

2 登録，許可業務について

登録，許可業務については，それぞれ手続手順が異なる。

登録業務（引取業登録・更新及びフロン回収業登録・更新）については，事業者からの届出を受け，フロン回収業については設備を確認し，情報管理センター（(財)自動車リサイクルセンター）に登録，事業者へ通知することによって終了する。

これに対して許可業務（解体業・破碎業の許可，更新等）については，業務を円滑に進めるため自り法の許可申請の前に県要項による事前審査（相談）制を採っている。

これは，まず事業者より事業計画書を提出させ，書面確認，現地確認及び市町村より意見を聴取し特に支障がなければ設置を認め，再び施設検査を実施し，問題がなければ許可申請を受理し，自り法の設置基準に適合しているか否かを判断し許可するものである。

登録業務の処理日数は，3週間（標準処理期間）程度であるのに対し，許可事務については，その他の法規制（建築基準法等）の制約及び設置期間があるため一概には言えないが，特に支障がない場合は1年半程度になる。（うち許可手続部分は，1月半（標準処理期間））。

年度ごとの業種別登録，許可件数については，表—1のとおりである。

(H20.12.26 現在)

業種	年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
引取業	登録	3,062	88	139	119	34	12
	更新	0	0	0	1,054	82	995
フロン回収	登録	611	50	45	31	12	12
	更新	0	0	0	187	24	142
解体業	許可	61	80	44	23	8	9
	更新	0	0	0	0	0	56
破碎業	許可	17	3	5	2	2	2
	更新	0	0	0	0	0	17
	変更	0	0	0	0	0	0
件数		3,751	221	233	1,416	162	1,245

※ 但し，20年度，21年度については，予定件数

表—1

当表から明らかなように，16年度，19年度，21年度の件数が際立って多い。これは，16年度については，自り法施行の最初の年であり，みなし事業者の申請・登録があったこと，19年度は，みなし引取業，フロン回収業の更新，21年度は，16年度みなし解体

業者・破砕業者が更新を迎えるためであり、年度ごとの業務量に大きな格差がある。

また、新規参入事業者は、現在の事前審査の状況等から判断して頭打ちの状況であると思われる。

平成20年12月26日現在における県内の業種ごとの事業者数は、以下のとおりである。

・引取業	2, 493社
・フロン回収業	484社
・解体業	210社
・破砕業	29社

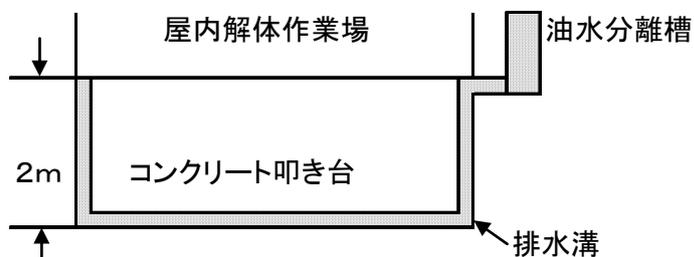
3 登録・許可の基準について

登録・許可基準に関し、本県において条例等により付け加えた基準はない。但し、法令に定められている基準の他、留意している点を以下のとおりとしている。

イ 解体作業場を原則として屋内に設置するよう指導している。本県においては、自動車解体業の施設を設置するにあたり、建築基準法における包括承認基準により、市街化調整区域での設置も可能とし、廃油、廃液の飛散流出を極力防止するよう指導している。

ロ 破砕業において破砕機等を設置する場合、当該破砕機等が法令の規制以下の能力であっても、境界線における騒音量、振動量が騒音規制法等の基準値以下になるよう指導している。

ハ 屋内の解体作業場からフォークリフトにより解体自動車を搬出する際に、タイヤ等に油が付着し、敷地内に廃油等が流出する事例が多数見受けられたため、屋内解体場の出入口に幅2メートル程度のコンクリート叩き台を設置し、当該油の処理のための溝を設けるよう指導している。



図一2

4 みなし許可業者への対応について

みなし許可業者については、許可基準を満たさない事業者が多々見受けられたため定期立入検査の度に指導をするとともに、更新に向け以下のような説明会等を実施している。来年度の更新手続きに向けた事務スケジュールは以下のとおりである。

【参考】みなし解体業者；20社、みなし破砕業者；13社

- 平成20年11月 みなし解体業者等(平成21年度更新を迎える事業者を含む)に対する説明会。
- 平成21年1月～3月 事前相談
- 平成21年4月～6月 申請受付，施設検査
- 平成21年7月1日 許可

5 許可・登録業者に対する立入検査について

引取業，フロン回収業に対する立入検査は，住民の苦情及び自動車リサイクルシステムの情報に基づき適宜実施しており，解体業者・破砕業者に対する立入検査は，定期立入検査要領（H17.5.26 施行）を策定し，ほぼ全ての事業者に対し年1回定期的に，及び必要に応じ随時実施している。

本県においては，許可業者である解体業者・破砕業者に対する立入検査に重点を置いていることから2業者について述べる。

表—2 事業所別検査結果

業 種	改善指示事項の有無	18年度		19年度	
		件数	割合	件数	割合
解体業者	改善指示事項あり	1	80%	121	64%
	改善指示事項なし	14		67	36%
	計	29	20%	188	100%
破砕業者	改善指示事項あり	14	58%	5	23%
	改善指示事項なし	10	42%	17	77%
	計	24	100%	22	100%

平成18年度及び19年度と立入検査を強化した結果，解体業者については，3分の1，

破砕業者については、3分の2が改善指示事項が無くなり、一定の効果が現れているが、同じ事業者で改善が見られないケースも存在する。

主な指示事項は、以下のとおりである。

1. 掲示板の設置がなされていない。
2. 保管場所を明示するロープ等が張られていない。
3. 所定の場所に所定の物（タイヤ、解体部品、エンジン等）が置かれていない。
4. 廃油、廃液が敷地内に飛散流出している。
5. エアバック類の回収、引渡が適切になされていない。
6. 油水分離槽の管理が適切になされていない。
7. 標準作業書に従った解体がなされていない。
8. 移動報告が適正になされていない。
9. 改善報告が未提出であるかまたは、書類不備がある。

自動車解体業は、廃棄物の中間処理業と比較して高度な技術を必要としないため、屋内の解体場所を設ければ容易に事業を開始できることから、環境保全意識が低い事業者の参入が多く、また元々の解体業者は、自動車は廃棄物であるとの認識が薄く、一度許可を取ってしまえば、従前通りの方法で解体を行えるという意識が多々見受けられる。

これに比べ、破砕業者については、廃棄物処理法上の中間処理業の許可を取得している事業者も多いこと、またそれなりの資本、知識を持っているため、立入検査の実施及び違反事項の指摘により状況はかなり改善されている。

6 行政処分の実施について

現在までのところ、行政処分までに至った事例はない。

7 不適正保管・不法投棄及び無許可業者の状況について

不適正保管・不法投棄、無許可業者の状況を把握については、毎年3月に市町村に調査を依頼し、その報告をもとに現地を調査するとともに、随時市町村、地元住民からの通報を受けて現地を調査し、状況を把握している。本県の現状は以下のとおりである。

(1) 不適正保管・不法投棄の現状

表—3 不適正保管・不法投棄台数

	茨 城 県			全 国		
	不適正保管	不法投棄	計	不適正保管	不法投棄	計
H16年9月末	16,058	330	16,388	195,860	22,499	218,359
H17年3月末	11,331	89	11,420	122,599	17,837	140,436

H17年9月末	7,906	59	7,965	62,468	14,486	76,954
H18年3月末	6,717	27	6,744	44,203	12,877	57,080
H19年3月末	6,744	27	6,771	26,834	8,230	35,064
H20年3月末	2,691	0	2,691	16,443	5,837	22,280
H20年12月末	1,894	50	1,944			

表—4 自治体別不適正保管等の状況

表—5 本県における大規模事案

(100台以上)

H20.3.末

順位	都道府県名	台数
1	茨城県	2,691
2	岩手県	1,554
3	沖縄県	1,534
4	秋田県	1,339
5	福島県	1,192

	件数	台数
H16年9月末	40	8,300
H17年3月末	29	7,920
H18年3月末	13	4,130
H19年3月末	11	2,550
H20年3月末	4	600
H20年12月末	2	200

自り法の施行時の5年前と比較して、野積み等の不適正保管はかなり減少した。また、大規模案件についてもかなり解決されている。しかしながら、まだ2,000台(118件)もの不適正保管・不法投棄車があり、全国第1位の状態である。

これは、本県が自動車大消費地である首都圏に隣接し、かつ不適正保管されやすい広大な土地があることが原因と考えられる。

なお、不法投棄車両については、平成20年3月末に、市町村、地主及び路上放棄車協力会の協力を得てゼロとなったが、平成20年12月末に、不適正保管としていたものを、事業者の所在が不明となったため不法投棄に分類したことから、再び50台になっている。

(2) 無許可業者の現状

表—6 無許可解体業者数

地区	事業者数
県北	15
鹿行	6
県南	7
県西	14

解体事業者や地元住民等による通報,

計

42

H20.12.26 現在

不適正保管の実態調査に関連して無許可業者を発見している。

地区ごとの件数は右のとおりである。

無許可業者に対しては、法制度と罰則を説明し、早急なる許可の取得を指導するとともに、取得まで営業を停止させている。

8 移動報告の遅延等に対する対応について

定期立入に際しては、事前に自動車リサイクルシステム（情報システム）により該当事業所のデータを入手、遅延状態を確認し検査に役立てている。

また、情報システムより、フロン類年次報告を実施していないフロン類回収業者のデータを入手し、報告を入力するよう指導している。

平成 19 年度の立入検査により、表—2の改善指示を行った解体・破碎事業者の中では 7 件が遅延状態の改善、5 件がフロン類年次報告入力指示であった。

9 立入検査、指導監督に係る問題点について

(1) 許可・登録業者への指導上の問題点

イ 改善報告が未提出であるかまたは、不十分である事業者が多々存在する。原因として、自り法に対する理解不足も考えられるが、事業者が外国人であることが大きい。本県の場合、解体業者数 210 件のうち 49 件（約 23%）が外国人であり、文化や言葉の問題に加え、帰国中であつたり、日本語の理解できない事業者が、行政書士等に委託せず自らが書類を作成することなどがその要因となっている。

ロ 自動車の解体処理は適正であるが、情報システムに対する理解不足のため情報処理と実態が整合しないケースが見受けられる。

(2) 不適正保管業者への指導上の問題点

イ 不適正保管か否かの判別が困難なケースがある。外形的には不適正保管と見られ

るが、事業者としては、「一時抹消（中古車）であり、再度中古車として販売する。」と主張している場合があり、指導に躊躇する。

- ロ 占有者が長期間、海外出張、帰国等により不在の場合の対応や資金不足で処理が進まない場合の対応に苦慮している

(3) 無許可業者への指導上の問題点

イ 当該事業者が、無許可で解体しているか否かの判断はきわめて難しい。当該自動車は、オークション等で一時抹消した自動車（中古車）を有価で購入している場合、整備業者が一時抹消した自動車を保管している場合、また輸出のための部品の取り外しを行っている場合があり、自り法上の解体に当たるか否かが不明確であることがその要因である。通報を受けて、立入時に解体を行っている現場に遭遇することは、きわめてまれである。

- ロ 一部整備業者の中には、自り法施行以前は整備業者も部品取りができたにもかかわらず、新法施行後にそれが不可能になったことは法律自体がおかしいと主張して、堂々と部品取りをしているケースも見受けられる。

10 自り法に関する住民等からの苦情について

解体業等が存する場所の周辺に、水田等耕地が在するケースが多々あることから、廃油、廃液の流出に対する苦情が多い。

また、9(3)の示す通り、無許可解体に当たるか否かの判別が困難であるために、無許可解体業者を容易に取り締まることができず、このことが、許可を受けている解体業者の反発を招いている。

一方、自動車ユーザーへのリサイクル料金の周知不足から解体処分料も含まれているとの誤解があり、解体業者の不満が高まっている。

11 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿について

(1) 制度施行による効果と影響

利点としては、以下のとおりである。

- イ 不適正保管及び不法投棄の使用済自動車が減ったこと。
- ロ 使用済自動車の再資源化が図られていること。
- ハ 使用済自動車の解体・破碎等に対する環境影響を軽減する仕組みが作られ、環境保護に貢献できたこと。

(2) 制度検討時に想定されなかった新たな課題の発生状況

- イ 一部最終ユーザーが、リサイクル料金を免れるため、もしくは、一部自動車引取業者が、最終ユーザーの意思とは関係なく利潤を得ようとするため、本来使用済自動車として解体業に回すべきと思われるものをオークション等中古車市場や輸出業に流通させることとなった。これにより、昨年夏頃まで自動車解体業は、解体すべき自動車の入手が困難になった。
- ロ 中古自動車の輸出と称して、解体と疑わしき行為をする事業が現れ、取り締まりが困難になった。また、このことが窃盗自動車の不法解体の温床となっている。
- ハ 自動車解体業者は、部品取りを行ったり、比較的高価格で推移していた鉄スクラップを売却することにより利潤を得ていたが、8月以降のくず鉄の急落により、かなり多くの事業者が使用済自動車の解体を停止した。
- ニ 自動車破碎業者が、鉄スクラップの下落などの理由により電炉事業者等から解体済自動車、鉄スクラップの搬入をストップされ、リサイクルが進まなくなった。
- ホ ロ、ハ、ニの影響により、自り法に対する解体業者の不満が高まった。

(3) 短期、中長期的な将来の自動車リサイクル制度の在り方等

平成16年度の自り法施行から平成20年前半に至るまで、自動車リサイクル制度は、その仕組みの周知と指導によって、不適正保管及び不法投棄の使用済自動車の激減等、社会に大きく貢献してきた。しかし、一方、使用済自動車と中古車の区別の不明確さ、鉄くず市場の鉄の急落等相まってその仕組みにはころびが生じてきている。今後見直しが必要と思われる点について、以下のとおり提言する。

- イ 使用済自動車と中古車の区分を最終ユーザーから引取業に移行する際に明確化することにより、中古車市場に使用済自動車が紛れ込むことを防ぐ制度を構築すること。
- ロ 自動車リサイクルの制度は、市場原理の中で運営されているが、制度の円滑な運営のために、リサイクル関連業者が余裕をもってリサイクルできるよう保管基準（日数）等の規制を緩和すること。また、リサイクル料金を再検討し、鉄くず市況に左右されない制度の構築にも貢献できる機能を持たせること。
- ハ 自動車解体業者等事業者に対して自り法及び廃棄物処理法に関する知識及び処理技術に対する不十分さを克服するための研修制度を確立し、廃棄物処理業並みのレベルを許可の条件とすること。
- ニ 使用済自動車と中古車の区分の不明確さなどから、無許可解体業者に対する取り締まりが困難になっており、このことが許可業者や周辺住民の不満を招く結果になっているため、無許可解体業者の罰則等を強化し、その適用が円滑にできるよう関係機関と調整を図ること。
- ホ 自り法の施行にあたり、実際に許可・登録事務や事業者指導を行っている自治

体に対する技術的及び財政的支援策を強化すること。

以 上