

**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))**

令和6年11月

経済産業省製造産業局自動車課

環境省環境再生・資源循環局総務課資源循環ビジネス推進室

目 次

序章 ガイドラインの趣旨	4
(1) ガイドラインの目的	4
(2) ガイドラインの位置付け	4
第1章 資源回収インセンティブ制度の趣旨・目的	5
1-1 自動車リサイクルの安定化（ASR の円滑な再資源化）	5
1-2 資源循環の発展（再資源化の高度化及び再生材利用の促進）	5
第2章 資源回収インセンティブ制度における関係主体の役割	7
2-1 国	7
2-2 自動車製造業者等	7
2-3 解体業者	7
2-4 破砕業者	7
2-5 再生材等の原材料メーカー	8
2-6 解体自動車全部利用者	8
2-7 情報管理センター	8
第3章 資源回収インセンティブ制度の基本的考え	9
3-1 資源回収インセンティブの原資	9
3-2 資源回収インセンティブ制度の対象となる資源	10
3-3 資源回収インセンティブ付与の対象者	10
3-4 資源回収インセンティブ付与のための実施体制	11
3-5 資源回収インセンティブ付与の要件	11
第4章 資源回収インセンティブ制度の実務	12
4-1 本章に記載の内容の位置付け	12
4-2 解体段階における資源回収	12
(1) インセンティブ契約までの流れ	12
(2) インセンティブの支払い	13
(3) 提案の要件	13
(4) 実施スキーム	14

(5)	回収の実施・重量の確定	16
(6)	報告	18
(7)	その他留意事項	19
4-3	破碎段階における資源の選別回収	21
(1)	インセンティブ契約までの流れ	21
(2)	インセンティブの支払い	21
(3)	提案の要件	22
(4)	実施スキーム	22
(5)	回収の実施・重量の確定	23
(6)	報告	24
(7)	その他留意事項	25
第5章 資源回収インセンティブにおける実績等の公表		26
5-1	自動車製造業者等各社による公表	26
(1)	資源回収重量	26
(2)	回収インセンティブ費用	26
5-2	国による公表	26
(1)	資源回収重量	26
(2)	資源回収インセンティブ制度によるマテリアルリサイクル率	26
(3)	カーボンニュートラルへの貢献への検討	26

序章 ガイドラインの趣旨

(1) ガイドラインの目的

「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」（以下「ガイドライン」という。）は、使用済自動車に係る資源回収インセンティブ（以下「回収インセンティブ」という。）についての基本的指針を示し、使用済自動車に係る資源回収インセンティブ制度（以下「回収インセンティブ制度」又は「制度」という。）に参画する意思のある事業者等が制度に対する理解を深め、取組を円滑に進めることができるようにすることを目的として作成するものである。

(2) ガイドラインの位置付け

本ガイドラインは、経済産業省製造産業局自動車課及び環境省環境再生・資源循環局総務課資源循環ビジネス推進室（以下「国」という。）において、資源回収インセンティブ制度ワーキンググループの関係者の意見を踏まえて作成するものである。本ガイドラインに記載のない事項については、関係主体（国、自動車製造業者等、解体業者、破碎業者、再生材等の原材料メーカー、解体自動車全部利用者、情報管理センターをいう。以下同じ。）の間で調整を行うものとする。

本ガイドラインは、制度の実施状況に応じ、引き続き見直しを行っていくものである。

第1章 資源回収インセンティブ制度の趣旨・目的

1-1 自動車リサイクルの安定化（ASR の円滑な再資源化）

使用済自動車の再資源化等に関する法律（以下「法」という。）においては、再資源化等料金（以下「リサイクル料金」という。）を原資として、自動車製造業者等が自動車破碎残さ（Automobile Shredder Residue、以下「ASR」という。）をはじめとした特定再資源化等物品の再資源化等を行うことにより、使用済自動車や解体自動車などの逆有償を防ぐこととしている。これにより、引取業者への使用済自動車の適切な引渡し及び不法投棄・不適正保管の発生抑制が進み、当該残存台数は大幅に減少するとともに、ASR の再資源化率についてもその目標を大幅に上回る状況が続いており、ASR の最終処分量の減少による最終処分場の延命化に寄与している。

他方、ASR の再資源化をめぐる状況は、諸外国のプラスチック・雑品スクラップの輸入規制等により変化しつつある。従来は海外に輸出されていたプラスチックくずや雑品スクラップについて、諸外国における輸入規制により日本国内で処理する必要性が生じ、ASR 再資源化施設として認定されている廃棄物処理施設等の廃プラスチック等の受入れの増加に繋がり、ひいては当該施設での ASR の処理が逼迫するという状況が一部で生じた。加えて、ASR 再資源化施設において ASR の受入れを停止せざるを得ない事故が発生し、ASR を別の再資源化施設に振り向けることが困難な状況等が発生した。その結果、2018 年度から 2019 年度にかけて、直接埋立てや単純焼却、あるいは ASR 引取時期の調整等を実施せざるを得ない状況が発生し、ASR の処理に係る費用も一部上昇した。

ASR の引取りが滞り ASR の処理費用が上昇することは、使用済自動車や解体自動車の引取り・引渡しに影響を及ぼし自動車リサイクル全体の円滑な運用に支障が生じ得るとともに、リサイクル料金の値上げにも繋がることから、自動車リサイクル制度にとって、ASR を円滑に再資源化することは極めて重要な課題である。ASR の円滑な再資源化のためには、①ASR 再資源化施設の受入れ量を増やすことに加え、②ASR が発生する前の段階で樹脂・ガラスなどの資源を回収することで、ASR の発生量を減量させることが考えられる。

本ガイドラインに記載の回収インセンティブの第一の目的は、上記②に記載した 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ものである。

1-2 資源循環の発展（再資源化の高度化及び再生材利用の促進）

法においては、自動車所有者がリサイクル料金という形で ASR の再資源化費用を負担し、自動車製造業者等が ASR の再資源化の義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段階でのコスト負担といった制約がリサイクル等を進める上で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 を全量引き取り、その処理費用の原資も自動車所有者が負担するリサイクル料金であることから、解体業者や破碎業者がリサイクル等を実施する動機が十分に働きにくい面がある。実際、解体・破碎段階での樹脂やガラスの回収・リサイクルについては、必要なコストに比べ売却価格が十分でなく、事

業採算性に課題があるのが現状となっている。しかし、使用済自動車や解体自動車から回収する樹脂やガラスはその量や品質面で資源としての価値は十分あり、かつ、技術的にも再生利用可能な水準であることから、原材料メーカーの更なるコスト低減とともに資源回収に係る事業採算性の課題に対処しつつ資源の回収に取り組むことは、資源循環促進の観点からも重要である。

加えて、再生材の利用の面においても市場の拡大という課題があり、再生材を利用する製造業者等がその利用を拡大するためには、再生材の品質や量が安定的に供給されることが必要である。

したがって、回収インセンティブの第二の目的は、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ことである。

本制度が機能し資源の回収量が増えることで、資源リサイクルの増加に繋がり、ひいては再生材の利用が拡大することが期待される。そのような流れが生み出されることにより、国内における回収・リサイクル・再生材利用の技術の向上やコストの低減に繋がり得るものである。

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があり。

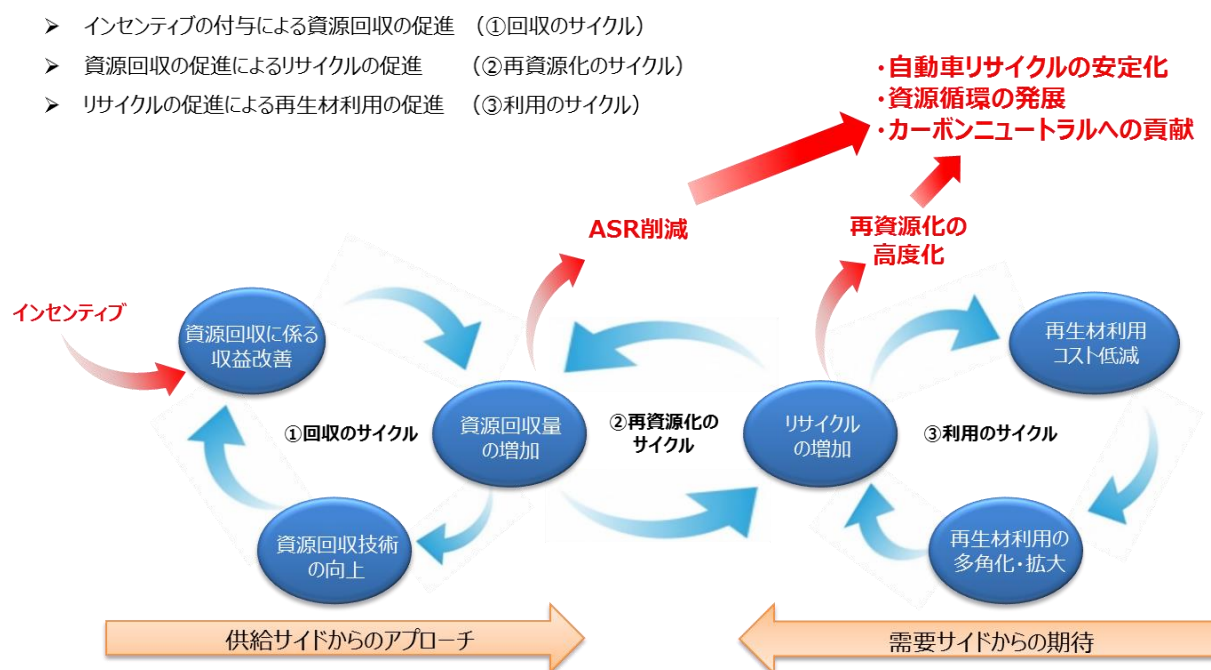


図1 回収インセンティブの目指すべき方向性

第2章 資源回収インセンティブ制度における関係主体の役割

2-1 国

国は、法を所管する立場として、回収インセンティブの仕組みについて、法的な整理を示すとともに、本制度における再資源化¹の適切かつ円滑な実施を促進するよう努めるほか、本制度を通じた自動車リサイクルにおけるカーボンニュートラルの取組を進める役割を有する。

2-2 自動車製造業者等

自動車製造業者等は、ASRの再資源化に必要な行為に関する料金を定め（法第34条第1項第1号）、当該料金に相当する額の預託金を受け取る（法第76条第1項）ことにより、引き取ったASRの再資源化を行う義務を有する（法第25条第1項）。回収インセンティブは、後述のとおり、ASRに係るリサイクル料金のうちASRが減少した分の料金を原資として活用する制度であり、自動車製造業者等は、ASRの減少量をもとにインセンティブの支払いを適切に行う役割を有する。

また、自動車の設計及びその部品又は原材料の種類を工夫する（法第3条第1項）ことにより、資源の回収を容易にし、再生材の利用を進める役割を有するほか、関係主体の回収インセンティブ制度活用によるカーボンニュートラルへの取組促進を図る。

2-3 解体業者

解体業者は、使用済自動車の再資源化を適正かつ円滑に実施することにより、使用済自動車に係る資源の有効な利用の確保を図るため、使用済自動車の再資源化に関する知識及び能力の向上に努める責務を有する（法第4条第1項）。また、解体業者は、使用済自動車の解体を行うときは、技術的かつ経済的に可能な範囲で、使用済自動車又は解体自動車（以下「解体自動車等」という。）から材料その他の有用なものを回収し、自ら再資源化を行うか、再資源化を業として行うことができる者に引き渡す義務を有する（法第16条第2項、使用済自動車の再資源化等に関する法律施行規則（平成14年経済産業省・環境省令第7号。以下「法施行規則」という。）第9条第3号）。これに基づき、解体業者は、解体自動車等から有用な資源を回収する役割を有する。

2-4 破碎業者

破碎業者は、使用済自動車の再資源化を適正かつ円滑に実施することにより、使用済自動車に係る資源の有効な利用の確保を図るため、使用済自動車の再資源化に関する知識及び能力の向上に努める責務を有する（法第4条第1項）。また、破碎業者は、解体自動車の破碎を行うときは、有用な金属を分離して原材料として利用することが出来る状態にすることに加え、その他の解体自動車に係る再

¹ここで言う「再資源化」とは、解体業者や破碎業者が行う樹脂やガラスといった資源を回収し、その一部を再生利用することができる状態にすることを意味し、法的には、法第2条第9項第1号に規定する「使用済自動車、解体自動車(略)の(略)一部を原材料(略)その他製品の一部として利用することができる状態にする行為」のことである。

資源化を行う義務を有する（法第 18 条第 4 項）。これに基づき、破砕業者は、解体業者が有用な資源を回収した解体自動車を適切な形で引き取り破砕する役割を有するとともに、破砕後に有用な資源を回収する役割を有する。

2－5 再生材等の原材料メーカー²

原材料メーカーは、解体業者や破砕業者が回収した資源を適切な形で引取り、当該資源を利用して再生材を始めとした原材料を国内で製造し、当該原材料をその利用者に対して供給する役割を有する。

2－6 解体自動車全部利用者³

解体自動車全部利用者は、解体業者等が有用な資源を回収した解体自動車を適切な形で引き取る役割を有する。

2－7 情報管理センター

法第 114 条に基づき、主務大臣から情報管理センターとして指定を受けている（公財）自動車リサイクル促進センターは、自動車リサイクル情報システムの管理を行う役割を担っている（法第 115 条第 1 項）。回収インセンティブを付与するに当たっては、自動車リサイクル情報システムにおける ASR の基準重量の管理が重要な要素であり、情報管理センターは、当該システムの管理・運用を適切に行う役割を有する。

² 原材料メーカーとは、樹脂やガラス等の使用済製品又は製造工程から回収した素材を資源として、新しい製品の材料若しくは原料の全部若しくは一部として利用する又は利用できる状態にする事業者のことをいう。

³ 解体自動車全部利用者とは、法第 16 条第 4 項に規定する解体自動車全部利用者のうち、解体自動車を引取り、当該解体自動車の全部を鉄鋼の原料として利用する方法により、残さを発生させない方法によりこれを利用する者のことをいう。

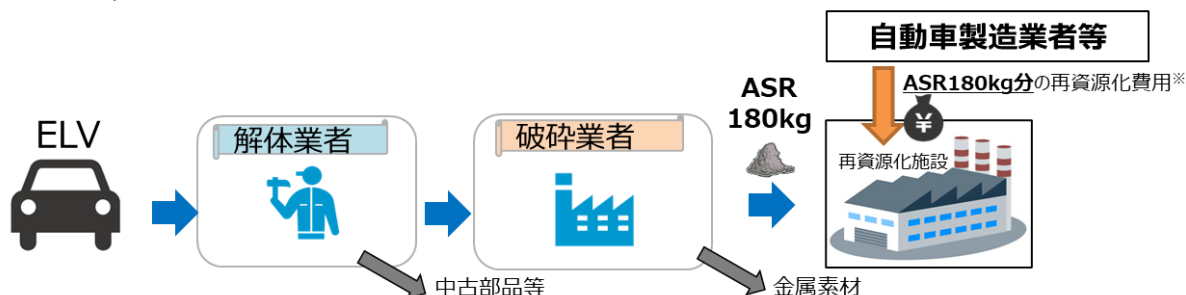
第3章 資源回収インセンティブ制度の基本的考え

3-1 資源回収インセンティブの原資

回収インセンティブ制度は、法に基づいて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して活用する制度である。

ASR に係るリサイクル料金は、「ASR 基準重量⁴ × ASR 再資源化に要する想定単価」により自動車製造業者等が設定しており、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。ここで、解体業者等が本来 ASR になるはずだった樹脂やガラス等の資源を回収した場合、ASR 引取重量が減量し、その分、自動車製造業者等が支払う再資源化費用が減額となることから、減額となって捻出されるリサイクル料金を原資として再資源化に必要な経済的インセンティブの付与を行うことが、本制度の基本的な考え方である。なお、回収インセンティブは、リサイクル料金の設定時から考慮して含めるものではなく、あくまで ASR 重量が減少した結果として生じるリサイクル料金の余剰を原資とするものであることに留意する必要がある。

<通常のスキーム>



<回収インセンティブ付与の例>

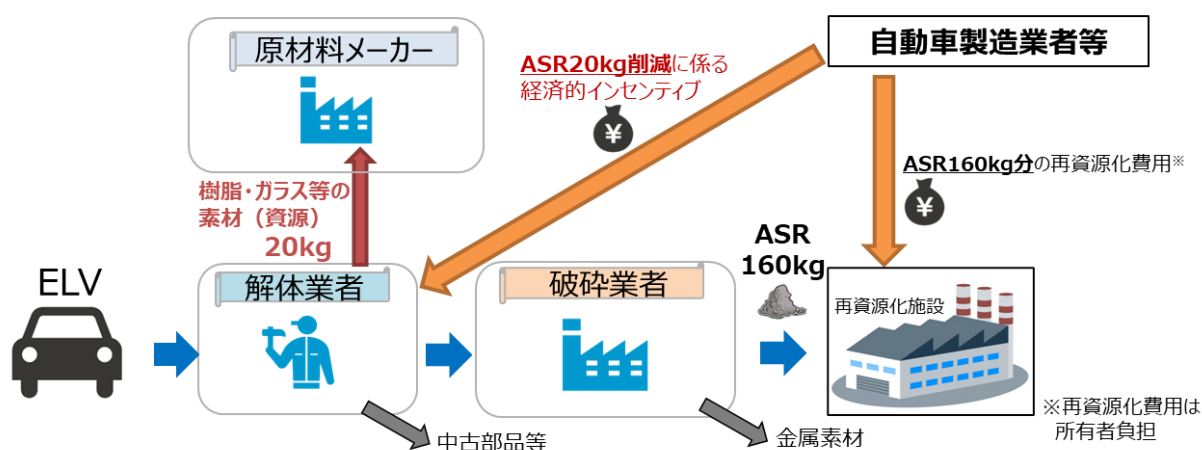


図2 回収インセンティブのイメージ

⁴ ASR 基準重量とは、当該車台における材料組成データを基に、自動車製造業者等が算出した台当たりの ASR になり得る重量。ASR 基準重量は、自動車リサイクル情報システム上に記録され、自動車製造業者等は、当該基準重量に基づき、ASR の引取りを行っている。

また、ASR の処理に関しては、その費用の高騰等により、料金を設定した際の想定を上回る処理費用が必要となり、自動車製造業者等が受け取るリサイクル料金を処理費用が上回ることもあり得る。しかし、この場合であっても、ASR 引取重量が減量しその分処理費用が減額することには変わりはないことから、回収インセンティブの原資としては、基本的には、単なる自動車製造業者等が受け取るリサイクル料金の余剰ではなく、ASR 引取重量の減量分を前提として考えるべきである。

他方、下記 3-3 に記載の通り、資源の回収の有無にかかわらず ASR が発生しない全部再資源化のケースも存在する。このような場合は、リサイクル料金と解体業者に払い渡す全部再資源化費用との差額が回収インセンティブの原資となるが、この全部再資源化費用は当初設定したリサイクル料金を基に設定されていると考えられることから、ASR の処理費用の高騰などにより原資が不足するということは基本的に想定されない。

3-2 資源回収インセンティブ制度の対象となる資源

法は、使用済自動車や解体自動車に含まれる部品や資源の再資源化は市場原理に委ねつつ、ASR 等のネガティブコストについてその処理費用を自動車所有者が負担し自動車製造業者等にその処理を義務付けることで、使用済自動車や解体自動車の逆有償を防ぐ制度となっている。よって、使用済自動車や解体自動車からの資源の回収については、基本的には、市場原理のもとで行われるべきものである。他方、市場原理に委ねるのみでは最終的に ASR として処理されることが想定される資源の回収について、その回収に要する費用の一部を ASR に係るリサイクル料金から付与することは、ASR の処理費用を自動車所有者が負担している趣旨に反しないものと考えられる。

したがって、回収インセンティブ制度の対象としては、市場原理に委ねるのみではその回収について事業採算性に相当の課題がある資源とする。具体的には、ASR 基準重量に含まれ、マテリアルリサイクル又はケミカルリサイクルすることを目的として回収する樹脂とガラスを対象とする。

ただし、回収を促進させる必要性があり、かつ市場原理に委ねるのみではその回収について事業採算性に相当の課題を有する樹脂とガラス以外の資源がある場合は、制度における関係主体間で相談しつつ、回収インセンティブ制度の対象として検討することができる。

3-3 資源回収インセンティブ付与の対象者

回収インセンティブは、ASR 基準重量に含まれる樹脂とガラスを回収する事業者に対して付与するものである。ASR となる前にそれらの樹脂・ガラスを回収する工程としては、①解体段階と②破碎段階の 2 つの工程が想定される。さらに、解体段階における回収においては、破碎業者向けの解体自動車等からの資源の回収と解体自動車全部利用者向け解体自動車等からの資源の回収の 2 つの工程が想定される。したがって、これらの資源を回収する解体業者や破碎業者が回収インセンティブ付与の対象者となることが考えられる。ただし、実施体制によっては、実際に回収する事業者と洗浄・破碎を行う事業者が異なることも考えられるため、実態に即したインセンティブの付与を行うことも考えられる。なお、上記 3-1 に記載のとおり、回収インセンティブの原資はリサイクル料金であるため、解体自動車全部利用向けの解体自動車等から資源を回収する解体業者は、自動車製造業者等がリサイクル料金の請求を行うことができる法第 31 条第 1 項に基づく主務大臣の認定を受けた自動車製造業

者等からの委託を受けて再資源化を行う事業者が対象となる。

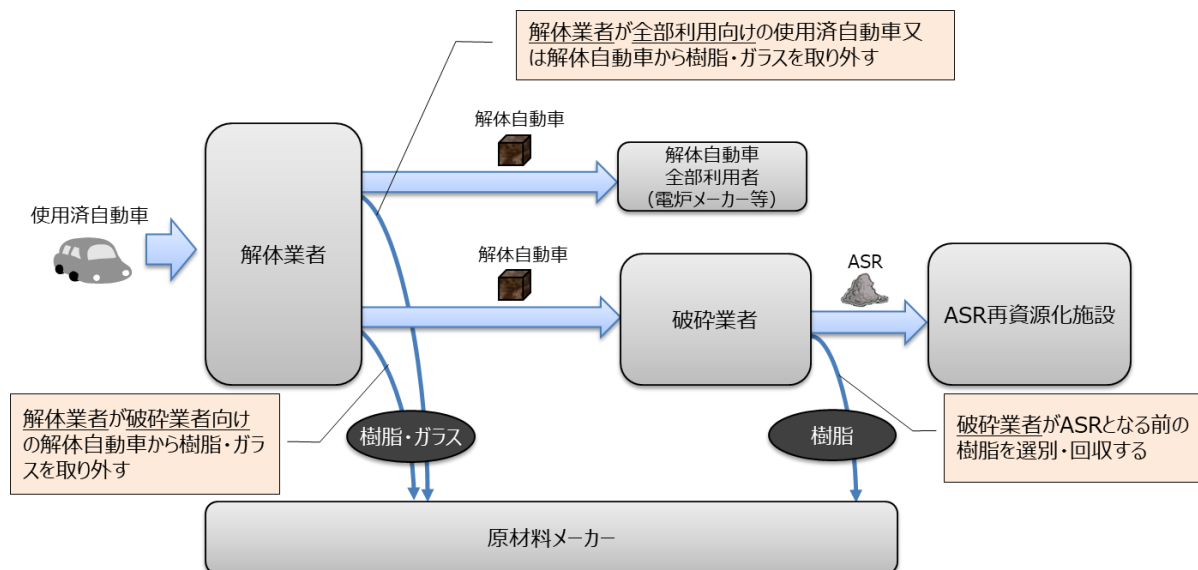


図3 回収インセンティブの対象

3-4 資源回収インセンティブ付与のための実施体制

回収インセンティブを付与するために ASR の重量や回収資源の重量を適切に管理しなくてはならないという本制度の仕組みを踏まえると、解体業者や破砕業者等において、それらを適切に管理しているという信頼関係が必要となる。

したがって、資源回収に取り組む解体業者や破砕業者等のうち、適切に業務を行う関係主体においてコンソーシアムを形成する等、信頼できる事業者同士で契約を結ぶことが望ましい。

3-5 資源回収インセンティブ付与の要件

法に基づくリサイクル料金を原資としたインセンティブを付与する趣旨からすると、法に則って適切に再資源化を行う優良な事業者が本制度に取り組み、インセンティブの付与を受けるべきである。回収インセンティブ付与の対象者としての適正性については、最終的には回収インセンティブを付与する自動車製造業者等とコンソーシアムにおける事業者との契約等の中で要件として定められるべきものである。例えば、以下のような要件が考えられる。

- ① 法上の解体業・破砕業の許可を受けている事業者であること。
- ② 資源の回収を行うに当たって具体的な手法が確立していること。
- ③ 資源を回収した車台について自動車リサイクルシステム上の移動報告を適切に行うこと。
- ④ 再資源化の実施に当たり、法その他関連法令に基づいた適正な処理を行っていること。
- ⑤ ASR になるものとして想定していない車内ごみ等の廃棄物やフロアマット等を解体自動車に含めることで ASR 重量を増すような行為を行わないこと。
- ⑥ 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。

第4章 資源回収インセンティブ制度の実務

4-1 本章に記載の内容の位置付け

本第4章において記載する制度の実務は、回収インセンティブを付与するための基本的な方法を示したものであり、解体段階と破碎段階において実務上の流れが一部異なるため、便宜上以下の通り分けて記載する。これらはあくまで基本的な方法を示したものであり、自動車製造業者等と関係主体との契約の中で、実態に合わせて柔軟に対応することを妨げるものではない。なお、回収インセンティブ制度の実施にあたっては、従前どおり、法や廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和45年法律第137号）など関係法令の範囲で行うものである。

4-2 解体段階における資源回収

（1）インセンティブ契約までの流れ

① コンソーシアムの形成

解体業者、破碎業者、原材料メーカー等が国内を中心として資源循環を行うコンソーシアムを形成する（解体自動車全部利用者向けの解体自動車等から資源を回収する場合は、解体業者、原材料メーカー、電炉メーカー、商社等でコンソーシアムを形成する）。コンソーシアムの形成に当たっては、コンソーシアムを管理する代表者又は責任会社（以下「管理会社」という。）を定め、当該管理会社がコンソーシアム内や自動車製造業者等（以下、第4章においては「ASR チーム」という。）との調整を行う（コンソーシアムの形態については、後記（4）を参照）。

② 提案

管理会社は、解体業者等による解体自動車等の解体時における資源の回収、粉碎、洗浄、運搬、引渡し、再資源化等の一連の工程に係る方法、設備を含むコンソーシアム内の体制図及び責任関係を整理して、ASR チームに提案する。

③ 判断

ASR チームは、コンソーシアムの提案に対して、以下の観点等から、インセンティブを付与する対象として適当か総合的に判断する。

- ・ 本ガイドライン第3章に記載の制度の基本的考え方に沿った取組になっているか。
- ・ スキーム全体について適切かつ確実に管理・運用する体制となっているか。
- ・ 資源の回収を適切かつ確実に行う体制となっているか。
- ・ 資源の引取先や引取先までの運搬手段が適切かつ確実な体制となっているか。
- ・ 資源を回収した後の解体自動車の引取り先である破碎業者（電炉メーカー等）との引取りの要件が明確になっているか。

④ 契約

コンソーシアムの提案について、上記③の観点等から契約を結ぶことが適当と判断される場合には、ASR チームはコンソーシアムにおける管理会社と契約を結ぶ。

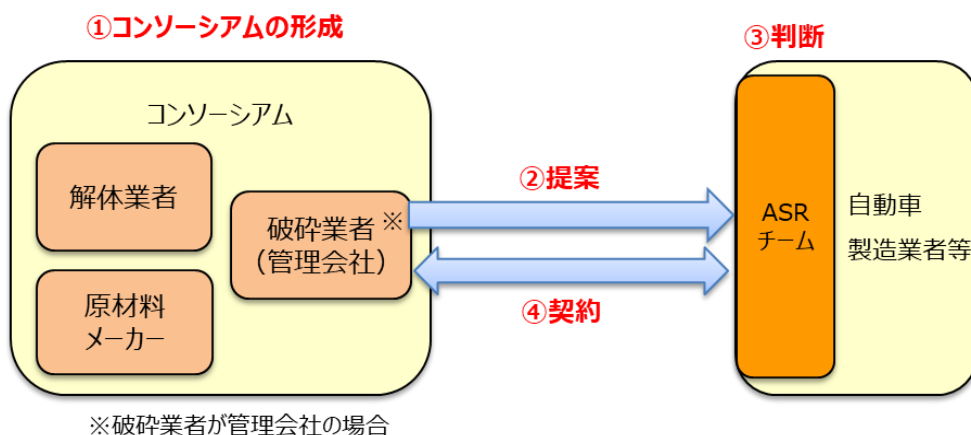


図4 インセンティブ契約までの流れ（破砕業者向け解体自動車等からの資源回収）

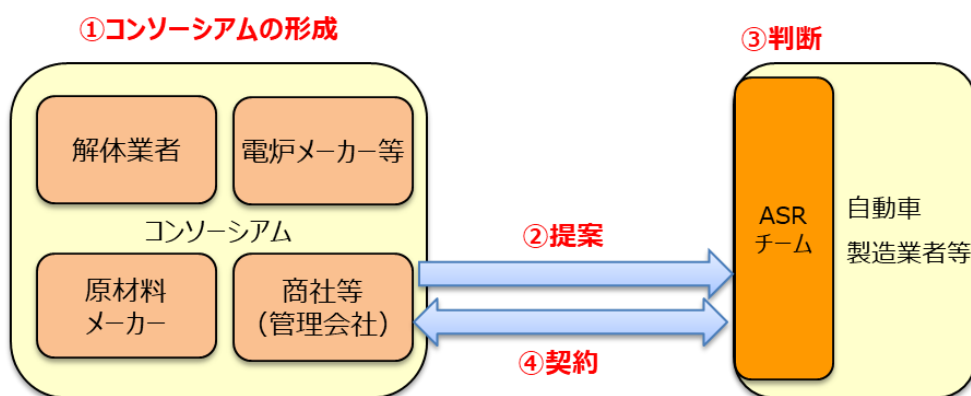


図5 インセンティブ契約までの流れ（解体自動車全部利用者向け解体自動車等からの資源回収）

（2） インセンティブの支払い

ASR チームは、インセンティブ契約に基づき、契約したコンソーシアムの管理会社等に対し、リサイクル料金を原資とした回収インセンティブを支払う。回収インセンティブは資源の回収の実績に対する対価となるものであり、支払う額や支払い方法、支払いを受ける者は、コンソーシアム内の契約及び管理会社とASR チームとのインセンティブ契約により定められるべきものである。

（3） 提案の要件

① 提案者

提案はコンソーシアムを取りまとめる管理会社が行う。

② コンソーシアム関連事業者の関係

提案にかかわる関連事業者は、資源の回収、運搬及び引渡し並びに解体自動車の引渡し等

について技術的、商業的その他の条件について合意し、契約関係にあることが必要である。
提案時には、これを証明するコンソーシアムにおける契約書（写し）等の文書も添付する。

③ コンソーシアム内の作業管理体制

コンソーシアム内で行う各工程において、標準作業書や基準書を定める等、安定して実効性のある作業体制を構築する。また、一定期間において回収した資源とその車台との関連付けができるよう帳簿等により管理するとともに、資源が確実に引き渡されるような管理・運搬体制を構築する。提案時には、それらの方法と体制を ASR チームに説明する。

④ 実績報告等の体制

本制度では、ASR チームが資源の回収実績や適正処理等を確認することが重要であるため、本制度に参画する事業者は報告体制を整備し、提案時に、管理会社はその実施体制について ASR チームに対して説明する（報告の詳細は、後記（６）①を参照）。

（４） 実施スキーム

実施スキームとしては、管理会社を中心とした以下のような形態が考えられる。制度の中で取組を行おうとする事業者は、これらの形態を参考にコンソーシアムを形成する。なお、これらは実施スキームの基本例であり、回収資源の収集や運搬、粉碎等の主体や方法が異なるスキームで実施することも想定される（例えば、解体業者から破碎・選別業者に回収資源を運搬し粉碎を行った上で原材料メーカーに運搬する等）。

① 破碎業者向け解体自動車からの回収スキーム

（ア）破碎業者がコンソーシアムの管理会社となる形態

破碎業者が管理会社となり解体業者や原材料メーカーと調整を行い、コンソーシアムを形成し、ASR チームとインセンティブ契約を結ぶ。解体業者は、回収した資源を原材料メーカーに、回収後の解体自動車を破碎業者に引渡し、ASR チームは資源の回収実績を踏まえた回収インセンティブをコンソーシアムに対して支払う。

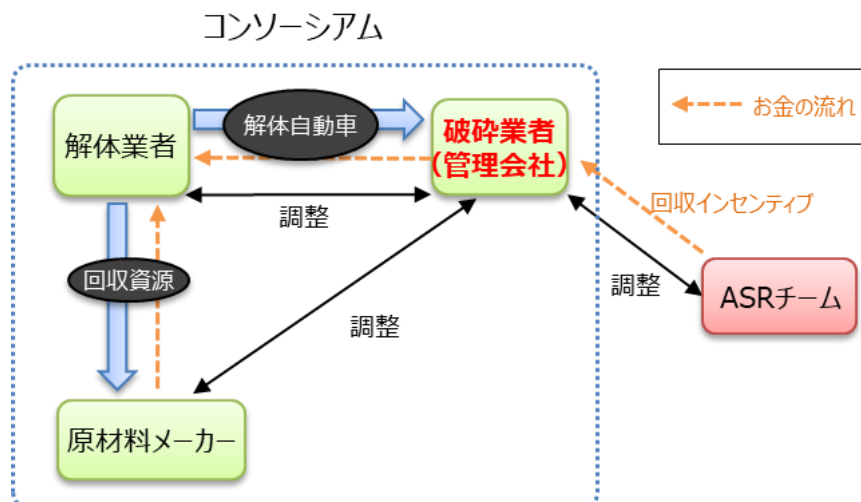


図6 破碎業者が管理会社となるスキーム例

(イ) 原材料メーカーがコンソーシアムの管理会社となる形態

原材料メーカーが管理会社となり解体業者や破砕業者と調整を行い、コンソーシアムを形成し、ASR チームとインセンティブ契約を結ぶ。解体業者は、回収した資源を原材料メーカーに、回収後の解体自動車を破砕業者に引渡し、ASR チームは資源の回収実績を踏まえた回収インセンティブをコンソーシアムに対して支払う。

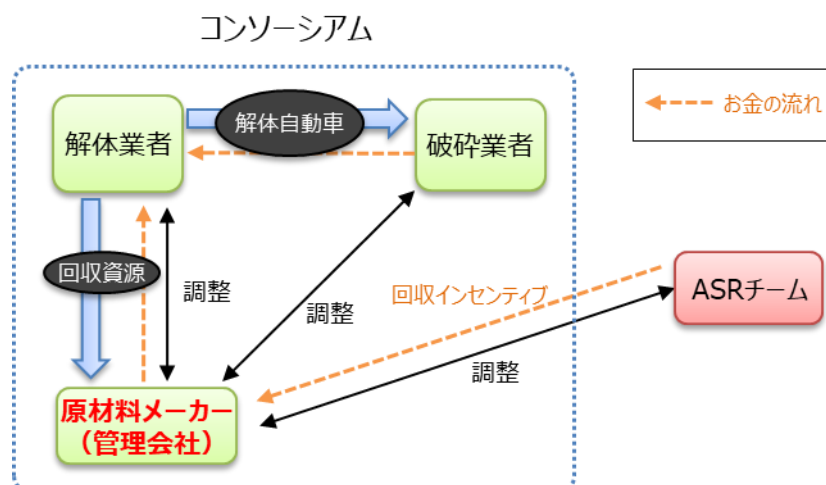


図7 原材料メーカーが管理会社となるスキーム例

(ウ) 破砕業者、原材料メーカー以外の第三者がコンソーシアムの管理会社となる形態

破砕業者、原材料メーカー以外の第三者（業界団体、商社等）が管理会社となり解体業者や破砕業者、原材料メーカーと調整を行い、コンソーシアムを形成し、ASR チームとインセンティブ契約を結ぶ。解体業者は、回収した資源を原材料メーカーに、回収後の解体自動車を破砕業者に引渡し、ASR チームは資源の回収実績を踏まえた回収インセンティブをコンソーシアムに対して支払う。

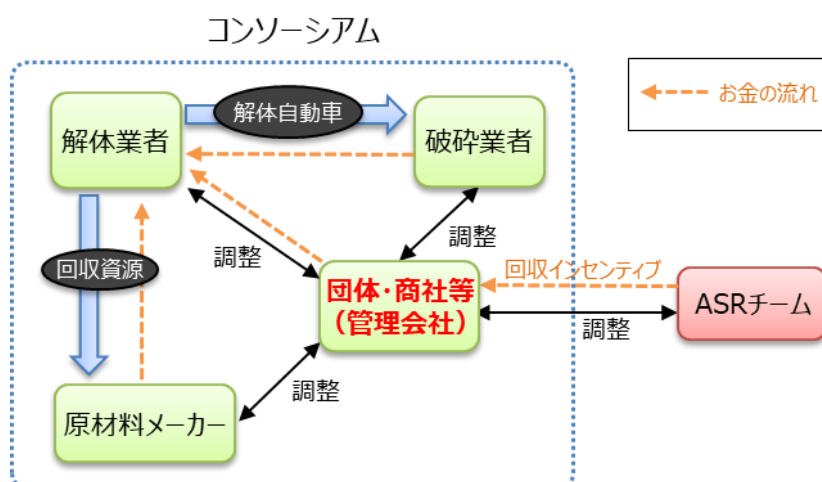


図8 破砕業者、原材料メーカー以外の第三者が管理会社となるスキーム例

② 解体自動車全部利用者向け解体自動車等からの回収におけるスキーム

商社等が管理会社となり解体業者や原材料メーカー、電炉メーカー等と調整を行い、コ

ンソーシアムを形成し、ASR チームとインセンティブ契約を結ぶ。解体業者は、回収した資源を原材料メーカーに、回収後の解体自動車を電炉メーカー等に引渡し、ASR チームは資源の回収実績を踏まえた回収インセンティブをコンソーシアムに対して支払う。

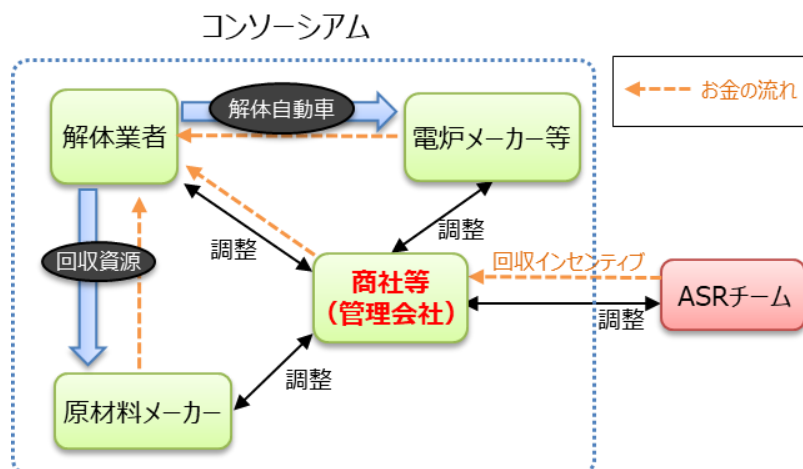


図9 解体自動車全部利用者向け解体自動車等からの回収におけるスキーム

(5) 回収の実施・重量の確定

解体業者が資源を回収し、当該資源の重量を計量し確定する流れは以下の通り。

① 樹脂・ガラスの回収

解体業者は、解体自動車等の解体を行う際に、樹脂・ガラスを回収する。

② 解体自動車の運搬

解体業者は、資源の回収を行った解体自動車をコンソーシアム内の破砕業者に引き渡す。資源の回収を行った解体自動車を引き渡す際は、引き取る破砕業者が資源を回収した解体自動車の確認を行うことができるよう資源回収している解体自動車と資源回収していない解体自動車を区別して引き渡す。

③ 解体自動車の引渡報告

解体業者は、解体自動車を破砕業者に引渡した後、自動車リサイクル情報システムにより引渡報告を行う。引渡報告の際に荷姿毎の資源の回収状況も併せて入力する。資源の回収状況の入力は、事前に自動車リサイクル情報システムに登録された入力テーブルから選択することをもって行う。

情報管理センターは、当該入力を受けて自動車リサイクル情報システム上の素材回収基準重量が登録されたみなし重量テーブル⁵により、資源を回収した車台の ASR 基準重量の減量処理を行う。

なお、みなし重量テーブルの構成素材は、資源の回収前に自動車製造業者等各社からの情報提供により自動車リサイクル情報システムに登録し、必要に応じて追加・修正を行う。

⁵ みなし重量テーブルとは、使用済自動車等より回収した樹脂・ガラス等の資源毎に設定した仮の重量(素材回収基準重量)のテーブル。このテーブルを用いて、回収した資源から仮の回収重量を算出し、ASR 基準重量を修正する。

④ 回収資源の運搬

解体業者は、回収した資源を運搬できる状況になったら速やかに原材料メーカー向けに運搬し引き渡す。

⑤ 回収資源の引取計量

原材料メーカーは、解体業者から回収した資源を引き取った際に、引き取った資源の重量を計量する。

⑥ 検収伝票の交付

原材料メーカーは、引き取った資源の重量を検収伝票に記載し、当該検収伝票を解体業者に交付する。

⑦ 資源の引渡実績報告

解体業者は、受領した検収伝票に記載の重量を確認し、自動車リサイクル情報システム上で、回収した資源の荷姿毎の引渡重量と引渡日を入力する。

⑧ 重量テーブル（素材回収基準重量）の補正

情報管理センターは、自動車リサイクル情報システムに登録されたみなし重量テーブルについて、上記⑦で入力した資源引渡し重量によりみなし重量テーブル（素材回収基準重量）を補正する。

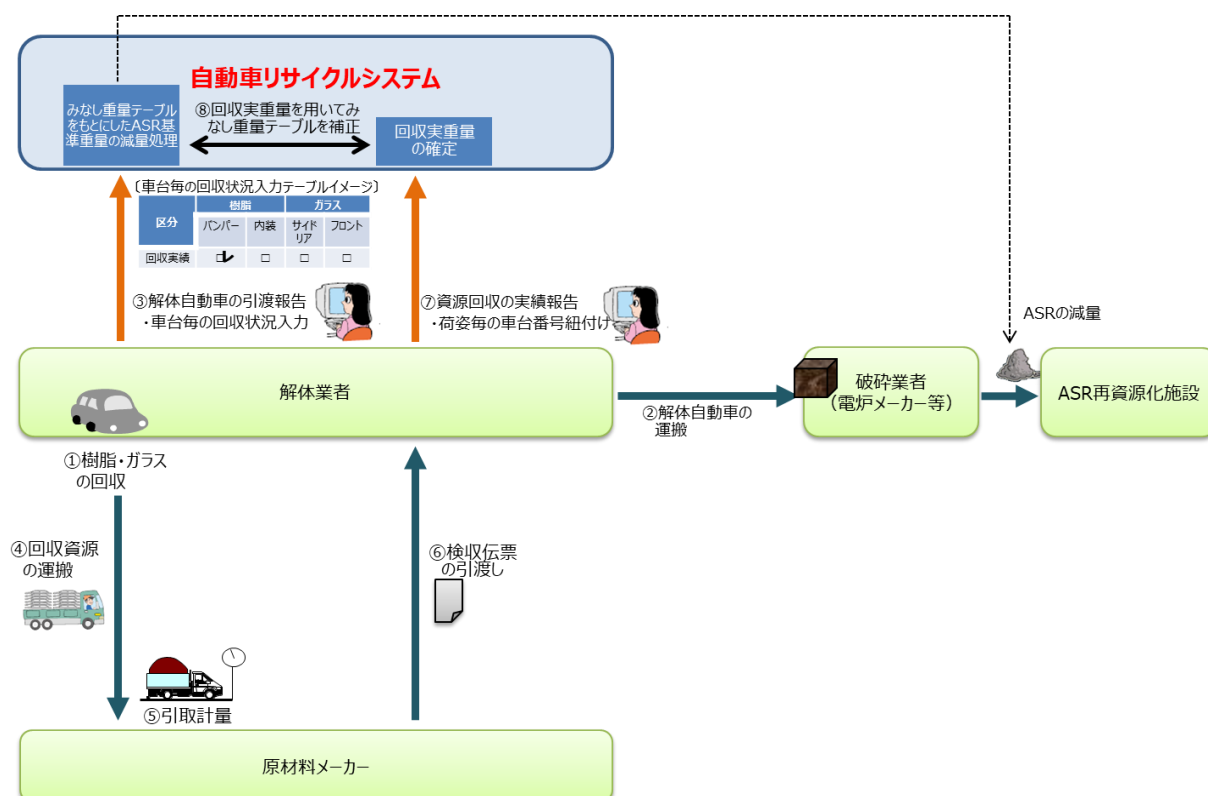


図10 資源の回収・重量の確定の流れ（解体段階）

(6) 報告

① コンソーシアムにおける報告

(ア) 資源の回収を行う解体業者からの報告事項

➤ 解体自動車の引渡

法第 81 条第 9 項に基づき、解体業者は解体自動車を破砕業者に引き渡したとき、自動車リサイクル情報システムを用いて情報管理センターに対して報告を行う。当該報告の際に、資源を回収した解体業者は車台毎の回収状況も報告する。

※ 引渡報告は、法施行規則第 91 条第 2 項において準用する同規則第 84 条第 3 項に基づき、実際の引渡日から 3 日以内に行う必要がある。

➤ 回収した資源の実重量

資源を回収した解体業者は、原材料メーカーに引き渡した重量を証する書類（ASR チームが指定する検収伝票の写し）に基づく重量を、自動車リサイクル情報システムを用いて ASR チームに報告する。当該報告は ASR チームが定める期日までに行うとともに、その書類を ASR チームが指定する期間、保存する。

(イ) 破砕業者からの報告事項

➤ 引き取った解体自動車の資源回収状況

解体業者から解体自動車を引き取った破砕業者は、引き取った解体自動車について資源の回収が行われていることを定期的に確認し、その結果を ASR チームの求めに応じて管理会社又は ASR チームへ報告する。

(ウ) 原材料メーカーからの報告事項

➤ 引き取った資源の実重量

解体業者から回収した資源を引き取った原材料メーカーは、引き取った重量を証する書類（ASR チームが指定する検収伝票の写し）を ASR チームが指定する期間保存し、ASR チームの求めに応じて管理会社又は ASR チームへ提出する。

➤ 引き取った資源から製造した原材料に関する情報

解体業者から回収した資源を引き取った原材料メーカーは、引き取った資源から製造した原材料に関する情報を管理会社の求めに応じて報告する。

(エ) 管理会社からの報告事項

➤ 回収した資源から製造した原材料に関する情報

コンソーシアムを取りまとめる管理会社は、原材料メーカーが引き取った資源から製造した原材料に関する情報を ASR チームが指定する期間保存し、ASR チームの求めに応じて報告する。

② ASR チームから国への報告

ASR チームは、回収インセンティブ制度の実施状況について、コンソーシアムからの報告をもとに以下の項目について当該年度終了後三月以内に国に報告をする。

(ア) 制度参画事業者

ASR チームは、当該年度末時点におけるコンソーシアム加入事業者を一覧にして報告する。

(イ) 回収した資源の種類と重量

ASR チームは、破砕業者向け解体自動車等からの回収と全部利用向け解体自動車等からの回収それぞれについて、当該年度において回収した資源の種類と重量について報告する。

(7) その他留意事項

① 破砕業者向け解体自動車等と解体自動車全部利用向け解体自動車等のどちらからも資源回収を行う場合の取扱い

(ア) コンソーシアムの形成

解体業者が破砕業者向け解体自動車等と解体自動車全部利用者向け解体自動車等の両方から資源回収を行う場合であっても、コンソーシアムに加わる事業者が異なるため、それぞれ別々にコンソーシアムを形成する。

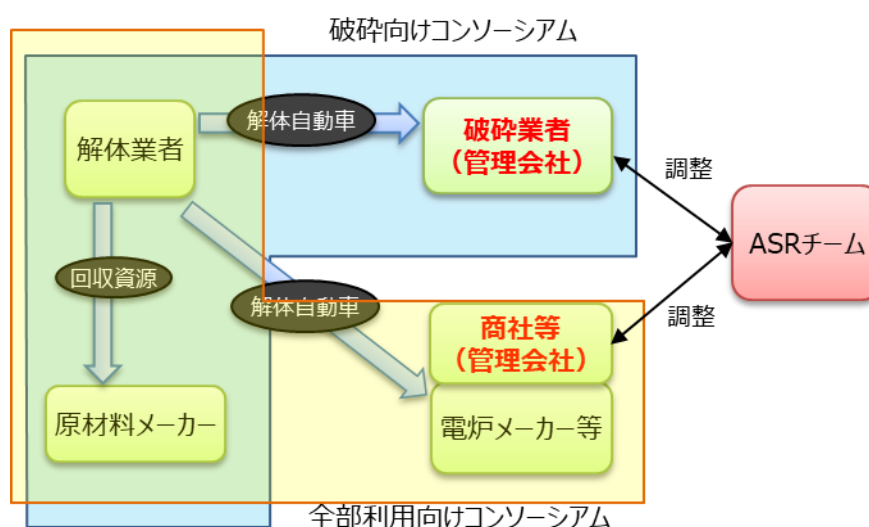


図 1 1 破砕業者向け解体自動車等と全部利用者向け解体自動車等の両方から資源回収を行うスキーム

(イ) 回収の実施・重量の確定

解体業者が破砕業者向け解体自動車等と解体自動車全部利用者向け解体自動車等の両方から資源回収を行う場合、それぞれから回収した資源はまとめて保管・管理し原材料メーカーに引き渡すことが想定される。この場合、それぞれからの資源の回収重量は、解体業者が解体自動車の引渡報告の際に入力した回収状況をもとに算出したみなし重量をもとに按分し、それぞれの回収重量とする。自動車製造業者等各社毎の車両からの回収重量もみなし重量をもとに按分して算出する。

② 同一の車台について複数の解体業者が資源回収を行う場合の取扱い

自動車リサイクル制度においては、ある解体業者から別の解体業者に対して解体自動車を引き渡すことがあり、それぞれが同じ車台の別のパーツから資源を回収することも想定される。この場合、最初の解体業者が別の解体業者に引渡す際に ASR 基準重量の減量がなされるとともに、その後解体自動車を引き取って資源の回収を行った解体業者が破砕業者に引き渡す際に ASR 基準重量の減量がなされることになる。それぞれの解体業者はそれぞれの回収の実績に基づき回収インセンティブを受けることができる。

③ 解体自動車を破砕する前に破砕業者が資源回収を行う場合の取扱い

解体業者から解体自動車を引き取った破砕業者が当該解体自動車の圧縮等を行う前に資源の回収を行うケースも想定される。このケースにおいても、当該破砕業者が解体自動車の引渡報告を行う際に ASR 基準重量の減量がなされることにより、資源回収の実績に基づき回収インセンティブを受けることができる。

④ 回収資源における異物の取扱い

解体業者の回収物には再生可能な資源だけでなく、再生利用の質を低下させる異物が含まれていることが想定される。回収した資源を再生利用するためには当該異物を一定程度除去する必要がある、その過程で一部残さが発生することとなる。解体業者は、資源を引き渡した後の工程での残さの発生を抑え、資源循環を促進するために、資源回収の段階で可能な限り異物を除去することが望ましい。

なお、解体業者が資源を引き渡した後の原材料メーカー等における工程で生じた残さについては、原材料メーカー等において産業廃棄物として適正に処理を行う必要がある。

⑤ 資源を回収した解体自動車の金属価値

解体業者が資源を回収した後の解体自動車は、金属の重量は変わらない一方、ダストに相当する回収した資源の重量が減少するため、金属資源の割合が向上することが見込まれる。よって、当該解体自動車を引き取る破砕業者や解体自動車全部利用者は、当該解体自動車の引取りに当たっては、ダスト引きの分引きについて当該減量分を考慮する等、金属価値を適切に評価すべきである。

4-3 破碎段階における資源の選別回収

(1) インセンティブ契約までの流れ

① 破碎業者と原材料メーカーとの契約

資源の選別回収を行う破碎業者と当該資源を引き取って再資源化を行う原材料メーカーとで契約を結ぶ。

② 提案

破碎業者は解体自動車の破碎工程における資源の選別回収、洗浄、運搬、引渡し、再資源化等の一連の工程に係る方法、設備を含む体制図及び責任関係を整理して、ASR チームに提案する。

③ 判断

ASR チームは、破碎業者の提案に対して、以下の観点等から、インセンティブを付与する対象として適当か判断する。

- ・ 本ガイドライン第3章に記載の制度の基本的考え方に沿った取組になっているか。
- ・ スキーム全体について適切かつ確実に管理・運用する体制となっているか。
- ・ 資源の選別回収を適切かつ確実に行う体制となっているか。
- ・ 資源の引取先や引取先までの運搬手段が適切かつ確実な体制となっているか。

④ 契約

破碎業者の提案について、上記③の観点等から契約を結ぶことが適当と判断される場合には、ASR チームは破碎業者と契約を結ぶ。

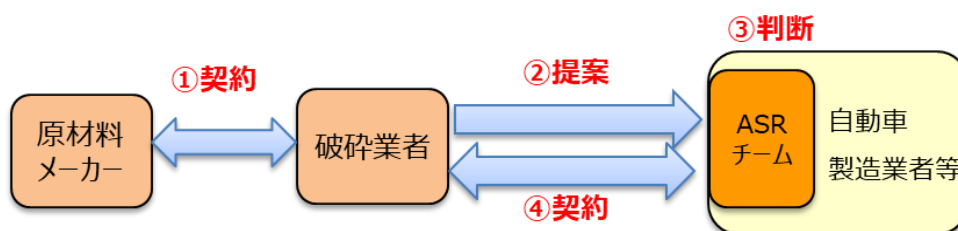


図12 インセンティブ契約までの流れ（破碎段階における資源回収）

(2) インセンティブの支払い

ASR チームは、インセンティブ契約に基づき、破碎業者に対し、リサイクル料金を原資として回収インセンティブを支払う。なお、回収インセンティブは資源の回収実績の対価となるものであり、支払う額や支払い方法、支払いを受ける者は、破碎業者と原材料メーカーとの契約及び破碎業者とASR チームとのインセンティブ契約により定められるべきものである。

(3) 提案の要件

① 提案者

提案は破砕業者が行う。

② 破砕業者と原材料メーカーとの関係

提案を行う破砕業者と原材料メーカーは、資源の選別回収、運搬及び引渡し等について技術的、商業的その他の条件について合意し、契約関係にあることが必要である。提案時には、これを証明する二者間契約の契約書（写し）等の文書も添付する。

③ 作業管理体制

破砕業者による資源の選別回収から原材料メーカーの資源の引取りにおける各工程において、標準作業書や基準書を定める等、安定して実効性のある作業体制を構築する。また、一定期間において回収した資源とその車台との関連付けができるよう帳簿等により管理するとともに、資源が確実に引き渡されるような管理・運搬体制を構築する。提案時には、それらの方法と内容を ASR チームに説明する。

④ 実績報告等の体制

本制度では、ASR チームが、資源の選別回収実績や適正処理等を確実に確認することが重要であるため、本制度に参画する事業者は、報告体制を整備し、提案時に、その実施体制について ASR チームに説明する（報告の詳細は、後記（６）①を参照）。

(4) 実施スキーム

実施スキームとしては、破砕業者と原材料メーカーによる以下のような形態が考えられる。

破砕業者が原材料メーカーと調整を行い、ASR チームとインセンティブ契約を結ぶ。破砕業者は、選別回収した資源を原材料メーカーに、選別後の ASR を ASR 再資源化施設に引渡し、ASR チームは資源の選別回収実績を踏まえた回収インセンティブを破砕業者に対して支払う。

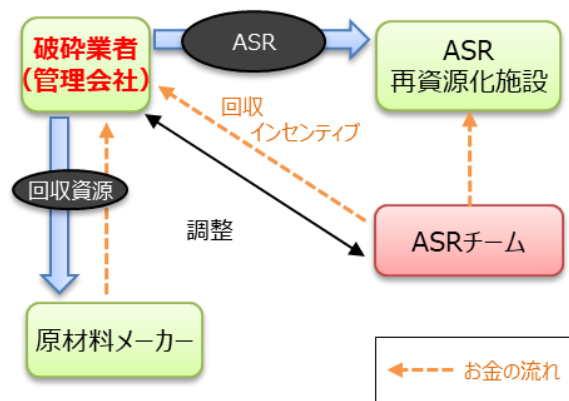


図 13 破碎段階での選別回収におけるスキーム例

(5) 回収の実施・重量の確定

破砕業者が資源を選別回収し、当該資源の重量を計量し確定する流れは以下の通り。

① 資源の選別回収

破砕業者は、解体自動車の破砕を行う際に、資源の選別回収を行う。

② ASR の運搬

破砕業者は、資源の選別回収を行った残さ（ASR）を ASR 再資源化施設に引き渡す。

③ ASR の引渡報告

破砕業者は、ASR を ASR 再資源化施設に引渡した後、自動車リサイクル情報システムにより引渡報告を行う。引渡報告の際に、荷姿毎に資源の回収の有無も併せて入力する。当該入力を受けて、あらかじめ設定された資源回収率⁶により、自動車リサイクル情報システム上で資源を回収した車台の ASR 基準重量の減量処理が行われる。破砕業者は、減量した ASR 基準重量をもとに自動車リサイクル情報システム上で荷姿毎の ASR の紐付け情報の登録を行う。

④ 回収資源の運搬

破砕業者は、選別回収した資源を運搬できる状況になったら速やかに原材料メーカー向けに運搬し引き渡す。

⑤ 回収資源の引取計量

原材料メーカーは、破砕業者から回収した資源を引き取った際に、引き取った資源の重量を計量する。

⑥ 検収伝票の交付

原材料メーカーは、引き取った資源の重量を検収伝票に記載し、当該検収伝票を破砕業者に交付する。

⑦ 資源の引渡実績報告

破砕業者は、受領した検収伝票に記載の重量を確認し、自動車リサイクル情報システム上で、資源の荷姿毎の引渡重量と引渡日を入力する。

⑧ 重量テーブルの補正

情報管理センターは、自動車リサイクル情報システムに登録された資源回収率について、上記⑦で入力した重量により補正する。

⁶ 資源回収率とは、一定の解体自動車における回収が見込まれる資源の重量の比率。直近の回収実績をもとに算出。

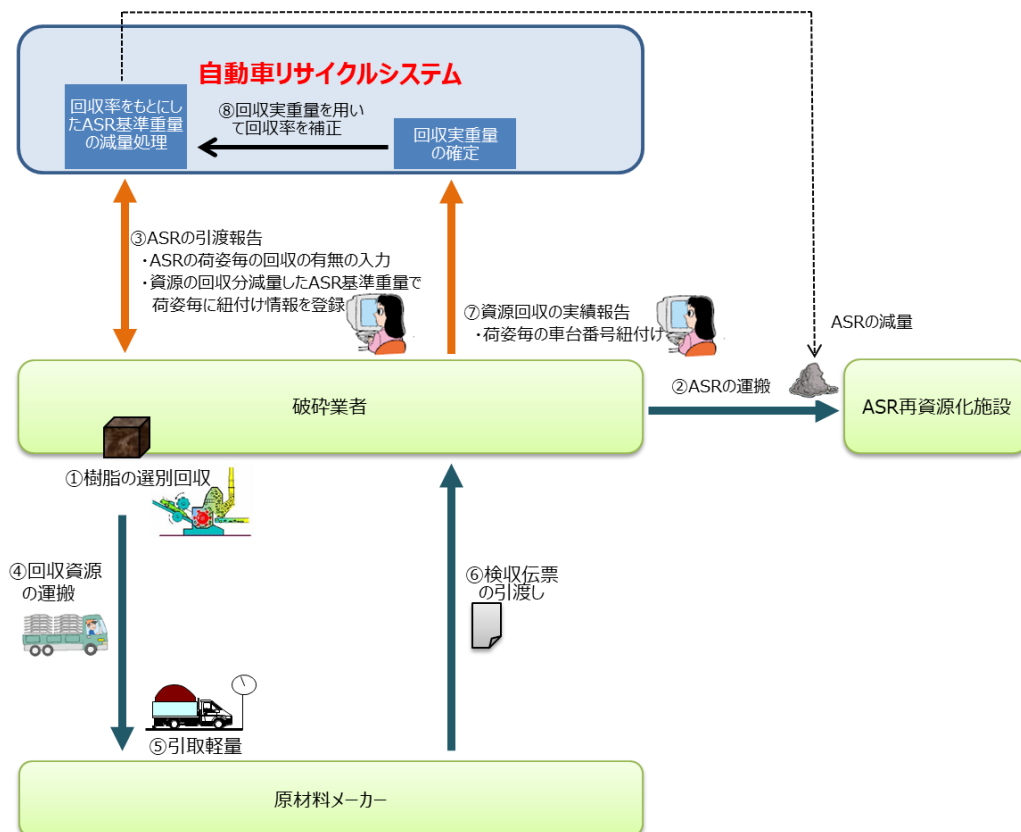


図 1 4 資源の回収・重量の確定の流れ（破砕段階）

（6） 報告

① 破砕業者等からの報告

（ア）資源の選別回収を行う破砕業者からの報告事項

➤ ASR の引き渡し

法第 81 条第 12 項に基づき、破砕業者は ASR を自動車製造業者等（ASR 再資源化施設）に引き渡したとき、自動車リサイクル情報システムを用いて情報管理センターに対して報告を行う。当該報告の際に、資源の選別回収を行った旨の報告も行う。

※ 引渡報告は、法施行規則第 94 条第 2 項において準用する同規則第 84 条第 3 項に基づき、実際の引渡日から 3 日以内に行う必要がある。

➤ 選別回収した資源の実重量

資源を選別回収した破砕業者は、原材料メーカーに引き渡した重量を証する書類（ASR チームが指定する検収伝票の写し）に基づく重量を、自動車リサイクル情報システムを用いて ASR チームに報告する。当該報告は ASR チームが定める期日までに行うとともに、その書類を ASR チームが指定する期間保存する。

➤ 回収した資源から製造した原材料に関する情報

破砕業者は、原材料メーカーが引き取った資源から製造した原材料に関する情報を ASR チームが指定する期間保存し、ASR チームの求めに応じて報告する。

(イ) 原材料メーカーからの報告事項

➤ 引き取った資源の実重量

破砕業者から回収した資源を引き取った原材料メーカーは、引き取った重量を証する書類（ASR チームが指定する検収伝票の写し）を、ASR チームが指定する期間保存し、ASR チームの求めに応じて提出する。

➤ 引き取った資源から製造した原材料に関する情報

破砕業者から回収した資源を引き取った原材料メーカーは、引き取った資源から製造した原材料に関する情報を、求めに応じて管理会社に報告する。

② ASR チームから国への報告

ASR チームは、資源回収インセンティブ制度の実施状況について、破砕業者等からの報告をもとに以下の項目について当該年度終了後三月以内に国に報告する。

(ア) 制度参画事業者

ASR チームは、当該年度末時点における本制度参画事業者を一覧にして報告する。

(イ) 回収した資源の種類と重量

ASR チームは、当該年度において回収した資源の種類と重量について報告する。

(7) その他留意事項

① ASR 再資源化施設として認定を受けた場合の取扱い

破砕業者が資源を選別回収する場合は、ASR 重量が減量するため減量した分の回収インセンティブを受ける対象となるが、選別回収の設備が法第 28 条に基づく再資源化施設と認定された場合は、ASR そのものの再資源化であり、ASR の再資源化に係る費用を受け取ることとなるため、本制度の対象からは外れることとなる。

② 本制度において解体段階と破砕段階の両段階において資源の回収を行う場合の取扱い

本制度においては、解体業者が資源を回収した解体自動車を破砕業者が引き取り、破砕業者が更なる資源の選別回収を行う場合が想定される。この場合、解体段階での ASR 基準重量の減量がなされるとともに、破砕段階での ASR 基準重量の更なる減量がなされることになる。また、解体業者、破砕業者はそれぞれの回収の実績に基づき回収インセンティブを受けることができる。

③ 回収資源における異物の取扱い

破砕業者は選別回収の中で可能な限り異物を除去して原材料メーカー等に引き渡すことになるが、資源を引き渡した後の原材料メーカー等における工程で生じた残さについては、原材料メーカー等において産業廃棄物として適正に処理を行う必要がある。

第5章 資源回収インセンティブにおける実績等の公表

5-1 自動車製造業者等各社による公表

(1) 資源回収重量

自動車製造業者等各社（以下「各社」という。）は、法施行規則第29条第1号に基づき、特定再資源化等物品毎の再資源化等を行った車台数及び引取重量を公表している。各社はこれらの公表と併せて、回収インセンティブ制度において各社の製造車種から回収された資源の重量についても公表する。

(2) 回収インセンティブ費用

各社は、法施行規則第29条第2号に基づき、特定再資源化等物品毎の払渡しを受けた再資源化等預託金の額の総額及び再資源化等に要した費用の総額を公表している。各社は、これらの公表と併せて回収インセンティブに要した費用についてもその総額を公表する。

5-2 国による公表

(1) 資源回収重量

国は、回収インセンティブ制度において回収した資源の実績を明らかにするため、回収インセンティブ制度の実施状況について、自動車製造業者等からの報告等をもとに解体段階、破碎段階それぞれにおける当該年度において回収した資源の種類と重量について公表する。

(2) 資源回収インセンティブ制度によるマテリアルリサイクル率⁷

国は、本来 ASR になるはずだった重量全体における回収インセンティブ制度において回収した資源の割合を示すことで再資源化の高度化の進捗具合を明らかにするために、回収インセンティブ制度による解体段階、破碎段階それぞれにおけるマテリアルリサイクル率を公表する。

(3) カーボンニュートラルへの貢献への検討

国は、回収インセンティブ制度による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。

⁷ 資源回収インセンティブ制度によるマテリアルリサイクル率は、本制度において回収した資源の重量／（本制度において回収した資源の重量＋ASR 引取重量）によって算出される。