

日本の自動車リサイクル制度の現状

平成27年11月29日
経済産業省自動車課
保坂 明

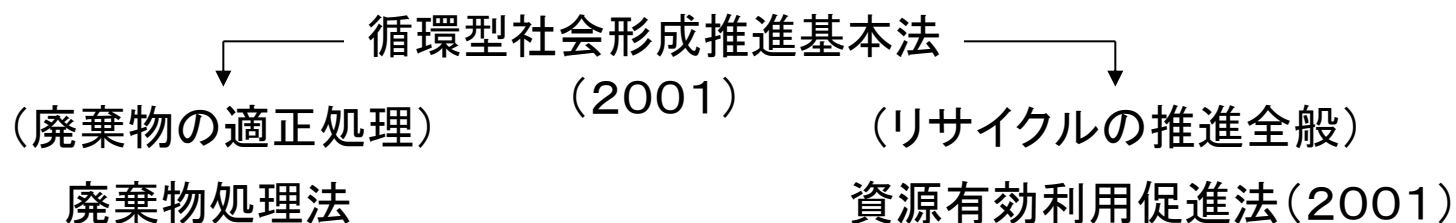
目次

1. 自動車リサイクルの背景
 2. 自動車リサイクルの概要
 3. リサイクル部品の活用促進
 4. 日本と欧州の自動車リサイクル制度比較
 5. 自動車リサイクル制度の評価、検討
- 参考. 自動車リサイクルと道路運送車両法との関係

1. 自動車リサイクル法の背景

循環型社会形成へ向けた制度整備

大量生産・大量消費・大量廃棄型社会からの脱却、循環型経済システムの構築



(個別分野のリサイクル法制)カッコ内施行年

- ・容器包装リサイクル法(2000)
- ・建設資材リサイクル法(2002)
- ・**自動車リサイクル法(2005)**
- ・家電リサイクル法(2001)
- ・食品リサイクル法(2001)

(誘導施策)

品目別・業種別 廃棄物処理・リサイクルガイドライン(35品目、18事業)

自動車リサイクル法制定の背景

○鉄スクラップ相場によって廃車の価値が大きく変動

廃車から回収される鉄スクラップの相場により、廃車の価値が大きく変動し、処理費用が必要となる場合と、処理費用を廃車の価値の中でまかなえる場合が入れ替わる。2000年に入り、逆有償問題が拡大。

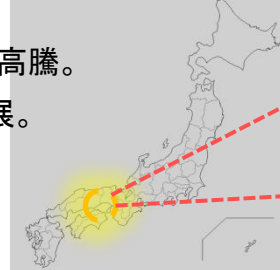
○最終処分場の逼迫と不法投棄・不適正処理の発生

国内での最終処分場の逼迫により、埋立コストが上昇。スクラップ市況の低迷も相まって、不法投棄やフロン、エアバッグの不適正処理、シュレッダーダストの不法投棄も増大。

豊島(てしま)事件

1970年代から、不法事業者が香川県豊島に自動車由来のシュレッダーダストを始めとする60万トンもの産業廃棄物を不法投棄。90年代に問題顕在化。

この結果、埋立処分場が逼迫し、最終処分費用が高騰。
悪質な業者による不法投棄等が社会的問題に発展。



香川県豊島



特に適正処理・再資源化が求められた品目

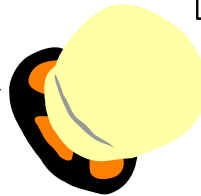
■ シュレッダーダスト

シュレッダーダストとは、自動車から金属等の資源を回収した後に残るゴミの混合物のことで、大量に発生し、処理が困難。最終処分場に投入するにしても、処理費用が高騰。



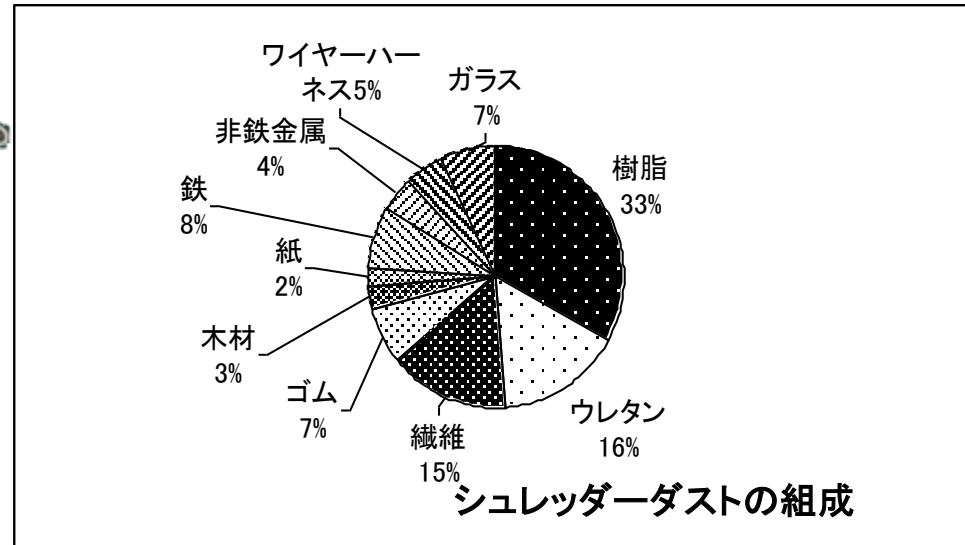
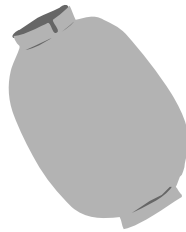
■ エアバッグ類

事故時に乗員を保護する装置であるが、廃棄時には専門的な処理を行うことが必要。運転席・助手席に加え、サイド、カーテンなど近年、装備個数が増大。



■ カーエアコン内の冷媒用フロンガス

フロン類を処理せず、大気放出すると、オゾン層破壊、地球温暖化問題悪化の要因となる。



シュレッダーダスト

自動車リサイクル法制定の経緯

1997年5月 「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」策定（通商産業省）

逆有償化が進展しているものの、不法投棄は増加していないという認識のもと、市場メカニズムに基づき既存の処理ルートを活用。リサイクル率、鉛の使用削減に関する数値目標、マニフェスト制度の導入、フロント回収・破壊、エアバッグ回収等について業界の自主取組を求めた。



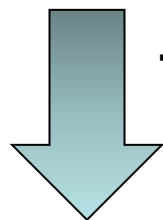
…逆有償化の進展等

・産業構造審議会 自動車リサイクル小委員会
(2000年7月～12月)

・産業構造審議会 自動車リサイクルWG
(2001年1月～02年7月)

・中央環境審議会 自動車リサイクル専門委員会
(2001年5月～8月)

メーカー、解体業者等関連事業者、ユーザーの役割分担、製造事業者が引き取るべき廃棄物、管理票、費用負担方法等について議論。



…審議会の一本化



2002年7月 「使用済み自動車の再資源化等に関する法律」成立

2002年9月～ 産業構造審議会 自動車リサイクルWG・中央環境審議会 自動車リサイクル専門委員会

※2002年10月～03年5月 許可基準等検討タスクフォース(解体業、破砕業の検討)

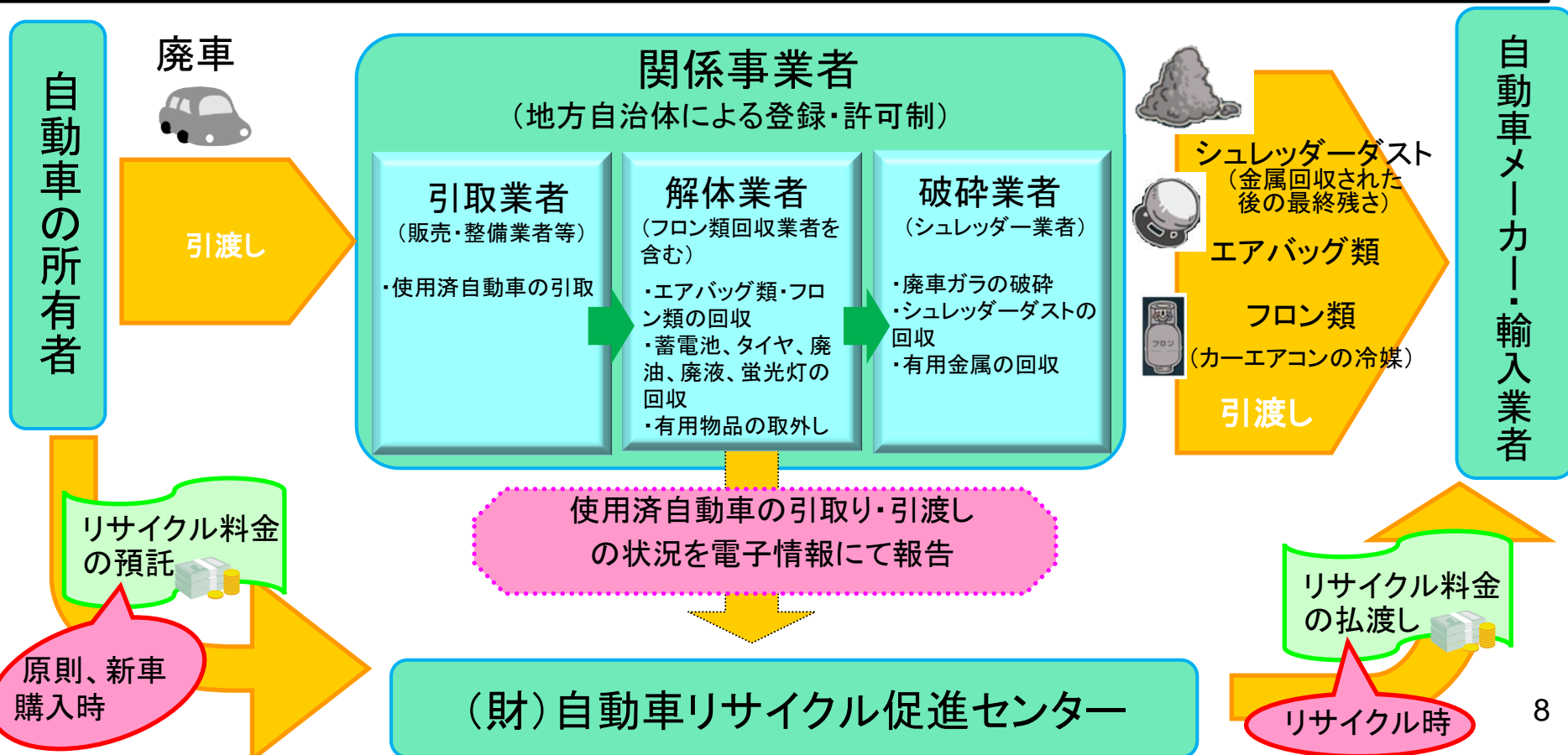
※2002年10月～03年4月 特定再資源化等物品関係検討タスクフォース

(ASR、エアバッグのリサイクル率の計算等)

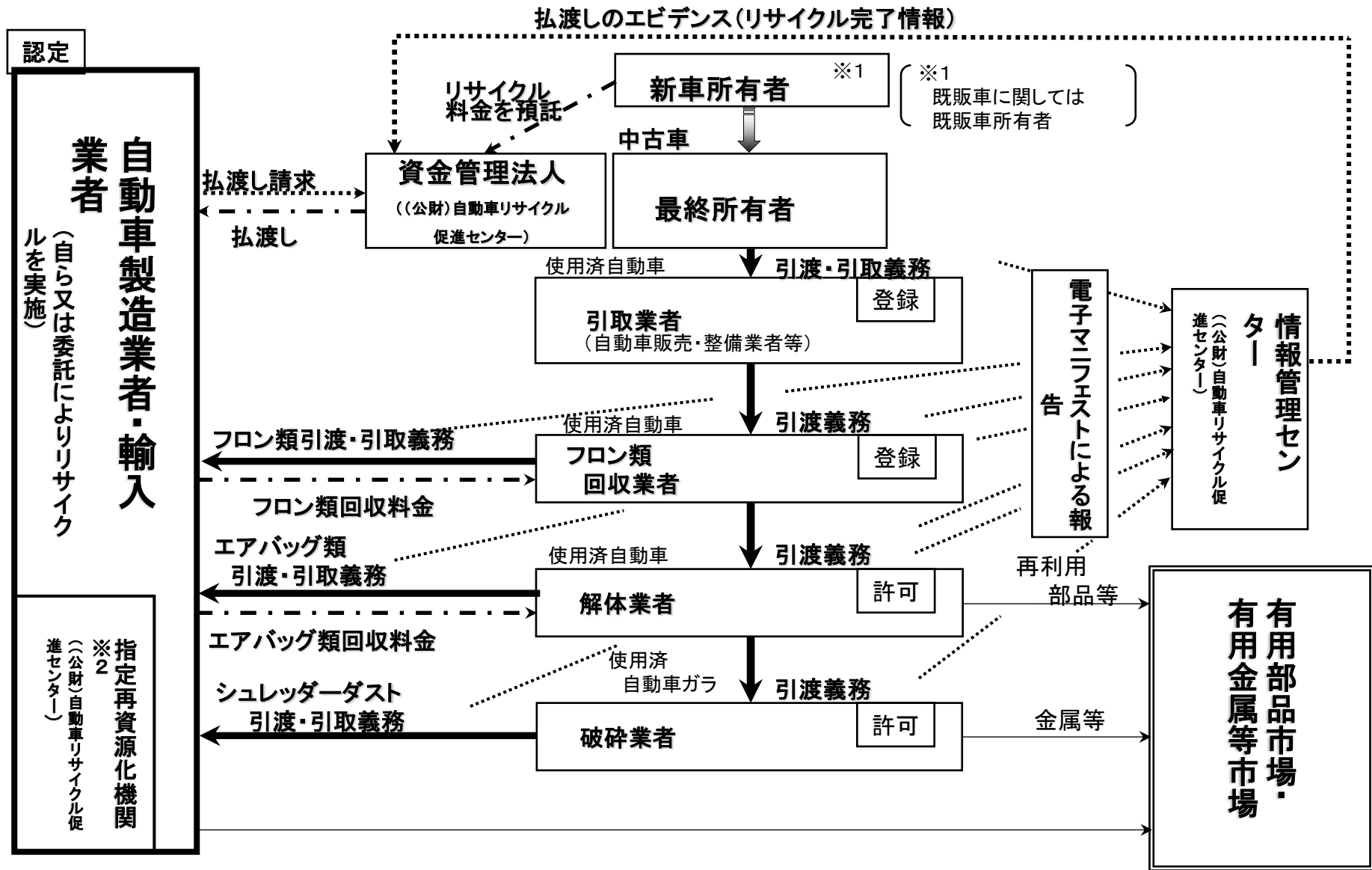
2. 自動車リサイクルの現状

自動車リサイクル法(平成17年1月施行)

- 自動車メーカーと静脈インフラを担う解体業者・破砕業者等の役割分担を明確化。
- 特に処理コストのかかる3物品(フロン類・エアバッグ類・シュレッダーダスト)の処理費用をユーザー負担とした上で、その再資源化を自動車メーカーの責任とすることで、不法投棄の発生抑止とリサイクル率の上昇を目的とする。
- 自動車登録・届出制度とリサイクルシステムを一体運用することで、中古車輸出や廃車等の車両の流れや、廃車の解体状況を車両一台毎に捕捉することが可能となっている。



「使用済自動車の再資源化等に関する法律」の概念図



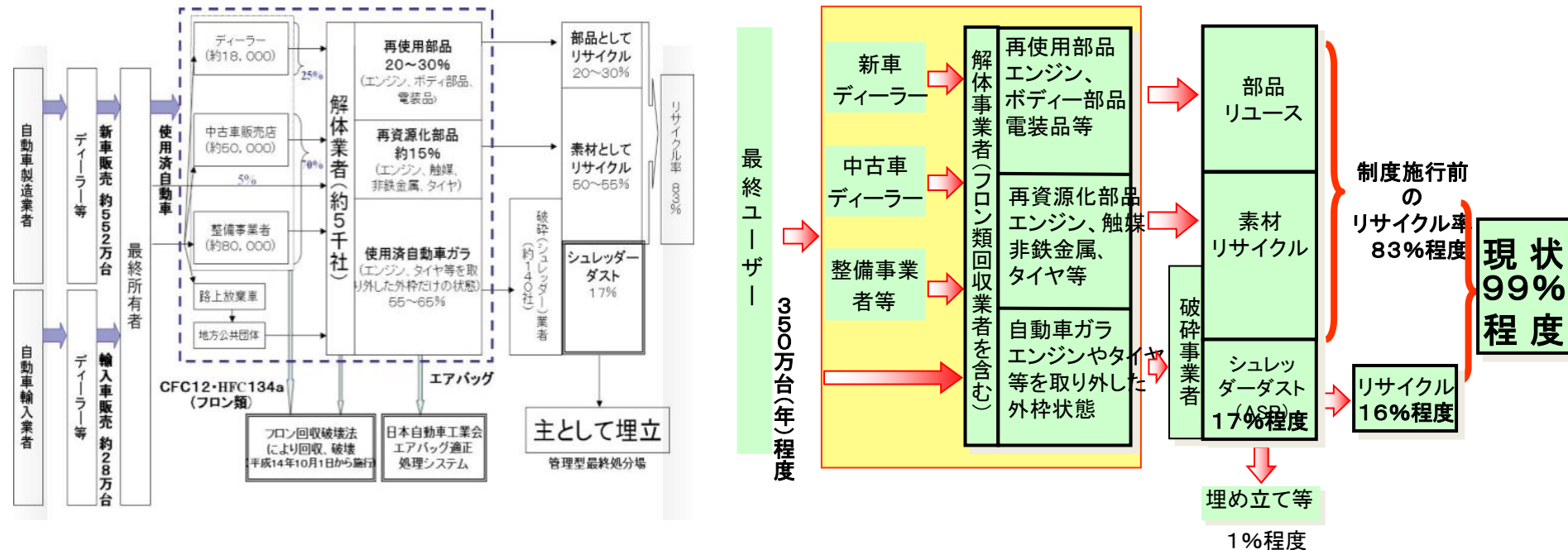
※2 リサイクル義務者が不存在の場合等につき指定再資源化機関が対応。
 その他離島対策、不法投棄対策への出えん業務も実施。

使用済自動車全体のリサイクル率

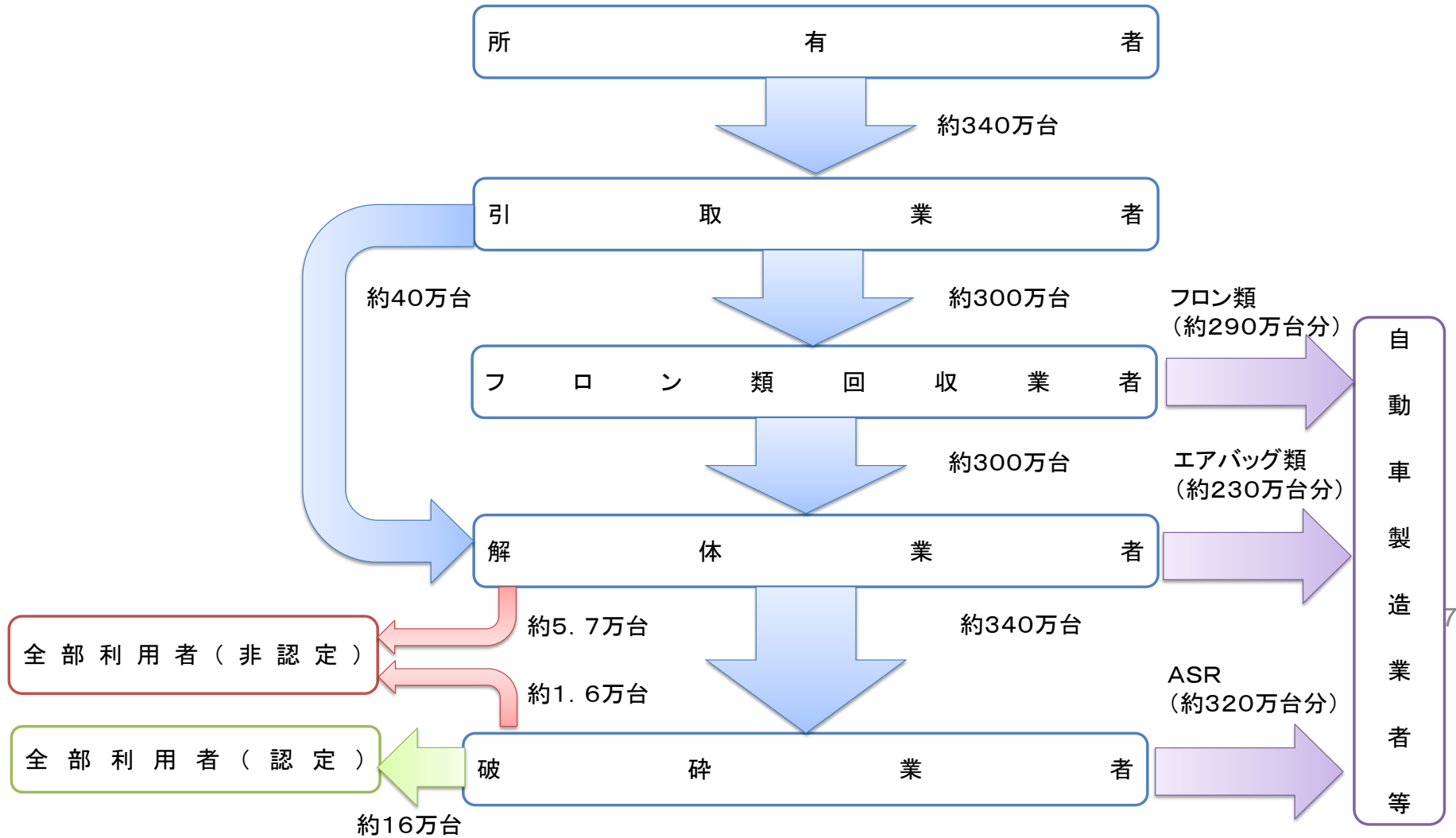
- シュレッダーダスト(ASR)のリサイクルの進展により、使用済自動車全体のリサイクル率は、制度制定前の平成12年度の約83%から、平成26年度には、ほぼ100%達成。

【制度制定前(平成12年度)】

【制度制定後(平成25年度)】



使用済自動車の流れ



出典：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 第32回合同会議

日本の自動車リサイクル制度の特徴

①EPR(拡大生産者責任)と排出者責任のバランス

(生産者) ①ASR、エアバッグ、フロンの指定3品目の受取義務と適正処理・再資源化義務

②自動車リサイクルシステムの構築・運営において中心的役割

(消費者) ①3品目に係るリサイクル料金の負担(不法投棄防止のために紐付き・前払い方式を採用)

②使用済自動車の引取業者への引渡義務

②3品目への重点化と既存ルートの活用

使用済自動車の逆有償化を防ぐとともに、既存のリサイクルルートを活用するために、引取義務の対象を廃車全体ではなく、ネガティブコストを構成する3品目に重点化し、これら以外は、解体業、破砕業等間でのスクラップや中古部品等としての流通を許容。

③自動車メーカー間の競争と協調

(競争)車種毎のリサイクル料金の設定、ASR・エアバッグの再資源化率、リサイクル収支を各社毎に設定、公表、ASRの再資源化を2チームに集約することで、自動車リサイクルに係る各社間の競争を促進。

(協調)リサイクル料金の資金管理、使用済自動車処理の情報管理等は、公益財団法人自動車リサイクル促進センターに一元化して管理・運用。さらに、フロン、エアバッグの回収ルート、処理・再資源化も自動車再資源化協力機構に一元化。

④電子マニフェスト制度と車両登録制度との連携

(電子マニフェスト) 最終ユーザーから引取業者に「使用済自動車」が引き渡され、解体されて最終的に破砕されるまでの全行程を電子マニフェスト(電子情報)として管理。

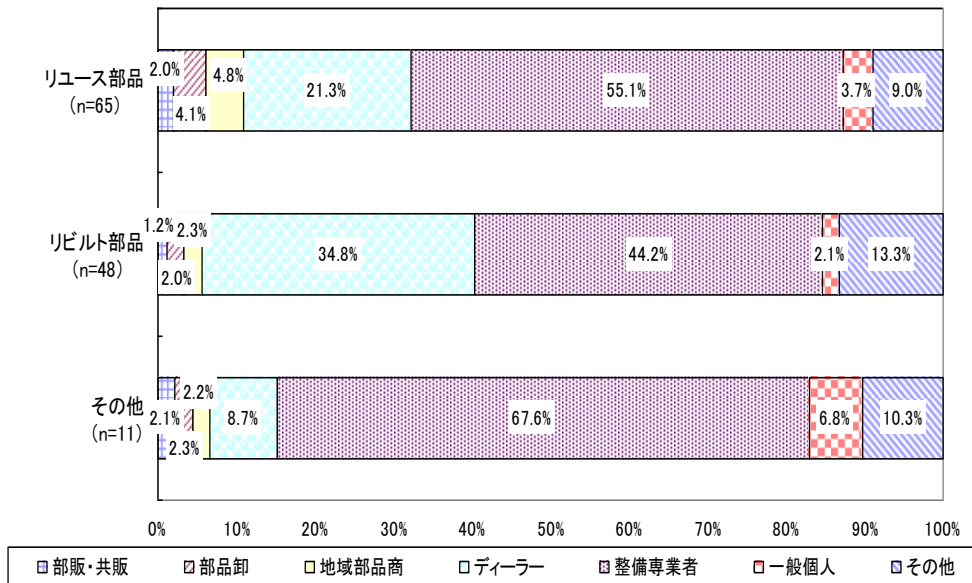
(車両制度との連携) 解体時の永久抹消登録と重量税還付、輸出時の輸出抹消登録とリサイクル料金の還付について、電子マニフェストとMOTAS(自動車登録検査業務電子情報処理システム)を連携させることで、使用済みの車両についても使用中の車両と同様に車両情報を管理。さらには、税関とも連携して不正解体自動車の輸出を監視。

3. リサイクル部品の活用促進に向けて

リユース部品、リビルト部品の現状

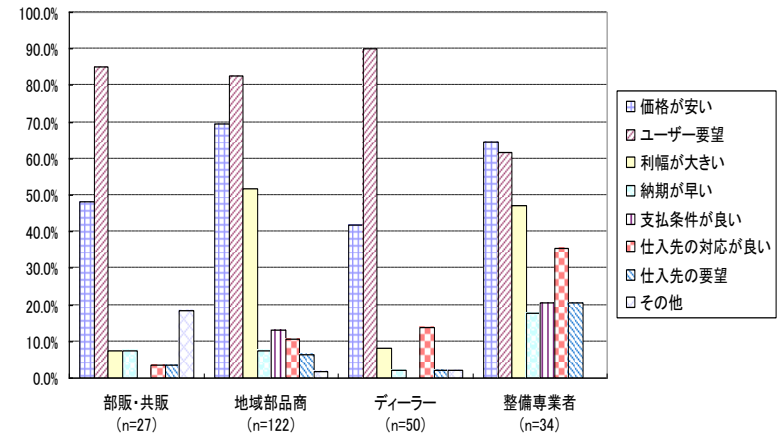
- リサイクル部品の約半数は、整備事業者を通じて販売されている状況
- 整備事業者では、“価格の安さ”から取り扱われることが多く、ユーザーに対して周知が行われていることが伺われる
- 一方、従来、主として新品部品を取り扱ってきた部販・共販、地域部品商、ディーラーでは、“ユーザーからの要望”を契機として取り扱われている

【リユース部品・リビルト部品の販売先比率】



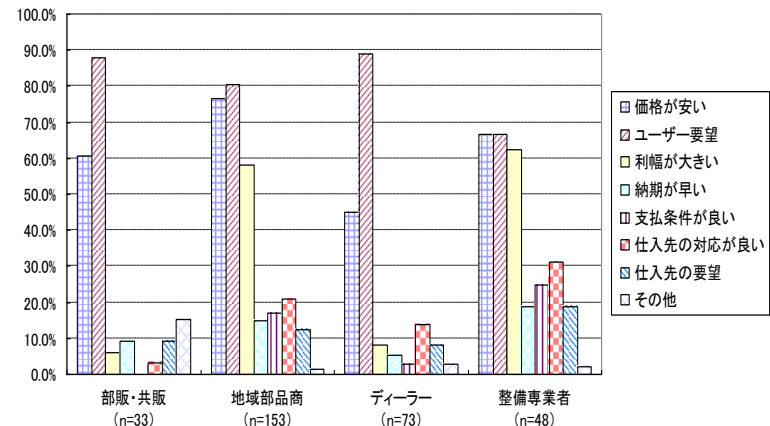
【リユース部品の取扱理由】

(複数回答)



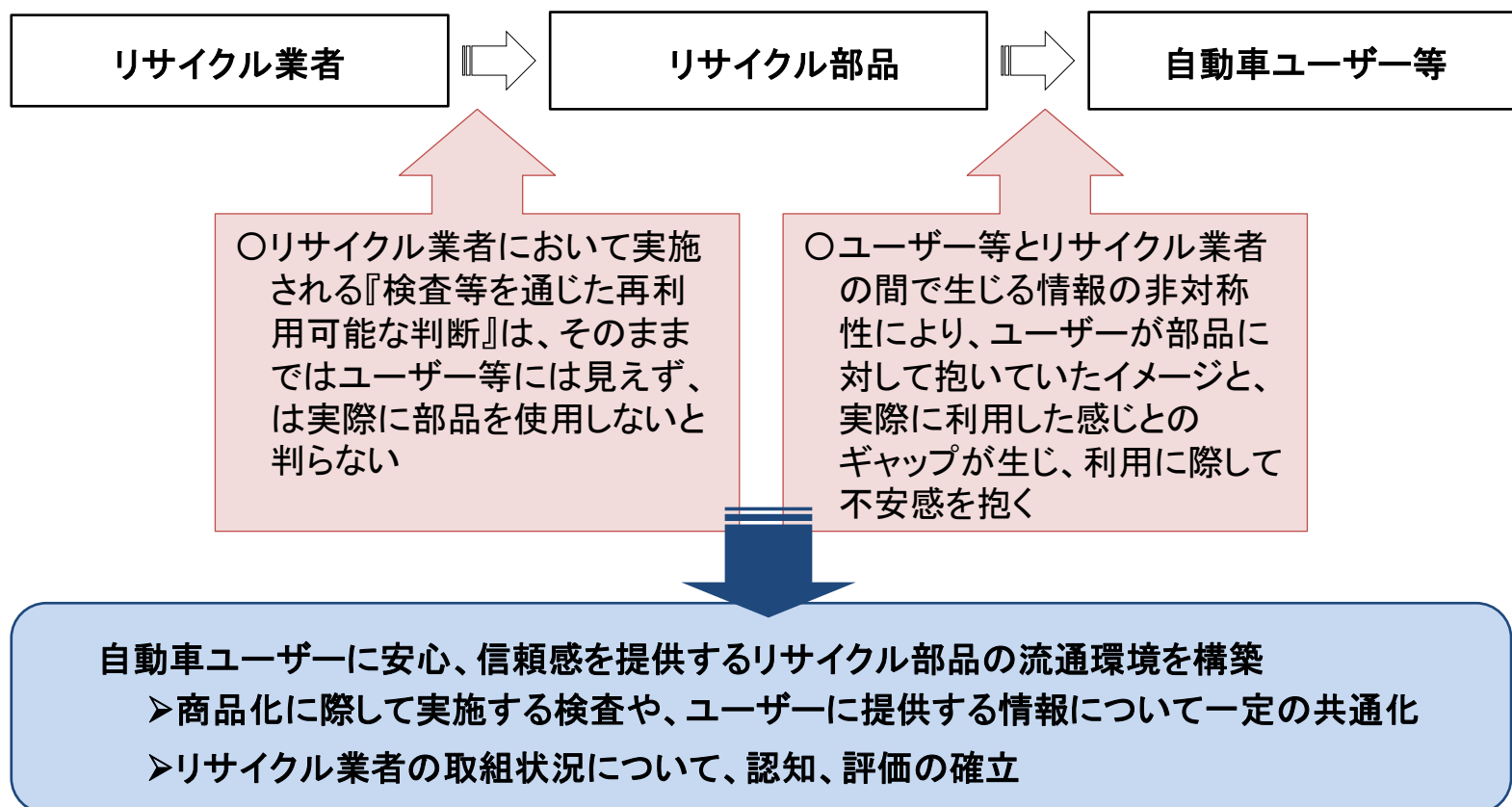
【リビルト部品の取扱理由】

(複数回答)



安心、信頼感を提供するリサイクル部品の流通環境

- リサイクル部品の商品化に際し、リサイクル業者が行う『検査等』は、そのままではユーザー等には伝わらず、実際に部品を使用しないと判らない
- ユーザー等とリサイクル業者の間で生じる情報の非対称性により、ユーザーが部品に対して抱いていたイメージと、実際に利用した感じとのギャップが生じることとなり、利用に際して不安感を抱く



4. 日本と欧州の自動車リサイクル制度比較

日本と欧州の自動車リサイクルに関する制度比較

- 日本では、自動車メーカーは特に処理コストのかかる3物品(フロン・エアバッグ・シュレッターダスト)を引取り、ユーザーによって預託されたリサイクル料金を使って、再資源化する義務が課せられている。
- 欧州では、自動車メーカーは使用済自動車の無償引取を保証する義務が課されており、解体業者は自動車メーカーとの契約に基づいて使用済自動車の無償引取を行っている。
- 欧州では、リサイクル率の達成について国が最終責任を負っているのに対して、日本では自動車メーカーに責務を負わせている。

(出典)産業構造審議会・中央環境審議会第34回合同会議
一般社団法人日本自動車工業会提出資料より一部抜粋

		日本	EU
ステークホルダーの役割	国家政府	<ul style="list-style-type: none"> ■ 監督責任 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 目標値達成の最終責任
	地方自治体	<ul style="list-style-type: none"> ■ 解体業者・破砕業者の業許可(監督) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 解体業者・破砕業者の認証 ■ リサイクル証明書の発行責任(法により定められているが、実施できていない国が多いとの情報)
	自動車生産者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 電子システムの構築・運営 ■ 資金管理と資金管理システムの構築・運用 ■ 啓発普及活動 ■ 3品目の引取・リサイクル(適正処理) ■ リサイクルのモニタリング ■ リサイクル目標値の達成 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 無償引取保証ネットワークの構築 ■ 無償引取の保証 一部加盟国にて達成責任 (例:スウェーデン、オランダ、オーストリア等)
	解体業者	<ul style="list-style-type: none"> ■ フロン類・エアバッグ類の適正処理 ■ その他の適正処理の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 契約関係のある自動車生産者のELVのみ無償引取 ■ 付属書I(施設要件等を定めたもの)に関わる適正処理の実施 ■ 定められた目標値の達成
	破砕業者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車メーカー等へASRの引渡し 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 定められた目標値の達成
費用負担	リサイクル料金	<ul style="list-style-type: none"> ■ ユーザー負担 3品目のリサイクル料金を車両価格とは別に負担(外出し) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 使用済車の価値に内部化。逆有償の場合、個別生産者がマイナス分を負担 (ASEA:欧州自工会調査では負担実績なし)

5. 自動車リサイクル制度の評価、検討

政府の審議会

- 経済産業省に設置された産業構造審議会と環境省に設置された中央環境審議会とで合同会議を開催
- 自動車業界をはじめ、関連業界、自治体、有識者、消費者等の代表を審議会の委員に任命し、幅広い関係者から意見を聴取。

自動車業界

日本自動車工業会
自動車輸入組合
日本自動車販売協会連合会
日本中古自動車販売協会連合会 等

有識者

法学者
経済学者
工学者
環境学者

自治体

都道府県
市町村

経済産業省・環境省

関連業界

日本ELVリサイクル機構
日本鉄リサイクル工業会
日本自動車整備振興会連合会

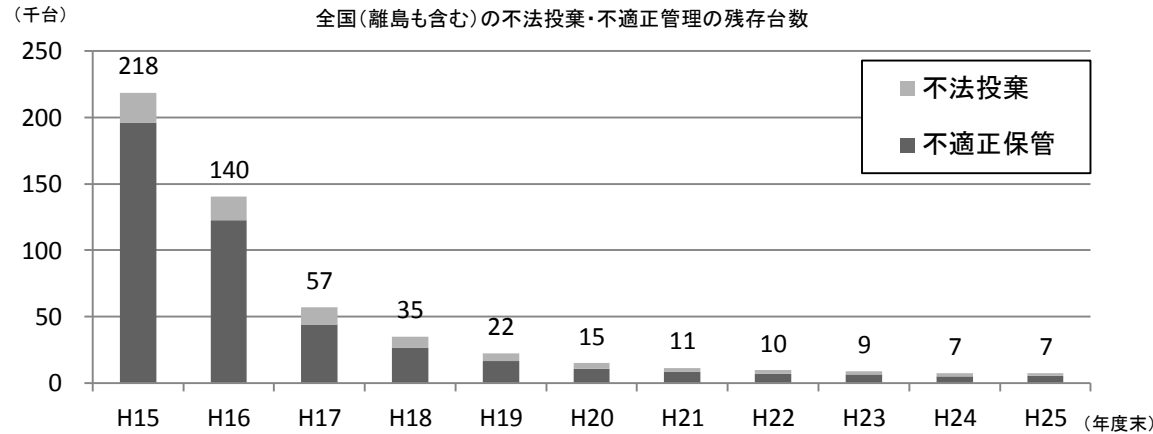
消費者・マスコミ

消費者団体
全国紙
業界紙

自動車リサイクル法施行による成果

1. 不法投棄等の状況

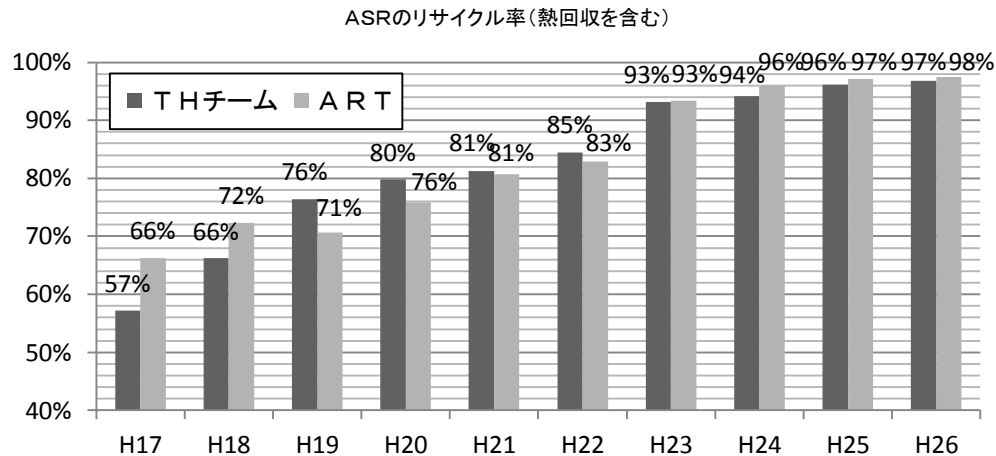
法施行前(平成16年9月末)21.8万台 → 10年経過(平成26年3月末)0.7万台 と大幅に削減。



出典: 経済産業省、環境省

2. シュレッダーダスト(ASR)の処理状況

ASRのリサイクル率 法施行時61.8% → 平成26年度97.1%(平成27年度以降の基準は70%)



出典: 経済産業省、環境省

ASRの再資源化状況(平成25年度重量実績ベース)

熱回収	72.4%
マテリアルリサイクル	24.3%
スラグ	10.6%
鉄	3.7%
セメント	2.8%
ミックスメタル	2.0%
銅	1.5%
スラグ・溶融メタル	0.9%
転炉・電炉原材料	0.8%
土砂・ガラス	0.7%
セメント原材料	0.6%
プラスチック	0.5%
その他	0.1%
最終処分	3.3%

出典: 環境省

自動車リサイクル制度の評価・検討について

- 自動車リサイクル法の施行から10年が経過したことから、昨年8月より、制度の評価・検討を産構審・中環審合同会議において実施(計11回開催)、本年9月に報告書を取りまとめ。
- 当初の法目的である不法投棄や不適正処理の防止は概ね達成したが、今後はリサイクルの質の向上と、安定化・効率化、次世代車への対応等が求められる。

検討の方向性

(1) 3Rの推進・質の向上に向けた検討・取組

- ①環境配慮設計の推進とその活用、②再生資源の需要と供給の拡大、③自動車リサイクル全体の最適化を通じたリサイクルの質の向上、④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 等
→国が中心となって有識者・関係者と連携の下、検討・取組を実施。

(2) 情報発信・共有の在り方等に関する検討・取組

- ①環境配慮設計・再生資源活用型自動車のユーザ選択の促進、②リユース・リビルト部品等のユーザ選択の促進、③リサイクル料金、使用済自動車の価値等に関するユーザの更なる理解を通じた適正処理の推進、④JARCが管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータの活用・発信 等
→JARCが中心となってユーザ、関係事業者、自動車製造業者、国等の関係主体との連携の下、情報発信・共有等の在り方についての検討・取組を実施。

(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 ②自動車リサイクルの国際展開 等

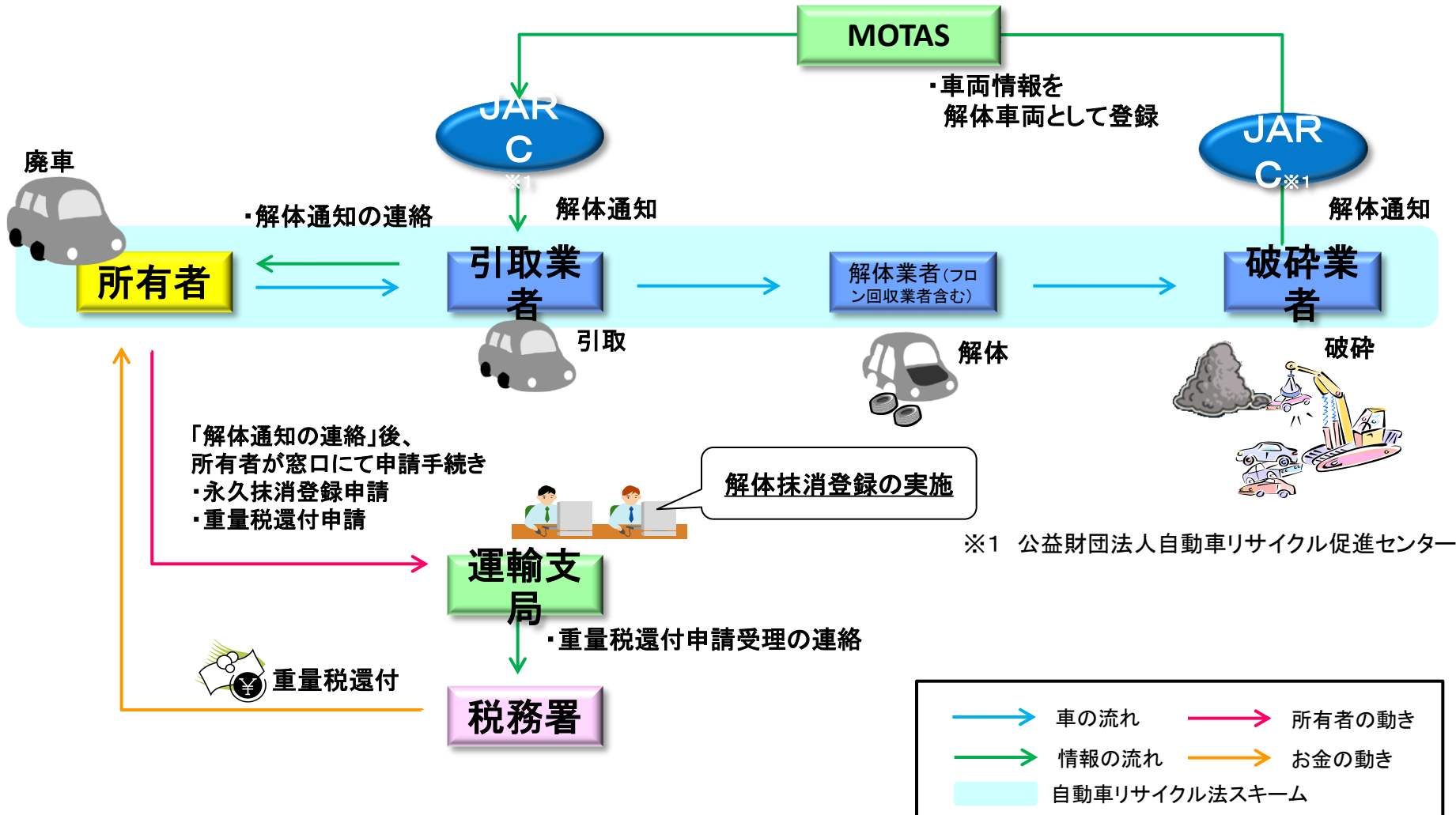
(参考) 審議スケジュール

平成26年8月	評価・検討のキックオフ
平成26年9月～平成27年2月	関連事業者等(自動車製造業者、引取業者・解体業者・破碎業者、自治体、指定法人等)へのヒアリング
平成27年3月～	論点整理、方向性についての検討
平成27年7月	報告書(案)とりまとめ
平成27年7月～8月	パブリックコメント
平成27年9月14日	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43回合同会議で最終報告書取りまとめ

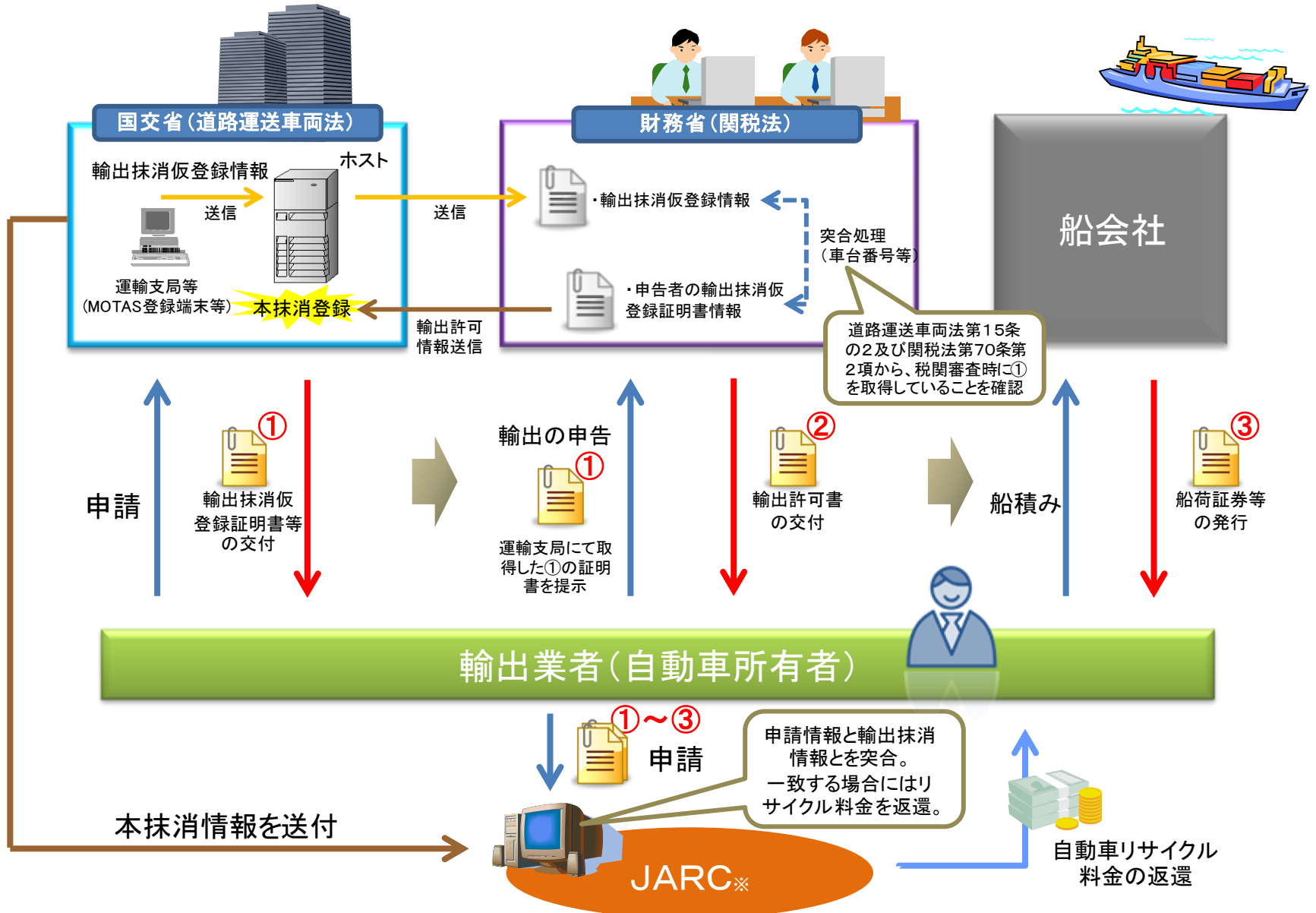
＜参考＞

自動車リサイクルと道路運送車両法との関係

Ⅲ-3 自動車リサイクル法と解体抹消



Ⅲ-2 自動車リサイクル料金返還と道路運送車両法及び関税法との関係について



御静聴ありがとうございました。