

自動車リサイクル制度をめぐる各種取組状況

2024年11月14日

経済産業省

環境省

目次

■ 樹脂リサイクルの推進について

資料 4 - 1 : 資源循環をとりまく状況について

資料 4 - 2 : 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

資料 4 - 3 : 資源回収インセンティブ制度

■ 自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び 3R の推進・質の向上に向けた検討について

資料 4 - 4 : 自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び 3R の推進・質の向上に向けた検討について

資源循環をとりまく状況について

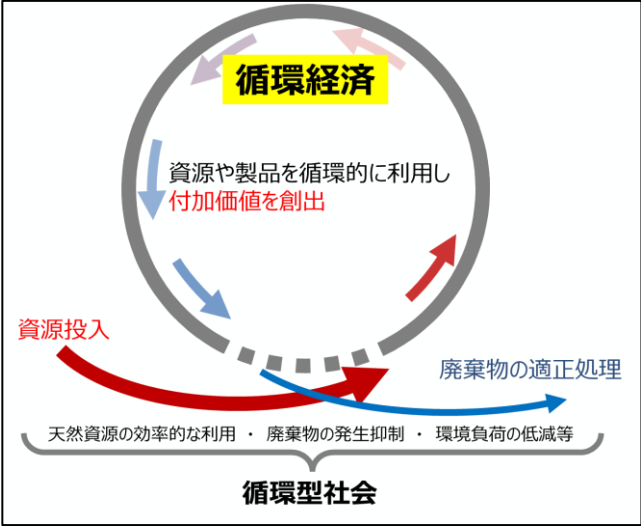
第五次循環型社会形成推進基本計画について

循環型社会形成推進基本計画（循環基本計画）とは

- 循環型社会形成推進基本法（2000年制定）に基づき、**循環型社会の形成に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために定めるもの**。令和6年8月に第五次循環型社会形成推進基本計画を策定した。

改定の背景及びポイント

- **循環型社会の形成に向けて資源生産性・循環利用率を高める取組の強化には、持続可能な形で資源を効率的・循環的に有効利用する循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行を推進することが鍵。**
- **循環型社会形成のドライビングフォースとなる「循環経済」への移行は、気候変動、生物多様性の損失、環境汚染等の社会的課題を解決し、産業競争力の強化、地方創生、経済安全保障にも資するものであり、将来にわたって質の高い生活をもたらす「新たな成長」を実現し、地上資源基調の「ウェルビーイング/高い生活の質」を実現するための重要なツール。**
- 今回の改定では、循環経済への移行を関係者が一丸となつて取り組むべき重要な政策課題と捉え、循環型社会形成に向けた政府全体の施策を取りまとめた国家戦略として本計画を策定。



計画本文の自動車に関連する部分

- 自動車のライフサイクル全体の脱炭素化（実質排出ゼロ）、使用済自動車の解体・破碎・ASR 処理プロセスからなる自動車リサイクルプロセスの脱炭素化を進めるとともに、電動化の進展や使い方の変革等に対応した自動車リサイクルを推進する。また、自動車製造における再生材の利用や再生材の需要に対応した供給が円滑に進むことでライフサイクル全体での資源循環が進むよう、関係者の協力・連携を促進するとともに、必要な支援を行う。

循環型社会のドライビングフォースである
循環経済

ネット・ゼロ・ ネイチャーポジティブ	産業競争力強化
経済安全保障	地方創生

資源循環の促進のための再資源化事業等の高度化に関する法律 (再資源化事業等高度化法) の概要

第213回通常国会で成立
令和6年5月29日公布

令和6年3月15日に「資源循環の促進のための再資源化事業等の高度化に関する法律案」について閣議決定し、第213回国会で成立。
本法においては、**脱炭素化と再生資源の質と量の確保等の資源循環の取組を一体的に促進**するため、**基本方針の策定、特に処分量の多い産業廃棄物処分業者の再資源化の実施の状況の報告及び公表**、再資源化事業等の高度化に係る**認定制度の創設等**の措置を講ずる。

基本方針の策定

再資源化事業等の高度化を促進するため、国として基本的な方向性を示し、一体的に取組を進めていく必要があることから、環境大臣は、**基本方針を策定し公表**

再資源化の促進（底上げ）

- 再資源化事業等の高度化の促進に関する**判断基準の策定・公表**
- 特に**処分量の多い産業廃棄物処分業者の再資源化の実施状況の報告・公表**



再資源化の**高度化に
向けた全体の底上げ**

再資源化事業等の高度化の促進（引き上げ）

- 再資源化事業等の高度化に係る**国が一括して認定を行う制度を創設**し、生活環境の保全に支障がないよう措置を講じさせた上で、**廃棄物処理法の廃棄物処分量の許可等の各種許可のの特例**を設ける。

※認定の類型（イメージ）

<①事業形態の高度化>

- 製造側が必要とする**質・量の再生材を確保**するため、**広域的な分別収集・再資源化の事業**を促進



例：ペットボトルの水平リサイクル

画像出典：PETボトルリサイクル年次報告書2023
(PETボトルリサイクル推進協議会)

<②分離・回収技術の高度化>

- 分離・回収技術の高度化に係る施設設置**を促進



例：ガラスと金属の完全リサイクル



例：使用済み紙おむつリサイクル

画像出典：太陽光発電設備のリサイクル等の推進に向けたガイドライン
使用済紙おむつの再生利用等に関するガイドライン

<③再資源化工程の高度化>

- 温室効果ガス削減効果を高めるための**高効率な設備導入等**を促進



例：AIを活用した高効率資源循環

画像出典：産業廃棄物処理におけるAI・IoT等の導入事例集

脱炭素化の推進、産業競争力の強化、地方創生、経済安全保障への貢献

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

再生材利用拡大に向けた取組の全体像

自動車設計の循環性要件及び廃自動車管理に関する規則（案） （欧州委員会）

- 2023年7月、欧州委員会は、現行のELV指令等を改正し、新たな**ELV規則案**を公表。
- 施行6年後から（欧州委員会の事前検討では2031年を想定）新車製造に**プラスチック再生材25%以上の利用義務化**

プラスチック再生材
25%以上

その内、25%は
廃自動車由来



我が国の取組み（R5年度補正予算）

◆ 日本としての戦略的対応を進めるための産官学コンソーシアムの立ち上げ（11月中旬を予定）

➢ 製造業とリサイクル業の連携に基づく「アクションプラン」を取りまとめ



◆ 自動車の精緻解体等の技術実証

- 高度な自動車部品解体プロセス等の技術実証
- POPs対策のための再生プラ選別技術の実証

◆ マテリアルフロー分析

- 自動車部品に再利用可能な廃プラの発生源・量・流通を把握するための廃プラのマテリアルフロー分析

ELV規則案のポイント

設計・製造から廃車・最終処分までの全段階を対象とし、再利用性、リサイクル性、リカバリー性を促進することにより、環境の保護、生産の脱炭素化、材料依存の削減を目的とする。

□ 循環設計を改善し、材料や構成部品の取り外しを容易にし、再利用とリサイクルを促進する

□ **車両製造に使用するプラスチックの25%以上を再生プラスチックとし、うち25%をELV由来とする**

□ 発効日から23か月後末日までに、**車両製造に使用する再生プラスチック割合の計算及び検証方法を確立**し、実施法令として採択する

□ 重要原材料、プラスチック、鉄鋼、アルミニウムなどの材料を、より多く、より高品質に回収する

□ ELVに対する生産者の経済的責任を規定することで法定処理費用を確保し、リサイクル業者の品質向上を促す

□ 検査の強化、各国車両登録システムの相互運用性、中古車とELVの区別改善、走行に耐えない中古車の輸出禁止により、「行方不明」となる車両を阻止する

□ 現行のELV指令では対象外のオートバイ、トラック、バスも管理対象となるようEUの規制を段階的に拡大する

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 背景・目的

背景

- 我が国は「循環経済」への移行を国家戦略として掲げ、プラスチック資源循環戦略においては2030年度までにプラスチックの再生利用を倍増するというマイルストーンを掲げている。しかし、廃プラスチックの約6割は熱回収、国内でリサイクルされたプラスチックの約7割が輸出されており、再生材の活用は進んでいない。
- 一方、ELV規則案が提案されている状況下において、自動車製造に対し、再生プラスチックはほとんど供給されておらず、グローバルなサプライチェーンを有する我が国企業への影響が懸念される状況。
- 自動車製造において再生材を活用していくためには、高品質な再生材の流通量を拡大する必要があり、我が国において未だ十分に発展していない再生材市場の構築が喫緊の課題。

目的・進め方

- 本協議会は、ELV規則案の再生材利用義務化が見込まれる2030年前半を見据え、我が国の戦略的対応について、産官学連携のもと取り組むべき事項を検討するため、環境省が中心となり、経済産業省と連携して立ち上げるもの。
- 使用済みプラスチックの処理から、再生材製造、自動車製造まで、サプライチェーンを横断する業界団体（次ページの10団体）の参画を得て、今年度2回程度行う。
- 環境省が行った参画団体へのヒアリングやマテリアルフロー分析を踏まえ、サプライチェーン全体を網羅した課題分析を行い、再生材供給・利用拡大に必要となる製造業とリサイクル業の連携による取組（設備投資や実証事業を含む）の必要性やその実現に向けた国の支援策について検討し、令和6年度内に「アクションプラン」を取りまとめる。

参画機関

カテゴリ	参画機関・参加者
自動車産業	一般社団法人日本自動車工業会
自動車部品産業	一般社団法人日本自動車部品工業会
プラスチック等素材製造産業	日本プラスチック工業連盟
	一般社団法人日本化学工業協会
自動車解体業	一般社団法人日本自動車リサイクル機構
破砕業	一般社団法人日本鉄リサイクル工業会
プラスチック処理・リサイクル業	全日本プラスチックリサイクル工業会
	日本プラスチック有効利用組合
	公益社団法人全国産業資源循環連合会
その他団体	一般社団法人プラスチック循環利用協会
有識者	東京大学大学院 新領域創成科学研究科 教授 伊藤耕三
	公益財団法人京都高度技術研究所 副所長 酒井伸一
	東京大学大学院 工学系研究科 教授 村上進亮
	京都大学 環境安全保健機構環境管理部門 准教授 矢野順也
	神奈川大学 経済学部経済学科 教授 山本雅資
国	環境省環境再生・資源循環局総務課資源循環ビジネス推進室
	経済産業省製造産業局自動車課、GXグループ 資源循環経済課、製造産業局素材産業課

資源回収インセンティブ制度

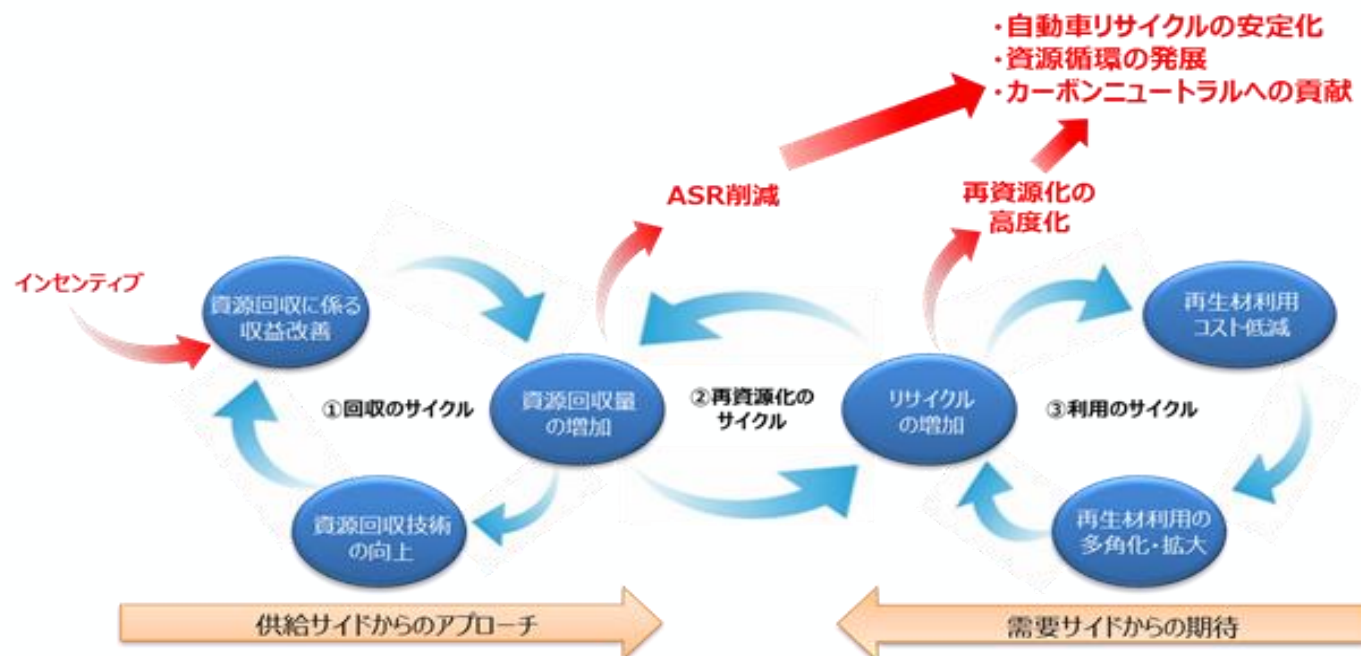
1. 資源回収インセンティブ制度について①

背景・経緯

- 令和2年度の第51回合同会議において、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について、事務局より提案。
- 令和3年10月～令和4年3月にかけて、自動車製造業者等や、解体・破碎業者などの実務担当者と制度についての具体的な議論を行い、令和4年3月に資源回収インセンティブガイドラインの中間取りまとめを行った。
- ガイドラインの最終取りまとめについては、今回の合同審議会にて中間取りまとめからの修正点を報告の上で公表予定。

資源回収インセンティブの目指すべき方向性

- インセンティブ付与による資源回収の促進（①回収のサイクル）
- 資源回収促進によるリサイクルの促進（②再資源化のサイクル）
- リサイクル促進による再生材利用の促進（③利用のサイクル）



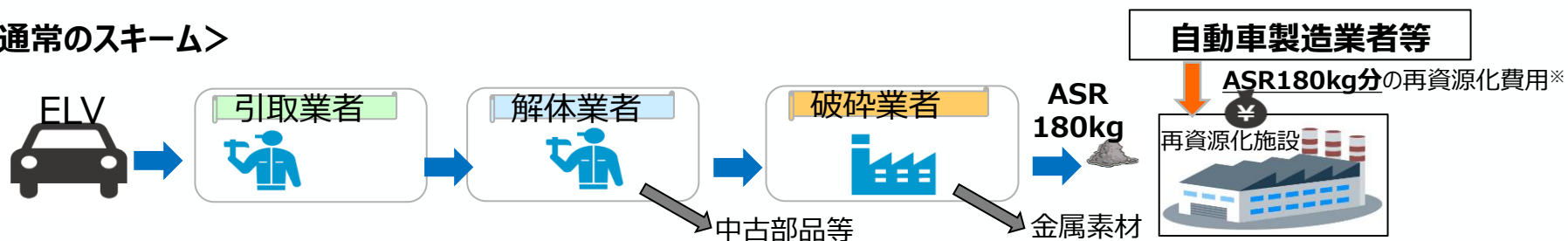
1. 資源回収インセンティブ制度について②

概要

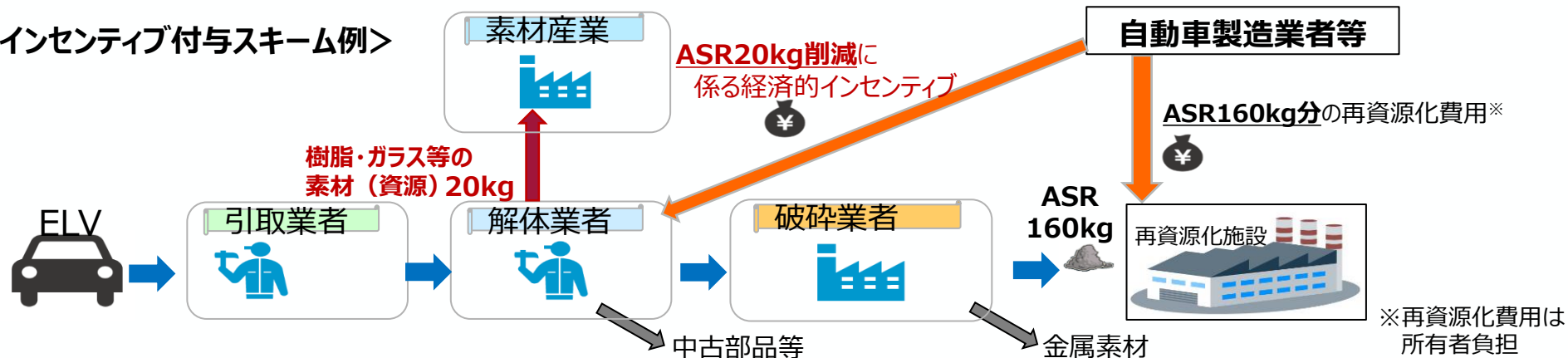
- 資源回収インセンティブ制度は、自動車リサイクル法に基づき自動車所有者が預託するリサイクル料金の一部を原資とするもの。解体業者がASRから樹脂・ガラスを資源として回収した場合、ASR引取重量が減量し、その分再資源化費用が減額となることから、**ASRの減量分相当のリサイクル料金額を原資として、回収のための経済的インセンティブの付与**を行うもの。* 通常、自動車製造業者等がASRを引き取った際は、「ASR引取重量×ASR再資源化に要した実績単価」により、リサイクル料金から再資源化費用を支払っている。

資源回収インセンティブのイメージ

<通常のスキーム>



<インセンティブ付与スキーム例>



※再資源化費用は所有者負担

2. 資源回収インセンティブガイドラインについて

最終取りまとめ案（中間取りまとめからの修正点）

- 令和4年度の第57回合同審議会にて資源回収インセンティブガイドライン（中間取りまとめ）を公表。その後、各業界団体の実務関係者とともに、カーボンニュートラルや国内資源循環の推進の観点から検討を行い、以下の内容を追加した「資源回収インセンティブガイドライン（最終取りまとめ案）」を策定。

カーボンニュートラル

- 環境省の「自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び 3R の推進・質の向上に向けた検討会」における検討結果(GHG算出方法や報告形式等)等を踏まえ、以下のとおり指針を明記。
(ガイドライン最終取りまとめ 第1章1-2より抜粋)
また、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、自動車の生産、利用、廃棄を通じたCO2ゼロを目指すこととされている。自動車リサイクルにおける回収インセンティブの取組は、自動車リサイクルプロセスにおける温室効果ガスの排出削減、ひいてはカーボンニュートラルの実現にもつながり得るものであり、2050年のカーボンニュートラルの実現を目指すこととされている国内外の社会情勢に応えるものである。
※カーボンニュートラルの用語については、今後、政府の動向により見直しを行う可能性あり。

国内における資源循環

- 国内での資源循環を目的としてコンソーシアムに参画する要件の一つとして、以下のとおり項目を追加。
(ガイドライン最終取りまとめ 第3章3-5より抜粋)
回収した資源については、資源回収インセンティブ制度が法上のASRに係るリサイクル料金の一部を活用する制度であることに留意しつつ、国内を中心として資源循環を行う事業者に引き渡すこと。

3. 制度導入に向けた広報・周知について

国・関係団体による広報・周知活動の状況

- 令和6年7月、JARCのホームページに、資源回収インセンティブ制度の特設サイトを開設。動画を用いた制度説明やQAなどのコンテンツを掲載。これまでに200以上の事業者に登録されている。今後も、実証事業や取組事例の紹介や、説明動画の製作などコンテンツの拡充を実施していく予定。
- 各地域の経済産業局及び地方環境事務所向けにインセンティブ制度の説明会を開催し、各地域での制度周知や案件掘り起こし等を依頼（令和6年10月～）。
- 令和6年9月、解体業者や破砕業者の監督主体である地方自治体に対して、インセンティブ制度の特設サイトを紹介し、自治体担当者の理解を促進。



公益財団法人
自動車リサイクル促進センター
Japan Automobile Recycling Promotion Center / JARC

自動車リサイクル資源回収インセンティブ制度 特設サイト

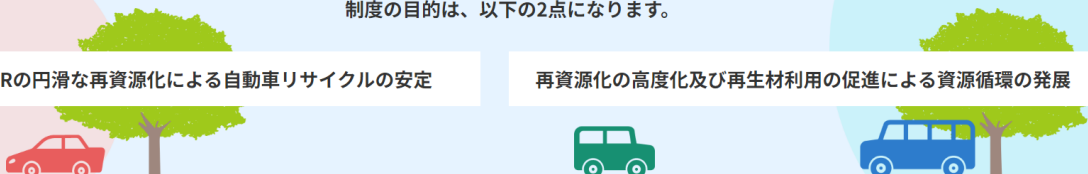
資源回収インセンティブ制度とは、解体業者や破砕業者が破砕残さ（ASR）になる前に樹脂やガラスを回収した場合、本来ASRになるであろう重量が減量されることから、その減量分に相当する再資源化費用（ASRリサイクル料金）を、資源を回収した事業者へ経済的インセンティブとして付与する制度です。

制度開始は、2026年4月を予定しています。

制度の目的は、以下の2点になります。

ASRの円滑な再資源化による自動車リサイクルの安定

再資源化の高度化及び再生材利用の促進による資源循環の発展



両省の出先機関	
経済産業局 （経済産業省）	- 北海道経済産業局 - 東北経済産業局 - 関東経済産業局 - 中部経済産業局 - 近畿経済産業局 - 中国経済産業局 - 四国経済産業局 - 九州経済産業局 - 沖縄総合事務局経済産業部
地方環境事務所 （環境省）	- 北海道地方環境事務所 - 東北地方環境事務所 - 関東地方環境事務所 - 中部地方環境事務所 - 近畿地方環境事務所 - 中国四国地方環境事務所（四国事務所） - 九州地方環境事務所

4. 制度導入に向けたシステム対応について

自動車リサイクルシステムにおける機能追加

- 自動車リサイクルシステム大改造においては、資源回収インセンティブ制度に対応する上で必要となる「解体・破碎工程での材料回収に係る機能」「支払に関する機能」「コンソーシアム管理のための機能」「検証・モニタリング機能」といった各種機能を追加。
- 令和6年10月時点で基本設計に基づき追加機能の開発を完了し、現在、JARCにおいて機能検証（テスト）を実施中。

サブシステム	機能追加
情報管理システム	■解体・破碎工程での材料回収 ①回収した材料を登録し、回収分の重量をASR基準重量から差し引く ②原材料メーカー等での引取時計量重量（回収材料実重量）入力 材料回収の入力 ASR基準重量の変更 材料回収情報の作成 荷姿登録 対象車台紐付 引取時計量結果の入力 みなし重量テーブルの更新
義務者機能（チームシステム）	■インセンティブ支払い ③インセンティブ支払額を計算する 義務者別パラメータの管理 インセンティブ支払情報作成 支払情報の義務者確認 支払明細情報作成 コンソーシアムへの支払
業者登録システム	■コンソーシアム参画事業者の管理（現行の31条認定全部利用における運用を踏襲） ④参画事業者の登録・管理
情報系システム	■検証・モニタリング ⑤重量の妥当性検証・実績等モニタリング

5. 制度導入に向けた実証・検証について①

コンソーシアム形成に係る実証事業

- 一般社団法人日本自動車リサイクル機構(JAERA)は、公益財団法人自動車リサイクル高度化財団(J-FAR)の助成事業において、自工会やJARCとともに「資源回収インセンティブ実装検討事業」を実施中。
- 当該事業では、中小事業者を含む幅広い解体業者が資源回収インセンティブ制度に参画できる環境作りを目的として、実際に複数のモデルケースにおける小規模の回収トライアル等を通じて、コンソーシアム形成のモデルケース及び工程別管理・実作業内容を提示することを目指す。
- 本事業の実施期間は令和6年度から令和7年度の2ヶ年度を予定。令和6年度はトライアルの実施や課題抽出等を行い、令和7年度は課題の改善策の提示、コスト試算等を経て、コンソーシアムのモデルケースや作業内容・管理方法等をまとめた報告書を作成予定。

事業の目的

事業規模に関係なく、幅広い事業者が参画しやすい環境作り

インセンティブ制度の課題

- 現状、既に樹脂回収を行っている大手解体業者／破砕機を保有している解体業者といった規模が大きな業者が参入の主体となっている



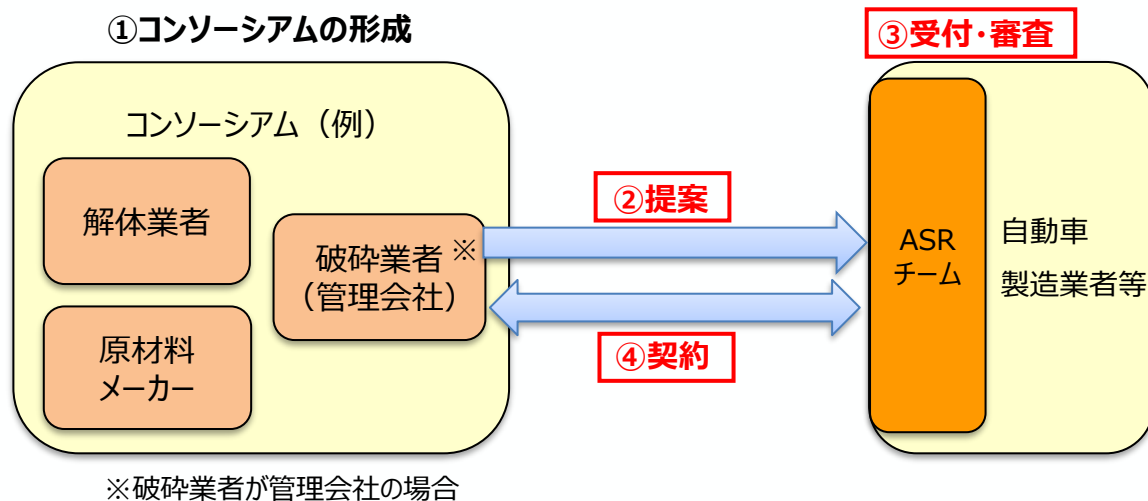
対応策

- 地域地域での解体・中間加工・破砕・電炉・再生材事業者、商社等によるコンソーシアム形成が必要不可欠
- コンソーシアム形成のモデルケース及び工程別管理・実作業内容提示

5. 制度導入に向けた実証・検証について②

ASRチームによる提案審査トライアル検証

- ASRチームにおいては、資源回収インセンティブ制度におけるコンソーシアムとの実際の契約手続きを担うことを踏まえ、制度開始当初の円滑な手続きの実施を目的として、解体業者・破砕業者の協力を得た上で、申込受付から提案内容の審査、契約までの一連の手続きについてトライアル検証を実施予定。
- 具体的な検証事項としては、各手続きに係る書類等を使用し、必要な情報の抜け漏れや所要工数等を検証するとともに、現地審査に係る審査対象範囲の明確化、確認方法等についても検証。
- 本提案審査トライアルやJ-FAR事業のトライアルの結果を受けて、申込書類や審査要件、監査方針等を確定する予定。



●提案審査トライアルの対象手続き

- ✓ ②提案
- ✓ ③受付・審査
- ✓ ④契約

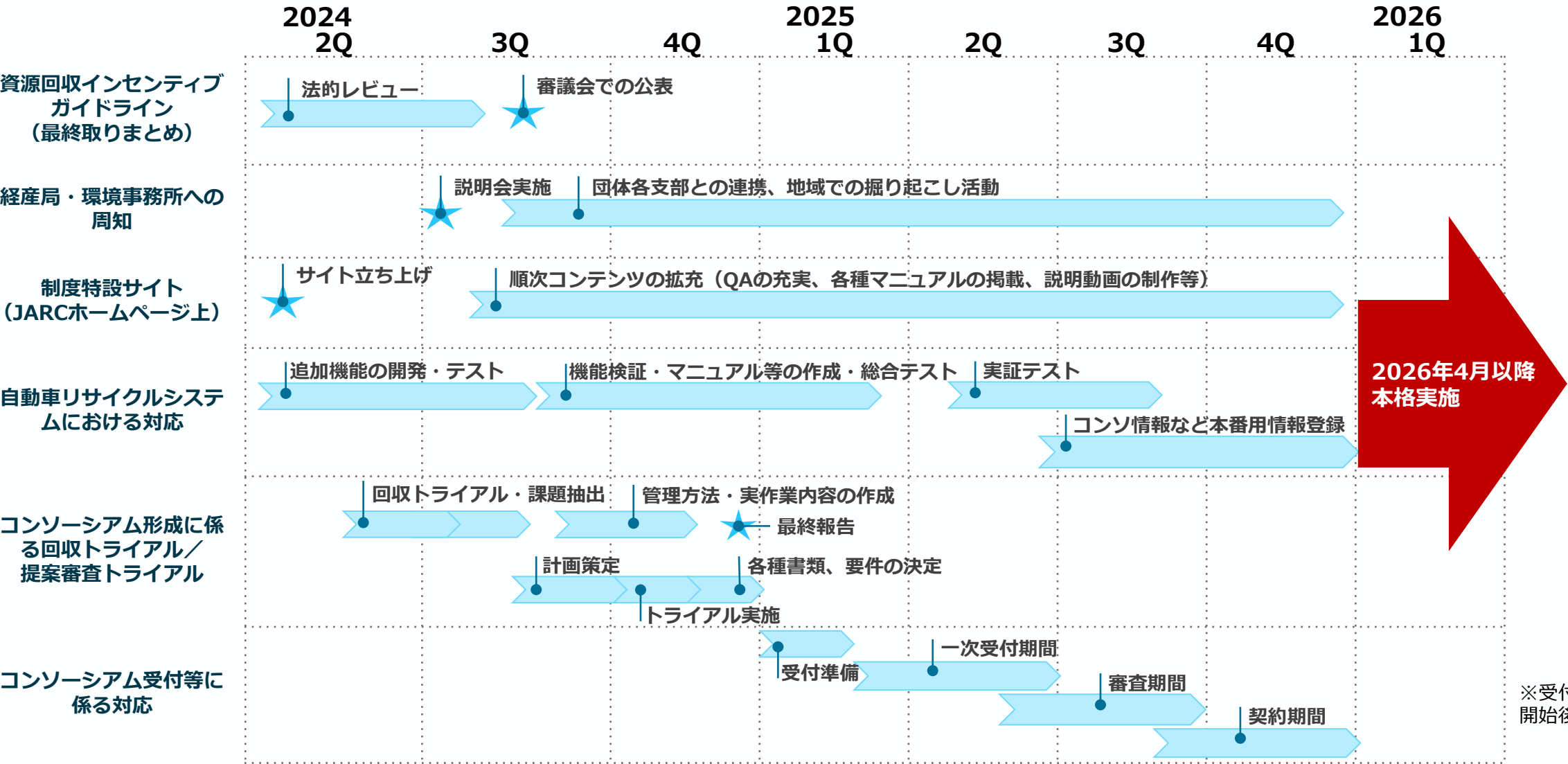
⇒ 各手続きに係る必要な情報の抜け漏れ等を確認

●トライアルの結果を受けて以下を確定

- ・ 申込書類
- ・ 審査要件
- ・ 契約内容
- ・ 監査方針

5. 制度導入に向けた今後の取組について

今後のスケジュール

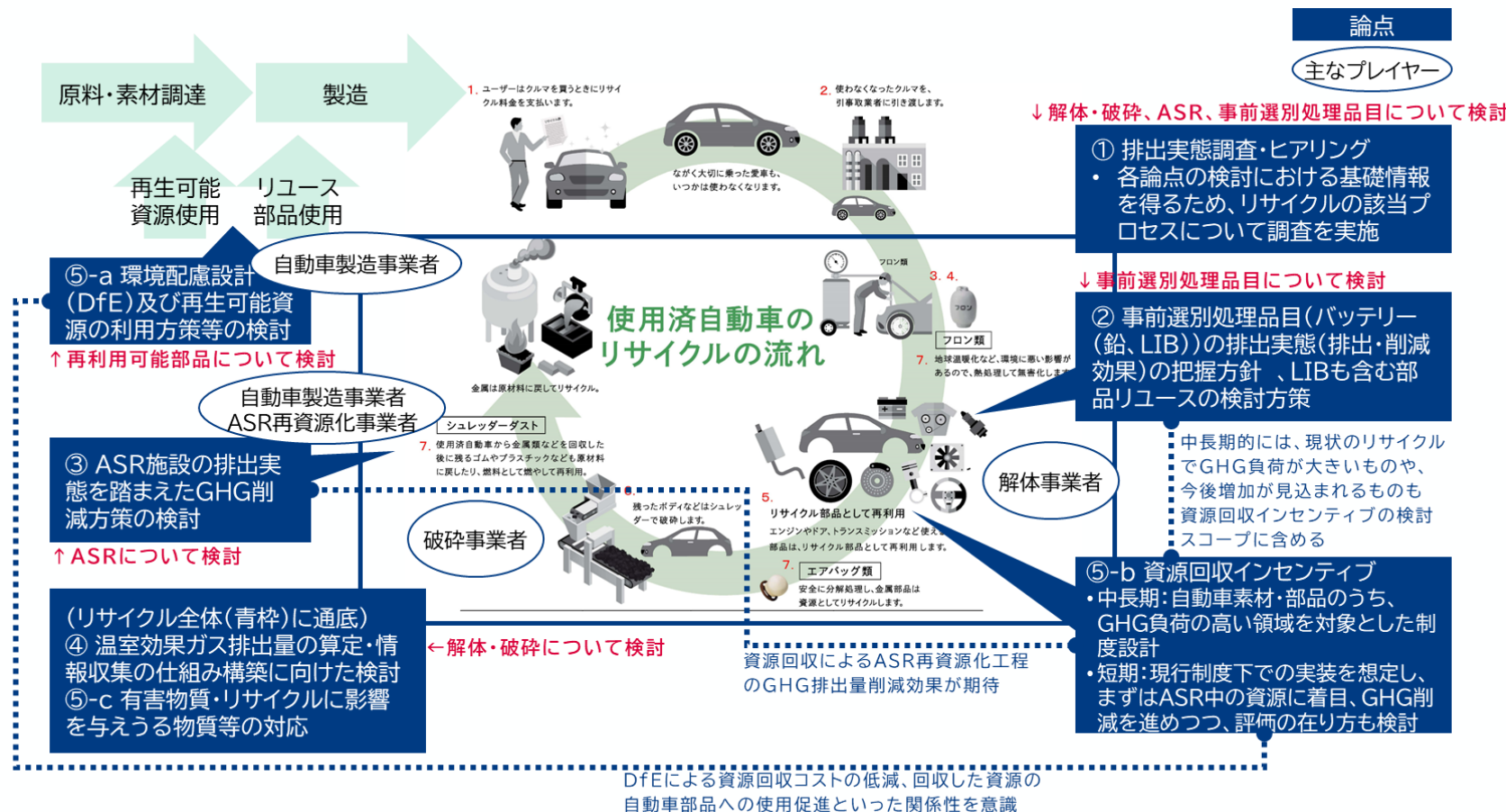


自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び 3R の推進・質の向上に向けた検討について

自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び3Rの推進・質の向上に向けた検討について（概要）

「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」（令和3年7月）において、使用済自動車全体の資源循環における温室効果ガス排出量を削減するため、**解体・破碎段階で回収される部品・素材等を含め現在の排出実態を早急に把握し、排出削減対策等の必要な施策を講じるべき**であると提言。環境省では、「**自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び3Rの推進・質の向上に向けた検討会**」を設置し、自動車リサイクルの温室効果ガス排出実態を踏まえた削減方策や、資源回収インセンティブ制度による削減への貢献等を議論（令和4年度3回、令和5年度3回、令和6年度2回開催予定）。

【本検討会における論点】

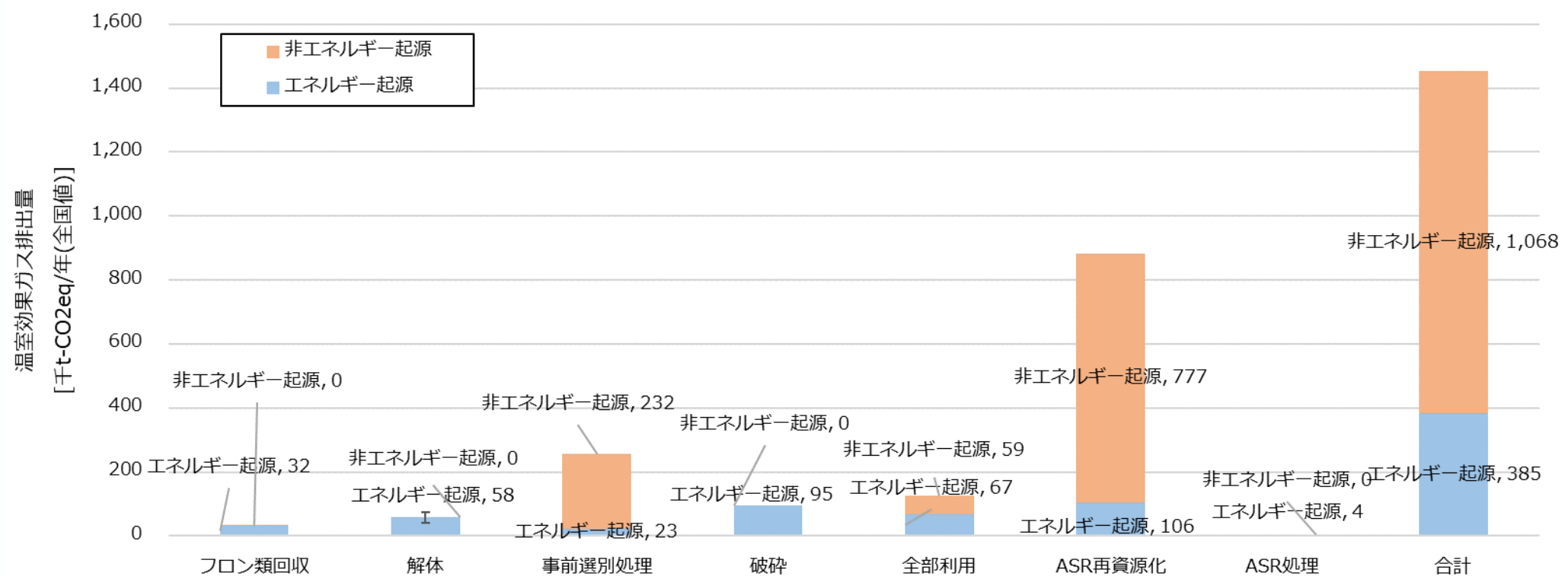


自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び3Rの推進・質の向上に向けた検討について（これまでの検討成果①）

令和3年度から令和5年度にかけて、自動車リサイクルにおける温室効果ガス（GHG）排出量を工程ごとに排出起源別・GHGガス種別に試算（下図では排出起源別の結果を掲載）。

エネルギー起源GHG排出量は解体工程、破砕工程、ASR再資源化工程で多く、非エネルギー起源GHG排出量は事前選別処理工程（廃タイヤ・廃油等の処理）やASR再資源化工程で多いことが示唆された。

試算結果を元に、解体業者・破砕業者・ASR再資源化事業者等へのヒアリングを実施。令和5年度は、解体工程・破砕工程については、事業者の行動変容を促すための「解体・破砕業者向けGHG排出量削減の手引き」を作成し、ASR再資源化工程については、GHG排出量の削減に向けた方策を整理。



注釈) 解体工程のエラーバーは、令和4年度調査で得られた最小の排出係数を用いた排出量の推計値と最大の排出係数を用いた排出量の推計値の幅を示す。

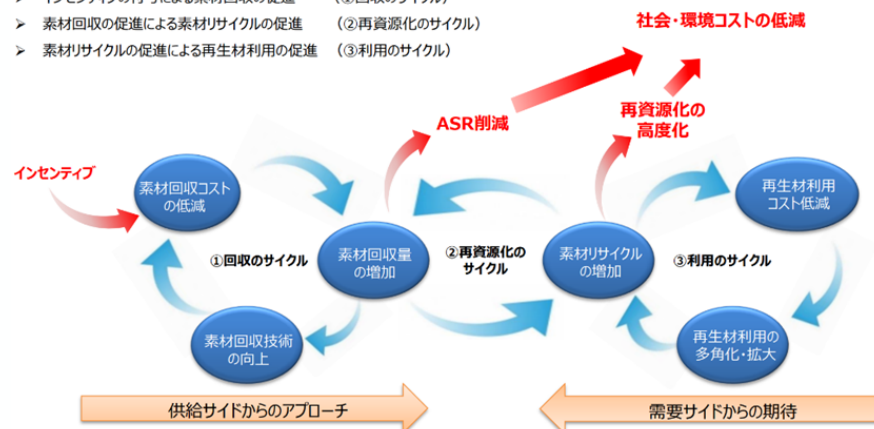
自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び3Rの推進・質の向上に向けた検討について（これまでの検討成果②）

資源回収インセンティブ制度は、ASR再資源化推進、資源回収と再生材利用促進を目的として設計開始。本検討会では、昨今の国内外の社会情勢も踏まえ、同制度を通じた「カーボンニュートラルへの貢献」について、考え方の整理を実施。（①解体工程、破砕工程での資源回収を通じたASR再資源化処理量及び温室効果ガス（GHG）排出量削減、②回収資源の再利用を通じた製造分野におけるGHG排出量削減に貢献）
上記検討も踏まえ、「使用済自動車に係る資源回収インセンティブガイドライン最終取りまとめ（案）」においても、同制度により自動車リサイクルプロセスにおける温室効果ガスの排出削減、ひいてはカーボンニュートラルの実現にもつながり得ること、国がカーボンニュートラルへの貢献を明らかとするよう検討に努めることが追記された。

● 検討背景

- 自動車リサイクルにおける3Rや再生可能資源利用促進には、自動車製造時のDFEや自動車リサイクル時の素材回収技術向上等を通じた再生資源供給と、再生資源利用促進の両面からのアプローチが重要。
- しかし、現行制度では、解体業者や破砕業者によるリユース、リサイクルのインセンティブが十分働きにくいことに加え、プラスチックやガラス等の素材回収事業の採算性に課題がある状況。

- 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）



● 資源回収インセンティブ制度の目的

- ASR発生量の減量により、ASRの円滑な再資源化の促進やリサイクル料金の低減等をもたらし、もって自動車リサイクル制度の安定的な運用を目指す。
- 解体業者や破砕業者による樹脂やガラスの回収を促進することで、資源の回収量を増やし再資源化を高度化するとともに、国内を中心とした再生材の供給量を増やすことで再生材利用を促進し、使用済自動車由来の資源循環を促す。

● 資源回収インセンティブ制度のカーボンニュートラルへの貢献

- 昨今の国内外の社会情勢も踏まえると、自動車リサイクルにおける資源回収・再生資源利用はカーボンニュートラルの実現にもつながる。

自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び3Rの推進・質の向上に向けた検討について（今年度の予定）

本年度は、令和4年度、令和5年度の検討成果を取りまとめつつ、自動車リサイクルにおける温室効果ガス排出量のうち多くを占める解体工程、破碎工程、ASR再資源化工程について、事業者のカーボンニュートラルに向けた取組検討にあたっての参考情報とするため、事業者、業界団体、その他関係者（国を含む）のカーボンニュートラルに向けた取組状況や取組予定を一覧化して整理する予定（左下図）。
また、これまで検討した温室効果ガス排出量及び削減効果の試算方法を活用し、資源回収インセンティブ制度に参画するコンソーシアム単位で、資源回収量実績に応じた温室効果ガス排出量削減効果を簡易的に試算できるように準備を進める予定（右下図）。

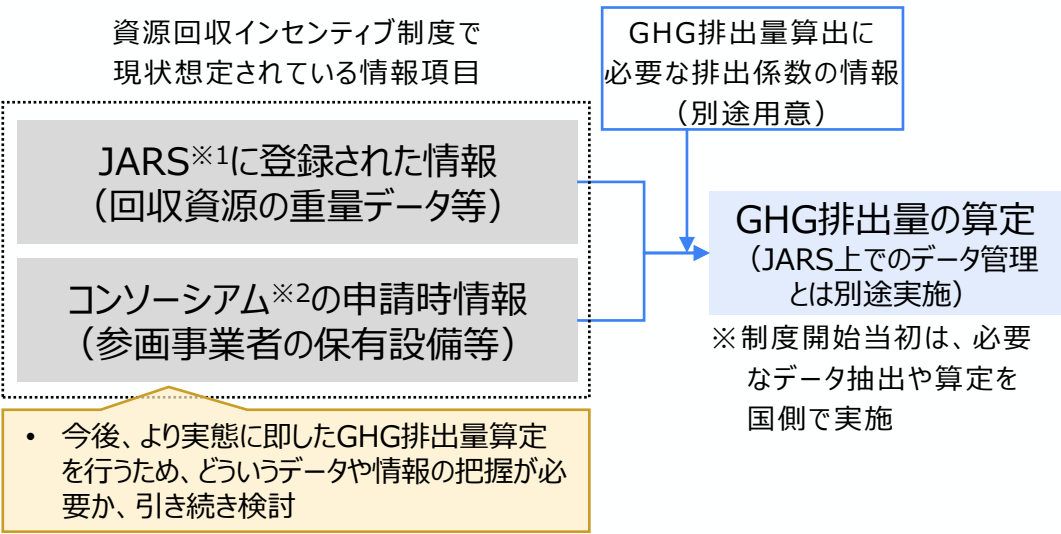
＜カーボンニュートラルに向けた取組一覧のイメージ＞

実施工程	カーボンニュートラルに向けた取組の例		
	事業者（現在）	事業者（今後）	業界団体等
解体工程	- 手解体作業量の増加 - 内装部品の取外し増加	プレス機投入前の摩耗材料（砂・ガラス）の除去	リサイクル増加と消費エネルギー削減に向けた使用済自動車の易解体性の向上
破碎工程	・ …	・ …	・ …
ASR再資源化工程	・ …	・ …	・ …

注）上記記載内容は取組の一例であり、今後の検討において加筆・修正の予定あり

- 【目的】各工程の事業者・業界団体・関係者が現在取り組んでいる又は今後取り組める方策を一覧化し可視化すること
- 【使い方】記載した取組のうち、事業者は自らが対応可能な取組について確認し、取組を検討していくための参考資料として利用されることを想定

＜温室効果ガス削減効果の簡易試算イメージ＞



※1 自動車リサイクルシステム

※2 解体業者、破碎業者、原材料メーカー等から形成される。ASRチームは、コンソーシアムの管理会社とインセンティブ契約を結びインセンティブを支払う。