

<리포트>

<廢타이어處理實態調查報告書>

日, 廢타이어 處理費

販賣店 한집當 月間 18萬圓!

(社) 日本 自動車 타이어協會

日本 自動車타이어協會가 調查하고 있었던 廢타이어 處理의 實態가 近者 收集되었다. 이에 依하던 타이어代理店이 받아들이는 廢타이어는 月間 3,500個, 한집當 廢타이어 處理費로서 月에 約 18萬圓 1個當 處理費로서 54圓을 代理店은 쓰고 있다. 同報告書에선 早急히 國, 地方自治團體, 메이커어, 販賣店이 一體가 되어서 廢타이어 處理施設을 設置해야 할 것이라고 말하고 있다. 同報告書의 內容은 다음과 같다.

4. 回答狀況

다음 表와 같다.

[I] 調查計劃의 概要

1. 調查目的

自動車保有臺數의 增加에 比例해서 廢타이어도 年年 增加하여 社會問題로서 取扱되게끔 되었다. 如此한 實情에 照하여 以前부터 當會의 廢타이어 對策委員會가 中心이 되어서 處理對策의 檢討를 行하고 있으나 今般 通產省의 要請에 依해서 同省의 廢棄物 有效利用對策 立案의 基礎資料에 供하게끔 廢타이어의 處理實態調查를 實施하게 된 것이다.

2. 調查對象

(가) 品種區分

트럭, 버스用, 小型트럭用, 乘用車用, 輕乘用車用, 建設車輛用의 各 廢타이어

(나) 地 域

東京, 神奈川, 愛知, 京都, 大阪, 兵庫의 6都府縣

(다) 對 象

自動車타이어 商業組合, 타이어商工協同組合, 回收 및 處理業者

3. 調查方法

質問紙法에 依한 郵送과 個別訪問의 方法을 取했으며 回收 및 處理業者의 調查는 對象地域의 商業組合, 商工協同組合에 委託했다.

區分 地方別	타이어代理店			專 業 서 브			回 收 業 者		
	發 送 數	回 答 數	回 答 率	發 送 數	回 答 數	回 答 率	發 送 數	回 答 數	回 答 率
東 京	44	21	65.9	350	89	25.4	37	18	48.6
神奈川	19	18	94.7	220	82	37.2	5	0	0
愛 知	19	16	84.2	350	80	22.9	10	7	70.0
大 阪	19	19	100.0	100	56	56.0	12	1	8.3
京 都	13	9	69.2	150	14	9.3	5	2	40.0
兵 庫	15	14	93.3	330	66	20.0	10	0	0
計	129	105	81.4	1,500	387	25.8	79	28	35.4

註: 回答數는 有効回答票단임.

[II] 調查結果의 概要

今番의 調查結果를 廢타이어의 受入狀況, 處理狀況, 所要費用 및 集積狀況等에 關해서 各業種別로 要約하면 다음과 같다.

1. 타이어代理店에 依한 것

(1) 受入狀況에 對해서

타이어代理店에 있어서의 廢타이어의 한집當 月間受入本數는 3.5千本이며, 그 受入先 比率는 去來實績을 反映해서 新品타이어 都賣先의 가소린스텐드가 가장 많아서 41%, 타이어專業店 22%로 되며 다음이 直販

賣의 유우저어(大商) 20%로 되어 있다.

(2) 處分狀況에 對해서

타이어代理店의 廢타이어處分은 回收業者에게 處分을 委任한 者가 81%로서 大部分을 占하여 直接處分の 有効利用 및 廢棄는 겨우 19%에 不過하다.

또한 이 直接處分の 內譯을 보면 有効利用으로서의 再生粉末用, 再生타이어用이 그 大部分이다.

(3) 費用에 對해서

타이어代理店에 있어서의 廢타이어의 處理費用은 한 집當 月間 平均 177千圓을 要하며 타이어 1個當으로서는 同 54圓으로 되나 地域格差가 顯著하며 特히 大阪 地區가 높으며 한집當 239千圓, 1個當 80圓으로 되어 있는 것이 눈에 띈다.

또 處理費用의 內譯은 費用이 드는 것이 94%로서 大部分이며 無料의 것, 팔리는 것은 겨우 6%로 되어 있으며 廢타이어 處理의 大部分의 것이 出費를 要한다

(4) 集積狀況에 對해서

타이어代理店의 廢타이어 日常集積量은 한집當으로 1.1千個 程度이며 月間受入個數 및 集積能力에 對한 比率은 30%로 되어 있다. 한편 타이어代理店에 있어서의 廢타이어 集積能力은 한집當 3.5千本으로 月間受入本數와 거의 同程度이다.

2. 타이어專業店에 依한 것

(1) 受入狀況에 對해서

타이어專業店에 依한 廢타이어의 한집當의 月間受入本數는 타이어代理店에 比해서 적으며 6.4千本이며 受入狀況은 去來實態를 反映해서 유우저어로부터의 것이 47%로 壓倒的으로 많으며 다음으로 代理店, 가스린, 스펠드, 自動車整備業의 順으로 되어 있다.

(2) 處分狀況에 對해서

타이어專業店의 廢타이어 處分은 回收業者에게 處分을 委任하는 比率이 代理店보다 적으며 全體의 34%이며 直接處分 比率이 66%로 되어 있다. 이 直接處分의 方法內譯은 再生타이어用이 가장 많으며 다음이 再生, 粉末用 廢棄 輸出用으로 되어 있다.

(3) 費用에 對해서

한집當 月間 處理費用은 134千圓, 타이어 1個當 99圓으로 되어 있다. 또 處理費用의 內譯을 보면 處理費用이 드는 것이 72%, 無料로 處理가 되는 것이 22%,

反對로 팔리는 것은 겨우 6%에 不過하며 大部分의 것이 出費를 必要로 하고 있다.

(4) 集積狀況에 對해서

타이어專業店의 日常集積量은 한집當으로 0.2千本이며 月間受入本數에 對한 比率은 代理店과 거의 同程度로서 33%이다.

또한 集積能力에 對해서는 42%로 되어 있다. 한便 集積能力은 한집當 0.4千本이며 月間受入本數와 同程度이다.

3. 回收處理業者에 依한 것

(1) 受入狀況에 對해서

回收業者의 月間廢타이어受入本數는 14.5千個이며, 그 受入先은 代理店 29%, 專業店 24%와 타이어店이 過 半數로 되어 있다.

(2) 處理狀況에 對해서

廢타이어 處分 方法은 全體의 95%를 有効利用에 依한 處分方法을 採擇, 겨우 5%의 것을 廢棄하고 있다. 또 前記 有効利用에 依한 處分方法과 그 比率을 보면 再生粉末用이 가장 많으며 다음이 輸出用, 再生타이어用, 軌道緩衝用의 順으로 되어 있다.

(3) 集積狀況에 對해서

回收業者의 日常集積量은 한집當 9.8千個이며 月間受入本數에 對한 比率은 65%, 集積能力에 對해서는 27%에 相當한다.

한便 集積能力은 한집當 34.4千個, 受入本數에 對해서 2.4倍로서 前記타이어 代理店, 타이어專業店の 業績에 比하여 餘力이 있다.

4. 廢타이어 處理量의 內譯

前記 3業種의 廢타이어處理方法 및 處理比率을 綜合해서 보면 別表와 같은 處理比率의 順으로 된다.

다음으로 今番의 調査結果를 보면 各業種共히 ① 集積場所가 없다. ② 스틸타이어의 增加 ③ 處理費用의 高등 ④ 人員不足 등의 實情으로 하여 國, 地方自治團 體메이커어, 販賣段階가 一體가 되어서 早急히 廢타이어 處理施設을 設置해야 된다는 旨를 强하게 要望하고 있다.

(74.6 日本타이어誌)

<13p.에서 계속>

高는 20億圓으로 될 것이다라고 推定하고 있다. 타이어 크레딧販賣의 可能性에 對해서 BS의 川崎部長은 來年, 來後年 이렇게 크레딧販賣는 年年益伸 해갈 것이다 라고 한다. 그리고 于先 75年 봄의 商戰에 있어서

크레딧販賣가 補修市場의 하나의 포인트로 되는 것은 아닐런지, 將來的으로는 自社에서 信販會社를 안가지고선 안될 것이다라고 指摘하고 있다(74.12. 日本月刊타이어誌)

<別表>

(가) 타이어代理店

타이어 專業	타이어 가스린 스탑드	自動車 販賣店	自動車 整備業	유우저어 其他	其他
22	41	7	7	20	3

타이어代理店受入量 (100%)

回收業者	有効利用	廢棄
81	14	5

原形 그대로	加工하는것	燒却	埋立
7	7	2	3

再生타이어 이용	再生 輸出用	其他	軌道緩衝材
5	2	6	0.5

(나) 타이어專業店

타이어 代理店	타이어 가스린 스탑드	自動車 販賣店	自動車 整備業	유우저어 其他	其他
17	11	3	8	49	3

타이어專業店受入本數 (100%)

回收業者	有効利用	廢棄
34	55	11

原形 그대로	加工하는것	燒却	埋立
42	13	7	4

再生타이어	輸出	其他	植林 保護材	再生粉未 其他
15	7	17	3	12

(다) 回收業者

타이어 代理店	타이어 專賣店	가스린 스탑드	自動車 整備業	自動車 解體業	유우저어 其他
24	29	1	6	11	6

回收業者受入量 (100%)

有効利用	廢棄
95	5

原形 그대로	加工하는것	燒却	埋立
32	63	1	4

再生타이어	輸出	再生 粉未	軌道 緩衝材	其他	防蔽材	植林 保護材
8	22	58	3	2	1	1

廢타이 어 處理總量 (100%)										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
再生粉未用	輸出用	再生타이어用	埋立	燒却	軌道緩衝用	植林保護材用	防蔽材用	漁礁用	學校等遊具用	其他
(46.6)	(18.9)	(13.3)	(5.8)	(4.0)	(2.1)	(1.0)	(0.5)	(0.2)	(0.1)	(7.5)