

図1 第2回会議の専門家による問題領域と保護対象の重み付け結果

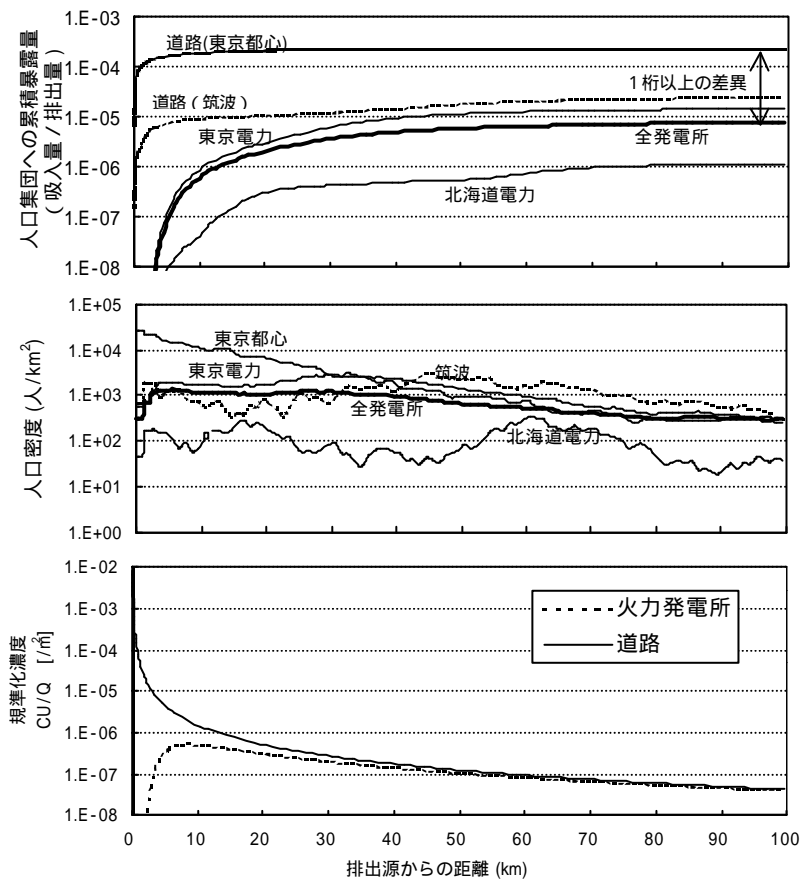


図2 発電所および道路を発生源とした場合における距離別の (a) 地表濃度分布 (b) 人口密度分布 (c) 汚染物質への累積暴露量

解説：発電所と道路を走行する自動車とを比べると、煙源高度の違いから、後者では排出源のすぐ近くへの濃度寄与が大きい。しかも、後者では排出源の近くの人口密度が大きいため、同じ量の汚染物質が大気中に排出された場合でも、拡散の過程で人々が吸う空気に達する割合は後者のほうが大きくなりやすい。LCAで排出量を影響の大きさに換算する場合には、こうした違いに注意が必要である。

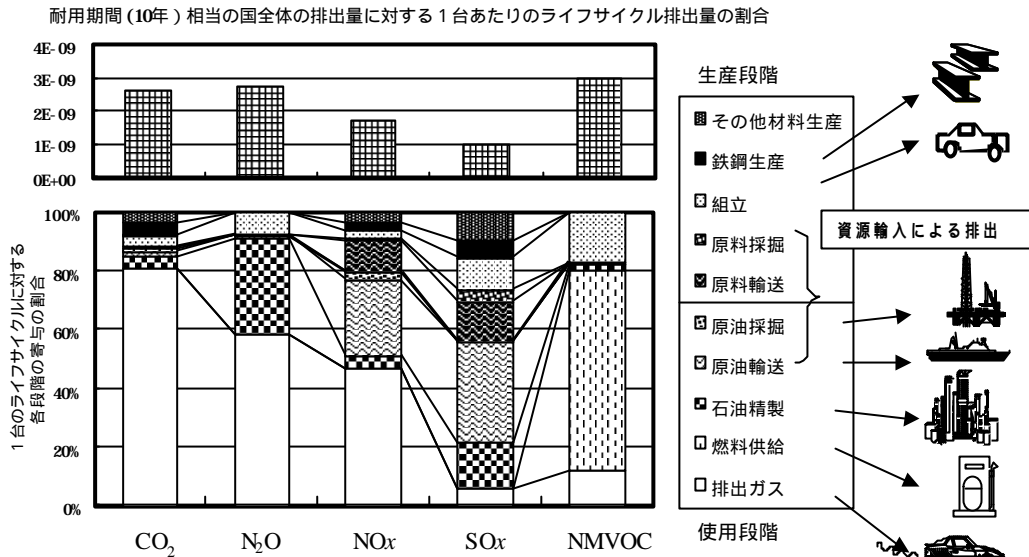


図3 平均的な乗用車のライフサイクル大気環境負荷排出量の内訳

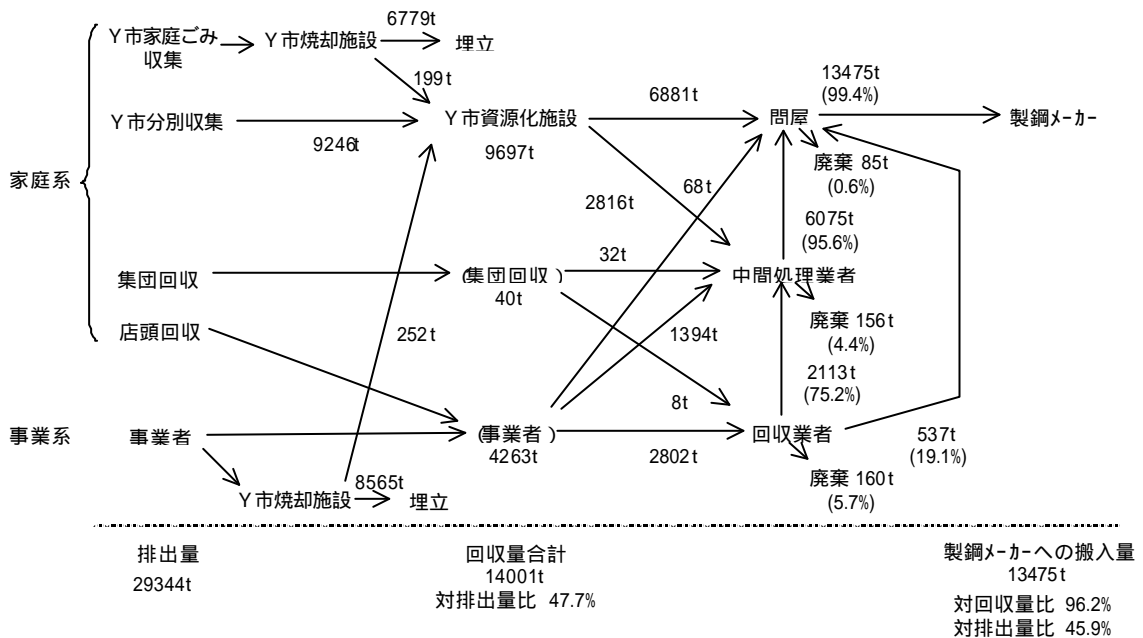


図4 Y市における消費段階以降のスチール缶のマテリアルフロー(1996年度)

注: 問屋・中間処理業者・回収業者から発する数値の()内は、各搬出先 廃棄が全体に占める割合を示す。

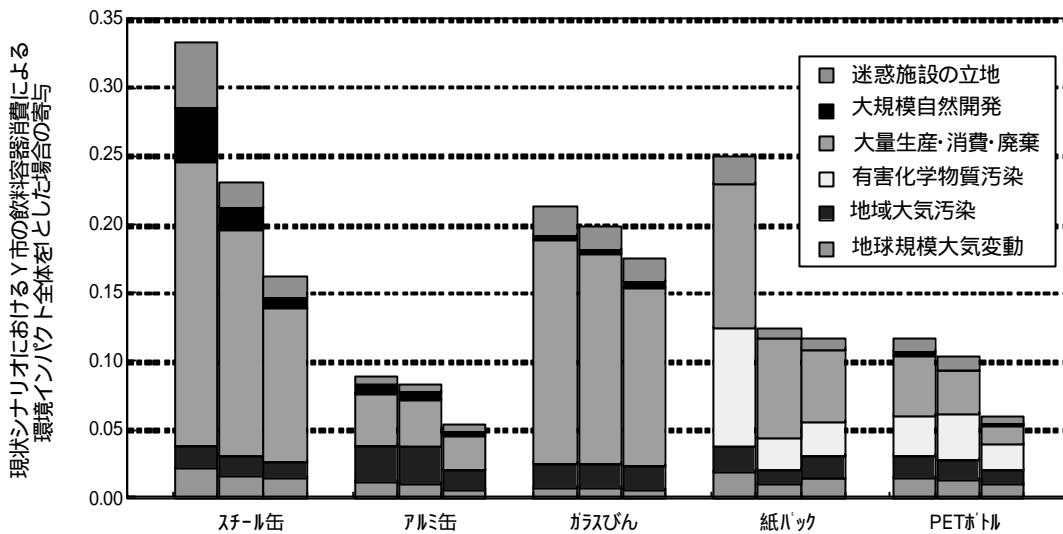


図5 各容器消費によるY市の環境インパクトのリサイクルによる低減効果
(左から、現状、リサイクル、リサイクル+のシナリオの順)

リサイクル+ は、概ね容器包装リサイクル法の目標達成に相当するシナリオ
リサイクル は、リサイクルをさらに促進するシナリオ

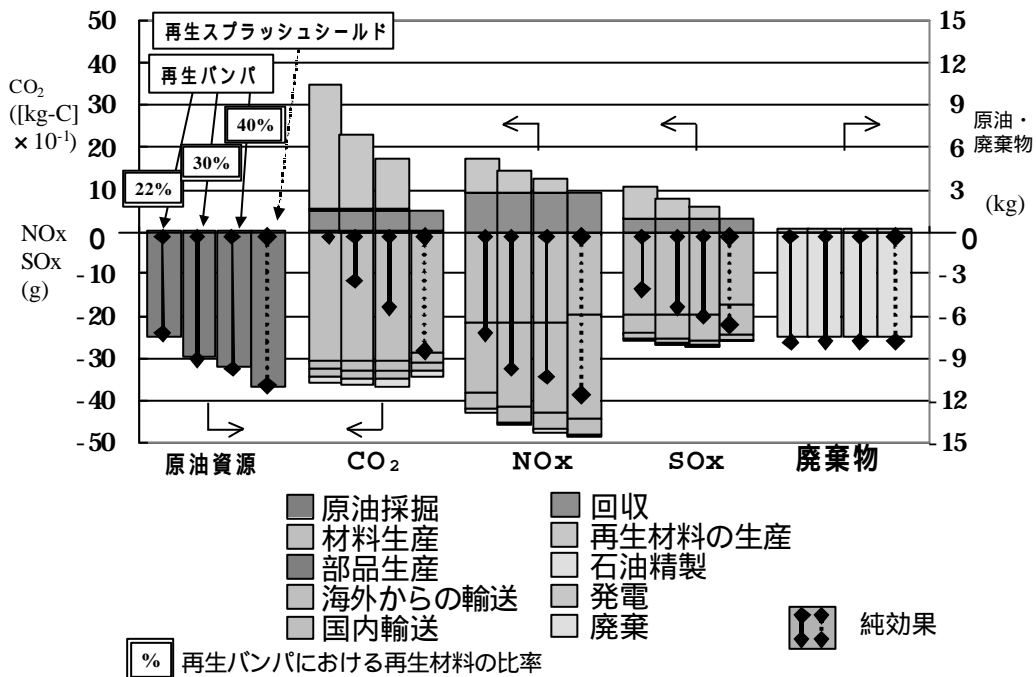


図6 自動車バンパリサイクルによる環境負荷低減効果
(回収されたバンパ1台分あたり)

解説：再生材料のバンパへの使用比率が低い場合、材料生産過程やその上流（海外からの原料輸送）の排出削減が部品生産（バンパ成形）過程での電力消費増加などで相殺されて純効果が小さくなるため、現状ではスプラッシュシールド（泥よけ）へのカスケードリサイクルのほうが純効果が大きい。再生バンパへの再生材料の使用比率が大きくなれば、より大きな純効果が見こめる。