

再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ (リサイクル料金割引)制度(仮称)骨子(案) 概要

経済産業省
環境省

1 制度の目的・波及効果

自動車リサイクル法の施行10年に伴い、平成26年8月から産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同会議において、自動車リサイクル制度の評価・検討が行われ、平成27年9月には、「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」（以下、「合同会議報告書」という。）が取りまとめられた。合同会議報告書においては、自動車リサイクル制度について、法施行から10年を経てもなお、概ね順調に機能しているとしつつ、法制定当初の目的であった不法投棄等の未然防止・ASR等の最終処分量の極小化が概ね図られている現状を踏まえ、自動車リサイクル制度の「あるべき姿」を実現するため、自動車リサイクル制度が進化していくことが期待されているとし、「自動車における3Rの推進・質の向上」「より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展」「自動車リサイクルの変化への対応と国際展開」に更に力を入れて取組を進めるべきとされた。

< 合同会議報告書提言（抜粋） >

自動車における3Rの推進・質の向上

- 2Rがより進む社会経済システムの構築や循環資源の高度利用と資源確保が社会的に求められており、自動車リサイクルに関して、今後は3品目だけではなく、自動車全体で3Rを推進し、また質を向上していく観点で評価・取組を進めて行くことが重要であることから、自動車製造業者等における環境配慮設計や再生資源利用、解体業者による部品リユースの取組、関係事業者の連携による自動車リサイクルの最適化といった取組を積極的に推進する。（P.26）
- 解体・破碎段階でのリユース拡大やリサイクルの質の向上を持続的かつ自律的に進めるためには、より多くの部品や素材をリユース・リサイクルすることが解体・破碎事業の収益性を高め、更に収益性を高めるためにより多くの部品や素材がリユース・リサイクルされ、それが結果として社会的コストの低減につながるような、「リユース拡大・リサイクルの質の向上と社会的コスト低減の好循環」を生み出す必要がある。この好循環を通じて、ASRの再資源化に係るユーザー負担の軽減が図られるとともに、自動車の3Rの推進・質の向上が図られると考えられる。（P.28）
- ユーザーによる環境配慮設計や再生資源利用の進んだ自動車の積極的な選択を促すような情報発信を行うとともに、特預金等の活用によるユーザーへのインセンティブ等のあり方について検討を行うべきである。（P.29）

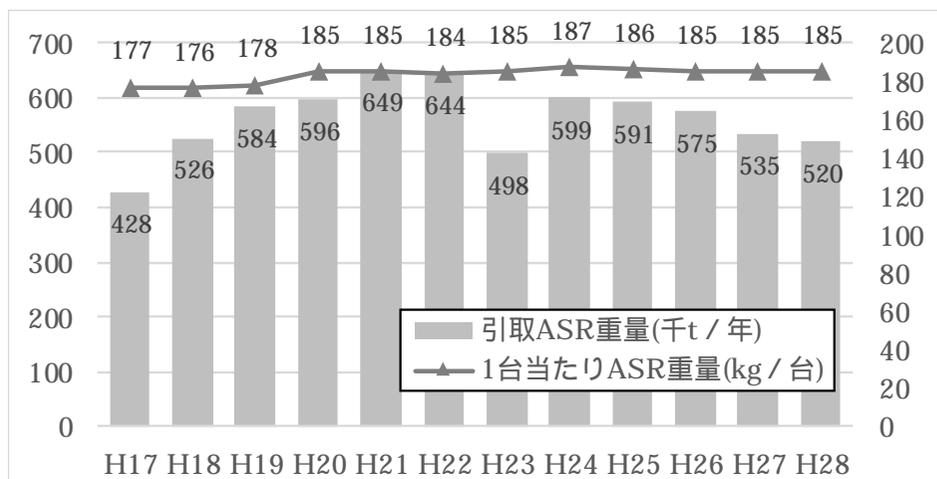
1 制度の目的・波及効果

3 Rの推進・質の向上に向けては、再生資源の利用拡大や環境配慮設計の推進に係る取組の実施が重要。再生資源の利用拡大に向けては、リユースの拡大・リサイクルの質の向上が必要であるが、天然資源と同等の品質・コスト競争力・安定供給といった条件を満たす再生資源が少なく、また、再生資源が利用されていることが必ずしもユーザーの選択に結びついていない状況にあることから、利用は限定的な状況。

環境配慮設計の推進に向けては、再生資源の利用、易解体性、処理時の安全性等の3 Rに係る環境性能の高さが設計段階で考慮された自動車が求められるが、現状ではそのような性能が必ずしもユーザーの選択に結びついておらず、自動車における3 R推進に係る環境配慮設計が自律的に進みづらい状況。

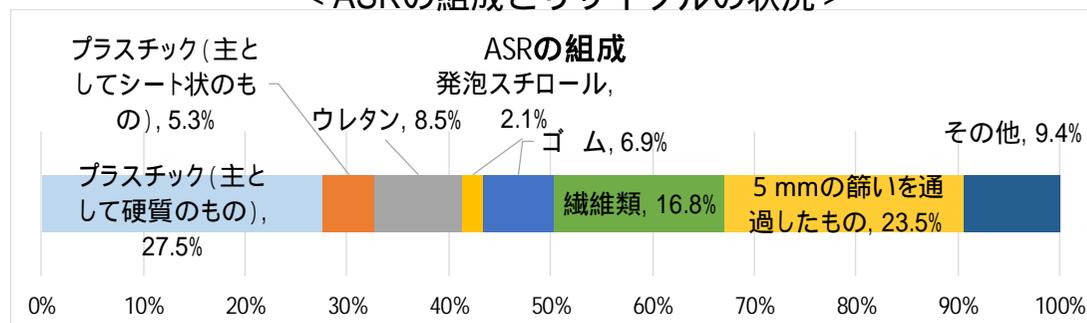
使用済自動車からの資源利用の高度化に向け、使用済自動車からの資源利用の高度化・資源回収量の増加が求められる中で、近年のASR発生量は横ばいのまま推移している。その処理については熱回収の実施が進んでいる一方で、再生資源利用の観点ではポテンシャルが存在する。

< 1台あたりのASR発生重量の推移 >



(自動車リサイクル法の施行状況調査を基に作成)

< ASRの組成とリサイクルの状況 >



自動車破砕残さの回収物の割合・量(28条)



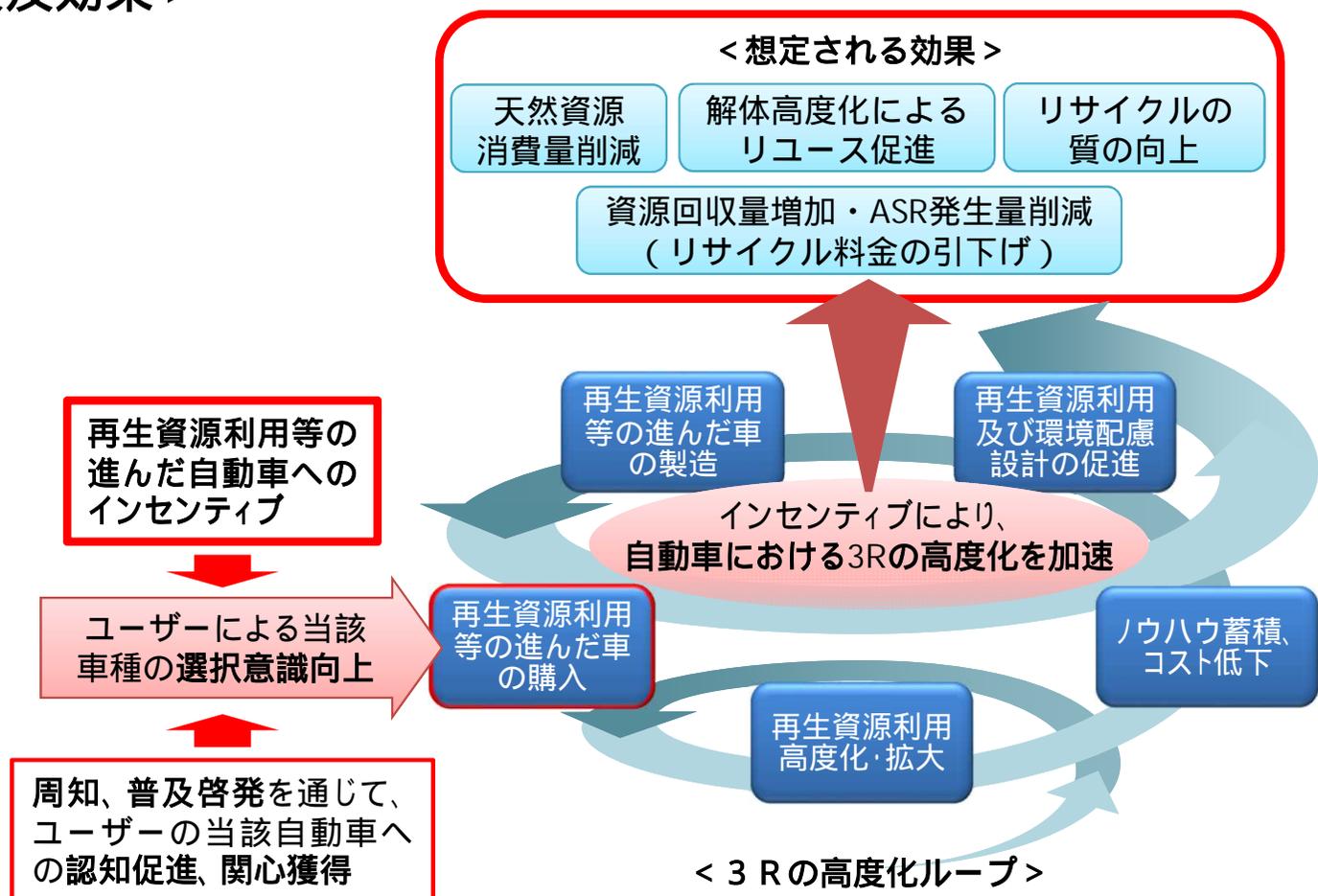
(株)環境管理センター「自動車破砕残さにおける性状把握調査業務報告書」(平成23年)、環境省調査を基に作成)

1 制度の目的・波及効果

< 制度の目的 >

再生資源利用等の進んだ自動車にインセンティブ（リサイクル料金割引）を与え、ユーザーによる選択意識向上を促すことで、自動車における3Rの高度化を加速する。

< 制度の波及効果 >



燃費改善等の環境負荷低減のための自動車自体の軽量化を阻害しない範囲で実施すべきことに留意が必要である。

2 検討体制・スケジュール

検討体制・スケジュール

より詳細かつ専門的な検討を行うため作業部会を設置し、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（コンパウンダー）、自動車リサイクル促進センターをメンバーとして検討を行った。

「再生資源利用の進んだ自動車へのインセンティブ制度検討作業部会」委員名簿

(座長)	村上 進亮	東京大学大学院 工学系研究科 准教授
	阿部 新	山口大学 国際総合科学部 准教授
	阿部 知和	本田技研工業株式会社 カスタマーファースト本部資源循環推進部 部長
	安藤 裕二	協和産業株式会社 専務取締役
	石田 道昭	日本自動車輸入組合 環境部 部長代理
	犬塚 恭司	公益財団法人自動車リサイクル促進センター 資金管理センター 部長
	鬼沢 良子	特定非営利活動法人持続可能な社会をつくる元気ネット 事務局長
	岸 雄治	日産自動車株式会社 車両生産技術本部 環境&ファシリティエンジニアリング部 環境エネルギー技術課 エキスパートリーダー（平成29年4月～）
	嶋村 高士	トヨタ自動車株式会社 環境部 担当部長
	高野 敦司	いその株式会社 第一営業部 部長
	吉永 広芳	日産自動車株式会社 車両生産技術本部 環境エネルギー技術部 部長 （～平成29年3月）

作業部会は平成28年11月から平成29年8月まで、5回開催した。

本制度において利用を促進する再生資源

以下の観点から、再生プラスチックの利用について基準を設ける。

- 利用の高度化を使用済自動車由来再生プラスチックも含めて進めることにより、ASR削減に伴う処理費用低減によるユーザー負担の軽減が最も期待できる
- 利用の高度化により、温室効果ガス排出量の削減による温暖化対策効果が期待できる

新車への再生プラスチック及び使用済自動車由来再生プラスチック利用状況を踏まえ、当面は再生プラスチックを利用する環境を整え、徐々に使用済自動車由来再生プラスチック利用を増加させていく必要がある。

とりわけ、平成29年5月のPOPs条約COP8において、プラスチックに難燃剤として用いられているデカBDEが廃絶対象物質となった。これを踏まえ、自動車リサイクル全体の対応として、自動車製造業者等から解体業者等の関連業者に、デカBDEの未含有部品等の情報を伝達し、解体段階で取り外される材料への混入を防ぐとともに、本制度に係ることとしては、実証事業の中で有害物質が含まれていないことを確認する。

（注：デカBDEとは、デカブロモジフェニルエーテルを指す。）

3 - 1 制度骨子（案）～対象車種の考え方～

本制度における対象車種

再生資源利用及び環境配慮設計の進んだ車種を対象とする。

車種開発のスケジュール等を考慮し、原則、再生資源利用基準及び環境配慮設計確認項目は3～4年程度継続し、制度利用状況等を踏まえて必要に応じて見直すこととする。

基準及び項目の見直しに当たっては、原則、適用開始の2～2.5年前に公表する。

再生資源利用の基準

制度開始当初は、使用済自動車由来の再生プラスチックを使用している代表的な部位を公表していること及び全再生プラスチック使用重量比率が基準値以上であることを基準とする。

初回の基準の見直しの際に、使用済自動車由来再生プラスチックについて使用重量比率が基準値以上であることを基準とするとともに、全再生プラスチック使用重量比率に係る基準値を改定することとする。

基準適合状況については、審査等を通じてトレーサビリティを確保する。

再生材の供給状況の変動性を勘案し、四半期ごとの平均値で基準適合の判断を実施する。

（参考）

<プラスチックの範囲>

- ・繊維、熱硬化性樹脂、エラストマーは除く（プラスチックの添加物として使用されているエラストマーは除かない）

<再生プラスチックの範囲>

- ・原則、ポストコンシューマー素材とする（塗膜剥離、破砕等の処理を外部で行った素材は認める）
- ・原料となる廃プラスチックに由来する添加物のみを再生プラスチックに含め、その後加えられるものは再生プラスチックには含めない。

環境配慮設計の確認項目

自動車の環境配慮設計に関し、以下の項目について自動車製造業者等の申請車種での対応状況を確認する。

- 一般社団法人日本自動車工業会（以下、「自工会」という。）の「使用済自動車の3R促進等のための製品設計段階事前評価ガイドライン」に沿っている（別添）
- 特に、3R促進に重要な部位や素材の有害性・有毒性について関係事業者等に情報開示している
- 新冷媒の採用及びエアバッグ類一括作動に対応している
（注：新冷媒とは、特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律に規定する特定物質等には指定されていない冷媒を指す）

確認項目の見直しの際に、再生可能資源(バイオマスプラスチック等)については、自動車への利用状況如何ではあるが、経済性等を勘案したうえで確認項目として加えることの可否について検討する。

3 - 2 制度骨子（案）～財源、割引金額、実施期間等～

財源

合同会議報告書を踏まえて、特定再資源化預託金等（以下、「特預金」という。）を原資とする。

審査や周知方法のうち資金管理法人に係るものについても、リサイクル料金割引に付随する経費としてリサイクル料金割引に係る特預金を原資として実施する。

割引金額

本制度は、広く環境配慮設計を推進し、資源の利用を高度化することによる自動車における3Rの高度化を目的としていることから、割引金額については、資金管理料金及び情報管理料金を除くリサイクル料金の全額を割り引く。

（注：新冷媒は自動車リサイクル法に基づく回収義務の対象ではないため、リサイクル料金の対象とはならない。）

実施期間

以下を踏まえ、10年程度の実施期間とする。

- 自動車ユーザーの機会公平性
 - ユーザーが当該制度の利用機会を公平に得られるよう、新車購入の頻度等を考慮しつつ、中長期的な制度とすべき。
 - 新車の平均買替え年数の「8.1年」を踏まえ、これを上回る10年程度の制度とすることが適切。
- 自動車製造業者等の機会公平性
 - 全ての自動車製造業者等が当該制度を活用するチャンスを得られることが望ましい。
 - モデルチェンジの頻度を考慮し、2モデルサイクル(約5年間×2)程度の期間確保が望ましい。

想定する対象台数

特預金の残高、割引金額及び実施期間を勘案し、平均年間10万台程度を対象とすることが望ましい。 9

リサイクル券の表記

原則、「割引前後料金併記」とする。

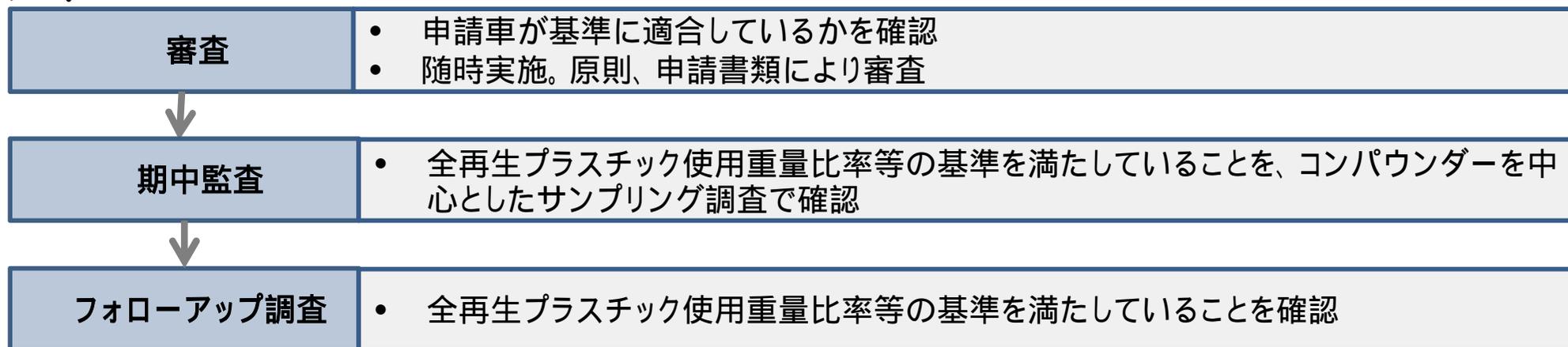
割引・還付の方法

- 還付方式・・・ユーザーがリサイクル料金の還付申請をして手作業で還付する方法
- 割引方式・・・自動車製造業者等のシステムを改修し、あらかじめリサイクル料金を割引する方法

将来何らかの割引制度を実施することも想定し、より低コストで割引を実施できる体制を整備しておくことが望ましいため、原則、割引方式を採用する。

審査等

審査関連の業務については、資金管理実務を担う資金管理法人が取りまとめを行う。実際の審査等を行う主体については、知見を持つ第三者機関(ISO9001の認証を行うことができるとして認定されている機関)に委託する。



審査は、基本的には書類ベースとし、以下示す項目について提出を求める。

- 申請者情報
- 申請車種情報（車種・グレード名、リサイクル料金、計画販売台数）
- 申請車の基準適合確認項目
（プラスチック使用重量全体、再生プラスチック使用重量、使用済自動車由来再生プラスチック使用状況 等）
- 環境配慮設計への対応状況
（添付資料）コンパウンダーの発行する原料供給証明書

期中監査は、サンプリングにより抽出した対象車種について、コンパウンダーを中心として実地調査等を実施する。

フォローアップ調査は、制度に参加する全車種について、再生プラスチックの利用量等を確認する。 11

基準不適合の際の考え方

自然災害による事故や近隣施設で発生した事故の二次災害等が原因で基準に適合しない場合は、個別の事案に応じた一定の期間内は特段の対応は不要とする。

再生プラスチックが調達できない等により基準に適合しない場合（意図的でない場合に限る）は、自動車製造業者等は当該車両が廃車となった際にリサイクル料金の払渡しを受けないこととする。

自動車製造業者等により不適合が意図的に実施されていた場合は、リサイクル料金の払渡しを受けないことに加え、当該事実を公表することとする。

ユーザーに対して基準に適合した車種であることの表示を行う際には、上記のような事象が発生する可能性も踏まえ、基準に適合しない場合はその事実を適時ユーザーに周知する等、消費者保護制度に抵触しないよう（とりわけ景品表示法の優良誤認に当たらないよう）留意する必要がある。

周知

制度開始に先立って、制度に関連する主体に対し、効率的に周知を実施する必要がある。ユーザー、対象車種の製造段階の主体であるコンパウンダー・部品メーカー、対象車種の販売段階の主体であるディーラーに制度が周知されることで、円滑な制度運営および制度へ参画する事業者の掘起こしが期待される。

また、制度実施期間中における基準に適合しない等のイレギュラーケースへの対応も考慮し、国または資金管理法において適時にユーザー等へ周知できる体制を構築しておく必要がある。

周知対象 実施主体	ユーザー	コンパウンダー	部品メーカー	ディーラー
国	・プレスリリース等	・業界団体を通じた周知	-	・業界団体を通じた周知
資金管理人	・パンフレット、ビラ、ポスター等の作成、配布 ・問い合わせ窓口設置			・業界団体を通じた周知 ・広報素材(パンフレット等)の情報提供
自動車製造業者等	(・ディーラー経由の周知)	-	・取引のある事業者への周知	・系列店への周知(制度内容、制度利用に係る手続等)

制度のフォローアップ

制度実施に当たっては、必要なデータ収集等を通じて定期的にフォローアップすることで把握し、自動車リサイクル制度全体における本制度の位置づけにも留意しつつ、下表に示す項目等を勘案し、後述の実証事業の進捗・成果を踏まえて制度運用にフィードバックすることが望ましい。

期待される効果	フォローアップ項目	関連データの所在
・再生資源利用等の進んだ自動車のユーザー認知及び選択意識向上	・ユーザー認知度 ・制度対象車種販売台数	・自動車製造業者等 ・ヒアリング調査
・使用済自動車からの資源利用高度化	・解体段階での資源の取り外し状況 ・ASR発生量、処理費用	・解体業者 ・自動車製造業者等
・自動車製造時の(使用済自動車由来)再生プラスチック利用の拡大	・使用済自動車由来再生プラスチック使用重量 ・再生プラスチック使用重量	・コンパウンダー

制度の実施に向けた今後の進め方

現状、使用済自動車由来再生プラスチックは品質面、コスト面の課題があり、自動車向けにほとんど利用されていないため、制度開始の決定前に実証事業を行い、自動車向けに利用できることを確認する必要がある。

これまで環境省で実施してきた自動車の3Rの推進・質の向上に向けた実証事業の成果も活用し、平成29年度後半より、自動車リサイクル高度化財団または個社による実証事業を実施し、使用済自動車由来再生プラスチックの利用に関して以下の項目を確認する。

- ・小規模ロットでの品質及びコスト評価
- ・有害物質(臭素系難燃剤等)への対応
- ・コンパウンダーにおける品質管理
- ・量産化技術
- ・車両の軽量化を阻害しないこと 等

実証事業の進捗については、毎年、合同会議に報告し、その都度、制度開始の可否を判断する。

品質面及びコスト面の確認の終了後、量産化及び安定供給に係る実証事業を実施し、第2期（使用済自動車由来プラスチックの利用率及び改定された再生プラスチックの利用率の基準値を満たした自動車を対象）を開始する。

制度に係る追加的検討及び把握・フォローアップに当たっては、関係主体や有識者からなる検討の場を設けることとする。

3 - 7 制度骨子（案）～今後の進め方～

自り法10年見直し

