

自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び 3R の推進・質の向上に向けた検討会
第1回検討会 議事概要

1. 日時:令和4年9月12日(月)13:00~15:00
2. 場所:Webexによるオンライン会議
3. 参加委員: 酒井伸一座長、村上進亮委員(共同座長)、阿部知和委員、
石田道昭委員、小野田弘士委員、鬼沢良子委員、酒井康雄委員、
堂坂健児委員、中野勝行委員、西尾知久委員、矢野順也委員
事務局: 環境省環境再生・資源循環局 総務課 リサイクル推進室
株式会社三菱総合研究所 サステナビリティ本部
オブザーバー: 経済産業省製造産業局 自動車課
4. 配布資料:
資料1:委員名簿
資料2:開催要綱
資料3:本検討会の方向性(案)について
資料4:本検討会における論点(案)について
参考資料1:自動車リサイクルにおける温室効果ガス排出量の把握に向けた検討状況
(令和3年度「自動車リサイクル分野における温室効果ガス排出実態把握・対策
検討会」資料)
参考資料2:使用済自動車に係る資源回収インセンティブガイドライン(中間とりまとめ)
参考資料3:論点(案)に関連する参考資料
5. 議題
 1. 本検討会の設置趣旨について(資料2)
 2. 本検討会の方向性(案)について(資料3)
 3. 本検討会における論点(案)について(資料4)
 4. その他
6. 委員からの主な意見
 - 「2. 本検討会の方向性(案)について」
 - ・ 本検討会の方向性としてリユース、リサイクルと書かれており、マテリアルリサイクルについては議論が進んでいるが、解体した部品等のリユースについても温室効果ガス(GHG)削減効果に関する評価があてられているのではと考える。
 - ・ 資源回収インセンティブ制度による樹脂のリサイクルの効果を検討する際、カーボンフ
ロー全体でのマスバランスを取る意味で、GHG 排出量と併せて自動車製品中に残って
いるカーボンを把握することも算出モデルの精緻化にあたり必要と考える。リユースの

効果や将来の脱炭素施策の効果を予測するためには、2030年、2050年の自動車及びASRの発生量や組成の見通しが必要となるので、その検討をいつから着手するかというスケジュール設定が必要と考える。組成については難しくとも、ASRの発生量については使用済自動車発生台数の一定の推定はできるので、予測できるところはあると考える。

●「3. 本検討会における論点(案)について」

<検討方針全般について>

- ・ 本検討会は、中長期的な対策検討の場という位置づけだが、どこを狙っていくかによって調査の重点の置き方が変わるので、できるだけぶれずに、少ない資源で有意義なことができれば良い。
- ・ 自動車リサイクルが静脈産業のすべてというわけではないが、先進的なことが動きやすい枠組みであるため、循環産業におけるカーボンニュートラル、3R推進の取組の先進事例となれると良い。

<温室効果ガス排出実態把握について>

- ・ 自動車リサイクル業界内の排出実態のばらつきが大きいことが課題である。今年度のヒアリングは現状把握の観点で重要と考えるが、特に解体事業者は大手から個人経営までであるため、業界全体を把握できるようにすべきである。40ページにある通り、算定モデルが業界で活用されなければ、自動車リサイクル全体としてのGHG削減にならないので、現状把握とGHG排出量の規模感が見えてきた時点で、業界全体として使って頂く工夫や調整を行わなければならないと考える。
- ・ GHG評価については、世界や国内の評価基準に関する情報を収集し、自動車分野としてはどの程度のデータまでを追えばいいのかを整理し、基準を定めて押さえるべき数値を示したモデルを検討頂きたい。自動車リサイクル業界は小さな事業者が多いため、多くのデータを収集するとなると、情報管理の負荷がかかる。自動車リサイクルシステムでは3品目(フロン類、エアバッグ類、ASR)の数字が収集されているが、現状どのような品目が何kg回収できているかを把握するのは難しい。
- ・ 自動車リサイクルは、スコープ3のカテゴリー12「販売した製品の廃棄」に該当する。自動車リサイクル自体のGHG排出総量に占める割合は小さいが、他産業との接続性や整合性を見ていくのか、自動車リサイクルとして単独で考えていくのか、検討方針の整理が必要。
- ・ 他産業との接合性やスコープ3といった考え方については、間接的な影響や効果が相当大きな領域であると認識している。

<温室効果ガス排出量の算定・情報収集の仕組み構築に向けた検討について>

- ・ 算定情報収集システムの構築に向けた情報管理にもコストがかかるので、データを収集することで ISO を通じた企業評価などメリットにつながるようにすることも念頭に置くといい。

<資源回収インセンティブについて>

- ・ 2026 年に向けて自動車リサイクルシステムの大規模改造が行われる予定である。すでに大規模改造の仕様が決まりつつあり入札が直前に迫る中で、これから資源回収インセンティブにカーボンニュートラルの観点を組み込む場合、大規模改造のスケジュール感を意識する必要がある。加えて、既に自動車リサイクルで収集しているデータをどう使えるかをも踏まえ、議論すべき。
- ・ 55 ページに「資源回収インセンティブに関する今後の論点」として、「実施に伴う GHG 削減効果やその評価」とあるが、制度における事業者の持ち出しが多くなるならば誰も参加しない。多くの事業者が参加し資源回収を促すべく、経済性の考え方も重要である。
- ・ 2050 年脱炭素化が宣言されたこの時期にカーボンニュートラルを考慮しない資源回収インセンティブ制度となることは回避しなければならないという認識で進めていくべきである。自動車リサイクルシステムに組み込むことも大切にしなければならない。GHG 削減対策について短期的に取り組むべきところを当面のターゲットとし、中長期的には 2050 年を目指して GHG 排出量削減効果の高いところに取り組む、という方向性になる。そのため、当面は ASR リサイクルや冷媒フロン処理に関わる GHG 削減が重要な対象になると考える。

<有害物質・リサイクルに影響を与える物質等の対応について>

- ・ 56 ページに「炭素繊維強化プラスチック(CFRP)についてもその適正な処理方法の構築が必要」と書かれているが、実際に CFRP の混入の問題が表面化してきている。処理方法の構築について、処理するのか、リサイクルするのか、どういう方向でやっていくのかを示して頂きたい。
- ・ CFRP の適正処理については、自動車リサイクル高度化財団で 2019～2021 年度の 3 年間、CFRP が基礎化学的に燃焼可能かについての実証が行われた。十分な温度と酸素濃度があれば燃焼可能という結論であり、燃焼マップを作成し燃焼時間や燃焼率も割り出されている。自動車業界としても CFRP が今後も使われていくことを前提とし、処理だけでなく、いかにリサイクルし、活用していくかの議論も始まっている。

<その他自動車リサイクル分野全般に関するご意見>

- ・ 解体事業者業界では、外国人事業者が増加しており、現実問題として政策が届きづらい。それが原因かは不明だが、エアバックの一括車上作動契約が減少しているという問題が出ている。適正処理を進めるうえで、良い仕組みができて、現場が空洞化して担い手がいなくなることを懸念している。

以上