

産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG  
中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会  
第46回合同会議  
議事次第

日時：平成30年9月4日（火） 13:00～16:00

場所：航空会館 大ホール

議題：

≪第1部≫

1. 自主取組の進捗状況について

- 『重金属4物質の削減に関する自主取組み』の進捗状況について
- 次世代車の適正処理・再資源化の取組状況
- 商用車架装物リサイクルに関する自主取組みの進捗状況について
- 二輪車リサイクル自主取り組み実施報告（以上、一般社団法人日本自動車工業会）
- 輸入車の重金属4物質等の削減・使用廃止に関する対応状況について  
(日本自動車輸入組合)
- 使用済自動車用鉛蓄電池・リサイクルシステムの運用状況について  
(一般社団法人鉛蓄電池再資源化協会)
- 廃発炎筒処理システム（実績報告）  
(日本保安炎筒工業会)
- タイヤ業界におけるリサイクルへの取組み（一般社団法人日本自動車タイヤ協会）

2. リサイクル料金の余剰部分・特預金に係る取組状況について

- 自動車リサイクル高度化財団事業（公益財団法人自動車リサイクル高度化財団）
- 余剰部分活用自社事業
  - ・本田技研工業株式会社
  - ・日産自動車株式会社
  - ・スズキ株式会社
- 特預金活用事業（公益財団法人自動車リサイクル促進センター）

休憩

≪第2部≫

3. 自動車リサイクル制度をめぐる各種取組状況について

4. 平成29年度の自動車リサイクル法の施行状況等について

5. その他 (以上、経済産業省・環境省)

## 委員名簿

(敬称略・五十音順)

座長	むらかみ しんすけ 村上 進亮	東京大学大学院工学系研究科准教授
委員	あかほ けいこ 赤穂 啓子	日刊工業新聞社大阪支社編集局長
	あらい まさあき 荒居 正明	一般社団法人日本自動車販売協会連合会参事(兼)業務部長
	おおし みなこ 大石 美奈子	公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会代表理事副会長
	きざわ りょうこ 鬼沢 良子	NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長
	くめ まさかず 久米 正一	一般社団法人日本自動車連盟専務理事
	こば のぶゆき 木場 宣行	一般社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事
	こばやし けんじ 小林 健二	日本自動車輸入組合副理事長兼専務理事
	さかい やすお 酒井 康雄	一般社団法人日本ELVリサイクル機構代表理事
	さとう いずみ 佐藤 泉	弁護士
	てらし しげき 寺師 茂樹	一般社団法人日本自動車工業会環境委員会委員長
	とくなが いずみ 徳永 泉	一般社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事
	ところ ちはる 所 千晴	早稲田大学理工学術院教授
	のりた さきお 乗田 佐喜夫	一般社団法人日本鉄リサイクル工業会専務理事
	まつばえ かずよ 松八重 一代	東北大学大学院環境科学研究科教授
	むとう たかひろ 武藤 孝弘	一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会専務理事
よしだ のりゆき 吉田 典之	読売新聞東京本社論説委員	

## 中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会

## 委員名簿

(敬称略・五十音順)

座長	ながた かつや 永田 勝也	早稲田大学名誉教授
委員	あらい まさあき 荒居 正明	一般社団法人日本自動車販売協会連合会参事(兼)業務部長
	いむら よしひろ 井村 欣弘	三重県環境生活部廃棄物対策局廃棄物・リサイクル課長
	おおつか ただし 大塚 直	早稲田大学法学部教授
	かとう ゆきふさ 加藤 之房	川崎市環境局生活環境部廃棄物指導課長
	きざわ りょうこ 鬼沢 良子	NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長
	くめ まさかず 久米 正一	一般社団法人日本自動車連盟専務理事
	こば のぶゆき 木場 宣行	一般社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事
	こばやし けんじ 小林 健二	日本自動車輸入組合副理事長兼専務理事
	さかい しんいち 酒井 伸一	京都大学環境科学センター センター長
	さかい やすお 酒井 康雄	一般社団法人日本ELVリサイクル機構代表理事
	しまむら たかし 嶋村 高士	一般社団法人日本自動車工業会環境委員会リサイクル廃棄物部会長
	そまたに なおひこ 杉谷 尚彦	全日本自治団体労働組合副執行委員長
	とくなが いずみ 徳永 泉	一般社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事
	のりた さきお 乗田 佐喜夫	一般社団法人日本鉄リサイクル工業会専務理事
	ほそだ えいじ 細田 衛士	慶應義塾大学経済学部教授
むとう たかひろ 武藤 孝弘	一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会専務理事	
もりや まさる 森谷 賢	公益社団法人全国産業資源循環連合会専務理事	

第46回リサイクル合同会議聴講メモ

2018年9月4日(火)13:00~16:30

航空会館 大ホール

JVR 熊田

1. 自主取組の進捗状況について

資料	報告テーマ(報告者)	報告概要	質疑・コメント	所感
3-1	○『重金属4物質の削減に関する自主取り組み』の進捗状況について(JAMA)	①鉛、水銀、6価クロム、カドミウムの各削減目標に対し、2017年発売の新型車は、全モデル目標達成した ②鉛は、一般的なはんだなどの鉛フリー化を進める ③水銀は、除外扱っている使用禁止部品についても液晶ディスプレイ・コンビネーションメーター・ディスチャージランプについて、水銀フリー品を採用	□ここ1、2年台当たり鉛の使用量が増えているが何か要因があるか?→電動系の車が増えていることが影響していると考え	☑電動系の増加に対しどのように取り組むのかウオッチ
3-2	○次世代車の適正処理・再資源化の取り組み状況(JAMA)	A) LiB共同回収スキームの検討状況 ①各社自主回収スキームによる2017年度の回収量は943個 ②共同回収スキームは、JARPIに窓口を委託して運用、10月より稼働開始 ③セーフティネットの観点から、輸入車代理店・ベンチャー企業などがスキームに参加しやすいよう、「自再協会員制度」を創設する	□電池リサイクル施設の増加計画は?→輸送コストのバランスを見ながら検討する □会員制度のベンチャー企業とは?→まだイメージできていない □電池のリユースBizがもっと進展するようDfSをもっとやる必要がある→各社マターであると認識している	☑解体業はこの回収スキームに連携すればよい ☑LiBのリユースBizにはあまり手を出さないほうが良いのでは
		B) FCVへの対応検討状況 ①水素タンク適正処理として、共通ガス抜きツール使用を発行した(JEVISにツールと方法を発行) ②CFRPの処理として、経済性を勘案してサーマルリサイクルを確立する。そのため今年度下期に、CFRP適正処理研究を立ち上げる		☑処理システムが確立するまでウオッチ ☑CFRP部品とその解体手法は研究必要
		C) 新冷媒への切替状況は、2023年までに新車の新冷媒への切り替えを完了する(HFC134a→HFO1234yf)		☑リサイクル法におけるフロン回収の扱いを業務としてどう位置付けるか要検討
		D) 樹脂リサイクル促進に向けた取組状況 ①JAMAは、関係事業者が取り組む事業に対し、アドバイザー等の形でバックアップする ②2017年度は、リサイクル候補部品の検討と情報提供を実施	□JAMAはインセンティブ制度の推進などもっと積極的に取り組むべきではないか	☑リサイクル候補部品の1次、2次解体の手法は研究必要
3-3	○商用車架装物リサイクルに関する自主取組みの進捗状況について(JAMA)	①リサイクル設計、重金属4物質の削減、リサイクル・適正処理の推進、情報提供・啓発活動の推進の4項目について、継続的に推進		☑商用車扱う解体業者はウオッチ

3-4	○二輪車リサイクル自主取り組み実施報告 (JAMA)	①参加16社で安定的に機能しており、2017年度実績は1,719台で前年度並み ②2018年度は、周知広報活動をさらに進めるとともに、流通状況及び自治体における本システムの周知状況の実態調査を行う予定		☑2輪メタル触媒の発生量など調査しておく必要あり(アジア情報も掴めればBest)
3-5	○輸入車の重金属4物質等の削減・使用廃止に関する対応状況について (JAIA)	①JAIAは、国内に輸入される車がEU指令に適合していることを確認している ②難燃剤として使われていたdeca-BDEは完全撤廃しており、新車への使用はないことを確認している		
3-6	○使用済自動車用鉛蓄電池・リサイクルシステムの運用状況について (SBRA)	①H29年の運用実績は、処理量9,807Ton/処理費用416.5百万円で前年並み ②今後は、使用済バッテリーの排出事業者への更なる普及啓発の推進を図り、システムの適正な維持管理を行う	□回収、処理含めてコスト構造が見えるようにしてほしい。年度ごとにどうなっているのか？	☑改正バーゼル法の影響ウオッチと有価物としてきちんと取り扱えるように買取業者のチェック要
3-7	○発煙筒処理システム実績報告 (日本保安炎筒工業会)	①使用済自動車処理段階と整備段階から排出される、廃発煙筒の処理システムを構築した ②運搬と保管の安全を配慮し、全国に19か所の指定引き取り場所と16か所の焼却施設を配置して運用 ③2017年度の引き取り本数は6,620,009本で使用済車処理段階からは863,965本であった	□処理施設が九州地域にはないが今後どうしていくのか？ □コスト構造が不透明である。いずれユーザーにも関わっていくのかも含め、算出するための方法論を考えてほしい	☑処理システムに定常的に乗るための業務フロー運用
3-8	○タイヤ業界におけるリサイクルへの取り組み (JATMA)	①廃タイヤのリサイクル利用として、原形加工利用、熱利用、輸出というフローがあり、2017年度は93%の比率 ②熱利用では国内分では不足しており輸入されている。2017年は87,973Tonの輸入 ③不法集積・不法投棄は減りつつあるが、35,000Ton程度で安定してしまっている	□更生タイヤの今後の見通しを教えてください→タイヤを使用していたところが再トレッドを求めるとい流れなので、今後もあまり増えないと思う □不法集積・投棄がなぜ減らないのか？自治体に情報提供してもダメなのか？→個人情報なども関わってくるので難しい、JATMAでもどのようにしたら良いか悩んでいる	☑輸出中古タイヤは増えておりここにどのように投入するか？ ☑JATMAは国内の中古タイヤは定義していないので、解体業はこの領域を攻めるべき！！

2. リサイクル料金の余剰部分・特預金に係る取組について

資料	報告テーマ(報告者)	報告概要	質疑・コメント	所感
4-1	○自動車リサイクル高度化財団事業(J-FAR)	<p>①公益財団法人として立ち上げ、JARPが運営サポートを行う</p> <p>②自動車メーカー等からの拠出額については、規定はなく各社の考え方によっている(結構バラバラ)</p> <p>③2017年度助成事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車由来樹脂リサイクル可能性実証</li> <li>・全国の地域リーダーと共に実施する体験型普及啓発のための研修</li> <li>・自動車リサイクルに関する消費者への周知活動</li> </ul> <p>④2018年度助成事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水流選別活用による樹脂リサイクルの技術開発と設備導入及び普及</li> <li>・地理条件及び選好・忌避成分に着目した自動車ガラス再資源化実証</li> <li>・精緻解体による高品質樹脂リサイクルスキーム実証事業</li> <li>・ASR20%削減を目指した樹脂、ガラスの広域回収・高度処理</li> </ul>	<p>☑財団は将来なくなるものという前提で運営を考えておいて欲しい(リサイクル料金は適正化が図られ、将来的に余剰金が発生しないと考えるため)</p> <p>☐廃掃法が4月、バーゼル法が10月に改訂され、さらに雑品の中国輸出がストップという状況下でSRの行き場がなく、ASR処理にも影響が出ている、何とか良い方法を検討願いたい(このテーマのコメントとしては??)</p>	<p>☑今まで選考されているテーマは、選考委員発(選考委員から事前指示されて提案された)のような気がする</p> <p>☑かなり先が見えている事業を提案しないと(事前に進めている)事業期間や報告イベントの対応が負荷になりそう</p>
4-2 4-3 4-4	○余剰部分活用自社事業	<p>◇本田技研工業株式会社</p> <p>①「リチウムイオン電池の高度リサイクル」処理費用を低減し将来に亘り自動車ユーザーにメリットのある処理インフラの構築</p> <p>②焼却せずに、構成部品のリユースと含有金属の再資源化を目的</p> <p>③地区ごとに集約地点を設定し、大物の解体処理を実施。解体された正極材のみ再資源化施設へ輸送(コストの最大効率化)</p> <p>◇日産自動車株式会社</p> <p>①対象事業として、15件の事業を設定して展開、社内活用費用として17年度18年度で367百万円</p> <p>②事業の紹介</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ASR回収樹脂からのリサイクルプロセス最適化</li> <li>・LBリユースの啓発広告</li> </ul> <p>◇スズキ株式会社</p> <p>①スズキ財団を活用して自動車リサイクル研究に助成していく</p> <p>②自動車リサイクルに関連する分野の研究を広く公募して、リサイクル料金の余剰分を用いて今年度から実施(1000万円)</p>	<p>☐ホンダのみの技術ではなく、外部性の見通しはどうか?→集約地域での解体などは地域の解体業者にやってもらいたいし、ホンダのLiBだけでなく各社の電池も十分可能な技術であり外部性、拡大性はある</p> <p>☐良い技術であると思えるので全体で使えるように進めて欲しい</p> <p>☐ユーザーのお金を使って行う事業ということをもう少し考えるべき→基本ルールに基づいて選定している。実績の公表・成果を見て判断いただきたい</p> <p>☐教育・広告の事業などは、日産のための事業のようにも見える</p> <p>☐自工会が作ったという基本ルールは、もう少し精査して欲しい</p> <p>☐スズキ財団の中でやるということに違和感を感じる。やはりユーザーのお金ということをよく考えてもらわないと困る</p>	<p>☑ローカル解体→集約処理は以前から構想していた仕組みであり、LiBを一つの事例として取組めることはGood→このローカル領域を事業に取り込めるように検討すべきと考える</p> <p>☑日産のスタンスは理解できない</p> <p>☑スズキのスタンスは理解できない(J-AFRIに拠出すれば同じではないか)</p>

5	○特預金活用事業 (JARC)	<p>①自治体における大規模災害事前対策に向けた情報提供・協力事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・情報提供ツールとして手引書・事例集を制作→499市町村に配布</li> </ul> <p>②不法投棄等対策支援事業・離島対策支援事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・不法投棄、不適正保管に関する情報収集・状況把握を行い、自治体への情報・知見の提供</li> </ul> <p>③関係主体とともに取り組むユーザー向け情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・HP、ニュースリリース、新聞メディアを積極的に活用</li> <li>・運転免許教習所、環境イベント、小学校などでの情報発信</li> </ul>		<p>☑特預金の扱いは、JARCの資金管理諮問委員会&amp;理事会の決議を経る必要があるため、JVRとしての扱いは難しい</p>
---	--------------------	---	--	---

### 3. 自動車リサイクル制度をめぐる各種取組状況について

資料	報告テーマ(報告者)	報告概要	質疑・コメント	所感
	1. 3Rの推進・質の向上 (METI/MOE)	①環境配慮設計の進捗評価・活用方法の検討等について ・環境配慮設計の推進とその活用→ガイドライン改定&相互コミュニケーション実施 ・再生資源の需要と供給の拡大→リサイクル料金割引制度の骨子策定 ・自動車リサイクル全体を通じたりサイクルの質の向上→破碎業者における検討会実施		☑動向ウオッチ
②解体業者と自動車製造業者等の相互コミュニケーションによる環境配慮設計等の推進 ・ELV機構とJAMA/JAIAIによる意見交換会を開催(H28年、H29年、H30年の3回実施、今後も継続実施予定)			☑動向ウオッチ	
③環境配慮設計及び再生資源利用の進んだ自動車へのインセンティブ(リサイクル料金割引)制度の実施に向けた取組状況 ・制度の骨子をまとめ、波及効果を確認 ・制度の実施に向けて、個別の課題を設定し事業性の確認を進める ・制度の実施に向けて、使用済自動車由来再生材利用に向けた実証事業の継続			☑具体的な事業がまだ見えないし、豊通含めて大手業者が関わっているため直接手を出さず、乗り遅れないように情報集を図る	
④POPsの適正処理と自動車リサイクルシステムの両立に向けた取組 ・難燃剤等に用いられる、Deca-BDEやSCCPの使用禁止 ・MOEにて「POPs廃棄物適正処理推進に関する検討委員会」で継続して検討 ・MOEにて、ASR中に含まれるPOPs指定の臭素系難燃剤の分解実証試験を実施→一定程度の分解を確認、精査・検討の実施 ・自動車メーカーによる生産車へのデカブロ使用は廃止済 ・デカブロ非含有と想定される部品の情報提供を実施(JAMAより)			☑デカブロ含有部品(材料)をできるだけ精度よく調査しておく	
⑤自動車リサイクル制度全体の評価に向けた指標・目標等の検討 ・リユース・マテリアルリサイクルとサーマルリサイクルを区別しリサイクルの質の状況を把握(解体、破碎段階ごとに) ・破碎業者の現地調査実施 ・破碎業の実態調査結果を踏まえて方向性を検討→「ASRの削減」「再資源化の質向上」「プロセス効率化」			☑破碎工程を含めて処理を検討することは、これから取り組むべきポイントと考える。解体工程で取り外した部品の扱いに対しても必要な課題	

	<p>⑥自動車補修用リサイクル部品の規格化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ELV機構が推進した規格化事業は、TS原案として取りまとめ終了</li> <li>・JISCで了承され、2018年8月にウェブサイトで公表(TS D 0008:自動車リユース部品-呼び方のシステム及び仕様表記)</li> <li>・ELV機構が主体で、JIS化への取り組み、対象部品の拡大を実施予定</li> </ul>		<input checked="" type="checkbox"/> JVRとして表示によるメリットの調査を実施する→ネットオークションを活用しJVRメンバーでTRY
	<p>①情報発信・共有の在り方等に関する取組状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JARCが中心となって関係事業者主体の情報発信等に関する取組状況について調査・整理→発信する情報について分かりやすい内容へと改善中</li> </ul>		
	<p>②不法投棄等の未然防止・解消にめけた課題整理及び対応方法の一般化・周知</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JARCにおいて、自治体担当者研修会の実施、53事案を対象に自治体における対応状況等を現地確認</li> </ul>		
	<p>③エアバッグ類・フロン類の適正処理の徹底に向けた検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JARCが事務局となり、全国8ブロックの自治体職員に対して基礎研修を実施</li> <li>・JARPにより、関係事業者に向け適正処理情報・リコール情報を提供</li> </ul>		
	<p>④JARC運営の効率化に向けたPDCAサイクルの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画策定時の目標設定と取組の明確化、執行状況の評価と未達項目の翌年度への記載を実施など各項目実施</li> <li>・継続してPDCAを回し、より一層の改善を目指す</li> </ul>		
<p>2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展(METI/MOE)</p>	<p>⑤特預金の使途に関する検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JARCにおいて、特預金の発生要因の分析を実施</li> <li>・新たな使途についても検討を行う</li> </ul>		
	<p>⑥リサイクル料金の余剰部分の拠出に係る仕組みの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各社において、中長期的な収支均衡を目指して管理</li> <li>・各社において、公的な事業を実施→3社で実施(4-2,3,4)</li> <li>・外部基金を設置しこれに各社拠出する(4-1)</li> </ul>	<p>□リサイクル法も安定的な運用が図られてきていることから、リサイクル料金の考え方も議論しても良いのでは(今年払われたリサイクル料金が来年の処理に使われても良いなど)</p>	

	<p>⑦ASRの再資源化をめぐる状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年12月以降、アジア諸国において廃棄物の輸入規制が検討・開始されている</li> <li>・中国政府→2018年12月末に、工業由来の廃プラスチック、廃電子機器、廃電線・ケーブル等の輸入を停止する</li> <li>・タイ政府→2018年6月に、電子廃棄物や廃プラスチックの輸入制限を強化</li> <li>・国内循環を強化し、ASRの再資源化の体制を確保するための取り組みや実態把握を進める</li> </ul>	<p>□今まで海外に頼ってきた処理を、この機会に国内できちんとやるべきと考えます</p>	<p>☑国内資源循環についてのコンセプトを対外的に発信し、具体的な取り組みを推進していく(ヒューズBoxリサイクルなど)</p>
	<p>⑧大規模災害発生時等の非常時の対応に関する課題の共有及び体制の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H30年7月豪雨により、大量の災害廃棄物が発生。国及び関係事業者において各種取組を定めて実施</li> </ul>	<p>□様々な災害が発生している中で、被災自動車の取り扱いの統一的な見解を明示してもらいたい</p>	
<p>3. 自動車リサイクルの変化への対応と国際展開(METI/MOE)</p>	<p>①次世代自動車のリサイクルに係る技術開発、状況把握、セーフティネットの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次世代自動車のリサイクルに係る技術開発について、環境省において、リチウムイオン電池等の車載用バッテリー、炭素繊維強化プラスチック等の新素材のリユース・リサイクル技術の社会実装に向けた実証事業を実施</li> </ul>		<p>☑具体的なリユース・リサイクル技術は自動車メーカー等関連事業者任せ、その技術が出来上がった時の回収・解体含めてどのように関わって事業をやるかのFSを独自に進めておくべき</p>
	<p>②自動車リサイクルに係る国際協力及び関連事業者の海外進出の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東南アジアにおけるリサイクル事業の実施に向けたFS調査→インドネシア国・使用済自動車のリサイクル事業の展開可能性調査を実施</li> </ul>		

4. 平成29年度の自動車リサイクル法の施行状況等について

資料	報告テーマ(報告者)	報告概要	質疑・コメント	所感
7	○自動車リサイクル法の施行状況(METI/MOE)	<p>①自動車メーカー等による再資源化等の実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・引き取り台数→330万台、使用年数→15.3年、中古車販売台数→694万台、オークション流通台数→752万台、中古車輸出→163万台</li> <li>・3品目の再資源化は順調に推移</li> <li>・リサイクル率は、ASR→98.2%、エアバッグ→94%</li> </ul>		<p>☑中古車輸出が前年比+12万台なので解析要</p>
		<p>②自動車リサイクル法の事業者登録・許可及び施行の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録・許可事業者は若干減少</li> <li>・JARCへの事業者登録は、引取→24495、フロン→8210、解体→4577、破碎→968</li> </ul>		<p>☑事業者が年々減少する中でどのように生き残っていくか</p>
		<p>③リサイクル料金の預託状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・預託実績は、新車登録時→5,207,475台、引取時→54,521台、預託金額→53,924,706千円</li> </ul>		
		<p>④リサイクル料金の管理・払渡しの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・払渡し実績は、ASR→3,139,382件、エアバッグ→2,621,278件、フロン→2,954,997件、払渡し金額→36,326,674千円</li> <li>・輸出返還は、返還台数→1,440,066台、返還金額→18,010,585千円</li> </ul>		
		<p>⑤自動車リサイクルにおける情報の流れ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンタクトセンター問い合わせ件数→33,848件(内事業者30,198件)</li> <li>・遅延発生件数→222,000件、発生率→1.42%で増加傾向</li> </ul>		
		<p>⑥不法投棄・不適正保管の状況と対応(離島対策含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・不適正保管→4,600件、不法投棄→599件</li> </ul>		