

## 自工会 欧州視察調査結果

### ● 視察調査の実施時期

平成 20 年 4 月 23 日～30 日

### ● 視察対象国

A グループ：ドイツ、ポーランド

B グループ：スウェーデン、オランダ、ベルギー、フランス

### ● 主な訪問先

欧州委員会、各国環境省、各国解体業者（連盟含む）、シュレッダー業者（連盟含む）、A S R リサイクル施設 等

## 1. ELV モニタリングデータと背景にある問題点

2008 年 4～5 月の調査時点において、EU ELV 指令が制定されすでに 7 年以上を経過していたにもかかわらず、ELV の発生量を正確にはとらえていない加盟国がかなりの数、残っていることが判明した。さらにいえば、ELV に関するデータがある場合でも、リサイクル率が実際に測定される（＝モニタリングの対象となる）ELV は全体の一部にしか過ぎないことも判明した（政府へのヒアリング調査では、スウェーデン：約 27%、ポーランド：約 10% 等）。また、ELV さながらの高齢の中古車や他の加盟国に輸出される ELV（廃車がらを含む）に到っては、国境を越えた ELV をトラッキングするシステムが存在せず、法ではモニタリングの対象としなければならないと定めてはいるものの、現実的に捕捉することは極めて困難な状況であると関係者は語っていた。

この状況は、中古車輸出においても同様で、加盟各国間でどの程度の中古車が輸出入されているかの統計整備も不完全な状況である。

したがって、EU に提出された加盟国政府からの ELV モニタリング報告書に記載されたデータ（次頁に掲載）についても限られた一部の ELV のみを対象としたデータであることを心得て見る必要がある（多くの場合、モニタリングの対象は認証された解体業者に入荷した ELV のみであり、非公式ルートを流れる ELV が含まれないため、モニタリングの結果は現実よりもよい結果を表しているものと考えられる）。

このような状況ではあるが、視察調査実施後の 2008 年末頃、欧州委員会は 2006 年の ELV に関するモニタリング結果を次頁に示す表の通り公表した。

＜EU加盟国におけるELVに関わるモニタリング結果＞

	リユース・リサイクル率 2006年目標値:80%	リユース・リカバリー*率 2006年目標値:85%
ベルギー	87.2	89.5
ブルガリア	82.4	87.2
チェコ共和国	79.0	85.1
デンマーク	80.0	80.0
ドイツ	86.8	89.5
エストニア	82.5	82.5
アイルランド	-	-
ギリシャ	82.3	82.3
スペイン	76.0	84.0
フランス	79.6	81.0
イタリア	70.3	72.7
キプロス	85.4	86.6
ラトビア	86.0	86.0
リトアニア	88.0	92.0
ルクセンブルク	85.1	85.8
ハンガリー	81.2	81.5
マルタ	-	-
オランダ	82.5	85.2
オーストリア	80.0	86.0
ポーランド	84.7	85.8
ポルトガル	81.7	85.5
ルーマニア	77.1	80.3
スロベニア	76.8	79.6
スロバキア	82.8	83.6
フィンランド	82	83.0
スウェーデン	83.4	85.0
英国	81.0	82.3
アイスランド	-	-
ノルウェー	83.0	84.0

\*リカバリーにはリサイクルとエネルギーリカバリー（サーマルリサイクル）が含まれる。

（モニタリング対象期間：2006年 出所：欧州委員会HP）

## 2. 従来型生産者責任制度の簡素化が進む状況

EU ELV 指令が制定される以前、欧州の代表的な ELV リサイクル制度は、スウェーデンの自動車デポジット制（1975 年～）、オランダの ARN システム（1994 年～）であり、これらは EU において ELV の引取が逆有償であった時代に施行された制度である。これらの制度では、ELV の無害化処理とリサイクル率の向上に焦点を当てた生産者責任制度を取り入れている。

しかしながら、かつては先進的であると評価された生産者責任制度が最近の 2～3 年の間に大きな変化を見せている。

スウェーデンでは、2007 年 5 月末をもって 30 年余り続いたデポジット制に終止符が打たれ、オランダの ARN は PST(Post Shredder Technology)施設（ASR のリサイクル施設）の建設とともにこれまで解体中心で実施してきたリサイクルシステムを大幅に改め、シュレッダー後の ASR のリカバリーに軸足を移すことを決定した。この計画に基づき、最初のユーザーから徴収されるリサイクル料金も 45 ユーロから 15 ユーロに大幅に引き下げられた。

このように、欧州における従来型の実産者責任制度に変化が出てきているのは、ELV 指令を EU 標準とすれば、生産者にリサイクル目標値を達成する義務がないこと、欧州自動車メーカーによるこれらの伝統的な生産者責任制度への変更の圧力が強いことなどをあげることができる。

## 3. 欧州における生産者による無償引取の状況

EU ELV 指令は 2000 年に制定されたが、ELV の全車無償引取保証が法律上実施されたのは、ELV の有償引取が（ほぼ）欧州全域でなされていた 2007 年 1 月であった。

こうした状況のため、EU では自動車生産者が ELV の無償引取のために経済的な負担をしている例はほとんどないとのこと。また、自動車生産者の負担はほとんどないにも拘らず、ELV 指令に定められている無償引取要件は充足されているとみなされている（政府関係者）。

しかしながら、再び ELV の引取が逆有償になった場合、欧州の自動車生産者がそうした変化に直ちに対応できる制度的な準備が整っているかについては、具体的な回答を得ることができなかった。そうした意味では、EU における ELV リサイクル制度のセーフティネットは現状において不十分である可能性が高い（少なくとも財務的な保証が確保されていない）。

フランスのルノーは同国の廃棄物マネジメント会社大手 スエズ・グループと組んで欧州最大の ELV リサイクル・プロジェクトを立ち上げた目的について、高いリカバリー目標値が適用される 2015 年以降に ELV の引取が逆有償化される可能性を回避することが狙いであると明言した。

#### 4. 目標値の達成への取組状況

欧州議会の報告書は、2006年の85%目標値について、未だ達成できていない加盟国でも遅かれ早かれ達成できる可能性が高いと述べているが、他方、2015年の95%目標値の達成については、ほぼ欧州全域で見通しが立っていない（欧州委員会担当者）。

欧州委員会では、この2015年の目標値について今後見直す機会が残されていることを仄めかした。またACEAは廃棄物枠組み指令の改正によってリサイクルやリカバリーの定義が変更されたことが、目標値の変更を検討する材料となる可能性が高い。したがって、現在定められている2015年目標値が2015年の段階でも同じであるかどうかは現時点で明確ではない。

一方、リサイクル・インフラから見れば、2015年の目標値達成はPST（ASRのリカバリー施設）により実現するという考えは、官民の関係者を含めて一致していた。しかしながら、2015年目標値を達成できるPST施設の建設はこれまでのところほとんど進んでいない。オランダでは、ARNが中心になってPST施設の建設を進めていく予定であるが、シュレッター業界がそれに伴う費用の増加について難色を示したため、計画は大幅に遅れている。このように2015年の目標値達成に関わるコスト負担を誰がするかについて、不明確な状況がEUには根深くあり、この問題は、目標値達成の最終責任を担う、加盟国政府にとっても打つべき具体策が乏しいことを意味している。

#### 5. 大手廃棄物マネジメント会社に期待される役割

以上のとおり、EUにおけるELVの実効策は、指令施行後、特別に進展したと明確に言えるものは数少ない。しかしながら、欧州に2015年の目標値に向かってそれを達成させようとする取り組みも少ないながら存在する。

今回の視察調査で訪ねたGalloo PlasticsのASRリサイクル技術の開発やスウェーデンのステナ・メタル、フランスのルノーにおけるスエズ・グループとのELVリサイクルに関わる大規模プロジェクトの発足、ARNのVW-SiCon施設の建設計画などがそれに当る。

これらの動きを支える重要な機能として、欧州で近年成長が著しい大手廃棄物マネジメント会社の存在がある。

スウェーデンのステナ・メタル（ステナ・グループ年商 約239億ユーロ：廃棄物関連事業以外に不動産業、運送業等の他事業の売上を含む）は、スウェーデン大手の廃棄物マネジメント会社であるが、ステナ・メタルの説明によれば、北欧最大手5社のうちの1社である。ルノーがリサイクル・プロジェクトのパートナーとして選んだ、スエズ・グループ（年商55億ユーロ）も廃棄物マネジメント会社であるが、フランスにはスエズ・グループを凌ぐ廃棄物マネジメント会社が存在する。

これらの廃棄物マネジメント会社はリサイクル業者や解体業者のネットワー

クを組織化し、国境を越えた広域から大量の廃棄物を集めて、選別・リサイクルを実施している。大量処理を高度な選別処理技術を用いて行うため、リサイクルの生産性が非常に高くなる。

これまで、欧州の廃棄物マネジメント会社が扱ってきた廃棄物は産業廃棄物や容器包装などの家庭系廃棄物がほとんどであり、ELVの取り扱いはほとんどなかった。しかしながら、2008年4月時点の欧州視察調査では、ステナ・メタルがスウェーデンで、スエズ・グループがフランスでELVのリサイクル事業に乗り出してきたことが判明した。

欧州において、大手廃棄物マネジメント会社がELV分野に進出してきたことは今後ELVのリサイクルの発展において大きな意味を持つ可能性がある。

今後、大手廃棄物マネジメント会社が機軸的な役割を担い、生産性の高いリサイクルシステムが構築されれば、欧州におけるELVリサイクルが思いがけなく急速に発展する可能性もあり、注意を要する動きである。

#### ＜欧州の廃棄物マネジメント会社の事業規模＞

廃棄物マネジメント会社	事業規模
ベオリア・グループ(フランス)	◆年商 92 億 1,400 万ユーロ (2007 年) (※廃棄物関連事業のみ)
ステナ・グループ(スウェーデン)	◆年商 239 億ユーロ (2007 年) (※不動産・運送事業等含む)
スエズ・グループ(フランス)	◆年商 約 55 億ユーロ (2007 年)
レトマン・グループ	◆年商 約 29 億ユーロ (2007 年)

(社会経済生産性本部 調べ)

(※次頁に視察調査を通し得られた情報に基づき作成した日本・EUの比較表を掲載)

＜日本およびEUの自動車リサイクル制度の主要事項に関する比較＞

分類	項目	日本	EU
システム	モニタリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 電子システムにより首尾一貫管理</li> <li>■ カバー率：約 100%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 年間まとめて調査票によりデータ収集（オーストリア、ベルギー、オランダでは電子システムあり。但し、オランダを除きカバー率は 100%ではない）</li> <li>■ カバー率：10%～</li> </ul>
	資金調達システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 3 品目に関する預託金制度（個車充当方式）</li> </ul>	<p><b>【基本型】</b> 逆有償の場合、個別生産者がマイナス分を負担 ※2008 年 4 月時点では、逆有償ケースなし</p> <p><b>【資金調達システムのある加盟国】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ スウェーデン：デポジット制（07/6～廃止）</li> <li>■ オランダ：ARNシステム（新車購入時 15 ユーロ徴収）</li> <li>■ デンマーク：国庫によるリサイクル基金</li> </ul> <p>※すべて年金方式</p>
ステークホルダーの役割	国家政府	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 監督責任</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 目標値達成の最終責任</li> </ul>
	地方自治体	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 解体業者・破砕業者の業許可（監督）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 解体業者・破砕業者の認証</li> <li>■ リサイクル証明書の発行責任（法による定められているが、実施できていない国が多いとの情報あり）</li> </ul>
	自動車生産者の役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 電子システムの構築・運営</li> <li>■ 資金管理と資金管理システムの構築・運用</li> <li>■ 普及活動</li> <li>■ 3 品目の引取・リサイクル（適正処理）</li> <li>■ リサイクルのモニタリング</li> <li>■ リサイクル目標値の達成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 無償引取保証ネットワークの構築</li> <li>■ 無償引取の保証</li> </ul> <p>一部加盟国にて目標値達成責任 (例：スウェーデン、オランダ、オーストリア等)</p>
	解体業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ フロン類・エアバッグ類の適正処理</li> <li>■ その他の適正処理の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 契約関係のある自動車生産者の ELV のみ無償引取</li> <li>■ 付属書 I (施設要件等を定めたもの)に関する適正処理の実施</li> <li>■ 定められた目標値の達成</li> </ul>
	破砕業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 自動車メーカー等へ ASR の引渡し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 定められた目標値の達成</li> </ul>

技 術	<b>ASR 処理技術</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 溶融炉中心に再利用</li> <li>■ エネルギー利用と材料利用</li> <li>■ ASR投入施設活用率を厳格に測定（但し、リサイクルとリカバリーの区別なし）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ VW/SiCon、Galoo 等材料リサイクル技術に注目（稼働例少ない）</li> <li>■ 溶融処理ほとんどなし</li> <li>■ 処理後のガラス・ミネラル・スラグの路盤材利用の例あり（材料リサイクル） （※廃棄物指令改正により、フィードストックリサイクル（高炉還元剤利用等）がリサイクルからエネルギーリカバリーに格下げ。今後の対策が必要）</li> </ul>
	<b>エネルギー リカバリー</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 溶融炉中心に実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 自治体系の家庭系廃棄物焼却炉利用（地域給湯システム等として熱利用） （※廃棄物指令改正により、ASRの家庭系廃棄物焼却炉における処理がエネルギーリカバリーとして認められるかは不透明）</li> </ul>

<廃棄物処理に関する定義の違い>

	日 本	具体例	E U		
リ サ イ ク ル	材料リサイクル	同じ材料の再資源化	メカニカルリサイクル	リサイクル	リ カ バ リ ー
	ケミカルリサイクル	高炉還元剤利用 ガス化 油化	フィードストック リサイクル		
	サーマルリサイクル	RDF、RPF 燃料代替	エネルギーリカバリー		
処 分	焼 却	廃棄物焼却施設 での焼却	焼 却		処 分
	埋 立		埋 立		

以 上