令和８年度　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１回産官学コンソーシアム（通算第５回） 議事要旨

1. 日時　令和 8 年 10 月 30 日（金） 10:00-12:00
2. 場所　Otemachi One タワー 18 階 Seminar Room 1・2、Web
3. 出席者 参加者名簿ご参照
4. 議題
   （1）昨年度までの振り返り、及び本日の位置づけ
   （2）令和８年度検討事項
      ①再生プラスチック集約拠点の FS 横断分析
      ②再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組み
      ③自動車由来プラスチックの回収ポテンシャル
   （3）国内政策動向のご紹介
   （4）全体討議
5. 配布資料

- 資料 1：議事次第・配付資料一覧
- 資料 2：参加者名簿
- 資料 3：事務局説明資料

6. 冒頭挨拶概要

■ 世界的に資源循環を巡る競争が加速する中、高品質な再生プラスチックの安定供給は、循環経済への移行に加え、我が国の産業競争力や経済安全保障の観点からも重要な課題である。中東情勢の緊迫化や欧州における廃自動車規則の施行を背景に、その重要性は一層高まっている。再生プラスチック市場の構築に向けては、全国的な集約拠点の整備とともに、品質や組成に関する材料情報の透明性・信頼性の確保が不可欠である。環境省としても、関係省庁や業界団体と連携しながら、再生プラスチック市場の構築と資源循環の高度化に取り組んでまいりたい。（畦元環境副大臣）

■ 本コンソーシアムは今年度で 3 年目を迎え、これまでアクションプランの策定、集約拠点構想やロードマップの構築を進めてきた。本コンソーシアムの意義は大きく 3 点ある。第 1 に、経済産業省、環境省、SIP 関係者に加え、動静脈産業の関係者が一堂に会し、循環経済行動計画も踏まえた議論ができる場であること。第 2 に、欧州をはじめとする海外動向や制度設計、トレーサビリティなどの最新情報を共有しながら議論を進められること。第 3 に、自動車リサイクル法施行 20 年を踏まえた政府の取りまとめが公表され、再生資源の国内循環や制度の今後の方向性が示されたことを受けての今後の検討ができることである。自動車リサイクル法は 2005 年に施行されたが、今回の取りまとめでは、再生資源の国内循環を一層推進していく必要性とともに、今後の自動車リサイクル法の更なる展開に向けた対応の方向性が示されている。本コンソーシアムにおけるこれまでの議論や循環経済行動計画の動きも踏まえながら、政府としての次の一手について、皆様と議論していきたい。（公益財団法人京都高度技術研究所 酒井座長）

7. 議事要旨

資料 3（事務局説明資料）に基づき、事務局より説明。参加者からの主な意見の概要は以下のとおり。

（1）昨年度までの振り返り、及び本日の位置づけ

特段の議論なし

（2）令和8年度検討事項

■ ①再生プラスチック集約拠点の FS 横断分析

【業界団体との質疑】

- 中国で自動車再生材料通則が採択されれば、自動車向け再生材の製造企業が大量に参入し、競争を勝ち抜いた優良企業が欧州・日本市場を席巻することが想定される。グローバル競争で勝てるかという視点を常に持ち、対策を検討すべきである。
- 再プラ産業が、国際競争力のある品質・コストを実現できる強靭な産業に成長することが重要である。当初のコスト高はやむを得ない部分もあるため、動静脈が一体となって品質・供給・コストを磨き上げられるよう、設備補助や実証支援に加え、集約拠点の初期立ち上げ時には値差支援実施してほしい。
  - ✧ 再プラ市場の初期フェーズが回るような支援、及び品質・供給・コストが向上する支援を念頭に支援策の在り方を検討していく。次回コンソーシアムでより具体的な施策は示したい。（事務局環境省）
- 本コンソーシアムの目的は再生プラスチック市場の構築であり、まず日本が目指す市場の姿を明確にすべきである。欧州・中国の政策や法規制からは、それぞれが目指す市場の方向性を読み取ることができると考える。それらに対して日本がどのような市場を構築するのか、対抗・協調も含めた方向性を明確にすることで、集約拠点の主要課題や検討プロセスの順序も変わってくると考える。
  - ✧ グローバルの視点は必要だが、中国に対してコストで勝つことを前提にすると議論が止まってしまう。まずは国内供給体制のあるべき姿を示し、その延長で勝ち筋を描きたい。自動車以外の供給先も含めた再プラ市場全体の示し方を、次回コンソーシアムまでに検討する。（事務局環境省）
- 異物・臭気・VOC 等の質の課題へ注力することに賛成する。一方、選別・脱気設備等は海外製への依存度が高いため、実証・技術体系化の取組において、国産設備の開発も視野に入れた政策をお願いしたい。
  - ✧ 設備の海外依存は必ずしも悪いわけではないが、産業化・技術体系化にあたっては国内の技術・設備が整うことも重要である。次年度以降に取り組む予定の技術体系化の中で、経済産業省と相談しながら産業のあるべき姿を議論したい。（事務局環境省）
- 再プラ市場の成立には、量に加え質・コスト・認証/トレーサビリティを一体で見ることが重要である。異物・SoC・臭気等は前工程での対策が必要だが、前工程での厳しい数値基準は供給量縮小やコスト増を招くため、何をどの工程で評価・対策すべきか関係者で共通認識化し、品質を安定確保できる量・コストまで見られるようにすべき。
  - ✧ ご指摘の通り、量に加え質・コスト・認証/トレーサビリティがかみ合う必要がある。コンパウンド工程のみでは対応困難な異物・臭気等の課題を、関係者間で共通認識化し、次年度以降の技術体系化の中で、オフテイカーの意見を取り入れながら対処方針を検討したい。（事務局環境省）
- 質・量・コストの論点は昨年度の議論の通りであり、そのために集約拠点を整備しているものと理解している。FS 事業者ごとに規模が異なると理解しているが、現状の FS 規模で十分なのか、それとも規模不足が課題の要因なのかをどのように評価するのか確認したい。また、本年度のアウトプットとして、現在想定している回収品目・品質を前提に、どのようなコスト構造となるのかまで整理されるのか。
  - ✧ 本年度のアウトプットとして提示する範囲は要検討ではあるが、FS 事業におけるアウトプットは、

供給先・必要品質・コストを想定したうえで検討を開始している。出口についてはまず各 FS で検討を進めるが、本来的には拠点全体としての出口戦略や品質の考え方に関する一定のガイドが必要と考えている。その上で、個別の取引先との調整結果を踏まえたコストを示していくことが望ましい。もっとも、現時点では出口や受入基準のガイドは設けておらず今後の課題である。過度な基準設定はコスト増につながるため、バランスを見ながら検討していきたい。（事務局環境省）

- CAPEX、OPEX 関連の支援の方向性について、2 点要望したい。1 点目、品質不良でサプライチェーン停止やリコールが生じた場合、新規・小規模の事業体には巨額の損害賠償能力がない。既存の PL 保険等で賄えない部分への政府支援を検討項目に入れてほしい。2 点目、相当量の在庫を抱えるための建屋設置にも多額の費用がかかるため、建屋も支援対象としてほしい。
  - ✧ 概算要求に金融的手法を盛り込んでおり、活用してほしい。金銭的支援に加え、不具合時に拠点間で融通し合うネットワークも有効と考えられ、また、補償時の対応は今後の課題として組み込む。建屋は一部 GX 関連予算等で支援対象となり得るため使い分けてほしい。（事務局環境省）

■ ②再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組み

【業界団体との質疑】

- ELV 規則が求めているのは検証（Verification）であり、特定の認証（Certification）の取得ではない。そのため、認証と検証を異なるレイヤーとして整理すべきである。ELV 規則への対応には、証拠の連鎖を検証できることが重要であり、その両者をつなぐ仕組みがトレーサビリティである。認証は証拠の信頼性を支える手段の一つとして位置付け、検証にどのように活用するかを含め、全体構造を整理してほしい。
  - ✧ 資料上は十分に表現し切れない点があったが、認証と検証の切り分けは工夫して推進したい。自動車 OEM が再生材含有率等を検証する際、証拠を積み上げる上での 1 つのオプションが認証と位置づけられる。検証に十分に対応可能な制度にするため、助言してほしい。（事務局環境省）
- 各拠点のコンパウンダーに対し、配合表を提出することを義務化する方法であれば、コンパウンダーの通常業務であるため、自動車由来の材料が使われていることが負担なく証明可能と推察する。
  - ✧ 既に個社間で品質担保の取組はされている理解のため、コンソーシアムでは原材料の回収プロセスを含め、再生ペレットであることのお墨付きの与え方に焦点を当てたい。（事務局環境省）
- 国内の認証体制構築には、産官学の取組が必要である。既存の国内制度を最大限活用し、サプライチェーンに過度な追加的負担が生じない仕組み、また ELV 規則を見据えて欧州制度との同等性や相互承認を可能とする枠組みを検討してほしい。過剰認証を防ぐために、協調領域とできる領域を整理したうえで、静脈側とも連携をし、制度設計や実証に協力したい。加えて、トレーサビリティシステム構築や認証取得に対する初期支援について検討してほしい。
  - ✧ 認証は国際的に通用する仕組みである必要があるうえ、コスト等のバランスを取る必要がある。二重検査は避けるべきであるため、証左の積み上げに最低限必要な要素を整理し、効率的かつ効果的な仕組みを構築したい。（事務局環境省）
- 欧州の認証制度である ISCC PLUS は、認証取得に費用、マンパワー、時間的負担を要するという問題があるが、国内に ISCC PLUS に代わる認証制度・機関がないため、ISCC PLUS を活用する化学企業が増えており、ELV 規則の要件を満たす国内認証が必要である。また、認証産業を、日本として強力に育成する必要があるため、検討を進めてほしい。

✧ 規格・認証の分野で、日本が国際的に負けないための仕組みを検討するにあたり、日本の産業形態に合わせた姿を目指すことが重要と思料する。本コンソーシアムで検討した内容は、認証産業育成を検討する経済産業省へ連携する想定である。（事務局環境省）

- トレーサビリティの重要性については同意するが、認証の必要性は吟味する必要がある。どの範囲は需要家が実施し、どの範囲は事業者共通で実施するかを切り分けなければ、過剰な負担となる恐れがある。認証取得の負担が増大する場合、結果的に再生材価格が上昇し、需要家が要求する価格との差が更に拡大してしまうため、よく検討してほしい。

✧ コストについても意識した支援制度を検討したい。（事務局環境省）

- 懸念化学物質含有のトレーサビリティは重要である。懸念化学物質の含有に関するサンプル検査費用は、非常に高い。製品に含有される化学物質の情報等が、データベースとして動脈事業者から静脈企業に共有されると、特定条件下において検査を除外する等の取組が可能となると思料する。

✧ 二重検査・認証によって静脈事業者が過度な負担を強いられないよう意識する。懸念化学物質の追跡は 1 つの論点であるため、今後のテーマとしたい。（事務局環境省）

- 認証はトレーサビリティにおける共通語・目標である。廃棄物の適正処理という目線の分別・加工・扱い方と、原料として利用する目線の分別・加工・扱い方は異なるため、両者を繋ぐ目線が重要である。

✧ 動静脈連携は足元の課題であると理解している。現状は、動静脈の連携が不十分な状況であると推察する。今後、動静脈を連携させるにあたっては、詳細なルール整備が必要と認識しており、並行して検討を進めたい。（事務局環境省）

【有識者からのコメント】

- 規格・認証の産業育成は大変重要である。規格・認証の産業育成に寄与する人手は不足している状況である。産業育成に際し、アカデミアの検討負荷が高い現状は改善すべきである。日本は国際的な場で立場が弱いということも踏まえ、現状を逆手に取るほどの勢いで推進してほしい。
- 本コンソーシアムとして、認証・トレーサビリティについて本格的に議論するのは今回が初めてであった。本日は、関係者から幅広くご意見をいただくことができたため、これらを踏まえて今後の方向性を整理し、第２回コンソーシアムにおいて改めて方針を整理し意見をいただくこととしたい。

■ ③自動車由来プラスチックの回収ポテンシャル

【業界団体との質疑】

- 解体段階での手作業による部品回収のみでは、必要な再生プラスチック量の確保には限界があるため、ASR から硬質プラスチックを回収・選別し、自動車用途へ再生する取組を拡大する必要がある。一方、必要な設備投資額が数十億円規模と大きいため、国による継続的な支援をお願いしたい。
- 資源回収インセンティブ制度については、参加事業者が少ないことに加え、回収された再生材が価格面等の理由から十分に自動車へ戻っていない。回収側・需要側双方の課題を踏まえ、持続的に機能する制度へ見直してほしい。
- 国内 ELV 処理台数の減少が続けば、解体・破砕事業者の投資意欲が低下し、解体自動車由来や ASR 由来プラスチックの回収拡大も困難となる。2032 年以降の EU ELV 規則への対応も見据え、国内で最低限確保すべき ELV 処理台数や将来的に目指す水準を示すとともに、品質向上に向けて重点的に投資すべき工程・設備等の将来像を示し、静脈事業者が継続的な投資・技術向上に意欲を持って取り組める環

境を整備してほしい。

- 国内で発生する ELV の全量回収や、回収した車両の全てからバンパー等の部品回収は現実的ではない。資源回収インセンティブ制度の見直しに加え、廃棄済み自動車由来プラスチックの回収について、自動車リサイクル法の制度上で、より明確に位置付けることも検討してほしい。自動車リサイクル法の改正が容易ではないことは理解しているが、日本の自動車・リサイクル産業が停滞しないような検討が必要と考える。
  - ✧ 現行施策のみでは Car to Car 向け再生プラスチック供給量の十分な底上げは難しい。例えば、自動車リサイクル法におけるリサイクル料金の見直しは、制度改正の効果が現れるまでに長期間を要することから、検討開始の猶予はあまり残されておらず、関係省庁と慎重に議論しながら継続的に見直しの方向性を検討したい。（事務局環境省）
  - ✧ 適正なリサイクルに必要な費用であることを、十分に消費者へ説明することを前提とすれば、リサイクル料金の上昇や再生材活用に伴う追加コストの価格転嫁について、消費者の理解を得る余地はあると考える。

【有識者からのコメント】

- 国内で発生する ELV のうち、軽自動車の方が解体ルートに回る割合が比較的高いことを踏まえると、実際に回収可能なプラスチック量のポテンシャルは、単純な ELV 発生台数から算定するよりも低くなる可能性があることを考慮する必要がある。再生プラスチックの回収量を拡大するためには、解体段階での回収量を増やすだけでなく、PP 以外の材料の回収・再資源化、リサイクル技術の高度化に加え、解体しやすい設計は進展していると認識しているが、製造段階における易解体設計の努力も引き続き必要である。
- 自動車リサイクル制度の見直しや、適正なリサイクルに必要な追加コストの負担・価格転嫁については、日本全体として合意形成を図っていくことが必要な話である。そのためには、国民・消費者に対する丁寧な説明が必要である。まずは本日の議論を踏まえて十分に検討し、今後の議論に生かしていきたい。

（3）国内政策動向のご紹介

特段の議論なし

（4）全体討議

【業界団体との質疑】

- 現在 10 件の FS 事業が実施されているが、今後再プラ集約拠点をどのように整備していく予定か伺いたい。本格的な設備投資に向けた準備や、一定の生産能力等を要件として制度上の認定を行うことを想定しているのか。事業者が投資判断を行えるよう、国として今後の拠点整備・事業化に向けた道筋を示す必要があるのではないか。
  - ✧ 集約拠点は各種リサイクル制度への影響も大きく、国として一定の方向性を示す必要があると認識している。経済産業省とも連携し、自動車用途に限定しない出口を見据えながら検討を進め、第 2 回コンソーシアムでは具体的な道筋を示せるように検討する。（事務局環境省）
  - ✧ 資源循環に対する社会的な機運が高まるにつれて、再生プラスチック事業へ参入する事業者も増加すると考えられるため、小規模な拠点が乱立すると、各拠点の処理量が確保出来ず、事業として整

理しない可能性がある。単に拠点数を増やすのではなく、一定の生産能力と競争力を有し、継続的に事業を成立させられる集約拠点を整備することが重要である。

- 自動車・容器包装用途は大きな需要が期待される一方、品質確保や事業化に時間を要する。物流・保管・輸送等に用いる事業活動用の資材など、比較的早期に再生材利用を開始できる用途も出口として検討し、集約拠点の早期事業化につなげてはどうか。
  - ✧ 自動車・容器包装用途のみで、集約拠点にて早期に供給量を多く積み上げることは難しいため、包装・物流資材等を含め、単なるカスケード利用ではなく、品質が管理された再生材の出口用途について、柔軟に検討したい。（事務局環境省）
- 認証の取得・維持に伴うコストや事務負担が、事業者に過度に生じない制度設計とするとともに、海外の認証機関への依存を避けるため、国内の認証環境の整備や欧州等との相互認証・相互承認を進めてほしい。
  - ✧ 事業者に過度な負担が生じないことを前提として、認証スキームを検討する。国内の認証環境の整備について経済産業省とも連携し、欧州との相互認証等が可能なスキームを検討していく。（事務局環境省）
- 欧州では廃棄物枠組指令（WFD）の下で、プラスチックに関する End-of-Waste（EoW）基準の整備が進められている。日本の再生プラスチック市場を ELV 規則に接続することを考える場合、リサイクルプロセスのどの段階で、誰が、何を根拠として廃棄物ではなくなったと判断するのかが重要となる。今後の欧州 EoW 基準の動向を注視し、日本の認証・検証の仕組みを検討する際にも考慮すべきである。

【有識者からのコメント】

- 値差支援には基準価格・コストの設定等に課題がある一方、設備投資支援についても、過度な設備投資が将来の技術革新や事業モデルの転換を阻害する可能性がある。それぞれの効果・長期的な影響を踏まえて柔軟に組み合わせた支援の在り方を検討してほしい。

8. 総括コメント

■ 本日は、①集約拠点 FS を踏まえた今後の方向性、②認証・トレーサビリティの仕組み、③Car to Car 実現に向けた自動車由来プラスチックの回収ポテンシャルについて、最新動向も交えながらご議論いただいた。本日のご意見を踏まえ、次回に向けた検討を進めていってほしい。第 2 回コンソーシアムにおいても引き続きご協力をお願いしたい。また、本分野は変化が非常に速く、特に EU の制度については最新情報を把握した上での資料作成に努めているが、お気づきの点や情報等があれば、ぜひ事務局までご連絡いただきたい。（公益財団法人京都高度技術研究所 酒井座長）

9. 閉会挨拶

■ 環境省では、再生資源サプライチェーンの強靱化を重点施策として位置付けており、自動車産業を起点とした取組が他分野へも波及することを期待している。集約拠点については、社会実装に向けて予算・制度の両面から検討を進めており、自動車リサイクル法の活用も視野に入れている。認証制度についても、日本の実情や強みを踏まえた仕組みの構築に向け、経済産業省と連携して検討を進めたい。今回の取組は、静脈産業の成長を促すとともに、動脈産業との対話を通じて相乗効果を生み出す重要な機会であり、今後も官民で連携して取り組んでいきたい。（環境省　熊倉資源循環グループ長）

以上