

「二輪車リサイクルに関する自主取組み」の進捗状況について

1. 二輪車リサイクル自主取組みの概要

製造事業者の役割として、自ら又は依頼により引取場所、処理・再資源化施設の設置を行う。

製造事業者は、新たに販売する車両にリサイクルマークを付して販売する。

リサイクルネットワーク稼働後に販売された車(リサイクルマーク付き)が廃棄される時には、費用徴収せずに引き取る。

リサイクルネットワーク稼働前に販売した車(リサイクルマークなし)は、稼働後7年を目途に、同じく費用徴収せずに引き取る。(7年まではユーザー実費負担)

リサイクルネットワークの実効性を向上させるため、輸入事業者が容易に参加できる仕組みとし、輸入事業者とも協力して取組みを行う。

(参考1)登録販売店の店頭掲示用ステッカー



(表面)

(230×200mm)

(裏面)

2. 自主取組みの実施スケジュール

国内二輪車製造事業者4社を中心に、輸入事業者等の意見を踏まえて検討を進めてきたシステム構築であるが、下記日程を今後予定している。

平成15年12月3日	合同審議会への報告
平成16年3月頃	リサイクル実施体制の詳細についての報告
平成16年4月以降	各社によるリサイクル料金の公表、ユーザー・自治体等への広報活動を開始
平成16年秋頃	本格開始

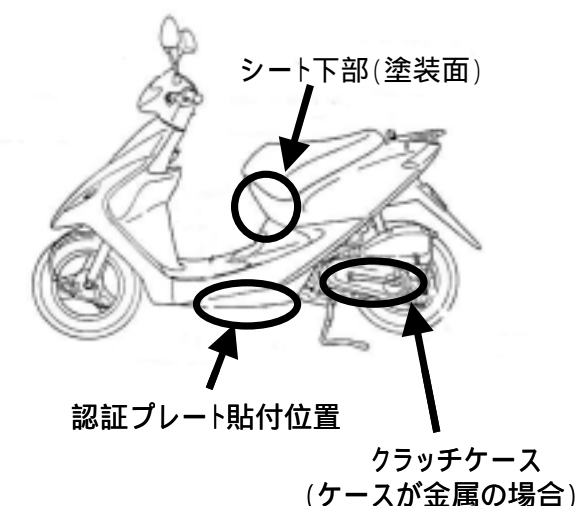
(参考2)リサイクルマーク

<リサイクルマーク(車両用)>

<リサイクルマーク貼付場所例>



(30×30mm)



3. リサイクル体制整備に係る進捗状況

(1)回収拠点となる販売店

二輪車のリサイクルネットワークにおいて、(社)全国軽自動車協会連合会の登録販売店を、排出者からの廃棄二輪車回収拠点として体制整備を進めている。現在、運用に伴うマニュアル類の作成や説明会の準備を全軽自協と協力の上、進めている。

ユーザーに二輪車を廃棄して頂く場合には、最寄りの上記登録販売店へ廃棄二輪車を引き渡して頂くことになる。

その際、ユーザーがリサイクルネットワークの登録販売店を容易に見出せるよう店頭掲示用リサイクルステッカー(参考1)を作成した。また、ホームページにおいて登録販売店の公表を行うことや、問い合わせ窓口(コールセンター)の整備を行う。

(2)リサイクル料金の払込み方法

リサイクルマーク(参考2)付きの新車については、廃棄時には直接的にはリサイクル料金を徴収しない制度であり、リサイクルマークの運用は製造事業者・輸入事業者共通の規定書(参考3)を定め実施することとした。

既販車等のリサイクル料金の払込みは、郵便局からの払込みにより行うものとする。専用払込み用紙(参考4)を登録販売店及び指定引取場所に備え付け、これを使用して払込みを行って頂いた上で登録販売店での引取りが行われることとなる。なお、この管理票の取り回しについては(参考5)参照。

(参考3)リサイクルマークの運用における規定書の内容

対象車両	二輪車リサイクルシステムに参画する事業者及び輸入事業者が、日本国内向けに製造・出荷・販売する二輪車全機種とする。
開始時期	2004年秋頃
リサイクルマークの貼付時期	リサイクルマークは、国内製造事業者は製造時、輸入事業者は開梱時又は輸入時等、卸事業者への出荷までに貼付することを基本とする。
貼付位置	販売店、解体業者等、取扱い関係者が分かりやすい位置であること。 貼付位置は取外し不可能な部位、又は取外し難い部位であること。金属面、塗装面、ABS樹脂等の剥離し難い部位とする。
貼付部位	スクーター(樹脂製カウリング等で、金属部位が覆われているものも含む)認証プレート貼付位置、シート下部、クラッチケース等、その部位が破損、欠品した場合にバイクとしての機能を果たさない、又は機能に重大な支障を来す重要な部位が望ましい。 それ以外の車両破損、欠品等であっても、引取車両が確認できる手段としてメインフレーム、スイングアーム等、取外し・交換が不可、又は容易では無い場所への貼付が望ましい。

(3) 全国約190ヶ所程度の指定引取場所

廃棄希望二輪車の指定引取場所については、全国100ヶ所以上を設置することとなっていたが、190ヶ所程度の体制が確保できる見込みとなっている。

(4) 全国約15ヶ所程度となる処理・再資源化施設

処理・再資源化施設を全国10ヶ所以上整備することとしていたが、現在のところ15ヶ所程度の体制整備ができる予定となっている。

処理・再資源化施設に対しては、スキーム参加製造事業者・輸入事業者が作業マニュアルを作成の上、これに基づく処理を委託することとなる。

(5) リサイクル費用・廃車・情報の流れ管理のためのITシステム

リサイクル費用、情報、廃車の管理を効率良く行うために、指定引取場所、処理・再資源化施設、管理会社間を電子情報ネットワーク化を進めている。

二輪車リサイクルスキーム全体の体系図については、添付資料を参照。

(6) システムの運営・管理等の外部委託

管理会社への業務委託

全体リサイクルシステムの運営・管理のため、経験のある事業者による業務委託を行う。

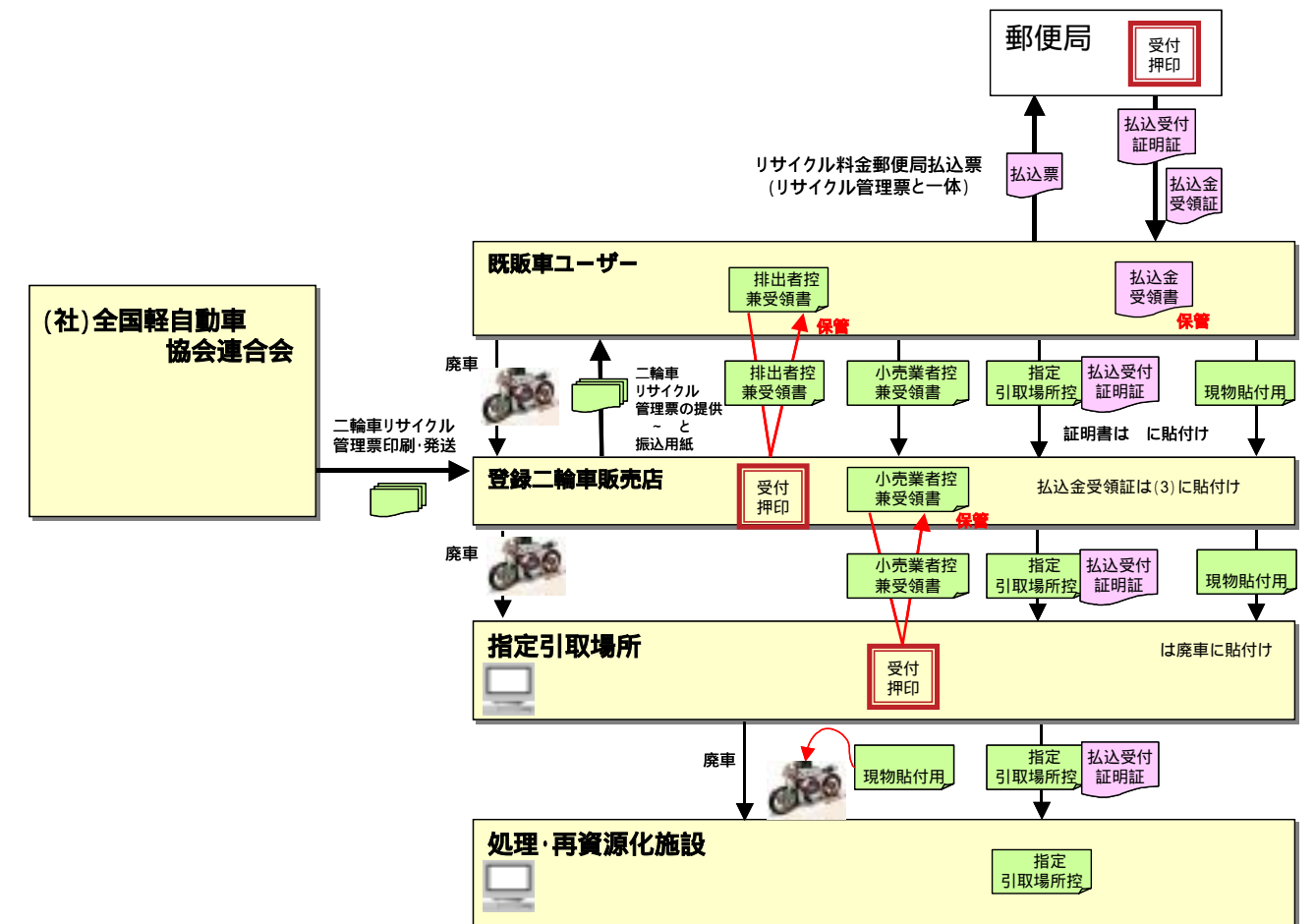
(財)自動車リサイクル促進センターへの業務委託

二輪車リサイクル自主取組みにより構築したリサイクルシステムの対外広報、理解活動等に係る業務を、

(財)自動車リサイクル促進センターに委託する方向で検討中。

(参考4)新たに構築する二輪車リサイクル管理票(払込み票部分)

(参考5)二輪車リサイクル管理票の取り回し
(リサイクル料金の払込みのある既販車の場合)



4. その他

(1) 環境負荷物質の削減に係る進捗状況

現状は以下の通り。各社の取組み状況はホームページ、環境報告書等において公表しており、今後とも定期的にフォローアップを行う。

鉛の削減(参考6)については、従来の80g目標は、下表のように全市場投入モデルにおいて達成している。また、新たに定めた60g目標を達成すべく、ホイールバルンサーウエイトの鉛から鉄、錫等への代替化、クランクシャフト等の快削鋼中の脱鉛化も進んでおり、1モデルが達成済みである。

<従前目標>

目標	市場投入モデル数 (02年10月~03年9月末)	達成モデル数
Pb(鉛)80g以下	9 (ホンダ、ヤマハ、川崎重工、スズキ)	9モデル

<新目標>

目標	市場投入モデル数 (02年10月~03年9月末)	達成モデル数
Pb(鉛)60g以下	9 (ホンダ、ヤマハ、川崎重工、スズキ)	1モデル

水銀については、除外品目のディスチャージヘッドランプ以外には使用されていないが、これについても部品メーカーとの協力で代替技術の開発に取り組んでいる。

6価クロムについては、燃料タンク、ベアリングシールド板等の表面処理鋼板に使用されているクロメート処理の代替を進めつつある。

Cd(カドミウム)については、リレー等の電気接点に用いられているカドミウム化合物の代替を進めつつある。

(2) 制度の広報・理解普及活動

各種媒体等を通じた広報等

開始前に制度の趣旨を十分に理解して頂くために、二輪車メーカーHP、(財)自動車リサイクル促進センター、各種媒体等を通じて積極的に広報活動を行う。

販売店におけるユーザーへの広報

販売店は、ユーザーに対して下記事項につき説明・広報を行う。

- ・ 車両購入時に本制度の趣旨説明
- ・ OM(オーナーズマニュアル)での説明
- ・ 新車セールスのチラシ等への折込み

自治体との協力による広報

本リサイクルネットワークに適正に廃棄二輪車が引渡されるように、自治体ルートでのユーザーの方々への広報と住民の方々への理解活動について各自治体に協力をお願いする。

具体的には、今後自治体へのお願い事項として説明を行う予定であるが、本システムに誘導する手法として例えば以下のようなものを想定。

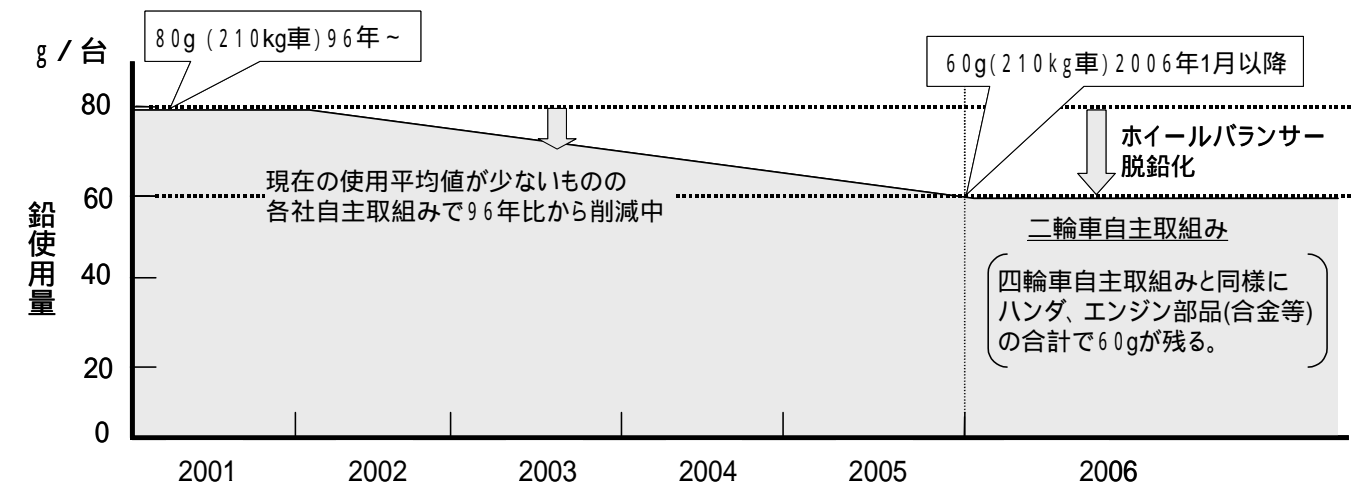
- ・ 各市町村の広報誌
- ・ 各市町村のHPへの問い合わせ窓口の掲載

問い合わせ窓口(コールセンター)の設置

ユーザーが、廃棄希望時に確実にアクセスできる問い合わせ窓口(コールセンター)を設置する方向で検討中。

以上

(参考6)鉛の削減目標値

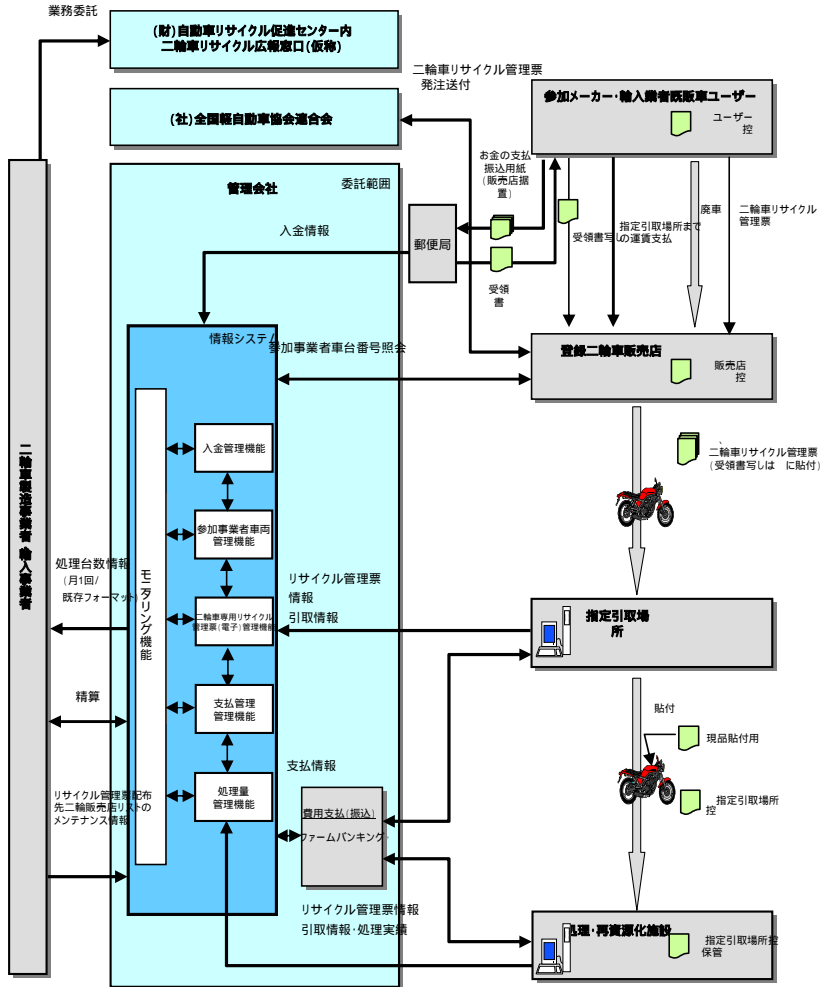


(参考7)四物質の削減目標値

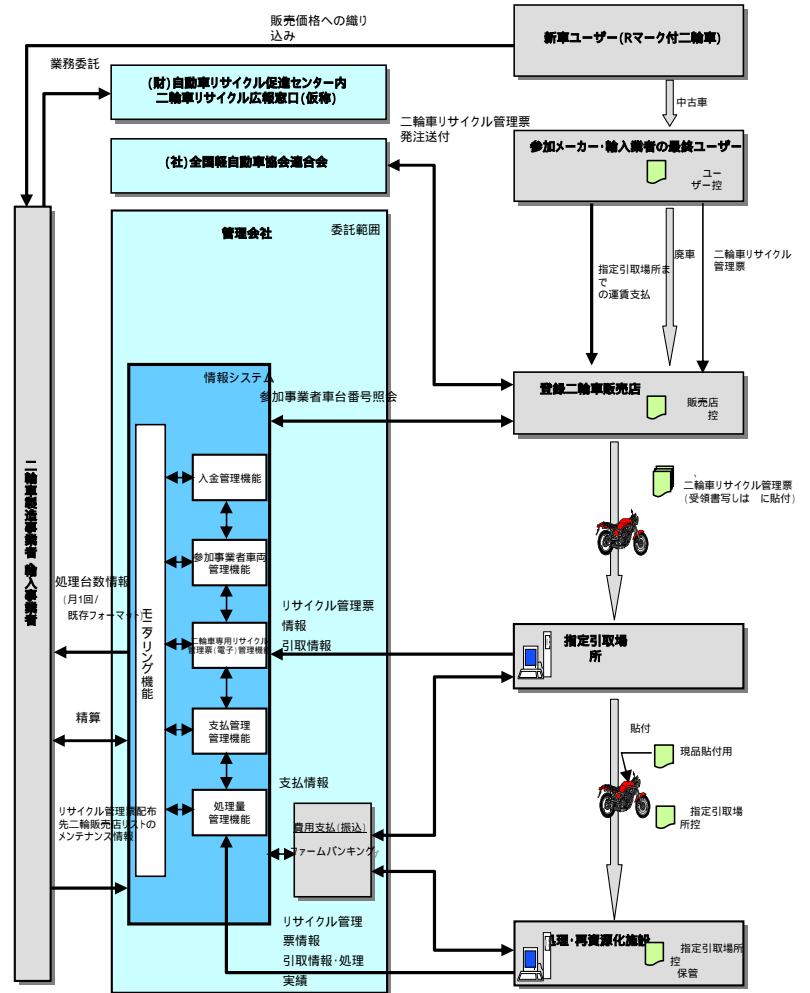
環境負荷物質名	目標値
Pb(鉛)	2006年1月以降 60g (210kg車重車)以下
Hg(水銀)	2004年(二輪車自主取組実施時点)以降、以下を除き使用禁止 ・ナビゲーション等の液晶ディスプレイ ・コンビネーションメーター ・ディスチャージヘッドランプ
Cr ⁶⁺ (6価クロム)	2008年1月以降、使用禁止 ・ボルト等の部品で、防錆処理で使用
Cd(カドミニウム)	2007年1月以降、使用禁止 ・電気、電子部品で家電並みに使用中

(添付資料) 二輪車リサイクルスキーム体系図

既販車



新車



二輪車リサイクルに関する自主取組み

自主取組みの趣旨

(社)日本自動車工業会(以下自工会)の二輪車関係会社は、二輪車の流通実態に即したリサイクルネットワークを自ら構築し、自主取組みとして対応することとし、自動車リサイクル法施行前にシステム運営を開始することを報告する。

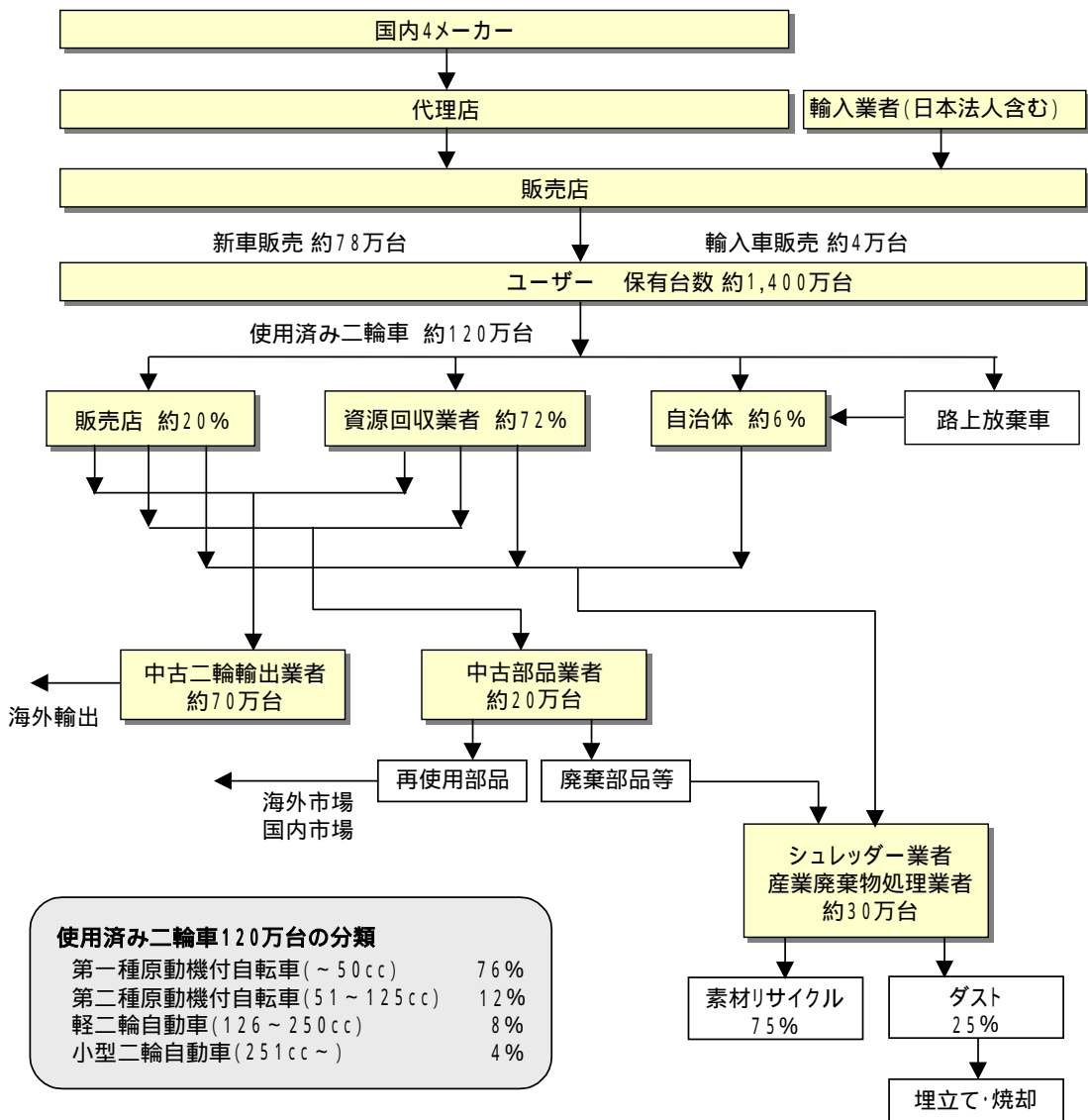
概要

製造事業者の役割として、自ら又は委託により引取場所、再資源化施設の設置を行なう。
製造事業者は、新たに販売する車輛にリサイクルマークを付して販売する。
リサイクルネットワーク稼働後に販売された車(リサイクルマーク付き)が廃棄される時には、費用徴収せずに引取る。
リサイクルネットワーク稼働前に販売した車(リサイクルマークなし)は、稼働後7年を目途に、同じく費用徴収せずに引取る(7年まではユーザー実費負担)。

1. 二輪車リサイクルの実態

国内保有台数は、約1,400万台ほどあり、その中から年間約120万台の使用済み二輪車が発生する。その排出経路は、販売店、資源回収業者、自治体等を通り、廃棄される。海外輸出等の目的で概ね有価として取り扱われているのが実態である。

使用済み二輪車の流れとリサイクルの概要(2000年推定)



使用済み二輪車120万台の分類	
第一種原動機付自転車(～50cc)	76%
第二種原動機付自転車(51～125cc)	12%
軽二輪自動車(126～250cc)	8%
小型二輪自動車(251cc～)	4%

2. 四輪車リサイクルスキームとの相違点

二輪車は、リサイクルを巡る状況が、以下のごとく四輪車とは大きく異なっている。

二輪車は、再販を目的とした海外輸出が多く、解体を目的とした再資源化事業者は少ないこと。

二輪車の車輛登録制度は、その種類に応じて市区町村、陸運支局等への届出制度が存在しており、その多くは四輪車と異なる管理体制下にあること。

自動車リサイクル法の引取品目においては、二輪車ではフロン、エアバッグがないこと。

四輪車と二輪車のリサイクルフローの相違

工程	項目	四輪車	二輪車	留意点
引取	引取場所	・四輪販売店 ・中古車専門店 ・整備事業者	・二輪販売店 (新車・中古車併売) ・資源回収業者 ・輸出業者	回収業者、輸出業者への引取者としての配慮
	国内総廃車台数	約 500万台	約 120万台	中古車輸出が多い
	国内廃車処理台数	約 400万台	約 50万台 ^{*1} 完成車: 30万台 部品取りガラ: 20万台	
	輸出台数	約 100万台(20%)	約 70万台(60%)	
	廃車時の手続き	・軽自動車:自動車検査証の返納 ・登録車:抹消登録	・原付 ^{*2} : 標識返納のみ ・軽二輪 ^{*3} :届出済証の返納 ・小型二輪 ^{*4} :自動車検査証の返納	原付に固有の手続
処理	解体	四輪専門業者にて実施	解体処理は少ない	四輪と違う処理形態への配慮
	フロン・エアバッグ	販売店、解体業者にて回収し 指定業者にて破壊・処理	無し	
	シュレディング	約 400万台	約 50万台	
	ASR量	約 80万トン	約 0.84万トン ^{*5}	

*1: 部品取りガラは国内廃車台数として合算

*2: 原付; 第一種・第二種原動機付自転車

*3: 軽二輪; 軽二輪自動車

*4: 小型二輪; 小型二輪自動車

*5: 部品取りガラは完成車と同等のダスト排出として計算

自主取組みの概要

1. 目的

我が国における実効的な二輪車リサイクルネットワークの確立に向け、自工会メンバーである国内二輪車製造事業者(4社)は、関係事業者(海外メーカーの国内輸入代理店を含む)の協力を得て、二輪車リサイクル自主取組みを策定する。

2. 対象製品

使用済み二輪車とは、第一種原動機付自転車(～50cc)、第二種原動機付自転車(51cc～125cc)、軽二輪自動車(126cc～250cc)、小型二輪自動車(251cc～)に分類され、以上を取組みの対象製品とする。

3. 自主取組みの対象範囲

自主取組み範囲は、指定引取場所に持ち込まれた使用済み二輪車が、処理・再資源化その他施設にて適正処理、再資源化されるまでとする。その実施主体とシステム運営は、製造事業者及び輸入事業者である。

自工会二輪車製造事業者4社は、二輪車の独自リサイクルネットワークを構築し、速やかに実施し、既存システムを担っている販売やリサイクル関係者だけでなく、ユーザーにとっても現実的かつ合理的なものとする。

4. 関係者の役割

(1) 製造事業者及び輸入事業者(メーカー等)

システムの運営・管理

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、自らあるいは委託により、リサイクルネットワークの運営管理をする。

引取り

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、リサイクルネットワーク稼働時以降に販売する二輪車に、リサイクルマーク(仮称)を付し、当該二輪車が指定引取場所に持ち込まれ廃棄される場合、引取る。

尚、リサイクルネットワーク稼働前に販売された二輪車についても、引取る。

指定引取場所の設定

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、ユーザーが廃棄を希望した廃棄希望二輪車を、全国100ヵ所以上に設置する指定引取場所にて引取る。指定引取場所は、既存の再資源化事業者の協力を得つつ、回収効率、実効性、ユーザーの便益に資する地理的条件等を考慮し設定する。

処理・リサイクル等の実施

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、引取った対象製品の廃棄物について、自らあるいは委託によりリサイクル、適正処理を行う。

処理・再資源化施設の設定

自主取組み参加の二輪車製造事業者及び輸入事業者は、処理・再資源化施設を、全国10ヵ所以上に設置し、適正処理、再資源化を実施する。現状では、二輪車専門の再資源化事業者数が少ないことを鑑み、既存事業者の処理・再資源化施設の整備・拡充に協力すると共に、情報提供することで、実効性の高いリサイクルを行う。

適正処理の課題となっている事前選別部品に対しては、関連業界、団体等の意見を踏まえた実効性のあるリサイクルを行う。

(備考) 今後協力を仰ぐ関連団体等の名称

- ・二輪車バッテリー; (社)電池工業会
- ・二輪車タイヤ; 日本タイヤリサイクル協会(JTRA)