

シュレッダーダストの引取り・再資源化の体制整備について

自動車リサイクル法においては、自動車メーカー等にシュレッダーダスト（A S R）を破砕業者から引き取って、再資源化すべき量に関する基準（リサイクル率）に従って再資源化する義務が課せられている。

これまで自動車メーカー等は、A R T：Automobile shredder residue Recycling Team（ 1）とT Hチーム（ 2）の2つのチームを構成し、指定引取場所として指定する具体的なA S R再資源化施設の選定を進めてきたところ。

- （ 1）A R T：いすゞ自動車（株）、スズキ（株）、ダイムラー・クライスラー日本（株）、日産自動車（株）、日産ディーゼル工業（株）、ピー・エー・ジーインポート（株）、フォード・ジャパン・リミテッド、富士重工業（株）、マツダ（株）、三菱自動車工業（株）、三菱ふそうトラック・バス（株）、(財)自動車リサイクル促進センター再資源化支援部
- （ 2）T Hチーム：ダイハツ工業（株）、トヨタ自動車（株）、日野自動車（株）、本田技研工業（株）、アウディジャパン（株）、ピー・エム・ダブリュー（株）、プジョー・ジャポン（株）、フォルクスワーゲングループジャパン（株）

1．A S R指定引取場所（＝A S R再資源化施設）の選定状況

現時点で、各A S Rチームが来年1月から使用することを想定している指定引取場所（＝A S R再資源化施設）は別添の通り。

なお、指定引取場所（＝A S R再資源化施設）には、当該施設の「A S R投入施設活用率」が0.4を超えておりリサイクル率の計算に組み入れることが可能な施設（リサイクル施設）と0.4未満でありリサイクル率の計算には組み入れることが不可能な施設が存在する。

A S R各チームにおいては、自動車メーカー等に課せられているA S Rのリサイクル率の達成に加え、自動車所有者の負担を軽減するため可能な限り低コストでかつ確実な再資源化の実施を念頭に置き、指定引取場所（＝A S R再資源化施設）の選定を進めてきたところ。

[A S R投入施設活用率]

各施設に投入されるA S Rの材料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「A S Rからの材料回収」と「A S R中可燃分からのエネルギー回収」の双方があると認識し、後者のエネルギー回収についてはA S R重量換算という手法を用いることにより各施設のリサイクル性を評価するもの。

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

リサイクル施設は以下のように分類される。リサイクル率の計算に組み入れることが不可能な施設としては、埋立処分場・焼却施設が存在する。

[A S R の再資源化の技術・施設の類型]

		技術・施設の説明
分類 1	燃料代替 + 原料化	非鉄金属精錬等の素材産業の既存産業の既存設備を活用し、A S R 中の可燃成分を燃料に代替することに加え、銅をはじめとする金属等を回収する技術。
分類 2	焼却処理 + 熱回収 + 原料化	焼却処理を行って連続するボイラーによって蒸気や電力の形で熱回収を行うとともに、その焼却灰等を灰溶融炉で処理して金属資源やスラグを回収する技術。
分類 3	乾留ガス化 + ガス利用 + 原料化	A S R を乾留ガス化して、発生する燃料ガスを改質・精製後そのまま利用する技術。乾留残さについては、工業カーボン材料等に利用するか溶融化して金属資源やスラグ回収する。
分類 4	乾留ガス化 + 熱回収 + 原料化	A S R を乾留ガス化して、連続する二次燃焼炉・ボイラーで熱回収・発電を行う技術。乾留残さについては、溶融化して金属資源やスラグを回収する。
分類 5	素材選別 + 燃料代替	種々の選別工程を加えて、特定の単一素材を回収・再利用する技術。

2 . 2 0 0 5 年における各 A S R チームの A S R の再資源化量

自動車メーカー等には、以下のような A S R のリサイクル率が課せられているところ。

[A S R のリサイクル率]

	A S R のリサイクル率
2 0 0 5 年度以降	3 0 % 以上
2 0 1 0 年度以降	5 0 % 以上
2 0 1 5 年度以降	7 0 % 以上

2 0 0 5 年において想定される各 A S R チームの A S R 発生量と A S R 再資源化量は別添の通り。