

日本経済新聞

夕刊
7月25日
月曜日

発行所 日本経済新聞社
東京本社 〒100-8066 (03)3270-0251
東京都千代田区大手町 1-9-5
大阪本社 〒540-8588 (06)6943-7111
大阪市中央区大手前 1-1-1
名古屋支社 〒460-8366 (052)243-3311
名古屋市中区栄 4-16-33
西部支社 〒812-8666 (092)473-3300
福岡市博多区博多駅東 2-16-1

総合エンジニアリング 三機工業

快適環境を創造する

www.sanki.co.jp

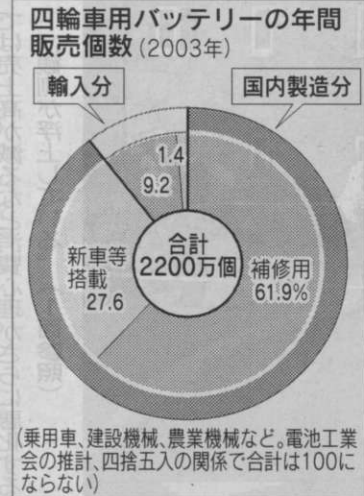
自動車などのバッテリー

リサイクル義務付け

来春にも輸入車も対象に

経済産業省と環境省は自動車用などのバッテリーのリサイクルを、二〇〇六年春にも国内メーカーと輸入会社に義務付ける方針を固めた。従来は国内のバッテリーメーカーが自主的に回収し再利用してきたが、リサイクルの仕組みがない輸入品が増加したため、パソコンなどの再利用を義務付ける法律の対象にバッテリーを加える。回収や再資源化に必要な資金を各社が負担する仕組みを導入し、不法投棄を防ぐ。

製造・輸入会社が費用



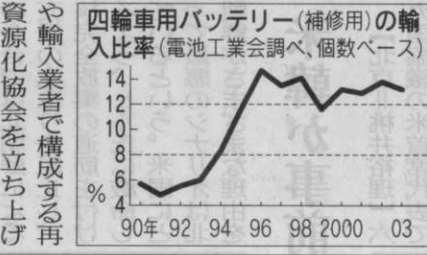
二十五日午後に関く産業構造審議会(経産相の諮問機関)と中央環境審議会(環境相の諮問機関)の合同委員会で正式に決める。今年十月までに「資源有効利用促進法」に基づく政省令を改正し、バッテリーをリサイクル対象品目に指定する。

バッテリーは自動車のほか、トラクターなどの農機や建設用機械にも幅広く搭載されている。鉛産量などに応じて分担する方式を検討している。リサイクル義務に違反した業者に対しては経産相が指導・勧告し、従わない場合には五十万円以下の罰金を科す。利用者は廃棄する自動車などを自動車販売店や解体業者に持ち込むだけでなく、特別な手続きは必要ない。電池工業会の推計によると、バッテリーの販売個数は四輪車と二輪車向けを合わせて〇三年に二

千四百八十万個。このうち二千二百万個が建機や農機などを含めた四輪車向けだった。全体の九割弱を占める国産品については、一九九四年から、バッテリーメーカーが自主的な取り組みとして、使用済み製品に含まれる鉛を買い戻して再製品化してきた。ただ輸入車に組み込まれているものや交換用の輸入バッテリーについては、リサイクルの仕組みが整っていない。

輸入バッテリーは増えており、例えば四輪車(自動車や建機、農機など)の交換用に占める輸入品の比率は〇三年に一三%(二百一十個)と、一九九〇年の二倍強に達した。回収網が整わなければ、不法投棄が増える恐れがある。経産、環境両省は国内メーカーを含め

や硫酸を含み、不当に廃棄した場合、環境に悪影響を及ぼすため、リサイクルに向けてメーカーや輸入業者で構成する再資源化協会を立ち上げる。回収や再資源化に必要な資金は年間数十億円程度とみられる。各社が生



て、回収や再利用を法律で義務付けるべきだと判断した。