

❖ 『離島における資源ごみ再資源化事業に取り組む結成式』 10.4.24

北海道環境生活部から利尻島の放棄車両撤去に関する要請を受ける。組合員の参加がえられるか早速、理事会を開催、検討した結果、理事全員が社会貢献を視野に取り組むべきと意見が一致した。5月の連休明けまでに回収事業を完了することを目的に、平成10年4月12、13日の両日で理事長らが同島を訪問した。廃車の状況や集積予定地を調査。その結果、平成10年5月10日から5月18日に8日間当組合が担当して、利尻島における放置車両および長期保管車輛の撤去作業に取り組む。



(堀北海道知事より激励の挨拶を受ける)



(石上放置車両対策委員長による安全宣言)

❖ 『離島における資源ごみ再資源化事業開始』 10.5.10～10.5.18

- (1) 平成10.4.24 北海道自動車処理協同組合平成10年度定期総会終了後、堀北海道知事のご臨席を頂き離島における長期保管車輛の撤去事業のプロジェクト結成式を行う。石上放置車両対策委員長が利尻島における長期保管車輛の撤去を行うことを宣言する。
- (2) 平成10.5.10 まだ、肌寒い午後10時〔株〕協栄車両に札幌支部28人作業車両9台集合し、結成式で支給された作業服に左腕に「北自協」作業車両の前面に<責任ある廃車処理>のたれ幕を掲げ、札幌から一路稚内市を目指した。道のりは約460キロ所要時間約7時間、道中、事故等の無いよう佐藤理事(災害対策委員長)を先頭に、途中、2回の休憩をしながら早朝6時に稚内港に到着。同時に旭川支部6人作業車両2台と合流する。
- (3) 平成10.5.11 朝食をすますや、経費節減のため、車両11台運転手1名は貨物船に乗車17名は旅客船で利尻島に向かって鷺泊港で合流。利尻町・利尻富士町役場の職員に出向かいを受けた。昼食を取らず早速、利尻町福祉バスに乗車、放置車両の現状等、4箇所の作業手順を確認するために、道職員・両町職員で合同会議を行った。加えて、両助役から当事業に対する協力の挨拶を受ける。「理事長並び伊丹専務が飛行機にて利尻空港に着き先発隊と合流」現地確認の結果、放置車両の状態並び放置場所は大変悪いことから回収作業には最善の注意を払い進めることが全体で確認した。
- (4) 平成10.5.12 から本格的に回収作業に取り組む。朝食を済まし、波止場に集合。佐藤・石上両委員長から作業手順を受ける。作業拠点を4班に分ける。回収・事前選別等に配置する。また、昼食(休憩飲み物)・報道担当・各4班の作業状況の把握班との連絡をみつにして作業を行う。
 - 放置自動車の年月は、昭和45年車が見受けられた。車体の原形はなくエンジン等で確認ができる。
 - 当時は、走行が可能であったことから、道路のないところに放置され、作業車が近寄れず長い牽引ワイヤで回収作業を行った。車としての原形は崩れ、引き寄せることが出来ない場合は、無理やり作業車を付け回収した。
 - 深い穴等に廃車ガラが捨てられている状況であるため、引き上げに苦労した。
 - 大型トラックを牽引中にミッションが壊れ、ミッションオイルが道路上に散乱、警察・消防が駆け

つける騒ぎとなった。

- ◎ 作業は、順調に進められていたが、当初の回収台数が増加した。その原因は、両町が今回の回収事業に乗り遅れた廃車は、次から有償となることが役場から町民に伝えられた。すると、物置代わりにあった廃車が極端に増えた。
 - ◎ ここで、問題が起きた。波止場に積まれた廃車ガラ等を道内に運び入れる産廃船の手配である。量を間違えると波止場に置くことが出来ず、元に戻すことになる。当事業者が廃掃法に違反し、産業廃棄物の不法投棄となる。また、廃車ガラ等が少ない場合は、空船となることから経費に係る。時間的に余裕がない。最終的に 3 船をチャーターした。結果的には、ほぼ満杯で鉄クズは本州に廃車ガラは道内に資源として運ばれた。
- (5) 平成 10.5.17 当組合の役割は順調に進められ日程の範囲で無事終了した。夕食には、両町長から海の幸でご馳走を受けた。
- (6) 平成 10.5.18 利尻島における長期保管車輛の回収事業は八日間、天候に恵まれ無事終了した。両町の職員に見送られ鷺泊港をあとにした。
- ◎ 札幌・旭川に帰る道中に見える放置車両が大変気にかかった。だれかが、次は、本道の長期保管車輛の撤去だと声を挙げた。

【事業の意義】

押し寄せる環境問題に取り組むことは社会貢献である。北自協の趣旨にかなう事業であることから、積極的に取り組み自動車解体業の責務を明確、かつ、社会的に認知する意義ある事業として是非、成功することを前提に行った。

北自協の任務は、周囲 60 キロの離島にある放置・長期保管車輛の収集である。期間は、延べ 8 日間現地滞在は 7 日だが、帰りの日を引くと、実労日は 6 日間である。推定車両 800 台を回収するには時間が少ない。当然、延長することは考えられない。代表者が 10 名、8 日間に渡り会社を空けることは大変なことである。だれもが、8 日間会社を空けた経験はないとゆう。



(出発を見届ける理事長)



(到着後、直ちに回収現場を査察)

ごみゼロ・プログラム

循環型社会の構築を目指し、本道におけるごみの発生・排出の抑制、リサイクルの推進、及びごみの適正処理を総合的・計画的に推進するため、道民・事業者・行政がそれぞれの役割を果たしながら、取組を進めるための具体的な計画（平成 12 年 3 月策定）。



(地元の鉄クズ業者 [すでに廃業])



(両町が答弁する廃車保管施設)



(合同会議)



(放置自動車は風化が激しい)



(回収初日海岸に集結プロジェクトチーム)



(回収車輛の前面に「責任ある廃車処理」の垂れ幕を掲げ回収作業)



(放置自動車は風化が激しい)

放置車輛は年式的には40年式が見受けられた。海風に晒され腐食が激しく、屋根を絞るとちぎれる廃車があり、危険な作業であった。



(昼食風景)



(事前選別作業、一台一台廃液・廃油を回収)

事前選別をしなければ、プレスした際にオイルが運搬中に路上に放出することになるため、一台一台エンジンオイル等を抜いた。



(事前選別作業、臨時の選別台)



(回収されたエンジンオイル類)

最終処分場

一般廃棄物及び産業廃棄物を埋立処分するのに必要な場所及び施設・設備の総体。産業廃棄物の最終処分場には、遮断型(有害物質を埋立基準以上含む廃棄物)、安定型(がれき等)管理型(汚泥等)の三つのタイプに分けられる。



(回収事業が終了後 ミーティング風景)



(資金確保のため輸出エンジン等を回収する)

産廃船に何台積めるか。経験がないため、積み残しが出た場合は、元に戻すことは出来ない。戻せば廃掃法による違反行為となる。



(両町長より海の幸に慰労を受ける)



(観光見学、姫沼)



(最終日おみやげを買う組合員)



(札幌の輸出業者に入札する)

産業廃棄物

事業活動に伴って生じた廃棄物のうち、燃え殻、汚泥、廃油、廃酸、廃アルカリ、廃プラスチック類など20種類の及び輸入された廃棄物をいう。

酸性雨

化石燃料などの燃焼で生じる硫黄酸化物や窒素酸化物などが大気中に取り込まれて生じる酸性の落下物。通常 pH(水素イオン濃度指数) 5.6 以下の雨をいう。欧米では、湖沼や森林などの生態系に深刻な影響を与え、国境を越えた国際問題となっている。



(放置自動車が回収された風景)

すべての作業修了まで、約1ヶ月がかかった。回収作業に従事した団体等によって十数年間、環境破壊・景観等を阻害していた放置自動車が撤去され、見違える風景となった。

撤去作業の役割分担

①放置車両の回収 北自協、②プレスして港まで持ち込む作業 鉄リサイクル工業会北海道支部、③資金的援助 自動車販売団体、④廃バッテリー処理 北海道資源化推進協議会、⑤廃タイヤ処理 北海道廃タイヤ事業協同組合、⑥重機等の提供 地元修理工場、等

利尻富士・利尻町自動車の投棄を防止する条例

(目的)

第1条 この条例は、自動車(道路交通法(昭和35年法律105号)第2条第1項第9号及び第10号に規定する自動車及び原動機付自転車をいう。以下同じ)の投棄を防止することにより、利尻富士・利尻町の自然と生活環境を守るとともに資源再生の措置を講じることを目的とする。

(所有者等の責務)

第2条 町の区域内において自動車を所有、使用又は占有する者(以下『所有者等』という。)は、次の各号の一に該当する場合を除き、この条例に定める方法以外で自動車を処分してはならない。

- (1) 所有者等が当該自動車を自動車販売業者(下取り又は回収事業を含む。以下同じ)又は自動車処理業に依頼して処理する場合。
- (2) 所有者等が当該自動車等を島外の区域に持ち出す場合。
 - 2 所有者等は、自動車の所有、使用又は占有を廃止したときは、廃止した日から10日以内にその旨を町長に届け出なければならない。
 - 3 所有者等は、廃止の届け出をした当該自動車を他の目的に利用しない場合は、廃止の届け出をした日から6ヶ月以内に自己の責任において処分しなければならない。
 - 4 所有者等は、廃止の届け出をした当該自動車を自己所有地内において保管し、他の目的に利用しようとする場合は、廃止の届け出をした日から10日以内にその旨を町長に届け出なければならない。
 - 5 前項の規定により届け出をした所有者等は、届け出をした日から3年以内に当該自動車の処分をしなければならない。

ただし、町長が特別の事由があると認める場合はこの限りではない。

(自動車販売業者の責務)

第3条 自動車販売業者は、自ら責任において自動車の投棄を防止し、かつ、自らが販売した自動車が投棄されたときは、その責任において投棄された自動車を積極的に回収するよう努めなければならない。

- 2 前条第1項第1号の規定により依頼を受けた者は、6ヶ月以内に解体処理を行わなければならない。

(町民等の協力)

第4条 町民又は町の区域内に滞在する者は、町の区域内において投棄された自動車を発見した場合は、速やかに町長にその旨を通報するものとする。

(指導、勧告及び要請)

第5条 町長は、所有者等、自動車販売者又は自動車処理業者に対して、町の区域内における自動車の投棄を防止するために必要な指導、勧告又は要請をすることができる。

(改善命令等)

第6条 町長は、第2条第1項、同条第5項又は第3条第2項に違反していると認めるときは、所有者等、自動車販売業者又は自動車処理業者に対し、期限を定めて改善その他必要な措置を行うことを命じることができる。

(公表)

第7条 前条の改善命令を受けたにもかかわらず、定められた期間内に改善その他必要な措置を何ら講じなかった者については、町長はその者の住所及び氏名を公表することができる。

(委任)

第8条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

利尻富士・利尻町自動車の投棄を防止する条例施行規則

(趣旨)

第1条 この規則は、利尻富士・利尻町自動車の投棄を防止する条例(平成10年利尻富士・利尻町条例第 号、以下『条例』という。)の、施行について、必要な事項を定めるものとする。

(用語)

第2条 この規則における用語の意義は、条例の用語の例による。

(廃自動車の届け出)

第3条 条第2項の規定による届出は、自動車使用等廃止届出書(第1号様式)によるものとする。

(廃自動車利用の届出)

第4条 例第2条第4項の規定による届出は、廃自動車利用届出書(第2号様式)によるものとする。

2 町長は、前項の規定による届出を受けたときは、その内容を調査し、廃自動車利用届出済証(第3号様式)を交付するものとする。

3 前項廃自動車利用届出済証を受けた者は、これを当該廃自動車の見やすい場所に貼付けしなければならない。

4 廃自動車を利用する者は、自然景観を損なわないように配慮しなければならない。

附 則

この規則は、公布の日(平成10年7月1日)から施行する。

廃棄車輛回収終了後、上記の条例が施行される。

自然環境保全基礎調査

全国的な観点からわが国における自然環境の現況及び変化状況を把握し、自然環境保全の施策を推進するための基礎資料を整備するために、環境省が昭和48年度よりおおむね5年ごとに実施している調査。一般に、「緑の国勢調査」と呼ばれ、陸域、陸水域、海域のそれぞれの領域について国土全体の状況を調査している。

利尻島における資源ごみ再資源化事業
参加者名簿 (その1)

参加組織	参加企業名	事務所の住所	参加者名(敬称略)
北海道 自動車処理 協同組合	(有)南商会	札幌市清田区有明340番地5	南 可 昭 南 竜 也
	(有)会田車輛	北広島市輪厚706番地5	会 田 隆
	(株)協栄車輛	札幌市白石区北郷9条8丁目	佐 藤 正 良 今 政 貴 田 邊 寛 喜
	(株)オートハ'-ツ三伸	札幌市白石区川北2327番地	佐々木 力 菅 原 電 三
	石上車輛(株)	札幌市豊平区月寒東2条10丁目 4番17号	石 上 剛 横 井 英 樹
	(有)オートワグナ'商会	札幌市白石区川北2293番21	猿 田 和 義
	(有)ケーエー車輛	北広島市大曲804番37	阿 部 賢 二
	(株)札幌パーツ	札幌市東区北25条東21丁目1番5号	工 藤 洋 行
	(有)近藤車輛	札幌市北区新川西4条3丁目1番1号	近 藤 高 志
	(有)高橋溶接工業所	札幌市東区東雁来6条3丁目1番3号	泉 野 貴 史
	(株)鶴岡車輛	札幌市西区西野3条1丁目1番1号	松 元 誠
	(有)中川車輛商	江別市工栄町21番30	中 川 浩
	(有)北海パーツ	砂川市西1条北22丁目1番5号	元 木 政 太 梅 木 貴 博
	山本商会	札幌市清田区北野5条1丁目9番53号	三 浦 則 幸
	(有)キク子商会	札幌市白石区川北2248番2	菊 池 幸 重
	(有)駒里サルベージ	千歳市駒里946番地23	角 田 寛
	丸利伊丹車輛(株)	札幌市白石区中央1条1丁目1番19号	伊 丹 伊 平 原 間 井 秀 昌
	(有)丸一田中商会	札幌市清田区北野4条5丁目7番20号	西 中 邦 夫
	(株)下田	札幌市白石区川北2285番4	川 面 裕 司
	(有)オートハ'-ツ長谷山	旭川市西神楽1線15号	長谷山 新 三 中 田 忠 雄
(有)菅野商事	旭川市末広町東1条6丁目	菅 野 康 博	
(有)十商カムイ	旭川市神居町協栄401番地1	神 谷 光 俊 玉 井 学	
(有)辻商会	旭川市永山町11丁目30番地2	辻 憲 一	
(株)高橋商会	釧路市愛国191番地1041	高 橋 敏	

利尻島における資源ごみ再資源化事業結果

1 作業にあたって使用した車輛及び機材等

使用組織	所有者等	車輛・機材の名称	作業期間内の用途	数	
北海道 自動車処理 協同組合	(有) 兩商会	4 t ユニック車 発電機 コンプレッサー	放置車輛回収 コンプレッサーの為 インパクトレンチ用	1 1 1	
	石上車輛(株)	4 t ユニック車 フロンガス回収機	放置車輛回収 エアコンガス抜き取り	1 1	
	(株) 協栄車輛	11 t 大型レッカー車 4 t ユニック車 ガス切断機 コンプレッサー 無線機	放置車輛回収 放置車輛回収 解体作業 インパクトレンチ用 移動車連絡用	1 1 1 1 1	
	(有) 会田車輛	4 t ユニック車 ガス切断機 フロンガス回収機 発電機	放置車輛回収 解体作業 エアコンガス抜き取り コンプレッサーの為	1 1 1 1	
	(有) 高橋溶接工業所	4 t ユニック車 ガス切断機	放置車輛回収 解体作業	1 1	
	(有) オートワタナベ商会	11 t レッカー車 コンプレッサー ガス切断機	放置車輛回収 インパクトレンチ用 解体作業	1 1 1	
	(有) ケーエー車輛	ガス切断機 フロンガス回収機	解体作業 エアコンガス抜き取り	1 1	
	(有) 中川車輛商会	4 t ユニック車 ガス切断機	放置車輛回収 解体作業	1 1	
	(有) 駒里サルベージ	8 t ユニック車 ガス切断機	放置車輛回収 解体作業	1 1	
	(有) オートパーツ長谷山	8 t ユニック車 ガス切断機 フロンガス回収機 発電機	放置車輛回収 解体作業 エアコンガス抜き取り コンプレッサーの為	1 1 1 1	
	(有) 十商カムイ	4 t ユニック車 ガス切断機 コンプレッサー	放置車輛回収 解体作業 インパクトレンチ用	1 1 1	
	借上(利尻町)	渡辺電器	フォークリフト	事前選別作業	1
		米田商店(株)	フォークリフト	事前選別作業	1
		沓形漁協	フォークリフト	事前選別作業	1
		難波自動車(株)	タイヤショベル	事前選別作業	1
		吉田産業(株)	タイヤショベル	事前選別作業	1
借上(振計町)	蛸島水産(株)	フォークリフト	事前選別作業	1	
	福土水産(株)	フォークリフト	事前選別作業	1	
	(有) 利尻製材興業 振計製材協同組合 振計支所	タイヤフォークリフト タイヤショベル	事前選別作業 事前選別作業	1 1	
(社) 日本 鉄リサイクル 工業会 北海道支部	(株) マテック	ラバウンティニーブラ機	鉄破碎処理	4	
	(株) 鈴木商会	バックホーツカミ機	鉄スクラップ処理・積込	3	
	北旺運輸(株)	大型トラッククレーン	積み卸し、船積み	1	
	借上	日本通運 稚内支店	10 t トラック スリッパ車	廃車プレス物集荷、運搬	4
	借上(利尻町)	利尻島運輸(株)	10 t ダンプ車	鉄スクラップ運搬	4
借上(振計町)	(株) 中田組 利尻支店	重機運搬トレーラー タイヤショベル	重機移動運搬ほか 重機移動運搬ほか	1 1	
北海道資源化 推進協議会	恵庭建設(株)	梱包用ストレッチフィルム(13300m)	バッテリーの固縛・梱包	6	
	借上(振計町)	鬼脇漁協	梱包パレット(90x90cm) フォークリフト	バッテリーの梱包用 目録・梱包したバッテリーの積み	13 1
北海道 廃タイヤ 事業協同組合	(有) 旭川ニッコータイヤ	11 t 大型トラック 8 t 大型トラック	廃タイヤ回収運搬 廃タイヤ回収運搬	3 1	
	(有) 共栄燃産	11 t 大型トラック	廃タイヤ回収運搬	1	
	(有) 山口タイヤ商工	8 t 大型トラック	廃タイヤ回収運搬	1	
	(株) 三光産業	6 t 大型トラック	廃タイヤ回収運搬	1	

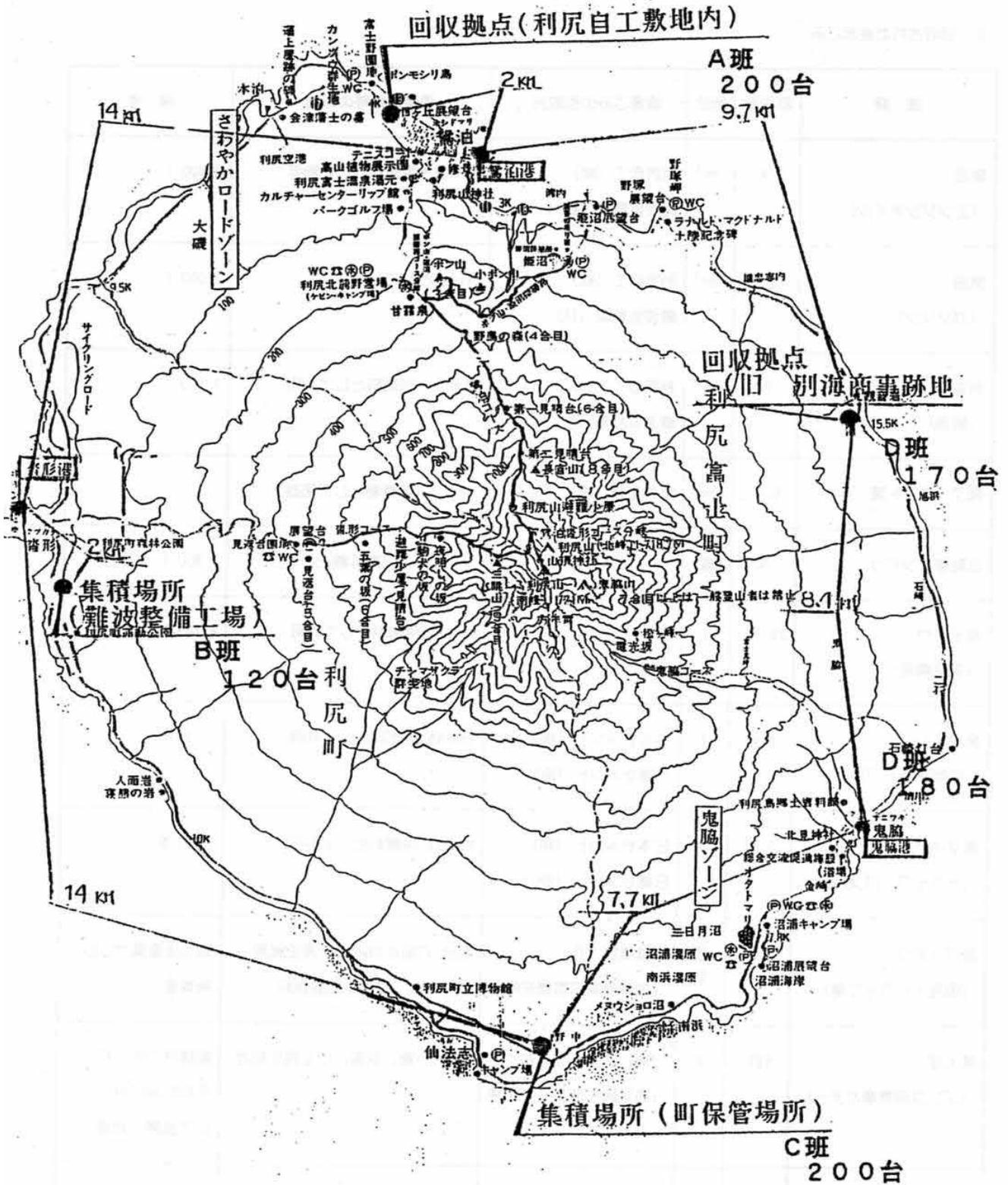
利尻島における資源ごみ再資源化事業結果

2 回収された資源ごみ

種類	回収量	単位	資源ごみの引取先	再資源化等の方法	備考
廃油 (エンジンオイル)	2.4	m ³	利尻自工(株) 難波自動車(株)	ボイラー用燃料として利用	2,400 l
廃油 (ガソリン)	2	m ³	利尻自工(株) 難波自動車(株)	洗い油として利用	2,000 l
廃油 (軽油)	1	m ³	利尻自工(株) 難波自動車(株)	ボイラー用燃料として利用	1,000 l
廃クーラント液	0.8	m ³	早来工営(株)	(廃棄物として処理)	
自動車エンジン	70	個	(未定)	(海外輸出)	800 l
廃タイヤ (乗用車用)	29.32	t	日本セメント(株) 日鐵セメント(株)	セメント用燃料として利用	4,189本
廃タイヤ (中型トラック用)	3.45	t	日本セメント(株) 日鐵セメント(株)	セメント用燃料として利用	192本
廃タイヤ (トラック、バス用)	2.88	t	日本セメント(株) 日鐵セメント(株)	セメント用燃料として利用	64本
廃バッテリー (乗用・トラック用)	7	個 七	細倉精錬(株) (宮城県栗原郡鷺沢町)	鉛分(73%)は精錬後、再生資源 プラスチックは再生樹脂原料	梱包後重量からの 換算値
鉄くず (プレス済廃車ボデー)	693	t	(株)マテック石狩支店 (株)鈴木商会石狩工場	リルダ-後、鉄源として再生利用	船積時の806台を 平均0.86t/台 にて換算した値
鉄くず (廃車以外の鉄くず)	701	t	東京製鉄(株)水島工場 (岡山県倉敷市)	電気炉にて鉄源として再生利用	運搬船の積込時の 計測値

参考資料

利尻島廃車処理回収拠点及び搬出港概算距離見取図



離島の放置車両問題に取り組む

みなみ よしあき
南 可昭さん



環境へ貢献積極的に

放置自動車は、いわば鉄の塊。解体処理するにはプロの技が要る。今年に入り、利尻島に廃車が八百台も放置されていることが、道の調査で分かった。地元の要望で道が対策に乗り出し、一カ月前つくられた「離島における資源ごみ再資源化会議」の座長に、頼れる仕事人として担ぎ出された。

道自動車処理協同組合の理事長。この組合は、仲間と一緒にに三年前につくった。一匹のおおかみが多く、全体の発言力が弱い業界。旧夕張鉄道の

機関士から飛び込んで二十五年来。いま、札幌で経営する会社は従業員十人と中堅規模だが、業界の地位向上に対する熱意は自他ともに認める。

「われわれの業界を社会的に認知してほしい。だから社会的に意義ある仕事には積極的に

ひと'97

的に協力したいんです」

解体業者は、廃車を分解して部品と鉄を売る。離島は運送費用の負担が重く、業者が敬遠してきた。現地視察では、車体の散乱ぶりにがく然としたが、難しいほどやる気が出る。「フェリーに積むか、そ

れとも専用の船で運ぶか。とにかくやるしかないよ」環境保全への関心が高まり、淘汰(とうた)される仲間が出るのが気掛かりだ。道内に約百六十社ある業者のうち組合加盟はまだ九十五社。加盟社のうちフロンガス回収機を持つのはまだ二十五社という。

「お客さんが環境コストを納得して払ってくれるよう努力しないと、存在意義が問われる時代なんです」利尻島には最後までかわるつもりだ。「島外に運んで処理する恒常的な仕組みをつくりたい。これも環境への貢献ですよ」。61歳。

(政治部 李 誠)

※ 『道知事並び利尻富士町長・利尻町長から感謝状と慰労』を受ける 10.7.1

北海道は、利尻島の放置車両撤去作業に取り組んだ、北海道自動車処理協同組合など四団体への感謝状贈呈式を、札幌市内のホテルで開催(上記写真)。この事業の推進母体となった「離島における資源ごみ再資源化会議」を解散した。表彰を受けたのは、北海道自動車処理協同組合(南可昭理事長)、社団法人日本鉄リサイクル工業会北海道支部(杉山修支部長)、北海道資源化推進協議会(野村幹夫会長)、北海道廃タイヤ事業協同組合(井上英彦理事長)。五月に展開した作業で回収された廃車 8 百 6 1 台と鉄クズ類 約 700 トンを島から撤去した。引続き、堀達也知事より、「今回の取り組みが、道内の放置車処理のモデルケースになった」と謝辞を述べ、四団体の代表に感謝状を手渡しされた。さらに、利尻富士町と利尻町の両町からも感謝状が贈呈された。



(堀 北海道知事よりお礼の挨拶を受ける)



(南 座長が無事終了したことを報告する)



(堀 北海道知事より感謝状を受取る)



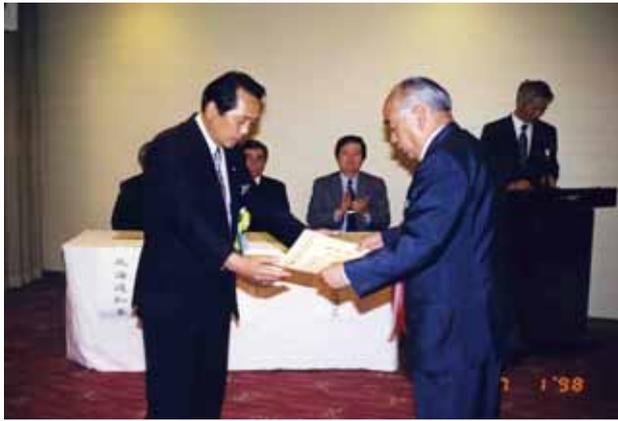
(北海道知事 感謝状)



(安達 利尻富士町長より感謝状を受ける)



(利尻富士町長 感謝状)



(田島 利尻町長より感謝状を受ける)



(利尻町長 感謝状)



(堀 北海道知事より慰労を受ける)

北海道・利尻富士町・利尻町から利尻島における長期放置車両の撤去作業の功績に対して感謝状を受賞した後、堀知事から慰労会に招待を受けた。当組合理事10人が出席した。

堀知事から8日間の作業工程や苦勞を訪ねられた。自動車解体業としての使命感に燃え組合員が朝早くから、夜遅くまで頑張った結果、8日間の日程で終了したことを述べた。

今後も、道内における廃車処理に貢献して頂きたいとの言葉を受けた。

循環型社会形成推進基本法: (平成12年6月2日公布)

資源の消費が抑制され、環境への負荷の少ない「循環型社会」の形成に向けた取組の基本的な枠組みとなる法律。廃棄物の発生を抑制し、発生した廃棄物等のうち有用なものを「環境資源」としてとらえ再使用、再生利用、熱回収という循環的な利用を規定し、最後に適正処理を行う優先順位を初めて法的化した。また国、地方公共団体、事業者及び国民の責務を規定し、事業者、国民の「排出者」責任の明確化、生産者が自ら生産する製品等について使用され廃棄物となった後まで一定の責任を負う「拡大生産者責任」一般原則を確立した。

食品リサイクル法 (食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律: 平成12年6月7日公布)

食品関連事業者「判断の基準」に従って再生利用等の実施を行い、食品循環資源の再生利用等の促進を図る法律。食品関連事業者等の食品循環資源の再生利用への取組を促進するため、「登録再生事業者制度」と「再生利用事業計画の認定制度」を設けている。

3R

廃棄物等の発生抑制(リデュース)、再使用(リユース)及びリサイクルのこと。リサイクルとは、再生利用(廃棄物等を原材料として再利用すること、マテリアルリサイクル)及び熱回収(廃棄物等から焼却に伴う熱エネルギーを回収すること、サーマルリサイクル)をいう。

ゼロ・エミッション

ある産業から出るすべての廃棄物を新たに他の分野の原料として活用、社会全体であらゆる廃棄物をゼロにすることを目指すという。国連大学が提唱している構想。

※ 『離島における撤去作業に従事した組合員に対するねぎらい』10.7.4

7月1日の道知事並び利尻富士町長・利尻町長から感謝状の受賞に参加出来なかった北自協組合員に4日改めて感謝状の披露と金晃太郎環境生活室長からお礼の挨拶と慰労を受けた。また、南可昭理事長より、参加した組合員に改めて挨拶を述べた。知事・両町長から感謝状の受賞は、全国自動車解体業界として、初の受賞で解体業界の底上げに貢献した。更に、北海道自動車処理協同組合の設立の目的を達成する社会貢献と成りました。本業を顧みず参加をして頂いた組合員各位に心よりお礼を申し上げます。簡単に、8日間とゆうが、代表の皆様が会社を空けることは大変なことと思います。



(慰労会に出席でなかった組合員が慰労を受ける)

この事業は、自動車解体業界にとって、将来的に意義ある事業と信じて居ります。今後、道内各市町村で同様な問題が起きる可能性はある。これを機に行政と各自動車関連団体等と連絡協議会を構築することを企画する。

石上対策委員長から利尻島に参加して頂いた組合員にお礼の挨拶をした。また、北自協から参加各社に感謝状を贈り、南理事長からお礼を申し上げた。



(石上対策委員長から組合員にお礼の挨拶をする)



(北自協より各社に感謝状を贈る)

ダイオキシン類

人の生命や健康に重大な影響を与えるおそれがある物質で、平成12年1月に施行された「ダイオキシン類対策特別措置法」では、ポリ塩化ジベンゾーパラジオシン(PCDD)、ポリ塩化ジベンゾフラン(PCDF)及びコプラナーポリ塩化ビフェニル(コプラナーPCB)をあわせて、ダイオキシン類とし、発生源となる廃棄物焼却炉などからの排出が規制されている。

地球温暖化対策推進大綱

平成9年(1997)年12月の京都議定書の採択を受けて、1998年6月に国の地球温暖化対策推進本部において、2010年に向けて緊急に推進すべき地球温暖化対策を取りまとめたもの。

地球温暖化防止京都会議(COP3)

平成9年(1997)年12月の京都で開催された第3回気候変動枠組条約締約国会議。当会議において二酸化炭素など温室効果ガス排出の先進国における削減目標を定めた「京都議定書」が採択された。

特定フロン回収に関する確認書

社団法人日本自動車販売協会連合会札幌支部外3団体(以下「甲」という。)と、北海道自動車処理協同組合(以下「乙」という。)及び、札幌地区自動車解体処理協同組合(以下丙という。)は、札幌地区で扱う廃棄自動車のカーエアコンからの特定フロンCFC12(以下フロン)という。回収について、次のとおり確認する。

- 1 別紙1に掲げる甲の会員は、札幌地区で扱う廃棄自動車のカーエアコンからフロンを回収・処理するため、乙及び丙にフロンの回収・処理を依頼する。
- 2 乙及び丙は、上記1の甲の会員から引き受けた車両のカーエアコンからフロンを適正に回収する。
- 3 乙及び丙は、回収したフロン全ての破壊処分を早来工営〔株〕に依頼する。
- 5 乙及び丙は、フロン回収台数、回収したフロンの処分状況を専用の帳簿に記録し、これを保管する。
- 6 乙及び丙は、フロン回収・処理を依頼した甲の会員に回収台数を報告する。
- 7 乙及び丙は、早来工営〔株〕で破壊処理したことを示す伝票等を受領し、保管する。
- 8 フロンの回収・処理を依頼した甲の会員は、請求のあった回収・処理に必要な費用を乙又は丙へ支払う。
- 9 回収・処理に必要な費用の額については、乙及び丙の組合員と甲の会員の当事業間で誠実に決定する。

平成10年8月1日

甲 札幌市東区北28条東1丁目2番3号
〔社〕日本自動車販売協会連合会札幌支部

支部長 川上 澄

甲 札幌市東区北24条東1丁目1番12号
〔社〕札幌地方自動車整備振興会

会 長 金子 芳久

甲 札幌市東区東雁来259番地16号
北海道中古自動車販売協会札幌支部

支部長 鷲田 久三

甲 札幌市東区東雁来52番地
札幌地区軽自動車協会

会 長 鈴木 富夫

乙 札幌市清田区有明340番地5
北海道自動車処理協同組合

理事長 南 可昭

乙 札幌市豊平区月寒東2条10丁目
札幌地区自動車解体処理協同組合

理事長 南 可昭

立会人 札幌市中央区北1条西2丁目

札幌市長 桂 信雄

※ 『北海道環境生活部がフロン回収事業に取り組む』10.10.1

環境庁は自治体にフロンガス回収要請を踏まえ、北海道が自動車関係団体等にフロン回収を積極的に回収するために、「北海道フロン対策推進協議会（カーエアコン関係部会）」を設立。

環境庁は地球温暖化の原因となる代替フロン類三種の排出を抑制するため、地方自治体に回収・破壊で協力を求めていく方針を決めた。北海道は、平成14年10月1日スタートするフロン回収破壊法制定を前倒し11月1日から、道の認定を受け付けた。自動車解体業者や家電販売店がフロン使用製品を有料で処理する仕組みで、道は消費者に協力を呼び掛けている。道の認定をうけた協力店は一日までに、「回収実施店」が374店、「回収取次店」が2385店。ここで、フロンを集め、石狩と帯広にある産廃業者が最終処分する。

一昨年まで道内に処理業者がいなく、道と関係業界による「道フロン対策推進会議」がシステムを整備した。同会議の試算によると、消費者が負担する経費は家庭用冷蔵庫で800円ほど、カーエアコンで2300円程度とみられている。（道環境政策課 ☎011・231・4111）

北海道フロン対策推進会議 カーエアコン関係部会委員名簿

平成10年10月2日

団 体 名	職 氏 名
北海道自動車処理協同組合	理 事 長 南 可昭
社団法人日本自動車販売協会連合会札幌支部	専務理事 宇熊 義光
北海道自動車整備連合会	事務局長 稲葉 剛延
札幌地区軽自動車協会	専務理事 松本 誠
北海道中古自動車販売協会	専務理事 池本 隆一
社団法人北海道消費者協会	専務理事 塩崎 義郎
社団法人日本鉄リサイクル工業会北海道支部	事務局長 服部 隆志
三友プラントサービス株式会社	常務取締役 石塚 淳
帯広公清企業組合	主 査 宮本 政則
北海道環境生活部環境室環境政策課	課長補佐 石川 照高 保全係長 白野 暢

バイオガス

生物反応(微生物発酵や酵素などの利用)によって生成するメタン・水素などの燃料用ガスの総称。化石燃料に替わるエネルギー源として活用が期待されている。

PCB (ポリ塩化ビフェニル)

有機化合物の一つ。不燃物で、熱に強く、絶縁性にすぐれ、化学的にも安定していて分解されにくく、動物の脂肪組織に蓄積されやすい。従来、熱媒体、絶縁油、塗料に使用されていたが、人に対し皮膚障害、肝臓障害を引き起こす毒性を持つことが判明したため、現在、国内で製造は禁止されている。



(自動車販売店・修理工場等に掲げる回収取次店ステッカー)



(自動車解体業者・破砕業者等に掲げる回収実施店ステッカー)

フロン回収・処理に ご協力をお願いします

廃棄自動車
特定フロン
回収・処理

平成10年
8月から
本格スタート

有害な紫外線から私たちを守っているオゾン層がフロンによって破壊されています

札幌市等関係行政機関と関係自動車業界団体は

カーエアコンの中のフロンを回収するため

かねてより検討を重ね協力して回収装置配備などの

回収体制づくりに努めてきました

廃棄自動車の特定フロンについての体制が整いましたので

平成10年8月から本格的な回収・処理をスタートすることになりました

廃棄自動車を販売店などに引き渡す際に、廃車手続料のほか**フロン回収処理費用**が必要になります。

あすの地球を守るために、どうぞご理解・ご協力を。

フロン回収 取り組み強化

北自協

無償処理に助成

環境費用の啓蒙も狙い

〔札幌〕北海道自動車処理協同組合（北自協、南可昭理事長）は、カーエアコン用特定フロンガスのユーザー負担による回収・破壊事業をより一層拡充するため、組合員が放置車両や車両の排出者から処理費用を収受できずに行った回収・破壊作業に対して、組合の財源で処理量に応じた一定の費用を交付する新たな助成金事業を九月から開始した。北自協各支部のフロン処理の実行性を高める狙いととも、環境費用に対する排出者責任の自覚と一般ユーザーへの理解と協力を訴える一助にしたい考え。

道内の自動車フロンガスの回収は、札幌市が無料で回収ポンプを解体事業者に貸与する「札幌方式」と日本自動車工業会「自販連が独自に回収し移充てんする「自工会方式」の二つの異なる方法で、特定フロンについては一昨年八月から、代替えフロンは今年四月から実施されている。いずれ

も抜き取り保管したフロンは、最終処理場の三友プラントサービスタ石狩工場と帯広公清企業組合に持ち込まれ破壊される。処理に係わる人件費や破壊処理費などの回収コストは現在、廃車一台当たり二千円（軽自動車）〜二千三百円とされ原則、ユーザーが負担することになっている。しか

し、法的強制力がないため、ユーザーの負担もドライバーなどの徴収も、環境費用に対する理解と協力が足りていないのが現状。北自協事務局では「会員の奉仕的な取り組みで回収が行われているケースも相当数にのぼる」とみている。

北自協経由のフロン回収実績（全道）は、この二年間で委託を受けた廃車が三万二千八百台、破壊処理したフロンガスは約十八トと、事業初年度（平成十年八月〜十一年七月）に比べて委託車両は二割増、破壊処理量は九割増と順調な伸びをみせてはいるが、当初計画にはほど遠い。

北自協では旭川、函館など「自工会方式」で行われている地域の組合経由実績が、道央圏（札幌・室蘭地区）に比べて落ちるのは当然としながら、それでも委託台数、破壊処理量はともに二割弱を占めている実績に注目。組合員に対する支援強化によつては全体的な回収実績の底上げも可能と見込み、組合独自の助成措置を検討していた。

今月から実施に踏み切った支援策は、組合員が放置車両や車両排出者から処理費用を受け取れず、フロンガスの回収作業を行った場合でも、組合財源（会費）から破壊処理量に応じて処理費用を

交付する助成金制度。道内の解体事業者は廃車の逆有償化、これまで無償だった廃バッテリーの有償化、タイヤなど廃棄物の処理費用の高騰などから厳しい経営を強いられており、無報酬のフロン回収作業にも助成が付くこの制度は大きな福音。一方、処理量が増えれば組合負担は事業運営の重荷になりかねないが、事務局では「赤字は覚悟の上、われわれの姿勢を通じて、少しでも環境問題に対する理解と協力が広まれば……」（伊丹伊平副理事長）と、効果に期待を寄せている。

※ 『北自協は、フロン回収破壊法を前倒し、回収事業に取り組む』10.8.5

北自協は、札幌協と共同でフロンガス回収事業に取り組む。すでに、札幌協は札幌市からフロン回収機の貸与を受ける事業を行っているシステムを拡大して北自協の組合員が積極的に回収事業に取り組む。

平成10年度から平成16年10月までのフロンガス回収車両台数及び破壊数量

年 度	回収車両台数〔台〕	破壊数量〔kg〕
10年度 8月～3月 平成10年8月 ～平成11年3月	R12 8.075	3809.9
	134a	
	合計 8.075	3809.9
11年度 4月～3月 平成11年4月 ～平成12年3月	R12 17.989	9405.3
	134a	
	合計 17.989	9405.3
12年度 4月～3月 平成12年4月 ～平成13年3月	R12 19.540	9889.6
	134a 165	681.2
	合計 19.540	10570.8
13年度 4月～3月 平成13年4月 ～平成14年3月	R12 19.450	11439.0
	134a 1.038	2488.1
	合計 20.488	13927.1
14年度 4月～3月 平成14年4月 ～平成15年3月	R12 12.373	9490.5
	134a 1.600	3159.2
	合計 13.973	12649.7
15年度 4月～3月 平成15年4月 ～平成16年3月	R12	1160.2
	134a	618.2
	合計	1778.4
16年度 4月～10月 平成15年4月 ～平成16年4月10月	R12	674.4
	132a	477.4
	合計	1151.8
合 計	R12 77.262	45868.9
	134a 2.803	7424.1
	合計 80.065	53293.0

北海道自動車処理協同組合は、前ページの陸運情報社新聞の記事に掲げるフロン回収破壊費用について組合が一部を負担した。なお、フロン回収事業には、社団法人日本自動車販売協会札幌支部が特段の協力によって順調に進められ、フロン回収破壊法に引き継がれた。

改めて、ご協力を頂きました関係団体等に御礼申し上げます。

※ 『北海道環境道民会議発足式』10.9.5

環境道民会議の概要

【趣旨・目的】廃棄物や地球温暖化などの今日の環境問題は、日常のくらしや事業活動と密接に関わっており、これらを解決するために、社会全体が一体となって環境保全活動に取り組む必要があります。このため、道民、事業者、行政が互いの連携の下で、環境保全活動を積極的に推進するため、平成10年9月に「環境道民会議」を設置した。

【構成】道民、事業者、行政が互いの連携の下で、自主的、積極的に環境保全活動に取り組み、その活動をより広がりをもったものとしていくため、参加団体は、行政をはじめ、各界・各層において全道的に活動している民間団体等とします。(平成17年7月現在63団体)

【活動の方向】[環境行動宣言](活動を行う上での基本的考え方)「行動指針」(活動の具体的方向性)「行動テーマ」(重点的に取り組む共通テーマ)

【活動内容】1.各参加団体による活動の実践。2.実践活動に係る情報交換・交流。3.活動情報誌等の発行。4.普及啓発事業の実施。

【環境道民会議の議長】は、辻井達一、財団法人北海道環境財団理事長、北海道大学名誉教授



(北海道環境道民会議発足式)



(小原北海道環境生活部部长)

※ 『札幌地方自動車整備振興会主催環境展』10.9.6

札幌地方自動車整備振興会が札幌陸運支局構内で環境展を開催した。オゾン層を破壊するフロンガス回収事業に自動車関係団体等が取り組みを強化するよう協力を求めた。当北自協から現車とフロンガス回収機を持ち込み、実際にフロン回収実演を行った。また、エアバッグの車上展開も行った。



(環境展会場)



(フロンガス回収実演風景)

※ 『第3回使用済み自動車の今後の方向性に関する基調講演』10.12.8

北海道自動車処理協同組合は、「使用済み自動車マニフェスト(管理票)制度」の一部が1日施行されたことを受け8日、道、札幌市、自動車関係事業者に参加を求め、緊急討論会『使用済み自動車の処理に伴うフォーラム』を開催した。北海道経産局・北海道環境生活部などの行政、自販連および各関係団体の担当者が参加し、制度の運用に際して直面する問題点などを話し合った。行政、使用済み自動車排出側と処理側の事業者団体が揃い、地域でのマニフェスト制度展開について意見交換するのは、全国初の試み。

組合員、行政や自動車関係団体の担当者など約百人が出席。冒頭、中川敏男日産自動車リサイクル事業推進室長が「マニフェスト制度施行に伴う使用済み自動車の今後の方向性」について、と題して基調講演を行った。自工会リサイクル部会長である中川氏は、マニフェスト制度の目的やポイントについて解説したほか、日産自動車の方針と日産系ディーラーの制度対応の内容も説明。最後に「解体業の許可取得などと同様に、北海道が全国の最先端でマニフェスト制度を定着させてほしい」と呼び掛けた。

講演に引き続き、村松祐二北海学園北見大教授が司会となり、討論会が行われた。パネリストには、北海道・経産局・札幌市・小樽市・自販連(札幌/旭川/帯広/北見)支部・北中販・札幌協・北自協の各代表者が使用済み自動車の処理を巡って活発な意見交換を行った。



(笠羽節朗、道経産局産業振興課長の挨拶)



(石川照高、道環境生活部環境対策課長補佐の挨拶)

※ 『日産グリーンパーツ発進』11.3.30

北海道自動車処理協同組合は、国内初の日産自動車に取り組む資源の有効活用の観点から組織を挙げ、新事業として日産部品札幌(吉井国雄社長)と中古部品物流を視野に「日産グリーンパーツ発足式」を開催。日産自動車「日産グリーンパーツ」の供給体制を拡大日産自動車株式会社(本社：東京都中央区銀座 社長；塙義一)は、平成11年4月より日産車の中古部品である「日産グリーンパーツ」の供給体制を北海道及び東北地域に拡大展開する事を決定し、本年1月より、北海道自動車処理協同組合(南可昭理事長)及び秋田日産商事株式会社(畠山孝敏代表取締役)と協議を開始した。

同社では平成9年より、中古部品のアンテナショップを横浜市金沢区に開設し、同部品の活用の為の実証研究とテスト販売を神奈川県全域で行い、ノウハウを蓄積すると共にお客様からは好意的な評価を得てきた。今回の取り組みは、同部品の供給地域を拡大することにより、より多くのお客様に対して修理・補修部品の選択幅を広げ、利便性と満足度を高めると共に、年式の古い日産車ユーザーへの部品供給を円滑にしていく事を目的としている。また、お客様への利便性と満足度をさらに高めるため、供給地域を順次全国に拡大していく予定である。これにより日産車ユーザーへのサービス性向上と中古部品の需要拡大を実現し、使用済み車のリサイクルの実効を上げていく。「日産グリーンパーツ」供給までの流れは、販売会社が使用済みとなつた車までの流れは、販売会社が使用済みとなつた車の処理を「使用済み車マニフェスト」制度に基づいた廃油・廃液などの適正な処理を実施する解体業者に委託し、



(横浜市金沢区に開設されている廃車モデルリサイクル研究所)

同事業者は日産自動車の品質基準に合致した部品取りを行う。「日産グリーンパーツ」販売元となる日産部品販売会社は解体事業者から部品を購入し、梱包商品化した上で、日産各販売会社を始め、地域の部品・整備工場、個人ユーザー等のお客様に供給を行っていくものである。日産自動車は、平成10年2月に「自動車リサイクルの取り組み：自主活動計画」をまとめ、新型車はもちろんこと使用済み車となった車の段階でのリサイクル向上に関する活動を進めている。今回の決定はその成果のひとつである。

※『北自協、平成11年度労働環境改善フェージビリティ調査事業』11.5.23

平成11年5月23日、第2回北自協通常総会において「労働環境改善調査事業」の実施を議決。

6月19日、第3回北自協4役会において労働環境改善調査事業補助金交付申請及び同実態調査実施の概要を承認したほか、組合理事中心に、「労働環境改善委員会」を設置した。

8月30日、北海道中小企業団体中央会へ「平成11年度労働環境改善フェージビリティ調査事業補助金交付申請」書類を提出。

9月1日、中央会より、「補助金交付決定通知書」を受理。

企業視察研修、長野県長野市 (協)長野県中古自動車リサイクルセンター 平成11年11月19日

千葉県君津市 (株)ルネサンス 平成11年11月20日



(協)長野県中古自動車リサイクルセンター



(株)ルネサンス工場見学

P R T R 制度 (環境汚染物質排出移動登録制度)

人の健康や生態系に有害なおそれのある化学物質について、その環境中への排出量及び廃棄物に含まれ事業所の外に移動する量を事業者が自ら把握し、行政に報告を行い、行政は事業者からの報告や統計資料等を用いた推計に基づき、対象化学物質の環境中への排出量や廃棄物に含まれて移動する量を把握し、集計し、公表する仕組みをいう。

※ 『第4回使用済み自動車の現状と今後について』11.4.23.

北海道自動車処理協同組合は、平成11年度通常総会を札幌市内のホテルで開催。12年度事業計画など諸議案をすべて承認した。続いて任期満了に伴う役員改選で南可昭理事長(南商会社長)の再任を決めた。副理事長に伊丹伊平専務(伊丹車両社長)が就任し、元木太副理事長(北海パーツ社長)は相談役に退いた。佐藤正良災害対策委員長(協栄車両社長)が専務に就いたほか、田中陽一(田中商会社長)が常務理事となった。総会終了後、竹内啓介自研センター代表取締役の「ドイツにおける乗用車の廃車処理規制」をテーマに基調講演。ドイツ連邦議会が昨年4月に施行した廃車処分政令と検討が進んでいるEU廃車処理ガイドライン案などの詳細を解説した。続いて、ディスカッションの2部構成で「第4回使用済み自動車の現状と今後について」のフォーラムが行われた。パネルディスカッションのメンバーは主催2団体ほか、道経産局・道環境生活部(道警出向者)札幌市建設局・札幌市環境局・日産自動車リサイクル推進室・首都圏廃車廃車流通協議会・鉄リサイクル工業会北海道支部などが、参加して活発な意見交換を行った。廃車処理問題について、各分野ごとについて現在の取り組みと直面する課題などを発表した後、フリーディスカッションを行った。



(第4回使用済み自動車のフォーラム会場)



(開催に当たり挨拶を述べる南理事長)



(パネリスト皆様)



(パネルディスカッション風景)

廃棄物処理費の上昇に伴い、放置自動車や産廃の不法投棄の増加を懸念する声が目立ち、コスト問題も含め、永続的に展開できる廃車対策の必要性を多くのパネリストが感じているようだった。4回に渡り、使用済み自動車に関する問題点について各担当行政、自動車関係団体、自動車解体業者、廃棄物処理業者の忌憚のない意見交換会にご参加を頂き誠に有難う御座いました。我々、自動車解体業者として、貴重な意見を参考に責任ある廃車処理に努めます。

※ 『ハイジャックに遭遇』11.7.23.

日本ELV機構の会議の翌日、思わぬ出来事に遭遇した。11年7月23日全日空61便羽田発、新千歳行きのボーイング747がハイジャックされ当該機の長島機長(当時51)が刺殺された事件。今まで日本の国内線で起こったハイジャック事件で犠牲になって亡くなった方はいない。それも被害者が機長である。もちろん、コトは航空業界にとどまるものではなかった。機長不在でハイジャック犯がジャンボ機を「操縦」、そして八王子市上空付近高度200メートルまで急降下したという常識では考えられない異常常態。フライトシミュレーターという「仮想現実」で低空飛行をやってみたというのである。

「現実」の世界で白昼に起こった事件。単純計算はできないが、機体の回復操作があとほんのわずか遅れていたら市街地に墜落していた。試算で乗員乗客517人を含む5000人近くの一般市民を巻き込む大惨事となったことであろう。1人のハイジャック犯の犯した犯罪が社会に与えた影響は計り知れなく大きい。全日空のある乗員は事件後「神が助けてくれたとしか思えない」と語ったそう。さまざまな「偶然」と「奇跡」が重なって、犠牲になられた長島機長に救われたこの事件。航空業界の怠慢とも言える対応が招いたこの事件。また、コックピット内の「交信記録」の内容も早い時期から報道されていたと聞く。また、搭乗者の当時の記憶が薄れようとしている傍ら加害者である西沢裕司被告の現状が気に掛かる。地裁判決は「わが国犯罪史上類の見ない危険かつ悪質なハイジャックで、極刑もやむを得ない」と指摘したが「犯行当時、心神耗弱状態にあった」などと認め、無期懲役の判決を言い渡された。弁護団は告訴しない方針を決めた。また、西沢被告は「罪を償いたい」と話したという。

以上はインターネット情報から記載する。

ここで、私としての当時の状況をたどると、10時30分羽田空港を離陸、私は離陸時に仮眠状態で数分後に目覚め右窓側から辺りを見ると、ジャンボ機は数千メートル上空を水平飛行状態であった。とっさに感じたことは通常飛行ではないと思った。過去にエンジントラブルで引き返したことがあることから羽田に戻るのかなと思っていた矢先、機内放送で当機がハイジャックされて居りますとの放送でした。その後、数分低空飛行でありま恐怖感はなかったが、急激に右斜めに傾き45度ほど角度で急降下致しました。瞬間的に両足を前座席に踏ん張りました。これで、私の人生は終わりだと観念したが、私にはやらなければならない宿題があるのだと。心の中で呟いた。ハイジャックが知らされてからの数分間は、機内は冷静を保っていた。

それは、なすすべがないからである。どうなるのかと案じているうちに、ジャンボ機は急激に上昇し羽田空港に向かうとの放送があり、機内から拍手が沸いた。着陸後、機長が負傷しているのでドクターが居りませんかと機内放送があった。たまたま、女医さんが手を上げた。だが、すでに、機長は飛行中に死亡していたとのことである。死亡していたとしたら数分間をどのような状態で飛行されていたのか。と考えると当時の恐ろしさと長島機長に、ただただ感謝する次第です。26日に再度、東京に出張することがあり、横浜市青葉町の自宅を訪ね長島機長に花を沿えた。葬儀は社葬として30日に行われた。

事故から12年経過する。当時を振り返る報道記事はない。半面、85年8月12日(日本航空)羽田発、大阪国際空港行き123便が群馬県多野郡上野村の「御巢鷹山」に接触し墜落した。520名(乗員15名全員、乗客506名)が死亡、乗客4名が奇跡の生還を遂げた。単独事故として世界航空史上最悪の事故である。この事故は大惨事であることから命日にはかならず放映されている。今では観光地になっている。なぜ、ハイジャック簡単に実行出来たのか。飛行機を利用する人は常に経験する人体検査並び持ち物検査などが行われロビーに入る。だが、西沢裕司(当時28歳)は正常の入口を通ることなく乗り継ぎ通路を使用して待合ロビーに入った。西沢は出刃包丁、ペティナイフ、粘着テープ、手袋などが入った手提げバッグ入りのショルダーバッグを母親に発見されていた。事故から12年の年月(当時63歳)が経過した。無事、自宅に帰ることが出来ました。改めて、長島機長に最後まで西沢容疑者を説得し時間を掛けたことが救いとなった。

※ 『道運輸局による廃車処理の現状と課題について(札幌陸運支局)』11.8.26

北海道運輸局において、自動車整備業界の指導、監督を担当している道内各陸運支局の指定整備専門官及び主席自動車検査官を対象に研修を実施する。この研修において自然環境問題をテーマに「廃自動

車処理の現状と課題」について認識を深めることとしました。寄って、 使用済自動車のマニフェスト

特定フロン回収の現状と処理状況 中古・リビルト部品及びリサイクル部品の使用状況 その他

- ✿ 『道運輸局による廃車処理の現状と課題について（帯広陸運支局）』 11.10.21
- ✿ 『道運輸局による廃車処理の現状と課題について（北見陸運支局）』 11.11.18
- ✿ 『道運輸局による廃車処理の現状と課題について（札幌陸運支局）』 11.12.8



(当組合員より、南・伊丹・田中・石上理事が講師を務めた)

- ✿ 『環境道民会議において、自動車リサイクル業界の現状を報告』 11.8.28.



伊丹車両〔株〕取締役会長(北自協副理事長)が環境道民会議において、自動車リサイクル業界について講演を行う。

- ✿ 『リサイクル推進功労者表彰賞の受賞を堀知事に報告に行く』 11.10.15

南可昭理事長・佐藤正良専務理事が北海道の推薦で受賞を受けた「リサイクル推進協議会、近藤次郎会長賞」賞状を持参、お礼に参上する。堀知事から受賞のお祝いの言葉を頂き、今後、組合が掲げる社会貢献に寄与して下さい。と述べられた。写真＝リサイクル推進協議会賞状を持参報告する。



※ 『リサイクル推進功労者表彰賞記念祝賀会』11.12.7

これは、再資源化事業の促進リサイクル意識の高揚を図ることを目的に、リサイクル運動に率先して取り組み、継続的な活動を通じて顕著な実績を挙げている個人、グループおよび特に貢献の認められる事業所等を表彰されるもの。表彰には、内閣総理大臣賞、経産省、国土交通省などの大臣賞、リサイクル推進協議会会長賞等の表彰が行われる。但し、あくまでも推進機関がなければ受賞を受けることにはならない。

北自協には、推薦母体がないことから、直接、北海道環境生活部が推薦をして頂いたことから晴れて受賞を受けることとなった。リサイクル推進功労者受賞の背景は、北自協が組合設立後、直ちに取り組んだ「利尻島における」長期放置車輛の撤去作業に貢献したことが評価された。と同時に、回収事業による資源の再利用を行うと同時に景観等の美化に多大な功績を評価されたものと思う。祝賀会には、全国の団体等の有志が数多く出席を頂いた。

来賓として、経産省自動車課川村課長補佐・経産局次長、課長・北海道議会議員・北海道環境生活部長・札幌市議会議員・自販連札幌支部長等ならび部品販売団体等の代表責任者が全国から出席を頂き祝福を祝って頂いた。



(記念祝賀会において、組合員各位等に挨拶する)



(来賓挨拶、経産省自動車課川村課長補佐)

※ 『日本 ELV リサイクル推進協議会設立総会』12.3.27

自動車解体業界における全国組織の構築の遅れ。昭和55年頃、首都圏の有志が音頭を取り、全国同業者の交流及び健全な廃車処理体制を構築する目的を踏まえた、日本自動車解体部品協会を発足した。加盟社数は約600社事務局を東京都墨田区両国に置き、3年ほど活動を行った。当時の通産省自動車課長(浜岡氏)を招き、今後の自動車解体業界の為すべき在り方についての意見交換等を行ったことがある。当時の協会活動がそのまま進められていたならば、我々業界の位置づけが、為されたと残念に思う。

自動車解体業は、零細企業に支えられ全国的に発生する廃車処理や一部鉄クズ回収を並行して行い当時は環境問題等が社会的に取りただされることなく粛々と行われていた。

全国的に、事業所形態は20～30人を雇用している事業者は少なく7割ほどが10人未満の小規模事業者であった。当時は中古部品の普及率は少なく鉄クズ収入が主体であったと思う。このような状況下で、全国組織の必要が薄れ解散を余儀なし、この後、新たに新団体が作られたが結果的には、これとゆう活動が見えない状況で消滅した。

平成12年4月頃に首都圏の解体業界団体等が全国組織団体「日本ELVリサイクル推進協議会(仮称)」に参加の誘いがあり、平成12年6月に発足し加盟会員は1105社。なお、加盟団体38団体。翌7月から新法の議論に積極的に関与し、パブリックコメント及びヒアリング等に解体業界の意見を述べた。また、当協議会酒井会長が産構審小委員会の委員として代表意見を述べた。「自リ法」を期にELV協議会と部品販売協議会が経済産業省自動車課の助言を受け、合同準備委員会を発足し、『有限責任中間

法人日本自動車リサイクル機構(仮称)』を新しい業界団体の設立に向け取組んだ。

基本的考え方として、自動車解体業界の位置づけを明確に構築し、一つの産業としての高度化を目指し社会的貢献に寄与する。更に、「自リ法」の見直し、や業界の今後の活動と資格制度の構築等を踏まえて、解体業者の技術向上を図るための資格制度の導入、また、正確・迅速な情報発信等を全国解体業者に伝える事業を行う。21世紀型解体業は環境に軸足を置き業界挙げて取組まなければならない使命が課されている。新団体の発足にあたり、より多くの事業者の参加が不可欠である。と同時に安定した運営基盤を構築しなければ従来型組織の二の舞えとなる。

全国の自動車解体業界団体の参加を得るために、合同準備委員を軸として、どのような賛同を促進するのが当面の課題である。

自動車関連団体を挙げると、身近な団体として

- (1) 社団法人 自動車工業会〔自動車製造業〕
- (2) 社団法人 日本自動車販売協会連合会〔新車販売業者〕
- (3) 日本自動車整備商工組合連合会〔自動車整備事業者〕
- (4) 社団法人 全国軽自動車協会連合会〔新車販売業者〕
- (5) 日本中古自動車販売協会連合会〔中古自動車販売業者〕
- (6) 有限責任中間法人 自動車再資源化協力機構〔自動車リサイクル法に伴う機構〕
- (7) 財団法人 自動車促進センター〔自動車リサイクル法に伴う機構〕
- (8) 社団法人 日本鉄リサイクル工業会〔自動車破砕業者〕

すべてが法人化されている。

以上、簡単に上げた法人組織の枠組みに参加するためには、信頼のおける組織団体でなければならない。平成16年5月、上記の法人団体に認知されることを踏まえ、「有限責任中間法人日本ELVリサイクル機構」としてスタートした。会長に酒井清行氏を選任した。



(日本ELVリサイクル推進協議会設立発起人代表挨拶南可昭氏) (日本ELVリサイクル推進協議会初代会長酒井清行氏)

当ブックを制作する際に、前ELVリサイクル機構の酒井清行代表理事の写真が多く見受けられる。北海道に数多く出向いて頂いたあかしである。改めて11年間の想いが浮かんできます。60歳の若さで他界は業界として大きな人材を失いました。北は北海道、南は沖縄まで各支部会議に奔走。業界のあるべき姿を述べてきた功績は偉大であった。自動車リサイクル業界は自動車リサイクル法の施行により充実して来る反面、淘汰の時代を向かえているのは事実である。皆で渡ろうとゆるる時代ではない。過去に全国的に集団化工業団地や集团的共同事業が協同組合の趣旨の一部であった。集团的工業団地の取り組みはすでに、各々の事業者が設備投資を行い、必要が薄れた。共同出荷は健全であり、小規模事業者が取り組む余地はある。何かの方策を考えなければ淘汰が早まる。ELV機構を皆の協力で必要不可欠な組織にしていかなければならない。

日本ELVリサイクル推進協議会「役員名簿」

平成12年10月18日現在

役職名	氏名	所属団体名	
会長	酒井清行	千葉県自動車解体協同組合	(理事長)
副会長	南可昭	北海道自動車処理協同組合	(理事長)
	白川広	福島県自動車解体協議会	(会長)
	藤井信之	神奈川県自動車処理協会	(会長)
	栗原昭	埼玉自動車解体事業協同組合	(理事長)
	奥野松方	石川県自動車中古部品協同組合	(理事長)
	多田幸四郎	兵庫県自動車リサイクル処理工業会	(会長)
	佐々木一行	岡山県自動車リサイクル協同組合	(理事長)
	北口賢二	熊本県自動車解体部品協同組合	(理事長)
幹事長	栗山義孝	東京江戸川自動車解体商興会	(会長)
事務局長	金子宏	西東京自動車リサイクル協会	(会長)
財務部長	諸岡一雄	千葉県自動車解体協同組合	
ブロック長			
北海道	伊丹伊平	北海道自動車処理協同組合	
東北	白川広	福島県自動車解体協議会	
関東甲信越	太田欽也	東京中古自動車部品協同組合	
中部北陸	高野和憲	大阪自動車解体連盟	
中国・四国	大山鉄夫	岡山県自動車リサイクル協同組合	
	八束正	愛媛自動車部品リサイクル協同組合	
九州	辻隆雄	北九州中古自動車部品協同組合	
沖縄	垣花善則	沖縄県自動車リサイクル協同組合	
幹事			
	横尾寛	埼玉自動車解体事業協同組合	
	平原茂	神奈川県自動車処理協会	
	中西貢	東京中古自動車部品協同組合	
	鈴木重一	東京江戸川自動車解体商興会	
	西山幸男	東京中古自動車部品協同組合	
監査役			
	小椋勲	東京江戸川自動車解体商興会	
	大矢正昭	東京江戸川自動車解体商興会	

※ 『有珠山が22年ぶりに噴火した』12.3.31

有珠山では、平成12年3月27日午前から火山地震が次第に増加し、28日午後からは山麓で有感となる地震が多発し、低周波地震も発生し始めた。このため、政府は3月29日11時30分、有珠山関係省庁局長級会議を開催。3月31日13時10分頃、有珠山が噴火した。壮警町壮警温泉では震度5弱を7回観測した。被害としては、人的被害無し。物的被害、家屋全壊59棟、半壊211棟、一部損壊501棟電力等については、一部の住宅等において停電が発生した。車両等については、破損車両は少なく北自協としての救助依頼はなかった。



(有珠山噴火被災車両撤去対策本部を設置)

※ 『交通事故による車両の衝突破壊実況訓練』12.7.15

北海道警察本部と北海道自動車短期大学などが主催するチャイルドシートの有効性を検証する車両衝突実験が15日、札幌運転免許試験場の駐車場で開かれた。北自協から実験車両7台を提供とエアバックの作動実験の担当団体として参加した。今回の実験は交通事故等で衝突した場合に正しいシートベルトを着用している場合の安全性を実証する貴重な検証である。

主催者や関係機関等から百人ほどのスタッフが参加し、消防車も待機するなど非常に大がかりな衝突実験であった。実験は正面、側面、追突の3パターンで実施。リモコン操作による車両誘導レールにより実験車両を時速50キロで停止車両に衝突させ、その時のダミー人形の状況を検証した。



(衝撃実技訓練)



(南、佐藤、阿部理事)

※ 『交通事故等による捜査協力』

北自協は、北海道警察本部交通部及び所轄警察署交通課のひき逃げ事件等による捜査協力要請にも対応している。車両同士で衝突し、加害車両が事故現場等から逃げた場合に、加害車両等の部品（ヘッドライト・バンパー・グリルなど）等の破損物（とまく片）から車両の割出しや加害車両の買取、更に、中古部品の販売に関する情報提供をしている。

当て逃げ車両の根絶。情報提供

❖ 『フロン回収破壊法に関する説明会』 13.2.20

オゾン層を破壊し、地球温暖化に深刻な影響をもたらすフロン類の大气中への排出を抑制するため、特定製品に使用されているフロン類の回収及び破壊の実施を確保するための措置等を講じ、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するとともに人類の福祉に貢献することを目的に「フロン回収破壊法」が平成14年10月1日からスタートする。その説明会が札幌市内のホテルで開催した。会場には、札幌近郊の自動車解体業者や関係業者が多く参加した。なお、第二種特定製品からフロン回収については、平成17年1月1日から施行される「自動車リサイクル法」に移行される。



(フロン破壊法を説明する経産省自動車課三井田係長)



(説明会場)

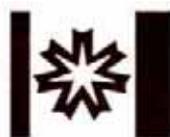
❖ 『北海道は、廃自動車適正処理対策協議会を設置』 13.3.5

北海道は、新年度から、道内で発生する使用済自動車の処理やリサイクルを積極的に推進するため、効率的なシステムの構築に向けた検討に着手する。学者や関係行政、業界などで構成する「廃自動車適正処理対策協議会」(仮称)を設置、不透明な放置自動車の状況を含め廃車処理の実態の把握を踏まえ、解体業界など既存の処理ルートを取り込んだ独自の処理体制の確立を目指すとともに、北海道での循環型社会形成を図る一環として同協議会の役割を模索したい意向だ。同環境生活部が5日に開いた「道資源リサイクル推進会議」の使用済自動車に関係する代表者らの初会合で明らかにした。同協議会は、座長に吉田文和北大経済学部教授を内定。

学識経験者と自動車関係業界からは、日本自動車販売協会連合会札幌支部、札幌地区軽自動車協会、北海道中古自動車販売協会、北海道自動車整備連合会、北海道自動車処理協同組合、日本鉄リサイクル工業会北海道支部の6団体と行政から北海道、北海道経済産業局、北海道運輸局の担当で構成する。

新年度内に6回の会合を開き、使用済自動車の処理や放置自動車の状況などを調査して課題を整理、リサイクル率の向上、適正処理のためのシステム構築に向けて検討を行う。この日の会議では、使用済自動車の道内での処理状況、自動車リサイクル法(仮称)を巡る動き、関係法令、解体業界の対応などについての報告(道内には現時点、約6万台も放置されている。保管状況は望ましくない)と意見交換が行われた。





委 嘱 書

(氏 名)

南 可 昭 様

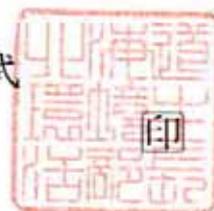
北海道資源リサイクル推進会議委員を委嘱します。
委嘱期間は平成13年3月31日までとします

平成13年3月5日

北海道環境生活部長

堀

武



※ 『平成13年度北自協総会に引き続き講演を開催』13.5.19

平成13年度における事業活動報告等が報告され、引き続き平成14年度事業計画案等が報告。総会を終了、平成17年1月から本格施行される、自動車リサイクル法に備えての講演会を開催。まず、北海道環境生活部廃棄物対策課大館弘幸係長が、道内における長期保管車両等について報告がなされた。別紙参考、

平成16年7月から9月までの間に自動車解体業者としての事前取り組みについて、現時点で保有している、使用済自動車の台数と処理能力のバランスを視野に保管台数を整理しなければ、許可申請時に戸惑うことになる。また、廃掃法には該当していなかった部分が求められることが予想される。例えば、解体施設の条件等（解体施設が建物の中で行うこと、分離層・周囲の塀・廃車の台数）更に、取り外した中古部品等の保管場についても建物の中で保管する。すでに、取得している廃掃法による業許可には建物が強制的に義務付けされていない。が自動車リサイクル法は曖昧(あいまい)な表現では義務付けされた。「曖昧とは、自動車リサイクル法の本格施行に向けて、関係事業者向けご説明資料(第2回全国説明資料)」等25ページに解体業に係る許可基準等の詳細について、私どもは拡大解釈で建物等についての強制的判断はしていない。当、「自り法」の概要は、素材等の価格変動など不安を抱え安値の場合には価値がつく(非鉄・アルミ)などを優先的に売買し、廃車ガラ等については野積み景観等を阻害している。また、不法投棄(路上)などが発生し社会的問題となっている。更に、破碎グズ(シュレッダーダスト)の最終埋立処分場の逼迫などによる処分費の高騰が廃車処理の流通を阻害している。

この様な現状を打開するために、「自り法」が10年間の年月を掛け、「平成17年1月」から本格施行される。時間的に「自り法」の許可基準を網羅することは全国的に難しいことから、「みなし許可」で5年間を経過し、新規申請から5年の更新時にサイド「自り法」の基準に沿って許可が更新されることと判断している。

続いて、服部隆志鉄リサイクル工業会北海道支部事務局長が、使用済自動車の現状と課題についての講演をした。大館弘幸係長が報告した道内における長期保管車両並びに放置自動車は鉄クズ市況の低迷によって益々、増加の傾向にあるが自動車解体業を営む事業者は責任を持って使用済自動車の取り扱いに選任しなければならない。北海道自動車処理協同組合の組合員の皆様方には、平成10年5月、当工業会と連携して利尻島における長期保管車両の撤去に貢献したことを踏まえ、自動車解体業界の見本にならなければ成りません。解体業界の皆様方と共に鉄クズ市況に左右されることなく、我々の住む北海道をグリーンな環境作りに互い協力して行くことを望みますと講演を修了した。



(長期保管・放置車輛の状況について大館係長、)



(使用済自動車の現状と課題について服部事務局長)

※ 『日産部品札幌販売株式会社より感謝状を受賞』13.5.末

北自協は日産自動車(メーカー)が取り組む資源の有効活用事業(本誌74P)に取り組み日産部品札幌販売株式会社から感謝状を受賞した。北自協は先に「使用済み自動車に関するリサイクルフォーラム」を4回行い、その際に46Pの第2回リサイクルフォーラム(使用済み自動車マニフェスト制度)で講演依頼(日産自動車リサイクル推進室中川敏男室長)をお願いしたことが切っ掛けとなって、北自協と日産部品札幌販売との間でグリーンパーツの契約を交わした。中川室長は北自協の再資源化事業に取り組む評価されて全国で初めての地元業者間での取り組みを推進して頂いた。



(マニフェスト制度に関する講演を行う中川氏)



(日産部品札幌販売(株)から感謝状を受賞)

※ 『使用済み自動車の再資源化等に関する法律(案)が可決、成立した』13.7.5

使用済み自動車のリサイクル責任を自動車メーカーと輸入業者課し、自動車所有者にはリサイクル費用の負担を求める「使用済み自動車の再資源化等に関する法律案(自動車リサイクル法案)」が5日、参議院本会議で可決、成立した。半世紀に及ぶ間法的規制が無い状況化で処理を行って来た廃車が、新法によって制約される、画期的瞬間と思う。6ヶ月後には法の施行と政省令の公布が行われ、製造業者(輸入業者)、自動車販売業者、自動車整備業者、自動車解体業者など関係事業者による適正な廃車処理が競争原理を踏まえ、公的なリサイクルシステムい`2年半後に動き出す。同法案は経済産業省、環境省、国土交通省が共同で今国会に提出した。我々自動車解体業者が検討スケジュールを耳にしたのは、125ページの平成7年末。

それから、8年の年月を経過した。衆参両議院で延べ36時間余りの審議を行い、可決した。今、新法は廃棄物のリサイクル率(シュレッダーダスト等)の向上、エアバッグ(危険機器)、フロンガス(環境汚染)等の3品目に重点を置き、適正処理に必要な費用を排出者等に負担する義務を位置づけた。預託金(処理費用)をプールする管理法人の選定と透明性の確保、情報管理のあり方やセーフティーネットの構築など幅広い議論が行われた。今後のスケジュールは公布後、6ヶ月後に法律を施行し、2年半以内(05年1月まで)に使用済み自動車の引取り業者は登録制、解体・破砕業者はフロン類回収業者(登録)を兼任解体業者は許可制、同じく破砕業者も許可制度に従わなければ使用済み自動車の取り扱いが出来ない制度となった。

リサイクル料金(預託金)の設定は、同法が競争原理の導入を求め製造業者の裁量に委ねる。現時点での預託金は、軽自動車や小型自動車等の種類を鑑み、乗用車が1.5~2万円ほどになる見通し。すでに発足している制度とリサイクル法の関係については、廃棄物処理法の業の許可取得業者に特例措置を講じるほか、同法の処理基準を適用する。今年10月に同法に先行して始まる「フロン回収破壊法」を申請し、フロンガス回収を行い、自動車リサイクル法の中で一体的に扱う。

※ 『第1回自動車リサイクル適正処理検討協議会開催』13.7.5

1. 設置の趣旨

廃自動車のリサイクルは、近年の金属市況の低迷やシュレッダーダスト処理費の上昇などによる、使用済自動車の処理の逆有償化の進行、リサイクル率向上、環境保全及び景観保全への社会的要求など、廃自動車のリサイクルシステムは多くの課題を抱えている。道内においても、長期にわたる保管や放置されている廃自動車が発生し、エンジンオイル等の漏出による環境汚染が危惧されると共に景観上の問題も生じている。道としては、関係業界による、これらの課題への対応を協議するために、本協議会を設置する。

2. 協議事項

関係業界における、廃自動車のリサイクルシステム及び適正処理システムの形成に必要な対策について協議する。当初、逆有償化への対応、リサイクル率の向上、適正処理への対応(環境保全・景観保全・長期保管廃自動車解消)について検討し各業界の取組について協議いただきたい。

3. 自動車リサイクル適正処理検討会委員

平成13年度における道内の廃自動車長期保管・放置状況は、1.739カ所、66.402台が長期保管及び放置されている。地域別には、道央圏(24.650)及び道東圏(31.894)に多く、石狩支庁と網走支庁において1万台以上の長期保管・放置されている。下記の写真は網走管内で道の調査を大幅に増え、約3万台以上あると思う。大部分がエンジン・ミッション等がすでに外されている。

第1回廃自動車リサイクル適正処理検討会出席者名簿

日時：平成13年7月5日(木)14:00～16:00

場所：ホテルポールスター札幌2階「メヌエット」



自動車リサイクル適正処理協議会開催スケジュール

区 分	回 数	日 時	場 所
協 議 会	第1回	7月 5日(木)	ポールスター札幌
部 会	第1回	8月 6日(月)	札幌ガーデンパレス
部 会	第2回	8月29日(水)	札幌ガーデンパレス
協 議 会	第2回	9月21日(金)	札幌ガーデンパレス
協 議 会	第3回	10月16日(火)	札幌ガーデンパレス

区 分	所 属	職 名	氏 名
委 員	北海道大学経済学部	教授	吉田 文和
"	北海学園北見大学商学部	教授	佐藤 正之
"	(社)日本自動車販売協会連合会札幌支部	常務理事	横田 雄吉
"	北海道中古自動車販売協会	専務理事	池本 隆一
"	札幌地区軽自動車協会	会長	鈴木 富夫
"	北海道自動車整備連合会	事務局長	菊池 元良
"	北海道自動車処理協同組合	理事長	南 可昭
"	(社)日本鉄リサイクル工業会北海道支部	支部長	杉山 修
"	北海道経済産業局産業部産業振興課	課長	岡嶋 博
"	北海道運輸局整備部整備課	課長	尾池 亘
随行者	北海道運輸局整備部登録資材課	課長	大橋 幸雄
"	北海道運輸局整備部整備課	専門官	佐藤 広紀
	北海道環境生活部	部長	小笠原紘一
事務局	北海道環境生活部環境室廃棄物対策課	課長	上野 文男
"	"	課長補佐	石金 裕
"	"	主査	大館 弘幸
"	"	主任	深田 実昭

❖ 『自動車リサイクル法を踏まえて長期放置車輛の撤去作業が進んだ』

自動車リサイクル法の申請時には、廃車処理能力や解体施設等の許可基準を満たさなければ、許可(「自リ法」)がとれないことから、北自協北見支部の協力があり、石狩市に新設した(SSGリポ工場)でプレスし、社員及び北自協組合員の処理負担の削減に寄与した。



(網走支庁管内、長期保管車両約3万台)



(処理費用が高くて処理出来ずにあった廃車ガラ)



(道路沿いに無造作に置かれている廃車)



(殆どどの廃車ガラが石狩「SSGリポ工場」に運ばれ再資源化された。)



(北見管内における長期保管車両)



(高速道路から見えた廃車ガラ)



(網走管内における長期保管車両)



(林道沿いに積み重ねられている廃車)



(無造作に積み重ねられている廃車ガラ)

数十年間不法に積み重ねられている廃車ガラ。大量に不適正廃車ガラが把握されていたのは、道東、道央に集中していた。たび重なる行政指導に当事者は「これらはあくまでも有価物」言い切る。この廃車ガラ問題は、廃車ガラのみの問題ではない。環境汚染・環境破壊・景観等の阻害等、更に地権者の承諾を得ず無断使用しているケースが見受けられる。年月が経つにつれ当事者が言い切る有価物は生活費に展開、廃棄物のみが増えていく。また、ゴミがゴミを呼ぶ現象となる。早期発見、早期治療とのことわざにある様に、法的処置を講じることが出来ないため不法体積の原因となっている。残された残存物（廃棄物）を片づけには多額の処理費用が掛かる。現時点で強制代執行や告発等の措置を行うにはかなり時間が掛かる。代執行による措置に委ねる場合の処理費用は最終的「市民等の税金を撤去費用に当てる。市民等の理解が得られるのか」などの課題を整理しなければ簡単に行政代執行に踏み切れない。上記の廃車ガラについては、平成17年1月から本格施行された「自動車リサイクル法」を踏まえ処理が成されている。法的施行前には、道内でトータル的に確認・未確認の廃車は10万台程と推定されていたが、北海道環境生活部（北海道自動車リサイクル協議会）の発表では5千台を切った、との報告がある。あえて、今後の問題を取上げると、廃車処理や家電処理には、自動車リサイクル法並びに家電リサイクル法の処理資格がなければ、所有者に一方的に片付けを指示することは出来ない。テレビ・新聞等で報道されている、札幌市清田区の「ごみ回廊」202ページに掲載。所有者が目立つ大型バスを解体していた。バスの解体は本業の業者もてこずる。そのバスを解体していた。昨今は、鉄クズ市況が高騰していることから、当分の生活費に当てることが出来る。

産業廃棄物の保管施設ガイドライン

平成13年4月
北海道環境生活部
環境室廃棄物対策課

第1 目的

このガイドラインは、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（以下「法」という。）の規定に基づく保管基準の定めによるほか、産業廃棄物（特別管理産業廃棄物を含む。以下同じ。）の保管施設の具体的な構造基準等を定めるところにより、排出事業者及び産業廃棄物処理業者における適正な産業廃棄物の保管を確保するとともに、生活環境の保全に資することを目的とする。

第2 用語

このガイドラインにおいて、用語を次のとおり規定する。

- 1 「保管場所」とは、排出事業者が設置する産業廃棄物を搬出されるまでの間の保管の用に供するための場所及び産業廃棄物処理業に係る産業廃棄物の積替え保管又は処分のための保管の用に供するための場所（選別等の作業場所を含む。）をいう。
- 2 「保管施設」とは、保管場所、産業廃棄物処分業の中間処理の用に供する施設（以下「処理施設」という。）及び設備を設置する区域をいう。
- 3 「安定型産業廃棄物」とは、廃プラスチック類（自動車等破砕物（自動車（原動機付自転車を含む。）若しくは電気機械器具又はこれらのものの一部（環境大臣が指定するものを除く。）の破砕に伴って生じたものをいう。以下同じ。）、廃プリント配線板（鉛を含むはんだが使用されているものに限る。以下同じ）及び廃容器包装（固形状又は液状の物の容器又は包装であって不要物であるもの（有害物質又は有機性の物質が混入し、又は付着しないように分別して排出され、かつ、保管、収集、運搬又は処分の際にこれらの物質が混入し、又は付着したことがないものを除く。）をいう。以下同じ。）であるものを除く。）、ゴムくず、金属くず（自動車等破砕物、廃プリント配線板、鉛蓄電池の電極であって不要物であるもの、鉛製の管又は板であって不要物であるもの及び廃容器包装であるものを除く。）、ガラスくず及び陶磁器くず（自動車等破砕物、廃ブラウン管（側面部に限る。）、廃石膏ボード及び廃容器包装であるものを除く。）、がれき類をいう。
- 4 「保管上限」とは、保管場所において保管することができる産業廃棄物の数量の上限をいう。
- 5 「保管高さ」とは、屋外の保管場所において容器を用いずに産業廃棄物を保管する場合の産業廃棄物の積上げ高さのうちの最高となる部分であって、囲いを設置している地盤面からの高さをいう。

第3 適用対象

このガイドラインは、産業廃棄物の保管場所を有する排出事業者及び産業廃棄物処理業者（以下「処理業者」という。）に対し適用する。

なお、当該保管場所内に産業廃棄物と有価物が混合した状態で保管されている場合は、有価物が明確に分離・分別されていない限り、原則として全体を産業廃棄物としてこのガイドラインを適用する。

第4 保管上限及び保管高さ

1 保管上限

- (1) 産業廃棄物収集運搬業に係る積替えの用に供する保管場所（手選別等の処分業の許可を要しない種類又は規模のものを含む。）にあつては、当該保管場所の1日当たりの平均的な搬出量の7日分を超えない量を保管上限とする。
- (2) 産業廃棄物処分業者が設置する産業廃棄物処理施設に係る保管場所にあつては、表1に掲げる量を保管上限とする。

表 1

産業廃棄物の種類	保管上限	留意点
建設業（工作物の新築・改築・除去）に係る木くず、コンクリートの破片	当該処理施設の1日当たり処理能力に次の数を乗じたもの	<ul style="list-style-type: none"> ・分別されたものに限る ・再生を行う処理施設において再生のために保管する場合に限る
建設業（工作物の新築・改築・除去）に係るアスファルト・コンクリートの破片	70	
その他の産業廃棄物	14	<ul style="list-style-type: none"> ・建設業に係るものであっても分別されないものはこちら

- (3) 複数の種類の産業廃棄物を処理する処理施設について、産業廃棄物の種類ごとに複数の保管場所を設置する場合は、各保管場所の保管数量の和が(2)に規定する保管上限となること。
- (4) 保管施設内に複数の処理施設が設置されている場合は、それぞれの処理施設に係る保管場所ごとに保管上限を算定すること。
- (5) 保管場所内で選別等の処理が行なわれ、金属くず等の有償売却できるものとその他の産業廃棄物とに分離した後、両者が混合しないよう区分して保管している場合に限り、当該有償売却できるものの保管数量は、保管上限には含まないこととする。なお、この場合であっても、保管上限に係る規定を除き、原則として、法に基づく保管基準及びガイドラインに定める保管上限以外の規定に基づく保管を行う必要があること。
- (6) 排出事業者が産業廃棄物の発生場所内に設置する保管場所にあつては保管上限は設定しないが、可能な限り少量となるよう保管することを要するものとする。ただし、発生場所から当該産業廃棄物を自ら運搬し、発生場所と異なる場所で保管する場合は、(1)の保管上限を適用する。

2 保管高さ

屋外の保管場所において容器を用いずに産業廃棄物を保管する場合は、次の高さを超えない保管とすること。

- (1) 保管場所の囲いに産業廃棄物の荷重が直接かからない保管方法の場合は、参考図 1 の実線以下にて保管すること。
- (2) 保管場所の囲いに産業廃棄物の荷重が直接かかる保管方法の場合は、参考図 2 の実線以下で保管すること。
- (3) 第 5 の 1(4)により保管場所の周囲に囲いを設けない場合は、参考図 4 の実線以下で保管すること。

第 5 産業廃棄物の保管施設の構造基準

1 周囲の囲い

- (1) 保管施設の周囲には、人がみだりに施設内に立ち入ることを防止するための囲いを設けること。
 なお、囲いは、原則として、1ヶ所に出入口を設けた高さ 1.5 m 以上の耐久性を有するものとし、出入口には施錠できる堅牢な扉を付けること。ただし、周囲に海面、河川、崖等がある場合など、人がみだりに立ち入ることができない箇所については、囲いを設ける必要はないこと。
- (2) 屋外で産業廃棄物の保管を行う場合は、保管場所の周囲には囲いを設けること。
 なお、保管する産業廃棄物の荷重が直接囲いにかかる場合は、荷重に対して構造耐力上安全であるコンクリート製の堅牢な構造とすること。
- (3) 1つの保管場所で複数の種類及び処理区分の産業廃棄物を保管する場合は、産業廃棄物の混合を防止するため、産業廃棄物の種類及び処理区分ごとに保管できる仕切りを設けること。

- (4) 安定型産業廃棄物及び容器を用いて保管している産業廃棄物（特別管理産業廃棄物を除く）の保管場所又は選別場所であって、保管施設の周囲に囲いが設置され、かつ、保管している産業廃棄物の飛散流出のおそれがないものについては、保管場所の周囲の囲いは設ける必要はないこと。

なお、その際には、その周囲に杭等を設置するなどの方法で保管場所の区域を判断できるような措置を講ずること。

- (5) 屋内での保管であって、保管場所として使用する場所が他と壁等により明確に区分され、出入口に施錠できる構造である場合は、周囲の囲いは設置する必要はないこと。

- (6) 廃油、廃タイヤなど、消防法等の他法令の規制を受ける産業廃棄物の保管を行う場合は、関係部局にて必要な手続きを行うとともに、他法令に定められた構造等をとること。

2 床等

- (1) 安定型産業廃棄物以外の産業廃棄物の保管場所の床は、産業廃棄物の流出、地下浸透を防止するため、原則として、耐久性があり、かつ、保管する産業廃棄物の性状に合わせ、耐腐食性及び不浸透性を有する材質にて被覆すること。

- (2) 重機等が乗り上げる保管場所にあつては、荷重で床が破損することがないように、原則として、床の材質を鉄筋コンクリート又は鋼板製等とすること。

- (3) 液状物（廃油、廃酸、廃アルカリ）又は浸出水の流出のおそれがある泥状物の保管場所には、その性状に合わせ、流出防止堤、油水分離槽等を設置すること。

- (4) (1)及び(2)の規定は、産業廃棄物の性状に合わせた耐久性、耐腐食性を有した容器等に封入するなど、容易に内容物が流出しないような措置が取られた状態で保管が行なわれる保管場所については適用しない。

ただし、保管場所内で選別等の作業を行うことにより、液状物の流出のおそれがある場合は、(1)及び(2)の規定を適用する。

3 屋内等での保管

- (1) 屋内等での保管を要するもの

次のいずれかに該当する場合は、原則として、屋内での保管又は屋根が設けられた保管場所での保管を要するものとする。

① 特別管理産業廃棄物の保管を行う場合

② ①以外の遮断型最終処分場における処理を要する産業廃棄物（有害な産業廃棄物）の保管を行う場合

③ ①以外であつて、産業廃棄物から汚水が生ずるもの又は腐敗性のある産業廃棄物の保管を行う場合

④ 保管する産業廃棄物の性状に合わせた耐久性、耐腐食性を有した容器等に封入し保管するなどの容易に内容物が流出しないような措置が取られていない場合

- (2) 屋内での保管を要さないものの措置

(1)のいずれにも該当しない場合であっても、安定型産業廃棄物以外の産業廃棄物の保管に当たっては、できるだけ屋内での保管又は保管場所に屋根を設けるものとする。

なお、屋根を設けずに保管を行う場合は、保管場所の周囲には開渠を設けるなど、周囲からの雨水等の流入を防止することができる措置を講ずることとする。

4 排水処理施設

保管施設から公共用水域等に排水を放流する場合は、当該施設の種類、規模等に応じ、水質汚濁防止法、下水道法等による規制基準に適合するための排水処理設備を設けること。

5 緩衝地帯

周辺的生活環境の保全に支障を生ずるおそれがないよう、当該保管施設の敷地境界から内側への適当な幅の緩衝地帯を設け、緑化することが望ましいこと。

6 その他の構造

腐敗又は爆発のおそれのある特別管理産業廃棄物の保管を行う保管場所にあつては、3(1)の規定によるほか、温度管理を行うことができる設備を設けること。更に、特別管理産業廃棄物の流出又は揮発等を防止するため、特別管理産業廃棄物の性状により、耐久性及び耐腐食性を有した容器等に封入し保管すること。

なお、特別管理産業廃棄物を除く産業廃棄物にあつても、できるだけ上記と同様の設備及び措置を講じ保管を行うこと。

7 表示

- (1) 保管場所については、保管施設の出入口付近の見やすい場所に参考図5を例とした掲示板を設けること。

ただし、産業廃棄物の排出事業者の保管場所については、保管場所の出入口付近の見やすい場所に参考図5を例とした掲示板を設けること。

- (2) 保管施設内に複数の保管場所を設置する場合は、保管施設の出入口の掲示板には、施設内の保管場所ごとの保管上限、保管高さ及び産業廃棄物の種類を記載すること。

また、併せて、保管施設内の保管場所の出入口に参考図6を例とした産業廃棄物の品目を明示した掲示板を設置すること。

- (3) PCB汚染物等の保管施設にあつては、「PCB使用電気機器の取扱いについて」(平成5年4月通産省策定、平成10年11月改正)に規定する表示を併せて行うこと。

第6 保管場所の設置の条件

産業廃棄物収集運搬業者のうち保管場所を設置することのできる者は、次の条件のいずれかに該当するものに限る。

- 1 産業廃棄物の1日当たりの受託量が運搬車両1台分に満たない少量であるなど、運搬効率の観点から、産業廃棄物の保管を行う必要があると認められる場合
- 2 産業廃棄物の選別(産業廃棄物処分業にあたらぬもの。)を行うための保管である場合

第7 保管上限の適用除外

- (1) 船舶を用いて産業廃棄物の運搬を行う場合であつて、その船舶の積載量が第4の1(1)に規定する保管上限を超える場合は、保管上限の適用を除外する。

- (2) 産業廃棄物処分業に係る保管上限適用廃棄物の処理を行う処理施設について

- ① 船舶により産業廃棄物が搬入される場合、当該船舶の積載量が第4の1(2)に規定する保管上限を超える場合は、船舶搬入分の産業廃棄物の処理期間に限り、次式により算定される数値を超えない量を保管上限とする。(参考図7)

$$\boxed{\text{船舶の積載量} + \text{処理施設の処理能力} \times (14 \times 1/2) \text{ 日分}}$$

- ② 処理施設の定期的な点検又は修理の期間中に産業廃棄物の保管をする場合は、当該定期点検等が終了した翌日から60日間に限り、次式により算定される数値を超えない量を保管上限とする。(参考図8)

なお、この定期点検等とは、あらかじめ処理施設の年間維持管理計画等により定められているものであつて、その期間が連続して7日間を超えるものに限る。

$$\boxed{\text{処理施設の処理能力} \times (\text{点検開始からの経過日数} + (14 \times 1/2) \text{ 日})}$$

- ③ 廃タイヤを11月から翌年の3月までの間保管する場合は、処理能力の60日分を超えない量を保管上限とする。(参考図9)

※ 『使用済自動車リサイクル・セミナーに先駆け苫東工業団地見学』13.7.23

自動車リサイクルの法制化に向けて、産業構造審議会では使用済み自動車の適正処理に関する論議が大詰めを迎えている。北海道は先月、「自動車リサイクル適正処理対策協議会」が発足し、廃自動車処理の取り組みが道内でもいよいよ本格化する。こうした情勢を踏まえ、北自協は23日、一足先に本格操業を開始した苫小牧市東部地域の北海道エコリサイクルシステム〔株〕(HERS、資本金4億円)を訪れ、廃家電リサイクルの実際を見学、講演会で海外の自動車リサイクルの動きを受講するなど、循環型社会形成を巡る情勢を学ぶ、“日帰り研修”を実施した。北自協の教育活動の一環として企画したもので、当日は南可昭理事長、伊丹伊平副理事長らメンバー30人が参加。午前中は、HERSで今年(平成13年)4月から本格的な稼働体制に入った家電リサイクルプランを視察、引き続き隣地にある〔株〕苫東である同社役員から管理地域の開発の現状などについて説明を受けた。

一行はまず、〔株〕HERSの会議室で4月に施行された家電リサイクル法の概要や同社工場の設備と稼働状況などの説明を受け、引き続き工場内での操業を見学した。同工場が処理しているのは、テレビ、冷蔵庫、洗濯機、エアコンなどいわゆる家電4品を中心に、コンピューターなどの電子・電気機器類。午後から苫小牧市内のグランドニュー王子ホテルで道央産業技術振興機構主催の講演会に臨んだ。



(苫小牧市東部地域工業団地査察)

※ 『使用済自動車リサイクル・セミナー(財団法人道央産業技術振興機構)』13.7.23

財団法人道央産業技術振興機構(中村光雄理事長)主催の使用済自動車リサイクルセミナーが23日、苫小牧市内のホテルで開かれた。我が国の廃棄物の現状や循環型社会形成に向けた動き、ヨーロッパを中心とする使用済自動車リサイクルの取り組みなどを紹介、国内では2002年に自動車リサイクル法が成立する運びとあって関係業界から百人が参加、熱心に耳を傾けていた。

環境ビジネスの可能性に積極的に取り組んでもらおうと初めて企画した。苫小牧、千歳、恵庭を中心とした道内各地域から自動車解体や廃棄物処理、自動車整備、自動車メーカーなどの関係者が訪れた。

セミナーで、平田道経産局環境対策課課長補佐が「循環型社会の形成をめざして」、河尻財団法人自動車研究所えねるぎー環境研究部主席研究員が「使用済自動車リサイクルをめぐる最近の動向」をテーマにそれぞれ講話した。



(苫小牧市内ホテルで行われた自動車リサイクル・セミナー)



(平田道経産局環境対策課課長補佐の講演)

※ 『自動車リサイクル適正処理協議会第1回部会』13.8.6

北海道(道)は、廃自動車における流通システムを踏まえ、実践的取組みを行っている事業者を軸に「1回自動車リサイクル適正処理検討協議会」13.7.5開催。の第1回部会が札幌ガーデンパレス「4階雅」で開かれた。協議会で報告された、道内における放置車輦は66,402台、調査漏れを推定すると倍の台数があると思われる。特に、離島における廃車処理は運賃や処理費用の高騰から放置車輦が増加することは明らかである。

平成10年度において行われた、利尻島の放置車輦の状況はまさに回収が困難であることを示した。鉄クズ市況が回復すれば廃車処理が順調に推移することになると思われるが、上がれば、まだ上がる、と出し惜しみの繰り返しの結果的に長期放置車両の原因となっている。道は、平成17年1月から施行する「自動車リサイクル法」を踏まえ、既存解体業者や鉄回収業者がスムーズに解体業許可が取れる環境作りに取り組まなければ、既存車輦の処理が出来なくなる。大きな社会問題となることを踏まえ協議会及び部会を開き、関連企業に協力を仰いでいる。



(委員会)

平成13年6月25日開催された、「第8回自動車リサイクルWG」について事務局から報告された。1.新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けた基本的な考え方。2.自動車リサイクルに関する制度化に関する考え方。(1)関係者の役割分担のあり方、(2)費用徴収方法(3)制度化の対象となる自動車、(4)輸出中古自動車の取扱(5)今後検討すべき事項等。

自動車リサイクル適正処理協議会リサイクル部会(第1回)出席者名簿

日時：平成13年8月6日(木)14:00～16:00

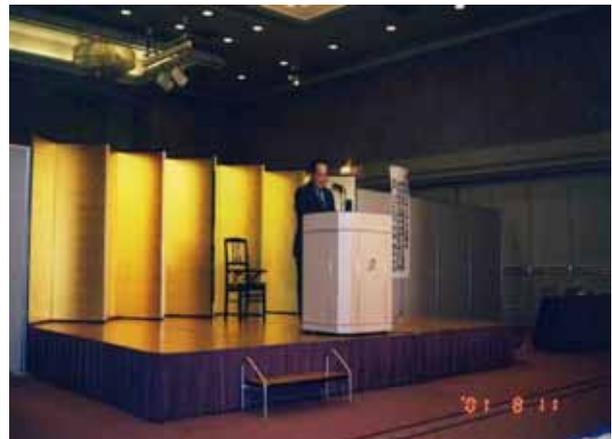
場所：札幌ガーデンパレル4階「雅」

委員	北海道大学経済学部	教授	吉田 文和
委員	北海学園北見大学商学部	教授	佐藤 正之
委員	北海道自動車処理協同組合	理事長	南 可昭
委員	(社)日本鉄リサイクル工業会北海道支部	事務局長	服部 隆志
委員	北海道経済産業局産業部産業振興課	課長補佐	長岡憲一郎
事務局	北海道環境生活部環境室廃棄物対策課	課長	上野 文男
〃	〃	課長補佐	石金 裕
〃	〃	主査	大館 弘幸
〃	〃	主任	深田 実昭

※ 『北自協とSSGが協賛講演会を開催(自動車リサイクル法案)』13.8.11

北海道自動車処理協同組合(南可昭理事長)とエス・エス・ジ(工藤洋行社長)は、自動車リサイクル法案についてのセミナーを札幌市内のホテルで共同開催した。講師は日本自動車リサイクル部品販売団体協議会(現在、特定非営利活動法人全国自動車リサイクル事業連合会{JARA})副理事長竹内啓介氏が務め、「自動車リサイクル法案の検討状況と解体業界の対応課題」をテーマに講演した。

竹内氏は産業構造審議会自動車リサイクルワーキンググループがまとめた中間報告書を元に、これまでの検討状況を分かりやすく説明。さらに、自動車リサイクル法に連動して自動車解体業は選別の時代を迎え、自主基準としての「簡易版ISO」実施を提案した。また「自動車解体業の声を広く伝えるには、事業者が一枚岩にならなければならない」と結束強化の必要性を強調した。続いて南理事長が壇上に立ち、自動車リサイクル法を見据えた組合としての方針などについて講演した。



(「自動車リサイクル法案の検討状況と解体業界の対応課題」をテーマに講演)

※ 『道自動車リサイクル適正処理対策協議会』13.9.6

北海道自動車リサイクル適正処理対策協議会(会長・吉田文和北大経済学部教授)は6日、解体、シュレッダー(破砕業者)業界代表を参考人として招いて第2回リサイクル専門委員会を開いた。両業界の取り組みと自動車リサイクルの法制化に向けての課題などについてヒアリングを行った。席上、両業界ともリサイクルシステムの法制化を総体的に評価するとしたものの、同法施行以前の問題として違法放置車両の処理、行政の指導体制の確立などを指摘。各論では、解体業者が登録制に既存事業者に対する適正な評価を要望、シュレッダー業界ではシュレッダーレス化への対応を懸念する意見などが発表された。同専門委員は今月20日頃に次回会合を開きこれらの意見を集約組合員する。道は、使用済自動車のリサイクル促進と景観を損ねオイル漏れなどによって環境汚染が懸念されている放置自動車の一掃を図るため7月、解体、整備など業界と有識者、関係行政で構成する。ヒアリングに出席した参考人氏名は次の通り。

解体業者、石上剛(石上車両=札幌) 島津隆(シマズ=釧路) 水口邦雄(タイヨー自動車商会=函館) 田村嘉久(北海道商事=旭川)

破砕業者、内海泰満(岡谷スクラップ・センター=苫小牧) 黒田博久(黒田商店=函館) 山村隆(サンシン旭川スクラップ・センター=旭川) 藤田佳久(鈴木商会=札幌) 小場泰知(マテック=帯広)

委員、吉田文和(北海道大学経済学部教授)、佐藤正之(北海学園北見大学商学部教授) 南可昭(北海道自動車処理協同組合理事長) 杉山修(〔社〕日本鉄リサイクル工業会北海道支部長) 岡嶋博(北海道経済産業局産業部産業振興課)

事務局、上野文男(北海道環境生活部環境室廃棄物対策課課長)



(北海道自動車リサイクル適正委員)



(ヒアリングに出席した代表者)

北海道環境生活部は道内における廃棄車両等について積極的に委員会(協議会)を設置、取り組んできた。また、自動車関連団体等も委員会に参加、あらゆる角度から提言し協力もした。

当、諸雑誌に記載している「離島における資源ごみ再資源化事業」は、官と民の連携で、大成功時に達成した。全国的に類のない事業と位置づけする。この後、道内における不適正車両等に着手した。平成7年から討議されてきた、ゆわゆる「自動車リサイクル法」の本格施行前に行政指導や自動車解体業界団体等の協力と継続事業を営む事業者は速やかに処理に取り組んだ。

一方、平成10年ころから平成15年まで、鉄クズ市場の低迷と廃棄物の処理コストの高騰等によって処理が進まなかった。が平成16年ころから海外等の鉄・非鉄クズ市況の高騰に伴い緩やかながら回復。昨今では、最低時の数倍に高騰している。既存解体業が素材をより高く売買するには、分別作業等による人件費が必要となる。また、鉄クズの高騰による仕入れ価格も自動的に高騰している。のが現状。

※ 『第1回道央産業技術振興機構主催先進地視察』 13.9.11

財団法人道央産業技術振興機構(中村光雄理事長)の「使用済自動車リサイクル先進地視察会」が11日、北九州市若松区のリサイクル団地「北九州エコタウン」で行なわれた。

苫小牧市近郊の自動車解体業者やリサイクル業者ら29人が参加、使用済自動車の分解、処理を行なう「西日本オートリサイクル」を視察した。自動車リサイクル法は、2002年に法制化、04年に施行される見通し。同法に備え同機構や道は苫小牧東部(苫東)周辺に自動車リサイクル施設の集積を目指している。7月に行なわれた「リサイクルセミナー」に続き、今回、民間業者や行政に呼び掛け、リサイクル先進地の北九州を視察することにした。なお、当日米国において同時テロが発生した。

視察した西日本オートリサイクルは、新日鉄など5社が出資し、2000年2月に操業。月間千台のペースで使用済自動車を処理している。工場内は自動車の生産工程を逆にたどるようラインとなっており、まず再利用が可能な部品を撤去。その後、残った車体部分をプレスし製鋼メーカーに売却する。参加者は採算性やリサイクル率について、積極的に質問していた。

また、自動車解体処理業者など7社で構成する北九州自動車中古部品協同組合が近く集団移動し、共同処理工場や倉庫を建設するエコタウン内の響(ひびき)リサイクル団地や福岡大学の資源循環システム研究所なども視察した。南・伊丹・石上・佐々木理事の4人が参加した。



(西日本オートリサイクル工場)

※ 『環境省廃棄物・リサイクル対策室長が解体の現場を視察』 13.9.13

2004年度の施行を目指す自動車リサイクル法案の審議が大詰めを向えつつあるなか、環境省で自動車リサイクルを担当する環境省廃棄物・リサイクル対策部企画課の坂川勉、自動車リサイクル対策室長と土居健太郎リサイクル推進室長補佐の2人が13日来道。先に、北自協の南可昭理事長、伊丹伊平副理事長らの案内で道庁を表敬訪問し、小笠原紘一環境生活部長に挨拶後、札幌市内の解体業者(伊丹車両本社・協栄車両)で部品管理、施設整備、解体処理の状況などを意欲的に見て回った。午後から、伊丹車両の北広島支店を訪れ、中古部品の「もぎ取り」展示場では全国一のスケールを誇るパーツ・カーセンター「ARUYO」を見学した。

両担当官は「リサイクルパーツの生産、供給の一端を目の当たりにした。広大なヤードといい作業場、部品庫の上屋の完備といい、北国ならではの実情を改めて認識した」と視察の感想を述べた。引き続き、同支店会議室で開いた懇談会に臨み、「自動車リサイクル法では、登録できない事業者はシステムに参加できなくなる。有価で廃車を扱う解体事業者の資格要件は現行廃棄物処理業のレベルよりきつくなる可能性があり、許可取得に備えて一定期間の経過措置を設ける必要があると考えている」「来年9月から10月に施行見通しのフロン回収・破壊法では既存システムをどう取り込むかが課題。環境省としては、地域事情に合わせ運用面で現行体制の維持を検討している」など最近の情勢について所見を述べ、業界の意見に耳を傾けた。



(北自協理事との懇談風景)

※ 『自動車解体業者が産業分類の指定を受ける』 14.1.1

私は、昭和59年7月1日、独自で総務庁に出向き、佐々木係官に相談した。結果は平成5年度の改正時に自動車解体業者の全国件数をまとめ経済産業省自動車課に陳情することが必要との回答であった。早速、関係団体等に働き掛けたが反応を得ることは出来なかった。ここで、「日本標準産業分類」とは、統計調査の結果を産業別に表示する場合の統計基準として、事業所において社会的な分業として行われる財貨及びサービスの生産又は提供に係るすべての経済活動を分類するものである。

なお、分種を大分類・中分類・小分類(細分類)に分けられ、我々業種は小分類(細分類)5323番である。

経済産業省は自動車リサイクル法(仮称)の法制化などに伴い、自動車解体業の役割がより重要になると判断、総務庁に各種資料を提出し、平成14年11月、日本標準産業分類第11回改訂で小分類「5423」自動車中古部品卸売業として改正された。主として自動車の中古部品を卸売する事業所をいう。ただし、鉄スクラップを卸売する事業所は「5242」に分類される。

なぜ、業種指定を求めるのか。平成3年度に法人化を目指し設立した札幌地区自動車解体処理協会を法務局に登録する際に、どの業種に所属しているかの質問があった。当時我々業界は産業分類に登録されていないことから、鉄スクラップ業で申請した。我々の業界は、鉄クズ等の依存度は少ない。「自動車中古部品・輸出・素材」等で生計を立てている。と同時に自動車解体業(自動車リサイクル)は揺りかごから墓場(資源回収)までの負の工程を担っている。廃自動車を集め分別して最終的には資源の再利用に貢献している。リーマンブローザ等の破綻により、世界的金融が悪化、政府は「経済対応緊急保証制度」を導入した。該当事業者は「日本標準産業分類」に登録されていることが条件とされた。また、全国高速道路レッカー事業協同組合(佐藤正良理事長・北自協副理事長)は業種指定を受けていないことから、警察庁に働き掛け制度を利用した。次回の改正時に業種指定を申請する予定。

※ 『北九州E L V協同組合自動車リサイクル工場落成式に出席』 14.4.14

昭和61年12月、市街地立地に伴う騒音や交通障害などの問題を解決するため、集団化を視野に11社で北九州解体部品協同組合を設立した。その後、北九州エコタウン構想の本格始動に伴い、北九州E L V協同組合と改称、平成14年には7社で「高度化団地」形成に踏み切った。平成14年4月に産業廃棄物処分の許可を受け、共同プレス事業、共同購買事業、共同倉庫事業を実施した。それまで中古部品を回収した残骸の「胴がら」は、シュレッダー業者に委譲していたが、集団化によりプレス工場で「鋼材」にし、販売できるようになった。これにより収益があがるだけでなく、運搬の手間やコストを削減することにもなった。共同倉庫では内装、外装、電装などをパーツ別に分類・保管し、コンピュータで管理している。中古パーツは、対外的な信用を高めるため、組合ロゴ入り段ボール箱で出荷している。なお、4月14日、竣工祝賀会が行われた。当日、来賓として、有限責任中間法人日本E L Vリサイクル機構酒井清行代表理事が祝辞の挨拶を受けたが、当日、私用で出席できず、代理として副代表理事南可昭が行った。



(代理、挨拶を行う南可昭副代表理事)



(有限会社尼岡産業、解体工場)

※ 『札幌協南可昭理事長が勇退、新理事長に石上剛氏を選任』14.5.10

札幌地区自動車解体処理協同組合は、平成14年度通常総会を市内のホテルで開催。任期満了に伴う役員改選で南可昭理事長が相談役に退き、新たに石上剛専務が理事長に就任した。

南氏は組合設立以来11年にわたって理事長を務めてきたが、今後は北海道自動車処理協同組合理事長に専念し、自動車リサイクル法の2004施行に備えて事業環境の変化に対応していきたい考えだ。

札幌地区自動車解体処理協同組合は、1991年、道内で初めて自動車解体業界として法人格を受けた。この前身となったのが「5日会」という札幌の解体事業者によるグループで、業界の地位向上に向けて法人化に取り組んだ。5日会の会長は81年の発足から務めたのが石上剛氏の父である亡き満氏で、当時の副会長が南可昭氏であった。86年に満氏が急逝。会長に就いた南氏は前会長の悲願であった法人化を果たし、業界内の結束強化や関係行政とのパイプづくりを進めた。石上剛氏にとっては、亡き父の思いを引き継ぐ理事長就任といえよう。また、新理事長としての抱負は、「自動車リサイクル法案の審議が始まるなど、解体処理業界を取り巻く環境は大きく変化しつつある。この時期に我々が行うべきことは排出者が安心して処理を任される工場環境の整備と、中古部品販売を維持する体力づくりである」と挨拶した。

続いて、勇退する南相談役に、札幌市から札幌協理事長が平成3年12月(路上放置自動車の撤去事業)、平成7年度(フロンガス回収事業)等の推進役を長きに務めてきた功績を称え桂信雄札幌市長から表彰状が贈られた。また、石上剛新理事長から多年にわたり組合事業の発展に寄与したことに感謝状を贈った



(勇退する南理事長から理事の皆様へ10年間)



(石上新理事長より抱負のあいさつ)



(石上新理事長に組合実印を手渡す相談役)



(南相談役に多年にわたる功績に感謝状を贈る)



(桂信雄札幌市長から表彰状)



(札幌協から感謝状)

※ 『第14年度北自協通常総会、道青木環境生活室長が祝辞を』14.5.18

南理事長は開会に先立ち、業界の現状に触れ、「自動車リサイクル法を前倒したフロン回収・破壊法の適用が10月に始まるなど、業界を取り巻く環境は日に日に厳しさを増している。今を置いて廃車の適正処理に本格的に取り組むべき時期はない。既存の施設を集団化するなど、痛みを伴う事業改善を図らなければ生き残りの道はない」と、危機感を募らせ真剣な対応を呼びかけた。総会終了後、伊丹伊平副理事長が「自動車リサイクル法案」のポイントを解説、道環境生活部渡辺正基環境室廃棄物対策課主査が「行政から見た解体業のあるべき姿」を講演した。



(来賓として、青木次郎北海道環境生活室長)



(講師は、渡辺正基道環境生活室廃棄物主査)

※ 『株式会社マテックがE L V適正処理解体工場を落成』 14.5.25

道内初の解体ラインが始動する。自動車シュレッダー業の道内大手、〔株〕マテック(杉山博康社長)は、使用済み自動車の回収に伴い、資源の再利用を踏まえリサイクルパーツに本格的に取り組むため「使用済み自動車適正処理プラント工場」を同社の石狩支店内に新設した。



(リサイクル工場の落成を祝う挨拶を行う南理事長)



(近代的自動反転機)

※ 『苫小牧市における使用済み自動車リサイクル施設立地推進協議会』 14.6.11.

苫小牧市は、苫小牧市長を座長として、使用済み自動車リサイクル施設立地推進協議会を設立した。平成10年3月、株式会社たくぎん総合研究所の調査報告を軸に苫小牧東部地域リサイクル施設導入促進することを踏まえて、役員会・部会を設置した。北自協から役員会に南理事長が部会には伊丹副理事長が参加。



(設立の趣旨を説明する苫小牧市長)



(自動車関連団体等が参加)

北海道は港に囲まれ多くの観光並び輸出輸入貿易港が苫小牧港を始め石狩港など多くある中で、苫小牧は港と工業団地を備え入港船舶数(2004年実績)内航商船：10.172隻、外航商船：1.118隻、その他：3.922隻。貨物取扱量(2004年実績)輸出：903.939トン、輸入：15.479.280トン。移出・移入合計、85.650.225トン。国内の海洋港湾としては第5位を占めている。また、苫小牧東部地域は、総面積10.700haの大規模な地域で、苫小牧港と新千歳空港に隣接し、交通アクセスに優れた臨海・臨空型の工業団地です。臨海部には石炭火力発電所、プラスチック燃料専燃の火力発電所(平成15年4月操業)、石油備蓄基地などのエネルギー及びリサイクル関連産業、内陸部には自動車関連、機械、金属、化学、精密金型、流通等の企業が進出している。

北海道を代表する工業団地として発展しています。北自協は、発足間もない時に44ページの「苫小牧東部リサイクル施設導入検討会」委員として参加した。だが、余りにも規模が大きいことと札幌近郊から廃自動車を持ち込むには運送費が高く付くため断念した。

※ 『新法に実態を反映』 14.7.4.

全日本自動車リサイクル事業連合(JARRA)竹内啓介副理事長が4・5日の2日間、札幌、石狩市内の解体・中古部品販売企業を訪れ、使用済み自動車の処理工程や部品抜き取り作業を視察した。同氏は自研センター社長を退任後、JARRAの役員に就任。一方で自ら竹内環境リサイクル研究所を設立して使用済み自動車適正処理、リサイクルパーツの有効活用、事業場における環境対策など、国内外の豊富な見聞と広い視野立って、自動車関連業界へ積極的な啓蒙活動を行っている。今回の来道は、母校の一橋大大学院とタイアップして全国50ヶ所を対象に行っているリサイクル事業現地調査の一環。北海道は、全国的にも解体・分別の分野で先進的な取り組みを行っている地域として選定した。両日は、竹内氏とともに調査・分析に当たる4人の院生が北海道自動車処理協同組合メンバーの伊丹車輛、石上車輛、オートパーツ三伸、南商会と、マテック石狩の各社を精力的に回り、生産・販売の状況や設備能力などを聞き取り調査した。



(〔株〕伊丹車輛輪厚工場)

今回は、リサイクルの川上を支える解体業の実態と厳しい経営の状況を改めて調査・分析し、2年後の施行に向けて始まる経済産業省や環境省の政省令の作成作業に反映させようという狙い。竹内氏は「大手産業主導で進むリサイクル推進の現状に歯止めをかけ、小規模事業者が積極的に取り組める環境づくりに役立てたい」と話していた。

※ 『北自協における見学研修』 14.7.27

北自協は、自動車リサイクル法の施行に備えて、先進的解体行為を行っている事業所の研修会を企画した。5月25日に操業開始した近代的リサイクル施設、〔株〕マテックの見学を組合員25人が出席した。数千万円の外国製自動反転機や事前選別ラインを見学、設備投資の規模に漠然としたが、小規模事業者には身分相当の解体施設を作り持続可能な事業展開の道もある。として、次に〔株〕スーパーライン北翔(清水誓幸社長)を見学した。清水社長は環境保全に会社掲げて取り組み、国際規格ISO14001の取得に解体業界として、道内でいち早く取得した。先に、見学したマテックに比べると設備投資を最小限度に効率的な事業形態を見た。特に、廃油・廃液等については何重の回収施設を設けていた。また、従業員に対する環境対策ならびに礼儀作法についても行き届いていた。大変参考になった研修会であった。



(〔株〕マテックリサイクル工場見学)



(〔株〕スーパーライン北翔見学)

※ 『第2回道央産業技術振興機構主催先進地視察』14.8.20

財団法人道央産業技術振興機構(中村光雄理事長)は昨年度に引き続いて「第2回使用済自動車リサイクル先進地視察」を実施された。今回は最も先進的な自動車リサイクル技術ならび実績のあるトヨタ自動車〔株〕関連リサイクル施設を視察した。まず、トヨタ自動車〔株〕新車自動車製造ラインを見学し先立って、企画PR部国内グループ長大島直樹担当課長、並び小島文毅環境部長から会社概要の説明がなされた。トヨタ自動車〔株〕は豊田自動織機製作所を母体に1937年に設立された。現在、13社でグループを結成し、売上高約1兆5千億円、経常利益約1兆円に達する。自動車メーカーとして世界で第3位のビッグカンパニーに成長している。などの説明があった。続いて、新車製造ラインを見学した。次に、トヨタ展示会館を自由観覧し、トヨタ自動車の車づくりの総合的の紹介している、自動車リサイクル技術安全対策技術、最新鋭のハイブリットカー、電気自動車、燃料電池自動車について知識と理解を深めた。

元町自動車組立工場、産業記念会館などを見学、豊田メタル〔株〕工場見学に移動した。今回の重点視察サイトである。工場は、自動車の資源化処理業者で、2000馬力のシュレッダー2基を所有して廃自動車4000台/月を処理でき、鉄や非鉄金属の分別、ASRの資源化を行っている。



(愛知県トヨタメタル工場の反転機)

2日目は、愛知製鋼〔株〕知多工場を見学した。今回の視察では、自動車が新しく生産され、それが廃車となって解体され、素材に再生されて再度自動車部品に加工れる一貫を勉強したことになる。

※ 『北自協主催「自り法」説明会の前日』14.9.2

道央産業技術振興機構(中村光雄理事長)との交流「平成13年9月11日、使用済み自動車リサイクル先進地視察会」に誘いを頂き、西日本オートリサイクルなどの見学したことからご縁となった。後日、事務局に、3日、小林課長補佐が札幌に來道(自動車リサイクル法に関する説明会)あることを誘うと、是非、前日に、苫小牧に來て頂けないかとお願いされ、早速、小林補佐をお願いをしたところ気持ちよく返事を頂いた。道央圏で使用済み自動車の総合(苫東リサイクル団地)プラントの立地を研究する道央産業技術機構が自動車リサイクル法に関する講演会をグランドホテルで開催した。小林浩史課長補佐が同法の今後の動向について説明を受けた。自動車関連業者や産廃処理業者、行政の担当者など約70人が出席した。同機構は、リサイクル港湾を目指す苫小牧港を控え、後背地に広大な工業用地を抱える立地条件を生かし、使用済み自動車の総合プラントリサイクルの建設構想の実現を目指している。これまでに北九州のエコタウンや愛知県・トヨタ自動車とトヨタメタル処理工場などを視察、報告会を開くなど、積極的な活動を行っている。説明会では出席者から、自動車リサイクル法の施行をにらんで、苫東地区に環境関連産業の創出は可能かとの質問も飛び出し、小林補佐は「ある一定の地域単位で一貫した処理ができるのに越したことはない。当地は産業輸出の可能性を秘めている。円滑な自動車リサイクルを実現するためには、なお多くの使用済み自動車の受け皿が必ず必要になってくる」との展望を示した。

※ 『北自協主催「自り法」説明会』14.9.3

2005年に自動車リサイクル法の施行を控え、政省令の策定作業が今月から本格審議入りし、道内関連業界の動きが慌ただしさを増している。2、3両日、苫小牧市と札幌市で「使用済み自動車の再資源化等に関する法律」以下、(自動車リサイクル法)の説明会が開かれ、札幌では関係事業者約300人が会場を埋め尽くした。一方、北海道自動車処理協同組合は3日、臨時総会で上部団体(日本ELVリサイクル機構)の会費の値上げ等を踏まえ、大幅会費値上げとなった。

北自協と日本ELVリサイクル機構北海道ブロックは3日、経済産業省自動車課の小林浩史製造産業局課長補佐、環境省の土居健太郎リサイクル対策部長補佐を招き、自動車リサイクル法説明会を札幌



〔自動車リサイクル法に関する説明会〕

ロイヤルホイルで開催した。小林課長補佐が法定までの経過や概要、今後のスケジュールなど全般について説明。土居室長室長が各論を補足した。小林課長補佐は解体業者が注目している許可・行為基準について「事業許可は登録制より段差を設けるが、既存ルート活用の観点から廃掃法の業の許可(収集運搬と積み替え保管)を取得している業者には、特例を講じて届け出だけで従来通りの事業が行えるようにする。

同時に環境保全の観点から廃掃法基準を準用するが、設備の許可基準は別途設定の方向で検討中」と述べ、

2004年夏までに策定の方針を明らかにした。リサイクル費用の支払い対象については当分の間、フロン・エアバッグ・シュレッダーダストの3品目のみとする。

※ 『北海道主催「自り法」説明会』14.9.18

1、目的、(主催 北海道)

北海道環境生活部廃棄物対策課は、平成14年7月12日に、使用済み自動車の再資源化等に関する法律(自動車リサイクル法)が公布され、平成16年中に本格的な施行が予定されている。この法律の円滑な施行に向けての準備を推進するために、本法の施行にあたっての関係事業者や市町村などを対象として、道内5ブロックにおける説明会を開催する。

2、参集対象

- (1) 自動車リサイクル法において許可対象の解体業者及び破砕業者
- (2) 自動車リサイクル法において登録対象の自動車販売業者及び整備業者の団体の代表者など
- (3) 市町村担当者

3、開催日程等

開催地	開催日時	会場・住所	開催地支庁	関係支庁
苫小牧市	9月10日(火) 13:00から15:30	リサイクルプラザ苫小牧 苫小牧市字沼の端2番の25	胆振支庁	日高
旭川市	9月13日(金) 13:00から15:30	旭川パレスホテル 旭川市7条通6丁目	上川支庁	空知 留萌 宗谷
札幌市	9月18日(水) 13:00から15:30	かでの2.7かでのホール 札幌市中央区北2条西7丁目	石狩支庁	後志 空知
函館市	9月30日(月) 13:00から15:30	函館市民会館 函館市湯川町1丁目32	渡島支庁	桧山
釧路市	10月10日(木) 13:00から16:00	釧路市生涯学習センター 釧路市幣舞町4の28	釧路	網走 十勝 根室

4、説明会の概要

- (1) 開 会
- (2) 挨拶
- (3) 説明内容

- 自動車リサイクル法の概要 {主査（循環型推進）担当}
- 施行に向けてのスケジュール {主査（循環型推進）担当}
- 各界における最新の取り組み状況 {主査（循環型推進）担当}
- 使用済み自動車リサイクルシステムについて {主査（循環型推進）担当}
- 長期保管自動車対策 {産業廃棄物指導係担当}
- 野積み自動車緊急処理事業 {一般廃棄物係担当}
- 質疑応答

- (4) 閉 会

※ 『廃棄物学会北海道支部第4回セミナー』15.1.30

「使用済み自動車の処理・リサイクルの現状と課題」のフォーラムが平成15年1月30日北海道大学 学術交流会館で開催。主催は廃棄物学会北海道支部。14：00北海道大学恒川昌美氏の挨拶および 総合司会で開催した。演題は、「使用済み自動車の処理・リサイクルの現状と課題」について、

基調講演を九州大学助教授が（経済地理学から見た自動車産業の静脈部）15：45からテーマ：北海道における使用済み自動車の処理・リサイクルの現状と課題について、パネルディスカッションを5人で行った。北自協理事長南可昭、〔株〕鈴木商会専務取締役藤田佳久、タイヤリサイクル協会事務局長西川昭平、アール・アンド・イー代表取締役本間格、九州大学助教授外川健一。



（九州大学外川助教授・北自協南理事長・鈴木商会藤田専務）



※ 『経産省・環境省主催自動車リサイクル法に関する説明会』 15.3.3

第1回、自動車リサイクル法に関する説明会が全国展開を経産省・環境省の合同で行われた。北海道は、札幌3月3日釧路4日函館5日旭川6日の四会場で開催。いよいよ本格的に自動車リサイクル法（案）の詰めとなった。各地の会場には自動車販売や整備・解体・破砕業者の関係業界など同法に基づく登録、許可の対象となる事業者多数が詰めかけ、同省担当者による新法の概要説明を聞き、質疑を交わした。

皮切りの3日、札幌市民会館には市内はじめ室蘭管内などから約500人が出席。経産省の担当者が法野対象車種や引取・フロン類回収・解体・破砕・自動車所有者それぞれの役割を解説した。解体業者が注目している許可・行為基準については「許可基準は現在の使用済み車の流通と処理の実態を十分に踏まえて設定する内容は厳しいものでなく必要最低限の基準に抑える方向。行為基準についても先にで



(「自り法」の説明を聞く事業者)

に、許可・行為基準とも7、8月頃をメドに決定、公表することを明らかにした。一方、施行期間については「解体業者の許可・登録は来年夏頃をメドに作業を進める。廃掃法の許可業者は届出のみで営業できるが、取得していない業者は施行から3か月間に許可を取得してもらおう」と今後のスケジュールを説明した。修了後、昨年、道主催の説明会で出た質問に対する回答を行い、出席者から質問に回答した。

※ 『間もなく任期を終える堀達也北海道知事を』 15.4.11

南可昭理事長ら北自協の幹部が知事公館を訪問し、間もなく任期を終える堀達也北海道知事と歓談した。同組合が平成10年5月に道の要請で展開した利尻島における長期放置車輛撤去事業を機に、廃自動車問題等について道庁側の認識と理解が深まった。野積み自動車撤去支援事業という独自の助成制度



堀達也北海道知事との対話)

もスタート。これまでの協調関係に謝意を表するため、訪問。南理事長、伊丹伊平副理事長石上剛財務部長、佐々木力事務部長の4人が堀知事とテーブルを囲んだ。廃案となった産廃税などを振り返るとともに、雇用の受け皿としてリサイクル産業の今後について語り合った。

知事は「(野積み車対策は)積まれる前に手を着けておきたかった」など、終始ざっくばらんに話していた。

堀達也知事とのお会いする機会は、平成10年5月に行われた利尻島における廃車撤去事業を切っ掛けに数回お会いすることが出来ました。全国的にもこの様に知事に会う事は例がないと思います。北自協は今後とも、環境事業に組合員上げて頑張ります。

※ 『音威子府村における長期放置車輛撤去作業』 15.5.12〔作業日程3日間〕

北自協は、平成10年度に行った利尻島における長期放置車輛の撤去作業の2箇所目として、音威子府村の要請で放置車両約200台を撤去する。廃業した自動車解体業者によって収集された野積み廃車が、村内の原野に長期間放置されていた。昨年度スタートした道の野積み自動車撤去支援制度を利用し、環境保全を目的に撤去を行った。

撤去作業を担当したのは、北自協旭川支部(長谷山支部長)組合員事業者から13社16人派遣。クレーン付きトラック4台フロン回収機、エアコンプレッサなどの機材を現地に持ち込み3日間にわたって廃油・廃液等やフロンを抜き取る事前選別を徹底して行った。



(原野に長期放置されていた廃車)



(エンジン等は殆んどが、外されていた)



(事前選別と素材回収作業)



(長期放置車両が回収された現場)

※ 『自動車リサイクル法とISOに関する研修会』 15.5.15

北海道自動車処理協同組合(加盟117社)は第7期通常総会を札幌市内のホテルで開催。任期満了に伴う役員改選で南可昭理事長以下全員役員が留任となった。また、総会后開いた自動車リサイクル法説明会にディーラーや行政の担当者など約140人がさんかした。来年末の自動車リサイクル法施行は自動車解体業の事業環境に大きな影響を与えると予想されることから、実績のある現執行部体制の継続を事務局が提案し、満場一致で承認。南理事長は「一時は引退も考えたが、新たな気持ちで難関を乗り切りたい」とあいさつした。今年度事業で新たにスタートするのは廃タイヤ回収。6月からコークス炉燃料として新日鉄室蘭に廃タイヤを供給する。現時点では40社が参加し、月間1万5千本納める予定。総会に続いて、「ISO説明会」を実施。同組合は今年度、組合員のISO認定取得を促していく方針で、取得研修会を今後も数回行う。

一方、自動車リサイクル法説明会は、環境省大臣官房リサイクル推進室の土居健太郎室長補佐を講師

に招いて行った。新法施行準備に携わる担当者から最新情勢に基づく説明が聞けるとあって、道央圏主要都市の行政担当者や在札ディーラー関係者なども多数出席した。土居氏は、法の概要や施行スケジュールなどのほか、今夏決定する自動車解体業の許可基準の原案についてわかりやすく説明した。



講師、環境省廃棄物対策課土居健太郎課長補佐



〔有〕クレスコト代表取締役安齋辰幸氏



(熱心に両、説明に取り組む組合員)

出席した組合員から「自り法」の許可基準等に対して色々な意見が出た。

また、ISOについては、どのくらいの経費が掛かるのか、なぜ、ISOが必要であるのか。などの質問が出、各々の会社がISOを取得することで、直接的にはメリットに繋がるものではなく、取得することで各社の信頼が得られ、環境社会の取り組みが評価されると思う。北自協として、今後、数回にわたり勉強会を行い、選ばれる事業者作りに取り組む。

✿ 『北自協理事会に柴田真年主幹を招き「自り法」に関する勉強会』15.7.11

北海道環境生活部廃棄物対策室柴田真年主幹を招き、理事の方々と一年半を切った自動車リサイクル法に備える取り組みの勉強会を開催した。まず、自動車リサイクル法は、廃掃法と異なる面があるが、建築物について、「自り法」は義務付けされているところが課題と思われる。特に、市街化調整区域等で永年、解体業を行っている事業者は、まず、建物については是正しなければならない。更に、分離層や塀等についても「自り法」に該当する施設を今から確認と整備が必要である。その他、色々な条件が求められるが、身近な問題等から取り組んでほしい。行政(許可権者)サイドとして出きるだけ対応に耳を傾ける。と説明した。



(柴田真年主幹との勉強会)