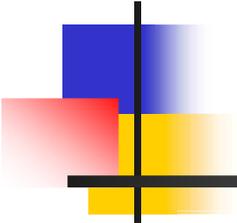


**産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG
中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会**

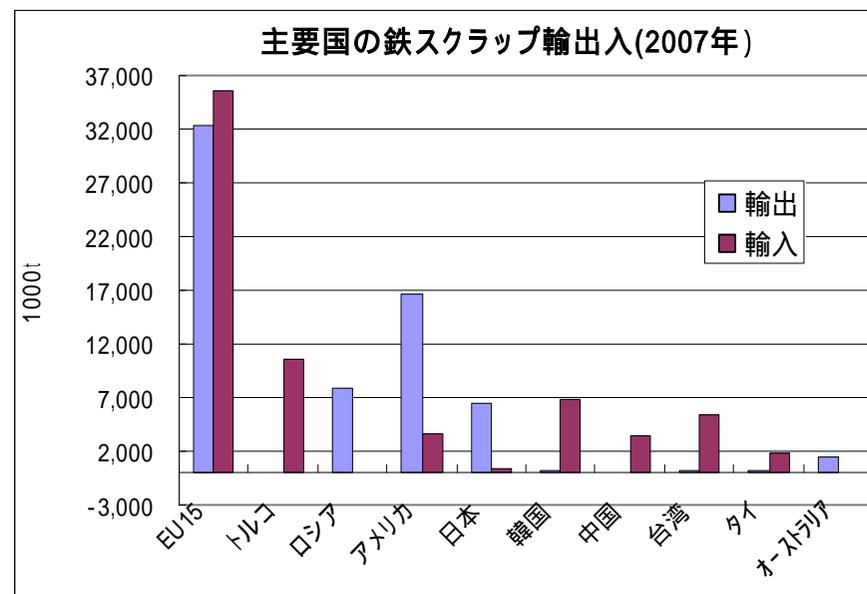
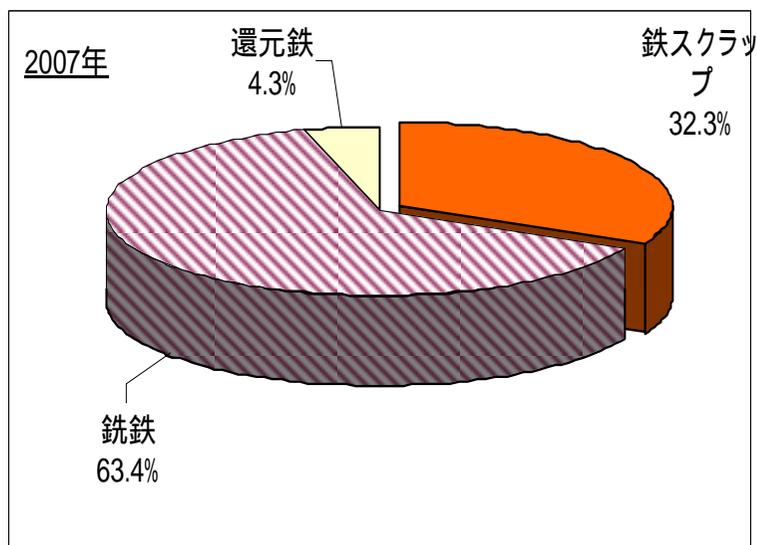


説明資料

平成20年11月4日

(社)日本鉄リサイクル工業会

1. 世界鉄鋼業における 鉄スクラップの位置



データ: IISI統計年報

07年粗鋼生産13億4,400万tに4億8,190万tの鉄スクラップを消費。

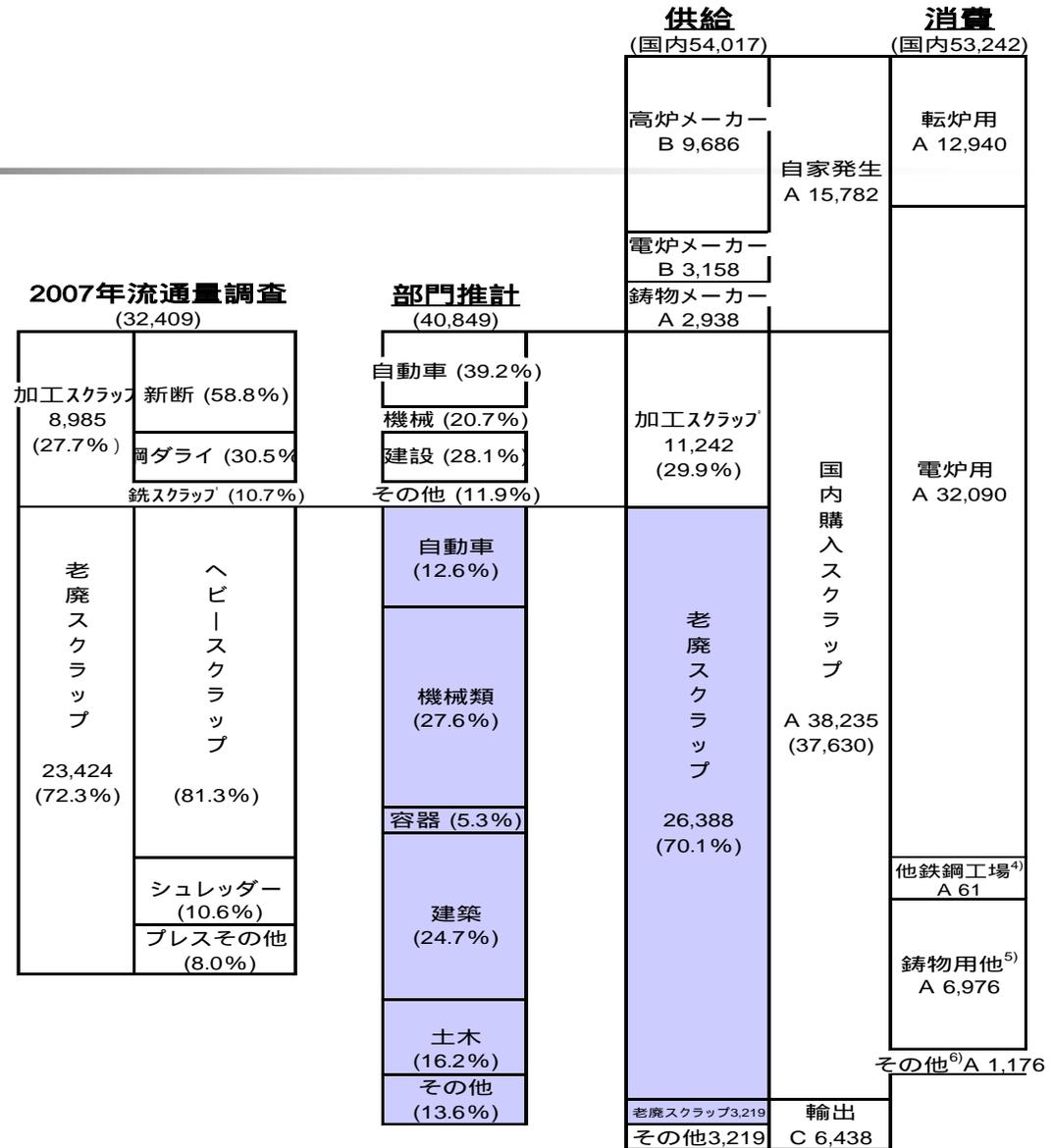
貿易量約1億トン; 先進国から発展途上国へ
 主要輸出国; 米国、ロシア、日本
 輸入国; トルコほか東アジア諸国

わが国の鉄スクラップ国内需給 (2007年度)

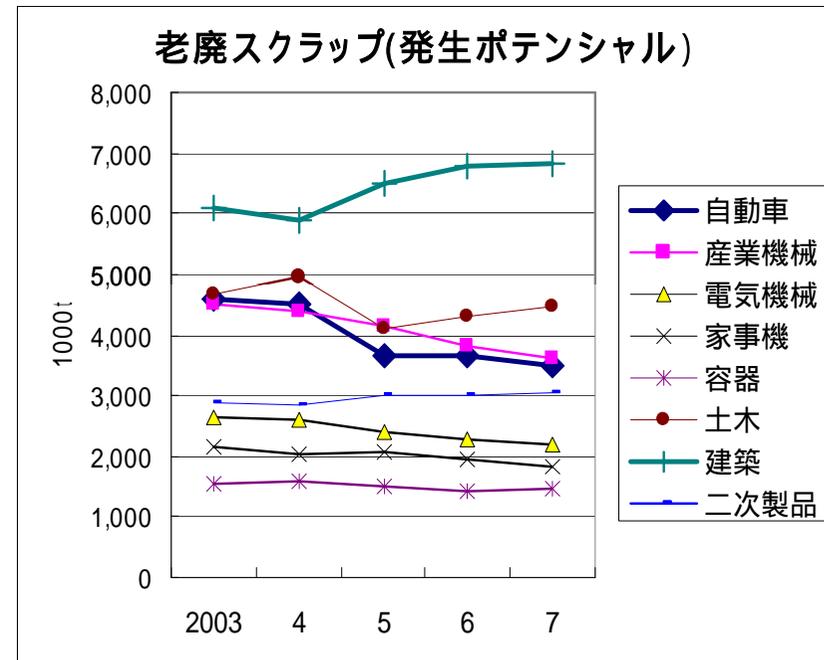
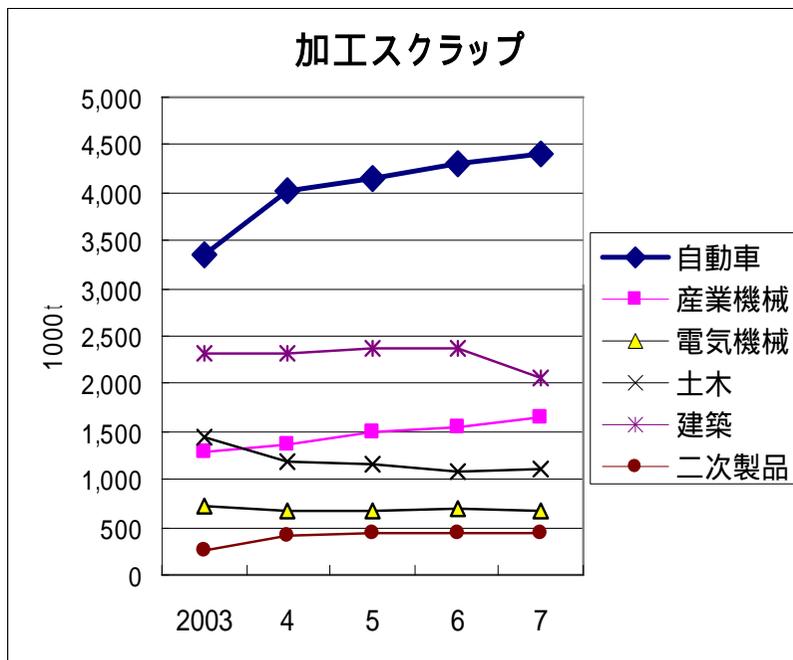
単位; 1,000M.T, %

2. 日本鉄鋼業における鉄スクラップの位置

データ; 日本鉄源協会
「鉄源年報」



国内市中屑の部門別発生量推移

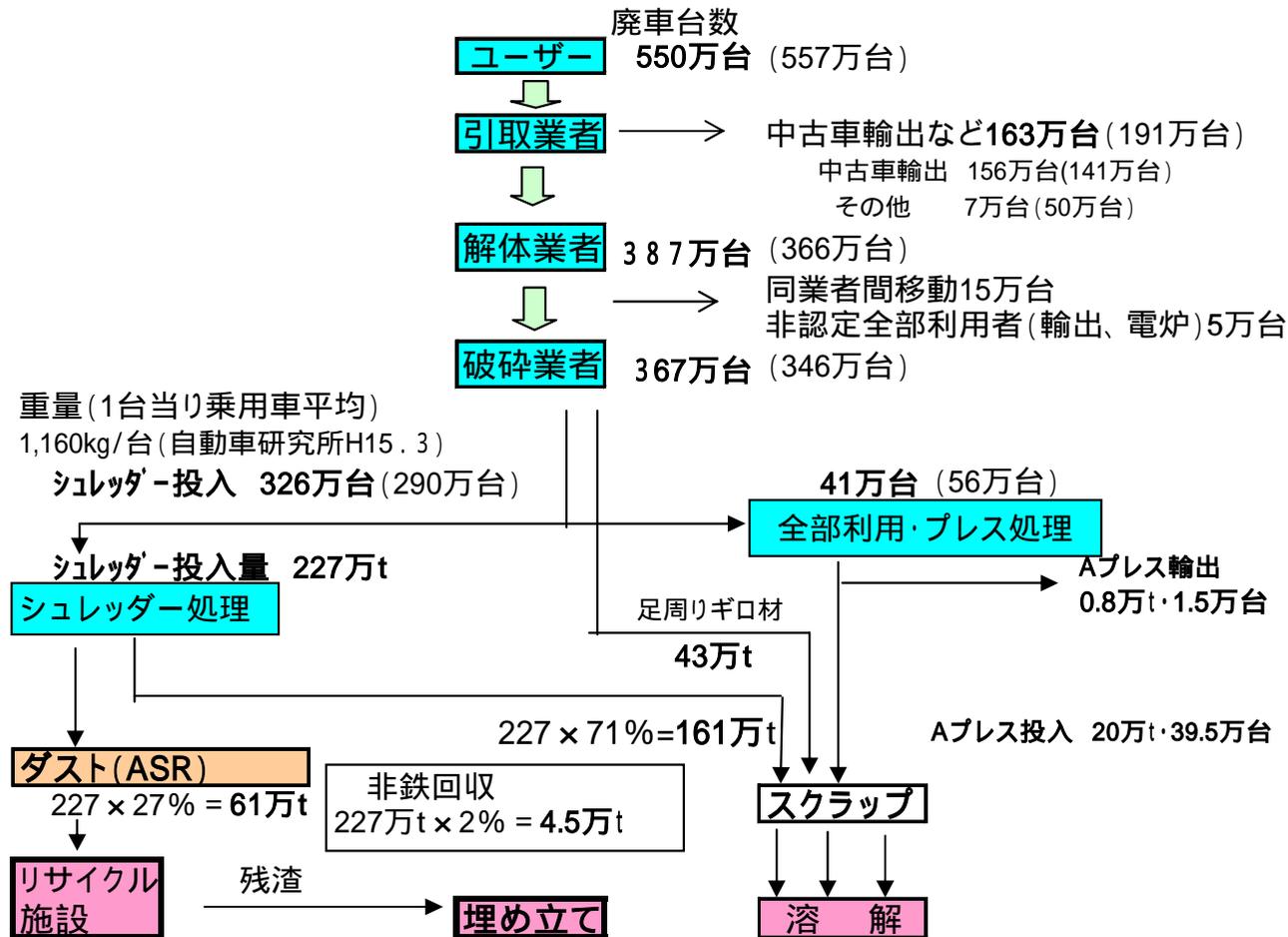


データ; 日本鉄源協会「鉄源年報」

最大の自動車部門がKDセット輸出増もあり増加中

自動車を含む製造業部門は下降傾向。建設部門が発生全体を下支え。

3. 使用済み自動車の鉄スクラップ回収フロー



リサイクルフロー 注の説明

廃車台数; 計算値(前年末保有台数 + 当年新規登録台数 - 当年末保有台数)

中古車輸出; 道路運送車両法の処理状況・輸出合計

その他; 計算値(廃車台数 - ELV解体) = 職権抹消、盗難など

解体業者引取台数; 自り法第116条に基づく経済産業大臣・環境大臣報告事項()より引用

平成19年度使用済自動車、解体自動車及び特定再資源化物品の引取・引渡状況

破砕業者; 自り法第116条に基づく経済産業大臣・環境大臣報告事項()より引用

破砕工程における解体業者からの引取台数

Aプレス輸出; の破砕工程における非認定全部利用者(輸出)

Aプレス投入; の破砕工程における認定全部利用者 + 非認定全部利用者(電炉)

シュレッダ投入台数; 326万台 = 解体業者からの引取367万台 認定・非認定全部利用者への引渡
41万台、自動車メーカー等への引渡台数

シュレッダ投入量; 227万t = 326万台 × 1,160kg/台(自動車研究所H15・3) × 解体ガラ比率60%
解体ガラ60%; (平均重量比足回り10%、エンジン・バッテリー・タイヤ30%、解体ガラ60%)

シュレッダスクラップ出荷量; 161万t = 227万t × 71%(平均鉄量%)

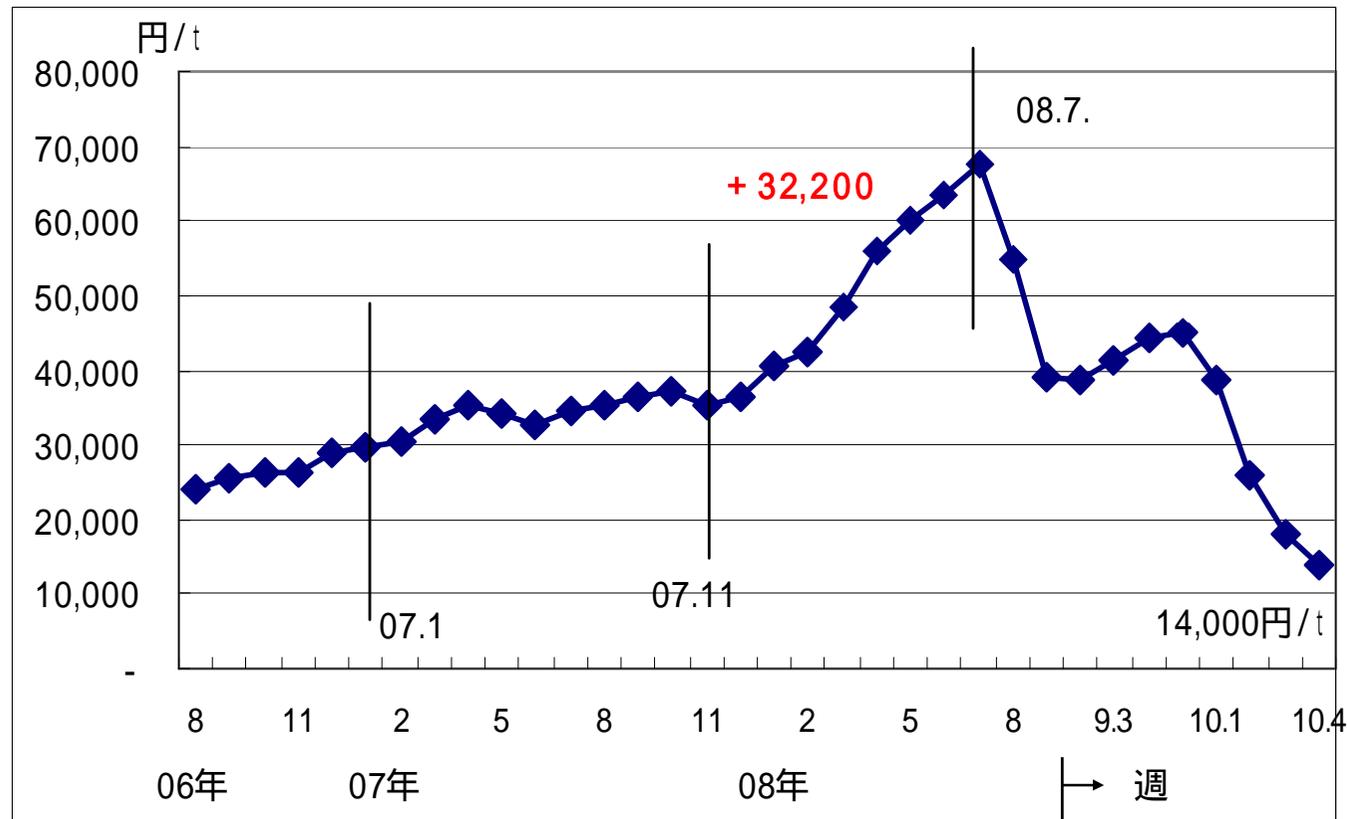
ASR; 61万t = 227万t × 27%(平均ASR発生率)

足回りギロ材・43万t = ELV解体367万台 × 1,160kg/台 × 足周り比率10%

非鉄回収量・4.5万t = 227万t × 2%(平均回収率)

4. 鉄スクラップ価格推移

(1) H2 3地区平均炉前価格



データ; 日本鉄源協会モニター調査・注; 08年8月まで月平均、9月以降は週データ

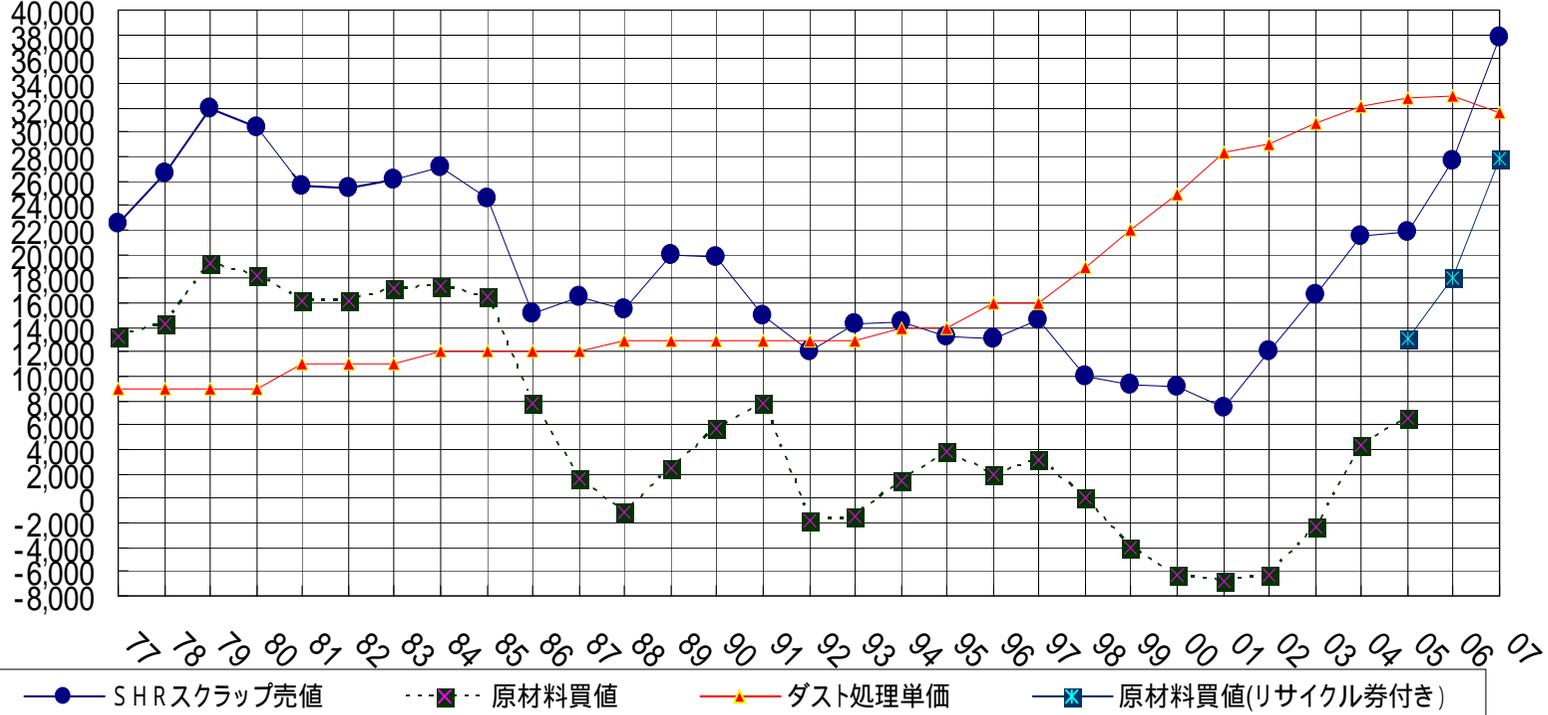
07.11 ~ 08.7のわずか半年で32,200円/tup、その後1.5ヶ月で戻し、現在大幅下落中

(2) シュレッダー関連価格推移

シュレッダー事業の業態推移調査
(関東地区、1977年度～2007年度)

平成20年4月28日
(社)日本鉄リサイクル工業会

単位:円/トン

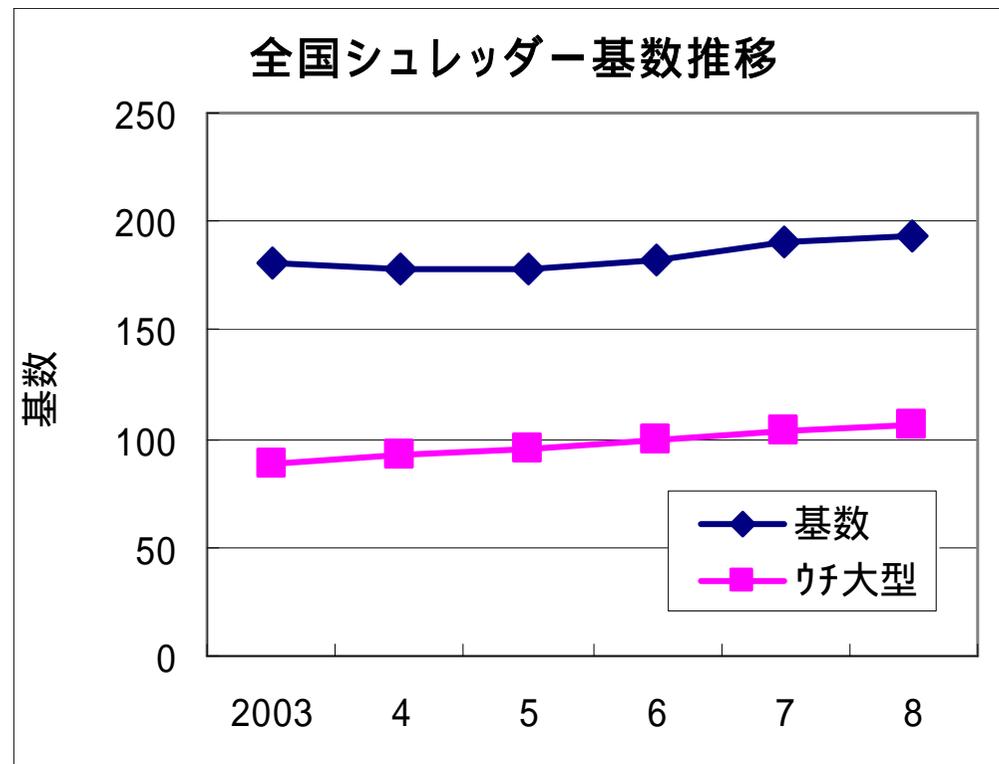


注) 自動車リサイクル法施行により、ダスト処理単価は2005年度よりSR処理費を示す。2005年度原材料買値はリサイクル券無しと券付きの2種あり。

5. シュレッダー基数推移

	基数	ウチ大型
2003	181	89
4	178	93
5	178	95
6	183	99
7	190	104
8	193	107

備考; 大型 = 1000馬力以上
データ; 日刊市況通信社



08年4月時点193基、大型増加中

6. 過去3年間工業会が行った

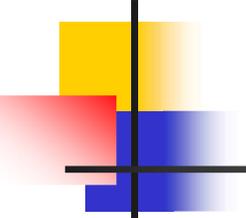
自り法関連活動

- 工業会メンバーの登録破砕業 117事業者

- ➡ 破砕登録事業者全体135のうち87%

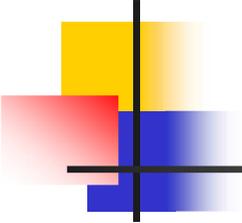
- ➡ 破砕前処理事業者、解体業者、引き取り業者を兼ねる者も相当数ある。

- 主に破砕業者、商社を対象に自り法の周知徹底、問題点の把握、関係者との折衝、適正運用の指導、関連データの整理・伝達を実行してきた。



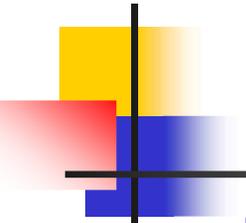
具体的な活動内容

- 説明会の実施
- 役所通達の即時伝達
- アンケート調査等での問題点の把握、解決への対応
- 当委員会および他の場面での意見陳述
- 個別相談への対応
- 自動車リサイクル促進センター運営協力



7. 3年間での問題点

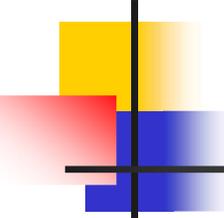
- リサイクル券なし廃車の扱い(一時抹消制度の悪用、不法解体車両の判別困難)。
- 不法輸出、不法業者の取締り
- 指定引取り場所の混乱(より一層の近距離化、地域間平準化の必要性)
- 異物混入問題(特に発炎筒の扱い)



8. 今後の自り法見直しに向けて

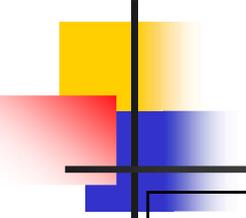
< 現状の問題点の解決 >

- 危険品除去の徹底；**発炎筒、LPGタンク等**
- 未処理エアバッグの混入排除
- ASR引取り場所の運搬距離短縮、地域差解消（含む法律上の扱い再検討や行政対応の柔軟化）。
- 業許可更新での公正・平等な取り扱い
- 不法輸出・不法業者の取締り徹底



< 逆有償事態への対応 >

- 不法投棄の取締・対策徹底
- 法の柔軟な対応(移動報告、保管期間等)
- 法の内容説明の徹底(リサイクル料金とは)



< 将来の自動車リサイクルのあるべき姿 >

- マテリアルリサイクルの深化
 - ・ガラス、バンパー
 - ・レアメタル等重要資源回収のシステム構築
- 自動車そのものの変化への対応
 - ・ハイブリッド車のあるべき処理
 - ・鉄素材の減少、他素材(カーボン繊維等)の増加等への対応
- CO₂削減の視点