

これまでの審議会で示された主な御意見

1. 個別論点についての主な意見

(1) 制度の安定化・効率化

① 使用済自動車にかかる動向把握（オートオークション等における解体業者の取引動向含む）

- 使用済自動車の減少、廃車ガラの輸出等の対策
 - ・ 使用済自動車の減少は大きな問題であり、対策を検討する必要がある。
 - ・ 非認定全部利用（廃車ガラ輸出）について、不適正業者の把握や、適切に解体したことの証明を義務付ける等の対策が必要ではないか。
 - ・ 不法又は不適正輸出は、JARS データ等を活用し、制度面・運用面の工夫により検知性を高め、確実に抑止することが不可欠ではないか。

➤ オートオークションの運用

- ・ 使用済自動車と判断されるような車両を出品させない対策が必要ではないか。
- ・ オークションで購入した場合、解体業者が最終所有者となり、リサイクル料金を負担している状況を改善すべきではないか。
- ・ オークションと使用済自動車判別ガイドラインの平仄を合わせて取り組むことを検討してはどうか。
- ・ オークションは自由市場であり、運営方法の制限や出品可否の判断は困難であると考えられ、独禁法等への影響も考慮すべきではないか。

➤ 使用済自動車判別ガイドラインの点検・見直し

- ・ ガイドラインの位置付けを明確化すべきではないか。
- ・ 外観要件を明示するなど、客観的な判断基準の見直しが必要ではないか。
- ・ 現場で使いやすい実効性のある基準の見直しが必要である。

② 不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討

➤ 制度の適正化

- ・ 騒音・振動、油の流出などの観点から、施設基準に屋根や囲いを設けることが必要ではないか。
- ・ もぎとり解体について見直すべきではないか。
- ・ 不適正ヤードでは複数の犯罪の温床となっているなどの問題が生じており、対策が必要である。

- 解体業者の知識・技能要件の設置
 - ・ 解体業者の許可基準に知識・技能要件を設け、業許可を厳格化する必要があるのではないか。
 - ・ 自動車リサイクル士の内容を参考とし、より幅の広い知識・技能項目を加え、新規許可及び更新の要件とすることを検討してはどうか。
 - ・ 既存の解体業者の再教育や、不適切事業者の許可取り消しも同時に進めるべきではないか。

- 外国人事業者への対応
 - ・ 関連事業者（解体業者等）の言語等が多様化する中、自治体や（公財）自動車リサイクル促進センター（JARC）等のみが費用負担を担うのではなく、関連事業者側の対応も検討する必要があるのではないか。
 - ・ 指導や助言の際にコミュニケーションを取るためにも、解体業者に日本語理解者を配置するような要件が必要ではないか。
 - ・ 外国人事業者については、国際的な視点を持ち、ベストプラクティスのに活躍している例も取り上げるべきではないか。

- ③ リサイクル料金の適切な運用と検証
 - リサイクル料金の返還制度の検討
 - ・ 中古車輸出時のリサイクル料金返還制度について、利息のみについても視野に入れ、見直しが必要ではないか。

 - 特預金等の使途
 - ・ 自動車リサイクル料金の余剰部分は、柔軟かつ有効に使うことができるようにすべきではないか。
 - ・ 特預金を、災害時の車両の処理に活用し、迅速に撤去できる仕組みを構築することが必要ではないか。

- ④ 不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理
 - ・ 不適正保管車両の減少に向け、今一度対応を見直すべきではないか。

- ⑤ 情報システムの効率的な活用
 - ・ システム大改造により、解体業者等の遅延・違反状況が検索でき、効率よく不適正な事業者へ指導が可能となることに大いに期待したい。
 - ・ 装備変更等のデータを活用し、関係者が連携して指導等を実施すべきではないか。

(2) 国内資源循環の推進

⑥ 自動車リサイクルの高度化

- 素材回収・マテリアルリサイクルの促進
 - ・ 廃棄物の処理に関してマテリアルリサイクルが推進されるなか、脱炭素の観点も含め、熱回収の位置づけを見直すべきではないか。
 - ・ ASR のマテリアルリサイクルは、技術開発が必要であり、メーカーや政府の支援が重要ではないか。
 - ・ 従前の ASR リサイクルに留まらず、ASR となる前段階でマテリアルリユース及びリサイクルを促進することが重要であり、易解体設計の推進等の検討が必要ではないか。
 - ・ 使用済自動車全体のリサイクルのあり方については、合理的・効率的な運用の議論や、自動車リサイクル以外の仕組みも繋げながら資源循環することも検討いただきたい。
 - ・ 製造から廃棄までをデータマネジメントしてリサイクル・再資源化し、廃棄後につなげるといった、データ連携の視点も必要ではないか。
- ASR チームの統合
 - ・ 2 チーム体制は非効率であり、統合・一元化を検討すべきではないか。
 - ・ 統合により、管理負担の軽減、業務の合理化・迅速化するとともに、国内資源循環へのリソース活用が期待できるのではないか。
 - ・ システム改修コストや独占禁止法上の論点、1 チーム制のデメリットについては慎重な検討が必要である。

⑦ 再生プラスチックの流通量拡大

- 自動車向け再生プラスチックの検討
 - ・ EU の ELV 規制案を踏まえ、再生プラスチックに関する制度化を含めた対応が必要ではないか。
 - ・ 再生材の供給不足には、解体業者のレベルアップ・基準強化に加え、優良事業者の取組みを促進する視点も重要ではないか。
 - ・ ユーザーが再生プラスチックを選択することが重要であり、価値供給を行っていく必要があるのではないか。
- 資源回収インセンティブ制度の推進
 - ・ 地域差や参入障壁を踏まえて阻害要因を整理し、横展開可能な仕組みの検討が必要ではないか。
 - ・ 制度参加に必要な事務負担軽減や条件見直しが必要である。
 - ・ 中小企業の参画を促進するため、採算性確保や金銭的メリットのほか、

環境貢献の可視化や事業者評価の向上等のインセンティブ付けが重要ではないか。

- ・ 再生プラ市場の採算性が不透明であることが課題であり、メーカー側の需要発信も必要ではないか。
- ・ 地域特性を踏まえたコンソーシアムの形成は、国・関係団体の支援も重要であり、連携体制の構築を検討すべきではないか。

⑧ リユース可能な部品の流通促進

- ・ 戦略物質として国内に留めるべきものについて、リサイクル・リユースの仕組みを構築することが重要である。
- ・ 使用済自動車から取り外した部品の価値を高めるとともに、消費者意識を転換させる等を検討し、リユース部品の国内活用を推進することが必要ではないか。

(3) 変化への対応と発展的要素

⑨ 使用済自動車由来の車載用蓄電池の再資源化の推進

- ・ 将来的な EV 廃棄の増加や電池の多様化等のリスクに備え、適切な処理体制構築に向けて見直し・制度化を検討すべき。
- ・ EV 普及を見据え、LiB の回収・処理について長期的に持続可能な制度設計が必要。
- ・ 自主回収スキームについて、処理費用の確保や産官連携によるセーフティネット機能を備えることは重要である。
- ・ 損傷 LiB の識別や安全な回収体制の整備が不可欠である。
- ・ リユースや定置用活用を含め、国内に資源を留めて活用する仕組みの構築を検討いただきたい。

⑩ CN・3R の高度化

(特段の意見なし)

2. 制度全般に係る意見

- ・ システム改修費用の一部はユーザー負担であり、リリースしたばかりのシステムに影響があるような見直しは極力最小限にとどめるなど配慮しながら、議論をしていただきたい。