

これまで合同会議で出された主な意見について

1. 個別論点についての主な意見

(1) 自動車リサイクル制度の安定化・効率化

①ASR の円滑な再資源化

➤ ASR の削減

- ・ ASR が発生しない全部利用の促進について検討すべき。
- ・ 廃車ガラの滞留が発生しない仕組みについて検討すべき。
- ・ ASR 再資源化施設の拡充・増強が必要ではないか。
- ・ ASR 再資源化施設の全国的な配置の適正化や経済的なインセンティブ付与を行い、ASR の処理体制を維持すべきではないか。

➤ 解体インセンティブの検討

- ・ ガラスやプラスチック等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を検討すべき。
- ・ メーカー等とコンソーシアムとの間の契約に違約金条項を入れるべき。
- ・ 想定しているスキームで不十分であるときの対応について検討すべきではないか。
- ・ プラスチックやガラスの再生にかかる技術開発が必要であることから、ガラス業界、プラスチック業界に対するインセンティブの付与も考えるべき。
- ・ 解体業者に粉砕機等の設備支援が必要ではないか。
- ・ インセンティブを付与しなくても経済的取引の中で成り立つための呼び水として導入されるということ位置付けるべき。
- ・ トレーサビリティを確保するシステムを考えるべきではないか。
- ・ 単純な重量だけでなく質に留意するような仕組みが必要ではないか。

②リサイクル料金の適切な管理・運用

➤ リサイクル料金の実費請求方式の検討

- ・ 自動車製造業者等においてリサイクル料金の収支が黒字の場合は、再資源化等に要する費用の実費のみを JARC に請求することとし、その余剰部分のユーザーへの還元等を検討してはどうか。

➤ 特預金等の使途

- ・ 高度なりサイクル、循環型社会の形成に役立てるべきではないか。

- ・ 自動車リサイクル料金の余剰部分は、柔軟な用途に有効に使うことができるようにすべき。

➤ JARC の費用負担

- ・ 自動車メーカー等が自主的に拠出してきた指定法人業務の運営費に特預金を充当することを検討すべき。

③各種セーフティネット機能の点検

➤ 被災自動車に対する対応

- ・ 災害対応について、被災した現場での声を活かすべき。
- ・ 被災自動車の中の土砂・瓦礫の災害廃棄物としての処理、保管期間・場所の特例を検討すべき。
- ・ 被災自動車処理について、解体業者や破砕業者に対し、特預金や災害補助金等を活用した支援を検討すべき。
- ・ 被災自動車の処理について手間や処理費が具体的に見えると具体的な検討ができるのではないか。
- ・ 災害発生時に円滑な処理ができるよう、各市町が策定する「災害廃棄物処理計画」への反映や、「手引書・事例集」を参考資料として用意をして、平時から備えておくべきではないか。

④自動車リサイクル法の適切な執行

➤ 不法投棄・不適正保管、不適正処理対策

- ・ 使用済自動車への他の廃棄物の混入について対策が必要。
- ・ 不法投棄自動車を適切かつ迅速に撤去できる仕組み（法整備による強制撤去等）を構築することが必要。
- ・ 解体業者が廃棄物処理法に違反した場合に、業の停止や取消し等の処分ができるように行政処分要綱の改訂が必要ではないか。
- ・ 違法に解体された可能性のある中古のエアバッグ類がインターネットオークション等で流通していることから、全国一斉立入検査等が必要ではないか。

➤ 違法な解体ヤード、廃車ガラの輸出等の対策

- ・ 自動車部品等を扱うヤード業者については、適正処理や生活環境への影響のおそれ、無許可解体、盗難等の犯罪の温床といった問題があることから、対応を検討すべきではないか。
- ・ 非認定全部利用（廃車ガラ輸出）について、相手国で適正な取扱いがされているか実態の把握が必要。

- 外国人事業者への対応
 - ・ 外国籍の経営者や従業員のいる事業者について、日本語話者の常駐に関する要件を設ける、自動車リサイクル制度に関する外国語版資料を作成する等の対応が必要。

- 自治体による指導監督の強化
 - ・ 使用済自動車の判断基準の検討・具体例の周知や虚偽報告のシステム、自工会・自再協との連携等により、自治体による取締りの更なる徹底・強化をすべきではないか。
 - ・ 自治体職員の負担軽減のため、不適正処理事案に対し、JARC と自工会からの指導・監督・助言等の支援を検討してはどうか。
 - ・ エアバッグ類について、車上作動の契約率を上げるとともに、自治体の取り外し回収への監査を促進すべきではないか。
 - ・ 使用済自動車判別ガイドラインの活用事例等の整理が必要。

- 関連事業者の育成・能力の向上
 - ・ 自動車業界が委託先のコンプライアンスを指導・監督することが重要。一定の監査システムを作って業者の育成をすべき。
 - ・ 自動車リサイクルシステムに未登録の引取業者に対し、登録の周知・啓発、仕組み、代行入力等の支援が必要ではないか。
 - ・ 自動車リサイクル士の普及を進め優良業者を増やすべき。

⑤情報システム活用を通じた効率化

- ・ システム大改造について、より効率的で利用者の利便性が増し、運用コスト低減に結びつくようにすべき。
- ・ リサイクル券の電子化を進めるべき。
- ・ システム大改造は、リユース、リサイクルの高度化や促進を念頭においた拡張性のあるものにすべき。
- ・ システムの大改造では、複数の行政機関にかかる申請などがワンストップで完了するようなシステムを検討すべき。

⑥普及啓発

- ・ EU 等と比べると分かりやすさに問題があるので、国民に分かりやすい制度とするべき。
- ・ ユーザーは使用済自動車を排出したという意識をもちづらいため、CM や YouTube 等での発信が有効ではないか。

- ・ 意欲を持って正確に発信できる人材を増やして行くことが重要。
- ・ 自動車免許取得の講座に自動車リサイクル法に関する内容を入れ込むことができないか。
- ・ 環境配慮設計についてユーザーに寄り添った説明になっているとはいえない。燃費や温室効果ガス削減等に加え、3Rの推進・質の向上にも目を向けるような分かりやすい内容が必要である。

(2) 3Rの推進・質の向上

①再資源化の高度化

- マテリアルリサイクルの促進
 - ・ マテリアルリサイクルの比率を上げていく必要があり、より高度な用途を進めていくべき。
 - ・ 再資源化の高度化に向けた数値目標を設定する必要があるのではないか。その上で、川上から川下までの一気通貫で仕組みを考える必要があるのではないか。
 - ・ 金属資源等の資源の拡散・散逸等を最小化するという視点も重要ではないか。
 - ・ プラスチックの再生品の規格も検討いただきたい。
- 解体インセンティブの検討（再掲）
 1. (1)の「解体インセンティブの検討」と同様。
- 環境配慮設計
 - ・ 設計の段階からリサイクルを意識することが重要である。
- リサイクル部品
 - ・ ユーザーがリサイクル部品を安心して使えるよう、信頼性向上のための必要な情報提供や規格化、流通量の確保等が必要ではないか。

②有害物質の適切な対応 (特段の意見なし)

(3) 変化への対応と発展的要素

- ①電動化等、自動車の構造変化や使い方の変革への対応
 - 適正な回収・リユース・リサイクルにおける技術開発・体制整備
 - ・ 2030年次世代自動車普及目標を考えると、新しい部品・素材の技術整備のスピードアップが望ましい。

- ・ 始動用リチウムイオン電池についても体制整備をすべき。
 - ・ 車載用リチウムイオン電池について、蓄電池等の他用途でのリユースも検討すべきではないか。
 - ・ リチウムイオン電池のリユース・リサイクルについて、性能評価方法を早期に確立し、やり方を世界に発信していく必要があるのではないか。
 - ・ リチウムイオン電池のリサイクルにあたっては、経済合理性のある形でリサイクルされているか。コストだけでなく予防的なことも考えるべきではないか。
 - ・ CFRP 等の新素材では、選別等に追加的コスト負担が見込まれるため、対応を検討すべきではないか。
- 電動化等、自動車の構造変化や使い方の変革と制度のあり方との関係
- ・ 次世代自動車と環境配慮設計の関係、自動車の全体像とリサイクルのあり方を広く検討すべき。
 - ・ リチウムイオン電池の適正処理・リサイクル等の規制がないため、将来メーカーが撤退した場合などに処理困難物となる恐れがある。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ではないか。
 - ・ 次世代自動車の普及に向けて、3 品目以外の物品の逆有償化への対応やリサイクル体制の整備が必要。
 - ・ リチウムイオン電池については、再生可能エネルギーをどう使っていくか、SDGs を含めた広い議論もできるのではないか。
 - ・ リチウムイオン電池の回収は、個別物品ではなく、廃棄物処理法及び資源有効利用促進法の下での横断的なリサイクルが必要ではないか。
 - ・ 電子部品では、リサイクル部品の状態で性能の良悪が判断しにくい。また、自動運転技術の進化・普及に伴い、不具合発生時の責任の所在が不明確となる。今後リサイクル部品の活用を支障となる可能性がある。

②国際貢献に向けた取組

- 国際貢献の仕組みの検討
- ・ リサイクルインフラ・技術や情報管理システムの提供、制度構築支援等、相手国の実情に合わせた支援の仕組みを官民協力して構築することを検討してはどうか。
 - ・ 島嶼国で事例を作って応用していくことから始めてはどうか。

2. 制度全般に係る意見

- カーボンニュートラルやサーキュラー・エコノミー等への対応
- ・ 2050 年カーボンニュートラルへの検討の必要性について、一定の議論を

すべきではないか。

- ・ サーキュラー・エコノミーや SDGs も含め、全体的なバランスも考えながら検討を行うべき。
- ・ プラスチック政策との関連性も考えることが必要ではないか。
- ・ SDGs 等の観点からの制度の評価も必要ではないか。

➤ 制度のあり方に係る検討

- ・ 他車充当方式（年金方式）や個体管理について議論すべき。
- ・ 車種ごとのリサイクル料金設定は、環境配慮設計の観点から続けるべき。
- ・ 中古車輸出時のリサイクル料金返還制度について見直すべき。
- ・ フロン類再利用に向けた中長期的な検討が必要ではないか。