

使用済自動車の解体、破碎に係る実態調査結果（概要）

1. 調査の目的

本調査は、自動車リサイクル法の施行に向けた検討の参考とするため、解体業、破碎業における実態等を幅広く把握することを目的とする。

2. 調査の内容

1) 調査対象事業所

調査対象事業所は、都道府県及び保健所設置市において把握している情報を基に、インターネットタウンページや関係業界団体の名簿の情報で補完した解体業者 3,706 事業所、破碎業者 175 事業所とした。

2) 調査方法

アンケート調査票を各事業所に郵送し、回答を郵送、FAX等で回収した。

（調査票発送）平成 14 年 11 月 18 日 （回答〳切）平成 14 年 12 月 13 日

〳切後に回収した回答も、できる限り含めて集計した。

3) 調査項目

（共通事項）

- ・従業員数
- ・廃棄物処理法に基づく業許可の取得状況
- ・使用済自動車（解体自動車）の年間解体（破碎）台数
- ・使用済自動車（解体自動車）の保管台数
- ・引取から引渡までの期間
- ・立地場所

（解体業者）

- ・解体自動車の引渡先
- ・エンジンオイル等廃油の回収方法
- ・冷却液等廃液の回収方法
- ・取り外したタイヤの処理先
- ・エアバック類について
- ・廃油・廃液等の飛散・流出等の防止対策
- ・解体作業場の屋根の有無
- ・解体自動車の圧縮の有無
- ・解体自動車の処理料金

（破碎業者）

- ・受入ている解体自動車の形状
- ・回収・利用している金属等
- ・シュレッダーダスト処分方法
- ・シュレッダーダスト処分料金
- ・保有している設備
- ・シュレッダーダストの保管場所

3. 調査結果（概要）

解体業者

（1）回収状況

アンケート発送 3,706 事業所のうち、回収数は 1,915 事業所（52%）であった。このうち、廃業・休業等のため無回答であった事業所を除いた有効回収数は、1,600 事業所（43%）であった。

（2）廃棄物処理法に基づく業許可の取得状況

全体の 73.9%の事業所が廃棄物処理法に基づく業許可を取得済であった。以下では、全体、業許可取得業者、未取得業者のそれぞれごとに回答の状況を整理する。

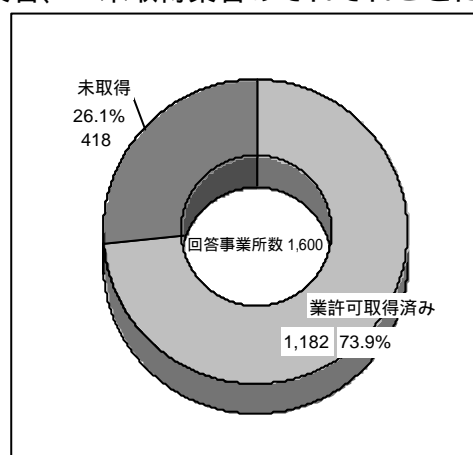


図1 廃棄物処理法の業許可の取得状況

（3）従業員数の状況

解体業者の従業員数の状況は、全体では最大 146 人、最小 1 人、平均 7 人、中間項平均（調査データの大小 5%をカットして平均。以下同じ。）6 人となっているのに対し、許可取得業者では平均 9 人、中間項平均 7 人、未取得業者では最大でも 25 人、平均 4 人、中間項平均 3 人と、業許可取得業者と未取得業者の間に規模の差が見られる。

全体

表1 - 従業員数の状況（全体）（単位：人/事業所）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
従業員数	146	1	7	6

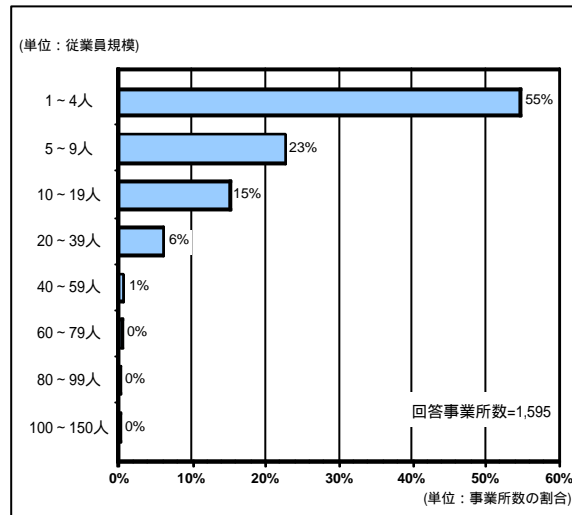


図 2 - 従業員数の分布 (全体)

業許可取得済

表 1 - 従業員数の状況 (業許可取得)

(単位：人/事業所)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
従業員数	146	1	9	7

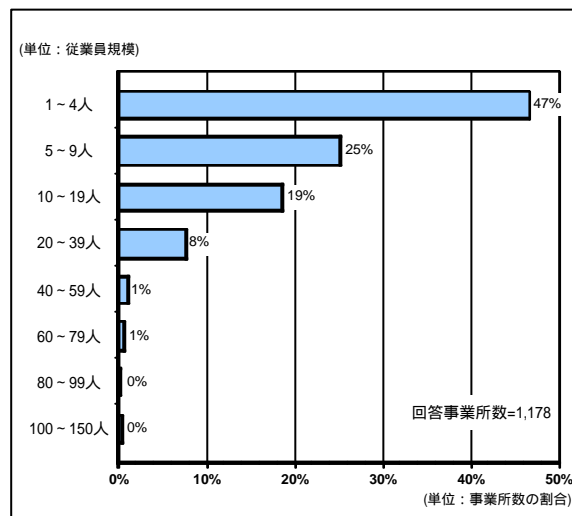


図 2 - 従業員数の分布 (業許可取得)

業許可未取得

表 1 - 従業員数の状況 (業許可未取得)

(単位：人/事業所)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
従業員数	25	1	4	3

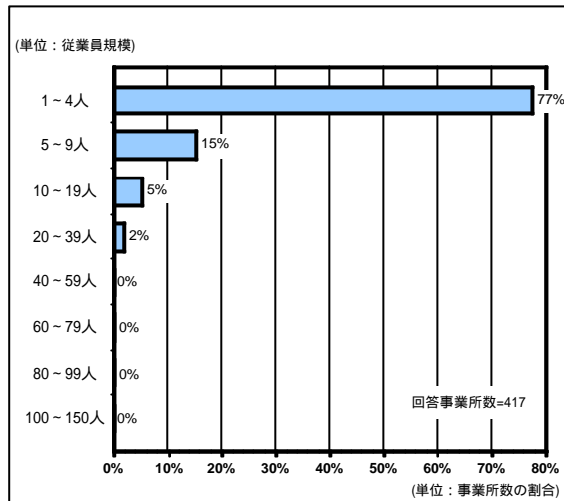


図 2 - 従業員数の分布 (業許可未取得)

(4) 使用済自動車の年間解体台数

年間の解体台数は、全体では最大 40,000 台、最小 2 台、平均 1,544 台、中間項平均 1,056 台となっている。業許可取得の有無別で見ると、許可取得業者が平均 1,845 台、中間項平均 1,321 台であるのに対し、未取得業者では平均 676 台、中間項平均 439 台と、ここでも両者の規模の差が見られる。

全体

表 2 - 年間解体台数の状況 (全体) (単位: 台/年)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
解体台数	40,000	2	1,544	1,056

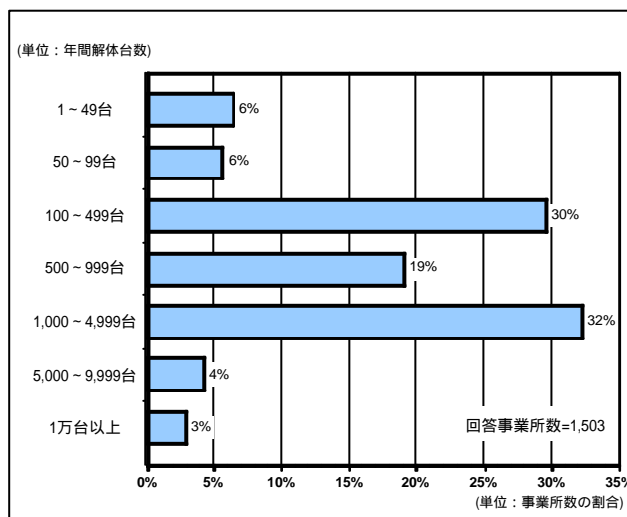


図 3 - 年間解体台数の分布 (全体)

業許可取得済

表 2 - 年間解体台数の状況 (業許可取得済) (単位: 台/年)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
解体台数	40,000	2	1,845	1,321

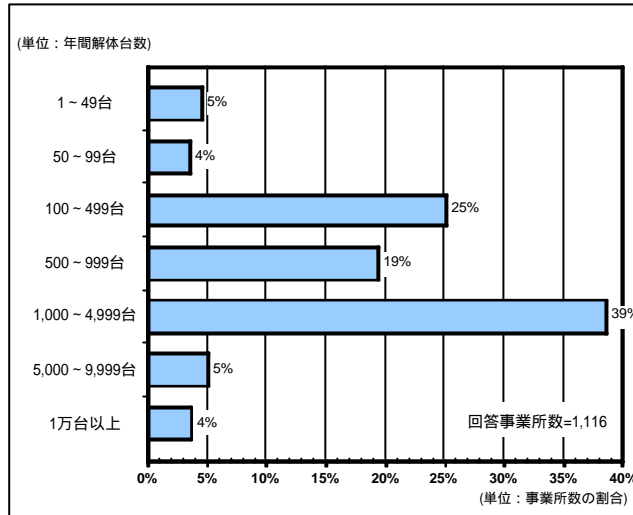


図3 - 年間解体台数の分布（業許可取得済）

業許可未取得

表2 - 年間解体台数の状況（業許可未取得）（単位：台/年）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
解体台数	15,000	2	676	439

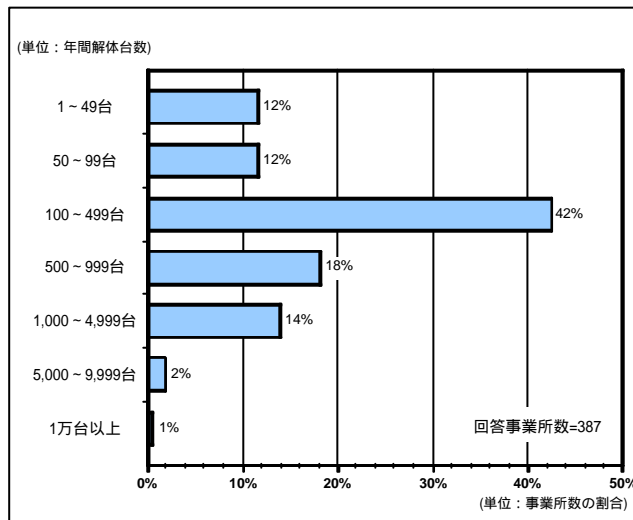


図3 - 年間解体台数の分布（業許可未取得）

(5) 使用済自動車の保管台数

平均的な保管台数及び最も多い時の保管台数（最大保管台数）は、全体の平均値でそれぞれ 107 台、178 台、中間項平均で 86 台、136 台となっている。業許可の有無別で見ると、許可取得業者の方が未取得業者より平均保管台数、最大保管台数ともに多く、両者の規模の差が見られる。

全体

表 3 - 保管台数（全体）（単位：台 / 事業所）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均保管台数	1,500	0	107	86
最大保管台数	4,000	0	178	136

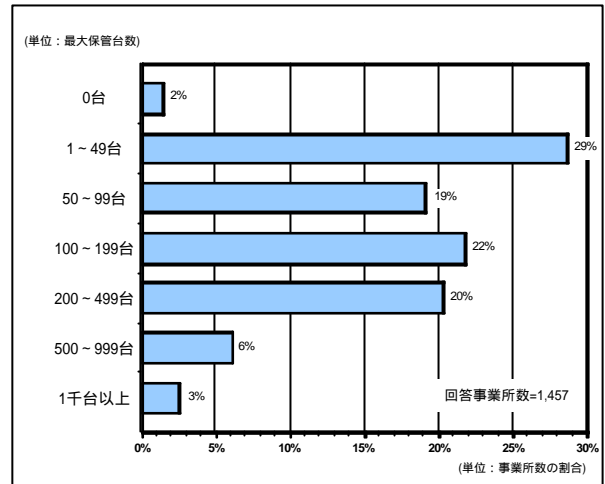
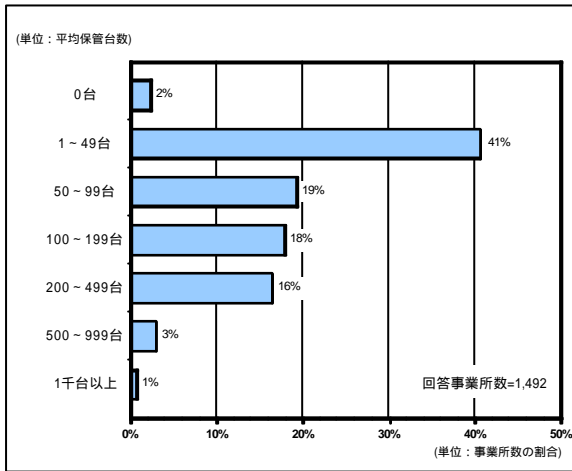


図 4 - 保管台数の分布（全体）（左：平均保管台数、右：最大保管台数）

業許可取得済

表 3 - 保管台数（業許可取得済）（単位：台 / 事業所）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均保管台数	1,500	0	114	92
最大保管台数	4,000	0	193	146

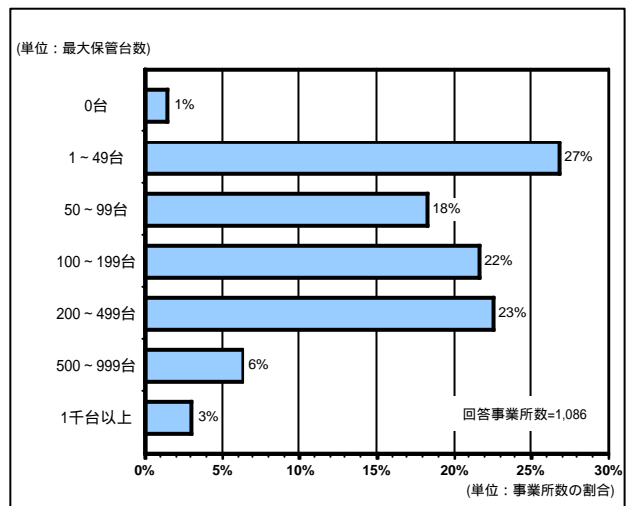
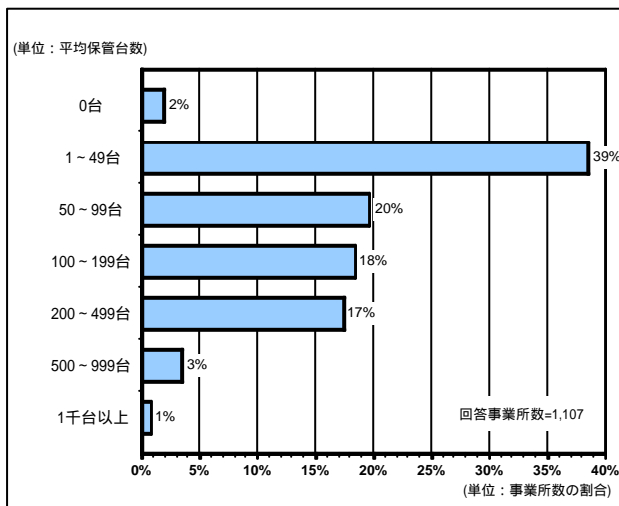


図 4 - 保管台数の分布（業許可取得済）（左：平均保管台数、右：最大保管台数）

業許可未取得

表 3 - 保管台数（業許可未取得）（単位：台 / 事業所）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均保管台数	1,000	0	86	71
最大保管台数	1,200	0	133	108

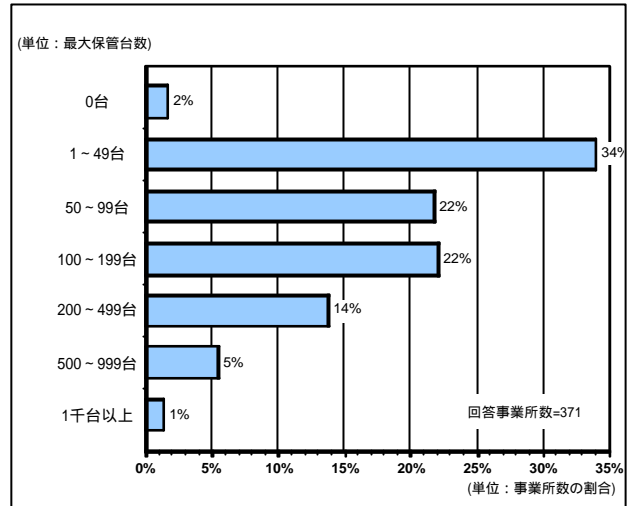
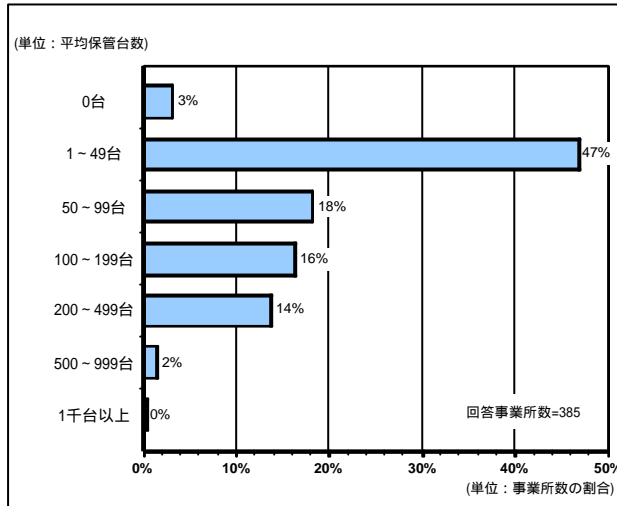


図 4 - 保管台数の分布（業許可未取得）（左：平均保管台数、右：最大保管台数）

（ 6 ）使用済自動車の引取から破砕業者に引渡すまでの期間

使用済自動車の受入から破砕業者に引き渡すまでの平均期間は、平均で 16 日、中間項平均で 11 日となっており、1ヶ月以内に約9割が処理されている。また、最も長い期間の状況は、平均 99 日、中間項平均 73 日となっている。業許可取得の有無別で見ると、平均の期間については差はさほど顕著でないが、最も長い期間については、取得業者の平均 88 日（中間項平均 66 日）に対し未取得業者の平均 122 日（中間項平均 97 日）と、未取得業者の方が1ヶ月程度長くなる傾向にある。

全体

表 4 - 引取後引渡までの期間（単位：日）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均の期間	200	0	16	11
最も長い期間	1,800	0	97	73

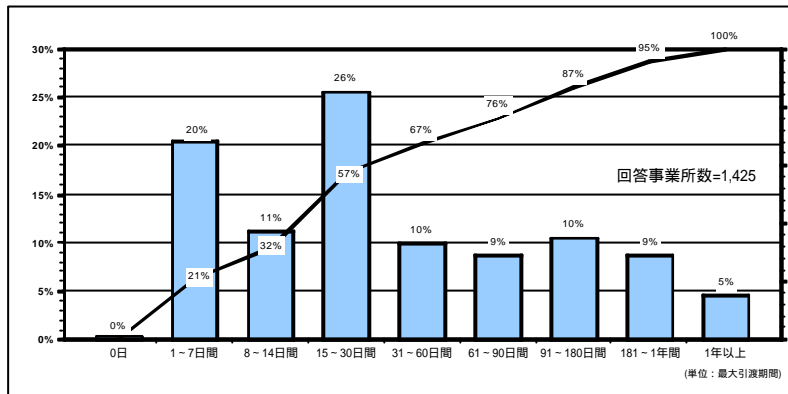
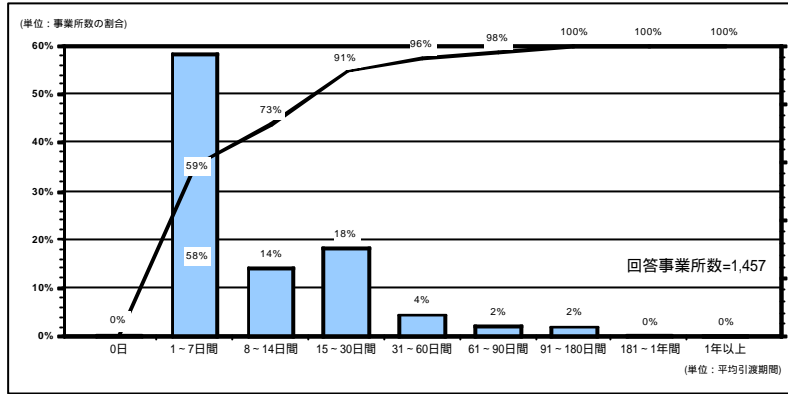


図5 - 引取後引渡までの期間の分布 (全体) (上: 平均の期間、下: 最も長い期間)

業許可取得済

表4 - 引取後引渡までの期間 (業許可取得済) (単位: 日)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均の期間	200	0	15	11
最も長い期間	1,095	0	88	66

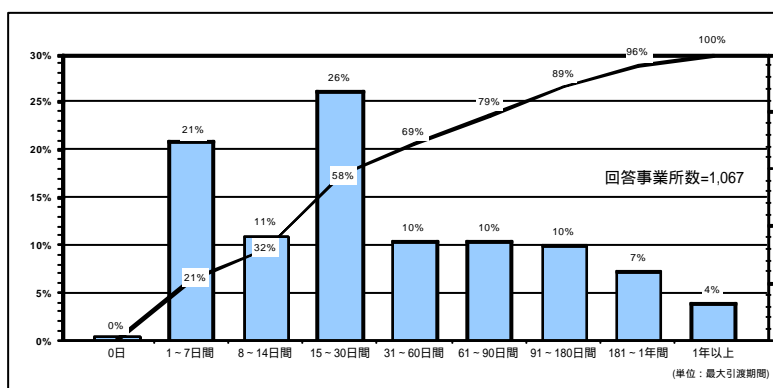
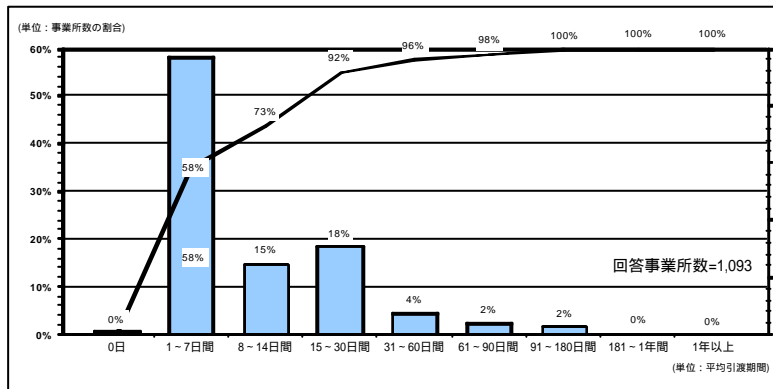


図5 - 分布 (業許可取得済) (上: 平均の期間、下: 最も長い期間)

業許可未取得

表 4 - 引取後引渡までの期間（業許可未取得）（単位：日）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均の期間	200	0	18	13
最も長い期間	1,800	0	122	97

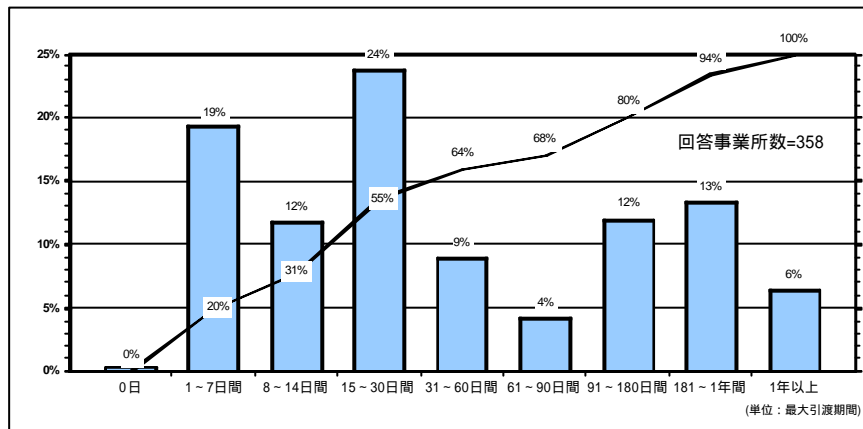
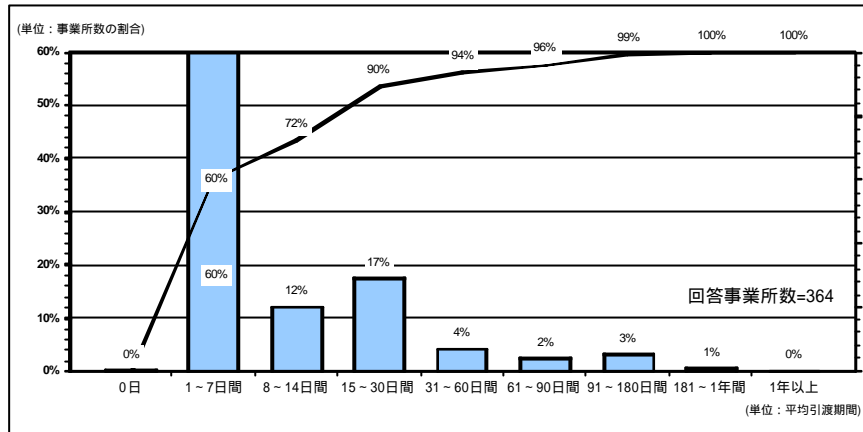


図 5 - 分布（業許可未取得）（上：平均の期間、下：最も長い期間）

(7) 解体自動車の引渡先

解体自動車（いわゆる廃車ガラ）の引渡先は、「シュレッダー業者」と回答した事業所が71%で最も多く、次いで「プレス業者」、「電炉・転炉等への投入」等となっている。この傾向は、業許可の有無別で見ても同様であるが、許可未取得の業者は、取得済業者と比べプレス業者へ引き渡す割合が高くなっている。

全体

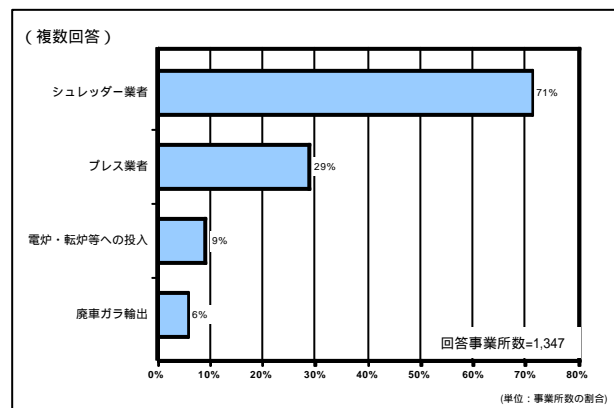


図 6 - 解体自動車の引渡先(全体)

業許可取得済

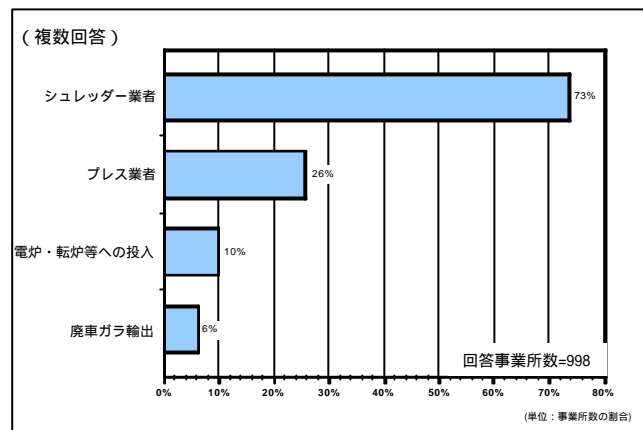


図 6 - 解体自動車の引渡先 (業許可取得済)

業許可未取得

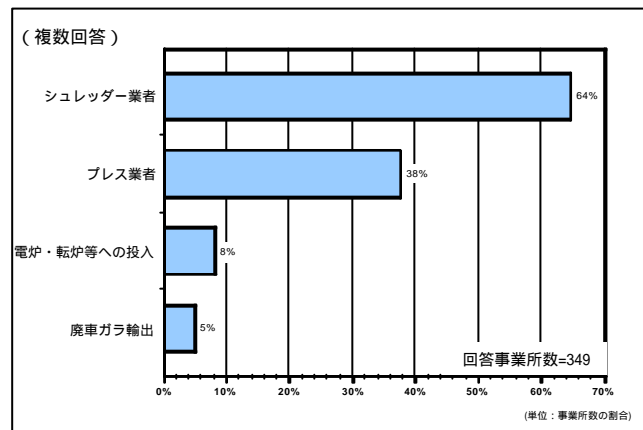


図 6 - 解体自動車の引渡先 (業許可未取得)

(8) 廃油の回収方法

エンジンオイル等廃油の回収方法については、「ドレインプラグから自然落下で回収している」と回答した事業所が71%で最も多く、次いで「機械で吸引している」13%等となっている。

この傾向は、業許可の有無別で見ても同様であるが、許可未取得の業者は取得業者と比べ「機械吸引」の割合が低く、また「回収していない」割合がやや高くなっている。

なお、「その他」の方法としては、「油水分離槽でまとめて回収」「油吸着材でふき取る」等が挙げられている。

全体

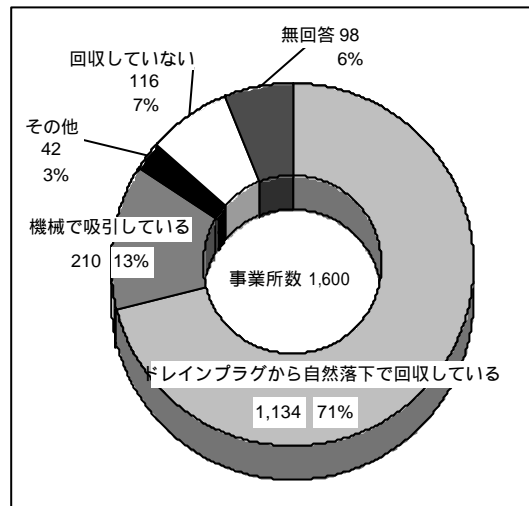


図 7 - 廃油回収方法（全体）

業許可取得済

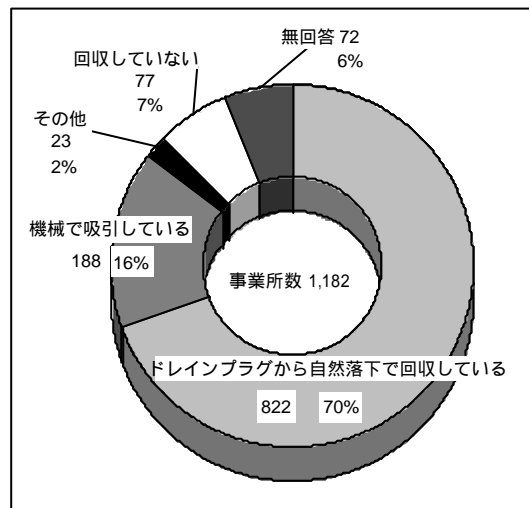


図 7 - 廃油回収方法（業許可取得済）

業許可未取得

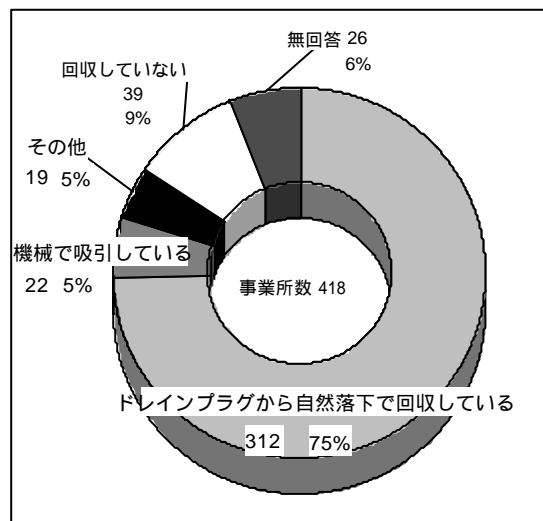


図 7 - 廃油回収方法（業許可未取得）

(9) 廃液の回収方法

冷却液等廃液の回収方法については、「ホースカット等を行い自然落下で回収している」と回答した事業所が73%で最も多く、次いで「機械で吸引している」14%等となっている。

この傾向は、業許可の有無別で見ても同様であるが、許可未取得の業者は取得業者と比べ「機械吸引」の割合が低くなっている。

なお、「その他」としては、「タンクでまとめて回収」「ウエス等でふき取る」等が挙げられている。

全体

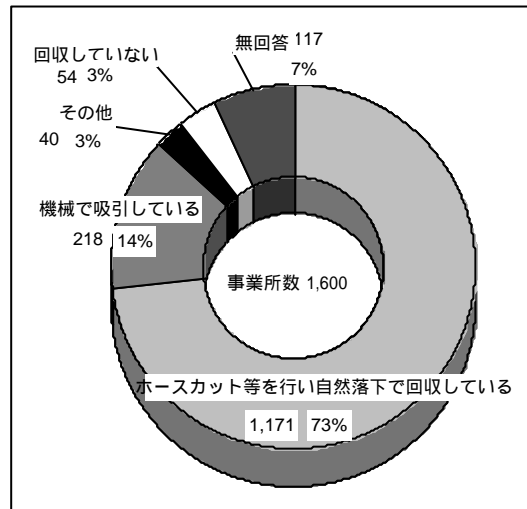


図8 - 廃液の回収方法（全体）

業許可取得済

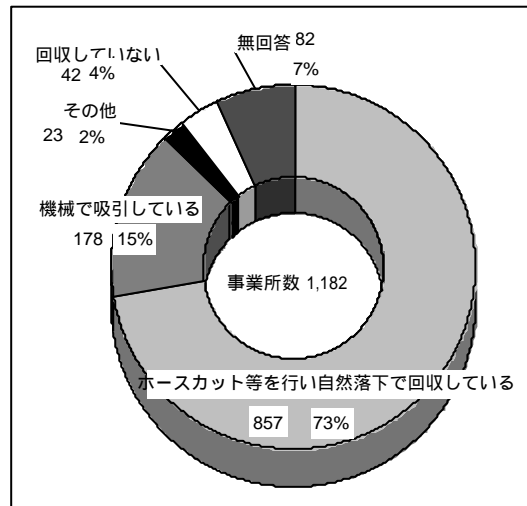


図8 - 廃液の回収方法（業許可取得済）

業許可未取得

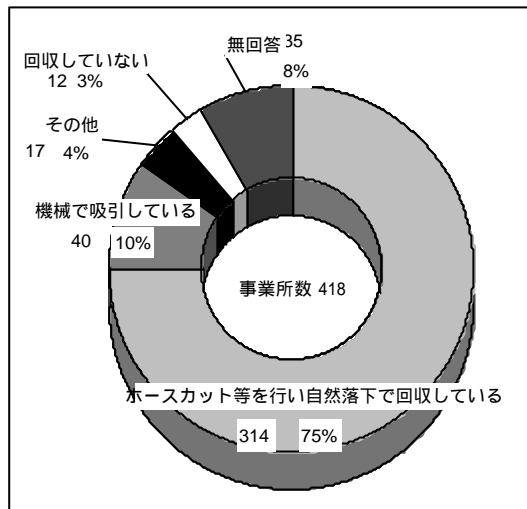


図 8 - 廃液の回収方法（業許可未取得）

(10) 取り外したタイヤの処理先

取り外したタイヤの処理先は、「ゴム粉製造等リサイクル業者」と回答した事業所が45%で最も多く、次いで「焼却処理業者」が33%等となっている。

この傾向は業許可の有無別で見ても同様である。なお、「その他」としては、「タイヤ回収・処理業者」(販売店、輸出業者等を含む)「シュレッダー業者」等が挙げられている。

全体

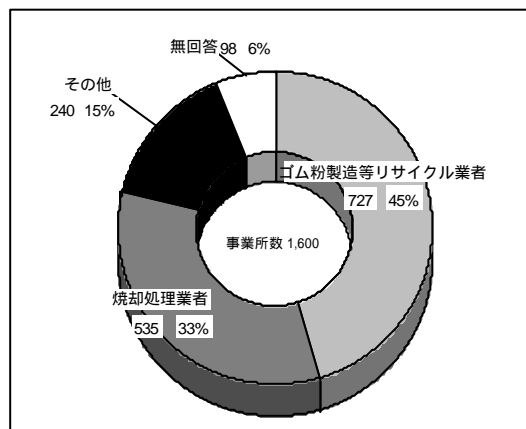


図 9 - タイヤの処理先（全体）

業許可取得済

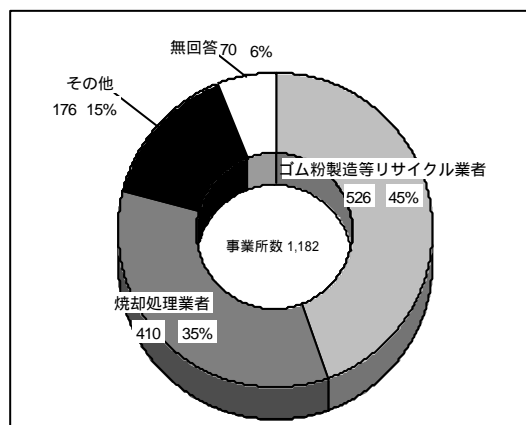


図 9 - タイヤの処理先（業許可取得済）

業許可未取得

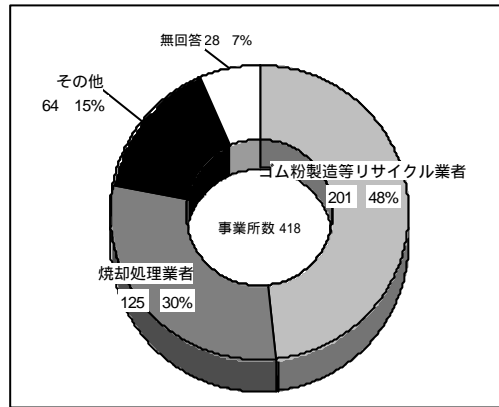


図9 - タイヤの処理先（業許可未取得）

(11) エアバッグ類の処理

エアバッグ類の処理については、「回収して自動車工業会の処理ルートに引き渡している」と回答した事業所が28%で最も多く、次いで「何もしていない」が26%、「車上展開をしている」が18%等となっている。業許可の有無別で見ると、許可取得業者は比較的「回収し自工会処理ルートに引渡」及び「車上展開」をする割合が高く、未取得業者は「何もしていない」割合が高い傾向にある。なお、「その他」と回答した業者が全体の2割程度あるが、その大半は「エアバッグ類が付いた車を扱っていない」趣旨の回答であった。

全体

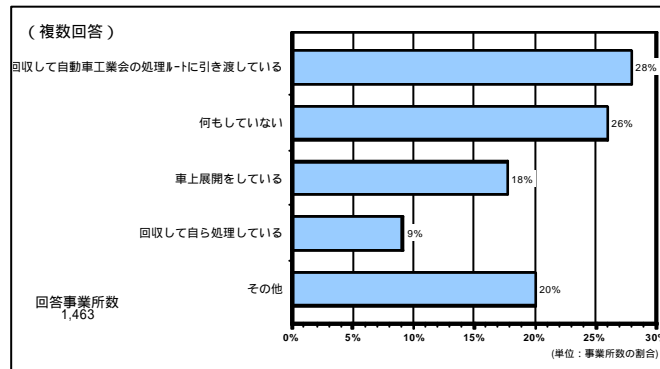


図10 - エアバッグ類の処理方法（全体）

業許可取得済

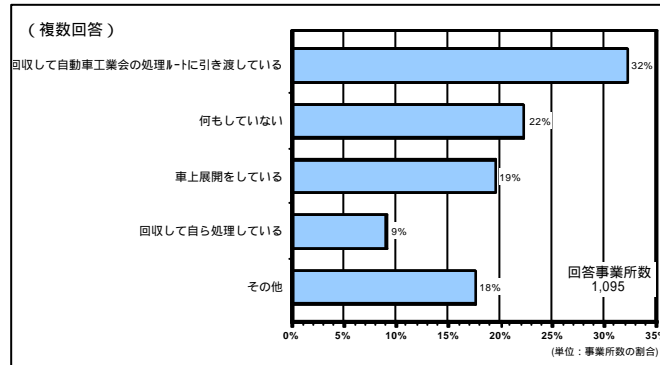


図10 - エアバッグ類の処理方法（業許可取得済）

業許可未取得

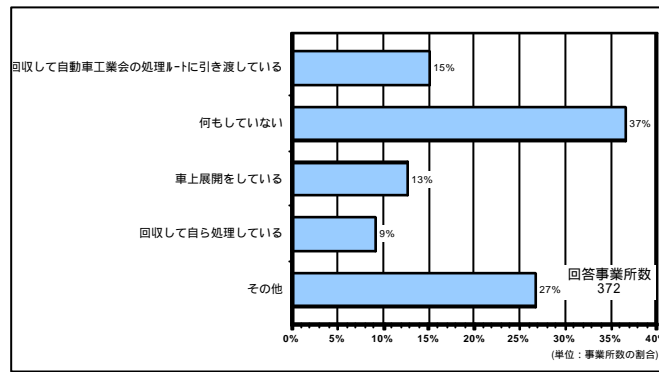


図 10 - エアバッグ類の処理方法（業許可未取得）

(12) 立地場所

事業場の立地場所（用途地域）については、「市街化調整区域」と回答した事業所が31%で最も多く、次いで「無指定区域」、「工業地域」、「市街化区域」となっている。

また、立地場所ごとに廃棄物処理法の業許可の取得状況を見ると、市街化調整区域の業者が他地域と比べ許可取得率が低いものの、それでも69%は許可を取得している。

事業所から直近の住宅までの距離は、0m から 20km、平均で 302m（中間項平均 158m）となっている。

全体

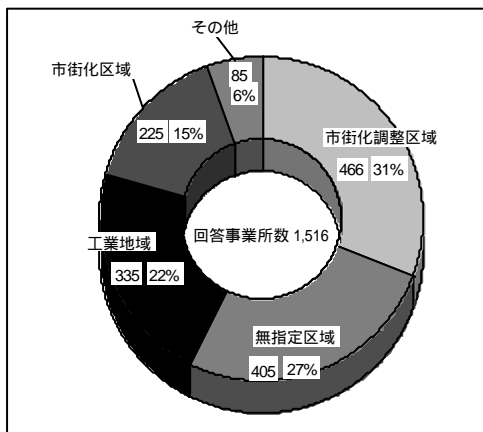


図 11 - 立地場所（全体）

表 5 立地場所別の業許可取得割合

	合計	業許可取得済	業許可未取得
合計	1,516 (100%)	1,123 (74%)	393 (26%)
工業地域	335 (100%)	282 (84%)	53 (16%)
市街化調整区域	466 (100%)	321 (69%)	145 (31%)
無指定区域	405 (100%)	296 (73%)	109 (27%)
市街化区域	225 (100%)	166 (74%)	59 (26%)
その他	85 (100%)	58 (68%)	27 (32%)

表 6 - 直近の住宅までの距離

(単位：m)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
直近住宅距離	20,000	0	305	159

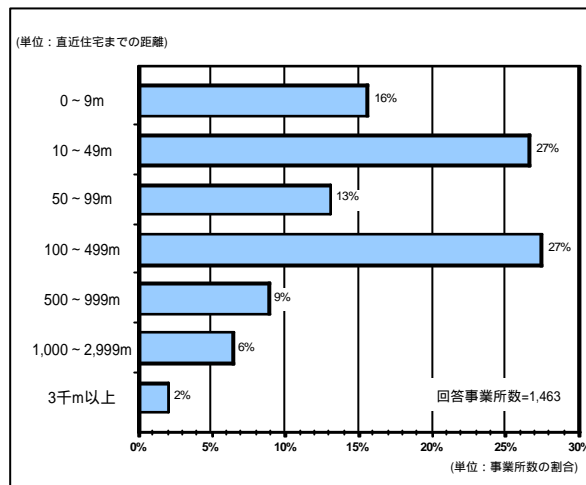


図 12 - 直近住宅までの距離の分布 (全体)

業許可取得済

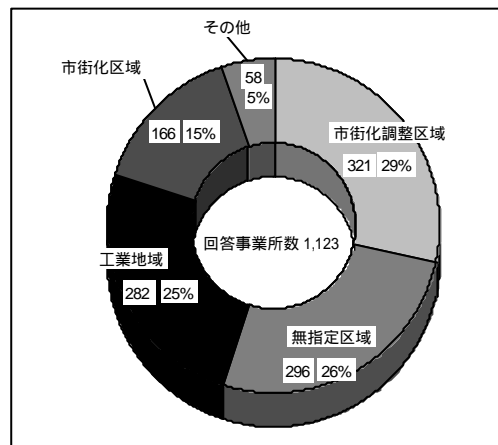


図 11 - 立地場所 (業許可取得済)

表 6 - 直近の住宅までの距離 (業許可取得済)

(単位：m)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
直近住宅距離	8,000	0	279	159

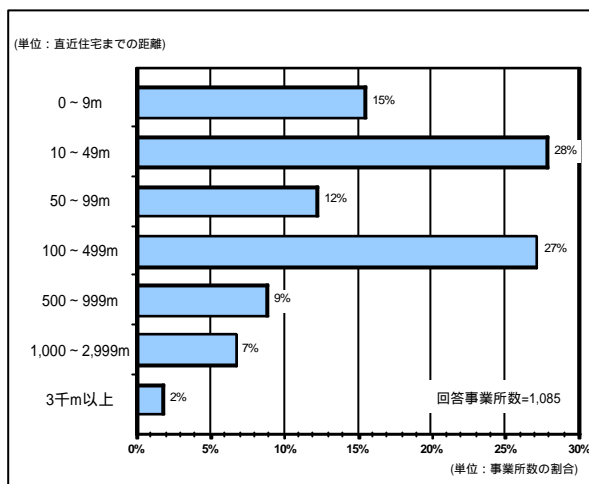


図 12 - 直近住宅までの距離の分布 (業許可取得済)

業許可未取得

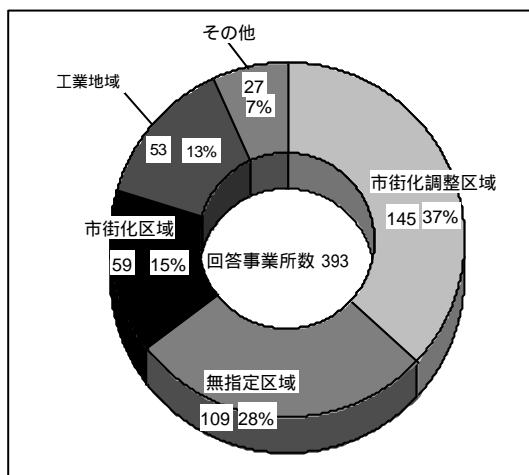


図 11 - 立地場所 (業許可未取得)

表 6 - 直近住宅までの距離 (業許可未取得) (単位: m)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
直近住宅距離	20,000	0	378	160

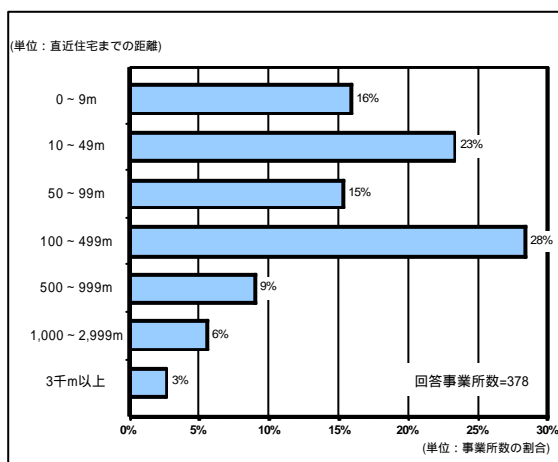


図 12 - 直近住宅までの距離の分布 (業許可未取得)

(13) 廃油・廃液等の飛散・流出・地下浸透の防止対策

使用済自動車の解体に伴う廃油・廃液の飛散・流出・地下浸透の防止対策（複数回答）については、「床面をコンクリート張りにしている」事業所が82%で最も多く、次いで「油水分離槽設置」72%、「事前に徹底した廃油・廃液の回収」68%、「開渠、排水側溝等を設けている」54%、「床を不浸透性の材料で覆う」10%となっている。不浸透性材料の種類としては、鉄（鉄板）が多く、その他ビニール、塗料等が挙げられている。

複数回答の組み合わせで見ると、「床コンクリート張り」「開渠、排水側溝等」「油水分離槽」「廃油・廃液の事前回収」を組み合わせている事業所が31%と最も多く、次いで、「コンクリート張り+油水分離層+事前回収」12%、「事前回収のみ」10%等となっている。

これを業許可取得の有無別で見ると、許可取得業者はコンクリート床等の設備で対応している割合が高いのに対し、未取得業者では「事前回収のみ」が最も多く、対応の差が見られる。

全体

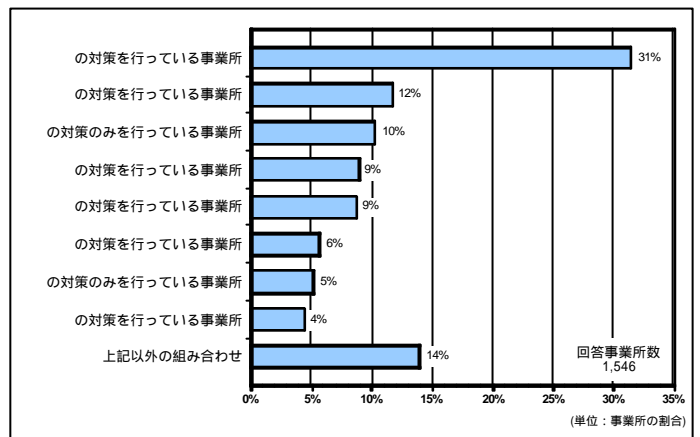
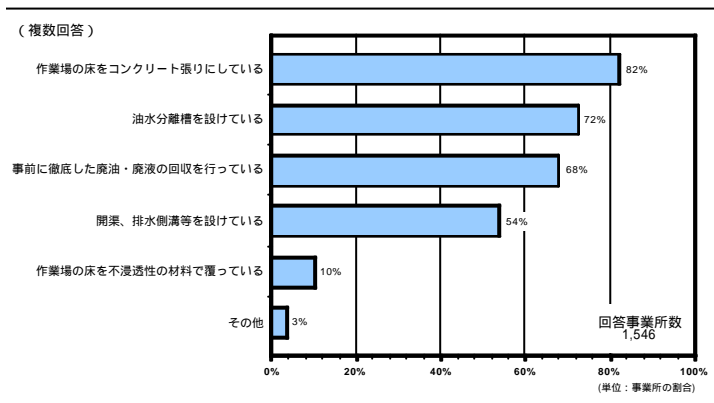


図 13 - 飛散・流出等防止対策(全体)

作業場の床をコンクリート張りにしている
 作業場の床を不浸透性の材料で覆っている
 開渠、排水側溝等を設けている
 油水分離槽を設けている
 事前に徹底した廃油・廃液の回収を行っている
 その他

業許可取得済

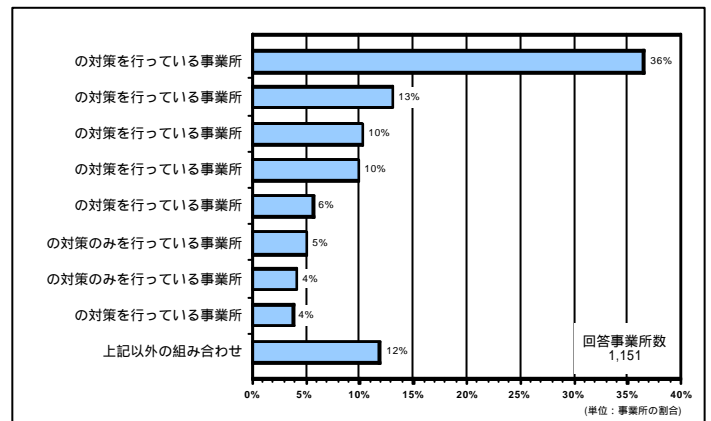
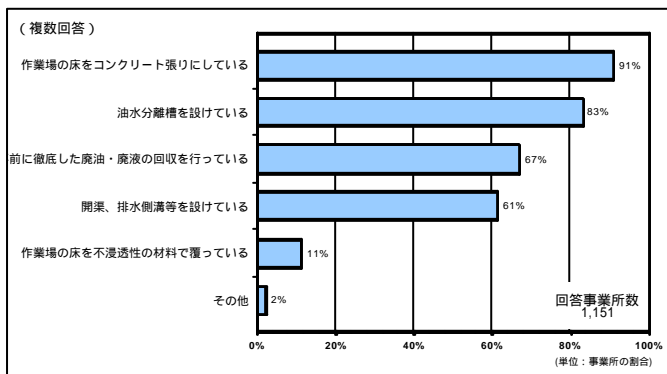


図 13 - 飛散・流出等防止対策(業許可取得済)

業許可未取得

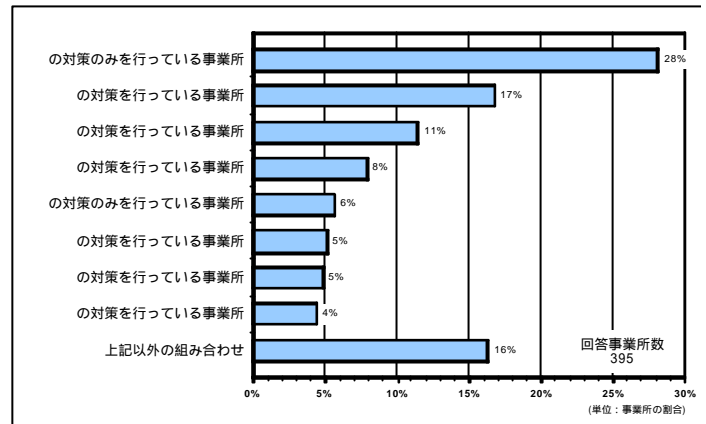
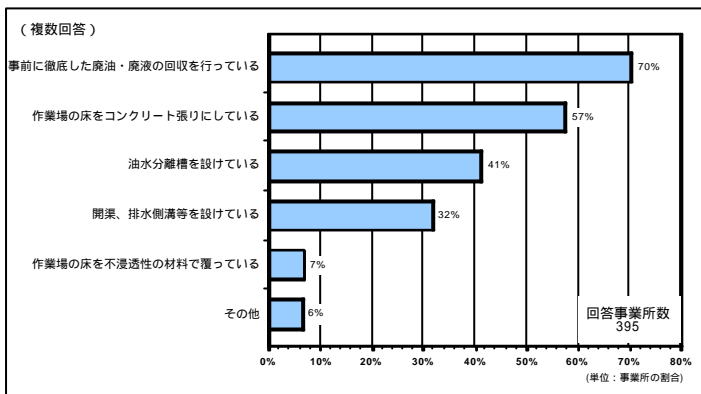


図 13 - 飛散・流出等防止対策（業許可未取得）

作業場の床をコンクリート張りにしている
 作業場の床を不浸透性の材料で覆っている
 開渠、排水側溝等を設けている
 油水分離槽を設けている
 事前に徹底した廃油・廃液の回収を行っている
 その他

なお、床をコンクリート張りにしている場合の厚さは、全体では 1 から 30cm、平均及び中間項平均ともに 19 cmとなっており、分布では 20~24cm が最も多い。これについては業許可の有無による差はさほど見られない。

全体

表 7 - コンクリート床の厚さ（全体）（単位：cm）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
床の厚さ	30	1	19	19

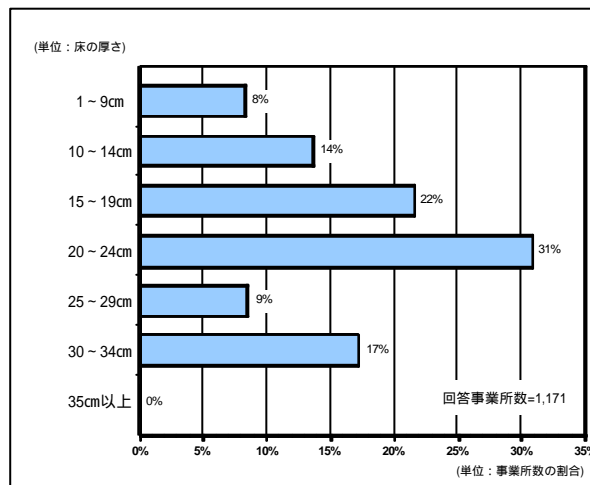


図 14 - コンクリート床の厚さの分布（全体）

業許可取得済

表 7 - コンクリート床の厚さ（業許可取得済）（単位：cm）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
床の厚さ	30	2	19	19

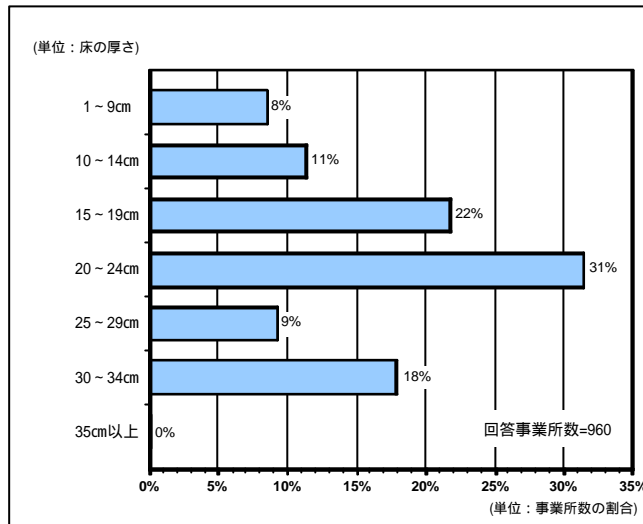


図 14 - コンクリート床の厚さの分布 (業許可取得済)

業許可未取得

表 7 - コンクリート床の厚さ (業許可未取得) (単位: cm)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
床の厚さ	30	1	17	17

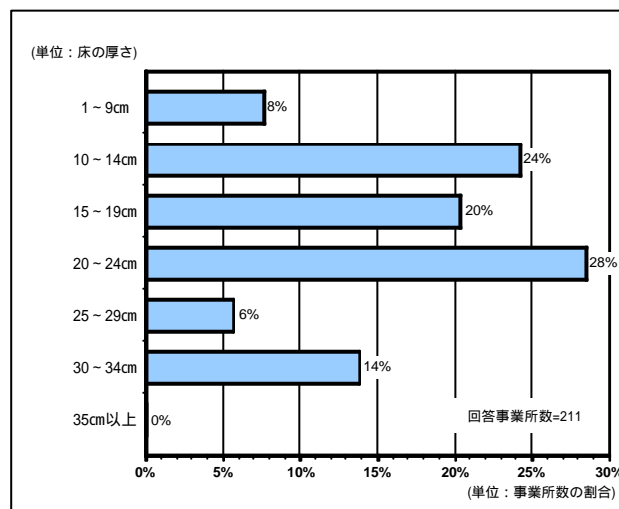


図 14 - コンクリート床の厚さの分布 (業許可未取得)

(14) 解体作業場の屋根の有無

解体作業場の屋根の有無は図のとおりである。全体では、「屋根がある」と回答した事業所が 71%で最も多く、次いで「特段何もない」が 22%、「屋根はないが雨を避けるための工夫をしている」が 7%となっている。この工夫の内容として具体的には「シート」「雨の日は作業をしない」等が挙げられている。

業許可の有無別で見ると、「屋根がある」と回答した割合は許可取得業者で 78%であるのに対し、未取得業者では 50%と差が見られる。

また、これを立地地域との関係で見ると、市街化調整区域内は、他地域と比べ「屋根

がある」と回答した割合が低くなっているが、それでも 63%が屋根を設置している。許可の有無別で見ると、市街化調整区域内で屋根を設置している割合は、許可取得業者では 72%に対し、未許可業者では 43%にとどまっている。

全体

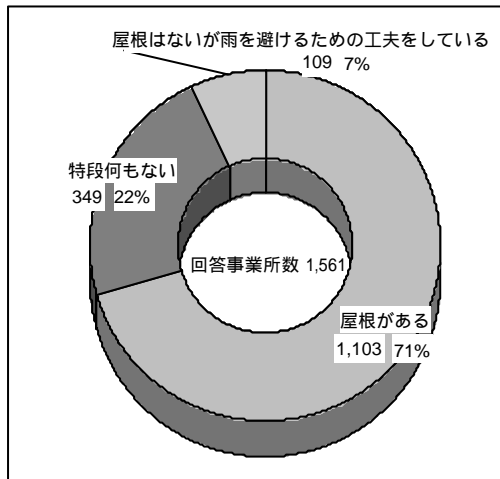


図 15 - 屋根の有無（全体）
業許可取得済

表 8 - 立地地域別の屋根の有無(全体)

	合計	屋根がある	屋根はないが雨を避けるための工夫をしている	特段何もない(屋根がない)
合計	1,561 (100%)	1,103 (71%)	109 (7%)	349 (22%)
市街化調整区域	462 (100%)	292 (63%)	48 (10%)	122 (26%)
無指定区域	398 (100%)	285 (72%)	26 (7%)	87 (22%)
工業地域	333 (100%)	262 (79%)	19 (6%)	52 (16%)
市街化区域	221 (100%)	158 (71%)	12 (5%)	51 (23%)
その他	84 (100%)	62 (74%)	2 (2%)	20 (24%)
無回答	63 (100%)	44 (70%)	2 (3%)	17 (27%)

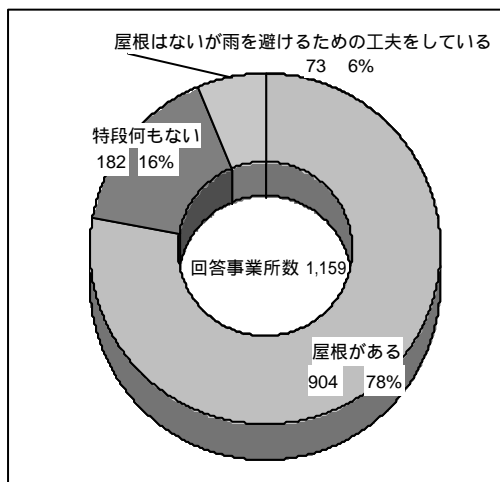


図 15 - 屋根の有無（業許可取得済）
業許可未取得

表 8 - 立地地域別の屋根の有無（業許可取得済）

	合計	屋根がある	屋根はないが雨を避けるための工夫をしている	特段何もない(屋根がない)
合計	1,159 (100%)	904 (78%)	73 (6%)	182 (16%)
市街化調整区域	318 (100%)	230 (72%)	31 (10%)	57 (18%)
無指定区域	291 (100%)	230 (79%)	19 (7%)	42 (14%)
工業地域	280 (100%)	230 (82%)	14 (5%)	36 (13%)
市街化区域	166 (100%)	131 (79%)	6 (4%)	29 (17%)
その他	57 (100%)	47 (82%)	1 (2%)	9 (16%)
無回答	47 (100%)	36 (77%)	2 (4%)	9 (19%)

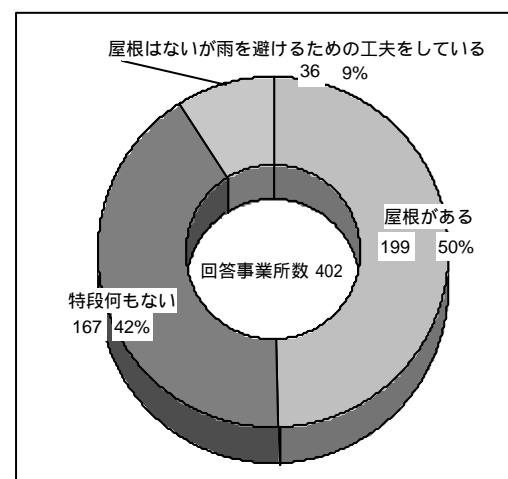


図 15 - 屋根の有無（業許可未取得）

表 8 - 立地地域別の屋根の有無（業許可未取得）

	合計	屋根がある	屋根はないが雨を避けるための工夫をしている	特段何もない(屋根がない)
合計	402 (100%)	199 (50%)	36 (9%)	167 (42%)
市街化調整区域	144 (100%)	62 (43%)	17 (12%)	65 (45%)
無指定区域	107 (100%)	55 (51%)	7 (7%)	45 (42%)
工業地域	53 (100%)	32 (60%)	5 (9%)	16 (30%)
市街化区域	55 (100%)	27 (49%)	6 (11%)	22 (40%)
その他	27 (100%)	15 (56%)	1 (4%)	11 (41%)
無回答	16 (100%)	8 (50%)	0 (0%)	8 (50%)

(15) 解体自動車の圧縮の有無

解体自動車（廃車ガラ）の圧縮については「行っていない」事業所が67%で最も多く、次いで「プレス機で圧縮」20%、「ニブラ等重機で圧縮」12%となっている。業許可の有無別で見ると、許可取得業者と比べ、未取得業者は「行っていない」とする割合が高く、また、「プレス機で圧縮」の割合が低くなっている。

全体

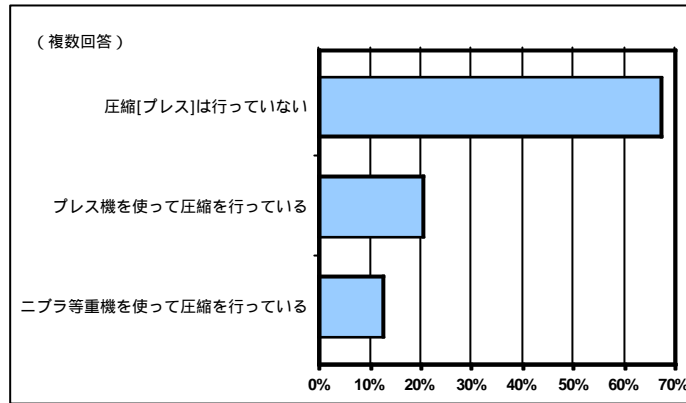


図 16 - 解体自動車の圧縮の有無（全体）

業許可取得済

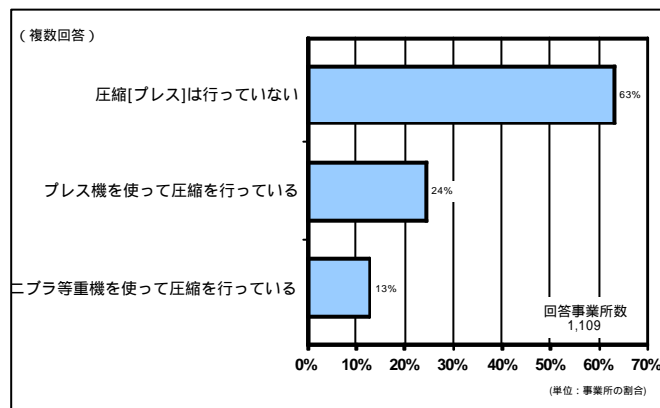


図 16 - 解体自動車の圧縮の有無（業許可取得済）

業許可未取得

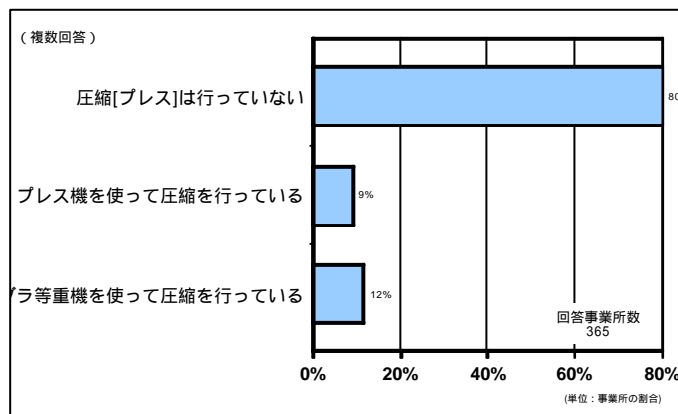


図 16 - 解体自動車の圧縮の有無（業許可未取得）

破砕業者

(1) 回収状況

アンケート発送数 175 事業所のうち、回収数は 98 事業所、回収率は 56%であった。このうち、11 事業所からは、圧縮やせん断などの破砕前処理のみを行っているとの回答があった。以下、可能な項目については破砕業者(87 業者)と破砕前処理業者(11 事業所)を分けて集計した。

(2) 従業員数の状況

破砕業者の従業員数は、最大 200 人、最小 3 人、平均 40 人、中間項平均 35 人となっている。また、破砕前処理業者は、最大 40 人、平均 24 人と、破砕業者と比べ小規模である。

表 9 - 従業員数の状況 (単位：人/事業所)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
従業員数	200	3	40	35

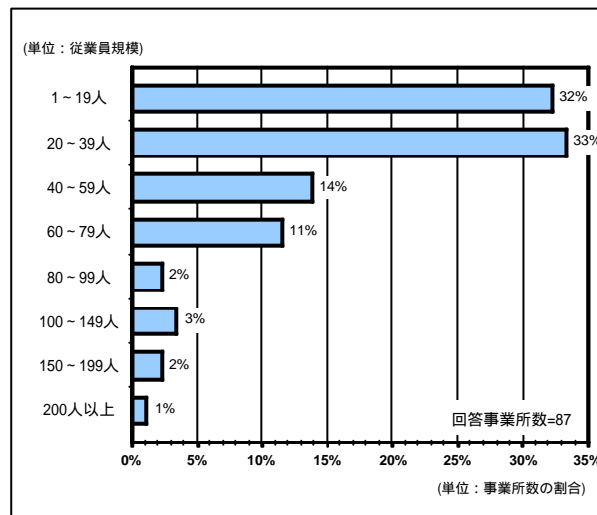


図 17 - 従業員数の分布 (破砕業者)

破砕前処理業者

表 9 - 従業員数の状況 (単位：人/事業所)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
従業員数	40	7	24	---

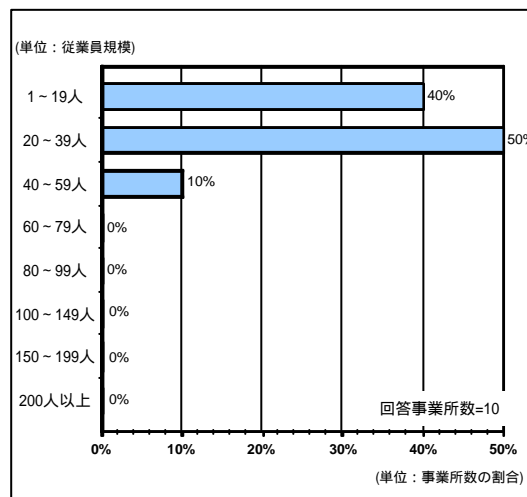


図 17 - 従業員数の分布

(3) 廃棄物処理法に基づく業許可の取得状況

破砕業者 87 事業所及び破砕前処理業者 11 事業所の全てが、廃棄物処理法に基づく業許可を取得している状況であった。

(4) 解体自動車の年間破砕台数

破砕業者の年間破砕台数は、最大 240,000 台、平均 32,662 台等となっている。また、破砕前処理業者の年間破砕前処理台数は、最大 6,000 台、平均 2,863 台となっている。

破砕業者

表 10 - 解体自動車の年間破砕台数 (単位：台/年)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
破砕台数	240,000	5	32,662	25,582

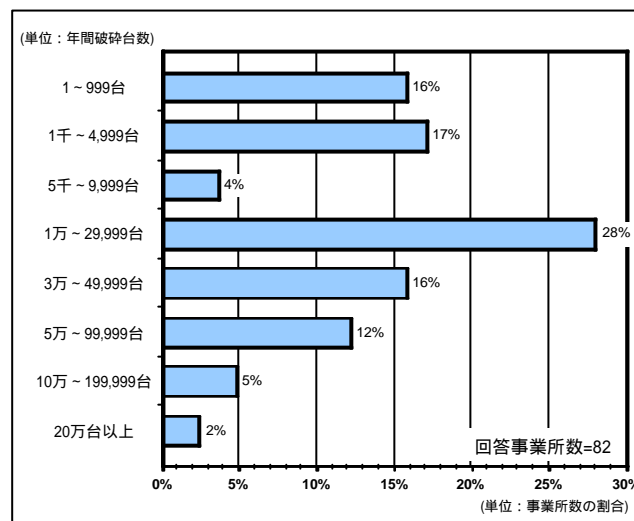


図 18 - 破砕台数の分布

破砕前処理業者

表 10 - 解体自動車の年間破砕前処理台数 (単位：台/年)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
破砕台数	6,000	120	2,863	---

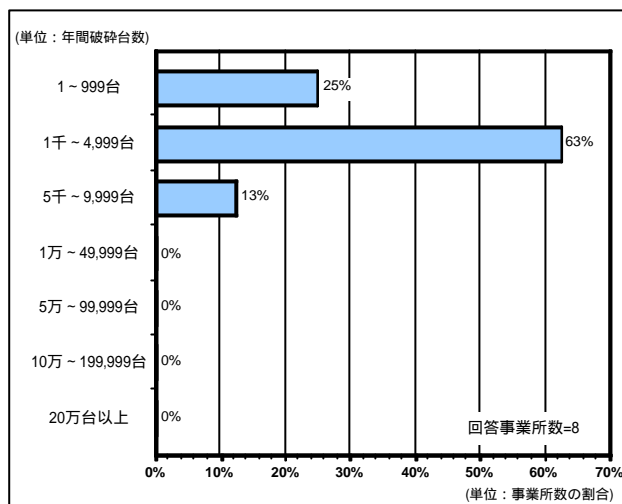


図 18 - 破砕前処理台数の分布

(5) 解体自動車の保管台数

破砕業者の平均保管台数は、最大で 20,000 台、最小で 0 台、平均で 707 台、中間項平均で 300 台となっている。また、最大保管台数は、最大 30,000 台、最小 0 台、平均 1,337 台、中間項平均 674 台となっている。一方、破砕前処理業者の平均保管台数は、最大 50 台、最小 4 台、平均 30 台、最大保管台数は、最大 100 台、最小 8 台、平均 53 台となっている。

破砕業者

表 11 - 解体自動車の保管台数 (単位：台 / 事業所)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均台数	20,000	0	707	300
最大台数	30,000	0	1,337	674

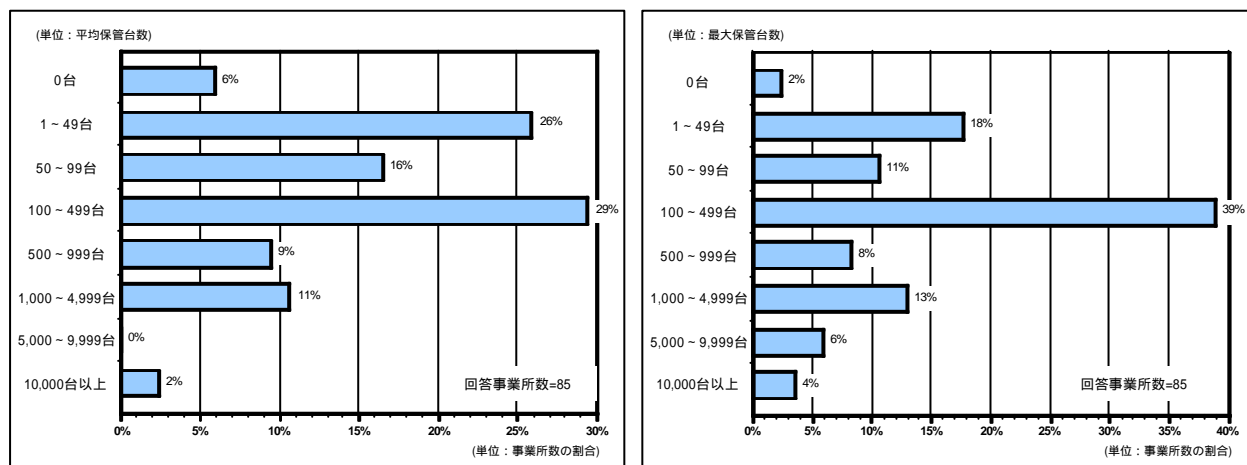


図 19 - 保管台数の分布 (左：平均保管台数、右：最大保管台数) (単位：台 / 事業所)

破砕前処理業者

表 11 - 解体自動車の保管台数 (単位：台 / 事業所)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均台数	50	4	30	---
最大台数	100	8	53	---

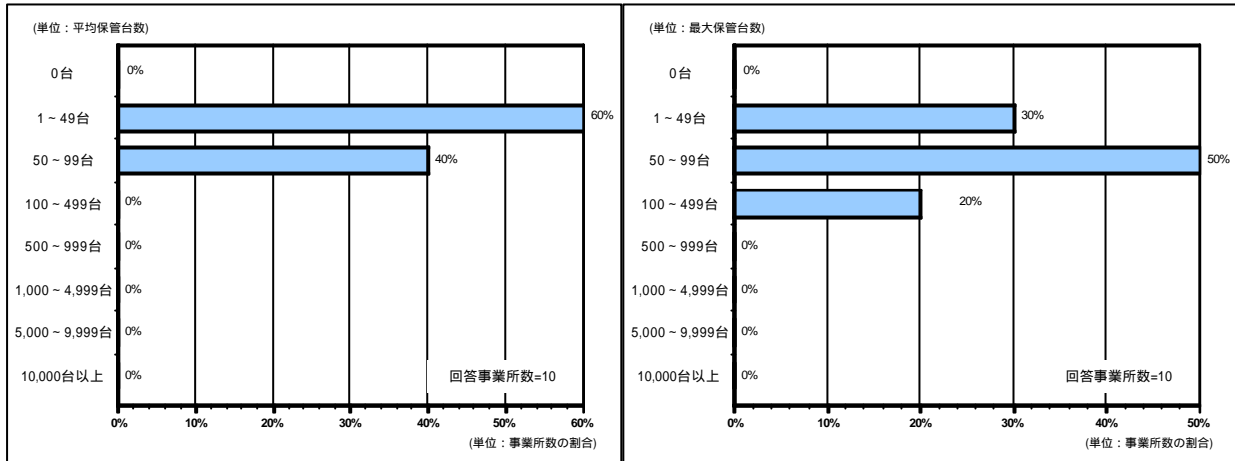


図 19 - 保管台数の分布 (左：平均保管台数、右：最大保管台数) (単位：台 / 事業所)

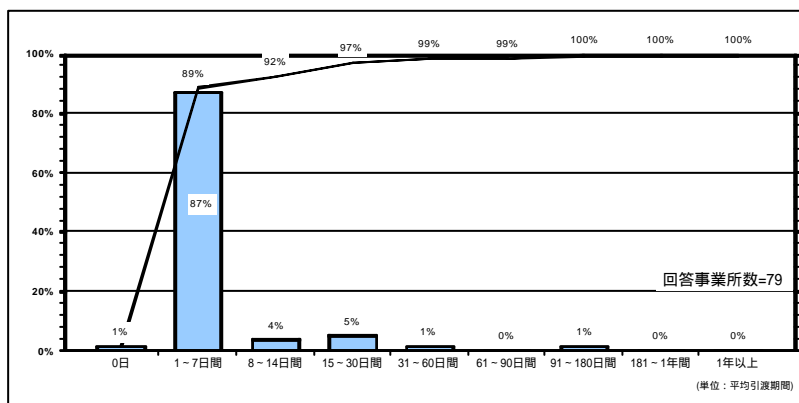
(6) 解体自動車の引取から引渡までの期間

破砕業者における、解体自動車の引取からシュレッダーダスト引渡までの期間は、平均的な期間で最大 180 日、最小 0 日、平均 7 日、中間項平均 5 日となっている。また、最も長い期間では、最大 20,000 台、最小 0 台、平均 713 台、中間項平均 301 台となっている。

なお、破砕前処理業者については、集計するために十分な回答数が得られなかった。

表 12 引取から引渡までの期間 (破砕業者) (単位：日)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均の期間	180	0	7	5
最も長い期間	240	0	17	11



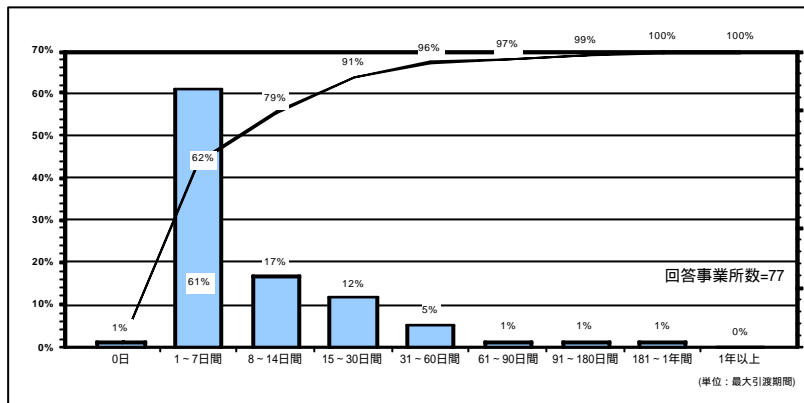


図 20 引取から引渡までの期間の分布 (前頁: 平均的な期間、上: 最も長い期間)

(7) 回収・利用している金属等

破碎業者において回収・利用している金属等(複数回答)は、「鉄」と回答した事業所が100%で最も多く、次いで「アルミ」が98%、「銅」94%、「その他非鉄金属」92%等となっている。なお、「その他」としては「ガラス」等が挙げられている。

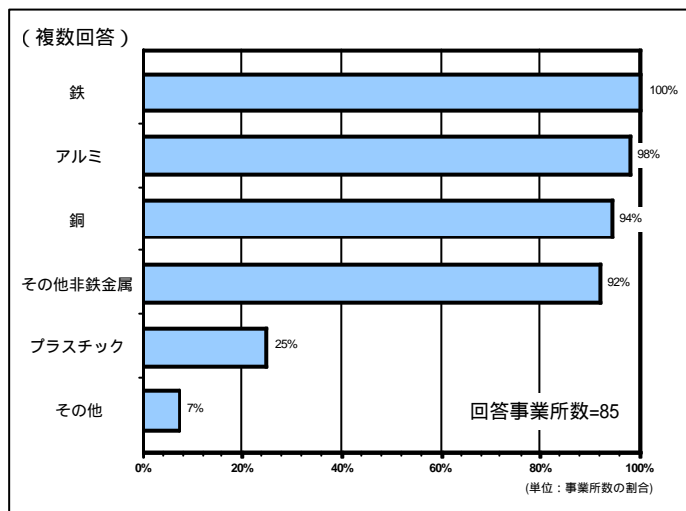


図 21 回収・利用している金属等

(8) シュレッダーダストの処分方法

シュレッダーダストの処分方法は、図 12 のとおりである。「埋立処分」と回答した事業所が84.1%、「焼却処分」と回答した事業所が50.0%、「その他」と回答した事業所が9.8%となっている。「その他」としては、溶融処理等が挙げられている。

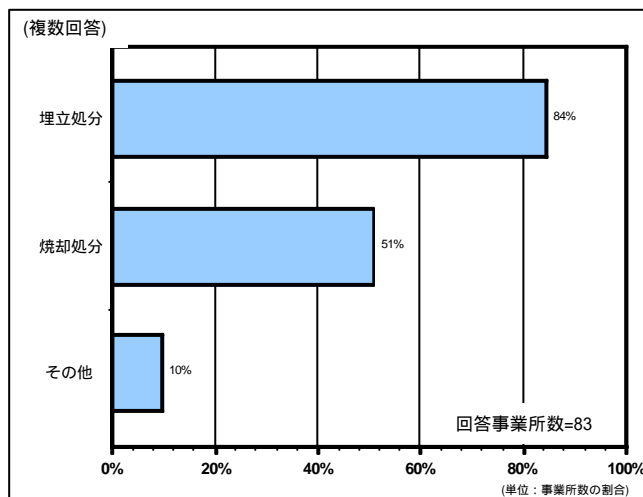


図 22 シュレッダーダストの処分方法

(9) シュレッダーダストの処分料金

シュレッダーダストの処分料金（運搬費を除く）は、以下のようになっており、最大値、最小値、平均値いずれも埋立処分より焼却処分の方が4～5千円/t程度高くなっている。

表 13 シュレッダーダストの処分料金 (単位：円/t)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
埋立処分	40,000	6,900	22,838	22,904
焼却処分	45,000	12,500	26,808	26,703

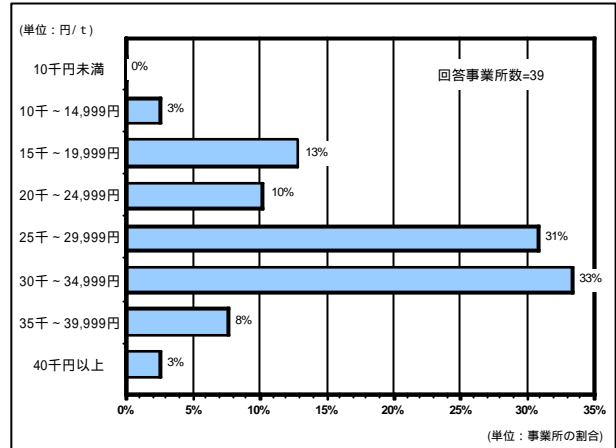
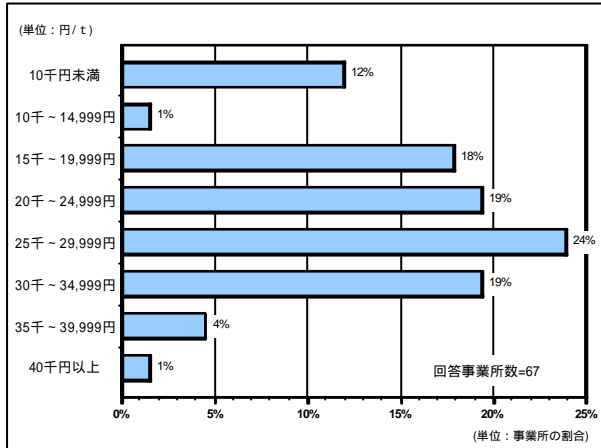


図 23 処分料金の分布 (左：埋立処分、右：焼却処分)

(10) 解体自動車の処理設備

解体自動車の処理のために保有している設備は、破砕業者では、「破砕機(シュレッダー)」90%、「せん断機(シャー)」40%、「圧縮機(プレス)」34%となっている。また、破砕前処理業者では、圧縮機 78%、せん断機 67%となっている。

破砕業者

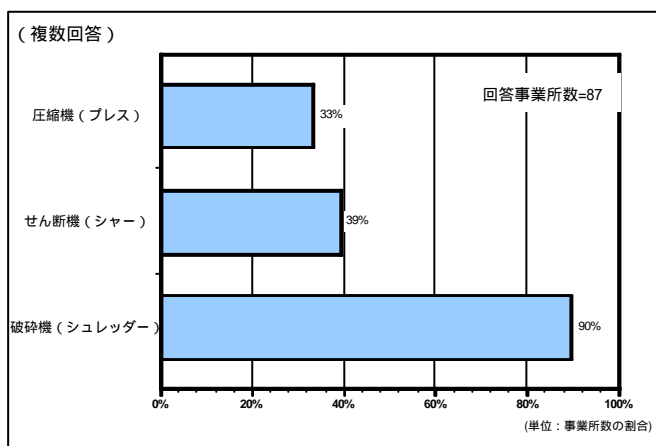


図 24 - 保有している設備 (破砕業者)

破碎前処理業者

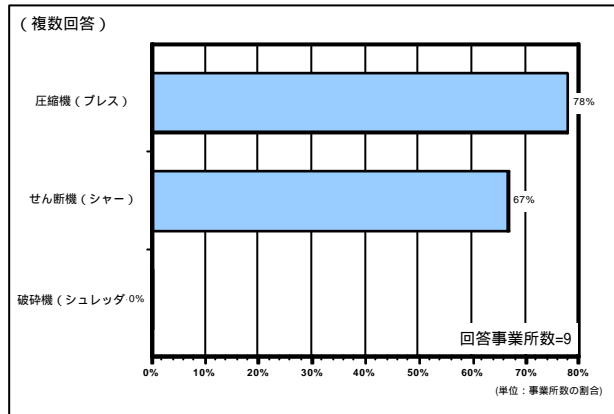


図 24 - 保有している設備 (破碎前処理業者)

(11) 立地場所

破碎業者については、「工業地域」が 77%で最も多く、次いで「市街化調整区域」10%、「無指定区域」9%等となっており、直近住宅までの距離は、最大 7,000m、最小 2m、平均 657m 等となっている。また、破碎前処理業者については、工業地域、無指定地域が多く、次いで市街化調整区域、市街化区域となっている。

破碎業者

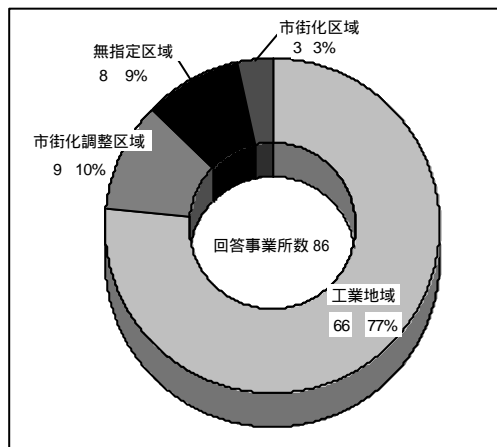


図 25 - 立地地域

表 14 - 直近住宅までの距離 (単位：m)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
直近距離	7,000	2	657	425

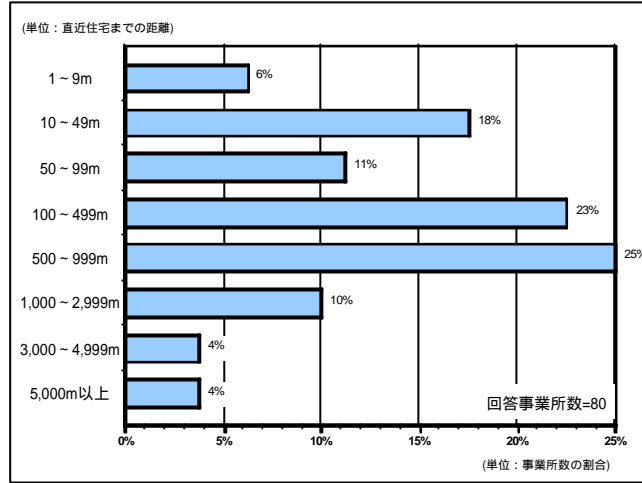


図 26 - 直近住宅までの距離の分布

破砕前処理業者

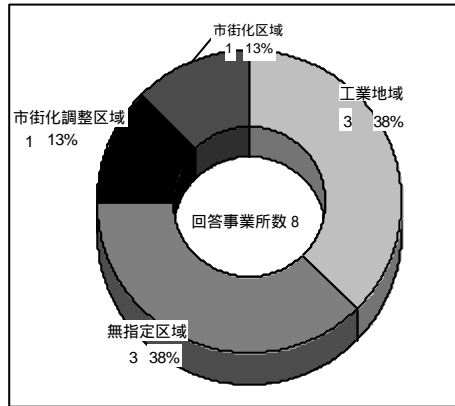


図 25 - 立地地域

表 14 - 直近住宅までの距離 (単位：m)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
直近距離	1,500	0	393	---

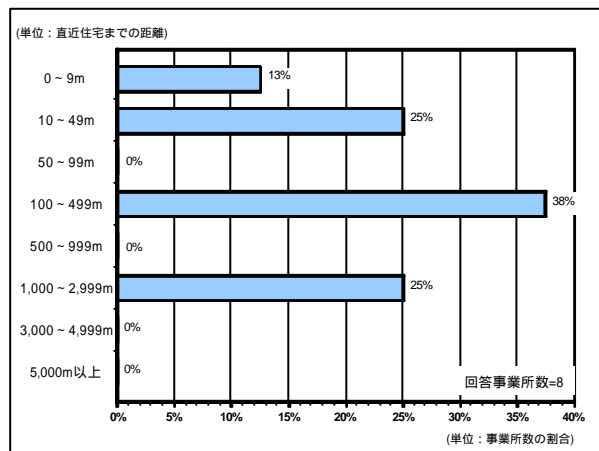


図 26 - 直近住宅までの距離の分布

(13) シュレッダーダストの保管場所等

シュレッダーダスト保管場所については、「屋根有り」と回答した事業所が74%、「屋根無し」と回答した事業所が26%となっている。

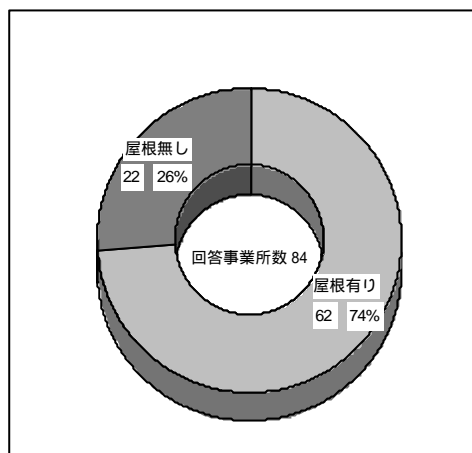


図 27 屋根の有無

また、シュレッダーダスト保管場所の床面は、「コンクリート張り」と回答した事業所が94%となっており、アスファルトや鋼板も若干見られる。

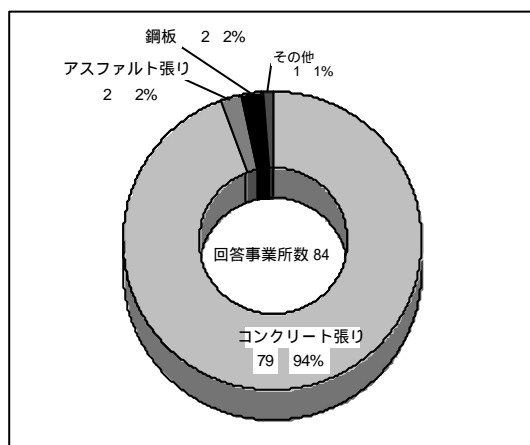


図 28 床面の構造

シュレッダーダストの保管可能量は、最大 4,000 t、最小 5 t、平均 421 t、中間項平均 280 t となっている。

表 15 シュレッダーダストの保管可能量

(単位：t)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
保管可能量	4,000	5	421	280

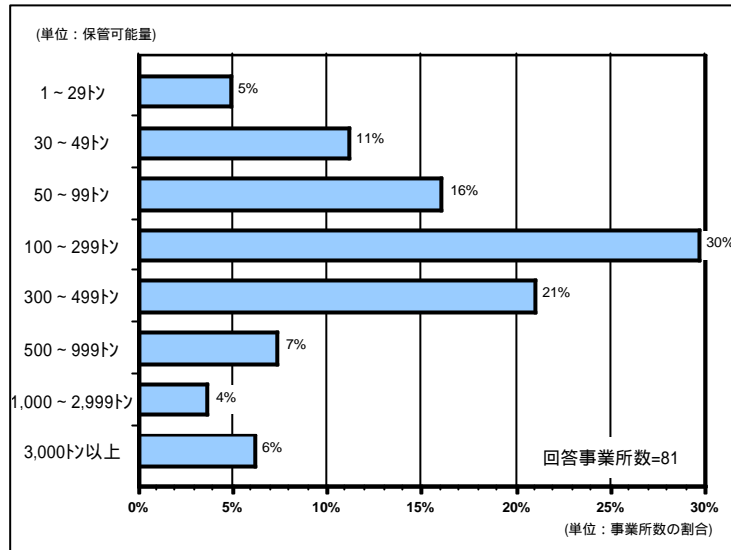


図 29 シュレッダーダストの保管可能量の分布