

# 自動車リサイクル法について

2005年7月14日 外川健一(九大)

# 自動車リサイクル法制定の背景 なぜ自動車リサイクル法？ 公式見解

- ①最終処分場の逼迫
- ②ASR処理費用・ELV処理費用の高騰→逆有償化
- ③不法投棄・不適正処理・路上放置の増加
- ④環境対応の必要性の高まり

# 自動車リサイクル法制定の背景

## なぜ自動車リサイクル法？ 時代背景

- ①循環型社会元年 2000年 自リ法検討開始。
- ②フロン法制定
- ③EU指令の動き← EPRの採用
- ④静脈産業の信頼性向上の必要性
- ⑤ELVリサイクルイニシアティブ問題(2015年の95%リサイクル率の達成)
- ⑥スクラップ価格下落→既存システムの崩壊の懸念

自動車リサイクル法制定の背景  
なぜ自動車リサイクル法？ 3つの仮説

- ① EUの自動車リサイクル制度改革  
→ グローバルスタンダード対応
- ② 豊島事件 → A S R 問題・  
最終処分場問題
- ③ 政府による環境政策の一環  
→ 本格的な環境産業育成政策  
動脈部門の静脈部門への進出

## 自動車リサイクル法の基本的な考え方

- ① 不法投棄の防止
- ② 使用済み自動車＝ELVリサイクル・適正処理の持続的実施
- ③ 埋め立て処分量の極小化
- ④ 既存のリサイクルシステム＝現在の関係事業者の役割分担を前提としつつ、適正な競争原理が働く仕組みであること。

# 自動車リサイクル法の特質 (経済産業省が誇る「ジャパンモデル」)

- リサイクルシステムの構築・実施の統括的責務はメーカーに。
- 「リサイクル費用」の明示と、それを販売時に別途徴収
- 確実に実施するための対応(セーフティネットとしての指定法人。離島対応。輸出登録抹消制度。自動車重量税還付制度。電子マニフェストによる情報管理。「指定回収品目」概念等)

## ちよつと一息

- マスコミの中では、この制度がスタートすることによって自動車メーカー各社は「消費者の負担軽減に向け解体しやすい車の開発などが加速する」と報道している。
- しかし、この新しいシステムは、本当に自動車メーカーにリサイクルしやすい設計：D f R を促しているのだろうか？

## EU指令の3つのポイント (リサイクルに関しては②、③)

- ① 自動車を構成する有害物質の規制  
→ 新型車の環境負荷物質（有害物質）に関する規制  
（EU指令第4条） → (日) リサイクルイニシアティブで対応
- ② 自動車の解体現場が引き起こす可能性のある環境問題への対応  
→ ELV処理施設は、所管官庁の許可取得または登録を義務づけること。取り外すべき部品や液類を具体的に規定（EU指令第6条） → (日) 自動車リサイクル法で対応
- ③ 放置車両問題への対応（メーカー責任のキーはこれ！）  
→ ELVの、メーカーもしくは輸入業者による無償回収ネットワークの整備（EU指令第5条）。 → (日) 不採用



## OECD（経済協力開発機構）のEPR

「製品に対する生産者責任を製品のライフサイクルの使用後段階にまで拡大すること」

- ① 物理的および（もしくは）財政的な、または全面的もしくは部分的な責任を、地方自治体から上流部門の生産者へ移すこと
- ② 製品設計の際、環境に配慮するよう生産者に動機を与えること。

## 一般的なEPRの政策手法

- ① 製品（そのものの）回収 → 不採用
- ② 経済的手法（デポジット制度の導入・処理リサイクル費用の価格上乗せ） → 一部採用（価格上乗せ）
- ③ 3R設計基準の指定（再生材使用率の指定など） → 不採用
- ③' 有害物質の使用禁止・もしくはは使用量削減  
→ 業界の自主的取り組みで行う（とくに重金属）

# 日本における家電と自動車のEPR

	家電	自動車
地方自治体→ メーカー	○	×
DfE	△→○?	△→○?
①生産者による 製品回収	○	×
②経済的手法	×(△)	×→△
③3R設計	△→○	△→○
③' 有害物質削減	△→○	△→○

# 各国における自動車のEPR

	日本	韓国	台湾	EU
地方自治体→ メーカー	×	×	×	×
DfE	△→○?	×	×	△→○?
①生産者による 製品回収	×	×	×	○
②経済的手法	×→△	×	○	△(蘭など)
③3R設計	△→○	×		△→○?
③' 有害物質削減	△→○	△→○?		○

## 自動車リサイクルの国際展開

- 中古部品市場は(中古車市場同様)、輸出抜きに語れない。
- ドイツ 300万台のELV→国内処理は半分？  
中古車として東へ。鉄源として西へ。
- 日本 シュレッダーダスト問題への対応として  
中古車としてスクラップ源として輸出増加？  
背景：中国の旺盛な需要

# 新しいシステムの運用状況

## (自動車リサイクル促進センター報告)

	引取報告 (件)			
	フロン類			
	引取工程	回収工程	解体工程	破碎工程
1月	52,994	35,958	32,837	28,780
2月	140,279	117,415	131,296	163,841
3月	277,784	229,970	261,507	350,104
合計	471,057	383,343	425,640	542,725

	引渡報告 (件)			
	フロン類			
	引取工程	回収工程	解体工程	破碎工程
1月	44,430	28,965	24,062	11,853
2月	134,985	112,206	115,105	133,204
3月	269,895	219,031	235,812	309,759
合計	449,310	360,202	374,979	454,816

## 日本にしか通用しない「ジャパンモデル」?

- 仮に3月のペースで進むとすれば、年間約330万台の使用済み自動車在国内で処理される計算
- 一方、これまで使用済み自動車は年間500万台(中古車輸出を含む)のペースで発生してきたとされる。
- ならば残りの170万台はどこへいったのだろうか。
- 自動車リサイクル法:国内法
- 預託された「リサイクル料金」は、あくまでも国内で処理・リサイクルされるときに使用が限定されている。
- 中古車を輸出する際に、リサイクル料金は国内での最終所有者に原則的に返還されることとなっている。