

令和3年度第3回収集運搬部会運営委員会議事録

日 時：令和4年3月16日(水)15:00～17:00

場 所：公益社団法人全国産業資源循環連合会会議室（ZOOMによるWEB開催）

出席者：鈴木宏和（部会長）

守田 功、白石佳里、神田 敏、小坂元信（新美委員の代理出席）、
佐々木隆二、田尻 隆

森谷 賢、香川智紀、古川洋一、日浦朋子

配布資料

議事次第

出欠表

- 資料1 「収集運搬業の経営上の課題及び検討方針」における「土砂等の範囲の明確化」と「過積載防止対策」への対応
- 参考資料 1-1 収集運搬業の経営上の課題及び検討方針
- 参考資料 1-2 土砂を積載する大型自動車に対する規制の実態について（確認のお願い）
- 参考資料 1-3 土砂を積載する大型自動車に対する規制の状況
- 参考資料 1-4 土砂等に含まれると困る廃棄物とダンプ規制法の土砂等との関係
- 参考資料 1-5 ダンプ関連法規
- 参考資料 2-1 物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行許可制度の創設及び大型車両の運行適正化に向けた法令順守並びに安全運送の確保に向けた取組について（周知依頼）（令和4年2月10日付、連合会から協会宛文書）
- 参考資料 2-2 積荷別違反車両件数（一般道・高速道路、2019年度・2020年度）（国土交通省作成、取扱注意・運営委員限り）
- 参考資料 2-3 大型車両の通行の適正化に関する啓発活動への協力について（依頼）（令和4年2月8日付、国交省から連合会宛文書）
- 参考資料 2-4 大型車両の安全運送の取組に関する担当者打合せ配付資料（抜粋）
- 参考資料 3 道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令等の施行に伴う安全運転管理者業務の拡充について（通達）（令和3年11月10日付、警察庁通達）
- 参考資料 4-1 産業廃棄物処理事業における地球温暖化対策の取組
- 参考資料 4-2 低炭素社会実行計画フォローアップ専門委員会質疑応答（概要）
- 参考資料 5 令和3年度第2回収集運搬部会運営委員会議事録

1. 開会

2. 挨拶

(1) 連合会挨拶

森谷専務理事が以下のとおり挨拶した。

原油高の影響が懸念される。課題について忌憚のないご意見を賜りたい。

(2) 部会長挨拶

鈴木部会長が以下の通り挨拶した。

前回の運営委員会では「収集運搬業の経営上の課題と検討方針」を決定した。前回運営委員会の議事録及び資料を協会に送付したところ、土砂等の範囲について愛媛県協会から検討結果の情報提供及び質問が寄せられた。

連合会事務局が愛媛県協会事務局にその趣旨を確認したうえで、運営委員に自社の実態の確認と法的根拠に関する情報提要进行を依頼した。

本日はその結果について報告し、意見を賜りたい。

3. 議事

(1) 収集運搬事業の経営上の課題についての検討

1) 土砂等の範囲の明確化及び過積載防止対策

事務局が資料1、参考資料1-1～1-5を用いて以下のとおり説明した。

資料1の1に記したとおり、前回の運営委員会において収集運搬部会での検討方針として参考資料1-1を決定した。

運営委員会の議事録及び資料を協会に送付したところ、ダンプ規制法が適用される大型自動車の範囲及び車検証備考欄の記載事項に関する法的根拠について愛媛県協会から質問が寄せられた。事務局が愛媛県協会に趣旨を確認しながら、ダンプ規制法の内容を整理した(参考資料1-2)。

ダンプ規制法では大型自動車(15ページ※1～※3)及び土砂等(15ページ※4～16ページ※5)が定義されている。ダンプ規制法では、大型自動車に土砂等を積載する場合には、車両番号の表示と自重計の設置が義務付けられており、違反した場合には罰則規定が設けられている(16ページ※6～※9)。

そこで、運営委員に対して自社における実態の確認と根拠法令等に関する情報提供を依頼(19ページ)した。その結果は参考資料1-3のとおりであり、土砂等に該当する可能性のある廃棄物を積載している大型自動車であっても、ダンプ規制法に定める表示番号を表示していない事例や自重計を設置していない事例が認められた。さらにそれらを除外する法的根拠は不明であった。

参考資料1-3のうち、土砂等に含まれると困ると回答があった廃棄物の種類(3-2の

①～⑧) について、ダンプ規制法の定義を踏まえて事務局が整理した内容が参考資料 1-4 である。

参考資料 1-5 はメーカーに確認し、提供を受けた資料であるが出典は不明であるが、規制対象車は、「土砂等」の運搬の用に供する大型自動車であり、ダンプ車のみではないと記載されている。メーカーによると、自重計はシリンダー部に設置することから、ダンプ車以外で土砂等を運搬する行為は抜け道になっていると推測される、アームロールのシリンダーに自重計を設置した事例はある、とのことであった。

一方、独立行政法人自動車技術総合機構の「審査事務規定」では、「土砂等以外の物品を専用に運搬するダンプ車」については、自動車車検証の備考欄に「土砂等を運搬しない旨」「積載物品は土砂等以外のものとする」を記載することとされている。

これらの情報を整理すると、ダンプ規制法の対象となる車両は、土砂等を積載する車両総重量 8 トン以上又は最大積載重量 5 トン以上のすべての大型自動車であり、ダンプ車だけではないと考えられる。

以上を踏まえたうえで、4 ページの 4 に検討事項 1、5 ページの 5 に検討事項 2 を整理した。これらについてご意見をお伺いしたい。

検討事項 1 (「土砂等」に「汚泥」が含まれるかの明確化) について意見交換した。主な意見は以下のとおり。

- ・ 不法投棄の撤去時に深ダンプを使用している事例がある。ダンプ関係の業者に確認してもよくわからない。県にも確認したが整理されていないようだ。引き続き確認する。
- ・ ダンプ規制法では、ダンプ車以外の大型自動車が除外されてきたと理解している。重い物を運ぶ際の規制ではなく、社会問題を引き起こした車両、すなわち土砂を運ぶダンプ車だけを規制する目的があったのではないか。土砂等に汚泥が含まれると指摘されたことはない。廃棄物の種類と建設業の資材の整合性が取れていないのではないか。過積載しなければ良いということにするべき。
- ・ 現在規制が及んでいない車両は、ダンプ規制法が制定された当時には存在しなかったのではないか。
- ・ 廃掃法の制定の方が遅く、法制定時にすり合わせができていなかったのではないか。
- ・ 汚泥は、有機汚泥を含めて全てを対象と考えているのか。認可運賃の時代には、汚穢物は 5 割増しの運賃を収受することができた。汚穢物には廃掃法の汚泥が含まれると考えられるが、当時は運搬方法の定めもなく、汚穢物が土砂等に含まれると考えている人もいなかったと思う。したがって有機汚泥は土砂禁車両で運搬することができると思うのが自然である。
- ・ 汚泥は、種類により比重が倍以上違う。建設汚泥は土砂等に該当するだろう。
- ・ 汚泥の範囲は広いので土砂等に含まれない方がよい。当県では環境部局から汚泥を

土砂禁車両で運搬できないとの指摘を受けたことはない。行政に確認すると暗黙の了解で許されていたものが許されなくなってしまうことが心配である。例えば、脱着式コンテナ車で土砂を運ぶ行為は、ダンプ規制法では白ではなくグレーに相当すると考えられる。コンテナに入れて運搬するのは良くて、ダンプ車に直接積載するのはダメと判断される事例があるが、コンテナとダンプの違いが不明である。メーカーに、土砂をコンテナに入れて運ぶことについて法的課題を確認したが回答はなかった。廃棄物処理法の観点から飛散防止対策が、ダンプ規制法の観点から安全運送が、それぞれ確保されていけば良いはず。

- ・ 脱着式コンテナ車の場合は、コンテナを外して車検を通すため何を運搬しても良いとディーラーから説明を受けている。自治体により判断は異なるため藪蛇になる恐れがある。当業界にとって望ましい回答が環境省からもらえると良い。
- ・ 許可権者がどのように判断するのか、あまり明確化しない方が良い。
- ・ 東京、茨城では土砂禁の車両で汚泥の許可を取得することができない。他の地域に波及する恐れがあるのではないか。
- ・ 収集運搬業の許可申請時に、運搬する廃棄物の種類の記入を求められる自治体と求められない自治体がある。細かく注文を付けてくる自治体の方が少ないのではないか。脱着式コンテナ車を利用しているが指摘されたことはない。含水率が高いプラスチック粉でも汚泥に該当する。積載重量を守っていれば良いはず。

続いて検討事項2（補助制度の創設を条件として規制対象外の大型自動車への自重計の設置義務化）について意見交換した。主な意見は以下のとおり。

- ・ 過積載防止対策、事故防止対策の観点から自重計設置は進めて良い。ただし軽トラックには自重計は必要ないと思う。
- ・ 自重計は設置した方が便利である。廃棄物を積み込む現場には、計量器がない場合がほとんどである。当社では脱着式コンテナ車にも自重計を設置しているが、自重計は精確性に欠け、壊れやすいのが難点である。地面が傾斜している場所ではさらに精確性に欠ける。自重計の設置は、収集運搬業者の差別化、信頼性向上につながる有効な手段である。
- ・ 過積載は大型車が問題となる傾向があるが、中型車でも過積載をしている。過積載した車両が事故を起こした場合には間違いなく規制対象が広がるだろう。いずれ規制は強化されると考えられるため、自重計設置を進めた方が良い。
- ・ 過積載防止対策、マニフェスト管理の観点から有効な手段である。自重計設置を促進することに賛成である。
- ・ 当社が所有している車両は全て4トン車未満であるが、取り扱う廃棄物が重いので自重計設置を検討したが、精確性に欠けること、壊れやすいとのことで見送った。

トラックスケールの方が精確であり、トラックスケールによるデータを収集することで、容量から重量を経験的に判断することはできる。自重計の費用が高いため補助金があれば良い。

- ・ 当社では自重計を設置している車両も所有しているが精度は良くない。新車時に設置する場合と後付けする場合には、工賃だけでなく精度も異なる。中間処理業者のトラックスケールを利用すればよく、自重計が必ず必要かどうかは疑問である。
- ・ 最近では中間処理施設や最終処分場で計量した際に、数十キログラム程度の過積載車両であっても入場を拒否される事例が増えてきている。コンプライアンス意識が高まっていることに加え、違反行為に加担したとみなされることを避けるためである。当社の中間処理施設でも過積載車両は入場を断っている。
- ・ 事故防止の観点から自重計はあった方が良い。大型車自動車を優先して設置を促進してはどうか。
- ・ 過積載防止は常に気を付けていることだ。自重計があれば良いが精度が悪いことが課題である。廃棄物は混合物が多いため、容量から重量を推測するのが難しく、精確な機器があれば設置した方が良い。
- ・ 廃棄物は計量してみなければ重量がわからないことが多い。アルコールチェックや労務管理と同じように、今後より一層厳しくなることが予想される。自重計設置を進めた方が良い。費用と精度の課題が改善することを期待したい。
- ・ 精度が悪いことは知らなかった。様子を見ても良いのではないか。
- ・ 計量する環境により精度は変わる。設置していることで業者としてのクオリティは向上する。排出事業者の意識改革も必要である。
- ・ 排出事業者への啓蒙が重要であり、収集運搬業者に負荷をかけるのは早すぎるのではないか。
- ・ 排出事業者から過積載しないように指摘されることも多く、排出事業者の意識は間違いなく高まっている。それに加えて処理施設では過積載車両の入場を拒否される事例が増えつつある。収集運搬料金体系の問題もある。重量あたり、容量あたりの収集運搬料金ではなく、1回あたりの料金など収集運搬業者の視点で料金体系を変えていく必要がある。
- ・ 受入側の処理業者の意識が高まっており、搬入を拒否された場合には収集運搬業者は往復ともに過積載状態で運搬することになる。しかも帰路は過積載であることが明らかな状態である。積込み時点で断る根拠が必要だと考え提案した。それぞれ地元協会の部会、委員会等において確認していただければ良いか。

意見交換の結果、鈴木部会長の提案に従い以下のとおり進めることとした。

(検討事項1) 土砂禁車両で汚泥の収集運搬許可を取得できない事例の有無は、事務局から

47 協会に確認を依頼する。

(検討事項2) 部会長と事務局が資料を整理し、運営委員は、所属する地元協会の委員会、部会等において意見を集約し、事務局に報告する。

2) その他

特になし。

4. 報告

(1) 特殊車両通行許可制度

事務局から参考資料2を説明した。

(2) 安全運転管理者業務の拡充(酒気帯びの有無等の確認)

事務局から参考資料3を説明した。

(3) 「産業廃棄物処理業における地球温暖化対策の取り組み」について

森谷専務理事から参考資料4を説明した。

(4) その他

特になし。

5. その他

森谷専務理事が燃料高騰による経営への影響を質問し、運営委員から以下の発言があった。

- ・ 燃料費だけで昨年同時期と比較して5割増しの状況である。車両価格も騒音規制への対応に伴い10年前と比較して5割増しになっている。安全装備の充実が進んでいるが、その分の重量が増加したため積載量は減少している。
- ・ 所有している車両の大きさ、収集する範囲の大きさなどにより燃料高による影響は違う。
- ・ 燃料が高騰しているが、顧客から見ると資材などほかの原材料も高騰しているとのことで、収集運搬料金への転嫁はできない状況である。

6. 閉会