

# SCRAP-on-DEMAND™ Market Report

Open-N-Challenging Technology for Resources and Ecology

No.20 Vol.5 2001/03/15

## 21世紀：完全再資源化循環への取り組み PART 1

### 『福島県の使用済み自動車完全再資源化循環ネットワーク！』

今年1月19日に産業構造審議会廃棄物リサイクル小委員会第1回：自動車リサイクルワーキンググループによる『自動車リサイクル法経済省案』が提起されました。その内容は、自動車メーカーに対するエアバック、フロンガス、シュレッダーダスト処分等に係る最終処理責任を、また処理業者(自動車解体業者、中間処理業者)は、国又は地方自治体の公的認定登録を要する案などが盛り込まれていました。福島県では月間約5,600台の使用済み自動車が発生し、そのうち約25%(1,400台)もの事前選別済み廃自動車弊社処理施設で日々適切に処理されています。その仕組みをシリーズでご紹介します。

### 緊急レポート：自動車リサイクル・ポリシーとは何か？

□使用済み自動車は、70%の鉄・非鉄金属類と30%のシュレッダーダスト類(ガラスくず及び陶磁器くず、廃プラスチック類、廃油、鉛、ハンダ基板、廃タイヤ、フロンガス、エアバックなど)が互いに結合した複合型産業廃棄物で、地球上でもっとも大量に排出されている廃棄物の一つにあげられます。  
□それら結合されている形状の産業廃棄物を適正事前選別解体処理、再資源化中間処理、また残渣廃棄物までも再資源化を実現させているルートでは5つの基本理念(Policy)がはたらいしています。

- ①有効かつ効率的な適正処理技術を開発する (Techno Development Policy)
- ②物流効率化と物流コストの最小化を図る (Logistics Control Policy)
- ③付加価値利益生産性を追求する (Value Added Resources Policy)
- ④完全再資源(リサイクル)化を達成する (Assessment Solution Policy)
- ⑤再資源化ルート(ネットワーク)を確立する (Networking Policy)

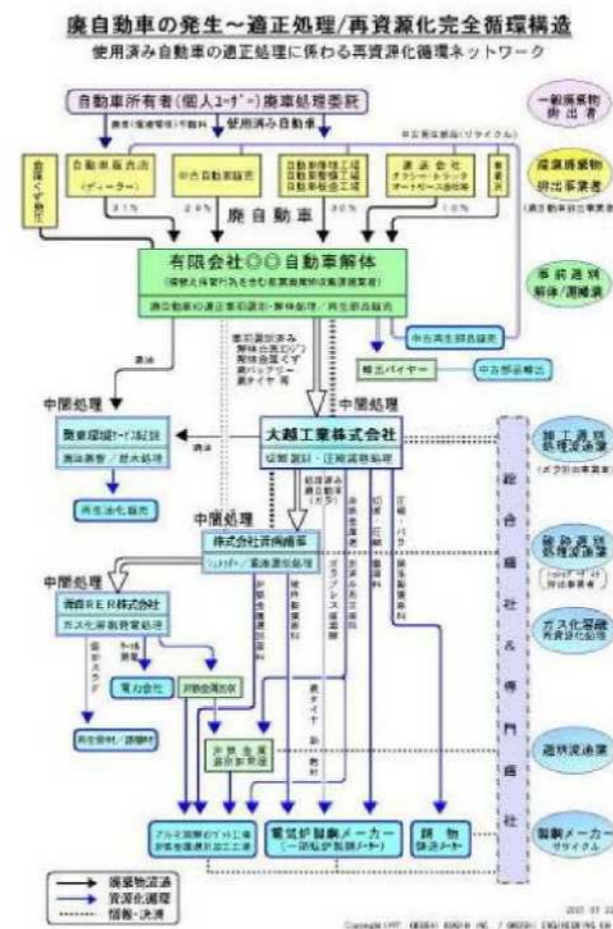
□これら市場原理に基づくポリシー一つ一つについて現実的に具体的に肯定的に論議を積み重ねて実証していくこと。資源循環型社会を根付かせたのは欧米型マーケティング発想によるものです。  
□しかし、自動車リサイクル法原案では「規制」という概念(Policy)から論議がスタートしているために、今回(はとくに自動車メーカーに対する、また収集運搬業者(自動車解体業者)、中間処理業者に対する『規制の強化』すなわち『経営リスクの増大』と写る内容となっています。国の方針なのだから「補助金」という輩(やから)が蠢ぎ、また税金が投入される。悪循環型社会のはじまりです。  
□こうした同じ過ちを起さぬためにも、現在『完全再資源化循環』を目指し日々努力している自動車解体業者そして中間処理業者の最新ルート(ネットワーク)を検証しながら、国としてどのように育て(サポートし)、日本独自のシステムを構築するかについて論議展開を図って欲しいと願います。SPK

### 市況 & 相場動向

|   |                       |   |                      |   |                      |
|---|-----------------------|---|----------------------|---|----------------------|
| ▪ | 新 断                   | ▪ | 特 級<br>[90cm以内甲山物]   | ⚡ | アルミニウム一般             |
| ▪ | 新断メッキ                 | ▪ | 一 級<br>[厚物長尺切断物]     | ● | ステンレス一般              |
| ▪ | ダライ粉                  | ▪ | シャ-材特級<br>[薄物シャ-切断物] | 😊 | 銅屑一般                 |
| ⚡ | 鑄造向け一般鉄屑<br>[鑄物機械解体物] | 😊 | 白黒エンジン               | 😊 | 真鍮屑一般                |
| ⚡ | モーター&トランス<br>[その他雑品物] | ▪ | カープレス<br>[エンジン付/無]   | ⚡ | ミックスメタル<br>[シュレッダー材] |



このフローチャートは3年半前に「廃自動車の適正処理フロー」として廃自動車に係わる現場最前線の理解を深めようと企画作成した業界構造図の2001年度最新版です。



- ◎きっかけは、排出事業者はじめ自動車解体業者の方々より、弊社から先どのように廃自動車は最終処分(再資源化)されていくのか分かり易い資料が欲しいとの要望から生まれました。
- ◎作成にあたり、適正事前選別処理はどうあるべきか? 中間処理業者が果たすべき役割は何か? 位置づけは? そして将来ビジョンは? とすべてを表現するために消費財の流通チャネルを思い描きながら、素材原材料のリサイクル・チャネル・マップとしてみました。
- ◎この現実の流れから発見できることは、再資源化に取り組んでいるチャネルメンバー(ネットワーク参加者)達それぞれの役割が明確になったこと。そして各段階毎にスペシャリスト達が技能を活かし、廃棄物の『完全再資源化循環』を達成させている事実です。
- ◎自動車リサイクル法が施行される平成15年4月を前にして排出事業者の皆様へ『自動車リサイクル(再生化)率100%』を可能とするネットワークシステムをご提案できるようになりました。
- ◎排出事業者(自動車メーカー等)に対する廃自動車の最終処理責任を盛り込んだ『自動車リサイクル法』立法化の目的は、廃自動車の環境適正処理によるリサイクル(再生化)率の向上を軸とした不法投棄や野積み放置車輛の撲滅のはずです。しかし、いつの間にかそれらすべての責任をメーカーへ押し付けてしまう『規制強化』案は廃家電リサイクル法同様に、適正処理に係る名目コストを押し上げる状況となって、結果、不法投棄を助長させてしまうのではないだろうか?

◎福島県では、既に収集運搬(積替え保管行為を含む)許可を取得している解体業者が57社あります。各社が、平均収集運搬車輛を3台、社員を5名、適正事前選別処理施設として300坪を廃自動車の適正処理のために供しているとすると、実に1711台のトラック、285名の収集運搬/事前選別処理技能者達そして約1万7,000坪もの施設によって広い県内で発生している廃自動車を毎日くまなく収集し、適正処理を行っていることとなります。これは、某エコタウン以上の能力です。  
◎福島県内の約25%の廃自動車は、『完全再資源化循環ネットワーク』の参加メンバー達の手によって着実に100%リサイクル化が進められています。キーワードは、ネットワーク化の推進。『うつくしまふくしま』ではもう始まっています。お問い合わせは、自動車解体業者様まで!

最新市況のお問い合わせ先:

**0248-76-2155**

Published by 大越工業株式会社  
Directed by Yukio OKOSHI  
Produced by Shigeyoshi P. KOMAGATA  
福島県須賀川市横山町140 〒962-0041  
Tel:0248-76-2155 Fax:0248-76-3366