

論点整理で出された意見

1. 自動車における3Rの推進・質の向上に向けた取組

(1) 環境配慮設計・再生資源活用推進による解体・破碎段階でのリユース拡大・リサイクルの質の向上

- ・ 環境配慮設計や再生資源活用の推進に当たっては、目標設定や料金の差別化など、制度による動機付けが必要。

▶ 環境配慮設計の推進

- ・ 環境配慮設計によりリサイクル料金が下がった例など、ユーザーにインパクトのある情報発信を行うべき。
- ・ どのような環境配慮設計が行われているのか車種ごとに一般の人にも分かるように広報するべき。

▶ 再生資源活用の推進

- ・ 再生材の活用推進のために、ユーザーにメリットがあり、製品を選択するような環境整備を検討すべき。
- ・ 再生資源を使っている車について、シール等で表示することによりユーザー理解を深めるべき。
- ・ 再生資源であることを特定するためのトレーサビリティが必要ではないか。

(2) 2R(リデュース・リユース)の推進

- ・ リユース部品のメリットをユーザーにPRして、ユーザーが自発的に選択していくよう取組を行うべき。
- ・ リユース部品を使用したときに保険料が安くなるような仕組みを拡大させるような方策はないか検討すべき。
- ・ リユース部品の品質保証が業界によって異なっているため、統一基準を設けるべき。
- ・ リユース・リビルド部品の普及を図るに当たって、必要な情報を自動車製造業者等から提供してもらいたい。

(3) リサイクルの質の向上

① 自動車リサイクルの全体最適化を通じたリサイクルの質の向上

- ・ 全体最適化を図るに当たっては、法第 31 条の全部再資源化の制度のように、解体・破碎段階へのインセンティブ付けを行ってはどうか。
- ・ ガラスについて、破碎前の段階でのマテリアルリサイクルを積極的に進めるべき。
- ・ ガラスリサイクルをした場合に何らかの経済的インセンティブを与えるべき。
- ・ 解体・破碎段階における資源の高度な選別と、販売先における回収・再資源化についてマッチングをうまく働かせることが重要ではないか。

②3Rの推進・質の向上の進捗のモニタリング・評価について

- ・ マテリアルフローに関する情報を継続的に収集できる体制を整備することが、個別の資源の重要性が流動的であることを踏まえると重要。
- ・ 希少性のある資源や現時点でリサイクルされていない素材に重み付けする形など、全体最適化を図る上でのターゲットを設定すべき。
- ・ 解体・破碎段階でどのくらいリユース・リサイクルされているのかモニタリングすべき。
- ・ 情報の共有は非常に大事だが、企業の競争力やコストをよく考慮すべき。
- ・ ASR予測発生量を車種ごとに情報提供すべき。
- ・ 製造時の有害物質の使用制限について、メーカーの自主的取組で行うのではなく法的に位置付けるべき。
- ・ 国の調査事業による研究成果について、広く利用できる環境を整える必要があるのではないか。

③フロン類の回収・破壊の方向性について

- ・ 自動車リサイクル法にフロン類の再生を位置付けるべきか検討が必要ではないか。
- ・ 省冷媒化に関する取り組みについて、審議会で定期的に報告してフォローアップする必要があるのではないか。

(4)次世代車／素材の多様化への対応

①次世代自動車のリユース・リサイクルに関する課題の整理

- ・ 次世代自動車の中古車として流通させるため、電池のリユースに力を入れる必要があるのではないか。
- ・ リチウムイオン電池等をリユースする場合の責任の在り方について原理的な整理をしておく必要があるのではないか。

▶ レア金属の回収・リサイクル

- ・ 貴金属、希少金属に関しては、戦略的発想を持って回収するような姿勢が必要ではないか。
- ・ 自動車製造業者等がレア金属に関する情報を提供することで、リサイクルがより進むのではないか。
- ・ レア金属について代替物質に使用を転換するべきなのか、レア金属を使用した上でリサイクルを行うべきなのか戦略的な発想が必要ではないか。

②素材の多様化への対応

- ・ 炭素繊維強化プラスチックについては、自動車への使用が進む中でリサイクルのあり方を考えていくべき。
- ・ 技術・素材の大変革期であることを認識して今後の議論に臨むべき。

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

- ・ 環境配慮設計によりリサイクル料金が下がった例など、ユーザーにインパクトのある情報発信を行うべき。(再掲)
- ・ どのような環境配慮設計が行われているのか車種ごとに一般の人にも分かるように広報するべき。(再掲)
- ・ 再生材の活用推進のために、ユーザーにメリットがあり、製品を選択するような環境整備を検討すべき。(再掲)
- ・ 再生資源を使っている車について、シール等で表示することによりユーザー理解を深めるべき。(再掲)

(2) 引取業のあり方について

- ・ 質の高いリサイクルを行うルートをユーザーが選択していくためには、引取業者が積極的に情報提供を行うべき。

(3) 不法投棄・不適正処理への対応の強化

▶ 不適正処理業者への対応

- ・ 再資源化基準の強化や標準作業書ガイドラインの見直しについて検討を行うべき。
- ・ 不適正処理業者に関する情報提供を、JARC・自再協で連携して行うべき。

▶ 優良事業者制度・自動車リサイクル士

- ・ 優良事業者制度を検討するにあたって、そのメリットをはっきりとさせる必要がある。
- ・ 優良事業者制度を設ける場合には、国が自治体共通の判断基準を考えるべき。
- ・ 申請書類のみで事業者の技術的な能力を図るのは難しいため、許認可事務の助けになるように、将来的に自動車リサイクル士の法的な位置づけを明確化してほしい。

(4) 使用済自動車等の確実かつ適正な処理の推進

- ・ タイヤ・バッテリーを含めて自動車全体でリサイクルを行うことで環境負荷の低減が図られるのではないかな。
- ・ 破砕業者の引取拒否事由に発炎筒の混入を追加することは業界として賛成。

(5) 自動車リサイクル全体の社会的コストの低減

▶ JARCの役割・費用分担

- ・ JARC保有の情報の集約・発信について、地方自治体との連携を含めて役割の拡大をすべき。
- ・ 中古品流通を情報でうまくつなげる役割をJARCが担ってはどうか。
- ・ 新車購入時の預託手数料についてどう扱うかは検討が必要ではないかな。
- ・ JARCの費用でメーカーだけが払っているコスト(人件費・施設管理費等)について、今後の分担をどうすべきか検討が必要ではないかな。

➤ 特預金の使途

- ・ リサイクル料金が低減されるような特預金の使途を検討すべき。
- ・ 研究開発についてはリサイクル料金の余剰部分で行い、特預金はユーザー還元のために使用すべき。
- ・ 再生材を利用した自動車を中心に割引を行う場合には、重み付けをどう行うか検討すべき。
- ・ 研究開発を行う上での情報収集については、公表して公共性を持たせることが比較的簡単であるため、情報システムの改善と併せて行うことを検討出来ないか。
- ・ 特預金はユーザー理解が得られる使途で使用されるべきであり、研究開発に充てる場合にはメーカーのみならずリサイクラーも対象とするべき。

➤ 自動車製造業者等による再資源化等の取組

- ・ リサイクル料金が実際にどのように使用されているのか透明性を高めるべき。
- ・ 再資源化に要した費用の内訳の公表を義務化するのであれば、整合性の観点から区分を明確にする必要がある。
- ・ 再資源化に要した費用の公表について、省令改正等により制度的担保を与え、審議会でレビューする必要がある。
- ・ ASR再資源化の1チーム化の検討を行う場合には、独占によりかえって効率化が進まなくなる可能性があることを考慮すべき。

➤ リサイクル料金の余剰部分

- ・ メーカーによるコスト削減努力を削ぐことのないようにリサイクル料金の余剰部分の活用を行うべき。
- ・ 要因分析を十分に行い、今後の余剰額の動向も踏まえた上で、検討を行うべき。また、実際に活用する際には使途を明確化するべき。