

これまで審議会が出された意見

(1) 自動車における 3 R の推進・質の向上

① 2 R (リデュース・リユース) の推進、② リサイクルの質の向上

- ▶ リデュースの推進
 - ・自動車を長期間利用するメリットを社会にもっと PR すべき
 - ・中古車流通を促進するための電池リユースを推進すべき

- ▶ リユースの推進
 - ・リサイクル部品を活用する目標値を設定するなど、取組を定量化して利用を推進すべき
 - ・メーカーや関連事業者も巻き込んでリサイクル部品に関するユーザーへの広報を強化すべき
 - ・保険会社や整備業者との連携など、ユーザーが利用しやすい体制を構築すべき
 - ・メーカーにおいても、解体性や取り外しの向上など、リユース部品を促進に向けた環境配慮設計等の取組を推進すべき
 - ・リユース部品の信頼性向上や保証期間延長の取組を進めるべき
 - ・電池自体の性能や寿命の向上、電池の再利用の取組を推進すべき
 - ・国内外での部品の需要等を踏まえた規格の必要性について検討すべき

- ▶ リサイクルの質の向上、推進の方向性
 - ・個別リサイクル法だけでなく、資源有効利用促進法などを勘案しつつ、セクター横断的なリサイクルの在り方について検討すべき
 - ・ユーザー負担を減らしつつマテリアルリサイクルの比率を高めていくべき
 - ・マテリアルリサイクルに関して、ベンチマーク設定の可否、技術的課題、経済合理性等、今後の方向性を整理すべき

- ▶ リサイクル率その他の 3 R の現状に関する評価
 - ・解体・破碎段階での取組について、ユーザー負担によってどのように進展したか検証・現状把握を進めるべき
 - ・ASR のリサイクル率やリユース部品利用、フロン の再資源化について現状を正しく評価出来るような目標、管理指標、バックデータの取扱いについて検討すべき
 - ・資源循環に主眼を置いたリサイクルを考える必要があり、マテリアルリサイクルの現状のフォローアップが必要
 - ・欧州の状況も踏まえつつ、リサイクルの基準が適正かどうか見直しをする必要があるのではないか

- 再生資源の利用
 - ・再生樹脂利用について、経済合理性をもって進められるようにすべき
 - ・自動車への再生資源利用に関するユーザー理解を進めるべき
 - ・潜在的な資源を確保し、天然資源を節約する観点から再生資源の利用をどのように推進していくか、欧州制度も参考にしつつ検討すべき
 - ・再生資源について使用目標を立てて進めるべき
 - ・再生資源利用については、社会的に有益かどうか、LCA、LCC の観点からの検証も必要

- A S R の発生抑制に資するリサイクル
 - ・A S R の発生抑制、最終処分量削減の観点からもプラスチックリサイクルをどのように進めるべきか、メーカーの積極的利用も含めて検討すべき
 - ・A S R の発生抑制の観点から、解体・破砕段階でのガラスやバンパー等のマテリアルリサイクルに関する取組の効果定量化やインセンティブ付与が必要

- レアメタルの回収
 - ・レアメタルや合金等、元素にも着目した金属資源の高度なりサイクルを継続的に進めることのできる仕組みを検討すべき
 - ・レアメタルの使用状況をメーカーができるだけ早期に公表し、講習等を通じて解体業界に対して情報提供を行っていくことが重要

- E P R / 環境配慮設計
 - ・自動車リサイクル法において環境配慮設計が促進されたか検証すべき
 - ・環境配慮設計や情報提供がリサイクル率や解体・破砕段階の取組にどのような影響を与えたか検証すべき
 - ・環境配慮設計が進む経済的インセンティブが必要であり、EU の制度と比較した検討が必要
 - ・環境配慮設計については、燃費向上だけでなく、全体最適化・リサイクル性を考慮した素材の使用や情報公開を推進すべき
 - ・プラスチックリサイクルに関して、技術開発・環境配慮設計を自動車業界全体で一体的に進めるべき
 - ・リサイクル推進の観点からも EPR の対象品目拡大（特定再資源化物品）、DfE の推進について、欧州制度と比較しつつ、検討すべき

②次世代車／素材の多様化への対応

- ・次世代自動車、特にHV・EVのリサイクルについて、定量的な情報に基づいた制度としての対応の必要性について検討を開始すべき

- ・CFRPのリサイクルを進めていくべきであり、指定回収物品化の検討も必要ではないか
- ・アルミやCFRPのボディ等の新素材を使った車がリサイクル及びコストに与える影響を検討すべき
- ・中古車流通を促進するための電池リユースを推進すべき（再掲）

（２）自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用

① 3Rの進展に向けたユーザー理解の促進

- ・自動車の保有者だけではなく、カーリースの利用者などにも自動車リサイクル法の理解を広げるべき
- ・ユーザー負担によるリサイクルが行われたことによって、どのようにリサイクルが進み、ユーザーに対して利益還元ができたかを評価すべき
- ・自動車を長期間利用するメリットを社会にもっとPRすべき（再掲）
- ・情報の非対称性も踏まえて、公正な価格で使用済自動車が引き渡されるよう、ユーザーに情報提供することが重要
- ・自動車への再生資源利用に関するユーザー理解を進めるべき（再掲）
- ・メーカーも巻き込んでリサイクル部品に関するユーザーへの広報を強化すべき（再掲）
- ・保険会社や整備業者との連携など、ユーザーが利用しやすい体制を構築すべき（再掲）

② 特定再資源化預託金等の使途を含むリサイクル全体の社会的コストの低減

- 自動車リサイクルシステムの有効活用や運営の効率化、間接コストの最小化
 - ・リサイクル料金の妥当性を検証すべき
 - ・重量だけでなく、環境配慮設計と関係したリサイクル料金の設定が重要
- 特定再資源化預託金等の活用方法
 - ・特定再資源化預託金等を活用したユーザー負担軽減は一時的で不公平感があるため、研究開発などに使えるように使途を拡大すべき
 - ・JARCの自動車販売台数予測等を活用しつつ、将来展望を踏まえた資金運用の方向性を検討すべき
 - ・特定再資源化預託金等の発生状況の妥当性について検証を行うべき
- 指定法人と自動車製造業者等の役割
 - ・リサイクル料金の運用について、安全性を確保する一方で、経済情勢、金利等を考慮した流動性確保の必要性も考えられるため、ユーザーに対して説明責任を継続的に果たしていく必要がある

③引取業の在り方

- ・使用済自動車判別ガイドラインの活用状況、有効性が不明確であり、検証が必要
- ・情報の非対称性も踏まえて、公正な価格で使用済自動車が引き渡されるよう、ユーザーへの情報提供が重要（再掲）
- ・使用済自動車の引取価格は自動車リサイクル制度のロバスト性に関係する重要な問題であり、法施行、ガイドラインの作成による関係者の意識の変化や、取引状況の変化について実態調査・検証が必要ではないか
- ・使用済自動車の引取価格や基準の透明性を高めるなど、リサイクル制度の入口としてどのように引取業者の責務を果たしていくべきか検討が必要
- ・保険会社やオートオークションでの事故車の取扱実態を踏まえた、ガイドラインやその関係者への周知方法の見直しを図るべき
- ・消費者問題としての観点からの議論を深めることが必要

④不法投棄・不適正処理への対応の強化

➤ 不法投棄・不適正保管

- ・車検制度における登録抹消義務と関連した不法投棄対策が有効
- ・依然として自治体が公費を投入して撤去している実態があり、財政負担を軽減すべく、不法投棄支援制度の活用や未然防止に向けた課題分析・対策が必要
- ・判別ガイドラインの周知と活用に向けた研修を実施すべき
- ・自治体とJARCが連携した形で不法投棄対策等を進めていくことが重要
- ・使用済自動車の引渡しの更なる促進に向けてデポジット制度等を検討すべきではないか
- ・離島支援についても手続きの簡素化や補助率の引上げを引き続き検討すべき

➤ 許可・登録業者の不適正処理

- ・許認可の制度の安定化に向けて自動車リサイクル士制度等を活用して、確実かつ安全なリサイクル方法や法の理解を進めていくことが有効
- ・優良な事業者が選択されるインセンティブをもたらす制度が必要
- ・自動車リサイクル法だけでなく、欠格要件を見直した廃棄物処理法や、水質汚濁防止法等の他法令との役割分担を整理し、必要に応じて許可基準等の整合性を図る必要があるのではないか
- ・自動車リサイクル法の事業許可の公平性という観点から、全国一律の許可基準での運用を徹底してもらいたい
- ・許可業者について、事業を行うに足る技術的能力を有する者の配置を義務付け、同時に当該技術的能力を証明する資格を創設すべきではないか
- ・自動車リサイクルシステムへの登録を義務付けるべき
- ・自治体担当者向けの研修を実施すべき

- ヤードにおける無許可解体
 - ・自治体間の連携やELV機構が提供する各地域における違法ヤード等の情報を活用いただくなど、無許可の自動車引取・解体ヤードの対策強化が必要
 - ・ヤード対策の推進が必要であるが、解体業を行うにあたり日本語を理解する常勤管理者設置を義務付けることが有効

- 自治体の指導を通じた制度の安定化や優良事業者の育成
 - ・不適正処理をなくすために教育的な取組や罰則強化が必要
 - ・産業廃棄物の適正処理について監督権限をもつ自治体への集約について、検討すべき
 - ・エアバッグについては、車上展開契約の監査と同様に、取外し回収の場合も自治体による監査を強化してほしい
 - ・自治体の指導円滑化に向けて、処理能力や保管基準を明確化し、許可取消しによらない指導を可能としてほしい
 - ・自動車再資源化協力機構との合同立入など、関係者の連携を引き続き進めてもらいたい
 - ・税関等との連携を進め輸出時における確認の強化を進めるべき

⑤使用済自動車等の確実かつ適正な処理の推進

- 大規模災害・事故時等への対応
 - ・A S R再資源化施設事故時の対応を考えてもらいたい
 - ・災害発生時の所有者不明車両の処理に対する対応を整理すべき

- 特定再資源化物品等の確実なリサイクル等
 - ・エアバッグ類の処理について、自己申告だけでなく、記録の保存等、確実に全て処理されていることを確認する仕組みが必要
 - ・エアバッグ類の処理の徹底に向けて、講習会等を活用した解体業者の教育を推進すると同時に、自治体の監査を強化すべき
 - ・A S Rのリサイクル率やリユース部品利用、フロン再資源化について現状を正しく評価できるような目標、管理指標、バックデータの取扱いについて検討すべき(再掲)
 - ・非常に型式の古いものが輸出されているということについては問題がある可能性がある
 - ・L N Gタンク等の危険性のあるものをどのように安全に取り除いていくか、解体業者への指導、育成や分別排出の義務付け等、自動車リサイクル制度において現場で安全に処理が進むような対応を検討していくことが必要

➤ 廃発炎筒への対応など、リサイクルを円滑に進めるための措置

- ・ユーザー・解体業者の負担を踏まえた事前回収物品の位置付けを今後検討すべき
- ・廃発炎筒を事前回収物品化して欲しい
- ・CFRPのリサイクルを進めていくべきであり、指定回収物品化の検討も必要ではないか（再掲）
- ・アルミやCFRPのボディ等の新素材を使った車がリサイクル及びコストに与える影響を検討すべき（再掲）

(3) 今後の自動車リサイクル制度のあるべき姿

①自動車リサイクル制度の持続的かつ自律的な発展

➤ 状況変化に柔軟に対応するロバスト性

- ・台数の減少や、鉄価格や再資源化費用の変動、ユーザーからの引渡価格の変化等を踏まえたリサイクル制度のロバスト性を評価・検証すべき

➤ 自動車製造業者等による環境配慮設計

- ・自動車リサイクル法において環境配慮設計が促進されたか検証すべき（再掲）
- ・EUとの制度の違いを踏まえた環境配慮設計への影響について検証すべき
- ・フロンやエアバッグの技術動向を踏まえて、自動車リサイクル制度におけるEPRの対象品目拡大の可能性について検討すべき（再掲）

➤ 再生資源の利用

- ・第三次循環型社会推進基本計画に照らして、特に循環資源の高度利用と資源性・有害性管理の観点から自動車リサイクル制度や関係者の役割を捉え直すべき
- ・潜在的な資源を確保し、天然資源を節約する観点から再生資源の利用をどのように推進していくか、欧州制度も参考にしつつ検討すべき（再掲）
- ・再生資源について使用目標を立てて進めるべき（再掲）

②自動車リサイクルの国際展開

- ・発展途上国等に対して、自動車リサイクル制度を含む自動車関連制度の導入支援を促進すべき