

産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクルWG  
中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会  
第 64 回合同会議（2026 年 1 月 13 日）審議事項に関する意見

2026年1月6日  
所 千晴

資源循環技術を専門とする立場から、以下の通り意見を述べさせていただきます。

### 1. 国内資源循環の推進

(1) サーキュラーエコノミーの実現においては、可能な限り使用済み製品の再生プロセスの早い段階で素材レベルへ分離し、再資源化の選択肢を広げることが基本である。ASR についても、ASR 化した後の処理に重点を置くのではなく、ASR となる前段階である解体工程において、マテリアルリユース及びリサイクルを最大限促進し、ASR 発生量そのものを削減する施策を優先すべきである。その上で、削減後に残る ASR については、近年技術的検討が進んでいる多様なケミカルリサイクル及びサーマルリサイクル、またはそれらの組合せについて、ASR への実用可能性を具体的に実証検討する段階にあると考える。

### 2. 変化への対応と発展的要素

(1) 昨今、小型家電等の不適切な使用又は廃棄に起因する LiB 電池火災が相次いでいることが印象的であるが、それらへの対策と車載用 LiB への対策は、安全対策の内容、規模、資源量が大きく異なるため、両者を混同せず、それぞれに適した回収・処理スキームを検討することが基本である。その上で、車載用 LiB について制度運用を現状で固定化するのではなく、まずは既存スキームと安全対応体制の整備を優先し、何が課題であるかを毎年見直しながら、実態把握を進めるべき段階にある。資料でも 2040 年以降に使用済電動車の本格的な発生が見込まれるとされていることから、現時点では急いで詳細な制度設計を固めるのではなく、実態に応じて段階的に検討を深めるべきである。

(2) 国内資源循環を推進する観点からは、不法又は不適正な輸出を確実に抑止することが不可欠である。サーキュラーポート構想等を掲げるのであれば、港湾を含む物流出口管理を実施し、関係機関の連携のもとで監視及び取締りを検討すべきである。LiB 等については X 線等で識別可能な場合も多く、制度面・運用面の工夫により検知性を高める余地があると考える。