

# 使用済み建設機械のリサイクル推進行動計画

2001年7月25日

(社)日本建設機械工業会

## 1. はじめに

循環型社会形成推進基本法が施行され、家電・自動車等、多くの品目にリサイクル率の数値目標が掲げられ、実行に動き出しています。地球環境への配慮、限りある資源の有効利用を考える時、使用済み製品の処理は大きな問題となっています。

建設機械に関しても、今後この問題への対応が重要となることは確実です。当工業会では、従来からゴムクローラの廃棄処理など個々のテーマについて取り組んできましたが、このたび総合的に使用済み建設機械のリサイクルを推進するための行動計画を策定しました。

使用済み建設機械のリサイクルを推進するためには、リサイクルし易い機械を作るという製造事業者の責任は勿論ですが、部品製造事業者・ユーザ・処理事業者・政府を含む全ての関係者がそれぞれの役割を果たすことが不可欠です。そのため、本行動計画では、製造事業者として取り組む事項と、関係者全体で取り組む事項をそれぞれ掲げました。

なお本行動計画は、基本的に自走式建設機械について策定したものであって、また、使用済み建設機械を取り巻く現時点での環境を基に策定したものであり、今後の状況の変化に伴って適宜見直しを行います。

## 2. 建設機械製造事業者として取り組む事項

|  |
|--|
| <p>&lt;当工業会が取り組む目標&gt; リサイクル可能率 97%以上<br/>現在達成している可能率を維持・向上すると共に、リサイクルを容易にするための技術開発を行う</p> |
|--|

建設機械は自動車・家電製品に比べて、リサイクル困難な樹脂部品等の使用割合が少なく、リサイクル可能率(技術的にリサイクル可能な割合:重量比)は現状でも高い値です。会員各社は、以下の事項に取り組み、今後もこの高い可能率を維持・向上することに努めます。

### 1) リサイクル可能率の維持・向上

別途定める新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法に関するマニュアルに基づき、リサイクル可能率を算出し、新型車のリサイクル可能率向上を目指します。

### 2) リサイクル容易化のための技術開発

別途定める構成部品のリサイクル可否判断基準に関する目安と改善方針に従って、構成部品のリサイクル積極的に研究・開発を行い、新型車に織り込んでいきます。

### 3) 3R (Reduce, Reuse, Recycle) の推進と環境負荷物質の低減

循環型社会形成のためリサイクルだけでなくリデュースとリユースにも、また環境汚染防止の点から環境負荷物質の低減に努めます。

### 3. 関係者全体で取り組む事項

<当工業会が提案する関係者全体で取り組む目標>

使用済み建設機械のリサイクル率（実効率）を可能率に近づける

リサイクル実行可能な環境を整備する 2005年

リサイクル実行を推進し、目標を達成する 2010年

リサイクルを実行するためには、製造事業者、ユーザ、処理事業者、政府を含む全ての関係者が、それぞれの役割を果たすことが不可欠です。当工業会は、リサイクル率（実効率：実際にリサイクルされている割合）を高めるために関係者全体で取り組むべき事項を以下のとおり提案し、協力・推進します。

#### 1) リサイクル実行方法の提案と推進

建設機械の部品を、大物板金構造物（ブーム・アーム・フレームなど）、自動車類似部品（内装・電装品など）、建設機械特有の部品（カウンターウェイト、ゴムクローラ、大型タイヤ）の3種類に層別し、おのおのについて最適な処理方法を提案・推進します。

特に建設機械特有の3部品については、当工業会として、処理費用を含めた適正な処理方法の開発・処理場所・処理ルートの確保に積極的に取り組みます。

#### 2) 部品、コンポーネントの再使用促進

使用済み建設機械には、再使用可能な部品・コンポーネントが多く含まれています。当工業会は、これらの再使用を推進するために必要な方策の調査・研究を行い、関係者に提案し、協力を要請します。

#### 3) リサイクル推進に関する情報提供

使用済み建設機械は、一般に解体業者で解体処理されます。当工業会は、ユーザおよび解体業者に対して、処理方法・処理場所・処理ルートなどリサイクル推進のための情報を適宜提供していきます。

#### 4) リサイクル率の評価とフィードバック方法の確立

使用済み建設機械のリサイクル率（実効率）は、十分に把握されていないのが現状です。今後、リサイクル状況を的確に把握し、問題点に対して早期に対応するために、リサイクル率の適切な評価方法が必要です。当工業会は、この評価方法とフィードバック方法を策定し、関係者に対して、情報提供と協力依頼を行います。