

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 3 回検討会 議事概要

1. 日時: 令和 5 年 2 月 10 日(金)13:00~15:30
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: 本年度の調査・検討結果について
資料 2-1: 温室効果ガス排出実態把握調査について
資料 2-2: 温室効果ガス排出量算定モデルの構築について
資料 2-3: 資源回収インセンティブとカーボンニュートラルの接続に
向けた検討について
資料 3: 次年度以降の調査・検討スケジュール(案)について
参考資料 1: 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 2 回議事概要
5. 議題
 1. 本年度の調査・検討結果について(資料 2)
 - 1-1. 温室効果ガス排出実態把握調査について(資料 2-1)
 - 1-2. 温室効果ガス排出量算定モデルの構築について(資料 2-2)
 - 1-3. 資源回収インセンティブとカーボンニュートラルの接続に向けた
検討について(資料 2-3)
 2. 次年度以降の調査・検討スケジュール(案)について(資料 3)
 3. その他
6. 委員からの主な意見:
 - 1-1. 温室効果ガス排出実態把握調査について
＜解体工程について＞
 - ・ 解体業者によって使用する設備や、工場の面積によりフォークリフトの走行距離が大きく
変わり、GHG 排出量も変わり得る。解体業者は千差万別で、どのように全体像を掴むか

検討が必要である。

- ・ 解体段階で使う設備の中で、何の GHG 排出量が多いかが分かれば、それを何に置き換えれば削減できるかを業界内で周知できる。
- ・ 全国に占める解体台数割合は、事業者規模別に処理台数1,000台以下、1,001～10,000台、10,001台以上の 3 つの区分で把握されているが、ニブラやプレス機など原単位の大きいものは2,000台以上から増えているので、1,001台～10,000台の区分をもう少し細かく見ると精緻な計算ができると考える。
- ・ 解体業者2社間だけでも原単位に大差があるので、来年度は今年度にプラスして4～5社に実施することも検討したほうがよいのではないかな。
- ・ 解体工程の GHG 排出量について、データのばらつきが大きいですが、解体工程全体の自動車リサイクルに対するインパクトは大きくない。GHG 排出実態把握調査・精緻化についてはモチベーションをどこに置くかが論点になると考えるが、GHG 排出量が少ない場合でも排出量の削減努力をすること自体を正当に評価することに、本調査・精緻化の結果を活用してはどうか。

<ASR リサイクル工程について>

- ・ 各回収マテリアルの重量が把握できると、どのマテリアル回収に取り組めば GHG 削減に貢献できるかが分かり、破碎業者等に展開しやすいと考えられるので、重量換算して示していただけるとありがたい。
- ・ 各回収マテリアルの選別粒度、品質管理の方法、リサイクルの阻害要因となり得る品質上の課題についても、情報収集してほしい。
- ・ 各回収マテリアルについては重量だけでなく、処理工程、マテリアルの用途、残渣量、仕向け先等の情報が得られて、はじめて GHG 排出量の算定が精緻になり、また GHG 排出量削減の対策を考えるうえでの基礎情報となる。現状の回収マテリアルの分類を今後に向けた足掛かりとし、整理を進めてほしい。
- ・ セメント工程については施設数が多く、また施設によって受入原料の種類等が異なるため、代表性等に注意してヒアリングしてほしい。

<LiB について>

- ・ LiB 処理に伴う GHG 排出実態把握については経済産業省の蓄電池のサステナビリティに関する研究会で検討されているが、他分野との整合性も考えつつ、調査、検討をしていくべきではないか。
- ・ LiB 処理に伴う GHG 排出実態については、関連の学術論文も出始めているので、そのフォローも行ってもらいたい。

<調査結果全般に関するご意見>

- ・ GHG 排出量の絶対値を出すのは難しいと認識している。GHG 排出量削減の行動に繋げるためには、絶対値だけでなく排出量削減に向けたアプローチ方法を提示することで、

各業界が身近なところから取り組めると考える。業界や国として絶対値の把握は必要と考えるが、各業界内でのカーボンニュートラルに向けた小さな動きができるよう、GHG 排出量削減の攻めどころを提示するような進め方も検討頂きたい。

- ・ GHG 排出実態把握調査・精緻化のモチベーションについて、各工程・各施設の排出実態の全体傾向を把握していくことも重要だが、各施設が本調査に協力することのモチベーションを保つことも欠かせない観点であるため、資源回収インセンティブとの関係も重要になると認識している。

●1-2. 温室効果ガス排出量算定モデルの構築について

- ・ 自社の工程について排出量削減努力と結果が分かるという観点と、それが算定モデルの裏で繋がっていて全工程の排出量合計を把握するという観点があるのではないか。
- ・ 各工程において GHG 排出量以外のアウトプット項目も考慮できるようにする必要はないのか。
- ・ 算定モデルについて、中古部品の輸出分に係る GHG 排出量の取扱いが気になる。輸出分を算定対象外とすると、新品部品を代替する際にのみ GHG 排出が発生してしまう。
- ・ 算定モデル全体の設計方針を立てることが早急に必要と考える。GHG 排出量以外のアウトプットに関する項目は重要な観点であり、算定モデル検討の序盤からある程度デザインしておかないと、途中から追加的に組み込むのは難しい。項目を幅広く挙げたうえで、算定モデルに含めるものは含め、精緻すぎる機能については見送るという判断はあって良いと考えるが、少なくとも重要なマテリアルは押さえておくべきである。

●1-3. 資源回収インセンティブとカーボンニュートラルの接続に向けた検討について

<資源回収インセンティブに関する今後の論点について>

- ・ (1)にて「他の検討すべき資源についても考え方は整理しておくべき」とあるが、資源回収インセンティブの原資はリサイクル料金が ASR 処理費用として使われなかった余剰分である。資源回収インセンティブ制度に取り組む場合には、原資との関係は無視できないと考える。
- ・ (2)(3)の議論は、資源回収インセンティブワーキンググループにおける議論とも関連する。相互の検討結果の取扱いや、検討の時間軸に留意が必要である。
- ・ (5)に関連して、回収資源のトレーサビリティについても効率的なやり方を検討すべきである。
- ・ 国内での解体処理台数の目標値があると良いと考える。ASR を発生させない最善策としては、車体ごと輸出し国内で一切解体処理されないということになるが、解体業者としては解体処理台数が減ることは死活問題である。
- ・ 解体業としては、経済合理性が担保されないと、資源回収インセンティブ制度ができてビジネスとして継続していくことができないという現実がある。

<資源回収全般に関するご意見>

- ・ 現状既に CFRP が材料として使用されていてリサイクルの後工程に問題が生じているので、まずはサプライチェーン全体の中できちんと回収できるようにする対応を検討していただきたい。
- ・ 使用済自動車の国内処理市場において、外国人事業者が非常に増えており全体の 25～30%を占める。日本として対応しなければならない問題と強く認識している。

●2. 次年度以降の調査・検討スケジュール(案)について

＜論点ごとの調査・検討スケジュールについて＞

- ・ 各論点間の調査・検討スケジュールの関係性が重要と考える。論点①～③の「排出削減方策の検討議論」と、論点④、⑤における検討の関連を意識する必要がある。
- ・ 本年度の検討を経て、論点の明確化はほぼ達成できたとみている。今後は論点ごとの情報の蓄積や、調査等の設計の具体化が重要である。

＜算定モデルの検討方針について＞

- ・ 算定モデルの公表を令和5年度の目標としているが、算定モデルの確からしさの検証も検討が必要ではないか。
- ・ 確からしさの検証方法について、ヒアリングが中心となっている点が気になる。
- ・ 算定モデルの確からしさもさることながら、排出量削減の議論とセットで考えていただけるような枠組みを作ることも重要ではないか。
- ・ 必ずしもすべての個社で GHG 排出量を削減しなければならないということではなく、システム全体として削減できればよい。自社の範囲では GHG 排出量削減にならなくても、後工程での GHG 排出量削減に貢献したといったことも可視化できる算定モデルにすることが、将来的なゴールになると考える。

＜今後の調査・検討結果の共有について＞

- ・ ヒアリング等で把握できたことを情報共有することについても検討してほしい。例えば、排出量削減・省エネに向けた施策についての情報は、各業界にとって重要と考える。
- ・ リアバンパーを例にした排出量と排出控除量を試算結果があったが、一定のリアバンパーリサイクルが進んだ場合の試算結果や、それを踏まえた今後の資源回収インセンティブとの関係といった情報も蓄積されると良い。
- ・ 算定モデルの検証期間を設けるだけでなく、日頃の作業の中で、情報の蓄積方法を工夫して関係者とも共有できるように、気を付けて進めてほしい。
- ・ 情報の蓄積と共有については、非常に重要である。各検討会等において LCA 関連の断片的なデータが点在するが、共有されておらず、もったいない。調査業務の結果得られた知的財産であるため、共有にあたっては所有権の問題等もあるが、前向きに検討してほしい。

以上