

使用済自動車の解体、破砕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、破砕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 3,745 事業所、破砕業者（破砕前処理のみを行う業者を除く）164 事業所、破砕前処理業者 751 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。

解体、破砕業者調査

（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

回答〳切後も、未回収の事業所には調査票を再送する等により回収に努めた。

破砕前処理業者調査

（調査票発送）平成 15 年 1 月 31 日 （回答〳切）平成 15 年 2 月 14 日

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（破砕）台数、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
- ・廃油、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

（破砕業者）

- ・受け入れ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及び料金
- ・保有している設備
- ・シュレッダーダスト保管場所の状況

（破砕前処理業者）

- ・破砕前処理設備の設置の状況
- ・破砕前処理した解体自動車の保管場所

3．調査結果

別紙のとおり（解体業者：別紙 1、破砕業者：別紙 2、破砕前処理業者：別紙 3）

解体業者

(1) 回収状況

アンケート発送 3,745 事業所のうち、回収数は 2,671 事業所 (71%) 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、2,083 事業所 (56%) 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% 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。

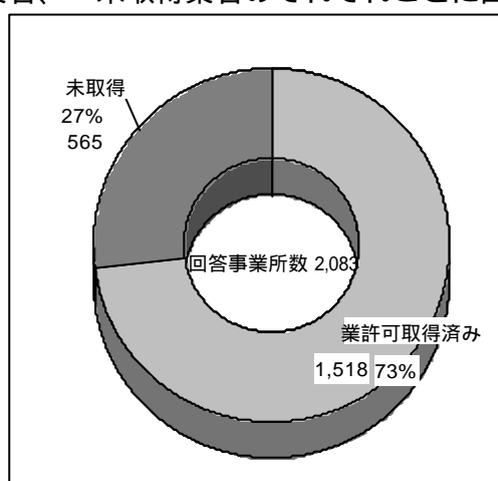


図 1 廃棄物処理法の業許可の取得状況

(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 8 人、中間項平均 7 人、未取得業者では最大でも 48 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

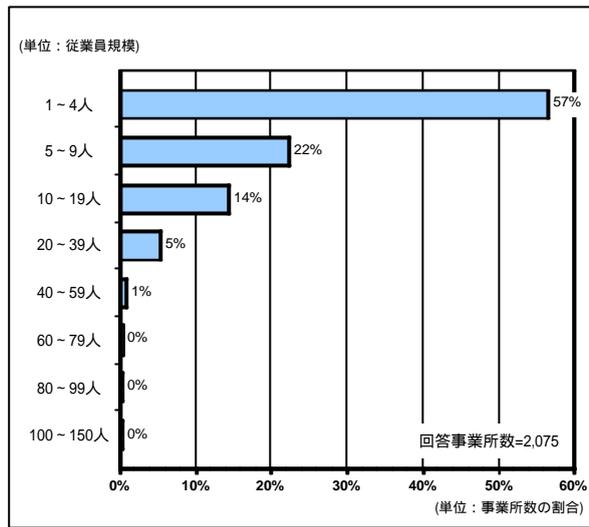


図 2 - 従業員数の分布 (全体)

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	8	7

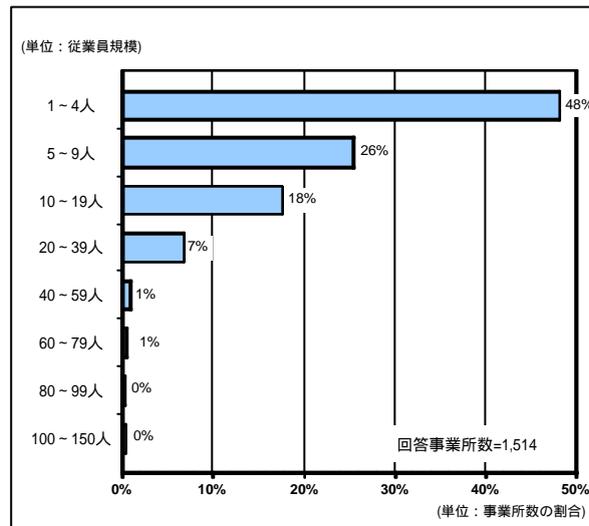


図 2 - 従業員数の分布 (業許可取得)

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	48	1	4	3

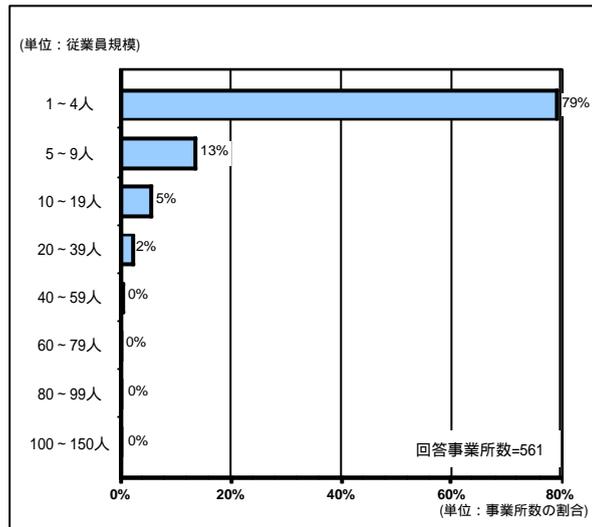


図 2 - 従業員数の分布 (業許可未取得)

(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 1,490 台、中間項平均 980 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 1,783 台、中間項平均 1,239 台であるのに対し、未取得業者では平均 694 台、中間項平均 390 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	1,490	980

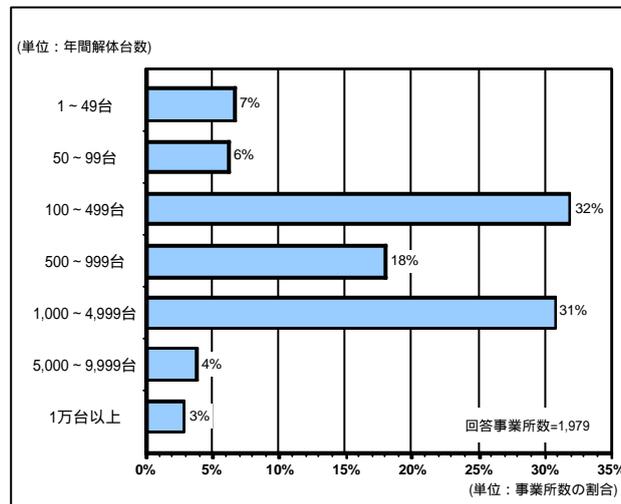


図 3 - 年間解体台数の分布 (全体)

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	1,783	1,239

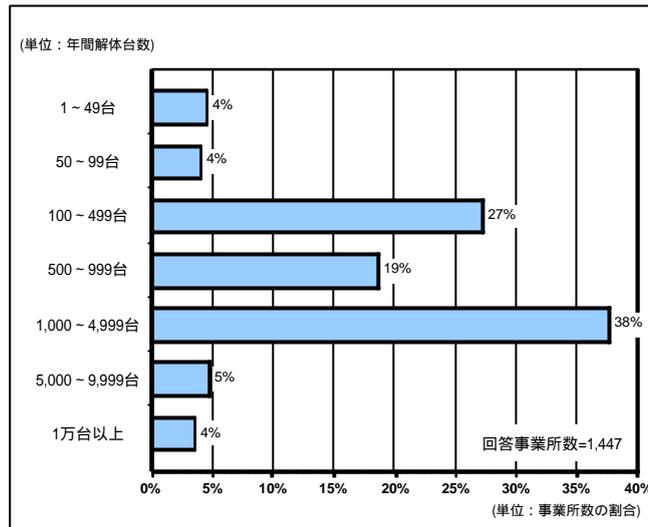


図3 - 年間解体台数の分布（業許可取得済）

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	35,000	2	694	390

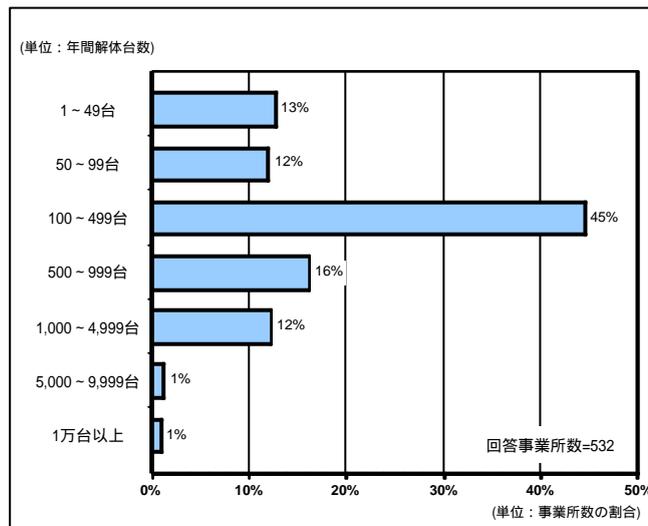


図3 - 年間解体台数の分布（業許可未取得）

(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106台、175台、中間項平均で85台、134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	106	85
最大保管台数	4,000	0	175	134

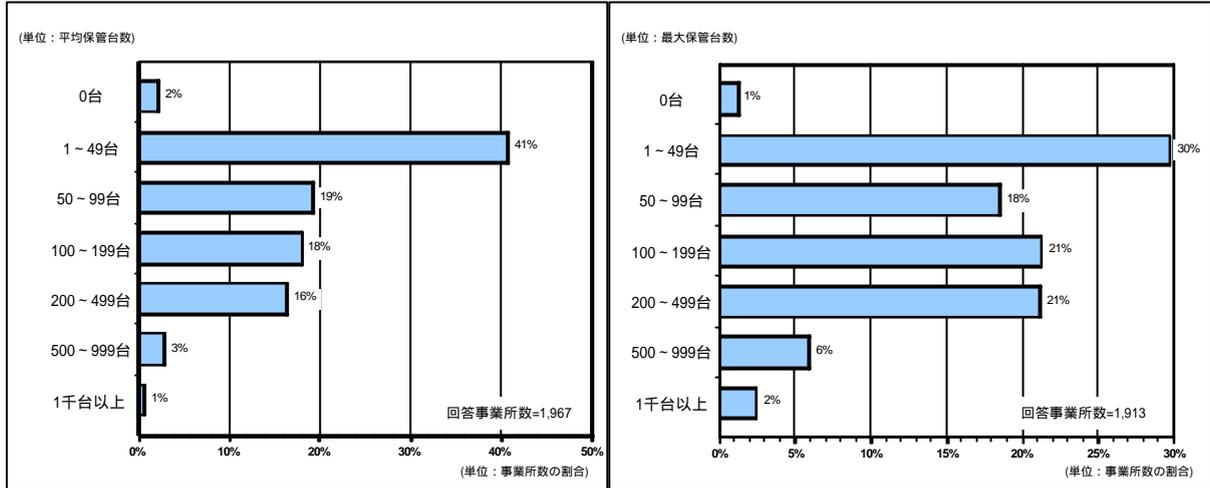


図 4 - 保管台数の分布（全体）（左：平均保管台数、右：最大保管台数）

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	91
最大保管台数	4,000	0	190	145

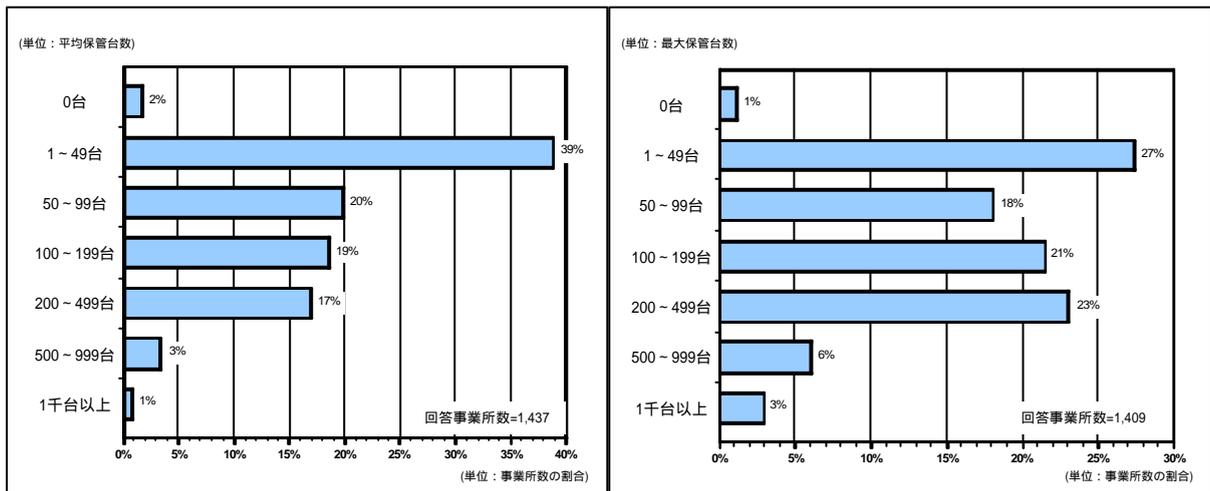


図 4 - 保管台数の分布（業許可取得済）（左：平均保管台数、右：最大保管台数）

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	85	71
最大保管台数	1,200	0	132	108

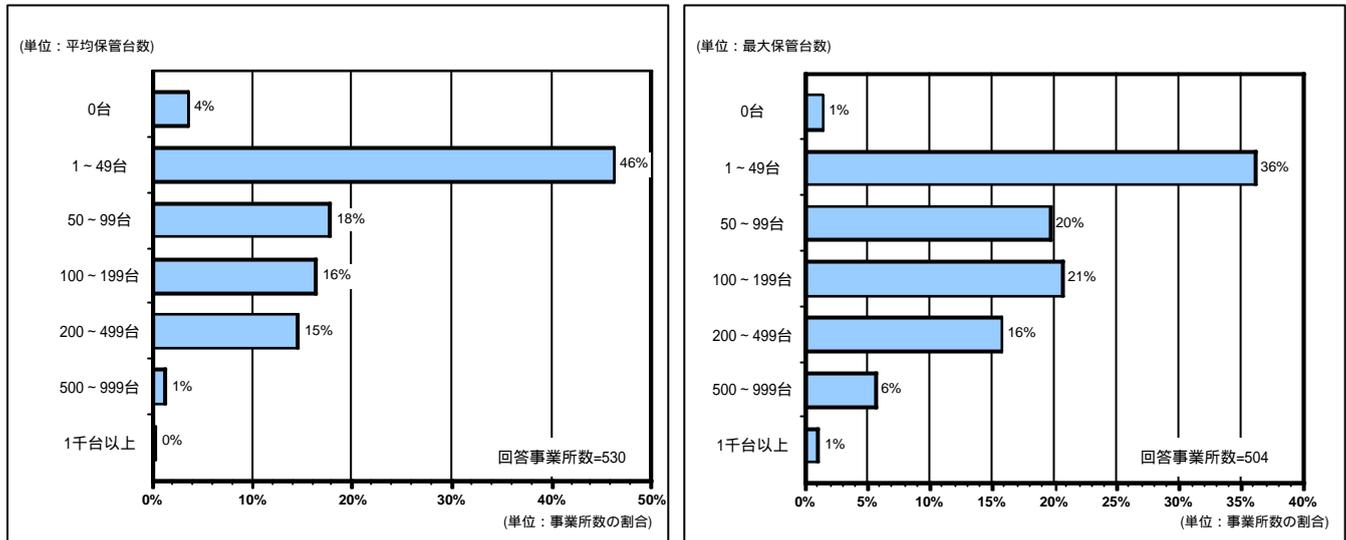


図 4 - 保管台数の分布（業許可未取得）（左：平均保管台数、右：最大保管台数）

(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 18 日、中間項平均で 13 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 104 日、中間項平均 78 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 96 日（中間項平均 71 日）に対し未取得業者の平均 126 日（中間項平均 99 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	500	0	18	13
最も長い期間	1,825	0	104	78

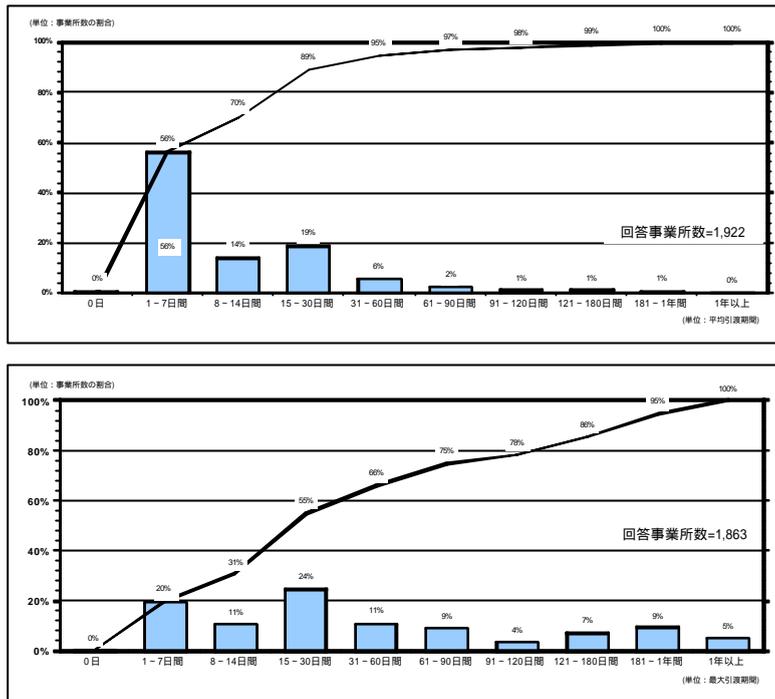


図5 - 引取後引渡までの期間の分布(全体)(上:平均の期間、下:最も長い期間)

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	365	0	17	12
最も長い期間	1,825	0	96	71

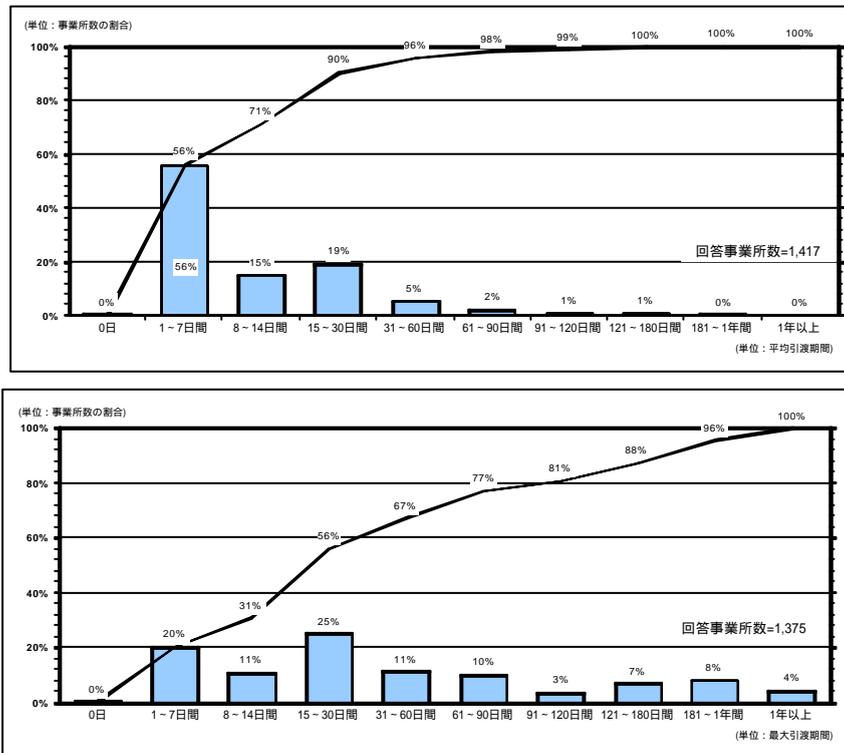


図5 - 分布(業許可取得済) (上:平均の期間、下:最も長い期間)

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	500	0	23	15
最も長い期間	1,800	0	126	99

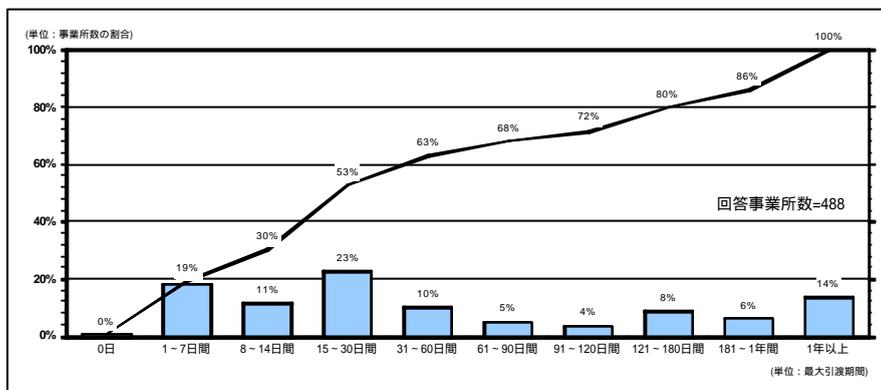
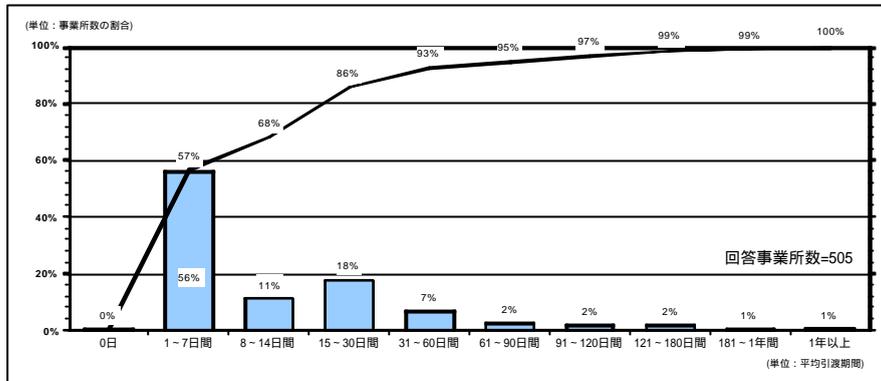


図 5 - 分布（業許可未取得）（上：平均の期間、下：最も長い期間）

(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

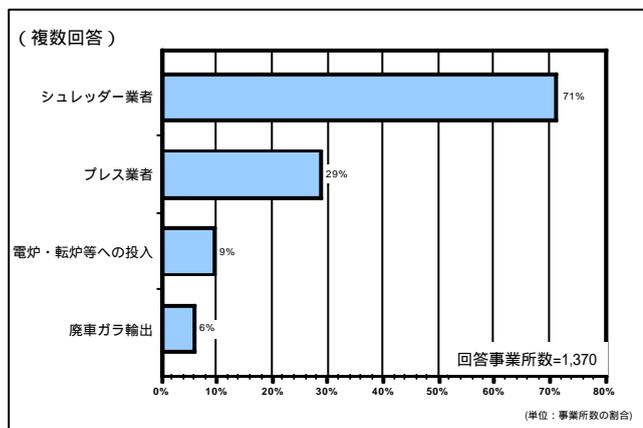


図 6 - 解体自動車の引渡先（全体）

業許可取得済

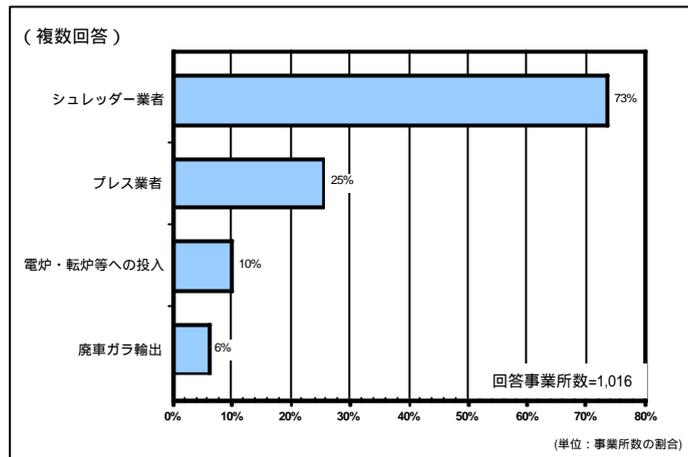


図6 - 解体自動車の引渡先（業許可取得済）

業許可未取得

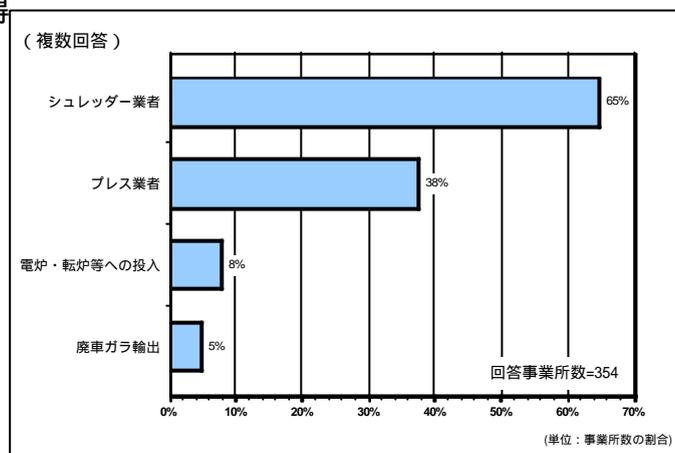


図6 - 解体自動車の引渡先（業許可未取得）

(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73%で最も多く、次いで「機械で吸引している」12%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

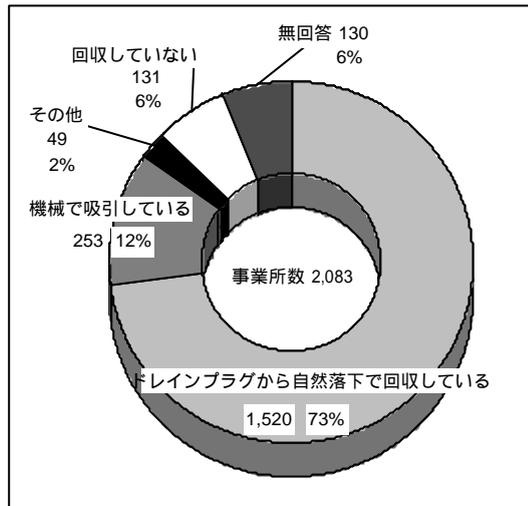


図 7 - 廃油回収方法（全体）

業許可取得済

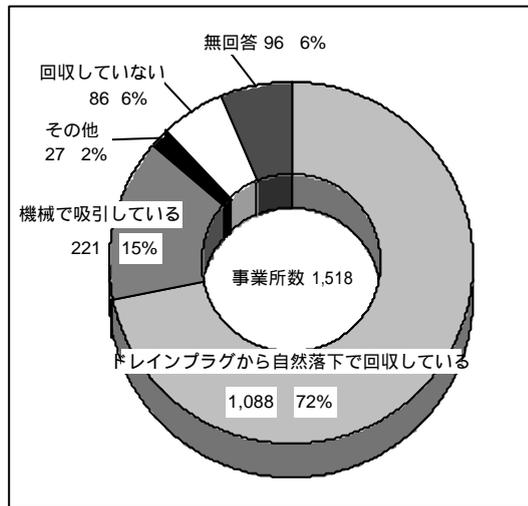


図 7 - 廃油回収方法（業許可取得済）

業許可未取得

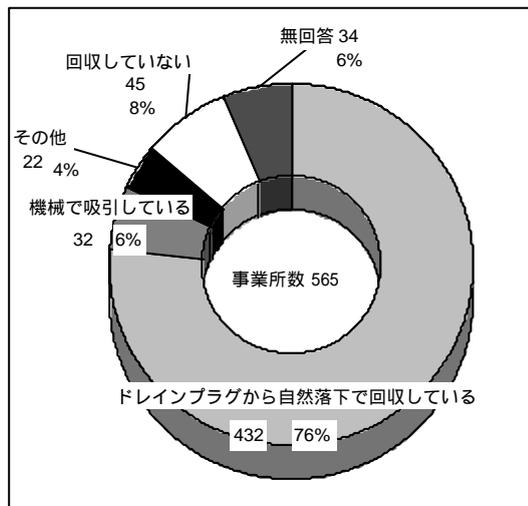


図 7 - 廃油回収方法（業許可未取得）

(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75%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

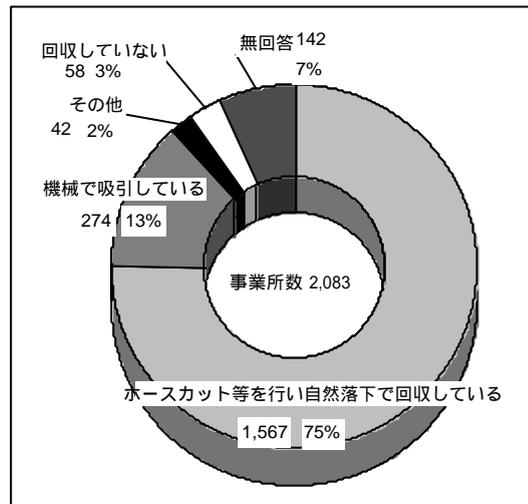


図8 - 廃液の回収方法（全体）

業許可取得済

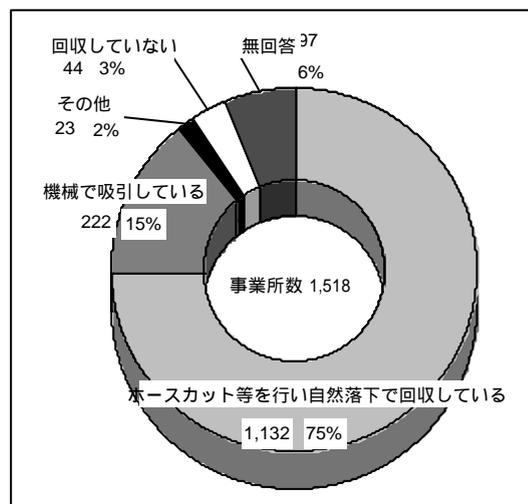


図8 - 廃液の回収方法（業許可取得済）

業許可未取得

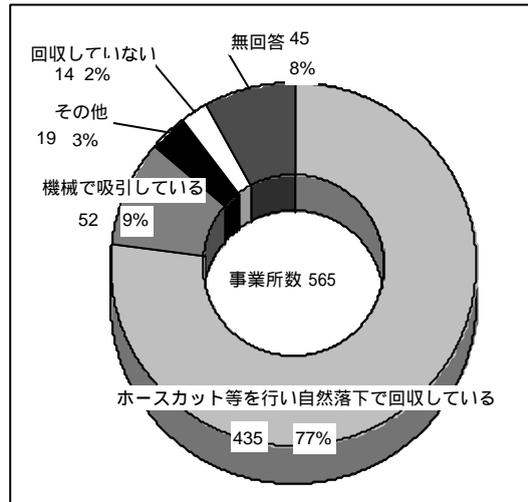


図 8 - 廃液の回収方法（業許可未取得）

(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48%で最も多く、次いで「焼却処理業者」が36%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

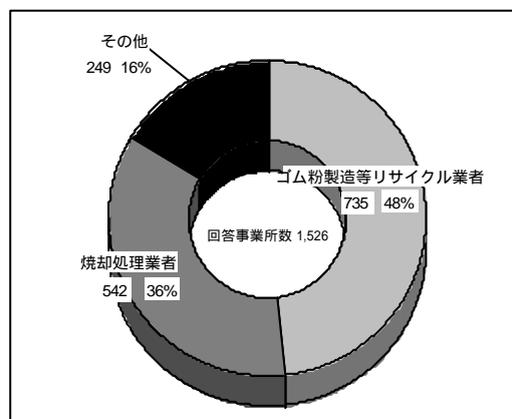


図 9 - タイヤの処理先（全体）

業許可取得済

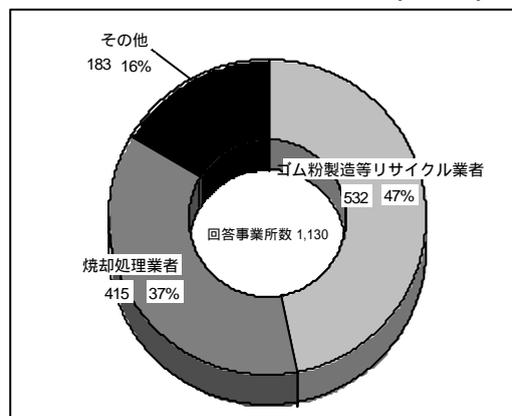


図 9 - タイヤの処理先（業許可取得済）

業許可未取得

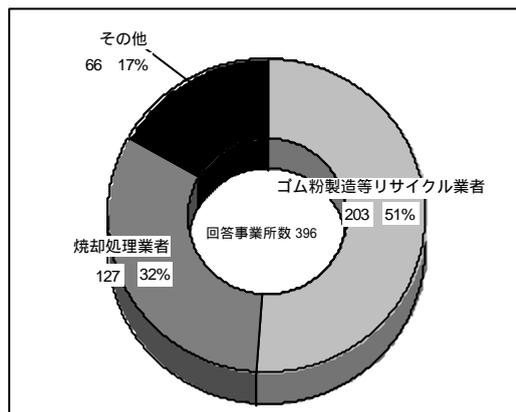


図9 - タイヤの処理先（業許可未取得）

(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

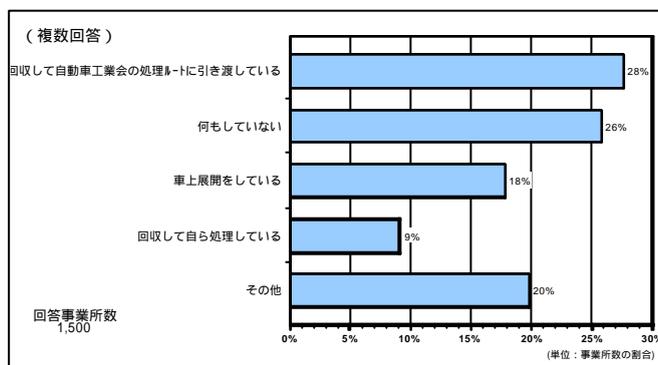


図10 - エアバッグ類の処理方法(全体)

業許可取得済

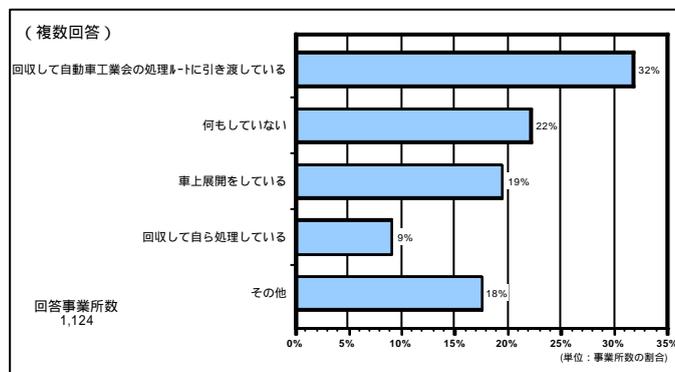


図10 - エアバッグ類の処理方法（業許可取得済）

業許可未取得

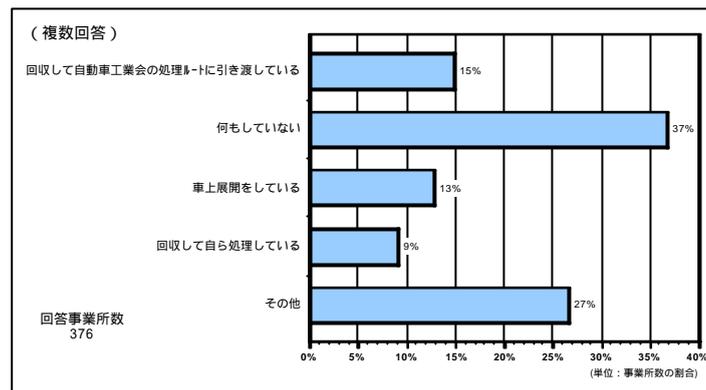


図 10 - エアバッグ類の処理方法 (業許可未取得)

(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 32% 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 68% 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 307m (中間項平均 161m) となっている。

全体

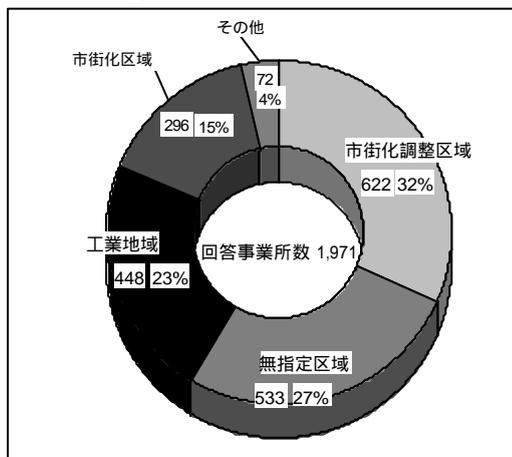


図 11 - 立地場所 (全体)

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	1,971 (100%)	1,442 (73%)	529 (27%)
工業地域	448 (100%)	371 (83%)	77 (17%)
市街化調整区域	622 (100%)	422 (68%)	200 (32%)
無指定区域	533 (100%)	378 (71%)	155 (29%)
市街化区域	296 (100%)	220 (74%)	76 (26%)
その他	72 (100%)	51 (71%)	21 (29%)

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	307	161

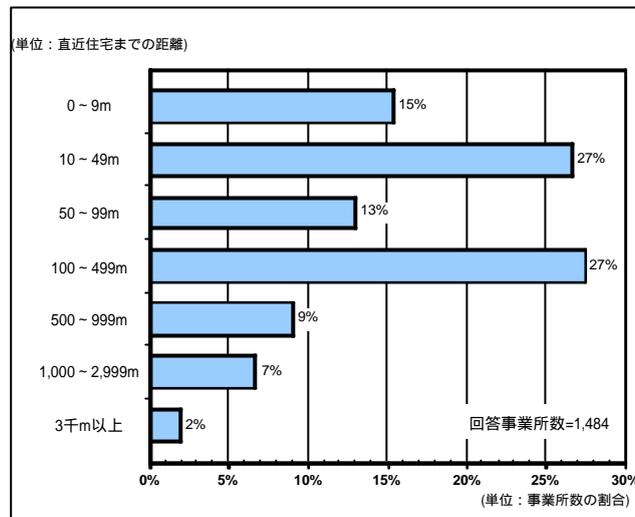


図 12 - 直近住宅までの距離の分布 (全体)

業許可取得済

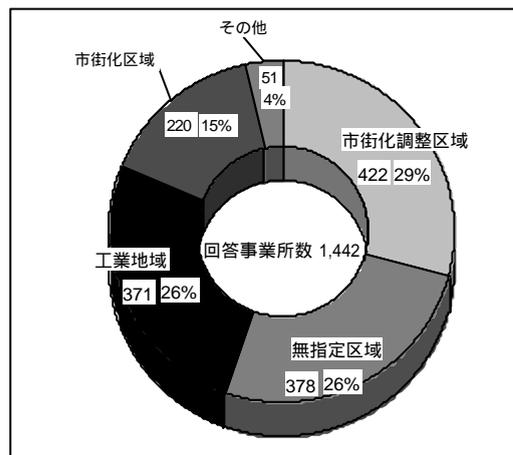


図 11 - 立地場所 (業許可取得済)

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	281	161

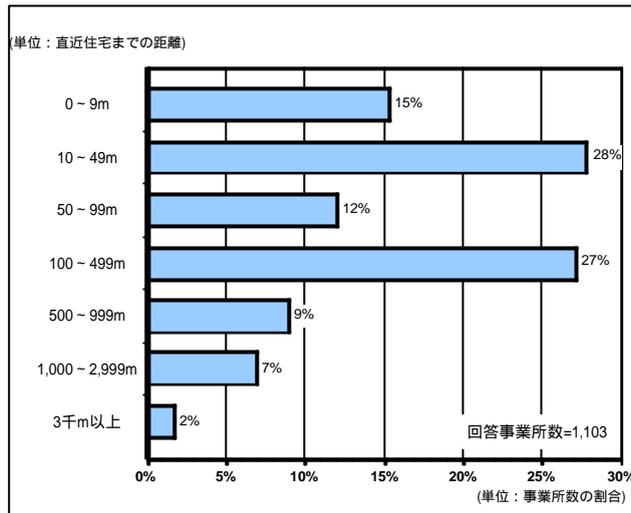


図 12 - 直近住宅までの距離の分布 (業許可取得済)

業許可未取得

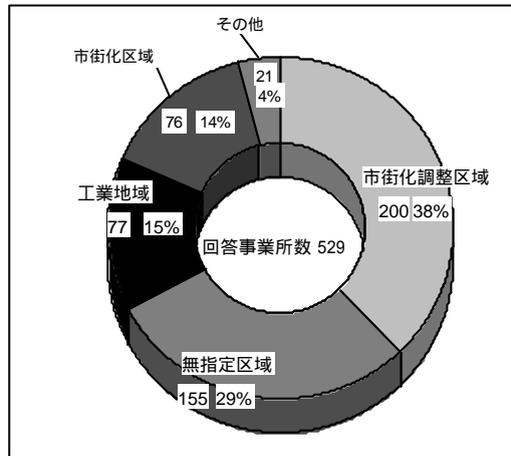


図 11 - 立地場所 (業許可未取得)

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	382	162

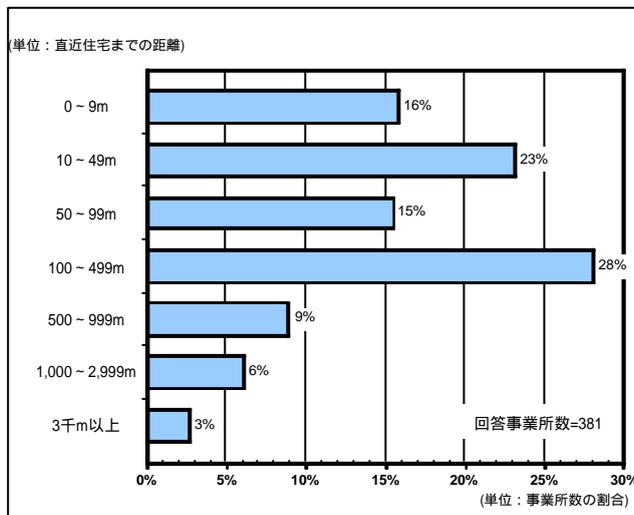


図 12 - 直近住宅までの距離の分布 (業許可未取得)

(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80%で最も多く、次いで「油水分離槽設置」71%、「事前に徹底した廃油・廃液の回収」66%、「開渠、排水側溝等を設けている」53%、「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29%と最も多く、次いで、「コンクリート張り+排水側溝+油水分離層」12%、「事前回収のみ」11%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

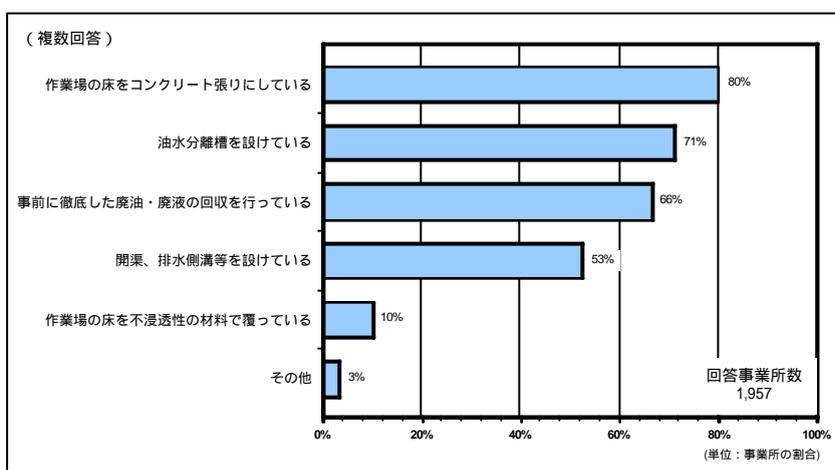


図 13 - 飛散・流出等防止対策(全体)

業許可取得済

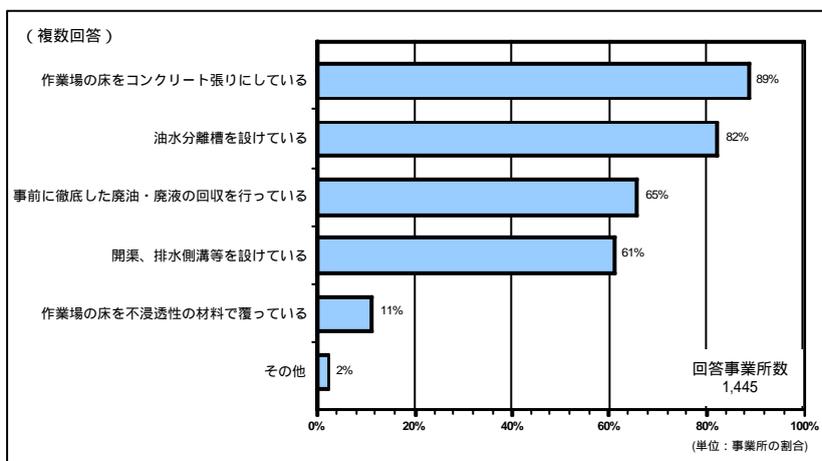


図 13 - 飛散・流出等防止対策（業許可取得済）

業許可未取得

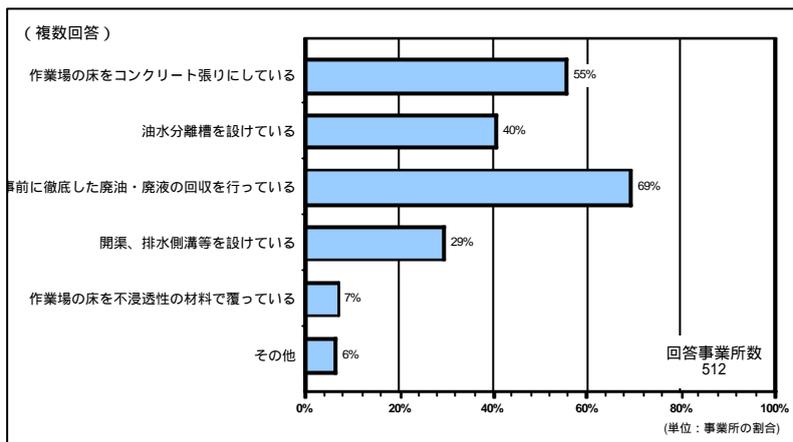


図 13 - 飛散・流出等防止対策（業許可未取得）

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 35cm、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	35	1	19	19

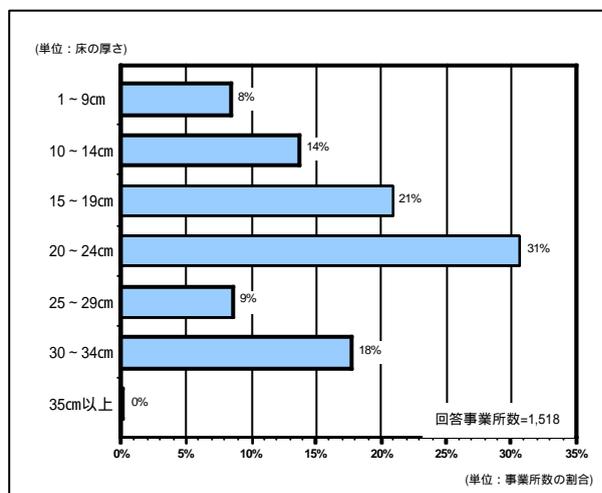


図 14 - コンクリート床の厚さの分布（全体）

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	35	2	19	19

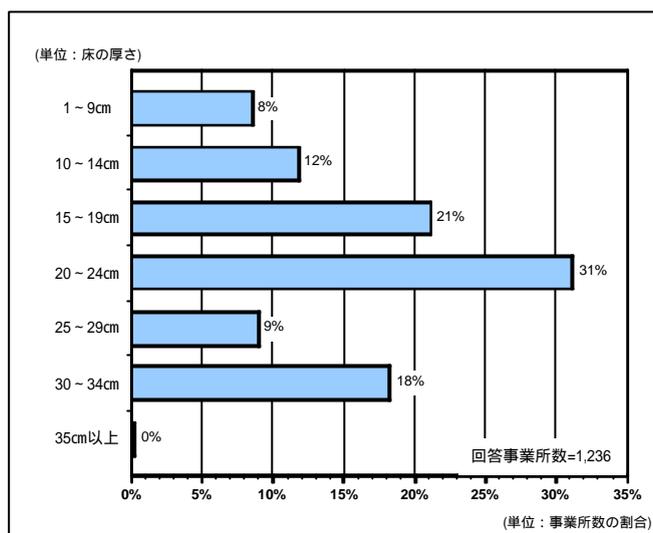


図 14 - コンクリート床の厚さの分布（業許可取得済）

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	18	18

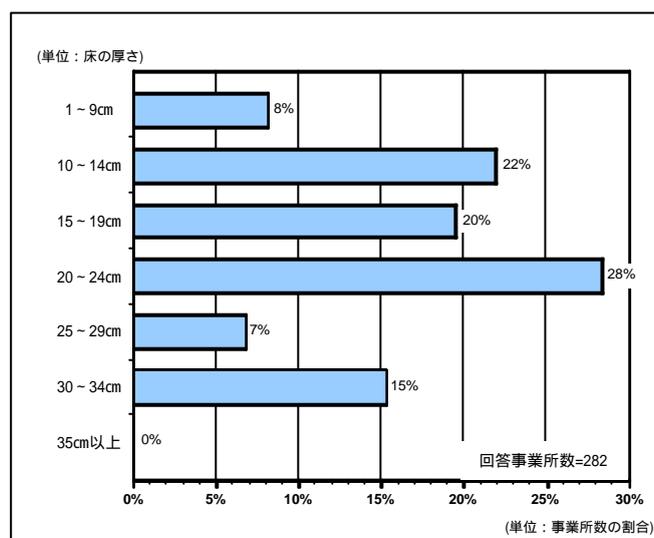


図 14 - コンクリート床の厚さの分布（業許可未取得）

(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 69%で最も多く、次いで「特段何もない」が 23%、「屋根はないが雨を避けるための工夫をしている」が 8%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 77%であるのに対し、未取得業者では 47%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 44%にとどまっている。

全体

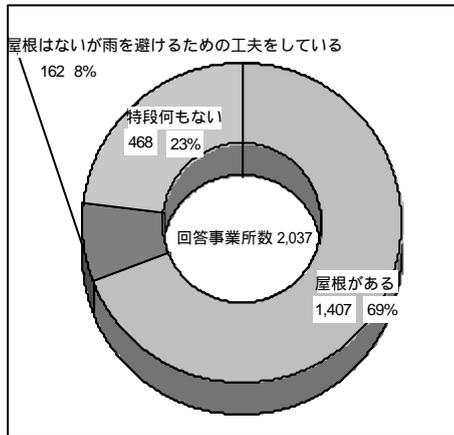


図 15 - 屋根の有無 (全体)

業許可取得済

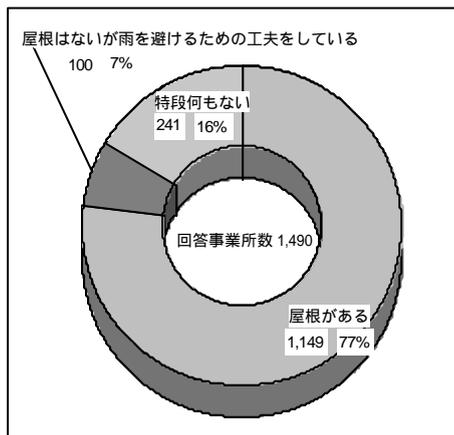


図 15 - 屋根の有無 (業許可取得済)

業許可未取得

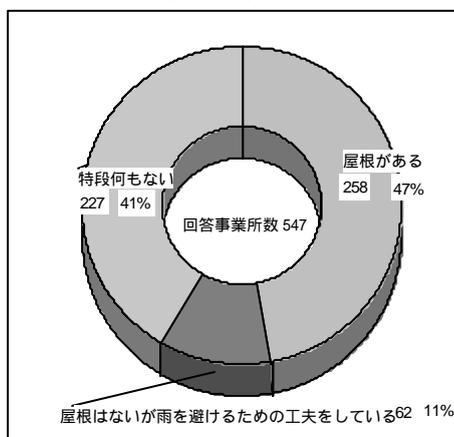


図 15 - 屋根の有無 (業許可未取得)

表 8 - 立地地域別の屋根の有無(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	2,037 (100%)	1,407 (69%)	162 (8%)	468 (23%)
市街化調整区域	617 (100%)	389 (63%)	62 (10%)	166 (27%)
無指定区域	525 (100%)	354 (67%)	46 (9%)	125 (24%)
工業地域	445 (100%)	353 (79%)	29 (7%)	63 (14%)
市街化区域	290 (100%)	209 (72%)	17 (6%)	64 (22%)
その他	71 (100%)	45 (63%)	3 (4%)	23 (32%)
無回答	89 (100%)	57 (64%)	5 (6%)	27 (30%)

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	1,490 (100%)	1,149 (77%)	100 (7%)	241 (16%)
市街化調整区域	418 (100%)	301 (72%)	37 (9%)	80 (19%)
無指定区域	372 (100%)	285 (77%)	29 (8%)	58 (16%)
工業地域	368 (100%)	307 (83%)	18 (5%)	43 (12%)
市街化区域	218 (100%)	172 (79%)	9 (4%)	37 (17%)
その他	50 (100%)	37 (74%)	3 (6%)	10 (20%)
無回答	64 (100%)	47 (73%)	4 (6%)	13 (20%)

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	547 (100%)	258 (47%)	62 (11%)	227 (41%)
市街化調整区域	199 (100%)	88 (44%)	25 (13%)	86 (43%)
無指定区域	153 (100%)	69 (45%)	17 (11%)	67 (44%)
工業地域	77 (100%)	46 (60%)	11 (14%)	20 (26%)
市街化区域	72 (100%)	37 (51%)	8 (11%)	27 (38%)
その他	21 (100%)	8 (38%)	0 (0%)	13 (62%)
無回答	25 (100%)	10 (40%)	1 (4%)	14 (56%)

(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

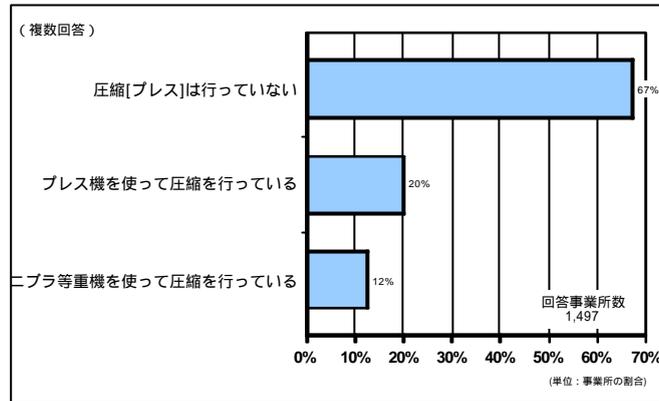


図 16 - 解体自動車の圧縮の有無（全体）

業許可取得済

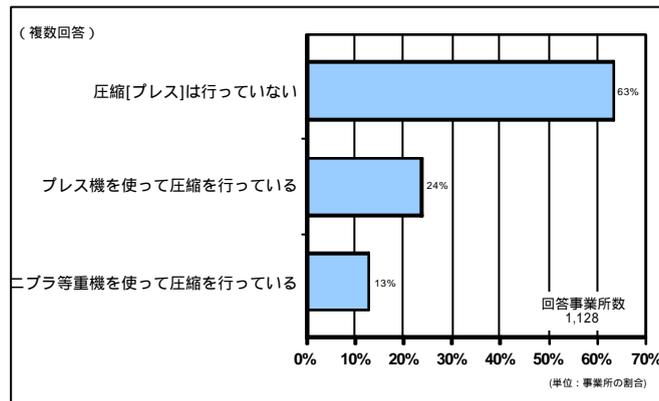


図 16 - 解体自動車の圧縮の有無（業許可取得済）

業許可未取得

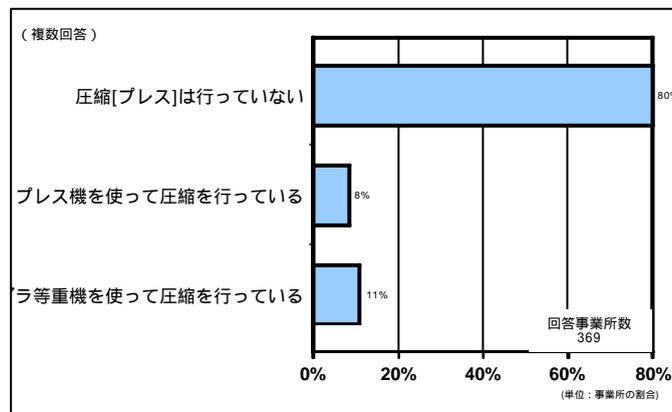


図 16 - 解体自動車の圧縮の有無（業許可未取得）

破砕業者

(1) 回収状況

アンケート発送数 164 事業所のうち、回収数は 92 事業所、回収率は 56%であった。

(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 39 人、中間項平均 35 人となっている。

表 1 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	39	35

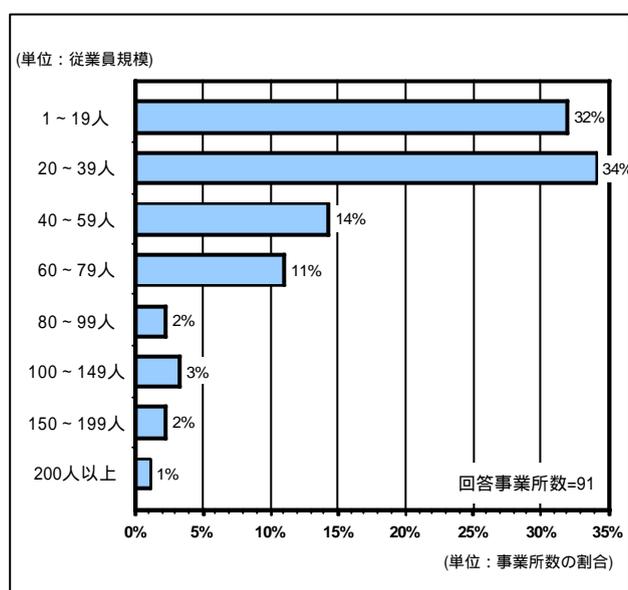


図 1 従業員数の分布

(3) 廃棄物処理法に基づく業許可の取得状況

破砕業者 92 事業所全てが、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 31,737 台等となっている。

表 2 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	31,731	24,919

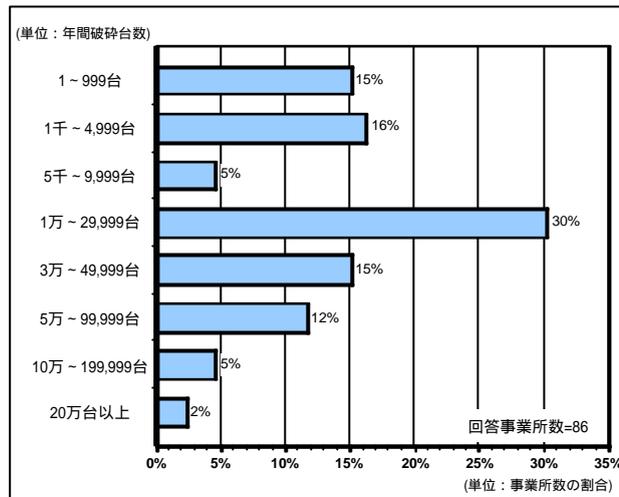


図2 破砕台数の分布

(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 687 台、中間項平均で 298 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 1,306 台、中間項平均 672 台となっている。

表3 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	687	298
最大台数	30,000	0	1,306	672

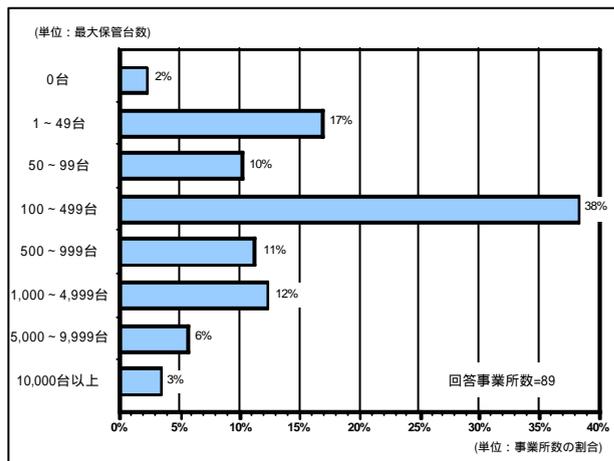
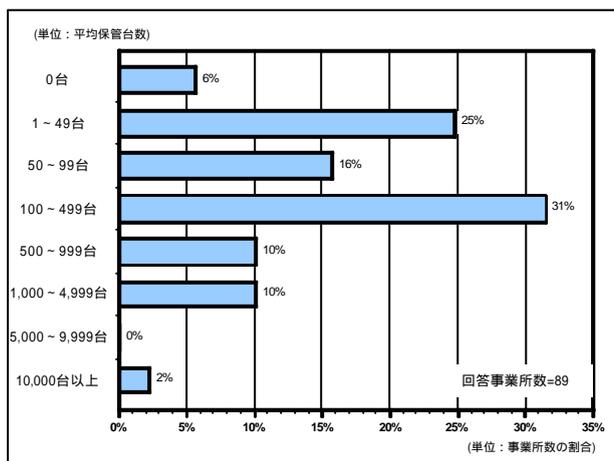


図3 保管台数の分布 (左：平均保管台数、右：最大保管台数) (単位：台/事業所)

(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 4 日となっている。また、最も長い期間では、最大 240 日、最小 0 台、平均 17 日、中間項平均 11 日となっている。

表 4 引取から引渡までの期間 (単位：日)

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均の期間	180	0	7	4
最も長い期間	240	0	17	11

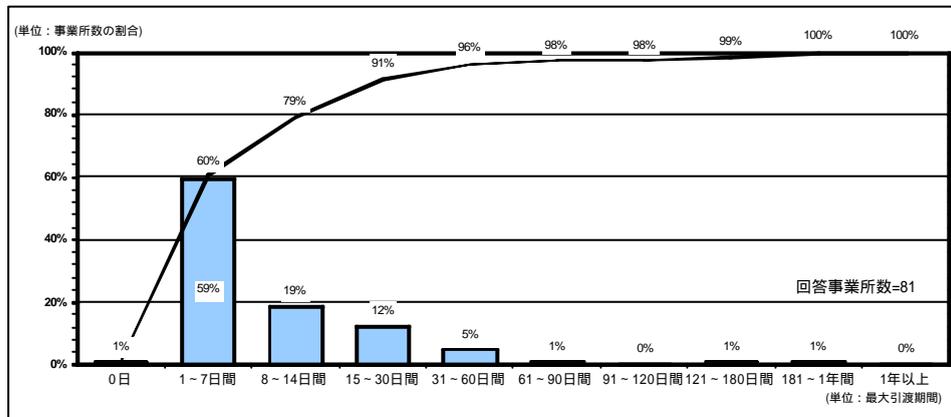
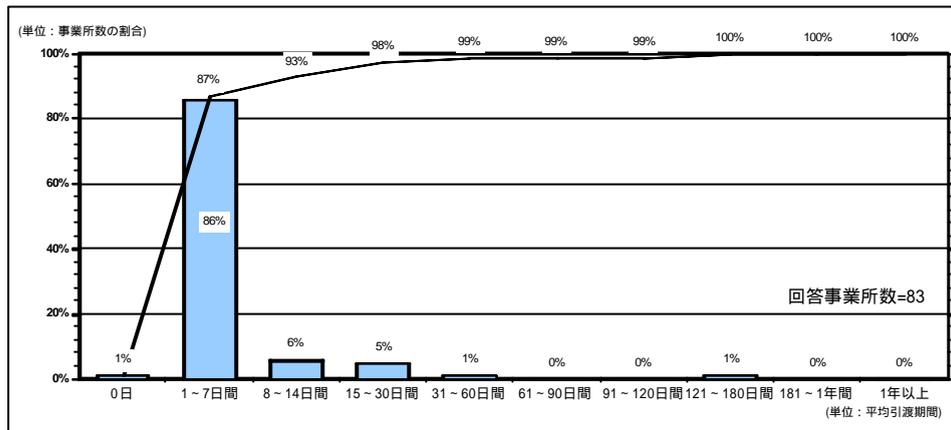


図 4 引取から引渡までの期間の分布 (上：平均的な期間、下：最も長い期間)

(7) 回収・利用している金属等

破砕業者において回収・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。

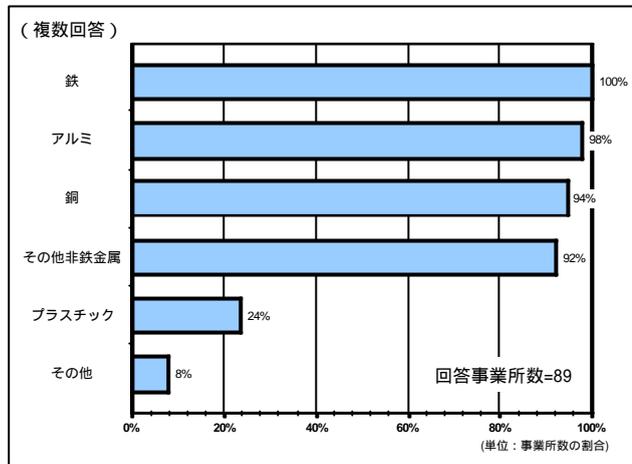


図5 回収・利用している金属等

(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22のとおりである。「埋立処分」と回答した事業所が85%、「焼却処分」と回答した事業所が48%、「その他」と回答した事業所が9%となっている。「その他」としては、熔融処理等が挙げられている。

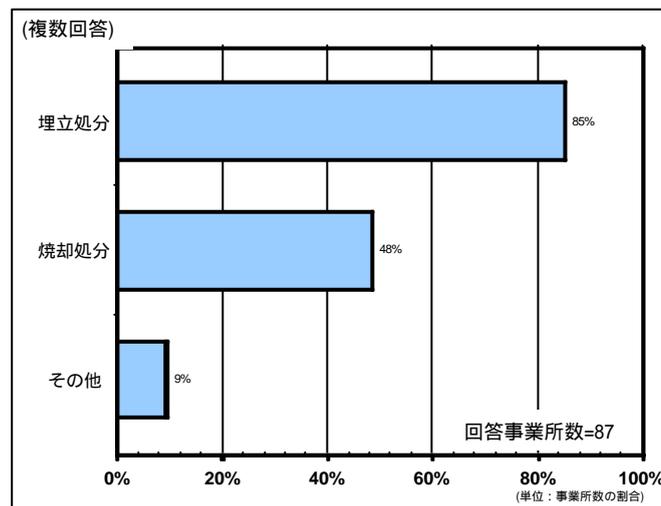


図6 シュレッダーダストの処分方法

(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5～10 千円 / t 程度高くなっている。

表 5 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	22,502	22,533
焼却処分	50,000	12,500	27,440	27,105

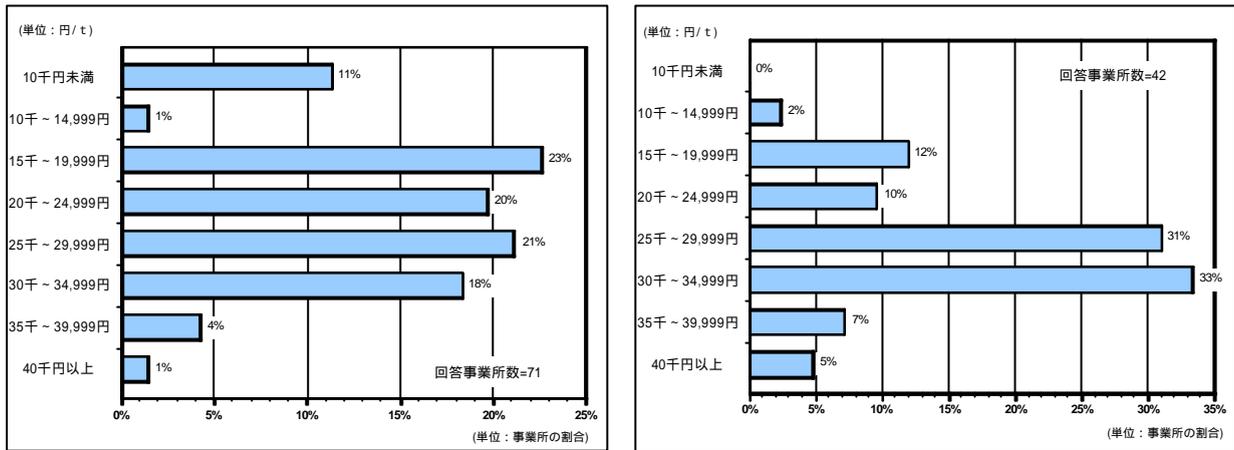


図 7 処分料金の分布 (左：埋立処分、右：焼却処分)

(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、「破砕機 (シュレッダー)」90%、「せん断機 (シャー)」40%、「圧縮機 (プレス)」32%となっている。

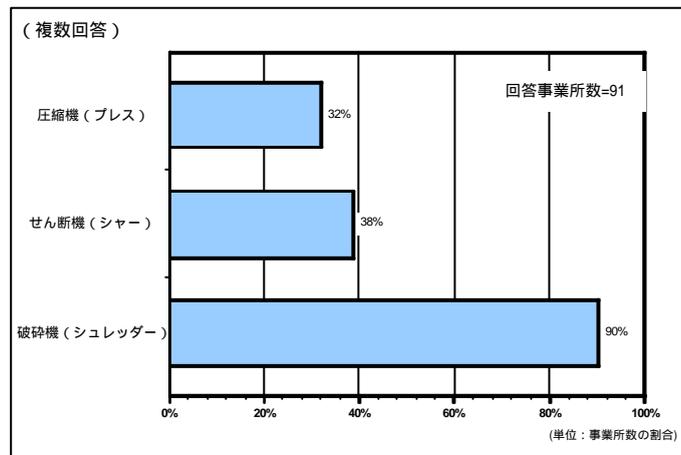


図 8 保有している設備

(1 1) 立地場所

「工業地域」が 78%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 652m 等となっている。

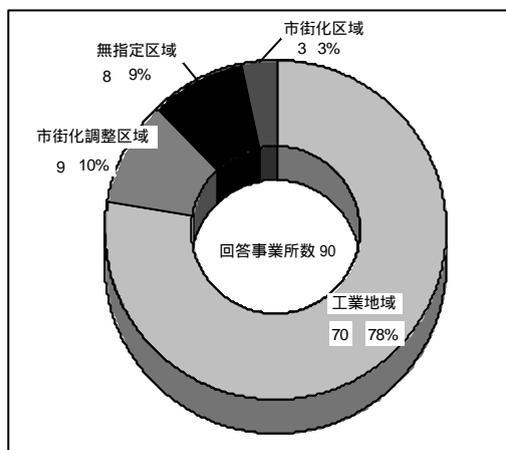


図 9 立地地域

表 6 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	652	431

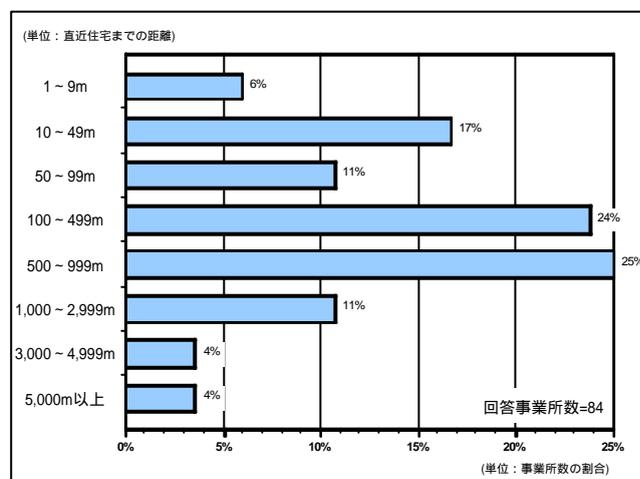


図 10 直近住宅までの距離の分布

(1 3) 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 75%、「屋根無し」と回答した事業所が 25%となっている。

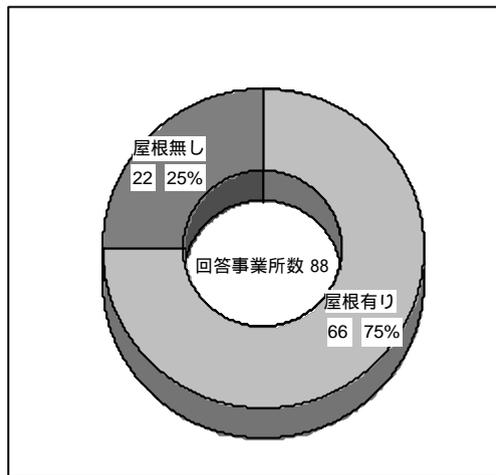


図 11 屋根の有無

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。

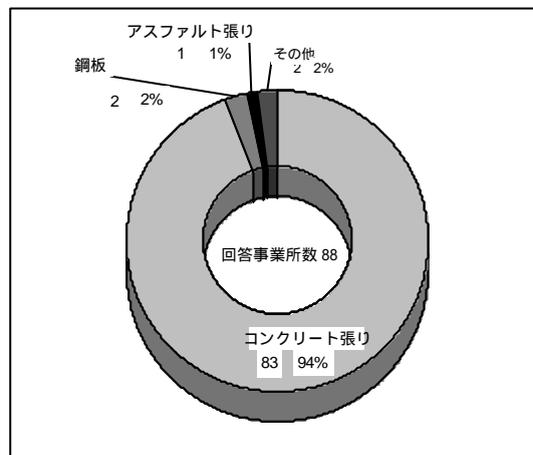


図 12 床面の構造

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 406 t、中間項平均 271 t となっている。

表 7 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	406	271

破碎前処理業者

(1) 回収状況

アンケート発送 751 事業所のうち、回収数は 498 事業所 (回収率 66%) であった。このうち、解体自動車の破碎前処理を行っているという回答があったものは 211 事業所 (42%) であり、(2) 以降でこれらの回答結果について集計を行った。

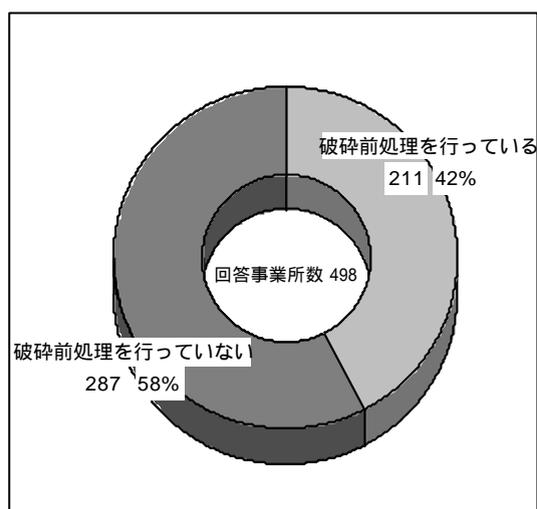


図 1 解体自動車の破碎前処理実施の有無

(2) 廃棄物処理法に基づく業許可の取得状況

全体の 80% が廃棄物処理法に基づく業許可を取得済みであった。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。

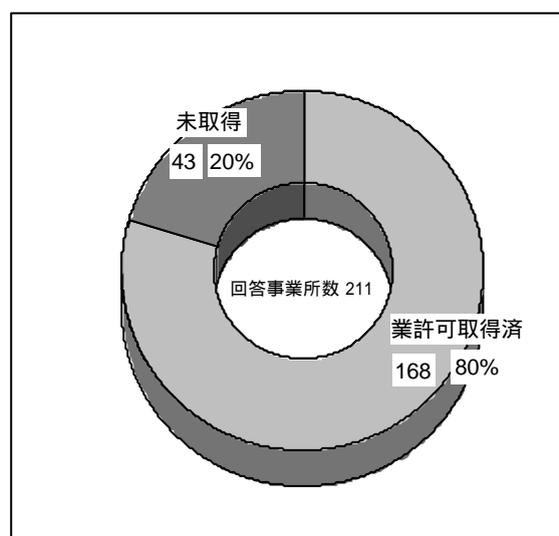


図 2 廃棄物処理法の業許可の取得状況

(3) 従業員数の状況

従業員数の状況は、全体では最大 250 人、最小 3 人、平均 21 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。）18 人となっており、破砕業者（平均 39 人、中間項平均 35 人）と比べやや小規模である。また、許可取得業者では平均 23 人、中間項平均 19 人であるのに対し未取得業者では平均 13 人、中間項平均 12 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	250	3	21	18

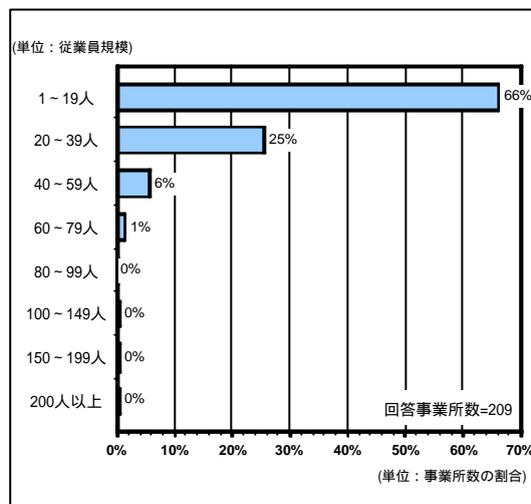


図 3- 従業員数の分布（全体）

許可取得済

表 1- 従業員数の状況（許可取得済）（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	250	3	23	19

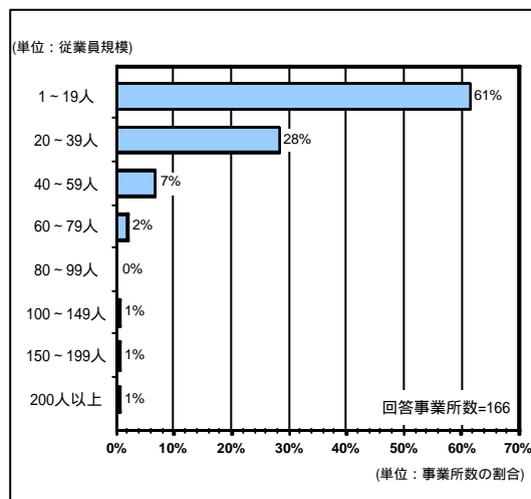


図 3- 従業員数の分布（許可取得済）

許可未取得

表 1- 従業員数の状況（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	40	3	13	12

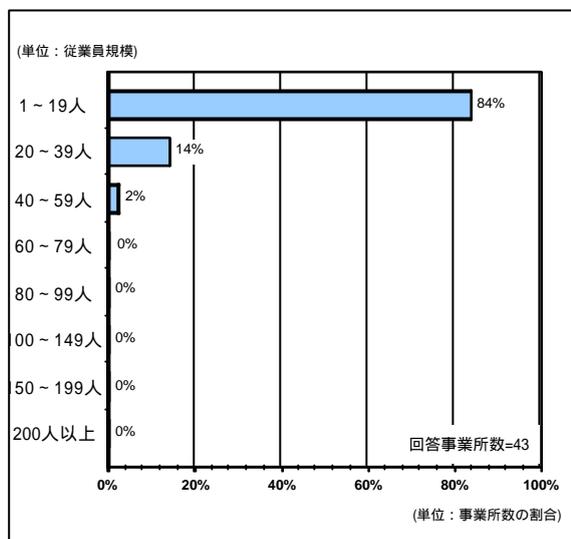


図 3- 従業員数の分布（許可未取得）

(4) 破碎前処理の内容

圧縮（プレス）とせん断の両方を行っている事業所が 45%と最も多く、次いでプレスのみ 39%、せん断のみ 15%となっている。許可取得の有無別で見ると、許可未取得業者では、両方行う業者の割合が低くなっている。

全体

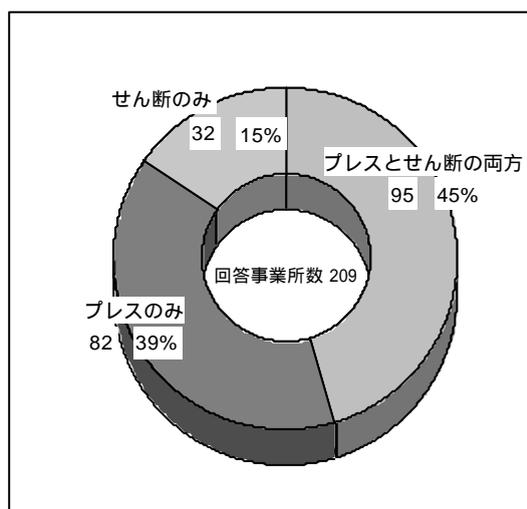


図 4- 処理の内容（全体）

許可取得済

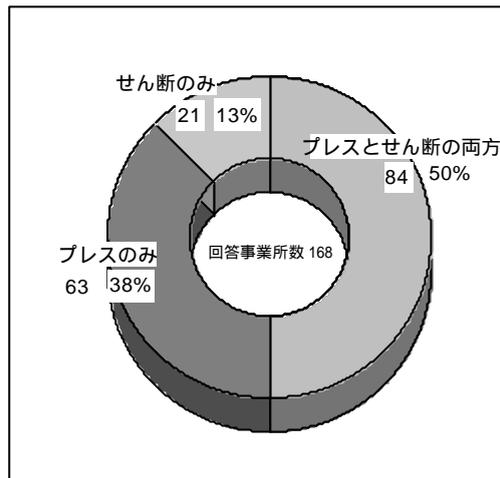


図 4- 処理の内容（許可取得済）

許可未取得

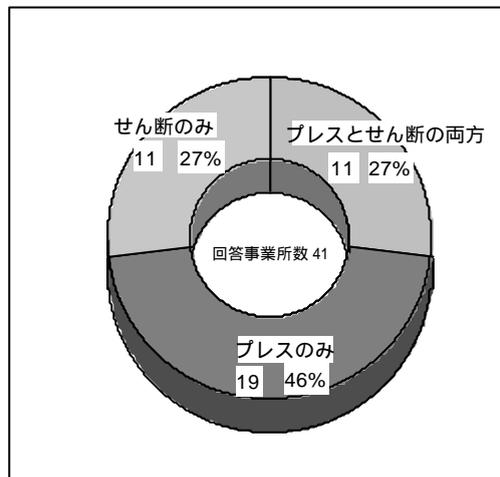


図 4- 処理の内容（許可未取得）

(5) 事業の範囲

解体自動車の破砕前処理以外に行っている事業としては、「自動車以外の物のプレス又はせん断」94%、「産業廃棄物の処理」55%、「自動車の解体」33%等となっている。

全体

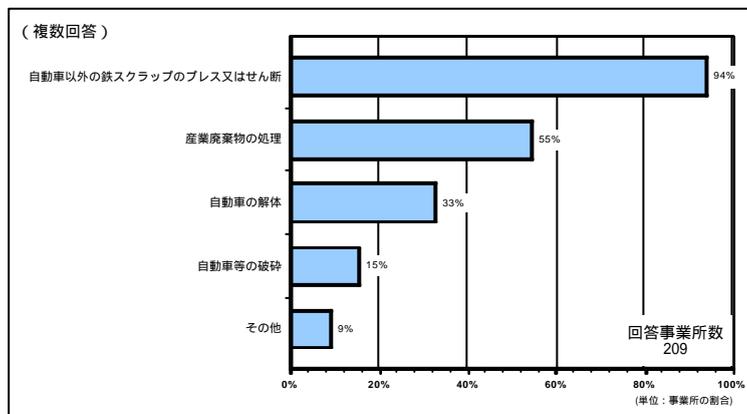


図 5- 事業の範囲（全体）

許可取得済

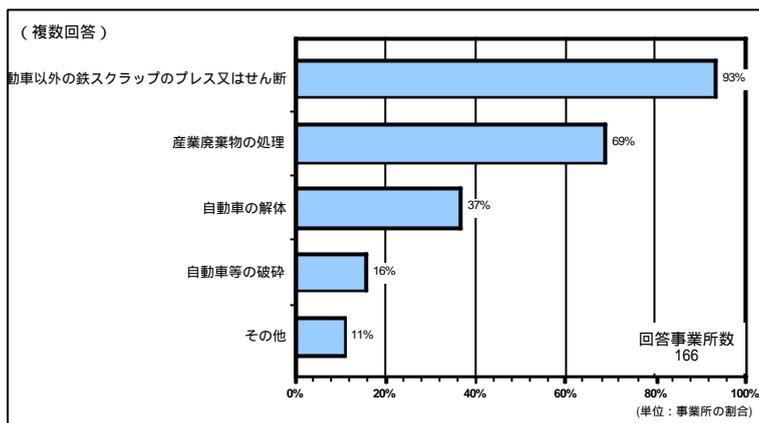


図 5- 事業の範囲（許可取得済）

許可未取得

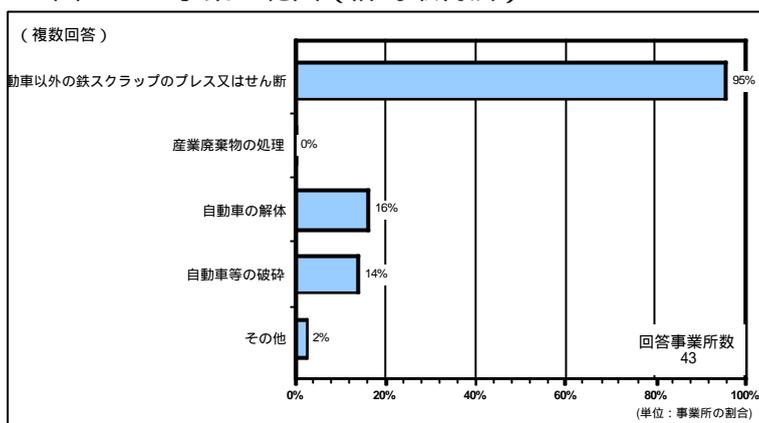


図 5- 事業の範囲（許可未取得）

(6) 年間処理台数

解体自動車の年間処理台数については、全体では平均 3,251 台、中間項平均 2,305 台となっている。また、業許可の有無による差が見られ、取得済業者の方が未取得業者より多くなっている。

全体

表 2- 年間処理台数（全体）

（単位：台/年）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
処理台数	60,000	2	3,251	2,305

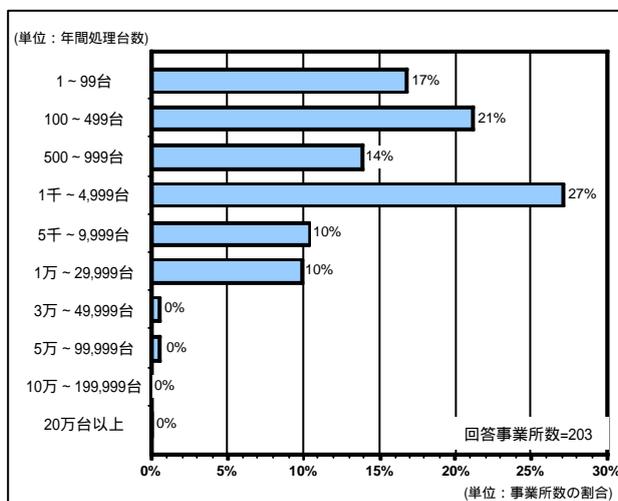


図 6- 年間処理台数の分布（全体）

許可取得済

表 2- 年間処理台数（許可取得済）（単位：台／年）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
処理台数	60,000	3	3,614	2,585

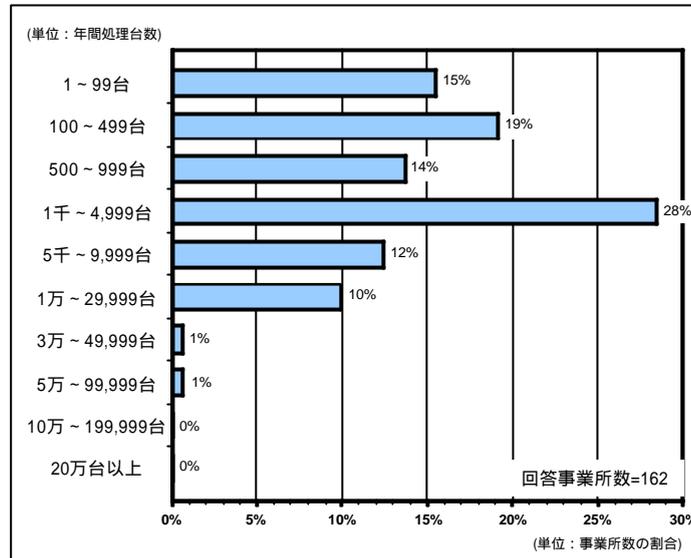


図 6- 年間処理台数の分布（許可取得済）

許可未取得

表 2- 年間処理台数（許可未取得）（単位：台／年）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
処理台数	15,000	2	1,814	1,334

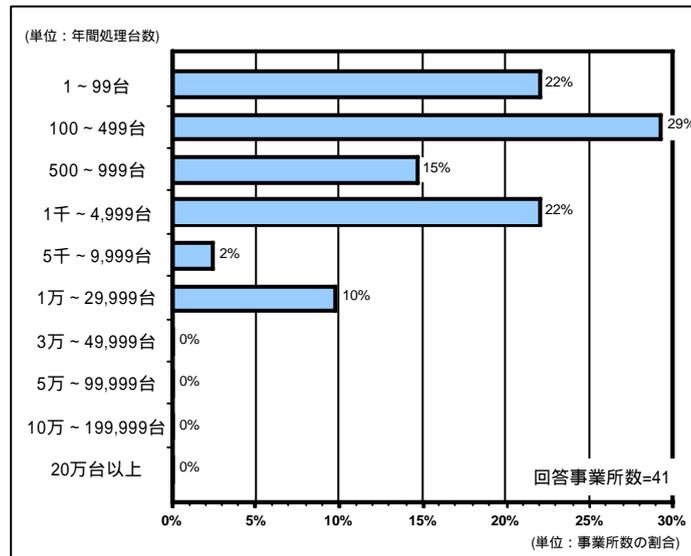


図 6- 年間処理台数の分布（許可未取得）

(7) 保管台数

解体自動車の保管台数については、全体では平均的な保管台数として平均 65 台、中間項平均 39 台、最大の保管台数として平均 129 台、中間項平均 89 台となっている。また、業許可

の有無による差が見られ、取得済業者の方が未取得業者より多くなっている。

全体

表 3- 保管台数（全体） （単位：台／年）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均的台数	2,000	0	65	39
最大の台数	2,000	0	129	89

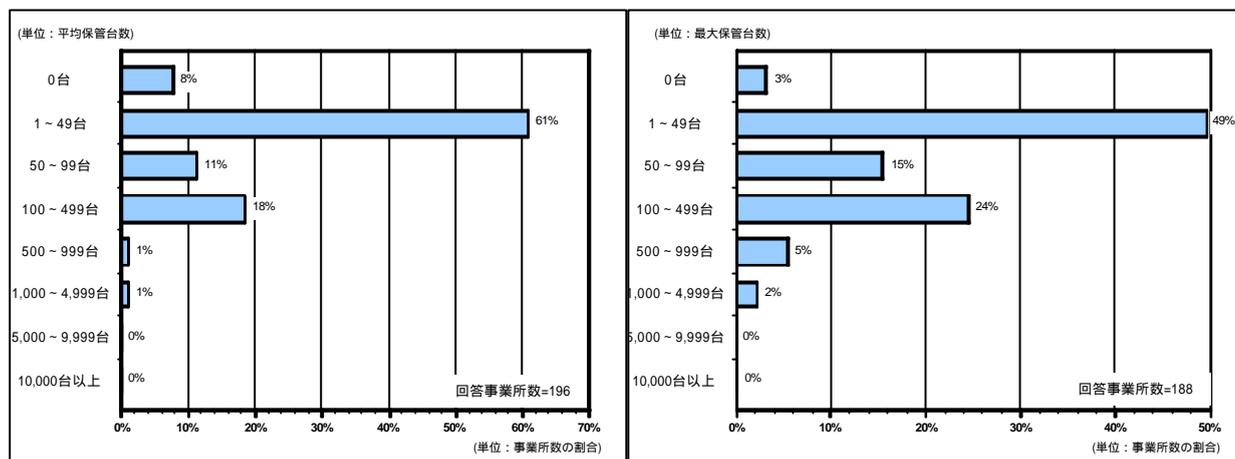


図 7- 保管台数（全体） 左：平均的な台数、 右：最大の台数

許可取得済

表 3- 保管台数（許可取得済） （単位：台／年）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均台数	2,000	0	73	43
最大台数	2,000	0	147	103

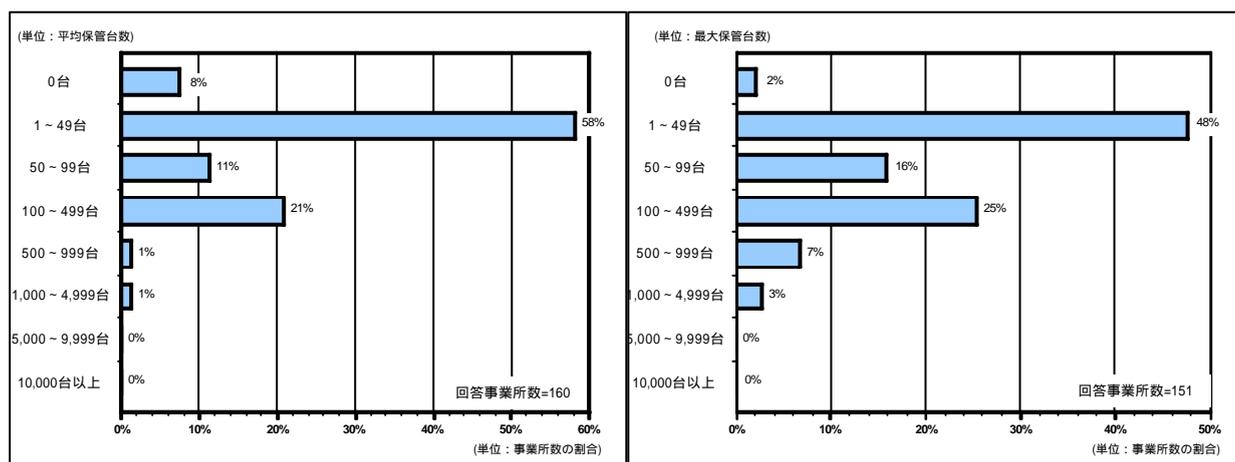


図 7- 保管台数（許可取得済） 左：平均的な台数、 右：最大の台数

許可未取得

表 3- 保管台数（許可未取得）（単位：台／年）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均台数	250	0	29	23
最大台数	350	0	56	49

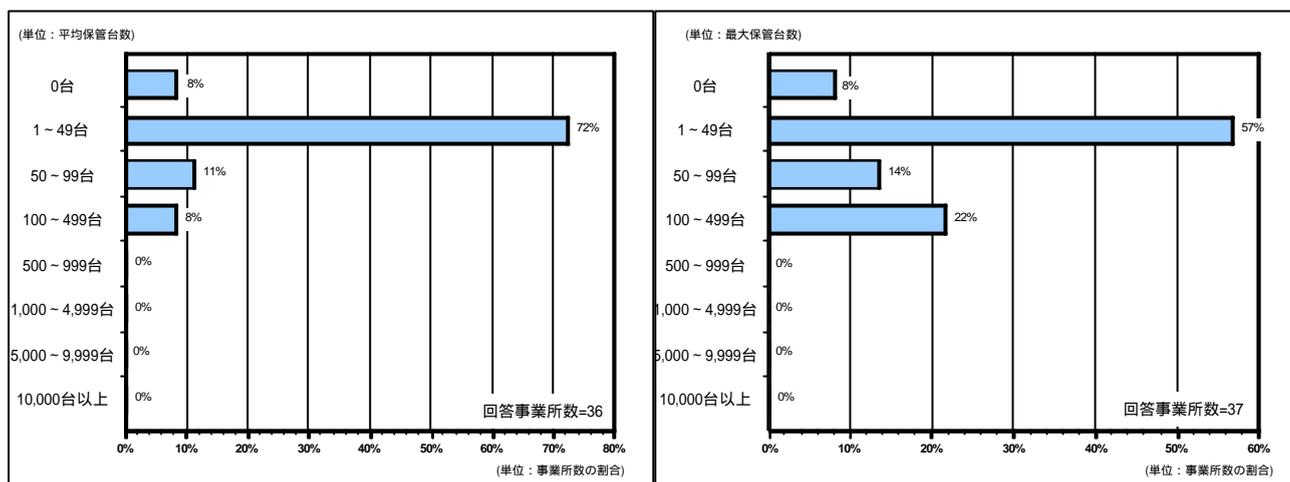


図 7- 保管台数（許可未取得） 左：平均的な台数、 右：最大の台数

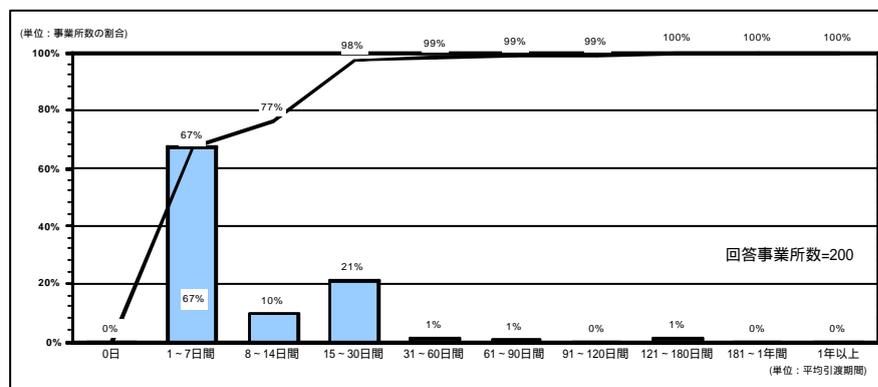
(8) 保管期間

解体自動車の引取から引渡までの期間については、平均的な期間について平均 12 日、中間項平均 9 日、最も長い期間で平均 27 日、中間項平均 22 日となっており、平均的な期間で見れば 30 日以内に 98%の事業所が処理を行っている。

全体

表 4- 保管期間（全体）（単位：日）

	最大値	最小値	平均値	中間項平均値
平均の期間	180	1	12	9
最も長い期間	180	1	27	22



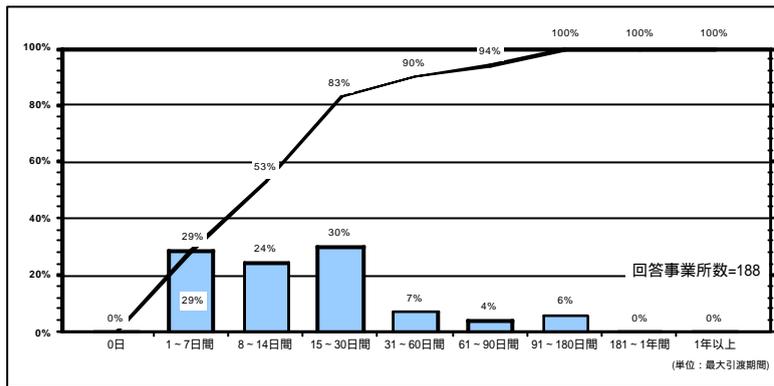


図 8- 保管期間（全体） 上：平均的な期間、下：最も長い期間

許可取得済

表 4- 保管期間（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	180	1	11	9
最も長い期間	180	1	25	21

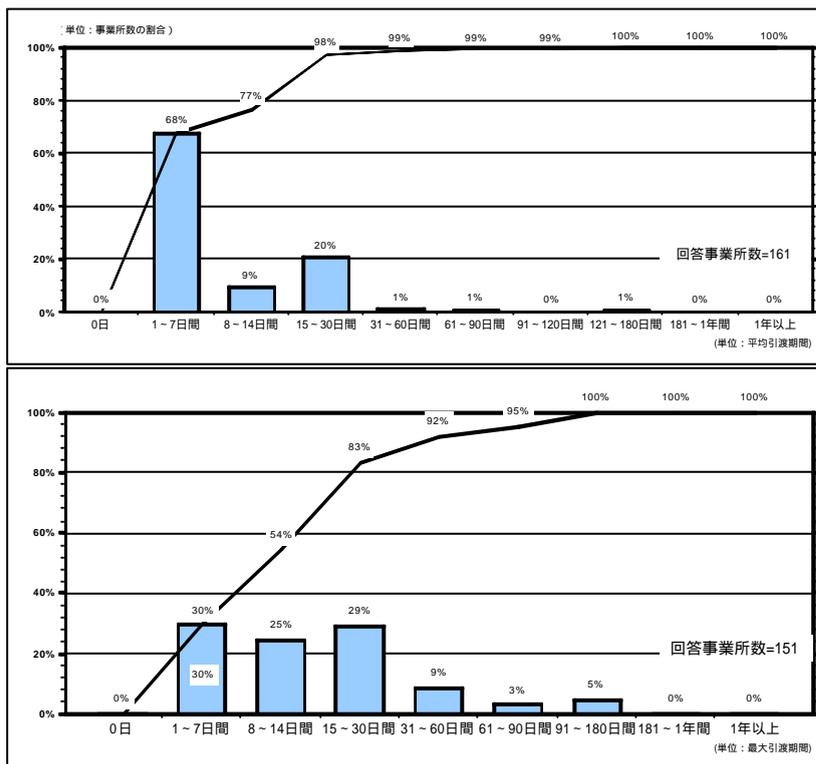


図 8- 保管期間（許可取得済） 上：平均的な期間、下：最も長い期間

許可未取得

表 4- 保管期間（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	180	1	14	9

最も長い期間	180	1	34	31
--------	-----	---	----	----

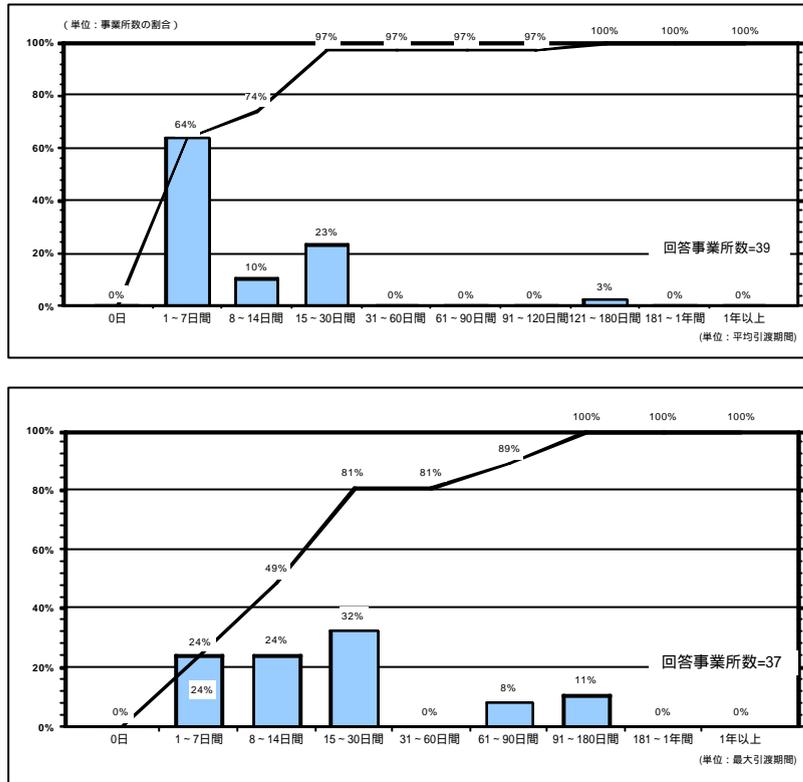


図8- 保管期間（許可未取得） 上：平均的な期間、下：最も長い期間

(9) 立地場所

「工業地域」が62%で最も多く、次いで「市街化調整区域」14%、「市街化区域」10%等となっている。業許可取得の有無別で見ると、許可取得業者は未取得業者と比べ工業地域の割合が高くなっている。

全体

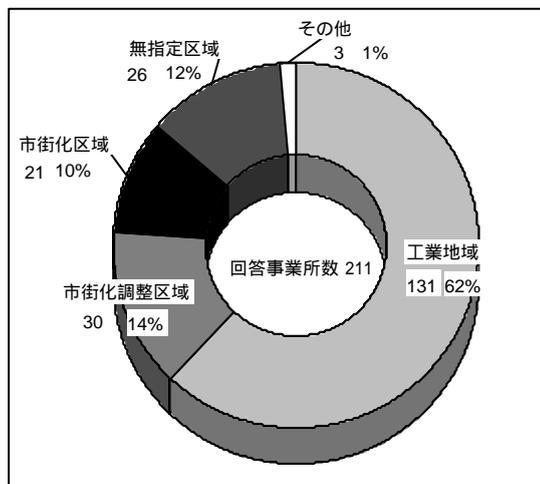


図9- 立地場所（全体）

許可取得済

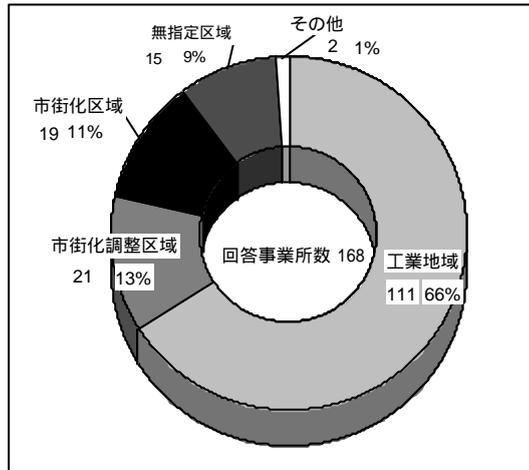


図 9- 立地場所（許可取得済）

許可未取得

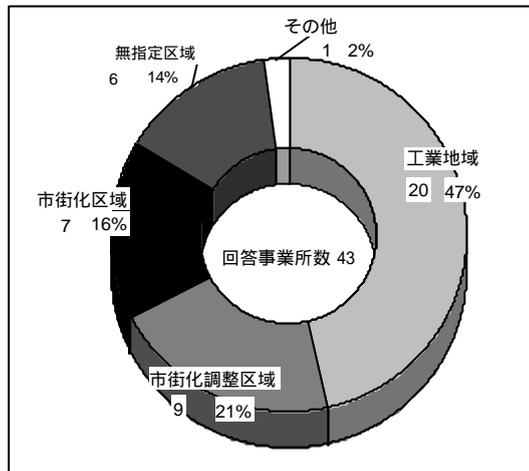


図 9- 立地場所（許可未取得）

(10) 破砕前処理施設の状況

破砕前処理施設（プレス機等）が設置されている場所の屋根の有無については、全体では「屋根有り」が 70%となっている。業許可取得有無別で見ると、「屋根有り」業者の割合は取得済業者の 75%に対して、未取得業者では 49%と低くなっている。

全体

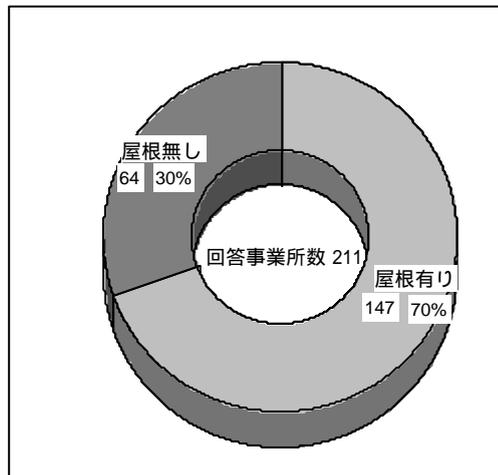


図 10- 屋根の有無(全体)

許可取得済

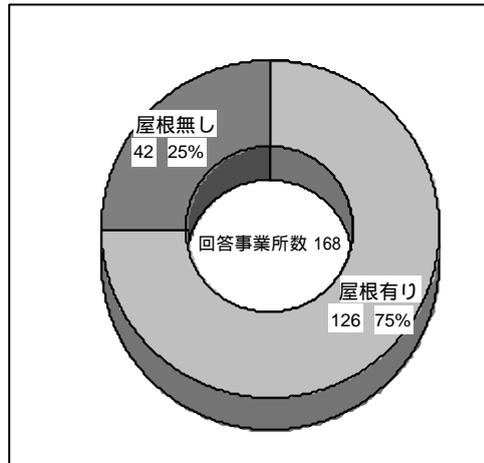


図 10- 屋根の有無 (許可取得済)

許可未処理

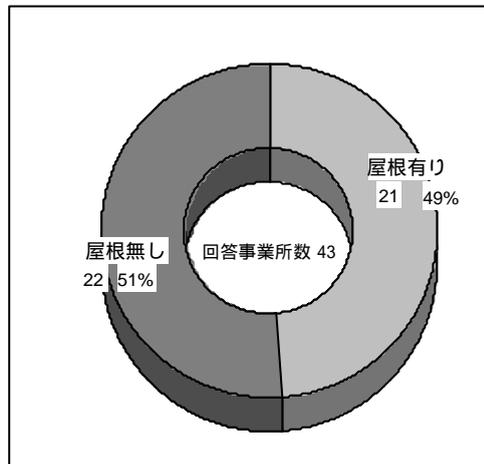
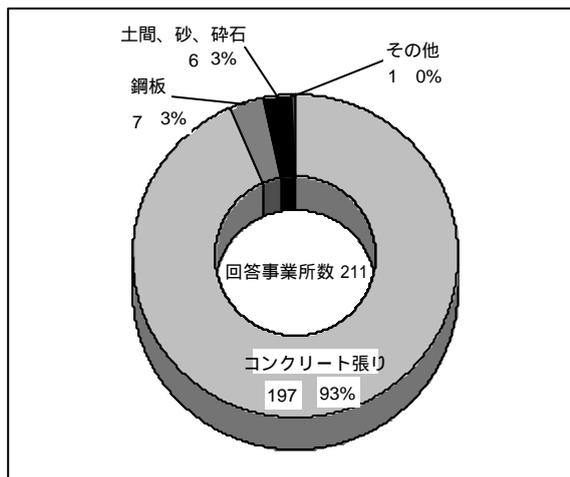


図 10- 屋根の有無 (許可未取得)

また、破碎前処理施設の設置場所の床面については、「コンクリート張り」93%、「鋼板」3%、「土間、砂、碎石」3%となっている。業許可取得有無別で見れば、「コンクリート張り」の割合が許可取得業者では97%であるのに対し、未取得業者では79%と低くなっている。

全体



許可取得済

図 11- 床面の構造（全体）

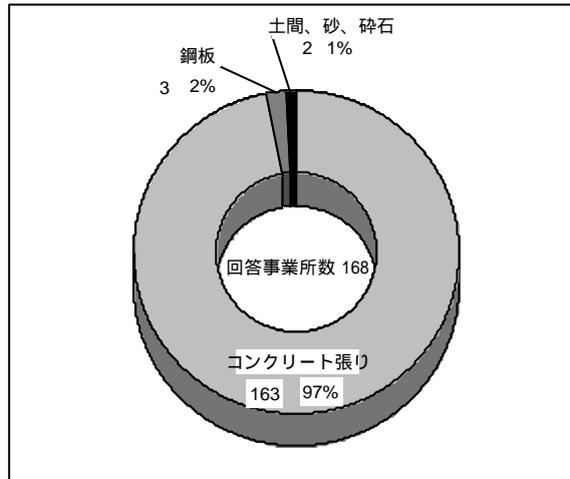


図 11- 床面の構造（許可取得済）

許可未取得

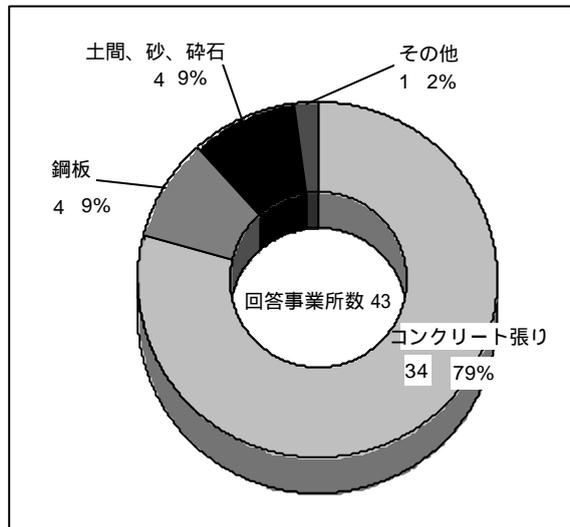


図 11- 床面の構造（許可未取得）

(1 1) 解体自動車保管場所の状況

破砕前処理を行った後の解体自動車の保管場所に係る屋根の有無については、全体では「屋根有り」が 54%となっている。業許可取得有無別で見ると、「屋根有り」業者の割合は取得済業者の 58%に対して、未取得業者では 38%と低くなっている。

全体

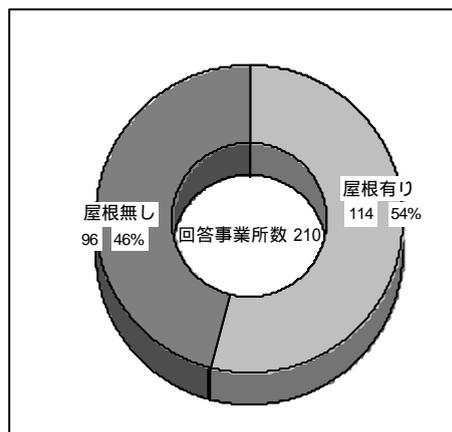


図 12- 解体自動車保管場所の屋根の有無（全体）

許可取得済

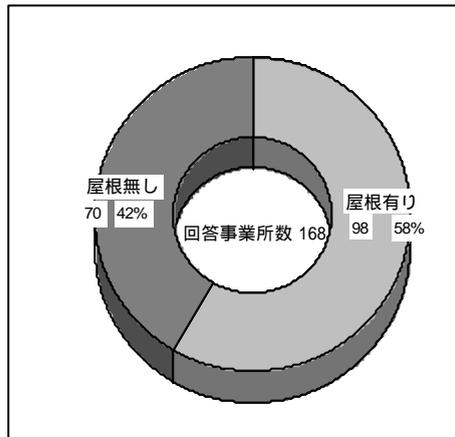


図 12- 解体自動車保管場所の屋根の有無（許可取得済）

許可未取得

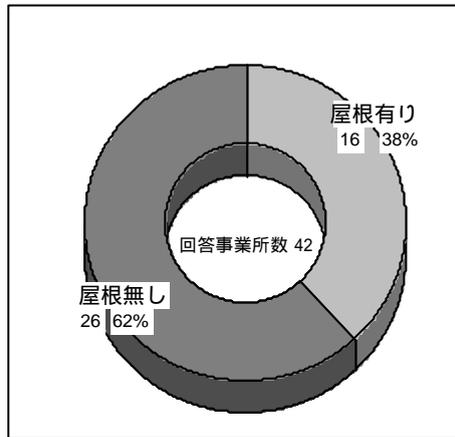


図 12- 解体自動車保管場所の屋根の有無（許可未取得）

また、保管場所の床面については、「コンクリート張り」85%、「鋼板」3%、「土間、砂、砕石」5%等となっている。業許可取得有無別で見ると、「コンクリート張り」の割合が許可取得業者では91%であるのに対し、未取得業者では64%と低くなっている。

全体

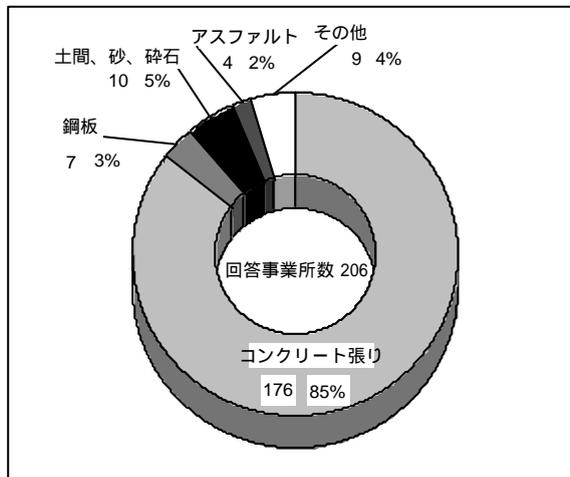


図 14- 保管場所の床面（全体）

許可取得済

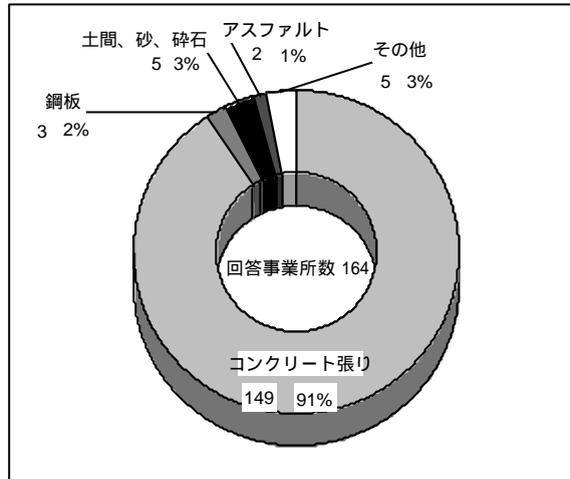


図 14- 保管場所の床面（許可取得済）

許可未取得

