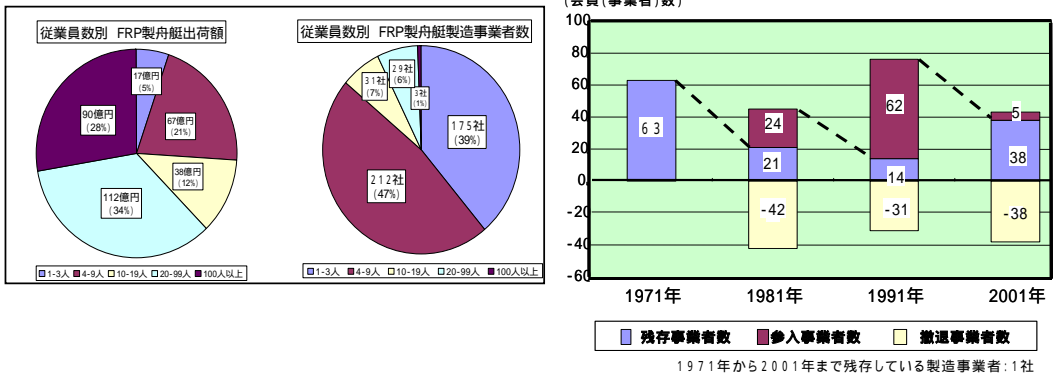


経済的なFRP船のリサイクルシステム 事業化の検討

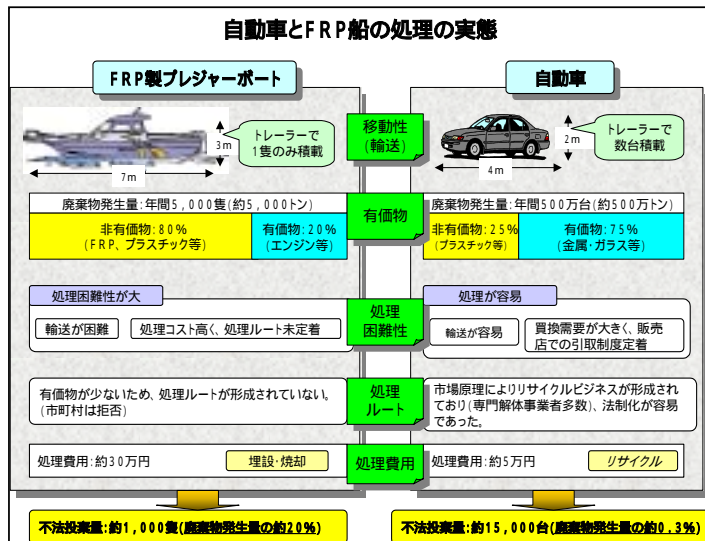
1. FRP船の現状と特殊性

現在のFRP船の保有隻数はプレジャーボート、漁船ともに約30万隻。FRP船の製造事業者は約270事業所でほとんどが小規模企業。販売事業者は約1,000社で、その他のFRP船関係事業(中古艇販売、整備、保管)の多くを兼業している。ただし、解体・リサイクル事業者は皆無。

FRP船製造事業者の参入・撤退の推移
(社)日本舟艇工業会会員数の推移



FRP船は、自動車、家電等の他の耐久消費財と比べ、解体処理コストが高い、中古製品の所有者が多い、保有コストが低い、既に撤退等している事業者により製造・輸入された製品(「撤退事業者製品」)が多いといった特殊性がある。



2. 使用済みFRP船の適正処理・リサイクルシステム構築の必要性

使用済みFRP船は有価物が少ないことなどから有償で取引されず、解体・処理が収益事業として成り立たない。また、その収集・運搬、解体処理が困難であることから、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（「廃掃法」）に基づき、使用済みFRP船（プレジャーボート、一般廃棄物）の処理責任を有している市町村には処理能力がなく、実態的に処理が行われていない。このため、所有者が適正処理を行うことができるシステムの構築は不可欠。

また、FRP製品の廃棄物は変質しにくく今後累積し続けることに加え、最終処分場の残余能力の逼迫、近年の循環型社会形成への社会的要請を勘案すると、FRP船の分野においても、廃棄物の適正処理にとどまらず、「3R」（リサイクル、リユース、リデュース）を推進すべき。なお、リサイクルシステムの構築にあたっては、離島や廃船が少なく、リサイクルに必要な施設が近隣にない地域の事情にも配慮すべき。

3. リサイクルシステム処理フローの検討

使用済みFRP船は、非常に広い地域に低密度で分布しているため、効果的に機能するリサイクルシステムを構築するためには、広域収集の実施が不可欠。また、水上に係留・保管されているものが多いこと、製品個体が大型でかさ高いこと等を考慮すると、水上からの効率的な陸揚げ作業、輸送段階での解体（減容）作業がシステムの経済性にとって重要。

なお、使用済みFRP船が一般廃棄物であることから、各工程の実施主体には常に廃掃法の適用があることに留意すべき。



4．リサイクルシステムにおける役割分担の検討

所有者については、適正な排出義務（実施主体への「使用済みFRP船の引渡し」）が必要。販売事業者については、所有者からの引取りから処理実施主体への引渡しまでの段階において一定の役割分担が、また、製造・輸入事業者等については、リサイクルシステムの構築における中心的な役割を果たすことが必要。

なお、リサイクルシステムの経済性向上と実効性担保の観点から、自治体等の廃掃法上の許可権者及び水域管理者としての役割が重要。

また、撤退事業者製品が多いこと、小規模事業者が多いこと等のFRP船固有の事情に鑑みると、事業者の共同体、指定法人等の運用主体の検討も必要。

5．リサイクルシステムにおける費用負担及び費用徴収方法

ライフサイクルが30年以上という長期間であること、リサイクル処理費用が他製品と比較して高額となること等から、他製品の仕組みをそのまま適用することには問題が多い。

使用済みFRP船の場合、高額な処理費用を徴収することで不法投棄等を惹起しないこと、所有者の負担感、不公平感が小さくなることに配慮した徴収方法を検討していく必要がある。

6．リサイクルシステムを機能させるための環境整備

使用済みFRP船をめぐる問題は、処理体制が構築されていないという問題のみならず、いわゆる「放置艇」問題をはじめ多くの問題が複合したものである。

したがって、リサイクルシステムを有効に機能させるためには、その構築だけでなく、係留・保管の適正化、中古艇流通市場の適正化、登録制度との関連付け等の周辺環境整備が必要。

7．リサイクルシステム実現に向けた検討課題

本システム実現のためには、上記で仮定したプロセスによる処理方法、処理コスト等が、所有者等関係者の理解を得られるものであることが不可欠。

そのため、本年度開始予定のシステム総合実証試験を通じて、処理フロー、役割分担、費用負担・徴収方法等について、その妥当性を検証した上で、確定するとともに、利用適正化のための環境整備も含めたシステムの具体的な運用に関するさらに詳細な検討が必要。

また、併せて所要の法的措置についても検討が必要。

（以上）