

2001年9月13日

環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部企画課

自動車リサイクル対策室 御中

ダイオキシン・環境ホルモン対策国民会議

〒170-0004 豊島区北大塚2-29-5ダイオキシン 1F

環境市民ひろば内

Tel03-5907-1411 Fax03-5907-1412

## 「自動車リサイクル専門委員会中間報告」に対する意見

### 1. (1) 使用済み自動車の処理の現状について

使用済み自動車の一般的な処理フローはわかるが、実際に行われている処理実態についての精確な把握が行われていないと思われるので、詳細な実態把握調査を行ったうえで、その実態を公表すべきである。また、通商産業省、厚生省（いずれも当時）が策定した「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」及び「シュレッダ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」による施行状況についての実態把握調査についても実施したうえで、その結果を公表すべきである。

### 1. (2) 使用済み自動車に係る課題について

中間報告に取り上げられた4つの課題の他に、これまで使用済み自動車の廃棄物処理法

上の取扱いが明確でなかったことも、その処理責任を曖昧にしてきた原因でもあると考えられることから、廃棄物処理法上の定義について明確にすべきである。

使用済み自動車の廃棄処理問題の一つに、廃タイヤの堆積に伴う火災発生等の問題が現実的に各所で発生して社会問題になっているが、中間報告にはこの廃タイヤの処理をめぐる課題について全く触れられていないのは問題である。

「最終処分場の逼迫」が課題とされているが、従前のような最終処分場の構造や埋立方法を前提とした最終処分では、汚水漏れ等の環境汚染の発生を将来にわたって回避することが難しく、また、埋立終了後の跡地利用等の面でも制約が生じるので、今後は埋立処分によらない代替方策を見出すことを課題とすべきである。

自動車の素材や各種使用部品等には様々な有害化学物質が含まれており、その処理処分や資源化等の過程で環境汚染をもたらすおそれがあるため、有害化学物質に対する安全対策や代替対策等について課題とすべきである。

## 2. (1) 講ずべき施策とその優先順位について

循環型社会形成推進基本法の理念や目的等の達成のためには自動車単体の長寿命化等の措置を講ずることは当然であるが、自動車の生産・使用台数の削減を図るため、自動車交通量対策の面からも走行台数や保有台数の総量削減化策も検討すべきである。

イのウに「残ったもののうち可燃物についてはサーマルリサイクルを促進する」とされているが、サーマルリサイクルに伴う温室効果ガスの二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の発生や、ヒートアイランドの原因となる熱放出及びダイオキシン類等の有害物質の生成・排出による環境汚染を回避するため、サーマルリサイクルは極力抑制すべきである。

## 2. (2) 関係者による取組について

リサイクルや適正処理が困難な塩化ビニルのような有害物質を含んだプラスチック類な

どは使用しないことと、使用されているプラスチック類については、鉄くず同様素材別に徹底選別するよう義務づけるべきである。

シュレッダーダストの焼却処理については、ダイオキシン類等有害化学物質の発生問題の他に、先に挙げた焼却処理に伴う諸問題を避けられないため、焼却処理については極力抑制すべきである。

焼却灰等の管理型最終処分場での最終処分については、汚水漏れや漏水検知装置の故障等による環境への影響を避けられないので、極力抑制すべきである。

## **2. (3) 製造事業者等の役割の強化について**

使用済み自動車を廃棄物処理法に規定する適正処理困難物に指定し、製造事業者の責任で回収等を義務づけることは、現行法の枠内でも可能であると思われるので、早急に検討すべきである。

## **2. (4) 使用済み自動車に関する既存のリサイクルルートの有効活用について**

前述したように、既存の処理ルートについてその詳細な実態を調査した上で公表すべきである。経済産業省の産業構造審議会における解体事業者やシュレッダー事業者等に対するヒアリングの結果によれば、これらの関係事業者間で様々な問題が内在していると思われるので、その精確な実態を明らかにすべきである。

## **3. (1) 排出抑制・減量化・リサイクルに配慮した自動車の製造、使用について**

自動車の生産・使用台数の総量を抑制するための方策を導入すべきである。また、自動車部品の再使用や再生利用の推進を図るため、自動車使用部品等に含まれている有害物質の種類を具体的に明らかにした上で、それらの使用抑制や代替策の検討を直ちに行うべきである。

### 3. (3) 製造事業者等による処理について

#### ① 製造事業者等による引取りについて

拡大生産者責任の考え方については、ドイツ等欧米の考え方を含めて国から適切な説明が行われていないため、国民的な理解が得られているとは思えない状況にある。この拡大生産者責任のあり方についてはあらためて「あるべき責任論」について国民的な論議を行うべきである。

ここでは、この拡大生産者責任の考え方から、使用済み自動車に係る廃棄物等の製造事業者等による引き取りを原則としながら、一方で、既存の引き取り・リサイクルルートが存在しているので、これらのインフラを有効に利用すべきであるとしている。しかし、この既存のルートの実態については、前述したように問題点が内在しており、その詳細な実態を明らかにすべきである。

#### ④ 管理票について

管理票については、解体事業者、シュレッダー事業者等複数の事業者間にまたがることと、その実効性を高めようとするほど手間と時間、コストを要するものとなり、これに従わない事業者を輩出する可能性が高くなる。また、廃棄物処理法における管理票の場合に見られるように、管理票の違法な交付・取引をいかに根絶するかが課題である。したがって、施行に当たっては、十分な検討と設計及び関係事業者等に対する事前の周知の徹底化を図る必要がある。

#### ⑤ 費用負担方法について

適正な費用の算定に際しては、その算定の根拠等が明確になるようにする必要がある。また、負担方法については、新車については販売時における販売価格に含めて徴収する方法が合理的である。

#### 4. (1) 基本的な考え方について

廃棄物処理法の適用の見直しだけでなく、循環型社会形成推進基本法及び資源有効利用促進法の適用のあり方等も含めて検討し、全体的な適用の見直しを行うべきである。

#### 4. (2) 製造事業者等による減量化・リサイクルについて

国が一定の監督を行うという考え方には反対である。また、廃棄物処理業の許可を不要とする考え方には賛成できるが、それに代わる業の許可の取得を義務づける必要がある。

#### 4. (3) ユーザーからの引取りについて

ユーザーから使用済みの自動車を引き取ることのできる者の資格要件を定めるに当たっては、廃棄物処理法の規定だけでなく、資源の有効利用の面と環境保全の面からも適正な事業が行えるよう配慮して定めるべきである。

#### 4. (4) 管理票について

管理票の有する諸問題について検討を行い、改善策を明らかにすべきである。

#### 4. (5) 使用済み自動車の解体について

資格要件を設けるに当たっては、現在の廃棄物処理業の許可要件の見直しを同時に行うべきである。また、使用済み自動車の解体に伴って、有害物質の発生のおそれがあるため、許可要件や資格要件として、有害物質に関する化学的知識や技術的能力を有することを加えるべきである。

#### 4. (6) 廃車ガラの破碎（シュレッダー処理）等について

シュレッダー事業者は、当該許可制度の下で適正な処理が行われているとあるが、その根拠はあるのか。過去に実態調査を行ったことがあるのか明らかにすべきである。

シュレッダー業者の中には、シュレッダーダストに一般ごみ等を混入したいわゆる「アン

コ」状態で電炉業者に引き渡して処理が行われているケースがあると聞いているが、そのような事実を把握しているのか。

## 5. (1) 最終処分場の確保について

「当分の間、可燃物について地方公共団体の焼却施設での受入れを検討すべき」と提案されているが、シュレッダーダストの一般廃棄物との混焼は技術的に問題点が多く、混焼を行うべきではない。また、「必要な費用を徴収しながら」とされているが、適正な料金設定が困難である。また、シュレッダーダストへの有害物質の混入防止を徹底するためには、部品使用段階でのチェックと代替化の徹底が必要である。

## 5. (2) 放棄対策について

### ① 放棄の防止対策について

不法投棄の防止のためには、改正廃棄物処理法による規制の厳格な運用等取り締まりの強化だけでなく、経済的なインセンティブ措置の導入策も検討すべきである。

### ② 放棄車の回収、処理について

不法投棄車の回収、処理を徹底するためには、原因者等の特定と、原因者等に対する原状回復措置の徹底が必要であり、これらが効果的に行える仕組みを検討すべきである。場合によっては、直接の原因者の特定が困難な場合には、その者に土地を提供した者にも連帯責任が及ぶような措置を検討すべきである。

## 6. (1) 新しい仕組みに関する課題について

これまでの容器包装リサイクル法や家電リサイクル法は、法制度の不備のため、当初、法律が目指した目標を達成できていない。今般、使用済み自動車の回収・リサイクルの新しい仕組みをつくる上で、これらの法制度の不備な点を十分検討した上で、同じ轍を踏

まないことが肝要である。したがって、その仕組みづくりに当たっては、現場の実態を十分に調査把握し、各方面の意見等を汲み上げる作業を行う必要がある。

## **6. (2) その他、使用済み自動車の減量化・リサイクルに関する課題について**

減量化・リサイクルの推進に関する技術開発の促進や、融資・税制上の支援策等の措置を講ずることも重要であるが、自動車の製造から流通・回収・解体・廃棄に至る一連の過程の全体像を一般の消費者等が把握することが極めて困難な実態にある。まずは、この業界の有り様を全面的にガラス張りにする必要がある。