

自動車向け再生プラスチック利用の動きが加速

◆自動車向け再生プラスチック市場構築に向けたコンソーシアム開催

環境省は2024年11月、[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](#)を開催した。欧州委員会が23年7月に「[自動車設計・廃車（End-of-Life Vehicles：ELV）管理での持続可能性要件に関する規則案（ELV規則案）](#)」を公表しており、それへの対応策を、自動車や素材の業界団体、自動車やプラスチックのリサイクル関係団体が連携して検討し、[アクションプランにまとめる](#)。

欧州ELV規則案では、31年に、自動車で使用されるプラスチックの25%以上を再生プラスチックとし、そのうちの25%はELV由来とする。環境省の試算では、日本で生産される自動車のプラスチック量は約100万トン／年で、必要な再生プラスチック量は約25万トンとなる。そのうちELV由来は約6.3万トン、ELV以外からの再生プラは18.7万トンが必要となる。この量の確保が、第一の課題となる。

課題の第二は、再生材の質である。現在の再生材はバージン材と比較して品質が低く、土木・物流資材などに利用されている。自動車向けには、脱墨・脱臭や物性の改善のための技術導入が必要と指摘されている。課題の第三は、再生材の環境価値を認める需要、市場が生まれるか、である。再生材利用によるCO₂排出や資源消費など環境負荷の削減効果を訴求する必要性が指摘されている。

アクションプランは25年3月に公表される予定である。環境省は25年度予算として、ELVからのプラスチック回収促進、高品質な再生材の供給促進、自動車への再生材利用に係る環境価値の理解促進に、7億円を[概算要求](#)している。

◆プラスチックの回収・再資源化に向けたインセンティブ制度が始まる

ELVからのプラスチック回収促進策として[資源回収インセンティブ制度](#)が、25年から試行、26年度から本格実施される予定である。この制度は、自動車破砕残渣（ASR：Automobile Shredder Residue）として焼却処理されていたプラスチックなどを、解体・破砕過程で回収・再資源化することを狙っている。自動車リサイクル制度では、ASRの引き取り重量に応じて費用が支払われ、解体・破砕過程でプラスチックなどを回収すると引き取るASRの量が減り、支払われる額も減

ハイライト

る。この減額分を、解体・破砕過程でのプラスチックなどの回収・再資源化の費用として支払い、資源回収のインセンティブとする制度である。



（出所）自動車リサイクル促進センター

環境省と経済産業省が合同で24年11月に開催した自動車リサイクルの検討会では、「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（最終とりまとめ案）」が報告された。解体・破砕業者、原材料メーカーなどがコンソーシアムを組んでプラスチックなどの回収・再資源化に取り組むこととし、インセンティブはコンソーシアムに支払われる。25年は、解体・破砕業者やリサイクル業など静脈産業と、原材料や自動車など動脈産業の連携、協働が加速するだろう。

◆日本自動車工業会、再生材活用に向けた長期ビジョン・ロードマップを発表

日本自動車工業会は24年9月、再生材活用に向けた「2050年 長期ビジョンと中長期ロードマップ」を発表している。このなかで、ELVからのプラスチック回収は現在の年1.1万トンから、30年に2.1万トンに倍増するとしている。また、再生プラスチックとバイオプラスチックを総称したサステナブルプラスチックの利用率を35年に15%以上、40年に20%以上とする目標を掲げた。40年には、自動車業界で回収可能な量の3倍の量が必要となり、他の産業も含めて約15万トンを調達する必要がある、国内での供給体制強化が必須としている。

再生材の質向上について、ロードマップでは、再生材の規格づくりと情報提供を行い、適用部品拡大に受けて品質や生産条件を実証していくとしている。24年10月の検討会では、自動車リサイクル高度化財団から樹脂の高度選別技術開発、日産自動車から自動車廃プラの油化技術や無害化技術の開発が報告されている。

24年7月には中部経済産業局が、自動車産業のサーキュラーエコノミー移行のアクションプランをまとめ、樹脂などの選別技術や、再生材を「100%でなくても、ものづくりできる技術」の確立が課題と指摘している。24年8月にはトヨタグループ10社が、資源循環の輪の拡大を目指す「Circular Core」を設立した。

25年は自動車プラスチックの回収・再資源化が加速しそうだ。【長谷川雅史】