

自動車向け再生プラスチック市場構築のための産官学コンソーシアム(第2回)

議事要旨

1. 日時 令和7年3月17日(月) 14:00-16:00

2. 場所 環境省 22階第一会議室・Web

3. 出席者

(出席委員)

酒井委員(座長)、伊藤委員、村上委員、矢野委員、山本委員

(出席者)

嶋村 高士 一般社団法人日本自動車工業会 環境技術・政策委員会 リサイクル・廃棄物部会長

瀬下 睦弘 一般社団法人日本自動車部品工業会 CE タスクフォース リーダー

石井 浩道 一般社団法人日本自動車リサイクル機構 代表理事

西尾 知久 一般社団法人日本鉄リサイクル工業会 自動車リサイクル法委員会委員長

半田 繁 一般社団法人日本化学工業協会 常務理事

清水 浩 日本プラスチック工業連盟 専務理事

土本 一郎 一般社団法人プラスチック循環利用協会 専務理事

磯野 正幸 全日本プラスチックリサイクル工業会 会長

平野 二十四 日本プラスチック有効利用組合 理事長

室石 泰弘 公益社団法人全国産業資源循環連合会 専務理事

(環境省)

中田環境副大臣、勝目環境大臣政務官、環境再生・資源循環局 角倉次長、波戸本総務課長、河田資源循環ビジネス推進室長、塚原室長補佐、仲野室長補佐 他

(関係省庁)

経済産業省製造産業局自動車課、経済産業省製造産業局素材産業課、GX グループ資源循環経済課

4. 議題

自動車向け再生プラスチック市場構築アクションプラン案について

5. 配布資料

資料1 参加者名簿

資料2 自動車向け再生プラスチック市場構築アクションプラン案

資料3 自動車向け再生プラスチック市場構築アクションプラン案(概要版)

6. 議事要旨

自動車向け再生プラスチック市場構築アクションプラン案について、資料 2(自動車向け再生プラスチック市場構築アクションプラン案)に基づき、環境省より説明。参加者からの主な意見の概要は以下のとおり。

■本コンソーシアムの目指す姿について

- 動脈産業及び静脈産業がともに競争力を強化し、再生材共有と利用を通じて、グローバルに成長できる未来像をともに描くべき。

■自動車向け再生プラスチック等の供給量目標について

- 「自動車向け再生プラスチック等の供給量目標」については、2031 年以降、段階的に供給量を拡大していくことが伝わるよう図の表現を工夫する必要がある。
- 供給量目標は、PCR(ポストコンシューマリサイクル)材のみが対象であるが、PCR材は質の向上に課題があり、それだけで目標を達成することは極めて困難。PIR(ポストインダストリアルリサイクル)材の活用も重要であることから、PIR 材の利用に係る技術的支援等も必要。また、PCR 材と PIR 材は性状が異なるため、それぞれに質と量を把握すべきである。
- 供給量目標にバイオプラスチックが含まれているが、バイオプラスチックの一つである生分解性プラスチックの混入は、マテリアルリサイクルのプロセスを阻害する懸念がある。本アクションプランにおけるバイオプラスチックの定義を明確化した上で、供給量目標からは、生分解性素材を除外するなど、リサイクルの観点を考慮する必要がある。
- 自動車以外の業界は、自動車への再生プラスチックの供給量拡大により、再生プラスチックの奪い合いが発生することが懸念されている。国は、自動車業界に限らず、国内全体を俯瞰して、再生プラスチック市場を拡大させるべきである。

■自動車向け再生プラスチック市場構築に向けた課題と解決に向けたアクションについて

- 自動車リサイクル法に基づいて進められる資源回収インセンティブ制度※は、原資・技術・関係者ネットワークがあるという点で地に足がついた取組である。同制度の準備状況や制度開始後のフォローアップを、本コンソーシアムにおいても実施すべき。
- 資源回収インセンティブ制度を契機に、解体・破砕業において、使用済自動車からのプラスチック部品回収の機運は高まっている。一方、一部のコンプライアンス意識の低い事業者による不適正な処理を通じた海外への自動車部品・素材の流出が懸念されている現状については改善が必要。破砕業においても、中小規模の事業者が人手の確保や設備投資へ踏み出せるようなインセンティブが必要である。
- 自動車向けに再生プラスチックの供給量拡大には、まずは質の向上が必要である。再

生プラスチックの品質(純度と)価格には相関がある。廃プラスチックへの不純物の混入を最小限とするための分別や拠点回収など高度な分別回収によりコストを抑えることが可能であり、トレーサビリティについても検討が必要である。

- 排出事業者の分別回収を促すために、排出事業者に対する設備投資(分別した廃棄物を保管する建屋、減量化のためのプレス機等)の補助やリサイクルのための分別に貢献した排出事業者を評価する取組が必要である。

※資源回収インセンティブ制度:自動車リサイクル法に基づき自動車所有者が預託するリサイクル料金の一部を原資とし、解体業者等が自動車を破砕する前に樹脂・ガラスを資源として回収した場合、自動車破砕くず(ASR)引取重量が減量し、その分再資源化費用が減額となることから、ASRの減量分相当のリサイクル料金額を原資として、経済的インセンティブの付与を行うスキーム。

■次年度のテーマ別 WG1:Car to Car(自動車リサイクルにおける Closed Loop 確立)について

- 自動車には様々なプラスチックが使われていることから、どの素材をターゲットに回収・利用をするのか、WGにおいて、種類を特定して検討することが重要である。
- 精緻解体を進めた場合、ASRからのプラスチック回収量が下がるというトレードオフが発生する。各取組に不整合が生じないよう、連携しながら検討を進める必要がある。
- 自動車リサイクル法施行当初は想定されていなかった、中古車のインターネットオークション等の新しい商流も生まれている。中古車輸出への対応方法を検討するにあたり、中古車輸出の実態を把握し、課題の解像度を上げる必要がある。

■次年度のテーマ別 WG2:X to Car (再生プラの質・量の課題解決)

- 再生プラスチックの品質評価に基づき、品質向上の可能性を検討するため、取得するサンプルの由来と想定している用途を把握し、品質と紐付けて解析する必要がある。
- 品質のグレードアップの可能性やそのために必要なコストについても議論が必要である。
- 品質的に自動車用途への活用が難しいものは、自動車以外の用途(X to X という視点)も検討すべきである。

■WG1とWG2の連携について

- 自動車向け再生プラスチック等の供給量目標に対し、自動車由来(Car to Car)とその他由来(X to Car)のそれぞれから供給できる再生プラスチック量について、把握を進める必要がある。
- 動静脈産業が連携して取り組むアクションについては、国のリーダーシップが必要。例えば、再生プラスチックの品質評価などは、業界では競争領域に及ぶ取組であり、公平な立場にある環境省や有識者が連携のあり方を検討すべきである。

以上