

# 東日本大震災に関する自動車リサイクルおよび二輪車リサイクルの取組み

## 【最終報告】

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター  
一般社団法人 自動車再資源化協力機構

平成27年3月  
Ver1.1

## 【目次】

はじめに	3
第1章 東日本大震災の被害状況	4
第2章 被災車両全般に関する協議	5
(1) メーカー出荷済・納車前被災車両への対応	
(2) 番号不明被災自動車への対応	
(3) 被災車両のエアバッグ類の処理	
(4) 放射線量の高い被災車両の扱いについて	
第3章 被災車両に関するJARCの取組み	7
(1) JARC全般の取組み	
①リサイクルシステムホームページでの震災関連情報の掲載	
②被災地自治体へのヒアリング	
③コンタクトセンター用の震災関連Q & Aの作成・運用と入電状況のモニタリング	
(2) 資金管理センターの取組み	
番号不明被災自動車への対応	
・番号不明被災自動車の処理スキーム	
・番号不明被災自動車対応窓口の開設	
(3) 再資源化支援部の取組み	
番号不明被災自動車のリサイクル料金の設定	
(4) 情報管理部の取組み	
①被災地の事業者の登録・許可満了期限延長への対応	
②震災直後の被災地の移動報告状況等のモニタリング	
第4章 被災車両に関する自動車製造業者等（自再協）の取組み	13
(1) エアバッグ類についての取組み	
(2) フロン類についての取組み	
(3) 被災地自治体等との連携	
第5章 二輪車リサイクルの取組み	15
(1) 二輪車の被災状況	
(2) 被災二輪車の処理スキーム	
(3) 申請実績と処理状況	
第6章 反省点・教訓を踏まえての今後の課題	17
(1) 被害規模の予測	
(2) 関係者への周知とフォロー	
(3) 事業者の選定	
(4) 経験・知見の伝達	
番号不明被災自動車 申請台数	19
番号不明被災自動車 処理状況	20

## はじめに

平成23年3月11日、日本観測史上最大の地震とされる東北地方太平洋沖地震が発生し、東日本の広い範囲で未曾有の震災（東日本大震災）に見舞われた。この地震により太平洋沿岸部では、これまでに例のないほどの大規模な津波に襲われ、多くの尊い命が失われるとともに多数の家屋・家財等が流された。また、この津波によって発生した大量の瓦礫などはそのまま大量の廃棄物となったため、これらの処理が被災地にとって大きな悩みのひとつとなったが、その中には津波に流された自動車・二輪車（オートバイ）も含まれていた。

このような状況下で、法令に則って瓦礫などとともに被災した自動車・二輪車の処理も迫られることとなったが、その一方で早期復興を目指す被災地に対し過度な負担をかけず、なおかつ早急に処理できるよう配慮する必要があった。

そこで、公益財団法人自動車リサイクル促進センター（以下 JARC）および一般社団法人自動車再資源化協力機構（以下 自再協）は関係者と連携し、現行法令の枠内で何をすべきか主務官庁を交えて急遽協議し、被災地におけるリサイクル処理の取り組みを実施した。

これまで、大規模な震災等の非常事態に際して特段の施策を実施することは想定していなかったが、将来再び大規模な災害が発生した際には、今回の取り組みを参考とすることで、より早急かつ適切な対応が可能になると考える。

### 組織名称の説明

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	自動車リサイクル法の指定法人『資金管理法』『指定再資源化機関』『情報管理センター』に関する業務、および業界の自主取り組みである『二輪車リサイクルシステム』の運営を行う公益財団法人（略称 JARC）
一般社団法人 自動車再資源化協力機構	自動車メーカー・インポーターが、フロン類・エアバッグ類を適正・円滑かつ効率的に実施するために一元的窓口として設立された一般社団法人（略称 自再協）
一般社団法人日本自動車工業会	日本国内において自動車を生産するメーカーを会員とする一般社団法人
日本自動車輸入組合	海外の自動車メーカーと直接輸入契約を結ぶインポーターを組合員とする非営利法人
ASR チーム	自動車メーカー・インポーターから構成される、シュレッダーダストのリサイクルを適正・円滑かつ効率的に実施するためのチーム。各自動車メーカー・インポーターは、『TH チーム』あるいは『ART』のどちらかのチームに所属する。
JARC 資金管理センター	JARC において、自動車リサイクル法の『資金管理法』業務を担当する部署
JARC 再資源化支援部	JARC において、自動車リサイクル法の『指定再資源化機関』業務を担当する部署
JARC 情報管理部	JARC において、自動車リサイクル法の『情報管理センター』業務を担当する部署
JARC 二輪車事業部	JARC において、『二輪車リサイクルシステム』の業務を担当する部署

## 第1章 東日本大震災の被害状況

### 地震の概要 [気象庁HPより]

地震名：『平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震』※1  
発生日時：平成23年3月11日14時46分  
震源位置：三陸沖（北緯38度06.2分、東経142度51.6分、深さ24km）  
規模：モーメントマグニチュード9.0（国内観測史上最大規模）  
最大震度：7（宮城県栗原市）  
津波：3月11日14時49分 津波警報（大津波）発表  
観測された津波の高さ 最大9.3m以上※2

- ※1 この地震とそれに伴って発生した津波、及びその後の余震により引き起こされた大規模地震災害を総称して『東日本大震災』という
- ※2 観測施設が津波により被害を受けたためデータを入手できない期間があり、後続の波でさらに高くなった可能性がある

### 被害状況

死者・行方不明者：18,480人（平成27年2月10日現在） [警察庁HPより]  
建築物の全半壊：403,614戸（平成27年2月10日現在） [警察庁HPより]  
避難者：約47万人（ピーク時） [内閣府HPより]  
総停電世帯：約871万戸 [東京電力公表資料より]  
総断水戸数：約257万戸 [厚生労働省HPより]  
その他被害：福島第一原子力発電所事故、藤沼ダム決壊、千葉県市原市のコンビナート火災、東北から関東にかけて広い範囲で液状化現象・地盤沈下の発生 等

### 自動車・二輪車の被災

東日本大震災は特に津波による被害が大きいことが特徴で、津波によって損傷・冠水して自走不能・使用不能となった自動車（以下 被災車両）が大量に発生した。このような被災車両は当初20万台とも40万台とも言われていたが、最終的には7万台程（被災地自治体に処分が委ねられた被災車両に限る）となった。

なお、被災車両の処理については、自動車リサイクル法の対象と判別できるものは全て同法に則って適正に処理を行う方針が、政府の被災者生活支援特別対策本部から示された。

さらに、被災車両のうち、ナンバープレートが外れ、かつ車台番号も判別不能となり素性の分からなくなったものを「番号不明被災自動車」と呼称することとし、処理にあたっては特別な対応を実施することとなった。

一方、二輪車（オートバイ）についても同様に津波によって多数被害を受けたが、もともと二輪車については固有の“リサイクル法”は存在しないため、あくまでも廃棄物処理法の原則に基づいて処理することとなった。

## 第2章 被災車両全般に関する協議

震災発生後、被災地域の早期復興のためには震災により瓦礫化した自動車・二輪車を迅速に再資源化処理できる体制を整えることが重要であるとし、自動車リサイクル制度等の震災関連の課題洗出しや情報共有化を図るため、経済産業省、環境省、一般社団法人日本自動車工業会、日本自動車輸入組合（以下 輸入組合）、JARC、自再協、ASRチーム等の関係者をメンバーとする「震災に伴う使用済自動車処理に係る連絡会」（以下 連絡会）が立ち上げられた（平成23年3月29日 第1回連絡会開催）。

この連絡会において、「メーカー出荷済・納車前被災車両への対応」や「番号不明被災自動車」「放射線被曝車両」「感電の恐れのある損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等」および「被災車両のエアバッグ類の処理」などが主な課題として取り上げられた。

### （1）メーカー出荷済・納車前被災車両への対応

東北地方の沿岸部にあるモータープールが津波による被害を受けたこともあり、自動車メーカー・インポーター（以下 自動車製造業者等）から出荷後、納車される前の自動車も多数被災した。

このような自動車の扱い（自動車製造業者等からJARC資金管理センター（以下 資金管理センター）へのリサイクル料金払込みのタイミング等）については、以下の通り通常時の原則に基づいて対応することが確認された。

- ①国土交通省・軽自動車検査協会に登録・届出済の自動車について、自動車製造業者等は速やかにリサイクル料金を払い込む
- ②国土交通省・軽自動車検査協会に未登録・未届出の自動車について、自動車製造業者等は引取業者に引き取られるまでの間にリサイクル料金を払い込む（具体的なタイミングは状況に応じて各メーカーで判断）

### （2）番号不明被災自動車への対応

連絡会では、所有者の分からなくなった番号不明被災自動車の扱いについても取り上げられ、以下のような意見があった。

- ◆ナンバープレートが外れ、かつ車台番号も判別不能となった番号不明被災自動車については、再資源化預託金等の預託の有無を確認することができない。このような場合、自動車リサイクル法第9条第2項の規定の趣旨に則れば、当該車両を使用済自動車として引取業者が引取りを行う際、本来は引取りを求めた者（今回の場合は被災地自治体）は改めて再資源化預託金等を預託するよう求められることとなる。

- ◆番号不明被災自動車の大多数は、既に再資源化預託金等を預託済みであると考えられる。その一方で、預託の確認ができないとして当該車両の引取りを求めた被災地自治体に改めて再資源化預託金等の預託を求めることは、被災地自治体に対して過度な負担を強いることとなり、被災地域の早期復興の妨げとなるのではないかと懸念される。
- ◆自動車リサイクル法第98条第1項では、使用済自動車の適正な処理に要する費用として特定再資源化預託金等（以下 特預金）を充てることができることと規定されている。番号不明被災自動車の処理に要する費用に特預金を充てることは、法の趣旨に沿ったものと言えるのではないかと懸念される。

このような意見を踏まえ、今回の震災によって発生した番号不明被災自動車に限り、その処理費用に特預金を充当することを前提とし、関係者間で支援策の詳細を詰めることとなった。

### （3）被災車両のエアバッグ類の処理

被災車両の処理推進のため、連絡会にて自動車製造業者等に引き渡す際のエアバッグ類について協議され、以下が決定した。

- ①被災車両のエアバッグ類の引取基準の緩和（モジュール\*状態での引渡し）
- ②被災車両のエアバッグ類の専用処理ルートの追加（モジュールの分解施設の設置）  
⇒業務詳細については、13ページ 第4章を参照のこと

### （4）放射線量の高い被災車両の扱いについて

放射線量の高い被災車両の扱いに関する問合せに対しては、原子力災害現地対策本部より公表された「自動車除染マニュアル」の紹介、および平成24年1月施行の放射性物質汚染対処特措法の規定の案内をすることとした。

### 第3章 被災車両に関するJARCの取組み


#### (1) JARC全般の取組み

##### ①リサイクルシステムホームページでの震災関連情報の掲載

JARC・自再協および関連団体・省庁等の東日本大震災に関する情報を自動車リサイクルシステムホームページ上で一括掲載し、被災者や関連事業者等への積極的な情報提供に努めた。

#### 関連事業者向けの自動車リサイクル業務に関するお知らせページ

[平成23年3月25日より掲載]

 **自動車リサイクルシステム**

トップページ	よくあるご質問	関連事業者情報検索	このサイトについて
--------	---------	-----------	-----------

自動車リサイクルトップページ > 重要情報

**【事業者の皆様へ】東日本大震災発生に伴う自動車リサイクル業務に関する重要なお知らせ**

2011年3月11日に発生いたしました東日本大震災により、被災されました多数の皆様、及びご家族の皆様に対し、謹んでお見舞い申し上げます。一日も早い復旧・復興を心からお祈り申し上げます。

地震により影響を受ける、公益財団法人自動車リサイクル促進センター並びに一般社団法人自動車再資源化協力機構で実施している自動車リサイクル関連業務について、現時点での最新の状況を下表にまとめてご案内しております。

事業者様におかれましてはご不便をお掛けいたしますが、ご理解、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

被災車両のフロン類回収について (2011年4月14日現在)	津波等により被災した車両のフロン類回収に関する注意事項等は、 <a href="#">こちら</a> をご確認ください。
冠水車両のエアバッグ類処理に関する注意とお問い合わせ (2011年11月18日現在)	冠水した車両のエアバッグ類処理に関する注意事項は <a href="#">こちら</a> をご確認ください。
被災車両のエアバッグ類処理について (2012年4月以降)	2011年6月にご案内した「(続報)被災車両のエアバッグ類処理について」に記載の内容は、2012年4月以降も継続することいたしました。詳細は <a href="#">こちら</a> をご確認ください。

## 被災者・関連事業者向けの震災関連事項の案内ページ

[平成23年3月30日より掲載]

The screenshot shows the homepage of the '自動車リサイクルシステム' (Automobile Recycling System). The header includes navigation links: 'トップページ', 'よくあるご質問', '関連事業者情報検索', and 'このサイトについて'. Below the header, there is a section titled '【ご参考】省庁・自工会等からの東日本大震災関連の連絡事項'. The main content area lists several items:

- 省庁等から発信されている東日本大震災に関する連絡事項等(使用済自動車関連)を掲載しておりますので、ご確認ください。
- ①被災者生活支援特別対策本部  
東北地方太平洋沖地震における損壊車両等の撤去等に関する指針
- ②経済産業省・環境省・国土交通省  
東北地方太平洋沖地震より被災した自動車の処理について
- ③国土交通省(抹消登録関連)  
東北地方太平洋沖地震に伴う抹消登録申請時の特例的取扱について
- ④国税庁(自動車重量税関連)  
被災自動車に係る自動車重量税の還付等について
- ⑤総務省(自動車税関連)  
被災者に対する地方税の税免措置等の取扱いについて
- ⑥日本自動車工業会  
【まとめ 6月2日版】EV・HEVの取扱いに係る関係者への周知資料一式(震災関係).doc
- ⑦軽自動車検査協会(被災自動車関連)  
東日本大震災で軽自動車が被害に遭われた方へ(軽自動車編)

### ②被災地自治体へのヒアリング

JARC情報管理部(以下 情報管理部)では、被災地における使用済自動車発生台数の予測および被災自動車処理に関する情報収集を目的に、平成23年11月に仙台市、石巻市、岩手県、盛岡市、郡山市、いわき市を訪問し、被災車両の保管状況や関連事業者の処理状況等を確認・ヒアリングした。

一方、資金管理センターでは、被災地における番号不明被災自動車の保管・処理等に関する情報収集を目的に、平成24年8月に石巻市、女川町、山元町等を訪問し、被災車両の保管場所等を視察すると共に、自治体担当者や解体業者等へのヒアリングを実施した。

また、被災地の状況については自再協を含め関係者間で情報を共有化し、各組織における取組みの計画・予算策定等に活用した。



<被災車両保管場所>



③コンタクトセンター用の震災関連Q&Aの作成・運用と入電状況のモニタリング

震災発生直後、自動車所有者や関連事業者から震災に関連する質問が多数寄せられることが予想された。このため、震災関連の質問に特化したQ&Aを取り急ぎ作成し、自動車所有者や事業者から問合せを受けるコンタクトセンター（以下 CC）にて、平成23年3月17日より運用を開始した。

【例】

津波で滅失した自動車の扱い

震災に起因して再資源化处理・移動報告が遅延する場合の対応

放射線量が基準値を超えた使用済自動車等の取扱い

また、CCに入電のあった問合せのうち震災に関連する質問をモニタリングし、主務官庁等関係各方面への情報提供を行うとともに、状況に合わせて震災関連のQ&Aを適宜追加・改訂した。

<CCへの震災関連入電状況>

内 容	3/12~31		4/1~5		計	構成比
		構成比		構成比		
1.移動報告不可	22	57.9%	6	46.2%	28	54.9%
2.滅失(自動車・フロン類・エアバッグ類)	7	18.4%	5	38.5%	12	23.5%
3.集荷業務(フロン類・エアバッグ類)	6	15.8%	0	0.0%	6	11.8%
4.放射線量関連	2	5.3%	1	7.7%	3	5.9%
5.リサイクルシステム登録完了通知書紛失	1	2.6%	0	0.0%	1	2.0%
6.車台番号判別不能	0	0.0%	1	7.7%	1	2.0%
合 計	38	100.0%	13	100.0%	51	100.0%

(2) 資金管理センターの取組み

番号不明被災自動車への対応

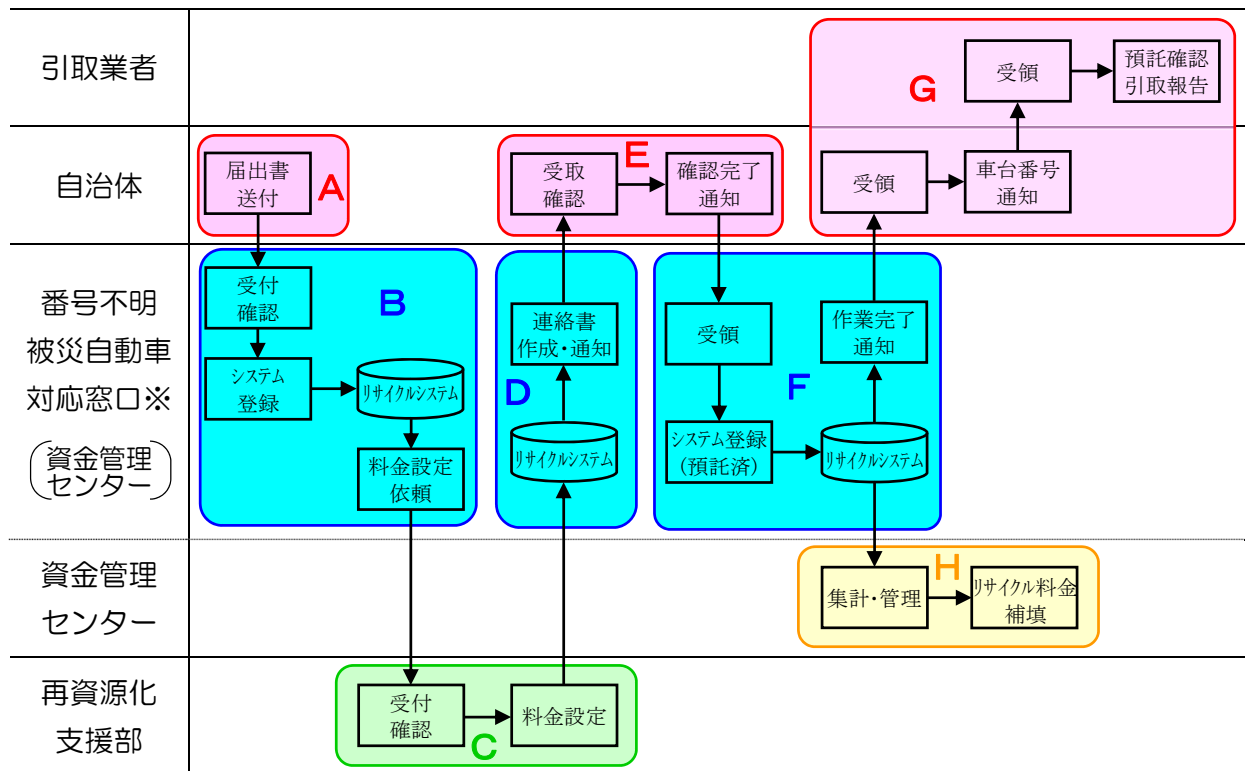
・番号不明被災自動車の処理スキーム

番号不明被災自動車への対応については、4月中旬までに経済産業省・環境省・資金管理センター・JARC再資源化支援部（以下 再資源化支援部）の四者で詳細が整理され

たうえで、第41回資金管理業務諮問委員会での承認を経た後、JARCの第10回理事会にて決議され了承された。

なお、この番号不明被災自動車への対応を実施するにあたっては、自治体から路上放棄車両に対する預託申請があった場合に用いる既存のプロセス/システム機能を活用する処理スキームを構築した。

業務プロセス概略は以下の図表の通り。



※番号不明被災自動車対応窓口は平成24年7月以降、資金管理センターにて内製化

- A. 自治体にて、所定の届出書に必要事項（自治体情報・対象台数等）を記載し、番号不明被災自動車対応窓口（以下 対応窓口）に送付。
- B. 対応窓口にて、自治体より受領した届出書に基づいて車両情報を作成し、車両情報をリサイクルシステムに登録。その後、再資源化支援部に対し料金設定を依頼。
- C. 再資源化支援部にて、リサイクル料金を設定。
- D. 対応窓口にて、車両情報の記載された連絡書を作成したうえで自治体に送付し、届出内容と合致しているか、確認を要請。
- E. 自治体にて、対応窓口から受領した連絡書と自らの届出の内容を確認し、確認結果を対応窓口へ回答。

- F. 自治体の確認結果を受領し「相違なし」との結果であれば、対応窓口にて、リサイクルシステム上の当該車両情報を預託済のステータスに変更。作業が全て完了したら、その旨を自治体に連絡。
- G. 自治体は、対応窓口から作業完了の連絡を受けたら、引取業者に対して車両情報を提供し、引取業者はその車両情報をもって移動報告を実施。
- H. 資金管理センターにて、問い合わせ対応や作業実績等の集計・管理とリサイクル料金の補填処理を実施。

#### ・番号不明被災自動車対応窓口の開設

番号不明被災自動車の対応スキームの構築にあたっては、被災地の早期復興実現の観点より、自治体からの届出に速やかに対応できる体制を垂直立ち上げする必要があった。

そこで、受付→インプット→アウトプット→自治体への通知といった対応窓口の作業を単純化してアウトソーシングすることとし、

- ①すでにネットワーク系のインフラが整っていること
- ②スタッフが自動車リサイクルに関して熟知していること
- ③継続して安定的な業務委託が可能であること

以上を考慮して、再資源化預託金等の輸出取戻し審査実務の委託先にてこれを実施することとした。

対応窓口の開設については、震災の発生した翌月の4月には環境省より各県を通じて被災地自治体に案内され、その翌月の5月16日から受付を開始した。一方、自治体において被災車両の所有者特定や処理業者の入札による選定等が難航したことから、番号不明被災自動車の最初の届出があったのは、震災発生から半年以上経過した同年11月であった。

その後、自治体仮置き場に保管された被災車両が、全て引取業者に引き渡された旨の連絡を受け、平成26年11月末をもって対応窓口を閉鎖。番号不明被災自動車の届出台数は累計で12,593台となった。（詳細：19～20ページ 参照）

### （3）再資源化支援部の取組み

#### 番号不明被災自動車のリサイクル料金の設定

番号不明被災自動車については、自動車リサイクル法第106条2号に定める「引き取るべき自動車製造業者等が存在せず、又は該当自動車製造業者等を確知することができないもの」として整理し、再資源化支援部にてリサイクル料金を設定し、再資源化等物品について再資源化等に必要な行為を実施した。

この番号不明被災自動車のリサイクル料金の設定にあたっては、既存の自治体放棄車両の料金設定の考え方を準用することとなった。自治体放棄車両は、自治体から提出された用途、車幅、長さなどの車両情報に基づいて、6種類の車種区分（次ページ図表 No.1～6）で対応しているが、今回の番号不明被災自動車については、自治体の車両判別作業の負担軽減を目的とし、

処理量との大きな齟齬をきたさないことを勘案した上で、車種区分は「乗用車」と「バス(大)」の2種類にて運用した。

具体的には、以下の図表における乗用車及び貨物(小/中/大)に該当する車両については全て「乗用車」の料金(網掛け部分)を適用し、バス(小/大)については全て「バス(大)」の料金(図表網掛け部分)を適用した。これにより、各自治体から「対応窓口」への申請時において、対象車両を“バス”もしくは“それ以外”という二者択一の判別をすることで申請が可能となった。

### <車種区分ごとの再資源化等物品の処理量とリサイクル料金>

No.	車種区分		フロン類		エアバッグ類		ASR	
			処理量	リサイクル料金	個数	リサイクル料金	処理量	リサイクル料金
1	乗用車		270g	1,680円	4	3,220円	200kg	5,970円
2	貨物(小)	幅 2m未満					141kg	4,470円
3	貨物(中)	幅 2m~2.4m未満					210kg	6,220円
4	貨物(大)	幅 2.4m以上					297kg	8,430円
5	バス(小)	長さ 7m未満	890g	3,690円	4	3,220円	680kg	18,160円
6	バス(大)	長さ 7m以上	2,050	6,370円			1,160kg	30,350円

※上記金額は番号不明被災自動車対応スキーム開始当時(2011年度)の料金

#### (4) 情報管理部の取組み

##### ①被災地の事業者の登録・許可満了期限延長への対応

経済産業省・環境省連名による告示第二号(平成23年3月22日付官報)により、特定災害区域に事業所を有し、かつ登録・許可満了日が平成23年3月11日~8月30日の事業者について、満了日が一律同年8月31日に延長された。これに基づいて、該当する事業所(約200事業所)のリサイクルシステム上の満了日も一括して同年8月31日に変更する処理を実施した。

##### ②震災直後の被災地の移動報告状況等のモニタリング

今回の大規模な地震や津波によって営業所や処理施設が被害を受け、使用済自動車の再資源化処理や移動報告に支障をきたす事業者が多数発生することが予想され、またこれによって東北地方を中心に使用済自動車の処理が広域的に停滞することが懸念された。そこで震災の発生した平成23年3月度以降の移動報告状況をモニタリングし、主務官庁等関係各方面への情報提供を行った。

震災直後である3月度の被災地7県の移動報告件数(引取業者による引取報告)は、前年同月比60%まで減少したが、その後徐々に処理が進み平成23年度平均では前年比93%となった。



一方、被災地以外では被災地に向けた中古車の流通が影響し、使用済自動車の発生率が78%にとどまった(全国平均は前年比81%)。

## 第4章 被災車両に関する自動車製造業者等（自再協）の取組み

### (1) エアバッグ類についての取組み

被災車両のエアバッグ類は、錆びや変形によって取外しが困難であるうえ、被災車両の数量も大量であることから、速やかな処理と解体業者の安全確保の観点より取外回収の手段・引取基準の緩和を実施した。

#### 【主な取組み】

- ①災害救助法適用地域<sup>\*1</sup>における引取基準の緩和（震災発生直後より）  
（分解不可能なモジュール品<sup>\*2</sup>の引渡しを許可：  ）
- ②モジュール品の分解施設を設置し専用処理ルートを構築： 
- ③モジュール品のインフレーターへの分解費用、分解施設までの運搬費用等は、自動車製造業者等（国内メーカー＋輸入組合）で負担

※1：青森県・岩手県・宮城県・福島県・茨城県・栃木県・千葉県

平成24年度：現地調査等を踏まえ、上記7県に加えて秋田県・山形県を追加  
→秋田、山形でも被災車両の処理は行われているため  
平成25～26年度：宮城県・福島県の2県に限定して継続

※2：モジュール品・・・引取基準に適合していない状態、具体的には基準適合品に再資源化に不要な金属や樹脂がついている状態。

図1



図2



左図の「指定引取場所」と「積替保管施設」の間にある「分解施設」および前後の二次運搬が、今回の引取基準の緩和に伴って新設され、自動車製造業者等の追加費用負担部分となった。

## 【周知活動】

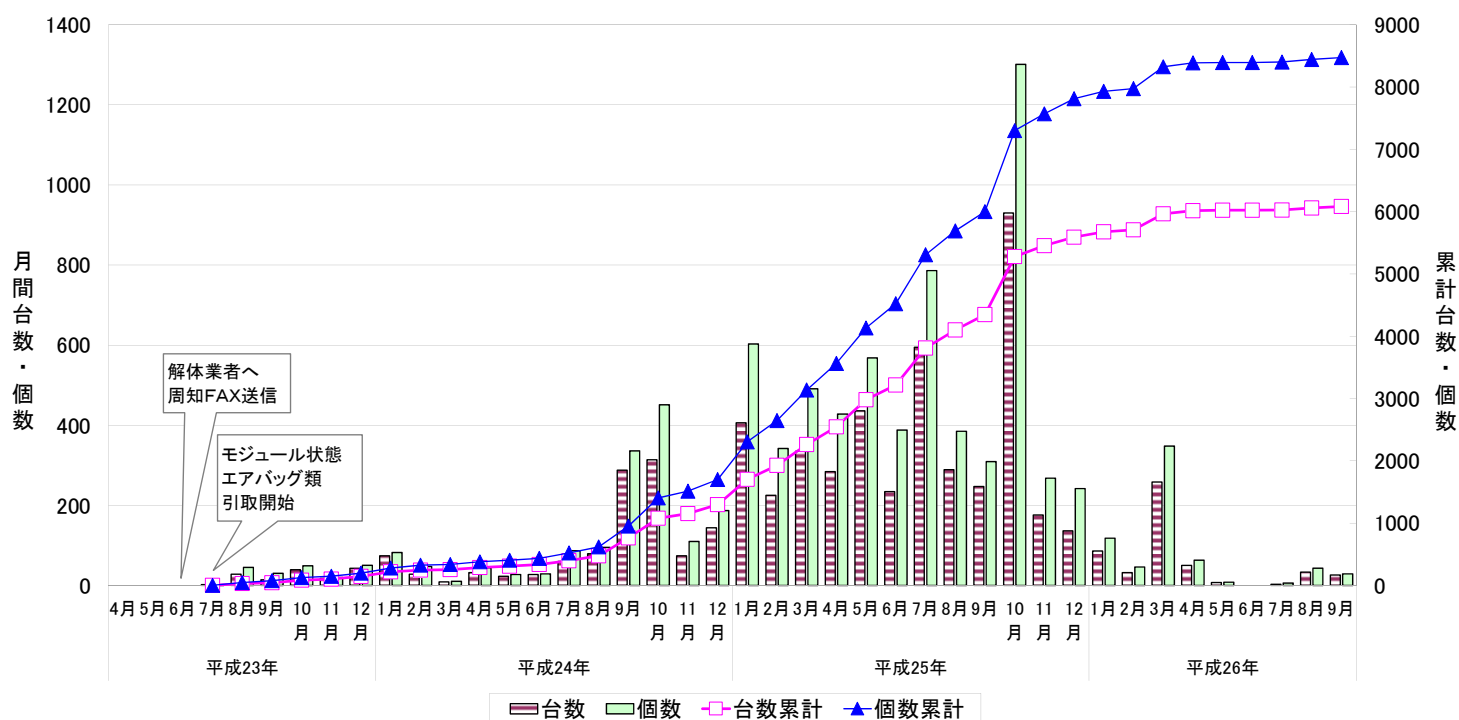
- ①災害救助法適用地域の事業者(約 1,100 社)に対し、「引取基準緩和」の案内を実施。
- ②「日本ELVリサイクル機構」および「東日本自動車解体処理協同組合」に対し、加盟各社への「引取基準の緩和」についての情報展開を要請。
- ③「引取基準緩和」について、手数料明細など事業者へ定期的に送付している書面への記載やホームページへの掲載を継続的に実施。

## 【モジュール状態でのエアバッグ類引取実績】

平成23年6月：エアバッグ類処理業者とモジュール分解に係る契約を締結。同年9月に自動車リサイクル法における再資源化に関する認定を取得。

平成23年7月：指定引取場所にてモジュール状態のエアバッグ類の引取りを開始。

平成26年9月：モジュール状態のエアバッグ類の引取り終了を関係者に通知。モジュール状態のエアバッグ類の引取累計は 8,472 個(6,082 台分)。



## (2) フロン類についての取組み

被災車両のフロン類回収作業については、エアバッグ類に比べ作業現場での処理効率や安全性等への影響は少ないものの、大気放出防止の観点から、フロン類回収業者に対して回収装置等を破損しないための注意点の周知を実施した。

## (3) 被災地自治体等との連携

エアバッグ類の引取基準緩和の実施状況の確認や被災車両処理の促進を図るため、被災地域の自治体、関連事業者、指定引取場所等を定期的に訪問・ヒアリングし、実態に即した対応を実施した。

## 第5章 二輪車リサイクルの取組み

### (1) 二輪車の被災状況

東日本大震災により被災した二輪車（以下 被災二輪車）については、二輪車という製品の性質上その多くが瓦礫・鉄くずの一部として処分されたため、正確な数量は把握できていない。被災地自治体からのヒアリングで把握している台数は2千数百台程度であるが、実際にはその何倍もの二輪車が被災したものと思われる。

#### <各県の被災二輪車台数>

（平成24年10月に実施できた各県下市町村へのヒアリングに基づく）

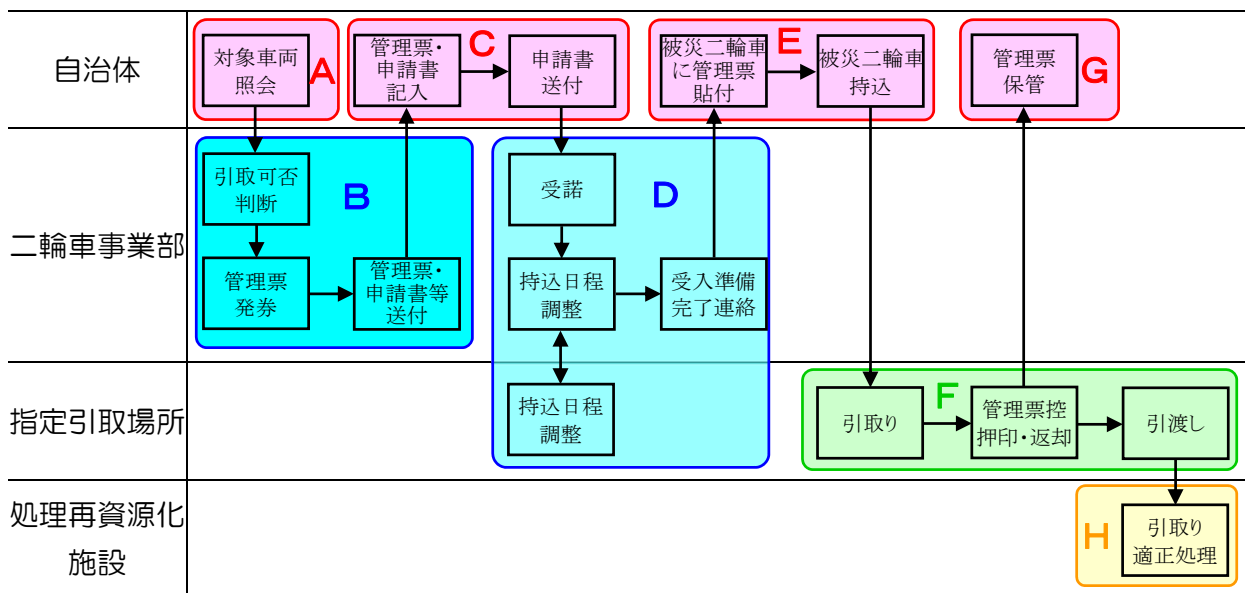
岩手県	約300台
宮城県	約1,800台
福島県	約100台

### (2) 被災二輪車の処理スキーム

JARC二輪車事業部（以下 二輪車事業部）では、公益法人の立場から被災地の早期復興を支援できないかと検討し、被災二輪車処理をスムーズに行うための事務手続きの支援を実施した。

この被災二輪車の処理支援については、四輪の被災車両と同様に自治体等から放棄車両に対する処理依頼があった場合に用いる既存の二輪車リサイクルシステムのプロセスを活用することとした。

概略以下の図表の通り。



- A. 自治体にて、所定の照会依頼書に必要事項（自治体情報・被災二輪車情報等）を記載し、二輪車事業部に送付。
- B. 二輪車事業部にて、自治体より受領した照会依頼書を確認して引取可否を判断。引取可と判断したら二輪車リサイクル管理票を発券し、照会結果および処理再資源化申請書と共に自治体に送付。
- C. 自治体にて、照会結果に基づいて二輪車リサイクル管理票および処理再資源化申請書に必要事項を記入。処理再資源化申請書を二輪車事業部に送付。
- D. 二輪車事業部にて、自治体からの申請を受諾したら、指定引取場所との間で自治体が車両を持ち込む日程を調整し、受入準備が整ったらその旨を自治体に連絡。
- E. 自治体にて、二輪車リサイクル管理票を被災二輪車に貼付し、指定引取場所に持ち込む。
- F. 指定引取場所にて、対象車両を引き取ったら二輪車リサイクル管理票の排出者控に押印し返却。
- G. 自治体にて、二輪車リサイクル管理票（排出者控）を5年間保管。
- H. 指定引取場所にて、対象車両を処理再資源化施設に引渡し、処理再資源化施設にて適正処理を実施。

### （3）申請実績と処理状況

二輪車事業部では、被災地自治体に対し二輪車リサイクルシステムに基づく処理スキームについて積極的に広報活動を行ったが、結果としてこのスキームを活用した自治体は、二輪車を個別に分別・保管していた仙台市のみであった。

他の被災地自治体から申請がなかった理由については、各被災地自治体への調査結果を総合すると、以下の事情に起因する。

- ◆自動車（四輪）と異なり、二輪車の処理は自動車リサイクル法のような固有の法令に縛られず、廃棄物処理法の規定の範囲内で比較的柔軟に処理可能であったこと
- ◆多くの自治体で“鉄くず”同然との認識で地元業者に売却・処理委託され、ほとんどの自治体で「二輪車の処理が困難」との状況にならなかったこと

なお、仙台市から申請された被災二輪車は425台で、平成24年11月から数か月程度で処理された。



## 第6章 反省点・教訓を踏まえての今後の課題

### (1) 被害規模の推定

今回の震災では、被害規模（被災車両の発生台数等）の推算が非常に困難であった。実際に震災発生直後、被災車両は四輪だけでも数十万台規模になるのではないかとの意見もあったが、結果的に使用済自動車として処理された被災車両（四輪のみ）は、車台番号の判明・不明問わず総計で7万台程度であった。

被災車両の発生台数を速やかに推定することは、被災地支援策の早急な策定とその円滑で効率的な実施に不可欠といえる。今回の東日本大震災による被害状況の分析などを通じ、今後新たに大規模災害が発生した場合に可及的速やかに被害規模を推定できる体制の整備が望まれる。

### (2) 関係者への周知とフォロー

今回問題となった事案の1つとして、自動車リサイクル法上の許可権者でない自治体、つまり保健所設置市以外の市町村（以下 一般市町村）が対応せざるを得ない状況となったことが挙げられる。こうした自治体では、一般には自動車リサイクル制度の運用には不案内であり、当該自治体にて被災車両を自動車リサイクル法に沿って処理するにあたって、処理計画の検討や処理業者の選定の段階で業務が滞ったり、我々が支援策を説明するにあたってスムーズなコミュニケーションが図れなかったりした状況が存在した。二輪車リサイクルシステムと同様に日頃から一般市町村へ制度運用状況の浸透を図り、理解を深めてもらうことの重要性が浮き彫りとなったと思われる。

一方で、宮城県庁にて一部の県下市町村の被災車両処理関連の業務を代行し、その結果当該地域での処理が速やかに進んだという好事例もあった。このように、一般廃棄物だけでなく自動車リサイクル・産業廃棄物処理等の制度にも精通している県庁等を中心に、近隣の自治体が連携して取り組むことは、非常に有効であるといえる。さらに、ペアリング支援<sup>※</sup>という被災地支援の新たな手法についても有効性が報告されており、大規模災害に備えた日頃からの遠隔地との地域交流・相互支援の提携のなかに、被災車両への対応を含めておくことも有効であろう。

また、一部の市町村が一時的に機能不全に陥ったことにより、市町村を通じての一般ユーザー（被災者）への情報伝達ルートが活用できない場合も生じた。こうした事態を踏まえ、今後はインターネット（特にSNS）の活用など、一般ユーザーへの効果的な情報伝達手段を検討するとともに、寡少な手段に依存せず、多様なルートの確保を図っておくことが望ましい。

※ペアリング支援：中国の四川大地震の復興で大きな役割を果たした復興を支援する仕組み。被災地ではない特定の支援自治体（組織）が、被災地の特定の自治体と協力関係を結び、互いに顔の見える持続的支援を行っていくこと。情報共有による双方の防災能力の強化も期待できる。

### (3) 事業者の選定

今回得られたもう1つの教訓として、被災車両の処理業者選定の重要性が挙げられる。地元事業者に処理業務を委託することは、当該地域およびそこに立地する事業者の経済的復興・自立に寄与すると考えられる。しかしながら、この原則に固執するがために、かえって被災地復

興の停滞を招くようなことがあると、本末転倒となりかねない。

例えば、これまでに使用済自動車の解体処理を行った実績が乏しい、あるいは処理能力が不十分である等の事業者を選定した場合、地域の被災車両処理に遅滞が生じる。あるいは無理に計画に合わせようと事業者に不適正な処理を誘発させるリスクが高まるなどの弊害も生じる。

(20ページ <参考> 移動報告平均日数の比較 参照)

このため、地元事業者の優先とその処理能力についてバランスを図ったうえで、事業者選定の判断をすることが重要であると思われる。

#### (4) 経験・知見の伝達

今回の東日本大震災は、自動車リサイクル法施行以降で最大の自然災害となり、被害があまりにも甚大なうえ影響も非常に広範囲であったことから、我々も被災地の早期復興支援を目的に、これまでの業務の枠を越えて施策を検討・実施し、一定の評価を受けた。

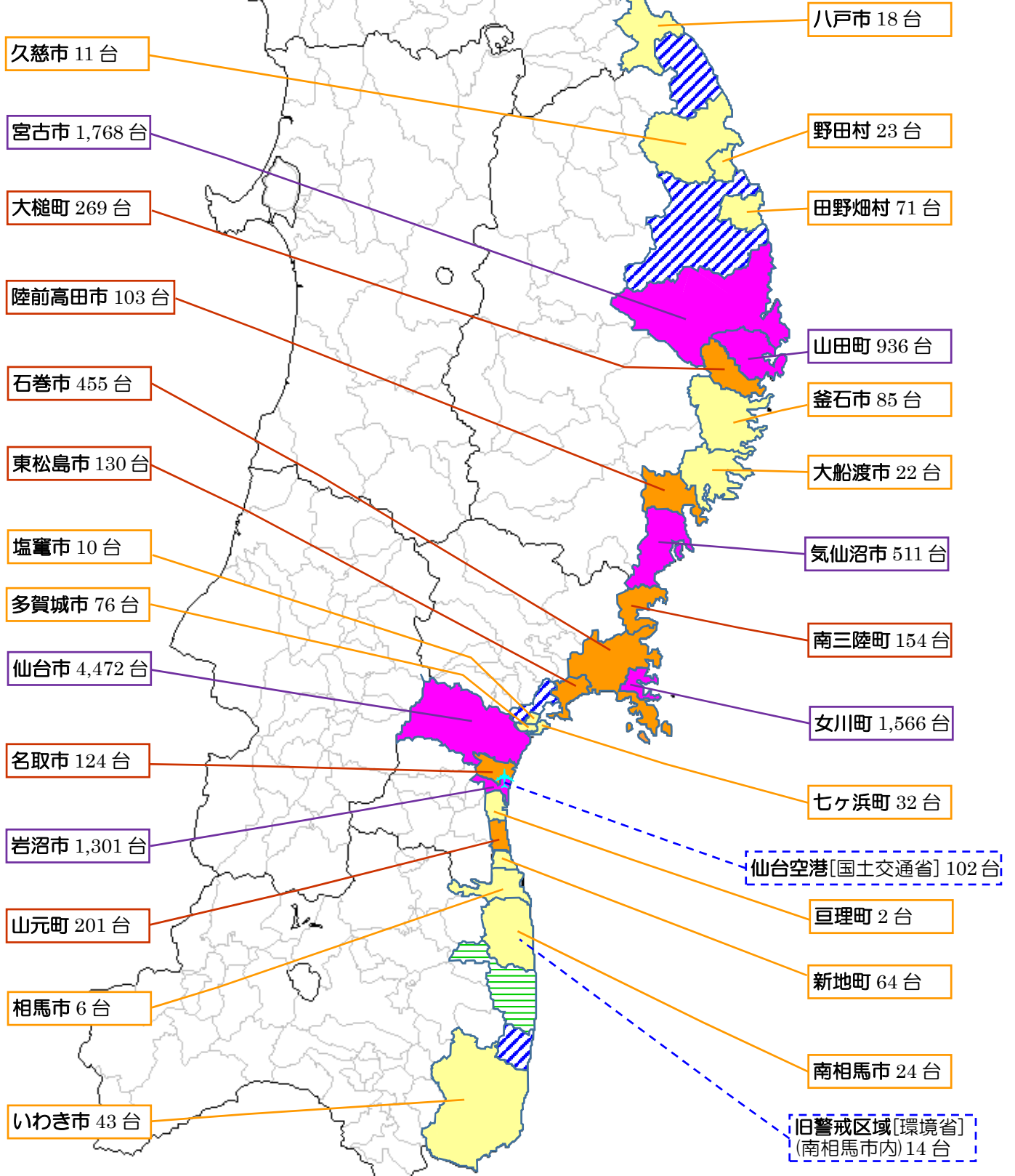
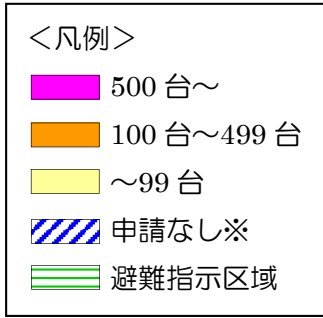
今回の経験・知見を集約し、それを文書化（ガイドライン化・マニュアル化等）しておくことは、今後の大規模災害に備える意味から極めて重要である。本報告書も、その一助となることを期待している。

こうした文書化を進めるにあたっては、その適用の判断基準の整備も合わせて行う必要がある。適用対象の災害の規模・内容（例：国から激甚災害指定を受けた災害であること、複数の自治体に被害が及んでいること等）や適用の時期などが、それに該当すると考えられる。特に後者にあっては、被災地域の実情に合わせた対応が必要であり、当該自治体との緊密な情報交換・連携は必須である。

以上

# ■番号不明被災自動車申請台数

(平成26年11月28日現在 累計12,593台)



※東北地方太平洋沿岸部の災害救助法適用地域うち、申請の無かった自治体は8町村

## ■番号不明被災自動車処理状況

申請実績 (申請受付は平成26年11月28日に終了)						電子マニフェストシステムによる移動報告実績 (平成27年2月27日現在)						
申請年度		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	申請台数計 [A]	移動報告非実施確定台数[B] ※2	移動報告実施済台数 [C]	移動報告実施率 C÷(A-B)	特定再資源化等物品処理完了率 ※3		
県	# 市町村名									フロン	エアバッグ	ASR
青森県	1 八戸市		18			18		18	100%	100%	100%	100%
	(小計)	0	18	0	0	18	0	18	100%	100%	100%	100%
岩手県	2 久慈市		11			11		11	100%	100%	100%	100%
	3 野田村		23			23		23	100%	100%	100%	100%
	4 田野畑村	71				71		71	100%	100%	100%	100%
	5 宮古市	1,685	83			1,768		1,768	100%	99.94%	100%	100%
	6 山田町	246	690			936	61	875	100%	100%	100%	100%
	7 大槌町	85	92	92		269		269	100%	100%	100%	100%
	8 釜石市	29	54	2		85		85	100%	100%	100%	100%
	9 大船渡市	9	13			22	2	20	100%	100%	100%	100%
	10 陸前高田市	94	9			103		103	100%	100%	100%	100%
	(小計)	2,219	975	94	0	3,288	63	3,225	100%	100%	100%	100%
宮城県	11 気仙沼市	155	239			394		394	100%	100%	100%	100%
	12 気仙沼市(県庁申請)		117			117		117	100%	100%	100%	100%
	13 南三陸町(県庁申請)		154			154		154	100%	100%	100%	100%
	14 石巻市		67	388		455	9	446	100%	100%	100%	100%
	15 女川町		792	707	67	1,566		1,566	100%	97.77%	100%	100%
	16 東松島市(県庁申請)		130			130		130	100%	100%	100%	100%
	17 塩竈市		10			10		10	100%	100%	100%	100%
	18 多賀城市		76			76	2	74	100%	100%	100%	100%
	19 七ヶ浜町	26	6			32		32	100%	100%	100%	100%
	20 仙台市	4,360	112			4,472		4,472	100%	100%	100%	100%
	21 東京航空局(仙台空港)	102				102	59	43	100%	100%	100%	100%
	22 名取市(県庁申請)		124			124	5	119	100%	100%	100%	100%
	23 岩沼市	1,271	17			1,288		1,288	100%	100%	99.92%	100%
	24 岩沼市(県庁申請)		13			13		13	100%	100%	100%	100%
	25 亶理町			2		2		2	100%	100%	100%	100%
	26 山元町		201			201	9	192	100%	100%	100%	100%
	(小計)	5,914	2,058	1,097	67	9,136	84	9,052	100%	100%	100%	100%
福島県	27 新地町	51	10	3		64		64	100%	100%	100%	100%
	28 相馬市		6			6		6	100%	100%	100%	100%
	29 南相馬市			24		24		24	100%	100%	100%	100%
	30 南相馬市(環境省申請) ※1				14	14		14	100%	100%	100%	100%
	31 いわき市	39	4			43		43	100%	100%	100%	97.67%
	(小計)	90	20	27	14	151	0	151	100%	100%	100%	100%
	年度計	8,223	3,071	1,218	81							
	総合計					12,593	147	12,446	100%	99.71%	99.99%	99.99%

※1:旧警戒区域にて発生した番号不明被災自動車については、環境省 福島環境再生事務所から申請される。

※2:『移動報告非実施確定台数』とは、申請後、車台番号が判明した等の理由から、番号不明被災自動車として移動報告しないことが確定した台数。

※3:「メーカー指定引取場所にて引き取られたフロン類・エアバッグ類・ASR」「引取業者にて装備なしと判断されたフロン類・エアバッグ類」「解体自動車全部利用者に引き渡されたASR」を処理完了とカウント。未処理のフロン類・エアバッグ類・ASRの詳細は以下の通り。

申請自治体	未処理分
宮古市	フロン類 1台
女川町	フロン類 35台
岩沼市	エアバッグ類 1台
いわき市	ASR 1台

### <参考> 移動報告平均日数の比較

(引取業者引取報告日からメーカー指定引取場所引取報告日までの所要日数平均)

特定再資源化等物品種別	全体(2014年度実績)	番号不明被災自動車
フロン類	67.9日	103.6日
エアバッグ類	28.2日	27.1日
ASR	37.7日	99.4日