

「新たな自動車リサイクルシステムにおける解体業者、破砕業者の許可基準、再資源化基準の在り方」に関するヒアリング結果について

1 趣 旨

本合同会議における解体業者、破砕業者の許可基準、再資源化基準等のあり方に関する検討に資するため、全国の関係者から解体、破砕に係る実態等について幅広く聴取した。

2 開催要領

- ・ 合同会議の委員の出席の下、公募により選出された陳述人が、業の実態等について陳述し、出席委員から質疑を行った。
- ・ 陳述人には、陳述と併せて業の実態等に関する陳述要旨の提出を求めた。また、陳述人以外の方からも文書による意見等の提出も受け付けた（要旨及び提出意見については、参考資料 1～4 のとおり）。
- ・ ヒアリングは公開で行い、各会場とも解体業者、破砕業者、金属商社等を中心に 200 名前後の傍聴があった。

3 開催日時等

会場	日 時	意見陳述人（文書提出意見件数）
大 阪	平成 14 年 11 月 29 日 13:00 ~ 17:00	7 名（1 件）
仙 台	平成 14 年 12 月 13 日 13:00 ~ 17:00	9 名（2 件）
東 京	平成 14 年 12 月 17 日 13:00 ~ 17:00	10 名（2 件）
福 岡	平成 14 年 12 月 19 日 13:30 ~ 17:30	6 名（2 件）
合 計		32 名（7 件）

4 意見の概要

別紙のとおり。

解体業の許可基準等についての意見

事項		意見等
許可基準設定の観点	許可基準策定の観点	<p>「適正保管」「廃液・フロン流出、地下浸透防止」「回収した環境負荷物質の適正な管理と保管」「解体・リユース部品生産」の観点からの基準づくりをお願いしたい。(大阪)</p> <p>土壌汚染防止、大気汚染防止、オゾン層保護、施設の火気安全の観点から定めるべき。(東京)</p> <p>許可基準及びその運用は統一すべき。(大阪・仙台)</p> <p>地方公共団体の裁量が働かない基準とすべき。(福岡)</p> <p>業界団体が今後作成しようとしている解体手順のマニュアルも参考にしてほしい。(福岡)</p>
	既存零細業者への配慮	<p>零細業者でも対応できる基準としてほしい。(大阪・仙台)</p> <p>現行の廃棄物処理業の許可基準を上回るものでないようしてほしい。(大阪・福岡)</p> <p>既存業者が業を継続できなくならないように配慮してほしい。(東京・福岡)</p> <p>大企業の参入には慎重な対応を御願いたい。(東京)</p>
	行為への着目	<p>施設基準だけでなく、いかに適正処理がなされているかを原則とし、自動車の処理工程の基準も定めるべき。(大阪)</p> <p>性能基準により最小の設備基準を定めてほしい。(仙台・福岡)</p> <p>手作業で解体する場合は特定の設備は不要とすべき。(大阪)</p> <p>油水分離槽も必要だが、それ以前にこぼれないようにすることが重要。(仙台)</p> <p>廃油等はきちんと抜けば解体工程で出てこないが、時間をかけずに抜くと後から流出する。(東京)</p> <p>事前抜き取りにより廃油を流さないようにしているが、事故時でも周囲に被害を与えないようにするための担保措置として必要な設備を整備することが必要。(東京)</p>
	廃棄物処理法等の基準との関連	<p>許可基準は、廃棄物処理法に定める設備基準・管理基準を厳格に適用すべき。現在、許可を得ている業者は使用済自動車が進有償になって以降400万～1000万円の設備投資をして許可をとってきた。(仙台)</p> <p>廃棄物処理法の基準、事前選別ガイドライン、自動車リサイクルイニシアチブを総合的にクリアするものとすべき。(仙台)</p> <p>新基準と廃棄物処理法上の許可業者との間で差が生じないようにすべき。(東京)</p>
施設基準	保管設備	<p>現在の廃棄物処理法の基準が最低限の基準と考える。(福岡)</p> <p>山積み、野積みは部品取りとしては論外。部品が取れるような状態で保管すべき。(福岡)</p> <p>部品取り等のために長期保管する場合には、ベタ置きが多くともラックを用いて2段。(大阪)</p> <p>ラックを利用すれば重ね置きしたうえで部品取りもできる。(東京)</p> <p>面積当たりの保管量を定めるのもひとつの方法。(大阪・仙台)</p> <p>保管可能な場所に重ね置きしないで置ける台数を保管の上限としたらどうか。(東京)</p> <p>保管の方法については景観の観点も重要。(福岡)</p> <p>保管箇所を届出にして保管方法を明確にする方法も考えられる。(福岡)</p> <p>事故車等の廃油等の流出する可能性が高いものについても、あらかじめ廃油等の抜き取りを行った上できちんと管理されていれば長期保管されていても問題ない。(大阪)</p> <p>事故車等破損状況により廃油、廃液等の流出が懸念される場合は、地下浸透防止措置等を講じた特別な保管スペースを設けるべき。(福岡)</p>
	施設の囲い	<p>外部からの立入を防止する囲いが必要。(東京)</p> <p>部外者の進入を防止するための措置を講ずるべき。(福岡)</p>
	廃油・廃液の抜き取り設備	<p>廃油、廃液の抜き取りについてはある程度の機械化も必要。(福岡)</p>

解体業の許可基準等についての意見

事項		意見等
施設基準	地下浸透防止施設・流出防止施設	<p>作業場からの廃液などの地下浸透がなく、作業場から外に流出しないものとする必要がある。(大阪)</p> <p>解体作業場所、保管場所に地下浸透防止設備、油水分離槽等が必要。(東京)</p> <p>廃液の地下浸透防止、流出防止は必要。床のコンクリート張の他、必要な箇所には鉄板を敷設すべき。(福岡)</p> <p>中小企業が行いうる最小限のものとしては、ヤードの囲い、地下浸透防止、土間コンクリート、作業場の屋根、油水分離槽。(大阪)</p> <p>作業床面コンクリート貼り、排水側溝設置、油水分離槽設置、廃油・廃液の事前回収、廃バッテリー保管方法等を明示すべき。(仙台)</p> <p>メイン作業場の床は100%コンクリート張が必要。(福岡)</p> <p>舗装の義務づけは解体場所だけにしてほしい。(仙台)</p> <p>水質汚濁防止法、下水道法に適合する排水処理施設が必要。(東京)</p> <p>油水分離槽の容量は降雨量を踏まえた規模とすべき。(福岡)</p>
	作業場の屋根	<p>地下浸透防止対策や油水分離槽の設置・管理を徹底すれば作業場の屋根は必ずしも必要ではない。(大阪・仙台)</p> <p>労働環境の観点から屋根があるほうが望ましいが、義務づけられると市街化調整区域内の業者が業を続けられなくなる。(大阪・仙台)</p> <p>借地で業を行う者が多く、地主の許可が得られない等で建屋の設置が困難。(東京・福岡)</p> <p>解体作業場には屋根が必要。(東京)</p> <p>屋根の設置については、廃油等の地下浸透防止、流出防止を前提に、地方による差を考慮した慎重な対応が必要。(福岡)</p>
	燃料、廃油等の保管設備	揮発油類等を保管する設備が必要。(東京)
	部品保管設備	<p>取り外した部品の品質が落ちないように保管する倉庫が必要。(仙台)</p> <p>コンクリート床張にするほか、コンテナバッグによる保管等いろいろな方法がある。(福岡)</p>
	施設整備促進のための補助・融資等	<p>必要な施設整備に向けた行政指導と共に設備資金の融資が必要。(大阪・仙台)</p> <p>工業団地への移転を促進するのであれば、そのための補助を用意すべき。(仙台・福岡)</p>
人的要件	人材	<p>自動車全般、燃料、バッテリー、電子機器、アセチレン等専門知識が重要。(大阪)</p> <p>専門知識の習得のために講習会の開催が必要。(大阪)</p> <p>自動車の構造、取扱について相当の知識が必要。(福岡)</p> <p>行政で講習を行ってもらえないか。(福岡)</p>
再資源化基準	取り外す部品の考え方	<p>解体の作業は、人間の判断と人間の手のみ。外しても外す手間賃以上で売れない部品ははずさないようにしている。(大阪)</p> <p>引取り、解体、破碎の義務に見合う費用が必要。(大阪)</p> <p>バンパーにしるガラスしる外せば外せるが、リサイクル先がないので解体自動車の中に戻す。(仙台)</p> <p>有用な中古部品を官公庁の修理に利用すべき。(東京)</p> <p>ユーザーから徴収するリサイクル費用は、3物品に限らず使用済自動車の適正処理全体をカバーすべき。(東京)</p> <p>解体業の役割とし事前選別がきめ細かくできること。現状はコストがあわないが、コスト回収が可能となればよりきめ細かな事前選別が可能となり、リサイクル率の向上が望める。プラスチック、ガラスは回収しても費用がでない。(福岡)</p> <p>できれば、廃タイヤ、廃バッテリー、廃液も引取品目に含めてほしい。(仙台)</p> <p>タイヤ、バッテリー、廃油、LLCの引取費用も設定してほしい。(仙台)</p> <p>廃油、廃液、蛍光灯等も早い時期に引取品目に追加すべき。(東京)</p>
	タイヤ	<p>廃タイヤについては処理費用を払っている。その費用は普通車でホイール付きが1本200円、ホイールなしが250円。トラックのホイールなしが500円。(大阪)</p> <p>4本で2000円くらい払って処理してもらっている。(東京)</p> <p>トラックのタイヤについてホイールがあるものはただ。ないものは1000円の処理費用を払って処理してもらっている。(大阪)</p> <p>タイヤはホイール付きのまま商社経由で製鋼所に買い取ってもらっている。(大阪)</p> <p>北海道では鉄鋼業者がタイヤをコンクリート代替に利用しようとする動きがある</p>

解体業の許可基準等についての意見

事項		意見等
	バッテリー	下取りしてもらっている。(大阪) 鉱山で処理している。(仙台) 有償と逆有償の境目となっている(東京)
	エアバッグ	車上展開した場合は処理費用がほしい。(仙台) 車上展開が有利。自動車メーカーは必要な情報を解体業者に提供してほしい。(福岡)
	廃油・廃液	LLCはドラム缶に保管しており、処理はしていない。(大阪) 廃油は無償回収。不凍液は下水に流している。(仙台) 冷却液の再利用を促進すべき。(福岡)
	その他	ラジエータは外すと手間賃がでないのでヒーターも含めて取り外していない。(大阪) ヘッドランプ、テールランプのカバーに使われているポリカーボネートは高く売却できたので外した。(大阪) 事前選別した部品等のリサイクルルートの確保が必要。バンパーもリサイクルルートが確立すれば外す。(仙台) ガラスをきれいに外すためには1枚当たり15～30分程度かかる。(福岡)
	保管方法	保管効率性、安全性を重視すべき。(福岡)
	その他	官公庁の自動車の修理には中古部品を積極的に使ってほしい。(仙台) 全部再資源化の場合は、取り外された電装品等のリサイクルも重要。(東京) 共同化を進めることにより中古部品の流通が促進された。(福岡)
解体期間	作業日数	2, 3日で解体は終了する。(大阪) 90日程度有れば十分。(大阪) 実際の解体は7日以内で終了する。(仙台) 平均20日間、長くて1ヶ月くらい。(仙台) 平均2ヶ月、最短1週間、最長6ヶ月。(仙台) 解体だけであれば2～3ヶ月あればいい。(仙台) 通常は3ヶ月の保管期間があれば対応可能。ただし、積雪期に奥においた車はそれ以上となることがある。(東京) 火災等のリスクを低減させるために保管期間は数週間レベルとすべき。(東京) 鉄スクラップの回収だけであれば、1ヶ月もあれば十分。(福岡) 保管期間は90日が適当と考えるが、特例的に長くすべき場合もあると考えられる。(福岡)
	中古部品取りのために保管する場合	部品取りする場合は、半年、1年保管する場合もある。(大阪・仙台・福岡) 零細業者は置いておく場所がないから引渡期間は、実態上半月以内。ただし、1年以上の在庫となる場合もある。(大阪) 部品販売用自動車展览展示して中古部品購入者によるもぎ取り方式で部品販売を行う場合には保管期間は長い方がよい。(仙台) 高年式車について部品の需要が出るまで2～3年は保管期間がほしい。(仙台) 有効に部品をとりはずすためには、車両の状態でも保管しておくことが必要。一律に保管期間を定めることは不適當。部品取り、積雪地についての配慮も必要。(東京) 保管期間を限定するよりも在庫の場合の監視と罰則の強化で対応すべき。(福岡)
	地域の実情への配慮	積雪地帯では保管期間を180日くらいに延ばしてほしい。(仙台) 東北地方では3月に通常月の3倍くらいの使用済自動車が発生し、保管せざるを得ない。(仙台) リース車等同一車種が同時期に入庫した場合には一時期には解体を行わない。(東京)
	整備工場の扱い	整備工場による野積が見受けられることから整備工場でも保管期間を適用すべき。(仙台) 整備業者が部品取りのために自社ヤードにスクラップ状の使用済自動車を放置しているのは問題。(福岡)
現状の課題	許可の運用方法	解体業者に対する廃棄物処理法の許可の基準の運用が自治体毎に異なっているのは問題。担当者の裁量が入らないようにしてほしい。(大阪・仙台・東京) 許可の判断基準が保健所、県、国で異なっており問題。(福岡)

解体業の許可基準等についての意見

事項	意見等
住民同意等	<p>新たに許可をとるには隣地の同意を得るのが必要だが、それが難しい。(大阪・東京)</p> <p>東北6県、新潟県は、要綱を改正して廃棄物処理法の許可の際に、解体業に限り住民同意を不要としている。(仙台)</p> <p>東北地方と同様に他の地域でも既存業者に限り、「近隣の同意書」を不要としてほしい。(仙台)</p> <p>新規工場や別工場建設も同意不要としてほしい。(仙台)</p>
市街化調整区域での立地	<p>高知県では、市街化調整区域でも皆それぞれに建築許可を受けている。(大阪)</p> <p>零細業者は市街化調整区域か借地で業を行っている場合が多い。(大阪)</p> <p>市街化調整区域で業を行っている業者でもきちんとした業者には救済措置を講じてほしい。(仙台・東京)</p> <p>多くの解体業者が立地している市街化調整区域において屋根が整備できるように都市計画法の柔軟運用を行うべき。(東京)</p> <p>市街化調整区域内の建築規制によって許可の取得が不可能な業者もたくさんある。(福岡)</p>
野積み・放置自動車	<p>野積み自動車の問題を解決しないと法施行に支障が生ずる。(仙台)</p> <p>廃車ガラ処理費用が高騰したために、有用な部品の抜き取りを行い、廃車ガラを野積みしている業者が散見される。(東京)</p> <p>野積みが問題。特に離島で深刻。(福岡)</p>
無許可業者に対する監視・取り締まり	<p>海岸や山林で無許可で解体を行うパイヤー等に対する取り締まりの強化等を図るべき。(東京)</p> <p>減ってはきているが、借地で必要な部品だけ取って後片づけをせずになくなる業者がいる。(福岡)</p> <p>県の担当者の数が十分ではない。(福岡)</p>
多様な業態への対応	<p>小規模・手ばらし中心の都市型と大規模な郊外型の解体業者がある。(東京)</p> <p>ディーラーや整備業者などが業の許可がないままに解体を行っている場合がある。(福岡)</p>
情報提供	<p>解体に必要な情報を自動車からメーカーからインターネット経由又は自工会を通じて提供いただきたい。(仙台)</p>

破砕業の許可基準等についての意見

事項		意見等
許可基準の定め方	廃棄物処理法に基づく施設基準との関係	<p>破砕業者の多くは、廃車ガラ、あるいはプレスしたものを破砕しているわけではないので、そのための施設については廃棄物処理法で対応すべき。（大阪）</p> <p>廃棄物処理法の許可基準の範囲とすべき。（東京）</p> <p>廃棄物処理法の許可を得ているものと差が生じないようにすべき。（東京）</p> <p>廃棄物処理法に準じた基準とすることが望ましい。（福岡）</p> <p>業界の特殊事情にとらわれず、環境を重視した基準とすべき。（仙台）</p> <p>破砕前処理業者も破砕業者と同等の基準とすべき。（東京）</p>
施設	飛散防止、地下浸透防止対策	<p>飛散しない、地下に浸透しないような措置は必要。（仙台）</p> <p>コンボ、ニブラ等の重機を破砕前処理施設として認めるのであれば、床の構造、騒音問題等にも配慮した作業場とすべき。（福岡）</p>
保管	シュレッダーダスト	<p>シュレッダーダストの野積みは禁止すべき。（大阪）</p> <p>破砕の当日又は翌日にはシュレッダーダストを搬出するようにしている。（仙台）</p>
その他	全部再資源化の場合の配慮	<p>全部再資源化の場合は、取り外された電装品等のリサイクルも重要。（東京）</p> <p>解体自動車全部利用者についても中間処理施設としての条件を満たすことが必要。（東京）</p>
再資源化基準	プレスされた解体自動車への他の廃棄物の混入	<p>プレスした解体自動車には布団等他の廃棄物が入っていることが有るので受け入れていない。（仙台）</p> <p>プレスで自動車以外の廃棄物が混入しない厳重なチェックが必要。（東京）</p> <p>数年前にAプレスシュレッダーにかけたから中から大量のごみが出てきたことがあり、それ以来Aプレスはシュレッダーにはかけてはいない。（福岡）</p>
	タイヤ	<p>タイヤは取り外さずにそのままシュレッダーに投入している。（東京）</p>
	その他	<p>プレスしたものは破砕のための電気代が高い。（東京）</p> <p>回収コストが確保されれば、プラスチックを分別してリサイクルルートにのせることは可能。素材メーカーも定期的に数量が確保できるのであれば再利用したいとの意思表示あり。（福岡）</p> <p>山口県では、県が中心となり素材メーカー、電炉メーカー、セメントメーカー、解体業者で総合的な自動車リサイクル事業化の可能性を検討中。（福岡）</p>
破砕期間		<p>廃車ガラの受入からシュレッダーダストの搬出までは2～3日が一般的。（東京）</p> <p>シュレッダーダストが一定量たまってから輸送するので受入から搬出するまでに3ヶ月必要。（福岡）</p>
現状の課題		<p>破砕の段階では車台番号の確認ができない。（仙台）</p> <p>廃棄物処理法で中間処理業者の扱いが曖昧。（東京）</p> <p>ASRの処理費用が高騰。圧縮等の加工をしたものが1万円/t、そのままのものが3.5万円/t。（東京）</p>