

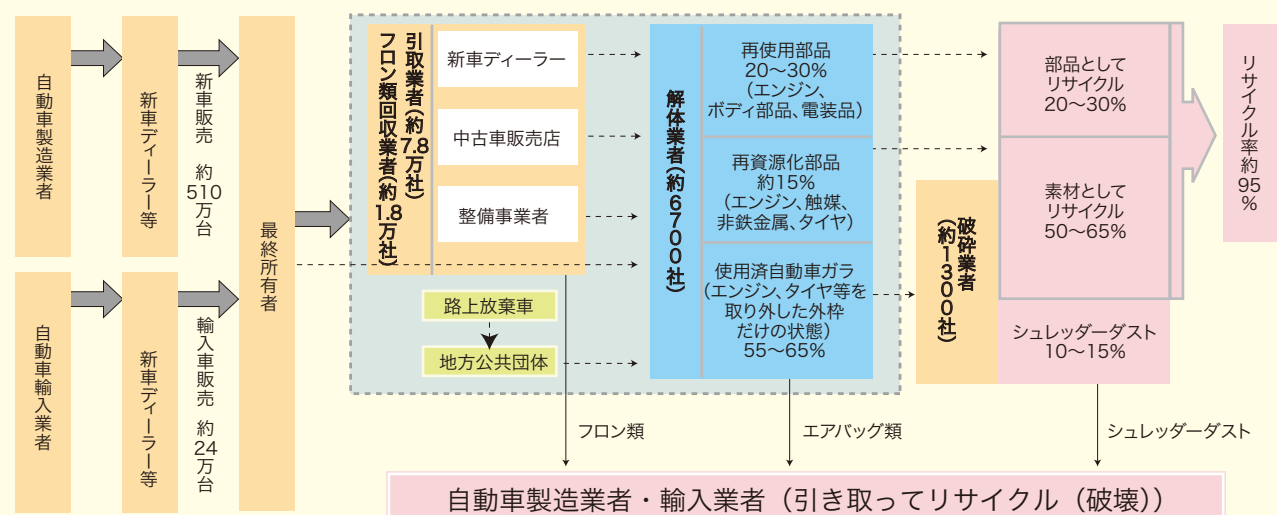
8 自動車、二輪車

自動車の保有台数は平成 25 年 12 月末で 8,041 万台です。使用済自動車のリサイクルシステムは、従来より鉄スクラップを回収するインフラが確立されており、その回収率は概ね 100%で、リサイクル率は約 95%に達しています。(図 - IV - 17) また、平成 9 年 5 月に通産省(当時)は、「使用済み自動車リサイクルイニシアティブ」を発表し、平成 27 年以降の使用済み自動車のリサイクル率を 95%以上、埋立処分量(容積)を平成 8 年の 1/5 以下とする具体的な数値目標を設定しています。

廃車から発生するシュレッダーダスト(車の解体・破碎後に残る廃棄物)は、主として埋立処分されていました。ところが、この最終処分場がもう残り少なく、シュレッダーダストの埋立処分量を減らす必要性に迫られていました。加えて、最終処分費の高まり、鉄スクラップ価格の低下・不安定な変動によって廃車にする際に処理費を払って引き渡す状況が進展しました。このようなことから一時、自動車のリサイクルシステムは機能不全に陥り、不法投棄・不適正処理が心配されました。

またカーエアコンには、冷媒としてフロン類が充てんされており、適切に処理されないとオゾン層破壊や地球温暖化問題を引き起こしてしまいます。さらに、エアバッグ類は自動車解体時に支障となるものであり、専門的な対応が必要です。そのため、新しい自動車のリサイクルの仕組みとして、平成 17 年 1 月に自動車リサイクル法が本格的に施行され、平成 25 年 3 月末現在では約 7,693 万台(8,214 億円)の自動車が預託済の状況です。また、自動車は資源有効利用促進法において、省資源化製品、再利用促進製品に指定されたこともあり、自動車業界では樹脂部品のリサイクル、廃車までを考慮したリサイクル技術の開発、リサイクルし易い新材料・車両構造の開発、材質マーキングの実施等に取組んでいます。

図-IV-17 我が国における使用済自動車の流れとリサイクル率の現状(平成 20 年 3 月末現在)



注)ディーラー、中古車専門店、整備業者はそれぞれ兼業している場合がある。

$$\text{使用済自動車のリサイクル率} = \frac{\text{リサイクルに向けられる重量}}{\text{回収された自動車の重量}}$$

(出典:経済産業省)

二輪車リサイクルシステムの仕組みと実績

二輪車リサイクルシステム（以下、同システムという。）は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和45年法律第137号）第9条の9及び、第15条の4の3の規定に基づく一般廃棄物及び、産業廃棄物の広域的処理に係る特例制度の認定を受け、参加事業者が国内で販売した車両を「使用済二輪車」として回収し、再資源化を実施しているところです。二輪車は、国内で廃棄される台数が少ない、解体を目的としたリサイクル事業者が少ない、四輪車と共用活用できる車両登録制度がない及びフロン・エアバッグなどが搭載されていないことから、四輪車と同じリサイクルの枠組みでは捉えられない事情等から、自動車リサイクル法によらずに、国内メーカー4社及び輸入事業者12社が自主取り組みとして、平成16年10月より構築したものです（同システムで処分することが法律で義務づけられているものではありません。）。

インフラとしては、全国に約180カ所の指定引取場所、14カ所の処理・リサイクル施設を配置し、収集・運搬から再資源化までを整備しています。また、排出者の利便性を高めるため、二輪車販売店（ウェブサイト上公表「廃棄二輪車取扱店」約5,600店）を通じた、廃棄二輪車引渡しを可能にしています。参加事業者は同システム開始以降、国内で販売した新車に事業者コードを付した二輪車リサイクルマークを貼付し、廃棄時にはリサイクル料金を徴収せずに、指定引取場所、又は廃棄二輪車取扱店において引取りを行っています（リサイクルマークのない既販車についてもリサイクル料金の払い込みは不要です）。ただし、廃棄二輪車取扱店へ持ち込みの場合は、別途、収集・運搬料金が必要となります。

平成24年度に指定引取窓口で引き取られた使用済二輪車の台数は震災被災車両を含め2,965台、再資源化率は重量ベースで93.6%となっています。

図-IV-18 二輪車リサイクルシステムの流れ

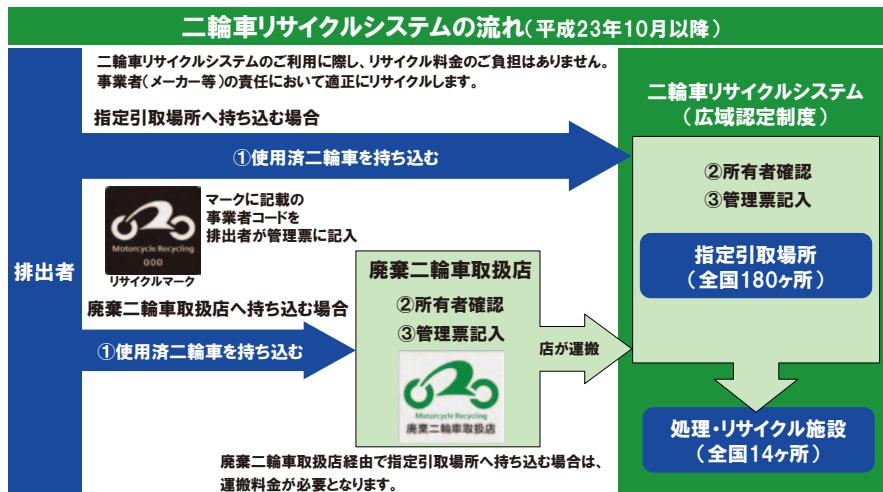


図-IV-19 廃棄二輪車の引取実績推移

