

自動車リサイクル制度の施行状況の 評価・検討に関する報告書に基づく 対応状況の詳細

平成28年9月30日

経 済 産 業 省

環 境 省

- 解体業者と自動車製造業者等による相互コミュニケーションを推進することにより、環境配慮設計の効率的な導入や有用情報の共有等を促進する。

<取組内容>

解体業者（日本ELVリサイクル機構）と自動車製造業者等（日本自動車工業会及び日本自動車輸入組合）による環境配慮設計の効率的な導入や情報提供の在り方についての意見交換を平成28年2月26日（金）に実施。

（意見交換の主な内容）

- 素材の判別が容易となるよう、文字による表示ではなく例えば色での判別ができるような工夫はできないか。また、実作業においては文字が小さかったり見つけづらい場合があるが、改善できないか。
 - 色による判別となるとコスト増になるため難しいが、文字の大きさや場所については検討の余地がある。
- 解体業者から個別に意見をもらっても、それが解体業界の総意かどうか判断できず、設計に反映するのは難しい。
 - 解体工程からの意見を集約し、これを設計工程にフィードバックすることにより、作業実態に基づいた効果的な環境配慮設計の導入を推進することができる。

日本ELVリサイクル機構、日本自動車工業会、日本自動車輸入組合、自動車再資源化協力機構及び自動車リサイクル促進センターの5者に拡大した形で、今後も継続的に意見交換を実施していく。

※平成28年7月に日本ELVリサイクル機構の講習制度や情報発信機能を活用した環境配慮設計等の情報発信について意見交換を実施。

- 合同会議報告書における提言を踏まえ、自動車リサイクルに係る3 Rの推進・質の向上に向け有識者、ユーザー、関係主体等による検討会を設置。
- 自動車に関する3 Rを推進し、また質の向上を図ることにより、環境負荷及び社会コストを低減させ、生活環境の保全及び国民経済の健全な発展を実現することを目指し、具体的な施策の方向性について検討を実施。
- 平成28年1月から8月にかけて、全5回の会議を開催。

＜メンバー構成＞

(座長) 細田 衛士	慶應義塾大学 経済学部
酒井 伸一	京都大学 環境安全保健機構附属環境科学センター
村上 進亮	東京大学大学院 工学系研究科
小野田 弘士	早稲田大学大学院 環境・エネルギー研究科
鬼沢 良子	NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット
嶋村 高士	(一社)日本自動車工業会
播磨 英二	日本自動車輸入組合
木内 雅之	(一社)日本ELVリサイクル機構
伊藤 清	(一社)日本鉄リサイクル工業会
(事務局) 環境省、経済産業省、三菱総合研究所	

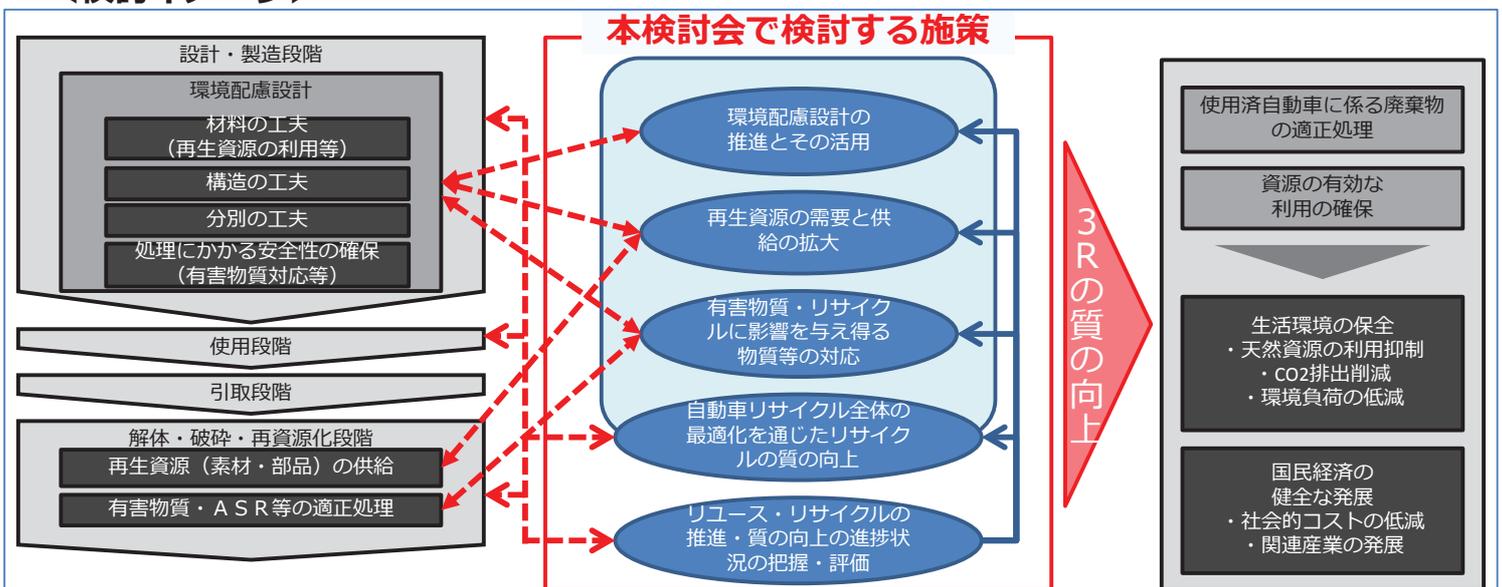
＜実施状況＞

- 第1回 (平成28年1月) : 設置趣旨及び進め方、関連調査の内容、委員からの情報提供
- 第2回 (平成28年3月) : 関連調査の進捗報告、委員からの情報提供、実証事業の結果報告
- 第3回 (平成28年5月) : 関連調査結果の報告、検討の方向性についての議論
- 第4回 (平成28年7月) : 関係者ヒアリング結果の報告、とりまとめ案の検討
- 第5回 (平成28年8月) : とりまとめ案の検討

検討の全体像

- 以下の5つの検討項目について、施策の具体化に向けた検討を実施。
 - 環境配慮設計の推進とその活用
 - 再生資源の需要と供給の拡大
 - 自動車に含まれる有害物質の削減
 - 自動車リサイクル全体の最適化を通じたリサイクルの質の向上
 - リユース・リサイクルの推進・質の向上の進捗状況の把握・評価

＜検討イメージ＞



取組の方向性①

<環境配慮設計の推進とその活用>

- ①自動車製造業者等・解体業者間での連携による環境配慮設計（DfE）の推進
 - a) 自動車メーカー等と解体業者とが連携を図り、**解体業者におけるDfE情報の認知度を向上**させ、効率的な解体を促進する。
 - b) **解体工程からの意見を集約し、これを設計工程にフィードバック**することにより、作業実態に基づいた効果的なDfEの導入を推進。
- ②DfEに関する自動車製造業者等の共通評価軸の設定及びこれに基づく評価
 - a) **DfEに関する共通の考え方や評価軸を整理**し、評価結果を公表することにより、DfEの取組における競争を促進し、業界での取組の底上げを図る。
 - b) 共通の評価軸に基づく評価結果を公表し、これに基づく**ユーザーへの情報提供を積極的に実施**することで、DfEの取組をユーザー選択につなげることを目指す。
- ③メーカー等のDfEの取組へのインセンティブの付与に関する検討
再生材利用を促すための**ユーザーインセンティブ制度の評価項目に、DfEの一部の項目を位置づける**ことを検討。
- ④DfEによるASR発生抑制効果のリサイクル料金への反映に関する検討
DfEが進み、一定規模の市場の確立により市場原理に基づく非金属資源の解体段階での取り外しが可能となった段階で、ASR基準重量の算定方法への反映について検討。

取組の方向性②

<再生資源の需要と供給の拡大>

- ① ユーザーインセンティブ制度の導入
再生プラスチックを活用した車種の購入時にインセンティブ（リサイクル料金の割引等を想定）**を与える**ことにより、再生プラスチック利用車に対するユーザー選択及びメーカー等の取組を促し、再生資源の需要拡大を図る。
 - 今後、検討会の下に、有識者、自動車製造業者等、ユーザー代表、再生プラスチックメーカー、自動車リサイクル促進センター等に参画いただく**作業部会を設置し、本検討会で整理された論点を中心に実務的な制度設計**を行う。
- ② 再生資源の供給拡大
DfEや精緻解体の推進により再生資源の供給拡大を促す。

<自動車に含まれる有害物質の削減>

- ① メーカー等の自主的取組の引き続きの徹底
メーカー等及び部品メーカーは有害物質と認められた物質については引き続き使用の遞減に努め、有害物質と認定される恐れがある時点で使用をなるべく回避。新たな物質を使用する場合は、その**有害性について十分検討した上で使用**。
- ② 将来のリサイクルに影響を与え得る新素材等への対応体制の構築
新素材を利用する際には、**将来のリサイクルに与える影響についても十分確認**し、適正処理に向けた体制整備を進める。

取組の方向性③

<自動車リサイクル全体の最適化を通じたリサイクルの質の向上>

- ① リサイクルプロセス全体での最適化の検討
リサイクルプロセス全体での最適化という観点から、例えば全部再資源化手法の拡大、ポストシュレッダー技術の活用等、適時必要な取組について検討を行う。
- ② 精緻解体の促進
 - a) DfEの推進による精緻解体の促進：メーカー等によるDfEの推進によって、解体工程の効率化・低コスト化を図り、解体業者等による精緻解体への積極的な取組を促進。
 - b) インセンティブの付与：リサイクルの質の向上に繋がるような**精緻解体や分別の徹底に取り組む解体業者**に対して、その取組に応じ、経済的なインセンティブを与える取組を検討。まずは**モデル的に事業を行い、経済性やASR発生量の抑制効果を検証**する。

<リユース・リサイクルの推進・質の向上の進捗状況の把握・評価>

- ① 以下の観点で実態を把握するための指標について検討を行い、これに基づくリサイクルの質の水準の把握に努める。
 - a) **リユース・マテリアルリサイクルとサーマルリサイクルを区別**したうえで、リサイクルの質の状況を把握する
 - b) **解体・破碎段階**におけるリサイクルの質の状況を把握する
- ② 実態把握を行ったうえで、一層の改善が必要と認められる場合においては、達成すべき水準に関する目標の設定について検討を行う。

リサイクル部品の利用促進を図る上で、リサイクル部品の利用判断に必要な情報（使用履歴等）やその表示方法及び提供方法等について標準化（規格化）を図ることが必要。この規格化の取組を通じて、信頼性のあるリサイクル部品が安定的に供給され、自動車ユーザーがリサイクル部品を利用しやすい環境を構築する。

<実施状況>

経済産業省の委託事業により、日本ELVリサイクル機構が関係団体、消費者及び有識者による委員会並びにWGを開催し、「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関するJISの開発」を実施しているところ。平成28年度中にリユース部品に関するJIS原案を取りまとめる。また、並行してJIS策定後の運用体制等について日本ELVリサイクル機構において検討を実施しているところであり、平成29年度以降、日本ELVリサイクル機構を中心とした関係者により取組を進めることを目指す。

（事業内容）

- リユース部品の国内外流通実態調査
- 識別・表示方法の調査・検討
- 基本的な情報項目の特定
- JIS原案作成

- 合同会議報告書における提言を踏まえ、情報発信・共有の在り方等について検討を行うため、有識者、ユーザー、関係主体等による検討会を設置。
- 自動車リサイクルに係る情報発信・共有の取組の現状、課題、前提となる考え方等について整理を行ったうえで、自動車リサイクルの更なる発展に向けた情報発信・共有の取組の方向性について検討を実施した。
- 平成27年11月から平成28年7月にかけて、全6回の会議を開催。

<メンバー構成>

- (座長) 永田 勝也 早稲田大学名誉教授
 織 朱實 上智大学大学院地球環境学研究科
 大石 美奈子 (公社)日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会
 (一社)日本自動車連盟
 (一社)日本自動車工業会
 日本自動車輸入組合
 (一社)日本自動車販売協会連合会
 (一社)全国軽自動車協会連合会
 (一社)日本中古自動車販売協会連合会
 (一社)日本自動車整備振興会連合会
 (一社)日本ELVリサイクル機構
 愛知県
 (事務局) (公財)自動車リサイクル促進センター
 経済産業省
 環境省

検討内容

<実施状況>

- 第1回 (平成27年11月) : 検討の進め方、これまでの取組及び課題等
 第2回 (平成28年1月) : これまでの取組及び課題等のまとめ、JARC情報発信の在り方
 第3回 (平成28年3月) : 引取業者の情報発信の在り方、JARC情報公開の考え方
 第4回 (平成28年5月) : メーカー等、解体事業者等、整備事業者の情報発信の在り方
 第5回 (平成28年6月) : 地方自治体の情報発信の在り方、とりまとめ案の検討
 第6回 (平成28年7月) : とりまとめ案の検討

<検討内容>

● 関係主体の役割の整理

- 情報発信・共有の要請に対して柔軟に応えていくためには、関係主体による自主的かつ発展的な対応、積極的な相互連携による取組の円滑化が重要
- 自動車リサイクル法上の関係主体の役割を基に、上記の取組の規範となる情報発信・共有の役割に関する基礎的整理を実施

● 前提とすべき考え方の整理

- 自動車リサイクル制度を更に発展させていくための情報発信・共有の取組を行うにあたり、留意すべき情報の特性を「発信者が主体的に考えて対応すべき事項」と「発信者が受信者の意向を踏まえて対応すべき事項」とに区分し、特に意識すべき重要な情報の質的特性を基本原則として整理した。

※詳細については参考資料2-1を参照

取組の方向性①

<情報発信・共有に関する共通課題への対応>

- 本検討会で整理した基本原則を意識した情報発信・共有を徹底する。
- ユーザー向け情報と非ユーザー向け情報を区別するとともに、自動車購入時・使用時・引取時等の各プロセスで必要とする情報が異なる点を意識しながら、適切かつ的確な情報発信に取り組む。
- 用語の統一化に向け本検討会で作成した**統一用語集の普及・改良**に努めるとともに、特に誤解が生じやすいとされる「**逆有償**」、「**廃車**」、「**リサイクル部品**」等の用語の**正確な使用を徹底**する。
- 地方自治体やJARC等において事業者情報等をまとめるなど、情報の集約方法について関係主体において検討を行う。

取組の方向性②

<自動車製造業者等の情報発信・共有に関する課題への対応>

- 自動車製造業者等及び関係団体は、環境配慮設計の情報について、ユーザーの誰もが理解できるように、用語の使い方の整理等を通じた、より分かりやすい情報発信に取り組む。
- 自動車製造業者等及び関係団体は、ユーザーが自動車の**環境配慮設計の取組状況を他自動車の情報と比較したうえで選択できる**ような情報発信・共有の方法について検討を行う。
- 自動車製造業者等及び解体事業者は、環境配慮設計の効率的な導入等に向け、**解体業者からのニーズ把握や自動車製造業者等からの取組状況の提供等の情報共有**に引き続き積極的に取り組む。
- 自動車製造業者等及び関係団体は、再生資源の利用状況について、幅広くユーザーの誰もが理解できるように、用語の使い方や定量的な情報の整理を行い、より分かりやすい情報発信に取り組む。

取組の方向性③

<引取業者の情報発信・共有に関する課題への対応>

- 関係団体は、使用済自動車引取依頼書に記載される事項に関する用語の統一化を始め、**使用済自動車引取依頼書への記載事項の整理及びその普及**に向けた取組を行う。その際、**本検討会において作成した使用済自動車引取依頼書モデルケース等を活用しつつ、業界内での取組の統一化・底上げ**を図る。
- 引取業者及び関係団体は、ユーザーとの間での情報の非対称性の問題の解消に向けて、更なる情報発信に取り組む。
- 引取業者及び関係団体は、使用済自動車の引取時における**ユーザーに対する情報発信のベストプラクティス**をまとめ、他の引取業者と共有し、多くの引取業者に行き渡るように取り組む。その際、**本検討会において作成したベストプラクティス対応事例等を活用しつつ、業界内での取組の統一化・底上げ**を図る。
- 関係団体は、ユーザーの適切かつ主体的な選択を促すため、使用済自動車の相場観の醸成に向けた価格情報の開示に取り組む。

取組の方向性④

<整備事業者、解体事業者等の情報発信・共有に関する課題への対応>

- 整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者は、ユーザーのリサイクル部品に関する更なる認知度向上及び利用拡大のため、ユーザーの理解の促進に向けて、損害保険会社や部品商などの各業態と連携しつつ情報発信・共有に取り組む。
- 優良な事業者の育成に向け、各種講習制度等の活用を推進するとともに、こうした優良事業者等の情報をユーザーに向け積極的に発信する。
- 日本ELVリサイクル機構とJARCは、ユーザーのリサイクル部品の選択を促すため、**「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関するJISの開発」の実現**に向け、連携していく。

<地方自治体の情報発信・共有に関する課題への対応>

- 地方自治体は、国やJARCと連携して毎年実施している行政連絡会議等の場を活用して情報共有を積極的に行っていく。
- 行政コストの低減を図るために、各自治体で作成している外国人事業者向けの指導マニュアルや、自動車リサイクルに関する種々の動画・パンフレットやパネルなどの様々な**共通利用できる情報について、行政連絡会議等の場を活用して情報共有**を行い、全国地方自治体のモデルケースになる指導マニュアル等を相互に共有・活用していく。

取組の方向性⑤

< J A R C の情報発信・共有に関する課題への対応 >

J A R C は、情報発信について各関係主体の連携を促進し、補完する役割を果たすべきとの考えに基づき、J A R C が行う情報発信・共有の在り方については抜本的改善を行い、またその効果検証に取り組む。

- 自動車リサイクルの普及啓発の抜本的改善
 - 情報発信の内容・方策の改善
 - ユーザーが求める情報の定期的な把握
 - 効果検証及び情報共有のための仕組みの構築
- J A R C が管理する再資源化状況等データの発展的活用
 - J A R C は、自動車リサイクルの更なる発展に資するようにユーザーの認知状況やニーズの積極的な把握に努め、加えて自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報の収集に取り組む。
 - J A R C は、再資源化関連データの活用に際して、予め個人情報の取扱いなどの準法性を始め、情報発信の目的、活用方法、優先順位、費用対効果など情報発信の原則となるルールを定める。
- 自動車リサイクル情報システムのユーザビリティ改善とフレキシビリティ拡充
 - J A R C は、自動車リサイクル情報システムのユーザビリティを改善する観点で、システム利用者のニーズの定期的な把握に取り組む。
 - J A R C は、自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティを拡充する観点で、将来の情報システム利用の高度化を見据えて、中長期的活動として今後の大規模刷新における当該情報システムに盛込むべき要件の検討を行う。

- 自治体担当職員による委員から構成される自治体懇談会において議論。自治体における制度運用における課題とその解決に向けた方向性を整理。

<取組内容>

関連事業者に対して指導権限をもつ都道府県・保健所設置市の自動車リサイクル法担当者に対して、自動車リサイクル制度の運用に関するアンケート調査を実施するとともに、自治体担当職員を委員とし、国、自動車リサイクル促進センター、自動車再資源化協力機構をオブザーバーとする自治体懇談会を平成28年2～3月にかけて合計2回開催した。制度運用における課題とその解決に向けた方向性について検討を行い、以下の取組を行うこととした。

- 関連事業者を円滑に指導するために次世代自動車に対応した標準作業書ガイドラインの作成等を実施。
- 関連事業者の指導を行う自治体担当者のスキル向上に関する支援策の実施。
- 近年の外国人事業者増加を踏まえ、外国人事業者とのコミュニケーション円滑化のための支援策を実施。
- 関連事業者に関する様々な情報や無許可事業者の判断のための情報取得において、自動車リサイクル情報システムが中心的な役割を果たしていることを踏まえ、当該用途における利便性を向上させるための自動車リサイクル情報システムの高度化を実施。

- 自治体懇談会において、不法投棄・不適正保管の未然防止・解消に向けて、課題とその解決に向けた検討を実施した。これらの議論を踏まえ、自治体への支援方を検討する。

<取組内容>

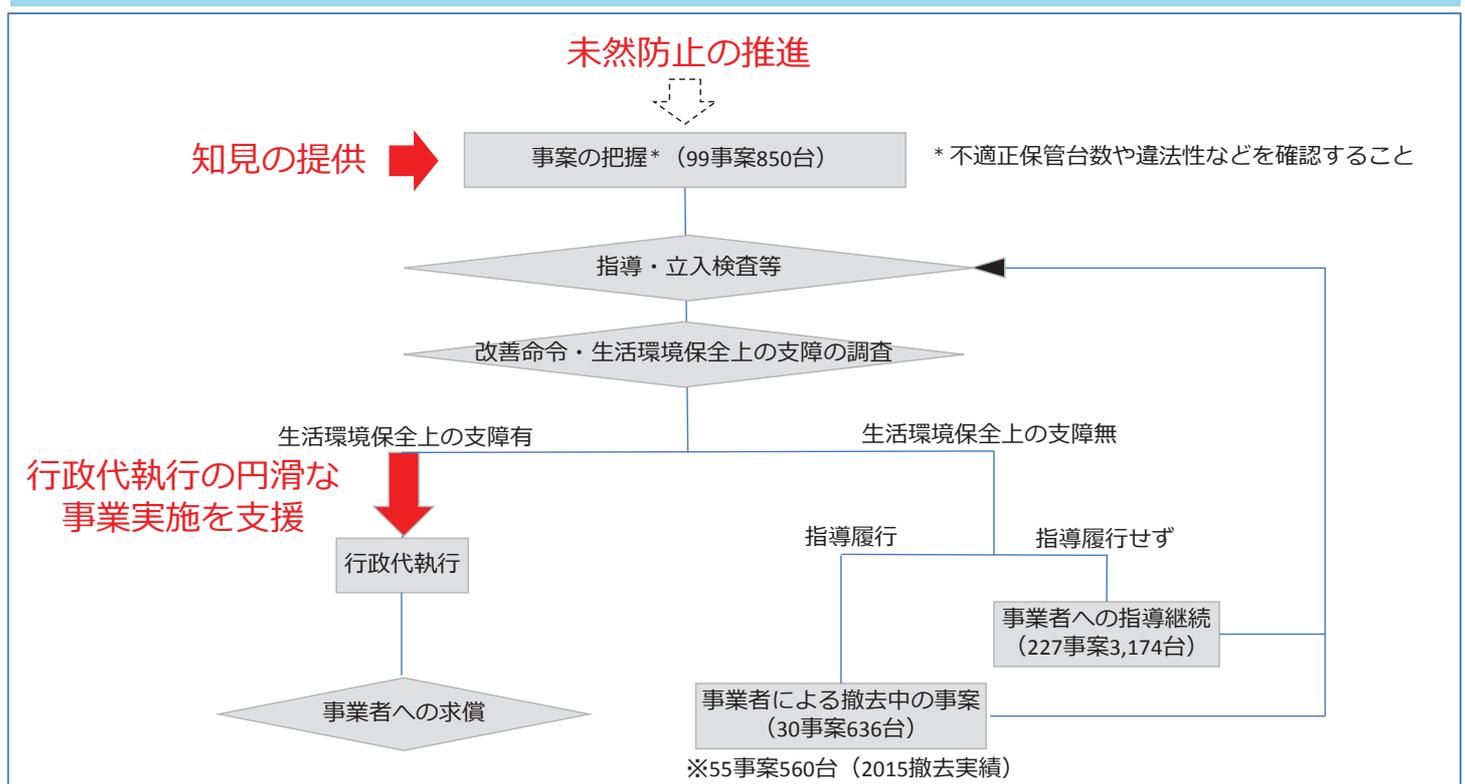
自治体懇談会（詳細は資料3-1-⑤参照）を踏まえ、課題とその解決に向けた方向性について検討を実施し、不法投棄・不適正保管事案の状況を整理した。この結果、不法投棄等の未然防止に努めるとともに、事案把握中の状態のもの解消、行政代執行が円滑に実施できる環境の整備の必要性が判明した。これを踏まえ、未然防止を推進し、把握中の事案に係る知見の提供等の支援をJARCを中心に実施するとともに、行政代執行による撤去が困難な事案に係る財政的な支援を検討する。

<自治体懇談会における意見の一例>

- 不適正事案は以前よりは少なくなっているものの、新規発生の未然防止対策が必要。
- 一自治体のみで対応できない事案に対処するためにも、各地域の警察などを含む関係機関や地域間での連携が必要。
- ユーザーへの普及啓発も重要。また、各国・地域等のコミュニティー等の場を活用した外国人ユーザーへの周知の推進も必要。

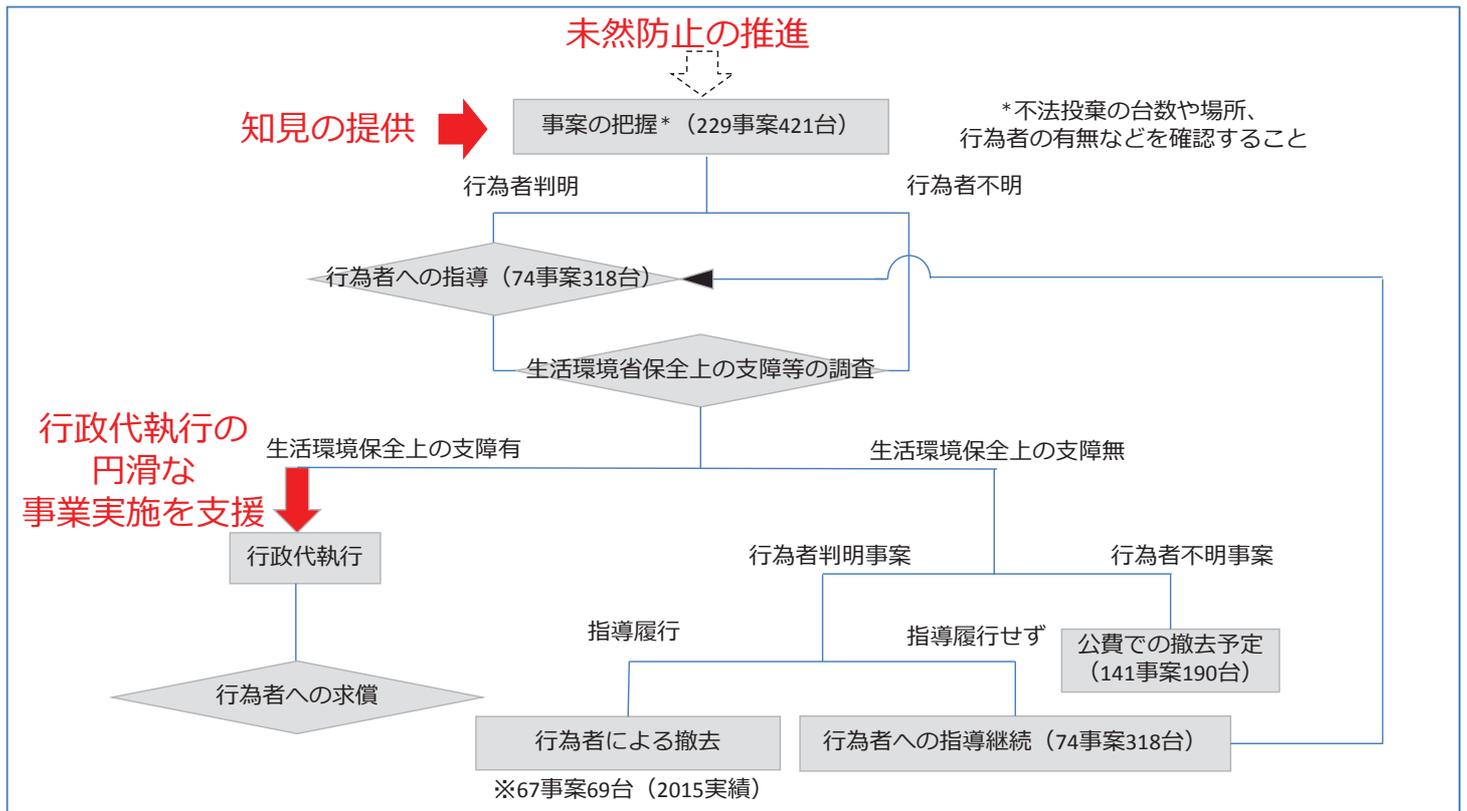
不法投棄等の未然防止・解消に向けた課題整理及び 対応方法の一般化・周知

- 事業所内での不適正保管への対応（356事案4,660台）



不法投棄等の未然防止・解消に向けた課題整理及び 対応方法の一般化・周知

● 公有地等への不法投棄への対応（444事案929台）



- 大規模災害発生時等の非常時における番号不明被災自動車への対応として、東日本大震災の際の緊急対応の定常化を図るとともに、制度的対応の必要性について検討を実施。
- 災害発生時における自治体対応の円滑化に向けた事前の体制整備の一環として、各自治体における被災自動車に関する処理計画の策定等を支援する。

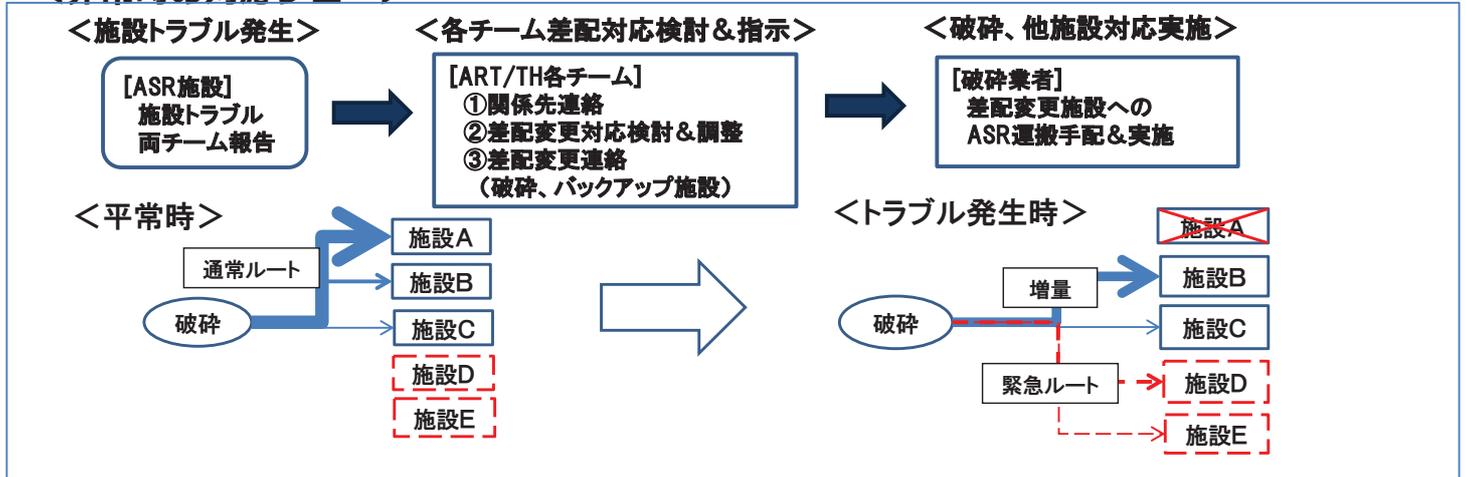
<大規模災害発生時等における円滑な対応に向けた J A R C の取組>

- 大規模災害発生時等の非常時における番号不明被災自動車への対応
 - 預託状況等を確認できない番号不明被災自動車に関して、資金管理法人の業務の一環として、預託業務を実施。
 - 預託された番号不明被災自動車に関して、指定再資源化機関の業務の一環として、再資源化等業務を実施。
 - 大規模災害発生時の対応における、制度的対応の必要性について引き続き検討。
- 自治体における被災自動車に関する処理計画の策定等の支援
 - 全国の自治体における被災自動車に関する対策の検討状況・課題等に関する調査を実施し、協議会や連絡会（※）への情報提供等を通じて体制整備等を支援する。

（※）環境省地方環境事務所が中心となって、地域において災害廃棄物の処理に関わり得る自治体や事業者等から構成される地域ブロック協議会や連絡会を全国8箇所に設置し、地域ブロック別に災害廃棄物対策行動計画を策定することとなっている。

- 大規模災害発生時や再資源化施設における事故発生時などの非常時においても、A S R の適切かつ円滑な処理を継続できるよう、体制の整備が必要。
- A R T ・ T H チームにおいて、破砕事業者毎に複数の処理施設への「通常時ルート」と「緊急時ルート」を設定しており、また、緊急時の運搬手段の強化を実施するなど、徹底した体制整備を行っている。

<非常時の対応フロー>



<熊本地震における対応>

- 熊本のリサイクル施設一カ所が被災し、当該施設におけるASRの引取が不可能な状況となったが、緊急ルートを活用し、速やかな振替措置を実施することにより、A S R の処理に問題が生じることはなかった。

- 自治体懇談会を踏まえ、国、JARC及び自動車再資源化協力機構にて検討を実施。
- JARCの保有する移動報告情報等を基にして、不適正な事業者に対する監督・取締りを強化していく。

<取組内容>

自治体懇談会（詳細は資料3-2-⑤参照）を踏まえ、国、JARC及び自動車再資源化協力機構において検討を実施。JARCの保有する移動報告情報等を基にして自治体による監督・取締り及び自動車再資源化協力機構による監査の強化に向けた以下の措置を実施予定。

- JARCから自治体及び自動車再資源化協力機構に対し、下記項目について定期的に情報提供を実施
 - ・ 監督・取締りに必要な解体業者の実績
 - ・ 長期遅延発生の実績
 - ・ 不適正処理が疑われる業者
- 自治体からの要望を受けた下記資料について、これらを収集のうえ、自動車リサイクル情報システムの自治体専用ページに掲載
 - ・ 他の自治体の事業者への立入検査に関する対応例の共有の要望
 - ⇒ 立入検査時の指導例をまとめた資料の掲載
 - ・ 事業者が行う移動報告の概要を知りたいとの要望
 - ⇒ 事業者向け訓練用の操作練習ソフトの掲載

- 自治体懇談会における議論を踏まえ、国、JARC及び自動車再資源化協力機構において検討を実施。
- これらを踏まえて、自治体の実務者向け研修会の実施や自治体への情報提供、普及・啓発活動等を実施する。

<取組内容>

自治体懇談会（詳細は資料3-2-⑤参照）を踏まえ、国と自動車リサイクル促進センター、自動車再資源化協力機構において検討を実施し、エアバッグ類・フロン類の適正処理の徹底に向けた以下の措置を実施することとした。

- 一括作動処理ツールの利用、普及促進（エアバッグ類）
- 温室効果の低いフロン・ノンフロンの推進、情報発信（フロン類）
- 講習制度やニュースレター等を活用した日本ELVリサイクル機構による定期的な情報発信、周知活動
- 自治体への、台当たり引取個数が著しく少ない業者等に関する情報の提供、立入検査等の協力
- 自治体に対する実務者研修会を自動車再資源化協力機構が中心になって実施

- 使用済自動車の適正処理における安全性を確保する観点から、破砕業者の引取拒否理由に「解体自動車に発炎筒が残置されていること」を追加するため、使用済自動車の再資源化等に関する法律施行規則の改正を実施。

(平成28年6月30日施行)

<施行規則第13条及び15条(改正後)>

(破砕業者が解体業者からの解体自動車の引取りを拒める正当な理由)

第十三条

第四条の規定は、法第十七条の主務省令で定める正当な理由について準用する。この場合において、「使用済自動車」とあるのは「解体自動車」と、「異物が混入し」とあるのは「異物が混入し又は**発炎筒が残置され**」と読み替えるものとする。

(破砕業者が他の破砕業者からの解体自動車の引取りを拒める正当な理由)

第十五条

第四条の規定は、法第十八条第三項の主務省令で定める正当な理由について準用する。この場合において、「使用済自動車」とあるのは「解体自動車」と、「異物が混入し」とあるのは「異物が混入し又は**発炎筒が残置され**」と読み替えるものとする。

- J A R C は、自動車リサイクル制度において、制度の安定的運用を通じたロバスト性の向上・社会的コストの低減やその発展に向けた業務を行うとともに、各関係主体の連携を促進し、補完する役割を果たしていくべき。
- J A R C 機能の一層の発揮に向け、様々な分野において J A R C の果たすべき役割を改めて整理するとともに、これに基づく新規業務の実施及び既存業務の発展等に関する検討を行った。

＜自動車リサイクル制度の発展に向けた J A R C の新たな取組の主な具体例＞

- 事業計画の抜本的見直し
 - J A R C は自動車リサイクル制度の発展に、より主体的に寄与すべく、これまで過去の実績を踏襲する形で作成されていた事業計画を抜本的に見直し、新規業務の実施及び既存業務の発展に向けた取組を具体的に記載した。
※詳細については資料3-2-⑭を参照
- 情報発信検討会の運営
 - 各関係主体の連携を促進し、補完するという役割を果たすため、情報発信検討会を運営し、自動車リサイクルの発展に向けた各関係主体の連携の強化、取組の推進に向け検討を行った。
※詳細については資料3-2-④を参照
- 自動車リサイクル情報システムのユーザビリティ改善とフレキシビリティ拡充
 - システム利用者のニーズの定期的な把握に取り組むとともに、将来の情報システム利用の高度化を見据え、今後の大規模刷新に向けた検討を実施する。
※詳細については資料3-2-④、資料3-2-⑨を参照

ユーザー及び自動車製造業者等の両者の負担低減に向けた指定法人業務の運営に係る費用の見直し

- 指定法人業務の運営に係るランニングコストについては、ユーザー及び自動車製造業者等がこれを負担しているが、合同会議報告書において「両者の負担が低減するよう、見直しを行うべき」との提言が盛り込まれたことを踏まえ、これを実現させる指定法人業務運営に係る費用の在り方について検討を実施した。
- リサイクル料金収受に係る委託手数料及びデータセンター運営費用の低減等により、平成29年度よりユーザー及び自動車製造業者等の両者の負担を低減させることとしたい。

＜両者の負担低減に向けた指定法人業務の運営に係る費用の見直し＞

ユーザーの負担の低減	自動車製造業者等の負担の低減
<p>ユーザーが負担する資金管理料金の大部分を占めるリサイクル料金収受に係る委託手数料を大幅に削減。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 削減額：約5.0億円/年 (平成34年からは6.0億円/年) ● 要因： <ul style="list-style-type: none"> ➢ JARCによる委託業務効率化のための環境整備 ➢ 委託手数料算定手法の見直し（コスト削減インセンティブを導入） ➢ JARCによる更なる低減に向けた委託業務効率化支援の実施 ● 負担低減：ユーザーが負担する資金管理料金の値下げ 	<p>データセンター運営費用を自動車製造業者等の主体的取組により大幅に削減。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 削減額：約4.0億円/年 ● 要因： <ul style="list-style-type: none"> ➢ システム初期設計時と同様、自動車製造業者等主導による効率的なデータセンター運営に向けた計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> ■ 日本自動車工業会内にデータセンター運営の効率化に向けた専門委員会を設置し、検討を実施 ■ システム初期設計時の人材・知見の活用 ● 負担低減：自動車製造業者等が負担する指定法人運営に係る費用から、上記削減額に相当する金額を控除

ユーザー及び自動車製造業者等の両者の負担低減を実現

- J A R C は、自動車リサイクル制度の基盤を支えるという役割のもと、業務の適正な遂行を最優先にその運営が行われてきたところ。
- 他方、制度開始 10 年が経過し、概ね安定的運用が確立されてきたことから、今後は業務の効率化という観点にも重点を置き、その運営を評価していくべき。
- 平成 28 年度より、J A R C の各業務の指針である事業計画を抜本的に見直し、各業務における達成目標やその効率性等の要素を盛り込むとともに、適切なフォローアップを可能とする体制を構築した。

< J A R C 運営に係る P D C A サイクルの強化に向けた取組 >

	これまでの事業計画（～平成 27 年度）	見直し後の事業計画（平成 28 年度）
記載内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 前文 ● 業務内容 ● 業務量情報 	<ul style="list-style-type: none"> ● 前文 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 当該年度の取組に関する特記事項を追記 ● 業務内容 ● 業務量情報 ● 各業務における具体的取組内容 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 新規事業の実施及び既存事業の改善 ● 具体的取組の定性目標又は定量目標 ● 自動車リサイクル制度の発展に向けた対応 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 合同会議報告書への対応

年度終了後に活動結果を達成目標等の観点から評価し、
事業報告として取りまとめ、更なる改善に結びつけることを目指す。

- 合同会議報告書における提言を踏まえ、JARC資金管理業務諮問委員会において、今後の特預金使途の在り方について検討を実施。
- 平成27年12月から平成28年7月にかけて全4回の委員会において議論。
- 今後、本検討結果等を踏まえ、新たな特預金の使途について、J A R C において出えんに向けた具体的な検討及び計画の策定を行うこととしたい。

＜JARC資金管理業務諮問委員会の委員構成＞

委員長	永田勝也	早稲田大学名誉教授
	大石美奈子	公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会理事
	大橋和彦	一橋大学大学院国際企業戦略研究科教授
	織 朱實	上智大学大学院地球環境学研究科教授
	鬼沢良子	NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長
	小島 昇	公認会計士 日本公認会計士協会元常務理事
	酒井伸一	京都大学環境安全保健機構附属環境科学センター長
	村上進亮	東京大学大学院工学系研究科准教授
	山下英俊	一橋大学大学院経済学研究科准教授

検討の全体像

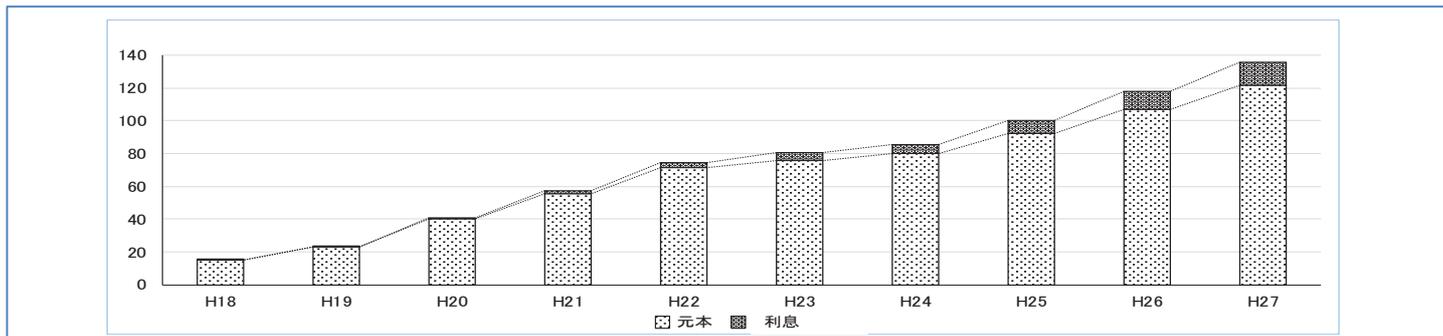
- 以下の事項について資金管理業務諮問委員会において議論を実施。
 - 特預金の発生事由、発生状況、これまでの出えん実績等の確認。
 - 特預金の原資、発生事由等に鑑みた使途としての優先順位。
 - 合同会議、諮問委員会、JARCにおいて使途案として挙げられた各施策について個別に検討。
 - 法令との適合性等を勘案し、今後の特預金活用の対象とする施策と自動車リサイクル全体の課題として今後検討行っていくべき施策とを区分整理を実施。

＜実施状況＞

- | | |
|---------------|--|
| 第1回（平成27年12月） | ： 検討の進め方、特預金活用の優先順位についての整理 |
| 第2回（平成28年2月） | ： 合同会議報告書、諮問委員、JARCから提案された各使途案の検討 |
| 第3回（平成28年6月） | ： 各施策について現行法制下において、特預金活用の対象とすべき施策とリサイクル制度全体の課題として今後検討を行うべき施策とを区分整理 |
| 第4回（平成28年7月） | ： 取りまとめ案の検討 |

検討概要

<特預金残高（直近10年間の推移）>



<法令上認められる用途>

- ① 資金管理法人が実施する資金管理業務に要する費用
 - ② 指定再資源化機関が実施する一部の業務に要する費用
 - ③ 情報管理センターが実施する情報管理業務に要する費用
- 上記の費用に対し出えん等を行った後、なお省令で定める額(※)以上の特預金残高がある場合においては、新たに預託される再資源化等預託金の一部を負担することができる

<特預金用途の優先順位の整理>

用途の優先順位については発生原資に鑑み、下記のとおり整理した。

- ① すでに再資源化預託金等の預託を行った者が便益を享受できる用途
- ② 預託を行った者が納得できるようリサイクルの高度化への貢献の用途
- ③ 新たなユーザーへの還元

(※)自り法第98条第2項において主務省令で定めることとされている額については、割引実施に伴う社会コスト、公平性を担保できる実施期間、本検討結果等を勘案して定めることとする。

資金管理業務諮問委員会における検討結果①

<今後の特預金活用の対象として提案するもの①>

以下の施策については、その重要性や法令との適合等について検討を行った結果、特預金を活用した対応が適当な用途として提案がなされた。

- 不法投棄・不適正保管事案の解消に向けた支援事業の拡充
 - 不法投棄・不適正保管事案に関する詳細な調査と対策の検討
 - 自治体に対するニーズの把握調査及び研修等の実施
 - 自動車の不法投棄等に関する相談窓口の拡充
- 自動車リサイクル情報システムのライフサイクルに起因する刷新及び改善策の実施
 - 平成35年度をめどに実施を計画している情報システムの刷新において、利便性・効率性の向上、自動車リサイクルの高度化等への対応としてのフレキシビリティの拡充、情報活用のためのシステム改善等の実施
- 自動車リサイクル情報システムデータセンターの機能保証のための更新への対応
 - 5年～7年程度を目途に保守の期限を迎えるハードウェアの交換等の情報システムデータセンターの機能保証のための更新への対応

資金管理業務諮問委員会における検討結果②

<今後の特預金活用の対象として提案するもの②>

- 大規模災害において発生する番号不明被災自動車の処理への対応
 - 大規模災害において発生した番号不明被災自動車に対し、資金管理料金を原資として、再資源化預託金等の預託を行う。当該預託業務に対し、特預金を充当する。（当該使途については特預金残高において一定額を確保しておくこととする。）
- 大規模災害時における対応の円滑化に資する情報提供・協力事業
 - 大規模災害時への事前対応に係る自治体と地域事業者の連携支援や事例等の調査・整理・分析、被災自動車発生量の推計等
- 自動車ユーザー等の便益に資する情報収集・発信及び関係主体との情報共有
 - 自動車リサイクル制度を通じた環境負荷低減情報等の成果に関する調査及び情報発信
 - 様々な媒体、ツール等を活用した自動車ユーザー等への情報発信
 - JARCが管理するデータの活用ニーズの調査及びこれに基づく情報発信・情報共有
- 再生資源等を多く使用した自動車の購入者に対する再資源化等預託金の割引
 - 一定の基準を超えた再生資源等を活用した自動車等について、その再資源化等預託金の一部を特預金を原資として割引く。

資金管理業務諮問委員会における検討結果③

<今後の課題として整理されたもの>

以下の施策については、現行法制下では特預金の使途として認めることができない、又は状況を含めた判断が必要であるものの、自動車リサイクル全体の安定化・高度化に向けた課題として今後検討を行っていくべき対象として整理された。

- 資源価格の急落等に伴う不法投棄等の増加時や資金管理料金収支の悪化時への対応等の自動車リサイクルシステムの安定化・円滑化のための対応
- 新素材等の特定再資源化等物品以外の新素材等におけるリサイクル手法の調査、研究や試行への助成
- 日本の自動車リサイクル制度、基盤技術に基づく海外支援、日本での外国人研修制度の確立

- 自動車製造業者等が公表する再資源化等に要した費用の内容について、より透明性を高め、リサイクル料金の適正な水準の維持及び収支の中長期的均衡を促す観点から、再資源化等に要する費用のうち、社内費用（人件費、システム費）についてもこれを併せて公表することとした。

<自動車製造業者等が公表する再資源化等に要した費用の内容>

【変更前（～平成26年度実績）】

- 3品目（フロン類、エアバッグ類、ASR）の再資源化等に要した費用及びその総額

【変更後（平成27年度実績～）】

- 3品目（フロン類、エアバッグ類、ASR）の再資源化等に要した費用及びその総額
- 再資源化等に要した費用の総額のうち、社内費用（人件費、システム費）として要した費用

※変更後の公表内容は参考資料4を参照

- リサイクル料金は、メーカー等各社が中長期的にその収支を均衡させることを目指しているものの、短期的に想定外の余剰金が発生し、中長期的な均衡に支障が出る場合に備えて、当該余剰金を自動車リサイクルの高度化等に資する公的な用途に充てるための仕組みを構築する。

＜リサイクル料金の余剰部分の拠出に係る仕組みの構築＞

メーカー等が払い渡しを受けた特定再資源化等預託金と実際の再資源化等に要した費用の差額について、取扱いを下記のとおり整理した。メーカー等各社においては、各々の状況を踏まえ、下記のとおり取扱いのうち、①を基本としつつ②及び③を含め、適当な手法を選択し、これを管理することとする。

- ① メーカー等各社において、中長期的な収支均衡を目指し、これまでと同様の取扱いとしてこれを管理する。
- ② メーカー等各社において自動車リサイクルの高度化等に資する公的な事業を実施する。
- ③ 自動車リサイクルの高度化等に資する公的な事業を行う外部基金をメーカー等が共同で設置し、これに拠出する。
※メーカー等各社の共通の拠出先として当該外部基金を整備し、集まった拠出金をもってリサイクルの高度化に資するような公的な事業を実施することを想定。

上記整理に基づく取扱いを平成29年度以降開始することを目指す。

リサイクル料金の余剰部分の拠出イメージ①

＜メーカー等各社における事業実施イメージ＞

メーカー等各社において、自動車リサイクルの高度化等に資する事業を実施

- ユーザーから預託された公益性の高い資金を原資とすることに鑑み、ユーザー等を始めとする自動車リサイクルシステム全体に広く裨益するような事業を実施するとともに、透明性の確保につとめる
 - 事業実施にあたっては、当該事業内容や充当金額等について広く公表する
 - 事業実施後、その成果を広く公開し、自動車リサイクル全体の高度化等に繋げることを目指す

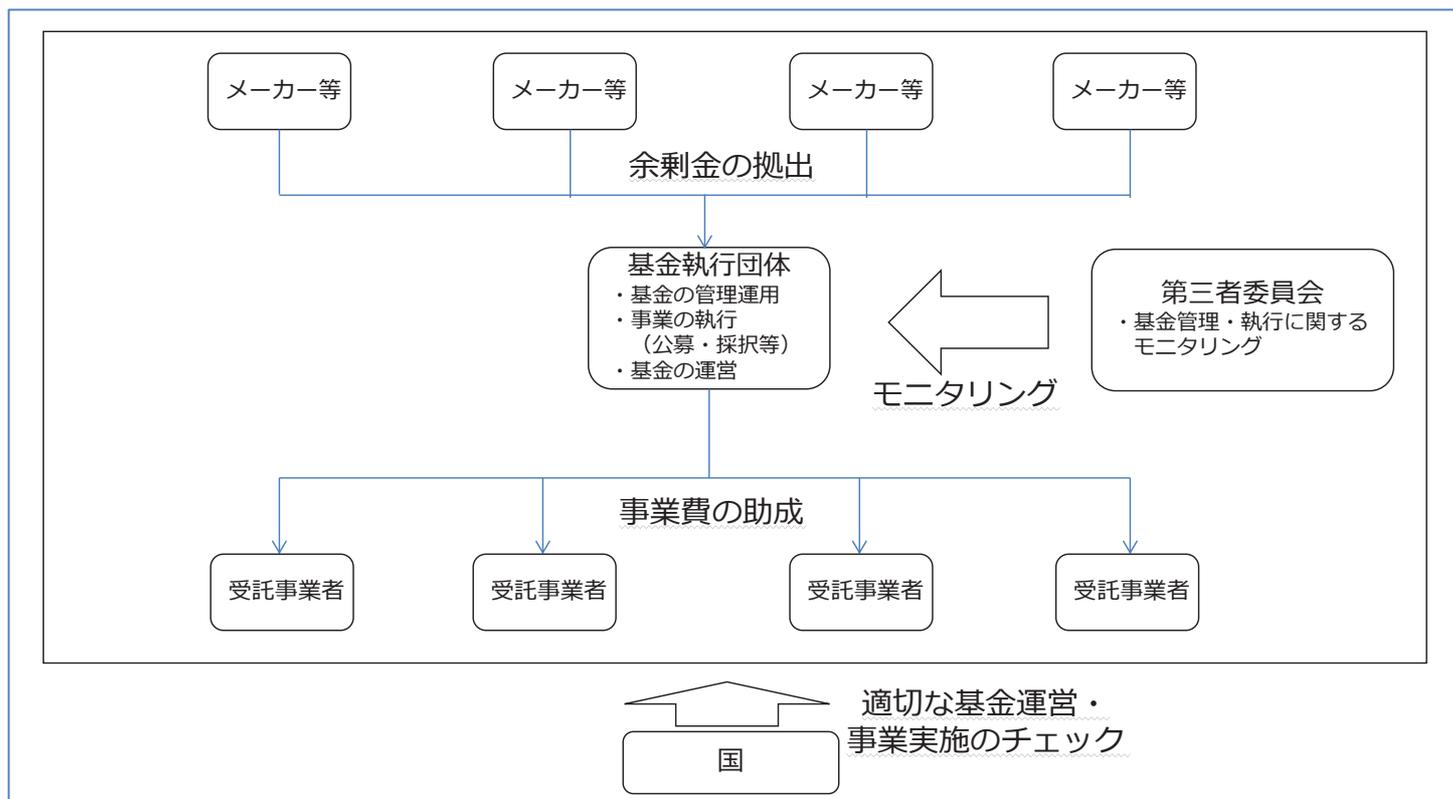
＜メーカー等共通の基金の設置による事業実施イメージ①＞

メーカー等共通の拠出先として、メーカー等が共同で基金を設置し、公益性が高くかつスケールメリットを発揮するような形で、自動車リサイクルの高度化等に資する事業を実施する

- 基金執行団体は公平性・中立性を担保する形でこれを設立
- 有識者等による第三者委員会等を設置し、基金管理・執行等に関するモニタリングを実施
- 国においても、適切な基金運営及び事業実施を担保できるようチェックを実施

リサイクル料金の余剰部分の拠出イメージ②

<メーカー等共通の基金の設置による事業実施イメージ②>



- 次世代自動車の普及に伴い、取扱いに注意が必要な大容量・高電圧バッテリーについて、各自動車製造業者等が市場投入時に回収スキームを構築し、また関係事業者への周知及び解体マニュアル等の情報提供を行っているところ。
- 引き続き、大容量・高電圧バッテリーの大量発生に備え、適切な処理体制や再資源化手法等について検討を進めるとともに、リチウムイオン電池の共同回収スキーム構築に向けた検討を実施。

<大容量・高電圧バッテリーの処理に関する対応状況>

	ニッケル水素電池	リチウムイオン電池
回収スキーム構築	トヨタ自動車(株)、日産自動車(株)、 本田技研工業(株)、マツダ(株)、 三菱自動車工業(株) 富士重工業(株)、日野自動車(株)	トヨタ自動車(株)、日産自動車(株)、 本田技研工業(株)、マツダ(株)、 三菱自動車工業(株)、スズキ(株)、 富士重工業(株)、いすゞ自動車(株)、 三菱ふそうトラック・バス(株)
平成27年度実績	平成27年度：5,191個 平成26年度：3,188個 平成25年度：3,083個 注) 各社合計値(使用済自動車からの発生) トヨタ自動車(株)、本田技研工業(株)、 三菱自動車工業(株)、日野自動車(株)	平成27年度：454個 平成26年度：158個 平成25年度：46個 注) 各社合計値(使用済自動車からの発生) トヨタ自動車(株)、日産自動車(株)、マツダ(株)、 三菱自動車工業(株)、スズキ(株)、富士重工業(株)、 いすゞ自動車(株)、本田技研工業(株)

共同回収スキームの構築に向け、検討を実施。

平成30年度からの運用開始を目指す。

- 炭素繊維強化プラスチック（CFRP）は今後、車体の軽量化に向けた代替素材としての使用の増加が見込まれており、既に一部の燃料電池自動車においては、高圧の水素を貯蔵するためCFRP製の水素タンクが採用されるなど、活用が進んでいるところ。
- CFRPの廃棄時の適正処理については、少量の発生であればサーマルリサイクルにより処理が可能。
- 将来的にCFRPを使用した使用済自動車が大量に発生する場合に備え、適切なリサイクル手法の確立及びセーフティネット等の体制整備が必要。

<自動車に用いられるCFRPのリサイクル技術の開発>

- 平成27年度
CFRPの破碎性の調査及びCFRPが混入したASRのリサイクル技術確立のためガス化熔融炉、流動床炉、セメント工程での燃焼試験を実施。
- 平成28年度
温度、酸素濃度や時間などの燃焼条件の再設定やコスト面での検証を実施。
- 平成29年度以降
サーマルリサイクル処理方法の確立、マテリアルリサイクル技術の開発等のセーフティネットの整備についての検討を進める。

- 発展途上国等における自動車リサイクルに関する環境負荷低減等の社会的課題の解決や国際的な資源循環に向けて、我が国の自動車リサイクル関連業者等の経験・技術を活かした国際貢献を進める。
- 具体的には、日本車のシェアが特に大きい東南アジア諸国における使用済自動車の不適正処理による環境問題や脆弱な産業インフラ等への課題に対して、我が国関連事業者が有する高度な解体技術やノウハウ等の活用による、適切な自動車リサイクルシステムの構築及び我が国関連事業者の進出を促進するため、リサイクル事業の展開に向けたF S調査を平成27年度より実施。
- 欧米、アジア各国から3R政策の担当者や学識者を招聘した国際ワークショップを開催し、自動車リサイクルを含む廃棄物発生抑制政策に関する概念整理や先進事例を議論するとともに国際比較研究を平成27年度より実施。

<東南アジアにおけるリサイクル事業の実施に向けたF S調査（平成27年度実施事業）>

- タイにおける自動車リサイクルシステム導入の実現可能性調査
 - 現地での使用済自動車の処理の実態や法規制の現状等を把握するとともに、使用済自動車の発生から処理までの流通ルートを解明することにより、最適なりサイクルシステムについて検討を行うとともに、我が国関連事業者の事業展開の実現可能性について調査を実施した。
- モンゴルにおける次世代自動車リサイクルシステム導入の実現可能性調査
 - 現地での使用済自動車の処理の実態や法規制の現状等を把握するとともに、特に普及が進んでいる日本製ハイブリッド自動車に着目し、これら使用済自動車から発生するバッテリーやモーターのリサイクルスキームについて検討を行うとともに、我が国関連事業者の事業展開の実現可能性について調査を実施した。