

自動車

自動車の特性	
製品特性	四輪車（乗用車、トラック・バス）、軽四輪車、二輪車が中心であり、その他にも三輪車、被けん引がある。有用な金属等を多く含有する、高度な組立製品である。車検制度、登録制度が存在している。（但し、登録制度について、四輪車と二輪車は異なる。）
動脈特性	<p>生産</p> <p>1) 関係主体 国内メーカー14社：(社)日本自動車工業会 部品メーカー471社：(社)日本自動車部品工業会</p> <p>2) 生産量（2001年実績） 四輪車：9,777千台、乗用車の生産台数：8,118千台、二輪車：2,328千台 四輪車の輸出台数：約4,166千台（乗用車：3,569千台）、二輪車：1,577千台 （出典）(社)日本自動車工業会 HP</p>
	<p>流通・販売</p> <p>1) 流通・販売形態 (社)日本自動車販売協会連合会、(社)日本中古自動車販売協会連合会、(社)日本自動車整備振興会連合会、日本自動車輸入組合等、自動車関連団体は多岐に亘る。 ディーラー数：約18,000、中古車専門店：約50,000、整備事業者：約80,000</p> <p>新車ディーラー（納車） 中古販売店（持ち帰り）を通じて流通・販売。 国産車：メーカーディーラーを通じてのシンプルな流通構造。 輸入車：インポーター、ディーラー、特約店等を通じた複雑な構造。併売あり。</p> <p>2) 販売量（出荷量：2001年実績） 四輪車：5,906千台、乗用車の生産台数：4,290千台、二輪車：750千台 （出典）(社)日本自動車工業会 HP</p>
利用・排出	<p>1) 利用状況 耐久消費財として、家庭系、事業系で広く普及している（製品価格は高価）。 四輪車の国内保有台数：約72,649千台（2000年実績） うち乗用車：約52,437千台、輸入車：約3,092千台 100世帯当たりの乗用車保有台数は108台（2000.3末）。 二輪車の国内保有台数は約14,000千台</p> <p>2) 排出までの期間 平均使用年数：約10年（乗用車）、中古車利用回数（名義変更回数）：3～4回</p> <p>3) 排出特性 金属等が多く、かつては排出段階で有償であるのが一般的。しかし、管理型処分場の新規立地困難化、残余容量・年数の減少によるダスト処分費の高騰と鉄スクラップ価格の低迷に伴い、使用済み自動車の逆有償化が一部の地域で発生し、現在、有償/逆有償が混在。</p> <p>4) 排出量 四輪車：約5,000千台で推移（うち輸出車：1,000千台程度） 二輪車：約1,200千台（うち輸出車：700千台程度） （出典）(社)日本自動車工業会</p>
静脈特性	<p>1) 回収システム及び関係主体 新車ディーラー（約25%）、中古車販売事業者、整備事業者等（約70%）が引取。 解体事業者（約5,000事業者）に引渡し。残り5%は最終ユーザーからの直接引渡し。 マニフェスト（管理票）制度：適正処理の完了を確認。 路上放置自動車対策：自工会、関係業界では、協議会を設置し、市町村に協力。</p> <p>2) 回収量 使用済み自動車の国内の回収率は概ね100%であるため、排出量に等しい。</p>
	<p>1) 処理・リサイクルシステム及び関係主体 関係主体は、解体事業者、シュレッダー事業者等</p> <p>2) 処理・リサイクル状況 解体事業者では、再使用可能な有用部品や廃油等を取り外し、ボディとガラス、シート等を含む廃車殻をシュレッダー事業者（約140事業者）に引き渡している。有用部品は、修理・補修用部品として国内で再利用。一部海外へ輸出。シュレッダー事業者では、破碎・分別処理後、金属スクラップを回収。樹脂類・ガラス・ゴム等の破碎残さ、管理型処分場で埋立処分。</p>

自動車の資源循環指標（関連団体：(社)日本自動車工業会他）		
指標の名称	新型車のリサイクル可能率 （注：自動車のリサイクル可能率に関しては、現在は ISO 22628 が発行されている。）	使用済み車のリサイクル率
指標の概念	リサイクル可能率に該当	再資源化率・再商品化率（含む、部品リユース率）に該当
定義	$\frac{\text{マテリアルリサイクル又はサーマルリサイクルに向けられる重量}}{\text{新型車両重量}}$	$\frac{\text{リサイクルに向けられる重量}}{\text{回収された自動車の重量}}$
	新型車がつくられたとき、将来その自動車を使用済みになった時に達成可能であると判断されるリサイクル率（処理・処分方法の変化等も予測して考慮する）。	使用済み自動車を構成する部品・材料のうち、中古品としての利用もしくは廃品の有効利用に供されたものの重量、およびエネルギー回収された重量の合計の使用済み自動車の総重量に対する割合。
定義付けの背景・理由	使用済み自動車リサイクルイニシアティブにより規定。産業構造審議会廃自動車処理・再資源化小委員会専門グループの検討結果を受けている。	使用済み自動車リサイクルイニシアティブにより規定。産業構造審議会廃自動車処理・再資源化小委員会専門グループの検討結果を受けている。
目標値（目標年）	90%以上（平成14年以降）	85%以上（平成14年以降） 95%以上（平成27年以降）
目標値の根拠	品目別廃棄物処理・リサイクルガイドライン	品目別廃棄物処理・リサイクルガイドライン
現状値及び推移	90%以上（A社公表値）	75～80%（経済産業省調べ）
リサイクル率を規定する断面		
分母	$\text{新型車のリサイクル可能率} = \frac{\text{マテリアル又はサーマルリサイクルに向けられる重量()}}{\text{新型車重量()}}$	$\text{使用済み車のリサイクル率(推測)} = \frac{\text{リサイクルに向けられる重量()}}{\text{回収された車の重量()}}$
分子	定義	新型車両重量
	輸入品の扱い	含まれる
	輸出品の扱い	輸出される中古車は正確に把握できていないが、含めないこととしている（数値把握にトライ中）
	その他の数値の出典	各社データ
	定義	回収された（引き取った）自動車の重量
分子	定義	解体性、分離性、識別性、再利用性の4項目から、将来その自動車を使用済みになった時に達成可能であると判断される量。再利用としては、マテリアルリサイクル及びサーマルリサイクルを含んでいる。
	プラスチックのサーマルリサイクルの扱い	エネルギー回収（サーマルリサイクル）を含む
	リユースの扱い	製品リユースを含まない（中古車再販は含まないという意味で） 部品リユースを含む
	輸入品の扱い	含まれる
	輸出品の扱い	輸出される中古車は正確に把握できていないが、含めないこととしている（数値把握にトライ中）。
その他の数値の出典	各社データ	関係団体・事業者データ