

自動車用バッテリーのリサイクルシステムの見直しについて

平成23年8月23日
(社)電池工業会二次電池部会

1. 産構審・中環審とりまとめまでの経緯

- 自動車用バッテリーのリサイクルは、平成6年10月から国内バッテリー製造事業者が自主的に精錬業者等から再生鉛を購入することで、下取り回収・リサイクルする仕組みを構築し、対応してきたが、平成15年頃から、輸入バッテリーの販売比率の増大や、鉛相場下落時における路上放棄・不法投棄の懸念が増大したため、回収・リサイクルシステムの見直しが必要となった。
- こうした状況を踏まえ、継続的・安定的な自動車用バッテリーの回収・リサイクルシステムの構築に向けて、関係主体が果たすべき役割や実効性を確保するための方策等について検討を行うため、産業構造審議会（経済産業省）及び中央環境審議会（環境省）に検討会が設置され、平成17年12月に報告書がとりまとめられた。

同報告書では、

- a. 輸入バッテリーを含む国内に投入される自動車用バッテリーの回収・リサイクルの実効性が確保されるシステム
- b. 鉛相場の影響を受けない継続的・安定的なシステム

を基本的な考え方とし、また不法投棄等の防止のために使用済自動車用バッテリーを無償で回収することが必要とし、また、実効性を確保するための方策として、関係者の役割の明確化を図り、回収・リサイクルシステムの実効性を確保するため、資源有効利用促進法を適用することが適当とされた。

■資源有効利用促進法の適用（H17.12産構審・中環審報告書本文）

- 自動車用バッテリーを指定再資源化製品へ指定（政令）
- 自動車用バッテリーを部品として使用する製品を指定（政令）
 - ・対象として考えられる使用機器
自動車（二輪車を含む）、農業機械、建設機械、産業車両、小型船舶ほか
- リサイクルの実施主体を規定（省令（判断の基準省令））
 - ・バッテリー製造事業者及び輸入事業者
 - ・バッテリー使用機器製造事業者及び輸入事業者
- 判断基準省令の考え方
 - ・回収・リサイクルシステムの実効性の確保
 - ①使用済みバッテリーの無償回収を実施すること
 - ②バッテリー製造等事業者等は、販売等を行なう事業者へ必要な協力を求めること
 - ③必要な情報、自主回収・再資源化の状況を公開すること
 - ・再資源化の目標（再資源化が行われた重量／回収したバッテリーの重量）
四輪バッテリー50%、二輪用バッテリー55%
- ※取組が不十分な場合には、勧告・公表・命令・罰則の対象となる
- 関係事業者の具体的な役割の果たし方
 - バッテリー製造等事業者等は、個別に体制を構築するか、又は各事業者が共同して体制を構築する。
(以下、共同して体制を構築した場合)
 - ・バッテリー製造等事業者(含、バッテリー単体輸入事業者)
共同システムに参画して応分の負担を行う。
 - ・バッテリー使用機器製造等事業者
バッテリー使用機器製造事業者：バッテリー製造等事業者が負担するバッテリーリサイクル費用につき、応分の負担を行う。
バッテリー使用機器輸入事業者：個別に体制を構築する、または共同システムに参画して応分の負担を行う。

2 産構審・中環審とりまとめ以降の検討状況

- 本来であれば、平成18年中に、実務担当者レベルで具体的な内容を検討し、新たなバッテリーリサイクルシステムが構築される予定であったが、法的課題の整理や利害関係者が多数存在することから廃棄物処理法の広域認定の申請方式（個別申請方式 or 一括申請方式等）や、費用分担などの面での意見調整に多くの工数を要したこと、また、輸入車と国産車間のイコールフットイング（経済的、法的責務）の確保やイニシャルコスト負担者明確化の問題が生じた。また、鉛価格がその後、高位に推移し、新たなバッテリーリサイクルシステムの存在意義が問われることとなり、リサイクルシステム構築の検討に長期間を要してきた。
- 平成21年6月30日に鉛蓄電池再資源化協会（以下SBRA）が開催した「自動車用バッテリーリサイクルシステム構築に向けてのワーキンググループ、研究会合同会議」において、広域認定制度の一括申請方式を基本とした「新しい自動車用バッテリーリサイクルシステム」を検討したが、「現在鉛相場が上昇傾向にある中、新しいシステムの構築について、再度、議論が必要ではないのか。6月30日に提示のあった案では、固定費（協会総括運営費）が高すぎることから、できるだけ低コストとなる仕組みについて再検討すべき。」との意見が提示された。また、「責務者の役割分担」等に係る見直し案も示された。
- この要望等を踏まえ、平成21年9月15日に、主要責務者（日本自動車工業会、日本自動車輸入組合、米国自動車部品工業会、電池工業会）、SBRA、経済産業省（情報通信機器課、自動車課）が「新しい自動車用バッテリーリサイクルシステムの固定費が下がる方策」について打合せを行ったが、検討の前提として、改めて責務者の役割とイニシャルコスト負担者の明確化が必要との結論となり、その点を明確にした後で、再度協議を行うこととなった。
- その後、主要責務者の役割を明確にするため、経産省と主要責務者との間で打合せを行い、平成22年1月29日、経済産業省情報通信機器課と電池工業会との間で、「現在の自動車バッテリーの下取り回収システムは、鉛価格の下落時には、遵法性を担保できないことや、新しいスキームの構築には、さらに相当の時間を要するものと考えられることから、まずは、バッテリー業界のみで当面对応可能なBAJ新自主スキーム案を検討する。」との方向が合意された。
- 平成22年5月7日、電池工業会から経済産業省情報通信機器課に対して、バッテリーメーカー4社がSBRA（又はバッテリーメーカー4社で共同）で広域認定申請を行う「BAJ新自主スキーム案」の提案を行い、現在、環境省や関係業界（広域申請参加事業者等）と調整を進めている（廃棄物処理法に基づく広域認定申請：平成23年秋目途、取組開始：平成24年度予定）。また、この「BAJ新自主スキーム案」にバッテリー単体輸入事業者の参加も視野に入れながら検討を進めている。

○ スケジュール（予定）

広域認定申請	2011年	8月
認定	2011年	11月
トライアル	2012年	1月
運用開始	2012年	4月

図 BAJ新自主スキーム案

