

Review

Reviewing Japanese Automobile Recycling Law and Current ELV (End of Life Vehicle) Recycling System in Japan

Kenichi TOGAWA

(Received October 27, 2006)

自動車リサイクル法の概要と最近の動向 指定3品目の処理・リサイクルの現況について 外川 健一

A little over a year ago, at the beginning of 2005, the automobile recycling law was enacted, launching simultaneously the "Japan model" automobile recycling system under the leadership of the Ministry of Economy, Trade and Industry. Japan's automobile recycling law requires the automakers (and importers) to do the proper treatment of fluorocarbons, airbags and ASR, with special emphasis given to the recycling of ASR on a business competition basis. In this report, I examine the data of recycling of these three items.

Key Words

End-of-Life Vehicles, Recycling, Automobile Recycling Law

1. はじめに

わが国では2005年1月より、使用済自動車(End of Life Vehicle: 以下, ELVと略する)の再資源化等に関する法律(通称:自動車リサイクル法)に従った,新しい自動車リサイクルシステムがスタートしている。法律第1条ではこの法律の目的として,“自動車製造業者等及び関連事業者による使用済自動車の引取り及び引渡し並びに再資源化等を適正かつ円滑に実施するための措置を講ずることにより,使用済自動車に係る廃棄物の減量並びに再生資源及び再生部品の十分な利用等を通じて,使用済自動車に係る廃棄物の適正な処理及び資源の有効な利用の確保等を図り,もって生活環境の保全及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。”と記載されている。

ここで認識しておきたいのはこの法律を主として管轄しているのが,経済産業省と環境省であるということである。それゆえこの法律は産業政策としての側面と,環境政策としての側面を併せ持っている。産業政策としての側面とは,前述した法律第1条の“再生資源及び再生部品の十分な利用等を通じて”,および“資源の有効な利用の確保等を図り”と記載されているような,いわゆる

リサイクルを通じた資源政策・新産業振興政策としてのそれである。一方環境政策としての側面とは,前述した法律第1条の“使用済自動車に係る廃棄物の減量”,および“使用済自動車に係る廃棄物の適正な処理”という記載にみられるように,自動車由来の廃棄物による環境負荷あるいはそれに伴う社会不安へのリスク管理を通じた廃棄物管理政策としてのそれである。

本稿ではとくに“産業政策”としてのそれにウエイトを置きながら,自動車メーカー等に課せられた使用済自動車由来の処理困難物の処理・リサイクルの現況について検討する。

2. 自動車リサイクル法の制定された3つの背景

2.1 EUの影響

さて,“自動車リサイクル法”が制定された背景には,大きく分けて以下の3つの理由があると考えられる^{脚注1)}。第1は,欧州連合(EU)における自動車リサイクル制度

脚注1) この詳細については,外川健一「自動車リサイクル法制定の意義と背景」所収,竹内啓介監修,寺西俊一・外川健一編著『自動車リサイクル 静脈産業の現状と未来』東洋経済新報社(2003)を参照されたい。

改革の影響である。1990年頃から西欧諸国、とりわけドイツやオランダでは廃車の適正処理に関する議論が本格化し、2000年10月にEU全域での使用済自動車の処理・リサイクル方針を定めたEU指令が発効した。自動車リサイクルに関する法律制定は国際的規模で、近年ハイペースで進んでいる。自動車はいまや日本経済を牽引する代表的な国際商品であり、自動車リサイクルのグローバル・スタンダードにも対応する必要性が出てきたという事態はきわめて重要である。

2.2 ASR 問題への対応

第2の理由は、使用済自動車由来の廃棄物に対する適正処理への社会的要請である。自動車解体後の最終工程で発生するシュレッダーダスト(以下、“ASR”と略する)。このASRが大量に不法投棄され大きな社会問題となったのが香川県の“豊島事件”である。これを契機にASRは“有害廃棄物”とされ、それまで処理していた“安定型”処分場ではなく、設置条件がより厳しい“管理型”処分場での処分が義務付けられた。

“安定型”というのは地面に穴を掘ってそのまま廃棄物を埋めるものであり、“管理型”は汚水が地面に浸透しないよう、地面に掘った穴の内側に遮水シートを張り、その上に廃棄物を埋めていくタイプのものである。廃棄物から出た汚水は地面に浸透しないことになっているが、その上に雨が降れば、汚水が穴から溢れてしまう恐れがある。そこで常時、ポンプで水を汲み出し、排水処理施設により浄化処理し、周囲環境に影響を与えない水質にしてから外部に排出する仕組みを整えることになっている。この浄化作用は埋立が終了した後も、内部の水が環境に影響を与えなくなるまで継続される。

この手間とコストの掛かる管理型処分場は全国的に数が少ない上に、新規立地が難しいのが実情である。それならリサイクル率を上げASRの発生量を少なくする制度を作ることが重要となる。このリサイクルのボトルネックであるASRの適正処理・リサイクルを、“拡大生産者責任”の考え方にしたがって自動車メーカー等に課したのが、自動車リサイクル法の大きなポイントである。

2.3 本格的な環境産業育成政策としての自動車リサイクル法

第3の理由として、政府による本格的な環境産業育成政策の一環としての“自動車リサイクル法”という仮説を筆者はたてている。この詳細は省略するが、既存の循環型社会形成推進のための法体系のなかで、ビジネスとしてのリサイクルを育成させようという産業政策の側面としての“自動車リサイクル法”は相当のインパクトをもつと期待されていた。“福祉”・“情報、IT”とならんで注目されているのが“環境”である。エコタウン事業に

代表される環境ビジネス振興策を支援する1つの仕掛けとして、“自動車リサイクル法”がある、という見方も出来るのだ。後述するように、新しいリサイクルシステムでは電子マニフェストによるリサイクルプロセスの管理が1つの目玉となっているが、この点はまさに“情報、IT”産業政策と“環境”産業政策との融合とも目される。一般に、静脈産業に従事してきたアクターは、いわゆるインフォーマルセクターに属するケースが多く、これに新規参入をすることは社会的にきわめて難しい側面を持っている。そこで新しいシステムを法律に基づいて定め、これをスタートさせることにより、いわゆる動脈部門(とくに構造転換を図ろうとしている素材産業が中心である)からの新規参入を促し、循環型社会の形成という名の下で、環境対応型ビジネスを育てていこうという、産業政策としての自動車リサイクルという側面である。そして最終的にはインフォーマルセクターのフォーマル化を目指しているのが、この法律の背後に隠された大きな仕掛けであると思われる。

3. 新しい自動車リサイクルにおけるジャパンモデル＝日本型の“拡大生産者責任”とは？

“自動車リサイクル法”では、これらの基本的な考え方に従って、ジャパンモデル＝日本型の使用済自動車の処理・リサイクルに関する“拡大生産者責任”制度を導入した。それは使用済自動車の処理プロセスで発生する廃棄物等のうち、もっとも厄介ものであるASRと、これまで既存業者による取扱いがさほど進んでいなかった、環境・安全配慮上留意すべき化学物質を含むフロン類とエアバッグ類について、自動車メーカーおよび輸入業者(メーカー等)に、その引取りとリサイクル(フロン類・エアバッグ類については破壊)を義務付けた点である。またユーザーから使用済自動車を適正に引取り、許可を得た解体業者等に引渡す“引取業者”という新しい責任主体の概念を導入した。そして、引取業者から解体業者等を経てASRなどの処理困難物がメーカー等に確実に引渡されるルートを整備してガラス張りにし、そのプロセスは、電子マニフェストによって管理されるようになった。

なおこれらASR、フロン類、エアバッグ類(以下、“指定3品目”と略する)の処理・リサイクル費用や電子マニフェスト制度の運営費用の一部は、“リサイクル料金”として事前にユーザーから徴収されるようになった。このあたりは家電リサイクル法によるシステムとはきわめて対照的である。ところで、この“リサイクル料金”を管理している財団法人自動車リサイクル促進センターが2006年10月11日付で公表した資料によると、このリサイクル料金の預託は6,562万台分、6,297億円にまで達しているという。このように“リサイクル料金”が前払い方式で預託されていることは、不法投棄の防止や適正処

理・リサイクルの担保には役立つものと期待されている。なお、自動車リサイクル法第97条（再資源化預託金の運用）では、預託されたカネの運用が基本的には国債や地方債などの購入に当てることが定められており、財政難にあえぐ日本の財務省が前払い制度の採用を見逃さない手はなかったということは容易に想像できるだろう。

4. 消えた100万台問題

2006年4月11日に自動車リサイクル促進センターが公表したデータによると、使用済自動車として引取られた台数は、新制度がスタートした2005年1年間の合計でわずかに2,661,935台、2005年度（2005年4月～2006年3月）の1年間では3,048,539台であった。これまでの政府審議会での推計では、使用済自動車は年間約500万台（中古車輸出を含む）のペースで発生してきたという。ならばその60%程度しかこの新しい制度の下で処理・リサイクルされなかったことになる。すると残りはどこへいったのだろうか。

第1に考えられるのが、中国を中心としたアジア諸国での経済発展から、比較的程度のよい日本の使用済自動車に対する“中古車”としての需要が増加したことが想定される。とくにロシアやUAE等へは、近年日本からの中古車輸入台数がハイペースで増加している。第2に想定されるのは、国内での不適正処理が増加しているということである。スクラップ市況が良いこともあって、面倒な“リサイクル料金”の徴収や電子マニフェストによる“がんじがらめ”の監視がかかった新しいシステム下の処理・リサイクルをきらい、当該車両の一時抹消手続きだけを行って、あとは従来どおりの処理を行っているケースである。

不適正処理に関しては、この1年間に7件の許可取り消し、告発等の処分が行われている。しかし、一番の問題はやはり自動車リサイクル法による新しいシステムが、国土交通省が管轄する“登録抹消制度”と上手くリンクしていないという現状であろう。そこで国土交通省は、一時抹消登録から1年以上経過した車両に関して、それが解体されたのか、輸出されたのか、きちんと届け出るように催告するための具体的な手法を検討し始めているという。不適正処理を防ぐ意味でも、具体的にどのような対策を行うのか、いずれにしる早急な対応が求められる。

ところで、政府筋の公表資料では、法施行初年度の2005年度は使用済自動車500万台のうち、正規のルートによって処理・リサイクルされた台数＝約305万台、中古車として輸出された分＝約135万台、ディーラー等販売業者での中古車としての在庫としての増加分＝約10万台、法施行前に引取られたため、2005年度は自動車リサイクル法の対象外であった台数＝50万台、と報告され

たり。少なくとも最後に掲げられた50万台は施行初年度ゆえの不確定さから生じた数で、この50万という数が国内での自動車リサイクル法に基づいた処理・リサイクルのルートに流れるのか、中古車として海外へますます流出するのか、興味深い。

なお、自動車リサイクル促進センターが公表した最新の資料²⁾では、2006年7月～9月の3ヶ月の使用済自動車の自動車リサイクル法による新しいシステムでの処理台数は86万台となり、昨年の同時期の122%であったという。今後の動向に注目したい。

5. 指定3品目の処理・リサイクルの現況

ところで、メーカー等に処理・リサイクルの責任が課せられた指定3品目のうち、フロン類とエアバッグ類の処理・リサイクルに関しては、国内自動車メーカー12社と自動車輸入組合とで結成した有限責任中間法人“自動車再資源化協力機構”（以下“自再協”と略する）が、各メーカーからの委託を受けてその業務に携わっている。一方ASRのそれに関しては、家電リサイクル法の哲学同様、適正処理・リサイクルビジネスに“競争原理”を導入しようとする経済産業省等政府の指導もあって、自動車メーカーは2つのチームに分かれて、それぞれが別々にその業務に携わっている。2つのチームとは、トヨタ・ホンダ・ダイハツ・日野を中心とするTHチームと、日産・三菱・マツダ・スズキ・富士重・いすゞ・日産ディーゼル・三菱ふそうトラックバスの8社を中心とするART（チーム）である。

5.1 フロン類

自動車リサイクル法施行以前にもフロン類に関しては、フロン回収・破壊法によるシステムの下、メーカー主導での適正処理システムが一応は整備されていた^{脚注2)}すなわち、紙マニフェストを使用しての“回収・破壊システム”の運用管理が自動車メーカー主体で行われていたのである。なお、この段階では実際の処理・破壊に関する運営は財団法人自動車リサイクル促進センターが行っていたが、自動車リサイクル法の施行とともに、その業務は基本的に自再協へ移った。

表1にフロン回収・破壊法時代と自動車リサイクル法施行後の、フロン類の回収破壊の実情を示した。1ヶ月あたりの平均引取台数も、自動車リサイクル法の施行に伴い、着実に伸びているとも思われる。しかし、1台あたりの平均破壊量が少なくなっていることも興味深い。これに関しては、昨今の景気事情からもクルマの寿命が

脚注2) 自動車リサイクル法施行前のフロン回収・破壊システムに関しては、拙稿“自動車フロン類回収破壊システムの現状と課題”『廃棄物学会誌』第15巻第6号, pp.293-302 (2004) を参照されたい。

表1 フロン回収・破壊の状況

	フロン回収・破壊法システム下 自動車リサイクル促進センターによる破壊分			自動車リサイクル法システム下 自再協による破壊分	
	2002.10.-2003.3	2003.4-2004.3	2004.4-2005.3	2005.1-2005.6	2005.4-2006.3
引取自動車台数	344,000	1,084,000	1,015,000	721,706	2,115,109
破壊量:t	136,300	413,700	394,000	242,850	680,023
1ヶ月あたり平均引取台数	57,333.3	90,333.3	84,583.3	120,284.3	176,259.1
1ヶ月あたり平均破壊量:t	22,716.7	34,475.0	32,833.3	40,475.0	56,668.6
1台あたり平均破壊量:kg	396.2	381.6	388.2	336.5	321.5

2004年度の実績には、2005年1月1日以降の自動車リサイクル法に基づいて引取・破壊されたフロン類は含まない。

資料) 産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG, 中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会, 自動車リサイクル専門委員会, 第10回合同会議 配付資料 添付資料2, フロン類回収・破壊等の最終実績について, p.47 (2006), 同第10回合同会議 配付資料 参考資料3, フロン類 平成17年度回収・破壊体制の概要/実績について (2006), 同第9回合同会議 配付資料 別紙4 フロン類 回収・破壊体制の概要/実績について (2005) をもとに作成。

伸びてきており、結果として使用済自動車の車齢も伸びてしまい、使用中にフロンが散逸する確率が高くなってきたこと、解体処理された使用済自動車の車種としてもととフロンの搭載重量が少ない車種、たとえば軽自動車等が増えているなども推定できるが、これらを裏付ける公的なデータはない。

5.2 エアバッグ類

エアバッグは開発されてから日も浅いということもあって、自動車リサイクル法施行以前には中古部品としての大きな市場はなかったようである。そこで基本的にそれは取り外されることなく、廃車ガラの中に残されたままシュレッダーマシンにかけられて処理されてきたと考えられる。

ところで、どのような観点からエアバッグ類がメーカー等に回収・処理・リサイクルの責任を課す指定回収物品として指定されたのだろうか? ^{脚注3)} 政府審議会の資料³⁾によると、以下の3つの理由が挙げられている。

一つは、爆発性・ガス発生剤として、有害物質であるアジ化ナトリウムが1999年まで使用されていたことに由来する安全性の確保の問題。二つめはエアバッグ類の処理に伴う騒音の問題。三つめは自動車製造業者等に引取り・再資源化義務を課すことによって、取外し容易設計やリサイクル容易設計が更に促進され、大量・効率的なリサイクル・処理の進展が期待できること、である。1点目の安全性の確保という点や2点目のエアバッグ類の処理に伴う騒音問題についてはそれなりに説得力のある見解であるが、3点目のメーカーによるDfE (Design for Environment: 環境デザイン型設計) を促すという視点は、

脚注3) エアバッグ類の処理・リサイクルシステムの変遷と詳細については、岡村里恵・外川健一「自動車エアバッグ類のリサイクルシステムの現状と課題」『廃棄物学会誌』第17巻第2号, pp.142-150 (2006) を参照されたい。

厳密に考えればはっきりしないというのが本当のところであるが、後述するように“車上作動処理”が容易な構造を意味している可能性もある。

エアバッグ類の処理・リサイクルの特徴の1つは、2つの処理・リサイクル方法が認められていることである。当初、予定されていたのは、解体業者がエアバッグ類を取外して回収し、梱包した後にメーカーの指定する引取り場所へ輸送され、さらに再資源化施設で処理・リサイクルされる方法であった。しかし、複数のエアバッグ類を同時に作動処理できる車種やその装置の開発も行われていたため、その後の議論の中で“車上作動処理”もあわせて認められることになった。自動車リサイクル法上の“車上作動処理”は、メーカーと契約を結んだ解体業者にのみ認められる処理方法で、車上にエアバッグ類が装着されている状態で、電気を流すことによりエアバッグ類を展開処理させる方法である。この場合、エアバッグ類の金属構成比が平均9割弱と、エアバッグ類のメーカーや種類、製造年によって大きな差がないことから、“車上作動処理”済みのエアバッグ類が使用済自動車とともに後工程でシュレッダー処理され金属回収がされる、又は全部利用者にまわることによって、エアバッグ類の再資源化がなされた、とみなされることになっている。

2005年度の主要メーカー別のエアバッグ類の回収処理・もしくは車上展開処理実績値は表2のとおりである。

このように、メーカーによる実績のばらつきはあるが、車上作動処理のみでエアバッグの適正処理がなされた台数はおおよそ60~80%と高い数値を示している。車上作動処理が主流である理由としては、メーカー等が新たに一定規模の作動処理施設を全国的に配置する手間が省けること、当該処理施設まで、爆発の危険のある廃エアバッグ類を輸送する面倒が省かれることが最も大きな理由だと考えられる。また、取外し回収に対し車上作動処理は物流・破壊工程などが不要となるのでリサイクルコスト

表2 主要メーカーのエアバッグ類の回収・破壊の状況 (2005年度)

	トヨタ	ホンダ	日産	マツダ	三菱	富士重工業
取外回収台数	49,070	11,681	28,466	7,525	6,579	5,544
車上演動台数【A】	72,906	38,326	117,790	24,846	22,610	10,496
一部取外回収/一部車上演動台数	389	120	187	33	190	129
車上演動のみの占める割合【A】/【B】	59.6	76.5	80.4	76.7	77.0	64.9
合計【B】	122,365	50,127	146,443	32,404	29,379	16,169
取外回収個数	70,616	18,569	47,148	10,511	10,773	7,141
車上演動個数	206,147	76,853	219,882	40,962	41,690	18,330
合計	276,763	95,422	267,030	51,473	52,463	25,471
再資源化施設の引取重量【C】 [Kg]	30,814	8,485.2	21,072.5	5,371.5	5,034.5	3,317.6
再資源化重量【D】 [Kg]	28,777	7,932.6	19,693.8	5,014.2	4,705.0	3,103.3
エアバッグ類再資源化率:【D】/【C】	93.4	93.5	93.5	93.3	93.5	93.5

資料) 各自動車メーカー HP より作成。

が低くなり、さらに解体業者にとっても取外した物の保管や梱包などが不要となり、社会全体でのリサイクルコスト低減、ひいてはユーザーから徴収するリサイクル料金の低減につなげたいという自動車メーカー等の主張にも注目したい。

なお、どの自動車メーカーも定められた再資源化率=85%以上を達成しているが、これはあくまでも取外し回収されたエアバッグ類についてのみ、(【適正処理施設である炉に入れた後の重量】/【その炉に入れる前の重量】×100)で計算された再資源化率である。

5.3 ASR^{脚注4)}

自動車リサイクル法による新しいシステムでは、2010年にASRの50%のリサイクルを、2015年に70%のリサイクルを、“定められた基準”の下で行うことが決められている。

それでは、どうして2015年までにASRのリサイクルを70%達成という目標が掲げられているかということ、これは前述した“EU指令”に“2015年までに使用済自動車の95%リサイクル”が謳われているのに起因する。日本では、95%のリサイクル率の達成とは“埋立処分量が5%以内である”という解釈を採用している。そしてこれを達成するためには、自動車メーカー等は引取ったASRについて70%程度のリサイクル率を達成することが計算上必要となると考えているからである。

このように、日本のリサイクル目標の設定はEU指令を強力に意識したものであったが、本家EUではこの期に及んでも、“リサイクル”の定義が依然として定まっていなことは注目に値する。いわゆる“サーマルリサイクル”による取組みをカウントできるか否かという問題も、依然として結論までに至っていないのである。

脚注4) この部分は既発表のレポート、外川健一・白柳孝夫“よくわかる環境法 自動車リサイクル法の検証②”『日経エコロジー』第89号、pp.52-53 (2006) に若干の加筆・修正を加えたものである。

自動車リサイクル法におけるASRの処理・リサイクル方法には以下の2つの方法がある。

① 28条認定

解体した車両をシュレッダー処理することを前提とし、各自動車メーカーが引取ったASRを一定のマテリアルリサイクル、サーマルリサイクルができる“お墨付き”を受けた施設にて処理・リサイクルを行うものである。このような“お墨付き”を受けた施設とは都市ごみの処理にも活用されているガス化溶融炉への投入や、非鉄金属精錬所における原料・燃料としての利用等が主なものとして挙げられる。

② 31条認定

別名“認定全部利用”・“全部再資源化”と呼ばれるもので“ASRを出さない自動車解体=シュレッダー処理を行わない解体”を前提としたもの。解体段階で事前選別を徹底的に行うことでシュレッダー処理を不要とした点にその際たる特徴があり、ASR問題の切り札として注目を浴びていたものである。

表3に主要メーカーのASRリサイクル実績を示した。どのメーカーも2010年の目標率=50%を前倒しでクリアしており、中には2015年の目標値である70%に達成したのものもある。

このようにASRのリサイクルが順調に推移しているのは、前述したように、新しい自動車リサイクル法に基づく正規のシステムに基づいて処理・リサイクルが行われた使用済自動車が、当初想定よりも少ない300万強しかなかったことにも起因するが、爾々と処理・リサイクルを進めてきたメーカーを中心とする関係業者の取組みは、それなりに評価すべきであろう。

なお、この表から、31条認定はどのメーカーもせいぜい1割程度しか活用していなかったことがわかる。ところで、筆者が問題視しているのが31条認定の条件があま

脚注5) 31条認定については、拙稿“自動車リサイクル法31条をめぐる論点について”『三田学会雑誌』第98巻第2号、pp.101-119 (2005) を参照されたい。

表3 主要メーカーのASRリサイクル実績(2005年度)

(単位:台,%)

	トヨタ	ホンダ	日産	マツダ	三菱	富士重工業
28条認定のASR処理施設に回ったELV	705,615	229,247	465,573	151,039	236,568	132,674
31条認定に回ったELV	100,508	32,402	65,638	16,796	24,470	15,416
合計	806,123	261,649	531,211	167,835	261,038	148,090
31条認定比率	12.5	12.4	12.4	10.0	9.4	10.4
ASR再資源化比率	56.9	59.6	67.9	63.1	64.2	70.0

資料) 各自動車メーカーHPより作成。

りにも曖昧であるということである^{脚注5)}。

28条認定の場合は政府審議会において数回にわたる議論の末、廃棄物処理施設の基準をも満たす高度なリサイクル施設においてのみ、認定が得られることとなった。ところが31条認定の場合、政府の“お墨付き”を得る基準が28条に加えてきわめて曖昧なのである。自動車リサイクル法31条には、この方法が28条認定の処理に比べて“著しく廃棄物の減量及び資源の有効な利用に資するもの”であることを認定条件の1つとして掲げている。しかし政府審議会ではその具体的な内容に関してほとんど議論がされなかった。

そこで、認定の基準はASRの具体的な処理を各自動車メーカーから任されたTHチーム、ARTそれぞれが検討することとなった。現在知られている認定を得るための条件として一般的なものは、銅分を0.3%以下までに落とした廃車由来スクラップの供給というものがある。このため、解体段階で銅分の多いハーネスやモーターなどの徹底した除去が必要となる。各車種のどの部分に銅の使用した部品が使用されているか、どのように取外せばよいかに関して、各チームがマニュアル等を作成・配付し、商社等を通じて解体業者との間のコミュニケーションが始まっている。また、ハーネスなどの銅分の多い部品を解体しやすくするような“リサイクルしやすい設計”を売り物にした車種も登場している。このように大手の自動車メーカーと、中小規模の解体業者がリサイクル促進

のためアライアンスを組んで取組む例は、世界でも珍しい試みであり注目される。

5.4 リサイクルに要した費用の収支決算

ところで、自動車メーカー等はこれらのリサイクルに関する収支を、年に1回報告することになっている。その収支結果を表4に示した。

たとえばASRの場合、その適正処理・リサイクルが確認されれば、予め資金管理人にストックされていたASRの“リサイクル料金”がメーカーに支払われる。表中のASRの“払い戻しを受けた預託金”とはまさにその金額を意味する。

“再資源化に要した費用”にはそれぞれの品目の処理・リサイクルに直接要した費用のほか、資金管理や移動報告に要する電子マニフェストのプログラム初期構築費用および一定のシステムランニングコストが含まれているという。

表を見て驚くのは、億単位での赤字を出しているメーカーがある一方、黒字のメーカーもあることだ。これはメーカーの会計基準が異なることに大きな原因があると思われるが、このような実績をバラバラに公表されても、この収支決算が望ましいリサイクルを進める上で妥当かどうか、ステイクホルダーによる判断はほとんど不可能である。

採算はリサイクルの継続を担保するためにも重要な要

表4 主要メーカーのASR処理収支決算(2005年度)

(単位:円)

		トヨタ	ホンダ	日産	マツダ	三菱	富士重工業
ASR	払い戻しを受けた預託金	5,162,876,222	1,518,313,530	3,432,084,805	944,198,545	1,392,356,687	782,798,680
	再資源化に要した費用	5,241,476,427	1,468,455,387	3,615,986,554	1,013,498,217	1,501,259,828	813,752,251
	収支	- 78,600,205	49,858,143	- 183,901,749	- 69,299,672	- 108,903,141	- 30,953,571
エアバッグ類	払い戻しを受けた預託金	238,407,961	87,113,120	248,182,576	50,750,852	50,877,722	27,060,526
	再資源化に要した費用	358,434,696	112,578,947	258,298,505	53,146,386	50,788,750	27,852,075
	収支	- 120,026,735	- 25,465,827	- 10,115,929	- 2,395,534	88,972	- 791,549
フロン類	払い戻しを受けた預託金	1,344,604,689	423,939,280	943,225,322	278,045,428	413,451,208	226,094,975
	再資源化に要した費用	1,515,229,883	445,389,475	977,814,908	278,188,800	419,268,835	236,622,898
	収支	- 170,625,194	- 21,450,195	- 34,589,586	- 143,372	- 5,817,627	- 10,527,923
3品目合計	払い戻しを受けた預託金	6,745,888,872	2,029,365,930	4,623,492,703	1,272,994,825	1,856,685,617	1,035,954,181
	再資源化に要した費用	7,115,141,006	2,026,423,809	4,852,099,967	1,344,833,403	1,971,317,413	1,078,227,224
	収支	- 369,252,134	2,942,121	- 228,607,264	- 71,838,578	- 114,631,796	- 42,273,043

資料) 各自動車メーカーHPより作成。

素である。その意味でも、以上のような公表のやり方には一考を要するものと思われる。

文 献：References

- 1) 産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG, 中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会, 自動車リサイクル専門員会, 第10回合同会議 配付資料 資料5, 使用済自動車リサイクルの流通フローについて, p. 33(2006)
- 2) (財)自動車リサイクル促進センター, 自動車リサイクルシステムの2006年度第2四半期運用状況(速報)について, 2006年10月11日付け報道資料
- 3) 産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG特定再資源化等物品関係検討タスクフォース, 中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会特定再資源化等物品関係検討小委員会, 合同会議報告書 資料3-3, 自動車リサイクル法の施行に向けた特定再資源化物品(ASR及びエアバッグ類)の再資源化に関する考え方について(2003年4月18日)