

第二次環境基本計画見直しにかかる

中央環境審議会総合政策部会と各種団体との意見交換会

資料1-3 関連資料(※)

(主に大気環境関連)

(団体)	(頁)
第8回	
・財団法人 公害地域再生センター	1
・全国公害患者の会連合会	5
・社団法人 全日本トラック協会	7
・社団法人 日本自動車工業会	9

(※) 意見交換に際し団体から提出頂いた資料(パンフレット等一部資料は除く)

環境基本計画見直しに関する意見

あおぞら財団(財団法人公害地域再生センター) 鎗山善理子

あおぞら財団は公害地域の再生、環境再生に 被害者・住民の立場からとりくむNPOです

- ・財団法人公害地域再生センターは、大阪・西淀川大気汚染公害裁判の企業との和解金の一部を基金にして、公害患者たちが設立したNPOです。公害地域の再生をめざして活動しています。
- ・具体的には、都市の大気汚染問題の改善にむけた道路環境対策の提言づくりやCO₂削減に効果のあるエコドライブの実践、公害の経験を国内のみならず海外にも広く伝えていくこと、次の世代を担う子どもたちへの公害・環境学習の実施、高齢化する公害患者たちの生きがいづくりなどに取り組んでいます。
- ・こうした活動に、公害被害者や市民と一緒に取り組んでいる立場から意見を述べます。

今こそ「環境再生」の理念を環境基本計画に

- ・環境基本計画に「環境再生」の理念をしっかりと位置づけてください。公害や環境破壊によって被害を受けた地域は、自然環境の再生だけではなく、人々の暮らしやコミュニティ、アメニティの再生が必要であり、そのことは環境の世紀といわれる21世紀の重要課題の一つです。
- ・公害地域における住民たちの再生活動は、大阪・西淀川をはじめ、川崎、倉敷、尼崎、名古屋と全国的に展開してきています。しかし、それらの取り組みが一層前進するためには、環境や地域の再生が環境基本計画や環境政策に正しく位置づけられるとともに、行政、企業、市民などさまざまな主体の協働した取り組みが不可欠であり、そうした参画の仕組みづくりが必要です。

生命育む都市づくりを ～人と環境にやさしい持続可能な交通～

■とりわけ自動車交通問題は緊急課題

- ・「第三次環境基本計画策定に向けた考え方 計画策定に向けた中間とりまとめ」(以下、「中間とりまとめ」)の「環境の現状」には、都市がかかえる公害・環境問題についてまったく触れられていません。
- ・しかし、都市の環境問題は、ヒートアイランド問題、緑や水辺の減少、無秩序な高層ビルの乱立など、深刻です。とりわけ自動車に過度に依存した交通システムの転換をどう転換させていくのか、自動車交通問題をどう解決するかが緊急課題です。
- ・都市ではぜん息患者が増え続けています。わけても子どもたちのぜん息が全国平均で3%を超え、東京や大阪などの大都市では6%を超えてきています(学校保健統計)。依然として、自動車排ガスによる健康被害の根絶は環境政策上の緊急課題なのです。

■自動車交通の総量削減をすすめ、「クルマ優先」から「人優先」の交通政策へ

- ・対策については、単体規制も大事ですが、同時に自動車交通の総量をどうやって削減していくかも最優先課題であることを環境基本計画で明確にしてください。
- ・現行の環境基本計画では「環境への負荷の少ない交通に向けた取組」を戦略的プログラムの一つにか

かけるなど、交通問題を大きな課題としてあげていることがわかります。しかし、その中身は、「交通流の円滑化を図ります。」「環状道路やバイパスの整備、交差点改良等の道路構造の改善等を行います。」とあります。これでは、環境対策の名のもとに新たな道路建設の推進を可能とするものです。新たな道路建設は、さらなる交通量の増加をまねき、都市のアメニティを喪失させるなど、都市環境を悪化させてきたことは、過去の事実を見れば明らかです。

- ・重要なのは、基本的な発想を「自動車交通優先から人と環境に優しい交通に」大きく転換することです。例えば、「交差点改良」。だれにとっての、何にとつての改良かによってずいぶん違うということは、私はまさに今、毎日、実感しています。あおぞら財団の事務所の目の前は、1日の自動車通行量6万台以上という、大きな五差路の交差点があります。この交差点は近くの地下にある鉄道駅からつながる地下道を整備したことを理由に、地上の横断歩道を撤去する計画を国土交通省は打ち出しました。交通流をよくすることが環境対策になるという理由で、工事は進められました。横断歩道を撤去してしまうと、区役所や図書館、銀行に行くために、地下を通らなければならない。高齢者や障害者、子どもをかかえたお母さんはたちまち困ってしまいます。撤去前から住民たちは反対の声をあげていましたが、まったく国土交通省には聞き入れられませんでした。そして、8月はじめには、1期工事が終了したということで、5つある横断歩道のうち、2つが撤去されました。
- ・このことは「環境対策」といっても、その方策は「クルマ優先」なのか「人と環境優先」なのか、によってずいぶん異なるということのあらわれではないでしょうか。
- ・さらに、住民がこうした重要なまちづくり計画に参加する仕組みがないことも問題です。「人と環境にやさしい持続可能な交通」の実現には、住民が計画段階から参加すること不可欠です。

■ハード面の対策だけではなく、ソフト面も～中小の事業所と取り組むエコドライブ

- ・自動車交通問題の解決に向けては、道路構造の改善や低公害車の普及など、ハード面の対策だけでは不十分で、そうした環境に優しい技術、対策を適切に使いこなすソフト面の対策が必要です。あおぞら財団は、今、その一つとして中小の運輸業者が参加するエコドライブの普及事業をすすめてきました。
- ・エコドライブとは「環境にやさしい安全な運転」のことで、具体的には、無用なアイドリングをやめる、無駄な空ぶかしをやめる、急発進、急加速はやめる、などです。経済的に余裕のない中小事業所は大変な財政状況におかれており、その上で環境対策に取り組むことには高いハードルがあります。しかし、運輸現場の多くは中小業者によって担われており、運輸部門でのCO₂削減やNO₂削減を前進させるためには、中小事業者のなかでエコドライブを普及させることが必要であり、同時にそうした取り組みは、事業所にとっても、経費削減など大きなメリットがあります。
- ・リベラ No.84 に詳しく書いていますが、4ページの最初に一石二鳥ならぬ「一石四鳥の効果」とあります。「ガソリンの消費量が減ることによる経済的效果」「CO₂やNO_xの排出量削減による環境対策」「ゆとりをもった安全運転」「環境を大切にしようとする心の芽生え」の4つです。
- ・とくに、最後の「心」の部分に注目していただきたいと思います。ドライバーはじめ事業所あげてエコドライブに取り組む社員のみなさん一人一人の人格と行動の変化をうながすエコドライブは、大きな意義があると思います。同じくリベラ No.84 には、熱意をもってエコドライブに取り組んだ方々の声を紹介しています。地球温暖化防止、排気ガス削減に取り組んでいるという誇り、子どもや家族のためにエコドライブに取り組もうとする気持ち、ドライバーが財産だとわかったと笑う社長さん、エ

コドライブの普及事業はこうした一人一人の意識変化をうながす取り組みなのです。

- ・あおぞら財団では、2年間の実験期間を経て、今年は40社300台をこえるトラックを対象に事業を広げます。この事業は運輸業界、民間企業、NPOなどが協力して実施するものです。これまでの交通政策はともすれば行政主導型でおこなわれてきましたが、こうした民間からの自発的な取り組みが、地域の交通問題の解決に向けて大きな道を開いていくと思います。交通問題は地域によって、抱えている現状や課題が異なります。それぞれの地域の実情にあわせた対策をおこなっていくには、行政だけではなく地域で生活し働くさまざまな主体が参加することが必要であり、そうした参加を可能とする仕組みづくりが求められています。環境基本計画には、自動車交通対策、引いては都市環境対策の一つとして、エコドライブの普及などソフト面での対策を正しく位置づけるとともに、こうした取り組みをさまざまな主体が協働して実施する仕組みづくりも積極的に位置づけていただきたいと思います。

日本の公害経験を21世紀にいかしていくために

■公害・環境問題資料は人類の共有財産

- ・日本の今の環境行政は、それまでおこなわれてきた公害行政の上になりたっているはずですが、私たちが「公害」という過ちを二度と繰り返さないためには、過去に学ぶことが大切であり、それは、環境政策の重要な原点の一つです。
- ・ところが「中間とりまとめ」では、過去そして現在の公害問題がまったく取り上げられていません。ぜひ、この点はしっかりと明示してほしいと思います。
- ・過去に学ぶという点では、日本の公害・環境問題を歴史的に正しく認識し、その知見を今そして未来にいかしていくために、歴史の証人である記録資料を適切に保存し、活用していかなければなりません。
- ・現行の環境基本計画では、「環境情報の整備と提供」のところで「公害・環境問題に係る資料を適正に保存し、散逸を防ぐよう努めます。」とあります。しかし、一口に資料といってもその所蔵者は行政だけではなく、住民運動団体、科学者、弁護士、企業など、多岐にわたっています。これらの資料は一堂にまとめてしまうのではなく、各主体、各地域で所有しながらも資料情報を一元化できるネットワークを構築することによって、有用な手立てを講じることができるのではないのでしょうか。
- ・リベラ No.81 では、水俣病関連資料の保存について紹介しておりますが、この点、大気汚染公害については、まったく手付かずになっています。資料は失われてしまうと二度と戻りません。時間がたつにつれて、資料の散逸、滅失の危機が迫ってきますので、早急な対策が必要です。
- ・あおぞら財団では、「西淀川地域資料室」を開設し、西淀川大気汚染公害に関する住民運動や裁判記録を中心に、地域の資料などを保存し、整理しています。来年には「西淀川・公害と環境資料館」と名称を変更し、あらたに発足させます。より多くの人々が資料を活用できるよう、準備を進めています。しかし、これはすべて自主事業のため、財政的な限界があります。本来、こうした公益性の高い事業は、国や地方自治体が民間の力を支援する形で実施されるべきだと思います。

■公害から学ぶ姿勢を環境学習に

- ・さらに、公害の経験を伝えるのは資料だけではありません。あおぞら財団では、西淀川公害患者と家

族の会と協力して、公害被害者の語り部活動を区内の学校などで実施しています。実際に公害によって、家族をうばわれ、仕事をなくし、子どもを失った人たちの生々しい語りは、子どもたちの胸に響いていることが、子どもたちの表情や感想文などからわかります。公害の被害の実態をありのまま知ることが、子供たちが環境の大切さ、資源の大切さ、人権の大切さに気づく大きなきっかけとなっています。

- ・ですから、環境学習、環境教育の推進といった分野においても、過去に学ぶ姿勢がまず示されなければならないと思います。

■世界の人々とともに公害・環境問題に取り組むことは日本の役目

- ・また、日本の公害経験は、いま、中国や韓国をはじめとするアジアの人々から強い関心が寄せられています。あおぞら財団では、被害者団体と一緒にアジアの環境 NGO との交流活動を重ねてきましたし、最近では、韓国の司法修習生の受入や、中国で市民のための法律援助をしている NGO との交流があります。みなさん、日本が公害をいかに克服してきたのかを、たんに技術的な側面からではなく、むしろ、住民運動や公害裁判が果たした役割や、科学者や医者、弁護士、被害者の連携のあり方、といった側面から大いに学ぼうとされています。
- ・こうしたニーズの高まりに、日本としては応えていく役目があるはずですが、このことは「中間とりまとめ」での「国際的な戦略を持った取組の強化」で述べられていることを具体化するものです。
- ・「中間とりまとめ」では「環境に関わる情報が豊富に存在し、十分に活用される必要がある。そのためには、国民や民間の各種組織が有する情報と行政が有する情報がお互いにとって活用しやすい状態にある必要がある」とあります。まさにこのとおりですが、ここで言う「情報」の中には、環境の現況を示すデータだけではなく、公害問題資料のような歴史的に重要な記録資料や人びとの体験、記憶、語り、など、次世代や海外に伝承・発信していくべき資料や情報も含まれていると思いますので、そのことについては、きちんと明記してほしいと思います。

公害による健康被害者の救済と公害の予防は環境行政の原点

- ・最後に、公害による健康被害の問題について述べます。公害によって被害を受けた人たちは、一生、その被害と付き合っていかなければなりません。公害被害者の救済と公害の予防は、環境行政の原点です。
- ・「中間とりまとめ」では、こうした環境保健対策や公害予防はどこに位置づけられるのでしょうか？ これからの議論なのだと思いますが、公害被害を受ける前のもとの生活に戻れない人は日本中にたくさんいます。それは補償法において認定を受けた人という狭い意味ではなく、認定を受けていなくても、都市の大気汚染という公害によって健康に被害を受けている人たちも含まれます。
- ・また、公害被害者は高齢化が進むにつれて、生活上の新たな困難が生じてきています。こうした被害者のケアを対策として実行することは、環境省の役目であり、環境基本計画では、重点事項としてしっかり位置づける必要があると思います。

以上

(財) 公害地域再生センター (あおぞら財団)

〒555-0013 大阪市西淀川区千舟 1-1-1 あおぞらビル 4 階 TEL:06-6475-8885 FAX:06-6478-5885

Email: webmaster@aozora.or.jp URL: <http://www.aozora.or.jp/>

2005年9月15日

中央環境審議会総合政策部会 御中

環境基本計画のあり方に関する意見

環境基本計画のあり方に対する意見を下記のとおり提出します。

全国公害患者の会連合会
事務局長 太田 映知

連絡先 東京都新宿区新宿2-1-3
サニーシティ新宿御苑10階
TEL : 3352-9475

1. 環境保全に関する取り組み

全国公害患者の会連絡会は、1973年11月23日に、公害患者の権利が可能な限り守られるようにすることを目的とし、さらに、公害患者が自らが味わった公害による苦しみをこれ以上他の人にさせてはならないとの決意のもとに結成されました。また、全国的な運動を強化するために、81年5月17日に連合会とする措置をとりました。

この会は、①公害の根絶 ②被害者の健康回復 ③被害者救済 を3本柱の要求として掲げるとともに環境再生とまちづくりの要求を定式化し、その実現に向けて活動しています。

私たちのこの30数年に及ぶ運動は、決して生やさしいものではありませんでしたが、「公害・環境行政“冬の時代”」もねばり強く運動を前進させ、日本や地球規模の環境保全に一定の役割を果たしたものと自負しております。NO₂環境基準緩和、公害指定地域全面解除、地球規模の環境問題、環境基本法の制定、日本の大気汚染経験、環境庁廃止問題等々について公害患者という限定された範囲の運動ではありましたが、事態の重要性について情報発信し、国民への警鐘としてきました。

今年も、8月に第2回日韓公害環境問題交流シンポジウム、11月に第7回アジア・太平洋NGO環境会議、第3回環境被害救済と紛争処理に関する日中国際ワークショップが開催され代表が参加します。

私たちは、各地の裁判を闘うなかで、公害地域の再生が環境保全上の重要課題であると認識するようになり、大阪西淀川、川崎、倉敷、尼崎、名古屋で公害地域の再生に向けた取り組みを行っています。

まちづくりの活動は、行政・事業者とのパートナーシップが重要ですが、公害地域の再生という視点からの行政の取り組みが特に期待されます。

2. 環境基本計画のあり方に対する意見

環境基本計画見直しの審議にあたって、①被害者救済の重要性 ②公害地域の再生の政策理念を明記すること ③環境基本計画の優位を確認すること などについて意見を提出しました。

しかしながら、これらの意見の大部分は実現していませんので、以下の点に関し、第3次環境基本計画のなかに盛り込んでください。

- (1) 東京をはじめとする自動車排ガスによる公害健康被害の実態調査を緊急に実施し、被害者対策を実施すべきです。
経済成長優先が被害者を発生させてきたことを当然の前提として環境基本計画が策定されてきた経緯を明記すべきです。
- (2) 途上国に対し、我が国の被害者救済の経験を正しく伝えること。PPPの原則に基づく被害者救済の重要性を理解させるように努めること。
さらに、途上国への環境容量を超える公害輸出を厳しく戒めること。
- (3) 公害地域の再生の理念を正しく明記すること。
将来世代の健康的生活を保障するためにも、破壊された環境の再生は重要です。
- (4) 環境基本計画の優位を確認すること。
環境政策を強力に推進する根拠を環境基本計画の中に盛り込んでおくこと。
- (5) 国が国民に良好な環境のなかで生活する権利を国民の基本的権利として保障することを明記し、その実現のために様々な政策措置を実際にとる責務を負うこと。
国民が日常生活において自然とふれあう機会を奪ってしまった高度経済成長政策やリゾート法によるゴルフ場の建設などの反省も含めて、重大な環境破壊がなされた地域の復元を明記すること。
- (6) 事業者に対し、環境保全、公害防止を前提にした範囲内の活動とする責務を明記すること。
健康・生命・環境が経済に優先する理念を明確にすること。
- (7) まだ規制の行われていない有害大気汚染物質を含めた固定発生源の大気汚染物質の総排出量規制を行うこと。
- (8) 環境容量を踏まえた目標を制度的に求めることは、公害被害者としては当然の権利です。大量廃棄につながる大量生産は規制するのはあたりまえです。
- (9) 超長期的な視野をもって取り組みを行う必要がある課題こそ被害の未然防止につながるものであり、技術開発に関する知財の国による独占的管理は危険です。専門家や市民を管理体制に参加させること。

以上

トラック運送業界の環境対策への取り組みと

第3次環境基本計画策定に向けた意見について

平成17年9月15日

(社)全日本トラック協会

専務理事 豊田 榮次

1. トラック運送業界の環境対策への取り組みについて

- ・ 私たちトラック運送業界では、環境と安全を「社会との共生」の重要な柱と位置づけて積極的に対策に取り組んできました。
- ・ 自動車NOx法、環境条例、自動車NOx・PM法による相次ぐ環境規制の強化に対しても、厳しい経営環境の中で対応を進めてきました。
- ・ 私たちは我が国の物流の主役であるという自負のもとに「持続可能な物流」の実現のため、引き続き努力を続けてまいります。
- ・ 地球温暖化対策についても、早くから「アイドリングストップ」や「エコドライブの推進」に取り組んできました。
- ・ 地球環境対策への活動の一環として、林野庁の後援を得て、育林事業としての「トラックの森」を全国に展開しています。
- ・ 最近の原油・軽油価格の高騰は、トラック運送業界の経営を直撃しており、地球環境対策以前に、省エネ対策への取り組みは経営上の喫緊の課題となっています。

2 第3次環境基本計画策定に向けての意見について

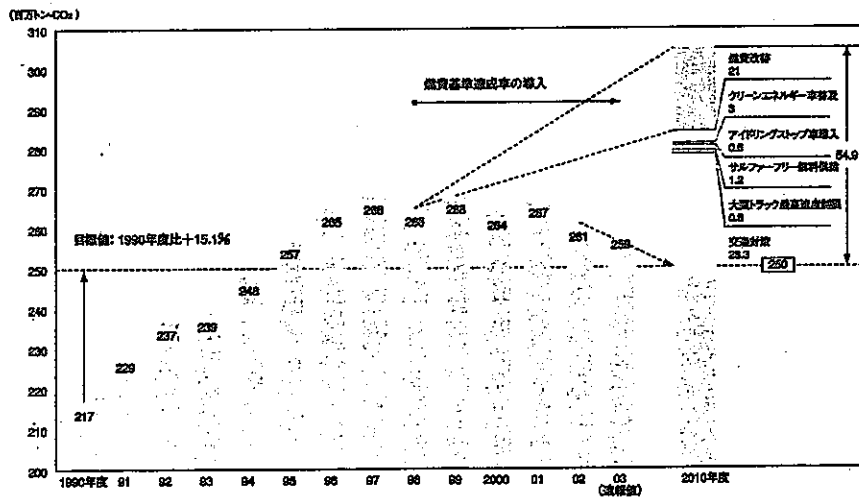
- ・総論的な方向については異論はない。
- ・「環境の汚染のコストを市場価格に内部化すること」については、環境対策のコストや燃料価格の高騰を運賃に転嫁することが極めて困難な状況において、「市場メカニズムが有効に機能していないこと」に留意すべきである。
- ・「汚染者負担の原則」については、物流は生産段階とは異なり、「輸送を必要とする者」及び「輸送により便益を受ける者」も広義の汚染者であり、トラック運送事業者のみに負担を押しつけることは避けるべきである。
- ・「環境に関する税」については、既に道路環境対策にも使用されている過重な自動車関係諸税を負担しており、燃料価格の高騰によっても燃料消費量が変化しないことからみても課税による消費抑制効果は期待できず、環境対策費用が必要ならば総合的な施策の中で検討すべきであり、環境税等の新税創設には「断固反対」の立場を堅持する。
- ・これまでの関係者の努力により「自動車公害」の時代は終わり、なお残された局地的な問題解決のため、道路ネットワークの整備、ITSを活用した交通管理等の総合的な施策を展開するとともに、総体として「環境にやさしい物流」の実現にむけて施策をシフトすべきである。
- ・北九州や中国地方では大陸からの酸性雨によると思われる被害がみられるなど、特にアジア近隣諸国への国際的な環境対策支援も重要な施策に位置づけるべきである。

環境に対する自動車業界の取り組み

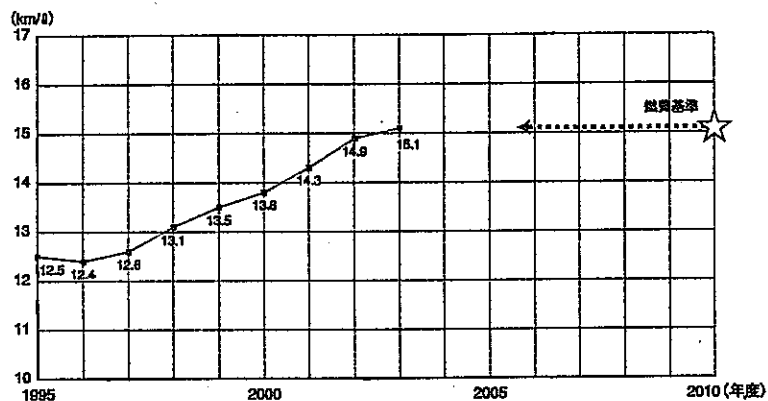
平成17年9月15日

(社)日本自動車工業会

- ①運輸部門のCO2排出量は、2年連続で減少している。
- ②01年度→03年度の削減量は745万トン(乗用車178万トン、貨物他567万トン)
- ③貨物の寄与が大きいものの、乗用車も寄与している。(乗用車の保有台数が増加しているにも関わらず、燃料消費量は減少している。これは走行距離の増加を上回って燃費が向上していることによる)

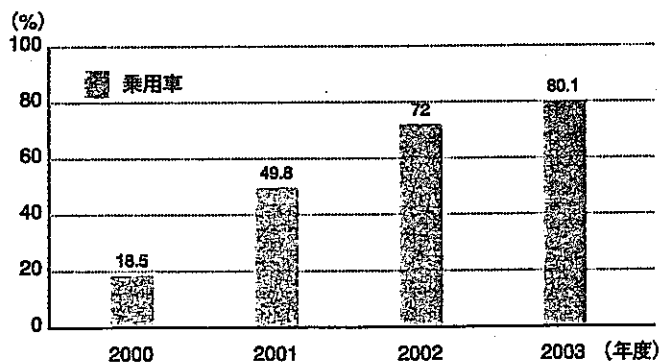


ガソリン乗用車の平均燃費推移



2

低燃費かつ低排出ガス車の販売比率



出典：日本自動車工業会調べ

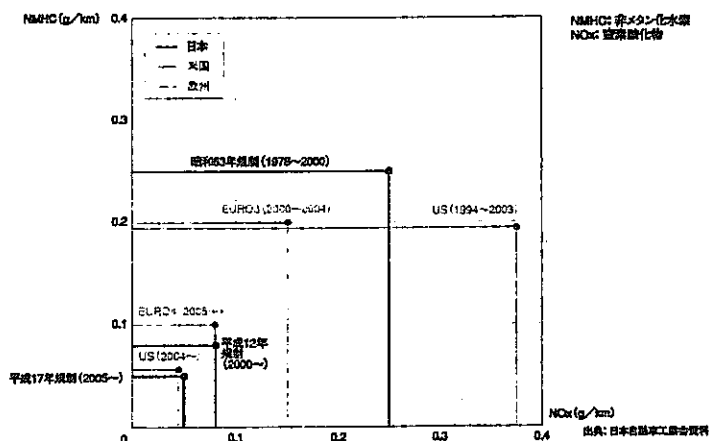
3

グリーン税制優遇対象車及び軽減率

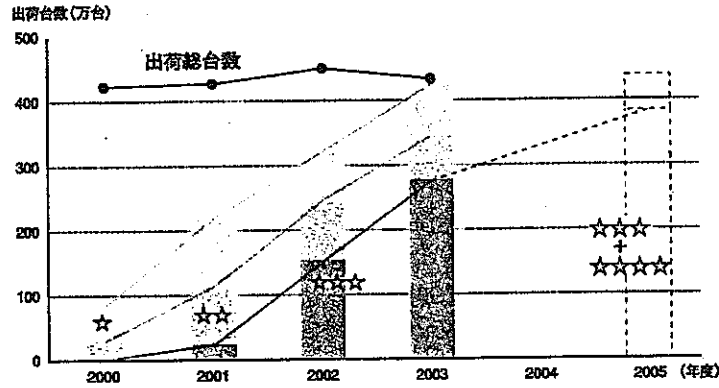
	新☆☆☆車 ☆☆☆ 低排出ガス車	新☆☆☆☆車 ☆☆☆☆ 低排出ガス車
燃費基準達成車 ☆☆☆☆ 燃費基準達成車	(軽減なし)	(自動車税) 概ね25%低減 (自動車取得税) 20万円控除
燃費基準+5%達成車 ☆☆☆☆ 燃費基準+5%達成車	(自動車税) 概ね25%低減 (自動車取得税) 20万円控除	(自動車税) 概ね50%低減 (自動車取得税) 30万円控除

出典: 国土交通省・経済産業省

ガソリン乗用車排出ガス規制・日米欧比較



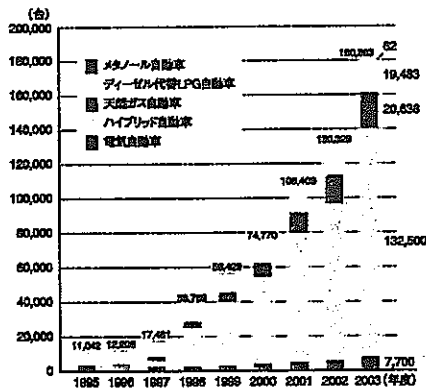
新車に占める低排出ガス車の割合と2005年度の見通し



(注) 省エネ法に基づく燃費目標基準値早期達成車でかつ、低排出ガス車認定試験要領に基づく低排出ガス認定車。
 H17☆☆☆: 平成17年基準排出ガス75%低減レベル
 H17☆☆☆: 平成17年基準排出ガス50%低減レベル
 H12☆☆☆: 平成12年基準排出ガス75%低減レベル
 H12☆☆☆: 平成12年基準排出ガス50%低減レベル
 H12☆☆: 平成12年基準排出ガス25%低減レベル

クリーンエネルギー車の日本市場における普及台数の推移

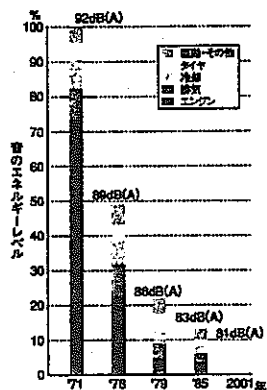
クリーンエネルギー車の販売車種数推移



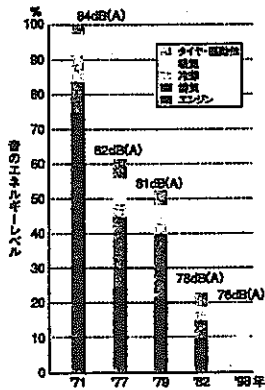
	2000	2001	2002	2003
ハイブリッド自動車	7	8	11	18
天然ガス自動車	64	83	109	134
ディーゼル代替LPG自動車	24	38	48	48
電気自動車	8	6	7	3
燃料電池自動車	0	0	0	2
合計	103	145	173	205

自動車の加速走行騒音規制値と音源寄与度の推移

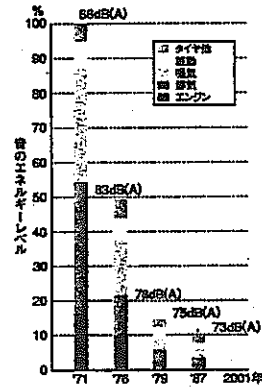
大型トラック



乗用車



二輪車(小型)



〈車室内VOC低減に対する自主取り組み〉

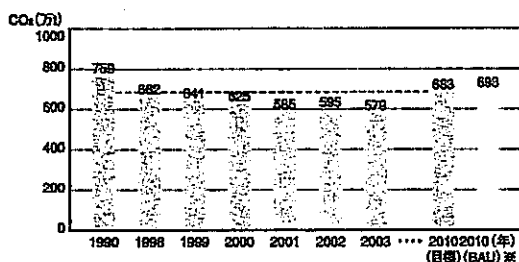
厚生労働省の室内濃度に対する指針値指定13物質に対し、2007年度発売の新型乗用車から、指針値を満足させる。また、それ以降も各社さらに室内濃度低減に努める。

厚生労働省が定めた13物質の室内濃度指針値

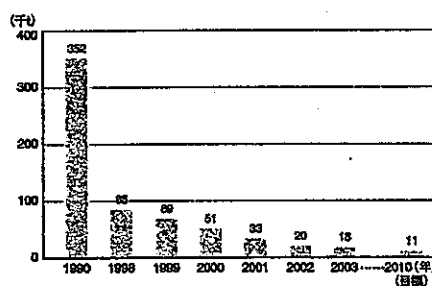
物質名	室内濃度指針値※
ホルムアルデヒド	100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.08ppm)
トルエン	260 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.07ppm)
キシレン	870 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.20ppm)
パラジクロロベンゼン	240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.04ppm)
エチルベンゼン	3,800 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.88ppm)
スチレン	220 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.05ppm)
クロルピリホス	1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.07ppb) 但し小児の場合は0.1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.007ppb)
フタル酸ジ-n-ブチル	220 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.02ppm)
テトラデカン	330 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.04ppm)
フタル酸ジ-2-エチルヘキシル	120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (7.6ppb)
ダイアジノン	0.29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.02ppb)
アセトアルデヒド	48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0.03ppm)
フェノバルブ	33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (3.8ppb)

- ・2010年度の各社工場からのCO₂排出量を1990年度より10%低減させます。
- ・2010年度の産業廃棄物最終処分量を1990年度に対しマイナス97%の11,000トン以下に低減させます。
- ・有害大気汚染物質の排出抑制自主管理計画を推進するとともに、環境汚染物質の排出・移動登録制度 (PRTR) の対象物質を自主削減していきます。

自動車製造工程からのCO₂排出量の推移

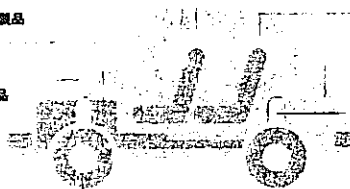


自動車製造工程からの排出される廃棄物の推移



使用済み自動車のリサイクル用途

- ⑥ エンジン (鉄・アルミ) → 一般鉄製品・アルミ製品
- ⑦ 冷却液 (アルコール) → ボイラー・焼却炉の助燃油
- ⑧ ワイヤー・ハーネス (銅) → 銅製品など
- ⑨ バッテリー (鉛) → バッテリー
- ⑩ エンジンオイル (オイル) → ボイラー・焼却炉の助燃油
- ⑪ ラジエーター (銅・アルミ) → 真ちゅう・アルミ製品
- ⑫ ボンネット (鉄) → 自動車部品・一般鉄製品
- ⑬ フロントバンパー (樹脂) → バンパー・内外装部品・工具箱など
- ⑭ タイヤ (ゴム) → セメント原料など
- ⑮ ホイール (鉄・アルミ) → 自動車部品・一般鉄製品・アルミ製品



- ⑯ ボディ (鉄) → 自動車部品・一般鉄製品
- ⑰ ドア (鉄) → 自動車部品・一般鉄製品
- ⑱ シート (発泡ウレタン・繊維) → 自動車の防音材
- ⑲ ウインドウ (ガラス) → グラスウールなど
- ⑳ トランク (鉄) → 自動車部品・一般鉄製品
- ㉑ サスペンション (鉄・アルミ) → 一般鉄製品・アルミ製品
- ㉒ リヤバンパー (樹脂) → バンパー・内外装部品・工具箱など
- ㉓ トランスミッション (鉄・アルミ) → 一般鉄製品・アルミ製品
- ㉔ ギヤオイル (オイル) → ボイラー・焼却炉の助燃油
- ㉕ 触媒コンバーター (貴金属) → 触媒コンバーター

自動車リサイクル法の仕組み

