスチックの中の柔軟剤や添加剤がどのくらい入っているかという情報が、その後、自動車で再生プラをお使いになるときにどのくらい必要かというようなことが問題の1つにあると思います。とるべき情報としてその点をどの程度重視するかという問題があると思いますので、何かコメントいただけると大変ありがたいと思います。以上です。

○**酒井座長** ありがとうございます。それでは、後半の議論を含めての追加的なコメントという点と新たな観点もあるかと思しますので、改めて先ほどと同じ順番で、河田資源循環制度推進室室長からお願いします。

○**河田資源循環制度推進室室長** 順番にいきたいと思いますけれども、町野委員からありました話としてはE L V判別ガイドのところは、自治体からの意見もあり、法執行でも必要ということですので、両方の論点、観点が必要だということかと理解いたしました。必要な論点だと思いますので、その方向で検討を進めていきたいと思っております。

また、J A R Sの話。また別途回答があるとは思いますが、個人情報のお話であるとか、統計に使う分に当たっては留意すべき点が多々あるというのはそのとおりですので、その辺はしっかりと留意しながら進めていきたいと思っております。

続いて、嶋村委員のほうからありましたけれども、何点かありまして、使用済自動車の減少については根幹の話ですので、しっかりと考慮して対応を検討いただけるということです。我々としてもぜひしっかりと検討を進めていきたいと思しますので、引き続き御協力をお願いしたいと思っております。また、リチウムイオンバッテリーのコンテナ輸送の話もございました。何度か申し入れていただいているところですが、引き続き我々としても必要な対応を検討してまいりたいと思しますので、よろしく願いいたします。そして、⑩にあったCNやレアメタルの論点については、記載自体は問題ないですが、自工会としての関与というところについても、しっかりしていくという上で設備等支援、後方支援ということがありました。こちらについても、我々としてもそういった観点は承知しておりますので、引き続き支援できるように進めてまいりたいと思っております。

また、入野委員からもありましたけれども、これも繰り返しですが、プライオリティの話は当然時間軸の話も出ていますので、そこをしっかりと関係各社が認識できる形

で落とし込んでまいりたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

また、これも繰り返しになりますけれども、再プラのところについて安全性、コストの面というところは、併せてしっかり対応を進めていきたいと思っています。あとは、放置、不法投棄のところについても、これで話が終わったというわけではないと思いますので、引き続きここについても状況は動いているというところについてはしっかりと残していくべきだということ。そういったコメントをいただいたと思っていますので、対応していきたいと思っています。

続いて石井委員からもありましたけれども、貿易統計の話は我々もアンテナをはれていなくて申し訳なかったと思います。状況としては、我々としても至急キャッチアップしなければいけないと思っていますし、これを踏まえて、今後の対応についてもこういったファクトがあることを念頭に、検討を進めてまいりたいと思っています。また、中古車輸出のところについて、部品の安全の話があれば中古車もそうでしょうという話。これはごもっともだと思っています。こちらについても先ほどの国際協調の話ともからめながら、必要な対策について検討を進めてまいりたいと思っています。それから、リユースの価値訴求のところについてです。消費者からメーカーに至るまで、ステークホルダーが多々絡んできますので、しっかりとこの辺りの連携を促しつつ、新しい資源循環の体系をつくっていききたいという話。ごもっともだと思っていますし、我々もそのための施策を随時検討してまいりたいと思っていますので、引き続きよろしくお願いいたします。

そして、鈴木委員のほうからありましたが、インセンティブ制度をしっかりと伸ばさせることが重要であり、中小企業が参加しやすい環境整備が重要だと。これもそのとおりでございます。まだ制度が動き始めるのはこれからになりますけれども、既に挙がっている問題点であったり、これから起こるであろう話も含めて、しっかり対応を検討してまいりたいと思っています。

そして、大塚委員からありましたけれども、LiBの作業部会についても言及がございました。スピード感をもってということだと思いますので、しっかりとその辺りは留意しつつ、進めていきたいと思っています。最後、プラスチックの再生材利用については、添加剤の話がありました。添加剤も含めて、化学物質がどのように含まれているかというのは、論点としてすごく大事なポイントになってきますので、取組を進める中でトレーサビリティの管理の仕方も含めて、議論を深めてまいりたいと思っています。

環境省からは以上です。

○宮越自動車リサイクル室長　ありがとうございます。まず、まず、石井委員から輸出前検査について御意見があったかと思えます。この点、以前の審議会でも御提起いただきまして、私のほうからは過去、輸出管理令に基づいてやっていた経緯やそのときの背景、国内産業の保護や品質維持といった目的で実施されていたという経緯ですね。それを現時点にもってきた場合、輸出規制を正当化するための理由づけがなかなかハードルが高く、慎重な検討が必要ということを申し上げました。もう1つ、今、輸出を実際にビジネスとしてやられている方との関係もありますので、輸出前検査をかけるということはその方々にも負担がかかるということですので、こういった観点からも慎重な検討が必要ということをお答えさせていただきました。それが変わるわけではないですけども、他方で御指摘のとおり、重要資源を国内に維持するという観点からも、これは廃車ガラや中古車に限った話ではなく、重要鉱物含めて非常に重要な論点だと認識しております。これは他の物資の動向も含めて注視しながら考えていかなければならない課題と捉えておりますので、引き続きどういった可能性があるかということに関係者の皆様とも御相談させていただきながら、検討していきたいと思っております。

2チーム制について大塚委員から御示唆をいただきました。この報告書骨子案にも記載させていただいたとおり、まさに統合によるメリット・デメリットだけではなくて、いかに継続的にこのシステムの効率化を維持していくか。それがちゃんと行われているか点検する策、こういった観点からも慎重に検討しつつ、結論を得ていきたいと思えます。

それと独禁法との関係につきましては、既に公正取引委員会のほうとも相談をしておりますけれども、まずもって統合するのもしないのか。どういう形で統合するのかといった点が、公正取引委員会と議論する上でも基礎の立脚点となりますので、まずその手前で、今、申し上げましたとおりメリット・デメリットを勘案しつつ検討していきたいと思っております。こういった議論をすること自体については、公正取引委員会からは問題ないということで、一応議論を始めることのゴーサインはいただいております。以上でございます。

○酒井座長　ありがとうございました。どうされますか。町野委員からの個人情報の件回答されますか。

○永井様（JARC）　ありがとうございます。先ほど町野委員からいただいた、確かに個々の名前を出さなくても、データを突き詰めていくと分かってしまうことがあるのではないかというのは、重く受け止めて検討したいと思っております。今回、このデータ利活

用を産官学の有識者でしっかり検討したいということにつきましては、その辺をちゃんとおさえて、法的に問題があるということにならないようにしっかり検討したい思っておりますので、ぜひよろしく願いいたします。

JARSを使ってインセンティブにおける回収利用までの可視化につきましては、この次のページに例を載せていただいています。コンソーシアム加入業者データというものをつけてあります。先ほどの例の中で個々の例を追いかけるというのは非常に難しいのですが、各地域別に加入者数が幾つあって、それによって資源循環によりASRの重量をどれだけ減らしたかということについてはシミュレーションも含めてデータにできるようにはしていこうと思っております。それによって、実際トレーサビリティまでいかないですが、資源回収インセンティブによってどれだけの資源循環が達成できたかということについては可視化をしていくようにしたいと思っております。それらを含めて今後検討していきたいと思っておりますけれども、現時点この形を考えているところです。以上です。

○酒井座長 どうもありがとうございました。それでは、本日前半でいただいた御意見、そしてまた後半の御意見に対してそれぞれ両省から、そしてJARCからも御回答いただけたと認識をしております。ということで、この後、産構審の自動車ワーキンググループの山本座長からコメントを頂戴したいと思いますのですが、その前にどうしてもという方はおられますか。よろしいですね。それでは、山本先生、お願いします。

○山本座長 どうもありがとうございました。山本でございます。私からお伝えすることもほとんどないですけれども、今まで議論に上がってきた多くの論点がありましたが、丁寧に整理していただいて、よく取りまとめていただいたのではないかと思っています。それゆえに、優先順位が課題ということなのだと思いますけれども、大事だからやるということが大前提で、できそうだからやるというようなことにならないようにしていくことが、現実的にはいろいろ落とし所があるのかもしれませんが、大事かと思っております。とりわけ今回、この論点をまとめるに当たって、いろいろな新しい知見があったと思います。特に制度の入口側ですね。オートオークション、これまでよりも存在感があるということもあるかもしれませんが、かなり見通しが良くなったのではないかと思っています。こうした点も、今回のこの検討の大きな成果かと感じているところであります。まだまだ不十分なところもあるかもしれませんが、引き続きいろいろと整理を進めていければいいと思っています。

それから最後にJARSの件ですね。これは本当に期待しかなく、今回の論点の中で、

ほとんど全てのものにこのデータから何らかの知見、あるいは見通しをよくするようなことができるのではないかと感じております。データ取得の話もありましたけれども、最大限活用できるようないろいろな制度を検討いただいて、良いものにしていただきたいと思います。私からは以上です。

○**酒井座長** 山本先生、ありがとうございました。それでは、最後に私のほうから今日の議論を聞かせていただいていたの発言をさせていただきます。1点は今、プライオリティという言葉で話を山本先生からいただいたところですが、この論点对応の方針の一定の類型化は確かに必要な話ということで、今日、織委員、井上委員、鬼沢委員からもそういう趣旨の御発言をいただいたと思っております。この点に関しては両省事務局とも相当強い意識を持っておられるという認識でおりますので、この後、この報告の取りまとめとして、今日作業部会でも出てまいりましたので、そういったところで形として改めて見せていただく、議論していただく機会があるのではないかと考えています。その節どうぞよろしく願います。

もう1点、今日議論をお聞きして少し見落としがちな観点であった点が、石井委員から直近の中古車輸出統計が非常に増えているという点。その点を背景として、今日いただいた松八重委員からの御意見の部分です。日本車の優秀な製品であるがゆえに、そのリサイクル性においてもグローバルで一体どういう貢献をしているのかということをもう少し定量化できないか、こういう趣旨の御意見だったと思っております。日本車の海外人気の貢献分をどう考えるか、非常に重要な御指摘をいただいていると理解をしております。松八重委員、また具体的な仕組みや指標ということでお考えがあればぜひ聞かせていただきたいと思います。また、今日あえて最後でこの観点の発言をいたしますので、皆さん方ともいい方向の議論をさせていただきたいと思っております。いいものをおつくりいただいているがゆえに、国内の循環資源が不足するという状況、ある意味では苦しみを自らつくっておられるという側面でもあるわけですが、それで話を済ませてはいけないわけで、どうするか、ぜひまた考えを聞かせていただきたいということで私からの2点目ということにさせていただきます。

それでは、本日大変有意義な御意見を頂戴いたし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、この議事の取扱い等について御説明をお願いいたします。

○**河田資源循環制度推進室室長** 本日はお忙しいところ活発な御議論、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

にウェブサイトには公開をさせていただいておりますが、また本日の議事録について、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をさせていただきますので、御了承お願いいたします。

次回の審議会につきましては、これまでの審議会での議論を踏まえ、報告書案をまとめていく回とさせていただければと考えております。開催時期は年度明けの5月頃を予定しておりますけれども、具体の時期、内容等の詳細につきましては、事務局より後日各委員に御連絡をさせていただきますので、引き続きよろしくをお願いいたします。

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。ありがとうございました。

(了)