

世界的な廃棄物処理方法の見直しと 今後の使用済み蓄電池処理の方向性

Worldwide Reassessment of Waste Disposal and Trends in Disposal of Used Batteries

1. まえがき

廃棄物処理の考え方について世界的な見直しが行われている。ここでは自動車用蓄電池の場合を例にして、その方向性を説明する。

2. ごみ処理に関する世界的な流れ (自治体処理から拡大生産者責任へ)

経済協力開発機構（OECD）加盟諸国では、1980年から1997年までの間に、都市ごみの排出量が約40%増加しており、1997年には約540百万トンもの都市ごみが排出され、今後、経済が発展するにつれ、都市ごみの排出量は増加し続け、2020年までには年間770百万トン（約43%増加）になると試算されている。一方、日本では廃棄物処分場の残存容量はひっ迫しており、リサイクル関連法案の施行など、廃棄物削減に向けた取り組みが急がれているが、この10年間における廃棄物の排出量はほぼ横ばいで推移している。

この数十年間、OECD加盟諸国は、廃棄物を削減する政策やプログラムを実施しているが、さらに廃棄物削減を進めることが急務であり生産や消費パターンの改革を伴った政策がクローズアップされている。OECDが提唱するその政策の1つが、拡大生産者責任（Extended Producer Responsibility: EPR）であり、2001年3月にEPRに関する各国政府向けのガイドンスマニュアルも発表されている。

その中でOECDは、EPRとは「製品に対する物理的及び、又は財政的な生産者責任を、製品のライフサイクルにおいて使用済み段階まで拡大すること」と定義している。つまり、使用済み製品の処理または処分に対して、生産者が、物理的及び、又は財政的に相当程度の責任を負うという政策アプローチである。このような責任を生産者に課すことによって、発生源における廃棄物の発生抑制や、環境負荷の少

ない製品設計を生産者が自ら行うよう努めることとなる。そしてその結果は、廃棄物の発生抑制、生産段階におけるリサイクル促進、資源効率増大など、環境政策に対して大きく貢献することになる。EPR政策の3つの重要な特徴は、

- (1) 物理的および財政的で全面的又は部分的な責任を、地方自治体から上流部門の生産者へと移すこと。
- (2) 環境配慮型の製品設計を行うよう生産者に動機を与えること。
- (3) 使用者に製品には使用済み段階での財政配慮が含まれていることを伝えること。

である。

3. EPRと使用済み蓄電池処理

これを使用済み蓄電池に関して易しく言い換えると「電池メーカーはリサイクルしやすい製品を開発し、使用済みになった後には回収を行って再資源化すること。製品価格にはリサイクル費用も含むこと」となる。

しかし、製品価格にリサイクル費用を内在化することは使用者に対し、リサイクル費用を明示出来ないのみならず、リサイクル費用についてまで消費税が課されることとなる。また、製品値引き等の商習慣によって適切なリサイクル費用の確保が困難となり、リサイクルの停滞も懸念され、問題が多い。

従って今後の使用済み蓄電池リサイクルに対しては、「電池メーカーはリサイクルしやすい製品を開発し、使用済みになった後には回収を行って再資源化すること。製品販売時には使用者がリサイクル費用を支払うことが出来る販売形態を確立すること」との統一した考え方が必要となる。

4. 自動車リサイクル法（仮称）と使用済み蓄電池

最近、自動車リサイクルについては、新聞その他のニュース報道で取り上げられることが多くなっている。これは2004年を施行予定として検討されている自動車リサイクル法（仮称）の審議が大詰めの状態となっていることに起因している。

この法律では「使用済み蓄電池は解体前に取り出し適切に処理すること」として蓄電池についても規定されることが内定されている。特に注目しなければならない点は「適切に処理」の5文字であり、法施行前には蓄電池の適切な処理方法が確立していなければならない。法を守ろうとしても適切な処理方法がなければ法自体が絵に描いた餅になりかねない。

現在も自動車用蓄電池処理は高リサイクル率を維持してはいるが、廃掃法上の諸問題、輸入電池の取り扱い、費用負担者の問題等を抱え、それらについての改善が急務となっている。

5. 自動車リサイクル法（仮称）への（社）電池工業会の対応

前項の適切な処理方法の構築については、（社）電池工業会より経産省に今後検討予定である複数案から研究の進んでいる二つの案の提案書を本年6月に提出している。ただし、今後の検討過程で現行案より優れたシステムが考え出された場合は追加で報告することになっているが、報告した二つの案の内、経産省自動車課で有力ではないかとの意見を得た第一案について以下の5.1～5.4で説明する。

5.1 報告済み案で有力視された第一案の概略

一言で言えば、「リサイクル費用に見合ったリサイクルシールを蓄電池販売時に併売し、そこで得られた費用を用いてリサイクルを行うシステム」でありフローを別図に示す。

システム構築手順は次による。

- ①国内鉛蓄電池メーカーが中心となり、自動車メーカー、蓄電池輸入業者らが参画したりサイクル団体を作る。（図中：第三者機関）

- ②リサイクル団体は電池種毎にリサイクルシールを作成し販売する。

- ③自動車メーカー（二輪車メーカー含む）はリサイクル団体より販売量に応じたシール使用権をリサイクル団体から購入し、新車搭載用電池納入メーカーに渡す。→電池メーカーは納入電池にリサイクルシールを貼付（又は印刷）した後に納入する。

- ④外国車輸入事業者（二輪車含む）はリサイクル団体より販売量に応じたシールを購入し、蓄電池に貼付して販売する。

- ⑤補修用電池小売店はリサイクル団体より販売量に応じたシールを購入して電池に貼付した後に販売する。

- ⑥販売価格は以下のとおりとなる。

$$\text{販売価格} = \text{製品価格} + \text{製品価格分消費税} + \text{リサイクルシール代金}$$

- ⑦小売店は無償回収する。

- ⑧小売店は回収した蓄電池、自動車解体業者は解体車から取り出した蓄電池をリサイクル団体指定の回収業者に売却する。

- ⑨リサイクル団体指定の回収業者は、同様に指定を受けたりサイクラーに売却する。

- ⑩リサイクル団体指定のりサイクラーは買取費用＋処理費用をリサイクル団体に請求する。

- ⑪リサイクル団体はリサイクルシール売却益からりサイクラーに必要費用を支払う。

5.2 報告済み案のメリット

- ①電池メーカー・自動車メーカー及びそれらの輸入販売事業者らが供給者として、責務（拡大生産者責任）遂行が出来る。

- ②国内メーカー及び海外メーカーが同一条件でリサイクルシステムに参画出来る。

- ③使用済み製品の処理責任（使用者）が明確に出来る。

- ④使用者が処理費用を理解出来る。

- ⑤販売時にリサイクル費が徴収されている為に無償排出が出来、不法投棄防止が出来る。

- ⑥回収拠点（販売店等）及び、自動車解体事業者

お知らせ

世界的な廃棄物処理方法の見直しと今後の使用済み蓄電池処理の方向性

は回収品が売却出来る為、回収に対しての協力が得られやすい。

- ⑦リサイクラーが回収業者から買取りを行う為に回収業者による不法投棄防止が出来る。

5.3 今後の課題

前述の5.1及び5.2によれば、特に問題もなく直ぐにでも実行に移すべきと思われ、実際、そのような意見も多い。しかし、システム構築においては、①第三者機関の設立、②リサイクル費用の決定、③廃掃法上の許可要件についての緩和措置等を解決しなければならない。これらの解決が新リサイクルシステム構築におけるキーポイントであり、自動車リサイクル法施行の2004年以前に全てをクリアすることを考慮した場合、2002年度中には解決し、2003年度に試験運用してシステムの検証を行うことが求められる。

6. むすび

今回は自動車用蓄電池リサイクルの今後の動向につき報告したが、(社)電池工業会では、平行して産業用蓄電池についても同様な検討を進めている。これについては又別の機会に報告することにするが、全ての蓄電池リサイクルは、使用済みになった場合まで供給者・使用者の責務を明確にし、それに対応出来るシステムが構築されることとなる。

「我々は製造販売業者であり、使用済みとなったゴミの処理は使用者と廃棄物業者の領域である。」との考え方は終わりを告げようとしている。

希少な有用資源を守り、傷つけ続けてきた地球の環境を少しでも回復させて子孫に渡すことが我々に課せられた責任であり、蓄電池の新リサイクルシステムの構築はその一手段となることを信じている。

(環境管理室 福島 直)

