

自動車用バッテリーの回収・リサイクル推進のための方策について

平成 17 年 10 月

経済産業省情報通信機器課環境リサイクル室

1. 背景

自動車をはじめ二輪車、農業機械、建設機械等のエンジン式の機器の始動などに使用される鉛蓄電池（以下「自動車用バッテリー」という。）は、年間 2,500 万個程度が国内市場に投入されているが、鉛や硫酸を含むことから他の廃棄物と比べ処理が困難であり、従来から市町村での処理が行われてこなかった。

現在の自動車用バッテリーのリサイクルは、厚生省及び通商産業省（当時）の要請に基づき、平成 6 年 10 月から国内バッテリー製造事業者が自主的に再生鉛を購入することで、回収・リサイクルする仕組みを構築し、対応してきたところ。

しかしながら、近年、再資源化が担保されていない輸入バッテリーの割合が増大し（H5--6% ~ H15-13.2%）、国際的な市況商品である鉛の相場の下落時などには使用済みバッテリーの回収・リサイクルが停滞する事態が懸念されている。このため、国内メーカーのみならず、バッテリー輸入事業者やバッテリーを利用した製品を製造・輸入し販売する事業者が参画するリサイクルシステムの再構築が必要な状況となっていた。

2. 検討経過

上記の状況にかんがみ、継続的・安定的な自動車用バッテリーの回収・リサイクルシステムの構築に向けて、関係主体が果たすべき役割や実効性を確保するための方策等について検討を行うため、産業構造審議会及び中央環境審議会に検討会（専門委員会）を設けて合同で議論を進め、今般、報告書（案）のパブリックコメントを実施したところ。

検討会名称：産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会電気・電子機器リサイクルワーキンググループ自動車用バッテリーリサイクル検討会・中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車用鉛蓄電池リサイクル専門委員会 合同会合
（座長：藤井美文 文教大学教授）

開催経過：平成 17 年 5 月 11 日、6 月 7 日、7 月 25 日（3 回開催）

パブリックコメント：平成 17 年 8 月 11 日～平成 17 年 9 月 12 日

3. システム再構築の制度設計について（報告書（案）の概要）

(1) システムの基本的なあり方について

- (1) 輸入バッテリーを含めて実効性が確保されるシステム
- (2) 鉛相場の影響を受けない継続的・安定的なシステム
- (3) 不法投棄を防止する観点から、従前と同様の使用済みバッテリーを無償で回収する取組

(2)実効性を確保するための方策について

資源有効利用促進法の活用

自動車用バッテリーの資源有効利用促進法の指定再資源化製品への指定（政令）

自動車用バッテリーを部品として使用する製品を指定（政令）

（対象として考えられる使用機器）

・自動車（二輪車含む。） 農業機械、建設機械、産業車両、小型船舶 ほか
リサイクルの実施主体を規定（省令(判断の基準省令)）

(ア)バッテリー製造事業者及び輸入者

(イ)バッテリー使用機器製造事業者及び輸入者 } バッテリー製造等事業者等

【参考：指定再資源化製品基本スキーム】

指定再資源化製品及び当該指定再資源化製品を部品として使用する製品を
指定（政令）

対象要件

- ? 事業者による自主的な回収・再資源化の取組だけでは十分な効果が上がらない製品
- ? 事業者により自主回収・再資源化の費用を一定程度賄えることなど自主回収・再資源化の体制の整備が経済的に可能な製品

指定再資源化事業者の判断の基準（省令）

規定事項

自主回収の実効の確保等

再資源化の目標及び実施方法等

市町村から引取を求められた場合の引取の実施、引取の方法等

その他自主回収及び再資源化の実施方法に関する必要事項

指導・助言

勧告・公表・命令

罰則

(3) 判断基準省令の考え方

リサイクルの実施主体

上記(2)と同じ(バッテリー製造等事業者等)

自主回収の実効性の確保

(ア)使用済みバッテリーの無償回収を実施すること

(イ)バッテリー製造等事業者等は、流通販売業者へ必要な協力を求めること

(ウ)必要な情報、回収実績を公開すること

再資源化の目標(再資源化が行われた重量/回収したバッテリーの重量)

四輪用バッテリー 50%、二輪用バッテリー 55%

市町村との連携、その他

市町村からの引取り条件の公表すること など

(4) 関係者事業者の具体的な役割の果たし方

バッテリー製造等事業者

・共同システムに参画して応分の負担を行う

・関係者への普及啓発を行う

等

バッテリー使用機器製造等事業者

a) 機器に搭載されて販売される自動車用バッテリーについて、回収・リサイクルを行うバッテリー製造等事業者が国内に存在する場合

・バッテリー製造等事業者が負担するバッテリーリサイクル費用につき、応分の負担を行う

・関係者への普及啓発を行う

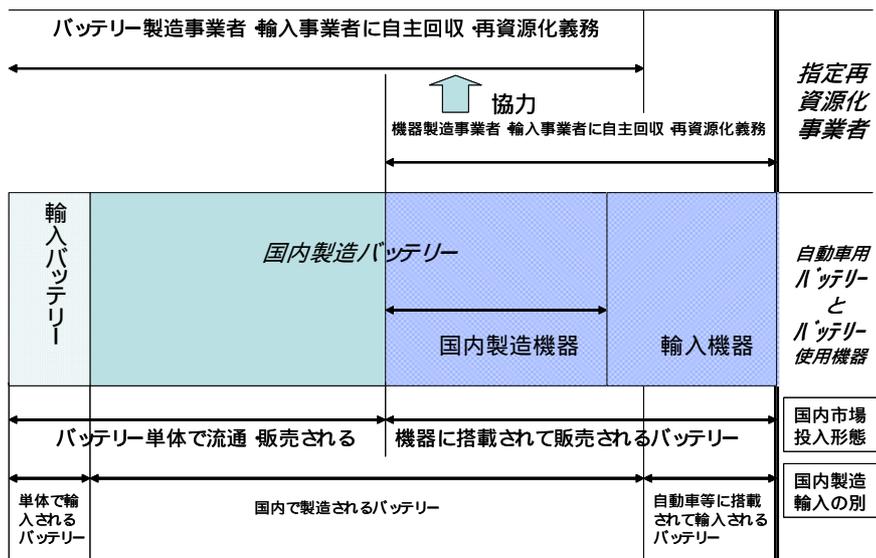
等

b) 上記のバッテリー製造等事業者が国内に存在しない場合

・共同システムに参画して応分の負担を行う

・関係者への普及啓発を行う

等

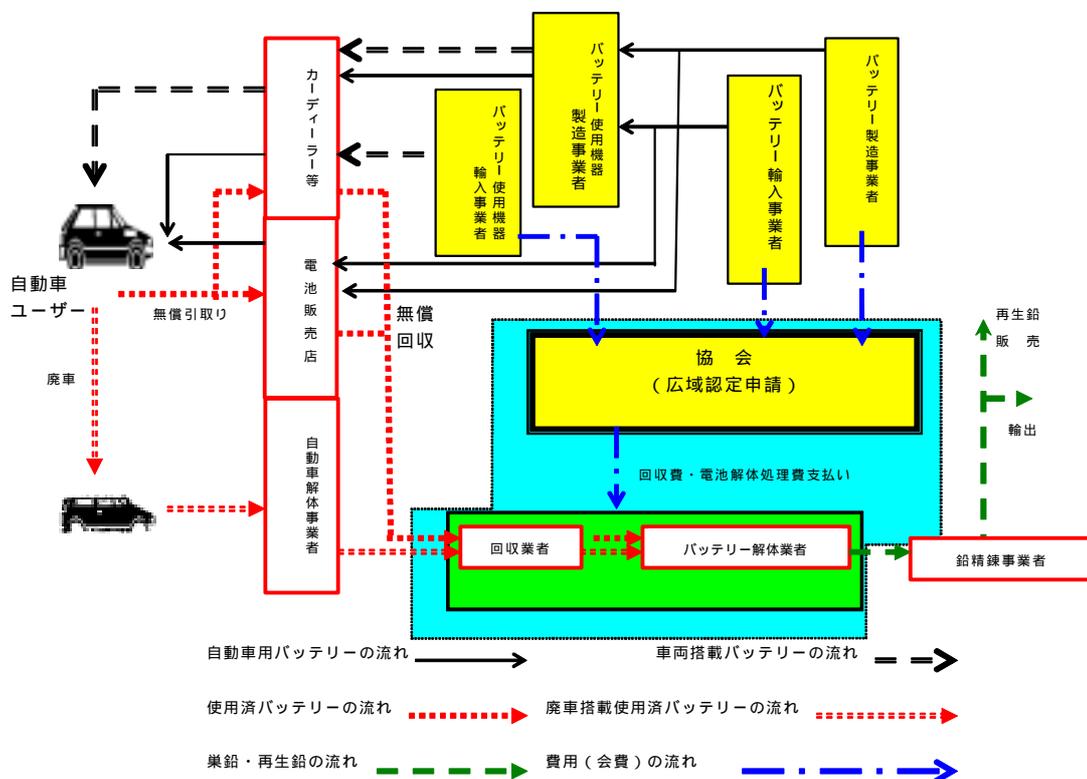


なお、国内製造されたバッテリー使用機器と輸入されたバッテリー使用機器を見ると、それぞれのバッテリーのリサイクル費用は同一であるが、バッテリー使用機器を製造する事業者と、輸入する事業者とでは義務の履行方法は異ならざるを得ない。

しかしながら、両者の競争条件に実質的な差が生じることのないよう、義務の履行のあり方については引き続き実務的に検討を進める。

4. 新たなリサイクルシステムの概要

(有限責任中間法人 鉛蓄電池再資源化協会(SBRA)がシステム構築の実務を担当し、検討を進めている。)



- ・(社)電池工業会が、共同で回収・再資源化を行う協会を設立。
- ・リサイクルの実施主体となる事業者は協会に加入し、必要な費用及び協会運営費を自動車用バッテリーの販売量に応じて協会に納入。
ただし、国内で自動車用バッテリーを購入するバッテリー使用機器製造事業者等は、バッテリー製造事業者が負担するリサイクル費用につき、応分の負担を行う。
- ・協会は、全国を各ブロックに分け、各ブロック単位で自動車用バッテリーの回収・再資源化を行う回収業者・解体業者のジョイントグループに委託し、必要な費用(回収費用+再資源化費用- 巣鉛価値)を支払う。

5. 今後のスケジュール

これまで、検討会の開催経過を踏まえてパブリックコメントを実施し、約100件の意見を得たところであり、現在、それらの諸意見の集約・整理及び、対応案の作成について環境省と連携して作業中であり、今後、上述の検討会(専門医委員会)に諮り、報告書の取りまとめを行い、それに基づき、資源有効利用促進法の政省令の改正を行うとともに、リサイクルシステムの構築実務作業や普及・啓発など必要な準備期間を経て、新しいシステムを実施する。