



廃棄物・リサイクル関連規制の見直しについて

2007年8月30日

社団法人 日本自動車工業会

環境統括部



. 3 R・廃棄物に関わる自動車製造業界の現状

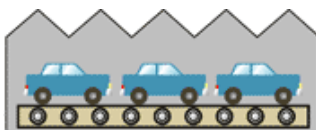
1. 生産台数	四輪車 1,148万台	二輪車 177万台	(06年)
2. 販売台数	四輪車 574万台	二輪車 70万台	(06年)
3. 保有台数	四輪車 7,580万台	二輪車 1,320万台	(06年)
4. 平均使用年数	使用済車の平均使用年数は約13年 (06年12月末)		
5. 使用済車発生台数	360万台		(06年度)
6. 生産時廃棄物最終処分量	約0.8万トン	[2010年度目標: 1.1万トン]	(05年度)

1. 自動車のライフサイクルと代表的な3Rの取り組み



設計段階

- ・易解体性、材料選択、長寿命化、環境負荷物質使用廃止等



生産段階

- ・生産材投入量削減、歩留まり向上、副資材の再使用、端材の再使用・リサイクル等



使用・流通段階

- ・梱包材の削減、リターナブルパレット採用等
- ・中古部品の再使用
- ・使用済(交換)部品の回収・リサイクル



使用済段階

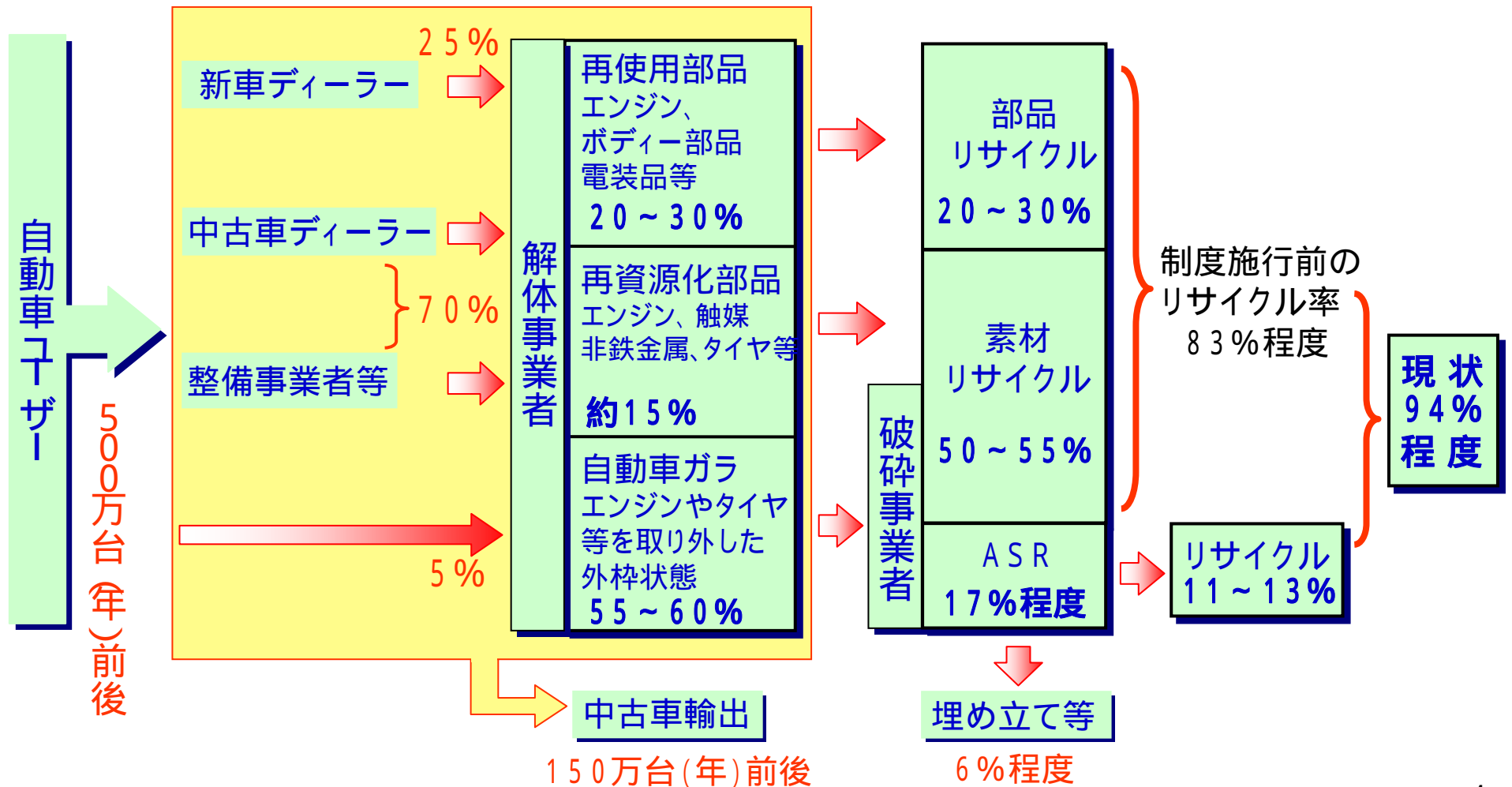
- ・中古部品の回収・流通
- ・金属材料、非金属材料(ASR)の回収・リサイクル

2. 3R・破棄物関係の制度と自動車産業

	3R法		廃掃法		自動車リサイクル法
	製品設計	副産物対策	廃棄物対策		使用済車対策
Reduce	【指定省資源化製品】 軽量化・小型化 ボンネット 22kg 8kg 長寿命化 CVTオイル 4万km 8万km	【特定省資源業種】 自動車製造工程で 発生する特定副産物の 発生抑制とリサイクル 金属くず 鋳物廃砂		流通・サービス・消費	
Reuse	【指定再利用促進製品】 原材料等の工夫 ・素材(PP)の種類低減 30種類 6種類 易解体性の向上 ・リアランプの締結点数の減少 17 8	生産工程の廃棄物最終処分量の削減 (自主取組)			3物品の回収と リサイクル 適正処理 ASR エアバッグ類 フロン類
Recycle	材質表示 ・プラスチック部分に材質表示 を実施	1990年(基準年)約350,000t 2005年 8,000t(97%減) 自工会目標: 2010年度1.1万t			二輪は対象外 (自主取組)

3. 自動車リサイクル法の施行状況

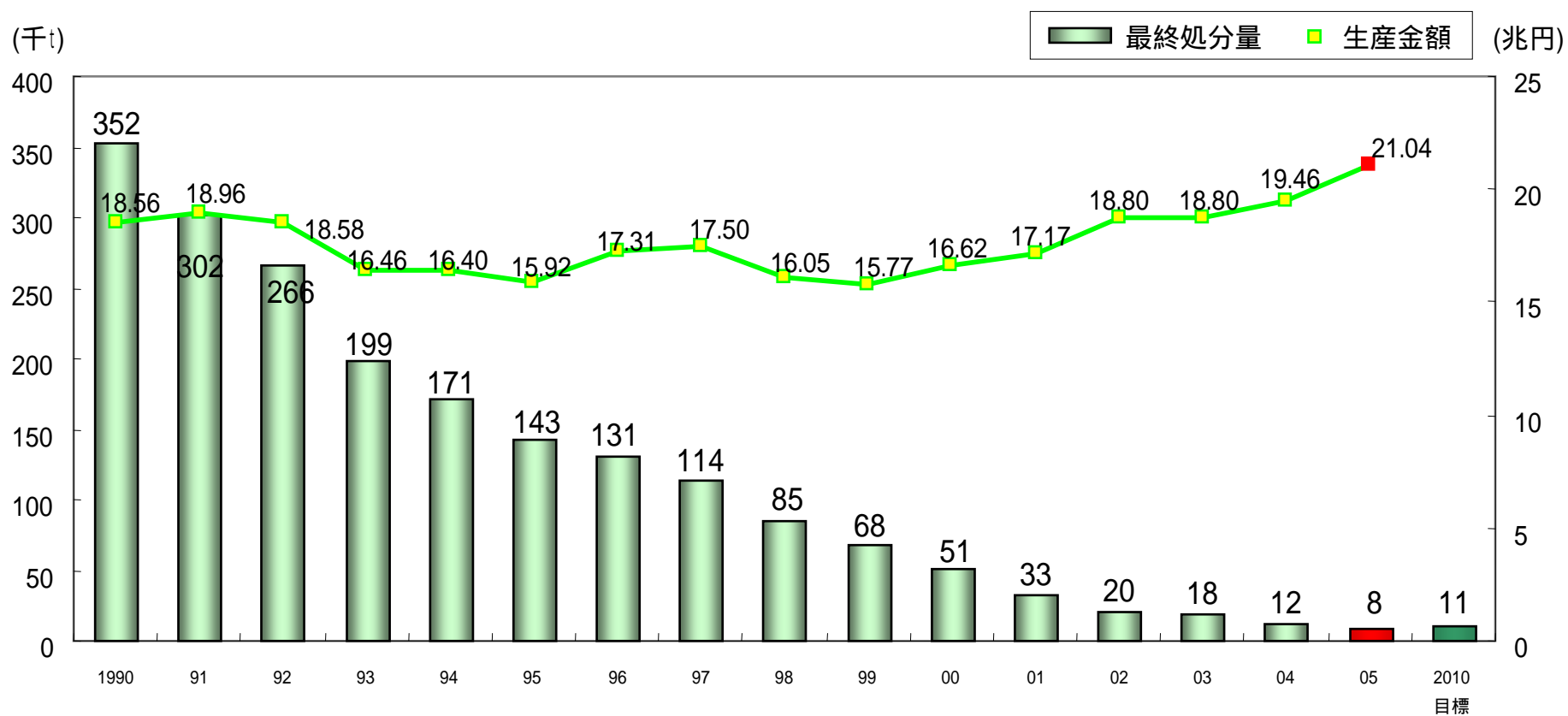
- ・自動車リサイクル法の施行により、自動車のリサイクル率は94%程度にまで向上



4. 生産段階での廃棄物最終処分量の低減

・基準年(1990年)比97%以上の削減を実現

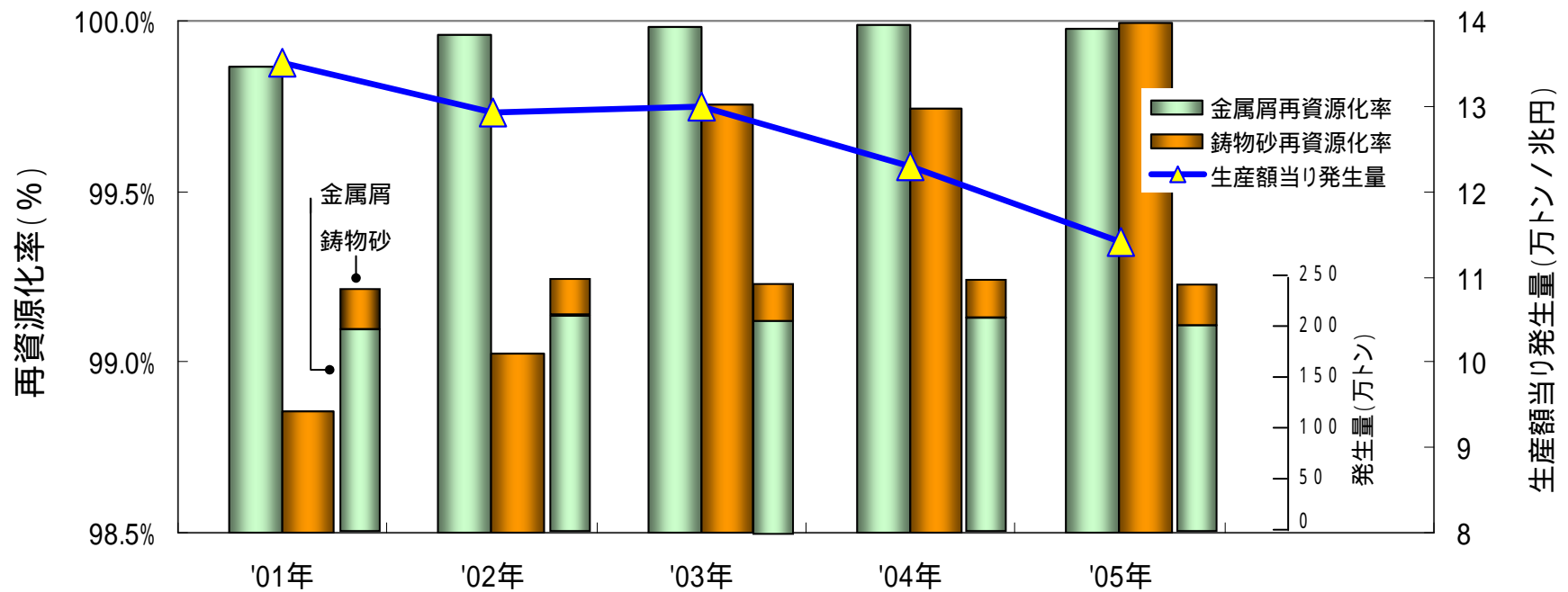
自工会目標:2010年度最終処分量 11,000t / 年(2005年度達成済)



5. 生産資材の有効利用促進実績

- ・再資源化により、鉄鋼石約285万トン(国内使用量2.6%)、石炭約160万トン、石灰石約45万トン、ボーキサイト約87万トンなどを節約

(社)日本鉄鋼連盟他資料による



単位:万トン ()内は前年度比

2005年度内訳	発生量	再資源化量	再資源化率	最終処分量	最終処分率
金属くず	199.8 (98.8%)	199.8 (98.8%)	約100%	0.003 (56.1%)	0.002%
鑄物廃砂	40.0 (103.0%)	40.0 (108.1%)	約100%	0.003 (16.5%)	0.006%


6. 自動車への再生資材利用の促進

・クルマ1台当たりの再生材使用率は約37% (小型乗用車の例)

単位: kg / 台

		台当り使用量	内、再生材使用量	内、再生材使用率
鉄	各種鋼板類 (高炉・転炉もの)	493.8	44.4	9.0%
	特殊鋼等 (電炉もの)	326.9	326.9	100.0%
アルミ (再生材)		47.9	47.9	100.0%
鉛		5.3	1.9	35.0%
ポリプロピレン		28.6	0.7	2.6%
ポリウレタン		9.2	0.6	6.8%
ガラス (ガラスメ-カ-での自家再生カ-ット使用量)		28.5	11.4	40.0%
その他		230.3	0.0	0.0%
合 計		1,170.6	433.9	37.1%


出典: トヨタ自動車



・再生資源利用促進・投入資材削減・廃棄物最終処分量削減と
廃棄物・リサイクル関連規制について

- ・自動車製造業界は自動車リサイクル法や3R法に基づく取り組みや業界の自主取組等を通じ、3Rの推進や廃棄物の削減を促進している。従って、廃棄物・リサイクル関連規制の見直しが、直接、再資源化率の向上や廃棄物の削減に結びつくことは少ないと思われる。
- ・一方、現状の廃棄物関連規制は内容や手続きの複雑さ等から、高度の専門知識が必要とされ、また、取り組みも高コストになりがちであることから、合理化・効率化・簡素化の観点から見直しが望ましい。
- ・自動車製造業を川下産業として見た場合、再生資材の利用促進や投入量の削減の観点からは、川上・川中産業における取り組みが重要であり、その観点から、廃棄物・リサイクル関連規制の見直しは大変有効と考える。

例：使用済プラスチックの効率的な回収・再生市場の創設



廃棄物・リサイクル関連規制見直しについての意見

1. 収集運搬業の許可手続きの簡素化等について

排出・収集運搬・再資源化処理・利用まで産業間連携で資源有効利用を進める際に、各段階の業者が特定出来、適正な再資源化が確保される場合には、法の適用除外にする、または、手続きの簡素化をお願いしたい。

【考えられる事例】

排出・再資源化処理・利用を同一企業内の別サイトで実施する場合

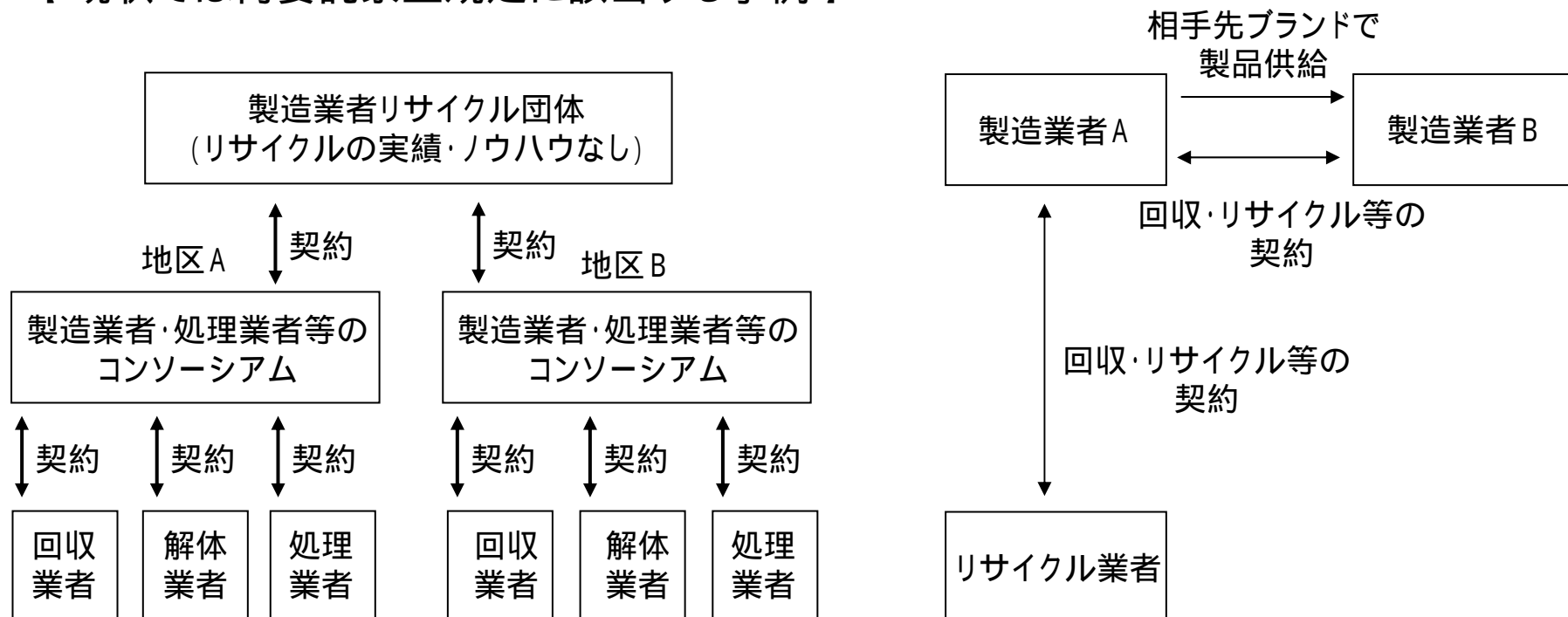
3R法の指定業種としての資源有効利用の取り組み


2. その他

(1) 再委託禁止規定の見直し

各段階での業者が特定出来る場合には、リサイクルの実績・ノウハウを持つ事業者に再委託をして取り組みを進めることが効率的。

【現状では再委託禁止規定に該当する事例】





(2) 廃棄物処理施設変更届の簡素化

処理施設能力の $\pm 10\%$ 以上の変更を行うときは、設置申請書と同様の対応が必要であるが、マイナス側に変更する場合には、変更許可届出書ではなく、軽微変更届出書で対応可として頂きたい。

(3) 循環型システム構築を念頭に置いた廃棄物・リサイクル関連規制の見直しと行政の支援

例えば、川上産業側で使用済プラスチックの高品質・低コストの回収・再資源化の仕組みが構築されれば、川下産業側でも有効利用出来る。

行政におかれては、循環型システムの構築を念頭に置いて関連規制の見直しを行うとともに、その先にある社会的なシステムの構築についても、是非、ご支援を頂きたい。