

パネルディスカッション

於 自動車リサイクル法指定法人10周年式典
平成25年11月22日金曜日
東海大学校友会館

郡 舘： 「JARCの使命 今までとこれから」と題し、パネルディスカッションを行います。
いわゆる自動車リサイクル法が出来てから、あるいはJARCが法人指定を頂いてから10年が経ちました。リサイクル法が出来た時代的な背景や、どういうふうに制度を立ち上げたかといった苦労話のほか、この10年間でどう変わったか、そして今日があるのか議論をして頂きたいと思います。そもそも自動車リサイクル制度を必要とした課題というのはどんなものがあったのか、まず小野さんから口火を切って頂き、話の突破口にしたいと思います。

小野： 日本は自動車の保有台数が非常に多く、現在は車全体で1.6人に1台、乗用車でも2.1人に1台と普及率が高い一方で、自動車のライフサイクルが非常に短い。台数が多い中でライフサイクルが短いということは、毎年多くの自動車在使用済みとして排出される。自動車というのは非常に高度な加工組立製品で安全で快適に走行ができるが、高度な組立製品であるために排出された場合でも非常に価値が高い。この価値が高い使用済自動車を国内で円滑に活用すべきだという機運がどんどん高まってきた。当然ながら、日本は資源が非常に少ない中で、いわゆる都市鉱山を有効に活用していこうという観点から積極的に国内資源として活用すべきだという機運が高まってきたという面があると思います。もう一つは、外部不経済をどうやって改善しようかということかと思えます。特に、最終的に解体処理をした中で残る、いわゆるシュレッターダストは鉛を始めとする有害物質を含んでいるということで、これをそのまま放置することはできない、適正な管理のもとに処理をしなくてはということがあろうかと思えます。

処理をした後の鉄スクラップ、金属スクラップは世界的に回るものであって、市況に価格がかなり左右をされる。そういう中で、市況が下がった時にはリサイクル処理の中でなかなか利益は出しにくく、廃車を引き取る時に処理料をユーザーから頂戴する、いわゆる逆有償といったことがある。廃車を出すと余計なコストがかかることは、経済面で必ずしも適正に排出がされない。こうした点が大きな背景ではないかと思えます。そうした中で全体の取り組みをきちっとした形にして民間の方々の活力を活用した形でスキームを作ろうじゃないかということで自動車リサイクル法の法制化の検討が始まったと理解しています。また、不法投棄の問題や不適正保管がかなりあったと思えます。

坂口： 実は以前、自動車リサイクル法が施行されて5年を迎えた段階で一度、制度の点検・見直しをしています。環境省は廃棄物行政を主にやっている訳ですが、自動車に関しては、この法律ができる前、やはり不法投棄の問題、不適正保管の問題がクローズアップされていました。車は元々、リサイクルの優等生と呼ばれ、金属部分のリサイクルはしっかりとできる訳ですが、どうしてもシュレッターダストの処理に費用がかかる。シュレッターダストの不法投棄事件による環境汚染事件も起きるなど、シュレッターダストを適正に処分できず不法投棄、もしくは不適正保管が増えたと理解しています。そこで登場する自動車リサイクル法ですが、それまでにいろいろつくられてきたリサイクル法の反省も踏まえて、車検制度と相まって料金を前払いにできた、など、様々な積み重ねもあってできたと思っています。また当時は、車の廃車後の流れというもの、余りはっきりと分かっていなかったということもあります。関係者に制度の中に入って頂いて流れをしっかりと整理していく。これも大変苦労する作業だったと聞いています。

郡 舘： 今のような事情の中でリサイクル法ができた訳ですが、システム設計は加藤さんをお願いします。

加藤： 自動車リサイクルシステムが構築された経緯を自工会という立場で紹介をさせていただきます。システム構築がどれだけ大変だったかというのは、一言では言い表せない部分があります。まず、関係者が非常に多岐に渡って事業者が非常に膨大だった。約10万事業者とのリンクが必要で、2つ目に情報量ということで約1億台の登録、合併した銀行システムの口座情報と比べても非常に大規模であった。3つ目はリサイクル料金の徴収も新車時徴収や車検時徴収、引取時徴収というような大変複雑なシステム構築が必要でした。またこのような大規模システムについて各関係者への理解浸透が重要で、施行1年前後、全国313会場での理解活動や説明会を行い、延べ11万2800人が参加し、1年間、毎日全国どこかで必ず説明会をやっていたこととなります。法律ができたのは2002年7月で、施行が2005年1月です。29カ月の準備期間があるということでしたが、実際に法律だけでは業務構築はできません。政省令ができたのが2003年8月で実質は16カ月間しかない非常にタイトなスケジュールでした。業務構築とシステム開発を同時にやりましたが、通常、業務構築があってシステム構築をするのですけれども、両方を一緒にやらないといけない状況でした。3つ目に、運用法人が出来ていないのでJARCさんも含めて自動車リサイクル促進センター、フロン、エアバックをやる自動車再資源化協力機構、ASRチームなどの業務組織を立ち上げた。開発メンバーは自動車メーカーから派遣されたりとか、各団体から派遣して頂いた。企業文化の違いもあって、それぞれのリーダーの方は大変御苦労された。そういうことで運用法人の早期体制整備とか意思決定プロセスの確立、こんなこともやりました。3法人立ち上げて、自動車メーカーから85名派遣されるなど人的リソースも大量投入した状況でした。自動車メーカーとして自工会として関係団体がどう捉えていたかという、21世紀の自動車社会を持続的に発展させるための制度であり、これがうまくスタートできなければ持続的に発展はないという危機感を共有した形で取り組んで何とかなっただと、延べ1万人が携わった訳ですが、恐らく、誰ひとり欠けても、このシステムは成功しなかったというふうに考えています。

郡嶋： 次に河村さん、お願いします。

河村： この制度がスタートするに当たり、業界としては当時、こんな大変な制度は果たしてみんなまで足並みを揃えて参加できるかどうかという問題がありました。我々の業界は本当に自由業に等しいような業界であり、何の規制も許可も要らなかった。ある日突然、法制度の下できちんと許可を取ってやれ、インフラ整備もしろ、回線も引いてパソコンで電子マニフェストなど世界でも聞いたことのない事業でした。業界では一部大きな動揺があったことは確かです。法律の制度の中でしっかり取り組むことが業界の地位向上、また世の中に認めてもらうことになるということで、それを受け入れ、大きな設備投資をして今日に至った訳です。ただ、長年経ちますと制度自体が世の中の環境経済からずれてくることを考えれば、今回の見直し等で対策をしていけばいいと思っています。基本的には、これで業界が世の中に認知されたと私は理解しています。

郡嶋： 様々な立場での困難を乗り越え、制度ができました。その後の評価や残された問題、課題などについて、まず制度面からお願いします。

小野： 法律が出来てから施行されるまで、準備段階も経て3年程度ありまして、2005年1月から本格施行ということになりました。それで8年と10カ月が経過した訳ですけれども、自リ法の施行状況につきましては、皆さん御承知のとおり、毎年夏に審議会を開催させて頂いて状況の報告をさせて頂いているところでございます。今年も8月に産構審・中環審合同会議で御報告したところです。実は5年の見直し時の総合評価では順調に施行されているという評価を頂きました。この背景には、自動車リサイクルシステムは民間の方々の活力あるいはその能力を最大限に活用するという、自動車リサイクル法ができる前も、廃車のルートは今と大きく変わってはいないと思います。それをきちんと法律に位置付けて適正処理を行うこととしたことで、民間の関係者の方々にご理解を頂いて適正な処理・運用をして頂いていることが素晴らしい評価につながっていると思います。2012年度の実績で使用済自動車の排出台数は電子マニフェスト上では341万台にな

っています。全てルートに乗り、処理状況が1台1台、全部把握が出来るところが、このシステムの非常に優れたところだと思います。結果的に、リサイクルがどんどん進み、今は基準をはるかに上回る状況になっています。金属類は、ほとんどが回収・再利用されます。シュレッダーダストも昨年度の実績報告では、95%程度は、サーマルを含めてリサイクルされている。自動車1台当たり、重量ベースではほぼ99%がリサイクルされている。これは非常に優れていると思います。なお341万台と申し上げましたが、中古車として海外に出ていく分が非常に多い。日本で使用されなくなった自動車が海外で使用されることは望ましいが、本来は使用済みとなり、日本で処理をされるべきものが海外に出ていっているという部分もあると思われるなど、今後の課題も残っているが、制度自体は非常に上手く運用されていると思います。

坂口： 私も、非常にこの制度は上手くいっているという評価を5年の見直しの時に頂いた立場として、本当に関係者の方々の御努力に敬意を表したいと思います。不法投棄の観点からも、不法投棄や不適正保管の台数が法施行前の段階で22万台あった訳です。これが現時点、最新のデータで7000台まで減ってきている、97%減という劇的な減少を見せています。これは、やはり流れがはっきりしたということ、それからシュレッダーダストの費用がしっかり出るようになった、この辺りが大きいと思っています。

郡篤： ユーザーや消費者の立場からリサイクル法をどう評価され、課題をどういうところに持っておられるか、鬼沢さんに伺います。

鬼沢： 私は、2007年から資金管理センターの諮問委員として、JARCに関わらせて頂いています。私自身は車に毎日乗っていますので、とても車は身近なものです。資金管理センターの委員会を見ても、皆さん、ユーザーから預かったリサイクル料金を運用するという意味では、透明性や公平性は非常に担保されていると思って見ていますし、とても素晴らしい法律だと思っています。ただ、その素晴らしさが、ユーザーになかなか知られていないのではないかなというのが、ちょっと残念なところで、ユーザーや社会に、もっとこの法律のよさや資金管理の透明性や公平性が知られることが大切なのではないかと思っています。特に、女性は最初に車を買う時、ちゃんとリサイクル料金を払っているにも関わらず、関心がなかったりします。廃車にする時は次の段階のことを考えていますから、あいまいになったりします。車を買う時にリサイクルの法律があること、資金もちゃんと管理運営されているということを知って頂くためにも、例えば昨年、環境省と経産省で作られたチラシを、車を買う時に1枚ずつ渡したらどうかと思うんです。もっと自動車リサイクルを知って頂くいい機会になると思います。JARCのホームページを見るとデータも載っていますし、数字も載っています。でも、関心のある方が訪れるのであって、普通のユーザーが直接見るということは余りないのではないかなと思うので、ユーザーにJARCにもっと関心を持って頂くことが大切ではないかと思っています。

加藤： 自リ法以降、達成した内容ということで、これは小野室長さんのほうから先ほどありましたので割愛させていただきますけれども、リサイクル実効率が著しく高まっています。これは、再資源化施設が施行当時20カ所程度でしたが、リサイクル施設は今50カ所ということで、これは、まさに自動車リサイクル制度がビジネスモデルとして定着した証かなと。JARCの人員費、物件費も削減努力をしていただき、ユーザー負担、メーカー負担の軽減につながっております。JARCの人員も、当初はメーカー出向が大半でしたが、今は2人ということで、JARCさんの自立化も図られていると考えています。忘れてならないのが自主取り組みということで、EUの廃車指令というのは二輪とか商用車は対象外ですが、日本は二輪の自主取り組みなり、商用車架装物という形でしっかりした成果を出している。特に二輪は、確か2011年度だったと思いますが、無償引き取りがスタートしていることも忘れてはならないと思います。環境負荷物質関係も日本は自主取り組みということで、EUの目標値185グラムに対して、鉛の例ですけれども、自主取り組みでここまで削減でき、行政コストをかけなくても、ここまで削減できたと考えています。自動車リサイクル法

の狙いや特徴をジャパンモデルと言っていますが、ボトルネックの解消を行って適正な競争原理が働く仕組み、これが自動車リサイクル法の理念だと思っています。約10年を振り返っての課題ですが、先ほど鬼沢さんからお話がありましたが、ユーザー視点に立った使用済車の流通実態の検証的なものというのは必要ではないかと思っています。リサイクル料金はあくまでもユーザーに負担して頂いている訳で基本理念としては、めぐりめぐって価格転嫁して使用済車の価格の推移にも当然反映される。そういう理念のもとにスタートしたと思っていますので、こういうものの検証は必要だと思っています。その他に、リサイクル設計の更なる促進とリサイクルの高度化ということで現在、脱フロン化やエアバック展開のISO化をしているところです。エアバックについては、ISO化することによって輸入車も同じようにOBDで展開できます。この辺の関係事業者への情報展開なり周知というのは一つの課題かなと思っています。それから、サーマルリサイクルからマテリアルへということで、リサイクルの高度化も一つの課題ですが、何のためにマテリアルリサイクルするのかということを考えて、LCAですとかLCCを加味した検討も必要と考えています。3つ目がグローバルな自動車リサイクル法への対応です。現在、世界各国で制度化への動きがあります。これは中国と日本の比較ですが、かなりインフラが脆弱な中、法制度の検討が行われている状況です。自工会のスタンスですが、日本の制度というのは役割分担をしっかりと、インフラの整備を拡充することによって、うまく回る仕組みができたということです。この辺を各国に、日本の制度を押しつけるということではなくて、こういう考え方を理解してもらえたらと考えています。最後に、次世代車のリサイクルですが、将来に向けた中長期課題だと考えております。これは、経済産業省の「次世代自動車 2010」というものに記載された数字を自工会のほうで数値化したものですが、急速に伸びていくと予想されます。少しタイムラグをおいて、次世代車のELVも今後出てくるということで、資源確保上も大変重要な都市鉱山と考えています。今後は、次世代車についても先人の例にならって、今の段階から自主的に自動車メーカーとして取り組みたいと考えています。

河村： 私は1週間前、ケニア政府の依頼でナイロビへ行ってきました。日本にあるケニア大使館から依頼された案件ですが、ケニアはアフリカ東海岸で旧出資国がイギリスのために右ハンドル、左側通行と日本と同じ交通ルールです。大量に日本の中古車が輸出され、車歴8年未満の日本の中古車が数多く走っています。ケニア政府は今はいいが、中古車がいずれ古くなって解体され、部品が取れた後の残渣、タイヤや金属などを含めて、経済発展の環境リサイクルのモデルとして示したいという相談がありました。それでケニア政府に行き、話をしてきました。日本の自動車リサイクル制度は非常にきめ細かく、役割分担も料金も様々な電子マニフェストでやっています。ただ、それをそのまま持っていくということは、果たして可能かどうか。それは別にして、やはり大きな目標理念は掲げてやるべきだと私は思っています。自動車リサイクル制度自体は、その国の様々な文化、商習慣を含めて、ゆっくりアレンジしてやればいいことで、日本の国益や資源、日本市場の大きなマーケットを中心に、そういう展開もモデルとしてやっていったらどうかと私は個人的に思っています。また、アジア周辺の諸国があるではないかという御指摘もあるのですが、ある程度、経済が発展したところは色々な既得権障害が出て、難しい面があります。それだったら、アフリカのまっさらなこれからの発展途上というマーケットで、そんな日本の制度を持ち込んでアレンジして、それをゆっくり育てながら、我々の業界、また日本政府の発言権を高めることをしたらどうかと思っています。このことは今後も日本のグローバルな世界輸出の中で、やはりそういう案件が色々出ると思うんですね。選択し、そこを中心に一生懸命、その制度に関わる人材を育成しながら、日本のリサイクル制度をぜひ海外へ展開して、我々の今後の夢を語っていければ非常に有り難いと思います。

郡嶋： JARCへの注文を1人ずつお願いします。

小野： 今までも培ってこられたシステムの運用を今後も滞りなく進め、公平性や透明性の引き続きの確保、さらなるコストダウンでエンドユーザーにどうやって還元をしていくのかというようなところが非常に重要だと思います。加えてシステムをさらに高度化していくとともに、海外に考え方

やシステムを普及させて世界的な資源循環を確保していく、そういう意味では法律の運用以外のところでの調査研究、研究開発、そういったところにもJARCさんの役割というのは非常に大きいと思います。

坂口： 他の制度と比べても非常に色々な業界を束ねて運用していて、しかも、それが比較的上手くいっているという好例だと思っています。また、今日はあまり紹介できませんでしたが、不法投棄対策とか離島対策をやっておられる再資源化支援部の方々には、やはり最後の1台がなくなるまで今の取り組みを続けて頂きたいと思います。

加藤： 先ほど言いました使用済車価格の推移ですとか、法律に載っていないようなモニタリング機能の拡充など車を取り巻く循環型社会がどう動いているのかという調査研究もやって頂きたいと思います。2点目はグローバル化への対応ですが、海外で今、自動車リサイクル法が出来ていますので自動車メーカーや関係事業者、JARCも入ったオールジャパンで日本の良さ、考え方の良さを広めて頂きたいと思います。

鬼沢： 自動車リサイクル法そのものがユーザー、特に女性にあまり知られていない。それはJARCの存在そのものも、やはり知られていないということだと思います。JARCは非常に専門的な集団ですが一般の特に女性からはちょっと遠い存在に感じる。例えば女性の辛口のメンバーを15人ぐらい集めて、JARCのホームページを見て頂いて、どういうところを直したらいいかなど意見交換会をしたら、ものすごく色々な意見が出ると思います。その人たちを通じて社会に発信する一つの手段になる訳ですね。JARCという団体があって、ユーザーから預かったリサイクル料金を管理しているところがあると一晩のうちに100人ぐらいには広がると思います。そういうことをどんどんしていくことがいいのではないかと思います。

河村： 自動車リサイクル制度の理解を深めるため、自動車リサイクル士制度を始めました。次年度はさらに拡大して、自販連や日整連も含めて引取業の関係者にも講習会を計画しています

郡寫： 短い時間ですが貴重な御意見を頂きました。JARCとしても職員一同、社会的な使命を一層肝に銘じて精進を重ねていきます。今後とも御指導・御協力を宜しくお願いします。



パネリスト 経済産業省製造産業局自動車課自動車リサイクル室 小野正室長
環境省元廃棄物リサイクル対策部企画課リサイクル推進室 坂口芳輝室長代行
一般社団法人日本自動車工業会 環境委員会リサイクル廃棄物部会 加藤忠利部会長
一般社団法人日本ELVリサイクル機構 河村二四夫代表理事
NPO法人「持続可能な社会をつくる元気ネット」 鬼沢良子理事
モデレーター 公益財団法人 自動車リサイクル促進センター 郡寫孝理事長