

特定再資源化等物品関係検討タスクフォース/小委員会 合同会議報告書のポイント

. A S R のリサイクル率について

【 1 . 前 提】

使用済自動車全体のリサイクル率は、既にマテリアルリサイクルで 8 0 % 程度まで達している状況。

さらなるリサイクル率向上のために、自動車リサイクル法の規定に基づいて自動車製造業者等が達成すべき A S R のリサイクル率を検討するに際しては、以下の理由から、マテリアルリサイクルとサーマルリサイクルの双方の要素を踏まえたものとするのが適当。

(理由)

- ・ A S R は、金属等の資源を回収した後の最終残さであるため、マテリアルリサイクルが本来的に容易ではなく、最終処分量の極小化を図り廃棄物処分場の逼迫問題等の解消に資するためには、サーマルリサイクルを相当程度位置付けることが必要不可欠。
- ・ 現在稼働中又は稼働予定である A S R リサイクル技術・施設のうち主要なものは、いずれも A S R 中の可燃物たる有機物からの電力・熱・可燃ガス等のエネルギー回収（利用）と金属・スラグ等のマテリアル回収の双方を組み合わせた複合的なものとなっている。

【 2 . A S R リサイクル率の計算方法】

各施設における物質・エネルギーの投入と回収の比率である「 A S R 投入施設活用率」の考え方に基づいて、施設のリサイクル性を評価。

一定レベル(0 . 4 0)以上のものを A S R リサイクル率を計算するにあたって組入れ可能な施設とする。

$$\text{A S R 投入施設活用率} = \frac{\text{回収エネルギーのASR換算重量合計} + \text{回収マテリアル重量合計}}{\text{投入可燃分等のASR換算重量合計} + \text{投入灰分の重量合計}} \quad 0 . 4 0$$

各施設への投入物例： A S R、他の廃棄物、鉱石、化石燃料、石灰石
回収例：金属、溶融スラグ、回収電力、回収熱、回収ガス

各施設におけるマテリアルリサイクルとサーマルリサイクルの双方を加味して評価することが可能となるよう、エネルギーを A S R 重量に換算して評価。

以下の算式で、自動車製造業者等は毎年度 A S R リサイクル率を計算。

$$\begin{array}{l}
 \text{A S R リサイクル率} = \\
 \left(\frac{\text{ASR投入施設活用率を満たす施設への投入ASR重量}}{\text{当該施設から排出される残さ重量}} + \left(\frac{\text{31条認定を前提に電炉等投入した廃車ガラ中のA S R相当重量}}{\text{電炉等から排出される残さ重量}} \right) \right) \\
 \frac{\text{自動車製造業者等が引き取ったA S R重量} + \text{31条認定を前提に電炉等投入した廃車ガラ中のA S R相当重量}}{\text{(いずれも年度毎まとめたの重量)}}
 \end{array}$$

「残さ」とは、リサイクル施設又は電炉等から排出された後、埋立や単純焼却により処理されたものを指す。

全部再資源化（31条）認定のケース（自動車製造業者等が解体業者等に委託してA S Rを生じさせない方法で解体自動車（廃車ガラ）を国内においてリサイクル・処理（自動車製造業者等が解体業者等に精緻な解体等の実施を委託し、電炉・転炉に廃車ガラを投入する場合を想定）することを主務大臣が認定したもの）についても、A S Rリサイクル率の算定にあたって位置付ける。

【3．A S R リサイクル率が満たすべき水準】

自動車製造業者等が達成すべきA S Rリサイクル率の水準は、「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ（平成9年策定）」における「2015年以降使用済み自動車全体のリサイクル率95%」との目標（EU廃車指令等の目標水準と同レベル）を十分に満たすものとなるよう、以下のとおり設定。

A S Rリサイクル施設の整備に要する準備期間を考慮し、2015年度に向けて段階的に引き上げを行う。

	A S R リサイクル率
2005年度以降	30%以上
2010年度以降	50%以上
2015年度以降	70%以上

．エアバッグ類について

エアバッグ類の適正処理・再資源化の方法として、取外し回収して一定の施設に集めて作動処理する方法に加え、解体業者において車上作動処理（使用済み自動車に搭載されたままの状態での作動処理）する方法についても位置付け。

自動車製造業者等が達成すべきエアバッグ類のリサイクル率の水準は、その金属組成を考慮して、毎年度85%以上（重量ベース）とする。