

自動車リサイクル法の対象となる自動車の範囲について

．法の対象外となる自動車について

1．自動車リサイクル法における規定

自動車リサイクル法においては、トラック・バスなどの大型車やいわゆる構内車も含め原則全ての自動車（道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車をいう。）がその対象となるが、産業構造審議会等での検討を踏まえ、

その流通・処理実態が通常の四輪自動車の流通・処理ルート（使用済みとなった際に引取業者が引取ってフロン類回収業者、解体事業者、破砕事業者と引き渡されて処理が行われる）とは異なること（中古輸出の割合が大きいとの観点も含む）

再資源化等の対象であるカーエアコンの冷媒としてのフロン類・指定回収物品（エアバッグ類）が搭載されていない又はシュレッダーダストの発生量が極めて少ないこと

といった理由から、下記の ～ が対象外となっている。

被けん引車

二輪車（側車付きのものを含む）

大型特殊自動車及び小型特殊自動車

なお、二輪車のリサイクルについては、（社）日本自動車工業会を中心とした自主取組みが行われることとなっている。（資料6 - 3 参照）

上記のような理由により法の対象外とすべき自動車は上記 ～ に限定されないことから、法律では個別に政令で規定することにより自動車リサイクル法の対象外とすることができるよう措置されているところ。

第二条 この法律において「自動車」とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第二項に規定する自動車（次に掲げるものを除く。）をいう。

一 被けん引車（道路運送車両法第二条第二項に規定する自動車のうち、けん引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であるものをいう。以下この項において同じ。）

二 道路運送車両法第三条に規定する小型自動車及び軽自動車（被けん引車を除く。）であって、二輪のもの（側車付きのものを含む。）

三 道路運送車両法第三条に規定する大型特殊自動車及び小型特殊自動車（被けん引車を除く。）

四 前三号に掲げるもののほか政令で定める自動車

2 （略）

2. 政令において対象外とする自動車及びその理由（具体的な考え方）

農業機械又は林業機械に該当する自動車

農業機械又は林業機械に該当する自動車は、用途や構造が特殊であるため、使用済みとなった際の処理は特殊な専門処理業者によって行われており、通常の四輪自動車の処理ルートとは異なる。また、エアバッグ類は未装着であることが通常であり、車体の素材の大部分が金属であるためシュレッダーダストはほとんど発生しない。

カタピラ及びそりを有する自動車

カタピラ及びそりを有する自動車（いわゆるスノーモービル）は、その構造が複雑ではないため、使用済みとなった際には販売店において引き取られて使用可能な部品の回収が行われ、解体業者・破砕業者を経由せず金属製部品は電炉等の鉄回収業者へ引き渡されて再資源化されるのが通常であり、通常の四輪自動車とは処理ルートが異なる。また、カーエアコン・エアバッグ類ともに未装着であることが通常。

競走用自動車（公道を走行するものを除く。）

カーレース用の自動車のうち、カーレースのために製造等され公道を走行しないもの（フォーミュラカーを想定。市販車をベースとするものは除かれる。）は、製造業者等によって解体・再資源化等の処理が行われるのが通常であり、通常の四輪自動車の処理ルートとは異なる。また、カーエアコン・エアバッグ類ともに未装着であることが通常。

自衛隊の使用する装甲車両

自衛隊の使用する自動車のうち、装甲を有する自動車は、使用済みとなった際には装甲鋼板が厚く材質が特殊であるため通常の方法では処理が行えないこと及び装甲鋼板の性能が明らかになることを避ける必要があることから、引取業者等を経由せず直接製造業者が引き取って溶解処分を行っており、通常の処理ルートと異なる。また、装甲車両にはエアバッグ類は未装着であり、車体の素材の大部分が金属であるためシュレッダーダストはほとんど発生しない。

自動車製造業者等が自動車に係る試験又は研究の用途に供するために製造等をした自動車（公道を走行するものを除く。）

自動車製造業者等が自動車の試験・研究のために製造等を行った自動車のうち、構内（製造業者等の試験施設等の公道でない場所）で試験・研究を行うものは、各自動車製造業者等の開発・研究情報の防衛及び非公開の素材・部品の解体等の処理を行う際の安全確保の観点から、自動車製造業者等によって解体・再資源化等の処理が行われており、通常の四輪自動車の処理ルートとは異なる。

なお、公道を走行する自動車に関しては、本法の対象とする。（試験・研究を行うものであっても、市販の自動車を用いたものや市販を前提としての最終試験といった位置づけのものについては、使用済みとなった場合には通常の処理ルートに乗せることとする。）

特殊の用途に使用する自動車として主務大臣が指定するもの

例えば、産業機械等の中には、特殊な作業を行うために製造された自動車として観念されるものも存在するところ（ホイール式高所作業車、無人搬送車を想定）。これらが使用済みとなった際は特殊な専門処理業者によって処理が行われており、通常の四輪自動車の処理ルートとは異なる。また、エアバッグ類は未装着であり、車体の素材の大部分が金属であるためシュレッダーダストはほとんど発生しない。

これらのものは種類も多岐に渡るものであり政令において一般的に概念化して規定することが困難であるため、自動車の実態を踏まえて自動車リサイクル法の対象から除外されるよう主務大臣が個別に指定することとする。

自動車リサイクル法における架装物の位置付けについて

1. 自動車リサイクル法における規定

新たな自動車リサイクルシステムにおける自動車の架装物の位置付けについては、産業構造審議会自動車リサイクルワーキンググループ第二次報告書（平成 13 年 9

月)において以下のような整理がなされている。

“ 四輪商用車キャブ付シャシ部分については四輪乗用車とほぼ同様の流通、処理実態にあり、同様のリサイクルシステムの対象とすることが適当である。架台等分離可能な架装物については、乗替えにより数世代使用されるもの、キャブ付きシャシ部分とは解体時期が異なるもの、自動車架装物以外の用途に使われるもの等があり、製造者の特定が困難な場合がある点を考慮し、新たな自動車リサイクルシステムの対象とせず、現状の取組の高度化等による対応を検討する。”

自動車リサイクル法においては、こうした考え方の下、保冷貨物自動車の冷蔵用の装置など、自動車が使用済みとなった際に、自動車の本体（キャブ付きシャシ等）から取り外して別途再使用することが多い装置について政令で具体的に定め、当該装置を使用済自動車の対象外としているところ。（この結果引取業者への引渡し義務がなく、リサイクル料金の対象ともならない。）

- 1 当該装置が自動車本体と一緒に使用済みとなる場合には、当該装置については引取業者が任意で自動車所有者から引き取るものと整理される。
- 2 商用車架装物のリサイクルについては、（社）日本自動車工業会及び（社）日本自動車車体工業会が共同して自主取組みが行われることとなっている。（資料 6 - 4 参照）

第二条 （略）

- 2 この法律において「使用済自動車」とは、自動車のうち、その使用（倉庫としての使用その他運行以外の用途への使用を含む。以下同じ。）を終了したもの（保冷貨物自動車の冷蔵用の装置その他の自動車の使用を終了したときに取り外して再度使用する装置であって政令で定めるものを有する自動車にあっては、その使用を終了し、かつ、当該装置を取り外したもの）をいう。

2 . 政令において、使用済自動車の対象外となる装置とその理由（具体的な考え方）

保冷貨物自動車の冷蔵用の装置その他のバン型の積載装置

例) ドライバン車、冷蔵車、冷凍車の架装物

コンクリートミキサーその他のタンク型の積載装置

例) コンクリートミキサー車、タンクローリ車の架装物

土砂等を運搬する自動車の荷台その他の囲いを有する積載装置

例) ダンプトラック、平ボディ型のトラックの架装物

トラッククレーンその他の特殊の用途にのみ用いられる自動車に当該自動車と一体として装備される特別な装置

例) 車載クレーン車、トラック架装式高所作業車、建設機械であって大型・小型特殊自動車でないものの架装物

対象外とする理由

-) これらの装置は自動車の本体部分（キャブ付きシャシ等）の車齢に比して耐用年数が長く設計されており、ほとんどの場合長期間使用可能であるため、自動車の本体部分が使用済みとなっても、装置のみは再度使用されることが多い。
（輸出を含む。）

-) 使用済みとなった際に、取り外して自動車用以外の用途に転用が可能。
 使用例： について：倉庫、保存庫、事務所
 について：パレット

指定回収物品として政令指定する「エアバッグ類」の具体的な定義について

I. 検討の前提

1. 自動車リサイクル法における規定

自動車リサイクル法においては、市場原理に任せては従来からのリサイクル工程のボトルネックとなるものとしてシュレッダーダスト及び指定回収物品について、自動車の所有者による費用負担の下、自動車製造業者等が引き取り・再資源化を行う義務を有することとしているところ。

指定回収物品については時代に応じた自動車の構造・リサイクルの実態等に鑑みつつ決定するという一方で、解体業者が回収して自動車製造業者等に引き渡すものとして具体的には政令で定めることとしており、この要件は以下の通りとなっている。

解体業者が回収し、自動車製造業者等が引取・再資源化を行うことが、使用済自動車全体の適正かつ円滑なりサイクルに特に資するものであること
自動車所有者に費用負担を求めるため、経済性の面における制約が過大でないこと

当該物品を指定回収物品とすることにより、自動車製造業者等による設計・製造段階における解体容易性を含めたりサイクル容易性の向上が十分に期待できるものであること

第2条 第6項

この法律において「指定回収物品」とは、自動車に搭載されている物品であって、次の各号のいずれにも該当するものとして政令で定めるものをいう。

- 一 当該自動車在使用済自動車となった場合において、解体業者が当該使用済自動車から当該物品を回収し、これを自動車製造業者等に引き渡してその再資源化を行うことが、当該使用済自動車の再資源化を適正かつ円滑に実施し、かつ、廃棄物の減量及び資源の有効な利用を図る上で特に必要なもの
- 二 当該物品の再資源化を図る上で経済性の面における制約が著しくないと認められるもの
- 三 当該自動車在使用済自動車となった場合において、当該物品の再資源化を図る上でその物品の設計又はその部品若しくは原材料の種類が重要な影響を及ぼすと認められるもの

2. エアバッグ類が上記「指定回収物品」に該当する理由

産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会におけるこれまでの検討においては、「エアバッグ類」についても新たな環境課題への対応が必要なものとして自動車製造業者等が引き取って適正にリサイクル・処理すべき物品として整理がなされてきており、その旨自動車リサイクル法案の国会審議の過程においても明確化されているところ。

これを上記指定回収物品の政令指定の要件に照らし合わせて考えれば、エアバッグ類はガス発生剤を使用しており爆発性があるため、リサイクル工程における安全性の確保の点で問題があり、また1999年に(社)自動車工業会が自主的に使用全廃するまではエアバッグ類のガス発生剤として有毒なアジ化ナトリウムが使用されていたこと(したがって既販車にはなおアジ化ナトリウムを使用しているものが多い)から解体工程においてその適正な処理が特に求められるものである。他方、エアバッグ作動展開時には非常に大きな音が発せられるものであることから適正処理の全てを解体業者の責任で行うことは困難である。

また、以上のような実態があることから、1997年に当時の通商産業省が策定した「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」等に基づいてエアバッグインフレーター(ガス発生剤を金属のケースに充填したもの等)の適正処理、自動車製造業者による処理容易設計の促進が行われているところ。

具体的には、(社)自動車工業会においては以下の対応が進められている。

- ・車上作動用のコネクタの規格化や作動ツールの開発
- ・解体業者等に向けたエアバッグインフレーターの取り外しマニュアル・作動処理マニュアルの配布
- ・「エアバッグ回収・処理登録センター」を1999年に設置、エアバッグインフレーターを回収・処理する自主システムを構築(2002年9月時点でのシステムへの登録事業者1,538。回収実績33,206個(1999年10月~2002年9月))

エアバッグ類を指定回収物品に指定し、自動車製造業者等にその引取り・再資源化義務を課することにより、従来からの取組みに加えて、自動車製造業者等の創意工夫によるエアバッグ類の取り外し容易設計やリサイクル容易設計が更に促進されるものと見込まれ、大量・効率的なリサイクル・処理が進展することが期待できるものである。

なお、エアバッグ類以外の品目、例えば廃タイヤ・廃バッテリー等については、下記の理由から、現状使用済み自動車のリサイクル工程におけるボトルネックとなるまでには至っていないため、使用済み自動車のリサイクル工程全体を適正かつ円滑にするものとして必要不可欠なものとして、自動車の所有者に新車購入時に負

担を求めつつ自動車製造業者等にその引取り・再資源化を課す指定回収物品に指定することは、自動車リサイクル法の制度発足当初は適当ではないと判断される。

- ・タイヤ、バッテリーについては関係業界、関係事業者における自主取組により概ねリサイクルが円滑に行われていること。
- ・上記も踏まえ、廃タイヤ・廃バッテリーについては、自動車リサイクル法の主務省令で定める解体業者の再資源化基準において、解体の過程でこれらを確実に取り外し、リサイクルを行う者に適切に引き渡すべき旨等を規定することを予定しているものであること。
- ・そもそも廃タイヤ、廃バッテリーのうち使用済自動車から発生するものは一部に過ぎず、8割程度は整備過程において発生しているものであるため、全体像をとらえて対応を講ずることが必要であること。

II. 指定回収物品として政令指定する「エアバッグ類」の具体的な定義

エアバッグと言えば通常、D席(運転席)エアバッグ、P席(助手席)エアバッグを想起するところであるが、以下に記述するようにその形態は多岐にわたっており、かつリサイクル工程における問題の根幹の面では同種の装置も存在することから、「指定回収物品」を政令で規定して定義するにあたっては、その範囲を明確化しておくことが必要。

1. 「エアバッグ類」の現状

前部座席用に装着されるD席(運転席)エアバッグ、P席(助手席)エアバッグは現在新車の80%以上に装着(参考1参照)されており、今後はエアバッグを装着した使用済自動車が増加することが確実な状況(参考2参照)。また、乗員の安全確保機能の更なる向上のため、サイドエアバッグやカーテン式エアバッグといった多種多様なエアバッグが開発・導入されているところ。(エアバッグの種類について参考3参照)

自動車に搭載されているエアバッグとは、SRS(Supplemental Restraint System)エアバッグと呼ばれるもので、乗員に重大な危害が及ぶような衝突に際し、シートベルトの乗員保護機能に加えて、顔面・頭部・上半身等に作用する衝撃を分散・緩和する乗員保護装置として機能する装置。窒素ガス等を急速発生させることで、衝突の際に瞬時に作動するもの。

これらのエアバッグと同様に、ガス発生器を有し衝突時に人身を保護する装置

としては、プリテンショナー付シートベルトやその他の保護拘束装置も存在するところ。(参考4参照)

装置全体の形状はエアバッグそのものとはやや異なるものではあるが、リサイクル工程における問題の根幹の面ではエアバッグと同様のものとなっている。

なお、EU 廃車指令においては、廃車処理時の事前解体に関する規制として、「爆発の恐れのある部品(例：エアバッグ)を取り外しまたは無害化すること」とされており、爆発性を有するもの一般について適正な処理を行うことを義務づけている。

removal or neutralisation ***potential explosive components (e.g. air bags)***

2. 指定回収物品として政令で規定する「エアバッグ類」の基本的な考え方

使用済自動車のリサイクル工程全体を適正かつ円滑なものとする観点からは、一般的なD席・P席エアバッグともに、上記1で示したようなこれらと同様の人身保護の機能を有する装置のガス発生器についてもエアバッグ類として指定回収物品の対象として規定することが適当と考えられる。

他方、これらを指定回収物品として規定するにあたっては、以下のような事項が前提となるべきと考えられる。

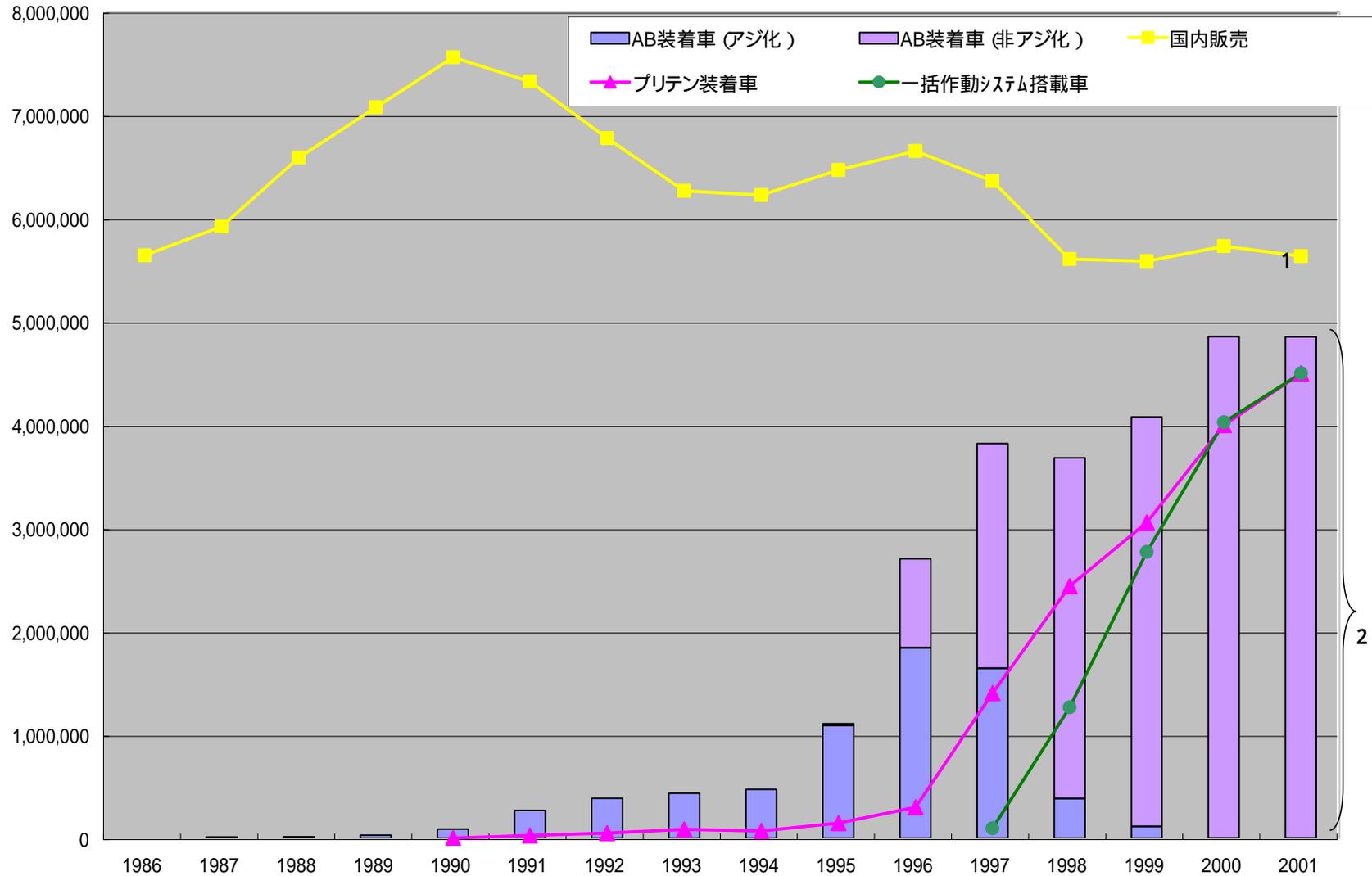
自動車製造業者等が、解体業者等が適切な解体処理を円滑かつ効率的に行うことができるようエアバッグ類の搭載位置や解体マニュアル等の情報提供を十分に行なう措置を講ずること

自動車製造業者等がエアバッグ類装置の設計・製造にあたって解体・リサイクル容易なものを指向し、かつ回収・再資源化・処理にあたって効率的かつ実効的な方策を講じるよう不断の取り組みを行うことにより、解体業者の行為負担及び自動車の所有者の経済的な負担を軽減していくこと(要すれば将来的には指定回収物品としての指定を解除可能となるような方向で取り組みを進めていくこと)

以 上

「エアバッグ他搭載車」販売台数推移

(単位:台)

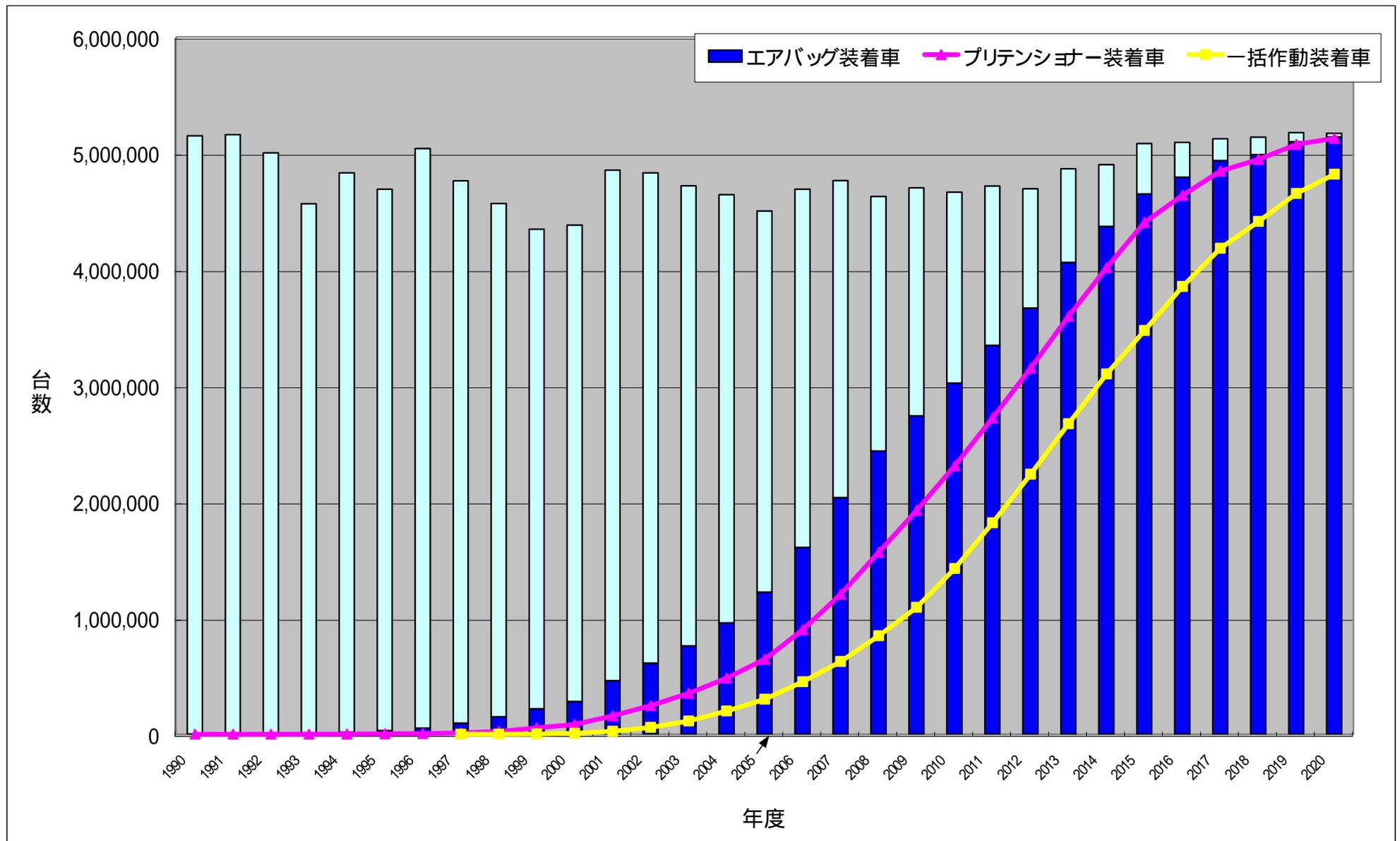


1 自販連統計による
(逆輸入車を含む)

2 各社データによる
(逆輸入車を除く)

資料:(社)日本自動車工業会

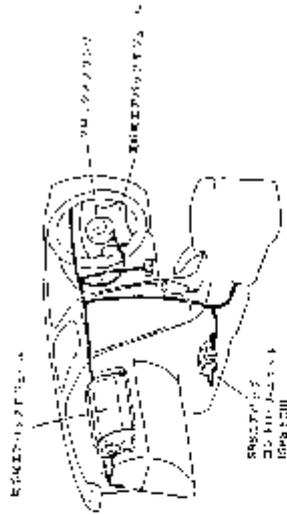
使用済み自動車におけるエアバッグ装着車 推定廃棄台数シミュレーション



エアバッグの種類と解説

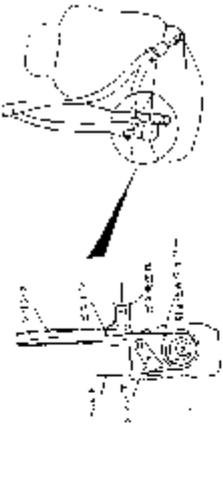
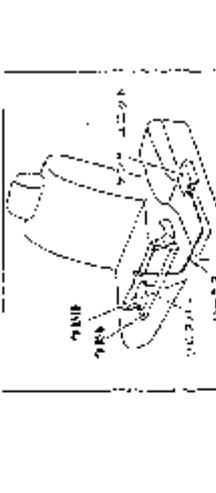
参考3

通称・名称		解説
運転席エアバッグ		車座前方からの衝突時に既定値以上の衝撃をインパクトセンサー(G センサー)が検出すると、ステアリングホイール内にあるインフレーターがガス発生剤が燃焼して高圧ガスを発生、エアバッグを膨らませ運転席乗員の上半身の障害を軽減するシステム
助手席エアバッグ		車座前方からの衝突時に既定値以上の衝撃をインパクトセンサー(G センサー)が電気信号として検出すると、インストルメントパネル内のインフレーター端子に通電され、ガス発生剤が燃焼するいは圧縮ガスが膨張してエアバッグを膨らませ、 <u>助手席乗員の上半身の障害を軽減するシステム</u>
サイドエアバッグ		車両側面の衝突時に既定値以上の衝撃をインパクトセンサー(G センサー)が電気信号として検出すると、シートバッグ内やドア内のインフレーター端子に通電され、ガス発生剤が燃焼するいは圧縮ガスが膨張してエアバッグを膨らませ、 <u>運転席乗員の背に胸部の障害を軽減するシステム</u>
カーテンエアバッグ		車両側面の衝突時に既定値以上の衝撃をインパクトセンサー(G センサー)が電気信号として検出すると、ピラー内のインフレーター端子に通電され、ガス発生剤が燃焼するいは圧縮ガスが膨張して乗員とサイドウィンドウの間でカーテン部にエアバッグを膨らませ、 <u>乗員の頭部を保護するシステム</u>
ニーエアバッグ		車座前方からの衝突時に既定値以上の衝撃をインパクトセンサー(G センサー)が電気信号として検出すると、運転席インストルメントパネルの下のインフレーター端子に通電され、ガス発生剤が燃焼するいは圧縮ガスが膨張してエアバッグを膨らませ、 <u>運転席乗員の膝部の障害を軽減するシステム</u>



シートベルトプリテンションナー等の種類と解説

参考4

通称名称	解説	参考図
シートベルトプリテンションナー	衝突直(主に前方)からの衝撃時に既定値以上の衝撃をインパクトセンサー(Gセンサー)が検出すると、ガス発生剤を燃焼させガスを発生、このガス圧力でシートベルトを瞬間に強制的に巻取る事で乗員が顔や胸部をスアッリングホイールやダッシュニガードに打ち付けないように暴風を拘束するシステム。	
その他の乗員保護拘束装置 例：乗員拘束装置付きシートクッション	車両前面の衝撃時に既定値以上の衝撃をインパクトセンサー(Gセンサー)が電気信号として検出すると、シートクッション内のガス発生剤を燃焼させガスを発生、このガス圧力でクロムバーが瞬間に上方へ移動し、運転席、助手席乗員の腰部前方移動を低減するシステム。	

出典：日本の自動車技術(社)日産自動車工業会他

廃タイヤリサイクルの現状について

平成 14 年 11 月
経済産業省化学課

1. 廃タイヤリサイクルの現状について

(1) 平成 13 年に発生した廃タイヤは、1 億 7 百万本（重量で 106 万ト）であり、このうち 89% がリサイクルされた。

その具体的な内訳としては、再生ゴム・ゴム粉、更生タイヤ台用等の「原形・加工」利用が 17%、セメント焼成用、製鉄用、ボイラー等熱源用、発電等の「熱」利用が 61%、海外で中古タイヤ、更生タイヤ台用等に利用するために「輸出」されたものが 11%となっている。（別紙 1）

(2) 上記廃タイヤのうち 81% が取替時に発生するものであるが、これらについては、タイヤ小売店やガソリンスタンド等のタイヤ販売店から収集・中間処理業者に引き渡され、扱いやすく加工（カット等）されたあと最終処理業者に引き渡され、原形・加工利用又は熱利用されている。残りの 19% は廃車後の自動車解体工程で発生するものであり、一部は前述のリサイクルルートに引き渡され処理されている。（別紙 2）

(3) リサイクルされていない 11% 分については、自動車解体工程から排出される廃タイヤも含まれており、これらについても適正にリサイクルが行われることを確保するため、「自動車リサイクル法」の主務省令で定める「解体業者の再資源化基準」において、解体業者はタイヤを取り外しリサイクル等を行う者に適切に引き渡すべき旨を規定することが予定されており、今後、解体業者から発生する廃タイヤについても、既存のリサイクルルートを活用することにより、リサイクルが図られることが見込まれる。

2. タイヤの指定制度について

現在、家庭等から排出される一般廃棄物である廃タイヤについては、廃掃法第 6 条の 3 に基づき指定一般廃棄物（市町村の適正な処理が困難となっているものとして環境大臣から指定された一般廃棄物）として指定され、特定事業者が引き取ることとされていることから、特定事業者は一般廃棄物収集・運搬業の許可無しで料金を徴収し廃タイヤを回収することができる。

事業者等から排出される産業廃棄物である廃タイヤについては、広域的に収集運搬を行うことが可能であるものとして環境大臣から指定された特定事業者が引き取ることとされていることから、特定事業者は産業廃棄物の収集・運搬業の許可無しで料金を徴収し廃タイヤを回収することができる。

なお、特定事業者から収集・中間処理業者等に廃タイヤを引き渡す際には、全ての廃タイヤにマニフェストを適用している。

平成13年のタイヤリサイクル状況

1. 廃タイヤのルート別発生量の状況

(単位：本数/百万本、重量/千トン)

		平成12年		平成13年	
廃 タ イ ヤ	タイヤ取替時に発生する数量	本数	80	83	
		重量	842 (82%)	860 (81%)	
イ ヤ	自動車の廃車時に発生する数量	本数	23	24	
		重量	187 (18%)	199 (19%)	
数 量	合計	本数	103	107	
		重量	1,029 (100%)	1,059 (100%)	

出所：日本タイヤリサイクル協会

2. タイヤリサイクル状況

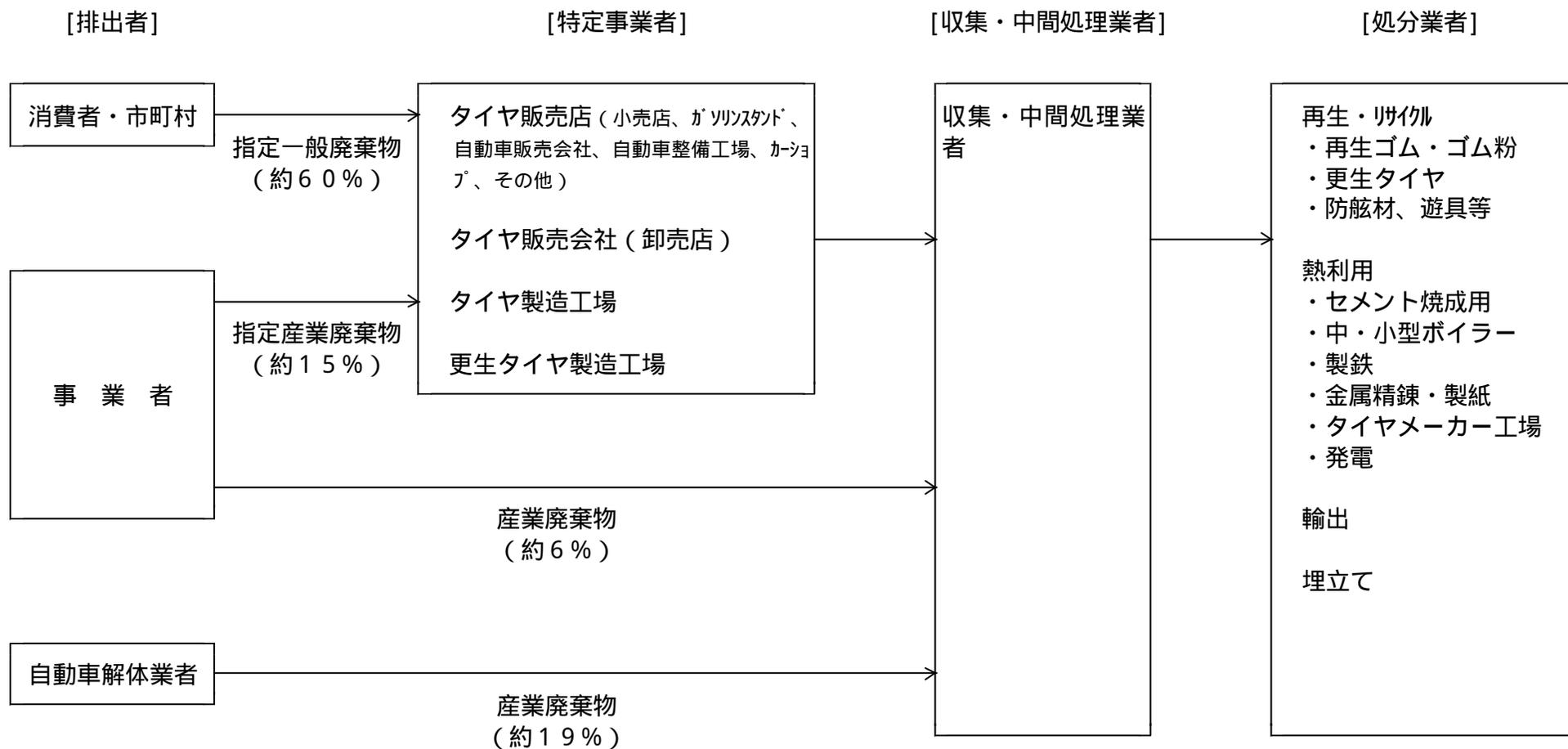
(単位：重量千トン)

				平成12年		平成13年			
				重量	%	重量	%	前年比	
タ イ ヤ リ サ イ ク ル	国	原形・用加分	再生ゴム用・ゴム粉	102	10	98	9	96%	
			更生タイヤ台用	50	5	43	4	86%	
			その他	44	4	40	4	91%	
			小計(A)	196	19	181	17	92%	19%
	内	熱利用分	セメント焼成用等	361	35	316	30	88%	
			中・小型ボイラー用	75	7	70	7	93%	
			製鉄	57	6	90	8	158%	
			金属製錬	30	3	30	3	100%	
			製紙	42	4	70	7	167%	
			タイヤメーカー工場用	39	4	55	5	141%	
			発電	7	1	6	1	86%	
	小計(B)	611	60	637	61	104%	68%		
	海外(輸出(更生タイヤ台用・中古タイヤ等))(C)				95	9	120	11	126%
タイヤリサイクル計(A+B+C)				902	88	938	89	104%	100%
そ の 他	埋立て(注)					17	1		
	流通在庫等					104	10		
	計(D)			127	12	121	11	95%	
合計(総発生量(A+B+C+D))				1,029	100	1,059	100	103%	

出所：日本タイヤリサイクル協会

(注) マニフェスト制度の強化により、従来把握できなかった「埋立て」が平成13年より把握できた。

廃タイヤの処理経路



注) 指定一般廃棄物: 消費者や市町村から特定事業者が引き取るタイヤ

指定産業廃棄物: 事業者から特定事業者が引き取るタイヤ

産業廃棄物: 事業者、自動車解体業者等から特定事業者を経由しないで直接廃棄物処理業者が引き取る産業廃棄物のタイヤ

使用済み自動車用鉛蓄電池リサイクルの現状

経済産業省商務情報政策局
情報通信機器課環境リサイクル室

1. 経緯、概要

(1) 使用済み鉛蓄電池については、古くより貴重な再生資源としてリサイクルが行われてきたが、冷戦構造の解消から鉛価格の国際相場が低下した。また、同時期に自動車鉛蓄電池のスペック変更が進み、三号故鉛（鉛アンチモン合金）の需要が急速に減少し、そのため1993年には三号故鉛の材料としての使用済み自動車用鉛蓄電池の回収が停滞し、回収率は60%台までに低下した。

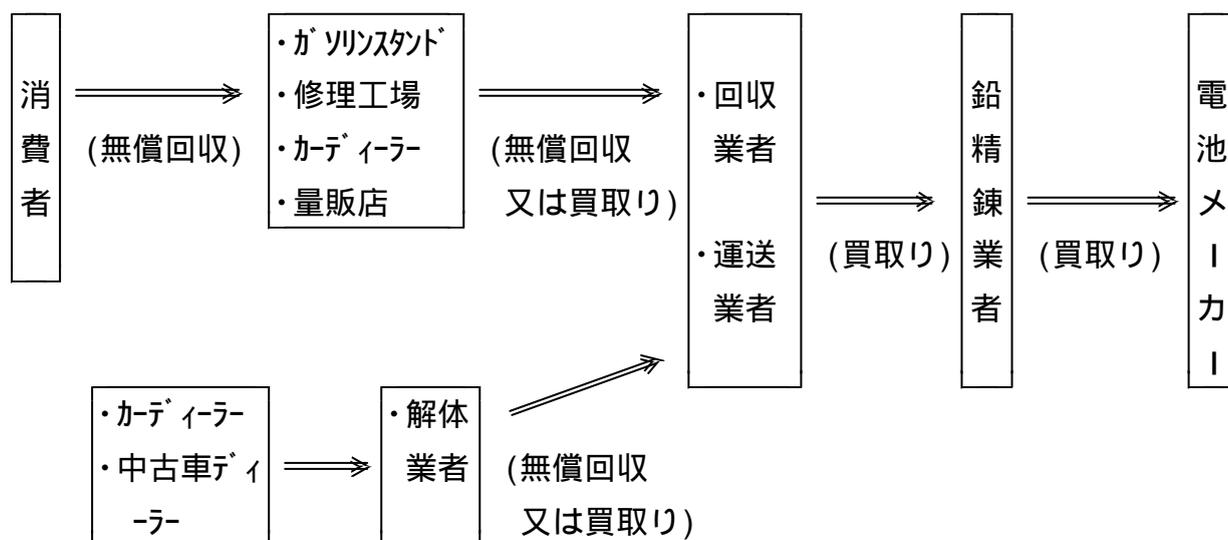
(2) (社)電池工業会は問題解決のため、1994年に以下を内容とするリサイクルプログラムを策定した。

電池メーカーは自らの排出量に見合うまで再生鉛の積極的な利用を行う。

電池販売店はユーザーから、輸入品を含め製造業者の区別なく無償回収し、引き取った電池を再生資源として回収業者等に引き渡しを行う。

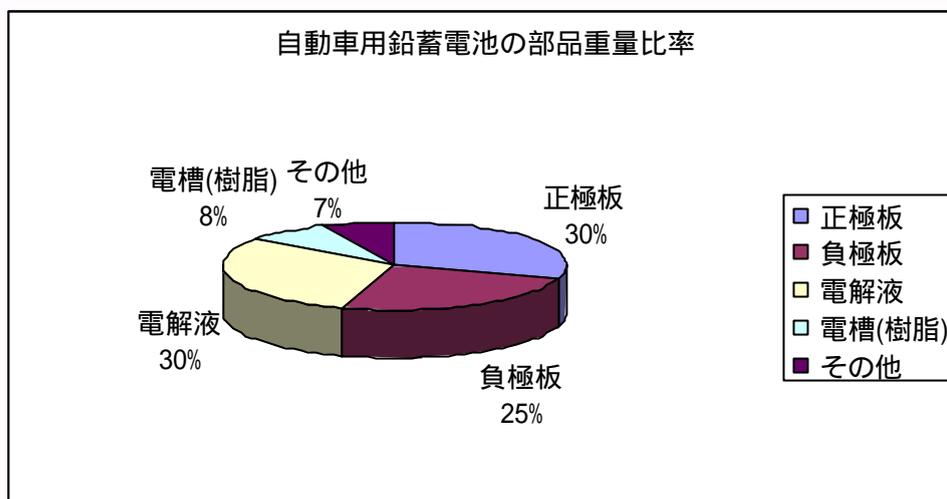
電池メーカーは既存の回収業者に加え、電池販売店から無償回収するルートの拡充に努める。

2. リサイクルのフロー図

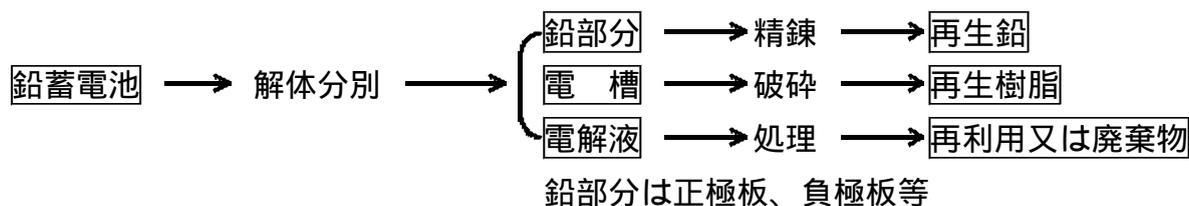


3. 再生処理について

(1) 使用済み鉛蓄電池の構成



(2) 再生処理の流れ



4. 回収実績

((社)電池工業会資料)

	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度
排出量(鉛換算万トン)	11.7	11.3	11.6	11.9	11.3
回収量(鉛換算万トン)	11.2	12.0	11.6	11.3	11.2
回収率(%)	96	106	100	95	99

(注) 排出量は、出荷量(国内メーカー分)からの推定である一方、回収量は、実際に鉛精錬業者が回収した量なので、回収率が100%を超えることがある。

(参考) 取替用電池国内メーカー販売個数(平成13年度) 1,395万個

輸入電池数(平成13年度) 208万個

使用済自動車から発生する電池の数(推計) 400万個

5. 課題

輸入電池の増加、国内メーカーの電池生産の海外シフトに対応したシステムの見直しを行い、より安定的な回収・リサイクルシステムの構築を図る必要がある。

破砕前処理として主務省令指定する行為の 具体的な定義について（第二条第十四号関係）

1. 自動車リサイクル法における規定

自動車リサイクル法においては、解体自動車の「破砕」行為と圧縮その他の「破砕前処理」を区分して定義した上で、それぞれの処理を行うに当たって遵守すべき再資源化基準を別個に規定しているところ。

（定義）

第二条

14 この法律において「破砕業」とは、解体自動車の破砕及び破砕前処理（圧縮その他の主務省令で定める破砕の前処理をいう。以下同じ。）を行う事業をいい、「破砕業者」とは、破砕業を行うことについて第六十七条第一項の許可を受けた者をいう。

（破砕業者の再資源化実施義務等）

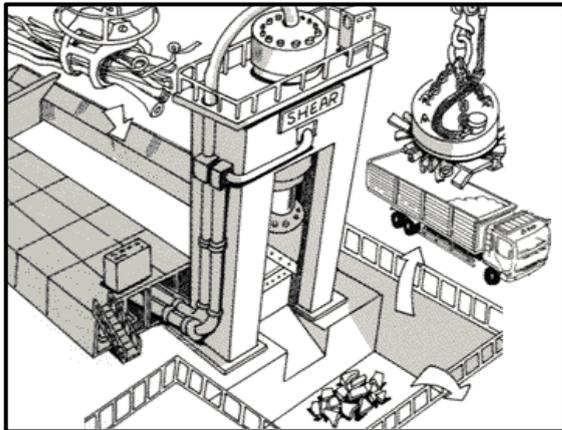
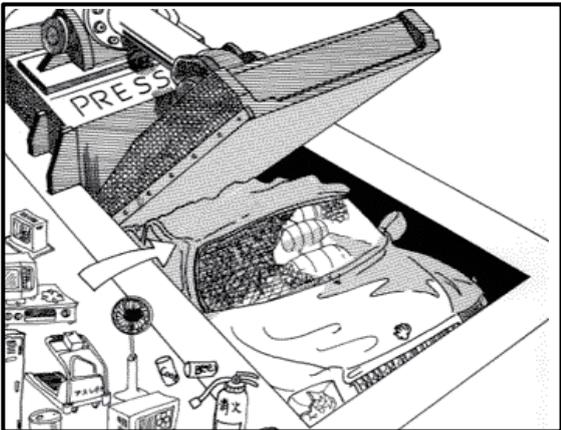
第十八条 破砕業者は、その引き取った解体自動車の破砕前処理を行うときは、破砕業者による解体自動車の再資源化を促進するための破砕前処理に関する基準として主務省令で定める基準に従い、その破砕前処理を行わなければならない。

4 破砕業者は、その引き取った解体自動車の破砕を行うときは、当該解体自動車から有用な金属を分離して原材料として利用することができる状態にすることその他の当該解体自動車の再資源化を行わなければならない。

5 前項の再資源化は、破砕業者による解体自動車の再資源化に関する基準として主務省令で定める基準に従い、行わなければならない。

2. 現状

解体自動車のシュレッダー（破砕）の前処理としては、プレス（圧縮）とシャー（せん断）が存在する。



なお、(社)日本鉄リサイクル工業会が、何らかの処理設備を有している会員539事業所を対象に行った調査結果は以下のとおりであったところ。

- ・シュレッダー設備を有している事業所 107事業所
- ・プレス設備を有している事業所 343事業所
- ・シャー設備を有している事業所 445事業所

3. 検討のポイント

法第2条14号の主務省令で定める破砕の前処理は、次のとおりとするのが適切ではないか。

- ・ 圧縮
- ・ せん断

なお、有用部品として売却するため解体業者がバーナー、電気カッター、のこぎり等を用いて使用済自動車の前方部分を切断する行為（いわゆるノーズカット）等は「解体」の一環であり、シャー（せん断）には該当しない行為として整理する。一方、解体業者が圧縮設備を用いて解体自動車をプレス（圧縮）している場合があるが、これは破砕前処理に当たるものとして整理する。

解体業、破砕業の許可取得の主な形態について

	解体業の許可 (第60条第1項)	破砕業の許可 (第67条第1項)
パターン1	A業者 [解体]	B業者 [破砕]
パターン2	A業者 [解体]	B業者 [破砕前処理] → C業者 [破砕]
パターン3	A業者 [解体]	B業者 [破砕]
パターン4	A業者 [解体]	B業者 [破砕前処理] [破砕]

再資源化等を行う自動車製造業者等の範囲について

製造等の委託の扱いについて

1. 自動車リサイクル法における規定

自動車リサイクル法においては、自動車製造又は輸入を業として行った者（自動車製造業者等）に自らが製造又は輸入（以下「製造等」という。）を行った自動車に係る、特定再資源化等物品（カーエアコンの冷媒用のフロン類、エアバッグ類、シュレッダーダスト）の再資源化等の実施義務が規定されているところ。しかしながら製造等の行為については、いわゆるOEMなど他者からの委託を受けて行うケースも多く存在する。

このため、他者からの委託を受けて製造等を行うケースにおける「シュレッダーダスト等の再資源化等を行う義務者」が委託者であるのか実際に製造等を行う受託者であるのかを明確にするため、「製造等」にあたらぬ「委託」のケース（すなわち受託して製造等を行う事業者が再資源化等義務を免れるケース）を、自動車リサイクル法第2条第15項の規定に基づいて主務省令で定めることとなっている。

第二条

15 この法律において「製造等」とは、次に掲げる行為をいう。

- 一 自動車を製造する行為（他の者（外国為替及び外国貿易法（昭和二十四年法律第二百二十八号）第六条に規定する非居住者を除く。以下この項において同じ。）の委託（主務省令で定めるものに限る。以下この項において同じ。）を受けて行うものを除く。）
- 二 自動車を輸入する行為（他の者の委託を受けて行うものを除く。）
- 三 前二号に掲げる行為を他の者に対し委託をする行為

2. 具体的な考え方

製造委託には、系列会社等に生産を委託する場合や他の自動車製造業者が製造している自動車の仕様や商標を変更して製造することを委託する場合（いわゆるOEM）などがあるが、その委託元が当該自動車の仕様を決定するなどのイニシアチブを有しているケースや自らの商標を付して自らのチャンネルで販売するケースにお

いては、実際に製造を行っている受託者ではなく、製造の委託元を支配力を有している「製造業者」として捉えることが適当であるため、委託元を再資源化等の義務者とすることが妥当。（なお、改造を行う事業者は、製造業者には該当しない。）

このような考え方は、輸入委託が行われる場合についても同様である。
（なお、通関手続きをその代理人が行う場合の主体はあくまでも輸入業者。）

したがって、自動車の製造又は輸入を委託する際に、自動車の部品、材料、設計、自己の商標の使用等に関する指示が行われている場合には、その委託元が製造等を行ったものとなるように主務省令を規定することが必要。実務的には「自動車などの商標を有しているか」が大きなメルクマールになるものと考えられる。

なお、家電リサイクル法においても同様な考え方に立ち、同様な整理となっている。

指定再資源化機関への再資源化等の委託に関する基準台数について

1. 自動車リサイクル法における規定

自動車リサイクル法においては、自動車製造又は輸入を業として行った者（自動車製造業者等）に自らが製造又は輸入（以下「製造等」という。）を行った自動車に係る、特定再資源化等物品（カーエアコンの冷媒用のフロン類、エアバッグ類、シュレッダーダスト）の再資源化等の実施義務が規定されているところ。また、自動車製造業者等が特定再資源化物品の再資源化を自ら又は委託して実施するにあたっては、一定の基準に適合することについて主務大臣の認定を受けることが必要となっている。（第28条）

他方、並行輸入業者をはじめとした、製造又は輸入を行う台数が少ない自動車製造業者等（以下「特定自動車製造業者等」という。）に関しては、再資源化等の安定的・継続的な実施体制を確保することが困難である場合が想定されるため、確実な委託先として、第三者機関である指定再資源化機関に対して再資源化等に必要となる行為の実施を委託できることになっている（この場合第28条の認定は不要）。

なお、このことは指定再資源化機関に委託が可能な特定自動車製造業者等が再資源化等を自ら又は他の者へ委託して実行することを妨げるものではない。

第百六条 指定再資源化機関は、次に掲げる業務を行うものとする。

- 一 自動車製造業者等であってその製造等に係る自動車の台数が主務省令で定める台数に満たないもの（以下「特定自動車製造業者等」という。）の委託を受けて、当該特定自動車製造業者等が再資源化等を行うべき特定再資源化等物品の再資源化等に必要な行為を実施すること。
- 二（以下略）

2．指定再資源化機関に委託できる行為

特定自動車製造業者等が、指定再資源化機関に委託できる再資源化等に必要な行為とは、

- ・ 特定再資源化等物品の引取り行為
- ・ 再資源化等（エアバッグ類・シュレツダーダストにあっては再資源化、フロン類にあってはフロン類破壊業者への破壊の委託）の実施

である。

この場合特定自動車製造業者等は、あくまで物理的意味での再資源化等の行為を指定再資源化機関に委託することになるのであり、例えば、

- ・ 製造・輸入を行った自動車への自らの名称等の表示義務
- ・ リサイクル料金の設定・公表義務
- ・ 関係業者へのフロン類・エアバッグ類の回収料金の設定・公表

に関しては、特定自動車製造業者等が行うこととなる。いずれにしても指定再資源化機関に対して再資源化等の実施に関する委託料金を支払う必要もあるため、費用負担についての責任等については有していることに留意。

3．指定再資源化機関への再資源化等の委託に関する基準台数（具体的な考え方）

指定再資源化機関に再資源化等に必要な行為を委託することができる「特定自動車製造事業者等」の基準となる製造・輸入の台数を定めるにあたっては、基本的な考え方として、

内外無差別なものであるべきこと

指定再資源化機関に委託できるか否かがある年の製造・輸入台数の急激な変化により直ちに変わるのでは、事業者が十分な準備期間を確保できず制度が不安定なものとなってしまうため、何らかの工夫が必要であること

あくまでセーフティーネット機能であるため真に委託が必要なものに限定すべ

きであり、指定再資源化機関が扱う台数が過度に大きなものとならないことを考慮することが必要。

国内の主要な四輪自動車製造業者は、その企業規模や製造・販売実績から考えて新たな自動車リサイクル制度において中心的な役割を果たすべき立場にあるものと考えられるが、これらの事業者の国内販売実績は別紙1のとおりであり、年間の国内販売台数1万台が1つのメルクマールになるものと考えられるところ。内外無差別の観点から輸入業者にもこのメルクマールを適用した場合でも年間の国内販売台数（別紙2参照）が1万台を越える輸入業者は世界有数の自動車メーカーの関連企業となる。

その上で、特定自動車製造業者等という地位が不安定なものとならないよう複数年の台数を持って判断を行うことが適当。

具体的には販売台数の推移を見ながら十分な体制整備を図ることができるよう過去5年間の国内販売台数を見ることとし、「自動車の生産量及び輸入量（国内向け出荷に係るものに限る。）の和が、委託の直前五年度いずれかにおいて1万台に満たないこと」を特定自動車製造業者等の条件とすることが適当と考えられる。

なお、現状のデータをもって上記基準を前提として試算すれば、毎年の国内販売台数約600万台のうち指定再資源化機関に委託可能なものは多くとも10万台程度となり、これは全体の1～2%程度に過ぎないものとなる。

国内製造業者の国内販売台数

(台数)

会社名	1997年度	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度
トヨタ	1,991,303	1,700,200	1,656,641	1,763,595	1,713,271
日産	1,033,738	901,273	773,552	729,737	731,628
本田	771,808	681,522	687,391	754,827	854,035
スズキ	595,815	555,082	619,213	614,075	622,175
三菱	678,882	596,392	584,169	543,369	487,655
ダイハツ	448,325	437,229	522,524	549,171	542,024
マツダ	337,179	318,253	315,260	313,304	281,352
富士	305,483	277,970	302,064	300,814	287,264
いすゞ	123,080	86,844	75,495	69,849	60,573
日野	44,506	29,759	30,529	32,355	34,361
日産D	30,025	19,032	16,153	16,494	16,326

輸入業者の国内販売台数

(台数)

会社名	1999年度	2000年度	2001年度
フォルクスワーゲングループジャパン(株)	49,000	60,000	59,400
ダイムラー・クライスラー日本(株)	52,800	54,500	57,000
ピー・エム・ダブリュー(株)	40,400	39,900	36,800
ピー・エー・ジー・インポート(株)	17,300	19,200	23,400
日本ゼネラルモーターズ(株)	1,400	19,400	19,500
ブジョー・ジャポン(株)	7,600	11,400	13,000
アウディジャパン(株)	6,500	6,500	9,500
フィアットオートジャパン(株)	5,800	6,400	7,800
フォード・ジャパン・リミテッド	5,200	7,600	5,800
(株)ヤナセ	28,100	4,000	2,800
ルノー・ジャポン(株)		1,700	2,300
ボルシェジャパン(株)	1,400	1,700	1,700
ヒュンダイモータージャパン(株)	0	100	1,300
コーンズ・アンド・カンパニー・リミテッド	500	500	500
(株)マティス	200	800	400
三井物産(株)	600	500	200
日本ボルボ(株)			200
ニコル・レーシング・ジャパン(株)	100	200	100
近鉄モーターズ(株)	200	100	100

日本自動車輸入組合会員において年間販売台数約100台以上のものを示す。台数は、10の位で四捨五入。

ピー・エー・ジー・インポート(株)の台数には、ボルボ・カーズ・ジャパン(株)、ランドローバー・ジャパン(株)、ジャガー・ジャパン(株)の台数が含まれる。

ダイムラー・クライスラー日本(株)の1999年度の台数には、メルセデス・ベンツ日本(株)の台数も含まれる。

使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）施行令及び施行規則の制定に対する意見の募集について

平成 14 年 11 月 22 日

経済産業省製造産業局自動車課

環境省大臣官房廃棄物・リサイクル部企画課自動車リサイクル対策室

本年 7 月に成立いたしました自動車リサイクル法については、これまで産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会にて検討してきましたが、本年 9 月からは施行に向けた審議を本格的に開始し、自動車製造業者や関係業者に関する事項、情報システムの整備、施行期限に応じた政省令の制定等の検討を両審議会の合同で（座長：永田 勝也早稲田大学理工学部教授）行っているところであります。

自動車リサイクル法において政省令として整備する事項は多岐にわたりますが、今般その第一段階として以下の 4 点に関して施行令及び施行規則を制定することといたします。

つきましては、広く国民の皆様から御意見を賜るべく、以下の要領でパブリックコメントを募集いたしますので、忌憚のない御意見をお寄せいただきますようお願いいたします。

< 意見募集要領 >

1. 意見募集対象

自動車リサイクル法において公布日（平成 14 年 7 月 12 日）より 6 月以内の施行となる規定に伴い、制定する施行令（政令）及び施行規則（省令）に関して、下記 4 点について御意見をいただきますようお願いいたします。

自動車リサイクル法の対象となる自動車の範囲について（法第 2 条第 1 項第 4 号及び第 2 項関係）[別紙 1]

指定回収物品として政令指定する「エアバック類」の具体的な定義について（法第 2 条第 6 項関係）[別紙 2]

破碎前処理として主務省令指定する行為の具体的な定義について（法第 2 条第 1 4 号関係）[別紙 3]

再資源化等を行う自動車製造業者等の範囲について（法第 2 条第 1 5 項及び第 1 0 6 条第 1 号関係）[別紙 4]

経済産業省ホームページにも掲載しております。

U R L <http://www.meti.go.jp/feedback/data/i21122aj.html>

2．意見送付要領

住所、氏名、職業（会社名又は所属団体等）、電話番号を明記の上、次のいずれかの方法で、「経済産業省製造産業局自動車課」宛に送付してください。（電話での意見は受付できませんので御了承ください。）

電子メールの場合（テキスト形式でお願いします）

電子メールアドレス：a-recycle@meti.go.jp

件名を「自動車リサイクルに関する意見」としてください。

郵送の場合

〒100 - 8901

東京都千代田区霞が関1 - 3 - 1 経済産業省製造産業局自動車課内

赤字で「自動車リサイクルに関する意見」と記入してください。

F A Xの場合

F A X 番号：03 - 3501 - 6691

「自動車リサイクルに関する意見」と記入してください。

3．意見募集期限

平成14年12月2日（月）17：00まで（必着）

4．お問い合わせ先

経済産業省製造産業局自動車課 担当：諸永、佐藤（貴）

T E L：03 - 3501 - 1690

5．御意見の取扱い等

皆様からいただきました御意見につきましては、最終的な決定における参考とさせていただきます。なお、いただいた御意見に対しての個別の回答はいたしかねますので、予め御了承願います。

いただいた御意見は、住所、電話番号、電子メールアドレスを除き、すべて公表させていただきます可能性があることを御承知おきください。

以上