

リサイクル率向上等の数値目標について

－使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ（H9.5）より抜粋－

Ⅲ. 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

Ⅲ-3. 数値目標

数値目標は次に掲げるとおりとする。

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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

EUにおける廃車リサイクルに関する国内法化の動向

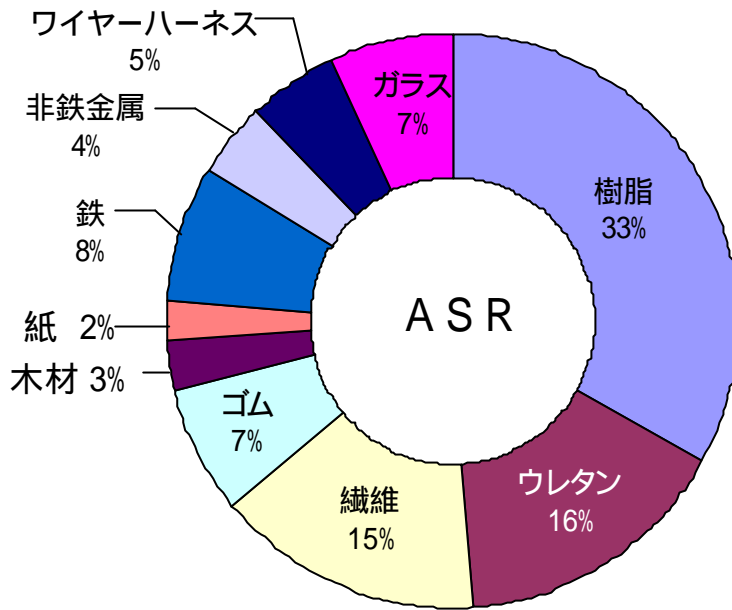
		EU ELV Directive(00年 10月 21日発効)	ドイツ国内法 (02年 7月 1日発効)	オランダ国内法 (02年 7月 1日発効)	スウェーデン国内法 (98年1月1日に自動車生産者責任法が発効し、その後適宜改正)
リサイクル率	可能率	・車両型式認証での証明 -可能率；95%以上（サ-マル10%以下） 型式認証Directive改定を、改定後3年以降に市場へ出される車両より適用（05年より見込み）	EU指令に準じる （ELV法では規定せずEU統一型式認証で執行）	EU指令に準じる （ELV法では規定せずEU統一型式認証で執行）	（ELV法では規定せずEU統一型式認証で執行）
	実効率	・各国政府は関連事業者が目標を達成するのに必要な措置を講ずる 〔06年1月1日迄に 85%以上（サ-マル5%以下） 15年1月1日迄に 95%以上（サ-マル10%以下）	・関連事業者が目標達成の責任を負う 〔06年1月1日迄に 85%以上（サ-マル5%以下） 15年1月1日迄に 95%以上（サ-マル10%以下） 解体率目標、シュレッダ-ダストリサイクル率目標あり 06年1月迄に解体業者による車両重量10%の取外しとリサイクル シュレッダ-業者によるASRのリサイクル（サ-マル含む） 06年1月迄に 車両重量の5%に相当量のASRリサイクル 15年1月迄に 車両重量の15%に相当量のASRリサイクル （15年目標は10%をサ-マルリサイクル上限とする） 車両重量は登録証記載重量から90%燃料重量および運転者（75kg）を差引いた重量とする	・製造業者（又は輸入業者）が目標達成の責任を負う 〔03年1月1日より 85%以上（サ-マル5%以下） 07年1月1日より 95%以上（サ-マル10%以下）	・製造業者（又は輸入業者）が目標達成の責任を負う 〔02年1月1日迄に 85%以上（サ-マル上限規定なし） 15年1月1日迄に 95%以上（サ-マル上限規定なし）
環境負荷物質	・03年7月より鉛、カドミウム、水銀、クロム ⁶⁺ 使用禁止 （過去販売車の補給部品は07年7月まで免除） 代替困難な部品について適用除外リストを設定 技術開発状況に応じた定期的なリスト見直し	EU指令に同じ	EU指令に同じ	記載無し（但し環境保護局が法令実施に必要な追加規定を発効できる）	
回収ネットワーク	・各国政府は、関係事業者がELV回収システム整備するために必要な措置を講ずる	・最終所有者の許認可回収拠点への引渡し義務 製造業者（又は輸入業者）による適切な密度による回収拠点整備（最終所有者から50km未満）	・製造業者（又は輸入業者）は回収およびリサイクルネットワークの整備の責任を負う	・製造業者（又は輸入業者）が整備 （情報を環境保護局に提供）	
費用負担	・最終所有者が費用支払いすることなしに、認可回収拠点で廃車を引き渡すための、全てまたは大部分の費用を製造業者（又は輸入業者）が負担するための必要な措置を各国政府が講ずる 〔02年7月1日以降 新規販売車 07年1月1日以降 全廃車	・製造業者（又は輸入業者）は指定した回収拠点での自社ブランドELVの登録最終所有者から無償引取り（製造業者等は自ら又は解体業者等に委託して廃車処理を行うこととなる。） 〔02年7月1日以降 新規販売車 07年1月1日以降 全廃車 ・ドイツ以外の登録、1ヶ月未満のドイツ登録車は除く	ELV無償引取りされるようにすることを製造業者（又は輸入業者）が保証する責任を負う 02年7月1日より全廃車について適用	・98年以降販売車の製造業者（又は輸入業者）100%負担（製造業者等は自ら又は解体業者等に委託して廃車処理を行うこととなる。）	
報告 情報提供	・各国政府は以下を行うための必要な措置を講ずる 製造業者（又は輸入業者）による新車販売後6ヶ月以内の解体情報提供、リサイクルに資する材料識別マークの付与 ・関連事業者による取組状況の情報開示 〔-設計上のリサイクル配慮事項 -液抜き、解体等の環境へ配慮したELV処理方法 -リコース、リサイクル方策の開発と最適化 -リサイクル率向上のための達成事項 各国政府の執行状況のEUコミッションへの報告	・製造業者（又は輸入業者）による新車販売後6ヶ月以内の解体情報提供、リサイクルに資する材料識別マークの付与 製造業者（又は輸入業者）による取組状況の消費者への開示 〔-設計上のリサイクル配慮事項 -液抜き、解体等の環境へ配慮したELV処理方法 -リコース、リサイクル方策の開発と最適化 -リサイクル率向上のための達成事項 ・回収、解体/シュレッダ-業者による遵法状況報告	・製造業者（又は輸入業者）による新車販売後6ヶ月以内の解体情報提供、リサイクルに資する材料識別マークの付与 法執行後13週間以内の生産者の義務履行計画提出 製造業者（又は輸入業者）による取組状況の当局への報告 および消費者への開示 〔-設計上のリサイクル配慮事項 -ELV処理状況 -リコース、リサイクル方策の開発と最適化 -リサイクル率達成状況	・引き取り場所に関する情報 環境保護局が必要とする情報	
備考	・02年4月21日までに加盟各国が執行		・実際には、従来同様、新車登録者が登録時に基金に対して全車一律の額の料金を支払い、基金は自らが認定する解体業者が指定品目のリサイクルを行った場合にリサイクルに要する費用を支払うとのスキームを維持。	・従前からある自動車スクラップ法により、新車登録者は登録時に政府基金にデポジットを積み、廃車時に一定額を受け取れる制度と併用。	

その他

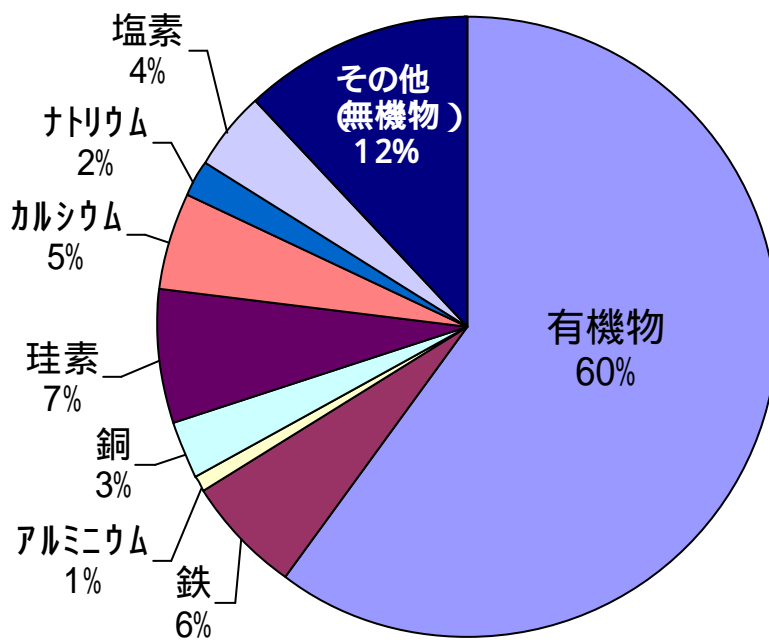
ドイツには、埋め立て規制があり 05年7月1日以降はTOC (Total Organic Compounds) が3%を超える廃棄物、有害物質含有量/溶出量の基準を超える廃棄物は埋立禁止となる

ドイツの循環経済・廃棄物法では、次の要件を満たす場合にエネルギーの利用が認められる。1) 廃棄物の持つ熱量 11M J/ kg以上 2) 燃焼熱回収率 75%以上 3) 熱を自ら利用または第三者へ供給 4) できるだけ中間処理無しに利用プロセスで生じる廃棄物を埋立処分できる事（具体的な計算方法や検証方法については特段の決まりはない模様）

ASRの構成 (例)



ASR組成分析



有機物 60%に対し無機物 40% (特に価値の高い金属銅 :主にワイヤーハーネスの銅が 3%前後含まれる。)

有機物 : 廃プラスチック類等発熱量が石炭並みの成分 (19MJ/kg)