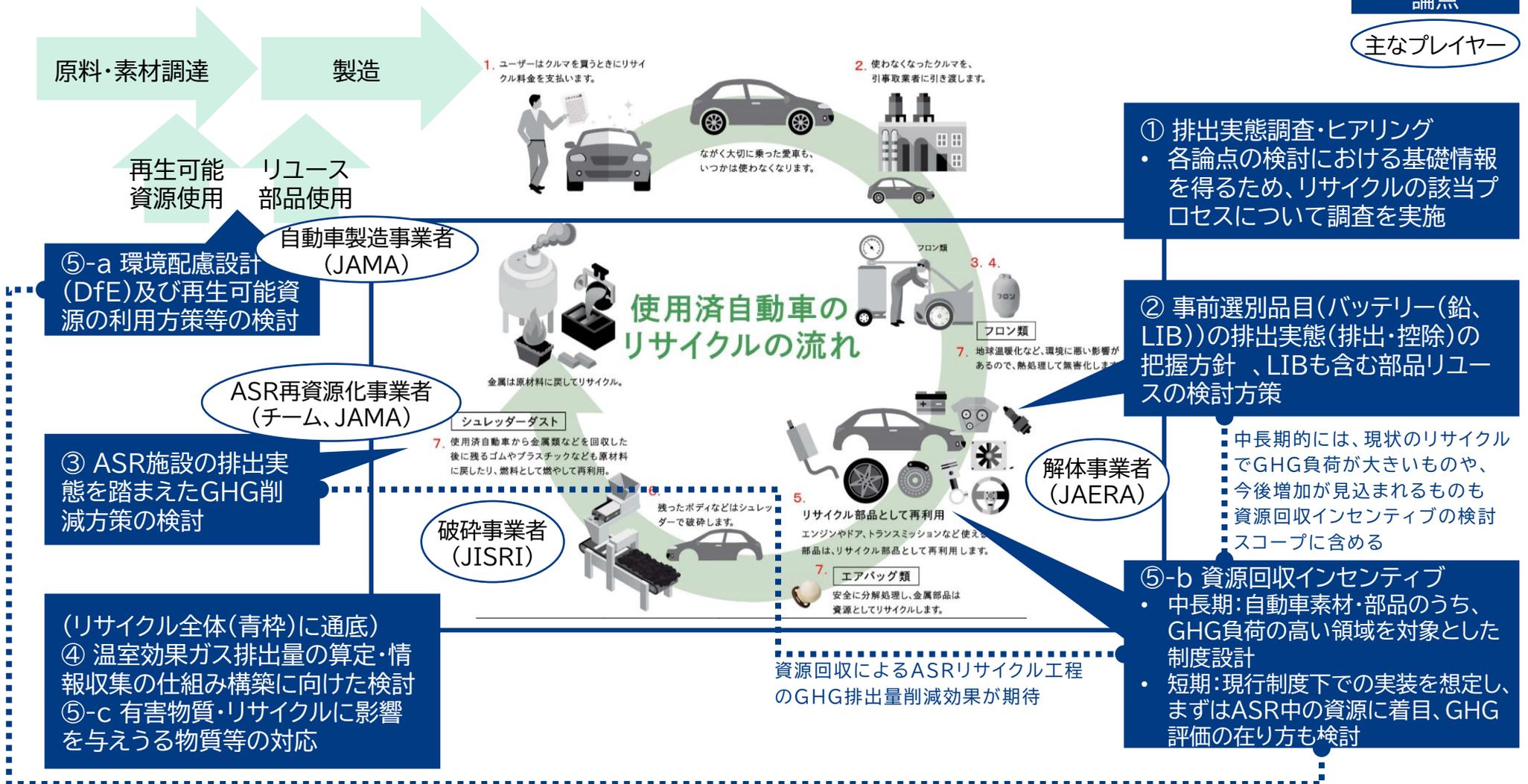


本年度の調査・検討結果について

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 論点間の関係について(再整理)

論点

主なプレイヤー



第1回・第2回検討会における主なご意見

- 第1回・第2回検討会における主なご意見は下表のとおり。

	ご議論の観点		
	GHG排出実態把握 (論点①②③関係)	GHG排出量算定モデルの構築 (論点④関係)	資源回収インセンティブとCNの 接続に向けた検討(論点⑤関係)
第1回・第2回検討会 主なご意見 (第2回ご意見は下線)	<ul style="list-style-type: none"> 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。特に解体事業者は大手から個人経営まであるため、業界全体を把握できるようにすべき。 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。 LiBの廃棄は今後急増が想定されるため、他で行われている実態把握等の状況も見つつ、早めに頭の整理をしておくべき。 得られる結果の使い方を意識して、精緻化に向けた調査を進めるべき。 工程別に把握する際は、工程ごとのバウンダリに重複や漏れが無いか確認すべき。 廃棄物・資源循環分野全体と足並みを揃えていくべき分野については、基礎的な物性・数値を把握・共有してもらうように働きかけていくべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> 算定モデルが業界で活用されるための工夫や調整が必要。 GHG評価について、どの程度のデータまでを追えば良いかを整理した上で、算定モデルを検討いただきたい。 JARS大規模改造のスケジュールも考慮し、JARSで収集するデータも活用したGHG評価も検討すべき。 事業者にとって使いやすいシンプルなものにすべき。 効果推定と評価を行いながら、都度算定モデルを改訂していく方法を取らざるを得ない。 CO2排出量算定に関する課題については、現場のIoT対応・デジタル技術活用をセットで考え解決していく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。また、GHG排出量に加えて、<u>今後は経済性・市場価値のバウンダリもすり合わせる必要がある。</u> 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。 自動車リサイクルにおける3R/CNの検討と、<u>廃棄物・資源循環分野の動きとの関係を整理すべき。</u> 資源回収インセンティブでは、<u>まずはプラスチック、ガラスを対象としつつ、鉄、非鉄等、検討すべき品目は他にもあり、考え方は整理しておくべき。</u> 過去事業におけるGHG削減効果の評価結果を参考にする際は、<u>前提条件や使用した排出係数を精査すべき。</u> 直接的なGHG排出量の算定方法が整理できると、GHG削減効果の議論もできるのではないかと考えるのが妥当ではないか。

第3回検討会における議論の進め方(案)

- 第3回検討会における議論の進め方(案)は下表のとおり。

	ご議論の観点		
	GHG排出実態把握 (論点①②③関係)	GHG排出量算定モデルの構築 (論点④関係)	資源回収インセンティブとCNの 接続に向けた検討(論点⑤関係)
第3回検討会 ご議論内容	<ul style="list-style-type: none"> • 本年度の調査結果を踏まえたGHG排出量の推計精緻化の方向性(案) ⇒資料2-1でご説明 	<ul style="list-style-type: none"> • 令和5年度公表に向けた算定モデルの構成・計算フローイメージ(案) ⇒資料2-2でご説明 	<ul style="list-style-type: none"> • 資源回収インセンティブに関する今後の検討事項(案) • CN・3Rの取り組みと温室効果ガス排出量削減との関係について ⇒資料2-3でご説明
	(共通) <ul style="list-style-type: none"> • 次年度以降の調査・検討スケジュール(案) ⇒資料3でご説明 		