



今月のテーマ

使用済廃自動車蓄電池の行方

1. はじめに

日本国内で発生した廃蓄電池について、従来は東南アジアへ資源物として輸出され海外にて鉛の回収資源化が行われてきた。

資源物の輸出については、2020年1月にバーゼル条約の国内批准で従来より厳しい輸出審査が行われることとなった。

そのため2020年から国内の廃自動車バッテリーは輸出ストップ状態にある。

理由は、廃バッテリー受入国における処理残渣物の処理が当該国の環境汚染や不法投棄の有無まで日本政府によって審査される仕組みとなっているためである。

2. バーゼル条約とは

この条約は国際条約であり国会でも批准を受けた法律である。特定有害廃棄物（使用済鉛蓄電池等）等が環境上適正に管理されることを目的として有害廃棄物の越境移動に際して輸出国から輸入国に対する〔事前通告及び同意〕手続きや〔移動書類〕の形態を義務付けている。

当該条約の国内担保法では、経産省と環境省の共同管理事項とされる。使用済鉛蓄電池の輸出へのハードルが高くなった。

3. 現在の国の方針

特定有害廃棄物（使用済鉛蓄電池等）を輸出しようとする者は、外為法に基づく輸出の承認を経産省から受ける義務がある。

環境大臣は経産省からの輸出申請の写しを受け、環境保全上支障のない旨の確認を行い経産省に通知する仕組みとなっている。経産大臣は環境省の通知を受けた後に輸出の承認を行う。

2020年頃から輸出業者は輸出申請を行っているが最近まで承認された実績はゼロである。

4. 輸出承認が出ない理由は何か

産業廃棄物の輸出には、

- ①当該物が国内において技術的に適正な処理が困難な場合。
- ②輸出相手国にて再生利用が確実であること。
- ③国内の処理基準を下回らない方法で処理されることが確実。

などの厳しい条件が付いている。

結果として、現状ではバーゼル条約の改正後において使用済鉛蓄電池の輸出承認がゼロとなっている。

5. 国外輸出が出来ない場合の想定

鉛蓄電池には、希硫酸という特別管理産業廃棄物が封入されている。その保管条件としては屋内でかつ雨水、太陽が当たらない場所とされている。国内においても鉛の精錬能力を有する事業所は国内で15か所存在する。問題は、その処理コストである。

バーゼル条約改正批准前までは韓国の鉛精錬メーカーにて処理されていた経緯がある。鉛バッテリーは有価で取引されていた。国内で処理できないほど大量の在庫となれば、その処理費用が爆発的に上昇される事が懸念される。

6. 廃自動車バッテリーの処理の在り方

廃棄物の処理費用が上昇すると、結果として「不法投棄」の増加が心配される。

輸出で処理されていた物の流れが止まれば別の流れの発生が見込まれる。

国内で資源のリサイクルのために適正に処理する受入れ能力が確保されれば問題にはならない。そのためにはある程度、処理施設整備に時間が必要ではないか。

日本からの使用済鉛蓄電池の輸出先は韓国をはじめ多数存在するにもかかわらず最近の輸出承認ゼロの実績が気になって仕方がない。

