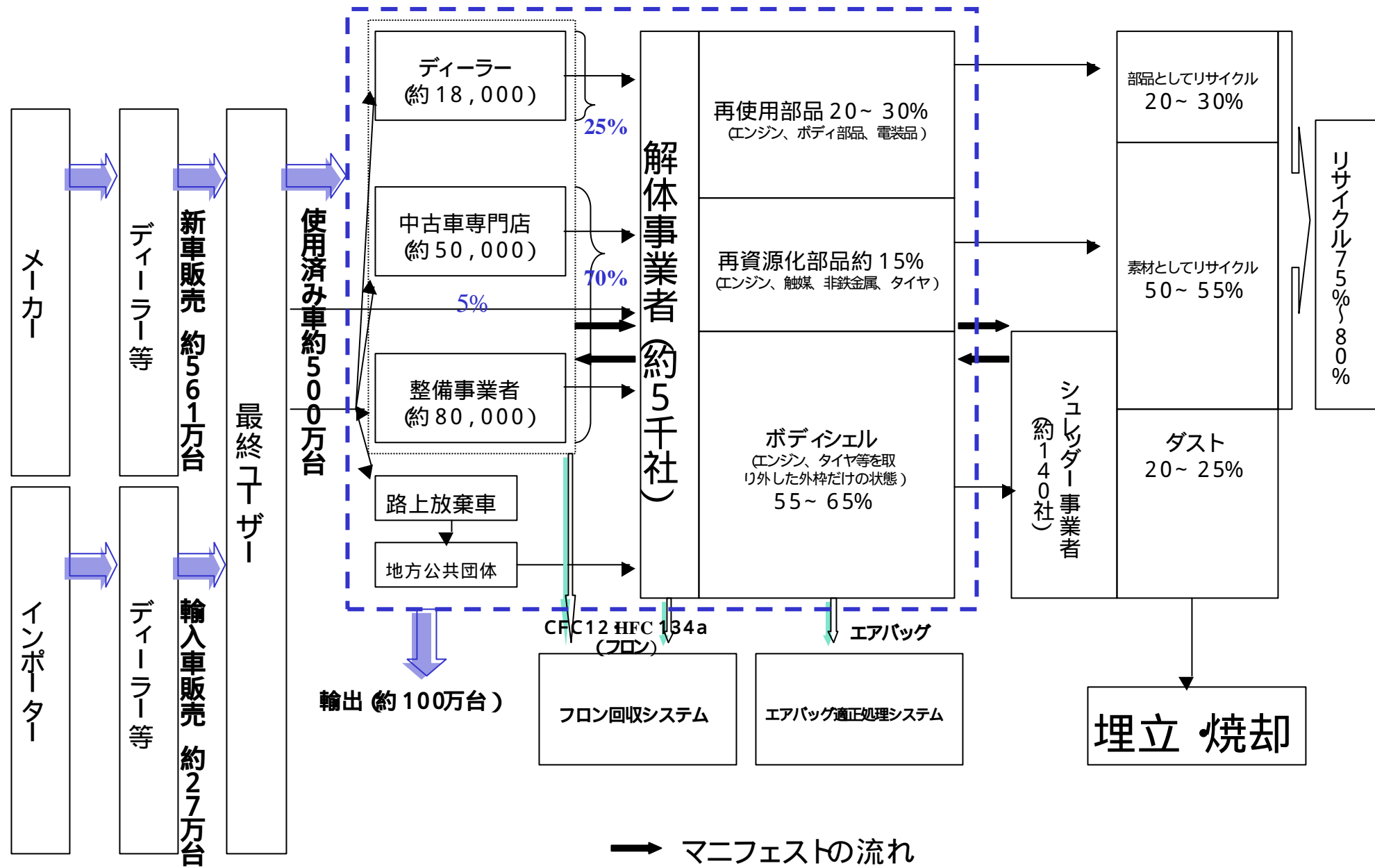


# 我が国における使用済み自動車の流れとリサイクル率の概要

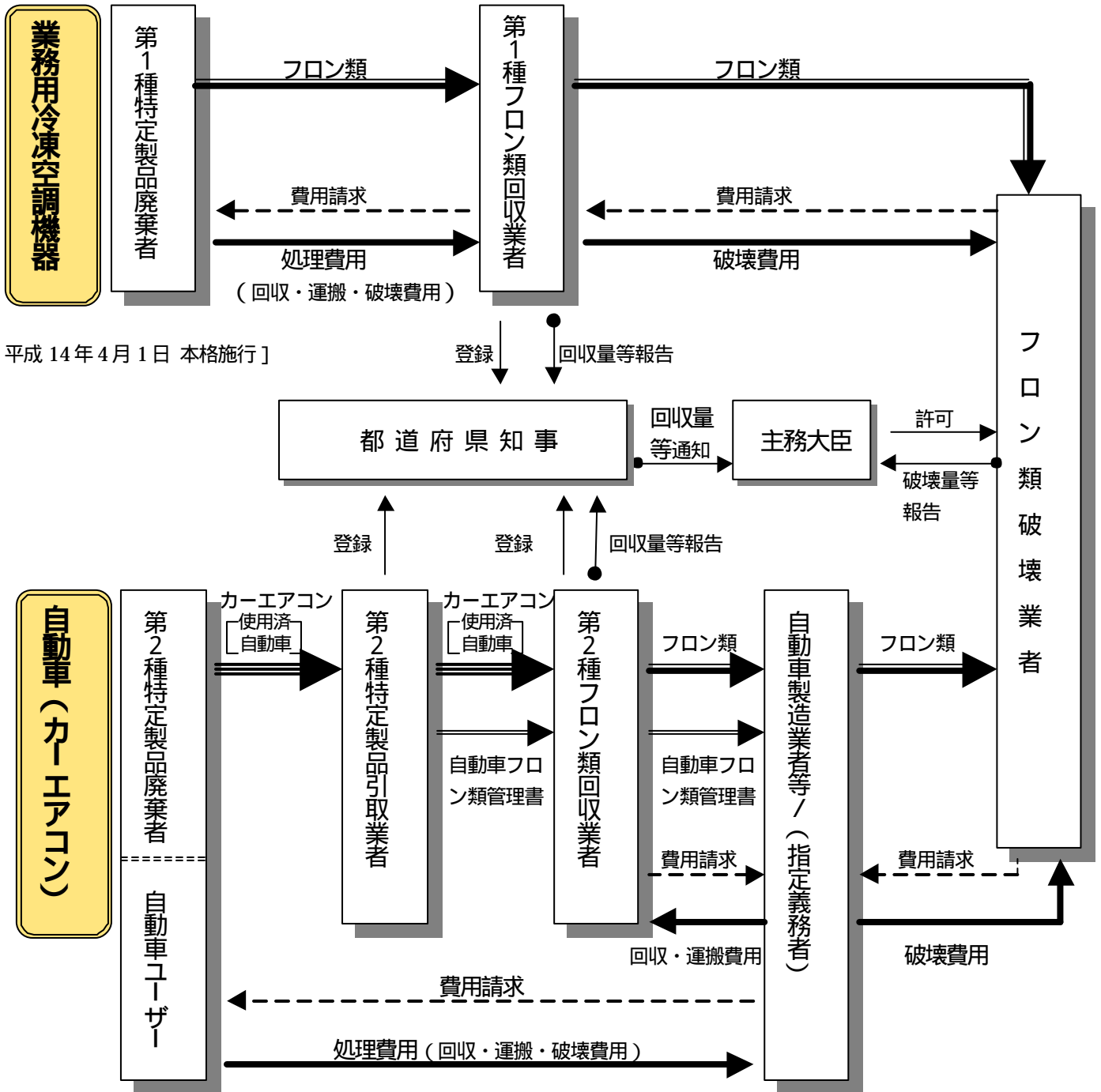
参考 1



注)ディーラー、中古車専門店、整備事業者はそれぞれ兼業している場合がある。

# フロン回収破壊法のシステム

対象：冷媒用CFC、HCFC、HFC



[平成 14年 4月 1日 本格施行]

[平成 14年 10月 31日 以前で政令で定める日本格施行]

第 2 種特定製品引取業者業者及び第 2 種フロン類回収業者の登録は平成 14年 4月 1日開始

カーエアコンからのフロン回収について、自動車製造業者等が自動車ユーザーに負担を求める方法については、自動車リサイクルの検討作業を通じて早急に結論を得る。  
自動車リサイクルに係る法制度において、カーエアコンからのフロン回収を定める際には、原則として上記の仕組みを規定する。

自動車分解整備事業者については、国土交通大臣の通知に基づき登録

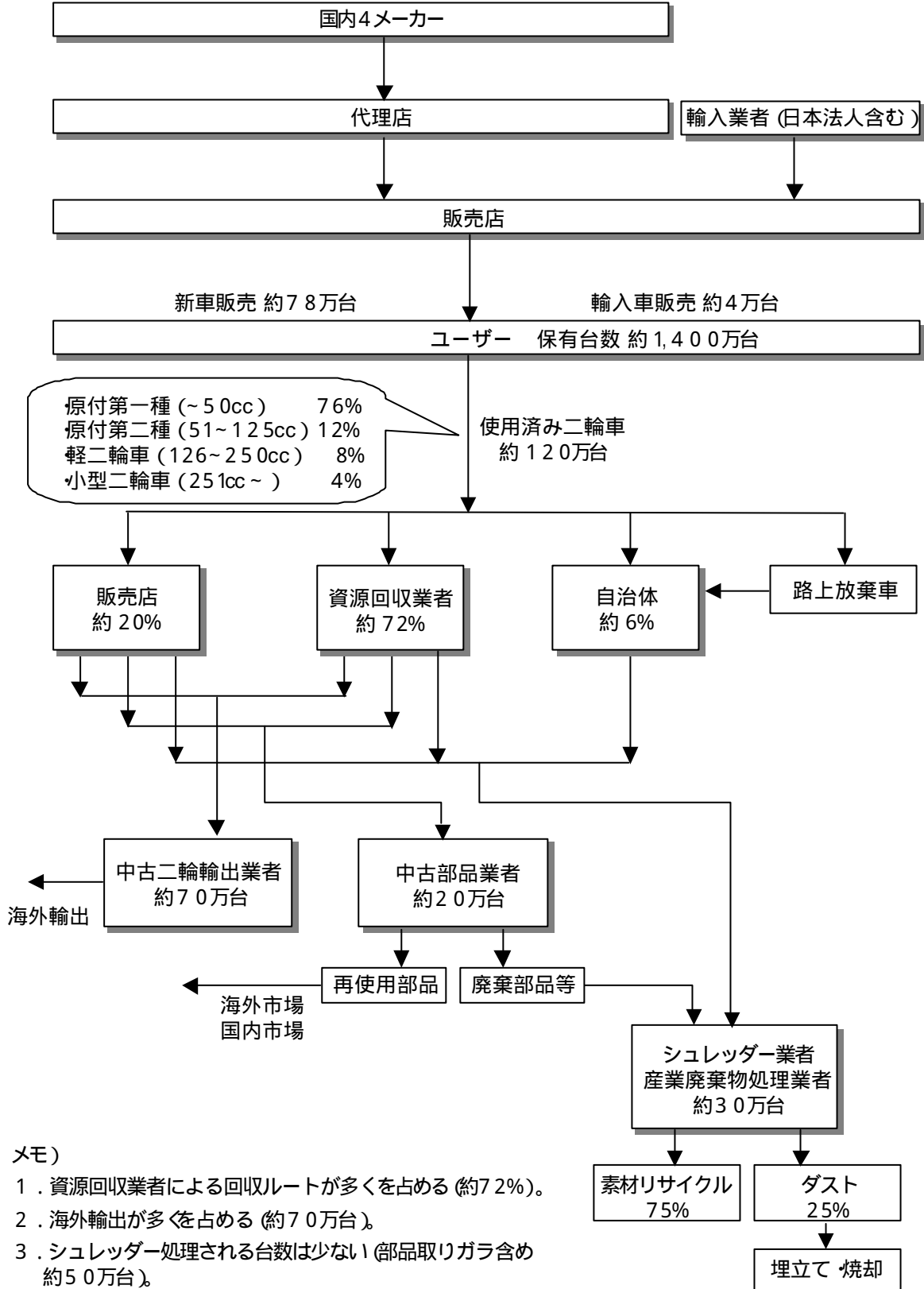
## リサイクル費用の徴収方法の比較

	対応する範囲、対象数 1		概要	使用便益享受者 とリサイクル費用の 負担者の一致	費用の算定	徴収費用の管理	ユーザーの製品選択 への影響	ユーザーの不法投棄 2	製造事業者のリサイ クル性配慮の促 進	輸出車両へ の対応
	新車	既販車								
A 方式	自車に充当 (徴収は新車 購入時点) 費用徴収対象数: その時点 の新車台数 配分対象数: その時点の新 車台数のうち将来の廃車台 数	自車に充当 (徴収は排出時 点) 費用徴収対象数: その時点の 廃車台数 配分対象数: その時点の廃車 台数	新車については新車購入時に当該 自動車のリサイクル費用を徴収。 既販車については排出時に当該自 動車のリサイクル費用を徴収。	概ね一致	新車については将来必要となるコストを現時点で予測する必要あり。 既販車については、排出時点での技術、コストに応じた費用を徴収。	新車については長期管 理方法等について要検 討。 既販車については費用 の長期管理は不要。	車のリサイクル容易性を勘案 してリサイクル費用が定まる ため、購入時に製品 (新車及び 中古車) のリサイクル容易性が 考慮される。	新車については増加の懸 念なし。 既販車については現状と 同様。(現状に比べ追加的 な費用徴収が行われること による増加の懸念あり) 3	車のリサイクル容 易性を勘案してリ サイクル費用が定 まるため促進効果 あり。	新車につ いては対応に は留意が必要。 4 既販車に ついては対応 可能。 5
B 方式	自車に充当 (徴収は新車 購入時点) 費用徴収対象数: その時点 の新車台数 配分対象数: その時点の新 車台数のうち将来の廃車台 数	自車に充当 (徴収は任意の 時点) 費用徴収対象数: その時点の 既販車台数 配分対象数: その時点の既販 車台数のうち将来の廃車台 数	新車については新車購入時に当該 自動車のリサイクル費用を徴収。 既販車については任意の時点で当 該自動車のリサイクル費用を徴収。	概ね一致	新車及び既販車については将来必要となるコストを現時点で予測 する必要あり。	新車及び既販車につ いて、長期管理方法等 について要検討。	車のリサイクル容易性を勘案 してリサイクル費用が定まる ため、購入時に製品 (新車及び 中古車) のリサイクル容易性が 考慮される。	新車については増加の懸 念なし。 既販車については現状と 同様。(現状に比べ追加的 な費用徴収が行われること による増加の懸念あり) 3	車のリサイクル容 易性を勘案してリ サイクル費用が定 まるため促進効果 あり。	対応には留 意が必要。 4
C 方式	自車に充当 (徴収は新車 購入時点) 他車に充当 (新車購入時 に他車のリサイクル費用も 徴収) 費用徴収対象数: その時点 の新車台数 配分対象数: その時点の新 車台数のうち将来の廃車台 数 + 既販車のうちその時点の 廃車台数	費用は徴収せず	新車購入時に、当該自動車のリサイ クル費用及び当該時点で排出され る既販車のリサイクル費用を徴収。  既販車が存在する時点では、新車購 入者は自車の将来のリサイクル費 用と他車 (既販車) のその時点のリ サイクル費用を二重に負担するこ ととなる。 リサイクル費用を徴収した新車が 既販車に占める割合は年々増加し、 最終的には自車充当方式となる。	不一致  既販車ユーザー のうち、将来新車 購入をしない者 は、リサイクル費 用を一切負担し ない。 新車購入者は、既 販車が存在する 時点では、自車と 他車のリサイク ル費用を二重に 負担する。	新車については、将来必要となるコストを現時点で予測する必要あり。 既販車については、排出時点での技術、コストに応じた費用を徴収。 使用済み自動車の発生数に見合った金額を新車販売台数に応じて 設定する必要あり (実際は収支が合わないことが想定される)。 廃車台数と比較して、新車販売台数が減少していく場合には、新車 購入者一人あたりの負担が増加していくこととなる。 例えばフロンを使用しないエアコンの導入など、従前の環境負荷要 因が除去された新車を購入した場合であっても、当該環境負荷要因 を抱えた既販車の対応に必要な費用を負担することとなる。	新車については長期管 理方法等について要検 討。 既販車については費用 の長期管理は不要であ るが、廃車が発生しな い段階で事業撤退をし た製造事業者・輸入事 業者の販売した自動車 について、未徴収のリ サイクル費用を賄う仕 組みが別途必要。	新車については、車のリサイク ル費用が定まるため、購入時に 製品のリサイクル容易性が考 慮される。 既販車については、販売される 新車及び中古車のリサイク ル容易性と直接関係なく、排出 される車のリサイクル容易性 に対応してリサイクル費用が定 まるため、購入時に製品のリサ イクル容易性は考慮されない。	増加の懸念なし。	新車については、 車のリサイクル容 易性を勘案してリ サイクル費用が定 まるため促進効果 あり。 既販車につ いては、新車のリサ イクル容易性と直接 関係なく費用が定 まるが、長期的に は促進効果あり。	対応には留 意が必要。 4
D 方式	自車に充当 (徴収は排出時点) 徴収対象数: その時点の廃車台数 配分対象数: その時点の廃車台数		新車及び既販車を問わず、排出時に 当該自動車のリサイクル費用を徴 収する。	概ね一致	排出時点での技術、コストに応じた費用を徴収。	費用の長期管理は不 要。	車のリサイクル容易性を勘案 してリサイクル費用が定まる ため、購入時に製品 (新車及び 中古車) のリサイクル容易性が 考慮される。	現状と同様。(現状に比べ 追加的な費用徴収が行わ れることによる増加の懸 念あり) 3	車のリサイクル容 易性を勘案してリ サイクル費用が定 まるため促進効果 あり。	対応可能。 5
E 方式	自車に充当 (徴収は任意の時点) 徴収対象数: その時点の新車台数及びその時点の既販車台 数 配分対象数: その時点の新車台数及び既販車台数のうち将 来の廃車台数		新車及び既販車を問わず、任意の時 点で当該自動車のリサイクル費用 を徴収する。 経済情勢等に応じて柔軟に徴収時 点を設定することが可能。(例えば 排出時点における徴収から新車購 入時点の価格上乘せへと円滑に変 更可能。)	概ね一致	将来必要となるコストを現時点で予測する必要あり。	長期管理方法等につ いて要検討。	車のリサイクル容易性を勘案 してリサイクル費用が定まる ため、購入時に製品 (新車及び 中古車) のリサイクル容易性が 考慮される。	現状と同様。(現状に比べ 追加的な費用徴収が行わ れることによる増加の懸 念あり) 3	車のリサイクル容 易性を勘案してリ サイクル費用が定 まるため促進効果 あり。	対応には留 意が必要。 4
F 方式	他車に充当 (新車購入時 に他車のリサイクル費用が 徴収される) 費用徴収対象数: その時点 の新車台数 配分対象数: 既販車のうち その時点の廃車台数	費用は徴収せず	新車購入時にリサイクル費用を徴収 し、その費用で当該時点で排出さ れる自動車のリサイクル費用を賄 う。	不一致  既販車ユーザー のうち、将来新車 購入をしない者 は、リサイクル費 用を一切負担し ない。	排出時点での技術、コストに応じた費用を徴収。 使用済み自動車の発生数に見合った金額を新車販売台数に応じて 設定する必要あり (実際は収支が合わないことが想定される)。 廃車台数と比較して、新車販売台数が減少していく場合には、新車 購入者一人あたりの負担が増加していくこととなる。 例えばフロンを使用しないエアコンの導入など、従前の環境負荷要 因が除去された新車を購入した場合であっても、当該環境負荷要因 を抱えた既販車の対応に必要な費用を負担することとなる。	費用の長期管理は不要 であるが、廃車が発生 しない段階で事業撤退 をした製造事業者・輸 入事業者の販売した自 動車について、未徴収 のリサイクル費用を賄 う仕組みが別途必要。	販売される新車及び中古車の リサイクル容易性と直接関係 なく、排出される車のリサイク ル容易性に対応してリサイク ル費用が定まるため、購入時に 製品のリサイクル容易性は考 慮されない。	増加の懸念なし。	新車のリサイク ル容易性と直接関係 なく費用が定まる が、長期的には促 進効果あり。	対応には留 意が必要。 4

1 本資料では、A S R等の回収・リサイクル等の実施の役割を担う者が製造事業者及び輸入事業者であるとの前提に立って記述を行っている。現在の新車台数は約600万台、廃車台数は約500万台、既販車数は約7250万台(2輪車を除く)。  
 2 不法投棄対策については、費用徴収以外の要素(登録抹消制度のあり方など)も含め総合的に検討する必要あり。  
 3 本資料では、現状では排出時に費用の徴収が行われているとの前提に立って記述を行っている  
 4 国内でリサイクルされる自動車及び輸出される自動車が増加する以前にリサイクル費用を徴収することとなる  
 5 国内でリサイクルされる自動車についてリサイクル費用を徴収する(輸出される自動車についてリサイクル費用は徴収しない)

## 二輪車のリサイクルフローについて

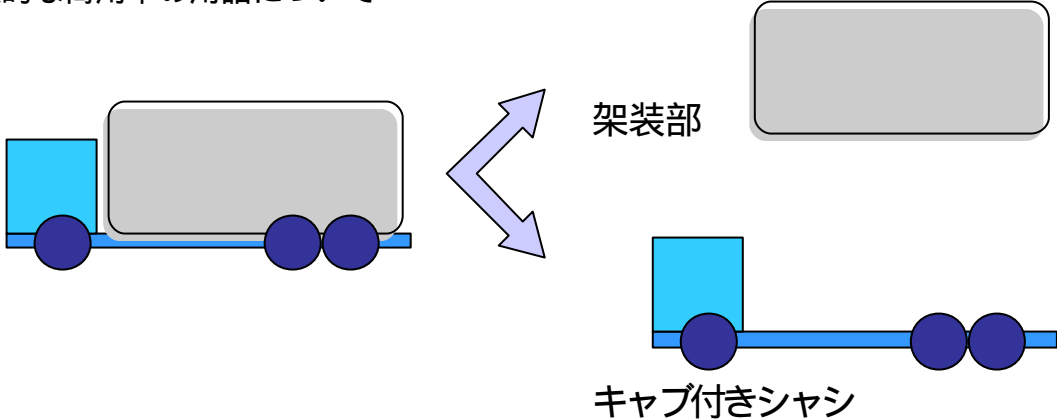
使用済二輪車の流れとリサイクルの概要（2000年推定）



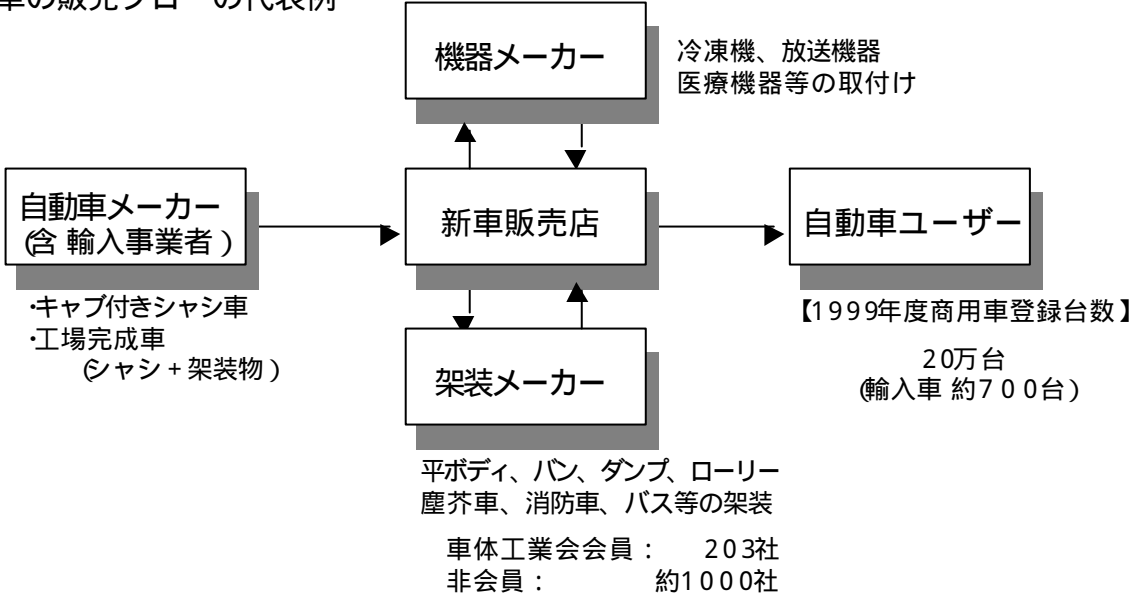
注) 上記フロー図の数値は、2001年1～3月に、(社)日本自動車工業会にてヒヤリング調査した結果に基づいて推定した値である。

### 商用車のリサイクルフローについて

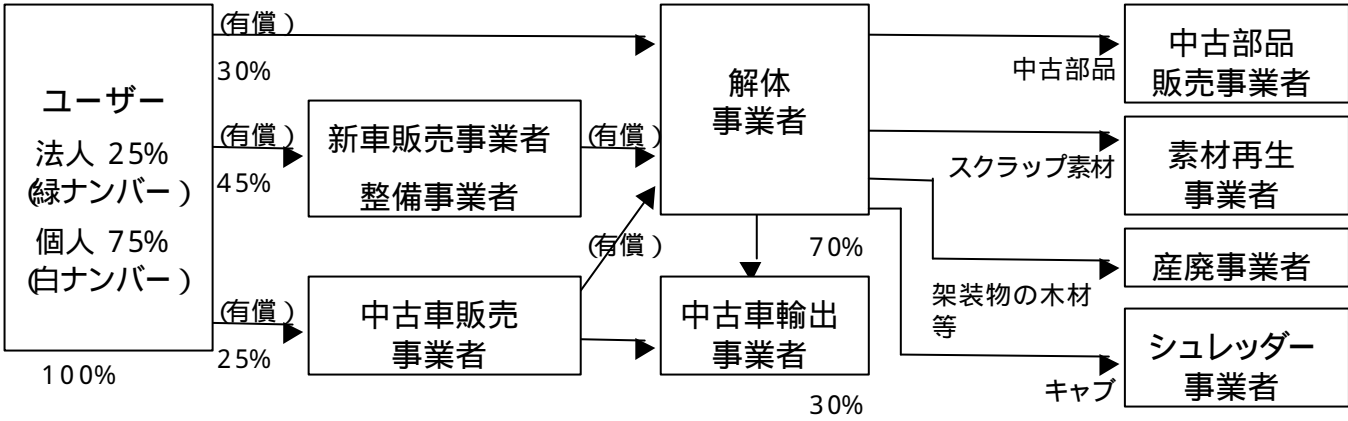
代表的な商用車の用語について



商用車の販売フローの代表例



商用車 (GWW 3.5 超) の廃車処理フロー



## ELVに関するEU指令について

1990年欧州理事会決議により、使用済み自動車についてECレベルで処理すべき廃棄物であることを確認。1997年欧州委員会として原案をとりまとめ、2000年7月欧州理事会決定、同9月欧州議会決定を受けて、2000年10月21日官報に掲載されると同時に発効。

今後、加盟国は指令の規定に沿って、18ヶ月以内に自国法を改正又は制定する。

(1)新型車の環境負荷物質に関する規制 (4条)	2003年7月以降の販売車は原則として鉛、水銀、カドミウムおよび6価クロムの使用を禁止。但し、適用除外される13品目を付属文書IIで規定(次ページ添付1参照)。なお、適用除外を継続検討される5品目(次ページ添付2参照)については、指令発行後1年以内に決定する。
(2)ELV 処理時の事前解体に関する規制 (6条)	加盟国はELVによる汚染を防止するための処理を保証する。 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。 ・バッテリーと液化ガスタンクの取り外し ・爆発の恐れのある部品(エアバッグ等)の取り外しまたは無害化 ・燃料、モーターオイル、トランスミッションオイル、ギアボックスオイル、油圧オイル、冷却液、凍結防止剤、ブレーキフルード、冷媒およびELVに含まれるその他の液体の抜き取りと保管。但し、リユースする場合は除く。 ・水銀含有部品の取り外し リサイクル促進のための以下の部品の取り外し ・触媒、ガラス ・銅、アルミニウム、マグネシウム含有部品 (但し、シュレッダーで回収出来ない場合) ・バンパー、ダッシュボード、液体容器等の大物プラスチック部品及びタイヤ (但し、シュレッダーで回収出来ない場合)
(3)リサイクル率(実効率,可能率)に関する規制 (7条)	リサイクル可能率 EU車両型式認証指令(70/156/EEC)を2001年末までに修正し、修正後3年目以降に市場に出す車両から型式認証化 ・リサイクル可能率:95%以上(うち、エネルギー回収分10%以内) リサイクル実効率 2006年1月からのELV:[ ]内は1980年1月以前の登録車両 ・リサイクル実効率:85%〔75%〕以上(うち、エネルギー回収5%以内) 2015年1月からのELV ・リサイクル実効率:95%以上(うち、エネルギー回収10%以内)
(4)ELVの回収ネットワークに関する規制 (5、12条)	加盟国は経済原則に立つ事業者がELVおよび中古部品の回収・処理システムを確立することを保証する措置を講じる。 販売店、引き取り業者、保険会社、解体業者、シュレッダー業者、リサイクル業者、処理業者施設に確実に運ばれること 2002年7月1日以降の新車及び2007年1月1日以降の全てのELVが公認処理施設に確実に運ばれること 加盟国は解体証明書の提示をELVの登録抹消条件とするシステムを設立すること

<p>(5)EU 指令の実行 ( 10 条 )</p>	<p>加盟国は指令発効後、18 ヶ月以内に本指令を遵守するのに必要な法律、規則、および行政規定を発効させるものとする。</p>
<p>(6)ELV の無償引き 取りに関する規制 ( 5、12 条 )</p>	<p>2007 年 7 月 1 日以降の新車及び 2007 年 1 月 1 日以降の全ての ELV について、加盟国は認定された処理施設での車両の引き渡しが最終所有者の負担なしに行われ、生産者が回収・処理費用の全てまたは多くの部分 を負担することを保証するために必要な措置を講ずる。</p> <p>多くの部分 ( a significant part ) での significant の解釈には、欧州でも「多く」から「意味のある」まで幅広い解釈があり各国で議論されている。</p>

## 添付 1 .付属文書 II で規定された適用除外される 13 品目

- 1) 最大 0.35wt%の鉛含有スチール (亜鉛メッキ鋼を含む)
- 2) 最大 0.4wt%の鉛含有アルミ
- 3) 最大 4wt%の鉛含有 (ホイールリム ,ウインドレバーの)アルミニウム
- 4) 最大 4wt%の鉛含有銅合金
- 5) 鉛 / 青銅ベアリングシェル及びブッシュ
- 6) バッテリー
- 7) ガソリントankの内面コーティング
- 8) 制振ダンパー
- 9) 高圧または燃料ホース用加硫剤
- 10) 防護塗料の安定剤
- 11) 電子基板及びその他に使用されるハンダに使用されている鉛は適用除外とする
- 12) 防錆コーティングとしての6価クロム (車両当たり最大 2g)
- 13) 電球及び計器板表示灯内の水銀

アンダーラインを施したものは事前取り外しができるようにラベル表示や識別表示が必要

## 添付 2 .適用除外を継続検討される 5 品目

- 1) ホイールリム ,エンジン部品 ,ウインドレバーのアルミ合金に使用している鉛
- 2) バッテリー内の鉛
- 3) バランスウエイトの鉛
- 4) ガラスまたはセラミック化合物に鉛が含まれる電気部品
- 5) 電気自動車用バッテリーのカドミウム



使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ

平成9年5月23日

通商産業省

## 目次

## . 背景、目的及び基本的考え方

- 1 . 使用済み自動車の処理の形態
- 2 . 使用済み自動車の処理に関する問題
- 3 . 「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」の目的

## . 用語の定義

## . リサイクル率向上及び有害物質使用量削減等のための措置

- 1 . 関係事業者等による数値目標の遵守
- 2 . 数値目標の位置付け
- 3 . 数値目標
- 4 . 自主行動計画の策定・公表
- 5 . 数値目標の遵守状況の確認等

## . 適正処理促進及び不法投棄防止のための措置

- 1 . 啓発活動等の実施
- 2 . 使用済み自動車の適正処理を管理する制度
- 3 . フロンの回収
- 4 . 罰則の強化等

## . 情報収集・提供体制の整備

- 1 . 自動車リサイクル情報センター

## . 関係者の役割

- 1 . 政府の役割
- 2 . 地方自治体の役割
- 3 . 製造事業者の役割
- 4 . 販売事業者等の役割

- 5 . 解体事業者等の役割
- 6 . シュレッダー事業者の役割
- 7 . ユーザーの役割

. その他

- 1 . 罰則の適用等
- 2 . 実施時期が未定の事項に関する規定

. 背景、目的及び基本的考え方

#### - 1 . 使用済み自動車の処理の形態

現在、国内で年間約500万台発生する使用済み自動車は、一般に以下のように処理されており、処理ルートが大筋としては確立している。

自動車販売事業者等を通じて解体事業者等に引き渡される。

解体事業者等によって、有用な部品、不要物等の除去等が行われる。

シュレッダー事業者等による破砕処理等を経て、鉄、非鉄金属等は再生利用され、残りはシュレッダーダストとして埋立処分される。

なお、自動車については、登録制度があり、不法投棄に対する罰則と相まって、所有者等による不法投棄に対して一定の歯止めとなっている。

#### - 2 . 使用済み自動車の処理に関する問題

使用済み自動車の処理に関しては、近年、以下のような問題が生じている。

シュレッダーダストには鉛等の有害物質が含まれていることが判明。

また、1996年4月より埋立処分に係る規制が強化（安定型処分から管理型処分に移行）されたが、これに伴い処分場の残余容量の逼迫の懸念が生じている。

従来から、使用済み自動車は有価物として取り引きされてきている。一方、埋立処分に係る規制の強化に伴い処分費用が上昇し、処理を依頼する側が費用を支払う逆有償化の形態が見られるようになっており、不法投棄、不適正処理が増大するとの懸念が生じている。

逆有償化の形態が見られつつある中で、処理の効率化を進めるとともに、必要なコストについては適切な転嫁が円滑に行われるようにする必要がある。

### - 3 . 「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」の目的

不法投棄に対する罰則、登録制度等の既存の法制度の存在もあり、現状では使用済み自動車等の逆有償化によって不法投棄等が増加したという傾向は見られず、従来と同様、既存の処理ルートが機能している。通商産業大臣の諮問機関である産業構造審議会の廃棄物処理・再資源化部会（以下、部会という）廃自動車処理・再資源化小委員会（以下、小委員会という）の中間報告（1996年4月）においても、市場メカニズムに基づき既存の処理ルートを高度化しつつ対応することが実効性が高いとの提言がなされており、今後、この中間報告を踏まえ、以下のような基本的考え方の下で対応を図る必要がある。

#### 有害物質使用量の削減

鉛等の有害物質の使用量の削減を図るとともに、使用済み自動車の処理のプロセスの中で、その適切な除去を図る必要がある。

#### シュレッダーダストの減量化、自動車のリサイクル率の向上

シュレッダーダストの減量化、自動車のリサイクル率の向上を図ることにより、埋立処分量の削減を図る必要がある。

#### 既存の処理ルートの高度化

既に使用済み自動車の処理ルートは確立しており、まずは、この既存の処理ルートに関与している事業者がそれぞれ、より一層の高度化、協力を図ることによって問題解決を目指す。その際、不適正処理、不法投棄を防止するため、各種啓発活動等の継続と使用済み自動車の処理ルート等を管理するシステムの導入等を図る。

#### 市場メカニズムの活用による処理の効率化

この既存のルートの下で、できる限り市場メカニズムを活用し、事業者間の競争意識による処理の効率化・高度化をもって問題を解決することが望まれる。逆有償化の状況下でも市場メカニズムは機能するが、そのためには関係者に対して適正な処理費用や処理方法に関する情報が提供されることが必要である。

#### 関係者の役割の明確化

各関係者が応分の負担を果たすため、各関係者毎に役割がわかりやすく明確化され、周知徹底されることが重要。

今後、この問題への適切な対応を図るためには、小委員会の中間報告の内容を具体化するとともに、追加的措置を講ずる必要がある。これらの対策は、使用済み自動車に関連する種々の法規やガイドライン等から有効なものを活用し、体系的に組み合わせて講ずるべきものであり、多岐にわたる関係者に対して一括して

明示される必要がある。こうした観点から、使用済み自動車の処理に関する諸問題を解決し、適正処理及びリサイクルを促進するために関係者が実施しなければならない若しくは実施すべき事項を「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」（以下、「イニシアティブ」という）として提示する。

## ．用語の定義

このイニシアティブにおいて用いられる用語を以下のとおり定義する。

「使用済み自動車」とは、運行の用に供さなくなり、処理される自動車のことであり、二輪車も含む。

「処理」とは、使用済み自動車の運搬・解体等、解体済み車体の運搬・破碎等、シュレッダーダストの運搬・処分、及び、これらの作業等に伴って発生する廃棄物等の運搬・処分のことであり、積み替えや一時保管等も含む。

「リサイクル」とは、中古品としての再利用（リユース）、廃品の有効利用（転用）、再資源化（マテリアル・リサイクル）及びエネルギー回収（サーマル・リサイクル）のことである。

「関係事業者」とは、自動車及び自動車部品・材料等の製造事業者、販売事業者（輸入事業者を含む）、整備事業者（ただし、使用済み自動車を取り扱う者に限る。以下同じ。）、解体事業者、シュレッダー事業者、及び、自動車から発生する廃棄物等を処理する事業者である。

「関係者」とは、使用済み自動車に関連する政府、地方自治体等の公的機関、試験研究機関、プラント製造事業者等を関係事業者に加えたものである。

## ．リサイクル率向上及び有害物質使用量削減等のための措置

### - 1 . 関係事業者等による数値目標の遵守

埋立処分場の需給の逼迫、シュレッダーダストに鉛等の有害物質が含まれること等の課題に対応するため、関係事業者等は、自動車のリサイクル性の向上、有害物質使用量の削減、シュレッダーダスト埋立処分量の削減等に関する数値目標（以下、「数値目標」と言う）の遵守に努める。

### - 2 . 数値目標の位置付け

数値目標は、1997年4月に部会において決定された「産業構造審議会再資源化ガイドライン」に位置付けられている。

### - 3 . 数値目標

数値目標は次に掲げるとおりとする。

2002年以降に販売が開始される新型車のリサイクル可能率は、90%以上とする。

使用済み自動車のリサイクル率は、2002年以降は85%以上、2015年以降は95%以上とする。

使用済み自動車の処理の結果として排出され、埋立処分されるシュレッダーダストの容積の年間総量を、2002年までに5分の3以下、2015年までに5分の1以下とする。ただし、1996年と同等の処理形態が続いた場合に当該年(2002年、2015年)に発生すると計算されるシュレッダーダストの総容積を1とする。

新型車の鉛の使用量(バッテリーを除く)は、1996年を基準年とし、2000年末までに概ね2分の1以下、2005年末までに概ね3分の1以下とする。

新造車及び後付のSRSエアバッグ・インフレーターを、2000年までに処理時の作動が容易な構造とする。

(注)数値目標の詳細は、「使用済み自動車のリサイクル目標等(1996年10月、小委員会)」の規定による。

(参考)

	2002年以降	2015年以降
新型車	リサイクル可能率90%以上	
使用済み自動車	リサイクル率 85%以上	リサイクル率 95%以上
埋立処分容量	1996年の5分の3以下	1996年の5分の1以下

	2000年末までに	2005年末までに
鉛使用量	1996年の2分の1以下	1996年の3分の1以下

#### - 4 . 自主行動計画の策定・公表

関係事業者団体は、数値目標達成等のために実施する予定の事項（行動計画）を1997年秋を目途に自主的に策定し、公表する。

#### - 5 . 数値目標の遵守状況の確認等

- (1) 通商産業省は、関係者の協力を得て、関係事業者による数値目標の遵守状況等について調査し、部会、小委員会に報告する。
- (2) 小委員会は、処理形態の変革、リサイクル技術の革新及び国際整合性等に配慮し、数値目標を適宜見直すことができる。

. 適正処理促進及び不法投棄防止のための措置

#### - 1 . 啓発活動等の実施

関係者は、使用済み自動車等の適正処理の促進、不法投棄の防止のために必要な啓発活動等を実施する。

（注）従来より実施されている啓発活動等の例

路上放棄車処理協力会

自治体による放棄車両処理に関係団体が協力。

廃車処理相談・斡旋

販売店等が廃車処理に関する相談に応じる制度を運営。

不法投棄防止キャンペーン

関係団体がポスター等によりPRを実施。

SRSエアバッグ・インフレータの適正処理（行政指導等）

最近大量普及しているSRSエアバッグのインフレータ（ガス発生剤をアルミニウムのケースに充填したもの等）は、使用済み自動車の解体・破砕作業時等に、物理的・化学的な被害を生じる恐れがあり、破砕前の段階でエアバッグを適正処理（作動又は除去）する必要がある。通商産業省及び運輸省は、1996年5月に関係事業者に対して適正処理を要請。

（社）日本自動車工業会は適正処理の推進のためのマニュアルを作成し、関係事業者に配布。

カーエアコンの冷媒（特定フロン）の回収

1991年以前に製造されたカーエアコンを中心に使用されている特定



フロン（オゾン層破壊物質）は、使用済み自動車の処理時に大気放出される例が多い。これまで、販売事業者等にフロン採取機を約16,000台設置するなどして対応。

#### 解体マニュアルの配布

解体処理を適正・円滑に進めるため、自動車製造事業者は解体マニュアルを作成し、関係事業者に配布。

### - 2 . 使用済み自動車の適正処理を管理する制度

- (1) 関係事業者は、管理票によって使用済み自動車、解体済み車体等の適正処理を管理する。その手法は廃棄物の処理及び清掃に関する法律（以下、廃棄物処理法という）の仕組みと整合性をとりつつ、使用済み自動車処理の実態にあったものとする。
- (2) 管理票は、廃棄物処理法の必要事項のみならず、SRSエアバッグ・インフレーターやフロンの適正処理の有無も確認できる書式とする。

#### （注）法的な位置付け

今春の廃棄物処理法の改正法案では、産業廃棄物全般に管理票（マニフェスト）制度の導入を予定。使用済み自動車等は産業廃棄物に該当しない場合も多いが、その場合においても再生資源の利用の促進に関する法律（以下、再生資源利用促進法と言う）に基づく省令の改正等により、管理票によって使用済み自動車等の適正処理を管理する制度が導入される予定である。

#### （注）管理票（マニフェスト）制度

廃棄物の排出者が運搬、処分を他者に委託する際、廃棄物の種類や量、委託先等を記した管理票を発行し、委託先からその回付を受けるなどにより、廃棄物の適正処理を担保する制度。

#### （注）使用済み自動車に関する管理票制度の運用の詳細

使用済み自動車に関する管理票制度については、その運用の詳細を関係者間で検討する。

### - 3 . フロンの回収

- (1) カーエアコンの冷媒に使用されたフロンに関しては、関係者は、1997年4月に通商産業省が策定した「特定フロン回収促進プログラム」に基づき、これを具体化するための計画を可能な限り早期に策定する。

(2) 関係者はこのプログラム及び計画に基づいて、回収のためのシステムを整備し、回収促進に努める。

(注) フロンの「回収」とは、フロンの抜き取り、収集・運搬等、破壊・再利用の総称である。

(注) フロン回収システムの運用の詳細

フロン回収システムについては、その運用の詳細を関係者間で検討する。

#### - 4 . 罰則の強化等

(1) 今春の廃棄物処理法の改正法案において、不法投棄等に対する罰則の強化が予定されている。

(2) 管理票制度等を利用して適正に処理を委託しない場合、不法投棄による環境汚染の原状回復に関して連帯責任を問われるようになるため、関係事業者には適正処理へのより一層の配慮が必要となる。

### ・ 情報収集・提供体制の整備

#### - 1 . 自動車リサイクル情報センター

使用済み自動車、解体済み車体及びシュレッダーダスト等の処理の高度化等に関する技術開発及び技術支援等に関する情報、各地の一般的な処理費用や処理方法等の適正な処理費用の転嫁や処理の高度化等に資する情報、及び、廃棄物処理法に基づく業許可取得の円滑化等に資する情報の収集・提供をより一層実効性、透明性のあるものとし、技術開発成果の普及、関係者間の意思疎通及び協力を促進し、適正処理及びリサイクルを促進するため、関係者は、多種多数の関係者が情報を共有できる体制（自動車リサイクル情報センター）を整備する。

(注) 自動車リサイクル情報センターの運用の詳細

自動車リサイクル情報センターについては、その運用の詳細を関係者間で検討する。

### - 1 . 政府の役割

政府は次に掲げる事項の実施に努める。

数値目標の達成状況の確認。

技術開発への支援、技術開発成果の普及促進。

最終処分場の安全性の向上及び確保のための施策の推進。

使用済み自動車の処理に関する情報収集・提供（フロンの回収に関して、ユーザーに対する啓発を行うこと等も含む）。

その他、使用済み自動車の適正処理及びリサイクルに資する施策の実施。

### - 2 . 地方自治体の役割

地方自治体は次に掲げる事項の実施に努めることが期待される。

地方自治体の廃棄物処理法の運用の統一化。

公共関与による埋立処分場の整備の推進。

不法投棄防止のための啓発活動の推進。

使用済み自動車の処理に関する情報の収集・提供。

フロンの回収に関して、ユーザーに対する啓発、及び、経済的・技術的に可能な範囲でのインフラ整備等の支援。

### - 3 . 製造事業者の役割

製造事業者は次に掲げる事項の実施に努める。

設計を工夫し、リサイクル性を向上させ、鉛等の使用量を削減すること。

リサイクル率の向上（埋立処分量の削減）に資する解体方法等に関する情報を販売事業者、整備事業者、解体事業者等に提供すること。

リサイクル率の向上（埋立処分量の削減）に資するシュレッダーダストの処理方法等に関する技術開発、情報提供。

S R Sエアバッグ・インフレーター構造を処理時の作動が容易なものとする。

リサイクル品の用途拡大への貢献。

使用済み自動車の処理に関する情報の収集・提供（使用済み自動車に関する管理票制度の周知徹底への協力等を含む）。

フロンの回収のためのシステム構築（主としてフロンの収集・運搬）。

#### - 4 . 販売事業者等の役割

販売事業者（輸入事業者を含む）、整備事業者は次に掲げる事項の実施に努める。

使用済み自動車の適正処理（適正な処理を行う解体事業者等への処理委託と管理票の交付等）。

使用済み自動車のSRSエアバッグの車上作動もしくは除去、又は、適正な処理を行う解体事業者等への処理委託。

フロン回収のためのシステム構築（主としてフロンの抜取、一時保管）。

～ の他、製造事業者等からの情報提供を参考にしつつ、リサイクルに資する作業方法を選択。

使用済み自動車の処理に関する情報の収集・提供（主として処理方法や費用に関する情報をユーザーに対して提示）。

#### - 5 . 解体事業者等の役割

解体事業者等は次に掲げる事項の実施に努める。

シュレッダーダストへの鉛等の混入を防ぐため、製造事業者等からの情報提供を得つつ、下記の部品等を除去。

- ・ バッテリー
- ・ 銅ラジエーター
- ・ バッテリーケーブル端子
- ・ 鉛製ホイールバルンサ
- ・ タンシート製燃料タンク
- ・ 廃油、廃液等

使用済み自動車のSRSエアバッグの処理を依頼された場合、車上作動もしくは除去、又は、適正な処理を行う者への処理委託。

フロン回収のためのシステム構築（主としてフロンの抜取、一時保管）。

解体等の作業に伴って排出される解体済み車体、廃棄物の適正処理（適正な事業者への処理委託と管理票の交付等）。

廃棄物処理法に基づく業許可の取得若しくは業許可が取得可能な水準での作業の実施。消防法その他の関係法令の遵守。

部材等の再利用への協力。

使用済み自動車の処理に関する情報の収集・提供。

（注）解体等に伴って発生する廃棄物等の処理を実施する事業者も、廃棄物処理法や消防法等の関係法令を遵守しなければならない。

## - 6 . シュレッダー事業者の役割

シュレッダー事業者は次に掲げる事項の実施に努める。

シュレッダーダストの埋立処分量の削減に向けた減容・固化設備、溶融・乾留設備等、シュレッダーダストの再処理設備の導入等の努力。

バッテリー等を除去しない解体事業者等に対して、バッテリー等の除去を要請。

シュレッダーダストの適正処理（適正な埋立処分事業者等への処理委託と管理票の交付等）。

廃棄物処理法に基づく業許可の取得若しくは業許可が取得可能な水準での作業の実施。消防法その他の関係法令の遵守。

シュレッダーダストの分別処理等により得られたものの再利用。

使用済み自動車の処理に関する情報の収集・提供。

### （注）エコビジネス事業者の役割

シュレッダーダスト再処理への他業界からの新規参入、既存の設備や技術の活用、もしくは、産業廃棄物処分事業者による処理・発電等。

## - 7 . ユーザーの役割

イニシアティブに基づく措置を適正に実施する販売事業者等に処理を依頼するなど、適正な処理ルートで処理がなされるように配慮する。

自動車の販売価格には処理費用は含まれていないため、使用済み自動車を排出する場合には、処理費用を負担すべきである。

. その他

## - 1 . 罰則の適用等

廃棄物の処理、使用済み自動車に関する管理票制度の運用等に関しては、廃棄物処理法、再生資源利用促進法等の関係法令に基づく罰則、担保措置等が適用される。

## - 2 . 実施時期が未定の事項に関するスケジュール

(1) 使用済み自動車に関する管理票制度については、同制度の実証試験による実用性の検証等を行った上で、遅くとも1998年末を目途に運用を開始する。

- (2) フロン回収システムについては、実証試験の開始も含め、1997年度から体制整備に取り組む。
- (3) 自動車リサイクル情報センターについては、1997年度中を目途に体制を整備する。

# 資源の有効な利用の促進に関する法律の概要

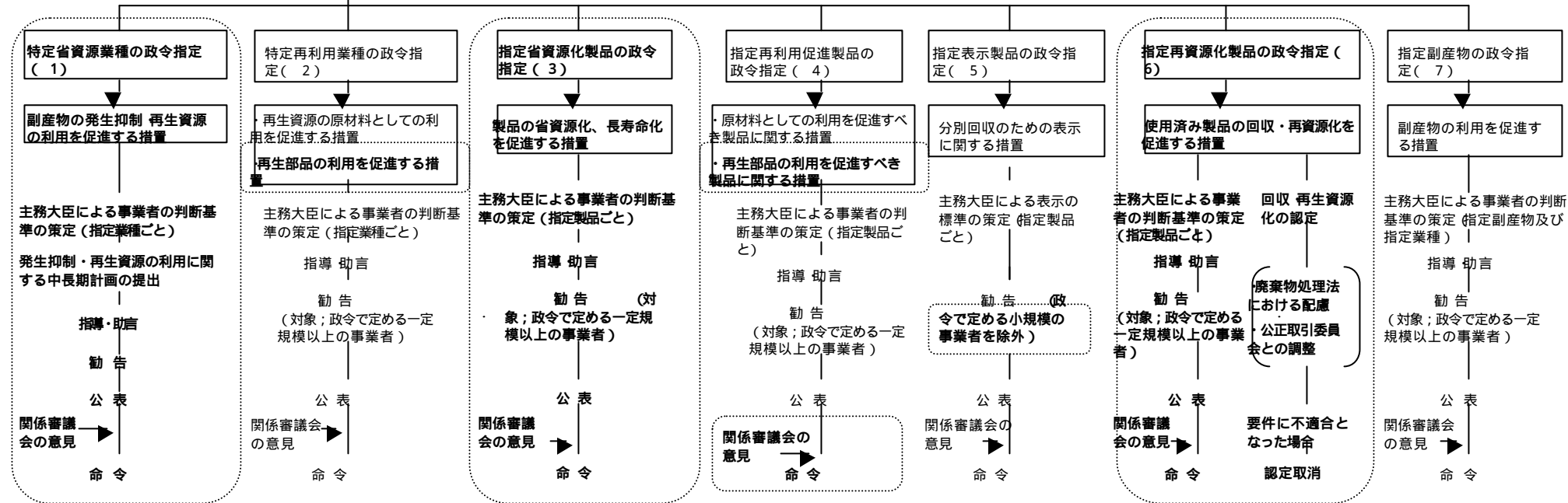
参考 8

「再生資源」とは：  
使用済みの物品又は工場等で発生する副産物のうち有用なもので原材料として利用できるもの  
「再生部品」とは：  
使用済みの物品のうち有用なもので部品その他製品の一部として利用できるもの

基本方針  
主務大臣（事業所管大臣等）は、資源の使用の合理化、再生資源・再生部品の利用の総合的推進を図るための方針を策定・公表

事業所管大臣等：  
経済産業大臣、国土交通大臣、農林水産大臣  
財務大臣、厚生労働大臣、環境大臣

関係者の責務		
事業者	消費者	国・地方公共団体
<ul style="list-style-type: none"> <li>使用済物品及び副産物の発生抑制のための原材料の使用の合理化</li> <li>再生資源・再生部品の利用</li> <li>使用済みの物品、副産物の再生資源・再生部品としての利用の促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>製品の長期間使用</li> <li>再生資源を用いた製品の利用 分別回収への協力など再生資源の利用等の促進</li> <li>国・地方公共団体及び事業者の実施する措置への協力 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>資金の確保等の措置</li> <li>物品調達における再生資源の利用等の促進</li> <li>科学技術の振興</li> <li>国民の理解を深める努力 等</li> </ul>



- 具体例
- 1...鉄鋼業、紙パルプ製造業、化学工業、非鉄金属製造業等
  - 2...紙製造業、ガラス容器製造業、建設業、複写機製造業等
  - 3...自動車、家電、大型家具、石油・ガス機器、パソコン、ばちんこ台等
  - 4...パソコン、複写機、自動車、ばちんこ台等
  - 5...スチール缶、アルミ缶、PETボトル、ニカド電池、紙製容器包装、プラスチック製容器包装
  - 6...パソコン、ニカド電池
  - 7...電気業、建設業

で囲んだ箇所及び下線部が今回の改正に伴うもの





○経済産業省令第五十八号

資源の有効な利用の促進に関する法律（平成三年法律第四十八号）第  
の有効な利用の促進に関する法律第十二条に規定する計画に関する省令

平成十三年三月二十八日

資源の有効な利用の促進に関する法律第十二条に規定する計画に  
（計画の提出時期及び様式）

第一条 資源の有効な利用の促進に関する法律（以下「法」という。）第  
は、毎事業年度六月末日までに、別記様式により行わなければならない

（計画の提出をしないことができる期間）

第二条 前条の規定により提出を行った事業者は、当該提出を行った日  
年度の間限り、法第十二条に規定する計画の提出をしないことができ

附 則

この省令は、平成十三年四月一日から施行し、平成十三年七月一日以後  
ら適用する。

一条の規定に基づき、資源  
のよう定め。 経  
産業大臣 平沼 赳夫  
る省令

一条に規定する計画の提出

の四年間に含まれる事業

初に開始する事業年度か

別記様式

※受理年月日	
※処理年月日	

副産物の発生抑制等に関する計画書

殿

年 月 日

住 所  
氏 名

業種の種類（日本標準産業分 類の区分を記入すること。）	
--------------------------------	--

資源の有効な利用の促進に関する法律第十二条の規定に基づき、次のとおり提出します。

I 副産物の発生抑制等に関する実績値及び目標

事業年度	4年前	3年前	2年前	1年前	5年後
	年度	年度	年度	年度	年度
製品の生産量に対する副産物の発生量の比率					
副産物の発生量に対する副産物の再生資源としての利用量の比率					
副産物の発生量に対する副産物の減量化量の比率					
副産物の発生量に対する副産物の最終処分量の比率					

II 計画内容

(1) 設備の整備

--

(2) 技術の向上

--

(3) その他

--

備考

- 1 用紙の大きさは、日本工業規格A4とすること。
- 2 ※印を付した欄には記入しないこと。
- 3 Iの「事業年度」の欄には、計画の提出の日の属する事業年度の開始の日の一年前の日が属する事業年度を含む過去四事業年度及び計画の提出の日の属する事業年度の開始の日から同日以後五年を経過する日の属する事業年度を記入すること。
- 4 IIの「計画内容」の欄のみでは記入が困難な場合には、関係資料を添付すること。

○経済産業省令第一号  
国土交通省令第一号

資源の有効な利用の促進に関  
年法律第四十八号)第二十一条  
つき、自動車の製造又は修理の  
生資源又は再生部品の利用の促  
基準となるべき事項を定める省  
める。

平成十三年三月二十八日

経済産業大  
国土交通大

自動車の製造又は修理の  
生資源又は再生部品の利  
判断の基準となるべき事  
(原材料の工夫)

第一条 自動車(原動機付自転

じ)の製造の事業を行う者(以下「製造事業者」という)は、自動車に係る再進するため、バンパー、内装部品等(部品又は部材をいう。再生資源としての利用が可能。部品等に使用する原材料の種類。資源としての利用が可能な原から分離することが困難な部他の措置を講ずるものとする。2 製造事業者は、自動車に係る再進するため、エンジン、自動車の部品等への腐食する材料の使用その他の措置を講ず(構造の工夫)

第二条 製造事業者は、自動車

利用を促進するため、ねじの部品等の取り外しの容易化、自動車の処理を容易にする。2 製造事業者は、自動車に係る再進するため、エンジン、自動車の部品等について、取らるおそれが少ない構造及び腐食ない構造の採用その他の措置する。

法律(平成三  
項の規定に基  
を行う者の再  
関する判断の  
次のように定

下沼 越夫  
寛子

を行う者の再  
促進に関する  
定める省令

口む。以下同  
製造事業者  
の自動車を促  
の自動車(同  
料の使用、  
削減、再生  
他の原材料  
数の削減そ  
部品の利用  
その他の  
が少ない原  
のとする。

再生資源の  
削減その他  
の措置によ  
とする。

部品の利用  
その他の  
に損傷す  
おそれが少  
るものとする

(分別のための工夫)

第三条 製造事業者は、自動車に係る再生資源の利用を促進するため、重量が百グラム以上の合成樹脂製の部品等の材質名の表示その他の分別のための工夫を行うことにより、自動車に係る再生資源の利用のための分別を容易にするものとする。

(処理に係る安全性の確保)

第四条 製造事業者は、自動車に係る再生資源又は再生部品の利用を促進するため、原材料の毒性その他の特性に配慮することにより、処理に係る安全性を確保するものとする。

(安全性等の配慮)

第五条 製造事業者は、前各条の規定に即して自動車に係る再生資源又は再生部品の利用を促進する際には、自動車の安全性及び耐久性その他の必要な事情に配慮するものとする。

(部品等の交換の工夫)

第六条 自動車の修理の事業を行う者(以下「修理事業者」という)は、自動車に係る再生資源又は再生部品の利用を促進するため、自動車の部品等の交換に当たっては、再生資源又は再生部品としての利用が可能な部品等の使用及び再生部品の使用に努めるとともに、交換された使用済み部品等を当該部品等に表示された材質名により分別するものとする。

(技術の向上)

第七条 製造事業者及び修理事業者は、自動車に係る再生資源又は再生部品の利用を促進するため、必要な技術の向上(習得を含む)を図るものとする。

(事前評価)

第八条 製造事業者は、自動車の設計に際して、自動車に係る再生資源又は再生部品の利用を促進するため、第一条から第四条までの規定に即して、あらかじめ自動車の評価を行うものとする。

2 製造事業者は、前項の評価を行うため、自動車の種類ごとに評価項目、評価基準及び評価方法を定めるものとする。

3 製造事業者は、第一項の評価を行うに際し、必要な記録を行うものとする。

(情報の提供)

第九条 製造事業者は、自動車の構造、部品等の取り外し方法、部品等の材質名その他の自動車に係る再生資源又は再生部品の利用の促進に資する情報の提供を行うものとする。

2 修理事業者は、自動車の修理に係る再生資源又は再生部品の利用を促進するため、自動車の構造、部品等の取り外し方法、部品等の材質名の表示等に関し、製造事業者が配慮すべき事項について、必要に応じて当該製造事業者に対して情報の提供を行うものとする。

附則

(施行期日)

1 この省令は、平成十三年四月一日から施行する。

(自動車の製造又は修理の事業を行う者の再生資源の利用の促進に関する判断の基準となるべき事項を定める省令の廃止)

2 自動車の製造又は修理の事業を行う者の再生資源の利用の促進に関する判断の基準となるべき事項を定める省令(平成三年通商産業省令第二号)は、廃止する。

○經濟産業省令第四号  
国土交通省

資源の有効な利用の促進  
年法律第四十八号) 第一  
き、自動車の製造又は修  
済物品等の発生の抑制に  
べき事項を定める省令  
平成十三年三月二十

経産  
国土

自動車の製造又は  
用済物品等の発生  
準となるべき事項  
(原材料等の使用の

第一条 自動車(原動機  
じ)の製造の事業を  
という。は、自動車  
を抑制するため、小  
品、エンジン、トラ  
品等(部品又は部材  
その他の措置により、  
使用の合理化を行う  
(長期間の使用の促

第二条 製造事業者は、  
等の発生を抑制する  
の部品その他の長期  
採用、シャシ用部品  
種の部品等と共通の部  
理の容易化その他の性  
間の使用を促進する  
(修理に係る安全性の

第三条 製造事業者は、  
等の発生を抑制する  
の特性に配慮するこ  
性を確保するものとす  
(安全性等の配慮)

第四条 製造事業者は、  
自動車に係る使用済物  
は、自動車の安全性に  
事情に配慮するもの  
(技術の向上)

第五条 製造事業者及び  
う者(以下「修理事  
に係る使用済物品等  
要な技術の向上(習  
る。

「する法律 一項の規定 業を行うま 判断の基準 うに定め	大臣 平沼 大臣 林	「事業を行 「に関する判 「る省令	「車を含む。 (以下「製造 「用済物品等 「軽量なシャ 「シヨンの 以下同じ。 「に係る原 「る。	「に係る使用 「久性の高い 「が可能な部 「部品等を更 「することに 「り、自動 「る。	「に係る使用 「材料の毒 「、修理に 「	「の規定に即 「生を抑制 「性その他の 「	「の修理の事 「いう)は、 「抑制するま 「)を図るま
--	---------------	-------------------------	--	--	-------------------------------	--------------------------------	--------------------------------------

三  
用  
る  
基  
使  
同  
生  
部  
部  
生  
同  
基  
使  
同  
生  
部  
部  
生  
同  
基  
使

(事前評価)

第六条 製造事業者は、自動車の設計に際して、  
自動車に係る使用済物品等の発生を抑制するた  
め、第一条から第三条までの規定に即して、あ  
らかじめ自動車の評価を行うものとする。  
2 製造事業者は、前項の評価を行うため、自動  
車の種類ごとに評価項目、評価基準及び評価方  
法を定めるものとする。  
3 製造事業者は、第一項の評価を行うに際し、  
必要な記録を行うものとする。

(情報の提供)

第七条 製造事業者は、自動車の構造、修理に係  
る安全性その他の自動車に係る使用済物品等の  
発生の抑制に資する情報の提供を行うものとな  
る。  
2 修理事業者は、自動車の修理に係る使用済物  
品等の発生を抑制するため、自動車の構造、修  
理に係る安全性等に関し、製造事業者が配慮す  
べき事項について、必要に応じて当該製造事業  
者に対して情報の提供を行うものとする。

附則

この省令は、平成十三年四月一日から施行する。

## 資源有効利用促進法判断基準省令について

資源の有効な利用の促進に関する法律（平成三年法律第四十八号）の規定に基づき、判断の基準となるべき事項を定める省令を定め、平成13年3月28日（水）に公布

平成13年3月28日（水）官報掲載（号外第61号）

- ・自動車製造業に属する事業を行う者の金属くず及び鋳物廃砂の発生抑制等に関する判断の基準となるべき事項を定める省令（経済産業省令第五十七号）
- ・自動車の製造又は修理の事業を行う者の再生資源又は再生部品の利用の促進に関する判断の基準となるべき事項を定める省令（経済産業・国土交通省令第一号）
- ・自動車の製造又は修理の事業を行う者の使用済物品等の発生の抑制に関する判断の基準となるべき事項を定める省令（経済産業・国土交通省令第四号）

## 産業廃棄物最終処分場の残余容量等について

【産業廃棄物行政組織等調査（平成 11 年 4 月 1 日現在）より】

### 1. 最終処分場の残余容量（平成 11 年 4 月 1 日現在）

最終処分場の残余容量は約 19,031 万 m<sup>3</sup>であり、前年度から約 2,075 万 m<sup>3</sup>（約 10%）減少した。

表 1 最終処分場の残余容量

最終処分場		残余容量（括弧内は前年度） [ m <sup>3</sup> ]
遮断型処分場		35,005 (39,527)
安定型処分場	総数	84,119,823 (83,548,305)
管理型処分場	総数	106,157,029 (127,471,435)
	海面埋立	36,524,517 (37,412,740)
計		190,311,857 (211,059,267)

### 2. 最終処分場の残余年数等

平成 10 年度の最終処分量及び平成 11 年 4 月 1 日現在の最終処分場の残余容量から最終処分場の残余年数を推計すると、全国では 3.3 年、首都圏では 0.8 年と前年度と同様に厳しい状況にある。

表 2 産業廃棄物の最終処分場の残余容量と残余年数

区分	最終処分量 [ 万 t ]	残余容量 [ 万 m <sup>3</sup> ]	残余年数 [ 年 ]
首都圏	1,769 (1,923)	1,380 (1,519)	0.8 (0.8)
近畿圏	806 (985)	1,540 (3,015)	1.9 (3.1)
全国	5,800 (6,700)	19,031 (21,106)	3.3 (3.2)

（括弧内は前年度）

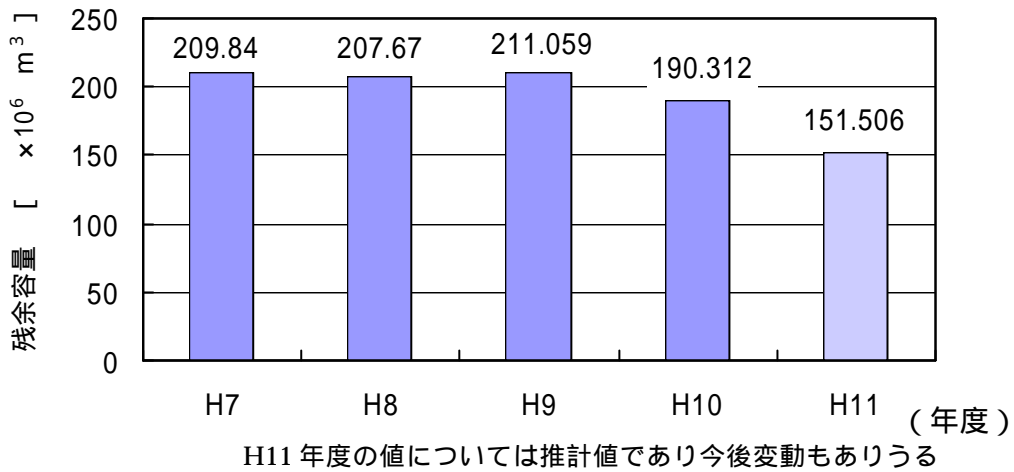


図1 最終処分場の残余容量の推移

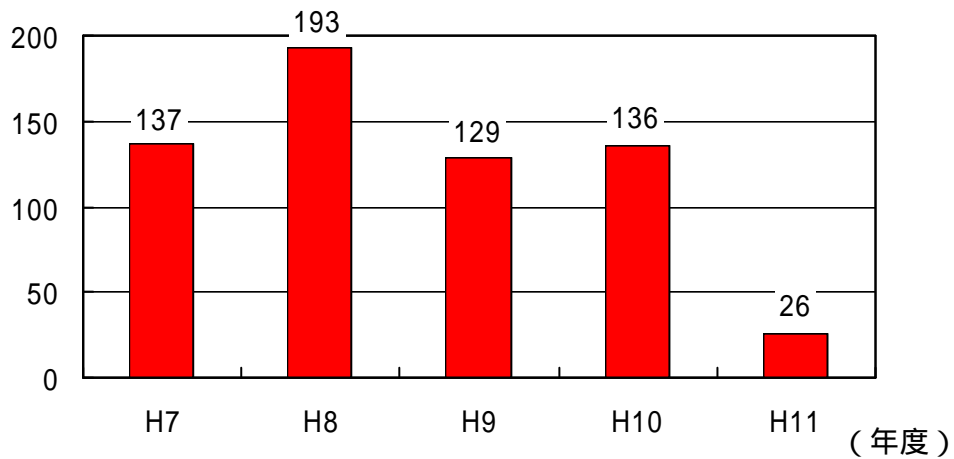


図2 最終処分場の新規施設数

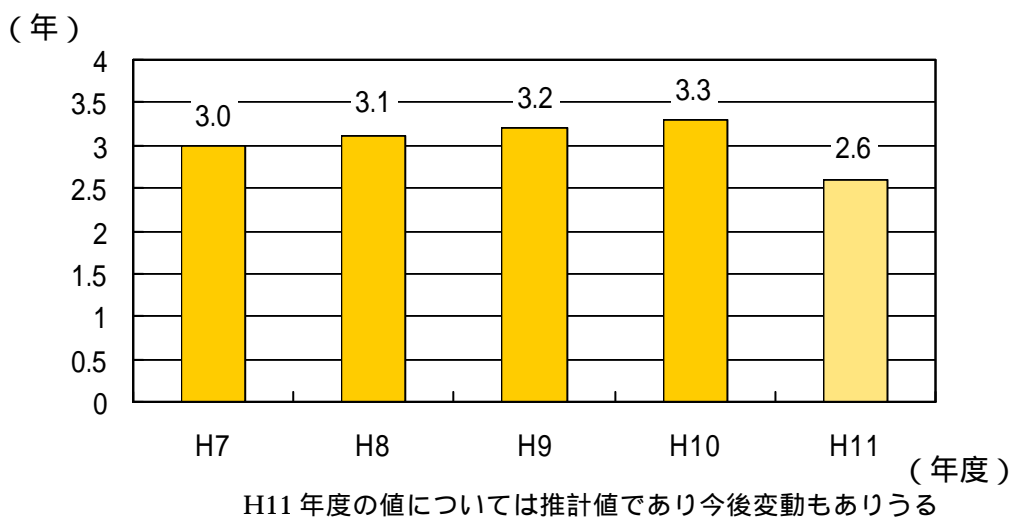


図3 最終処分場の残余年数