

<ヒアリング項目毎の整理>

①法令上の義務を適切に履行しているか

・ 自動車の長寿命化、軽量化

⇒自動車メーカー各社は、従来より 3 R 設計に積極的に取り組んでいる。長寿命化に関する取組みの具体例としては、ボデー、足回り部品に防錆鋼板を使用することによる車両本体の長寿命化やエンジンオイル、オイルフィルターなどの長寿命化を図ることによる交換頻度の削減などがある。

軽量化に関する取組みの具体例としては、ボデー部品への高張力鋼板・アルミ等軽金属の多用や、燃料タンク・インテークマニホールドの樹脂化を挙げることができる。

・ リサイクルの容易性

⇒自動車メーカー各社は、従来より 3 R 設計に積極的に取り組んでいる。リサイクル配慮設計の具体例としては、銅部品の回収作業を容易にする端子部をプルタブ式にしたワイヤーハーネスの採用や、リサイクルし易い熱可塑性樹脂材料への統合化等がある。

・ 関連事業者に対する、自動車の製造、使用部品、原材料に関する情報の提供

⇒自動車メーカー各社は、社会・環境報告書、サステナビリティレポート、ホームページ等で広く 3 R に対する取組みに関する情報発信を行っている。

なかでも解体事業者に対しては、全部再資源化促進を図るべく、銅部品除去を効果的に行うことができるよう、銅部品の配置図を A S R 処理委託チームのホームページ上で情報提供を行うとともに作業講習会を開催している。また、中古部品の利用促進を図るべく、新品部品の販売会社向け電子パーツカタログを解体事業者向けにも同一条件にて提供する準備を行っている。

・ 3 品目の引取・再資源化の実施状況

⇒自動車メーカー等は関係法人との協力の下、3 品目の引取・再資源化を適正に行っており、2005 年 1 月の自動車リサイクル法の本格施行以降、3 品目の引取も大幅に増加してきたが、再資源化施設や物流体制において概ね安定的な運営ができていると判断している。

品目別について見てみると、まずフロンについては、従来よりカーエアコンの装着率が比較的高いため、引取台数については、今後大きな伸びは無いものと思われる。なお、カーエアコン機器メーカーと自動車メーカーでは 1990 年代前半から機器の省冷媒化を進めているため、台当たり回収量は今後も低下するものと予測される。エアバッグについては、1988 年に装着が開始されて以降、装着率、台当たり装備個数ともに急増し、特に 1996 年以降の伸びには著しいものがある。そのため、エアバッグの引取台数は今後も大幅な伸長が見込まれるが、その 80%以上は全国約 2,500 の契約解体事業者による車上作動処理によって適切に処理されており、処理能力の不足は無いと考えている。

契約解体事業者に対する車上作動処理監査も、2008 年 3 月末までの累計で 1,259

事業所（作動処理実績のある事業者所の 63%、作動処理実績の 91%をカバー）について実施し、重大な指摘事項はなかった。作業内容または管理体制に軽微な指摘事項（例えば、保護メガネ・マスク未着用）のあった 642 事業所に対しては、全て改善・指導を行った。今後も車上作動処理監査については順次拡大・継続し、車上作動処理の適正を図って行く。

ASR 処理については、2007 年度には全義務者平均でリサイクル率 73.4%となり、2015 年度の法定目標 70%を 8 年前倒しで達成することができた。しかしながら、2007 年度においてもリサイクル施設の設備トラブルや地震等の災害の影響によって施設の操業が停止し、2006 年度よりもリサイクル率が低下したメーカーもあるなど、70%超のリサイクル率の維持は容易なこととは考えていない。

ASR 処理の今後の在り方については、リサイクル施設の偏在（全国的には足りているものの、北海道・北陸・近畿などにおいて能力不足）の解消と、2 チーム制存続の要否検討（2 チーム制による間接費用の増大＝リサイクル料金の増加、施設トラブル時の緊急差配調整困難化等のデメリットも目立つようになってきた）の 2 点を挙げたい。

・使用済自動車の再資源化等に要する費用の低減に係る取組状況

⇒自動車リサイクル法施行後、自動車メーカー各社の収支の状況は、ばらつきはあるものの、総じて赤字の傾向にある。これは、リサイクル料金設定の規定*を受け、各メーカーとも 10 年程度の中長期で収支均衡となるようにリサイクル料金を設定した結果と考えている。

この 3 年半の収支を見ると、ほぼ想定したリサイクルコストの範囲内に納まっていると考えているが、昨今のエネルギー・資源の急激な高騰に伴うリサイクルコストの上昇の可能性を考えると、今後の収支がこれまでのように想定の範囲内に収まるか否かの判断は困難である。

*法律でリサイクル料金の設定は、適正原価を上回らないこと、また著しく下回らないことと規定されている。

・リサイクル料金設定のあり方

⇒例えば、ASR のリサイクル料金の設定については、ASR 重量に応じたリサイクル費用に各社の必要費用を加えて各社が独自に設定しているために、同程度の大きさの車であってもリサイクル料金には自ずと差ができる仕組みとなっている。自動車メーカー各社はリサイクル料金の低減に努力はしているものの、その料金差は極僅かである。また、フロン、エアバッグについても、リサイクル・適正処理技術がほぼ確立しており、施設も限られていることから、ASR と同様に料金差はごく僅かである。以上のことから、リサイクル料金はユーザーの商品選択の際の判断要素の一つとまではなっていないのが実情である。

・指定引取場所の配置状況

⇒指定引取場所の配置状況の適否については、まず、フロンについては、基本的に運賃着払いにて宅配便の物流網を使って引き取っており、物流の効率も良く、かつ、フロン回収事業者の十分な理解を得ているものと考えている。

エアバッグについては装着率の上昇もあり、今後、リサイクル・適正処理の個数も増加するが、車上作動処理の普及を考慮すると現在の 26 ヶ所の指定引取場所で十分と考える。他方、今以上に車上作動処理が増加した場合でもエアバッグの取外し

回収は残る（事業所の立地から作動音等の理由による）ため、少ない回収個数に応じた物流方法の見直しが必要になるものと思われる。

ASRについて、2チームで状況は多少異なるが、概ね約60ヶ所の再資源化施設（うち、50%以上がリサイクル施設）を指定引取場所として、遅延を生じることなくASRの引取りを行っている。日本鉄リサイクル工業会からは、省エネの観点からもASRの運搬距離短縮の要望をいただいている。これについては、自動車メーカーは、これまでも施設トラブル等により、止むを得ず遠距離運搬をお願いする特別なケースを除き、ASRの地域内運搬を念頭に置いて新規施設の開拓や差配方法の工夫をしており、破碎事業者の利便性や省エネに配慮していることをご理解いただきたい。

・製造業者における自動車リサイクルの位置づけ

⇒自動車メーカー各社は、EPRの観点からも、自動車リサイクルを経営の最重要事項の一つとして位置付け真摯に取り組んでいる。自動車メーカー各社が発信している、社会・環境報告書、サステナビリティレポート、ホームページなどをご確認いただければ、各社の取組みを良くご理解いただけるものと考えます。

②役割分担の在り方

・①の義務履行における問題点

⇒先のプレゼン資料の中でも述べているが、自動車リサイクル法見直しに際して、自動車リサイクル全般について要望・意見を挙げれば、①リサイクルシステム運用費用のメーカー負担軽減、②路放協による寄附の終了、③引取品目追加不要、④ASR再資源化施設の充実の4点である。

③3Rの推進状況について

・自動車の修理・整備に必要な部品の情報の整備事業者、解体事業者等への提供の状況

⇒自動車メーカー各社は、自社が製造した自動車をユーザーに安全に長くご利用いただくために、整備事業者に対しては、従来より自動車の修理・整備に必要な情報の提供を当然に行っている。また、解体事業者に対しては、解体作業時間の短縮につながるツールの開発や紹介等の地道な取組みを行っている。特に、自動車リサイクル法によって自動車メーカーによる引取りが義務付けられたフロンとエアバッグについては、実務を委託している自動車再資源化協力機構を通じて、確実なフロン回収作業、効率的で安全なエアバッグの取外しまたは車上作動処理作業についての理解・普及活動を行っている。具体的には、日本ELVリサイクル機構と連携した「フロン・エアバッグ適正処理講習会（現在はインストラクター講習会）」の開催や、「フロン・エアバッグ適正処理マニュアル」の配布等である。なお、これらの活動は、今後も継続して行く。

・製造業者等による部品リユースの取組状況

⇒自動車メーカー各社では、特にミッションやオルタネーター等の一部の高額な部品について、使用済自動車から取外した部品や修理交換された部品をベースに、磨耗・劣化した構成部品を新品と交換し、再組立て・品質確認を行った後に「リビルト部品」として安価に供給することを行っている。

また、一部のメーカーでは、使用済自動車から再利用可能な部品を取外し、洗浄・品質チェックの上、自社ブランドの中古部品として販売したり、自社の部品販売系

列において、品揃え強化のために市中の中古部品販売業者から調達した中古部品の販売を行うなど、部品のリユースに対しても積極的に取り組んでいる。

・ 3品目以外の物品の3Rに係る取組状況

⇒これまでの合同会議において、解体事業者の段階で事前選別（または引取り対象と）すべき品目の候補として、「ガラス」と「バンパー」が挙げられた。

「ガラス」については、ASRの一部として既に引取っている物品であり、自動車リサイクル法で定義する指定回収物品の定義*に照らしても、単独で回収・再資源化すべき品目にはあたらないと考える。また、2006年に(財)製造科学技術センターが行った調査においても、「ガラスのリサイクルは新生ガラスを製造する場合よりCO₂が増加する結果を得ておりLCA的にも、また回収コストがかかるなど経済性においても困難」との結論に到っている。

*当該自動車在使用済自動車となった場合において、解体業者が当該使用済自動車から当該物品を回収し、これらを自動車製造業者等に引き渡してその再資源化を行うことが、当該使用済自動車の再資源化を適正かつ円滑に実施し、かつ、廃棄物の減量及び資源の有効な利用を図る上で特に必要なもの

「バンパー」についても基本的には「ガラス」と同じと考えるが、一部のメーカーにおいては、修理交換によって発生したバンパーを素材として新車のバンパーや樹脂部品へ再利用したり、使用済自動車から回収した樹脂部品を素材として新車の樹脂部品へ再利用する取組みも行っている。

この他、例えば1997年からハイブリッド車を販売しているトヨタ自動車では、その発売当初から、ハイブリッド車特有の部品であるハイブリッド車用バッテリーについて、バッテリーメーカーであるパナソニックEVエナジー社と共同で、全国から廃バッテリーを回収・リサイクル（現状はステンレス原料化。将来はバッテリー材料化）する仕組みを構築している。

・ その他制度をサポートするための取組状況

⇒①の中でも触れたが、日本ELVリサイクル機構の要請を受け、日本自動車工業会は、新品部品の販売会社向け電子パーツカタログを解体事業者向けにも同一条件にて提供することとしている。

④将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

・ 制度施行による効果と影響

⇒2005年1月の自動車リサイクル法の本格施行以降、自動車リサイクル法は順調に運用されていると考えている。これは、国、地方公共団体、自動車メーカー、関係事業者、自動車ユーザー等、自動車のリサイクルに関わるすべての主体者が法の下での各々の役割を認識して責任を果たしている結果と考えている。

使用済自動車のリサイクル率の向上、不法投棄・不適正保管台数の大幅減少、産業廃棄物の最終処分場の残余年数が増加傾向に転じるなど、定量的にも自動車リサイクル法の所期の目的は狙い通り達せられたと評価できる。

・ 制度検討時には想定されなかった新たな課題の発生状況

⇒「新・国家エネルギー戦略」（2006年5月）、「総合資源エネルギー調査会 レアメタル対策部会まとめ」（2007年6月）において、レアメタルなどの鉱物資源に関して、海外における資源開発、供給源の多様化等の施策と並び、リサイクルの推進が

謳われているところである。自動車も、ハイブリッド車や電気自動車などの次世代自動車の開発・販売が急速に進んでいる。将来的には、これらの車両に使用されたレアメタル・レアアースを含む新しい部品の回収・リサイクルの研究に取り組まなければならないと考える。

・他国での自動車リサイクルに係る取組状況

⇒日本自動車工業会として「EUの自動車リサイクル制度に関する現地調査」を行った（2008年4月）。EUの自動車リサイクル制度の要求する主な点は、①認証された解体事業者および破砕事業者によって、定められた基準に従い使用済自動車を処理することと、②使用済自動車が逆有償の場合、自動車メーカーは、自ら設定した使用済自動車の引取ネットワークによって無償引取がなされるよう保証することである。②の点については、これまでのところ、使用済自動車が逆有償となり、自動車メーカーが使用済自動車の引取時に費用を支払ったケースは皆無の様相である。EUでは、①に基づいて、認証された解体事業者・破砕事業者が引取って処理する使用済自動車については、法に準拠した処理およびリサイクルが概ねなされていると考えられるが、多くの加盟国において一部の使用済自動車のモニタリングしかできていない現状では、それ以外の使用済自動車についてどのような処理状況であるのかは全く把握できない。

・短期、中長期的な将来の自動車リサイクル制度の在り方

⇒中長期的な検討課題として以下の2点を挙げたい。

1点目は、「フレキシビリティのあるリサイクルシステムへの転換」の検討を提案したい。これは、現在の自動車リサイクル法の預託制度が、リサイクル費用の高騰などの想定外の事態に対して硬直的であるという点と、現行のシステムでは運用に毎年約45億円にものぼる費用を費やしており、運用費用（ユーザー、メーカーの負担）の低減が不可欠であるという点から、フレキシビリティのある簡素なシステムへの転換を検討するべきと考えるためである。

2点目は、「ASR処理における2チーム制存続の必要性について」である。これは、2チーム制のメリット（リサイクル率前倒し達成等）、デメリット（事務経費等間接費用やシステム費用のダブリ、施設トラブル時の差配調整困難化等）を整理の上、継続検討することを提案したい。

以上