

自動車リサイクル制度に係る 施行状況と課題



三重県

目次

○三重県の施行状況

1. 県の状況
2. 登録・許可の状況
3. 立入検査の状況

○課題

4. 不適切処理事例
5. 使用済自動車の判別
6. ヤード業者対策
7. 被災自動車の処理について
8. 離島事業者対策



1. 県の状況

(1) 三重県の概要

(面積、人口は令和元年10月1日現在、その他は平成31年3月31日現在)

- 面積 : 5,774.42km²(全国25位)
- 人口 : 1,790,376人(全国22位)
- 自動車保有台数 : 1,521,312台(全国21位)
※参照:自動車検査登録情報協会「都道府県別・車種別保有台数表」
- 自家用乗用車の世帯当たり普及台数:1.457台
全国平均:1.052台 (全国15位)
※参照:自動車検査登録情報協会「自家用乗用車の世帯当たり普及台数」



図1-1 三重県の位置

(2) 組織体制(令和2年4月1日現在)

- 県内9地域機関で、自動車リサイクル法に係る登録・許可及び立入検査などを所管
※四日市市の区域は保健所設置市である同市が所管

- 県職員 65名
(内、自り法担当 10名)

- 会計年度任用職員 8名
(各環境室 1名)
※紀北環境室・紀南環境室は兼任

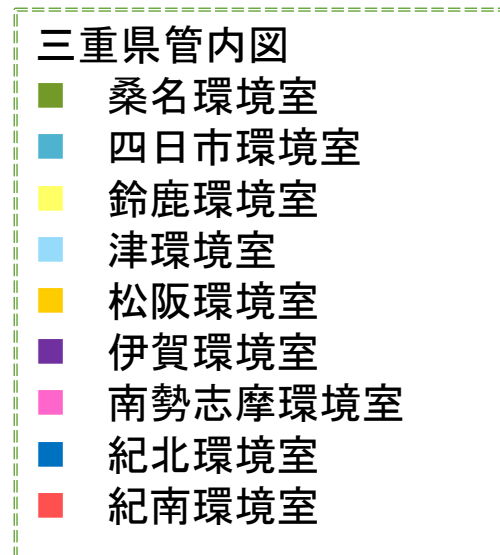


図1-2 三重県管内図

2. 自動車リサイクル法に係る登録・許可の状況

◆登録・許可事業者数

※令和2年3月31日現在。四日市市の登録・許可分を除く

- 引取業 : 742事業者
- フロン回収業 : 190事業者
- 解体業 : 100事業者
- 破砕業(前処理) : 20事業者

□関連事業者向けに三重県のホームページ上に申請の手引き及び申請様式を公開中

3. 立入検査の状況

◆登録・許可事業者に対する立入検査

(1) 各地域機関で立入検査計画を策定

- 引取業、フロン回収業 : 新規・更新登録事業者の全て
- 解体業、破砕業(前処理) : 年4回以上

※ただし、指導経緯及び施設の稼働状況等 により頻度を調整している。

(2) 立入検査の結果(令和元年度実績)

- 立入件数 : 1049回(業ごとにカウント)
- JARPとの合同立入: 1回



図3-1 JARPとの合同立入

3. 立入検査の状況

(3) 行政処分等の状況(令和元年度)

	指導	助言	勧告	命令	停止	取消
引取業者	4	0	0	0	0	0
フロン類回収業者	0	0	0	0	0	0
解体業者	18	0	1	0	0	0
破碎業者(破碎前処理のみ)	4	0	0	0	0	0

(行政処分事例: 勧告)

- 税関へ輸出申告された貨物において、エアバッグ未処理の車両を確認。調査の結果、県内解体事業者が解体を行っていることが発覚。作業場においてバイヤーによる「もぎとり解体」が行われ、事業者はエアバッグ回収の最終確認をせず、車両に残置されたことが判明。当該事業者は、平成30年にも輸出貨物検査において未処理エアバッグが確認され、指導を受けていた。このことから、改善の必要性が高いと認められるため、解体業の業務を適正に実施するよう、法に基づき勧告を行った。

→再発防止策: エアバックの取外状況を確認できるよう、実施前後の写真を添付して台帳で保管

4. 不適正処理事例及び課題

① 不適正処理時の事業の停止

(事例)

- トラックの荷台部分を、金属と木材を分離するために、野外焼却を行った事例。



(課題)

県の行政処分要綱では、廃棄物処理法に関する許可を受けた者が廃棄物の焼却禁止に違反した場合、許可の取消しとなるが、当該解体事業者は同法の許可を得ていなかったため、文書指導(警告)を行った。同法に連動して業の停止や取消し等の処分ができる行政処分要綱の改訂が必要。

4. 不適正処理事例及び課題

②外国籍経営者・従業員への対応

(事例)

- 外国籍経営者の事業所では、経営者の不在が多いなど実質的に不適正処理への指導ができない傾向にあり、撤去や改善が進まない。また、日本語を解さない従業員等への指導も困難である。



(課題)

外国人経営者が本国へ帰国した際は、長期に渡って連絡が取れない場合がある。また、外国語標記の制度に関する資料や適正処理に関する資料等が不足しており、不適正処理の改善には時間や手間がかかる。

4. 不適正処理事例及び課題

③自動車リサイクルシステムへの未登録事業者

(事例)

- 自治体登録後に、自動車リサイクルシステムへの登録を行わない引取事業者が、散見される。中には、引き取った使用済自動車を解体事業者に引き渡し、システム上の入力 が全て解体事業者の名前で行われているケースもある。



(課題)

自動車リサイクル法で規定される移動報告等の引取業者の役割を果たしていない場合は、法に基づく指導が必要。また、自動車リサイクルシステムへの登録は義務ではないが、適正な移動報告の観点から、登録への周知や啓発のほか、登録が実質的に行われるような仕組みが必要。

4. 不適正処理事例及び課題

④ インターネットオークションへのエアバックの出品

(事例)

- 解体事業者により、中古車から取り外したエアバックがインターネットオークションに出品されている。



(課題)

エアバック類等の部品を販売目的で取り外している場合、使用済自動車の解体にあたることから、出品している事業者に対し早急に改善するよう指導が必要。全国的に流通している状況が散見されるため、オークション運営事業者との連携や出品している事業者に対して、全国一斉の立入検査等の実施が必要。

5. 使用済自動車の判別に係る事例及び課題

◆事業所における使用済自動車の客観的な判別

(事例)

- 中古車と称して車体フレームをオークションに出品し、金属の価値を上回る価格(数十万円程度)が設定されていた。なお、エンジン及び車軸等の走行に必要な部品が取外された状態であったが、出品事業者は車体フレームは再組み立てにより走行できるとして「中古自動車」とであると主張。



(課題)

使用済自動車であるか否かは、一義的には所有者が判断するものであるが、外見等から客観的にみて、使用済自動車と判断されることもある。平成23年に「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」が作成されたが、実際の判断にあたり、本ガイドラインを使用した事例や判断基準についての整理が必要。

6. ヤード対策

◆ヤード等対策の推進について

(事例)

- 昨年、近隣県においてヤード条例が施行されたこともあり、今後、県境市町に自動車解体作業を伴わない法対象外のヤードが増加していく可能性がある。



(課題)

自動車リサイクル法の対象外となるヤードについて、県が現場確認をしたところ、油の流出や地下浸透は現状では確認していません。ヤードについて、生活環境への悪影響が懸念されるばかりではなく、自動車盗難等の犯罪の温床となっている場合や、近隣の住民から景観上の苦情などが寄せられる場合もあることから、警察や市町等の関係機関との連携が必要。

7. 被災自動車の処理について

◆被災自動車の処理に係る研修プログラムの活用

- 近年、水害・土砂災害などの自然災害が全国各地で発生しており、今後県内においても被災自動車が発生する可能性がある。また、南海トラフ地震では、大量の被災自動車の発生が推測されることから、JARCの研修プログラムを活用して、県内市町が参加する「一般廃棄物等担当者会議」への講師派遣を依頼。(H30年度、令和元年度)



(課題)

自動車リサイクル法関連業務に馴染薄い市町において、災害発生時に円滑な処理ができるよう、処理に関する全体像を把握した上で、各市町が策定する「災害廃棄物処理計画」への反映や、「手引書・事例集」を参考資料として用意をして、平時から備えておくことが必要。

8. 離島事業者対策

◆離島対策支援事業(海上輸送費補助制度)

※県内の離島対策支援事業の実績のある市町を対象にアンケート調査を実施。

● 三重県内の申請状況(令和元年度実績)

申請台数 : 92台

補助金額の総額: 600,000円

(効果・影響)

- 平成18年の使用済自動車海上輸送費補助金の制度開始から、毎年80台以上の申請があり、島内における放置車両はなくなりつつあり、環境美化に貢献している。

(課題)

- 制度開始当初に、各海運事業者と協議し、車両区分や離島区分により輸送費を固定した。輸送費に係るコストや人件費が当時と変わっているため、海運事業者から費用変更の要望がある。また、現在の運用では、申請者への交付決定通知書を送付や、四半期ごとの事業者口座への入金作業があるため、市町を介さず、申請者がホームページ等で直接申請できる仕組みを要望したい。

まとめ

- 関係機関（JARC・JARP等）が実施する基礎研修や合同立入については、本県職員の技術向上に大きく寄与していることから、今後も継続的に連携をお願いしたい。
- 自動車リサイクル法は概ね順調に運用がなされているが、事例などは踏まえ、法に関するさらなる周知・啓発を行なうとともに、エアバック等をオークションに出品している場合など、全国区での取り締まり強化が必要であると考えます。
- 法令を遵守し、適正な処理を行っている登録・許可事業者が、損をしない制度の運用が望ましい。