

「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(案)」に対する
パブリックコメントで寄せられた御意見の概要及びそれに対する考え方

＜実施方法＞ ・意見募集期間: 令和3年5月31日(月)から令和3年6月30日(水)まで ・告知方法: 経済産業省・環境省ホームページ、電子政府ホームページ及び記者発表 ・意見提出方法: 郵送、FAXまたは電子メール ＜意見提出数＞ 整理された意見数 18件 【内訳】 企業・団体2件、個人・その他10件			
番号	報告書(案)の該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方
1	全体	「自動車」は「自動運転車」の事なのかが紛らわしいので使わないでほしい。	「自動運転車」とは、人間が運転操作を行わなくとも自動で走行できる「自動車」であり、これらの「自動運転車」も含めて本報告書を踏まえてリサイクルの取組を進めてまいります。
2	全体	50円や500円還付されてもユーザーは全く嬉しくないのも、ユーザーや活用者の目線での議論をすべきである。	自動車リサイクル制度においては、自動車所有者の役割は重要であり、これまでも自動車所有者の目線を意識した取組を進めてきました。今後も、自動車所有者から預託されたりサイクル料金の余剰部分の所有者に対する還元方法の整備や、自動車リサイクル制度の理解促進の取組など、引き続き自動車所有者の目線も重視して取り組んでまいります。
3	全体	全体として、EV等に使われる電池類のリサイクルについて、グローバルスタンダードの先行利益を欧米に取られないよう早急な仕組み作りをお願いしたい。	報告書(案)の【おわりに】に記載されているとおり、電動化の推進や車の使い方の変革等といった国内外の情勢の変化について、定期的にフォローアップを行いながら、必要と判断される場合には速やかに自動車リサイクル制度の評価・検討を行うこととしています。
4	全体	リサイクル率も高く、不法投棄等も減少しているとのこと、さらに推し進めていただきたい。 特預金については、余剰金が累積しているとのことですので、リサイクル料金(預託金)を下げつつ、有効な使い道を考えることが必要である。	報告書(案)第3章に記載の具体的な方策について、引き続き取り組んでまいります。 ご指摘の余剰となっている特預金の使途についても、報告書(案)第3章1. (2)に記載の通り、その使途について検討を進めてまいります。
5	全体	報告案について賛成である。	報告書(案)第3章に記載の具体的な方策について、引き続き取り組んでまいります。
6	第1章 2. (2)	P15の使用済自動車のリサイクルの状況のグラフはEUのC.E.等の考え方に合わせて、マテリアルリサイクルと熱回収は別建てで表示していただきたい。	自動車リサイクル法において「再資源化」とはマテリアルリサイクルと熱回収を指し、その内訳について毎年度調査を行っているわけではないことから、両者を合わせたグラフを用いていますが、いただいたご指摘を踏まえ、今後対応していく方向で検討してまいります。なお、令和2年度の両者の内訳については、表3に示したとおりです。
7	第1章 2. (2)	HFO-1234yf も循環型社会形成、CE、大気汚染防止の観点から、大気放出することなく、これまでどおり回収して、適切な処理や再利用を行うべきではないか。	自動車工業会においては2023年度を目標とし、HFO-1234yfへの切り替えを進めている段階であり、現時点では使用済自動車として発生する量は極めて少ない状況です。記載いただいたとおりフロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律において、HFO-1234yfはフロン類に該当しないとなっておりますが、これらのフロン類の課題について国として状況を確認しつつ、必要な対応を検討してまいります。
8	第1章 2. (2)	循環型社会を進める上でリユースは基本原則の一つであり、国の政策になっている。カーエアコンから回収されるHFC-134aを業務用冷凍空調機器にも使えるように、自動車リサイクル法でフロンを再生できるように制度の見直しをしていただきたい。	フロンの再生利用については、フロン製造の削減等による今後のフロン供給の逼迫等の様子を見つつ、必要な対応を検討してまいります。
9	第3章 1. (1) 2. (1) 3. (1)	更なる資源循環性とCO2排出抑制を目指した高度リサイクルヘシフトするには、各リサイクル工程でのイノベーションの推進が不可欠である。 ASRの前段階にあたる「精緻解体」、「幅広い品質を受け入れるケミカルリサイクル」、「ASRから有効素材を高度選別する技術」のイノベーションを推進するべき。	ASRの発生抑制、再資源化の高度化及びCO2発生抑制の観点から、各リサイクル工程でのイノベーションを推進することは重要な課題であると考えております。そのため、これまでリサイクル料金の余剰部分を活用した精緻解体による素材回収等のリサイクルの高度化に向けた実証事業等が行われてきたところです。今後は、これらの取組に加え、報告書(案)第3章2. (1)に、素材の回収に取り組む解体業者等にインセンティブを与える制度を検討し実施することやリサイクルの更なる質の向上に向けた技術開発を実施すること等も記載しているところであり、これらの取組を通じ、リサイクル工程におけるイノベーションを推進していきたいと考えております。
10	第3章 1. (3)	大規模災害時の車両処理は速やかに解体業者が動けるようにすべきである。また、その処理費は明確にすべきである。	これまでも自治体に対し、「被災自動車の処理に係る手引書・事例集」により被災自動車の処理について周知等を図ってきたところですが、報告書(案)第3章1. (3)において、「大規模災害時において発生する被災自動車を適正かつ円滑に処理するために、被災自動車の処理に当たっての自治体や関連事業者の負担等について、早急の実態を把握し、必要な方策について検討すべきである」との記載もされていることから、業界団体等を通じて被災自動車の実態を調査し、引き続き必要な取組を検討していくこととしております。

番号	報告書(案)の該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方
11	第3章 1. (3)	二輪車やタイヤのリサイクルの仕組みづくりをお願いしたい。	二輪車やタイヤのリサイクルについては、既に業界団体による自主的な回収スキームが構築されており、安定的なりサイクルに取り組まれているものと考えています。引き続き、これらの取組についても国として状況を確認するとともに、セーフティネットとしての機能に課題が生じた場合は、個別に検討することとしております。
12	第3章 1. (4)	自動車リサイクル自体はそれなりに進展するであろうが、国民としては、事業者が不法な廃棄や輸出等を行ったりし、そして連絡が取れなくなってしまうたりする事態が発生する事について、依然として危惧する。	ご指摘のとおり、報告書(案)第3章1. (4)においても、不法投棄や不適正な輸出等の未然防止及び解消に向けた対策が記載されており、引き続き、関係主体で連携して取り組んでまいります。
13	第3章 2. (1)	小型破砕機での分別破砕でも、ASRの分別ができ、大型破砕機よりも消費電力が少ないので、よりカーボンニュートラルにつながるのではないかと。効率的な解体分別は、メーカーではなく、解体業者のほうが専門的なので、解体業者の解体方法をふまえて、省エネルギー方式に目を向ける必要があると思われる。	報告書(案)第3章2. (1)において記載されている通り、ASRの半分程度を占めるプラスチックについても、解体・破砕段階で回収すれば、リサイクルの質を高め、資源として有効利用することが可能であり、3R+Renewableを進めるに当たって重要と考えています。このことから、これらの素材の回収に取り組む解体業者等に対してインセンティブを与える制度の検討や全部再資源化の取組を促進する具体的な方策の検討を進めるとともに、解体・破砕段階で回収される部品・素材等を含め現在の温室効果ガスの排出実態を早急に把握し、排出削減対策等の検討を進めるとしてしております。
14	第3章 3. (1)	樹脂リサイクルについてはサーマルリサイクル活用の方が遥かにCO2発生が少ないケースもあるため、マテリアルリサイクル至上主義に陥らないようにすべきである。	報告書(案)第3章3. (1)において「これまでの自動車にはない新たな部品や素材が使用されることから、素材製造時の温室効果ガス排出量が大きくなる可能性があり、自動車のライフサイクル全体での温室効果ガスの削減やそれ以外の環境負荷の低減を図る観点から、これまで以上に素材や部品のリユース・リサイクルの取組が重要」とされており、解体・破砕段階で回収される部品・素材等を含め現在の温室効果ガス排出実態を早急に把握し、排出削減対策等の必要な施策を講じることとしています。
15	第3章 3. (1)	LIBのリサイクルが定まらない中でのEV車両の輸入は禁止すべきである。	LIBのリサイクルについては、業界団体等による自主的な回収スキームや、解体業者が廃棄物処理業者に委託するスキームでの取組が開始されております。これらの取組についてEVの輸入車両も含めて機能するか、国として状況を確認するとともに、セーフティネットとしての機能に課題が生じた場合は、個別に検討することとしております。
16	第3章 3. (1)	中古車から取り外されたLIBの不法輸出に対して厳格に対処すべきである。	ご指摘の通り、電動車への対応は重要な課題と考えており、報告書(案)に記載のとおり、LIBの取扱いに関する取組を進めていくこととしております。
17	その他	事業譲渡又は合併などの組織再編における許可の承継制度の新設をご検討いただきたい。	現行の自動車リサイクル法では、その事業の用に供する施設及び申請者の能力が基準に適合しており、さらに申請者が欠格要件に該当していない場合にのみ許可されるものであり、事業譲渡又は法人の合併などの組織再編される場合についても、新たな申請者からの申請に基づいてこれらの要件を確認する必要があります。この場合の審査事務については、事業譲渡や合併等の効力発生日前であっても存続会社又は承継会社からなされた許可申請について審査事務が行われ、許可は当該効力発生日以降に行われるなど、各自治体において事業譲渡又は法人の合併などの組織再編に伴う許可申請の審査期間を短くする観点から既に合理的な対応がとられているものと考えておりますが、御意見は今後の施策の参考とさせていただきます。
18	その他	LIBの処理は自動車より小型家電のほうが問題であるため、小型家電のLIBの処理をユーザーが使えるようにすべきである。	重要なお指摘ではありますが、報告書(案)の内容そのものに対するご意見ではないため、関係する施策の参考とさせていただきます。