

※ 『株式会社エス・エス・ジー一貫処理(リポ)工場完成』15.9.6.

自動車中古パーツ販売の道内大手、〔株〕エス・エス・ジー(SSG、工藤洋行社長)が石狩市に建設を急いでいた使用済み自動車の処理とリサイクル部品のデポ機能を持つ一貫処理施設(以下リポ工場)が8月末に完成した。9月1日から本格操業を開始する。同工場は、本格施行まで一年半を切った自動車リサイクル法に対するハイレベルな施設設計と共に、中小同業者の協業モデルとしても注目を集めている。13日には関係者を招き、先端の取り組みを披露する。SSGが総工費約2億円を投入したリポ工場は、石狩湾新港の東部、道道小樽石狩線沿いの東側に位置する。事務所と部品管理庫を兼用する工場棟(960平方メートル)、事前選別した部品の格納倉庫(260平方メートル)、廃油・廃液回収棟。



(SSG、工藤洋行社長の挨拶)

搬入車輛のストックヤード(850平方メートル)は百台を収容する。リポ工場建設の狙いは、第一にリサイクル部品の生産・販売事業者の負担となっている部品取り後の廃車ガラ処理と費用の軽減を追求する社員企業(SSG会員)のサポートシステムの確立。各社員の廃車ガラをリポ工場に持ち込み付加価値を上げることが、如いては会員のスケールメリットに貢献する。ことが最大の目的である。第二の狙いは、ゼロエミッションを、設備投資を極力抑えながら実現を目指すモデル事業として取り組む。当面の処理目標は月間500台(丸車)で赤字覚悟のスタートだが、比較的小規模

の取り組みでも適正なりサイクルが可能なることを実績で示し、運営ノウハウの開放も含めて、札幌圏以外でも導入可能なモデル事業に育て上げたい。と工藤社長は話す。竣工披露宴を9月6日、多くの来賓を招き盛大に行われた。

※ 『経済産業省主催「第2回自動車リサイクル法」全国説明会』15.10.1

経済産業省が主催する全国「第2回自動車リサイクル法」説明会が道内では、釧路・札幌・旭川の3ヶ所で開催した。札幌は、1日、札幌ロイヤルホテルで開かれた。経済産業省製造局自動車課矢野卓也課長補佐が説明を行った。販売、解体、整備、自治体担当者など市内はもとより、小樽、室蘭、苫小牧などから八百人を超える関係者が会場に押し寄せ、担当者の説明に耳を傾けたものの、基本のリサイクル費用が明らかにならないうえ、整備業界からリサイクル費用徴収や事務処理手続きの煩雑さ、部品取りに対する規制について不満をもらす声ができるなど、全体的に消化不良の内容になった。



(「自リ法」の説明を行う、経産省製造局自動車課矢野卓也課長補佐)

同省の担当者が引き取り、解体、破碎の各事業者ごとの役割と実際に行う行為の内容について解説。合わせて行った電子 manifests 制度(使用済み自動車の移動報告)説明では、FAXによる報告も受け付けるものの、「事務の効率性を考慮し、パソコン(インターネットを通じて)により情報管理センターとやり取りするのが原則」と電子化対応は不可欠との見解を示した。また、一時間もの時間を割いた質疑応答がなされた。

※ 『ビジネスE X Oの前日、北自協・道外の解体業者代表者と懇談』15.11.6.

経産省自動車課小林課長補佐と自工会今城室長を囲んで全国中古部品販売団体代表による、自動車リサイクル法に関する問題等について話し合いを行った。解体業界から各々の代表が正式な場ではないが、「自り法」には解体業界としてどのような法律になるのか関心があることを述べた。



(ビジネスE X O前日に開かれた懇談会)

技術フォーラムに先立って、行政、自動車団体関係者による座談会を札幌ロイヤルホテルで開いた。行政側から経産省自動車課小林浩史課長補佐、自工会今城高之室長、道の柴田真年主幹、解体業界からJ A E R A酒井清行代表、S S G工藤洋行代表、N G P青木勝幸代表、北自協南可昭理事長らが席に着いた。

伊丹伊平北自協副理事長が司会。自動車リサイクル法の本格施行を1年後に控えたそれぞれの立場での取り組み状況を報告すると共に、直面している課題などについて活発に意見を交換した。

※ 『ビジネスE X O(技術フォーラム特別講演)開催』15.11.6.

翌日、ビジネスE X Oと同時開催した「自動車リサイクル技術フォーラム」では両日紹介した展示会とともにセミナー(特別講演とパネルディスカッション)を開催。「使用済み自動車のリサイクルと適正処理」と題し講演した北海道大学松藤敏彦助教授は、テーマにあるように今なぜ自動車リサイクルと適正処理が求められているのかを順を追って解説した。中でも使用済み自動車から発生するA S R(シュレッダーダスト)について「94年にA S Rの最終処分基準が強化され、従来、安定型処分場に埋立てがなされていたが管理型処分場への埋立てが義務付けされた。しかし、管理型処分場が限られているうえ、地域住民の反対から新しい処理施設の建設も進んでいない」とA S Rを捨てられない現状を報告。

【技術フォーラム討論会】

引き続き開かれたパネルディスカッションでは、北自協の南可昭理事長や経産省の小林浩史課長補佐、自工会今城高之室長、日本鉄リサイクル工業会土井専務、北海道環境生活部田中正巳局長の5人のパネラーが自動車リサイクルについてそれぞれの立場から現在の取り組み等についてと今後の方針などを話した。

まず、自動車リサイクル法施行にむけての取り組みについてお尋ねします。

北自協として、自動車リサイクル法の役割分担の中で自動車解体業者は重要な責任を果たすことになるが、取り組み間違えると全く認知されない裏腹な面が存在するのも事実。例えばはなら道内にある2万6千台の長期保管車両の殆んどが既存解体業者の責任だと感じている。組合上げて長期保管車両の再資源化に努めたい。

長期保管車両が現在の課題であるが「自り法」では使用済み自動車を120日以内に処理する必要がある。現状の長期保管車両の処理が可能であるのか。

北自協として、現状では解体業者が支払う処理費用の負担が大きい、組合員ら対しては許可申請

時までの撤去を約束させる位の強い意思を伝えたい。業界にもまさに痛みを伴う構造改革が必要だと痛切に感じている。

解体時に徹底した分別をするとその分ダストが出るがその点について。

北自協として、その前に自動車リサイクル法では、使用済み自動車に一般のゴミが入っている場合は引き取りを拒否できるというが、今まで解体業界が負担していた面がある。新法が施行されても立場的に弱い我々にしわ寄せが来るかもしれない。また使用済み自動車の処理が進んだとしてもそれ以外の不法投棄がでる可能性がある。

最後に施行にさいしての一言を。

北自協として、自動車リサイクル法の許可と廃掃法には温度差がある。この点をまず是正してほしい。

それと自動車リサイクル法に向けて動かない業者は仕方がないとしても、前向きに取り組もうとする業者の切り捨てはやめてほしい。



(5人のパネラー)



(北自協から中古部品など展示)

※ 『北海道自動車リサイクル推進協議会設立(第1回)』16.1.23

北海道は、道内における使用済み自動車のリサイクルを推進する取組みを視野に、「自動車リサイクル推進協議会」を官民一体で立ち上げた。残り1年を切った「自動車リサイクル法」の完全施行に備え23日、解体など関係事業者団体と政令都市など行政機関で構成する。同日の初会合を開いて、長期保管車両・野積み車輛の撤収や市街化調整区域問題など改めて懸案の整理を行うと共に、道内自動車リサイクルの総合的な推進体制の確立に向けて協議を開催した。

同協議会は、北海道環境生活部環境室循環型社会推進課(主宰者⇒田中正己課長)が立ち上げた。道内の自動車リサイクルに係わる関係機関それぞれの抱える情報の共有化、課題の集約を図り、道としての総合的な取り組み対策に反映させる目的。このため協議会は「事務的な意見交換の場とし、意思決定はしない」(松岡治環境生活室長)性格づけで、関係する事業者間、業界と行政間の連携を促す機能に徹し、円滑なりサイクル推進体制の確立を目指す。この日の会合で道は、不法投棄、野積みが確認されている車両約7万3千台の適正保管・処理を図るため、撤去費用などの支援検討と合わせ、7月から受け付けを開始する解体業などの許可審査に際しては、不許可も視野に入れた強い姿勢で臨む方針を明らかにした。



(第1回リサイクル協議会初会合)

また、新法施行に向け 来月から、要請に基づく地域レベルの推進体制の構築に向けた協議会の設置を支援する 3月中に、インターネットによる関連情報支援システムを整備、事業者向けに提供
自動車リサイクル展を3月開催。パンフ配布による自動車保有者向け啓発を7月から行う 登録許可業者向け説明会を7運輸支局管内で開く、などの対応策を示した。

一方、業界側から意見交換の中で北自協の南可昭理事長が、市街化調整区域内の営業について、法が規

定する施設基準をそのまま適用されると、道内では約200社の解体事業者が仕事を継続できなくなる。これまでの企業努力を評価した行政的配慮を希望する。長期保管車両の撤去に最大限努めるが、許可申請時までの処理は不可能。保管期間に地域事情を加味した運用が必要など、解体業界が抱える課題に行政の理解を強く求める。このため、長期保管車両の処理、市街化調整区域問題は、協議会とは別に部会的な場を設け別途協議することになった。

北海道自動車リサイクル推進協議会設置要綱

(目的)

第1条 北海道における使用済自動車のリサイクルに係わる関係機関が緊密に連絡・協議を行い、自動車リサイクル法の施行に対応したそれぞれの役割の明確化と体制の整備を図り、関連業者と連携することにより、自動車リサイクルを総合的かつ円滑に推進することを目的として、北海道自動車リサイクル推進協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(事業)

第2条 この協議会は次の事業を行う。

- (1) 自動車リサイクルに関する情報及び意見の交換
- (2) 自動車リサイクルの推進に関する課題への取り組みに関する協議
- (3) 関係機関及び団体に対する周知協力
- (4) その他、この協議会の目的を達成するために必要な事項

(主宰)

第3条 この協議会は、北海道環境生活部環境室循環社会推進参事が主宰する。

(構成)

第4条 この協議会は別表に定める関係機関・団体等により構成する。

なお、主宰者が必要と認めるときは、別の関係機関等に出席を依頼し、意見等を求める、ことができるものとする。

(会議)

第5条 この協議会は、必要に応じて主宰者が開催を設置する。

(部会)

第6条 この協議会は、必要に応じて部会を設置する。

(事務局)

第7条 この協議会及び部会の事務局を北海道環境生活部環境室循環社会推進課に置く。

(その他)

- 第8条 その他協議会の運営に必要な事項は、主宰者が定めるものとする。
- 附 則
この要綱は、平成16年1月23日から施行する。
- 附 則
この要綱は、平成16年6月29日から施行する。
- 附 則
この要綱は、平成17年12月16日から施行する。

(別表)

北海道自動車リサイクル推進協議会構成員

自動車販売関連	社団法人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
自動車整備関連	北海道自動車整備連合会
自動車解体関連	北海道自動車処理協同組合
自動車破砕関連	社団法人日本鉄リサイクル工業会北海道支部
その他自動車関連	軽自動車検査協会札幌主管事務所
A S R 処理	株式会社エコバレー歌志内
その他	社団法人北海道産業廃棄物協会 社団法人日本損害保険協会北海道支部
国	経済産業省北海道経済産業局資源エネルギー環境部 国土交通省北海道運輸局交通環境部 環境省北海道地方環境事務所
市町村関係	北海道市長会 北海道町村会
政令市	札幌市環境局環境事業部 函館市環境部 小樽市環境部 旭川市環境部
北海道(事務局)	環境生活部(環境局循環型社会推進課)

北海道自動車リサイクル推進協議会

長期保管等使用済自動車対策検討部会設置要綱

1 目 的

平成17年1月から「使用済自動車の再資源化等に関する法律」が本格施行され、新たな自動車社会を迎えるにあたり、北海道において問題となっている使用済自動車の長期保管、野積み等の解消に向けて意見交換及び検討等を行うことを目的として、北海道自動車リサイクル推進協議会の中に、長期保管等使用済自動車対策検討部会(以下「部会」という。)を設置する。

2 活動内容

この部会は、次の事項を活動内容とする。

- (1) 長期保管等使用済自動車に関する情報及び意見交換
- (2) 使用済自動車の長期保管等の解消に向けての検討
- (3) その他必要と認められる事項

3 構 成 員

この部会は、次の機関及び団体等で構成する。

北海道自動車整備連合会
北海道自動車処理協同組合
社団法人日本鉄リサイクル工業会北海道支部
社団法人北海道産業廃棄物協会
北海道市長会
北海道市町村
北海道環境生活部(環境室循環型社会推進課)

4 主 宰

本部会は、北海道環境生活部環境室循環型社会推進課主幹が主宰する。

5 会 議

この部会は、主宰者が必要に応じて開催する。

6 そ の 他

その他部会の運営に必要な事項は、主宰者が定めるものとする。

附 則 この要綱は、平成16年 6月29日から施行する。

附 則 この要綱は、平成17年12月16日から施行する。

※ 『函館市環境生活部と解体施設に関する懇談会を開催』16.2.10

北海道において、自動車リサイクル法に基づく許可申請は、北海道・札幌市・旭川市・小樽市・函館市となって居ります。函館市は(保健設置市)で過去に一般廃棄物処分場の不適正による問題が指摘され、道内において廃棄物に関する問題点を抱えていることから許可等について難産すると、北自協から、南理事長・石上財務部長が会合に出席して解体業界の現状等を説明した。2度の話し合いで、行政側として最低条件が組み込まれ全組合員が自動車リサイクル法に従う許可申請が完了した。行政のご理解に感謝を致します。函館市の場合は、「自り法」の最低許可基準を網羅することを条件としていることから既存解体業者として喜ばしいことと受け止めている。従来の垂れ流しや違法な廃車の積み重ねを防止することから環境面および景観等に配慮できると行政サイドとして歓迎している。だが、5年時の更新が行われるかは疑問の点があるが個人的(南)は更新が出来ることと思う。



(函館市環境局との話し合い)

函館市における自動車解体業許可状況(解体施設並び部品管理)は工業団地や新たに法的開発行為を行った事業者には不満の声が聞かれるが、半世紀の間、野放し状況であった廃車処理を新法で一機に法制化することは、今日まで自動車産業界の静脈を担ってきた解体業を切り捨てる法律になってはならないと思う。「自り法」の原点は、如何に、環境破壊・汚染防止に取り組み再資源化に取り組むかが目的であると思う。この様なことを踏まえると、函館市の許可基準が貴重なサンプルとして更新が出来ることを望む次第です。



「自り法」に関する用地(函館市)



「自り法」に関する塀(函館市)

付け加えると、「自り法」による建築物の定義は、正規における建屋でなければならない、とは書いていない。よは、許可権者が建物と仮にみなすことができれば、それは、永年に及ぶ解体業者に対する救済措置である。但し、最低必要条件をクリアしなければならないことを踏まえ、行政指導に対応することが必要である。



(函館市環境局が認めた建物)



(函館市環境局が認めた建物)

❖ 『自動車リサイクル法に伴う関係行政(北自協札幌支部)との意見交換会』16.2.18

北自協札幌支部は「自動車リサイクル法に伴う関係行政の意見交換会」を札幌市内のホテルで開催、行政の担当者と支部メンバーら約50人が参加した。7月からスタートする自動車リサイクル法の業許可制度に対応するため、同組合は各支部単位で地元行政と懇談の場を持ち、許可取得についての疑問点などを話し合っている。札幌支部の意見交換会には、北海道・札幌市・小樽市の担当者が出席。解体事業者からは雪解けまで施設整備も処理作業も進めにくい地域事情への配慮を求める声や、市街化調整区域での許可に関する質問が目立った。席上、南理事長は「将来に備えて廃掃法の許可取得を組合員に促して来た。未許可事業者(廃掃法の許可なし)と識別した対応をお願いしたい」と訴えていた。



(自動車リサイクル法に関する意見交換会)

❖ 『自動車リサイクル許可講習会』16.5.14

北自協は、16年度通常総会を札幌市内のホテルで開き、諸議案をすべて承認した。また総会后に自動車リサイクル法の解体業許可申請と改正抹消登録制度の講習会を行い、約120人が参加した。冒頭、南理事長が「前身の北海道自動車処理協会から数えて今年9月で発足10周年を迎える。自動車リサイクル法の施行に伴い、大変厳しい時代に突入した。一層の団結を」とあいさつ。講習会は、テーマが直面する問題であり、対象を組合員以外にも広げたことで会場が満席となった。講習会第1部は、「解体業許可申請と標準作業書について」と課し、(自り法)の事業許可制度の許可権者である北海道と保健所設置4市(札幌・旭川・小樽・函館)の担当者が登壇。代表して北海道環境生活部循環型社会推進課の保坂智史主任が許可申請と添付する標準作業書の詳細について説明が成された。また、北自協として作成しているひな型を標準作業書案として受講者に配布した。第2部は「改正抹消登録制度」をテーマに北海道運輸局自動車技術安全部の濱田利明管理係長が説明した。



(北海道環境生活部環境室長から挨拶を受ける)



(改正抹消登録制度について濱田係長から説明を受ける)

❖ 『株式会社エルバ北海道落成式』 16.5.15

自動車シュレッダー業の道内大手マテック(杉山博康社長)と帯広自動車販売店協会(若林優会長)に加え地元解体業者6社が出資設立した〔株〕エルバ北海道(杉山修社長)は、リサイクルパーツの回収や使用済自動車の適正処理を行うE L V工場が帯広市工業団地に落成した。

落成式では、杉山修社長が挨拶した後、来賓の社団法人日本鉄リサイクル工業会土井鼎専務理事、九州大学石炭研究資料センター外川健一教授、中島地区開発期成会小林副会長、ユーパーツ清水信夫代表が祝辞を述べた。また、北海道自動車処理協同組合の南可昭理事長が「同業者として、我々も責任ある対応をしていきたい」としく祝杯の音頭をとった。



(杉山修会長が経過を紹介し挨拶を行う)



(北自協南可昭理事長が中締め挨拶を行う)

❖ 『第3回自動車リサイクル法全国説明会(道内)』 16.5.18～6.21 間7ヶ所

経産省、環境省が主催する第3回「自リ法」の説明会が全国規模で行われた。道内は、7会場で合計3117人が参加し、「自リ法」についての理解を深めた。新車ディーラー、中古車販売店、整備工場、自動車解体業者など自動車の流通とリサイクルに携る全事業者を対象とした説明会。第1部は全業種参加の「リサイクル料金や使用済み自動車の引取工程」、第2部がフロン回収を行う事業者対象の「フロン類回収工程」、第3部は解体業向けの「解体工程」で、開催時間は延べ8時間半に及んだ。道内の総参加人数は第1部3117人第2部1691人、第3部1203人。道内の自動車解体事業者数は、北海道がタウンページをベースに調査した結果で229社となっており、複数出席があっても、第3部の参加者数は想定される人数を大きく上回った。整備工場などの自動車関連業種や異業種も含め、自動車解体業への新規参入に関心のある事業者が多いことを、改めて示した。来年1月の自動車リサイクル法本格施行後、解体業分野の競争は一層激化が予想されそうだ。

※ 『北自協が環境マネジメント(ISO14001)に取り組む』16.7.15

北自協は16年度の事業として、環境保全の取り組みを視野に、選ばれる事業所を構築することを目的に環境マネジメントシステム(ISO14001)の取得に取り組む。北自協組合員は15.5.15.の総会後、行われた研修会でのISO取得についての説明を聞き、それを切っ掛けに、第一班、第二班と12社が14001を取得した。

【ISO14001】〔株〕スーパーライン北翔、〔株〕高橋商会、〔有〕オートパーツ長谷山、〔株〕辻商会、〔有〕八田商会、〔有〕アシストフクダ、石上車輛〔株〕、伊丹車輛、〔株〕協栄車輛、〔有〕日興商会、〔有〕南商会、〔有〕田中商会、〔株〕ライラック車輛、〔株〕オートパーツ三伸、〔株〕タイヨー自動車、〔有〕尾畑商会、〔有〕二協自動車商会、〔有〕余市パーツ〔有〕樽前商会、〔株〕札幌パーツ、〔有〕アイエイシー、〔株〕オートショップ・トシ、〔有〕北海パーツ、〔株〕鶴岡車輛。〔株〕金田商店25社

【ISO9001】〔株〕札幌パーツ、〔株〕金太郎部品、〔有〕アイエイシー、〔株〕協栄車輛、4社

【エコ21】〔株〕十商カムイ、1社 【プライバシーマーク】〔株〕高橋商会、1社09年6月現在

※ 『日本自動車工業会主催エアバッグ回収破壊講習会』16.5.17

日本自動車工業会が主催する使用済自動車からエアバッグ類を適正に回収するための講習会17日、市内のアクセスサッポロで開かれた。道内から解体業を中心に150人が参加した。

担当者が自動車リサイクル法の概要や解体事業者の役割を解説するとともに、実車(北自協提供)を使ってエアバッグの車上展開、インフレーター取り外しなどを実演した。17年1月から施行されるリサイクル法では、解体事業者の役割として使用済自動車からエアバッグ類(各エアバッグやシートベルトブリティンショナー)を回収し、それを自動車メーカーに引き渡すことが義務付けされる。



(担当者からエアバッグの回収と破壊作業について説明を受ける)



(自動車再資源化協力機構職員から説明を受ける解体業者)

※ 『第2回北海道自動車リサイクル推進協議会開催』16.6.29.

官民一体で使用済み自動車を検討する「北海道自動車リサイクル推進協議会」の第2回会合が道庁赤レンガ庁舎で開催した。かねてから問題となっていた長期保管車両や野積みなどの解消に向け、専門部会の新設を決めた。同協議会は、北海道が1月に設立。自販連札幌支部を始めとする自動車やリサイクルの関係事業者団体、道経産局、道運輸局、道環境生活部、道内保健所設置4市などで構成している。

今回の中心テーマは長期保管車両対策。道が昨年3月に実施調査によると、道内の自治体が把握している使用済み自動車の不適正な保管台数は、全体で7万3197台に上る。このうち56.5%を占める4



(第2回リサイクル協議会)

万1323台は、解体業者や整備工場など自動車関連の事業者が保管している。そこで関係事業者団体が核となる専門部会を設け、具体的な対応策を見出すことにした。「長期保管等使用済み自動車対策検討部会」で、構成メンバーは北海道自動車整備連合会、札幌自動車販売協会、北海道自動車処理協同組合、鉄リサイクル工業会北海道支部、北海道産業廃棄物協会、北海道環境生活部等。

※ 『環境省・経産省主催「自リ法」説明会』16.11.11

自動車リサイクル法解体業者向け説明会(主催 環境省、経産省、自動車リサイクル促進センター、自動車再資源化協力機構)(共催 日本ELVリサイクル推進機構・北海道自動車処理協同組合)が、全国10ブロックで展開する「自リ法」の説明会が札幌で開かれた。「自リ法」の本格施行を2ヶ月後に向かえ、全道各地の解体業許可事業者約450人が出席。自動車リサイクル法に対応するための最終確認を行った。道内の許可業者は264社で複数の事業者が出席する高い参加率となった。始めに、共催する日本ELVリサイクル協議会の酒井清行会長があいさつに立った。「自リ法スタートまで2ヶ月を切り、電子マニフェストなど対応が問われる新法の仕組みに、組織を上げて取り組むことを」語った。説明会は2部制で実施。

第1部は経産省自動車課の金指寿課長補佐が、自動車リサイクル法の本格施行による自動車解体業者の取り組みの流れ等について資料に沿って説明があった。第2部は、自動車再資源化協力機構の今城高之理事が自動車リサイクルシステムの事前準備と電子マニフェストの具体的操作などを学んだ。

第1・2部を総合して、質疑応答が交わされた。



(自動車リサイクル法解体業者向け説明会)



(有限責任中間法人日本ELVリサイクル機構酒井清行代表理事)



(今城高之理事、金指寿課長補佐)



(説明会会場)

※ 『札幌市定山溪温泉入口の長期放置車輻撤去作業』 16.11.21〔作業日程 2 日間〕

北海道は、平成 10 年、「利尻島における資源ごみ再資源化事業を皮切りに、13 年 3 月「廃自動車適正車処理対策協議会」を設立した。以後、自動車解体業界（北自協）と破砕業者（鉄リサイクル工業会北海道支部）の協力要請によって道内の長期放置車両の回収事業を行ってきた。この度、札幌市の観光地である定山溪温泉入り口の長期放置車両の撤去に踏み切った。また、同時に石狩市親船町の撤去も行った。

21 日から重機を使った大がかりな作業が続けられた。17 年 1 月の自動車リサイクル法施行を前に、駆け込みの不法投棄が予想され、同組合が費用を負担（ポランテア）、啓発的な意味合いを込めて撤去に踏み切った。北海道は関係団体と連携し、年内にも数カ所で撤去する方針。道内に約 5 万 7800 台ある放置自動車の全廃につなげたい考えだ。札幌市南区定山溪温泉の入り口にほど近い現場には元古物商が自分の敷地や近くの林道に古びた廃車を約 300 台も放置していた。エンジンなど売れる部品を取り出し、車体や古タイヤ約 1 万本を野積みして、地元の観光協会などが撤去を要請していた。古物商は数年前に廃業し、処理能力はなかった。

本来、事業者が廃車を撤去しなければならないが、解体業者や破砕業者の協力で処理がスムーズに行く場合もある。北海道が北自協に処理を働きかけた背景には 10 年の利尻島における回収活動の実績を評価し、また、北自協としても積極的に組合挙げて取り組む姿勢があるからだと思う。



① (定山溪温泉入口に野積みされている廃車)



(定山溪温泉入口に野積みされている廃車)



当地の山々は行楽時期を終り、寒さが身に凍みる季節、当札幌支部組合員は和気あいあいの仲で、ボランティアで長期放置車両の撤去作業に取り組む。

北自協の団結は日本一と南理事長は断言する。自動車解体業界の使命を忠実に実行する姿勢には責任者として組合員に感謝するのみである。

南理事長が昼食を用意し、現場で豚汁(おつゆ)を手製で作し、なごやかな会話で撤去作業が進められた。



(借家が撤去され、野積み車輛が回収された場所)



②(野積み車輛が回収された場所)

前ページ①の写真のバックには違法建築がある。長期放置車両の撤去修了後には建物は壊されている。②の写真は、以前、林道であったが廃車を体積し、林道を通ることが出来なかったが、廃車処理によって通れる様になった。

❖ 『石狩市親船の長期保管車輛撤去作業』16.11.21

当日は、上記の定山溪温泉地区と石狩市親船の2ヶ所を札幌支部が撤去作業に従事した。この現場も解体業者が車輛を収集し、めぼしい(お金になる素材は転売)鉄クズはなく廃業後、10数年以上野積み状態で放置されていた。当現場の廃車ガラは約230台を20キロ離れた、エス・エス・ジー(工藤洋行社長)リポ工場が引き取った。廃油・廃液等の事前選別後にプレスし、製鋼原料として出荷する。今回の撤去活動についても、北海道からの報酬はない。スクラップの多少の売り上げはあるが、重機や運搬トラックの燃料代など一部の実費をカバーできる位で、事業としては採算があわない。北海道は、放置車輛対策について「このほか10数ヶ所の市町村から撤去要請依頼を受けており、関係業界の協力を得ながら対応していきたい」(環境生活部循環型社会推進課)という。南理事長は「組合員にいつまでもボランティアで協力をお願いすることは辛いですが組合員の協力を頂けるのなら、自動車解体業の存在意識をより多くの方に理解してもらうためにも、行政の要望には惜しみなく協力したい」とし、事業の採算性に関係なく地域と一体になって放置車輛撤去を推進していく方針だ。



北海道自動車リサイクル協議会の取り組みとして道内の長期不適正車両等の撤去事業。

北海道環境生活部の担当官と打ち合わせ。

撤去作業は2日間の予定。
積まれて現場は足場が悪く機動力が必要である。近隣の組合員の協力で撤去作業を行う。



不適正長期車両等が回収された現場。近隣には小学校があり、学童の危険の場となっていた。

所有者に撤去要請を行うが有価物と主張する。廃棄物法の適用外となることから、自社による撤去作業が進まない。「自り法」の施行後は、廃自動車は産業廃棄物となることから法的手段が講じる事となる。

※ 『第2回北自協とSSGが協賛講演会を開催』16.12.1

北海道自動車処理協同組合とエス・エス・ジーが共催「自り法実務Q & A」を行った。

自動車リサイクル法の本格施行を来月に控え、北自協(南可昭理事長)とSSG(工藤洋行社長)の共催による研修会を札幌ロイヤルホテルで開かれた。開催に先立ち、南理事長より、本日の「パネルディスカッション・自動車リサイクル法実務Q & A」趣旨の概要を説明し、来賓として、道経産局環境資源グループの藤崎義則環境対策課長、道環境生活部環境室循環型社会推進課の柴田真年循環推進グループ主幹がそれぞれあいさつを述べた。

冒頭、組合の伊丹伊平自り法対策委員長が「これまでの自動車リサイクル法」に関する説明会は、一方的な説明で当事者からの質問を述べるのが少なかったことから、本日は、皆様の質疑応答の時間を十分に用意したので、忌憚のない意見交換会になることを期待する旨の挨拶で本題に入った。

南理事長と来賓のあいさつに続き、第1部の基調講演がスタートした。浅妻裕北海学園大学教授が講師を務め、「ロシア極東地域における自動車リサイクル事情」をテーマに講演。今月8月から9月にか



(浅妻裕北海学園大学教授)

けてロシアのユジノサハリンやウラジノオストクなどの自動車解体業を現地視察し、現状と課題について語った。第2部のパネルディスカッションは、浅妻教授がコーディネーターとなり、北自協から南理事長と佐藤正良専務理事、SSGから工藤社長と長谷川清二取締役がそれぞれのメンバーから事前に応募した質問を北海道経産局、北海道環境生活部、札幌市の担当者にぶつける一問、一答方式で進行。会場から質問も受け付けた。



(出席した組合員)



(行政サイド)

この中で、自動車整備工場など解体業許可のない事業者が部品取りしとみられる使用済み自動車の引き取りについて、道は、「継続的な違法行為を幫助(ほうじょ)したと判断されれば、引き取った解体業も処罰される可能性がある」との見解を示した。また、解体業者が解体業者へ使用済み自動車を引き渡す前に、廃油・廃液などを回収しなければ部品が取れないという、先に経産省が示した解釈については、「部品取り後に回収を次の業者に任せるやり方は現行法上難しいのでは」と道も同様の回答であった。

予定を1時間超過して4時間にわたる催しが修了。の挨拶に立った工藤洋行SSG社長は、会場を見渡し、「皆さんの表情からますます疑問がわいてきたことがうかがえる。自動車許可業者として適正な事業を推進するために、走りながら考えていくしかない」と締めくくった。

※ 『第3回北海道自動車リサイクル推進協議会開催』16.12.17.

「使用済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本格施行を目前に控え、北海道が発表した。11月末で、引取業者は、来年1月にフロン回収破壊法からの移行で2657事業者が登録予定。また、自動車解体業者については、届出・許可申請数が先月末までに282事業者となった。道内の自動車リサイクル体制の進捗状況を発表した。「自り法」には、使用済み自動車の「引取業者」「フロン類回収業者」が登録制、「解体業者」「破砕業者」は許可制となっている。



(第3回リサイクル協議会)

自動車解体業者には、【みなし許可】となる廃掃法許可業者の届け出と新規申請に分かれ、合わせて282業者で、先月末までに180業者がすでに許可申請を終了した。いよいよ、待望の「自り法」が17年1月からスタートとなる。行き先は不透明であるが、乗り遅れは出来ない。鉄クズ市況の上昇傾向やオークション市場の活発化等予想の付かない廃車引取合戦が起こる。

平成19年5月1(火)メタル・リサイクル・マンスリー

廃車仕入れ環境は悪化

鉄・非鉄スクラップ相場の上昇は、同時に廃車仕入れ価格の競争上げをも引き起こした。

昨年10月中旬の廃車1台当たりの仕入れ価格は、軽自動車5千〜8千円、普通車が1万〜2万円、クラウンなど大型車が2万5千円前後だった。

だが、うなぎ登りのスクラップ相場に合わせるように、仕入れ価格は上昇。4月中旬現在で、軽8千〜1万5千円、普通車2万〜3万円、大型車3万5千円前後と、普通車で1万円前後上昇した。「オークション」への廃車の流れが今まで以上に

活発化している。廃車入荷台数は、前月の2割減だ。ある解体業者は表情を曇らせながら、そう言った(11月中旬頃)。「流札した車でもオークションが2万円〜2万5千円で引き取っているようだ。我々もそれと同等か、それ以上値段を出さなければ、(廃車は)出てこない」

■オークションへの流れが活発化する

スクラップ価格の上昇は、解体業者に売上高の上昇というプラス効果とともに、オークションへ今まで以上に廃車が流れるというマイナス面も

たらした。オークションで廃車を仕入れると、落札本価を3万円とすると、それに落札手数料が約5千円、リサイクル料金が約1万円、これに運搬費などが加わり、合計5万円前後となり、クラウンなどの大型車でなければ、利益が出ない計算だ(中古部品による利益は除外)。このため、オークションに流れる前に、廃車を仕入れられる

かがカギを握るのだが、ある解体業者は「我々の方が立場は弱い。相手(ディーラー)の言い値で仕入れざるを得ない状態だ」と言っ

- ※ 『使用済自動車の再資源化等に関する法律』以下、「自リ法」が本格施行。17.1.1
(自動車リサイクル法に関する取り組み)

自動車リサイクル法、施行までのスケジュール

平成 7 年 10 月 産業構造審議会は、廃棄物処理・再資源化部会に廃自動車処理・再資源化小委員会を設置し、7 年 10 月からこの問題への対応策を検討し、平成 8 年 4 月に中間報告をまとめた。しかしながら、問題の解決に向けて、中間報告に基づく対応策を補強し、さらに追加的な対策を新たに講じる若しくは検討する必要がある。そのために関連する様々な法制度等から有効なものを引用・利用し、体系的に組み合わせ、分かりやすくまとめ、使用済み自動車リサイクル・イニシャティブと称して平成 9 年 4 月に公表した。

平成 9 年 4 月 通産省が使用済み自動車処理・リサイクル対策を視野に(自動車リサイクル・イニシャティブ)の概要をまとめた。
、 、は省略する。

、リサイクル率向上および有害物質の使用量削減等のための措置

1. 関係事業者による数値目標の遵守
2. 数値目標の位置づけ
3. 数値目標
4. 自主行動計画の策定・公表
5. 数値目標の遵守状況の確認等

、不適正処理・不法投棄防止のための措置

1. 啓発活動等の実施
2. 使用済み自動車等の適正処理を管理する制度
3. フロンの回収
4. 罰則の強化等

、情報収集・提供体制の整備

1. 自動車リサイクル情報センター

、関係者の責務

1. 政府の責務
2. 地方自治体の責務
3. 製造事業者の責務
4. 販売事業者、整備事業者の責務
5. 解体事業者等の責務
6. 破砕事業者の責務
7. 埋め立て処分事業者の責務
8. ユーザーの責務
9. 関係間の協力

平成 14 年 7 月 自動車リサイクル法(使用済自動車の再資源化等に関する法律)成立。国内で、年間

400万台(中古車の輸出も含めれば約500万台)排出される使用済自動車は、有用金属・中古部品を含み資源として価値が高価物であったため、従来は解体業者や破砕業者において売買を通じて流通し、リサイクル・処理が行われてきた。なお、1995年3月31日付けで、輸出貿易管理令の改正により、輸出承認書が撤廃されたことから中古車輸出が増加した。

しかし、近年において下記3点の問題が発生するようになったため

1. シュレッターダスト量の低減
2. 鉄クズ価格の下落
3. 使用済自動車の野積み・不法投棄の増加

使用済自動車のリサイクル費用(埋立費用)の増加と、鉄スクラップの下落で、有償で処理しなければならない、業界の自主的な活動の限界があったものと考えられる。最終自動車所有者からリサイクル費用の徴収(預託金)という面によって、自動車リサイクル法に移行したのと考えられる。

使用済自動車を解体・処理する場合には、廃掃法の適用を受ける。廃棄物の処理及び掃除に関する法律(廃掃法)において、平成7年6月27日付で「シュレッター処理される自動車及び電気機械器具の事前選別ガイドライン」が策定されている。

平成15年6月 資金管理人、情報管理センター、指定再資源化機構の3機能について。

(財)自動車リサイクル促進センターを指定済み。

平成15年8月 政省令の大部分を策定済み。

平成16年7月1日法律第二段階施行(許可の開始)

3ヶ月以内に解体業・破砕業の許可申請(廃棄物処理法の業の許可をうけている場合は届出)が必要。

平成17年1月1日日本格施行(行為義務、リサイクル料金等の預託義務等が発生)

(2月1日) 国土交通省等における登録・車検時のリサイクル料金等の預託確認業務開始。

自動車リサイクル法の目的

1. 自動車リサイクル法の概要は、基本的考え方として、これまで静脈インフラを担ってきた現在の関連事業者の役割分担を前提としつつ、従来のリサイクルシステムが機能不全となる主要因であるシュレッターダスト(ASR)、及び新たな環境課題であるフロン類、エアバッグ類への対応を行う。

市場原理に基づいた使用済自動車のリサイクル・適正処理の持続的な取組みの環境整備を図るとともに、自動車製造業者等における適正な競争原理が働く仕組みとする。

2. 使用済自動車から生じる最終埋立処分量の極小化を図る。

自動車製造業者等にシュレッターダスト等のリサイクル(処理)義務

3. 不法投棄の防止に資する仕組みとする。

関連事業者は都道府県等の登録・許可制

使用済自動車等の引取り・引渡し義務

電子マニフェスト(移動報告)制度の導入

リサイクル料金等の新車時(車検時)預託

自動車重量税還付制度の導入 等

4. 既存制度との円滑な接合を図る。

廃棄物処理法

フロン回収破壊法

以上の概要を踏まえて自動車解体業を行う義務付けがされた。

※ 『第4回北海道自動車リサイクル推進協議会開催』17.3.30.

自動車関係団体と行政機関などで構成する「北海道自動車リサイクル推進協議会」は3月30日、第4回協議会を道庁赤レンガ庁舎で開き、不適正に長期保管されている使用済自動車の処理対策について協議。なお、5万7千台以上にのぼる車輛の撤去には、関係者連携した一層の取り組みが必要とする一方、行政には、行政処分や刑事告発も視野に入れた指導の強化を求めた。これを受け、道は改めて実態調査を行い、早期解消に向け取り組みを加速させる。

道が03年3月にまとめた使用済自動車の実態調査結果によると、全道で確認された不適正な長期保管車両数は約7万3千2百台。放置車輛数は、観光対策の面でも早くから問題となっていたが、撤去費用に「自り法」のリサイクル料金を適用できないため、早期解消を図る上で大きな課題となっていた。

このため同協議会は昨年6月、適正な処理を進めず長期間放置されている車輛の解消に向けた取り組みを具体化するため、北自協、日本鉄リサイクル工業会道支部、道（北海道環境生活部循環型社会推進課・空知支庁）でつくる「長期保管等使用済自動車対策検討部会」を設置して検討に着手。

※ 『自動車リサイクル法の本格施行に伴う解体業界』

政府（経産省・環境省）は、自動車リサイクル法の施行スケジュールに基づき、全国各地で説明会を数回行った。また、道府県及び許可権者である行政や個別団体等でも積極的に説明会を行っている。施行後も再度関係団体等の要請に答えている。幾度の説明会会場を見ると、小規模事業者が分散しながらELVを取り扱っていることが分かった。更に、感じたことは、関連企業や異業種の説明会参加が多く見受けた。この様な状況下で既存解体業者が持続して解体事業が行うことが出来るのか不安を覚える。既存解体業者において前途が見えない状況下である中、なぜ、新規許可を取得するのか。単純なにゆえることは、従来の解体行為を想定すれば簡単に事業が出来ると思われるが、「自り法」の条件等に従って解体作業を行うためには施設と肝心のELVの仕入先を構築しなければならない。

数字的に膨大な預託金にあるかもしれない。時限立法（平成17年1月～平成19年12月末）3年間の初期から2年間ほどには、年間稼働日で換算すると1日約10億円が預託される計算となる。年間500（100万台は輸出されている）万台がELVとして発生することから、3年後には数兆円の預託金が前払い方式で積立てられる。数字的には膨大な金額であるが、解体業界に払われるリサイクル料金は、1台につき2,500～3,000円（フロン・エアバッグ回収工賃）ほどである。金額的には少量であるが、日本の基幹産業であることと、将来的に安定した事業であることは事実である。この様な現状を踏まえて、力のある企業は「自り法」を環境ビジネスと受止め、追い風に乘ることを模索している。家内事業を行っている事業者には、設備投資や電子マニフェスト（移動報告）制度の導入には過大な負担問題となっている。

IT産業や環境産業が求められている昨今、小規模事業者のために、従来の紙（管理票）では約750万台の流れを把握することは不可能である。スタートから間もないことから、暗いニュースが聞かれないが、時が経過するにつれ、ELVの発生が見込まれていることから、既存業者に撥ね返る。ELV不足から同業者が少なくなることは明確である。また、「自り法」の特徴は、製造者にトータルの製造者責任を義務付けしたためである。一事業者の事業環境に耳を貸すことは出来ない。既存解体業者が持続事業を望むならば選ばれる事業者になる様あらゆるジャンルに努力が必要である。既存解体業者は自動車リサイクル法の施行に伴い、勝ち組みと負け組みの2極化に分かる。「自り法」の目的はASR及びフロン・エアバッグ回収のみではない。「自り法」における解体業許可の更新は5年となっていることから、更新時に影響が出る事を心配している業者が多い。

許可申請時には、解体作業場の条件である「屋根」等の条件が問題となったが、既存解体業者が、すでに廃掃法の積替え保管を取得している事業者には「みなし」許可を講じることで取得率は上げられた。「みなし」許可と新規申請者には特段の処置として、標準作業計画に基づく、事業計画書・収支見積書等更に、市街化調整区域で解体業を行っている事業者には解体施設を条件に開発行為の申請等の配慮を

講じる処置がなされた。

なぜ、自動車解体業界にこのような処置がなされたのか。大きく2つに分けられる。一つに、半世紀に及ぶ間、これとゆう法的規制がなされなかったことが上げられる。日本の基幹産業である業界が鉄クズに依存し、大きな社会的問題が無かったことかもしれない。如いて挙げると、放置車輦問題あるが全国保有台数から見ると氷山の一角に過ぎない。

大きな社会的問題に発展したのが、豊島のシュレッダーダストの不法投棄事件が上げられる。この問題は十数年を経過した現在も最終的解決にはほど遠い。また、フロン類・エアバッグ類の処理も問題として上げられている。

もう、一つは、解体事業所に長期における保管車輦の整理が上げられる。既存解体業者が如何に鉄クズに依存してきたかが問われる。鉄クズ市場が活性化すると鉄クズは流動するが鉄クズ価格が低迷すると廃車ガラが野積される。環境・景観を著しく阻害する。国は事業計画に伴う「飴と鞭」の手段を講じて構内整理を計った。二つの画期的処置かもしれない。

第一関門はクリアしたが、次の第二関門である。更新と改正は異なる。「自り法」本体における、改正は5年内(2年半が経過)に行われる。奥行きの高い法律には関心度はすくない。

「環境」・「経済」・「社会」と幅広い課題が盛り込まれていると思う。大量生産、大量消費、大量廃棄の20世紀型の社会経済システムを「最適生産」・「最適消費」・「最小廃棄」の社会である持続可能な循環型社会へと造り替えていかなければならないことが根幹にある。

当組合が全道で解体業を営んでいる把握者は200社ほどであったが、最終的に「自り法」に基づく許可申請者は300社ほどとなった。中には、修理工場や建設業等も含まれている。本業の解体業者は250社前後と推定する。道内で、発生するELVは年間18~19万台前後である。

大口の新規事業者が参入するとELVはそれだけ既存解体業者の取扱い台数が少なくなる。更に、ELVを求めて価格競争が行われる。平成15年中期頃まで、ELVは無償及び逆有償で流通していたが、中国の旺盛な需要など国際的な需給逼迫を背景に、鉄クズ輸出が拡大し急速に鉄クズは高騰し国内では品不足となったが。昨年末頃から中国市場にかけりが、漂い、鉄クズ価格が下がり始めた。解体業許可取得事業者は、鉄クズ価格に依存しては、ビジネスにはならない。鉄クズ価格が上がれば、仕入れも上がる。中古部品の生産等に軸足しをおいて事業を行わなければ生計は立たない。

道内の推定18~19万台のELVを250社ほどで割ると1社当たり平均年間740台となる。一方、年間1万台の処理能力をもつ解体及び破碎業者等が10社あると計算した場合、18万台から8~9万台となる。すると、1社当たり、年間340台となる。月に換算すると28台ほどとなる。社員数が10~15人の会社で現在、1ヶ月200~300台ほどは処理を行っている。この計算はあくまでも推定であるが、ELV不足となることは明確である。

「自り法」に基づき解体施設を整備し、許可を取得したが肝心のELVの入荷がなければ事業縮小が廃業の選択を余儀なくなる。以上のことを踏まえ使用済自動車に関する勉強会を開催。



※ 『札幌市は「自り法」の本格施行に伴う市街化調整区域の開発行為につて審議基準を作成』

札幌市は、市街化調整区域において違法建築物を建て、自動車解体業を行っている事業者等に、先に、国土交通省より地方公共団体の開発許可部局に示されている「開発許可制度運用指針(平成13年5月2日国総民第9号)」において、画一的な運用ではなく条例や審査基準の制定等を通じて、地域の実情等に応じた運用を行うことが必要であることとされているので、市街化調整区域における屋根等の設置については、解体業の許可を行う部局は開発許可担当部局とも十分調整しつつ適切に判断することが必要。との助言を行った。なお、市街化調整区域において、建築物の建築等を目的とした開発行為は都市計画法により許可が必要とされているが、都市計画法第34条第10号口等に基づき、都道府県知事等により開発の許可がなされる場合がある。札幌市はこの度の「自り法」を踏まえ、札幌市内で自動車解体業を営む事業者を対象に申請書が提出された者から審査を行うこととする。

札幌市開発許可等審議基準

平成17年(2005年)06月23日現在

札幌市開発許可等審議基準第18条(15)改正条文

(15) 自動車解体業における使用済自動車の解体施設を建築する場合であって、申請の内容が次のいずれにも該当するもの

申請者は、使用済自動車の再資源化等に関する法律(平成14年法律第87号)第60条第1項の規定に基づき、本市の自動車解体業の許可をうけている者又は許可されることが確定であると認められる者であること。

建築地は、自動車解体業における使用済自動車の解体施設を立地するのに支障のない土地であること。

予定建築物は、解体作業場(特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律(平成13年法律第64号)に基づくフロン回収施設を含む)及び解体で発生した廃棄物・部品の保管場所、従業員の休憩室及び当該施設を管理する事務所であること。

予定建築物の規模、構造等は、使用済自動車の取扱量、敷地規模及び従業員等を勘案し過大でないものとし、その階数は原則として2以下であること。

建築敷地が、事業の規模等に応じて、適切な幅員のある道路に接するものであること。

1 の「立地するのに支障のない土地」とは次のいずれにも該当する土地をいう。

ア 次に掲げる区域又は敷地境界から、申請する建築物に至る最短距離が、概ね100m以上離れていること。ただし、申請する建築地に路地状部分(専ら事業を行う区域に出入りすることを目的とする通路状態の敷地。以下同じ。)が存在するときには、離隔する距離を算出する場合に限り、申請する建築地から当該路地状部分を除くことができるものとする。

(ア) 市街化調整区域内の、旧住宅地造成事業が完了した区域、地区計画区域又は道の位置の指定をうけている一団の土地の区域(ただし、道の位置の指定を受けている一団の土地の区域については、概ね20戸以上の住宅が連たんしているものに限る。)

(イ) 学校、老人ホーム、保育所、病院などの公益的建築物の敷地

(ウ) 市街化区域(ただし、工業専用地域、工業地域又は準工業地域のうち地区計画・特別用途地区により住宅の建築が制限されているものを除く。)

イ 本市の土地利用計画等の支障とならないように行うため、原則として次に掲げる地域において行われるものではないこと。

(ア) 鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律(平成14年法律第88号)に基づく鳥獣保護区

- (イ) 文化財保護法(昭和 25 年法律第 214 号)に基づく史跡、名勝、天然記念物等保全を必要とする地域
- (ウ) 森林法(昭和 26 年法律第 249 号)に基づく保安林、保安施設地区
- (エ) 農業振興地域の整備に関する法律(昭和 32 年法律第 58 号)に基づく農用地区域
- (オ) 札幌市緑の保全と創出に関する条例(平成 13 年条例第 6 号)に基づく山岳地域
- (カ) 自然公園法(昭和 32 年法律第 161 号)に基づく自然公園区域
- (キ) 都市計画法に基づく風致地区
- (ク) 都市緑地法(昭和 48 年法律第 72 号)に基づく特別緑地保全地区
- (ケ) 北海道自然環境等保全条例(昭和 48 年条例第 64 号)に基づく環境緑地保護地区、自然景観保護地区又は学術自然保護地区
- (コ) その他市長が立地について不相当と認めた区域等

ウ 集団的優良農地でないこと。

2 の「事業の規模等に応じて、適切な幅員のある道路」とは、次に掲げる基準を満たすものをいう。

ア 申請する建築地の敷地面積が 5.000 m²以上の場合、敷地に接する道路の幅員が 9 m 以上であること。

イ 申請する建築地の敷地面積が 10.000 m²以上の場合、敷地に接する道路が 4 車線以上の国道・道道・市道であること。

3 予定建築物の規模、配置及び申請する建築地における土地利用等については、次のいずれにも該当するものであること。

ア 申請する建築地の敷地境界における騒音レベルが騒音規制法(昭和 43 年法律第 98 号)に定める特定工場の第 3 種区域の基準を満たすように設計されていること。

イ 修理工場、店舗、部品販売施設その他の目的の施設をふくまないこと。

ウ 申請する建築地の敷地内には、植栽・緑化等の緑化措置が適切になされていること。

エ 申請する建築地の周囲には、自然環境及び景観などを配慮し、緩衝帯又は塀を設けること。

上記の条件に従い、札幌市内で解体業を行っている事業者が順次開発行為を行っている。が、設備投資資金は数千万円に及ぶことから苦戦しているのが現状である。



開発行為による事務所及び解体施設を整備〔株〕協栄車輛



開発行為による解体施設を車輛置場〔株〕協栄車



開発行為による解体施設〔有〕南 商会



開発行為による部品倉庫〔有〕南 商会



開発行為による解体施設〔株〕下田



開発行為による部品倉庫〔株〕下田



開発行為による解体施設〔有〕佐々木商会



開発行為による部品倉庫〔有〕佐々木商会



※ 『他、市町村によっては、開発基準が異なる場合がある』

北広島市の開発基準は既存の建築物を一部手直しすることで、許可が下りるが原則的には開発行為を行っている期間は仕事をしては成らない条件となっている。



開発行為による解体施設〔有〕会田車輛



消防法をクリア(燃料タンク)〔有〕会田車輛

なお、札幌地区以外の組合事業者によっては、「自り法」の許可申請時に開発行為を行っている。

※ 『白老町の解体業者がリサイクル法違反で逮捕』17.9.15

北海道白老町の自動車解体業者が無許可で使用済自動車を解体していたとして、道が、この業者をけて自動車リサイクル法違反の疑いで道警に刑事告発をした。この解体業者「道南金属」社長の大西敏雄容疑者(70)を逮捕した。大西容疑者は、数十年に及ぶ間、国有地を無断借用し土地を管理する白老町から再三に渡り現状復帰を求められていた。が応じることなく事業を継続していることから「自り法」違反として逮捕した。同社は、取材に対し、無許可解体を認めながら、「後から勝手に法律を作って違反と言われても、死活問題だ」とはんぱつしていた。

この度、検挙に踏み切ったのは、国有地であることと、既存廃車並びに廃タイヤの不法の野積みが目立ったことが上げられる。道(環境生活部)と連絡を取る(胆振支庁・白老町)は検挙まで指導から数年の年月を経過した。道内には、大量の放置自動車は無くなったが、今だ、数万台が存在している。北自協は、持ち主の依頼があれば、関係行政と打ち合わせ処理事業を行う。



(国有地を無断借用して解体行為を行う)

※ 『札幌市定山溪温泉入口長期放置車輛撤去作業』 17.9.23〔2日間〕

山間部などに放置された車両の撤去に努めている当組合は、昨年から取り残したままになっている廃車ガラ、約 70 台を再度、撤去作業を開始した。昨年度の回収時、地下に埋設されている排水管が破損する恐れが生じたことから一旦作業を中止した。再度調査の結果、重機等の搬入が可能との結論が取れたことから作業の再開となった。また、道内には、1 万台以上の野積みされている廃車ガラ等がある。が近年、非鉄や鉄クズ等の高騰により持ち主が行政に処理依頼をすることがなく、反面、自力で片付けするには、廃車自動車においては「自り法」に従い、解体業許可が必要であることから片付けることは出来ない。更に、許可業者に委託する場合には、預託金が必要であることから片付けることが益々難しい。北自協として、預託金を負担してまで廃車処理をする現状ではない。現時点で鉄クズ等の相場が安定している内に、不法堆積持ち主に毅然たる指導を願う。



(昨年に続き回収事業を行う)

※ 『羽幌町における長期放置車輛撤去作業』 17.10.24〔3日間〕

道などで構成する、「北海道自動車リサイクル推進協議会」の不適正保管自動車の撤去作業が 2 4 から 2 6 日まで、いずれも羽幌町字汐見で行なわれ、3 日間約 8 0 台の不適正保管の解体自動車が撤去された。留萌支庁環境生活課によると、道内には、不適正に保管されている解体自動車が約 4 万台あるという。放置された解体自動車によって景観が阻害されていることから、道リサイクル推進協議会が昨年より撤去作業を進めている。羽幌町字汐見の現場は 10 年ほど前から解体自動車の所有者が部品販売を目的に集めいたが、その後、所有者が亡くなってから不適正保管が続いている。支庁環境生活課の調査によって撤去が決まり、作業は道リサイクル推進協議会の長期保管車等使用済自動車対策検討部会が行った。11 トンの大型車両 5 台を使い、機械で解体自動車を釣り上げて大型車両に積んだ。解体自動車は旭川市内(オートスクラップセンター旭川)の破砕業者に持ち込んで再資源化処理された。撤去などの費用一部(回収車両の燃料、食事代)等については、鉄クズなどの販売によって補われた。





(無造作に捨てられている廃バッテリー)



(景観等を阻害している廃棄物)

※ 『第5回北海道自動車リサイクル推進協議会開催』17.12.16

不法投棄や野積み、長期保管など不適正に保管されている道内の使用済み自動車台数は、一段と減少したことが北海道の調査でわかった。今年9月に展開した調査で確認した不適正保管車両数は全道で約2万2千台と、自動車リサイクル関連業界の積極的な取り組みによって前年同月調査のおよそ4割レベルまで片付けが進んだ。しかし、リサイクル料金未預託の不法投棄車対応や悪質な無許可業者など、自動車リサイクル法施行後の課題も少なくない。道がこのほど開いた「第5回北海道自動車リサイクル推進協議会」の席上、不適正保管車の調査結果を発表した。それによると道内全体の不適正保管車両数は9月調査の速報値で2万1992台(前年同月比61.8%減)と大幅に減少。今年3月の前回調査(4万636台)と比べても半年で2万台近く処理されたことになる。この1年で不適正保管車対策が進んだ支庁(保健設置市除く)は、減少率の多い順に 網走支庁⇒確認台数2720台(前年同月80.3%減)

釧路⇒確認台数677台(78.8%減) 根室⇒確認台数1762台(66.6%減)④上川⇒確認台数530台(65.4%減)⑤宗谷⇒確認台数310台(55.6%減)など。保健所設置市(札幌、小樽、旭川、函館)は4市合計で155台(96.7%減)となり、きめ細かな指導で徹底的に整理された様子。不適正保管車台数が目立って多いのは、①胆振支庁5489台 十勝支庁3561 網走支庁2720台。3支庁合計で道内全体の53.5%を占めており、このエリアの対策が改善のポイントとなりそうだ。不適正保管車の処理が加速した背景は、行政機関の指導や関係事業者の自主的な取り組みが原動力となったほか、高値安定が続く鉄スクラップ相場も回収に拍車をかけた一因といえる。一方、不適正保管車のうち、所有者や管理者が判明しない不法投棄車は、「自り法」施行で対応が難しくなった。リサイクル料金預託の問題だ。自治体が解体業者に放置車撤去を依頼するケースはふえているものの、「自り法」施行前の引き取り車と自治体がみなして廃掃法に基づいて処理されることも多い。

しかしこれは緊急措置的な対応であり、自動車リサイクル業界側は自治体依頼で行う不法投棄車処理の明確なルールづくりを行政に求めている。今年の道内使用済み自動車引き取り台数は約14万台(12月推計含む)で、当初予測の21万台を大幅に下回る見通し。中古車としての再流通や輸出の増加などが一般的には原因とされているものの、自動車リサイクル業界は違法行為の無許可業者に流れている台数も少なくないと指摘する。今年9月に白老町の無許可解体業者1社(135ページ)を道が刑事告発したが、これは氷山の一角と見られている。推進協議会の会合で小樽市の担当者から、輸出向けに無許可解体しているロシア人業者の対応に手を焼いている事例が報告された。道では無許可業者や違法行為を行う許可業者に対し、北海道警察と連携して厳しく対処していく構え。

※ 『自動車リサイクル制度に関する説明会』 18.1.24

自動車リサイクル法の本格施行から一年を経過。これまでの一年間を振り返り地域の課題などを認識し、制度の円滑な運用を目指す説明会が開かれた。主催者は、北海道・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共催で議題を「自動車リサイクル制度に関する説明会」で、道内各地から自動車解体業者と破砕業者約240人が出席した。

解体業組織の北海道自動車処理協同組合（南可昭理事長）と破砕業組織の日本鉄リサイクル工業会北海道支部（黒田博久支部長）が新法の再徹底と諸問題についての検討の場を企画した。説明会の提案を北海道に申し出、実現した。行政と業界団体の合同で都道府県単位での「自リ法」の許可業者を対象者に案内して開催するのは法施行後、全国で始めて。道内各支庁並びに政令都市の許可権者も出席した。説明会に先立ち北海道環境生活部環境室の藤澤理樹参事が「道内の使用済長期保管台数は昨年3月末約4万台が9月末には半減した。関係者の協力で新システムが適切に運用されている半面、解体市場への物流が当初見込みを大幅に下回っている」として、所定ルートによる処理の再確認が必要との認識を示した。

また、来賓の有限責任中間法人日本ELVリサイクル機構の酒井清行代表理事が「エンジンを外した車がオークションに出品されているなど、自リ法を無視もはなはだしいケースを報告した。機構としてはフェアな競争ができるシステムの確立に向け常時正確な情報を提供できる仕組みを急ぎ構築する」と述べた。

説明会は、経済産業省自動車課の清水淳太郎課長補佐が同法の施行状況とこれまでの取り組みについて概要を報告した。また、地域の現状などについては道環境生活部循環型社会推進課の大和田望主任が解説した。担当者の説明後、Q & A方式で討論会が行われた。



(自動車リサイクル制度に関する説明会場)



(経過説明を行う経産省自動車課清水課長補佐)



(道、環境生活部より現状経過を説明する坂口主幹)

※ 『エアバッグ処理委託契約業者対象事前調査』18.3.3

経済産業省と環境省はエアバッグを車上で展開処理する自動車解体業者を対象に、新年度から立ち入り検査を行う。北海道ではこれに先立って出先機関の北海道経済産業局資源エネルギー環境部の岡本伸一環境対策課長補佐と北海道地方環境事務所の伊藤隆晃環境対策課長補佐と増永広樹調査官、札幌市環境局環境事業本部の内海敬雄一般廃棄物担当官の4人が南商会など4社を調査訪問し、エアバッグ処理作業や管理票などの実態を調査した。エアバッグの車上展開作業処理委託契約者(「自り法」28条認定事業者)は、エアバッグを適正処理することで、自動車メーカーから委託料金を得ることとなる。一連の作業工程がマニュアルの通りに行われているか、国が立ち入り検査できることになっている。また、地方自治体や自動車再資源化協力機構が検査に立ち会うことがある。道経産局と道環境事務所は、すでに1月に石狩市のマテックの3施設で実態調査を行っている。続いて2回目で、最初に足を運んだ南商会では、南社長の案内で車体の処理・保管状況など見回って後、エアバッグの車上展開作業を見学した。

一行は、オートパーツ三伸、山田車両、佐々木商会を視察した。4月以降から全道一円で実態調査を行う。なお、J A E R Aでは北自協の協力で6日の函館を皮切りに4日間、委託業者を対象に講習会を開催する。



(経産局・環境省北海道事務所担当官)



(有限会社南商会)

※ 『エアバッグ破壊に関する説明会』18.3.7

日本ELVリサイクル機構北海道ブロック(伊丹伊平ブロック長)は、エアバッグ車上作動処理委託業者対象の説明会を札幌など4カ所で開き、合計120人が参加した。エアバッグを車上展開して処理する委託契約業者(自動車リサイクル法28条認定事業者)を対象に、4月から国と地方自治体:の立ち入り検査が始まる。並行して自動車メーカーの代行として自動車再資源化機構も立ち入り検査を行う予定。これに備えて適正な作業手順を再確認する目的で、日本ELVリサイクル機構(J A E R A)が全国で開いている説明会。

北海道地区は、北海道自動車処理協同組合(南可昭理事長)が全面協力し、他他区では座学のみだったのに対し、実車を使って模範的な車上作動処理作業も披露。6日の函館を皮切りに、札幌(室蘭地区事業者含む)、旭川、釧路(北見、帯広地区事業者含む)の4都市で展開する。札幌地方自動車整備振興会で開いた。札幌会場には、各社の解体作業担当者など60人が集まった。

(J A E R A)の副代表理事である南氏があいさつに立ち、「自り法本格施行後、1年経過して課題もでてきた。法を守る適正な事業者だけが排出者側に選ばれたいと認識してほしい」と法令順守を強調。日本自動車再資源化協力機構の再資源化認定監査員である柴田芳徳氏が講師を務めた。エアバッグ車上作動作業の順守事項を説明した後、実演で作業のポイントを分かりやすく指導した。



(自動車再資源化協力機構の担当者よりエアバッグの取り扱いについて説明を受ける)

フロンガスは、いつオゾン層を破壊すると気づいたのか？

フロンガスといえば、「フロン回収・破壊法」が平成14年10月1日より施行されているように、今では、地球温暖化の原因のひとつとして考えられ、回収に関係事業者が努めています。そんな、フロンガスですが、いつ頃、環境に影響があることに気づいたのか。

アメリカのモリーナ博士と、ローランド博士らの研究により、フロンガスは、成層圏にたどりつくと紫外線との反応により、塩素原子を出すのです。この塩素原子が、オゾン層を破壊するということがわかりました。研究の結果では、もともと、信頼性が薄く薄く、その研究結果に対する反論も多かったのですが、そのあと、南極でオゾンホールが発見されたことによって、その信頼性は高まり、現在の形へと移行しているのです。このことがわかるまで、かなりの年月が経過しているのですが、その結果が、地球温暖化の原因となるフロンガスなどを削減していこうという現在のスタイルになってきているのです。

フロンガスが、オゾン層破壊に結びつくわけ

フロンガスは、二酸化炭素に比べて、数千倍から1万500倍の温室効果がある。

フロンガスは、成層圏まで上昇して、触媒作業でつぎつぎとオゾン層を破壊して行き、約10万倍のオゾン層を破壊する。

フロンは空気より重く安定しています。そのため、だんだんと薄められ暖められていくうちに偏西風に乗ってゆっくり上昇していくので、オゾン層に到達するまで長時間がかかる。

今、オゾン層を破壊しているのは15年前のフロンなのです。

フロンガスは、オゾン層を破壊するのに、本格的な被害が出るのはこれからです。

フロンガスによるオゾン層破壊は、人の健康や生態系にも被害を及ぼす。

フロンガスによる、人への影響は、人を紫外線から守るためのオゾン量が減少することによって、皮膚がんや白内障などといった症状の発生率が高まっています。

海洋生態系の基礎となる浅海域の動植物プランクトンに影響を与えるほか、農業生産の減少も考えられる。

紫外線が地球の表面に到達することによってフロンガスによる、光化学スモッグの影響が出ている。

オゾン層保護のため、フロンの回収を徹底する

フロンガスを使用している機械が、廃棄される際に発生する使用済みのフロンガスを大気中に排出させることなく完全に回収し、適正に処理することが必要です。また、フロンガスは、地球温暖化の温室効果ガスのひとつの原因となっています。今後は、まだ全廃されていない、ハイドロクロロフルオロカーボン(HCFC)についてその規制にあわせて着実に削減し、また、現在使用されているフロン等については回収・再利用・破壊を進めていく必要があります。フロン回収に、協力することで、オゾン層破壊を防ぎましょう。

エアバッグ類 取外回収時のご注意

引取基準に合致していないエアバッグ類は
引取りできません!

-保管時・運搬時に誤作動の危険があります!!-

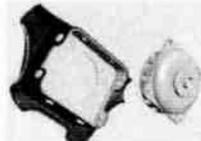
平素はエアバッグ類の処理業務にご協力いただき、誠にありがとうございます。
さて、エアバッグ類の取外回収においては、安全および効率性確保の観点から自動車メーカー等が
定めた『引取基準(性状・荷姿・運搬方法)』に従って引き渡していただくようお願いしております。
多くの皆さまには適正に引き渡していただいておりますが、一部の解体業者の皆さまからは未だに
『引取基準』に合致していない状態で引き渡されております。

- 『引取基準』に合致していないエアバッグ類については、適正な状態にするための
作業料金を請求させていただく場合があります。
- 『引取基準』に合致していないエアバッグ類によって運搬時や保管時に事故等が
発生した時は、その責任を問われる場合があります。

エアバッグ類を引き渡される時は
「引取基準」に合致しているかを改めてご確認ください!!

(引取基準に合致していない例) (「引取基準」の詳細は『エアバッグ類適正処理情報』等でご確認ください。)

- ① 運転席用機械式インフレーターは**専用回収容器**に収納してください!
機械式インフレーターは強い衝撃を受けると誤作動する可能性があるため、インフレータの状態に
分解したら速やかに専用回収容器に収納してください。



分解したら
専用回収容器に

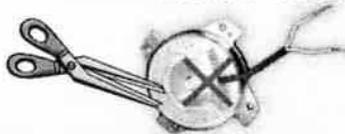


- ② 機械式シートベルトプリテンショナーは**安全装置**を動かしてください!
機械式シートベルトプリテンショナーは自動的に安全装置が働く構造にはなっていないことから、
手で安全装置を動かした上で回収ケースに収納してください。

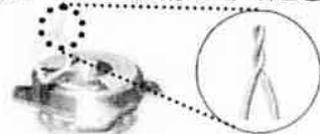


※ 三車車は安全装置の形状が若干異なりますので、メーカー提供の「適正処理情報」でご確認ください。

- ③ 電気式インフレーター等のハーネスは**ショート**してください!
電気式インフレーター等は通電すると誤作動する可能性があるため、ハーネスのつけ根では
なく5~10mm程度残して切断し、先端を撚りあわせて回収ケースに収納してください。



適度な長さで切断し、
先端をショート



車上作動処理を契約されている場合は、原則、機械式エアバッグ以外は車上作動処理を行ってください。

※ 『南理事長 北海道社会貢献賞受賞式』18.3.30

この度、北海道自動車処理協同組合が、放置自動車ならびフロン回収事業に関する社会貢献事業が認められ3月30日道庁別館で表彰(伝達)式が行われた。高橋はるみ北海道知事の代理として三好昇石狩支庁長から表彰状と記念品が贈られた。

南氏は、〔有〕南商会(札幌市清田区)を自営するかたわら、91年、札幌圏の解体、中古部品販売の関係事業者を糾合して札幌地区自動車解体処理協同組合を設立、初代理事長に就任。

一方で、関係業界の社会的地位の向上を旗印に全道を奔走、北自協の母体となる北海道自動車処理協会(工藤洋行会長)の設立(94年)に中心的役割を果たす。96年、同協会は発展的に解消されて現・北自協が誕生、代表理事に選任された。この間、廃タイヤ、フロンガスの回収をはじめ、環境問題に対する啓蒙活動の先頭に立ち、97年5月には北海道の依頼を受け離島(利尻)の放置車両の撤去を全国に先駆けて実現させるなど、自動車リサイクルの促進に向けた目覚ましいリーダーぶりを発揮された。南氏は「この光栄は、経済産業省(局)や北海道など関係機関はじめ同業者、そして組合員の理解と協力あってこそこの賜物。自動車リサイクルはこれからは本番であり、法の円滑な運用に向けて今後も微力を尽くしていきたい」と話した。

なお、同日は南氏のほか、循環型社会推進功労者として、札幌市の鈴木長人(中央区)岩船聖明(北区)渋谷勝利(手稲区)の3氏、建築物環境衛生功労者として高島義行氏(名寄市)が受賞した。南氏は関係各位にお礼を申し上げると同時に、ここまで、責任者の一角を担ってきたのは、私の生まれは夕張です言い切る。今、夕張市は一生、元にはもどれない状況下にある。その原因は、石炭産業に依存してきたからである。だが、他の選択事業があったのか。山に囲まれ他の企業を誘致する環境ではない。高校を出て、石炭を輸送する夕張鉄道に29年入社。機関士・ディーゼルの運転士。そして、自動車部門に配置転向(札幌市)し整備士となった。が、あくまでも鉄道の職員であることは事実であることから将来の不安は尽きない。

当時の夕張は石炭が出て活気に満ちていた。その反面、炭労(組合活動)が活動は盛んで24時間又は時には100日に及ぶ長期ストライキがあった。また、坑内事故が多発し、最後には93人の痛ましいガス爆発があった。私は、もう夕張は駄目だと思い再就職の道を選んだ。16年間の鉄道生活にピリオドを打ち、整備工場の近郊にあった中島サルベージに就職した。解体業者の皆様方と交流を交わすことに、何か、夕張の現状と似ているように感じた。それは、業者間の仲はよいが目的が実渡らない。廃自動車を回収し、一部は中古部品と鉄クズに仕分ける単純作業の日々である。自分達の業界を前面に出さなければ将来的安定と信頼を受ける事業者になれないと思った。



(北海道社会貢献賞を受賞する南可昭氏)



(北海道社会貢献賞)

※ 『平成 17 年度北自協総会並び基調講演会』 18.5.11

北海道自動車処理協同組合は第 10 期通常総会を札幌市内のホテルで開催。18 年度事業計画など諸議案をすべて承認した。今年度は「おまかせ下さい道内の廃車リサイクル」を活動スローガンとし、適正処理と社会貢献の推進などで一層の信頼確保を図る。新年度は、組合員が自社施設を組合自主規定に基づいてチェックするほか、廃タイヤなど発生した廃棄物の処理状況を把握すため、各社が取引先の中間処理業者を訪問することにした。加盟事業者の信頼性を高め、ディーラーなど廃車排出者側から「選ばれる解体事業者」を目指す。一方、社会貢献の放置車撤去「廃車 110 番」事業は昨年度、札幌支部(回収地 定山溪)70 台旭川支部(羽幌町)70 台函館支部(函館市全域)42 台の計 182 台実施。今年度も行政の依頼に対応していくことを確認した。

2 部として、〔株〕日刊市況通信社取締役編集長を講師として、「自動車リサイクル法施行後の現状と報告」の講演会を開催した。冒頭、北海道経済産業局環境部環境対策課岡本伸一課長補佐から自動車リサイクル法に基づき、エアバッグの破壊ならびフロンガス回収事業の調査等に取り組むことを挨拶で述べた。



(基調講演冒頭に挨拶を行う岡本経済産業局環境対策補佐)



(基調講演を行う日刊市況富高編集長)

〔株〕3Rのホームページから拝借いたしました。



添え書き

自動車は 2 万点以上の部品等で構成されていると結われている。左の図は自動車の車体等を大きく分解している状況の立体写真である。まずは左の図をご覧ください。車はこういう構成になっています。

車と言えばエンジンと思ってしまうますが、車はエンジンだけでは走りません。車そのものを支えるボディ、動力を作り出すエンジン、動力を伝えるトランスミッション、それを伝えるドライブシャフト、止まるためのブレーキ、曲がるためのステアリング、その他の電子部品、排

気ガス処理など、工業技術の集大成的存在です。そんな車のあれこれを、それぞれの部門に大きく分けられているのが上記の写真です。当然、自動車を製造する過程で作られる部品等の材料などにも特段の品質が求められて居ります。自動車の寿命「ゆりかごから墓場(最終処理)」が終了すると、再資源化が我々業界に義務付けされて居ります。いわゆる、「自リ法」の義務です。使用済自動車のリサイクル率を 95% に業界上げて取組んで居ります。廃車処理は我々の使命です。

2006・北自協・「講演会」の案内

演題「自動車リサイクル法施行後の現状と分析」

日時 2006年5月11日(木) 15:00~16:30

場所 札幌ロイヤルホテル 札幌市中央区南7条東1丁目 TEL011-511-2121

講師 (株)日刊市況通信社 取締役編集長 富高幸雄氏

日刊市況通信社は鉄スクラップが本業ではございますが、その業に携わる多くの方が同時に自動車解体、プレス、シュレッダーに従事している関係から、また電炉メーカーのかつての主要原料が自動車プレスであり、それが現在は自動車シュレッダーである関係から、自動車リサイクル法は優れて業界内の法制事項に当たります。従いまして、法制審議の段階からその成行きを注目し、パブリックコメントを提出し、その内容を同時に本紙に「日刊市況通信社はこう考える」との表題の下に掲載してまいりました。

その流れから、日刊の本紙では「現場報告」を連載し、月刊のマンスリーでは「自動車リサイクル特集」を掲載し、年刊では「自動車リサイクル法・解説シリーズ」を第5弾まで発刊して参りました。そのなかで、日刊市況通信社が記事化するに当たって常に念頭に置いてきたのはマーケットの現状をどう正確に・客観的に・かつ将来的にどのような変化要因を孕むかを、資料・データに基づいて提出すること。その資料・データに基づいて論理的に推論できる範囲で、言えることは言う、との姿勢の保持でした。

それは、自動車リサイクル法に先立つ家電リサイクル法の制定に対し、弊社の感度が鈍く、法制審議や制定、さらにそのビジネス化の情報に関し、読者に伝えることが少なかったことの反省に立っています。「法制が、行政の通達が明らかになってから」との待ちの姿勢が、家電リサイクル法では「後手」となり、その結果、読者が必要とするであろう情報を、タイムリーにお届けすることが出来ませんでした。自動車リサイクル法では、その轍は踏まないとの決意でした。

従いまして、データと資料及び法制、条文等から論理的に推論・演繹できる範囲で（行政や学者なら慎重に言を避けるであろうことも）、発言・掲載いたします。ビジネスとは「未来に対する挑戦」であり、「利益とはリスクにたいする褒賞」であり、「未来は現在の可能性からしかやってこない」とすれば、未来にたいする可能性を、その困難さを、その予想されるリスクを指摘するのが弊社が読者から託された使命だからです（推論が当たるか当たらないかを大事にし、当たる事だけに重きを置くなら、行政の発表資料を転載すればいい。しかし、弊社は論理と可能性の分析は棄てたくはない）。

以上を、長い前口上に、5月11日の講演は

「自動車リサイクル法施行後の現状と分析」との標題のもと、

- 1 自動車リサイクル法の構造（28条、31条リサイクル処理とリサイクル率及びタイムスケジュール）
- 2 自動車関係データ（新車・中古車・廃車）から見た自動車解体業の現状及び将来
- 3 自動車マーケット（需給・価格）及び鉄スクラップマーケット分析
- 4 その他関連事項、を考えております。

第10回北海道自動車処理協同組合通常総会懇親会
南理事長知事表彰受賞を祝う会

日時：平成18年5月11日(木)
午後5時00分～7時00分
場所：札幌ロイヤルホテル
札幌市中央区南7条東1丁目

おまかせ下さい 北海道の廃車リサイクル
〔選ばれる解体業者〕

北海道自動車処理協同組合
《廃車処理は我々の使命》

〒003-0821
札幌市白石区菊水元町1条2丁目2番6号
TEL 011-871-8777 FAX 011-871-8711

北海道自動車処理協同組合 総会懇親会
南 可昭理事長 北海道社会貢献賞受賞祝う会

☆☆☆ 次 第 ☆☆☆

発 起 人 挨 拶	副理事長	伊 丹 伊 平
ご来賓挨拶・紹介		
北海道議会議員		大 内 良 一 様
北海道環境生活部長		佐 藤 俊 夫 様
有限責任中間法人日本 ELV リサイクル機構代表理事		酒 井 清 行 様
祝 電 披 露		
花束・記念品贈呈		大 坪 操
受 賞 者 挨 拶		南 可 昭
祝 杯		
社団法人日本鉄リサイクル工業会 前副会長		杉 山 修 様
祝 宴		
札幌協・北自協における主な事業活動(スライド)		
札幌地区自動車解体処理協同組合 理事長		石 上 剛
乾 杯		
中島自動車販売株式会社代表取締役		中 島 邦 雄 様
開 会 の 挨 拶	常務理事	田 中 陽 一

※ 『南理事長 北海道社会貢献賞受賞祝う会』18.5.11

去る、3月30日、北海道社会貢献賞を受賞した記念祝う会が伊丹伊平副理事長が発起人となり、札幌ロイヤルホテルで行われた。祝う会には、政官界はじめ道内外の自動車関係団体等の代表ら約150人が出席した。自動車解体業界として初めての受賞である。祝う会で南氏は「表彰は、北自協理事並び組合員、そして行政・自動車関連団体等の北自協に頂いた名誉なる受賞」私が組合員の代理として受賞を受けたものである。そもそも、札幌協・北自協の協同組合の今日までの奉仕が認められた賜物である。あらためて、組合員の皆様方に感謝致します。引き続き、来賓を代表して大内良一北海道議会議員、佐藤俊夫北海道環境生活部長、酒井清行日本ELVリサイクル機構代表理事が「自動車解体業界は自動車リサイクル法によって社会的に認知されたが、その責任は今後ますます重くなる。その意味でも南理事長の社会貢献の受賞は、自動車解体業界に励みを与えてくれるものだ」と祝辞を述べた。当組合員を代表して、大坪操事務員から記念の花束が贈られた。祝杯を杉山修前日本鉄リサイクル工業会副会長が杯を上げた。石上剛札幌地区自動車解体処理協同組合理事長が、南理事長と、共に活動してきた事業の一部をスライドで紹介した。短い時間であったが和やかに宴の進み、中締めを南氏が自動車解体業界に入る切っ掛けとなった、中島邦雄中島自動車販売代表取締役が宴を締めた。



(北海道社会貢献賞受賞祝う会会場)



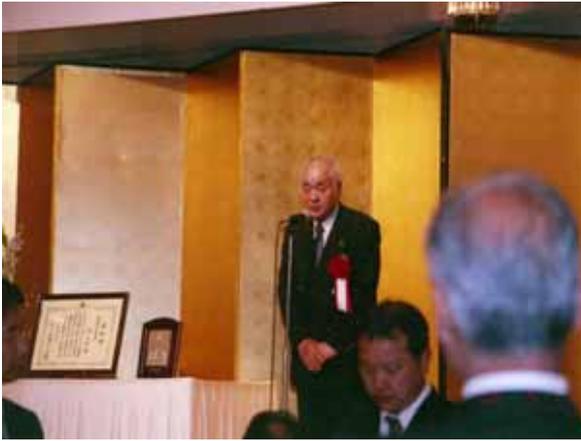
(酒井清行日本ELVリサイクル機構代表理事の挨拶)



(伊丹副理事長、佐藤専務、田中常務、石上札幌協理理事長、佐々木札幌協専務)



(大坪さんより花束を受ける南理事長)



(お礼の挨拶をする南可昭氏)



(ここまでのあゆみを思い浮かべる受賞者、南可昭氏)

☼ 『外川先生を囲む勉強会』18.6.7

北海道自動車処理協同組合(南可昭理事長)は、親元(札幌市)を訪ねた外川健一熊本大学教授と執行部との意見交換会を北自協事務局で行った。自動車リサイクル産業界を数十年かけ、色々と見聞し、自動車解体業者に提言してきた。特に、国と関係業界の双方の事情に精通である。交換会では、「自り法」施行後の事業環境の変化と対応などについて話しあった。



(懇談会風景)

外川教授は、「自り法」は概ね順調に推移している、一方、自動車解体業者は事務手続きや「ELV」の入庫減で困っている。既存解体業者が問題点を指摘していかなければ一層、解体業界を取り巻く環境は厳しくなる。全国から意見を述べる機会を作ることが必要と強調した。特に、北陸では外人バイヤーとの間で「ELV」の確保競争が激しく、関東ではオークション会場にいかねば車が手に入らないなど、各地区でタマ確保という課題に直面している。リサイクル料金も順調に推移し、国側の問題は全くない。

現状、困っているのは自動車解体業者だけなので、後は知らないということのようだ。ただこのまま終わらせてはいけない。許可をもたずに解体を行う不正な事業者が全国的に出ており、先にも本州でヤミの解体業者が摘発されている。あいまいなグレーゾーンをきっちり整理するとともに、状況を注意深く見守る必要がある。使用済自動車確保の厳しさなど現状の入庫状況をみると、一般論として、今後は、月間百～五百台ほどを確保する中堅クラスの解体業者がきつくなるのでは。と助言した。

平成18年6月30日

有限責任中間法人 日本ELVリサイクル機構 殿
社団法人 日本通関業連合会 殿
社団法人 日本船主協会 殿

経済産業省産業技術環境局環境指導室
環境省廃棄物・リサイクル対策部適正処理・不法投棄対策室

EU諸国を輸入国又は通過国とする中古自動車部品の輸出について（お知らせ）

今般、EU諸国を通過国とする中古自動車部品の輸出に関し、別紙の問題が発生しました。

つきましては、輸出する中古自動車部品をそのまま再使用せず、部品を分解して一部のみを利用したり、鉄資源等の原料として利用したりするなど、回収利用又は再生利用が行われる場合には、有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約（平成5年条約第7号）第1条第1項に規定する有害廃棄物に該当する可能性がある点に留意するよう、御周知方お願いします。

また、フランスを始めとするEU諸国においては、中古自動車部品として輸出される貨物であっても、その積載状況等によっては欧州理事会規則に規定する廃棄物とみなされるおそれがあることから、フランスを始めとするEU諸国を輸入国又は通過国とする中古自動車部品の輸出に際しては、次の事項につき輸出者が輸出前に確認するよう、御周知方お願いします。

1. そのままでは再使用ができず修理が必要なものが積載されていないこと。
2. 輸出前に再使用できるものと確認した貨物が輸送途中で破損及び油漏れを生じてしまうことのないように積載されていること。

<連絡先>

経済産業省産業技術環境局環境指導室

電話 03-3501-4665（直通）

環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部適正処理・不法投棄対策室

電話 03-3581-3351 内線 6887

※参考

2005年8月、日本からA国に向けて、中古自動車部品の輸出が行われた。この際、通過国のフランスにおいて検査が実施されたところ、フランス当局から、当該貨物は運搬途中での破損を防止するための梱包がなされていない上、油漏れもあることから、そのまま中古利用されるものとは考えられず、有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約（平成5年条約第7号。以下「バーゼル条約」という。）に基づく有害廃棄物に該当するものであるとの指摘を受けた。この判断に基づき、同条約に基づく輸出国（日本）から通過国（フランス）への通告がなかったとして、2006年2月に同当局により貨物の引取り要請が行われた。

その後、日本・フランス関係当局の協議により、当該貨物がバーゼル条約に基づく有害廃棄物に該当するか否かについては合意を得られなかったものの、当該貨物は欧州理事会規則No259/93に基づく通報が必要とされる廃棄物であるとフランス側が主張し、輸出業者が当該通報をフランス当局に対して行うことにより、フランスからA国への輸出が許可されることとなった。



(修理工場等から回収したゆわゆる廃棄物)

❁ 『羽幌町における長期放置車輛撤去作業』 18.7.6

北海道自動車処理協同組合(南可昭理事長)の旭川支部(上野堯支部長)は羽幌町と天塩町に長い間放置されたままになっていた約60台の廃車を4日間かけ撤去作業を行った。一昨年の音威子府村、昨年の羽幌町に続き3回目。国道232号線沿いは日本海の見事な景観な観光や日没を見に多くの観光客が訪れる観光スポット。今年も天塩町と留萌支庁の要請を受け、羽幌町国道沿いに廃棄されていた廃車40台と廃タイヤ150本、天塩町の廃車20台と廃タイヤ200本を撤去。羽幌町の使用済自動車は乗用車20台、大型バス1台などを旭川サンシンスクラブセンターに搬入した。上野支部長は「放置自動車はエンジンなしの廃車ガラで誰も手を付けないものばかり。道内にはまだ多くの放置自動車がある言われているが、いつまでもボランティアで出動するわけにはいかない。自り法が施行され予算があるはずなので、撤去作業に関しても赤字の補填がてきるシステムになるよう関係機関に要請をしていきたい」と話している。



(羽幌町における長期放置車両)

❁ 『天塩町における長期放置車輛撤去作業』 18.7.7



(天塩町における長期放置車両)