

2 . 将来の自動車リサイクルシステムのあるべき姿

(1) 運用面での要望事項

リサイクルシステム運用費用のメーカー負担軽減
引取品目追加要望に対する自工会意見
A S R 再資源化施設の充実

(2) 今後の検討課題

フレキシビリティのあるリサイクルシステムへの転換
A S R 処理における 2 チーム制存続の必要性について

(3) 路上放棄車処理協力会による寄附終了

(1) 運用面での要望事項

リサイクルシステム運用費用のメーカー負担軽減

- ・ 現在100%メーカー負担となっている自動車リサイクル促進センター(JARC)の資金管理法人・情報管理センターの人件費・物件費を他のシステム運用費用と同様、ユーザーと折半とすることを要望。

- 1) 自工会はリサイクルシステムの構築に関し以下のような多大なコストを負担。中でも、JARCの人件費・物件費は自動車メーカー等の100%負担。

表：負担額内訳（単位：億円／年）

	02年度	03年度	04年度	05年度	06年度	07年度	08年度 (見込)	累計 (02～)
システムイニシャルコスト	4	27	85	26				142
JARC運営費用総額		9	29	47	51	47	44	227
自動車メーカー負担		9	29	26	28	26	24	142
人件費・物件費(100%)		3	4	5	6	5	5	28
システム運営費用(50%)		6	25	21	22	21	19	114
自動車メカ等負担比率				55%	55%	55%	55%	55%

- 2) これは、法施行直後はJARCの運用費用収入が不安定との見込みに基づき、自工会が自主的に負担してきたため。既販車7,500万台の資金管理料金等が預託済みとなった現在、その必要は解消したと認識。
(ユーザー負担を増加させない剰余金出捐のスキームあり)。

(1) 運用面での要望事項

引取品目追加要望に対する自工会意見

a) 発炎筒

- ・ 発炎筒の業界団体では、整備交換された発炎筒を無償で回収・処理する仕組みを用意していると聞いている。
- ・ 廃発炎筒は使用済車からよりも整備交換での排出が5倍ほど多い（下表参照）ことから、当件に関しては品目追加ではなく、使用済自動車分も合わせて整備交換分の回収・処理ルートで処理することが合理的と考える。

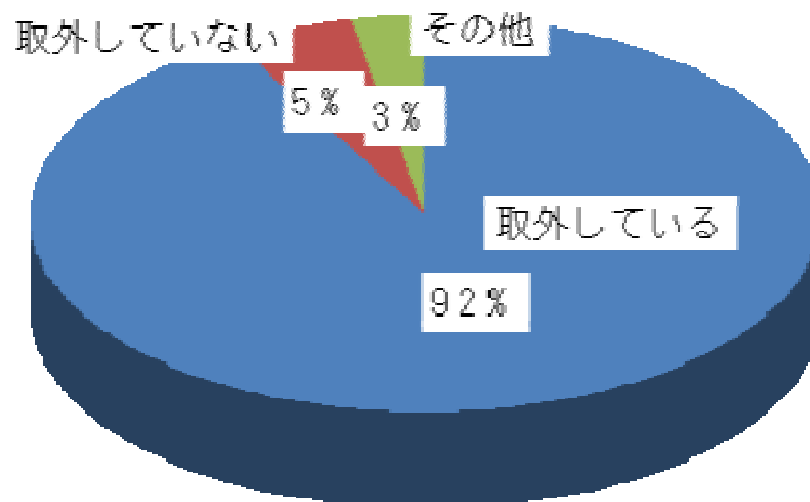
使用済自動車由来	整備交換由来
約370万本/年 (07年度)	約1,900万本/年 (7,500万台÷4年〔*〕) *発炎筒の有効期限4年

(1) 運用面での要望事項

引取品目追加要望に対する自工会意見

b) L P ガスボンベ

- ・ 解体事業者へのアンケート調査結果でも、9割以上が取外しており、概ね適切に処理されている状況がうかがえる。
- ・ 高圧ガス保安法にL P ガスボンベの残存ガスの処理に関する規定があり、解体事業者に対して、同法に基づく処理方法の周知徹底が先決。



(1) 運用面での要望事項

引取品目追加要望に対する自工会意見

c) ガラス・バンパー

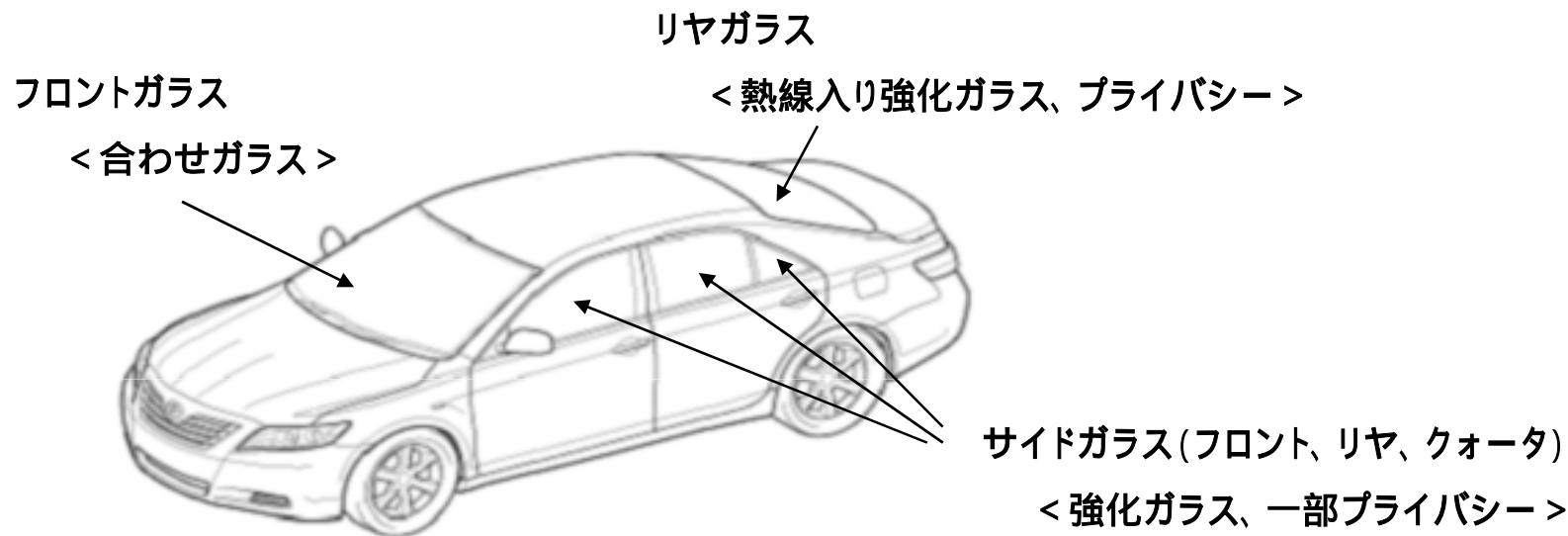
- ・両品目とも、A S Rの一部として現在でも引取っている物品であり、単独で回収・再資源化することは高コストとなることが予測される。
- ・例えばガラスについては、全国から集めて自動車用板ガラスにリサイクルする場合、06年度に(財)製造科学技術センターが検討した結果(下表参照)では、現状に比べLCA的にもLCC(経済性)においても不利であり、現段階での取組みは非常に困難。

	単位	現状	再ガラス化	差
L C A	kg-CO2/年	5.36	5.41	+0.05
L C C	円/kg	161.79	183.05	+21.26

(1) 運用面での要望事項

(参考) ガラスの部位別リサイクル性

- ・リサイクルできるガラスはごく一部



部位	リサイクル性
フロントガラス (合わせガラス)	可能 ただし、中間膜の分離が必要
サイドガラス (強化ガラス)	可能(フロント)、困難(リヤ・クォータ) 黒セラミックプリントの除去が困難
リヤガラス (熱線入り強化ガラス)	困難 熱線プリント等の除去が困難

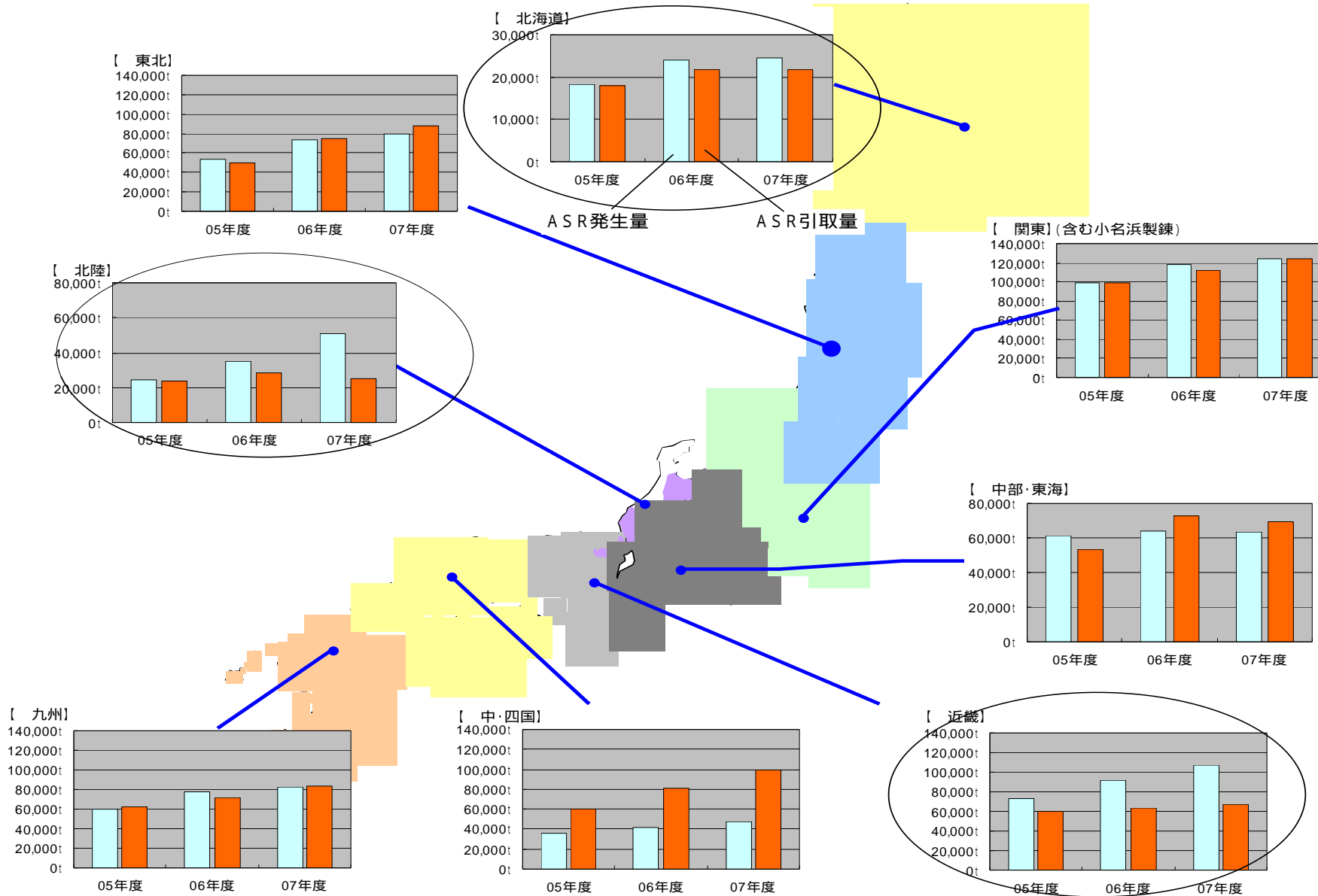
(1) 運用面での要望事項

A S R再資源化施設の充実

- ・ A S R再資源化施設の処理能力は、全国的には足りているものの、地域毎に見た場合、不足している地域あり。
(特に北海道、北陸、近畿については処理能力不足)
- ・ 以下の点につき、ご検討いただきたい。
 - ・ リサイクル施設として認められる施設活用率 4 0 %を満たす自治体施設の活用

(1) 運用面での要望事項

(参考) A S R の地域別発生量と引取量 北海道・北陸・近畿が処理能力不足



2 . 将来の自動車リサイクルシステムのあるべき姿

(1) 運用面での要望事項

リサイクルシステム運用費用のメーカー負担軽減
引取品目追加要望に対する自工会意見
A S R 再資源化施設の充実

(2) 今後の検討課題

フレキシビリティのあるリサイクルシステムへの転換
A S R 処理における 2 チーム制存続の必要性について

(3) 路上放棄車処理協力会による寄附終了

(2) 今後の検討課題

フレキシビリティのあるタフなりサイクルシステムへの転換

- ・現在の3品目を対象とした自動車リサイクル法の預託制度は、リサイクル費用の急騰などの想定外の事態に対しては硬直的(＊)。

＊既販車約7,500万台については既にリサイクル料金預託済みである。預託時と廃棄時のタイムラグ(約13年)の間の物価上昇に応じた程度のリサイクル費用の上昇に備えては、資金管理法人にて国債を中心に運用することによって得られる利息を充てることで対応するスキームとなっているが、想定を超えるリサイクル費用の上昇に対しては対応不可。

- ・また、システム運用に約45億円/年もの費用を費やしており、システムの簡素化による運用費用の低減(ユーザー、メーカー負担の軽減)も不可欠。
- ・以上の観点から、全保有車(7,500万台)が預託済みとなった状況を踏まえ、今後、フレキシビリティのある簡素なシステムへの転換の検討を提案。

(2) 今後の検討課題

A S R 処理における 2 チーム制存続の必要性について

- ・ A S R の処理について 2 チームに分かれて競い合った結果、当初の狙い通り、A S R 処理費用の低減や A S R リサイクル率目標の前倒し達成をすることができた。
- ・ しかしながら、現状では、2 チームがほぼ同じ処理施設を利用している状況であり、二重の管理体制（監査の実施等）となっている。

	05年度	06年度	07年度
リサイクル施設（T H / A R T）	3 0 / 2 7	2 9 / 2 6	3 1 / 3 1
併用リサイクル施設	2 0	2 3	2 9

- ・ 2 チーム制のメリット（リサイクル率前倒し達成等）、デメリット（事務経費等間接費用やシステム費用のダブリ＝リサイクル費用の上昇、二重の管理等）を整理の上、2 チーム制存続の必要性について継続検討を提案。

2 . 将来の自動車リサイクルシステムのあるべき姿

(1) 運用面での要望事項

リサイクルシステム運用費用のメーカー負担軽減
引取品目追加要望に対する自工会意見
A S R 再資源化施設の充実

(2) 今後の検討課題

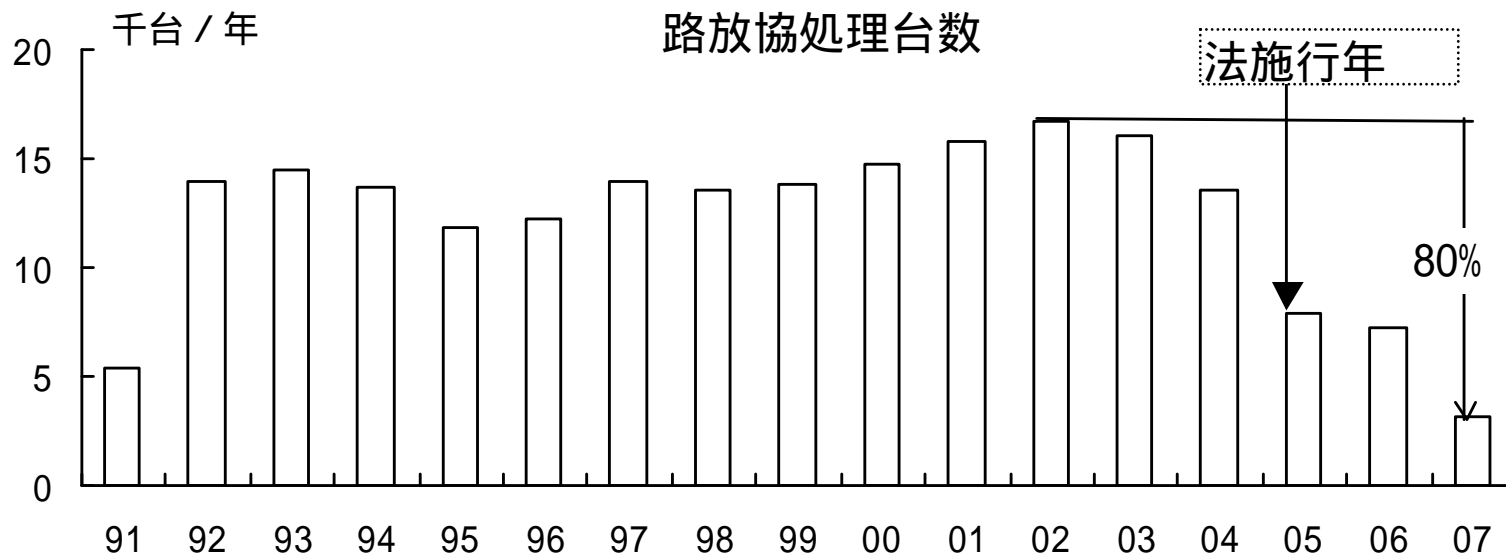
フレキシビリティのあるリサイクルシステムへの転換
A S R 処理における 2 チーム制存続の必要性について

(3) 路上放棄車処理協力会による寄附終了

(3) 路上放棄車処理協力会 (路放協) による寄附終了

路放協会員・・・自工会、自販連、輸入組合、全軽

- ・ 91年より自治体の申請に基づき「放棄車処理に見合う費用」について寄附継続*。
* 05年からはリサイクル料金相当額を寄附
- ・ 全保有車のリサイクル料金預託は本年 1 月末を以って完了した。
- ・ 申請件数は法施行後順調に減少し、07年はピーク時より 8 割減少。08年9月までの前年同期比では 5 割減のペース。



(3) 路放協による寄附終了

- ・現在の市況相場は低迷しているとは言え、解体事業者へ売却すれば、売却益によってリサイクル料金や解体事業者に支払う処理費用などの必要経費は全額（あるいはその大半）が賄える見込み。
- ・更には、不法投棄車両（含、路上放置車両）の処分は、自動車リサイクル法により、行政代執行後に剰余金出捐（実費の8割）のスキーム有り。
〔 但し、いくつかの自治体にヒアリングした結果、これについては、事務手続の煩雑さ（議会承認が必要等）を訴える声あり。 〕
- ・路放協活動は、自動車リサイクル法等の未整備時における自主的な取り組みであり、以上の状況を踏まえ協力会の役目は終了したものと考え、08年度末で寄附を終了することとしたい。
- ・なお、今後も僅かながら発生する可能性のある路上放置車両の処理に関して、自治体の手続きの簡素化についても、同時に要望したい。
- ・参考までに、二輪車については2011年まで継続することとし、2012年から廃棄時無料引取を実施予定。