

### 第3回 生活・環境・流通TF 議事概要

- 1 日時：平成19年8月30日（木） 16:00～17:00
- 2 会場：永田町合同庁舎 共用第2会議室
- 3 議題：有識者ヒアリング
- 4 出席者
  - ・ 規制改革会議：本田主査、木場委員
  - ・ 社団法人日本自動車工業会 環境統括部長 谷口 実氏

#### 5 議事概要

○本田主査 今日はどうも、お忙しいところをおいでいただきありがとうございます。よろしくお願いたします。規制改革会議の、私どもは生活・環境TFということで、今日は主に廃棄物・リサイクル関連規制で、日本自動車工業会様といたしましては、排出者の立場からこういう規制が問題があるのではないかとこのところを是非、忌憚のない御意見を賜ればと思っております。

加えまして、この廃棄物とリサイクルとが別々な法律で、ある程度規制されている部分があるということに関しましても何か問題意識をお持ちでございましたら、そこも含めて、是非お教えいただければと思います。

○谷口氏 わかりました。

○本田主査 お時間は5時までちょうどしておりますので、よろしいですか。

○谷口氏 それは全く問題ありません。

○本田主査 それでは、できましたら30分ほどで、もしよろしければ今日御準備いただきました資料をお教恵いただき、後で私どもの方からまた質問をさせていただきたいと思っておりますが、よろしいですか。

○谷口氏 わかりました。

○本田主査 よろしくお願いたします。

○谷口氏 まず説明は、簡単な資料しか用意してございませんので、30分かからないのではないかと思います。

パワーポイントの資料の右下に1とか、めくっていただくと2とか3とか番号が付いてございますので、その番号に従って御説明を申し上げます。

廃棄物・リサイクル関連の意見の前に、自動車産業と廃棄物とか、いわゆる3Rの関わりについて御紹介をさせていただきたいと思っております。

スライドの番号1ですけれども、この資料にはございませんが、日本自動車工業会は日本の国内で自動車または二輪車を製造している会社が会員になってございます。具体的には14社、すべて大企業の自動車製造業の団体だということです。

「1. 生産台数」で、車については、去年ですけれども、四輪車が1,100万台ぐらいつくっています。それから、二輪車が177万台をつくっています。

「2. 販売台数」というのは、国内の販売台数です。ですから、残りは輸出されているということになりますが、国内で四輪車が 575 万台ぐらい、二輪車が 70 万台ぐらいになっている。

その結果、「3. 保有台数」ですけれども、去年で四輪車が 7,600 万台ぐらい、二輪車が 1,320 万台ぐらいというところでございます。

ここから下が廃棄物・リサイクルに関係しますが、「4. 平均使用年数」。これは自動車リサイクル法が 2005 年に施行されまして、自動車リサイクル促進センターというところに廃棄された車のデータがいろいろ集まります。そこで見ますと、平均が約 13 年だそうです。

これには書いてございませんけれども、車が抹消される平均というのがありまして、それが約 11 年。11 年というのは、ある年に登録されていた車が 100%としますと、それが 50%、だんだん事故で減ったり、古くなって減ったりとありますけれども、それが 50%になった段階が平均使用年数といって、それで 11 年。ですから、この 4 番のところには 13 年と書いてありますが、11 年というのは中古車として輸出されるものも含んで国内で抹消されるのが平均 11 年で、国内で廃車として解体したり処理されるのが平均 13 年の車だということです。

それから、俗に廃車といっていますけれども「5. 使用済車発生台数」。これが約 360 万台です。大体、抹消されるのが 500 万台と言われておりますので、150 万台ぐらいが海外に輸出されるという状況のようでございます。

6 番のところは、車をつくるために工場で廃棄物が出ますけれども、その最終的に有効利用されずに埋め立てた量が 8,000 トン。これは 14 社の合計でございます。

めくっていただきまして、スライドの 2 番ですけれども、自動車のライフサイクルとリサイクル、3 R の関係が書いてございます。設計段階、生産段階、使っている段階、それから、廃棄された段階というふうに分けてございます。

設計段階では、長寿命化だとか、最後の解体段階での解体しやすい車だとか、それから、解体したときに問題がないように有害物を減らすだとか、廃止するだとか、そんな取組みをやってございます。

工場で作るときについては、ここが一番 3 R に関係するところですが、資材の投入量を減らしたり、廃棄物を減らしたり、そんなようなことをやってございます。

流通段階でも 3 R は結構関係いたしまして、例えば部品を交換するときに箱に入ってくるとか、細かいものがあるんですけども、そういったところもリターナブルパレットを使ったりとか、部品についても新品と交換するのではなくて中古部品を積極的に活用するとか、それから、使用済の部品を回収して一部分を取り外して、また新品のラインに流すだとか、いろんなことをやってございます。

それから、使用済の段階では、中古部品として取るだとか、車というのは金属の固まりですので、その辺を回収したりリサイクルしたりする。そんな取組みをやってございます。

スライドの 3 番。これが現在の制度・法律と自動車の 3 R の関係を書いたものでございます。

大きく 3 つの法律に関係してございます。1 つは 3 R 法。今日のメインかと思っておりますけれども、廃掃法。それから、自動車リサイクル法というものがございます。それを Reduce、Reuse、Recycle

というふうにマトリクスをつくったものが、この図でございます。

3 R法のところで指定されているところが多いんですが、Reduce というところでは、製品設計で指定省資源化製品ということで指定を受けてございます。この●に書いてあるようないろいろ取組みをしている。

Reuse、Recycle というところでは、指定再利用促進製品ということで自動車が指定をされてございまして、そこで原材料等の工夫であるとか、解体性を容易にするだとか、解体した後のリサイクルがしやすいように材質を表示するだとか、こんな取組みをしてございます。

それから、3 R法のもう一つの柱でございます副産物対策ということで、ここも自動車は特定省資源業種、これは業種として指定を受けておりまして、ここに書いてございます①金属くず、②鋳物廃砂、この2つについて指定を受けて、この発生を抑制するというのと、発生したものについてはリサイクルをするというのが指定を受けているということでございます。

Reuse、Recycle というところに移りまして、ここは廃掃法も関係してまいります、どうしても生産工程で最終的には埋立処分をするというものが出てまいります。それを減らそうという、これは自主取組でございます。経団連が音頭を取って、経団連傘下の業界団体が、自主取組ですから入っているところと入っていないところがありますけれども、取り組んでございまして、ちなみに自動車メーカー14社の数字を足すと、1990年を基準としてございまして、約35万トン埋め立ててございました。それが2005年ですと8,000トンということで、97%減ということなんです。

2006年の数字はもうすぐまとまるかと思いますが、これは8,000トンよりは少し減る。ただ、ここから劇的にこのペースで減っていくかという、そろそろ限界に近づいているという状況でございます。

それから、2005年に始まりました自動車リサイクル法ということで、ここは使用済車対策になりますけれども、Reuse、Recycle という観点でございまして、自動車リサイクル法という、よく誤解を受けるんですが、ここに書いてある3物品、①のASRというのは、よくシュレッダーダストといっていますが、Automobile Shredder Residue といいます。自動車を破砕したときのくずという意味ですけれども、ここは次のページで御説明します。

それと、エアバッグは御存じですね。エアバッグを事故時に瞬時に展開させるためにガス発生剤が入ってございます。それを、リサイクルの妨げになりますので、回収する。

それから、カーエアコンのフロンです。

この3品目が、自動車メーカーで引き取って適正処理やリサイクルをしなさいという話で、車全体をリサイクルしなさいという法律ではないんですけれども、これが始まったということでございます。

次のスライド4で、ここも簡単に御説明しますが、これは自動車そのもののリサイクルの状況でございます。

500万台ぐらい発生するうち、一番下の方に中古車として約150万台ぐらい出ます。もともと、車は中古部品が取れたり、金属できている部分が多いということで、この解体事業者さんというところで再使用の部品だとか、再資源化部品だとか、そんなことで、ここで20~30%、これは重さ

の比でございます。ですから、合わせまして 35 ないし 45% ぐらいのものがリサイクルされます。それらをリサイクルした後、自動車ガラと申しますが、それがシュレッダー事業者さんの方に回ります。

シュレッダー事業者さんの方は、金属を回収しているのがビジネスですので、車をじょきじょき刻んで、例えば鉄だと磁石で取れますし、それから、プラスチックとアルミとを比べると、アルミの方が重いですから、比重で選別したり、風力で選別したりということで、なるべく金属を多く取って、残りが A S R。この A S R の主成分というと、プラスチックとかが多いでしょうか。それから、ガラスであるとか、ゴム類であるとか、そういったものが A S R の成分になりますが、昔はそれは埋め立てておりました。

制度施行前のリサイクル率は 83% ぐらいありましたが、ですから、100 引く 83 で 17% ぐらいは埋め立てということになります。それが 6% ぐらいに減ってございます。つまり、この A S R を 11 ないし 13% ぐらいリサイクルしているということで、車そのもののリサイクル率が、今、94% 程度にまで上がってきた。これは法律によって上がってきたということでございます。

その次のスライド 5 は、先ほど御説明した工場の廃棄物の、1990 年から 2005 年まで、各年の発生量、最終処分量の推移を示したものでございます。それから、上の折れ線グラフにつきましては生産金額ということで、生産金額は上がっておりますので、原単位的にも発生量は減っている。

ちなみに、我々は原単位に生産金額を使っておりますけれども、実はもうちょっといい指標がないかと探しているんですが、会社によっては小さなオートバイをつくっている会社から大きなトラックまでつくっている会社が混在してございまして、台当たりのごみの発生量とかがなかなかできないんです。それで各社共通でやるために、生産金額を指標にして原単位を決めている。こんなような状況でございます。いずれにしても、劇的に減っているというところでございます。

その次のスライド 6 が、3 R 法の指定を受けているといった金属くず、鋳物廃砂の再資源化率と発生量を示したものでございます。

2001 年から 2005 年まででございますが、太い棒で書いてございますものが、これは皆さんにはカラーで行っているわけですね。

○事務局 はい。

○谷口氏 緑色の太い棒が金属くず、茶色っぽい方の太い棒が鋳物砂の再資源化率ということで、原点が 98.5% になってございますので、実質的には 100% の再資源化をしております。

つまり金属については、自動車の場合、どうしても発生するのは、プレスという工程でボディをつくります。鉄板を鉄鋼会社さんから購入して、それをプレスして、ボディをつくらせます。そのプレスを、無駄にしないように大きなものをプレスして、残ったものから更に小さな部品をプレスするというような作業をいたしますが、どうしても最後に端材が残る。これが非常に多いんです。そこは金属ですから、それをまた別の鋳物の材料に使ったりとかということで、実質的には 100% リサイクルはしている。

残念ながら、発生量は減ってございませぬ。細い棒が発生量ということになります。ただ、原単

位としては改善してございますけれども、発生量としては減っていないということでございます。

次のスライドで、これが現状の最後になります。それでは、車にどのぐらい再生材が使用されているのかというものの例を示したものでございますが、大体、車で4割弱ぐらいが再生材を使っているということでございます。

後で意見と申しませうか、要望の一部に出てきますので注目していただきたいのは、金属類は、再生材の使用量というようなところで、例えば特殊鋼みたいな、鉄みたいなところは再生材を利用しているというのは率が非常に高いんです。アルミにしてもほとんど100%です。それに比べまして、ポリプロピレンだとか、ポリウレタンだとか、これはプラスチック類ですけれども、この再生材の使用率のけたが違うという状況です。この辺は後で課題として御説明を申し上げます。

以上が現状ということで、スライドの8からはリサイクル関連の規制についての意見でございます。8は総論でございます。

1つ目のボツのところは、自動車メーカーというのは、この紙には書いてございませんが、日本の中では大企業の集まりでございます。規制の緩和をしていただいても、それはありがたいんですけども、数字そのものが劇的に上がっていくわけではありません。今、各社さん、それなりの苦勞はしていますが、法律に基づいて、もしくは自主的に進めているということでございます。

2つ目のボツにございますように、とはいうものの、法律を守ってリサイクル、それから、廃棄物の削減等を進めていくというのは勿論やっちはいるわけですけれども、大変煩雑であるということと、経験とか専門知識も全部必要だということで、大体の会社さんは専門部署というか、廃棄物部という感じではありませんけれども、そういったものの管理する、かなり大人数のグループを組織してやっている。そのぐらいのレベルでやらないと抜けや漏れが生じてしまうというようなところがございまして、合理化・効率化・簡素化というのは是非必要だという立場でございます。

それで、3つ目のところが比較的、今回のヒアリングの御要請にも関連して有効なのかなと思っておりますが、自動車は組立産業でございます。川下の産業でございます。ということで、川下の産業を単独で見た場合はやっているつもりではありますけれども、川上側、川中側の産業がリサイクル、それから、廃棄物関連の規制の緩和で何か循環型社会の促進になるような緩和ができれば、劇的にリサイクルが進む可能性がございます。

ここで、例として「使用済プラスチックの効率的な回収・再生市場の創設」というふうに書いてございますが、後で御説明するより、ここで御説明した方がいいでしょうか。実は日本のメーカーは日本で車をつくってまして、ほとんど外観・仕様が同じ車をヨーロッパでもつくってございます。ところが、日本国内のプラスチック製品というのは、先ほど数字をお見せしましたように、ほとんど新品のプラスチック材料を使っております。ところが、ヨーロッパの方はかなりの部分、再生プラスチックでつくっています。見た目は全く同じです。ダッシュボードはきれいなダッシュボードですけれども、そういう違いがございます。

これは何かといいますと、ヨーロッパではプラスチックの素材メーカーさんが再生材を低コストで、しかも高品質で提供しているんです。それで新品と全く同様にメーカーとしては選べる。こんなような違いがございます。ですから、コスト的にも品質的にも負けなければ、当然ながら再生材

を使っていく。今の環境の時代ですから、そういうふうになりますが、日本の場合はなかなかそういう状況には行かない。それは、実は勿論高いわけですけども、まず必要な量が安定的に集まらない。要は回収ができていないということです。

一部、市場には入っていますが、例えばプラスチックに、このプラスチックはどのような種類のものですといったようなマーキングは、我々は全部打ってございます。ですから、それを回収して、うまく種分けをして、元に戻す仕組みさえできれば、ここが劇的に上がる可能性はあります。その辺の回収というところで、収集運搬の辺りが何かうまくできないかというのが一つの大きな課題になってございます。今のままですと、幾ら川下が頑張っても、プラスチックというところについては経済原理の上では成り立ちませんので、なかなか進まないという状況でございます。

スライドの9にまいりまして、ここが具体的なお願いというか、意見でございます。

収集運搬については、ちょっと規制を緩めるとすぐ不法行為に走るようなところもある感じがいたしますので、そこを担保しつつ、我々の取組みみたいなどころの規制緩和というのは非常に難しい問題があるというのはわかった上なんですけれども、1つ目の収集運搬みたいなどころでは、この2行目にありますように、いろいろ取組みを進めているわけで、大企業にとっては、例えば自動車産業と鉄鋼産業とかセメント産業とかいろいろありますけれども、比較的、そういった大きい産業間の連携で何かうまくやろうというような話がいろいろ出てくるわけです。

そういったようなところで、登場人物が特定できるような場合とか、それから、それによって適正な再資源化が確保できるだとか、そういったことが保証できるような場合は、法の適用を除外するというのとは一番理想の姿かもしれませんが、是非、手続を簡素化していただきたい。これは収集運搬そのものにしても、非常に煩雑なんです。

考えられる事例の一つというのは、例えば同じ自動車メーカーでプレスをしているところで端材が出ます。その端材を別の鋳物工場に持って行って原材料にして、そのまま使います。これは同じ敷地内にあってトラックで動かせばいいんですけども、道路1本渡って向こうの工場だというと収集運搬の許可を求めなければ勿論できないわけですし、その辺、そんなような例もありますし、3R法で指定業者として鋳物砂・金属くずの発生抑制・再資源化をやっているわけですけども、そういうようなところできちんとしたというか、信用があるというか、ここら辺は非常に難しいんですけども、そういったような特定ができるようなときには規制緩和をしていただきたいという気持ちがございます。

それから、スライドの10にまいりまして、再委託の禁止規定の話です。

ここは2つありまして、実は今、バッテリーの業界さんが、今、3R法に基づいてバッテリーのリサイクルのシステムの構築を検討していただいております。自動車用のバッテリーというのはバッテリーの中でかなりの部分を占めますので、当然ながら、我々も一緒に協力してやろうということでやってございます。

右の方の絵から見ていただきたいんですが、この製造業者Aというのはバッテリーのメーカーだと考えてください。製造業者Bというのは自動車メーカーだと考えてください。実は、バッテリーメーカーのブランドのバッテリーはそれでもいいんですけども、自動車メーカーの中の製品には

自動車メーカーの名前を付けたバッテリー、例えばC自動車バッテリーとかD自動車バッテリーとか、そういったバッテリーを車に搭載している場合がございます。中身は上側のラベルが違うだけで、中身は全くバッテリー専門メーカーのものです。

それでは、これでリサイクルを進めましょうという、ブランドはBの、例えばC自動車バッテリーみたいなものが付いてしまうと、回収の義務者はC自動車になってしまうんです。ところが、バッテリーの回収だとかリサイクルのノウハウというのは全く持っていない。バッテリーメーカーは過去からやっていますので、そちらはノウハウもルートも持っている。そういった場合、自動車メーカーはバッテリーメーカーに委託ができるかという、これは再委託になってしまうんです。ですから、自動車メーカーが自ら新しいシステムを構築してやらなくてははいけない。単に契約書1枚で済みそうな話だろうというのができないみたいなものがございます。

それと似たようなものが左の例でございまして、これもバッテリーの例ですけれども、バッテリーのメーカーが、今、リサイクルの団体をつくって、これからやろうということをやっていますが、これも団体ですので、当然、ノウハウというのは各会員であるバッテリーメーカーさんがお持ちなわけです。共同でやろうということになると、この団体が主体者になるわけですけれども、その団体が地区Aの事業者さん、バッテリーメーカーさんや処理事業者さんがつくっているコンソーシアムと契約を結ぶだとか、そのコンソーシアムが個別の解体業者さんとか回収業者さんと契約を結んでやろうみたいなことが、これは再委託禁止の事項に該当しますので、このやり方ができない。

実は、産業構造審議会の方でこういったやり方でやりましょうみたいな審議が、こういうものをイメージしてやりましょうと決めた後にこれができないんだということがわかりまして、今、途中でとまってしまっている。こんなようなことがございます。

最後になりますけれども、スライドの11は、上の方の(2)、これは本当に個別の話ですが、我々の会員の各メーカーでもよくある話なんです、大きなメーカーですので、産業廃棄物処理施設という、例えば焼却炉みたいな施設は大体持っております。そうすると、その能力を少し変更するといったようなことが、数がたくさんありますので、頻繁に起きると、そのたびに非常に煩雑な手続をしているというようなことで、特に処理を倍にするとか、上の方に振る場合はともかく、改造の結果、少し低目の方な変更を行うんだというようなときには、是非、もっと簡易なやり方にしていただけないかというような要望がございます。

それから、その下の(3)、これは先ほどの繰り返しになるところでございまして、結局、いわゆる廃棄物関連の規制を見直すというのは、見直した結果として循環型社会の構築を目指しているわけですので、この規制の見直しだけではなくて、先ほど言った、それではプラスチックをうまく回収しようといったような、そちらの取組みとリンクさせるような形で、例えばここだとかこの関係省庁になるんでしょうか。経済産業省ですか。その辺とも連携をして、是非、こういった規制が緩和されたら、それでは、その例えばプラスチックの協会とうまく連携をして進めようではないか。こういうことをしませんと先に進まないのではないかというような感じがいたします。

ちょっと時間をオーバーしてしまいましたが、私の方からの御説明は以上でございます。

○本田主査 どうもありがとうございました。大変詳しく御説明いただいて、状況は理解できまし

た。

再資源化の向上と廃棄物の削減には、自動車はこれ以上行かないかもしれないとおっしゃったのは大変よくわかったんですが、一方、いわゆる効率化の観点からはコストを下げるということで、勿論、企業とされても後のユーザーさんに対しての還元ということもあると思いますので、そういう観点からお伺いしたいんです。

そういう観点でございますと、おっしゃっておられるように、やはり、この収集運搬業の許認可手続の簡素化は自分のところでできるという場合がまず一番は来るのかなと思うんですが、基本的に排出・再資源化処理・利用を、例えばとある自動車メーカーさんの中で実施する場合にはというのをおっしゃっておられるんですか。それとも、例えば日本自動車工業会 14 社のメンバーの間でやればいいということをおっしゃっておられるんですか。

○谷口氏 いいえ、違います。何かリサイクルを進めましようみたいな取組みのときに、とにかく物を動かせば必ず収集運搬の許可が要りますね。勿論、自動車メーカーはその収集運搬業もやっているわけではありませんので外部委託になったりするわけですがけれども、なおかつ、リサイクル処理の事業も自動車メーカーはまずほとんどゼロですので、ほかの企業と連携をして取組みを進めるという事例です。

ですから、メーカーだけという話では、我々自工会の内部だけという話ではないです。

○本田主査 外部の廃棄物の収集処理業者さんに一括で出す場合という話ですか。

○谷口氏 そうです。

○本田主査 実際問題、基本的には適用除外という例は。

○谷口氏 1つは、こんなやり方もあるのかなと思ったのは、例えばある廃棄物というか、実際には廃棄物ではないですね。リサイクルされるという、有効利用の資源、副産物です。例えば自動車メーカーから排出した副産物が、こういうルートでこういう処理をするというって何+%有効利用するみたいな、そういったものをコンソーシアムを組ませ、自動車メーカーとプラスチックメーカーと鉄鋼メーカーとかなんとか、いろいろコンソーシアムを組ませて大臣認定するとか、そういった認定をされたような取組み、この場合は適用除外というか、それで事業者の名称も明らかになり、そこに登場してくる収集運搬業者というのも当然ながら明確になってくるわけで、例えばそういうような取組みというのは簡素化、適用除外というのは非常に難しいかもしれませんが、そんなこともできるのではないかと。

全部一遍に簡素化だとか適用除外だとかをしてしまうと、いろいろ現実問題がございますので、なかなかできないと思いますので、その辺をうまく分ける。

○本田主査 今は基本的に収集業者さんとか処理業者さんとか、そのレベルで規制していますね。

○谷口氏 そうですね。

○本田主査 おっしゃっていらっしゃるの、いい排出者といい処理業者というのを大臣認定して、そこは適用除外ないしは適用の方法というのを若干甘くするということですか。

○谷口氏 例えば、大臣かどうかはわかりませんが、取組みそのものを認定するとかです。

結構、例えば 3R 法で、勿論、自動車だけではありません。いろんな業界がいろんな物質を指定



されて取り組んでいるわけですがけれども、それは何で指定を受けているかという、結構、量が多いから。その指定することによって、多分、大企業の部分ですから、指定することによって何か工夫をして減らしたりすることができるだろうと国は想定して指定をしているわけですね。ですから、そういった制度で指定を受けたような取組み。

それで、計画書も出させられているわけです。これは業界ではなくて各社ですがけれども、各社は毎年計画を出させられて、それに対して実績はこうでしたという報告もさせられているわけです。ですから、こういったことをしますという計画も出しているわけですから、それを廃掃法まで広げれば緩和も、それが緩和になるのか、逆に新しい申請をしなくてはいけないので難しいのか、そこはわかりません。

○本田主査 わかりました。これは緩和にもなれば、新しい規制になるかもしれないということですね。

○谷口氏 そういう可能性は秘めています。

ただ、一例として認定みたいなことを申し上げましたけれども、本当のことを言えば、認定までも必要ないと思うわけです。信用してくださいというふうに言いたいわけですがけれども、一方で難しい現実がありますのでね。

○本田主査 そうですね。だれがどうやってこれを見分けられるのかということですね。

○谷口氏 あとは保証金を積ませるとかです。

○本田主査 それはいいかもしれません。

○谷口氏 不法投棄というのはものすごく処理にお金がかかりますし、それから、犯人を行政処分したり、逮捕したり、いろいろありますけれども、そこも非常に時間がかかるというようなのがございます。ですから、こういった取組みに対して、例えば保証金みたいになると法律改正ですから、相当大変かもしれません。

○本田主査 でも、罰則まで行くのであれば、基本的に収集運搬業の許認可の手続を、例えば何億円積んだら何トンまでは大丈夫みたいな感じにすると、割と簡単にできるようになりますね。

○谷口氏 私は、収集運搬業の許可を得るために保証金と言っているわけではなくて、例えば、あるコンソーシアムみたいな取組みで、この取組みがあるんだといったコンソーシアム全体が保証金を出すみたいな、それによって万が一、不法な行為が発生した場合は、そこから処理をしますみたいな、そんなものもあるかなとは思っています。

○本田主査 わかりました。

大変申し訳ないんですけども、今のはややイメージしにくくて、こういったたてつけでつくればいいのか。コンソーシアムは法人格がないですね。だから、まず、そこで法人格はどうなるんだろうとかと思わせてね。

○谷口氏 ただ、コンソーシアムの例は、自動車リサイクル法の中ではあるんです。先ほど申し上げましたASRという、自動車のすぐ有効利用できるような部品などをみんな取ってしまったガラを、先ほどじょきじょきシュレッダーして、金属とその他に分けると申し上げましたけれども、実は鉄の塊の中にプラスチックがくっついているんです。極端な言い方をすると、ASRというのは

そういうものなんです。

それをプレスして、そのまま鉄鋼の電炉にほうり込んでしまう。そうすると、プラスチックというのはよく燃えますので、固まった鉄をもう一回溶かす。燃料付きの鉄鉱石みたいになるんです。それをやるために、電炉メーカーさん、解体事業者さん等がコンソーシアムを組んで、こういう計画でシュレッターダストを、実際には熱エネルギーとして利用するので、再資源化しますみたいな計画を自動車メーカーに提出して、自動車メーカーはそれを経済産業大臣と環境大臣に申請して、大臣の許可が下りたらそれをやっていいみたいな制度になっているんですけども、そういったようなことも不可能ではないのかなというような気がいたします。

○本田主査 わかりました。ありがとうございます。

あと、スライドの 10 の再委託に関しましては、大変勉強不足で恐縮なんですけれども、基本的に産業構造審議会で案を出されて途中でとまったものというのは、具体的にはどういうものだったんでしょうか。

○谷口氏 産業構造審議会そのものはもう終了してしまっていて、実はそれを具体化する段階でオヤツということに、我々もそうですけれども、皆さん気がついて、今、別のやり方を一生懸命検討しているという最中なんですけれども、3R法で、実はバッテリーのリサイクルというのがありまして、あれは鉛と希硫酸というものが入っているので、不法投棄されると、これはまた大変問題なわけですね。

今、たまたま鉛の市場のスクラップの相場というのは大変高いですから、これは不法投棄があればみんな持っていってしまうぐらいの価値があるので、そういった心配はない。ただ、相場は不安定ですから、しっかりした仕組みをつくっておきましょうということで産業構造審議会の方でそういった検討をしてきました。その検討は終了いたしまして、バッテリー事業者さんが中心になって協会をつくって、今、どういシステムでやっていこうかということを検討しているわけです。

そのときに、例えば自動車メーカーのブランド名が入ったようなバッテリーもいろいろあって、3R法で指定をしてやることになると、今度は自動車メーカーがリサイクルの義務を負いますので、それは我々としてはバッテリーメーカーに委託をすればいいんだと思っていたところが、実はそういう仕組みができないとかということなわけです。

○本田主査 どちらかという、この左側をお考えになっていらっしゃるということですか。

○谷口氏 いや、左側も右側もだめなんです。今、私が申し上げたのは右側の方なんです。自動車メーカーですので、バッテリーの回収だとかリサイクルだとか、実績もノウハウも全くありません。

今までは、バッテリーメーカーの方が自主的に全部やっていただいたわけです。何の問題もなかったんですけども、今度は法律で指定をして、きちんとシステムをつくりましょうというようなことになると、途端に今度は自動車メーカーがバッテリーのリサイクルの責任を持つ。日本全体で1年間に二千数百万個のバッテリーが廃棄されるそうですけれども、そのうちのごく一部のバッテリーなんです。勿論、ほとんどはバッテリーメーカーさんの名前が入ったバッテリーで、それとはまた独立してルートをつくってといったようなことになると、大変能率が悪い。勿論、もともと初めからつくらなくてはいけないというようなこともありますので、再委託ができれば一番効

率がいい。

○本田主査 要するに、OEMでつくったものに関しては再委託を認めてくださいというものでもいいわけですか。

○谷口氏 そういうことです。

ただ、ここも、これは自動車メーカーとバッテリーメーカーというような、世間的に見れば大企業同士の話なんです。だから、気持ちの上では信用してくださいという話になってしまいますが、再委託もそういう話だけではなくてね。

○本田主査 OEMは、小売とかまでいろいろありますからね。

○谷口氏 事件になるような再委託も勿論あるわけで、こういった自動車メーカーみたいな例で認めてくださいというところとどうやって区別するんですかというのは大変難しい。現実には本当に難しい問題だというのはわかっています。

○本田主査 これも保証金込みでもできるんですか。だったらいいんですか。今、金利が低いのでね。

○谷口氏 もし、そういうことであれば、多分、検討の余地はあると思います。

ただ、保証金というのは、企業は保証金というのは嫌がりますけれども、全然動かさないで預金にしておくというようなお金ですので、全く無駄になりますので、それは額にもよるかと思います。

ただ、原状回復ということを考えますと、億円レベルはどうしても必要です。

○本田主査 億円レベルになると難しいですか。

○谷口氏 億も、1億から9,999億までありますけれども、バッテリーだとかは大したことはないでしょうか。建築廃材みたいな不法投棄は物すごいお金がかかるんですけども、自動車のシュレッダーダストとかバッテリーみたいなものであったら、そんなにお金はかからないかもしれません。

その保証金というのは、万が一、不法な行為があったときの原状回復の基金を保証しろという意味ですから、多分、業種によって違うんでしょうね。建築屋さんにそういうことを言ったら、本当に何十億円みたいなレベルになります。建築廃材は分量が多いものですから、処理費に非常にお金がかかるんです。

○本田主査 わかりました。ありがとうございます。

どうぞ。

○木場委員 非常に具体的な御提案があってわかりやすかったです。ありがとうございます。

プラスチックの効率的な回収再生市場の創設とか、ヨーロッパとの比較のお話は非常に興味を持ちました。先程の再生資材の利用促進のスライドの7の、100%もあれば1けたもあるというところがありましたね。これはプラスチックというのは、化学的にはこの中のどれに当たるのですか。ポリプロピレンとかポリ何とかとかですか。

○谷口氏 そうです。ポリプロピレン、ポリウレタン。

○木場委員 その2つがプラスチックのもとなんですか。

○谷口氏 これはプラスチックの一つの種類です。

○木場委員 それでは、この回収率が日本においては1けたであるということですか。

○谷口氏 1けたもないのかもしれないです。

ここで言う再生材利用率というものは、一番多いのは、例えば交通事故が起きたときにバンパーが壊れてしまいました。そうすると、ディーラーさんに持ち込んで新しいバンパーに交換いたしますね。そうすると、外した壊れたバンパーを回収して、もう一回、ペレットというんですけども、プラスチックの原材料に戻すというのは全社やっております。ただ、その範囲というのは自分のところの新車販売店で発生した廃プラスチックに限られているんです。だから、ごく一部です。

一番、分量として取れるとすれば、先ほど言った廃車のところで発生するもので、それをどうやって効率よく集めるか。

○木場委員 そのうちのヨーロッパとの回収率や、再生利用率の差というのは、日本のシステムの中でどこに原因があるのですか。

○谷口氏 ここは、解体事業者さんというところで最終的に車が解体されていきますね。そこでプラスチックを回収する業者さんというのがしっかりできてしまっているんです。

問題は、1つは廃掃法だけの話ではないんですけども、とにかく効率よく回収をしないことにはコストでばっちりとはできませんので、大規模に回収するような業者さんを育成するということ。

それから、そういった法律的に、例えば、これも廃棄物の収集運搬みたいな、それから、それを持ってきて、プラスチックのメーカーさんになりますけれども、そこが今度は廃棄物の処理の方になりますので、そういった業の許可がやりやすいようにしてあげるみたいな、そういったのが、ここは多分、これは事業者だけではなくて、プラスチック類をうまくリサイクルするというのは、日本の中では一番課題になるのではないかと。

○本田主査 最終的には、産廃の収集処理の免許をもっと広域化しないとできないんですね。そうおっしゃっていらっしゃるんですね。

○谷口氏 はい。

○本田主査 それはおっしゃるとおりだと思います。

○谷口氏 金属みたいなものは、今、価値が高いですから、幾らでも黙っていてもリサイクルにされるんです。現状では、PETなどがうまく日本で回ってなくて、別の人がちゃんと回収して、中国か何かで有効利用しているみたいなのがありますね。ですから、今はいいんだと思いますけれども、それがいつまでも続くかどうかはわかりませんし、できれば日本国内でうまく再利用していくというのは大変いいことだと思うんです。

○本田主査 基本的には、処理費用コストの方が非常にかさんでしまうことによって採集されていないという話だと思うので、そこを下げればということでしょうね。

○谷口氏 今日は御紹介しませんでしたけれども、実は我々は自動車ガラスを自動車ガラスに戻す、これは廃掃法とは直接関係ないんですけども、それは有効なのか有効ではないのかみたいなのを大学の先生のグループだとかいろんな第三者的に評価してもらって、実は少なくともCO<sub>2</sub>だとかという観点では全然有効ではないということがわかってがっかりしたんですけども、今のシステムでは物流にすごくコストだとかCO<sub>2</sub>の発生だとかが多くて、新材料を使った方が全然環境にやさしいみたいな話で、もともと、このガラスの材料というのはふんだんにあるものですから、再

生資源を使うというのはそれほど資源的には余り価値がないのかもしれないんですけども、見合  
わないみたいなのがありました。

だから、いずれにしても、物流をうまく回せるかどうか。特に廃棄物の物流ですので、だれもが  
トラックでできるというような話ではない。その辺を、例えば解体事業者さんからうまく集めるよ  
うな物流。その物流には、収集運搬の業の許可みたいなものが要りますので、そういった仕組みで  
はなくて、うまくできたらいい。

我々は、廃棄物ではありませんけれども、カーエアコンのフロン、エアバッグのインフレーター  
を法律で集めているわけですけども、それは、例えばカーエアコンのフロンですと、我々が全国  
に何十か所か指定引取場所というのがありまして、そこまでは解体事業者さんがカーエアコンのフ  
ロンを持ってくるわけです。持ってくるといっても、我々がシステムをつくっているんですけども、そこは宅配便で持ってくるんです。そこから先は、また別の運送事業者がある。

というのは、いわゆる既存の宅配便というのは本当にポピュラーですけども、そういった荷物  
と一緒に、解体事業者さんという、当然、解体事業者さんのところにも宅配便が別の用事で行く  
わけですね。そういう際にさっと持ってきて、それを集めて破壊処理するとか、そういうシステム  
をつくっているんですけども、そういうふうにもできないとなかなか回収は進まないと思います。  
たまたまフロンは廃棄物ではありませんので、高圧ガス保安法の適用は受けますけれども、もっと  
柔軟な仕組みがあつていいのではないかと思います。

ただし、繰り返しになりますけれども、本当に不法投棄というのは現状、現場も私、年に何回も  
見ているんですけども、これは本当にひどいものがありますので、どちらを優先するんだとした  
ら、そちらを優先しています。本当に地元の方の不法投棄があつたときみたいな、地元の方の生活  
環境に影響いたしますので、それはそれで大変重要な問題があると思います。

○本田主査 よろしいでしょうか。事務局の方からはよろしいですか。

廃棄物の処理施設の変更届で、能力をマイナスする場合には届出を簡素化するというのは、多分、  
言えると思うので、まず言いたいと思いますけれども、あとのところは私どもももう少し検討させ  
ていただいて、またいろいろ御教授いただければと思います。

○谷口氏 これは本当に、すぐ、はい、わかりましたと言っていただけとは思っていないんです。

○本田主査 どうやって落とし込むかというのを、私どもも考えてみたいと思いますが、また引き  
続きいろいろ御指導いただけますと幸いです。

○谷口氏 こちらこそ、よろしくお願ひしたいと思います。

○本田主査 今日は本当にお忙しいところ、どうもありがとうございました。またよろしくお願ひ  
いたします。

○谷口氏 とんでもございません。どうもありがとうございました。