

**連携で共創する地域循環圏めざして**  
**個別リサイクル法見直しに向けたマルチステークホルダー会議（第1回）**  
**自動車リサイクル法 議事録**

日時：2014年8月20日（水） 15：30～17：15

場所：プラザエフ 4F シャトレ

出席者：10名（敬称略）

◇中央官庁（オブザーバー参加）

庄子真憲（環境省廃棄物・リサイクル対策部リサイクル推進室長）

山口裕司（環境省廃棄物・リサイクル対策部リサイクル推進室室長補佐）

金澤 信（経済産業省製造産業局 自動車課自動車リサイクル室長）

◇専門家

中嶋崇史（早稲田大学環境総合研究センター 工学博士）

◇事業者

加藤忠利（一般社団法人 日本自動車工業会 リサイクル廃棄物部会 部会長）

近藤智之（一般社団法人 日本損害保険協会損害サービス 業務部 担当課長）

清水信夫（一般社団法人 日本自動車リサイクル部品協議会 会長）

◇消費者

大石美奈子（(公社)日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会環境委員長）

鬼沢良子（NPO 法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長）

■コーディネーター

崎田裕子（NPO 法人持続可能な社会をつくる元気ネット理事長）

プログラム

1. 平成25年度の見直し提案等
2. 各ステークホルダーからの活動紹介
3. 意見交換
4. 省庁ご担当者からのコメント

## 1. 平成 25 年度の開催報告

崎田氏より、平成 25 年度に行われた見直し提案、および、今年度の開催趣旨が紹介された。

## 2. 各ステークホルダーからの活動紹介

### ①山口氏・金澤氏（詳細は、別添資料参照）

自動車リサイクル法の概要、現状が紹介された。

### ②加藤氏（詳細は、別添資料参照）

自動車リサイクル法施行前の状況と、施行の狙いなどが紹介された。

- ・ 90 年代から自動車のリサイクル率は非常に高かったが、不適正保管、不法投棄、処理コストの高騰に伴う逆有償化などの問題があった。
- ・ これらの問題点を踏まえ、「21 世紀の自動車社会を継続的に発展させるための制度」が作られていった。（国、社会制度にあった仕組み作り。ユーザー、メーカー、関係事業者の役割分担）
- ・ リサイクル料金の徴収方法については多くの議論があったが、最終的には自車・前払い方式が採用された。（他車充当方式は大きな制度設計が不要だが、新車販売台数によってリサイクル料金が決まるなど、ユーザーへの説明性、負担の公平性に欠ける）
- ・ 課題：ユーザー視点に立った、使用済車の流通実態の検証が必要ではないか。中長期的には、次世代車のリサイクルも視野に入れる必要がある。

### ③清水氏（詳細は、別添資料参照）

自動車リサイクル部品についての紹介があった。

- ・ 自動車リサイクル部品には、リユースパーツ（中古部品）とリビルドパーツ（再生部品）がある。
- ・ リサイクル品の普及には、ユーザーのご理解が必要。そもそも、リサイクル品が存在することを知らない方が多い。（ただし、一度使ってもらえば、ほとんどの方が満足される）
- ・ ユーザーに対する普及活動：損保協会作成チラシ・ポスターなど。
- ・ リユース部品の環境貢献を「見える化」：早稲田大学環境総合研究センターとの共同研究で、リユース部品を用いることで何 kg の CO<sub>2</sub> 削減に相当するかを「見える化」した。

### ④近藤氏（詳細は、別添資料参照）

日本損害保険協会の低炭素社会実行計画についての紹介があった。

- ・ 環境問題対策の一環として、協力団体とともにリサイクル部品使用に関する普及啓発活

動をしている。(例：清水氏から紹介のあったチラシなど)

- ・ アンケートによると、リサイクル部品使用のきっかけは、「修理業者の案内」が多い。
- ・ 事故が発生した場合に、修理方法を決めるのはユーザーであり、損保は修理工場を通じてリサイクル部品の活用を勧めている。そのため、損保には決定権はなく、社会全体がリサイクル部品に対して理解してもらえらるような啓発活動が重要だと考えている。

#### ⑤中嶋氏

- ・ 自動車リサイクルはおおむね順調に回っているという評価。
- ・ 消費者はどれほどの意識を持っているのか。リサイクル料金の使い道を認識する必要がある。
  - 努力しているメーカーをどう評価するのか。
  - 最終的には消費者の負担に跳ね返ってくる人が多い中で、消費者は、自動車リサイクルにおいてどのような役割を持てるのか。
- ・ ほとんどのユーザーはリサイクル部品のことを知らないという実態がある。話を聞けば理解し、使ってくれる人は多い。預託金の余剰分を、例えば普及啓発に使うなどの使い道もあるのではないか。

#### ⑥大石氏

- ・ 他のリサイクル法に比べると順調だが、消費者が中身を知っているわけではない。
- ・ リサイクル部品も、説明があれば、使えるなら使いたいという消費者は多い。しかし、存在そのものを知らない人も多い。お互いの情報交換が求められる。
- ・ 東南アジアなど海外に輸出されている車、バイクが、この先どのようにリサイクルされるのかが気になっている。せつかくうまくいっているリサイクル法なのだから、世界につなげていければ、と思う。

### 3. 意見交換

(崎田氏による論点提示を踏まえ、以下の2つの論点について、意見交換がなされた。)

- ・ 2R (リデュース・リユース) 推進の課題意識
- ・ リサイクルの高度化の課題意識

#### 【論点1 リデュース、リユースについて】

##### 加藤氏

- ・ フロン関係：自動車メーカーは、2023年までに脱フロン冷媒への切り替えを目指している。(トラック、バス除く)。また、新規冷媒はフロン系ではないので、フロン回収のリサイクル料金は不要になる。

- エアバッグ：一括作動展開は日本が先行していたが（JAMA 方式）。国際的な ISO 方式の普及を進めている。
- レアメタルを極力使わないような設計、研究開発を進めている。
- Q. 環境配慮設計などを努力しているメーカーをどう評価するか？
- A. 環境配慮設計を進めることで、例えばフロンを使わなくなれば、消費者からリサイクル料金を預託していただかなくてもよくなり、ユーザー負担の軽減に繋がる。（加藤氏）
- 「消費者にどのような効果があるか」が、一番分かりやすいのではないか。例えば、自動車のリユース部品の使用は、経済的メリットを受けるステークホルダーが多い。そういった分かりやすい指標があればよい。（中嶋氏）
- Q. リユース部品を製造段階で使うことも含めた話か？（崎田氏）
- A. 自動車メーカーとしては、リユース部品を新車に使うのは技術的に難しい（一度取り外したものは、安全性を担保できないので。また、自動車の技術は日進月歩で向上している）。エンジン、トランスミッションなどは一部のメーカーでは、交換部品が非常に高価なため、リビルト部品の提供をしているところもある。（加藤氏）
- の一部のメーカーでは、新品部品が非常に高価なため、部品提供をしているところもある。（加藤氏）
- 機械的な部品以外にも、内装などに再生材を使うことも考えられる。ただし、ユーザーはそのことを知らないし、それを理由に車を選んだりはしていない。消費者が、こういう商品を選ぶことで環境負荷低減に貢献できる、温暖化防止に役立つ、などと実感できるようになることが大切だ。時間がかかると思うが、そのような普及啓発が必要なのではないか。（鬼沢氏）
- 確かに、今はリサイクル部品を使うことが素晴らしい、と思っている人は少ないかもしれない。しかし、かつての高級車志向から、エコカーが普及してきたように、普及啓発のやりようはあるのではないか。（大石氏）

（崎田氏による整理：近藤氏へ質問）

- リサイクル部品の普及啓発に日頃悩んでおられると思う。どのような情報共有があればいいと思うか？
- どう伝えれば消費者にいいと思ってもらえるか、イメージがなかなかつかめない。当事者ではないので、接し方が難しい。（近藤氏）
- 消費者が保険を使う機会は意外に少ない。一方、修理をする機会は多いと思う。そのときにユーザーが接するのは修理工場。修理工場が、いかにユーザーに情報提供できるか、が重要なのではないか。（鬼沢氏）
- 環境省と組んで行った実証実験でも、修理工場をひとつのキーポイントとした。その

際は、修理工場をペットボトルやトレーの回収拠点にし、消費者が資源を持ってきたときに、リサイクル部品の説明をすることにした。日々の取り組みと、低頻度の取り組みを組み合わせる、という方法もあるだろう。(中嶋氏)

(崎田氏による整理)

- ・ 中古車が海外へ輸出された際、リサイクル料金が払い戻されることについて

清水氏

- ・ そもそもは、国内での循環型社会形成を目指していたはず。
- ・ かつては解体車が解体業者にどんどん流れていた。今は、解体車と中古車の線引きが難しい。また、海外に出したほうが早いのが現状。
- ・ 現行システム：中古車で海外に出すと、輸出車業者にリサイクル料金が戻る。
- ・ ユーザーは、きちんとリサイクルされて、環境にやさしいのだろうと思って預託金を出しているはずだ。しかし、海外に行った場合は、きちんとリサイクルされるとは限らない。
- ・ 今後は、車全体を考えて処理をする必要があるのではないか。1つ1つの部品のCO<sub>2</sub>削減量の見える化をしたのもそのため。

(崎田氏による整理：大石氏への質問)

- ・ 海外に車が出ていくことに対する問題意識について
- ・ 海外へ輸出された中古車が廃車になった際に、どのように処理されているのかが見えないのが気になっている。日本の制度を見本として、海外にリサイクル工場をつくる、などの寄与はできないのだろうか。(大石氏)
- ・ 各国にリサイクル制度は存在し、日本から輸出された車が、各国の制度に基づいて処理されているはず。リサイクル制度がない国、不十分な国が問題か。(鬼沢氏)
- ・ リサイクル制度：基本的には各国の責任でその国に合った制度を作るべきだと考える。  
(加藤氏)
  - EU、日本：先行し制度化。それなりの成果を上げている。
  - 中国：2006年にEUの廃車指令に類似した政策をコピーしたようなポリシーが出て、今、制度化の議論が進行中。
  - ロシア：輸入関税の議論がされていた。
  - ベトナム：制度化されているが、施行されていない。
  - インド、ブラジル：まだ制度化されていないが、議論されていると聞いている。

## 【論点2 リサイクルについて】

(崎田氏による整理)

- ・ 加藤氏の資料の「課題」について

加藤氏

- 元々は、フロン、エアバッグ、ASR は、各関連事業者がコストとして見ていた（逆償化）。
- 現在は、ユーザーが3品目の再資源化・適正処理費用として約1万円負担している。自動車メーカーは、それに基づき3品目を引き取って処理しているが、元々、関連事業者が負担していた費用をユーザーが負担することによって、使用済み車全体の流通にどのような影響・効果を与えたのかを検証する必要があるのではないか。使用済み車の流通価格への反映、リサイクルの質への向上等「見える化」が必要ではないか。⇔EUでは、日本のようにユーザーが直接的リサイクル料金を負担していない。

Q. どういうデータが集まれば、それができるのか？ 実際に3品目を受け取っている事業者が現状を公開してくれれば、全体像が見えてくる、ということか？（崎田氏）

A. 3品目に限っては、かなり情報展開されている。それ以外の、例えば、引き取り事業者、解体事業者などの段階で、どのようなリサイクルがされているのか。初期の段階で、リサイクル率は81～3%と報告されている。それは今も変わっていないのか。例えばリユース部品の拡大で質が向上している等の、「全体的な見える化」が必要だと考えている。（むしろ、3品目以外がどうなっているのか、の見える化）（加藤氏）

（崎田氏による整理）

- リサイクル料金を払っている消費者の視点で、リサイクルについてどのような点が気になっているか。
- 車体は鉄で、有価で売れるのに、なぜ他のものを処理するためのお金を我々が払うのか、と思っていた。鉄の値段が上下することや、3品目をリサイクルしなければいけないのは分かる。でも、3品目以外がどうなっているのかは分からないので、その辺りの情報がほしい。（大石氏）
- 最近では、車を自分で所有しない人もいる（レンタカー等を用いる人）。消費者個人からリサイクルの意識が遠のいていく中で、どうしていくべきか。（大石氏）
- 車を持たない人に啓発するのは難しい。今までとは違う手法を考えなければいけない。余剰金を使うなどもひとつの方法かもしれない。（鬼沢氏）
- 元気ネットは、9月4日から、自動車リサイクル制度について、EUを視察する予定。

#### 4. 省庁ご担当者からのコメント

山口氏

- 日本としての自動車のリサイクル（または3R）のあり方を考えるべきだ。ユーザーが

どこまでリサイクルの費用を負担したうえで、どこまでリサイクルしていくのか(100%を目指すのか)、議論が必要。

金澤氏

- ・ 消費者としては、自身もリサイクル料金の使い道を詳しく知らなかった。
- ・ 一方で、法律施行後、様々な社会的課題が改善していったことも事実だ。
- ・ 日本がさらなる質の向上を目指すことは重要であるが、他国との調和が必要なこともあるだろう。

庄子氏

- ・ 自動車リサイクル法は、4つ目の見直しにあたる。他のリサイクル対象物と比較すると、自動車はボリュームも大きいし、資源としての価値も高い。⇔容器包装は、混合素材だったり、汚れの問題があったり、困難が多い。
- ・ 3品目以外（プラスチック、ガラスなど）をどうするか、は議論すべきポイント。
- ・ 自動車のライフサイクル全体での CO<sub>2</sub> 排出量は、他分野に比べ大きい。自動車の3Rにおける CO<sub>2</sub> 削減について、循環型社会との統合的な取組みを進める観点から、議論の余地は多い。

中嶋氏（まとめ）

- ・ リサイクル料金は、リサイクルのために払うというより、適正処理のために払うという側面がある。本来であれば、ASR の発生量を減らすような視点を、消費者が持つことが大切だ。→消費者としての責任（よりよい商品を選ぶ責任）が芽生えてくるのでは。

加藤氏（中嶋氏の ASR の発生量低減の話に対して）

- ・ 自動車の燃費性能は、軽量化・樹脂化等によって相当向上している。自動車の環境性能は、ASR の低減だけではなく、燃費、安全性等も含めてバランスよく見て欲しい。
- ・ 3品目以外のリサイクル：LCC、LCA など、評価方法を議論し、社会的に有益と判断されたらやるべきだと考える。

以上