

自動車リサイクル制度における 解体インセンティブ制度（仮称）案について

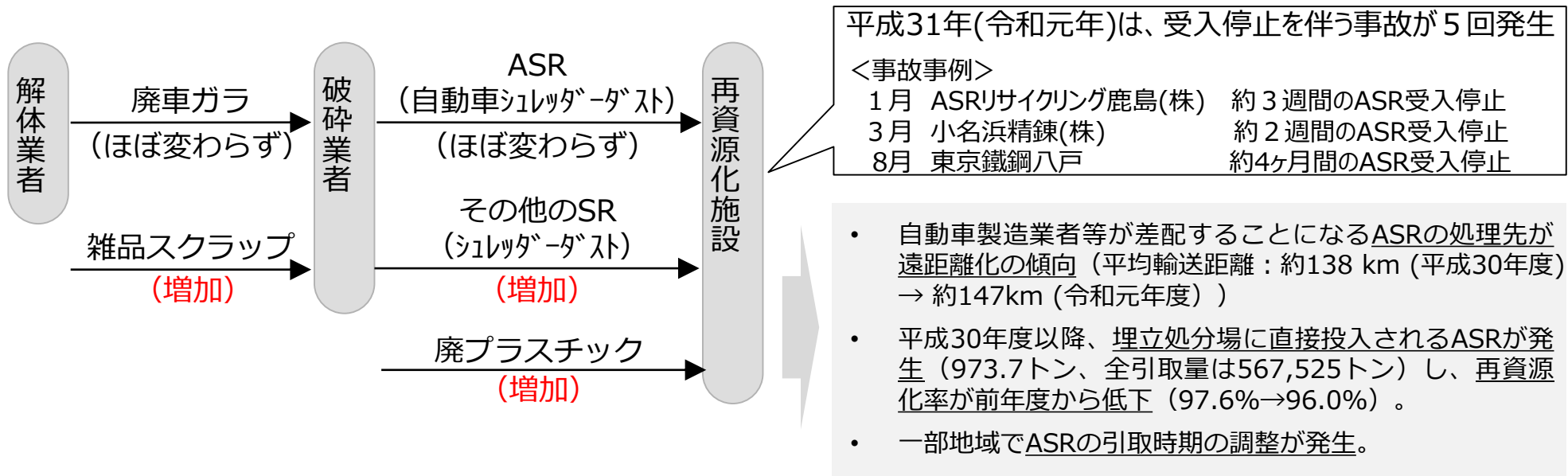
令和 2 年 1 1 月

経 済 産 業 省

環 境 省

1. 自動車リサイクル制度の課題①（ASRの円滑な再資源化）

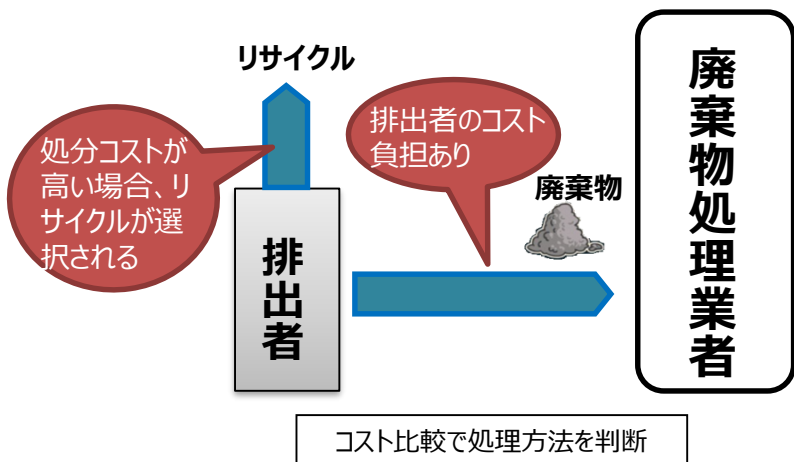
- 自動車リサイクル法では、自動車の所有者が負担するリサイクル料金を原資として、自動車製造業者等が指定再資源化等物品（フロン類、エアバッグ類、自動車破碎残さ（ASR））の再資源化等を行うことにより、使用済自動車や廃車ガラなどの逆有償化を防ぐこととしている。このうち、ASRの再資源化をめぐる状況は、昨今の中国のプラスチック・雑品スクラップの輸入規制、再資源化施設の事故等により変化しつつある。
- 外国政府の輸入規制・輸入制限により、これまで中国等に輸出されていたプラスチックくずや雑品スクラップを国内で処理する必要が生じた結果、ASR再資源化施設として認定されている焼却施設等に廃プラスチック等が流入し、処理能力が逼迫している。さらに、ASR再資源化施設の事故によるASRの受け入れ停止、さらには激甚災害の発生等も重なり、平成30年度以降、リサイクル率が低下するとともに、平成25年度以来の直接埋立や、さらにASRの引取時期の調整等をせざるを得ない状況が発生している。



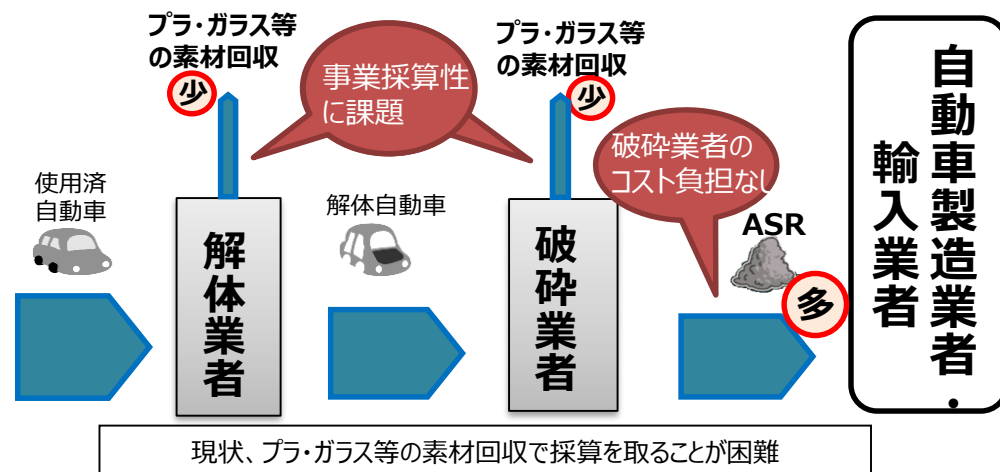
2. 自動車リサイクル制度の課題②（再資源化の高度化）

- 自動車リサイクル法では、自動車の購入者がASRの再資源化費用を負担し、自動車製造業者等がASRの再資源化の責務を負うことによって、使用済自動車が鉄価格等に大きく左右されることなく安定的にリサイクルされる仕組みとなっている。
- 一方で、通常の廃棄物については処分コストといった制約がリユース、リサイクルの追い風となっている中、自動車リサイクル制度においては、自動車製造業者等がASRを全量引き取ることとなっており、その原資もリサイクル料金であることから、解体業者や破砕業者によるリユース、リサイクルに対するインセンティブが十分に働きのにくい面がある。
- 加えて、破砕・選別の精度を上げることでプラスチックやガラス等の素材を回収する取組もなされているが、事業採算性に課題がある。

＜通常の廃棄物の場合＞



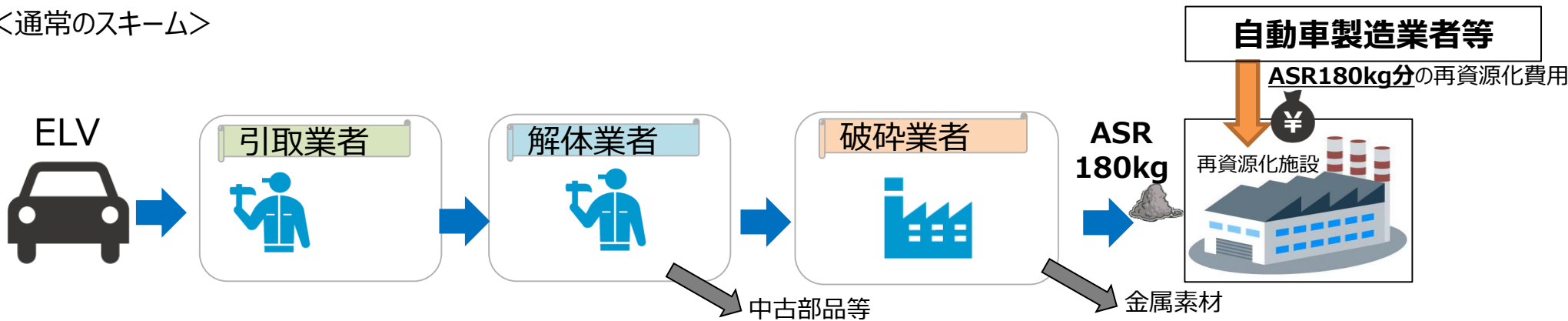
＜自動車リサイクル制度＞



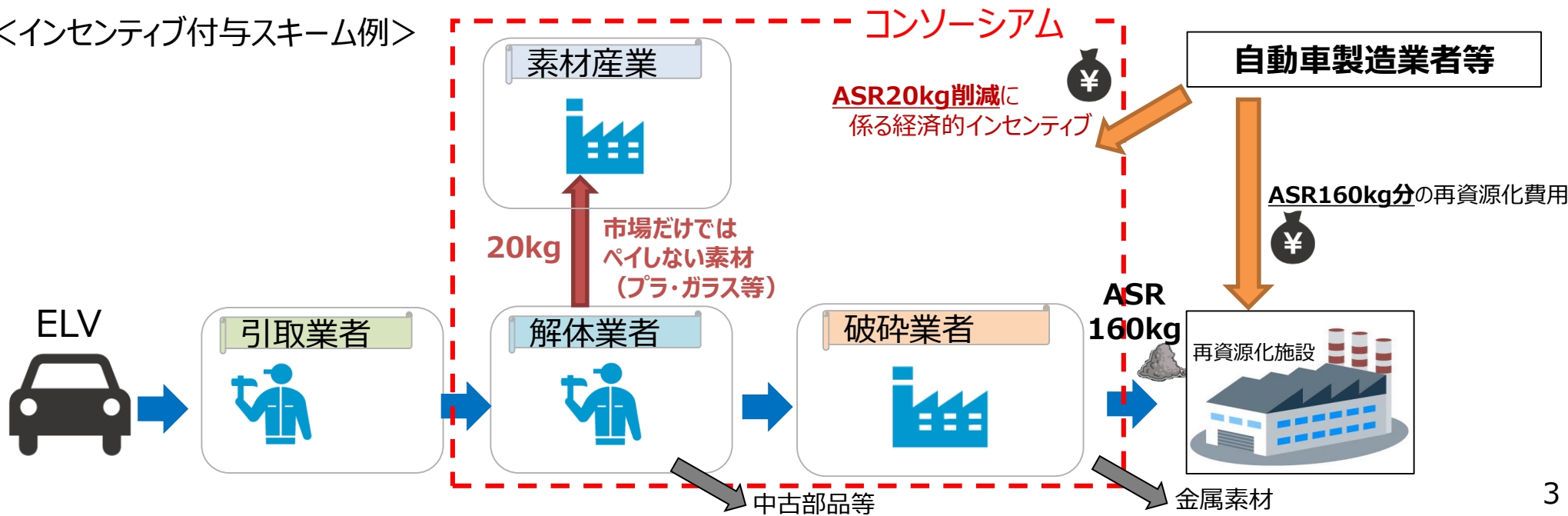
3. 解体インセンティブ制度（仮称）案

- ASRの削減及び再資源化の高度化を目的として、それらの目的につながるような素材の回収に取り組む解体業者等に対して、その取組に応じて、預託されたリサイクル料金を原資とした経済的インセンティブを付与する制度を具体的に検討してはどうか。

<通常のスキーム>



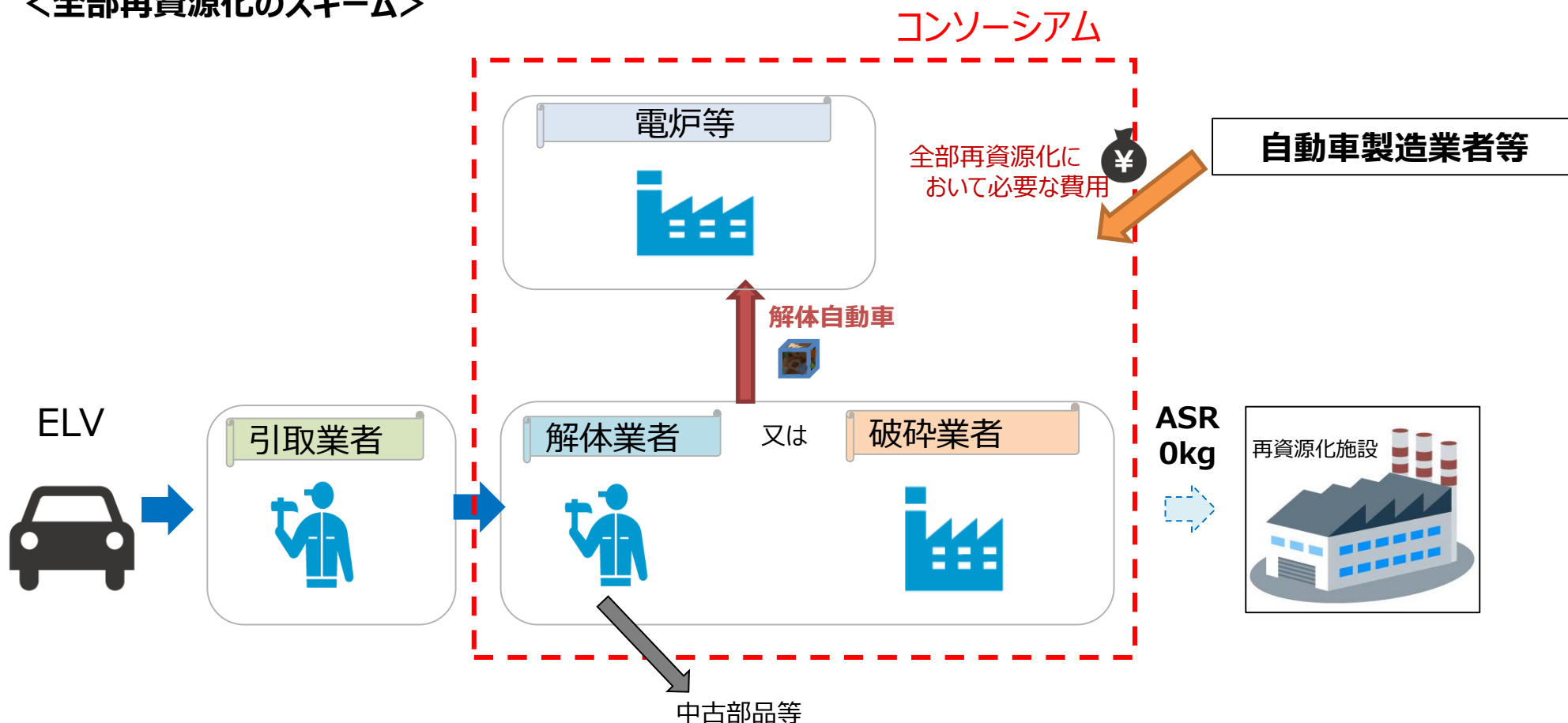
<インセンティブ付与スキーム例>



(参考) 解体自動車の全部再資源化について

- 自動車リサイクル法第31条において、主務大臣の認定を受けて行う解体自動車の全部再資源化について規定されており、認定を受けた自動車製造業者等は、同法第76条第4項に基づき、ASR料金を受け取り、当該全部再資源化に対して充当することができる。

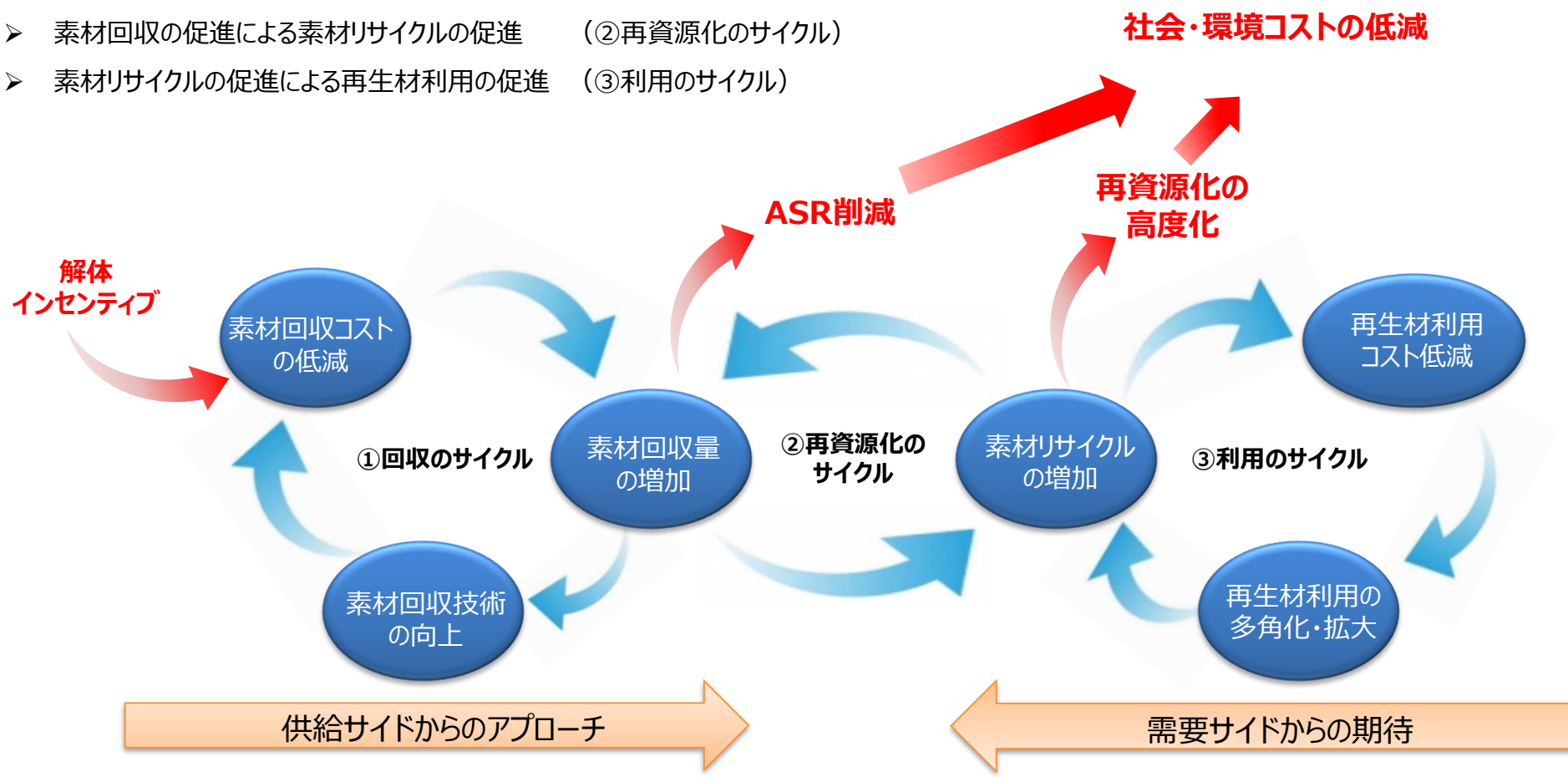
<全部再資源化のスキーム>



4. 解体インセンティブの目指すべき方向性

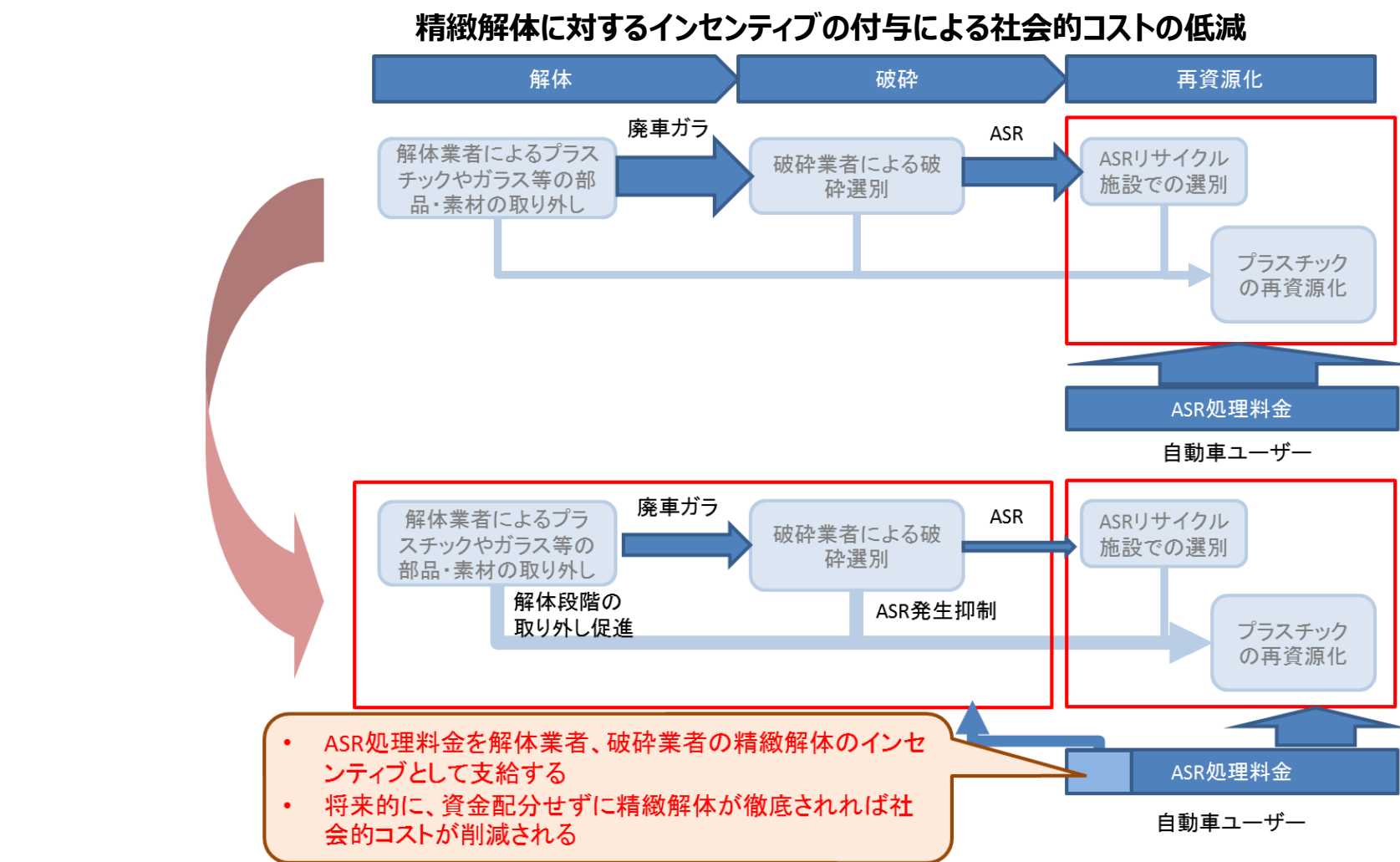
- 解体インセンティブにより、素材の回収・リサイクルが促進され、ASRの削減及び再資源化の高度化につながる。
- さらに、将来、取組が進むことで再生材の市場が確立し、資源循環が発展、ひいては社会的コスト及び環境コストが低減することが期待される。

- 解体インセンティブの付与による素材回収の促進（①回収のサイクル）
- 素材回収の促進による素材リサイクルの促進（②再資源化のサイクル）
- 素材リサイクルの促進による再生材利用の促進（③利用のサイクル）



【参考】自動車リサイクルに係る3Rの推進・質の向上に向けた検討会における検討

- 自動車リサイクルに係る3Rの推進・質の向上に向けた検討会（平成28年1月～8月）においても、精緻解体※に取り組む解体業者に対する経済的なインセンティブを付与する必要性が示された。



※ この検討会においては、ASRの発生抑制につながる非金属資源を回収する高度な解体であるが、現状は経済合理性が低いとみなされ進んでいないような解体を指すこととしている。