

自動車用バッテリーの回収・リサイクル推進のための方策について「報告書(案)への意見等に対する考え方

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
報告書(案)			
自動車用バッテリーリサイクルの現状について			
1.現在の回収・リサイクルシステム			
1	排出されたバッテリーの一部は国外に輸出されることがあることについて言及すべき/図についても輸出動向を考慮すべき	2	御指摘を踏まえ、<排出・回収>欄に「なお、今年に入り使用済み鉛蓄電池の輸出量が増加し、現在の「鉛リサイクルプログラム」による回収量は減少している。」を追記いたします。図については、鉛リサイクルプログラムに基づく基本的スキームを図示化したものであるため、原案どおりといたします。
2	解体業者と精錬業者が一体の場合にも巣鉛の売却価格が存在することを明確にすべき	1	本報告書(案)に記載のとおり、解体と精錬を兼ねて実施する事業者は存在します。しかしながら、そのような場合でも、巣鉛の価値が失われるとの誤解を受けることは無いと考えておりますので、御理解願います。
3	現在は販売店に回収手数料が支払われていることを明記した方がよいのではないか	1	平成6年より現在まで、バッテリーメーカーが実施している「鉛リサイクルプログラム」においては、廃バッテリーの回収に当たって、手数料等無しで販売店等の協力を得ております。
4	鉛の回収量については、昨今のバッテリー輸出入変化による影響を見るためにも、2004年までの統計を加えるべき/グラフから解釈すると鉛の回収率が100%近く、鉛の消費量、回収量についての記述に不明瞭な点がある	1	利用可能な最新データである2003年までの統計を加えることとします。 なお、回収量については、廃バッテリー全体の重量ではなく、記載のとおり再生鉛の重量です。
5	自動車用バッテリーの回収率の推移が必要ではないか	1	回収率については、定義上の問題(製品寿命の取扱等)もあり、本報告書(案)においては各年度別の鉛消費量及び鉛回収量を示しているところです。
2.見直しの必要性			
6	現在の国内バッテリー製造事業者の自主的な取組による回収・リサイクルシステムの実効性の確保が困難になっている原因として、輸入バッテリー販売比率の増大と鉛相場下落の影響を同等に紹介すべき。また、鉛相場の変動は輸出増加の一因でもあり、輸出増加も見直しの必要性の動機として紹介すべき	1	今回の自動車用バッテリーリサイクルシステムの再構築は、鉛相場下落時などに、現在の自主回収システムでは、回収が担保されていないバッテリーが投棄される懸念があることを主要な課題としております。 自動車用バッテリーの輸出への対応については、No.7で記述のとおり、必要な措置を講じているところです。

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
7	廃バッテリーの輸出への対応を希望	3	<p>輸出される使用済鉛蓄電池が、中古の鉛蓄電池として再使用される場合には、特定有害廃棄物等の輸出入等の規制に関する法律（以下「バーゼル法」という。）の規制対象外ですが、中古品として再使用されるのではなく資源回収等を目的として輸出される場合にはバーゼル法の規制対象であり、経済産業大臣の輸出承認が必要となります。</p> <p>環境省 経済産業省では、資源回収等を目的とする使用済鉛蓄電池が再使用目的以外の使用済鉛蓄電池として輸出されることのないよう、平成17年6月7日に連名で関係業界団体へ文書を発出し、輸出される使用済鉛蓄電池が輸入国において確実に中古品として再使用されることを確認することなどを依頼しました。また、ベトナムのバーゼル条約担当官に対して注意喚起を行うとともに、同国政府と協力し、同国における使用済鉛蓄電池の取扱い実態の調査を行っているところです。</p>

システム再構築の制度設計について

1. システム再構築に当たっての基本的考え方

8	使用済バッテリーには鉛や硫酸が含まれており、一般的なリサイクルが困難であるばかりか、不法投棄された場合には周辺環境に大きな影響を及ぼすと考えられるので、こうした廃棄物こそ、拡大生産者責任の考え方に基づきリサイクルが実施されるべき	1	「3.(3). 自主回収・再資源化を実施事業者」欄に記載のとおり、適切な自主回収・再資源化を行うため、バッテリー製造・輸入事業者及びバッテリー使用機器製造・輸入事業者に義務を課すべきであると考えています。
9	鉛相場の影響を受けない継続的・安定的なシステム構築に対する報告がなされておらず、費用の支払いについてもより具体的に論じる必要がある	1	本報告書(案)は、鉛相場価格の低迷により回収・リサイクルが停滞して使用済み自動車用バッテリーの不法投棄等の問題が顕在化する事態となる前に、所与の見直しを行う必要があるとの認識のもと、実効性のあるリサイクルシステム再構築に向けて、資源有効利用促進法の適用することが適当であること、また、指定再資源化製品に自動車用バッテリーを指定すること、リサイクルの実施主体など、同法を適用するために必要な事項を記載しています。また、その他、関係者により進められている実務構築に向けた検討に対して求められる留意事項等を盛り込んでいます。

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
10	この新システムが、市場原理による自然回収を補完する性格の、特に鉛相場低迷時への対応を課題とするもので、鉛相場の影響を受けるのであれば「継続的・安定的」とは言えないのではないか。	1	本報告書(案)は、鉛相場価格の低迷により、回収・リサイクルが停滞して使用済み自動車用バッテリーの不法投棄等の問題が顕在化する事態となる前に、所与の見直しを行う必要があるとの認識のもと、リサイクル実施の責務を担う実施主体の指定など、実効性のあるリサイクルシステム再構築に向けて、必要な事項を盛り込んでいます。なお、使用済みバッテリーが適正に有価で取引される状況等においては、回収・リサイクルする者がシステムに基づかず、回収・リサイクルを実施することが妨げられるものではありません。
11	本システムは鉛相場が低い場合を想定しているものと思われるが、現在のように鉛相場が高騰している場合にはどうするのか/鉛相場の影響を受けないシステムにはなっていないのではないか	1	鉛相場が高い状態の時は使用済み自動車バッテリーが有価価値を有することとなり、このような市場原理に基づいてリサイクルを実施することが可能な状況において、法律に基づきメーカー等に有償回収義務を課すことは過大な義務になると考えています。なお、システム再構築に当たっての基本的考え方を明確にするため、本報告書(案)に「(鉛相場が高い状態の時に、使用済みバッテリーが適正に有価で回収・リサイクルされることを妨げるものではない。)」を追記いたします。
12	不法投棄防止のため、引取要請時には必ず回収してもらえるような条文にしてほしい	1	バッテリー製造等事業者等は、使用済みバッテリーを無償で回収する必要があること、回収・再資源化の実効性を確保するための必要な情報の公表を行う必要があること、を3.(3)欄に記載しております。実際には、回収の最低ロットや回収に係る期間等の条件を定めて回収することが想定されます。
13	無償回収だけでなく、鉛相場に応じた有償回収も念頭に置くべき	2	11のとおり
2.実効性を確保するための方策			
14	使用済みバッテリーの有害性を考慮すると、家電リサイクル法のように個別法を定め、事業者の自主的取組ではなく、義務化を求めるべきとも考えられる	1	システムの構築に当たっては、製品毎の特性や流通実態、関係事業者に求められる取組・適切な役割分担を踏まえた措置を講じる必要がありますが、自動車用バッテリーにおいては、自主的取組による回収・リサイクルルートが存在すること、排出・回収形態が多様であることなどから、関係各者に対して、事業者の自主性・自律性を尊重しつつ、自主回収・再資源化の役割を求めることがより効率的・効果的な回収・リサイクルの実施に結びつくものと考えています。

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
15	指定再資源化製品の対象要件である「自主回収・再資源化の体制整備が経済的に可能」の意味が分かりにくい、また、(市況により)「コストが相対的に高くなったため、...(略)...不法投棄の懸念が増大した」とあるが、これは経済的に可能では無くなった、とすることではないのか。	1	経済的に可能とは、経済原則に合致するもののみを限定して対象とすることを意味するのではなく、事業者が製品価格への転嫁その他の手段により、再資源化に要するコスト負担が可能であることをいいます。自動車用バッテリーについては、過去10年間にわたって現に、国内バッテリーメーカーが自主的なリサイクルを行っており、輸入バッテリーの販売比率の増大等に対応してバッテリーの輸入事業者などが新たに参画する新たなリサイクルシステムについても、引き続き可能であると考えています。
16	電気車用鉛蓄電池 (JIS D5303-2) も対象とすべき	1	今回対象となる自動車用バッテリーは、日本工業規格における「始動用鉛蓄電池」(JIS D5301)及び同等の性能・方式の規格外品、「二輪自動車用鉛蓄電池」(JIS D5302)及び同等の性能・方式の規格外品がこれに相当します。また、バッテリー使用機器は、自動車、農業機械、建設機械、産業車両、小型船舶、発電機が対象となります。電気車用鉛蓄電池は産業用バッテリーとして取り扱われておりますが、報告書に記載のとおり、排出形態が異なり関係者が限定されていること、また、当該バッテリーについてはすでに各製造事業者による自主回収の取り組みがすすめられていることから、今回のシステムの対象外とすべきと考えます。
17	回収・再資源化の対象にしない非自動車用バッテリー類についても、持ち込まれた場合の対応について検討すべき	1	産業用バッテリー(JIS D5303-2等)については、事業者が事業活動の一環として使用するものであり、小売店等から排出される自動車用バッテリー (JIS D5301、JIS D5302及びこれらと同等の性能・方式の規格外品)とは排出形態が異なり、関係者が限定されていることから新たに法制度に基づき関係者に自主回収・再資源化の役割を求める必要性は乏しいと考えています。
3.判断基準省令の考え方			
18	再資源化率の算出方法をより具体的に示すべき	1	再資源化とは、適正な有価価値を有する再資源化物を生成することが大前提となります。他分野のリサイクル製品と同様、何をもって再資源化が行われたと言えるかについては、社会状況等により変わりえるものでありますが、現時点で制度構築の検討をするに当たっては、自動車バッテリー解体事業者が生成する楽鉛(適正な有価価値を有するもの)の重量により再資源化率を算定することを想定しています。

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
19	指定再資源化事業者がどの段階まで関わることでリサイクルの責務を果たしたとみなすのか	1	指定再資源化事業者は、使用済自動車用バッテリーを無償回収した上で、目標の再資源化率を上回る再資源化を行うことにより、責務を果たすこととなります。
20	回収時に販売店に手数料を支払うようにしてほしい(販売店における費用負担にも考慮すべき)	1	自動車用バッテリー販売店は、基本的に特別管理産業廃棄物の排出者としてマニフェストを発行していただくものですので、その発行作業に対して販売店に手数料が支払われることはなさないものと考えています。
21	指定再資源化事業者と鉛蓄電池再資源化協会(参考資料11に記載)の関係を明確に示すべき	1	本報告書(案)は、システム再構築にあたっての基本的な考え方をまとめており、この中で、自主回収・再資源化に取り組むことが求められる指定再資源化事業者の具体的な役割の果たし方としては、各事業者が共同システムに参画することができるものとしております。現在、電池メーカー各社が、鉛蓄電池再資源化協会を設立、共同システムの検討を進めており、今後、当該協会の実務検討が進み、他の事業者が参画できるシステムが構築されることが期待されています。
22	廃棄物、有価物いずれの場合でも機能するシステムとするべき	1	11のとおり
23	使用済みバッテリーを無償で回収する必要があるとされているが、そのためには価格内在化の場合においても、リサイクル価格として別立表示が必要	1	39のとおり
24	使用機器製造事業者の役割の果たし方が「協力」になっているのは公平ではないのではないか	2	本報告書(案)では、今後、省令の改正に向けた考え方の整理である「判断基準省令の考え方」において、自動車用バッテリーを製造又は輸入する者も、バッテリーを使用する製品を製造又は輸入する者も、等しく自主回収・再資源化に取り組むことが求められています。一方、実務に向けた考え方の整理である「具体的な役割の果たし方」において、国内で製造されたバッテリーが、そのバッテリーを使用する機器に搭載されて国内に販売される場合、当該バッテリーには、責務者がバッテリー製造事業者、バッテリー使用機器製造事業者の2者存在することとなるため、使用機器製造事業者が「協力」することとしたものです。

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
25	無償で回収するだけで不法投棄の実効性を確保できるのか / 消費者が返却時に補助金を支給する仕組みがある方がよい	1	デポジット制の特徴は、金銭的インセンティブの付与による消費者への回収の動機付けという点にあり、対象製品の排出場所と回収拠点が離れている場合には特に効果があるものと考えられますが、自動車用バッテリーのリサイクルにおいては、バッテリー交換や廃車等、排出場所と回収拠点が同一となる場合が多く、金銭的インセンティブの付与による回収の動機付けの必要性は必ずしも高いとはいえません。
26	市場へのバッテリー投入量に応じた回収目標数なども定めるべき	1	資源有効利用促進法の判断基準省令において、事業者が取り組むべき再資源化の目標を定めることを検討しております。なお、回収数量に目標を定めることは、毎年の使用済バッテリーの量などが変動することが予想されることや、システム外で適正に有価で取引されるバッテリーも存在することが考えられることなどから、定めることは適当ではないと考えます。
27	各市町村では、使用済バッテリー、特に不法投棄されたものについては、それぞれ対応を行っているところであり、既存システムを活用した方式とするべき	1	報告書案においては、バッテリー製造等事業者等に自主回収・再資源化の実施主体としての役割を求めている他、バッテリー販売店やバッテリー回収事業者に求められる協力についても記載しているところです。このような関係者が報告書に記載されている役割を果たすことにより、市町村が一時保管等している自動車用バッテリーについても、円滑な引渡しを確保できるものと考えています。
4.関係事業者の具体的な役割の果たし方			
28	関係主体の明確化（費用負担、占有者など）またインセンティブが必要であると考えますが、どのプレーヤーにインセンティブを与えるかを含めて明示すべき。	1	本報告書（案）では、自主回収・再資源化に取り組むことを求めるバッテリー製造等事業者やバッテリー使用機器製造等事業者の役割について、また、その他関係者である販売店、卸売業者、消費者などの役割について明記しております。なお、本検討会においては、デポジット制度を議論したところですが、店頭での回収率が高い我が国においては、排出者に対するインセンティブの必要性は高くないものとして、盛り込まれなかったところであります。
29	市町村が情報提供や周知活動を実施するのはもちろんであるが、バッテリー製造事業者、あるいはバッテリー使用機器製造等事業者が、消費者に対してシステムの周知や引取拠点の紹介等の普及啓発活動を積極的に展開することが最も重要である	1	本報告書（案）では、バッテリーの製造・輸入事業者、バッテリー使用機器の製造・輸入事業者双方に対して、回収・リサイクルシステムに関する関係者への普及啓発を実施することを求めています。

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
30	16頁の図において、「輸入機器」と「自動車等に搭載されて輸入されるバッテリー」との差の意味は何か	1	差の部分は、バッテリー使用機器を輸入した後に、国内で製造されるバッテリーを搭載する場合を意味しています。
31	事業者間の公平性の確保のため、フリーライダーの発生しないシステム作りをしてほしい	2	業界団体と協力し、広範な広報活動を行うことによりバッテリーを扱う事業者と消費者の双方に、制度や取組内容、取組主体の周知を図る予定です。
32	イコールフットイング(会費の支払い方法を含む)の確保が必要/バッテリー使用機器製造等事業者の負うべき「応分の負担」を明確化すべき/機器製造事業者と機器輸入事業者と履行方法が異なるのはなぜか/内外事業者を差別する制度とならないように留意すべき	5	本報告書(案)では、バッテリー使用機器を国内で製造する事業者と輸入する事業者との間で、競争条件に実質的な差が生じることのないよう、義務の履行のあり方については引き続き実務的に検討を進めることとしております。
33	リサイクル費用の明示について明記すべき	1	39のとおり
34	リサイクル費を負担することが消費者の役割であることを明記すべき	1	60のとおり
35	システムの実効性を確保するためには小売店の各種協会や団体との連携が重要。	1	本報告書(案)では、新たな回収・リサイクルシステムの体制整備に向けて、バッテリー販売店には、引き続き回収に協力することが適切であること、また、消費者等に対し周知を図ることが期待されることについて明記しているところです。
36	周知活動のために十分な期間を設けること	1	制度の実施までには周知に必要な期間等、一定期間を置くことが必要であると考えています。
37	新システムへのスムーズな移行のため、国、SBRAが主導的な役割を果たすべき	2	新システムへの移行に際し、積極的な普及・広報活動を通じて円滑な移行が行われるよう、国としての役割を果たすべきものと考えております。また、より効果的な普及が実施されるよう、関係団体と連携した活動を図ってまいります。
5.その他			
38	リサイクル費用を別立て表示することは、大きな社会的費用が必要なため、製品価格に内在すべき。	2	本報告(案)では、バッテリー製造等事業者等が自主回収・再資源化を行うに当たっては、リサイクルコストの表示のあり方その他消費者理解の促進等に向けた方策について、今後、実務的に検討する必要があるものとされています。

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
39	リサイクル費用は製品価格とは別に表示すべき	7	本報告(案)では、バッテリー製造等事業者等が自主回収・再資源化を行うに当たっては、リサイクルコストの表示のあり方その他消費者理解の促進等に向けた方策について、今後、実務的に検討する必要があるものとされています。
40	リサイクル費用は、外部化又は情報公開による対応を取り、製品の営業による価格競争で、消えていくような状況を作ってはならない。	2	新たな回収・リサイクルシステムの実務構築に当たっては、そのための協会を設立し、各事業者が共同で実施するために、検討・調整を進めているところですが、リサイクルの共同実施にあたっては、費用の透明性の確保、消費者理解の促進のため、回収・再資源化単価やバッテリー1個当たり平均費用について、ホームページで公表する予定としています。なお、各事業者がリサイクルに要する費用を、どの程度製品価格に転嫁するかは、各事業者の自主的な判断によるものです。
41	リサイクル費用は、経理処理において補償金扱いとなるのか	1	現在、リサイクルシステム、資金スキーム、リサイクル費用のあり方・基本的な性格など、実務構築について、関係事業者によって検討・調整が進められているところです。なお、それらの実務構築を踏まえて各事業者がリサイクルに係る経理処理をどのように行うかは、各自の判断によるものとなります。
42	ユーザーの負担を最小限に抑えるために、システムのと管理経費をシンプルなものとし、コストミニマムを追求すべき	2	コストの最小化については、現在関係事業者によって進められている実務構築の検討・調整全体の中で議論が進めらるものと考えております。
43	制度の見直しの時期を明記すべき	1	鉛相場の影響を受けない継続的・安定的なシステムを再構築の基本的考え方とした上で、国は、自動車用バッテリーの回収・リサイクルの実施状況等の把握に努め、必要に応じて制度のあり方について検討を行い、適切な措置を講じていく旨が明記されております。

その他の報告書(案)に関する御意見

44	リサイクルシステムの構築には賛成	1	
45	今回のリサイクルシステムの再構築の目的を明記すべき。	1	今回の回収・リサイクルシステム再構築の目的は、2.(3)見直しの必要性、3.(1)システム再構築に当たっての基本的考え方に記載しております。



番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
46	日本における鉛価格は、今、国内価格とLME価格が大きく異なっている二重価格の状況にあることが問題になっていると思うので、この二重価格を生み出した理由を明記すべき	1	本報告(案)では、現在の回収・リサイクルシステムとして、従来、民間でリサイクルされてきた使用済みバッテリーが、平成4～5年頃の新鉛相場(LEM)下落により、回収率が低下し、こうしたことから、平成6年より電池工業会会員のバッテリーメーカーが、自社の国内での製造・販売量に相当する分量の再生鉛を、国内精錬事業者から買い取ってきたことを記載しております。

参考資料

新しい自動車用バッテリーリサイクルシステム実務の検討案(参考資料11)

1. 基本的考え方

47	廃バッテリー取扱いについて廃棄物と有価物の二通りの扱いを認めるのであれば、本リサイクルシステムを永続的に機能させるために、再生鉛価格を相場に連動させる必要がある(鉛相場高騰時においてバッテリーが有価を集めるような場合への対応が必要)	1	新たなリサイクルシステムの構築にあたっては、鉛相場価格の低迷により、回収・リサイクルが停滞して使用済み自動車用バッテリーの不法投棄等の問題が顕在化する事態となる前に、所与の見直しを行う必要があるとの認識のもと、必要な措置を講ずることとしております。また、相場が高騰し、市場メカニズムにより使用済みバッテリーのリサイクル可能である場合には、当該バッテリーの価格・再生鉛の価格は、各事業者間において、自由で、公正で、適切な取引となるべく努める必要があるものと認識しております。
48	フリーライダー発生の抑制	1	業界団体と連携し、広報活動を通じて自動車用バッテリーを扱う事業者と消費者の双方に、制度の周知を図るなど、制度の適切な運用を図ります。
49	有価物・廃棄物混在ではシステムが効果的に機能しないのではないか	1	廃棄物であるか否かは、占有者が自ら利用し、又は他人に有償で売却することができないために不要になった物をいい、これらに該当するか否かは、その物の性状、排出の状況、通常取扱形態、取引価値の有無及び占有者の意思等を総合的に勘案して判断されるものであります。使用済み自動車用バッテリーについては、その価値が鉛相場等に大きく影響される特性を有することを前提に、システムの再構築を行う必要があると考えています。

2. 回収・再資源化の実施について

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
50	<p>巢鉛価格と再生鉛価格の設定方法については、精錬コストが適正に確保されるよう相互に矛盾のないよう定めるべき(協会が検討中の巢鉛価格の計算基礎に、鉛の市場価格を使用するとすれば、再生鉛取引の実勢価格がそれより低いことから矛盾を生ずる。)</p>	1	<p>今後、検討が進められる協会の回収・再資源化単価の設定にあたっては、参考資料11の通り、単価の妥当性を諮るため第三者等から構成する審査委員会を設置するとともに、審査委員会において検討した回収・再資源化単価について、ホームページ等で公表し、透明で的確なものとするかとされています。</p>
51	<p>広域認定に伴い、廃棄物処理法上の適用を受けることになると思われるが、リサイクラーの大半は各地方自治体の許可を取得済であり、おおむね問題ないと思料するが、広域認定の廃棄物処理法を過度に厳しく適用し、枝葉末節な項目にとらわれないようにしてほしい</p>	1	<p>広域処理認定の審査は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律第九条の九、同法第十五条の四の三に規定をもとに行っており、広域的処理の内容の基準、広域的処理を行う者の基準、広域的処理の用に供する施設の基準等の審査基準に基づき審査するものです。</p>

### 3.費用負担の考え方

52	<p>バッテリー使用機器製造事業者も機器の販売実績に応じて会費を支払うべき</p>	1	<p>本報告書(案)では、国内で製造されたバッテリーが、そのバッテリーを使用する機器に搭載されて国内に販売される場合、当該バッテリーには、バッテリー製造事業者及びバッテリー使用機器製造事業者の2者が責務者として存在することとなるため、バッテリー使用機器製造事業者は、バッテリー製造等事業者が負担するバッテリーのリサイクル費用について、応分の負担を行うこととしたものです。</p>
53	<p>事務手続き等、販売店における費用負担にも考慮すべき(費用負担等)</p>	1	<p>20のとおり</p>
54	<p>鉛市況の動向によっては使用済バッテリーが有価となる場合もあるが、有価回収時にユーザーから徴収されたリサイクル費用はどうなるのか</p>	1	<p>新たなリサイクルシステムは、鉛相場低迷時への対応など、使用済みバッテリーの回収が進まない状況を課題とし、無償による回収システムを構築することとしています。リサイクルに要する費用をどの程度製品価格に転嫁するかは各事業者が判断することになりますが、適正な費用の転嫁が求められるところです。</p>
55	<p>ユーザーがわかりやすく、公平性のある費用負担にすべき</p>	1	<p>各義務者は、共同してバッテリーのリサイクルを行うこととしているが、回収・再資源化費用単価については、第三者からなる審査委員会に諮り妥当性を検証するとともに、HPIに公開すること等により、消費者に対して説明していく予定です。</p>
56	<p>複数の卸売店が介在する場合のリサイクル費の取扱如何</p>	1	<p>リサイクルに要する費用を、どの程度製品価格に転嫁するかについては、各事業者が自主的に判断することとなっております。</p>

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
57	使用機器製造事業者が協会に会費を納めないのは不公平ではないか	1	52のとおり
58	イコールフットイングの確保の為、バッテリー使用機器製造等事業者が同等の負担を行うことを明記すべき	1	本報告書(案)では、バッテリー使用機器を国内で製造する事業者と輸入する事業者との間で、競争条件に実質的な差が生じることのないよう義務の履行のあり方については引き続き実務的に検討を進めることとしております。
4.協会の運営について			
59	効率的なシステムの構築、協会の運営によるコストミナムの実現を図るべき	1	42のとおり
5.製品価格への転嫁とリサイクル費用の表示について			
60	ユーザーが費用を負担することを明確にすべき	1	自主回収・再資源化の取組の方法についてはバッテリー製造事業者等の使用済バッテリーを自主回収すべき主体に任されており、費用の負担の方法についても事業者の自主的判断に委ねることが適当であると考えています。
61	リサイクル費用は製品価格に内在すべき	4	38のとおり
62	リサイクル費用は製品価格とは別に表示すべき	1	39のとおり
63	リサイクル費が全電池一律ではユーザー理解が得られないのではないか。	1	新たな回収・リサイクルシステムの実務構築に当たっては、そのための協会を設立し、各事業者が共同で実施するためのシステムの検討・調整が進められているところですが、回収・再資源化単価の設定にあたっては、透明性の確保、消費者理解の促進の観点からユーザー理解の容易性も鑑みた上で適切な方法を選択するべく検討をすすめるべきものと認識しております。
その他の参考資料に関する御意見			
64	販売店においては、特別管理産業廃棄物管理責任者は不要	2	自動車用バッテリーの小売店等が卸売業者から新しいバッテリーを購入する際に、商習慣として使用済みのバッテリーを無償で卸売業者に引き渡す場合であって、当該小売店等が廃棄物処理業者に使用済バッテリーの廃棄物処理を委託する必要のない場合は、特別管理産業廃棄物管理責任者を置く必要はありません。

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
65	特別管理産業廃棄物管理責任者要件の緩和を希望	3	従前からの特別管理産業廃棄物管理責任者の要件に加え、次の資格を有する者のうち、自動車用バッテリーの技術上の取扱いに習熟している者は、特別管理産業廃棄物管理責任者の知識を有していると認めることとしました。 ・一級、二級及び三級の自動車整備士 ・自動車電気装置整備士 ・車両系荷役運搬機械、車両系建設機械及び高所作業車に係る特定自主検査有資格者 また、要望のあった関係業界を対象として、使用済みバッテリーに特化した、通常よりも短時間の講習会を予定しています。
66	特管責任者の資格取得等に時間を要するため、システム化実施時期には十分な考慮が必要	1	制度の実施までには周知に必要な期間等、一定期間を置くことが必要であると考えています。
67	すべての使用済みバッテリーを廃棄物扱いとして本システムで取り扱うべき	3	廃棄物か否かについては、物の性状、排出の状況、通常の見取り形態、取引価値の有無及び占有者の意思等を総合的に勘案して、有価物と認められるか否かを判断すべきところがあります。なお、占有者と取引相手方の間における有償譲渡の実績や有償譲渡契約の有無は廃棄物であるか否かを判断する上での一つの基準にすぎず、場合によっては必ずしも市場形成が明らかでない物については、有償譲渡を偽装する場合等もあることから、有償譲渡契約等の存在をもってただちに有価物と判断することなく、先述の事項により総合的に判断すべきであると考えます。
68	システムの円滑な運用には卸売事業者間の公平な協力体制が必要	1	システムの円滑な運用を図るにあたっては、資源有効利用促進法における責務者のみならず、流通過程に関わる事業者の協力は不可欠であると認識しており、今後関係各業界内部において円滑に取り組みをいただけるよう新システムに関する理解を促すため、積極的に周知・広報を実施する必要があるものと考えております。
69	参考資料集 4頁の棒グラフで、「四輪 + 二輪」=「四輪」+「二輪」になっていないのはなぜか	1	同頁の注意書きに記載してあるとおり「『四輪 + 二輪』の有効回答数と『四輪』、『二輪』に関する有効回答数が異なる場合があるため、『四輪 + 二輪』の平均仕入れ・販売量と『四輪』の平均仕入れ・販売量、『二輪』の平均仕入れ・販売量の合計が異なる場合がある」とされているとおりです。

番号	御意見等の概要	件数	御意見等に対する考え方
70	参考資料集 15頁のオランダのリサイクルシステムの概要の「法律上の位置付け」欄にある「上市」とは何か。また、同欄の「処分貢献」は具体的にどのように決まっているのか	2	本資料内において、「上市」とはバッテリーを市場に投入することを指しています。また、同資料内における「処分貢献」については、バッテリー重量、形式の別により、その時点で利用可能な情報に基づいて想定されるコストに応じて決定されています。



自動車用バッテリーの回収・リサイクル推進のための方策について  
パブリックコメントに対応した修正（新旧対照表）

報告書 ページ 番号	パブコ メ対応 一覧表 番号	該当箇所	旧	新
P 7	No. 1	(2)現在の回収・リサイクルシステム <排出・回収>	<p>使用済バッテリーは、国内バッテリー製造事業者からの協力要請等により、自動車用バッテリーの販売・交換を行っているカーショップ、カーディーラー、ガソリンスタンドなどにおいて消費者から引き取られている。</p> <p>これらの販売店やバッテリー使用機器の解体処理業者（全国に約5,500）等から排出される使用済バッテリーは、既存の回収業者やバッテリーの卸売業者により回収されてバッテリーの解体業者まで運ばれており、その数は年間2,000万個程度と見込まれる。</p>	<p>同左</p> <p>同左</p> <p><b>(追加)</b> <u>なお、今年に入り使用済み鉛蓄電池の輸出量が増加し、現在の「鉛リサイクルプログラム」による回収量は減少している。</u></p>
P 8	No. 4	(2)現在の回収・リサイクルシステム <鉛の用途について>	<p>グラフ 「鉛の用途別消費量」及び「鉛の回収量」 (1994～2002年のデータを記載)</p>	<p><b>(追加)</b> <u>左記グラフに2003年データを追加</u></p>
P10	No. 11	(1)システム構築に当たっての基本的考え方 新しいシステムの基本的在り方	<p>自動車用バッテリーの回収・リサイクルシステムの再構築に当たっては、現在の国内バッテリー製造事業者による自主的な回収・リサイクルシステムの維持が困難となりつつある要因を踏まえ、鉛や硫酸による環境汚染の防止や鉛という有害・有用物質を含むものの適切な回収・リサイクルを目的として、以下の要素を備えたシステムを構築する必要がある。</p> <p>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</p> <p>b) 鉛相場の影響を受けない継続的・安定的なシステム</p>	<p>同左</p> <p>a) 同左</p> <p>b) 同左</p> <p><b>(追加)</b> <u>(鉛相場が高い状態の時に、使用済バッテリーが適正に有価で回収・リサイクルされることを妨げるものではない。)</u></p>





## 報告書P.14【参考】対象と考えられるバッテリー使用機器に 「発電機」を追加することについて

産業構造審議会・中央環境審議会  
自動車用バッテリーリサイクル合同会合事務局

報告書(案)P.13～P.14(3)判断基準省令の考え方 自主回収・再資源化を実施する事業者 自動車用バッテリーを使用する製品を製造又は輸入するもの【参考】において、対象と考えられるバッテリー使用機器を「自動車、農業機械、建設機械、産業車両、小型船舶」とお示ししていたところです。このバッテリー使用機器については、(社)電池工業会から提出された資料等に基づいて記載しておりました。

しかし、審議会も全て終了し、報告書(案)についてパブリックコメントをかける段階となってから、業界団体との調整等の中で「発電機」についても、自動車用バッテリーを搭載しており、さらには相当数市場へ投入されているのではないかと判明し、「発電機」に係る国内販売台数、輸入販売台数等について調査を行った結果、発電機についても相当数(約10万台程度。メーカー毎の販売台数の内訳については現在調査中。)が国内市場へ投入されていることが分かりました。(同時に「発電機」以外にも対象と考えられるバッテリー使用機器の漏れがないかについて、再度(財)電池工業会と確認をいたしました。現状のところ「発電機」の他には確認できませんでした。)

パブリックコメントへかけた報告書(案)へは、対象と考えられるバッテリー使用機器の中に「発電機」を記載することはできませんでした。

- 今回の新スキームについての主たる考え方の変更ではないこと
- 「発電機」所管業界との調整も既に済んでいること

(平成17年8月19日に発電機の代表的な業界団体である日本電機工業会に対し、本報告書(案)についてご説明をさせていただき、制度の主旨等についてご理解を得たところ。)

から、報告書の最終版においては、「発電機」をP14【参考】対象と考えられるバッテリー使用機器に追加することといたしました。



**自動車用バッテリーの回収・リサイクル推進のための方策について**

**- 報告書 -**

**平成 17 年 12 月**

**中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車用鉛蓄電池リサイクル専門委員会  
産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会  
電気・電子機器リサイクルワーキンググループ自動車用バッテリーリサイクル検討会  
合同会合**

- 目次 -

1．はじめに

2．自動車用バッテリーリサイクルの現状について

(1) 自動車用バッテリー及びその流通の概要

(2) 現在の回収・リサイクルシステム

(3) 見直しの必要性

3．システム再構築の制度設計について

(1) システム再構築に当たっての基本的考え方

(2) 実効性を確保するための方策

(3) 判断基準省令の考え方

(4) 関係事業者の具体的な役割の果たし方

(5) その他

## 1.はじめに

自動車、二輪車、農業機械、建設機械、小型船舶等のエンジン式の機器の始動・点灯・点火などに使用される鉛蓄電池（以下「自動車用バッテリー」という。）は、年間2,500万個程度が国内市場に投入されている。一方、自動車用バッテリーが使用済みになった場合には、鉛や硫酸を含むことから他の廃棄物と比べ処理が困難であり、従来から市町村での処理が行われてこなかった。

現在の自動車用バッテリーリサイクルシステムは、厚生省及び通商産業省(当時)の要請に基づき、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再生鉛を購入することで、回収・リサイクルする仕組みとして構築されたものである。

しかしながら、近年における輸入製品の増大、鉛相場下落時における不法投棄の懸念の増大から、現在の仕組みを将来にわたり維持していくことが困難となりつつあり、回収・リサイクルシステムの再構築が必要な状況となっている。

このような状況にかんがみ、持続可能な社会の形成や環境の保全に資する継続的・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を構築し、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、産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会電気・電子機器リサイクルワーキンググループの下に自動車用バッテリーリサイクル検討会を、また、中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会の下に自動車用鉛蓄電池リサイクル専門委員会を設置し、本年5月より、両審議会合同による検討を行ってきた。

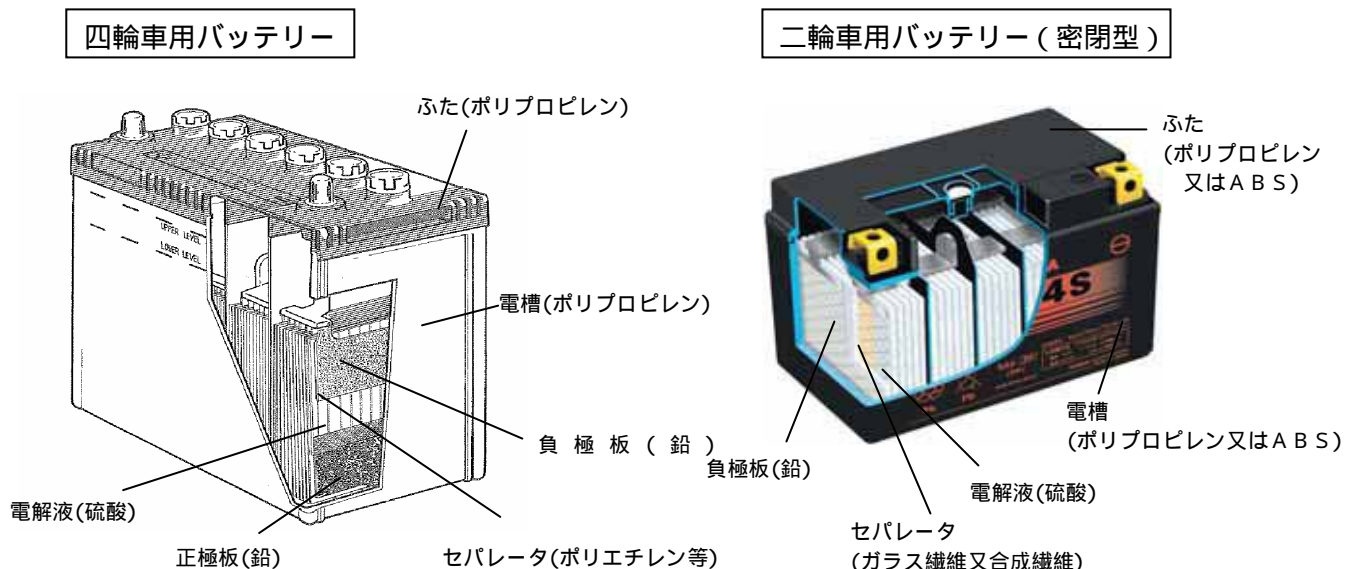
本報告書は、上記検討結果に基づき、自動車用バッテリーの回収・リサイクルを実施していく上で必要なシステムの基本的な考え方、実効性を確保するための方策、関係主体の果たすべき役割等について取りまとめたものである。

## 2. 自動車用バッテリーリサイクルの現状について

### (1) 自動車用バッテリー及びその流通の概要

#### 構造

自動車用バッテリーは、ポリプロピレン等のプラスチック製の電槽、鉛製の極板、電解液（硫酸）などで構成されている。



#### 販売個数

自動車用バッテリーは、新車等搭載用及び補修用合わせて年間2,500万個程度国内市場に投入されている。

#### <バッテリーの年間国内販売個数(平成15年)>

四輪車用バッテリー

(単位:千個)

二輪車用バッテリー

(単位:千個)

	国内製造事業者	輸入事業者	合計		国内製造事業者	輸入事業者	合計
補修用	13,625	2,015	15,640	補修用	1,445	564	2,009
新車等搭載	6,062	298	6,360	新車等搭載	532	277	809
合計	19,687	2,313	22,000	合計	1,977	841	2,818

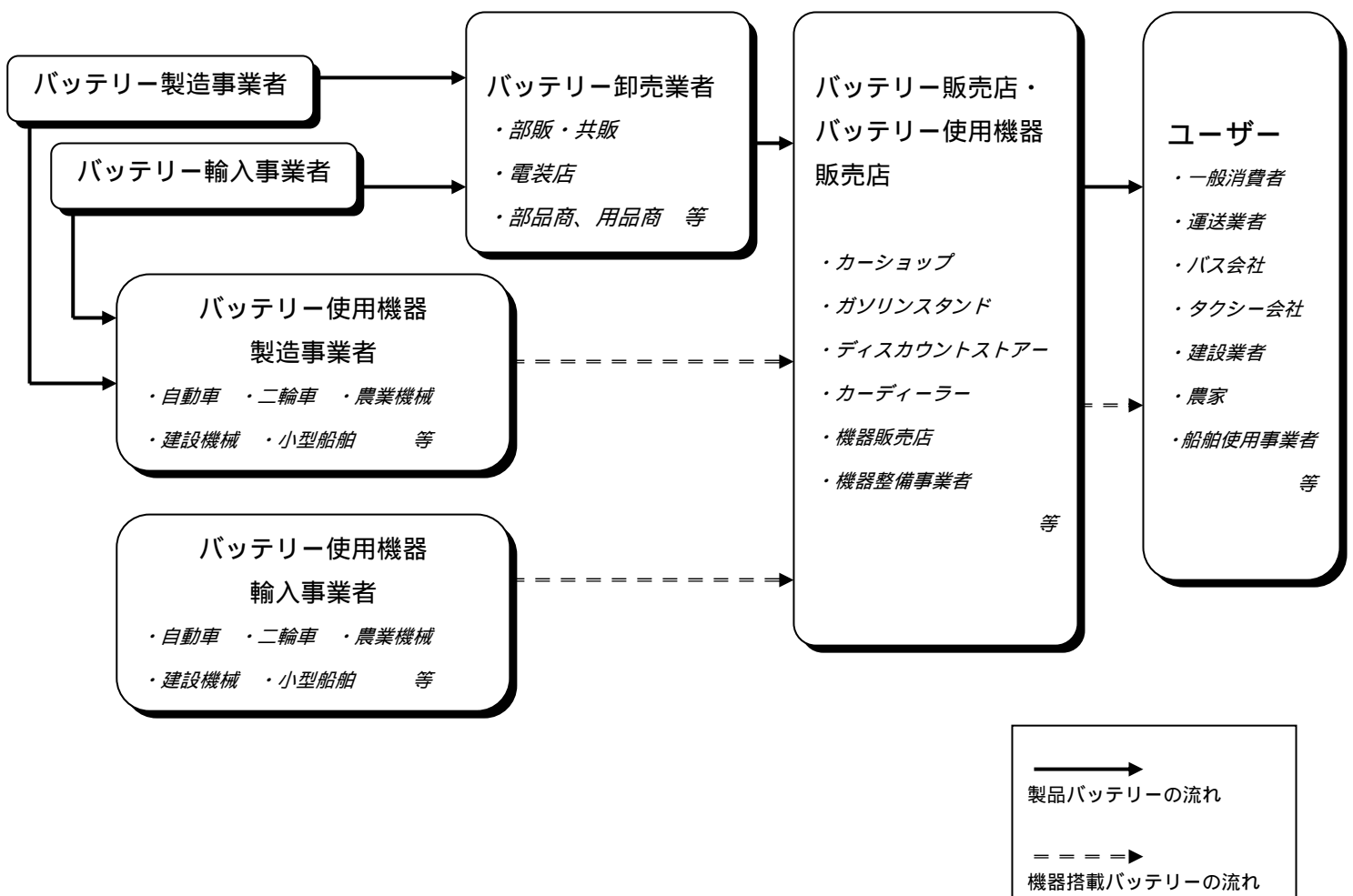
業界統計資料、財務省貿易統計等を基に、(社)電池工業会において推計

## 製品流通

自動車用バッテリーは、バッテリーの製造等事業者（輸入事業者を含む。以下同じ。）バッテリー使用機器の製造等事業者、部販・共販や電装店などのバッテリーの卸売業者、バッテリーやバッテリー使用機器を販売するカーショップやカーディーラーなど、多くの事業者を経て消費者に供給されている。

自動車用バッテリーの寿命は用途により異なるがおおむね3年～5年程度であり、バッテリー使用機器のライフサイクルにおいて数回交換されることが多く、新車等に搭載されて市場に供給されるものと、補修用として市場に供給されるルートに分かれる。

## 自動車用バッテリーの流通実態及び関係事業者



### バッテリー製造事業者・バッテリー輸入事業者

- ・自動車用バッテリーは、バッテリー製造事業者及びバッテリー輸入事業者（以下「バッテリー製造等事業者」）により、バッテリー使用機器製造事業者やバッテリー卸売業者、バッテリー販売店等に対して、年間2,500万個程度投入されている。

### バッテリー使用機器製造事業者・バッテリー使用機器輸入事業者

- ・自動車、二輪車、農業機械、建設機械、小形船舶等のバッテリー使用機器の製造事業者及び輸入事業者（以下「バッテリー使用機器製造等事業者」）は、自動車用バッテリーを必要不可欠な部品として自らが製造又は輸入する機器に使用して国内市場に投入している。

### バッテリー卸売業者

- ・バッテリー卸売業者は、部販・共販、電装店、部品商、用品商など全国に 4,800 業者程度存在すると見込まれ、全国にあるバッテリー販売店等に自動車用バッテリーを供給している。

### バッテリー販売店

- ・自動車用バッテリーの販売を行っている事業所は、カーショップ、ガソリンスタンド、ディスカウントストアをはじめ、カーディーラーなどのバッテリー使用機器の販売店、バッテリー使用機器の整備事業所など全国に 18 万程度存在すると推計される。

#### 【参考：バッテリー販売店事業所数（推計）】

自動車整備工場	約 72,000 店
ガソリンスタンド	約 50,100 店
カーディーラー	約 16,600 店
二輪車販売店	約 15,000 店
中古車販売店	約 11,000 店
農機・船舶関連事業者	約 9,000 業者
ホームセンター ディスカウントストア	約 2,600 店
カーショップ タイヤショップ	約 1,900 店
合計	約 178,200 店

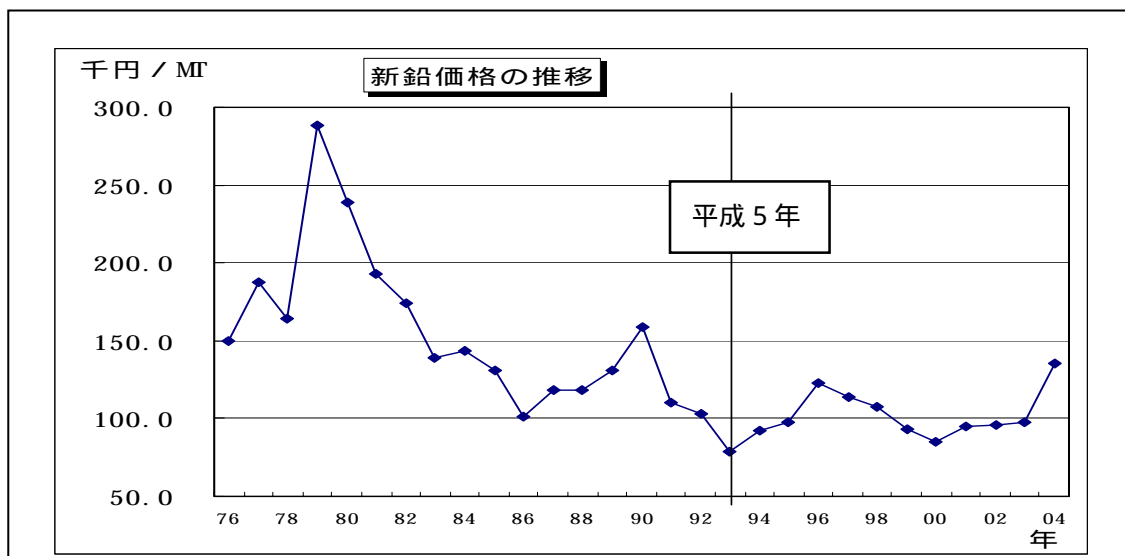


## (2) 現在の回収・リサイクルシステム

従来、使用済バッテリーは、含まれている鉛を回収・精錬し、再生鉛として販売することを目的として、その多くが民間の回収業者や解体業者により回収・リサイクルされていたが、円高の進行や平成4年～5年頃からの新鉛相場（ロンドン金属取引所（LME）の相場）の下落等により、市中から使用済バッテリーを回収し精錬するコストが相対的に高くなったため、使用済バッテリーの回収率が低下し、路上放置や不法投棄の懸念が増大した。使用済バッテリーには硫酸や鉛が含まれており、

- 不法投棄等された場合には環境保全上の支障を生ずるおそれがあること
- 他の廃棄物と比べ処理が困難であり、従来から市町村での処理が行われてこなかったこと

などから、事態の改善を望む声が上がった。



出典：(社)電池工業会

こうした状況にかんがみ、厚生省（当時）の要請を受けた通商産業省（当時）の要請に基づき、平成6年10月から（社）電池工業会会員のバッテリー製造事業者は、「鉛リサイクルプログラム」を開始した。

### 【鉛リサイクルプログラム実施概要】

- （社）電池工業会は、販売店等に対し、消費者から使用済自動車用バッテリーを無償で引き取る旨の協力を要請する。
- 国内バッテリー製造事業者は、自社の製造する自動車用バッテリーに使用されている鉛量に相当する分量の再生鉛を、市中の精錬業者等から買い取る。

## <排出・回収>

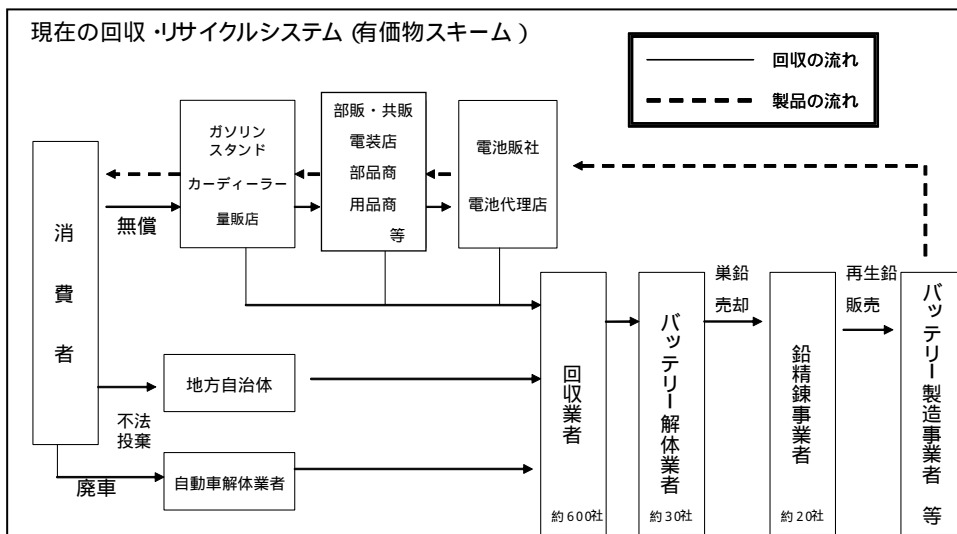
使用済バッテリーは、国内バッテリー製造事業者からの協力要請等により、自動車用バッテリーの販売・交換を行っているカーショップ、カーディーラー、ガソリンスタンドなどにおいて消費者から引き取られている。

これらの販売店やバッテリー使用機器の解体処理業者（全国に約 5,500）等から排出される使用済バッテリーは、既存の回収業者やバッテリーの卸売業者により回収されてバッテリーの解体業者まで運ばれており、その数は年間 2,000 万個程度と見込まれる。

なお、今年に入り使用済み鉛蓄電池の輸出量が増加し、現在の「鉛リサイクルプログラム」による回収量は減少している。

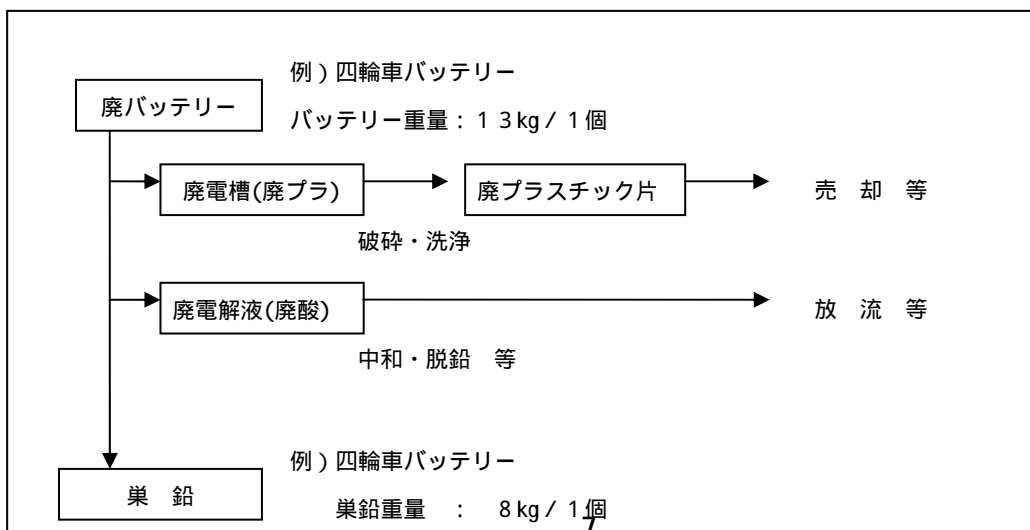
## <リサイクル>

バッテリー解体業者まで運ばれた使用済バッテリーは解体・分別され、有用性の高い巢鉛（巢鉛：バッテリーを解体して得られる電極板等の鉛原料）については精錬業者に売却後、精錬され再生鉛としてバッテリー製造事業者等に販売されている。また、バッテリーの解体時に排出されるプラスチックについては、販売又は廃棄物処理されており、廃酸については、中和処理等がされている。



(バッテリー解体業と精錬事業を兼ねている者は重複してカウント)

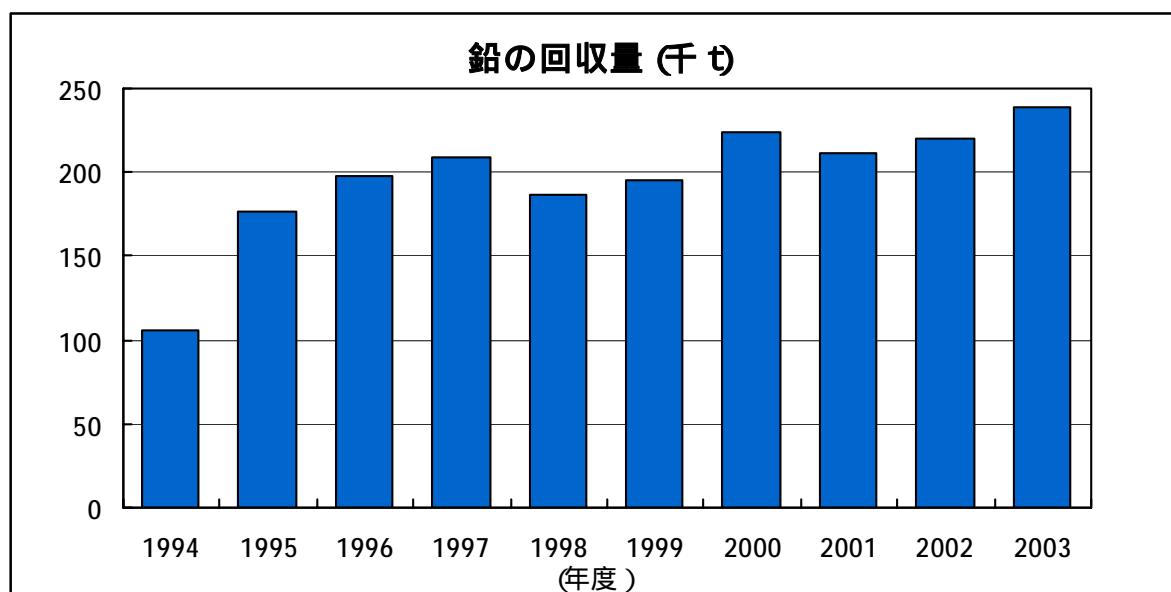
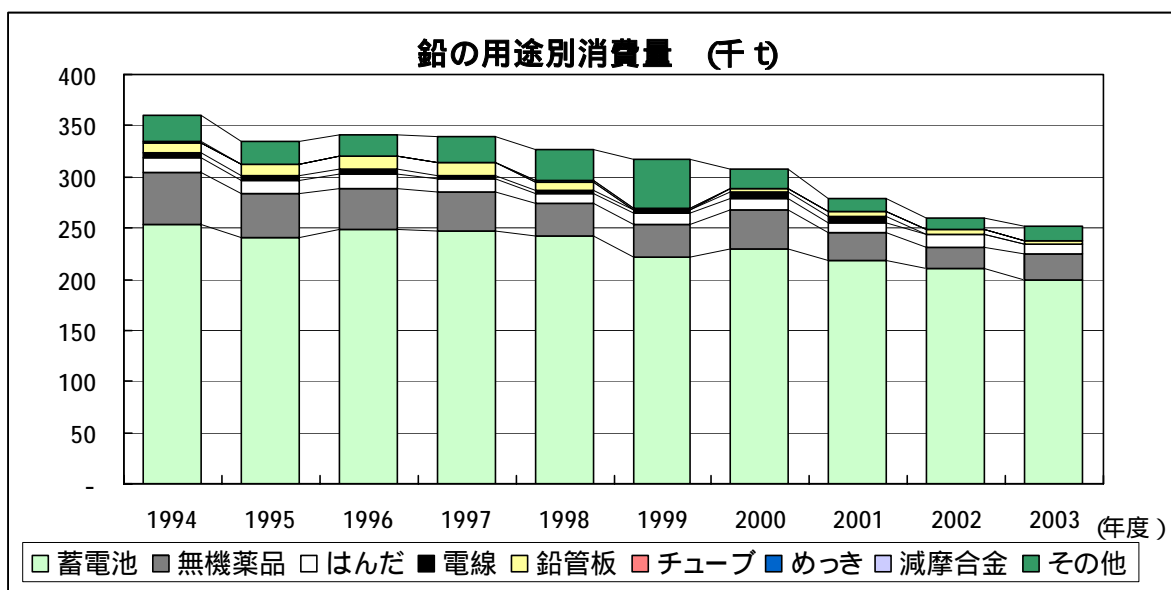
## <使用済バッテリーの処理工程>



### <鉛の用途について>

国内において、鉛は自動車等のバッテリー、無機薬品、電機製品等に使用されるはんだ、電線ケーブル用の被服材等に使用されている。このうち使用量が最も多いのがバッテリーであり、年間総消費量の約 75%を占めている（2001 年度：約 22 万トン）。

また、リサイクルによって得られた鉛（再生鉛）は、年間約 22 万トン（2002 年度）となっている。



(出典：資源統計年報(～2001年12月)/鉄鋼・非鉄金属・金属製品統計(2002年1月～))

### (3) 見直しの必要性

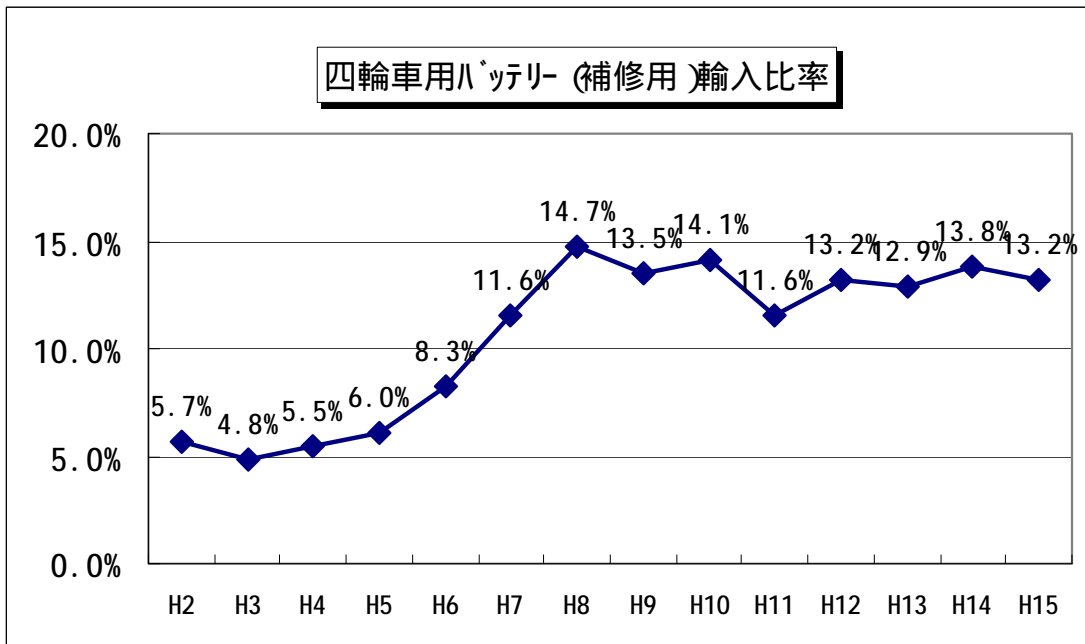
国内バッテリー製造事業者による自主的な回収・リサイクルの取組は、これまで一定の実効性・機能性を有してきたものの、

輸入バッテリーの販売比率の増大（四輪車補修用バッテリーの輸入販売比率、平成6年度約8.3%、平成15年度約13.2%）等により、現在の自主的な回収・リサイクルシステムでは再資源化が担保されていない自動車用バッテリーが増加してきていること

鉛相場下落時などには、一部の地域で使用済バッテリーの逆有償化が進み、回収が停滞する事態が発生するなど、路上放置や不法投棄の懸念が増大してきていること

などから、国内バッテリー製造事業者の自主的な取組による回収・リサイクルシステムの実効性の確保が困難となりつつあるため、回収・リサイクルの停滞による使用済バッテリーの不法投棄等の問題が顕在化する前に見直しを行う必要がある。

なお、足下では新鉛価格は上昇しているものの、相場の動向は保証されるものではなく、鉛相場の影響を受けない継続的・安定的な回収・リサイクルシステムを構築する必要がある。



出典：(社)電池工業会

### 3 . システム再構築の制度設計について

自動車用バッテリーを取り巻く現状や流通実態等を踏まえ、回収・リサイクルシステムの再構築に当たっては、以下のような視点や措置が必要である。

#### ( 1 ) システム再構築に当たっての基本的考え方

##### 新しいシステムの基本的在り方

自動車用バッテリーの回収・リサイクルシステムの再構築に当たっては、現在の国内バッテリー製造事業者による自主的な回収・リサイクルシステムの維持が困難となりつつある要因を踏まえ、鉛や硫酸による環境汚染の防止や鉛という有害・有用物質を含むものの適切な回収・リサイクルを目的として、以下の要素を備えたシステムを構築する必要がある。

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

( 鉛相場が高い状態の時に、使用済バッテリーが適正に有価で回収・リサイクルされることを妨げるものではない。 )

##### 不法投棄等の防止

自動車用バッテリーは小型で比較的持ち運び易い製品であることから、排出時に費用を徴収する方法は不法投棄につながるおそれがあり、また、自治体の一般廃棄物と一緒に排出される可能性もあることなどから、自動車用バッテリーの関係者に対しては使用済バッテリーを無償で回収する取組を求めていくべきである。

新しいシステムの開始後数年間において回収対象の多くを占めると考えられる既販の自動車用バッテリーについても、不法投棄防止のため、無償で回収することにより、実効性が確保できる仕組みを構築することが必要である。

#### ( 2 ) 実効性を確保するための方策

これまでの取組よりも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には、法制度上の対応が必要であり、事業者の自主的な取組を促進するとの観点から資源の有効な利用の促進に関する法律（以下「資源有効利用促進法」という。）を適用するのが適当である。

## 指定再資源化製品への指定等

事業者独自の回収が行われている製品の中でも、回収・再資源化の実効性が十分でないために、その再生資源が有効に利用されていないものも多い。このため、利用の促進を図るべき再生資源を含むなど、措置を講ずることが必要な製品であって、これを事業者が自ら回収し、再資源化することが事業者の負担を斟酌しても可能な製品については、資源有効利用促進法において、自主回収・再資源化の実施主体となる事業者（指定再資源化事業者）に判断の基準を提示し、それに基づいて自主回収・再資源化の取組を促進することとしている。（既指定製品：小形二次電池、パソコン）

自主回収・再資源化システムの構築に当たっては、製品毎の特性や流通実態、関係事業者に求められる取組・適切な役割分担を踏まえた措置を講ずる必要があるが、自動車用バッテリーにおいては、

- ・自主的取組による回収・リサイクルルートが存在すること
- ・使用済バッテリーは全国約 18 万の事業所から不定期に排出される上、排出される量は事業所の業種や規模によって異なるなど、排出・回収形態が多様であること

などから、関係各者に対して、事業者の自主性・自律性を尊重した回収・リサイクルを促進していくことがより効率的・効果的な回収・リサイクルの実施に結びつくものと考えられる。さらに、自動車用バッテリーについては、現在の回収・リサイクルシステムの維持が困難になりつつあること、現に自主的取組による回収・リサイクルルートが存在し自主回収・再資源化の体制整備が経済的には可能であることから資源有効利用促進法の指定再資源化製品の対象要件に合致しており、同製品として指定することが適切である。

自動車用バッテリーとは、日本工業規格に掲げる「始動用鉛蓄電池」(JIS D5301)及び同等の性能・方式の規格外品、並びに「二輪自動車用鉛蓄電池」(JIS D5302)及び同等の性能・方式の規格外品がこれに相当する。

これに該当しない産業用バッテリーについては、事業活動の一環として使用されるものであり小売店等から排出される自動車用バッテリーとは排出形態が異なり、関係者が限定されている。このため、新たに法制度に基づき関係者に自主回収・再資源化の役割を求める必要性は乏しく、今般の資源有効利用促進法に基づく自主回収・再資源化の対象とはしないこととする。

資源有効利用促進法に基づいて、自主回収・再資源化を実施する事業者としては、後述のとおり、自動車バッテリーを製造又は輸入する者及び自動車バッテリーを使用する製品を製造又は輸入する者とするのが適当である。

なお、システム構築に当たっては、国内製造事業者と海外製品輸入事業者のイコールフットイングに留意することが必要である。

### < 指定再資源化製品制度概要 >

資源有効利用促進法では、回収・再資源化の措置を講ずることが必要な製品であって、これを事業者が自ら回収し、再資源化することが事業者の負担を斟酌しても可能な製品について、製品（指定再資源化製品）及び当該製品を部品として使用する製品を政令で指定し、指定再資源化製品及び当該製品を部品として使用する製品の製造等を行う者の自主回収・再資源化の判断の基準を省令で定め、当該事業者（指定再資源化事業者）による指定再資源化製品の自主回収・再資源化を促進することとしている。

### 【参考：指定再資源化製品基本スキーム】

#### 指定再資源化製品及び当該指定再資源化製品を部品として使用する製品を指定（政令）

##### 対象要件

- 事業者による自主的な回収・再資源化の取組だけでは十分な効果が上がらない製品
- 事業者により自主回収・再資源化の費用を一定程度賄えることなど自主回収・再資源化の体制の整備が経済的に可能な製品

等

#### 指定再資源化事業者の判断の基準（省令）

##### 規定事項

自主回収の実効の確保等

再資源化の目標及び実施方法等

市町村から引取を求められた場合の引取の実施、引取の方法等

その他自主回収及び再資源化の実施方法に関する必要事項

指導・助言

勧告・公表・命令

罰則

### (3) 判断基準省令の考え方

資源有効利用促進法では、指定再資源化製品（自動車用バッテリー）を政令で定めた上で、主務大臣は、指定再資源化事業者（バッテリー製造等事業者及びバッテリー使用機器製造等事業者）の取り組むべき自主回収・再資源化に関する判断の基準となるべき事項を省令で定めることとなっている。

この省令（判断基準省令）の考え方は以下のとおり。

#### 自主回収・再資源化を実施する事業者

以下の事業者に自主回収・再資源化の実施主体として役割を求める。

##### 自動車用バッテリーを製造又は輸入する者

バッテリー製造等事業者は、

- ・硫酸や鉛を含み他の製品と比べ廃棄物となった際の処理が困難である製品を製造又は輸入し、国内市場に投入していること
- ・自動車用バッテリーの製造等（輸入を含む。）の事業活動に伴い、回収・リサイクルに関する情報を市場を通じて関係事業者に伝達することや、それを通じて使用済バッテリーの回収・リサイクルの体制整備を図ることができ得る立場にいること

から、自動車用バッテリーの自主回収・再資源化システムの中では指定再資源化事業者として使用済バッテリーの自主回収・再資源化に取り組むことが求められる。

##### 自動車用バッテリーを使用する製品を製造又は輸入する者

バッテリー使用機器製造等事業者は、

- ・自動車用バッテリーを必要不可欠な部品として自らが製造又は輸入する機器に使用して市場に供給していること
- ・使用済バッテリーを排出する関係事業者（機器販売店や機器整備事業者等）やユーザーと緊密な関係にあり、回収・リサイクルに関する情報を市場を通じて関係事業者に伝達することや、それを通じて使用済バッテリーの回収・リサイクルの体制整備を図ることができ得る立場にいること、

から、自動車用バッテリーの自主回収・再資源化システムの中では指定再資源化事業者として使用済バッテリーの自主回収・再資源化に取り組むことが求められる。



【参考】対象と考えられるバッテリー使用機器は以下のとおり。

- ・自動車（四輪車、二輪車、原動機付自転車 等）
- ・農業機械（トラクタ、コンバイン 等）
- ・建設機械（ショベル・ローダ、ブルドーザ 等）
- ・産業車両（フォークリフト 等）
- ・小型船舶（モーターボート、水上オートバイ 等）
- ・発電機

自動車用バッテリーを搭載する使用機器に限る。

### 使用済バッテリーの無償回収その他について

バッテリー製造等事業者及びバッテリー使用機器製造等事業者（以下「バッテリー製造等事業者等」という。）は使用済バッテリーを無償で回収する必要がある。

また、新しいシステムの開始後数年間において回収対象の多くを占めると考えられる既販の自動車用バッテリーについても、不法投棄防止のため、無償で回収することにより、実効性が確保できる仕組みを構築することが必要である。

さらに、バッテリー製造等事業者等は、使用済バッテリーの自主回収・再資源化に当たり、自動車用バッテリー又は自動車用バッテリー使用機器の販売等を行う事業者に対し必要な協力を求めること、実効性を確保するための必要な情報の公表を行うこと、単独に又は共同して実施した使用済バッテリーの自主回収・再資源化の状況を毎年度公表すること、が必要である。

### 再資源化の目標

再資源化の目標は、回収した使用済バッテリーの重量に対する、当該使用済バッテリーのうち再資源化が行われた重量の割合をもって規定することが適当である。

バッテリー製造等事業者等が定める使用済バッテリーの再資源化の目標は、自動車用バッテリーに含まれる材料等の構成並びにその材料等の再資源化が技術的及び経済的に可能と見込まれる比率を基に算定するものであり、マテリアルリサイクルが可能と見込まれる鉛と一部のプラスチックについて、すべてのバッテリー製造等事業者等において達成されるべきものであることを念頭において、最低限達成すべき目標として四輪車用バッテリーは 50%、二輪車用バッテリーは 55%とすることが適当である。

なお、現在の技術水準等では再資源化が難しいものについても、再資源化の目標を算定する基礎とはしないものの、事業者による再資源化の取組が実施されていくことが望ましい。

## 市町村との連携に関する事項

バッテリー製造等事業者等は、市町村が当該製造等事業者等に使用済バッテリーの引取りを求める場合に当該市町村が満たすべき引取りの条件について、あらかじめ公表するものとする。

引取りの条件は、小規模な市町村が存在することも勘案して定める必要がある。

バッテリー製造等事業者等は、公表した条件に基づいて市町村から当該事業者等に使用済バッテリーの引取りを求められた場合は、当該使用済バッテリーについて、無償で引き取り、自主回収・再資源化するものとする。

## その他事項

バッテリー製造等事業者等は、使用済バッテリーの自主回収・再資源化をする際には、関係法令の規定を遵守するとともに、原材料の毒性その他の特性に配慮することにより、自主回収・再資源化に係る安全性を確保するものとする。

なお、使用済自動車用バッテリーの回収・リサイクルに当たり、環境汚染を引き起こすことのないよう、バッテリー製造等事業者等は、環境への影響を考慮した事業活動に留意すべきである。

## (4) 関係事業者の具体的な役割の果たし方

自動車用バッテリーの回収・リサイクルに当たり、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ことになる。

現在、電池メーカー団体は、共同して回収・リサイクル体制を構築するべく協会を設立しており、バッテリー製造等事業者等が共同で回収・リサイクルを実施していくためのシステムを構築するべく検討・調整を進めているところ。

上述の(1)基本的考え方、(2)実効性を確保するための方策及び(3)判断基準省令の考え方を踏まえると、関係事業者の具体的な役割の果たし方は、以下のようなものが考えられる。

### 指定再資源化事業者の具体的な実施方法例

#### バッテリー製造等事業者

バッテリー製造等事業者は、共同システムに参画して応分の負担を行うことや自動車用バッテリーの回収・リサイクルシステムに関する関係者への普及啓発等を実施することにより回収・リサイクルの役割を果たす。

#### バッテリー使用機器製造等事業者

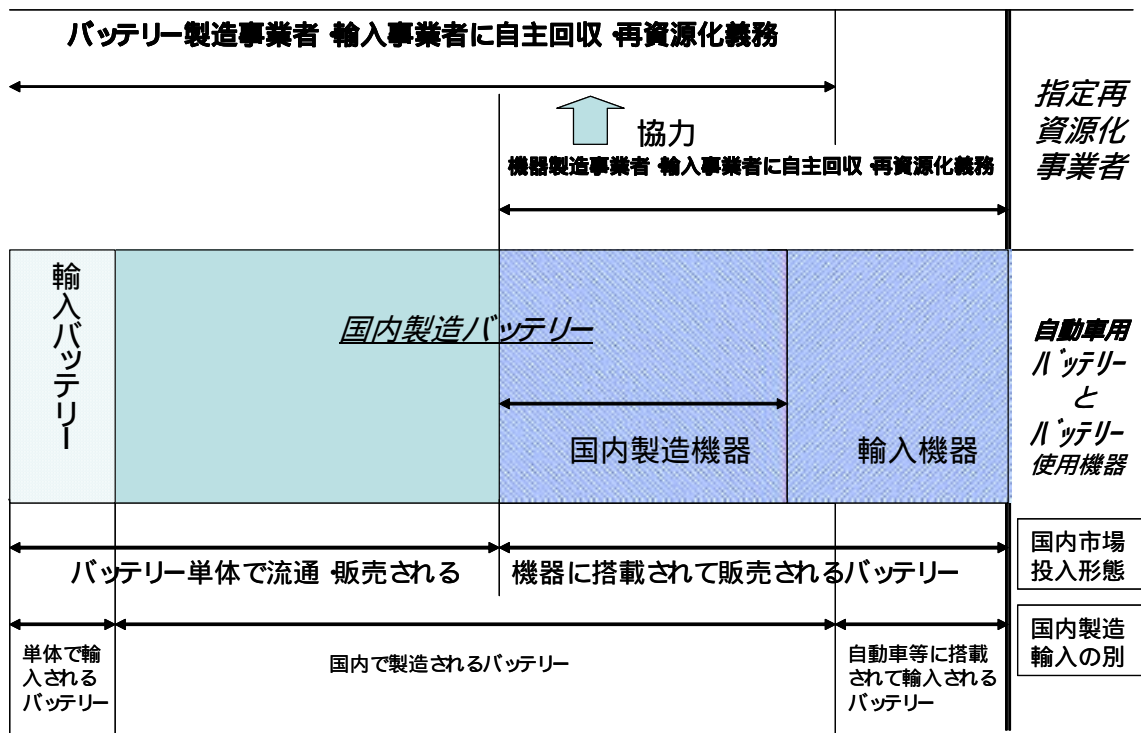
a) 機器に搭載されて販売される自動車用バッテリーについて、回収・リサイクルを行うバッテリー製造等事業者が国内に存在する場合

バッテリー使用機器製造等事業者は、バッテリー製造等事業者が負担するバッテリーのリサイクル費用につき、応分の負担を行うことや自動車用バッテリーの回収・リサイクルシステムに関する関係者への普及啓発等を実施することにより、回収・リサイクルの役割を果たす。

b) 機器に搭載されて販売される自動車用バッテリーについて、回収・リサイクルを行うバッテリー製造等事業者が国内に存在しない場合

バッテリー使用機器製造等事業者は、共同システムに参画して応分の負担を行うことや自動車用バッテリーの回収・リサイクルシステムに関する関係者への普及啓発等を実施することにより回収・リサイクルの役割を果たす。

なお、国内製造されたバッテリー使用機器と輸入されたバッテリー使用機器を見ると、それぞれのバッテリーのリサイクル費用は同一であるが、バッテリー使用機器を製造する事業者と、輸入する事業者とでは義務の履行方法は異なるを得ない。しかしながら、両者の競争条件に実質的な差が生じることのないよう、義務の履行のあり方については引き続き実務的に検討を進める。



## **その他関係者に求められる協力等**

その他関係者については、回収・リサイクル等の実施にあたって以下のとおり協力していくことが求められる。

### **自動車用バッテリー販売店**

自動車用バッテリー販売店においては、これまでも自動車用バッテリーの販売・交換等の際に不要になった使用済バッテリーを消費者から引き取り、回収業者等へ引き渡してきたことから、引き続き、バッテリー販売店には消費者からの使用済バッテリーの引取・排出拠点として、使用済バッテリーの回収に協力することが適切である。

また、自動車バッテリーの無償引取りを実施することについて、消費者等に対する周知を図ることが期待される。

### **自動車用バッテリー卸売業者**

自動車用バッテリー卸売業者の中には使用済バッテリーの下取り(商慣習として、自動車用バッテリーを販売する際に、同種の使用済バッテリーを無償で引き取る行為)を実施している者もいることから、引き続き、これらの販売店から使用済バッテリーの下取りを実施することなどが、使用済バッテリーの効率的な回収に寄与すると考えられる。

### **自動車用バッテリー回収・解体事業者、鉛精錬事業者**

自動車用バッテリー回収・解体事業者は、使用済バッテリーの回収・解体により、これまで回収・リサイクルの実務を担ってきており、適正に回収・リサイクルの実務を行うことが求められる。

鉛精錬事業者は、これまで巢鉛の精錬による再生鉛の製造を行ってきており、関係者と相互に協力しつつ環境関連法規をはじめ関係する法令の規定を遵守し、適正に再生鉛の製造を行うことが求められる。

## **国**

国は、普及・広報活動を通じて、使用済バッテリーの回収・リサイクルに関する国民の理解の促進を図るとともに、関係法令の規定等に関し、自治体を含む関係各者の理解を深め、回収・リサイクルの円滑な実施に関する協力を求める必要がある。

## **自治体**

自治体は、消費者と密接なつながりを持つことから、回収・リサイクルの仕組みが実効的に機能するよう、適正な排出を促すことや引取拠点を紹介することを含め、消費者等に対する情報提供や周知活動を実施することが求められる。

## **消費者**

消費者は、自動車用バッテリーの回収・リサイクルが確実に実施されるよう、自動車用バッテリー販売店等に適切に引き渡すことにより、使用済バッテリーの回収・リサイクルの確実な推進に協力する必要がある。

## (5) その他

バッテリー製造等事業者等が自主回収・再資源化を行うに当たっては、リサイクルコストの表示のあり方その他消費者理解の促進等に向けた方策について、今後、実務的に検討する必要がある。

国は、制度の適切な運用をはかるとともに、指定再資源化事業者による自動車用バッテリーの回収・リサイクルの実施状況等の把握に努める。また、必要に応じて制度のあり方について検討を行い、適切な措置を講じていく。