

## 環境法政策レポート

DAIKAN

CONTENTS	「環境法政策を読む」	… 1
	2015年6月25日から2015年7月23日までに公布された主な環境法令	… 4
	2015年6月25日から2015年7月23日までに公表された今後施行を予定されている主な環境法令	… 5
	2015年6月25日から2015年7月23日までの主な行政情報	… 5
	2015年6月25日から2015年7月23日までの主な裁判情報	… 9
	2015年6月25日から2015年7月23日までの主なニュース	… 9

## 「環境法政策を読む」自動車リサイクル法制度見直し 6

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WG  
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  
第42回合同会議

自動車リサイクル制度の見直し審議は、7月9日第42回合同会合で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案を検討し、今後パブリックコメントが予定されている。第3章自動車リサイクル制度の「あるべき姿」の実現に向けた課題と具体的取組から取組部分を抜粋する。論点整理案（5月25日号掲載）から数度の議論で加筆修正された部分を下線で示す。

## ■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（案）

## 第3章 自動車リサイクル制度の「あるべき姿」の実現に向けた課題と具体的取組

## 1. 自動車における3Rの推進・質の向上

## (1) 環境配慮設計・再生資源活用推進による解体・破碎段階でのリユース拡大・リサイクルの質向上

## ①環境配慮設計の推進とその活用

- ・解体業者と自動車製造業者等は、相互のコミュニケーションにより、「リユース拡大・リサイクルの質の向上と収益性向上社会的コスト低減の好循環」を実現する上で必要な環境配慮設計の効率的な導入や情報の提供を進め、また、そのフォローアップを継続的に実施していくべきことが必要である。
- ・環境配慮設計によって取外し性が向上し、容易にリユース・リサイクルを行うことができるようになった部品・素材については、ASR予測発生量からその重量を除外することでリサイクル料金を引下げ、車種間の差別化を行うことや、ユーザーに対する効果的な情報発信等、環境配慮設計の進捗の評価・活用方法について国と関係主体が連携して検討を行い、その結果を踏まえて環境配慮設計の進んだ自動車についてユーザーによる選択を促すための取組を実施するべきである。

②再生資源の需要と供給の拡大

- ・再生資源の活用について、国と関係主体が連携して制度や品目の枠を越えた視点で需要面・供給面双方の課題を整理した上で、その課題を解決する方法について検討を行い、再生資源の活用・流通状況を継続的に確認しつつ、再生資源の利用の促進を図るべきである。
- ・その際、ユーザーが最終的に製品を選択し、使用済自動車として引渡すことを踏まえ、自動車ユーザーが自動車リサイクルにおける環境配慮設計や再生資源利用の重要性、社会的便益を理解し、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、特預金等の活用や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。

(2) 2R (リデュース・リユース) の推進

- ・リユース・リビルド部品の利用について、国と関係主体が連携して、ユーザー・整備業者等における実態の把握と更なるユーザー理解の促進に取り組むとともに、部品の規格化やモデル事業等の取組を通じて、それぞれの部品を比較・評価しやすい環境の創出や、部品リユースのメリットの検証・情報発信を行い、信頼性のある部品が安定的に供給され、ユーザーがリユース・リビルド部品を選択しやすい状況を構築していくべきである。
- ・自動車に含まれる有害物質の削減については、諸外国の動向、水俣条約や POPs 条約等の国際条約による規制状況、国内他産業の動向等も注視しつつ、リサイクルや再生資源としての活用への影響も考慮しながら、対応のあり方を制度の必要性も含め引き続き検討するとともに、自主的取組については、その効果を検証しつつ、対象とする物質の種類、目標、取組の公表のあり方等、必要に応じて見直していくべきである。

(3) リサイクルの質の向上

①自動車リサイクルの全体最適化を通じたリサイクルの質の向上

- ・現行の制度下においても、精緻な解体や分別の徹底等により、リサイクルの質の向上と収益力向上を同時に追求している関係事業者が存在する。こうしたリサイクルの質の向上と収益力の向上を図っている解体・破碎方法について、国と関係主体が連携してベストプラクティスをまとめるとともにモデル事業の実施等を通じて普及を促進するべきである。
- ・リサイクル全体の質の向上と社会的コストの低減を達成するため、法第 31 条に定められる全部再資源化手法として、銅以外の有用資源の解体段階での事前取外しや ASR を発生させない解体・破碎方法を位置付けること等について検討を行うとともに、関係主体と連携して、自動車リサイクルプロセスを最適化する取組を推進するべきである。

②リユース・リサイクルの推進・質の向上の進捗状況の把握・評価について

- ・最終処分量削減、自動車に含まれる資源の有効活用やリサイクル料金低減の観点から、ASR の再資源化率に加えて、ASR 発生量をはじめとして解体・破碎段階を含めた自動車全体のリユース・リサイクルの推進・質の向上の進捗に関する目標及び定量的な指標について幅広く検討を行い、状況把握・評価を行うべきである。

- ・ 目標の導入や報告項目の追加等について検討する場合には、目的、目的に沿った適切な責任主体、評価・改善手法と関係事業者におけるその実現性、自動車リサイクルに関する国際的な動向等について十分に考慮されるべきである。
- ・ その際、自動車への資源の利活用状況等も踏まえて、解体業者・破砕業者・自動車製造業者等が連携して行う、自動車全体のリサイクルの最適化を図る取組が高く評価されるべきである。

## 2. 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【省略】

## 3. 自動車リサイクルの変化への対応と国際展開

### (1) 次世代車／素材の多様化への対応【省略】

### (2) 自動車リサイクルの国際展開

- ・ 発展途上国等の自動車リサイクルに関する環境負荷削減等の社会的課題の解決や国際的な資源循環の促進に向けて、我が国の知見を伝えていくなどして、積極的に貢献していくべきである。また、自動車リサイクルに関する学術・研究面での交流の後押し、政策対話等の推進を通じた3R国際協力を推進する。
- ・ 同時に、高い技能を持つ我が国の関連事業者等の海外進出や国際資源循環等を推進し、我が国の自動車リサイクル関連事業者の競争力強化に資する形で国際貢献を進めるべきである。

#### 【委員等からの意見】

- タイヤ、発炎筒及び鉛蓄電池の回収スキームが運用され、「審議会において回収状況等の報告を継続的に受けている」が、今後、報告を受けた結果、スキームがうまく機能しているのか、あるいはさらに推進していくのか、踏み込んでほしい。
- チームの統合については、効率化を強めていけば、競争が行われなくなるという懸念は払しょくされるのではないかと。⇒コストダウンの圧力は、バランスの中で決めていくもので、状況に応じて慎重に考えていく。
- 一旦、統合してしまうと元に戻せなくなる。チーム統合は避けるべきである。

#### ■ 事業者における留意点

昨年の8月から、自動車リサイクル制度の評価・検討を開始し、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、今回の検討では、自動車における3Rの推進・質の向上、自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用、そして今後の自動車リサイクルのあるべき姿について議論を行ってきた。パブリックコメントを経て、報告がまとめられた後、提言を踏まえて施策の具体化に向けた議論が開始される。事業者として、自動車リサイクルをとりまく社会の状況がさまざまな面で変化していく中で、施策の具体化に向けての議論の方向に注意を払っていく必要がある。