

二輪車リサイクルに関する自主取組み (案)

自主取組みの趣旨

(社)日本自動車工業会(以下自工会)の二輪車関係会社は、二輪車の流通実態に即したリサイクルネットワークを自ら構築し、自主取組み(案)として対応することとし、自動車リサイクル法施行前にシステム運営を開始することを報告する。

概要

製造事業者の役割として、自ら又は委託により引取場所、再資源化施設の設置を行なう。製造事業者は、新たに販売する車輛にリサイクルマークを付して販売する。

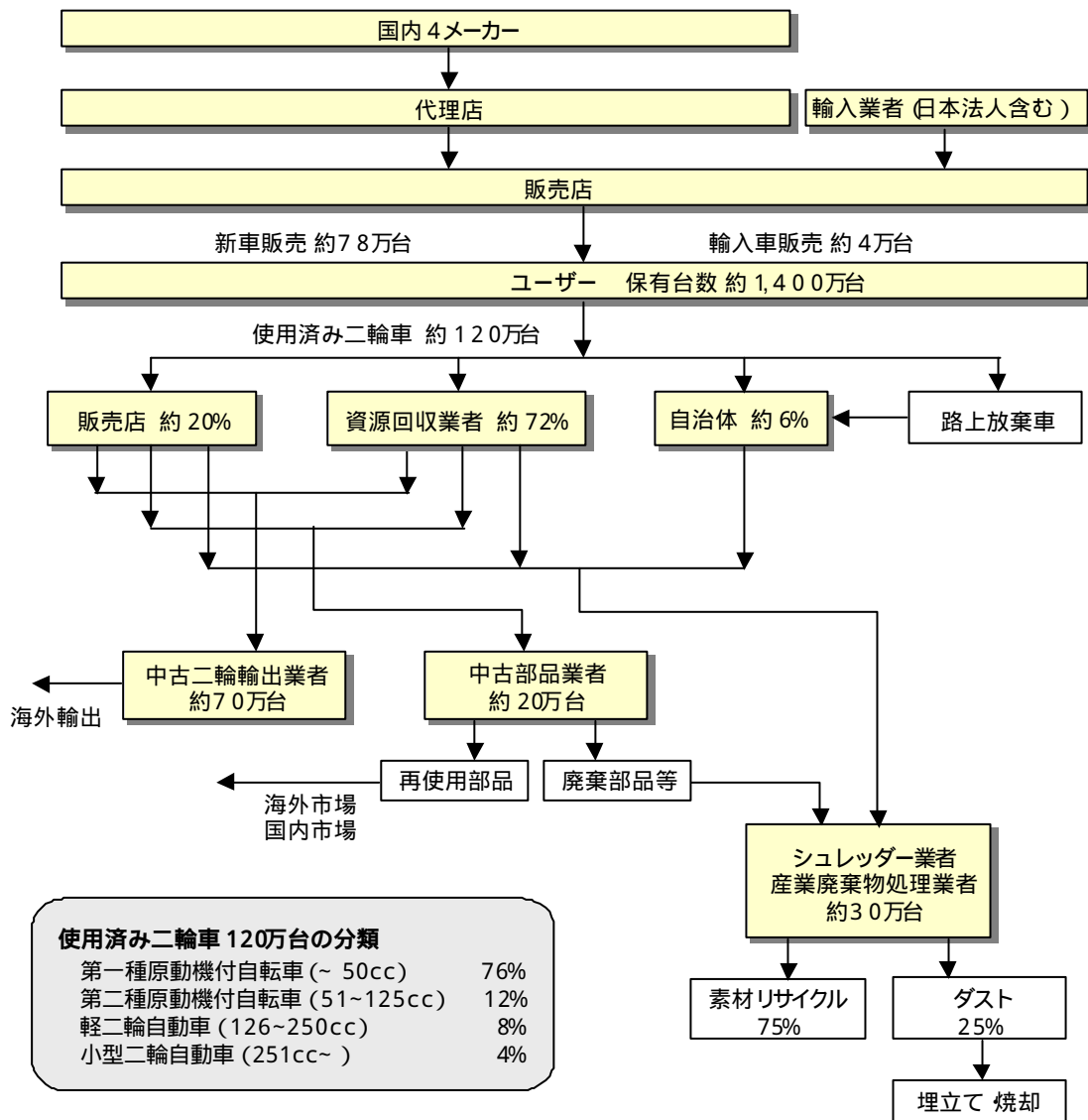
リサイクルネットワーク稼動後に販売された車(リサイクルマーク付き)が廃棄される時には、費用徴収せずに引取る。

リサイクルネットワーク稼動前に販売した車(リサイクルマークなし)は、稼動後7年を目途に、同じく費用徴収せずに引取る(7年まではユーザー実費負担)。

1. 二輪車リサイクルの実態

国内保有台数は、約1,400万台ほどあり、その中から年間約120万台の使用済み二輪車が発生する。その排出経路は、販売店、資源回収業者、自治体等を通り、廃棄される。海外輸出等の目的で概ね有価として取り扱われているのが実態である。

使用済み二輪車の流れとリサイクルの概要 (2000年推定)



2. 四輪車リサイクルスキームとの相違点

二輪車は、リサイクルを巡る状況が、以下のごとく四輪車とは大きく異なっている。

二輪車は、再販を目的とした海外輸出が多く、解体を目的とした再資源化事業者は少ないこと。

二輪車の車輛登録制度は、その種類に応じて市区町村、陸運支局等への届出制度が存在しており、その多くは四輪車と異なる管理体制下にあること。

自動車リサイクル法の引取品目においては、二輪車ではフロン、エアバッグがないこと。

四輪車と二輪車のリサイクルフローの相違

工程	項目	四輪車	二輪車	留意点
引取り	引取場所	・四輪販売店 ・中古車専門店 ・整備事業者	・二輪販売店 (新車・中古車併売) ・資源回収業者 ・輸出業者	回収業者、輸出業者への引取者としての配慮
	国内総廃車台数	約 500万台	約 120万台	中古車輸出が多い
	国内廃車処理台数	約 400万台	約 50万台 ^{*1} 完成車：30万台 部品取りガラ：20万台	
	輸出台数	約 100万台 (20%)	約 70万台 (60%)	
	廃車時の手続き	軽自動車：届出済証の返納 登録車：抹消登録	・原付 ^{*2} ：標識返納のみ ・軽二輪 ^{*3} ：届出済証の返納 ・小型二輪 ^{*4} ：抹消登録	原付に固有の手続
処理	解体	四輪専門業者にて実施	解体処理は少ない	四輪と違う処理形態への配慮
	フロン・エアバッグ	販売店、解体業者にて回収し 指定業者にて破壊・処理	無し	
	シュレッディング	約 400万台	約 50万台	
	ASR量	約 80万トン	約 0.84万トン ^{*5}	

* 1:部品取りガラは国内廃車台数として合算

* 2:原付 ;第一種・第二種原動機付自転車

* 3:軽二輪 ;軽二輪自動車

* 4:小型二輪 ;小型二輪自動車

* 5:部品取りガラは完成車と同等のダスト排出として計算

自主取組みの概要

1.目的

我が国における実効的な二輪車リサイクルネットワークの確立に向け、自工会メンバーである国内二輪車製造事業者(4社)は、関係事業者(海外メーカーの国内輸入代理店を含む)の協力を得て、二輪車リサイクル自主取組みを策定する。

2.対象製品

使用済み二輪車とは、第一種原動機付自転車(～50cc)、第二種原動機付自転車(51cc～125cc)、軽二輪自動車(126cc～250cc)、小型二輪自動車(251cc～)に分類され、以上を取組みの対象製品とする。

3.自主取組みの対象範囲

自主取組み範囲は、指定引取場所に持ち込まれた使用済み二輪車が、処理・再資源化その他施設にて適正処理、再資源化されるまでとする。その実施主体とシステム運営は、製造事業者及び輸入事業者である。

自工会二輪車製造事業者4社は、二輪車の独自リサイクルネットワークを構築し、速やかに実施し、既存システムを担っている販売やリサイクル関係者だけでなく、ユーザーにとっても現実的かつ合理的なものとする。

4.関係者の役割

(1)製造事業者及び輸入事業者(メーカー等)

システムの運営・管理

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、自らあるいは委託によりリサイクルネットワークの運営管理をする。

引取り

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、リサイクルネットワーク稼働時以降に販売する二輪車に、リサイクルマーク(仮称)を付し、当該二輪車が指定引取場所に持ち込まれ廃棄される場合、引取る。

尚、リサイクルネットワーク稼働前に販売された二輪車についても、引取る。

指定引取場所の設定

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、ユーザーが廃棄を希望した廃棄希望二輪車を、全国100ヶ所以上に設置する指定引取場所にて引取る。指定引取場所は、既存の再資源化事業者の協力を得つつ、回収効率、実効性、ユーザーの便益に資する地理的条件等を考慮し設定する。

処理・リサイクル等の実施

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、引取った対象製品の廃棄物について、自らあるいは委託によりリサイクル、適正処理を行う

処理・再資源化施設の設定

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、処理・再資源化施設を、全国10ヶ所以上に設置し、適正処理、再資源化を実施する。現状では、二輪車専門の再資源化事業者数が少ないことを鑑み、既存事業者の処理・再資源化施設の整備・拡充に協力すると共に、情報提供することで、実効性の高いリサイクルを行う。

適正処理の課題となっている事前選別部品に対しては、関連業界、団体等の意見を踏まえた実効性のあるリサイクルを行う。

(備考)今後協力を仰ぐ関連団体等の名称

- ・二輪車バッテリー； (社)電池工業会
- ・二輪車タイヤ； 日本タイヤリサイクル協会(JTRA)

(2)消費者 (ユーザー)

ユーザーは、対象製品の廃棄物の処理・再資源化が確実に実施されるよう自らあるいは二輪車販売店等を通じて、指定引取場所に引渡す。

引渡しの際、処理・再資源化等に関する料金の支払いに協力する。

(3)販売店

引取り

二輪車の販売店は、ユーザーから廃棄希望二輪車を引取る。

引渡し

販売店は、ユーザーから引取った廃棄希望二輪車を、自らあるいは委託により指定引取場所に引渡す。

(備考)今後協力を仰ぐ関連団体等の名称

・(社)全国軽自動車協会連合会

5.運営方法 費用

(1)リサイクルマーク (仮称)

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、リサイクルネットワーク稼働時以降に販売する二輪車か、以前に販売した二輪車かの区別のため、また、非参加製造事業者等が販売した二輪車との区別のため、リサイクルマークを付す。

(2)費用徴収

運搬費用

販売店は、ユーザーから廃棄を依頼された場合、指定引取場所までの運搬費、廃車諸手続きの代行費用をユーザーに請求するものとする。

リサイクル 処理費用

リサイクル 処理費用は、ユーザーに負担をお願いするとの考え方を取り、リサイクルマークを付した二輪車は、引取り時に費用徴収せず、販売価格に内部化する。

リサイクルマークを付していない二輪車は、引取り時に実費をお願いするが、リサイクルネットワークの稼働後一定期間(7年間を目途)経過後は、引取り時に費用徴収しない。

尚、自主行動プログラムに参加していない企業の車両が指定引取場所に持ち込まれた場合には、一定期間経過後も回収及びリサイクル 処理に要する実費を徴収するが、リサイクルネットワークを活用できるよう配慮する。

6.その他

(1)管理票 (マニフェスト)制度

従来の使用済み自動車マニフェストは、自動車リサイクル法において電子マニフェストを導入するので、この機会に、二輪車においての適用も廃止する。

産業廃棄物以外に適用した従来のマニフェストの代替として、二輪車専用のマニフェスト(ユーザー～販売店～指定引取場所)と電子マニフェスト(指定引取場所～処理・再資源化施設～二輪車製造事業者)の双方を構築し、物流、金流の管理を同時に行なうこととする。

但し、産業廃棄物に該当する二輪車(事業用車両)については、廃棄物処理法のマニフェストを適用する。

(2)廃棄物処理法との関係

処理・再資源化事業者の設定に当たっては、廃棄物処理法の規制内容を満たす既存事業者から選定する。

(3)輸入車の扱い

回収・リサイクルネットワークの実効性を向上させるには、輸入事業者等の参加が不可欠であるとの判断から、輸入事業者等が容易かつ積極的に参画できる取組みとする。また、リサイクル自主取組みに対応できないブランド(コピー製品を含む)等の二輪車を保有しているユーザーについても、相応の費用負担により適正処理・リサイクルのルートが活用できるものとする。

(備考)今後協力を仰ぐ関連団体等の名称
・小型自動車輸入協会

(4)輸出車輛について

海外で再利用されている輸出中古二輪車が、海外市場の動向によって、国内の流通台数、処理台数を左右し、リサイクル・処理体制の整備に大きな影響を及ぼすと考えられるため、中古車輸出事業者との協力により輸出動向のモニタリングの実施を検討する。

(5)環境配慮設計の推進

平成13年施行の資源有効利用促進法ならびに、産業構造審議会の定める「品目別・業種別廃棄物処理・リサイクルガイドライン」に沿った取組みを推進し、実施状況については、これを適切に公表する。

環境負荷物質の削減

国内二輪車製造事業者は、環境負荷物質の削減に向け、鉛削減を進めてきた。

1997年発効の「使用済み自動車リサイクル・インシアチブ」においては、既に鉛使用量が少ないことを加味しながら1996年レベルを増加させない180g(210kg車)を目標とし達成している。

又、自動車リサイクル法制定に合わせ、さらなる削減に向けて対象を四物質とし、目標値を新たに設定した。

尚、自工会4社以外の輸入製造事業者等においては、二輪車がグローバルな商品であることへの理解を仰ぎつつ、同様の取組みをお願いする。

(備考)今後協力を仰ぐ関連団体等の名称
・小型自動車輸入協会(含む海外二輪車製造事業者)

1)削減の対象

対象車両は、EU指令の対象となっていない二輪車について世界初として取り組む。

対象物質は、従来の鉛に加え、水銀、六価クロム、カドミウムの四物質とする。

2)削減目標

国内自主取組みとして、四輪車と整合させた高い目標を設定する。

鉛は、今回の自主取組みでは60g/210kg車(2006年以降)の目標とした。この目標を実現するために、タイヤのホイールバルンサーは2004年の新型車から脱鉛を実現していく。

水銀、カドミウムは、従来からの削減の結果、極微量かつ代替困難部品に限定されているので、時期を明示した上での基本使用禁止とした。(四輪車と同じ部品規制)

六価クロムは、長期使用のための防錆処理に限定されているが、代替技術や測定技術が確立されていないので、時期を明示した上での使用禁止とした。

3)削減状況の公表

含有部品を公表する。

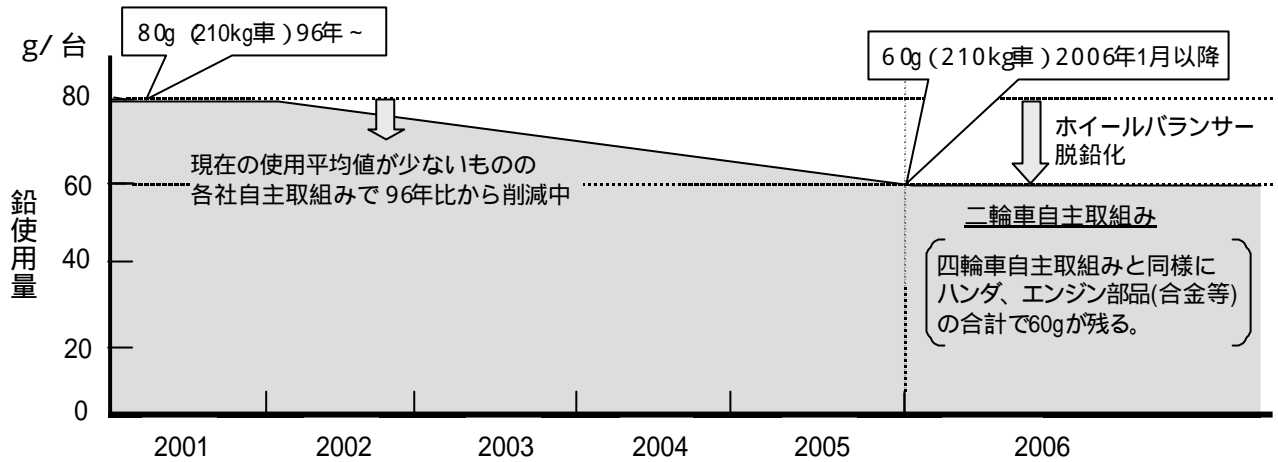
削減目標の達成状況は、毎年自工会を通じて公表する。

代表車種については各製造事業者毎に公表する。

鉛の削減実績と目標値

新型車での削減実績

	市場投入数	目標達成数
1999年	48	48
2001年	16	16



四物質の削減目標値

環境負荷物質名	目標値
Pb(鉛)	2006年 1月以降 60g (210kg車重車)以下
Hg(水銀)	2004年 (二輪車自主行動プログラム実施時点)以降、以下を除き使用禁止 ・ナビゲーション等の液晶ディスプレイ ・コンビネーションメーター ・ディスチャージヘッドランプ
Cr ⁶⁺ (六価クロム)	2008年 1月以降、使用禁止 ボルト等の部品で、防錆処理で使用
Cd(カドミウム)	2007年 1月以降、使用禁止 電気、電子部品で家電並みに使用中

(6)不法投棄車両への対応

1)路上放棄車処理協力の実施

不法投棄車の処理については市町村が対応しているなかで、自工会としては路上放棄車処理協力会を通して、路上放棄二輪車の処理に協力を行ってきた。市町村の考えを参考としつつ、この取組みを引き続き実施する。

リサイクルネットワークの構築により 市町村の協力を仰ぎつつ指定引取場所での引取り及びリサイクル・適正処理を実施することで、不法投棄二輪車のリサイクルに積極的に貢献する。

2)不法投棄の抑制と防止

自主取組みに基づく路上放棄車処理協力及びリサイクルネットワークの稼働と合わせて、不法投棄二輪車の多くが盗難車であることも踏まえ、行政による徹底的な取り締まりや実効性ある防止策について、国、地方自治体における一層の努力をお願いする。

二輪車業界のリサイクルネットワークを稼働させることにより、不法投棄を抑制する考えの理解を仰ぐ。具体的には、各自治体において廃棄依頼のあった使用済み二輪車を、積極的に本リサイクルネットワークに誘導できるよう住民の方々への理解活動をお願いする。

7.実施時期及び再検討

自動車リサイクル法施行前にリサイクルネットワークの稼働を開始する。
各年度毎に、処理、再資源化の実施状況を報告することにより、リサイクルネットワークの実効性の検討と見直しを判断する。

8.公表 告知 (情報の提供)

二輪車リサイクルの実効性を向上するにおいて、ユーザー及び関係事業者の理解が必要であることから、リサイクルの実施状況等を含む情報提供を行なう

(情報の公表)

- ・リサイクル実績
- 環境負荷物質含有部品と削減目標の達成状況

(情報提供方法)

- ・自治体との協力による広報活動
- 販売店におけるユーザーへの情報提供
- 問い合わせ窓口の設定
- ・二輪専門紙等への広報活動 等

(参考)自主取組みに向けた進捗状況

本年4月より 自工会の二輪車リサイクル対応体制を強化し進めているところである。また、リサイクルネットワーク構築日程は、下記を予定している。

リサイクルネットワーク構築日程

	02年												03年												04年
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
管理システム構築 関係事業者指定 物流システム構築	先行 検討	管理システム企画 実証										実務立上げ										本格 稼働			
処理 再資源化実証 システム実証	先行実証実験			本格実証実験 (2~3ヶ所)						全国展開 に反映															
自工会体制	システム企画 実証実験対応										システム開発 運用対応														

1.リサイクル 管理システム実証実験

リサイクルネットワークの構築までの間に着手、対応する取組みとして、2002年春から自工会4社を中心として、モデル地区2ヶ所を定め、処理・再資源化施設を設置しリサイクル実証実験を開始した。

これにより、リサイクルネットワーク稼働時における実効的なリサイクル管理システム、リサイクル・処理、ならびに環境配慮設計を検証し、実務立上げを確実にこなえるよう対応する。

本実験にて見極めるべき項目は、以下となる。

- 管理システム構想
- 費用徴収 管理手法
- 関係事業者の役割
- 再資源化技術の構築

先行実証実験結果

1) 検討内容

引取業者、処理・再資源化事業者の現状把握と廃車処理の実現性
関係事業者の業務を統括するメーカー側の管理業務とその具体化
処理、再資源化事業者の設定に関わる実効性の検証

2) 検証結果

引取業者、処理・再資源化事業者は、既存の廃棄物処理事業者において二輪車の取扱いが可能。

関係事業者との情報のやり取り、マニフェストの実施確認、費用精算等の処理業務が相当量発生することから、効率的な電子情報処理が必要。

実効性、業務効率化のための電子マニフェストの導入

産業廃棄物に該当する二輪車(事業用車輛)は少ないので、大部分を占める個人使用の使用済み二輪車に対して自主的に二輪車専用マニフェストを構築。

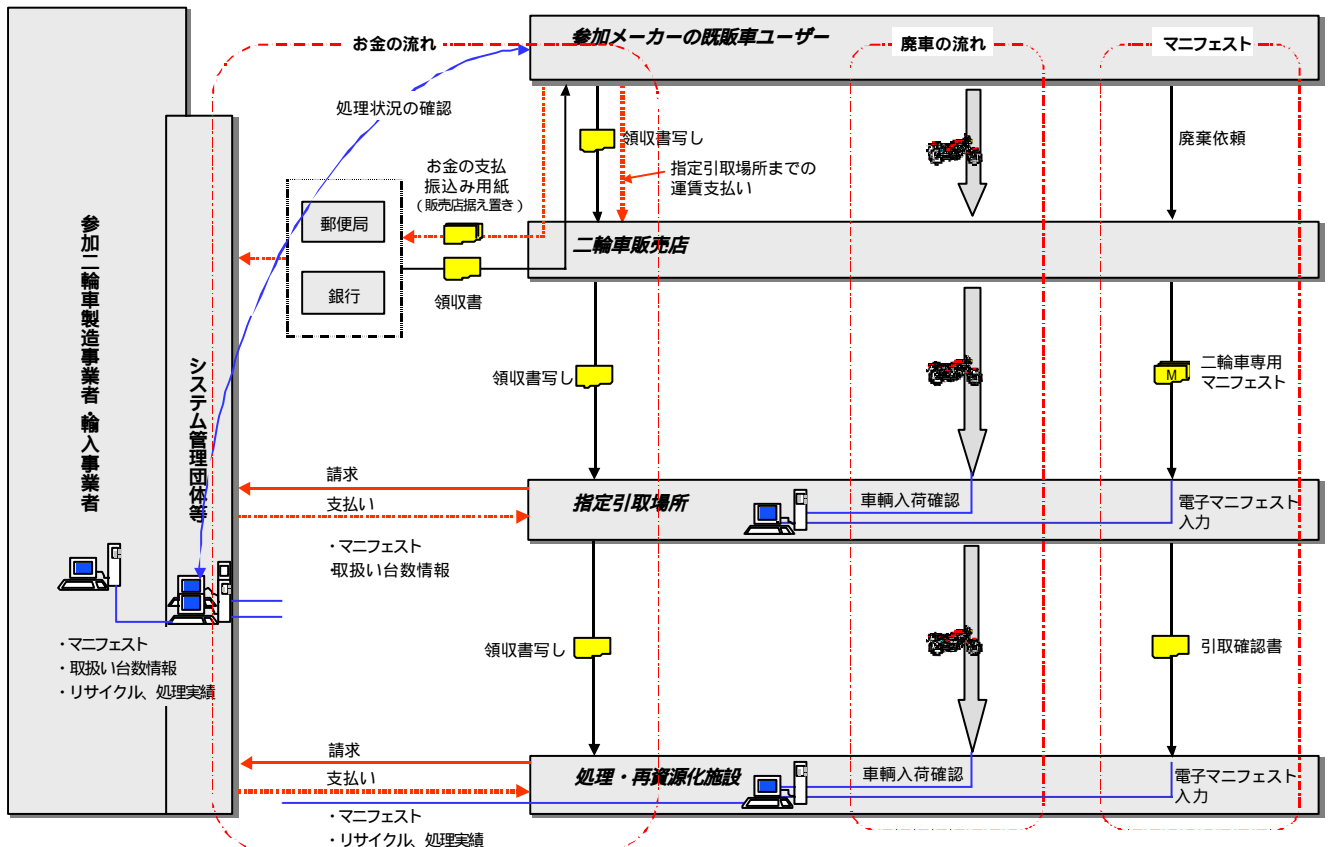
但し、二輪車販売店全店を電子ネットワークでつなぐのは不可能なので、ユーザー～販売店～指定引取場所までは、伝票の二輪車専用マニフェストを構築。

場所、情報が集約される指定引取場所～処理・再資源化施設～二輪車製造事業者においては、電子情報化を導入。

適正処理後、直接シュレッディング処理を行なったA SRにおいて、有害物質等の含有量は基準値以下にあり、概ねシュレッディング処理にて実施する考えで施設設定が可能。

リサイクル実効率向上には、車体樹脂カバー類のリサイクル等が必要となるので、再資源化技術、ルートを継続して研究。

既販車を対象とした本格実証実験システム構想(例)



(添付資料) 二輪車リサイクルシステム図(案)

