

再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ
(リサイクル料金割引)制度(仮称)骨子 (案)

平成29年9月

経済産業省製造産業局自動車課

環境省環境再生・資源循環局総務課リサイクル推進室

再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ（リサイクル料金割引）制度（仮称） 骨子（案）

目次

1. 再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ（リサイクル料金割引）制度の目的	1
1-1. 自動車リサイクル制度の評価・検討	1
1-2. 自動車における3Rの推進・質の向上についての課題	2
1-3. 再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ（リサイクル料金割引）制度の目的・波及効果	3
2. 検討体制・スケジュール	5
3. 制度の骨子（案）	6
3-1. 本制度において利用を促進する再生資源	6
3-2. 対象車種の考え方	8
i 本制度の対象車種	8
ii 再生資源利用の基準	8
iii 基準運用の考え方	8
iv 環境配慮設計の確認項目	9
3-3. 財源・割引金額・実施期間等	9
i 財源	9
ii 割引金額	9
iii 実施期間	9
iv 想定する対象台数	9
3-4. 割引・還付方法	10
i リサイクル券の表記	10
ii 申請・還付方法	10
3-5. 審査等	12
i 審査等の流れ	12
ii 割引開始後に基準不適合となった際の対応の考え方	13
3-6. 周知方法	14
3-7. 制度のフォローアップ	14
3-8. 制度の実施に向けた今後の進め方	15
(別添) 使用済自動車の3R促進等のための製品設計段階事前評価ガイドライン	17

1. 再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ（リサイクル料金割引）制度の目的

1-1. 自動車リサイクル制度の評価・検討

自動車リサイクル制度については、自動車リサイクル法施行から12年が経過し、使用済自動車全体では約99%（重量比）がリサイクルされていると推計され、自動車破碎残さ（ASR）とエアバッグ類のリサイクル率がそれぞれ97.3～98.7%、93～94%を達成する（平成28年度）など、一定の成果をあげている。

平成26年8月から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ワーキンググループ及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同会議（以下、「合同会議」という。）において、自動車リサイクル制度の評価・検討が行われ、平成27年9月には、「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書」（以下、「合同会議報告書」という。）が取りまとめられた。

合同会議報告書においては、自動車リサイクル制度について、概ね順調に機能しているとしつつ、制度の「あるべき姿」を実現するため、「自動車における3Rの推進・質の向上」、「より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展」及び「自動車リサイクルの変化への対応と国際展開」に更に力を入れて取組を進めるべきとされた。その中で、「自動車における3Rの推進・質の向上」に関し、環境配慮設計や再生資源利用の進んだ自動車について、特定再資源化預託金等（以下、「特預金」という。）等の活用によるユーザーへのインセンティブ等の検討を行うべきとされた。

<合同会議報告書提言（抜粋）>

2Rがより進む社会経済システムの構築や循環資源の高度利用と資源確保が社会的に求められており、自動車リサイクルに関して、今後は3品目だけではなく、自動車全体で3Rを推進し、また質を向上していく観点で評価・取組を進めて行くことが重要であることから、自動車製造業者等における環境配慮設計や再生資源利用、解体業者による部品リユースの取組、関係事業者の連携による自動車リサイクルの最適化といった取組を積極的に推進する。（P.26）

解体・破碎段階でのリユース拡大やリサイクルの質の向上を持続的かつ自律的に進めるためには、より多くの部品や素材をリユース・リサイクルすることが解体・破碎事業の収益性を高め、更に収益性を高めるためにより多くの部品や素材がリユース・リサイクルされ、それが結果として社会的コストの低減につながるような、「リユース拡大・リサイクルの質の向上と社会的コスト低減の好循環」を生み出す必要がある。この好循環を通じて、ASRの再資源化に係るユーザー負担の軽減が図られるとともに、自動車の3Rの推進・質の向上が図られると考えられる。（P.28）

ユーザーによる環境配慮設計や再生資源利用の進んだ自動車の積極的な選択を促すような情報発信を行うとともに、特預金等の活用によるユーザーへのインセンティブ等のあり方について検討を行うべきである。（P.29）

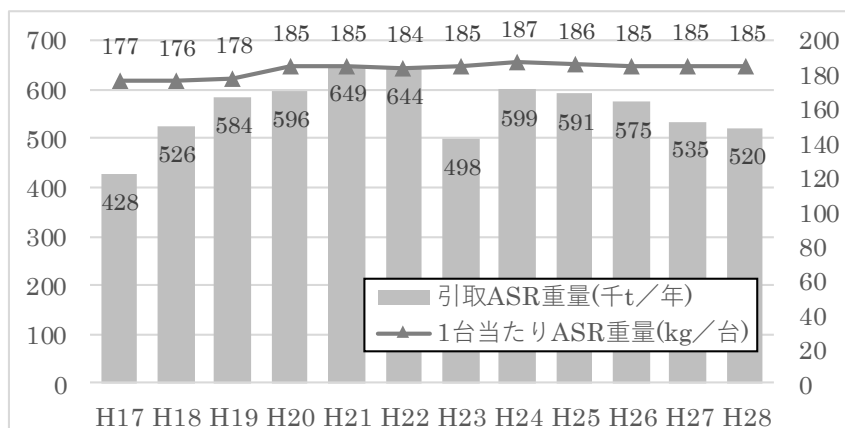
1-2. 自動車における3Rの推進・質の向上についての課題

3Rの推進・質の向上に向けては、再生資源の利用拡大や環境配慮設計の推進に係る取組の実施が重要である。

再生資源の利用拡大には、使用済自動車からの資源利用の高度化及び再生資源を新車に利用するという2つの側面があり、リユースの拡大・リサイクルの質の向上を通じた取組が必要であるが、天然資源と同等の品質・コスト競争力・安定供給といった条件を満たす再生資源が少なく、また、再生資源が利用されていることが必ずしもユーザーの選択に結びついていない状況にあることから、利用は限定的な状況である。

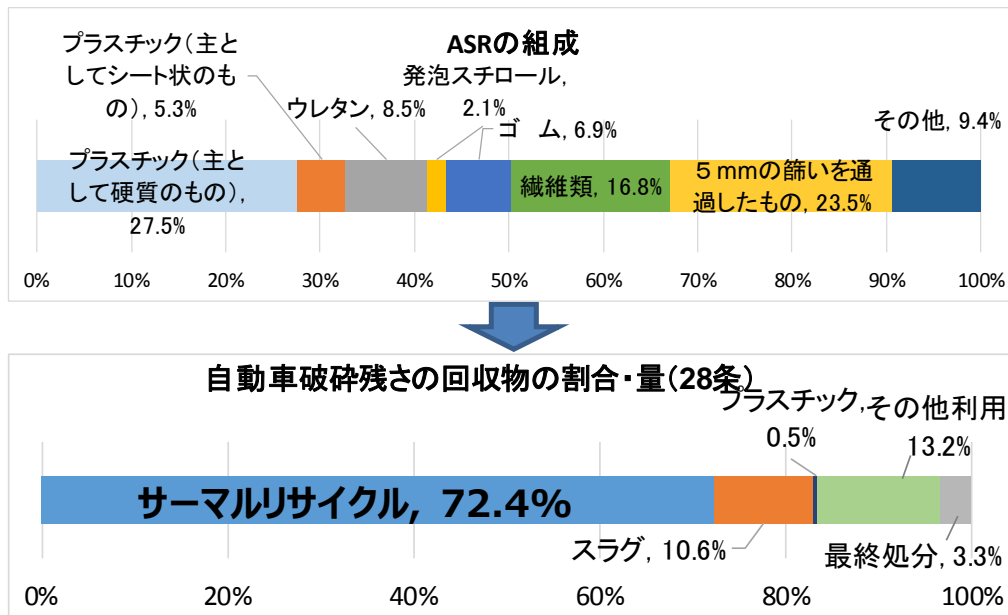
また、環境配慮設計の推進に向けては、再生資源の利用、易解体性、処理時の安全性等の3Rに係る環境性能の高さが設計段階で考慮された自動車に求められるが、現状ではそのような性能が必ずしもユーザーの選択に結びついておらず、自動車における3R推進に係る環境配慮設計が自律的に進みづらい状況にある。

上記状況を受け、使用済自動車からの資源利用の高度化に向け、使用済自動車からの資源利用の高度化・資源回収量の増加が求められる中で、近年のASR発生量は横ばいのまま推移(図1)している。その処理については熱回収が大半を占めており(図2)、再生資源利用の観点ではマテリアルリサイクルのポテンシャルが存在する。



(自動車リサイクル法の施行状況調査を基に作成)

図1 1台あたりのASR発生重量の推移



(株環境管理センター「自動車破砕残さにおける性状把握調査業務報告書」(平成 23 年)、
環境省調査を基に作成)

図 2 ASR の組成とリサイクルの状況

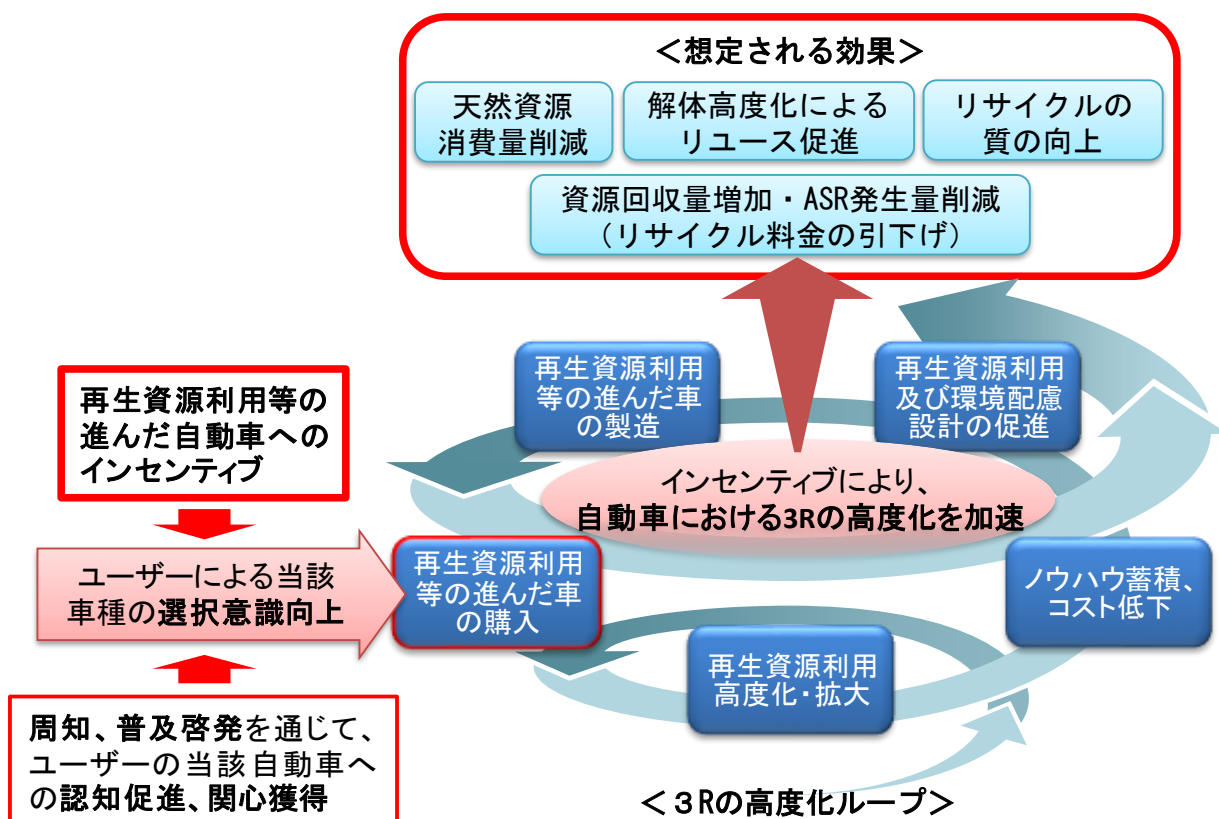
1-3. 再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ(リサイクル料金割引)制度の目的・波及効果

1-2. で示した課題に対応するため、再生資源利用等の進んだ自動車にインセンティブ(リサイクル料金割引)を与え、ユーザーによる選択意識向上を促すことで、自動車における3Rの高度化を加速することを制度の目的とする。

本制度の実施により、以下の実現が期待される。

- 再生資源利用の高度化・資源回収量の増加が促進され、使用済自動車由来の再生資源市場の拡大につながることで ASR の発生量が削減され、リサイクル料金の引下げにつながる効果
- 使用済自動車由来の資源供給量の増加により、バージン材との競争力が向上し、3Rの高度化が推進されること
- 再生資源利用や環境配慮設計をユーザーに周知することでこれらに対する認知を高める普及啓発効果
- 本制度の実現によって再生資源の利用が定着し、本制度終了後も再生資源の利用が自立的に推進すること

なお、燃費改善等の環境負荷低減のための自動車自体の軽量化を阻害しないことに留意が必要である。



※燃費改善等の環境負荷低減のための自動車自体の軽量化を阻害しない範囲で実施すべきことに留意が必要である。

図 3 制度の波及効果イメージ

2. 検討体制・スケジュール

平成 28 年 1 月から 8 月に開催された「自動車リサイクルに係る 3 R の推進・質の向上に向けた検討会」（事務局 経済産業省、環境省）において、自動車ユーザーが再生資源利用等の進んだ自動車を購入する際にインセンティブを付与する制度の導入について検討が行われた。この検討結果を受けて、平成 28 年 9 月に開催された「産業構造審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクルWG及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同会議」において、再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ制度の導入に向けた詳細な検討を進めることについて、合意がなされた。

当該制度の導入に向け、より詳細かつ専門的な検討を行うため作業部会を設置し、有識者、自動車製造業者等、ユーザー代表、再生プラスチックメーカー（コンパウンダー）、自動車リサイクル促進センターをメンバーとして検討を行った。作業部会は平成 28 年 11 月から平成 29 年 8 月まで、5 回開催した。

「再生資源利用の進んだ自動車へのインセンティブ制度検討作業部会」

委員名簿（敬称略、五十音順）

（座長）

村上 進亮 東京大学大学院 工学系研究科 准教授

（委員）

阿部 新 山口大学 国際総合科学部 准教授

阿部 知和 本田技研工業株式会社 カスタマーファースト本部資源循環推進部 部長

安藤 裕二 協和産業株式会社 専務取締役

石田 道昭 日本自動車輸入組合 環境部 部長代理

犬塚 恭司 公益財団法人自動車リサイクル促進センター 資金管理センター 部長

鬼沢 良子 特定非営利活動法人持続可能な社会をつくる元気ネット 事務局長

岸 雄治 日産自動車株式会社 車両生産技術本部 環境&ファシリティエンジニアリング部 環境エネルギー技術課 エキスパートリーダー

（平成 29 年 4 月～）

嶋村 高士 トヨタ自動車株式会社 環境部 担当部長

高野 敦司 いその株式会社 第一営業部 部長

吉永 広芳 日産自動車株式会社 車両生産技術本部 環境エネルギー技術部 部長

（～平成 29 年 3 月）

3. 制度の骨子（案）

再生資源利用等の進んだ自動車へのインセンティブ（リサイクル料金割引）制度について検討を行った結果、本制度の骨子を以下のとおりとりまとめた。本骨子については、制度開始の決定等の際に、必要に応じて時点修正及び追加的検討を行うものとする。

3-1. 本制度において利用を促進する再生資源

対象とする再生資源を検討するにあたり、新車素材組成、ASR 組成、解体・破碎段階で回収される素材組成（新車素材と ASR の差分）について、重量 kg ベース（図 4）及び原料調達に係る温室効果ガス排出量 kg-CO₂ ベース（図 5）の 2 つの観点からガソリン車について試算を行った^{1, 2, 3}。

試算の結果は以下の通りである。

- 重量ベースの試算の結果、新車に使用されている素材のうち、プラスチック、ゴム、ガラス、繊維については、その多くが ASR となっており、ASR に占める重量比率も大きいと考えられる。
- 温室効果ガス排出量ベースの試算の結果、重量ベースに比べて ASR 由来排出量の割合が増加する。このため、ASR の削減により、温室効果ガス排出量の削減を図ることができると考えられる。

以上の試算の結果、ASR 削減に伴う処理費用低減によるユーザー負担の軽減が最も期待でき、かつ、温室効果ガス排出量の削減による温暖化対策効果も期待できるプラスチックを、本制度を通し利用を促進する再生資源とする。

なお、自動車製造業者へのヒアリングの結果、現在、再生プラスチックの新車への利用は限定的であること及び使用済自動車由来の再生プラスチックの新車への利用はほぼ無いという結果が得られたことを踏まえ、当面は再生プラスチックを利用する環境を整えながら徐々に使用済自動車由来の再生プラスチック利用を増加させていく必要がある。

また、残留性有機汚染物質に関するストックホルム条約（以下、「POPs 条約」という。）の COP8（平成 29 年 5 月）において、プラスチックに難燃剤として用いられているデカブロモジフェニルエーテル（以下、「デカ BDE」という。）が廃絶対象物質となった。これを踏まえ、自動車リサイクル全体の対応として、自動車製造業者等から解体業者等の関連業者に、デカ BDE の未含有部品等の情報を伝達し、解体段階で取り外される材料への混入を防ぐとともに、本制度に係ることとしては、3-8 で述べる実証事業の中で有害物質が含まれていないことを確認することとする。

¹ 新車素材と ASR は異なる文献を基に算出しているため、必ずしも数値は整合しない。

² 環境省平成 20 年度使用済自動車再資源化の効率化及び合理化等推進調査報告書

³ 環境省平成 27 年度自動車リサイクルに関する 3R の推進・質の向上に向けた検討・調査報告書

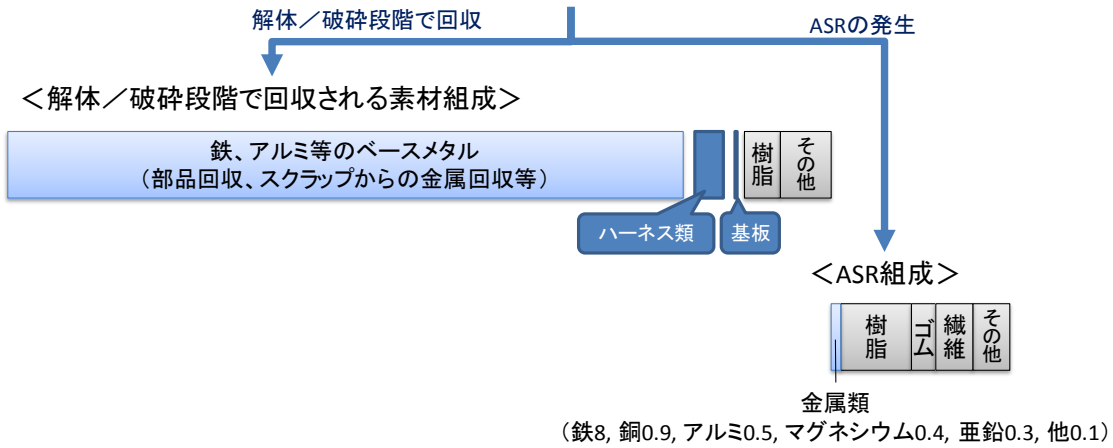
＜新車素材組成(総重量約1,600kgを想定)＞

(単位: kg)

1,169	99	26	96	53	41	32	50
鉄※	アルミ※		樹脂	ゴム	ガラス	繊維	その他

他の非鉄金属※

(クロム7, 亜鉛6, 銅5, マンガン5, ニッケル2, 他2)



(環境省平成20年度使用済自動車再資源化の効率化及び合理化等推進調査報告書、環境省平成27年度自動車リサイクルに関する3Rの推進・質の向上に向けた検討・調査報告書を基に作成)

図4 ガソリン車素材別組成(重量kgベース)

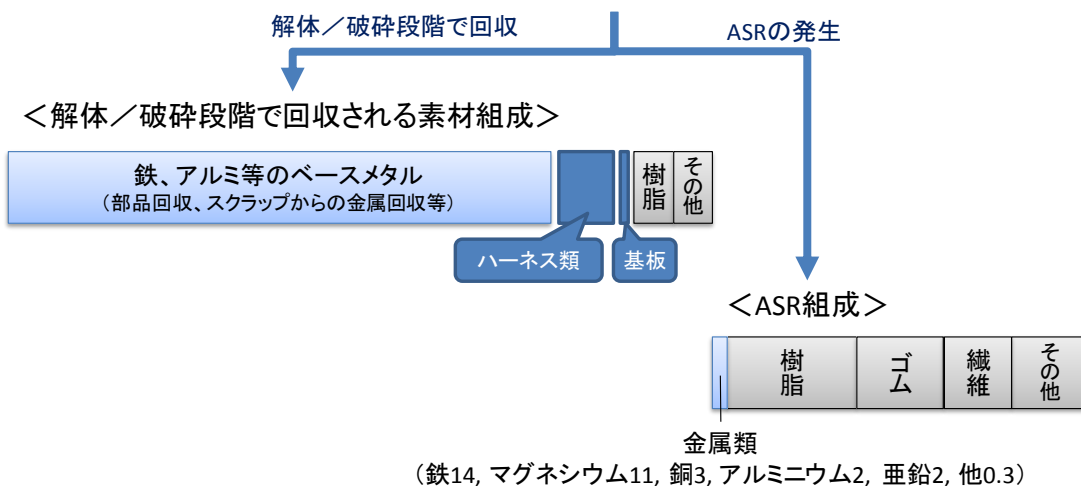
＜新車素材組成＞

(単位: kg-CO₂e)

1,859	404	185	629	413	33	146
鉄※	アルミ※		樹脂	ゴム	ガラス	繊維

他の非鉄金属※

(クロム71, 亜鉛33, マンガン24, 銅17, ニッケル14, チタン10, マグネシウム7, 他8)



(環境省H20使用済自動車再資源化の効率化及び合理化等推進調査報告書、環境省平成27年度自動車リサイクルに関する3Rの推進・質の向上に向けた検討・調査報告書を基に作成)

図5 ガソリン車素材別組成(温室効果ガス排出量kg-CO₂ベース)

3-2. 対象車種の考え方

i 本制度の対象車種

再生資源利用及び環境配慮設計の進んだ車種を対象とする。再生資源利用については、「ii. 再生資源利用の基準」から「iii. 基準運用の考え方」に示す基準を申請車種が満たしていること、環境配慮設計については、「iv. 環境配慮設計の確認項目」に示す確認項目を申請車種が満たしていることを条件とする。車種開発のスケジュール等を考慮し、原則、基準及び確認項目は3～4年程度継続するが、制度利用状況等を踏まえて必要に応じ見直す。基準及び確認項目の見直しに当たっては、関係主体や有識者からなる検討の場において議論することとし、原則、適用開始の2～2.5年前に公表する。

ii 再生資源利用の基準

- 現在の自動車における再生プラスチックの利用状況を踏まえ、以下の通り段階的に基準を設ける。
- 制度開始当初は、申請車種において使用済自動車由来の再生プラスチックを使用している代表的な部位を公表していること及び各社管理のデータベースを基に集計した全再生プラスチック使用重量比率（車体におけるプラスチック使用重量全体⁴に対する再生プラスチック使用重量⁵の比率）が基準値以上であることを基準とする。ただし、同データでプラスチックの重量を管理していない場合については、設計時に計算する理論 ASR 重量から熱可塑性プラスチック以外を除いた重量を用いる。
- 初回の基準の見直し後は、申請車種において使用済自動車由来の再生プラスチック使用重量比率（車体におけるプラスチック使用重量全体に対する使用済自動車由来の再生プラスチック使用重量の比率）が基準値以上であること及び全再生プラスチック使用重量比率が改定された基準値以上であることを基準とする。

iii 基準運用の考え方

- 基準については、審査等を通じてトレーサビリティを確保する。
- 再生材の供給状況の変動性を勘案し、四半期ごと（4～6月、7～9月、10～12月、1～3月）の平均値で基準値適合の判断を実施する。

⁴ ただし、繊維、熱硬化性樹脂、エラストマーは除く（プラスチックの添加物として使用されているエラストマーは除かない）。

⁵ プラスチック使用重量全体の考え方（脚注4参照）に加え、工程内で再利用される端材、オフグレード品についても除く。また、再生プラスチックで部品を製造するまでに加えられる添加剤について、原料となる廃プラスチックに由来する添加物のみを再生プラスチックとし、その後加えられるものは除く。

iv 環境配慮設計の確認項目

- 自動車の環境配慮設計に関し、以下の項目について、自動車製造業者等の申請車種での対応状況を確認する。
 - ・ 一般社団法人日本自動車工業会（以下、「自工会」という。）の「使用済自動車の3R促進等のための製品設計段階事前評価ガイドライン」（別添）に沿っている
 - ・ 3R促進に重要な部位や素材の有害性・有毒性について情報開示している
 - ・ 新冷媒⁶の採用及びエアバッグ類一括作動に対応している
- また、確認項目の見直しの際に、再生可能資源（バイオマスプラスチック等）の利用状況についても、自動車への利用状況如何ではあるが、経済性等を勘案したうえで確認項目として加えることの可否について検討する。

3-3. 財源・割引金額・実施期間等

i 財源

- 財源として、合同会議報告書を踏まえて、特預金を原資とする。
- 3-5. 審査等、3-6. 周知方法のうち資金管理法人に係るものについても、リサイクル料金割引に付随する経費としてリサイクル料金割引に係る特預金を原資とし実施する。

ii 割引金額

- 本制度は、広く環境配慮設計を推進し、資源の利用を高度化することによる自動車における3Rの高度化を目的としていることから、資金管理料金及び情報管理料金を除くリサイクル料金の全額を割り引くこととする（なお、新冷媒については自動車リサイクル法に基づく回収義務の対象ではないため、リサイクル料金の対象とはならない）。

iii 実施期間

- 実施期間について、自動車ユーザーの機会公平性の観点では、新車の平均買替え年数が8.1年⁷であることを踏まえ、これを上回る期間とすることが望ましいため、実施期間は10年間程度とする。この場合、約5年の車種のモデルサイクルの2倍程度の期間が確保され、全ての自動車製造業者等が本制度利用の機会を得られると考えられる。

iv 想定する対象台数

- 現在の特預金の残高、割引金額及び実施期間を勘案すると、平均して年間10万台程度を

⁶ 特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律に規定する特定物質等に指定されていない冷媒。

⁷ 内閣府「消費動向調査」（平成28年3月）

対象とすることが望ましいと考えられる。

3-4. 割引・還付方法

i リサイクル券の表記

- 自動車ユーザーに手渡されるリサイクル券のリサイクル料金（割引前、割引後）表記については、「割引前後料金併記」での対応を原則とする。

ii 申請・還付方法

- 割引額の申請・還付方法に関しては、(a)還付方式と(b)割引方式が考えられる。両案の手続きイメージを図 6 に示す。ユーザーの負担を極力軽減するという観点からは、(b)割引方式での対応が望ましいと考えられる。
- (a)還付方式では、メーカーシステムの改修は不要であるが、申請を手作業で処理するコストや振込手数料等が申請数に応じてかかる。一方、(b)割引方式では申請を処理するコストは抑えられるが、メーカーシステムの改修のための費用や時間が必要である等、各手法により運用コストの構造が大きく異なる。10年程度の実施を想定した場合、(a)及び(b)にかかるコストは同程度であると試算される。
- 将来何らかの割引制度を実施することも想定し、より低コストで割引を実施できる体制を整備しておくことが望ましい。このため、原則、(b)割引方式を採用することが妥当である。
- なお、自社システムの改修が困難であったり、コスト効率的でない等の理由により、割引方式への対応が現実的でない一部メーカーについては、例外的に還付方式を認めることとする。

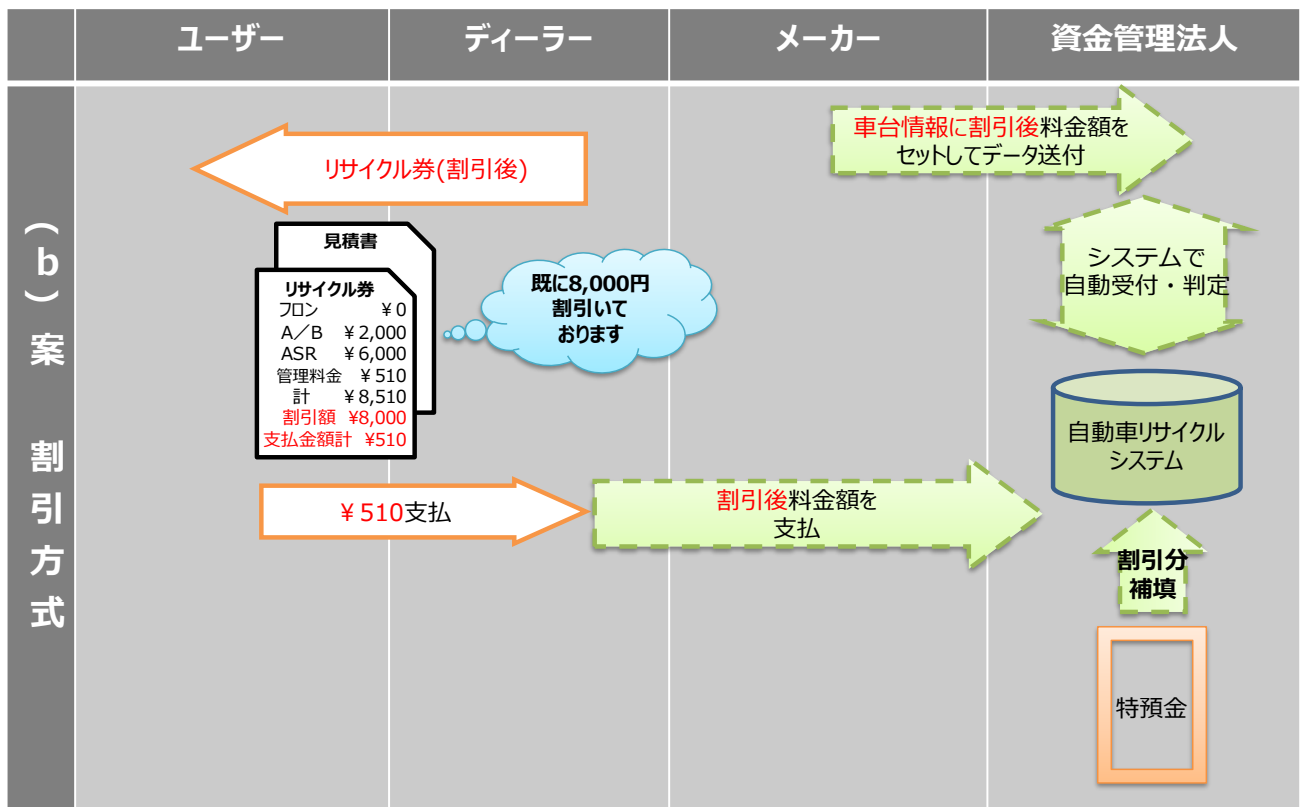
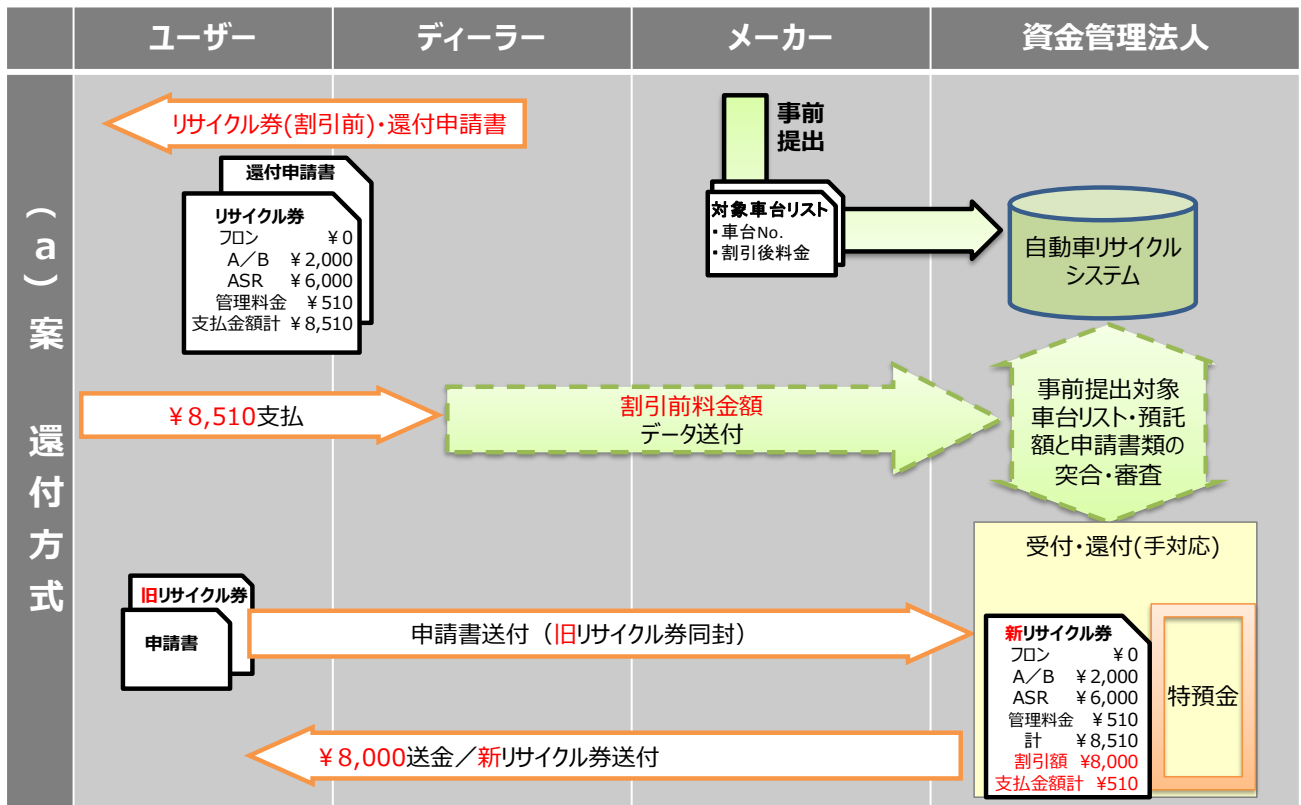


図 6 割引・還付および申請方法イメージ

3-5. 審査等

i 審査等の流れ

- 本制度対象車種の審査等は図 7 に示す流れとし、資金管理実務を担う資金管理法人が取りまとめを行う。実際の審査、監査、調査を行う主体については、資金管理法人から知見を持つ第三者機関（ISO9001 の認証を行うことができるとして認定されている機関）に委託する。

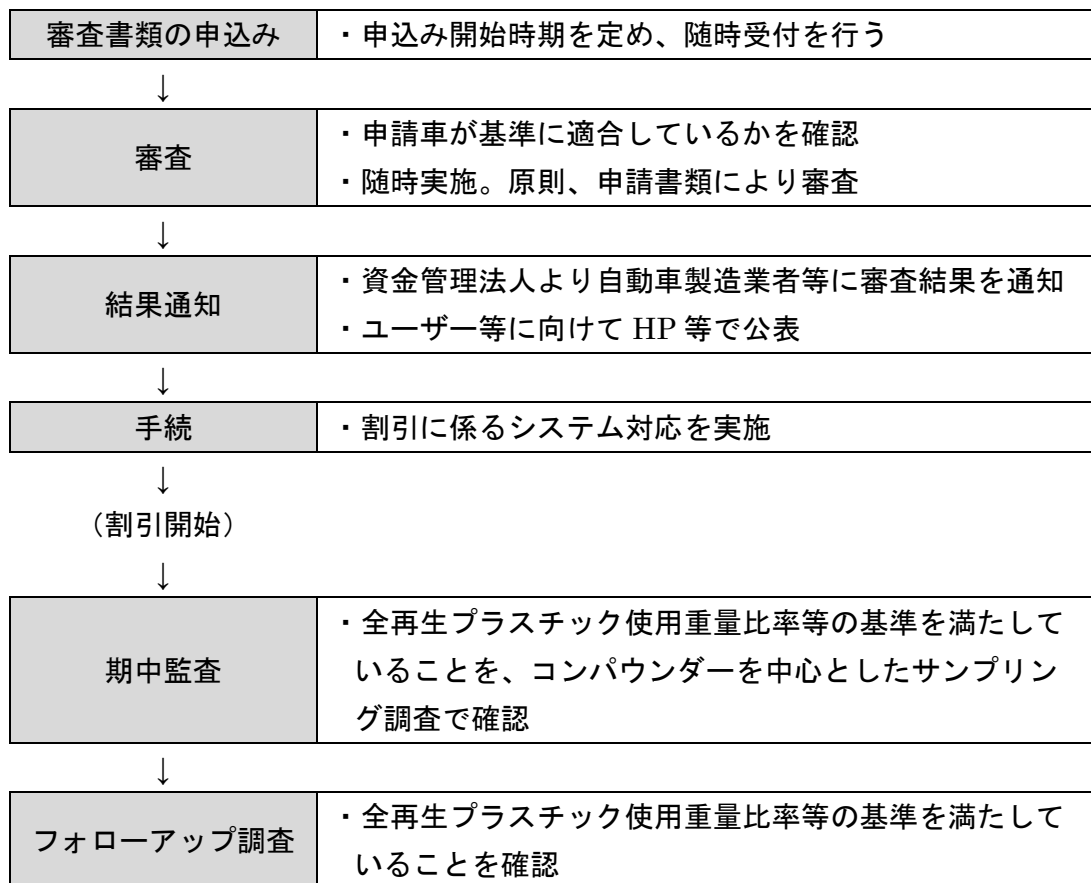


図 7 審査等の流れ

- 審査は、書類ベースとし、表 1 に示す項目について提出を求める。
- 期中監査は、制度に参加する車種からサンプリングにより抽出した車種を対象に、申請時に提出された書類に基づき製造されているかどうかについて、コンパウンダーを中心に実地調査等を実施する。
- フォローアップ調査は、制度に参加する全車種について、再生プラスチックの使用重量等を確認する。

表 1 申請・監査項目（案）

	項目（案）
審査	<ul style="list-style-type: none"> • 申請者情報 • 申請車種情報 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 車種・グレード名、リサイクル料金、計画販売台数 • 申請車種の基準適合確認項目 <ul style="list-style-type: none"> ✓ プラスチック使用重量全体、全再生プラスチック使用重量、使用済自動車由来再生プラスチック使用状況 等 • 環境配慮設計への対応状況 • （添付資料）コンパウンダーの発行する原料供給証明書
期中監査	<ul style="list-style-type: none"> • 再生プラスチックの仕入れ・在庫状況 • サプライチェーン・コンパウンド工程の管理状況 • 審査書類との整合状況 <p>※JIS Q 9091 を取得している場合、仕入れ／在庫の記録の確認をもって上記に代えることを可とする。</p>
フォローアップ調査	<ul style="list-style-type: none"> • 販売台数の四半期毎実績 • 対象車種の全再生プラスチックの使用量／率・使用済自動車由来再生プラスチックの使用状況等の実績 <p>※設計上の下限値を積み上げて基準値を満たしている場合においては、設計変更の無いことの確認をもって上記に代えることを可とする。</p>

ii 割引開始後に基準不適合となった際の対応の考え方

- 自然災害による事故や近隣施設で発生した事故の二次災害等が原因で基準に適合しない場合は、個別の事案に応じた一定の期間内は特段の対応は不要とする。
- 上記に該当せず、再生プラスチックが調達できない等により基準に適合しない場合（意図的でない場合に限る）は、自動車製造業者等は当該車両が使用済自動車となった際にリサイクル料金の払渡しを受けないこととする。
- 自動車製造業者等により不適合が意図的に実施されていた場合は、リサイクル料金の払渡しを受けないことに加え、当該事実を公表することとする。
- なお、ユーザーに対して本制度の基準に適合した車種であることの表示を行う際には、上記のような事象が発生する可能性も踏まえ、基準に適合しない場合はその事実を適時ユーザーに周知する等、消費者保護制度に抵触しないよう（とりわけ景品表示法の優良誤認に当たらないよう）留意する必要がある。

3-6. 周知方法

- 制度開始に先立って、制度に関連する主体に対し、効率的に周知を実施する必要がある。ユーザー、対象車種の製造段階の主体であるコンパウンダー・部品メーカー、対象車種の販売段階の主体であるディーラーに制度が周知されることで、円滑な制度運営および制度へ参画する事業者の掘起こしが期待される。具体的には、表 2 に示すような周知方法が想定される。
- また、制度実施期間中における基準に適合しない等のイレギュラーケースへの対応も考慮し、国または資金管理法人において適時にユーザー等へ周知できる体制を構築しておく必要がある。

表 2 想定される周知方法

周知対象 実施主体	ユーザー	コンパウンダー	部品メーカー	ディーラー
国	・プレスリリース等	・業界団体を通じた周知	—	・業界団体を通じた周知
資金管理法人	・パンフレット、ビラ、ポスター等の作成、配布 ・問い合わせ窓口設置			・業界団体を通じた周知 ・広報素材（パンフレット等）の情報提供
自動車製造業者等	（・ディーラー経由の周知）	—	・取引のある事業者への周知	・系列店への周知（制度内容、制度利用に係る手続等）

3-7. 制度のフォローアップ

- 制度実施に当たっては、必要なデータ収集等を通じて定期的にフォローアップすることで把握し、自動車リサイクル制度全体における本制度の位置づけにも留意しつつ、表 3 に示す項目等を勘案し、3-8 に示す実証事業の進捗・成果を踏まえて制度運用にフィードバックすることが望ましい。

表 3 想定されるフォローアップ項目

期待される効果	フォローアップ項目	関連データの所在
・再生資源利用等の進んだ自動車のユーザー認知及び選択意識向上	・ユーザー認知度 ・制度対象車種販売台数	・自動車製造業者等 ・ヒアリング調査
・使用済自動車からの資源利用高度化	・解体段階での資源の取り外し状況 ・ASR 発生量、処理費用	・解体業者 ・自動車製造業者等
・自動車製造時の（使用済自動車由来）再生プラスチック利用の拡大	・使用済自動車由来再生プラスチック使用重量 ・全再生プラスチック使用重量	・コンパウンダー

3-8. 制度の実施に向けた今後の進め方

- 現状、使用済自動車由来再生プラスチックは品質面、コスト面の課題があり、自動車向けにほとんど利用されていないため、制度開始の決定前に実証事業を行い、自動車向けに利用できることを確認する必要がある。
- これまで環境省において行われてきた自動車の3Rの推進・質の向上に向けた実証事業の成果も活用し、平成29年度後半より、自動車リサイクル高度化財団または個社による実証事業を実施し、使用済自動車由来再生プラスチックの利用に関して、
 - ・小規模ロットでの品質及びコスト評価
 - ・有害物質（臭素系難燃剤等）への対応
 - ・コンパウンダーにおける品質管理
 - ・量産化技術
 - ・車両の軽量化を阻害しないこと 等
 について確認を行う。
- 実証事業の進捗については、毎年、合同会議に報告し、その都度、制度開始の可否を国において判断する。
- POPs 条約 COP 8 の採択結果に係る締約国各国における輸入規制等の国内条約担保措置の取組状況等を踏まえ、採択結果が発効する見込みの平成30年度冬以降に、制度開始を決定すべきことに留意する。
- 制度開始決定後、各自動車製造業者等において車種の開発を行う時間的猶予を設けた後、第1期の制度（使用済自動車由来の再生プラスチックを使用している代表的な部位を公表しており、全再生プラスチック使用重量比率の基準を満たした自動車を対象）を開始する。
- 量産化及び安定供給に係る実証事業の結果を踏まえ、第2期（使用済自動車由来プラスチックの使用率及び改定された再生プラスチックの使用率の基準値を満たした自動車を対象）を開始する。
- 制度に係る追加的検討及び把握・フォローアップに当たっては、関係主体や有識者からなる検討の場を設けることとする。
- 以上の内容を図8に示す。

▼自り法10年見直し

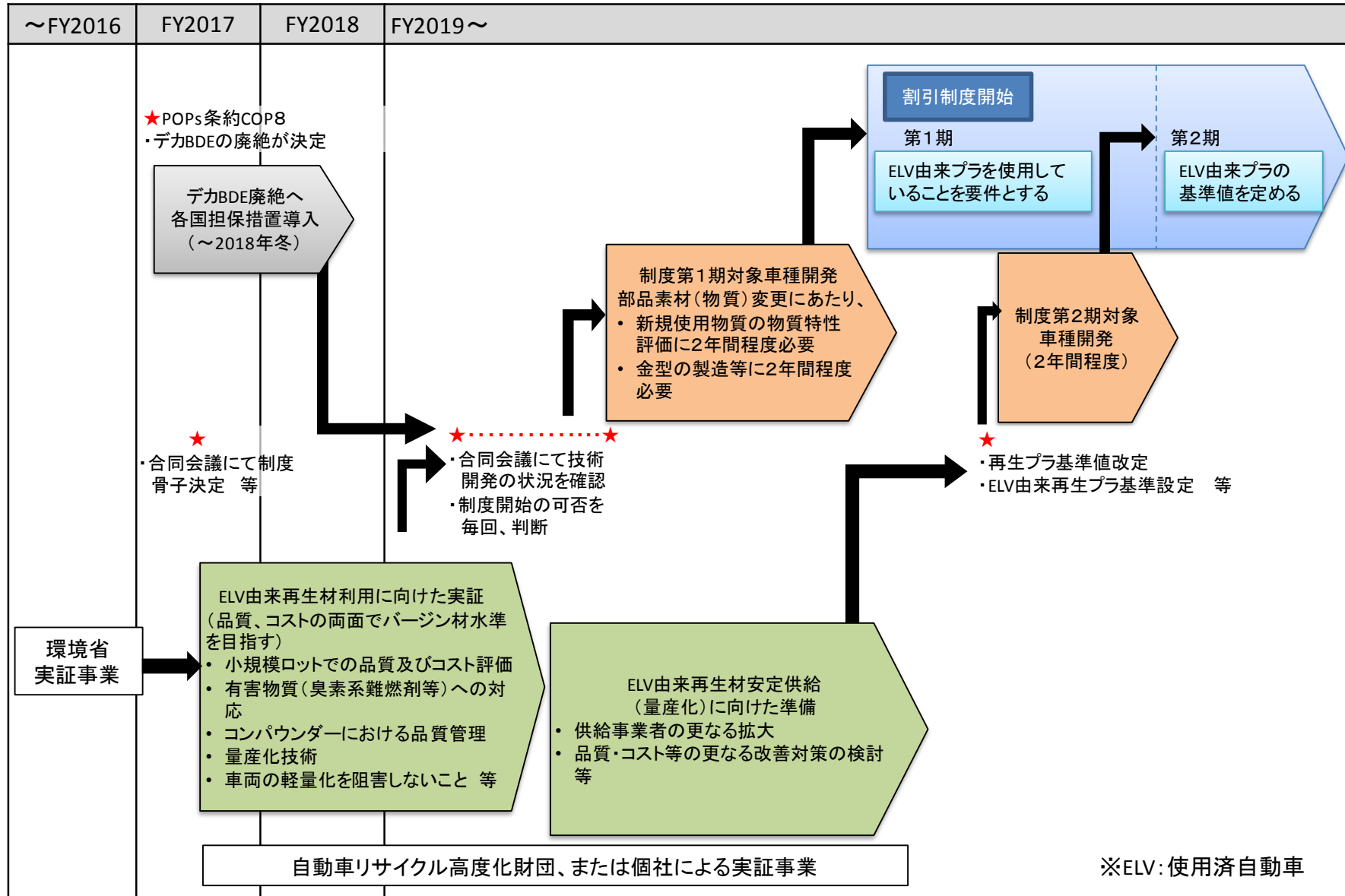


図 8 再生資源利用等の進んだ自動車のインセンティブ（リサイクル料金割引）制度の実施に向けたロードマップ

(別添) 使用済自動車の3R促進等のための製品設計段階事前評価ガイドライン

大項目		中項目		ガイドライン	情報開示(例)	
1.	再生資源等の活用促進による省資源の促進	1.	再生資源・再生可能資源の活用	技術的・経済的に可能な範囲で、省資源に配慮し、再生資源・再生可能資源等を使用している。	・ 主な使用先の部品名	
		2.	再利用可能な材料の活用	技術的・経済的に可能な範囲で、再利用が可能な材料を使用している。	・ 使用している材料と主な使用先の部品名	
		3.	再生資源・部品等の解体性向上	1.	市場での資源、又は中古部品としての活用が容易となるよう、取付方法等の工夫をしている。	・ 主な部品の工夫点
				2.	市場での資源活用が容易となるよう、技術的・経済的に可能な範囲で、材質名を表示している。	・ プラスチック類への材質表示の有無
2.	安全性等への配慮による適正処理の推進	1.	処理時の安全性	処理時に爆発・引火・感電等の恐れがある部品に関し、その安全な処理方法に配慮している。	・ エアバッグ類・駆動用電池等の適正処理マニュアルの発行 ・ エアバッグ類一括作動への対応	
		2.	材料の有害性・有毒性	使用している材料の使用や処理に係る法規・規制を遵守すると共に、技術的・経済的に可能な範囲で将来動向にも配慮している。	・ 環境負荷物質等の削減目標の達成状況 ・ 各種フロン対策や新冷媒の採用	
3.	情報の提供	1.	省資源促進の為の情報	再生資源として技術的・経済的に利用可能な材料や再生資源等の活用状況について、機密管理上可能な範囲で情報提供している。	・ カタログやHP等での上記項目の開示	
		2.	適正処理促進の為の情報	適正な処理に係る各種情報を合理的な範囲で情報提供している。	・ カタログやHP等での上記項目の開示	
4.	事前評価の仕組み	ガイドラインの事前評価と記録		(本ガイドラインの内容を折り込んだ)自社の実施規定を策定し、管理者責任部署を設置、評価の実施及び記録をしている。	・ カタログやHP等での上記項目の開示	