

自動車リサイクル制度の評価・検討における主な論点の対応の方向性（案）

自動車リサイクル法については、「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」（令和3年7月 産業構造審議会・中央環境審議会合同会議）において、「今回の検討から5年以内を目途に、改めて制度のあり方について検討を行うことが適当」とされている。

これを受け、本合同会議においては、自動車リサイクル制度に対する毎年度の評価等を踏まえつつ、自動車リサイクル制度の更なる発展に向けて、自動車製造業者等、指定法人、関連事業者、地方自治体等の関係者からのヒアリング等を実施した。その際の関係者や委員からの意見等を踏まえて、検討に当たっての対応の方向性を整理した。

1. 論点整理の基本的方向性

- 自動車リサイクル法施行から20年が経過し、不法投棄・不適正保管車両の減少、ASR再資源化率の向上、自動車リサイクルシステム（JARS）のシステム大改造など、制度の安定化・効率化において一定の成果が確認される一方、不適正な解体・保管・輸出等を行う事業者（法令違反が疑われる廃車ガラ等）の顕在化、海外への有用資源の流出等、制度の安定性を揺るがしかねない状況が色濃く表面化している。こうした状況を踏まえ、制度の更なる発展のため、関係者との連携の下、必要な対応を検討していくことが重要である。
- また、自動車リサイクルの政策目的は「適正処理の確保」を基礎にしつつ、近年はリサイクルの高度化による「国内資源循環の推進」へと範囲が広がりにつつある。加えて、電動化の進展に伴う車載用蓄電池（LiB）や新素材等への対応など、制度の転換点に関わる論点が増大している。そのため、各論点については、直ちに深掘りし結論を得るべき事項、自動車リサイクル制度内外の動向を注視しつつ追加検討を進める事項、次回（25年目）見直しに向け情報を収集・整理する事項を見極めながら、段階的に検討を進めることが適当である。

2. 論点

（1）自動車リサイクル制度の安定化・効率化

- ① 使用済自動車にかかる動向把握（オートオークション等における解体業者の取引動向含む）
- オートオークションの入口策（出品管理）については、既存の使用済自動車判別ガイドラインの点検と合わせ、出品の基準となるような例示作りができないか検討を行うこととし、また出口策（流札対応等）については、既存の取引慣例を尊重しつつ、解体業者への斡旋が必要なケース等においては、リ

サイクル料金の負担方法を含め、取引を円滑化するための方策について引き続き関係者と議論しながら検討を行うこととしてはどうか。

- 使用済自動車判別ガイドライン、中古車輸出にかかる通知等について、流通実態を踏まえた点検・見直しを関係者で検討し運用徹底を進めてはどうか。
- 廃車ガラの不適正輸出抑止に向け、システム大改造の機能を活用し立入検査の実施等に資する情報を整理・周知し実効性向上を図るとともに、装備変更をした事実や事前回収物品を回収した事実を確認できる証憑の保存や、廃車ガラ輸出時の証明書類の提示の徹底を求める等の追加的な対策を講じてはどうか。
- さらに、不適正スクラップヤードに関する議論の動向や、中古車と廃車の区別の明確化に関する国際的な議論の動向等を注視しつつ、不適正な流通を防止するため、必要に応じ効果的な追加策を検討してはどうか。

② 不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討

- 地方自治体による解体業者への指導件数が突出して多い状況が続いており、日本語を十分に理解しておらず意思疎通が困難な外国籍の解体業者も存在することを踏まえ、解体業者の適正化に向け、解体業許可基準に知識・技能要件を設けることとし、(公財)自動車リサイクル促進センター(JARC)が主体となり、(一社)日本自動車リサイクル機構(JAERA)が実施する自動車リサイクル士制度等を参考にした講習会・検定等を実施してはどうか。
- 実施方法、スケジュール、解体業者への影響と経過措置、地方自治体の負担や財源(JARCの指定法人業務との関係を含む)について整理し、導入に向けた具体化を進めてはどうか。
- 地方自治体から問題提起のあった解体作業場への屋根設置の義務化及びもぎ取り解体の禁止については、関係者から様々な意見が寄せられ、地域により実情が異なることが考えられるため、全国的な実態把握を進めつつ、新規事業者の動向や既存事業者への影響を踏まえて、関係者との丁寧な議論を行い、必要な対応を検討することとしてはどうか。

③ リサイクル料金の適切な運用と検証

- リサイクル料金の輸出返還制度については、15年目見直し時の結論同様に、預託制度の法的性格を踏まえ、制度全般の見直しを検討する際に併せて検討してはどうか。
- 特預金の用途については、執行状況・資金見通し等を踏まえた評価を継続しながら、新たな用途の必要性、緊急性、被災車両の増加の状況等を総合的に勘案しながら検討してはどうか。

④ 不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理

- JARC や地方自治体等が実施している現行の取組を継続・強化しつつ、不適正車両の横ばい要因や今後の被災車両の増加等の状況を踏まえ、必要に応じ効果的な追加策を検討してはどうか。

⑤ 情報システムの効率的な活用

- JARS のシステム大改造により収集可能となったデータについて、不適正事業者への対応（自治体の立入検査の支援等）や資源回収インセンティブ制度の推進（参画状況分析ほか）等のために有効利用してはどうか。
- また、JARS のさらなる利便性向上、JARS に蓄積された有益なデータの利活用を目指し、JARC を中心に効果的なデータの分析や提供等の取組についての検討を進めてはどうか。

（２）国内資源循環の推進

⑥ 自動車リサイクルの高度化

- ASR になる前段階での素材回収・マテリアルリサイクルの最大化に向け、資源回収インセンティブ制度等の推進やメーカー側の易解体設計を推進することが重要ではないか。
- また、ASR は現状約 70%が熱回収されているところ、ASR からのプラスチックのマテリアルリサイクルについては、自動車産業向けの再生プラスチックを生産する先進的なマテリアルリサイクル技術が徐々に社会実装されつつある状況を踏まえ、自動車製造業者等の自主的取組や設備の導入支援等により推進し、総合的な資源循環の在り方を検討してはどうか。
- ASR の 2 チーム制の在り方については、リサイクル率の向上やコスト低減の余地の縮小が見られる一方で、国を挙げての資源循環推進の高まりや国際的なマテリアルリサイクルの競争激化など、自動車リサイクルを取り巻く環境も大きく変化し、より広い視点からの検討が必要。自動車製造業者等を中心に、ASR チーム、関連事業者等の実態・意向等を考慮し、2 チームを統合することによるメリット・デメリット、組織的・法的な妥当性（独禁法の観点を含む）等を比較衡量し整理を進めることが適切ではないか。

⑦ 再生プラスチックの流通量拡大

- 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やサーキュラーパートナーズ（CPs）において、自動車向け再生プラスチックの需給見通し等を踏まえた今後の対応策の検討等が進められている。
- 産官学コンソーシアムでは、供給見込み量の現状分析において将来的に供給量が不足する見通しであること等から、自動車等向け再生プラスチックの安

定供給体制構築のため、「再生プラスチック集約拠点（仮）」の必要性を共有し、実装に向けた議論を進めている。

- 自動車リサイクル制度においても、国内外の規制動向などを注視しつつ、資源回収インセンティブ制度の推進等を通じて、再生プラスチック流通量拡大に向けて必要な対応を引き続き検討してはどうか。

⑧ リユース可能な部品の流通促進

- リユースはリサイクルよりも上位に位置付けられていることに加え、リユース部品の流通促進は、1台あたりの実質的な価値向上等を通じ解体業者の収益向上等につながり、また、プラスチックを始めとした素材の国内循環の促進にも寄与することから、自動車メーカー・部品メーカー・販売・整備関係者、自動車所有者等の関係者が連携し、リユース部品流通の実態把握や促進策を検討してはどうか。

(3) 変化への対応と発展的要素

⑨ 使用済自動車由来の車載用蓄電池の再資源化の推進

- 電池のエコシステムや蓄電池のサプライチェーンの構築に向けて、産業界や関係省庁を挙げた各種取組が精力的に進められており、（一社）日本自動車工業会（自工会）が構築しているLiB共同回収スキームの持続可能性（メーカーの退会・撤退等リスク）や、廃棄LiBの安全性（損傷・発火等）、将来の排出見通し等を踏まえつつ、自動車を含む国内産業に及ぼす影響も考慮し、廃棄LiBの適切な処理体制構築に向けた対応方針と実施時期等を議論するため、作業部会の設置を検討してはどうか。

⑩ CN・3Rの高度化

- GHG排出実態の把握・データ整備と排出量削減に向けた取組のフォローアップを進め、必要に応じ追加的対応を検討してはどうか。
- ベースメタル・レアメタル等について、国内外の情勢の変化を考慮しつつ、国内における資源循環（水平リサイクル含む）強化に向けた取組や支援策の検討を行ってはどうか。