

第3章 国内における自動車バッテリーへの対応動向

第1節 自動車バッテリー業界の対応

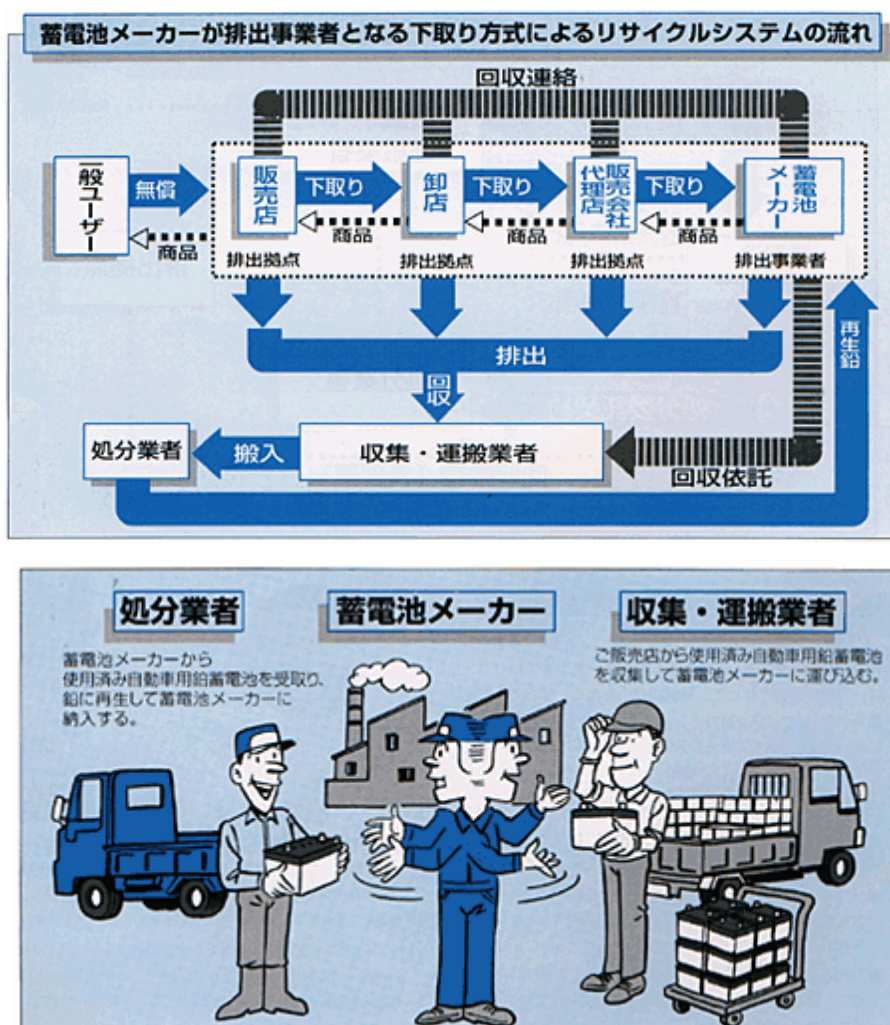
(1) 使用済みバッテリーの流れ

現在使用済みバッテリーへの業界対応として、図3-1に示すように、販売店が一般ユーザーから無償で引き取った使用済みバッテリーを、蓄電池メーカーが逆流通で収集回収し、適正な処理を行うリサイクルシステムを形成している。

なお、このシステムの一般ユーザーの窓口となる「リサイクル協力店」は使用済みバッテリーの買い換え時などに、下取り窓口となって一般ユーザーから無償回収する。

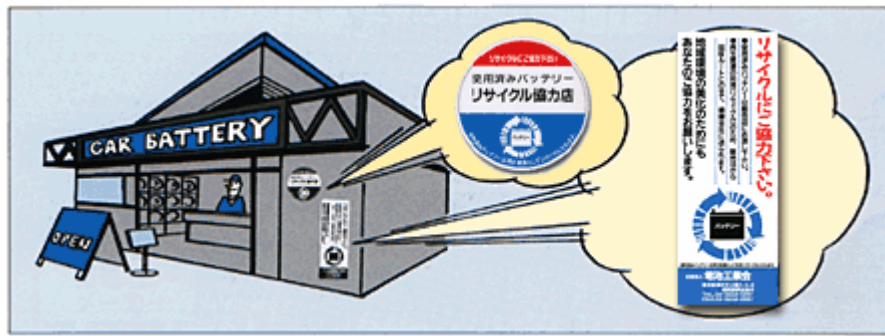
リサイクル協力店のうち、取引メーカーが定めた一定数量以上の使用済みバッテリーを一般ユーザーから下取りする販売店を「排出拠点」という。「排出拠点」は、一定数量を下取り保管した時点で、取り引きメーカーに回収連絡すると、委託収集運搬業者が下取り品の回収をする。「排出拠点」以外の販売店は、新しい商品を仕入れられる際に、取り引きのある卸店、特約店、代理店へ使用済みバッテリーを無償で引き渡す。

図3-1 バッテリーのリサイクルシステム



出典：(社)電池工業会ホームページ <http://www.baj.or.jp/recycle/car.html>

<参考>リサイクル協力店



出典：（社）電池工業会ホームページ <http://www.baj.or.jp/recycle/car.html>

(2) 回収率等

日本では一般的に自動車所有者が自分でバッテリーを交換することはなく、自動車整備工場や自動車用品販売店等へ自動車を持ち込み交換している。このため、デポジット制度が導入されているわけではないが自動車バッテリーの使用者が環境に不法投棄する行為は少ない。したがって、表3-1に示すように（社）電池工業会が調査しているように、2000年度の鉛蓄電池の回収率は95%、再利用率は93%と高い割合を示している。また、国内の鉛使用量の約71%が鉛蓄電池に利用されていると言われている。

表3-1 バッテリー（鉛蓄電池）の排出量、回収率等

年度	1996	1997	1998	1999	2000
排出量(千トン)	158	160	150	157	166
回収量(千トン)	142	153	159	157	158
再利用量(千トン)	152	151	145	146	154
回収率(%)	90	96	106	100	95
再利用率(%)	96	94	96	93	93

排出量：（社）電池工業会推定（廃車+国内取替用出荷分から）

回収量：再生精錬業者よりの回収報告の集計

再利用量：鉛蓄電池メーカーよりの再生鉛購入量報告の集計

回収率：回収量/排出量*100%

再利用率：再利用量/排出量*100%

出典：小辺良一「自動車用鉛蓄電池のリサイクルについて」

（自動車研究 VOL23, No. 12, p24（2001））

第2節 最近の対応動向

自動車リサイクル法が平成17年1月1日より本格施行されることにより、現在では特定品目では対象とならなかった自動車用バッテリーの新たなリサイクルスキームが（社）電池工業会等が中心となって検討している（参考1）。

また、産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会では、自動車用バッテリー新システムについての検討に着手され、早期に新システム案の報告書を取りまとめることになっている（参考2）。

参考1 環境新聞（2004年12月8日）

車用鉛バッテリー

ユーザーの費用負担でリサイクルへ

電池工業会などが検討開始

リサイクル業者から反発も

来月スタートする自動車リサイクル法の完全施行まで一カ月を切ったが、この特定品目の対象とはならなかった自動車用鉛バッテリーの新たなリサイクルスキームが検討されている。特定品目と同様ユーザーから回収の費用を徴収し、中間法人的な組織を設立して管理、リサイクル業者に処理を委託する仕組みだ。安価な輸入バッテリーの影響でリサイクル費用が負担となっている電池メーカーにとっては救済措置となるが、既存のリサイクル業者にとっては死活問題で、大きな反発も出ている。鉛のリサイクル業者は長年の事業の過程で土壌汚染の問題も抱えており、大きな議論に発展する可能性もある。

自動車用鉛バッテリーは下取り方式で電池メーカーが排出事業者となり、販売店で回収される。新たなスキームを構築する動きが出てきた。その背景には、安価な輸入バッテリーの流入から回収した費用やバッテリーを集約。新組織がリサイクル業者を選定してリサイクルを委託する。しかし、これに対してリサイクル業者からは「消費者からの負担金は回収・解体に充当し肝心の鉛再生（精錬）の部分は原システムと同様」と強い反発が出ている。

費用を中間にフルした上で、リサイクル鉛には入札制度を導入して、リサイクル自体の競争を促進する案もある。リサイクル業者はリサイクル鉛の購入価格がさらに抑制されることを危惧している。また、中間組織が委託先を選定することになり、多くの業者が原料を失い、経営破綻に追い込まれる可能性もある。

更に精錬業者は、規制が強化される前から廃棄物を長年蓄んでいたところが大半で、土壌汚染の問題を抱えている。土壌改良には多額の費用が掛かり、破綻に追い込まれた業者の土地が放置されるという、深刻な環境問題に発展する可能性も

自動車用バッテリー

リサイクル機関を設立

産構審・中環 車購入時に料金も

産構審・中環
審合同会合

産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会の電機・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と、中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会の自動車用鉛電池リサイクル専門委員会による初の合同会合(座長・藤井美文文京大学教授)が十一日に開かれ、自動車用バッテリーリサイクルの新システムについて議論された。電池工業会が新システムの案を提示。これを基に二回程度の集中審議を行い、新システム案の報告書を取りまとめる方針だ。

電池工業会が提案した新システムでは、リサイクルシステムでは、リサイクルを統括する協会などの新たな機関を設立。効率的・効果的なリサイクルを図る。回収業者やリサイクラーは

同協会に加入し、回収・リサイクルに掛かる費用や協会運営費を支払う。使用済みバッテリーはカーショップ、カーディーラー、ガソリンスタンド、自動車解体



廃車の増加に伴い、バッテリーのリサイクルが課題となっている

事業者など全国二〇万の事業所から排出されるが、従来の回収業者のノウハウや回収網を活用して回収を進めていく。

リサイクル料金は、自動車販売時にユーザーから徴収する方向で検討している。今年一月から自動車リサイクル法がスタートし、フロン、エアバッグ、破碎

は新車購入時にリサイクル料金を徴収することとなるが、バッテリーは対象外。自動車用バッテリーについては、国内製バッテリー製

は新車購入時にリサイクル料金を徴収することとなるが、バッテリーは対象外。自動車用バッテリーについては、国内製バッテリー製

造業者が自主的に再生鉛を購入することで回収・リサイクルの仕組みを構築している。しかし、現在の仕組みは国内事業者のみを対象としており、輸入バッテリーの販売比率が増加して来たと、鉛相場は変動が激しく、下落時には使用済みバッテリーの逆有償化で不法投棄の要因となるなどの

問題が生じている。このため、資源有効利用促進法を適用するなど、新たなリサイクルシステムの構築を検討することとした。リサイクル料金の水準については現在明らかになっていないが、「ユーザーに分かる形で明示する」方針。今後はデポジット制の導入の是非などが議論となりそうだ。