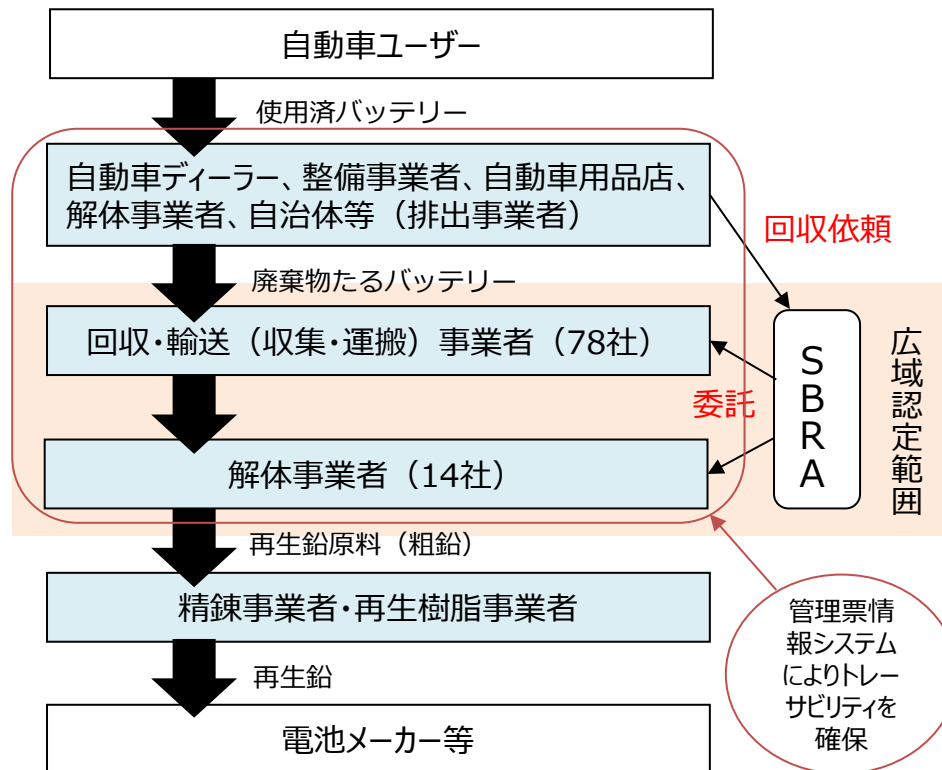


国内電池メーカー及び主要な輸入事業者は、使用済鉛蓄電池の不法投棄を防止するためのセーフティネットとしてSBRAを設立し、2012年の廃掃法に基づく広域認定取得以来、排出事業者から廃棄物として回収を委託された自動車(二輪車、農業機械、建設機械等を含む)用鉛蓄電池の適正処理とリサイクルに取り組んでおり、引き続き順調に機能してきている。

1. 近年の鉛建値の高止まりもあり、自動車用鉛バッテリーの使用済み品の約95%は、有価の原材料としてビジネスベースで回収・市場取引されているのが現状(有価回収の比率は鉛の需給バランスにより左右される)。残り数%が廃掃法上の廃棄物として排出されるため、これをSBRAが事業者へ委託して無償で回収する仕組み。
2. 2020年以降、有価取引の増加、不適正なヤード処理や違法輸出、そしてバーゼル法手続に則した廃バッテリー輸出の再開もあり、SBRAの処理件数・処理重量は漸減傾向を示しているところ。
3. 乗用車の平均使用期間(14年弱)中、4~5個使用済バッテリーが排出され、うち3~4個は車検や整備時に排出される。
4. SBRAの事業運営費(回収や解体の委託費等)は会員電池メーカー等が前年度出荷量に応じて拠出。



現在の課題

セーフティネットの持続性を維持する上で、以下のような課題対応に取り組んでいる状況。

1. 回収網の高齢化問題

中小・零細事業者の少なくない地域の回収網では、経営者の高齢化や後継者難からの廃業が顕在化。事業継続性の管理徹底に取り組んでいるところ。

2. 不適正な解体ヤードの跋扈と違法輸出問題

順法意識の乏しい海外系事業者等が使用済バッテリーを高値で買い回り、廃掃法の規制の外で規制当局の捕捉を逃れつつ不適正に集積・解体し、違法に輸出していると見られる事案が問題化。国内からの資源流出、適法な回収事業者や解体事業者等の経営への悪影響等を招く事態となっている(現在、環境省において廃掃法の規制強化等による対応を検討中)。

3. 韓国向け輸出の再開・増加問題

改正バーゼル法施行後2019年より停止していた使用済バッテリー輸出が、2024年秋より再開した結果、資源流出による需給逼迫が懸念されている状況。

鉛国内建値と輸出量、バッテリーリサイクル実績の推移

