

**(自動車リサイクル法)  
制度見直しに向けた評価と課題について**

2020年9月

一般社団法人 日本自動車工業会

# 目 次

A. リサイクル料金関連	・・・P. 3
B. (公財)自動車リサイクル促進センター支援	・・・P.12
C. フロン類	・・・P.16
D. エアバッグ類	・・・P.20
E. A S R	・・・P.22
F. リチウムイオン電池	・・・P.24
G. 海外リサイクル対応	・・・P.27

## A. リサイクル料金関連 – 1. 現状認識 (1) –

(1) 現方式\*となった経緯 \*新車時に車種別支払後、資金管理法人で管理、徴収車両に充当

### ① 当時の基本的な考え方

- ・リサイクル料金の徴収・管理方法は、法制定当時に以下の考え方をベースに検討され、現在の方式になった経緯あり

#### <当時の考え方>

##### 1) 徴収時期

- ・廃棄(廃車)時徴収は、**不法投棄等を招来**する可能性がある為、**新車時徴収**

##### 2) 管理主体

- ・**当初 車両価格に全て内部化**し、メーカーで積立て全て支払うことも検討したが費用の見える化の観点、メーカー撤退時の消失懸念 及び 当時の国税見解で課税対象となることから、国の指定機関(資金管理法人)による**外部預託方式**

##### 3) 設定単位

- ・車種間のリサイクル料金の違いから、ユーザーがリサイクル料金が低い車両(≒リサイクル性の良い車両と当時想定)を選択するよう、**リサイクル料金は車種別に設定**

## A. リサイクル料金関連 – 1. 現状認識 (2) –

### ② 具体的な徴収・充当方式

・リサイクル料金の充当方法は、前述 考え方をベースに複数案が検討され、現在の**徴収車両への廃車時充当方式に決定**

案 1) 新車時に車種別に徴収し、**翌年の当該メーカーのリサイクル費用の支払いに充当** (他車充当方式)

⇒ 過去の販売台数と現在の新車販売台数との相関から、リサイクル実費はほぼ同様にも拘らず、徴収料金が異なり、**ユーザー・メーカー間での不公平が発生**

※現時点で、新車販売台数が過去よりも減少している場合は、少ない新車販売台数で過去の多い販売車両の廃車処理費用を賄う必要があり、新車時徴収のリサイクル料金が高くなる

案 2) 新車時に車種別に徴収、資金管理法人に預託し、**その車両の廃車時にその車両の徴収した費用を充当** (自車充当方式)

⇒ **ユーザー・メーカー間の公平性が担保**されること等から本案が採用

## A. リサイクル料金関連 – 1. 現状認識 (3) –

### (2) 現行制度の評価

#### ① 徴収時期(新車時徴収)



新車時徴収により、廃棄時のリサイクルに関する費用負担がなく、**狙いどおり不法投棄等は激減**

表1. 不適正保管・不法投棄台数

2004年9月末	2020年3月末
約 218千台	約 5千台

#### ② 充当先(徴収車両への充当)



約15年後の廃車時の費用を各種変動要素を加味しつつ設定する為、**徴収費用と実費に差が発生**、また **メーカー収支の黒字も発生**するなど、**ユーザーの適正・公平な負担の担保が構造上 困難**



廃車時までの長期間に亘り、リサイクル料金(総額9千億円)を車台番号毎に管理することから、**システム面・管理面での多大なコストが発生**

## A. リサイクル料金関連 - 1. 現状認識 (4) -

### ③ 管理主体(資金管理法入)



輸入車メーカー等で一部 撤退があったものの、大きな混乱はなく、**狙いどおりに円滑に運営**



事故での作動済みエアバッグ等 **特預金**が想定以上に発生するにも係らず **ユーザーのリサイクル料金・手数料低減には反映・還元されていない**  
(法的には可能な設え(98条)だが、**具体的な仕組みなし**)



車台番号別に資金管理・運用等を実施する等、**システム関連コスト、管理コストが極めて高額** (初期システム構築費用；約200億円、維持費用；約24億円/年)

# A. リサイクル料金関連 - 1. 現状認識 (5) -

## ④ リサイクル料金の設定単位(車種別設定)

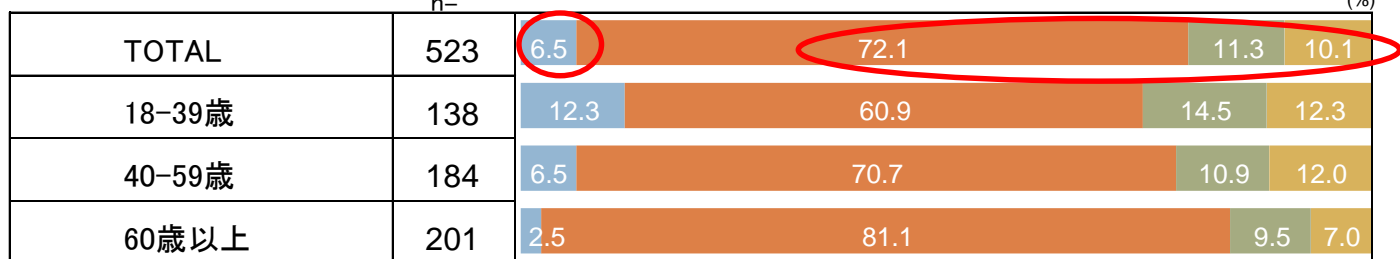


数百万円の商品において、数百円～数千円程度のリサイクル料金の差はその狙いである**消費者の選択行動に影響を与えることは極めて少なく、車種別の料金設定の効果は殆どなし**と想定



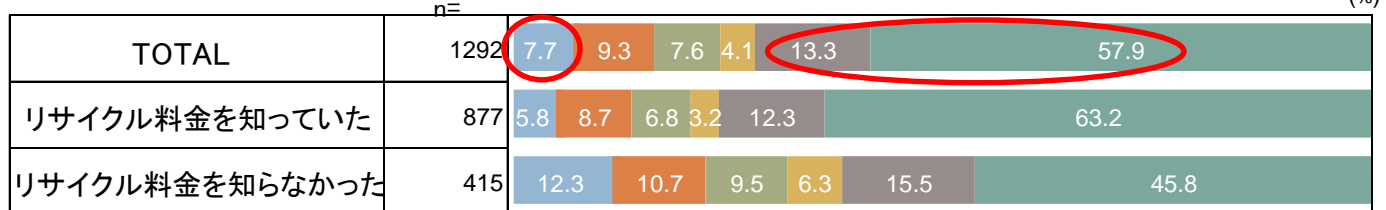
車種別設定により、料金設定・徴収・管理等に**多大なコストが発生**

グラフ1. 比較検討車の自動車リサイクル料金比較比率 (2019年度 自工会調査)



■ リサイクル料金を比べた ■ リサイクル料金を比べなかった ■ 覚えていない ■ そもそも比較する車がなかった

グラフ2. リサイクル料金の差額別の車両選択変更比率 (2019年度 自工会調査)



■ 5千円 ■ 1万円 ■ 3万円 ■ 5万円 ■ 5万円以上 ■ いくら安くても変更しない

## 参考 1 ; 主要メーカーのリサイクル料金と実費

- ◆ 基本的に処理方法等が各社、各車種でほぼ同一\*である為、リサイクル料金の**差額は数百円～数千円程度** \* ASRは2チームある為、処理施設は一部異なるが、ほぼ同一の施設へ差配

単位 ; 円/台

<b>処理費用実費</b> (全車型平均値)	<b>フロン類 ; 約1,500 エアバッグ類 ; 約1,800 ASR ; 約6,000 合計 ; 約9,300</b>
---------------------------	---

表2. メーカー・車型別のリサイクル料金 (例)

単位 ; 円/台

	ラージ	ミディアム	コンパクト	軽	SUV
トヨタ	11,900 (クラウン)	11,400 (プリウス)	7,400* (ヤリス)	7,910 (ピクシス)	10,600 (RAV4)
日産	12,200 (フーガ)	10,700 (ティアナ)	8,500 (ノート)	7,460 (デイズ)	10,700 (エクストレイル)
ホンダ	10,900 (アコード)	9,800 (シビック)	8,000 (フィット)	6,460* (N-WGN)	10,900 (ヴェゼル)

\*新フロン切替え済みの為、フロン料金は0円



# 参考 2 ; 家電リサイクルのリサイクル料金設定単位

## 家電リサイクル：製品別にシンプルな形で運用

◆ 製品別のシンプルな区分設定となっており、**ユーザーにも分かり易い**

※「テレビ」「冷蔵庫・冷凍庫」のみ大小区分を実施  
 ※価格は各社で設定される為、異なる場合あり

表 3 . 家電リサイクル料金（一部抜粋：2019年10月版）

リサイクル券に記載する 製造業者等名とコード		グループ	エアコン	テレビ						冷蔵庫・冷凍庫			洗濯機・ 衣類乾燥機
				ブラウン管式			液晶・プラズマ式			大小区分			大小区分
製造業者等名の略称	コード		大小区分	大小区分		大小区分		大小区分			大小区分		
			区分なし	区分なし	小(15型以下)	大(16型以上)	区分なし	小(15型以下)	大(16型以上)	区分なし	小(17リットル以下)	大(17リットル以上)	区分なし
			品目・料金区分コード	品目・料金区分コード		品目・料金区分コード		品目・料金区分コード			品目・料金区分コード		
			10	20	21	22	50	51	52	30	31	32	40
パナソニック	100	A	990円 (税抜き 900円)		1,320円 (税抜き 1,200円)	2,420円 (税抜き 2,200円)		1,870円 (税抜き 1,700円)	2,970円 (税抜き 2,700円)		3,740円 (税抜き 3,400円)	4,730円 (税抜き 4,300円)	2,530円 (税抜き 2,300円)
パナソニック(三洋)	101	A	990円 (税抜き 900円)		1,320円 (税抜き 1,200円)	2,420円 (税抜き 2,200円)		1,870円 (税抜き 1,700円)	2,970円 (税抜き 2,700円)		3,740円 (税抜き 3,400円)	4,730円 (税抜き 4,300円)	2,530円 (税抜き 2,300円)
東芝ライフスタイル	110	A	990円 (税抜き 900円)								3,740円 (税抜き 3,400円)	4,730円 (税抜き 4,300円)	2,530円 (税抜き 2,300円)
東芝映像	114	A			1,320円 (税抜き 1,200円)	2,420円 (税抜き 2,200円)		1,870円 (税抜き 1,700円)	2,970円 (税抜き 2,700円)				
東芝映像	114	A			1,320円 (税抜き 1,200円)	2,420円 (税抜き 2,200円)		1,870円 (税抜き 1,700円)	2,970円 (税抜き 2,700円)				
ダイキン工業	120	A	990円 (税抜き 900円)										

## A. リサイクル料金関連 – 1. 現状認識 (6) –

### (3) 制度見直しに向けた課題まとめ

・現行制度をベースとしたうえで、以下の課題について検討

#### 課題①

メーカー収支黒字の際は、メーカー収益化ではなく**リサイクル料金・手数料の低減に反映(ユーザー還元)可能な方法への見直し**

#### 課題②

促進センターのシステム大改造に合わせ、上記 課題に対応するシステムを**最小限の費用で構築、システム費用を大幅低減**

#### 課題③

リサイクル料金の設定に関して、前述 検証結果等に基づき、**各社での料金設定方法等の見直し検討** (独禁法の観点から各社で検討)

## A. リサイクル料金関連 – 2. 制度見直しの具体的な方向性 –

<p>基本的な 考え方</p>	<p>促進センターのシステム大改造(2025年度内に稼働予定)に合わせ、  <b>① ユーザー負担の更なる軽減と、② システムコストの低減を図ることを</b>      主眼に置き、仕組み等を一部 変更</p> <p style="text-align: right;">解決課題No</p>
<p>具体的な 対応</p>	<p>① メーカーは、収支黒字時は<b>リサイクル費用の実費分のみを資金管理法人に請求</b></p> <p>② 黒字時の実費との差分(メーカー収支黒字分)は、<b>センターの特預金として、 ユーザー負担軽減の観点から、手数料等の値下げとしてユーザーに還元</b></p> <p>③ システムコスト低減の観点から、現行の仕組み自体の大幅変更は実施せず、 データ保有の一元化等 システム大改造にて、<b>自工会も最大限協力し、 システムコストの大幅低減を実施</b></p> <p style="text-align: right;">課題①</p> <p style="text-align: right;">課題②</p>
<p>イメージ図</p> <p>(リサイクル料金・ 実費ともに仮に @10千円の例)</p>	<p>新車購入 ユーザー (500万台/年)</p> <p>資金管理法人 預託金 利息分等</p> <p>メーカー (リサイクル事業者) (300万台/年 実費分のみ請求)</p> <p>@10千円</p> <p>値下げに還元 (@0.6千円)</p> <p>@10千円</p> <p>(@1千円)</p> <p>メーカーに払い渡さず特預金へ</p>

※詳細な仕組みの運用方法等は別途 検討が必要

## B. (公財)自動車リサイクル促進センター支援 (1)

### 1. 総括

- (1) 2000年11月 自工会が中心となり促進センターを設立、組織・人員の整備から業務設計、コンピューターシステムの構築等、**自工会各社は多大な工数・各種費用の自主的な拠出により、2005年の法施行に向け、促進センターの体制を整備** (設立に係る自工会各社拠出；約200億円)
- (2) 2005年スタート時も、初めての取組みでセンター収支等も不透明な状況であることから、**ランニングコストの一部を自主的に拠出**
- (3) 設立から20年、法施行から15年を迎え、促進センターは運営面のみならず、**収支面でも安定的な運用**が図られ、近年は更に「貢献拡大」をスローガンに置き、**一層の取組み充実も図られている**状況

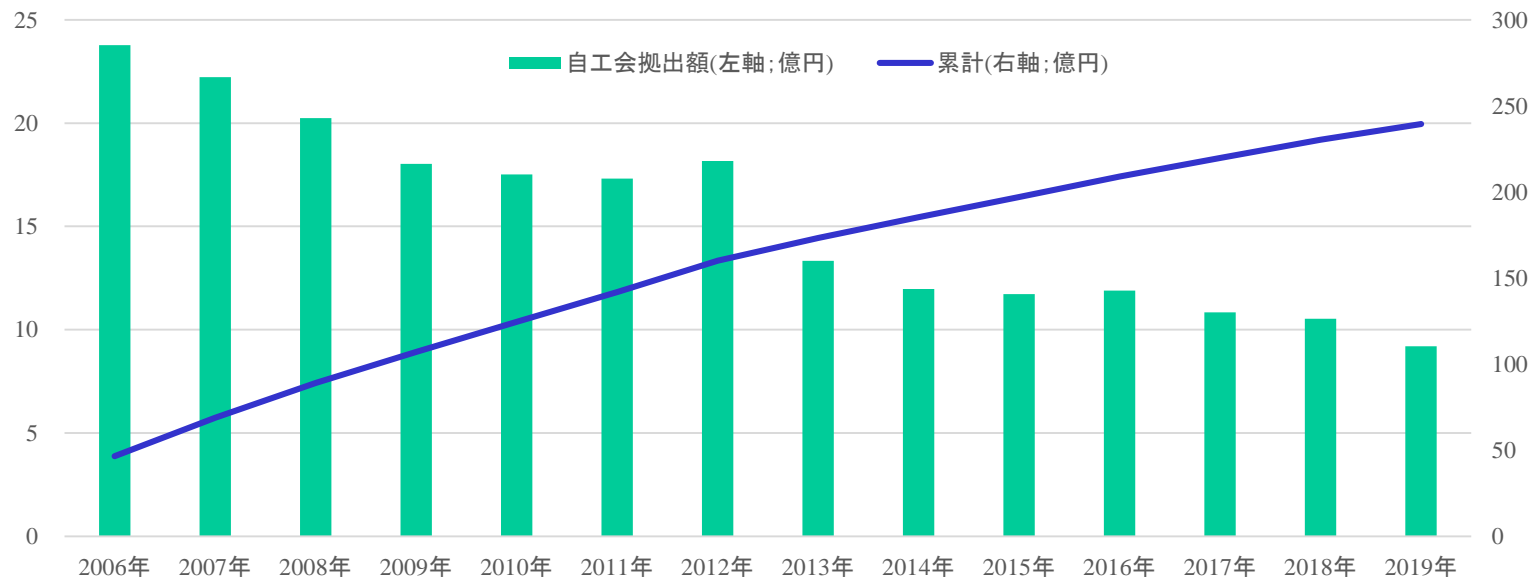
#### <貢献拡大の具体的な取組み(例)>

- ・特預金による大規模災害対策支援等の検討
- ・小学生向け標語・絵画コンクール等 広報理解活動の推進
- ・ESG投資の推進 (環境・社会問題の解決に繋げ、更なる循環型社会への貢献を実現)

## B. (公財)自動車リサイクル促進センター支援 (2)

### 1. 総括

(3) 一方、収支面では**毎年の特預金の発生(約20億円/年レベル)**により、**累計では約200億円と十分に収支安定化**しているものの、現在も毎年 システム関連費用や人物件費等のランニングコストの一部を自工会各社(含む自再協・ASRチーム)が、**お客様売上(車両代金等)から自主的に拠出**している状況 (自主的拠出額累計; 約240億円)



グラフ3. 自工会各社の自主的拠出額の推移

## B. (公財)自動車リサイクル促進センター支援 (3)

### 2. 自工会の今後の対応方針

- ・自工会中心で立上げ後 約20年が経過し、以下の状況も踏まえ促進センターへの自工会等の「**自主的な拠出**」は終了 (自再協・ASRチームも同様)
  - 1) **体制面/運営面での安定化は十分に達成し、更に取組みも充実**
  - 2) 毎年 約20億円レベルの特預金の発生、及び 前述メーカー収支黒字分の繰入れ等 **収支面での安定運営は今後とも十分に可能**
  - 3) センターは8千億円以上を預託・運用する組織であり、**より高い独立性が必要**
- ・但し、準備期間として4年後の**2024年度までは拠出を継続**
  - 促進センターで特預金の活用\*等**具体的な対応をご検討いただきたい**  
(特預金の額 及び 新システム費用の低減から、ユーザー負担増は無く対応可能と想定)
- ・一方で、促進センターのシステム開発関連等 各種業務連携 及び 各種人的協力は**従来どおり今後も継続し、自工会としては全面的にバックアップ**

#### <自工会の人的協力事例 -今後も継続->

- ・コンピューターシステム関連入札の査定等 **専門分野における各種協力**
- ・自治体担当者向け 自動車リサイクル法講習会への講師の無償派遣、教材作成・無償提供
- ・専務理事、システム担当理事等の**専門人材等の供出**

## 参考3 ; 促進センターの主な収入・支出等の金額 (3法人分)

(2019年度実績 単位 ; 億円)

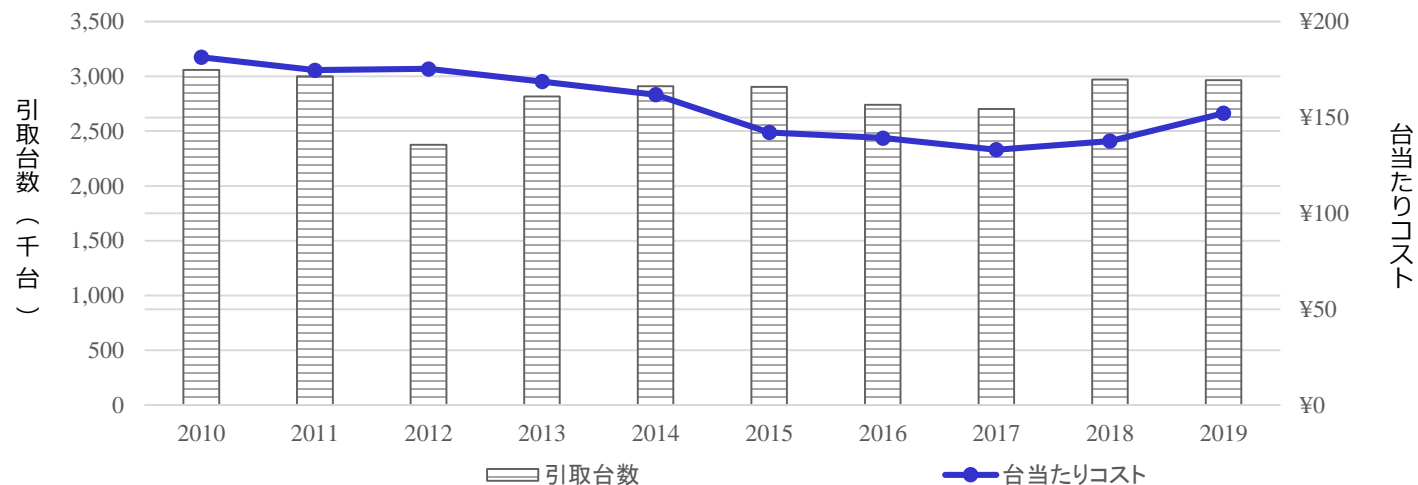
項目	金額
預託金収入	約509 (預託金残高(利息除き) ; 8,618)
特預金*	約18 (累計額 : 約202)
リサイクル事業支出 (利息除き、情報管理料金含み)	約511
人件費・管理費等	約3
システム関連費 (システム利用全法人分)	約24
合計	約27

\* 2025年度以降、最終車検日/車検証返納から20年経過車両分の特預金が上乗せ、合わせて、前述メーカー黒字分も特預金に上乗せされれば、25億円超の特預金の発生が想定される

## C. フロン類（1）

### 1. 総括

- (1) メーカー義務事項である、回収済みフロン類の運搬・破壊は**特に大きな問題なく運用中**、委託事業者見直し等にて**関連コストも低減を維持**
- (2) 一方で、ボンベへの大量紐付け事業者が発生等、**回収義務違反が疑われる事業者も若干あり**(2019年度19件 – 自治体対応を推進中 –)
- (3) メーカーによる新フロンへの切替えは**2023年を目途に推進中**



グラフ4. フロン類運搬・破壊コスト推移



## C. フロン類（2）

### 2. 今後の課題

- （1）遅延報告等を活用した**自治体の取締りの更なる徹底・強化の継続**
  - ① 自治体が遅延報告を活用し易い**システム改良を実施**(促進センター) 等
  - ② 自治体担当者研修への無償説明員派遣等 自工会サポートを継続実施
- （2）補給用や他産業用での新材の生産抑制の観点から、**メーカー引取後のフロン類再利用に向けた中長期的な検討**

#### <現行自動車リサイクル法（要約）>

##### 法第13条

フロン類回収業者は、フロン類を回収したときは、自らフロン類の再利用(含む 有償譲渡)をする場合を除き、自動車製造事業者等へ当該フロン類を引き渡さなければならない。

##### 法第26条

自動車製造事業者等は、**フロン類を引き取ったときは、遅滞なく、当該フロン類の破壊をフロン類破壊業者に委託しなければならない。**

## 参考4 ; フロン類再利用時の方法と問題点

・使用済車のフロン類再利用方法は以下の**2つの方法があるものの、問題点あり**

- ① 回収段階から再利用目的での**有償譲渡～回収～再生の仕組みをビジネスベースで市場で構築**(現行自り法でも可)

<問題点>

・有償譲渡時の回収業者への買取価格は、破壊時の価格と同等以上(約6千円/Kg)が必要と想定され、**新缶市場小売り価格(現状 2千円前後/Kg)が上昇しない限り、採算が合わない**

- ② 自り法/フロン法にて、自動車メーカー引取り後の破壊に関する**再利用を追記**

<問題点>

・自動車業界/ユーザーにとって、法改正する程の**社会的な混乱状況・逼迫感等は現状なし**

**促進センターのシステム大改造に向け、中長期的な実現可能性等の検討を実施してはどうか**

# 参考5 ; 自治体担当者向け研修用ビデオ(自再協作成)

[トップ](#)
[警法人概要](#)
[お知らせ](#)
[フロン類](#)
[エアバッグ類](#)
[LiB](#)
[お問い合わせ](#)

トップページ > 《自治体向け》フロン類/エアバッグ類関連実務映像集（基礎知識編・業者指導編）

## 《自治体向け》フロン類/エアバッグ類関連実務映像集(基礎知識編・業者指導編)

このページは一般公開しておらず、自治体の皆さま向けに作成しております。

### 1. 基礎知識編

使用済自動車が引取られてから解体を終えるまでの車の流れやフロン類エアバッグ類の基礎知識、事業者が行う実務等について解説しています。

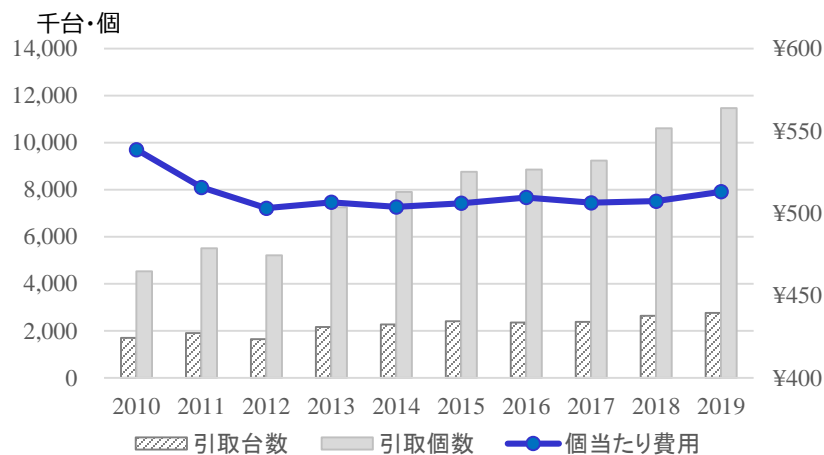
#### 1-1. 引取業務

クリップ	タイトル	説明	再生時間	再生
1	自動車再資源化協力機構とは	本動画の公開目的や自動車再資源化協力機構の取組みについてご紹介します。	<b>02分19秒</b> 00：00～ 基礎知識編動画の概要 00：45～ 自再協の説明と取組み	再生
2	車が引き取られてからの流れ	使用済自動車を引き取られてから解体を終えるまで、事業所での車の流れについて解説しています。	<b>02分29秒</b> 00：00～ 車が引取られてからの全体の流れ 02：00～ 業務の流れ（まとめ）	再生
3	引取工程の業務について	使用済自動車の引取時に確認すべき内容やポイントを解説しています。	<b>05分56秒</b> 00：00～ 車台番号の確認 01：47～ フロン類の装備・種別の判断 03：24～ エアバッグ類の装備の判断 05：21～ 引取報告の実施	再生
4	具体的な事例での装備確認・判断方法について	事故車等の具体的な事例に基く装備確認や判断方法を解説しています。	<b>02分55秒</b> 00：00～ 事故車等のフロン類の装備判断 01：08～ 事故車等のエアバッグ類の装備判断	再生

## D. エアバッグ類（1）

### 1. 総括

- （1）メーカー義務事項である、取外し済みエアバッグ類の運搬・破壊は**特に大きな問題なく運用中であり、関連コストも低減を維持**
- （2）一方で、作動処理契約の違反業者が若干あり、**自再協にて厳格に契約解除等の対処を実施中**（2019年度 16件－メーカー対応領域－）
- （3）また、オークションへの中古エアバッグ出品等、**法律違反が疑われる事業者も若干あり**（件数等不明－自治体取締り等が必要－）



グラフ5. エアバッグ類運搬・再資源化コスト推移

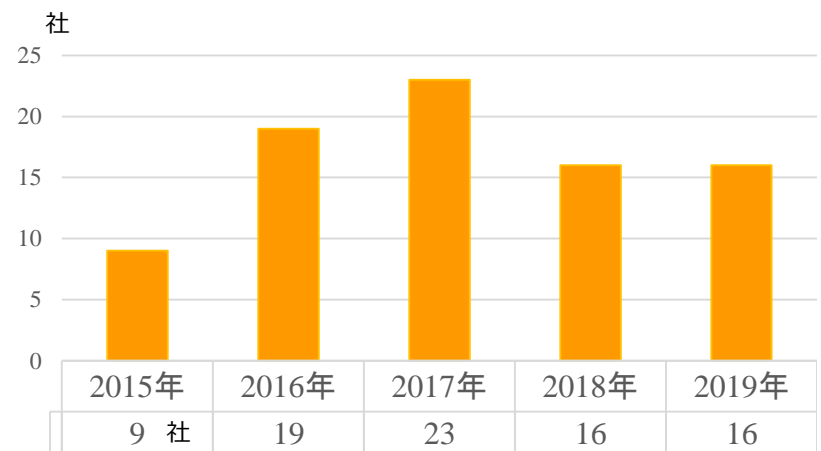


表4. 作動処理契約解除事業者数

## D. エアバッグ類（2）

### 2. 今後の課題

#### ・自治体による取締りの更なる徹底・強化の継続

- ① 中古車・整備車等と称する車両に関する**使用済車判断基準の検討、具体例の周知等による自治体取締りの更なる容易化**
- ② **全損時の写真送付等のシステム対応など、虚偽報告のシステムでの抑止対策**
- ③ 自工会・自再協による自治体担当者研修への無償説明員派遣等 サポートを継続実施



図1. 自治体担当者研修の様子  
〔解体業者にもご協力をいただき、現地現物で自治体職員の研修を実施〕

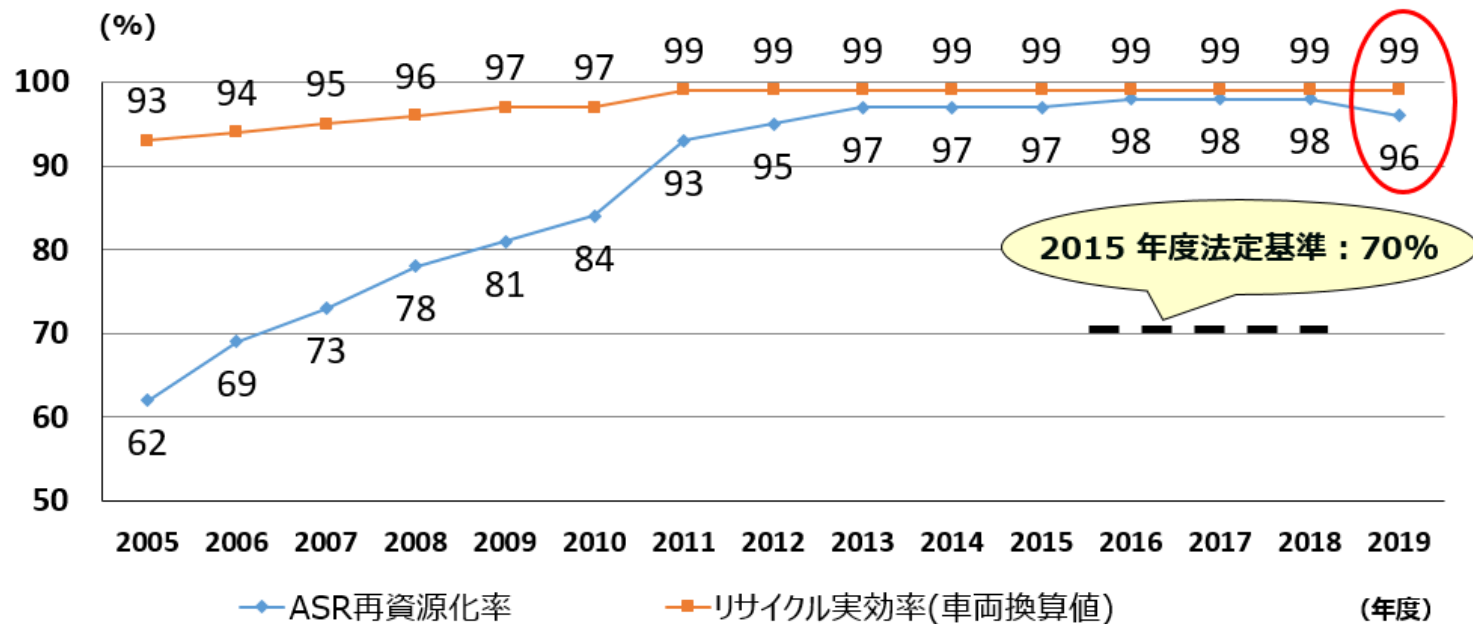
	引取台数 (年間)	エアバッグなし での報告台数	内、メーカーでの装備 設定ありの台数
A社	1,320	1,282	1,119
B社	663	663	599

表5. 一部事業者の移動報告の状況  
(エアバッグを装備なしに変更し、転売等実施の可能性)

## E. ASR (1)

### 1. 総括

- (1) メーカー義務事項である、**ASRリサイクル率は高レベルで継続的に維持**
- (2) 一方で、廃プラ問題等の影響で、ASRリサイクル施設での処理が逼迫、**破砕業の移動報告の期限(30日)から、一部 ASRの埋立処分や、遠距離差配等も実施せざるを得ない状況**



グラフ6. ASRリサイクル率推移

## E. ASR (2)

### 2. 今後の課題

・ASRリサイクル施設の新規開拓等は、現状の逼迫状況では極めて困難であることから、使用済車処理過程で樹脂等の**ASR発生量を減らす以下の施策検討が必要**

① 解体段階等での**樹脂部品などの取外し促進策の検討・展開**

(例；ASR料金の取外費用への充当の仕組み作り、粉砕機等の設備支援等)

② ASRがそもそも発生しない**全部利用制度の促進策の検討・展開\***

\*全部利用制度の促進策となるよう、現在自動車リサイクル高度化財団にて、全部利用の効率化等の実証研究を実施中

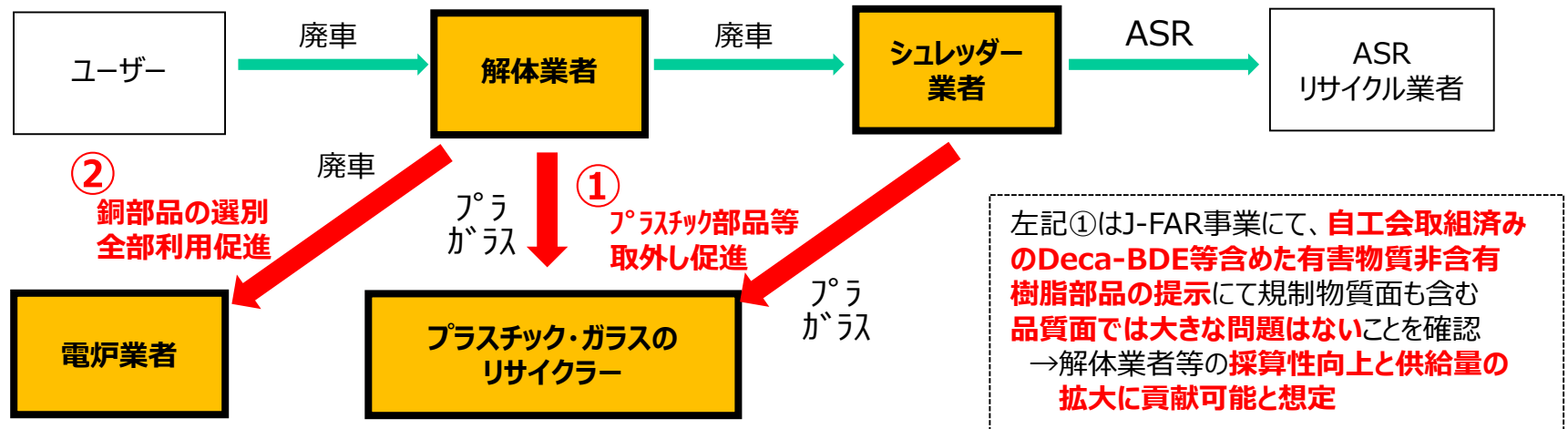


図2. ASR発生量低減方策イメージ (例)

## F. リチウムイオン電池 (LiB) (1)

### 1. 総括

- (1) 2018年10月より、自工会の自主取組(セーフティネット)として、幅広いメーカー等の受入体制も整え稼働開始、**特に大きな問題なく運用中**
- (2) 今後 採用拡大が想定される**始動用LiB**についても、**2021年度から回収・リサイクル**が可能となるよう準備中

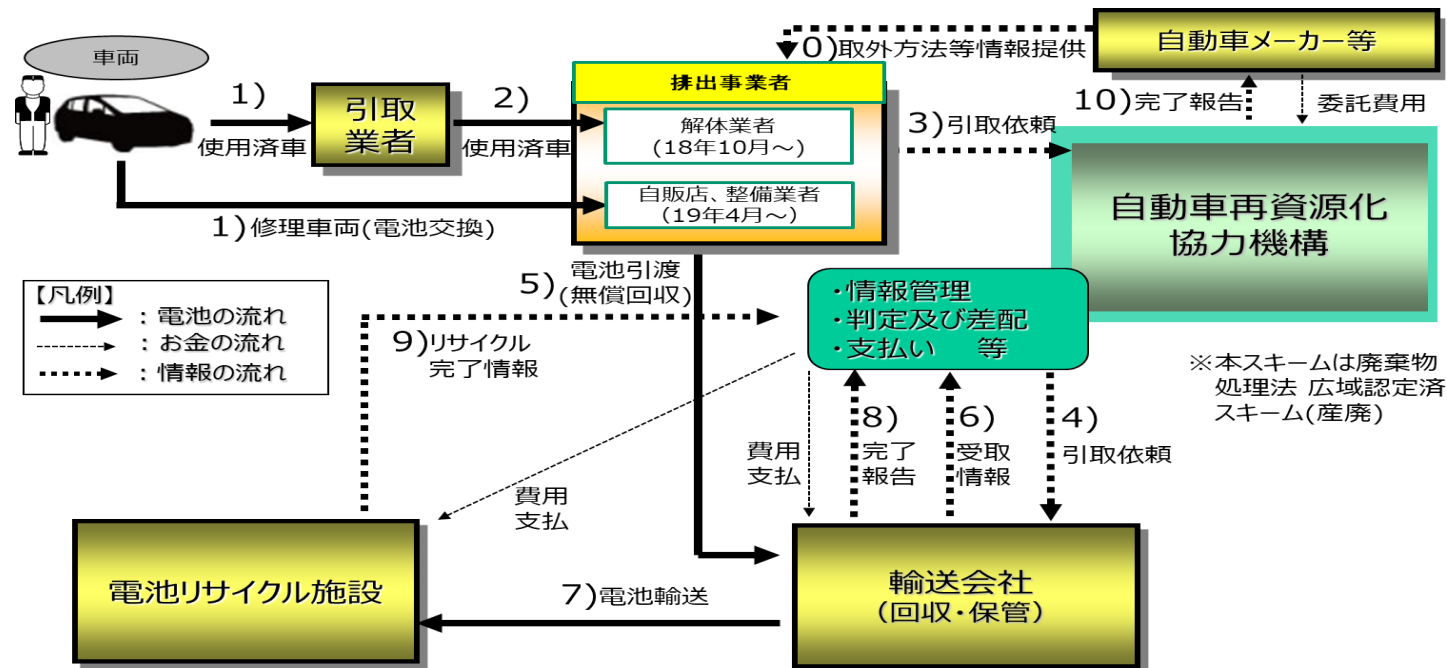


図3. LiB回収システム図



## F. リチウムイオン電池 (LiB) (2)

### 2. 今後の課題

#### (1) LiB回収・リサイクルの更なる徹底

ベンチャー企業や海外メーカー等 今後の電動車の国内販売拡大が想定される中、現状では**廃棄LiBの適正処理・リサイクル等への対応なく、販売のみを実施可能な状態**であり、将来的な廃棄時の自治体での処理困難物化や不法投棄、廃掃法に準拠しない有価扱い等が想定

→ **国内での上市の際に廃棄時を勘案した規制的対応の検討が必要**






NISSAN MOTOR CORPORATION









LiB回収システム会員会社  
(2020年4月現在)

※上記以外のメーカーの電動車LiBは  
廃掃法 広域認定外の為、本シス  
テムでは回収・リサイクル不可

## F. リチウムイオン電池 (LiB) (3)

### 2. 今後の課題

#### (2) 一般廃棄物扱いLiBの廃掃法 広域認定制度の緩和

・始動用LiBは小型であり、一般ユーザーでの交換・廃棄も想定



一般廃棄物は自治体に処理責任がある為、広域認定を取得し、メーカーが自主的に回収・リサイクルすることは以下の点で困難な状況

- ① 約10万の販売・整備等 回収可能拠点の広域認定登録・管理が必要となり、各種変更届け出等 実質的に管理は不可能
  - ② 産業廃棄物と全く性状等 同一にもかかわらず、リサイクル施設は一般廃棄物としての処理施設設置許可(又は届出)が必要となり、自治体により対応困難
- ※ その他、不利益処分による欠格要件が5年と非常に厳しく、リサイクル施設の少ないLiB等では、安定的なインフラ運営等が困難になる側面あり

(リサイクル施設の少ない関東で一部施設が契約直前に上記該当 ⇒ 関東の施設は極めて少)

→ 広域認定制度等の各種規制緩和の検討が必須

## G. 海外リサイクル対応（1）

### 1. 近年の状況と今後の課題

- ・近年、マレーシア等の東南アジアを中心に今後の廃車発生増加等も想定し、**自動車リサイクル法の法制化検討がなされている状況**  
⇒ 各国とも、自動車リサイクルに関する**知見に乏しい為、脆弱なインフラ・財政状況**のなかで、**対応に苦慮**している模様
- ・一方で、民間ベースで現地へ進出する解体業者等があるものの、**法整備がなされていない為、不適正業者との厳しい競争**となっている状況

	法律の整備状況	備考
マレーシア	20/2月発表の国家自動車政策2020で、ELV適正解体・処理に係る許認可制度（AATF）導入について言及	ELVの路上放置が増加、社会問題化、日本企業が数社進出中
ベトナム	15年に自動車等 廃棄製品回収法が公布、18年よりELVの回収もスタート	実質的に機能しておらず、本年細則発行予定
タイ	ELV法の検討に着手、日本にも数回政府関係者が来日し日本の状況を視察	NEDO支援で日本企業が進出中

表6. 東南アジアの法整備状況



図4. インドの解体の様子

## G. 海外リサイクル対応（２）

### ２．対応の方向性

- ・日本の自動車リサイクルシステムが、グローバルスタンダードとなるよう、以下をパッケージにして、中長期的な視点で**相手国の実情に合わせた形で支援可能となる仕組み**(受け皿等)**を官民協力して構築**することを検討してはどうか
  - ①**実務を担うリサイクルインフラ・技術の提供**(国内解体業の進出コーディネート等)
    - －現地国での**技術面でのノウハウ不足**を先進モデル工場にてハード・ソフト面から支援－
  - ②**促進センターの自動車リサイクル管理システムの提供**(移動報告管理等)
    - －多大なコストの掛かる管理システム構築の**財政負担(不足)面**を最大限支援－
  - ③ **バックボーンとなる法制度構築の支援**(自工会・各種専門家による相談対応・派遣等)
    - －**法制度構築・運用のノウハウ不足**をソフト面から支援－

## まとめ

- ◆ 自工会は、今後とも自動車リサイクルの安定運用と、更なる高度化・効率化を目指し、**自主取組含め積極的に取り組む所存**であるが、法施行15年目を機に**更なる制度の高度化を目指し、下記事項の検討が必要**ではないか
  - ① ユーザー負担軽減に繋がるよう、メーカーと資金管理法人の**リサイクル料金受渡方法の変更とユーザー還元策**の検討（P11）
  - ② 自工会の自主的な拠出終了に向け、**特預金を活用した対応方法**の検討（P14）
  - ③ 補給用や他産業用での新たな生産抑制の観点から、**メーカー引取後のフロン類再利用に向けた中長期的検討**（P17）と**エアバッグ類の取締強化**（P21）
  - ④ **ASR発生量削減に向け**、1) 解体段階等での**樹脂部品などの取外し促進策**と、2) **全部利用制度の促進策**の検討・展開（P23）
  - ⑤ 今後 発生拡大が見込まれる廃棄LiBへの対応として、1) **上市時の規制的対応の強化**(P25)と、2) **広域認定制度(一廃扱い)等の規制緩和**（P26）
  - ⑥ 海外リサイクル対応として、法制度構築支援も含めた**ハード・ソフト両面での官民一体となった海外支援**の検討・展開（P28）

以 上