

# 平成17年度離島対策支援事業協力要請書審査結果

## 1. 審査方法

### < 基本的な審査の流れ >

- ・市町村から提出された協力要請書について、再資源化支援部において下記審査基準に基づき、予めその妥当性を確認。
- ・その確認の結果、全ての審査項目について適合と判断された要請書のみ再資源化支援部で取り纏め、離島対策等検討会に提出し、同検討会において審議・承認をいただくことで審査完了とする。

- ・審査基準に照らして不適合と思われる部分については、主務官庁とも相談しつつ、市町村担当者と綿密な調整を行なった。その中で、いくつかの市町村では、海上輸送パターン及び輸送費について、特に調整・確認が必要になったケースもあった。  
(詳細は別紙 2 - 2 参照)
- ・調整・確認の結果、本年度から事業を開始する 79 市町村については、全ての審査項目について適合と判断されたため、各市町村から提出された要請書の内容を取り纏め、第 6 回離島対策等検討会に提出した。

審査項目	審査基準
対象地域の公示	主務官庁（経産省・環境省）より対象地域の公示を受けていること。
添付書類との整合性 関連業者の状況	事業計画書・事業費明細書と整合していること。 離島の関連業者の有無・業種について正しく把握し、記載されていること。
保有台数	離島の自動車保有台数を正しく把握し、記載されていること。
海上輸送範囲	海上輸送範囲の記述内容（業者間の引渡し順序等）が自動車リサイクル法に適合していること。
海上輸送パターン	海上輸送パターンが要綱の記載に沿って選択されていること。 また、輸送方法が自動車リサイクル法および廃棄物処理法に適合していること。
事業概要	事業の取り回しが具体的に記述されていること。 また、この取り回しが実施可能なこと。
証拠書類	証拠書類がガイドラインの記載例等に沿って合理的に選択されていること。
理解普及活動	周知活動（時期、方法）が具体的に記述されており、その活動が理解普及に有効であること。
発生予定台数	保有台数との関係において使用年数が概ね 5 ～ 7 年であること。
事業明細書との整合性 海上輸送費	総事業予定額および要請予定額が事業費明細書と整合していること。 海上輸送パターン別、車種別に分類し、正しく記入され、分類内容に基づいて数量、分類内容に基づいて数量、単価、金額が記述されていること。 また、輸送単価が妥当であること。
その他費用	の分類に沿って必要とされるその他の費用（荷役費用等）が記述されていること。

## 2. 審査結果

- ・9月6日に開催された第6回離島対策等検討会において、再資源化支援部より提出した資料に基づき審議いただき、各市町村より提出された要請書については、全て妥当であるとして承認いただいた。
- ・なお、今回各市町村より提出された要請書において、都道府県及び市町村が離島対策支援事業の全体スキームの構築に積極的に関与いただいております。特に海上輸送費の低減については十分検討いただいたものと判断される。中でも、下記のようなケースにおいては、飛躍的に海上輸送費用を低減できた。

### <特に海上輸送費の低減が顕著であったケース>

地域	法施行前（従来）	支援事業の概要（今後）	改善点・効果等
広域連携による輸送体系の一元化 奄美大島（鹿児島県）*1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各市町村の事業者毎に使用済自動車を鹿児島本土へ搬出していたため、1回の輸送量が少なく、大半が丸車（原型のまま）で搬出されていたため、海上輸送費がかさんだ</li> <li>・この結果、公共用地や私有地への放置も見られた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・奄美大島の1市3町3村が広域連携により、島内の使用済自動車を名瀬市に集めて島外搬出することで、費用及び輸送の効率化を実現</li> <li>・具体的には、各市町村で発生する使用済自動車（発生予定台数：6,400台/年）を名瀬市の圧縮処理（破碎前処理）できる事業者等に集約し、全数を減容化した後、名瀬港より定期船及びチャーター船にて鹿児島本土に海上輸送</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積載効率を高め輸送コストを低減 276百万円/年の低減（ラフ試算）</li> <li>【単価比較例】 丸車：（小型車）49,000円/台 圧縮後：6,000円/台* *減容後の輸送単価 + 荷役費用</li> <li>・市町村の申請窓口を名瀬市に一元化（事務処理も効率化）</li> </ul>
破碎前処理工程の導入による費用低減 宮古島（沖縄県）*2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・島内に使用済自動車を圧縮処理できる事業者がおらず、各市町村の事業者毎に丸車（原形のまま）で島外搬出すると、海上輸送費がかさむため、ほとんど島外に搬出されなかった</li> <li>・この結果、大規模な使用済自動車の野積みが見られることとなり、社会問題化していた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県が法施行に合わせ、関連事業者等と協力し、海上輸送費の低減に向けた実証事業等を実施</li> <li>・この結果を踏まえ、各市町村で発生する使用済自動車（発生予定台数：5,600台/年）を関連事業者（法施行にあわせ圧縮処理「破碎前処理」の業の許可取得済）に集約し、解体後、破碎前処理を行い、コンテナ積みして、定期船にて沖縄本土に海上輸送</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積載効率を高め輸送コストを低減 227百万円/年の低減（ラフ試算）</li> <li>【単価比較例】 丸車：（小型車）43,000円/台 圧縮後：2,500円/台* *減容後の輸送単価 + 荷役費用</li> <li>・市町村の申請窓口を平良市に一元化（事務処理も効率化）</li> </ul>

### <平成17年度支援事業の審査>

- ・今回は、離島対策支援事業の開始元年となるため、今年度より本事業を活用したいとする市町村から概ね本年4月頃に、要請書の下書きの提出を受け、再資源化支援部において確認作業を開始。

\* 1 該当市町村：名瀬市、龍郷町、瀬戸内町、笠利町、大和村、宇検村、住用村

\* 2 該当市町村：平良市、城辺町、下地町、上野町（本年10月1日に合併し宮古島市となる予定）