

# リサイクル料金割引制度の趣旨について

経済産業省

環境省

# 自動車リサイクル法の目的

○自動車リサイクル法においては、①使用済自動車に係る廃棄物の減量と、②再生資源及び再生部品の十分な利用という2つの目的が位置づけられている。

## <自動車リサイクル法の目的>

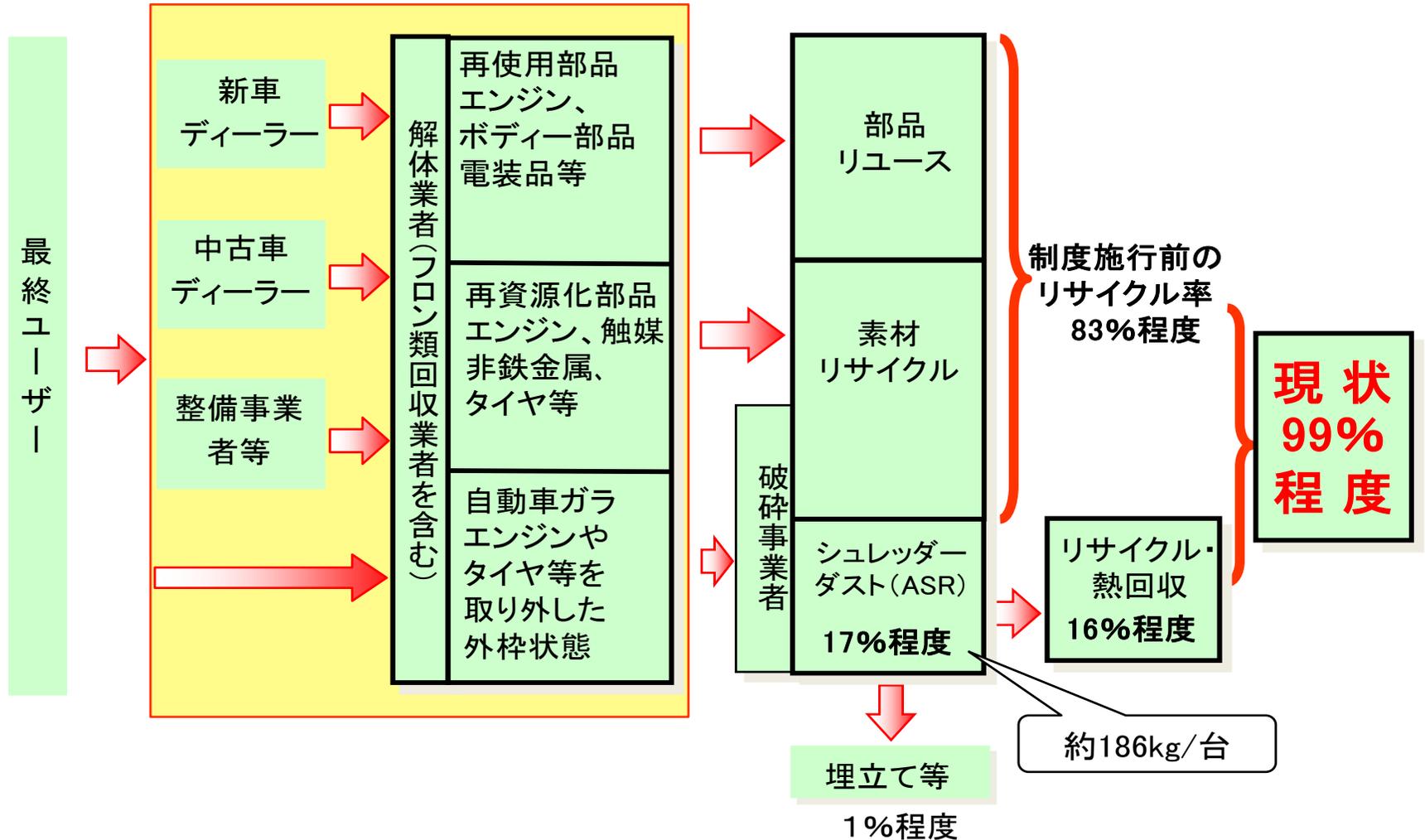
使用済自動車の再資源化等に関する法律（抜粋）

（目的）

第一条 この法律は、自動車製造業者等及び関連事業者による使用済自動車の引取り及び引渡し並びに再資源化等を適正かつ円滑に実施するための措置を講ずることにより、使用済自動車に係る廃棄物の減量並びに再生資源及び再生部品の十分な利用等を通じて、使用済自動車に係る廃棄物の適正な処理及び資源の有効な利用の確保等を図り、もって生活環境の保全及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

# 自動車リサイクル全体の状況

- 現在、自動車全体の99%程度がリサイクルされている。
- また、ASRとエアバッグ類のリサイクル率がそれぞれ96.5~98.8%、93~94%を達成しており、また、不法投棄の新規発生台数・残存台数も大幅に減少しているなど、使用済自動車の適正処理という観点では一定の成果をあげている。

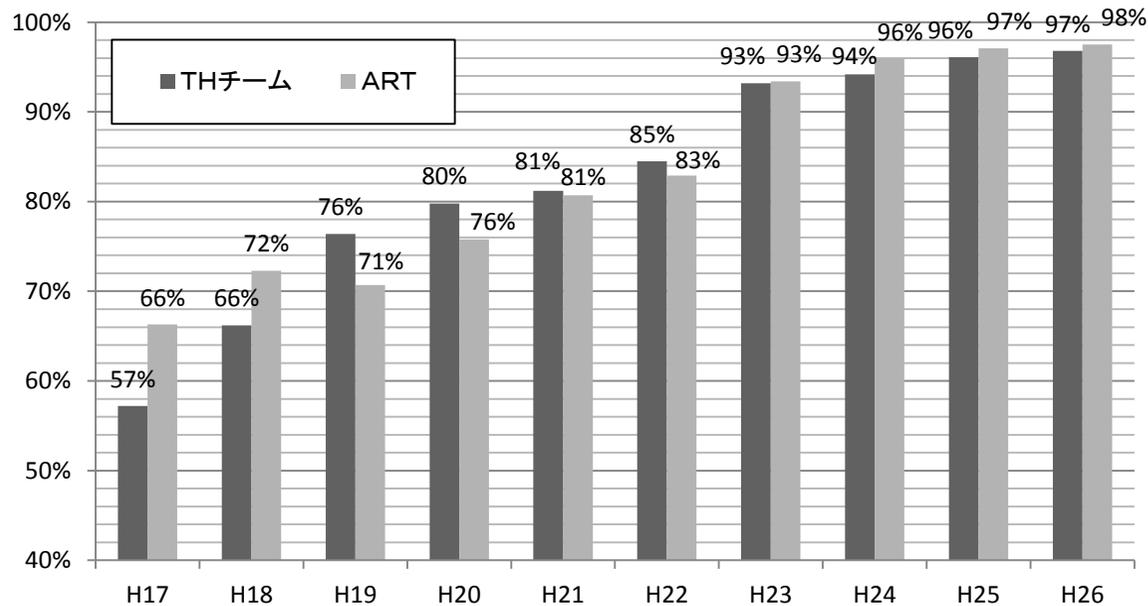


# 自動車リサイクル全体の状況

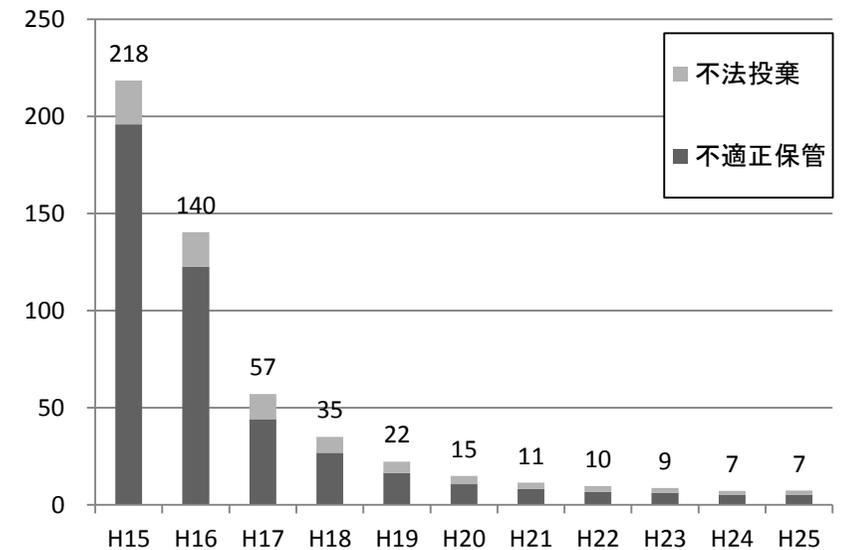
## <平成27年度 再資源化状況>

	リサイクル率(%)	
	シュレッダーダスト	エアバッグ類
基準	30(平成17年度～)、50(平成22年度～)、70(平成27年度～)	85
H27年度実績	96.5～98.8	93～94

## <ASRのリサイクル率(熱回収含む)>



## <不法投棄・不適正保管の残存台数>



# 自動車リサイクル制度の評価・検討

- 自動車リサイクル法の施行10年に伴い、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」とする。）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、法施行から10年を経てもなお、概ね順調に機能しているとしつつ、法制定当初の目的であった不法投棄等の未然防止・ASR等の最終処分量の極小化が概ね図られている現状を踏まえ、自動車リサイクル制度の「あるべき姿」を実現するため、自動車リサイクル制度が進化していくことが期待されているとし、「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」「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。

## <合同会議報告書提言（抜粋）>

### ○自動車における3Rの推進・質の向上

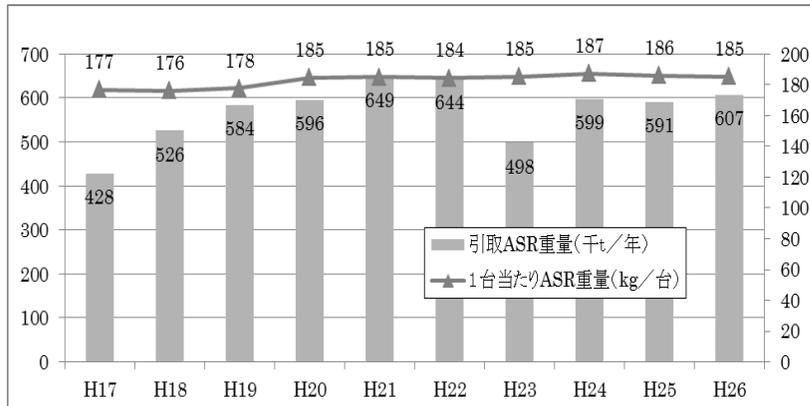
2Rがより進む社会経済システムの構築や循環資源の高度利用と資源確保が社会的に求められており、自動車リサイクルに関して、今後は3品目だけではなく、自動車全体で3Rを推進し、また質を向上していく観点で評価・取組を進めて行くことが重要であることから、自動車製造業者等における環境配慮設計や再生資源利用、解体業者による部品リユースの取組、関係事業者の連携による自動車リサイクルの最適化といった取組を積極的に推進する。（P. 26）

➤…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）

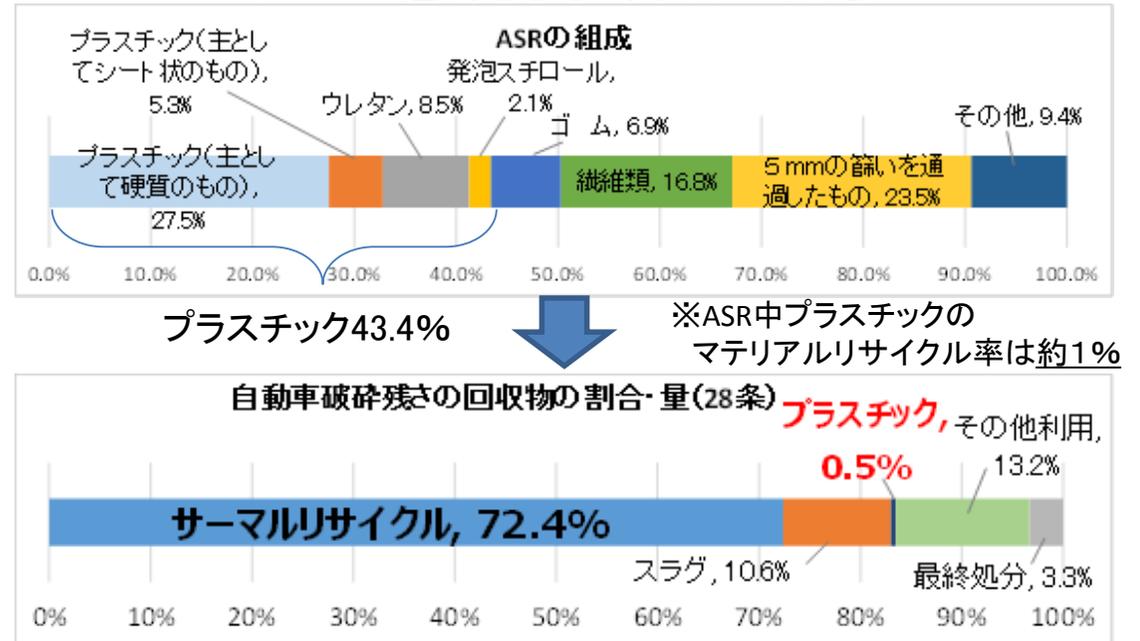
# リサイクル高度化についての課題

- ASRの削減が期待されている中で、近年のASR発生量は横ばいのまま推移している。
- ASR中のプラtoプラのリサイクル率が1%程度であることを踏まえ、ASRの更なる発生抑制につながる解体段階での部品取り外しや劣化に留意したASRの水平リサイクルの促進等、自動車リサイクルの高度化が求められている。

## <1台あたりのASR発生重量の推移>



## <ASRの組成とリサイクルの状況>



## <対応の方向性>

- ASRの大部分を占めるプラスチックについては、サーマルリサイクルの実施が進んでいる一方で、材料リサイクルにはポテンシャルが存在する。
- 材料リサイクルを促進するためには、易解体性等のリサイクル性能の高い自動車求められるが、現状ではそのような性能がユーザーの選択に結びついておらず、普及が進まない状況にある。
- リサイクル高度化が進んでいないことが、自動車製造における再生資源の活用が進まない一因となっている。
- リサイクル性能をユーザー選択と結びつけ、リサイクルの高度化を推進するための施策が必要。

# 再生資源の活用についての課題

- 自動車製造における再生資源の活用においては、燃費性能や安全性能等の理由により天然資源と同様の品質・コスト競争力・安定供給が求められることとなるが、現在、これらの条件を満たす再生資源は少なく、価格優位性も乏しい。
- 結果として、自動車製造における再生資源利用は限定的となっている。

## <対応の方向性>

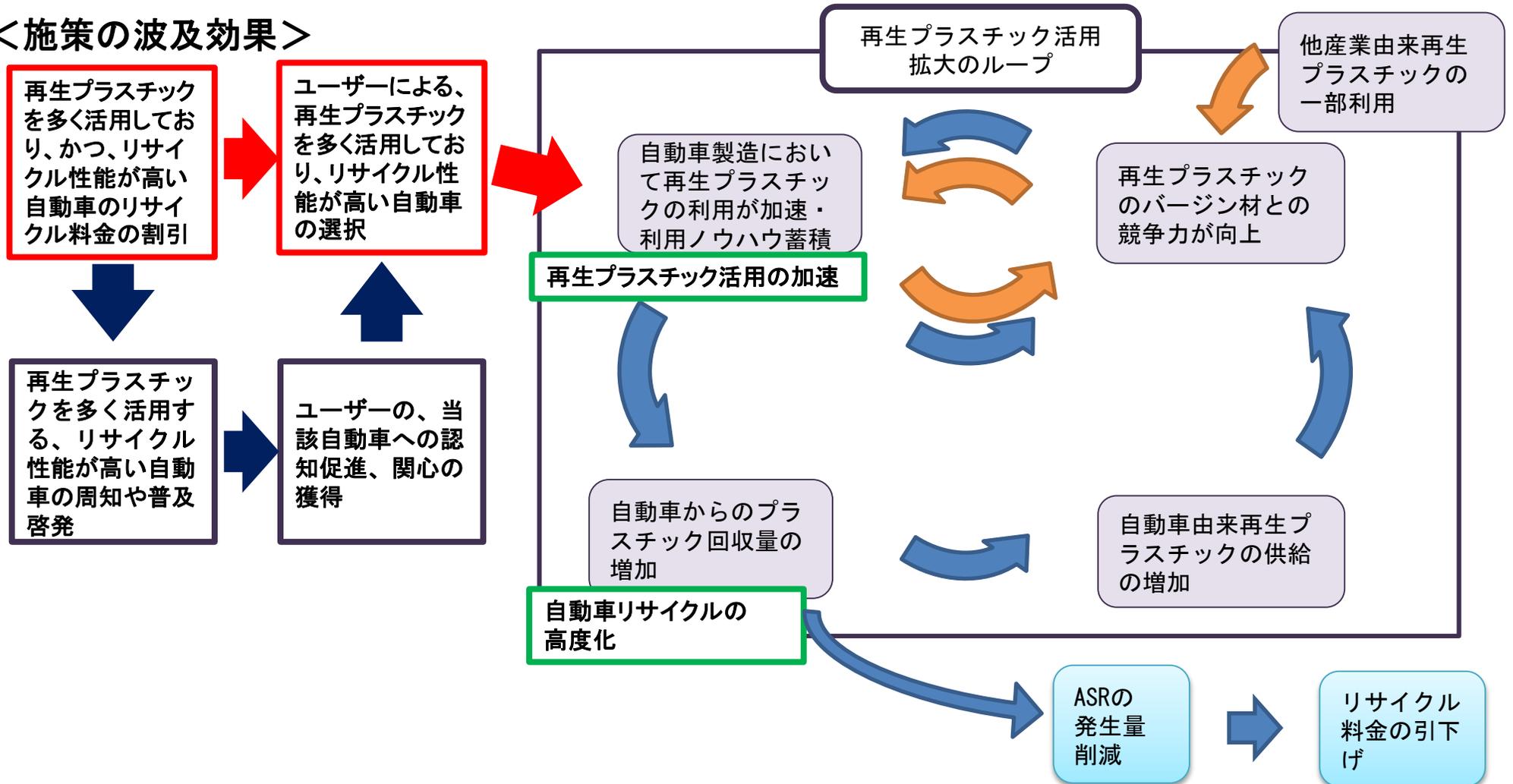
- 自動車において、プラスチックは非金属資源としては最も多く使用されており、また、燃費向上や多機能化等を背景に、その使用は今後も更に増加していくと考えられる。
- 再生プラスチックの利用については、水平リサイクルについても一部では取組みが始まっているが、現状では自動車製造における利用は限定的であり、劣化に留意した上での推進が必要。
- 再生プラスチックの利用を促進するためには、再生プラスチック利用の進んだ自動車の製造・普及が求められるが、現状ではそのような自動車がユーザーに選択されず、普及が進まない状況にある。
- 再生資源の活用が進んでいないことが、リサイクル高度化が進まない一因となっている。
- 再生プラスチック利用の状況をユーザー選択と結びつけ、利用を促進するための施策が必要。

# 割引制度の目的・波及効果

## <施策の目的>

○再生プラスチックを多く活用しており、かつ、リサイクル性能が高い自動車のリサイクル料金を割引き、そうした車をユーザーに選択してもらうことで、自動車リサイクルの高度化及び再生プラスチック利用の加速を図る。

## <施策の波及効果>



# 検討経緯

本施策の検討経緯は以下のとおり。

- 平成26年8月から実施された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、中央環境審議会循環型社会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。）における自動車リサイクル制度の評価・検討において、再生資源の需要拡大を通じて、再生資源を広域的に効率よく収集・供給される環境を整備することによって再生資源の付加価値を高めることが重要という観点で、関係者が行うべき取組についての審議がなされた。
- その審議を踏まえ、「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」（平成27年9月、合同会議）において、「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」と提言がなされた。
- 提言を受け、経済産業省・環境省が事務局となった「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」（以下「3R検討会」という。）において検討を行い、平成28年9月の合同会議に「再生プラスチックを活用した車種の購入時にインセンティブを与えることにより、再生プラスチック利用者に対するユーザー選択及びメーカー等の取組を促し、再生資源の需要拡大を図る」と検討結果報告を行い、再生プラスチックを活用した車種のリサイクル料金割引（以下「割引制度」という。）を実施すること及び詳細を3R検討会の下に設置する作業部会において検討することが了承された。
- また、同合同会議において、資金管理業務諮問委員会より、割引制度を特定再資源化預託金等の用途の1つとする提案が答申され、了承された。