

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  
令和6年度第2回検討会 議事概要

1. 日時:令和7年2月20日(木)15:00~17:00
2. 場所:Teams によるオンライン会議
3. 参加委員: 村上進亮座長、酒井伸一委員(共同座長)、小野田弘士委員、  
鎌田文子委員、鬼沢良子委員、堂坂健児委員、永井辰幸委員、  
中野勝行委員、西尾知久委員、矢野順也委員、阿部知和委員代理、  
石井浩道委員(欠席)、山本雅資委員(欠席)  
事務局: 環境省 環境再生・資源循環局 総務課 資源循環ビジネス推進室  
株式会社三菱総合研究所 エネルギー・サステナビリティ事業本部  
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:温室効果ガス排出量削減方策の検討取りまとめ  
資料2別紙:自動車リサイクルにおけるカーボンニュートラルに向けた事業者等の取組一覧  
(案)  
資料3:資源回収インセンティブ制度とカーボンニュートラルの接続に向けた検討取りまとめ  
資料4:令和7年度以降の合同会議における自動車リサイクル制度の評価・検討に向けた論  
点整理  
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  
討会令和6年度第1回検討会 議事概要
5. 議題
  1. 温室効果ガス排出量削減方策の検討について(資料2、資料2別紙)
  2. 資源回収インセンティブ制度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)
  3. 令和7年度以降の合同会議における自動車リサイクル制度の評価・検討に  
向けた論点整理について(資料4)
  4. その他
6. 委員からの主な意見
  1. 温室効果ガス排出量削減方策の検討について(資料2、資料2別紙の説明)  
<温室効果ガス排出削減効果等の数値料公開に向けた留意点>
    - ・ 数値の算定方法論としては問題ないと思われるが、原単位が全国平均から概算したも  
のと各設備で概算したもので違うなどの注意点があり、数値の扱いを読み手にどう受け

取ってほしいかによって公開の仕方が変わると思う。事業者が温室効果ガス(GHG)排出削減量を算出するために、資料 2 別紙に記載の原単位を使うこともあると思うが、その数値の確からしさを将来的に問われた場合、何をもって担保するのか。欧州における法令含めカーボンフットプリント(CFP)の算出が様々な場面で求められるようになってきており、リサイクルの CFP についてもいずれ求められるようになると思うが、その時に数値がどのように扱われるべきか、その保証をどのように考えるかについて、公表する場合は留意すべきである。

- ・ 公表時にはこのまま出すか、細々した注釈等の部分を省いて出すかの工夫が必要だと思う。使ってもらふ姿を想定した数値の出し方がある。数値を出した側とは違う意図で使われた際に、責任の所在が難しくなるので、公表の仕方には工夫が必要である。

#### <温室効果ガス排出削減効果の算出に用いた原単位について>

- ・ 原単位については、相当使えるレベルに達していると思うが、他方で、原単位の確からしさについては、トップダウンアプローチとボトムアップアプローチの比較検証や、他の試算値との整合性の確認という作業に入っていく段階にあるという認識である。ばらつきのある原単位も存在すると思うが、こういった確からしさの検証を蓄積し、社会全体が納得できるものにしていく作業が必要だろう。
- ・ 電動式ニブラの導入の原単位について、全国値からの概算と各設備の GHG 排出量からの概算では、倍近くの開きがある。今後、原単位の数値を改善できる余地があれば見直してもよいのではないか。
- ・ 「責任」という言葉もあったが、原単位の検証作業は止められることではないことを関係者で認識共有できるかが重要である。そのためのトレーサビリティという意味でも、環境省から数値含めて公開の方針であると発言があったことは、高い見識だと思う。

#### <GHG 排出削減効果の標準算定シートの検討について>

- ・ 資料 2 別紙は、自動車リサイクルに関わる事業者向けとして準備されているが、各取組の試算の裏付けがわかるような工夫が必要である。出典は何で、パラメーターには何を、どういう計算過程かといった各取組の試算の裏付けが、算定標準シートとして公開され、いろいろな人がそのシートを進化させていくというイメージが必要だと思う。今後の資源回収インセンティブ制度の進展と併せて、標準算定シートの整備が進むような構造を作っていくことも重要である。

## 2. 資源回収インセンティブ制度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)

#### <資源回収インセンティブ制度とカーボンニュートラルの接続に関する取りまとめについて>

- ・ 事業者のカーボンニュートラル(CN)の取組は、使用するエネルギーの脱化石燃料化の流れが一番早いと思うが、こうした事業者の取組が報われるような形にしないと、サーキュラーエコノミー(CE)と CN がうまく回っていかないのではないかと。他方で、こういった取

組はコストがかかることなので、そういった努力が収益につながるよう、世の中に評価される指標の一つとして、この GHG 排出量削減効果の算出結果を使っていただくことが、この検討会を行ってきた価値でもあると思う。事業者が積極的に CN に取り組む結果が数値で表され、結果的に商売でも報われるという CN と CE の好循環を見出せるような公表の仕方を工夫すると良いと思う。

- ・ 資料としては、読んだ人に、書かれていることをどう使ってほしいか、どう使うべきかを伝えるという観点では、分かり難いと感じた。

#### <資源回収による温室効果ガス削減効果試算方法について>

- ・ 算定する GHG 排出削減効果がインセンティブ制度による効果なのかそれ以外なのか分かり難くなっている。環境省でも様々な実証事業を行っていて、事業ごとに細かい GHG 排出削減効果の算定をしており、今後、GHG 排出削減効果の算定にこの数値を使いたいという話も出てくる可能性があるので、今回試算した数値と他で試算された数値との違いを交通整理する必要があると思う。
- ・ GHG 排出削減効果の試算結果を誰が何のために出すのかも含め、整理していただきたい。試算結果の公表の目的を考えることは重要だと思う。
- ・ 出典に IDEA の 3.2 と 2 が混在しているので、統一できればの方が良い。また、透明性の確保のため、IDEA のどの項目のデータを使ったのか書いてほしい。どれを当てはめて算定したのかがトレースできるようにしていただくと良い。

#### <資源回収インセンティブ制度実施に向けた留意点について>

- ・ コンソーシアムを通じて事業者がお互いに高め合うことが重要で、それが結果的に CN にも繋がると思う。数値として出すことは難しいかもしれないが、そのような相乗効果の評価も、何等かの形でできると良いのではないか。

### 3. 令和7年度以降の合同会議における自動車リサイクル制度の評価・検討に向けた論点整理について（資料4）

#### <合同会議における自動車リサイクル評価・検討に向けた留意点について>

- ・ 自動車メーカーによる環境配慮設計が根本的には一番大切ではないか。中長期的に論点となりうる事項として GHG 排出量等のトレーサビリティの確保と書かれているが、易解体設計や共通プラスチック材料の採用等の取組は、廃車となる十数年後にその効果が確認されるのでは意味が無く、トレーサビリティだけでは評価しにくい。新車段階で静脈に配慮していることを適切に評価する仕組みが本来必要である。
- ・ 自動車の使い方や社会における役割についてのレビューが不十分だと思っている。シェアリングやリユース、輸出入をどう考えるかという議論のための基礎情報収集や、今後の見通しを立てるための深掘りの検討が必要だと思う。
- ・ 欧州のグリーンディールもそうだが、CN と CE の両立が求められる世界観なので、ハードルの高いことではあるが、両方の視点から今後の取組の可能性を示唆するまとめ方

がよいと思う。

- ・ CN も 3R も非常に重要な課題と認識しており、特に重点的にどこに取り組んでいくべきかが分かり易く取りまとめられることを希望する。

以上