

# 日本汽车循环利用制度的现状

2015年11月29日  
经济产业省汽车课  
保坂 明

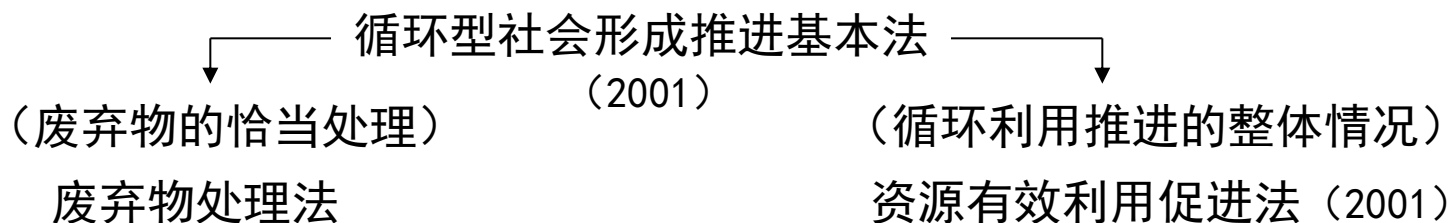
# 目录

1. 汽车循环利用的背景
  2. 汽车循环利用的概要
  3. 促进循环利用部件的使用
  4. 日本与欧洲的汽车循环利用制度比较
  5. 汽车循环利用制度的评价、研讨
- 参考. 汽车循环利用与道路运输车辆法之间的关系

# 1. 汽车循环利用法的背景

# 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



（个别领域的循环利用法）括号内为实施年

- 容器包装循环利用法 (2000)
- 建设资材循环利用法 (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”问题开始增加。

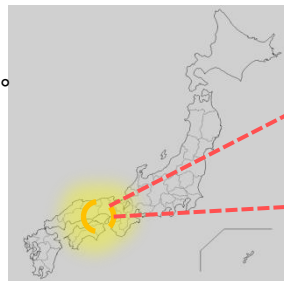
## ○最终处理场不足与非法投弃、不当处理的发生

由于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也增加了。

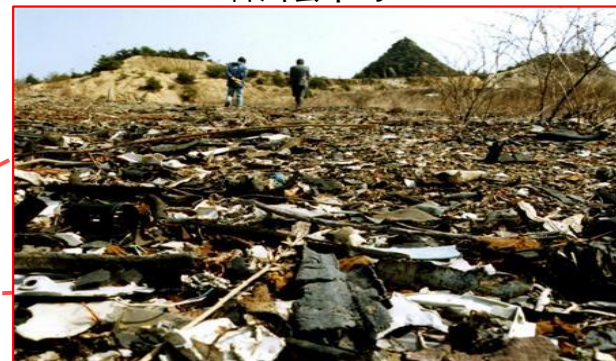
### 丰岛事件

1970年代起，非法业者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，问题突显出来。

其结果是，填埋处理场不足，最终处理费用高涨。恶劣的业者的非法丢弃等发展成社会问题。



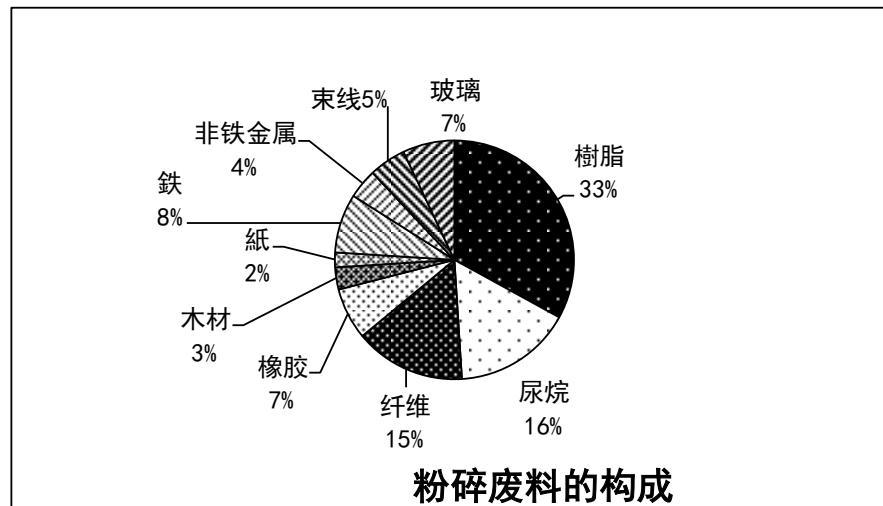
香川县丰岛



## 特别需要恰当处理、再资源化的产品种类

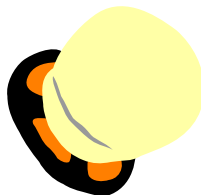
### ■ 粉碎废料

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



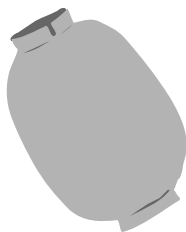
### ■ 气囊类

这是发生事故时保护驾驶员的装置，在废弃时需进行专业处理。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，装备个数增加。



### ■ 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。



粉碎废料

# 汽车循环利用法制定的经过

1997年5月 制定《报废车辆循环利用倡导书》（通商产业省）

逆向付费有所发展，但非法丢弃并没有增加，基于这种认识，沿用以市场机制为基础的现有处理方法。引进循环利用率、铅的使用减少相关数值目标、产业废弃物管理票制度(manifest)制度，氟利昂回收、摧毁，气囊的回收等要求行业自主采取措施。

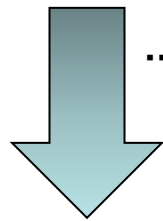


……逆向付费的发展等

· 产业构造审议会 汽车循环利用小委员会  
(2000年7月-12月)  
· 产业构造审议会 汽车循环利用工作委员会  
(2001年1月-02年7月)

· 中央环境审议会 汽车循环利用专门委员会  
(2001年5月-8月)

就生产商、解体业者等有关事业者、用户分担责任，应由生产商回收的废弃物、管理票、费用负担方法等进行讨论。



……审议会的统一化



2002年7月成立《报废车辆的再资源化等相关法律》

2002年9月- 产业构造审议会 汽车循环利用工作委员会、  
中央环境审议会汽车循环利用专门委员会

※2002年10月-03年5月  
※2002年10月-03年4月

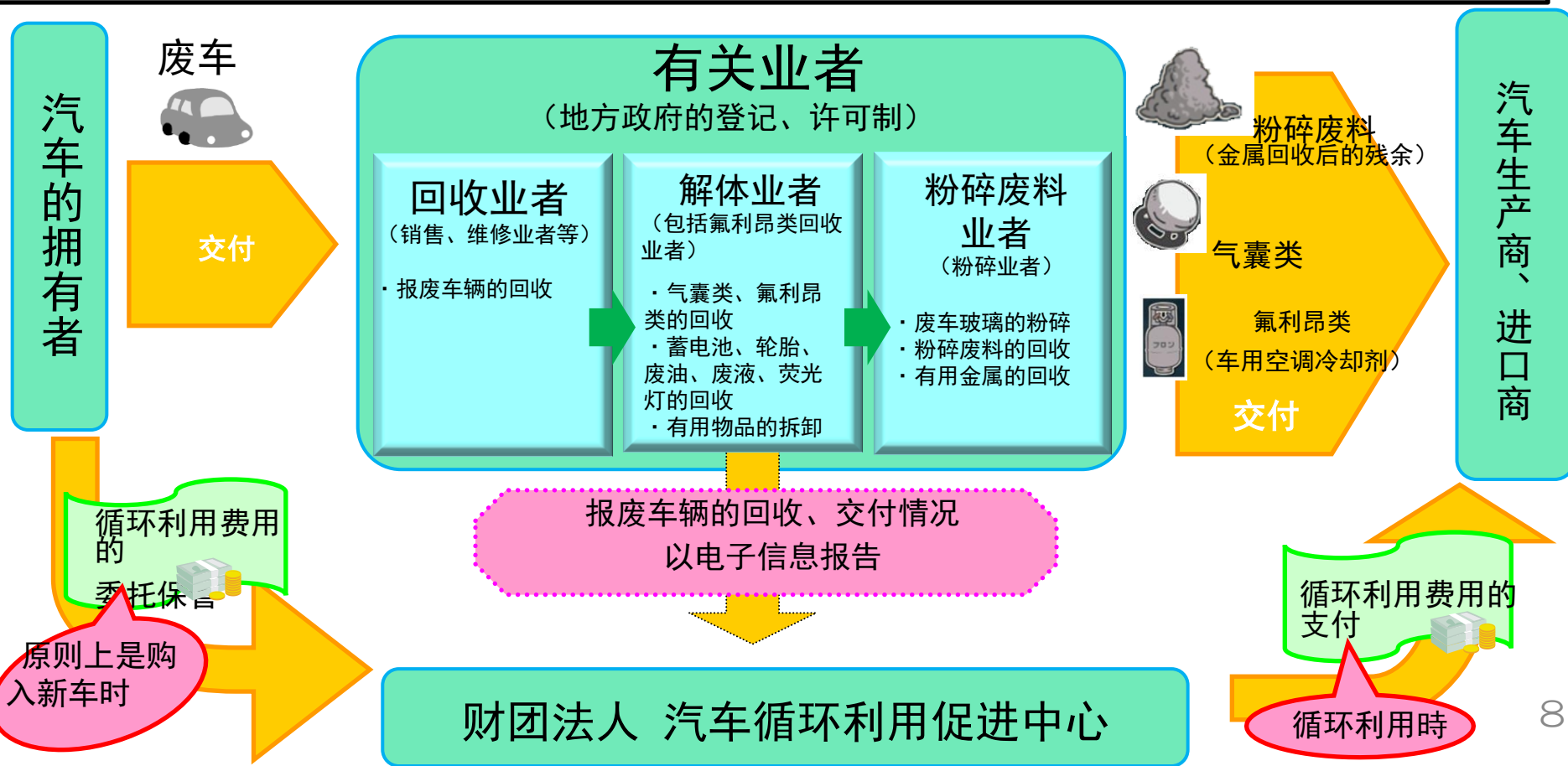
许可标准等研讨专项工作组（解体业、粉碎业的讨论）  
特定再资源化等物品有关讨论专项工作组  
(ASR、气囊循环利用率的计算等)

## 2. 汽车循环利用的概要

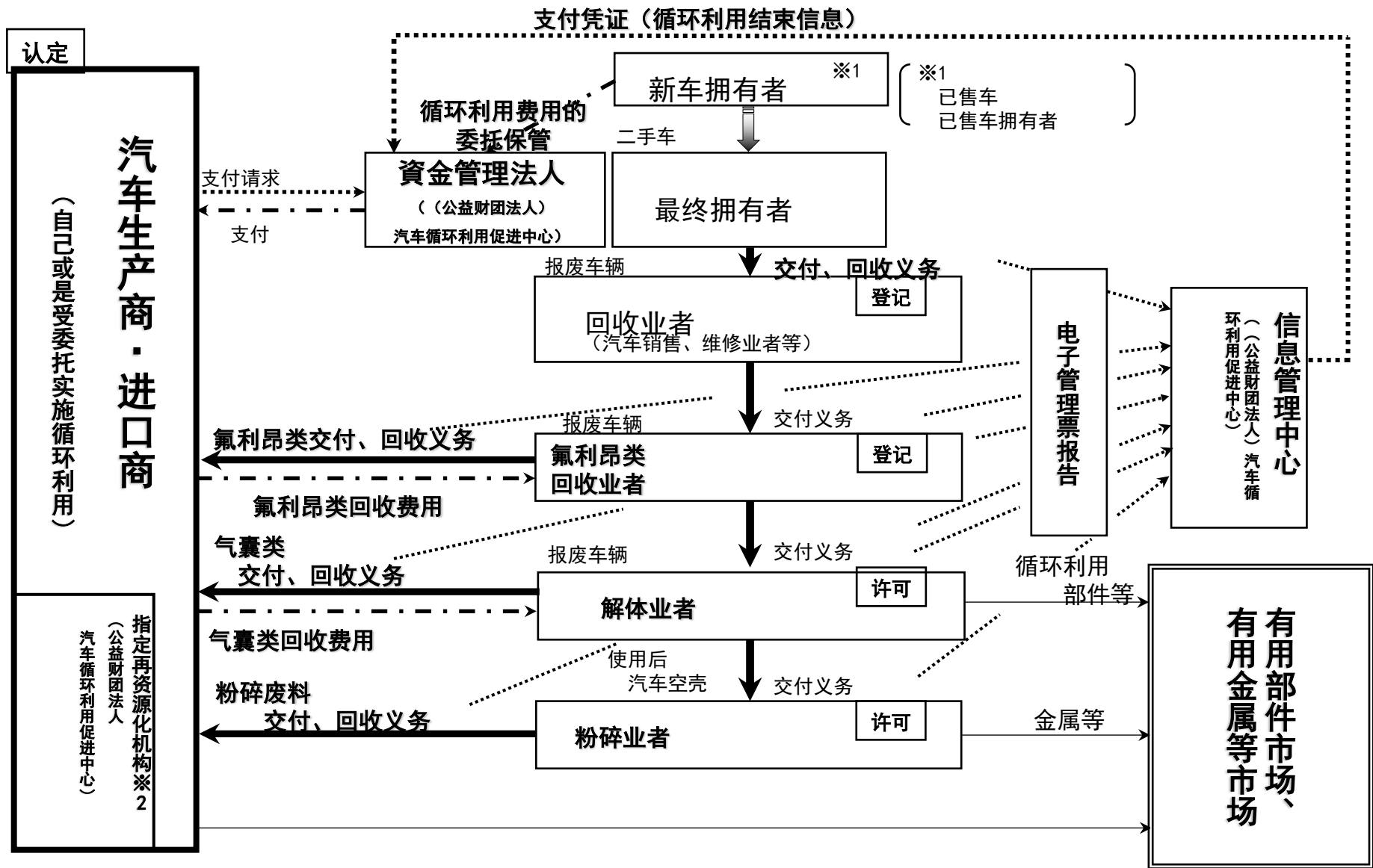


# 汽车循环利用法（2005年1月施行）

- 汽车生产商与负责静脉基础设施的解体业者、粉碎业者等的责任分担明确化。
- 需要特别处理成本的3种物品（氟利昂类、气囊类、粉碎废料类）的处理费用由用户承担，其再资源化由汽车生产商负责，以控制非法丢弃的发生，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用，可以掌握每一辆二手车的出口及废旧车等的车辆流动情况及废车的解体情况。



# 《报废车辆的再资源化等相关法律》的概念图

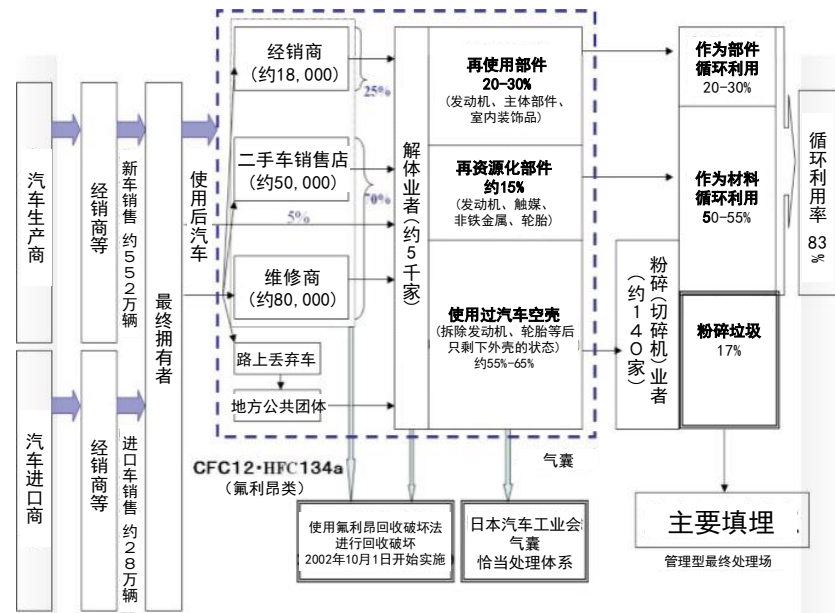


※2 当没有循环利用义务人时，由指定再资源化机构来处理。也实施其他的孤岛对策、非法丢弃对策相关业务。

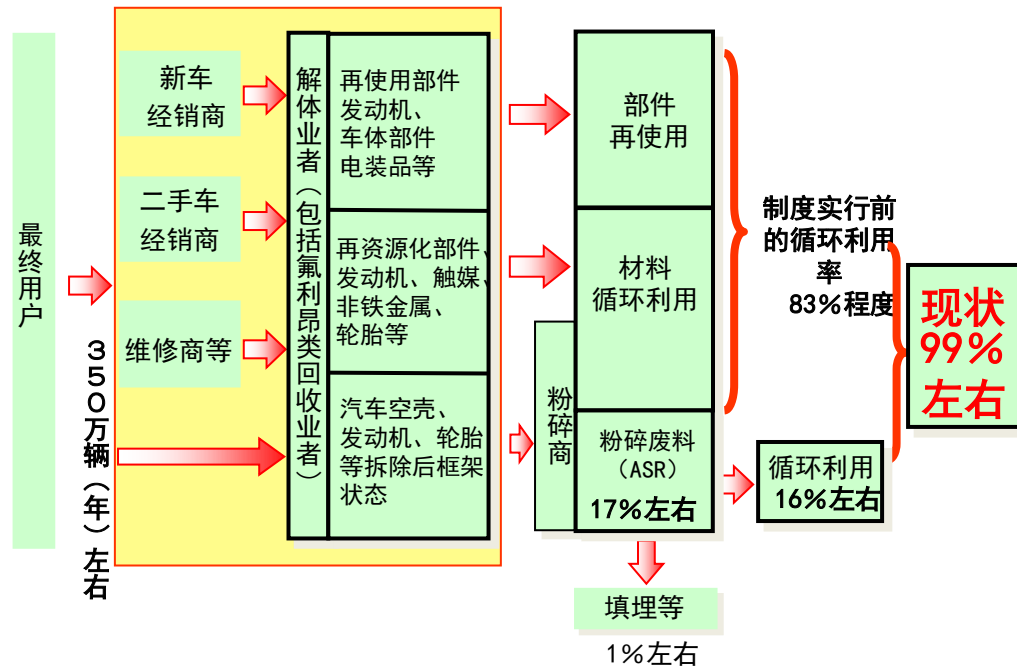
# 报废车辆整体的循环利用率

- 粉碎废料（ASR）循环利用的发展，使报废车辆整体的循环利用率由制度制定前的2000年度的83%，提高到2014年度的约100%。

【制度制定前（2000年）】

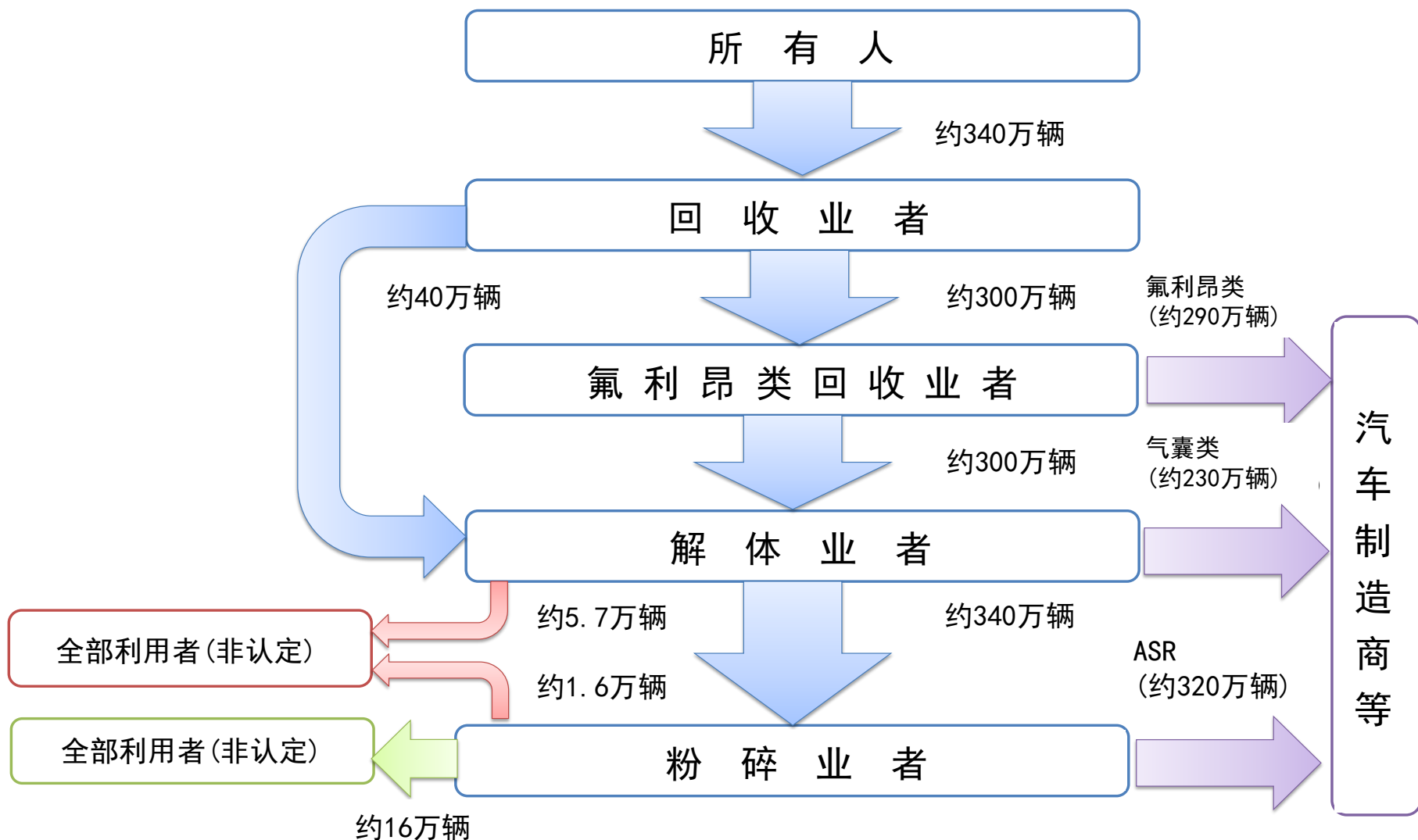


【制度制定后（2013年）】



出处：产业构造审议会 产业技术环境分科会 废弃物循环利用小委员会 汽车循环利用工作组、中央环境审议会 循环型社会小组会 汽车循环利用专门委员会 第32届联合会议

# 报废车辆的流动（2013年度实绩）



出典：产业构造审议会 产业技术环境分科会 废弃物循环利用小委员会 汽车循环利用工作组、中央环境审议会 循环型社会小组会 汽车循环利用专门委员会 第32届联合会议

# 日本汽车循环利用制度的特征

## ① EPR（扩大生产者责任）与排出者责任的平衡

- （生产者）
- ① ASR、气囊、氟利昂3种指定种类的回收义务与恰当处理、再资源化义务
  - ② 汽车循环利用系统的构建、运营的核心作用
- （消费者）
- ① 3种产品的相关循环利用费用的负担  
（为防止非法丢弃，采用捆绑式附带条件、提前付款的方式）
  - ② 报废车辆交给回收商的义务

## ② 3种产品的重点化与现有方法的使用

防止报废车辆的逆向付费的同时，为了利用现有的循环利用方法，交易义务的对象不是废车整体，而是以形成负面成本的3种产品为重点，此外解体业、粉碎业等产业的废料及二手部件等允许流通。

## ③ 与汽车生产商的竞争与协调

（竞争）每个公司设定、公布每车型的循环利用费用、ASR及气囊的再资源化率、循环利用收支，与此同时将ASR的再资源化处理集中整理为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、使用后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、运用。此外，氟利昂、气囊的回收途径、处理、再资源化也由汽车再资源化合作机构进行统一管理。

## 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“使用后的汽车”交给回收业者、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。

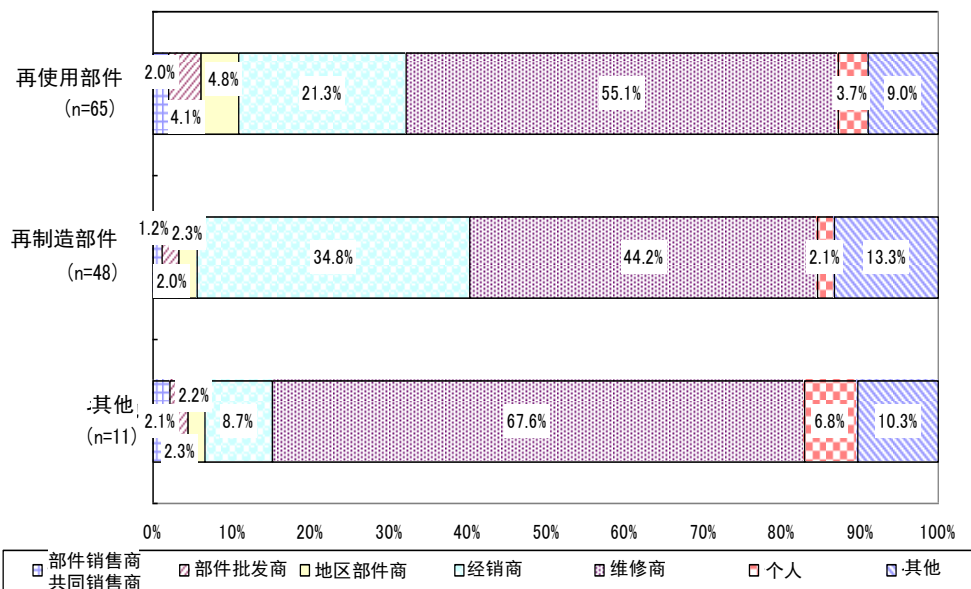
（与车辆制度的合作）解体时的永久注销与重量税的返还、出口时的出口注销登记与循环利用费用的返还，通过电子管理票与MOTAS（汽车登记检查业务电子信息处理系统）的联动，可以对使用后的汽车也可以象使用中的汽车一样进行车辆信息管理。此外，与海关也加强合作，监视不正当解体汽车的出口。

### 3. 促进循环利用部件的利用

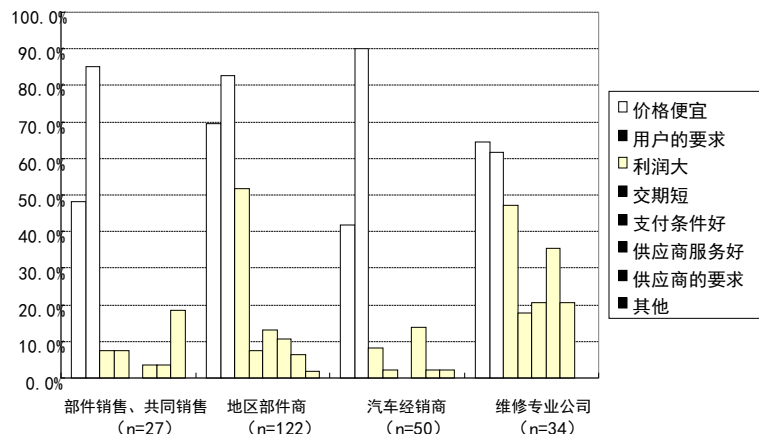
# 再使用部件、再制造部件的现状

- 约半数的循环利用部件是通过维修商销售。
- 维修商经营这些循环利用部件的主要原因为“价格便宜”，可见其对用户的宣传效果。
- 另一方面，部件销售商、共同销售商、地区部件商、经销商等以前主要经营新部件的业者开始经营循环利用部件的主要原因为“用户的要求”。

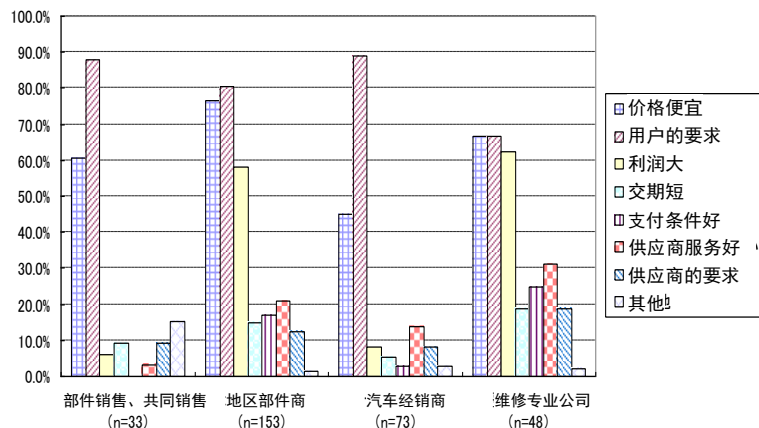
【再使用部件、再制造部件的销售对象比率】



【经营再使用部件的原因】 (复数回答)

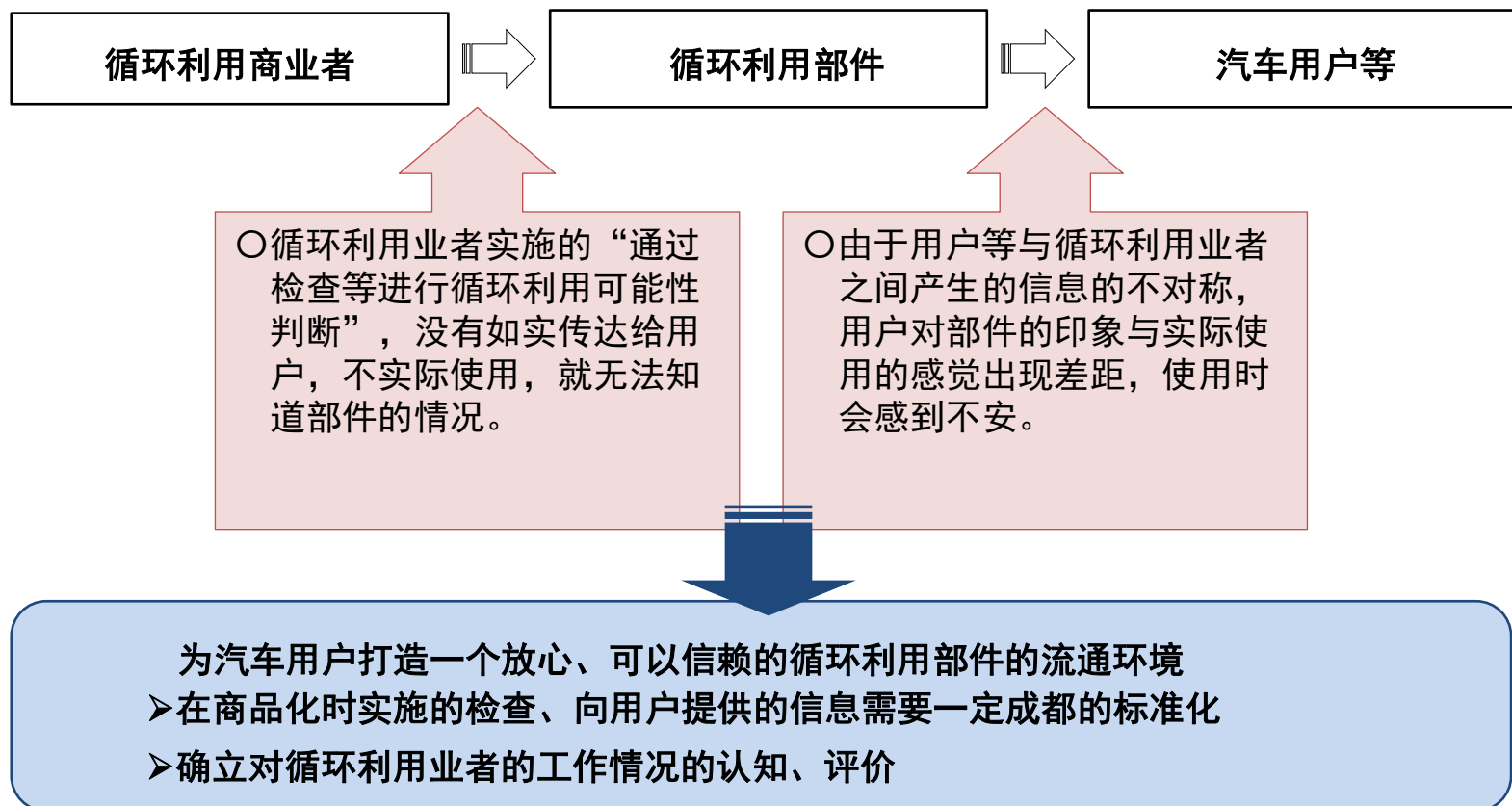


【经营再制造部件的原因】 (复数回答)



# 令人放心与信赖的循环利用部件的流通环境

- 将循环利用部件进行商品化时，循环利用业者进行的“检查等”，无法如实向用户传达，不实际使用就无法知道部件如何。
- 由于用户等与循环利用业者之间产生了信息的不对称，用户对部件的印象与实际使用的感觉出现差距，使用时会感到不安。





## 4. 日本与欧洲的汽车循环利用制度的比较

# 日本与欧洲汽车循环利用相关制度比较

- 在日本，汽车生产商负有回收处理费用特别高的3种产品(氟利昂、气囊、粉碎废料)，使用用户委托保管的循环利用费用进行再资源化的义务。
- 在欧洲，汽车生产商负有保证无偿回收报废车辆的义务。解体业者根据与汽车生产商的合约，无偿回收报废汽车。
- 在欧洲，关于循环利用率的实现，国家负有最终责任，日本是由汽车生产商来负责。

(出处) 摘录产业构造审议会·中央环境审议会第34届联合会议  
一般社团法人日本汽车工业会提交材料的一部分

		日本	E U
利益相关者的责任	国家政府	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 监督责任</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 实现目标的最终责任</li> </ul>
	地方政府	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 解体业者、粉碎业者的许可(监督)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 解体业者、粉碎业者的认证</li> <li>■ 循环利用证明书的发行责任(信息显示, 很多国家虽然有法律规定, 但并未实施)</li> </ul>
	汽车生产商	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 电子系统的构建、运营</li> <li>■ 资金管理、建立并运营资金管理系统</li> <li>■ 启发推广活动</li> <li>■ 3种产品的回收、循环利用(恰当处理)</li> <li>■ 循环利用的监督</li> <li>■ 循环利用目标值的实现</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 构建无偿回收保证网络</li> <li>■ 无偿回收的保证 在部分加盟国实现的责任 (例: 瑞典、荷兰、澳大利亚等)</li> </ul>
	解体业者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 氟利昂类、气囊类的恰当处理</li> <li>■ 进行其他的恰当处理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 只无偿回收有合同关系的汽车生产商的E L V</li> <li>■ 附件 I (规定了设施条件等内容) 中相关恰当处理的实施</li> <li>■ 实现既定目标值</li> </ul>
	粉碎业者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 向汽车生产商等交付ASR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 实现既定目标值</li> </ul>
费用负担	循环利用费用	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 用户负担 3种产品的循环利用费用在车辆价格外另行负担(另出)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 报废车辆的价值内部化。逆向付费时, 各个生产商负担的部分 (ASEA: 欧洲自工会调查显示无负担实绩)</li> </ul>

## 5. 汽车循环利用制度的评价、研讨

# 政府的审议会

- 在经济产业省设置的产业构造审议会与环境省设置的中央环境审议会召开联合会议
- 任命了包括汽车行业在内的有关行业、地方政府、有识之士、消费者等代表为审议会的委员，广泛听取有关人员的意见。

## 汽车行业

日本汽车工业会  
汽车进口组合  
日本汽车销售协会联合会  
日本二手汽车销售协会联合会等

## 有识之士

法学者  
经济学者  
工学者  
环境学者

## 地方政府

都道府县  
市町村

## 经济产业省、环境省

## 有关行业

日本E L V循环利用机构  
日本铁循环利用工业会  
日本汽车维修振兴会联合会

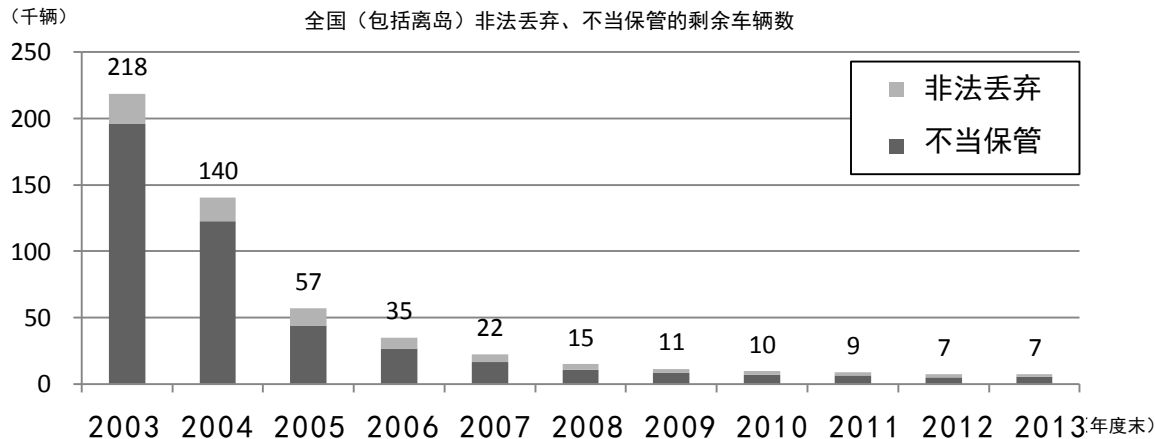
## 消费者、媒体

消费者团体  
全国性报纸  
行业报纸

# 汽车循环利用法实施的成果

## 1. 非法丢弃等的情况

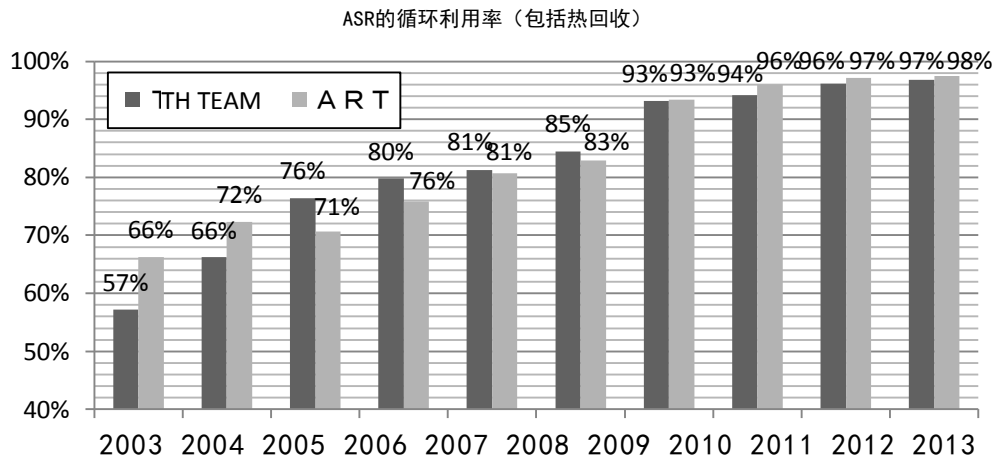
法律实施前（2004年9月末）21.8万辆 → 经过10年（2014年3月末）大幅削减至0.7万辆。



出处：经济产业省、环境省

## 2. 粉碎废料（ASR）的处理情况

ASR的循环利用率 法律实施时61.8% → 2014年度97.1%（2015年度以后的标准为70%）



出处：经济产业省、环境省

ASR的再资源化情况（根据2103年度实际重量计算）

热量回收	72.4%
材料回收	24.3%
熔渣	10.6%
铁	3.7%
水泥	2.8%
混合金属	2.0%
铜	1.5%
熔渣、熔融金属	0.9%
转炉、电炉原材料	0.8%
砂土、玻璃	0.7%
水泥原材料	0.6%
塑料	0.5%
其他	0.1%
最终处理	3.3%

出处：环境省

# 汽车循环利用制度的评价、研讨

- 汽车循环利用法自实施起已历经10年，自去年8月起，产业构造审议会、中央环境审议会实施了制度的评估和研讨（共计开展11次），于今年9月汇总出报告书。
- 防止非法丢弃和不当处理的立法目的已大体实现，提高循环利用的质量、提高稳定性和效率、新生代汽车的应对措施等将成为新的课题。

## 研讨方向

### (1) 以推进3R、提升质量为目标进行研讨和努力

- ①推进并运用环保设计，②扩大可再生资源的需求与供给，③通过汽车循环利用的整体最优化提高循环利用质量，④掌握、评价循环利用的推进和质量提升的进展状况 等  
→以国家为中心，在有识之士和相关人员协作下，进行研讨和努力。

### (2) 信息发布和共享等相关研讨和努力

- ①促进环保设计、用户选择使用再生资源型汽车，②促进用户选择再利用、再制造零部件等，③促进用户更好地理解循环利用费用、报废车辆的价值等信息，推广适当的处理方式。④灵活运用并发布JARC管理的报废车辆再资源化状况等数据 等  
→以JARC为中心，联合用户、相关事业者、汽车生产商、国家等相关主体，就信息发布和共享等进行研讨和努力。

### (3) 应对汽车循环利用的变化及国际合作

- ①新生代汽车 / 材料多样化的应对 ②汽车循环利用的国际合作 等

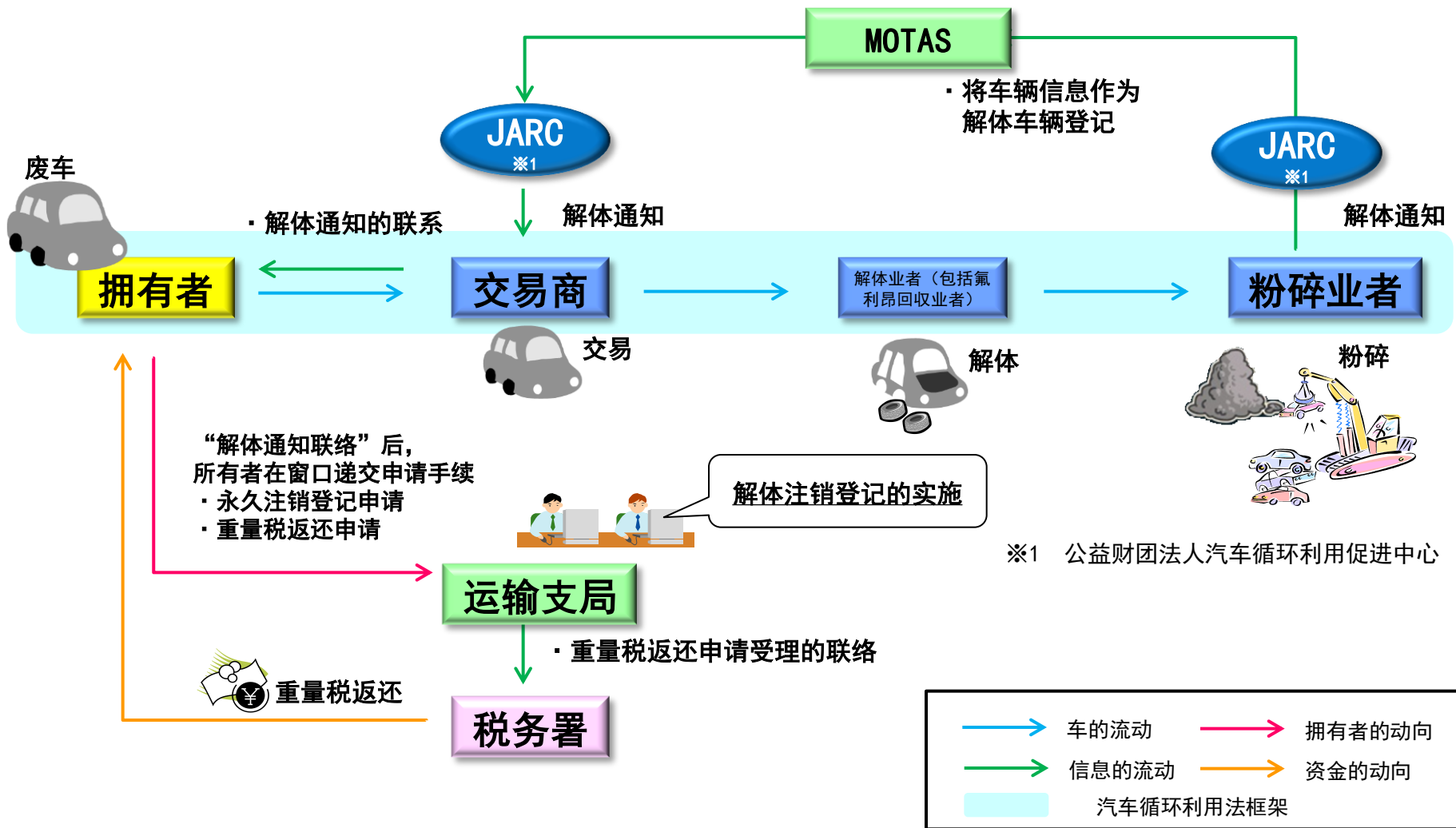
#### (参考) 审议日程

2014年8月	启动评估、研讨
2014年9月~2015年2月	面向相关事业者等（汽车生产商、经销商、解体业者、粉碎业者、地方政府、指定法人等）举办听证会
2015年3月~	整理论点、研讨方向
2015年7月	汇总报告书（草案）
2015年7月~8月	公开审议
2015年9月14日	在产业构造审议会产业技术环境分科会废弃物、循环利用小委员会汽车循环利用工作小组 / 中央环境审议会循环型社会分会汽车循环利用专门委员会第43次联合会议上汇总最终报告书

**<参考>**

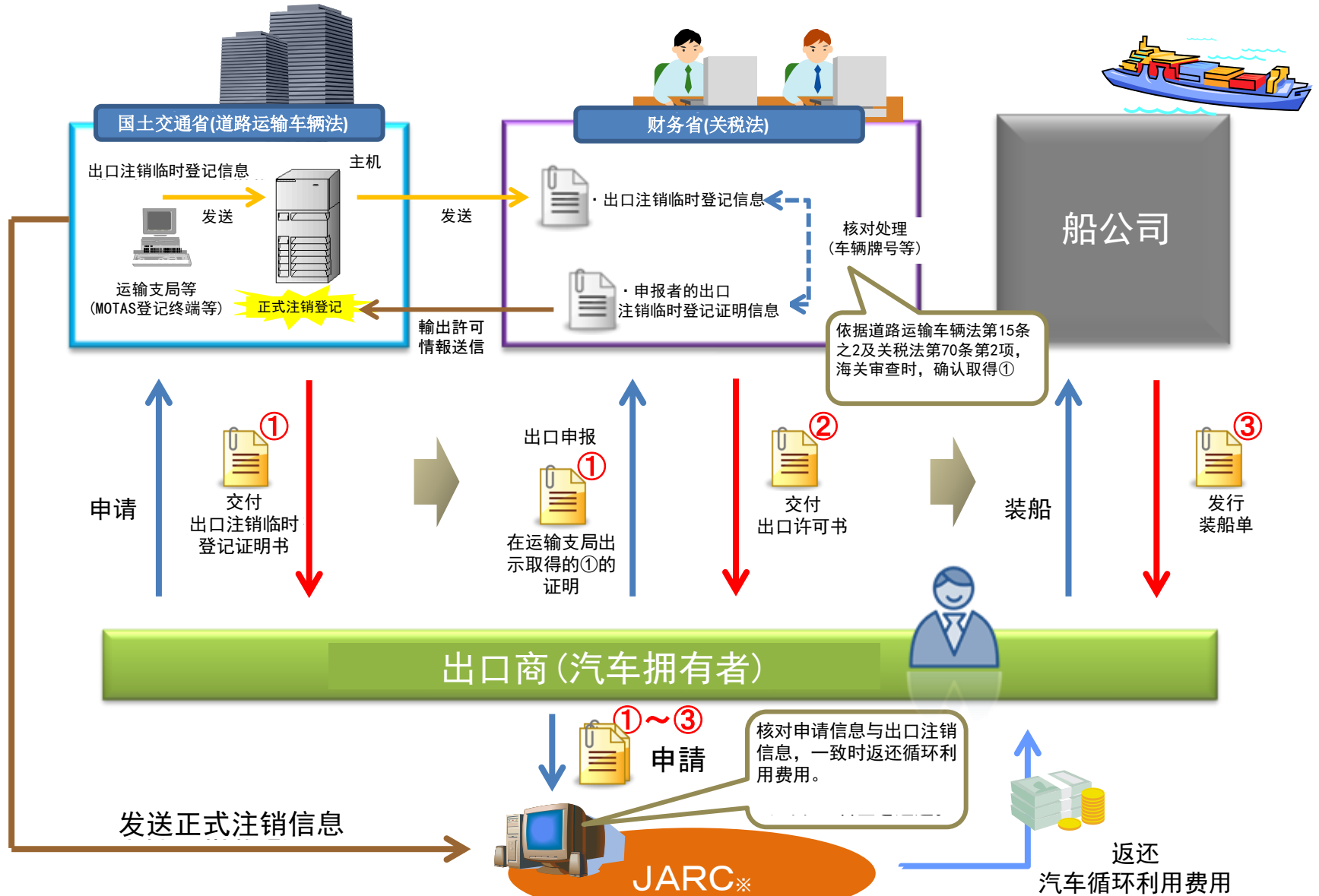
**汽车循环利用与道路运输车辆法之间的关系**

### III-3 汽车循环利用法与解体注销





# III-2 关于汽车循环利用费用返还与道路运输车辆法及有关税法之间的关系



谢谢大家。