

リサイクル品目について

1. 発生抑制、再使用及び再生利用の推進について

【総論】

自動車リサイクル法は、循環型社会形成推進基本法を基本的枠組みとして構成される我が国の循環型社会形成のための法体系の一部を担っているところであることから、同基本法における廃棄物・リサイクル対策の優先順位である発生抑制、再使用、再生利用、熱回収、適正処分について、自動車リサイクルにおいても、高度に実現されるべきである。また、第2次循環型社会形成推進基本計画において、個別リサイクル法の一層の充実、強化に当たっては、量的な拡大だけでなく、質の高い再生利用により新規資源の投入抑制に資する効果的な資源代替を進めることが課題として挙げられ、水平リサイクル等のリサイクルの高度化の推進が求められている。その観点では、A S Rのリサイクルは、現在、特に熱回収を中心に実現されているが、A S Rも含めて、使用済自動車から発生する循環資源について、より優先順位の高い対策が行われるよう、検討するべきであると指摘されている。

【現状・指摘事項】

発生抑制について

自動車リサイクルにおける発生抑制については、使用済自動車そのものの発生の抑制の他、自動車から生ずる廃棄物の発生抑制も考えられる。自動車リサイクル法の責務規定及びそれを具体化する環境配慮設計には取り込まれているものの、具体的に発生抑制策を評価し、促進する取り組みが十分に行われているものではないと指摘されている。

【発生抑制の事例】

- 使用済自動車の発生抑制（例：長期使用化）
- 使用済自動車1台から発生するA S Rの削減（例：A S R基準重量の削減）

再使用について

自動車リサイクルにおける再使用については、部品の再使用が想定される。解体業者は、技術的かつ経済的に可能な範囲内で、部品、材料その他の有用なものを回収し、再資源化を行うこととされており、現在、経済原則に任されている状況である。解体業者における有用部品等の再使用を推進するためには、回収された有用部品の供給先となるリユース市場の拡大が必要であるが、拡大に当たっては、品質保証基準等の環境整備の必要性も指摘されている。

再生利用について

再生利用については、解体段階から回収される有用なものの再生利用とA S Rからの再生利用と

あるが、後者については、リサイクルシステムの出口において議論することとする。解体段階の有用なものの再生利用については、精緻な解体の必要性、回収ルートを整備、再資源化素材の需要の拡大の必要性が指摘される一方、現時点でのインフラの未整備、高コスト、将来の技術開発を踏まえた対応の必要性等が指摘されている。

これらの発生抑制、再使用及び再生利用を推進するために、どのような取り組みが必要か検討すべきではないか。

2 . 品目指定について

品目の考え方

法制度上、指定品目としては、自動車製造業者等が引き取ることが義務づけられる特定再資源化等物品と、解体業者において回収し、再資源化することが解体業者の再資源化基準において求められる鉛蓄電池等の物品（いわゆる事前回収物品）がある。両者の品目指定の考え方については、別表のとおり、特定再資源化等物品については、処理困難であることや減量化・リサイクルの推進が特に必要である廃棄物等で、製造業者等が引き取ることが適当であるものとされている。一方、事前回収物品については、解体の工程で分別回収を行うことが資源の有効利用の推進、A S Rの再資源化の困難性の排除の観点で適当であるものとされている。先述のリサイクルの高度化の必要性に対応して、本審議会においても、指定品目に対する新たな観点として、レアメタルの確保等の資源の有効利用の促進や市況の変動に安定的な法制度の構築を導入すべきと指摘されている。

また、個別の物品の指定の検討に当たっては、物品の再資源化等の必要性のみならず、責務者及び関係者の適切な役割分担や経済的・技術的可能性に留意すべきである。

特定再資源化等物品と事前回収物品について、考え方の追加または整理と、個別の物品の再資源化状況等に鑑み、追加または削除すべき物品について検討すべきではないか。

個別の品目の現状と課題

タイヤ

附帯決議において、必要に応じて見直すことが求められている。一方、タイヤの業界団体は、整備交換されたタイヤを新品販売に合わせて回収するスキームを整備している。

バッテリー

附帯決議において、必要に応じて見直すことが求められている。一方、バッテリーの業界団体は、平成6年に「鉛リサイクルプログラム」を策定し、一般ユーザーから排出されるバッテリーの無償回収を実施している。また、平成17年の中環審・産構審の合同会議においては、輸入鉛バッテリーも対象とした新たなリサイクルシステムの必要性が答申されている。

なお、次世代自動車の登場により、従来の鉛蓄電池のみならず、電気自動車やハイブリッド自動車用のニッケル水素電池やリチウムイオン電池が市場に投入され始めており、併せてその対応についても検討する必要があるか。

発炎筒

破砕業者から、解体工程において取り外しが徹底されていないことから、破砕工程における発火事故につながっているとの指摘があり、事前回収物品への追加要望がなされている。一方、発炎筒の業界団体は、平成14年より整備交換された発炎筒を新品販売に合わせて無償で回収するスキームを構築している。

LPガスボンベ

破砕業者からは、解体工程において適切な処理が行われていないことから、破砕工程における事故が生じているため、処理方法について周知徹底すべきと指摘されている。一方、高圧ガス保安法においてはLPガスボンベの処理について規定されており、解体業者もその9割が取り外し処理を実施している。

その他（ガラス・バンパー 等）

ガラス、バンパーについては、リサイクルの高度化及びASRの発生抑制の観点から、両品目がASRに混入されないように解体段階において単独で回収・再資源化すべきと指摘されている。一方、ガラスのリサイクルについては、自動車製造業者より、リサイクル可能なガラスが一部に限られていることや、リサイクル技術が未発達であることから、LCA及びLCCの観点からASRとしての再資源化と比べて必ずしも効果的でないとの指摘もあるところ。その他の品目について、リサイクルの高度化の観点から、検討すべきものはあるか。

3 . リサイクル率の検討

特に、発生抑制及び再使用の推進を、自動車製造業者等が主導で実施する場合には、当該取組を評価する指標として、ASRのリサイクル率の在り方を検討する必要があるのではないか。

なお、詳細は、「リサイクルシステムの出口」において検討することとする。

(参考)

特定再資源等物品とは

特定再資源化等物品とは、指定回収物品、自動車破碎残さ及びフロン類を言う。

指定回収物品とは、自動車に搭載されている物品で次の各号のいずれにも該当するもの。

(現在、エアバッグ類が該当。)

- 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

特定再資源化等物品の考え方

中環審報告	産構審報告
<ul style="list-style-type: none">・ 適正又は安全な処理の確保のためのインフラが未整備である等、処理困難な廃棄物等であり、製造事業者等が引き取ることで、適正な処理等が可能なもの。・ 減量化・リサイクルの推進が特に必要な廃棄物等であって、製造業者等が引き取ることで、一層効率的な排出抑制・減量化・リサイクルの実施が可能なもの。	自動車製造事業者等引取品目については、(中略) 最終埋立処分量の極小化、使用済自動車がリサイクル・処理の実施過程において概ね有価で流通する状況の創出、環境負荷の発生の実効的・効率的な防止といった観点から、対応が必要とされるものを位置付けていくべき

事前回収物品の考え方

中環審自動車リサイクル専門委員会許可基準等検討小委員会、産構審自動車リサイクル WG 許可基準等検討タスクフォース合同会議検討結果より

<ul style="list-style-type: none">・ 鉛蓄電池、タイヤ、廃油、廃液、蛍光管(大型バス等の室内照明器具に使用されているもの)については、解体の工程で分別回収を行うことが資源の有効利用を推進する上で効果的である。・ また、これらを解体工程で回収しない場合には、鉄製の部品等と異なりその後の破碎工程等において再資源化することが困難であるだけでなく、自動車破碎残さの量を増加させ、また、これらが自動車破碎残さの中に混入し、自動車破碎残さのリサイクルが困難なものとなることから、解体工程以降での再資源化を促進するためにも、これらの部品等については分別回収を行うこととする。・ なお、分別回収した部品等を技術的、経済的な理由で再資源化しない場合には、廃棄物処理法に則って、適正に処分する必要がある。
--