

## リサイクル法見直し論議最終段階へ

### ～オートオークションに焦点～

昨年7月にスタートした自動車リサイクル法<sup>1</sup>の見直し作業は、すでに10回の合同会議<sup>2</sup>を重ね、いよいよ終盤にさしかかってきた。この作業は、法律の付則に規定されており、いわば当初から想定されたものである。

今後、3月から4月にかけて更に2回の合同会議を開催し、報告書案を取りまとめた後、年半ばには広く国民一般から意見を求め(パブリックコメント)、最終とりまとめが行われることになる。

2月19日は、一連のヒアリング最終回として、日本オートオークション協議会(NAK)に対するヒアリングが行われた。NAKに対するヒアリングは当初計画になかったものであるが、使用済み自動車の流通に及ぼすオートオークションの影響が極めて大きいことから、日本ELVリサイクル機構が要望し実現したものである。本ヒアリングにおける出席委員の関心は、オークションで一般的に「リユースコーナー」と呼ばれる入札会場に出品されている車両が、商品車と呼ばれる中古車なのか、あるいは、使用済み自動車なのか、という点に集中した。NAKによれば、リユースコーナーは、あくまで中古車の市場であり、『使用済み自動車、使用済み自動車と判断される自動車』は出品できないとしている。一方、NAKが示したデータによると、系列会場によって異なるものの<sup>3</sup>、リユースコーナーの落札者の構成は、解体業者35～45%、輸出業者35%、中古販売店5～11%。NAK側は、解体業者で輸出業者を兼業している場合が多いため、と説明しているが、事実、解体車をオークション経由で入手している解体業者が少なくないことから判断して、この説明では不十分といわざるを得ない。また、NAK側は、リユースコーナーへの出品は出品者の判断に委ねられていると述べているが、NAKが参加者に示している注意書き(日・英語版)によると、『会場で使用済み自動車と判断した車両は、



合同審議会風景

▼当会場では中古車として取り扱いできません』と明記(英語版では、会場側の担当者が判断する、と記載)されており、発言に矛盾も生じている。使用済み自動車の明確な定義がない中、会場、出品者の判断に頼らざるを得ないのが現実であるが、今後の更なる議論を踏まえ、適切な出品基準の設定、会場主催者、出品者のコンプライアンス向上などにより、オートオークションが中古車流通の担い手として成熟するよう切に願うものである。◀

<sup>1</sup> 使用済み自動車の再資源化等に関する法律

<sup>2</sup> 産業構造審議会と中央環境審議会の自動車リサイクル専門部門の合同開催

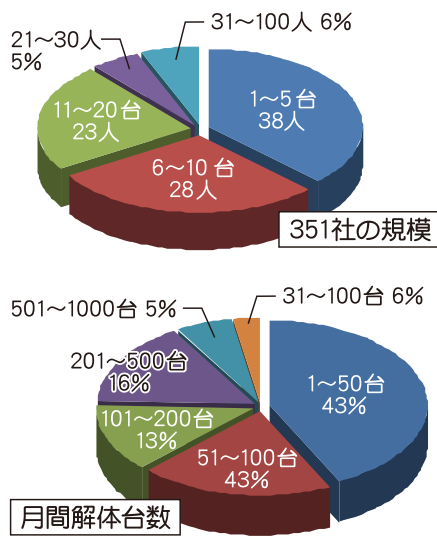
<sup>3</sup> メーカー系大手会場では、解体業者の内訳不明

## 緊急アンケート結果 その1 -----

日本 ELV リサイクル機構は、現在合同委員会※が進める自動車リサイクル法見直しに関する関係者へのヒアリングに対応するため、会員各位の協力を得て緊急アンケート調査を実施し、その結果をヒアリングにおける代表理事の陳述に反映しました。アンケート結果を順次本紙面にてご紹介します。

アンケートは、機構会員約 930 社を対象に実施し、有効回答数 350 (37.6%) を整理したものです。ご協力いただいた会員各位に感謝申し上げます。

### <解体業者の規模>



今回の調査の結果は、2006年に当機構が行った結果と類似しており、解体業の規模を従業員数で見ると10人未満の企業が全体の66%、20人未満では89%を占めており(311社)、全体的に見て小規模業者により構成されている。中小企業基本法が定める中小企業の定義が製造業で従業員数300人以下としていることから、世間一般に言う中小企業の規模よりはるかに小規模企業群であることが分かる。

一方、月間解体台数で企業規模を見ると、200台未満の会社が全体の73%となっており、月間50台未満でも43%を占める。

この二つから、解体業界では、全体の約3/4が、従業員十数名未満で月間取り扱い台数200台未満の小規模企業で、残る1/4が当業界でいう中〜大規模企業であるといえる。

小企業、中〜大企業とも、それぞれの規模に見合った企業経営方法があり、共存しているのが当業界の特徴といえよう。

※産業構造審議会と中央環境審議会の各自動車リサイクル専門会議の合同会議

## 解体業界の遵法性に疑惑の目が!

現在行進められている自動車リサイクル法の見直し作業の議論で、エアバッグ処理の問題が注目されている。産業構造審議会と中央環境審議会それぞれの自動車リサイクル法担当部門の合同会議が実施している関係者に対するヒアリングの席上、シュレッダー業界を代表する鉄リサイクル工業会が、廃車ガラクタ破砕後の非鉄金属選別ラインで大量の未作動エアバッグインフレーターが見られ、更に実験の結果、未作動インフレーター数は回収全量の40%強にも上ると発言したことに端を発する。

解体工程で作動処理されたインフレーターは、車両ともども破砕工程にまわされるため、非鉄選別ラインにアルミ製インフレーターが混入するのは当然であるが、そのうちの40%強が未作動ということは看過できない。

合同委員会では、鉄リサイクル工業会に対し実験結果の公表を求めており、早晚、正式に提出され、実態が明らかになろう。

一方、Yahooのネットオークションに、大量の中古エア

▼ バッグが出展されていることも周知のことである。それらがどこから来たものか明らかになっていないものの、使用済み自動車(解体車)がその源泉と考える向きは決して少なくない。

自動車リサイクル法では、解体業者に対し、エアバッグ類の取り外し回収あるいは車上作動処理を義務付けており、これほどに大量の未作動エアバッグが後工程に存在するという事は、解体業者の遵法性、適正処理の実態に疑惑の目が向けられてもいたし方ない。また、法律に定める契約に基づき解体業者に作動処理を委託する自動車メーカー、輸入業者の管理責任も大いに問題となろう。今後、合同会議では、鉄リサイクル工業会が提出する実験データを精査し、更にはネットオークションに出展されるエアバッグ類の源泉を確認した上で、何らかの対策が検討されよう。

我々解体業界自身襟をただし、遵法精神を發揮して日々の業務に当たるべきではないだろうか。 ◀

## 岩手県ELVリサイクル協議会 講習会報告

日本ELVリサイクル機構と一般会員とを繋ぐ全国の地域団体による様々な取り組みが行われています。その一つである岩手県ELVリサイクル協議会が去る2月6日に開催した『自動車リサイクル法にかかわる許可更新手続きについて』と題する講習会に機構代表理事（酒井清行）が出席したので、当日の概要を報告してもらいました。

盛岡市内のホテルで行われた講習会には、当日の講習会講師を務めていただいた県、市の担当部署から5名、会員各社からは50名超の経営者、スタッフが参加しました。

協議会会長永山儀一氏、日本ELVリサイクル機構酒井清行代表理事の挨拶に続き、市の産業廃棄物対策室から、許可更新手続きのポイントにつき以下概要の説明が行われました。

- ・許可期限日までに更新申請がなされない場合は失効する
- ・申請があれば、更新の判定までは現行許可が有効
- ・みなし許可業者は、事前相談が望ましい
- ・廃油・廃液の漏出防止を特に厳しく確認する
- ・更新許可発給に際しても現地確認を行う



### 主なチェック項目として：

- ①掲示板の設置
  - ②車両の保管量、所定保管場所の確認
  - ③廃油・廃液の飛散流出防止
  - ④油水分離槽の管理確認
  - ⑤作業床の亀裂
  - ⑥標準作業書の具備と徹底の確認
- なお、標準作業書については、変更がない場合も申請書類に添付が必要とのこと。

引き続き、質疑応答が行われた。主な内容は以下。

**Q：**リサイクル法の解体業許可があれば廃棄物法の収集運搬許可を返納してもよいか

**A：**自社処理分のみであれば不要だが、運搬の受託をする場合は必要

**Q：**これまでの実施状況でよい例、悪い例を踏まえ今後の運用方針を教えてください。

**A：**・移動報告の遅延防止に努める

- ・施設変更、他法令適合などで事前協議が必要な場合は早めに
- ・指定再資源化物品未回収などの義務違反行為が散見される
- ・取り外した物品の保管方法に問題が多い
- ・依然無許可営業が存在する

## ～業界の取り組み～ シリーズ1 -----

### 「共同倉庫」

全国の解体業者の皆様が、単独あるいは共同で、業の活性化、合理化、更には収益増に繋がる様々な取り組みを進めておられていると思われませんが、今後、それら試みの一端を誌上でご紹介し、会員の皆様のご参考にしたいと考えています。皆様ご自身の取り組み、仲間の方々の取り組みなどご紹介いただければ本誌で紹介してまいります。必要に応じ、取材もいたします。（編集子）

◆東北地方市の解体業者6社が共同で部品保管倉庫を運用している。倉庫は、大手家電メーカーが地方物流拠点として保有し、子会社が運営する大型倉庫で、家電販売が大型量販店中心に移行したため、スペースに空きが生じたため一部を一般の利用に供しているもの。6社は梱包スペースなどを含む260坪を使用し、延べ235坪の保管棚（3～4段）に常時約1800点の部品を保管している。

▼ 倉庫管理会社が提供するサービスは、  
 ①入出荷荷役作業・荷造り梱包作業 ②現品管理（ロケーション管理） ③梱包資材、梱包消耗品管理、などの現品関係部門と、①入出荷在庫管理 ②入出荷、デリバリーのFAXによる受付 ③出荷発送明細報告（運送業者名の問い合わせ対応等） ④発送荷札、送り状の作成発行 ⑥梱包資材、消耗品発注等の他、各種問い合わせに対応している。また、月次で①保管荷主別受払い台帳の作成 ②費別入荷明細表の作成 ③日別運送会社別発送明細の作成 ④費別、種類別、会社別梱包資材明細の作成などを行っている。  
 また、注文部品の発送には大型倉庫会社ゆえの運送会社との特別設定料金なども利用でき、解体業者個社が ▼

▼ それぞれに同様業務を管理・運営するのに比べ、相当の合理化が達成できているものと思われる。  
 倉庫会社の担当幹部は本システムの特徴や課題を次のように説明している。

- ・一品一点ごとの入出荷在庫管理が重要
- ・荷姿、形状がハダカ品で不揃いのため、荷役が手作業中心
- ・格納効率と荷役効率のトレードオフ大
- ・発送時の荷造り梱包での簡素化が課題
- ・梱包レス、通い箱配送などが今後の課題
- ・今後発送点数が増えれば、情報システムのオンライン化が不可欠

国際的人道援助団体である「国境なき医師団」は、2008年版「10のもっとも深刻な人道的危機」を発表しました。同団体が世界各国で行う支援活動を通じて目撃した多くの人の人道的危機を訴えるため毎年発表するものですが、同団体によると、特に紛争下で生きる人々への支援が、ますます困難になってきていることが指摘されています。2008年の人道的危機としてあげられている事象とその理由は次のとおりです；

- ①イラク：攻撃的となる援助と人材不足で阻まれる医療活動
- ②エチオピア：戦闘が人道援助を遮断—ソマリ州の栄養危機、衛生状況も悪化
- ③コンゴ民主共和国：東部で戦闘が激化—続く避難生活に疲弊する人々
- ④ジンバブエ：インフレ率2億3100万%—続く医療危機と暴力による混乱
- ⑤スーダン：ダルフール地方と南部地域の避難民—終わりの見えない暴力による苦難
- ⑥ソマリア：壊滅的人道状況に追い討ち—過去10年で最悪の戦闘激化
- ⑦パキスタン：北西部の武力衝突激化—テロ、空爆、銃撃に追われる一般市民
- ⑧ミャンマー：大災害への注目の陰で依然放置される医療上の危機
- ⑨HIV/結核：増加する二重感染患者に不足する対策
- ⑩子どもの栄養失調：進歩する栄養治療—それでも放置される数百万人の子どもたち



©Susan Sandars / MSF  
 子どもの診察を行う国境なき医師団のスタッフ。スーダン、2008年。

ここに挙げられたのは、特に対策が遅れている地域、事象であり状況です。その他、既に対策がとられているものも悲惨な状況が続いている地域や事象も枚挙にいとまがありません。我々に何ができるか、これからも考えていかねばならない課題でしょう。詳しくは、[http://www.msf.or.jp/special/Top10\\_2008/](http://www.msf.or.jp/special/Top10_2008/) からご覧ください。

## 編集後記

1月20日、バラク・オバマ氏が妻の持つリンカーン大統領（第16代）が宣誓式で使用した聖書に手を置き宣誓を行い、第44代の米合衆国大統領に就任した。就任演説の中でオバマ大統領は『アメリカはまだ若い国だ。だが、聖書の言葉を借りれば子どもじみたことはやめる時がきた』（朝日新聞訳）と述べています。これは、新約聖書コリントの信者への手紙の中で、パウロが『幼子だったとき、私は幼子のように話し、幼子のように思い、幼子のように考えていた。成人した今、幼子のことは捨てた』と書いていることを引用し、ブッシュ政権の子どもじみた米国至上主義を終わらせ、あらためて「愛」に生き、成人した大人として米国を再構築しよう、と国民に訴えかけたものと思われます。民主的プロセスを経て初の黒人大統領を選んだアメリカ国民の良心を垣間見た思いです。

我々の業界に思いを馳せると、市況に一喜一憂し、がむしゃらに利益追求にまい進する、やや子どもじみた企業体質を、永続的に安定し、社会からも評価される業に移行する機会が、資源暴落、不況といった負の環境の中で与えられた、と感じるのは一人編集子だけではないと確信します。（編集子）

有限責任中間法人 **日本ELVリサイクル機構** [JAERAニューズレター]

発行日：2009年2月25日 発行所：〒105-0004 東京都港区新橋3丁目2-2 一美ビル5F TEL.03-3519-5181 / FAX.03-3597-5171 URL.<http://www.elv.or.jp/>