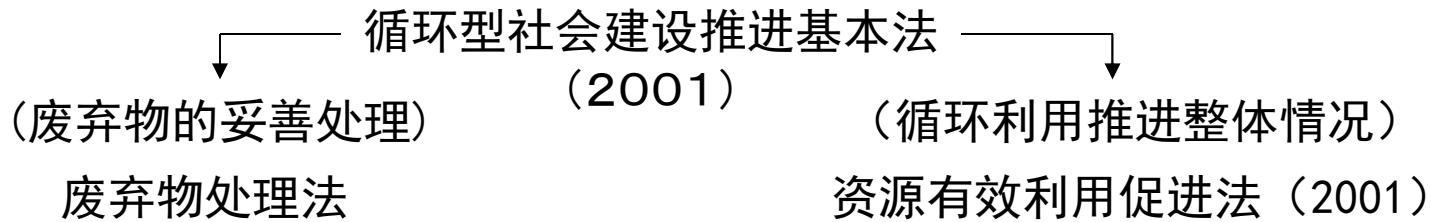


日本汽车循环利用制度的现状

2016年11月26日
经济产业省汽车课
保坂 明

完善法制，建设循环型社会

摆脱大量生产、大量消费、大量废弃型社会，构建循环型经济体系。



(专项领域的循环利用法) 括号内为施行年

- 容器包装循环利用法 (2000)
- 建筑资材循环利用法 (2002)
- 汽车循环利用法 (2005)
- 家电循环利用法 (2001)
- 食品循环利用法 (2001)

(引导措施)

按产品、行业分的废弃物处理、循环利用指导方针 (35个产品、18个行业)

汽车循环利用法制定的背景

○废车的价值受废铁行情影响，变动很大

受到从废车回收的废铁的行情影响，废车的价值变动很大，有时需要付费处理，而当废车价值高的时候，则可以不需要另付处理费。进入2000年后，这种付费处理废车的“逆向付费”问题开始增多。

○最终处理场不足与非法投弃、不当处理的发生

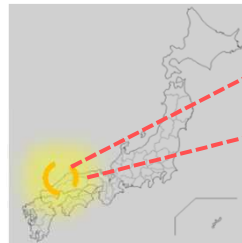
由于日本国内最终处理场地日趋紧张，填埋成本上升。加之废料行情的走低，非法丢弃、氟利昂、安全气囊的不当处理、粉碎废料的非法丢弃等现象也随之增多。

丰岛事件

1970年代起，非法企业在香川县丰岛非法丢弃了包括汽车粉碎废料在内的60万吨的产业废弃物，90年代，问题更加突显。

其结果导致填埋处理场紧张，最终处理费用高涨。不法企业的非法丢弃等现象发展成社会问题。

香川县丰岛



尤其需要进行妥善处理和再生资源化的品类 ～用循环利用费来处理的三大类～

0105395494

[A券] 預託証明書 (リサイクル券)

リサイクル券番号	1234-5678-9012	シユレッターダスト料金	¥6,810
車台番号	ABC-1234567	エアバッグ類料金	¥2,250
車名	JARC	アロン類料金	¥2,050
		預託金合計	¥11,140

公認製造人
自動車リサイクル促進センター
2010年4月1日発行
事務処理番号***** (C/S)

[B券] 使用済自動車引取証明書

リサイクル券番号	1234-5678-9012	引取日	年 月 日
車台番号	ABC-1234567	引取者 氏名・名称	
車名	JARC	引取場所 番 号	
預託金額	¥11,140 (消費税込み)	氏名・名称	
		事業所名称	

※本券 (B券) は使用済自動車の資源化処理に関する記録簿の取替に
により、使用済自動車引取った際に引取業者の事務処理に
当該使用済自動車の引取り手続が完了した旨を記載する必要があります。

[C券] 資金管理料金受領証

リサイクル券番号	1234-5678-9012	公認製造人 自動車リサイクル促進センター
車台番号	ABC-1234567	金額 ¥380
車名	JARC	2010年4月1日発行 事務処理番号***** (C/S)

[D券] 料金通知書兼発行者控

リサイクル券番号	1234-5678-9012	支払金額合計	¥11,520
車台番号	ABC-1234567	シユレッターダスト料金	¥6,810
車名	JARC	エアバッグ類料金	¥2,250
		アロン類料金	¥2,050
		預託金合計	¥11,140
		資金管理料金	¥380

公認製造人
自動車リサイクル促進センター
2010年4月1日発行

循环利用券

※3大类的处理费约为 1 万日元左右。



粉碎废料

■ 粉碎废料 (ASR)

粉碎废料是指从汽车回收金属等资源后剩下的树脂、橡胶、玻璃等混合物，产生量大，处理困难。即使扔到最终填埋场，处理费用也很高。



气囊类

■ 气囊类

因使用气体发生剂具有爆炸性，在确保循环利用工序安全性方面存在问题，报废时需要专业处理。除驾驶席、副驾驶席外，近年来又增加了侧面、窗帘等处的气囊，安装数量增加。



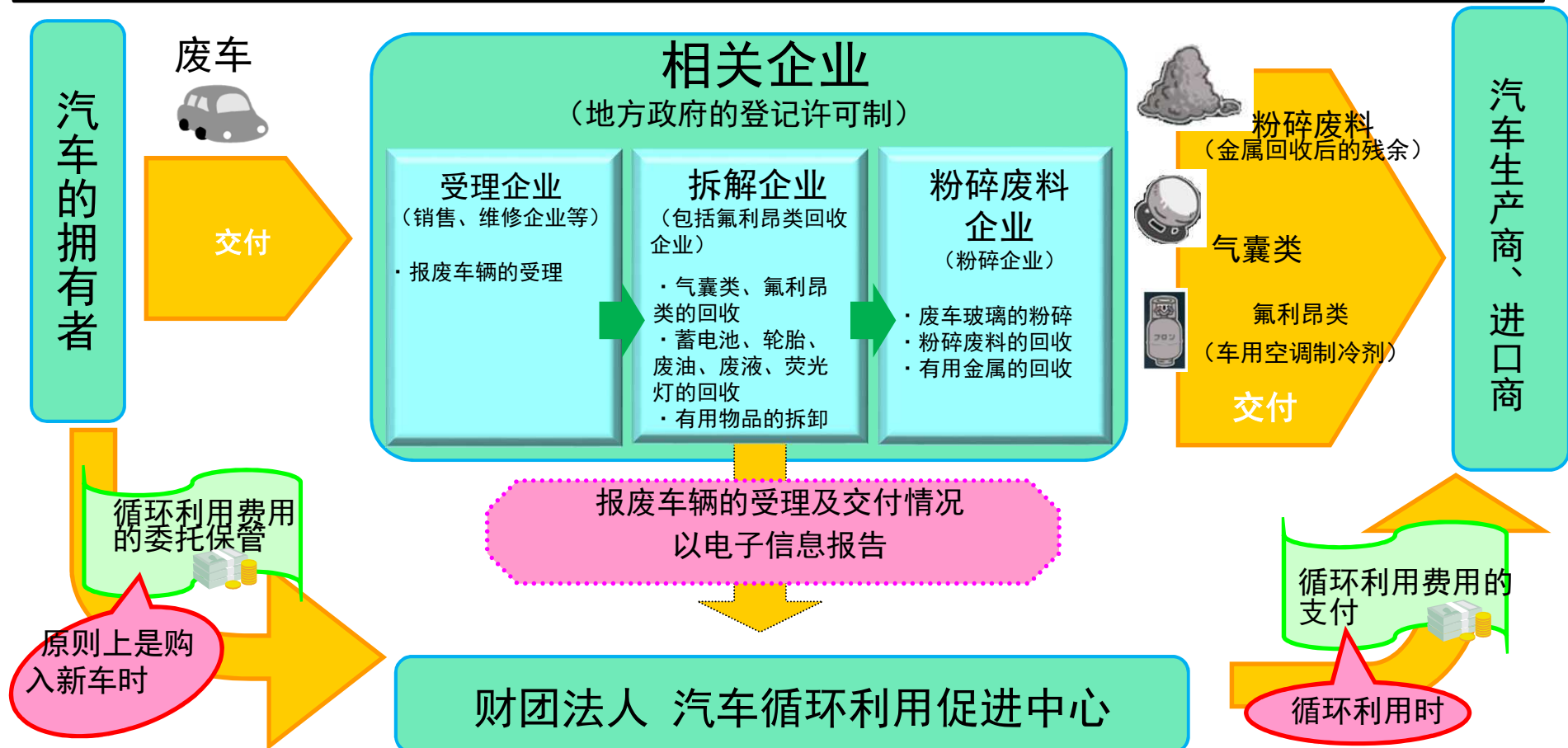
氟利昂类

■ 汽车空调内的制冷用氟利昂气体

如果氟利昂不经处理排放到大气中，会破坏臭氧层，导致地球变暖。

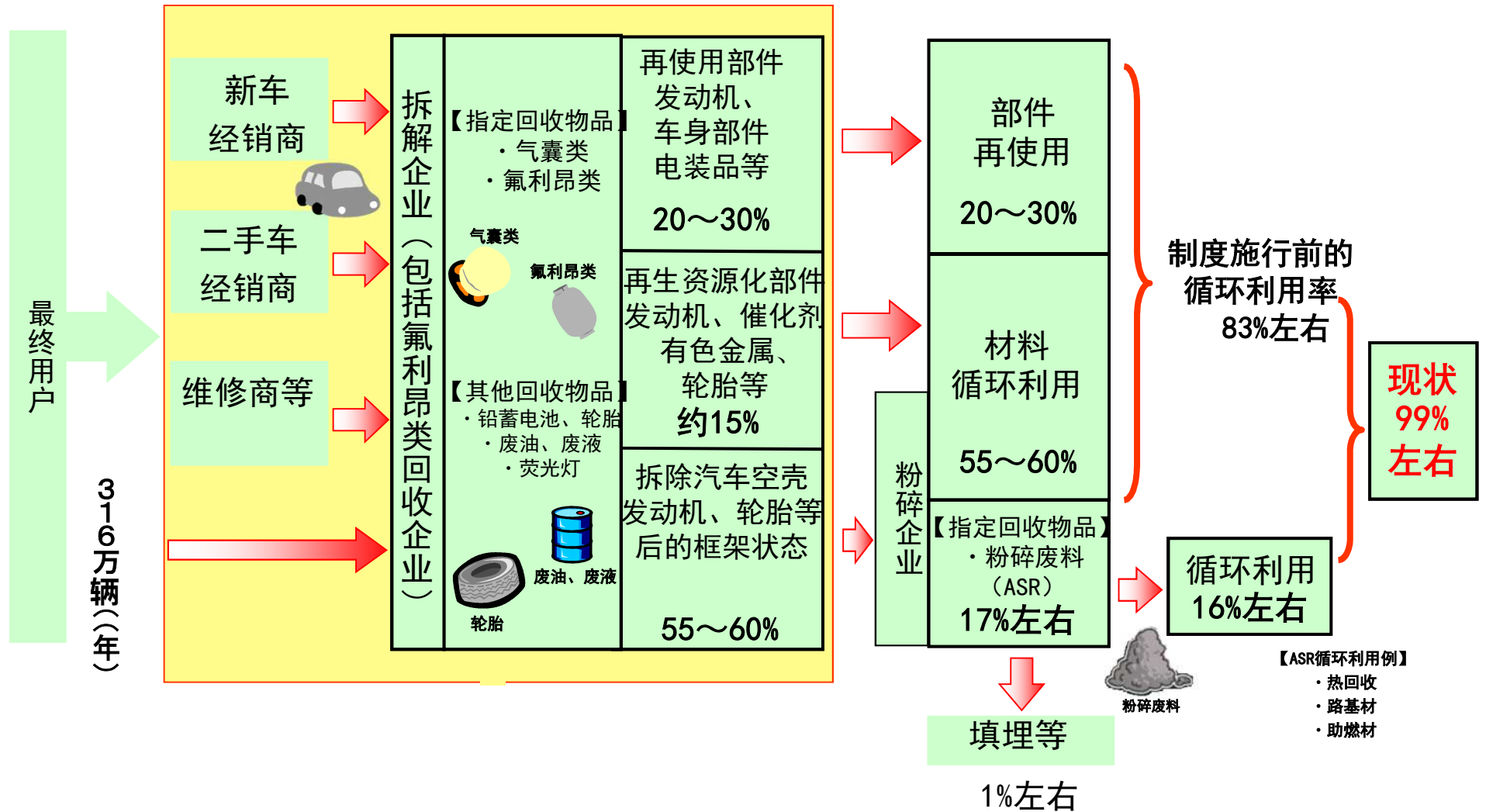
汽车循环利用法（2005年1月施行）

- 明确规定汽车生产商与负责静脉基础设施的拆解企业、粉碎企业等的职责分工。
- 产生特别处理成本的3类物品（氟利昂类、气囊类、粉碎废料）的处理费用由用户承担，其再生资源化由汽车生产商负责，从而旨在控制非法投弃的发生，提高循环利用率。
- 通过汽车登记申报制度与循环利用体系的整体运作，可以掌握每一辆二手车的出口、废旧车等的车辆流动情况及废车的拆解情况。



自动汽车循环利用法施行后的循环利用情况

～随着汽车循环利用法施行，汽车循环利用率几乎达到100%～



※根据经产生、环境省“面向汽车循环利用法的正式施行”等资料编制。

※循环利用率根据制度施行前的循环利用率83%（根据03年5月的联合审议会配发资料）与2013财年的粉碎废料循环利用率96.7%计算。

报废汽车的处理情况

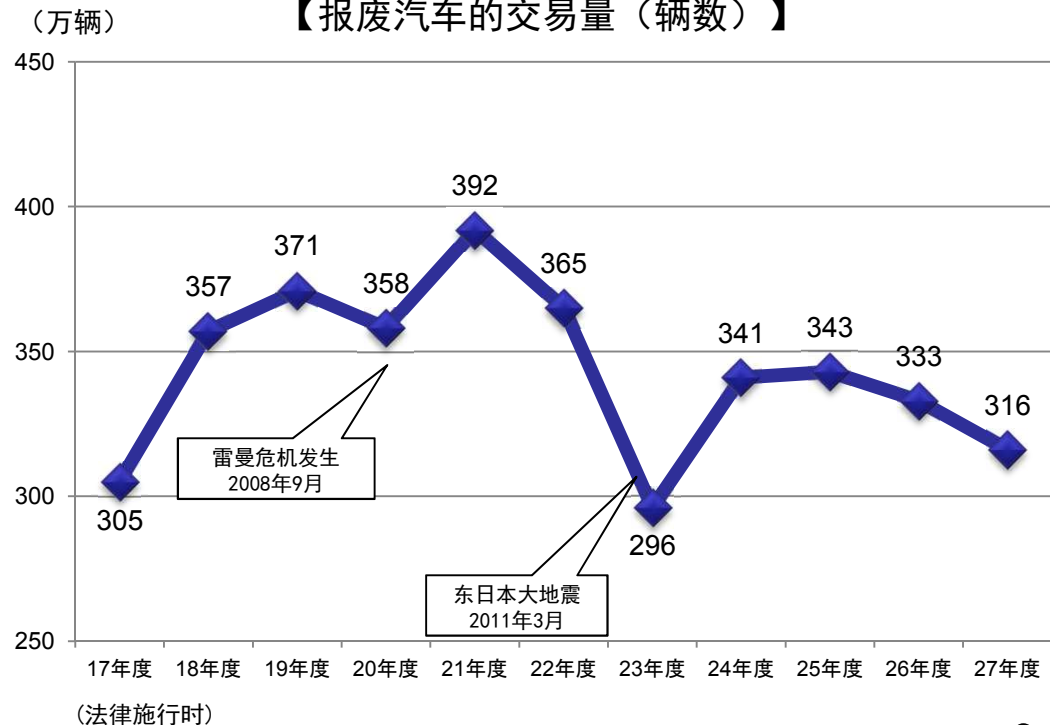
- ▶ 经销店、拆解企业等5.3万家相关企业，就自身管理的报废汽车的受理与交付情况，经由互联网连接汽车回收利用体系，实施电子管理票报告。中心掌握每辆车的车辆拆解情况。
- ▶ 报废汽车的受理量（辆数），随着东日本大地震的影响所带来的新车产销量的减少，于2011财年大幅缩减至296万辆，同比下降19%，但第二年即恢复到往年水平。此后呈现逐年下降趋势，2015财年年约降至316万辆。

【登记和许可的情况※】

	2015财年年底		(参考) 2015财年有实际 交易的营业网点
	企业	营业网点	
受理企业	35,537	53,644	16,866
氟利昂类回收企业	11,564	15,555	3,996
拆解企业	4,827	5,795	3,683
粉碎企业	1,115	1,347	989
合计	53,043	76,341	25,534

※企业数量是地方政府的登记和许可数量
营业网点是汽车循环利用体系登记数量

【报废汽车的交易量（辆数）】



汽车生产商的再生资源化等措施实施情况

- 汽车生产商完善循环利用（氟利昂类需销毁）体制，受理粉碎废料（ASR）、气囊类及氟利昂类，切实实施妥善处理和再生资源化。
- 在粉碎废料及气囊类的循环利用方面，所有公司都达到了超过规定标准的循环利用率，而且循环利用率提前达到了2015财年达标值。

【粉碎废料】

汽车生产商为通过完善渠道而削减成本，与此同时，为确保竞争，分为以下两组，实施ASR的再生资源化。

—由日产、三菱、马自达等组成的一组
(ART: Automobile shredder residue Recycling Team)

—由丰田、本田等组成的一组
(TH队)

【气囊类、氟利昂类】

考虑到相关企业的便利性，成立汽车再资源化协力机构（JARP），由该机构接受汽车生产商等的委托，统一受理氟利昂类、气囊类，并实施循环利用及销毁。

【循环利用率的目標与实绩】

	循环利用率（%）	
	粉碎废料	气囊类
2014财年	96.8~98.1 %	94~95 %
2015财年	96.5~98.8 %	93~94 %
目 标	70% (H27~) 50% (H22~) 30% (H17~)	85%

日本汽车循环利用制度的特点

① EPR（生产者延伸责任）与排放者责任的平衡

（生产者） ①ASR、气囊、氟利昂等指定3大类的回收义务与妥善处理、再生资源化义务
②汽车循环利用体系的构建和运营的核心作用

（消费者） ①3大类相关循环利用费用的承担
（为防止非法投弃，采用捆绑式附带条件、提前付款的方式）
②报废车辆交付给受理企业的义务

② 3大类的重点化与现有渠道的活用

防止报废车辆的逆向付费的同时，为活用现有的循环利用渠道，将交易义务的对象重点放在构成负面成本的三大类，而不是废车整体。此外允许作为拆解业、粉碎业等产业的废料及二手部件而流通。

③ 与汽车生产商的竞争与协调

（竞争）每个公司设定和公布每个车型的循环利用费用、ASR及气囊的再生资源化率、循环利用收支，与此同时将ASR的再生资源化整合为2个组，由此促进汽车循环利用相关各公司之间的竞争。

（协调）循环利用费用的资金管理、报废车辆处理的信息管理等，由公益财团法人汽车循环利用促进中心进行统一管理和运作。此外，氟利昂、气囊的回收渠道、处理与再生资源化也由汽车再资源化协力机构进行统一管理。

④ 电子管理票制度与车辆登记制度的配合

（电子管理票）最终用户将“报废汽车”交给受理企业、进行解体、最终粉碎的全过程要进行电子管理票(电子信息)管理。

（与车辆制度的合作）拆解时的永久注销与吨位税的返还、出口时的出口注销登记与循环利用费用的返还，通过电子管理票与MOTAS（汽车登记检查业务电子信息处理系统）的联动，对报废汽车也可以如使用中的汽车一般进行车辆信息管理。此外，与海关也加强合作，监控不法拆解汽车的出口。

铅蓄电池、锂离子电池、镍氢电池的再生资源化

报废汽车的再生资源化等相关法律施行规则

第9条2款：拆解企业进行再生资源化相关标准

从报废汽车中回收**铅蓄电池、锂离子电池、镍氢电池**、轮胎、废油、废液及室内照明用荧光灯（以下称“铅蓄电池等”），在技术且经济上可能的范围内，自行实施该铅蓄电池等的再生资源化，或将该铅蓄电池等交付给专业从事该再生资源化的企业。

①铅蓄电池

- 报废汽车上所搭载的铅蓄电池，由拆解企业主要向铅再生冶炼企业或商社等有偿进行交付。
- 一般社团法人铅蓄电池再生资源化协会构建报废铅蓄电池循环利用体系。自2012年7月起，对没法进行有偿交付的报废铅蓄电池进行无偿回收。

②锂离子电池、镍氢电池

- 随着新一代汽车（HV车/EV车）的普及，对于需慎重管理的大容量高电压蓄电池，各汽车制造商在投放市场时构建回收机制，并负责向相关企业传达这一信息，同时提供拆解手册等信息。
- 为迎接未来的大容量高电压蓄电池的大量产生，在研讨妥善处理体制和再生资源化方法等的同时，正在面向锂离子电池共同回收机制的构建，开展研讨。

	镍氢电池	锂离子电池
构建回收机制	丰田汽车(株)、日产汽车(株)、本田技研工业(株)、马自达(株)、三菱汽车工业(株)、富士重工业(株)、日野汽车(株)	丰田汽车(株)、日产汽车(株)、本田技研工业(株)、马自达(株)、三菱汽车工业(株)、铃木(株)、富士重工业(株)、五十铃汽车(株)、三菱扶桑卡客车(株)
回收实绩	2015财年：5,191个 2014财年：3,188个 2013财年：3,083个	2015财年：454个 2014财年：158个 2013财年：46个