

(第 143 回) 神奈川研究会議事メモ			
開催日	2023 年 7 月 11 日 (火)	出席者 敬称略	西村二郎・大谷宏・山崎博・松村眞・ 持田典秋・猪股勲・宮本公明 ・神田稔久
時間	15 時—17 時		
場所	オンライン方式		
技術課題	リサイクルのシステム設計と法令化 (松村)		
内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. リサイクルの目的と手段 リサイクルの種類と特性 2. リサイクル関連法規の特徴 3. 使用済自動車の放置と投棄による環境汚染 4. 海外の自動車リサイクル関連法規 5. 日本の自動車リサイクル法の特徴 6. 自動車リサイクル法の成果 7. 自動車リサイクルの仕組み 8. 自動車リサイクル法の構成 9. 放置住宅による環境破壊への応用 		
発表者 コメント	<p>発表者からのコメント (松村)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① リサイクルには、市場メカニズムで対応できる対象と対応できない対象がある。市場メカニズムで対応できない場合は、強制的なりサイクルシステムを設計し、関係者が管理・運営する必要がある。 ② 強制的なりサイクルシステムには、物理的な処理方法だけでなく、システムの有効性を担保するソフト分野の対策も必要である。関連機関の役割の規定、運用ルールの規定、信頼性と継続安定性を確保する規定、監視や罰則の規定などである。 ③ これらの規定は恣意的な解釈や運用を防ぐため、緻密な用語の定義と厳密な表現による法令文書化が必要。技術や社会情勢の変化に追従できる柔軟性も必要。 ④ 非市場メカニズムなので、関連施設の整備と運用を担う行政部門の負担が大きい。 ⑤ 廃車は 1970 年まで市場メカニズムによるリサイクルが成立していた。しかし 1970 年以降は鉄スクラップの価格が低下し、廃車の引き取りが有償から逆有償になった。その結果、不法投棄と路上放置車が増大して環境破壊が進んだ。 ⑥ このため、2002 年に「自動車リサイクル法」が制定され、路上放置車を見ることがなくなった。自動車リサイクル法が規定する処理工程は非常に長く複雑で、ソフトの分野も含めると関連機関が非常に多い。したがって条文数が 134、ページ数が 40 ページもあるが、法制化以降は有効に機能して成果を挙げている。 ⑦ 自動車リサイクル法に関連する処理機関は、廃車引き取り事業者、フロン回収事業者、解体事業者、破碎事業者、自動車製造事業者である。 ⑧ 必要なソフト分野の関連機関は、再資源化預託金を管理する資金管理法人、廃車の移動報告を担う情報管理センター、指定再資源化機関である。指定再資源化機関は、法が定める再資源化が困難な状況への対応機関で、引き取る自動車製造事業者が存在しない場合や、引き取り事業者への輸送が困難な場合の対応などを担う。 ⑨ 最近は放置された老朽家屋が増加し、地域の環境を破壊している。売却しても解体処理費を回収できないからで、廃家屋の処理が逆有償になった結果である。 ⑩ 放置された老朽家屋の発生を防ぐ方法として、自動車リサイクル法と同様に、家屋の解体処分費を事前に払い込む預託金の仕組みを導入したらどうか。固定資産税の支払いと同時に、毎年 5 万円程度を払い込めば解体処分費に充当できるであろう。 ⑪ 家屋の残る土地の方が、更地より固定資産税が大幅に安いことも、解体処分を阻害している。土地の固定資産税は同等にすべきではないか。 ⑫ 空き家の維持管理基準を作成して所有者の義務とするのも、解体処分の動機になるであろう (私見)。 		

<p>参加者 コメント</p>	<p>参加者からのコメント</p> <p>[宮本公明]</p> <p>家電には機種によってリサイクル券の購入が必要なことは承知していましたが、自動車にもそういう仕組みがあることは、松村さんのお話を伺うまで全く気にもとめていませんでした。皆さんに翌日メールしましたように、車の買い替えでは、以前のリサイクル預託金が返されて新たに預託金が徴収される仕組みなので、同種の車の買い替えならほぼプラマイゼロになるため、説明もなかったと思います。下取り車を中古車として買うばあい、また、預託金を納付しているのかどうかなど気になる点がありますが。</p> <p>中古家屋の問題は、まず空き家になった段階で税金をあげて、更地化を促進するのが先決ではないかと思います。我が家は7年間の海外赴任中は空き家でしたが、そのような家屋には救済措置が必要であることは言うまでもないことです。それ以上の政策として、家屋リサイクル預託金制度があってもいいかもしれませんが、なかなか、上記の税制との整合性のある方法は思いついていません。松村さん、なにかいい方法が思いつきませんか？</p> <p>[大谷宏]</p> <p>確かに松村さんが指摘された通り、近年、私の周囲でも放置自動車を見かけなくなっています。これが、日本の精緻な自動車リサイクル法のおかげであるとは、今回の松村さんの発表があるまで気づきませんでした。また、松村さんは海外でも自動車リサイクル関連法規は存在するが、日本の方式とはかなり違っているとして、その主な理由をP8に示されています。これらの指摘は、その通りであろうと思います。ただ、私は、ここでは指摘されていないが、もう1点指摘すべき要因があるのではないかと考えます。</p> <p>それは、「日本の自動車部品メーカーのモノづくりの優秀性・・・日本の自動車部品メーカーは、海外メーカーに比して長寿命で信頼性の高い部品を作っている」という点です。海外においても、スクラップされた自動車から鋼材を回収することは普通に行なわれていると思いますが、廃棄自動車から自動車部品を回収して、それを中古市場で販売・再利用することは余り行われていないと思います。それは、例えば米国などでは、万が一、廃棄自動車からの中古部品を使用して大事故が起こったりした場合、訴訟を起こされて、とんでもない高額な賠償金を払わされたりします（訴訟社会アメリカの影の部分でもあります）。こんなことがあるものだから、米国では、自動車修理事業者達はリスクを恐れて、あえて中古部品を使う危険を避ける傾向があります。</p> <p>それに比して日本の場合、自動車組み立てメーカーは部品供給メーカーに対して、高品質で長寿命の部品の納入を強く要求しますから、廃棄自動車から回収される自動車部品の品質は極めて高く、高信頼性のものが多いのだと思います。以上のような状況も、日本の精緻な自動車リサイクル・システムを支えているのではないかと私は考えますが、いかがでしょうか。</p> <p>[神田稔久]</p> <p>自動車リサイクル法が施行される少し前に、大学の先生と一緒に熊本の自動車シュレッダー工場を見学したことを思い出しました。法規制前でしたが廃車がきちんと処分されていたことに、「いい加減に行われているのではないか」という先入観が見事に吹き飛ばされてしまいました。このように施行前にハードの基盤が整っていたからこそ、この規制が実のあるものになったことを、今になって知りました。</p>
---------------------	---

リサイクルのための預託金の費用の低さ、新車価格の 0.5%以下に驚きました。これは、いかに車に有用なものが含まれているかと言う証拠でもあると思います。家電製品のリサイクル料金は、TV・エアコン・冷蔵庫などは 1,000 円から 5,000 円程度で、製品価格の1%から3%程度であり、車の預託金の低さは群を抜いています。

一方で、住宅の場合は、この比率が 10%にもなっていることが、放置住宅問題解決の難しさの一因と考えられます。日本の中古車は、右ハンドルという不利な条件にもかかわらず多くが輸出されていますが、このバランスが崩れると、リサイクルのシステムが大変なことになるのではないかと懸念しています。非常に精緻に出来上がっているシステムだけに、変動には脆弱なのではないかと思いました。

[猪股勲]

自動車リサイクル法については、ある程度知っているつもりでしたが、今回、松村様の説明でよく理解できました。確かに自動車という高価値の組み立て製品であるため、元々、市場メカニズムによるリサイクルできる部分も多く、日本と言うスペースが限られた立地で、世界を代表する自動車産業が発展したという事から、優れたシステムが構築されたのだと理解しました。これが、世界のどこの国にも適応できるかは難しいですが、こうしたシステム技術を途上国中心に展開する事も重要だと思いました。プラスチックのリサイクルを始め、多くの市場メカニズムでは解決の難しいコストのかかるリサイクルを、進めて行かなくてはならない課題を解決する上で多くの参考になるシステムだと感じました。

[持田典秋]

私にとって運転免許更新をやめ、自家用車も処分した身には関心の薄れてきた問題ですが、自動車のリサイクル法について、良くあのようによく内容を精査することは私にはできないことです。ただ最近では、EV車を対象としたリサイクルが問題となっていますね。別添のファイルの内容についても加味して検討していただけたらよろしいのではないのでしょうか。

住宅問題は身に染みる問題です。我が家の近くでも空き家が目立ってきました。ただ、最近若い世代（裕福なのか）が建て替え入居する例がかなり見られ、子供たちの声が響いているのは好ましいことです。

[西村二郎]

- * リサイクル関連案件の法的整備状況の現状の紹介と理解した。
- * 廃棄物となったときの価値が低いものが対象と理解している。
- * さすがに自動車は、実効性の高い法体系となっている。
- * プラスチックは困難性が高い。選別可能な、ペットボトル、アクリル、大型塩ビ、エンブラ等は、選別収集を推進するとして、その他の廃プラは選別せずにガス化回収をした場合のコストが問題となる。
- * 廃家屋処理は法体系の抜本的見直しが必要だが、現在の「政治」には無理だろう。
- * 何でもいから、社会に存在する制度を洗い直してみると「ホコリ」が出て来る。修正可能ならば問題ないが、日本の場合は政治のお粗末（つまり国民がお粗末）があるので、多くは修復不可能。このままでは滅びる！ 以上

[山崎博]

- * 最終車ユーザーからリサイクル市場に排出される自動車の台数は年間で 310 万台、その内、約 124 万台が中古車として海外に輸出されています。すなわち、最終車の 4 割が海外に輸出されていることとなります。

	<p>* 2022年の中古車輸出統計では、ロシア（21.3万台）、アラブ首長国連邦（15.0万台）、ニュージーランド（8.4万台）、タンザニア（7.1万台）、ケニア（6.1万台）、チリ（5.6万台）、モンゴル（4.6万台）、フィリピン（3.7万台）、マレーシア（3.7万台）となっています。</p> <p>* 中古車輸出トップのロシア向けの21.3万台の内、財務省の貿易統計によると、富山県からロシアへの中古車の輸出台数は去年1年間で、10万8000台あまりで前年比1.7倍。輸出金額は394億円から1411億円と、およそ3.6倍に伸びています。</p> <p>* ロシアのウクライナ侵攻後、日本企業がロシア国内での新車の生産を停止する中、逆に手頃な値段の中古車のロシアへの輸出が増えています。これは、日本の経済制裁としてロシアへの自動車の輸出を規制していますが、対象は600万円以上の高級車で、手頃な値段の中古車は規制の対象外です。日本からロシアに輸出される中古車のおよそ5割を富山県が占めており、このところ輸出業者は大忙しのようです。</p> <p>* 年間124万台を超える中古自動車が日本から海外へ輸出されているものの、それらの車両に対応する消耗品や交換部品の供給は圧倒的に足りておらず、使用している車両が故障しても修理することが出来ないという事態が輸出先各国で頻発しています。日本として品質の確かなリユース品、リビルド品を合わせて、世界の中古部品市場に供給していくグローバルネットワーク構築への役割がある。</p> <p>* 今回の発表では、自動車のリサイクル法のような法規制で“放置住宅”による環境破壊を抑えられないかという提案ですが、何らかの法的な規制が必要とは思いますが、特効薬はないと思います。その背景にあるのは少子高齢化と地方の衰退、日本の経済力低下にあると思います。</p> <p>* 若い人が結婚すれば格段に安い家賃の家を提供するとか、地方の自然に恵まれた場所で全寮制の学校教育ができる様にするとか、空き家をリフォームして貧しい高齢者やシングルマザー向けに利用していくような方策を考えられないでしょうか。最近、高齢者は賃貸を断られる事が多くなり、これからは家を持たない高齢者の居住問題が深刻な社会問題です。また、介護付きのシニアマンションは高額で、介護士も不足し、一部の限られた金持ち以外は高嶺の花です。</p>
幹事会報告	特に連絡事項はありません。現在、HPのアップデートのため見直し作業をやっております
今後の予定	<p>8月 神田氏 リアル方式(705会議室)</p> <p>9月 持田氏 リモート方式</p> <p>10月 見学会</p> <p>11月 山崎氏 リアル方式(701会議室)</p> <p>12月 猪股氏 リモート方式</p> <p>1月 西村氏 リアル方式(704会議室)</p> <p>2月 宮本氏 リモート方式</p> <p>3月 大谷氏 リアル方式</p> <p>4月 松村氏 リモート方式</p>
次回日程	<p>1. 日時 令和5年8月8日(火) 15時～17時</p> <p>2. 方式 かながわ県民センター 705会議室</p> <p>3. 技術課題 神田氏提供</p>
次々回日程	<p>1. 日時 令和5年9月12日(火) 15時～17時</p> <p>2. 方式 オンライン方式</p> <p>3. 技術課題 持田氏提供</p>