

自動車リサイクル制度の評価・検討における主な論点（案）について

自動車リサイクル法については、「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」（平成 27 年 9 月 産業構造審議会・中央環境審議会合同会議）において、「今回の検討から 5 年以内を目途に、改めて制度のあり方について検討を行うことが適当」とされている。

これを受け、本合同会議においては、自動車リサイクル制度に対する毎年度の評価等を踏まえつつ、自動車リサイクル制度の更なる発展に向けて、自動車製造業者等、指定法人、消費者団体、関連事業者、自治体等の関係者からのヒアリング等を実施した。その際の関係者や委員からの意見等を踏まえて、検討に当たった論点を整理した。

1. 論点整理の基本的方向性

- 自動車リサイクル法施行から 15 年が経過する中で、法制度が適正に運用されているか、必要な対策は講じられているか等の課題を、当該課題に対する対応の方向性ととも整理してはどうか。
- SDGs（持続可能な開発のための 2030 アジェンダ）では資源・廃棄物制約や気候変動問題等への対応が求められている。循環経済（サーキュラー・エコノミー）への移行が世界共通の課題となっており、国内ではプラスチック資源循環の高度化に向けた取組が進められている。さらに、2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略では、電動化の推進や車の使い方の変革等の取組により、2050 年に自動車のライフサイクル全体の CO2 ゼロを目指すとしている。こうした今後の自動車を取り巻く環境の変革を見据え、将来の環境下における自動車リサイクル制度のあるべき方向性について検討を進めることとしてはどうか。

2. 論点

（1）自動車リサイクル制度の安定化・効率化

① ASR の円滑な再資源化

- 近年、海外のプラスチックくずや雑品スクラップの輸入規制による ASR の再資源化施設の処理能力の逼迫や同施設の事故による受入停止等により、リサイクル率の低下や ASR の引取時期の調整等が生じている。ASR の確実な処理体制の構築や ASR を発生しない全部利用の促進等、円滑な再資源化のための方策について検討が必要ではないか。

- ASR の削減及び再資源化の高度化には、解体・破碎段階でのリユース・リサイクルが有効と考えられる。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の具体化に向けて検討が必要ではないか。

②リサイクル料金の適切な管理・運用

- 自動車製造業者等におけるリサイクル料金の収支が黒字の場合は、JARC に対してリサイクル費用の実費分のみを請求する方式（実費請求方式）について、その請求されないリサイクル料金の余剰部分を特預金に位置づける等、具体化に向けた検討が必要ではないか。
- 実費請求方式の実施等により特預金の残高がさらに増加することを踏まえ、ユーザーが負担しているリサイクル料金の一部を一定期間割り引く等の特預金の使途に関する検討を行うべきではないか。
- 自動車製造業者等が、自動車リサイクル制度の中心的な役割として、引き続き、指定法人業務に必要な費用面も含めた制度運営安定化に対する支援を行う存在であるとの考え方は維持しつつ、JARC が安定的に運営できる間は自動車製造業者等による自主的拠出を休止し、当該費用として特預金を充てる検討が必要ではないか。

③各種セーフティネット機能の点検

- 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の方策について検討するべきではないか。そのために、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の実態を把握することが必要ではないか。

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、登録・許可業者による不適正処理、違法な解体ヤード、廃車ガラ等の不適正な輸出等への対策や、外国人事業者への対応等、自治体による指導監督の強化や業界としての関連事業者の育成等のための方策について検討が必要ではないか。

⑤情報システム活用を通じた効率化

- 令和 8 年に予定されている自動車リサイクルシステムの大改造に当たっては、制度の効率化に向けて、リサイクル券の電子化、手続きの簡素化、再資源化の高度化に資する情報管理等についてシステム拡張性の観点も

踏まえて検討すべきではないか。

⑥普及啓発

- ユーザーの理解を促進するための方策について検討すべきではないか。

(2) 3Rの推進・質の向上

①再資源化の高度化

- ASRの削減及び再資源化の高度化には、解体・破碎段階でのリユース・リサイクルが有効と考えられる。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の具体化に向けて検討が必要ではないか。(再掲)
- 環境配慮設計及び再生資源利用の進んだ自動車へのリサイクル料金の割引やリユース・リビルド部品利用の促進等のための方策について検討が必要ではないか。

②有害物質の適切な対応

- Deca-BDE (デカブロモジフェニルエーテル) については、2017年にPOPs条約で附属書A (廃絶) に追加されたことから、今後決定されるLPC (Low POPs Content) を踏まえて、有害物質管理と再生資源としての活用との両立のための方策の検討が必要ではないか。

(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

- 電動化等により、今後の自動車はリチウムイオン電池等の新しい部品やCFRP等の新素材がより一層活用されることになるため、それらが適切に処理されるよう、適正な回収・リユース・リサイクルのための必要な技術開発や体制整備等の方策について検討すべきではないか。
- 電動化や車の使い方の変革により、現在の市場を活用した自動車リサイクルにも大きな変化が生じる可能性があることから、今後それらの変革の動向や状況を把握するための調査等を実施するとともに、諸外国の動向も踏まえつつ、必要なタイミングで自動車リサイクル法の見直しも含めた当該変革に沿った制度のあり方を検討すべきではないか。
- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、自動車リサイクルにおけるCO2排出実態の把握等、自動車リサイクル制度としての対応を検討すべき

ではないか。

②国際貢献に向けた取組

- 自動車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、相手国の実情及び我が国の産業競争力強化の観点も踏まえた国際支援の仕組みを、官民協力して構築することを検討すべきではないか。

3. 将来に向けた留意事項

- 自動車リサイクル制度については、管理コスト、個体管理、制度の対象品目、料金の使途、中古車輸出時のリサイクル料金の扱い等の課題を整理しつつ引き続き検討していく必要があるのではないか。なお、これらについては、法制度の根幹部分の変更に関わるものが少なくないことから、今後自動車の電動化や使い方の変革に対応した抜本的な見直しの検討を行う時期に合わせて検討すべきではないか。