

会報

2005.8
第73号



社団法人千葉県環境保全協議会

目 次

*ごあいさつ	1
--------------	---

会 長 中 川 淳 一

*随想	2
-----------	---

副 会 長 栗 本 孝 司

*リレー訪問

日本プレーキ工業(株)千葉事業所を訪ねて	3
----------------------------	---

*協議会活動について	6
------------------	---

*行政法令動向

・千葉県化学物質総合対策事業とPRTRによる集計結果	7
----------------------------------	---

・ディーゼル自動車関係条例施工後の 県内大気汚染状況	12
-------------------------------------	----

・「千の葉エコプロジェクト」推進事業について	16
------------------------------	----

・自転車リサイクル法について	19
----------------------	----

・「外来生物法」について	23
--------------------	----

*房総の歴史

・疾走 1965夏	26
-----------------	----



ごあいさつ

会 長 中 川 淳 一

三井化学(株) 市原工場

執行役員工場長

このたび、7月14日の臨時総会におきまして、会員の皆様のご推挙をいただき、前任の竹内にかわりまして当協議会の会長を仰せつかることになりました。関係ご当局のご指導と、会員の皆様のご協力をいただき、任務を果たしてまいりたいと存じますのでよろしくお願いを申し上げます。

当協議会は1975年の発足からやがて30年が経過しようとしています。この間、諸先輩ならびに関係各位のご尽力により、環境保全に関わる種々の取り組みを行ってきました。

『環境の世紀』といわれる21世紀に突入し、地球環境をおびやかす温暖化問題、化学物質の安全管理、資源循環型社会の構築といった壮大な問題に対し、行政、事業者、県民、民間団体が一体となって環境保全活動を展開中です。

千葉県におきましては『ちば環境再生計画』を策定し、『とりもどそう! ふるさとの自然』をスローガンに環境づくり日本一の千葉県を目指した活動が展開中です。

私ども(社)千葉県環境保全協議会は会員各社が一体となり、県市ご当局のご指導のもと、上記課題に対して企業として何をなすべきかを常に意識し、行動し、環境保全の確保を目指すことで、地域社会ひいては地球環境保全に貢献していく所存でございます。

最後に会員各社の皆様のますますのご協力と、ご支援を賜りますようお願い申し上げまして、会長就任のご挨拶とさせていただきます。



随 想

「気づく喜び」

副会長 栗 本 孝 司

大日本インキ化学工業(株)千葉工場
工 場 長

私は関西人である。大阪で生まれ、大阪で育ったせいか、なかなか関西の言葉が抜けない。学生時代はもちろん、社会人になっても大阪を離れた事はなく、根っからの関西人だったが、7年前に転勤になり、習志野市に家族帯同で引っ越した。

その縁から現在は娘が東京に嫁ぎ、息子は千葉の県立高校を経て東京の大学に通っている。一度、関西に戻ったが再度の転勤でこの四月から妻と千葉市内で二人暮らし。二度目の千葉県での生活であり戸惑いはないが、改めて感じることもある。

まず、食材の豊富さである。野菜類の豊富さや魚介類の新鮮さは驚くほどで、デパートの地下やスーパーマーケットでの食品売り場には圧倒される。大阪は“くだおれ”という言葉があり食通のイメージが強いが、お好み焼きやたこ焼きに代表されるように出汁（ダシ）を使った調理方法に特徴を持ち、食材の種類や素材の美味しさについては関東平野には及ばないように思う。

この印象を確認してみようと農林水産省のホームページを見て更に驚いた。野菜の収穫高では、ほうれんそう、ねぎ、かぶ、さといもの四部門で全国一位、だいこん、にんじん、しょうがの三部門で全国二位、その他、キャベツ、ごぼうでは全国三位。やはり軒並み上位を占めており、自分の直感は当を得ていたなと思う。

その他、気候が温暖で、かつ、関西に較べて湿度が低く過ごしやすい事も大きな印象である。出張で関西に帰るたびに蒸し暑さを感じているのは私一人ではないだろう。

こう言うと良い事づくめのようなのであるが、逆に周囲に山々の景色が見えないのは少し不安を覚えさせられるところである。関西は大阪湾に面し、また周囲を六甲山系や生駒山系の山脈に囲まれている事から、どこからでも山々が見え、それらは心の落ち着きを与えてくれる。

別に関東・関西の違いを論じているのではない。その中で暮らしていると当たり前のようになってしまっているが、離れてみるとその有り難さがよく判ってくる。

離れてみて初めて判る良さ、その地に暮らしてみても判る良さ、それらの良さに気づくことの喜びに浸っているのである。

今、子供も自立し妻と二人だけの生活となり、自由な時間を使って自然の恵みを満喫できる幸せ、最も大切な事を改めて感じている。

仕事ではこの豊かな自然を守ることの大切さを感じながら、また、休みの日には妻と二人でできるだけ自然に触れるような過ごし方をしてみたい。これからどれだけ気づけるか楽しみである。

第55回リレー訪問

日本ブレーキ工業(株)千葉事業所を訪ねて

日本ブレーキ工業(株)千葉事業所 所長 園部 輝 好 氏
同 経営推進グループ グループ長 甲斐 秀 幸 氏
聞き手 協議会事務局副主査 松崎 容 子
(以下 敬称略)



松崎 今回は、県の東部、九十九里平野の
ほぼ中央、山武郡成東町の日本ブレー
キ工業(株)にお邪魔いたしました。



本日は、千葉事業所長の
園部様と経営推進グループ
長の甲斐様のおふたりで私
のお相手をしてくださいま
す。

JR成東駅から九十九里浜
に向かって会社まで参ります途中、東
金線の踏切を越えるとすぐ県の文化財
に指定されている『野菊の墓』で有名
な伊藤左千夫の生家の案内看板が見え
ました。『野菊の墓』の舞台はここでは
ありませんが、小説と同じようなど
かな田園が広がっているところです。

それでは、千葉事業所のことは、の

ちほどお聞きすることにして、早速、
会社の概要からお話し願えますか。

園部 現在、本社は東京八王子にございま
すが、1958年(昭和33年)、日本プレー
キライニング(株)として東京都文京区音
羽に設立し、マツダ(株)(旧 東洋工業
(株))にブレーキライニングを納めたの
が出発になります。ですから、もうす
ぐ50年を迎えることになります。当初
は、当時の三輪トラックに付けられて
いたようです。社名を現在のように変
更したのは1971年です。

松崎 「ブレーキライニング」とはどういった
ものなのですか。

園部 板状の摩擦材です。摩擦という言葉
はもちろん物理の用語ですけども、
物を動かすときに、かならず働くもの

です。電車も自動車も車輪とレール・タイヤと道路面と摩擦を利用して走っています。止まるときもブレーキによる摩擦を使うわけです。



例えば、自転車のリアブレーキ。ブレーキをかけますとキーッと鳴きますでしょう。ああいうのを鳴かずに、しかも安全に止めるというのが摩擦材製造のノウ・ハウです。

国内事業所としては八王子に本社・営業本部・研究開発本部。ここにある千葉事業所、広島県呉市に広島日本ブレーキ工業(株)、福島県双葉郡浪江町に浪江日本ブレーキ(株)があります。

松崎 従業員はどれくらいいらっしゃるのですか。

園部 関連会社を含めて470名ほどです。

松崎 それぞれの事業所で製品は違うのですか。

園部 千葉事業所ではドラムブレーキ用摩擦材（ブレーキライニングと、それを鉄板部品に貼り付けたシューアッセンブリー）を製造、広島日本ブレーキ工業(株)はドラムブレーキを製造、また、浪江日本ブレーキ(株)ではディスクブレーキパッドを製造しております。



シューアッセンブリー



ブレーキアッセンブリー

その他では、産業機械用摩擦材や鉄道車輛用ディスクパッドの製造、販売も行っております。

松崎 基本的なことで恥ずかしいのですが、ブレーキの種類を教えてください。

園部 一般的にドラムブレーキとディスクブレーキがあります。ともに先ほど申しました摩擦によって制動力を起すものですが、摩擦を起こす部分の形状が異なります。

「ドラムブレーキ」は、摩擦を起こす摩擦材（ライニング）の形状が曲面になっていて、ホイールと一緒に回転する円筒状のドラムの内側にあるライニングを張ったシューを油圧によって押し広げて回転を止めるしくみです。

「ディスクブレーキ」は、摩擦を起こすライニングの形状が平面で、ホイールと一緒に回っている円盤（ディスク）を、摩擦材（パッド）で挟みこむ形で止めるしくみです。

松崎 アメリカ、ヨーロッパ、アジアと世界展開されているんですね。

園部 比較的早い段階から各国との積極的な技術交流と現地生産化を行っており、韓国・インド・台湾・タイ・オーストラリア・アメリカ・ヨーロッパと技術援助契約・合併事業を行っています。特にタイには当社がマジョリティを持った「ジャパンプレーキタイランド社」を、また去年は中国広東省に佛山捷貝汽车配件有限公司を設立しております。

松崎 21世紀に入って、世界中のメーカーがより安く、早く、優れた製品提案を幅広く求めるという、なんて言ったらいいのでしょうか。製品の最適調達の流れが世界中に出来てきたのですね。

園部 ご存知のように自動車業界も今、世界的な寡占化の波が押し寄せています。いずれのメーカーも国際調達によるコ

ストダウンと車台の共通化を図り、環境、安全対策を含めた技術力の向上に躍起になっています。

松崎 それでは千葉事業所についてお話しいただけますか。

園部 千葉事業所は、1965年（昭和40年）に開設いたしました。17,400㎡程の敷地で、現在ここには110名ほどの従業員が働いています。

ブレーキライニングを月に100万個、シューアッセンブリーを60万個、二輪用のライニングを80万個造っています。

松崎 先ほど工場内をご案内して頂きましたが様々な工程があり、とても興味深いものでした。再度製造工程を教えてくださいいただけますか。

園部 ブレーキライニングの製造からお話ししますと、有機系・無機系の繊維を材質としたコンパウンドの状態の素材を熱プレスで予備成形をします。

松崎 長細い瓦煎餅のようでしたね。

園部 その後炉にいれ熱処理を行ったあと切断、研磨、検査を行うことで製品になります。

次にシューアッセンブリーについてお話ししましょう。まず、鋼材を「リム」と「ウェブ」という二種類の形にプレス機で打ち抜き、打ち抜かれた二つの部品を溶接し、先ほどのライニングと接着します。最後に検査を行って出荷します。

松崎 ライニングの成形や接着などは、従業員の方の技術が必要とされているとの事でしたね。

次に御社の環境への配慮についてはどういったことをされているのですか。

園部 ISO14001をすでに取得しています。1999年の取得ですから比較的早いほうだと思います。

甲斐 2003年4月からゼロエミッションへの



取り組みも行っており、本年度には達成予定です。廃棄物はブレーキライニング不良の廃プラが一番多く出ます。これらは、埋立処分していたのですが、セメント材に使えるということでリサイクル化に取り組んでいます。また、金属の表面処理を行っていますから、排水対策にも十分気を使っています。

松崎 改めて考えますと、ブレーキという限られたスペースで、安全性を確保しなければならない上に、経済性や耐久性も求められるわけですから、技術開発の難しさは一人のことと思います。

甲斐 さまざまなユーザーの要求にマッチし、また環境にも配慮した摩擦材の開発や、高品質な製品を効率的に生産するために、製造ラインの自動化・省力化にも取り組んでいます。

園部 ブレーキの構造そのものは基本的に昔から変わっていませんが、部品点数が少ないものが出来てきていますし、耐久性も格段に進歩しています。

今、車を走らせてもブレーキの中まで意識のある方はそうはいません。それでいいと思っています。私たちは、ある意味で人命を与えているといっても過言ではないでしょう。ですから、製品のトレーサビリティがきちっととれる製品造りを行っていかなくてはならないと考えています。

松崎 運転中、フットブレーキの使い方は気をつけるようにしていますが、ブレーキそのものへの意識はありませんでしたので、今回たいへん勉強になりました。

本日は、お忙しいところどうも有り難うございました。

協議会活動

協議会活動について

平成17年度通常総会は5月9日、オークラ千葉ホテル 3階『ウインザー』において、来賓に千葉県環境生活部より米田部長をはじめ、森県環境政策課長、渡辺同課副参事、千葉市環境保全部より早水部長、高瀬同市環境調整課長、岩館同課環境評価係長、船橋市環境部より足立部長、森内同課環境調整課長をお迎えして、会員92名の出席を得て開催されました。

また、7月14日には、千葉県自治会館6階大ホールにおいて、会員126名の出席を得て臨時総会が開催されました。

◆平成17年度通常総会報告

審議された議案は、以下のとおりです。

- 第1号議案 平成16年度事業報告の承認について
- 第2号議案 平成16年度補正予算及び収支決算の承認について
- 第3号議案 平成16年度貸借対照表及び財産目録の承認について
- 第4号議案 平成17年度事業計画の決定について
- 第5号議案 平成17年度収支予算の決定について
- 第6号議案 役員を選任について

以上の議案については、満場一致で承認可決されました。

なお、総会に先立ち、国立天文台 太陽物理学研究系教授 桜井 隆氏による「太陽の磁気活動と地球環境」についてご講演をいただきました。

◆臨時総会報告

審議された議案は、以下のとおりです。

- 第1号議案 役員の一部変更について

以上の議案については、満場一致で承認可決されました。

なお、選任されました中川淳一 新会長の就任のご挨拶は、本会報の巻頭に掲載しています。



行政法令動向

千葉県化学物質総合対策事業と PRTRによる集計結果

千葉県環境生活部環境政策課

1 千葉県化学物質総合対策事業とPRTRによる集計結果

化学物質は人や生態系へ影響を及ぼす可能性、「環境リスク」を有しています。数万種に及ぶ化学物質が流通する中、「特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律」（いわゆる「PRTR法」）が施行され環境中への排出実態が明らかとなってきました。その一方、情報不足・理解不足などにより、国民の大多数が化学物質に対して何らかの不安を持っています。

こうした状況の中、千葉県では、情報開示と自主管理を主体とした化学物質対策の取組や生態系の保全などの新たな環境目標の視点に立った化学物質対策の在り方を包括的に検討する化学物質総合対策事業を平成16年度から開始しました。この中で有害大気汚染物質の環境リスク評価及び対策の実施、PRTRデータを県民により分かりやすく提供するためのシステムの構築、化学物質環境実態調査の実施など、新たな時代を迎えた化学物質対策に総合的に取り組んでいます。

なお、総合対策事業の各事業概要と平成17年度に公表した千葉県におけるPRTRデータ集計結果（平成15年度実績）の概要は次のとおりとなります。

2 千葉県化学物質総合対策事業の概要

(1) 包括的化學物質対策検討調査（平成16～18年度）

人や生態系の保全の視点に立ち、多様な対策手法を用いた千葉県の地域性、特殊性を考慮した化学物質対策を包括的に検討しています。

○16年度は、基本的な考え方、施策の体系を整理し、次年度以降の調査計画を作成しました。

○17年度は、環境目標や環境リスク低減に向けた行動計画策定のための基礎調査を実施します。

具体的には、千葉県化学物質環境管理指針の見直しに向けた、化学物質使用実態調査、リスクコミュニケーション実施手法の検討などを行います。

○18年度は、調査結果を取りまとめ、施策推進に向けた基礎固めを行います。

なお、事業の実施に当たっては、学識者による検討委員会を設け助言を受けることを予定しています。

(2) 有害大気汚染物質環境リスク評価事業（平成16～17年度）

PRTRデータを踏まえ、千葉県において大気排出量の多い有害大気汚染物質について、大気経路の環境リスク評価を優先的に行い、千葉県におけるリスク評価手法の確立と今後の有害大気汚染物質対策の検討のための基礎資料とするために実施するもので、調査対象物質として15物質を抽出し調査を行っています。

○千葉県下全域を対象とした概況調査（15物質を対象に実施）

○特に排出量が集中している京葉臨海工業地帯周辺の精密調査（16年度は、ベンゼン、1、3

—ブタジエン、塩化ビニルの3物質を対象に実施)

(3) 化学物質環境実態調査

○環境ホルモン実態調査（平成11年度～）

いわゆる環境ホルモンと疑われている物質について、県内の環境濃度実態を把握し、今後、国による有害性の解明等に応じて対策を実施するための基礎資料を得るため、調査を実施しています。（平成17年度においては、過去の調査結果を取りまとめるとともに、環境省におけるSPEED '98の見直しの状況を踏まえて、今後の調査計画を策定します。）

○化学物質対策総合研究プロジェクト事業（平成16年度～）

環境研究センターの研究プロジェクトとしてPRTR法の施行により排出実態が明らかになった化学物質の環境中における実態を調査し、化学物質の環境への排出が持つリスクを評価し化学物質対策に反映させると同時に、リスクコミュニケーションに関する手法を検討します。

(4) リスクコミュニケーション推進事業

化学物質に関するリスクコミュニケーションの一環として、化学物質に関する各種情報を県民により分かりやすく提供することを目的に、PRTR法に基づく届出データを整備し、県民が容易に目的とするデータを入手できる検索システムを構築することや県民向けガイドブックの作成、PRTRデータ集計結果報告書の作成など、県民や地域ニーズに応じた情報提供を行う目的で本事業を実施しており、その成果をホームページで公開しています。

3 平成15年度のPRTR集計結果

PRTR法に基づき、千葉県において事業者から届出のあった化学物質の排出量・移動量等のデータについて、第3回目の集計等をした結果については次のとおりです。

(1) 届出排出量・移動量

今回届出のあった事業所は千葉県で1,457（全国の3.5%：全国41,079事業所）であり、昨年度の1,182件から275件増加しています。これは、届出対象事業所の取扱量要件が5トン以上から1トン以上になったことにより、主に、自動車整備業の届出件数が188件増加したことによります。事業者から届出のあった当該事業所からの排出量については、全事業所・全物質の合計で約10千トン（全国の3.4%：全国約291千トン）で前年度の約11千トンから約1千トン減少しています。移動量については約13千トン（全国の5.4%：全国約240千トン）で前年度の約11千トンから約2千トン増加しました。

○届出排出量で量の多い上位5物質

①トルエン、②キシレン、③ジクロロメタン（塩化メチレン）、④酢酸ビニル、⑤エチルベンゼン

○届出移動量で量の多い上位5物質

①トルエン、②1,4-ジオキサン、③ジクロロメタン（塩化メチレン）、④マンガン及びその化合物、⑤キシレン

(2) 届出外排出量の推計値

国が推計を行った千葉県の届出外排出量（対象事業からの届出対象外の排出量、非対象業種からの排出量、家庭からの排出量、自動車などの移動体からの排出量）については、合計で約14千トン（全国の4.1%：全国約342千トン）で前年度の約21千トンから約7千トン減少しましたが、これは国による推計方法の見直しによる影響が大きいと考えられます。

(3) 届出排出量と届出外排出量の推計値の合計

千葉県内の届出排出量と届出外排出量の推計値の合計は、約24千トン（全国の3.8%：全国約632千トン）でした。

○届出排出量と届出外排出量の推計値の合計で量の多い上位5物質

- ①トルエン、②キシレン、③1,3-ジクロロプロペン（D-D）、④直鎖アルキルベンゼンスルホン酸及びその塩、⑤エチルベンゼン

表 平成15年度PRTRデータ市区町村別届出排出量・移動量（kg/年）

市町村名	届出数	排 出 量				移 動 量				排出量・移動量合計	
		大 気	水 域	土 壌	埋 立	合 計	廃棄物	下水道	合 計	合 計	割合
千葉市	227	652,254	74,385	0	14,324	740,962	805,958	1,302	807,260	1,548,223	6.6%
千葉市中央区	61	172,064	43,682	0	14,324	230,070	196,435	1,012	197,447	427,517	1.8%
千葉市花見川区	30	48,231	42	0	0	48,273	24,340	0	24,340	72,613	0.3%
千葉市稲毛区	32	279,745	0	0	0	279,745	55,955	0	55,955	335,700	1.4%
千葉市若葉区	33	9,157	161	0	0	9,318	11,030	0	11,030	20,348	0.1%
千葉市緑区	24	8,287	0	0	0	8,287	23,592	0	23,592	31,879	0.1%
千葉市美浜区	47	134,770	30,500	0	0	165,270	494,606	290	494,896	660,166	2.8%
鎌倉市	13	107	1,222	0	0	1,329	4,830	6	4,836	6,165	0.0%
市川市	72	536,891	39,054	0	0	575,945	821,313	11	821,324	1,397,269	6.0%
船橋市	85	895,590	19,845	0	0	915,435	498,267	490	498,757	1,414,192	6.0%
館山市	15	3,318	151	0	0	3,469	149,390	0	149,390	152,859	0.7%
木更津市	42	33,311	2,866	0	0	36,177	77,406	0	77,406	113,583	0.5%
松戸市	61	159,795	1,569	0	0	161,364	81,413	1,100	82,513	243,877	1.0%
野田市	47	316,361	3,789	9	0	320,159	293,557	0	293,557	613,716	2.6%
佐原市	11	139	425	0	0	564	5,800	0	5,800	6,364	0.0%
茂原市	34	10,981	14,749	0	0	25,730	201,368	1	201,369	227,099	1.0%
成田市	42	63,775	5	0	0	63,780	88,731	8	88,739	152,519	0.7%
佐倉市	46	101,806	0	0	250	102,056	143,460	366	143,826	245,882	1.1%
東金市	26	49,720	879	0	0	50,599	200,675	0	200,675	251,274	1.1%
八日市場市	12	697,199	17	0	0	697,216	76,646	0	76,646	773,862	3.3%
旭 市	17	26,804	133	0	0	26,937	16,356	0	16,356	43,293	0.2%
習志野市	31	167,766	17,166	0	0	184,932	69,409	220	69,629	254,561	1.1%
柏 市	61	387,983	1,122	0	0	389,105	169,442	2,090	171,532	560,637	2.4%
勝浦市	3	9,776	0	0	0	9,776	820	0	820	10,596	0.0%
市原市	154	3,378,050	185,263	0	0	3,563,313	3,911,791	75	3,911,866	7,475,179	31.9%
流山市	19	4,844	7	0	0	4,851	8,880	0	8,880	13,731	0.1%
八千代市	38	456,627	142	0	0	456,769	792,743	0	792,743	1,249,512	5.3%
我孫子市	18	7,044	17,834	0	0	24,878	3,179	0	3,179	28,057	0.1%
鴨川市	11	250	95	0	0	345	0	0	0	345	0.0%
鎌ヶ谷市	13	4,802	0	0	0	4,802	5,499	0	5,499	10,301	0.0%
君津市	39	234,447	1,263	0	0	235,710	569,630	0	569,630	805,340	3.4%
富津市	11	19,906	7,919	0	0	27,825	1,400	0	1,400	29,225	0.1%
浦安市	16	13,492	0	0	0	13,492	11,189	10	11,199	24,691	0.1%
四街道市	17	867	0	0	0	867	2,601	0	2,601	3,468	0.0%
袖ヶ浦市	42	128,525	29,885	0	0	158,410	692,856	0	692,856	851,266	3.6%
八街市	13	15,708	5	0	0	15,713	4,802	0	4,802	20,515	0.1%
印西市	12	55,573	0	0	0	55,573	6,200	0	6,200	61,773	0.3%
白井市	25	153,163	0	0	0	153,163	120,006	110	120,116	273,279	1.2%
富里市	16	2,395	2	0	0	2,397	18,590	0	18,590	20,987	0.1%
東葛飾郡沼南町	11	104,897	3	0	0	104,900	36,240	0	36,240	141,140	0.6%
印旛郡酒々井町	8	284	32	0	0	316	2,800	0	2,800	3,116	0.0%
印旛郡印旛村	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
印旛郡本埜村	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
印旛郡栄町	3	61	130	0	0	191	9	21	30	221	0.0%
香取郡下総町	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
香取郡神埼町	3	14,100	4	0	0	14,104	20,102	0	20,102	34,206	0.1%
香取郡大栄町	8	67,640	0	0	0	67,640	40,215	0	40,215	107,855	0.5%
香取郡小見川町	4	26	167	0	0	193	0	0	0	193	0.0%
香取郡山田町	3	76	0	0	0	76	0	0	0	76	0.0%
香取郡粟津町	1	130,000	0	0	0	130,000	39,000	0	39,000	169,000	0.7%
香取郡多古町	5	12,585	22	0	0	12,607	2,394	0	2,394	15,001	0.1%
香取郡千代田町	6	603,215	154	0	0	603,369	161,755	0	161,755	765,124	3.3%
香取郡東庄町	3	47,330	0	0	0	47,330	2,841,571	0	2,841,571	2,888,901	12.3%
海上郡海上町	3	62	30	0	0	92	1,944	0	1,944	2,036	0.0%
海上郡藤岡町	1	48	0	0	0	48	0	0	0	48	0.0%
鹿嶋郡光町	1	41	0	0	0	41	0	0	0	41	0.0%
鹿嶋郡野栄町	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
山武郡大網白里町	8	2,542	377	0	0	2,919	1,800	0	1,800	4,719	0.0%
山武郡九十九里町	4	31,563	0	0	0	31,563	74,775	0	74,775	106,338	0.5%
山武郡成東町	11	50,734	4	0	0	50,738	23,215	0	23,215	73,953	0.3%
山武郡山武町	3	0	61	0	0	61	843	0	843	904	0.0%
山武郡蓮沼村	1	3,900	0	0	0	3,900	0	0	0	3,900	0.0%
山武郡松尾町	6	23,484	0	0	0	23,484	14,025	0	14,025	37,509	0.2%
山武郡横芝町	7	20,015	0	0	0	20,015	1,326	0	1,326	21,341	0.1%
山武郡芝山町	7	53,700	1,100	0	0	54,800	17,828	0	17,828	72,628	0.3%
長生郡一宮町	3	36	23	0	0	59	434	0	434	493	0.0%
長生郡睦沢町	2	58	53	0	0	111	0	0	0	111	0.0%
長生郡長生村	8	3,999	78	0	0	4,077	11,161	0	11,161	15,238	0.1%
長生郡白子町	2	39	18	0	0	57	37	0	37	94	0.0%
長生郡長柄町	4	40	0	0	0	40	520	0	520	560	0.0%
長生郡長南町	5	13,100	0	0	0	13,100	1,400	0	1,400	14,500	0.1%
夷隅郡大多喜町	6	21	0	0	0	21	1,360	0	1,360	1,381	0.0%
夷隅郡夷隅町	7	5,201	281	0	0	5,482	6,587	0	6,587	12,069	0.1%
夷隅郡御宿町	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
夷隅郡大原町	3	78	4	0	0	82	0	0	0	82	0.0%
夷隅郡神町	5	21,080	0	0	0	21,080	520	0	520	21,600	0.1%
安房郡富浦町	3	0	16	0	0	16	0	0	0	16	0.0%
安房郡富山町	2	21	0	0	0	21	0	0	0	21	0.0%
安房郡鋸南町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
安房郡三芳村	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
安房郡白浜町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
安房郡千倉町	2	16	5	0	0	21	0	0	0	21	0.0%
安房郡丸山町	2	14,033	0	0	0	14,033	630	0	630	14,663	0.1%
安房郡和田町	1	19	0	0	0	19	0	0	0	19	0.0%
安房郡天津小湊町	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
合 計	1,457	9,813,309	422,356	9	14,574	10,250,248	13,156,699	5,811	13,162,510	23,412,757	100.0%

(4) 業種別に見た届出排出量・移動量の合計

届出排出量・移動量の多い上位10業種の合計は21,495トンで、全業種の届出排出量・移動量合計の92%に当たります。化学工業においては千葉県全体の半分（52%）を占めています。

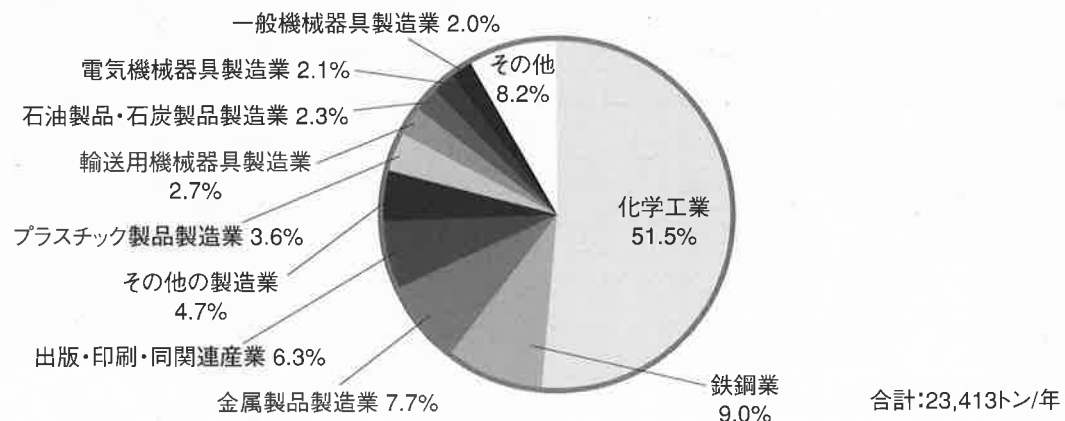
○届出排出量・移動量の多い上位10業種

①化学工業〔12,057トン〕、②鉄鋼業〔2,112トン〕、③金属製品製造業〔1,805トン〕、④出版・印刷・同関連産業〔1,476トン〕、⑤その他の製造業〔1,093トン〕、⑥プラスチック製品製造業〔845トン〕、⑦輸送用機械器具製造業〔621トン〕、⑧石油製品・石炭製品製造業〔536トン〕、⑨電気機械器具製造業〔490トン〕、⑩一般機械器具製造業〔461トン〕

表 業種別届出排出量・移動量 (kg/年)

業種名	届出数	届出排出量					届出移動量			排出量・移動量合計	
		大気	公共用水域	土壌	埋立	合計	廃棄物	下水道	合計	合計	割合
金属鉱業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
原油・天然ガス鉱業	1	0	0	0	0	0	1,800	0	1,800	1,800	0
製造業	485	9,491,159	282,917	9	14,574	9,788,659	12,712,301	3,409	12,715,710	22,504,370	96
食料品製造業	12	43,802	0	0	0	43,802	4,630	6	4,636	48,438	0
飲料・たばこ・飼料製造業	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
繊維工業	1	1,800	0	0	0	1,800	410	880	1,290	3,090	0
衣服・その他の繊維製品製造業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
木材・木製品製造業	3	7,701	0	0	0	7,701	320	0	320	8,021	0
家具・装備品製造業	2	17,700	0	0	0	17,700	24,700	0	24,700	42,400	0
パルプ・紙・紙加工品製造業	10	88,402	777	0	250	89,430	76,200	0	76,200	165,630	1
出版・印刷・同関連産業	19	1,187,580	0	0	0	1,187,580	288,238	0	288,238	1,475,819	6
化学工業	128	3,303,956	188,562	0	0	3,492,518	8,563,426	700	8,564,126	12,056,644	51
石油製品・石炭製品製造業	17	243,256	9,292	0	0	252,548	283,668	0	283,668	536,216	2
プラスチック製品製造業	38	427,128	1,343	0	0	428,471	416,662	0	416,662	845,134	4
ゴム製品製造業	10	171,240	0	0	0	171,240	37,753	0	37,753	208,993	1
なめし革・同製品・毛皮製造業	2	11,271	0	0	0	11,271	0	0	0	11,271	0
窯業・土石製品製造業	24	97,812	316	0	0	98,127	101,647	0	101,647	199,775	1
鉄鋼業	22	852,487	41,860	0	14,324	908,671	1,203,641	121	1,203,762	2,112,432	9
非鉄金属製造業	31	157,576	6,299	0	0	163,876	118,949	1,701	120,650	284,525	1
金属製品製造業	75	974,430	13,608	9	0	988,046	816,620	0	816,620	1,804,667	8
一般機械器具製造業	22	317,781	0	0	0	317,781	143,007	0	143,007	460,788	2
電気機械器具製造業	25	177,973	18,850	0	0	196,823	292,929	1	292,929	489,752	2
輸送用機械器具製造業	13	522,583	1,877	0	0	524,460	96,685	0	96,685	621,145	3
精密機械器具製造業	8	16,205	36	0	0	16,241	20,876	0	20,876	37,117	0
武器製造業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の製造業	20	870,476	97	0	0	870,573	221,940	0	221,940	1,092,513	5
電気業	7	20,538	0	0	0	20,538	17,200	0	17,200	37,738	0
ガス業	2	4,500	21	0	0	4,521	9,300	0	9,300	13,821	0
熱供給業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
下水道業	28	0	130,922	0	0	130,922	0	0	0	130,922	1
鉄道業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
倉庫業	8	135,654	0	0	0	135,654	7,600	0	7,600	143,254	1
石油卸売業	25	2,923	0	0	0	2,923	0	0	0	2,923	0
鉄スクラップ卸売業	1	0	0	0	0	0	10,000	0	10,000	10,000	0
自動車卸売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
燃料小売業	582	39,249	0	0	0	39,249	0	0	0	39,249	0
洗濯業	8	58,783	0	0	0	58,783	20,429	170	20,599	79,382	0
写真業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自動車整備業	190	38,770	1,200	0	0	39,970	269,031	2,100	271,131	311,101	1
機械修理業	3	7,923	0	0	0	7,923	34,940	0	34,940	42,863	0
商品検査業	2	11,921	0	0	0	11,921	3,700	0	3,700	15,621	0
計量証明業	3	424	0	0	0	424	12,100	11	12,111	12,535	0
一般廃棄物処理業（ごみ処分業に属する）	75	2	937	0	0	938	0	120	120	1,059	0
産業廃棄物処分業	16	15	6,357	0	0	6,372	0	0	0	6,372	0
高等教育機関	3	292	2	0	0	294	13,100	1	13,101	13,394	0
自然科学研究所	18	1,158	0	0	0	1,158	45,198	0	45,198	46,356	0
合計	1,457	9,813,309	422,356	9	14,574	10,250,248	13,156,699	5,811	13,162,510	23,412,757	100

図 届出排出量・移動量上位10業種



(5) 化学工業の届出排出量・移動量の主な状況

届出排出量・移動量の上位物質はトルエン（当該業種内比28.4%）、1,4-ジオキサン（同23.1%）、ジクロロメタン〔塩化メチレン〕（同7.1%）、酢酸ビニル（同5.6%）、スチレン（同4.4%）、キシレン（同3.9%）、ベンゼン（同3.2%）、クロロホルム（同3.1%）、エチルベンゼン（同2.8%）の順で、これら9物質の届出排出量・移動量の合計は9,822トンで、この業種の届出排出量・移動量全体の81.5%に当り、排出量と移動量の比率は、排出量が29%、移動量が71%となっています。

表 化学工業の届出排出量・移動量の主な状況

対象物質 物質番号 物質名	届出排出量 (kg/年)					届出移動量 (kg/年)			届出排出量・ 移動量合計	化学工業合計 に対する割合
	大 気	公共用水域	土 壌	埋 立	合 計	廃棄物	下水道	合 計		
227 トルエン	874,406	422	0	0	874,828	2,543,647	0	2,543,647	3,418,475	28.4%
113 1,4-ジオキサン	8,431	420	0	0	8,851	2,774,400	0	2,774,400	2,783,251	23.1%
145 塩化メチレン	562,024	586	0	0	562,610	295,975	0	295,975	858,585	7.1%
102 酢酸ビニル	662,522	380	0	0	662,902	13,119	0	13,119	676,021	5.6%
177 スチレン	86,735	6	0	0	83,741	446,589	0	446,589	530,331	4.4%
63 キシレン	98,564	42	0	0	98,606	369,934	2	369,936	468,543	3.9%
299 ベンゼン	159,968	45	0	0	160,013	221,307	0	221,307	381,320	3.2%
95 クロロホルム	39,414	35	0	0	39,449	329,300	220	329,520	368,969	3.1%
40 エチルベンゼン	59,260	44	0	0	59,304	277,377	0	277,377	336,681	2.8%
上位9物質の合計	2,548,324	1,981	0	0	2,550,305	7,271,649	222	7,271,871	9,822,176	81.5%
化学工業合計	3,303,956	188,562	0	0	3,492,518	8,563,426	700	8,564,126	12,056,644	

ディーゼル自動車関係条例施行後の状況

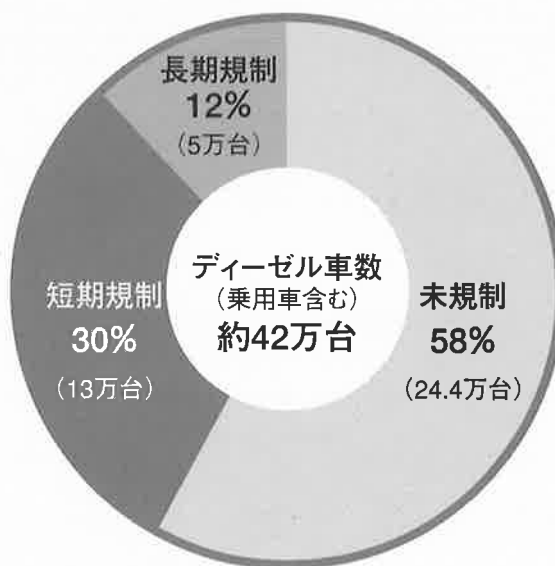
千葉県環境生活部大気保全課

1 条例制定の背景

自動車の排気ガスの影響による健康問題が懸念されたことから、昭和40年代より、国による窒素酸化物（NO_x）、硫黄酸化物（SO_x）等の排出ガス基準の設定や燃料中の硫黄分の規制が段階的に進められてきた。特にNO_xについては、当時、気管支喘息の原因と考えられていたことから現在では世界的に見ても厳しい排出レベルに達している。

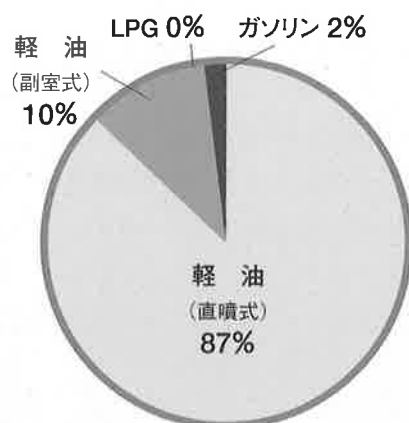
一方、粒子状物質（PM）の排出ガス基準については、平成5年に「短期規制」として初めて基準が設定され、次いで平成9年から「長期規制」、平成14年から「新短期規制」が施行された。また、平成13年6月には、それまでの自動車NO_x法にディーゼル車からのPMを規制項目に加えた「自動車NO_x・PM法」が制定され、対策地域での登録規制が平成14年10月から開始された。しかし、他の排気ガス規制と比べて、ディーゼル車のPM規制基準設定は遅れたため、平成13年度末時点で、県内に登録されているディーゼル車のうち、規制基準制定前に販売されたPMの未規制車が約24万台（58%）、短期規制車が約13万台（30%）を占め、当時の最新規制車である長期規制車は約5万台（12%）にとどまっていた。

図表1 ディーゼル車のPM規制年別保有台数
（平成13年度）（特種車1.3万台を除いて集計）

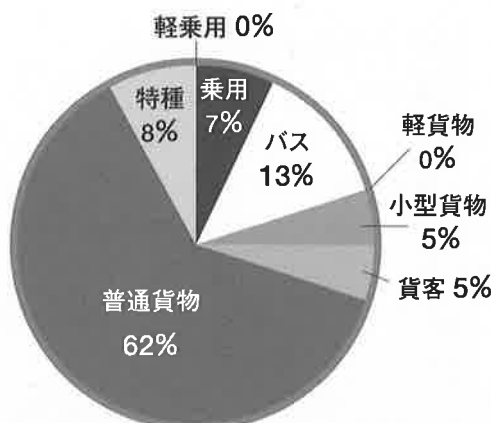


また、平成13年度の燃料別PM排出量は軽油が98%を占め、車種別PM排出量は貨物・乗合・特種車が9割以上を占めていた。

図表2 燃料別PM排出量
(県全域・平成13年度)



図表3 車種別PM排出量
(県全域・平成13年度)



(「平成14年度環境省委託業務結果報告書 総量削減計画進行管理調査」より作成)

2 条例によるディーゼル自動車排出ガス対策

(1) 条例の制定

そこで、首都圏の1都3県では、ディーゼル自動車の排出ガス対策を効果的に推進するため、連携して独自の条例を制定し、運行規制を行うこととした。

千葉県においても、平成14年3月に、軽油燃料の貨物・乗合・特種車を対象にした「千葉県ディーゼル自動車から排出される粒子状物質の排出の抑制に関する条例」(以下、「ディーゼル条例」という。)を制定し、平成15年10月1日から、長期規制適合車と同程度以上のPM排出基準を満たさなければ県内全域を運行できないこととした。また、千葉県環境保全条例については、平成14年3月に一部を改正し、アイドリング・ストップ等の義務づけを開始した。

[条例の概要]

	項 目	概 要
ディーゼル条例	運行規制	○ 粒子状物質の排出基準を満たさない特定自動車の県内の運行を禁止。(対象車についてはDPF等の装着または買い替え) ○ 規制対象車両 (特定自動車) - 小型・普通貨物車、大型・マイクロバス、特種車 ○ 運行規制の適用は、初度登録日から7年間猶予 ○ 対策地域外のみを運行する場合は、届け出をすれば12年間猶予
	燃料規制	○ 重油及び重油混和燃料等の不適正燃料の使用及び販売を禁止
条例 環境保全	特定事業者の措置 ※特定事業者：自動車を30台以上使用する事業者	○ 自動車環境管理計画書等の提出による事業者指導 ○ 200台以上の自動車を使用する特定事業者への低公害車の導入義務づけ

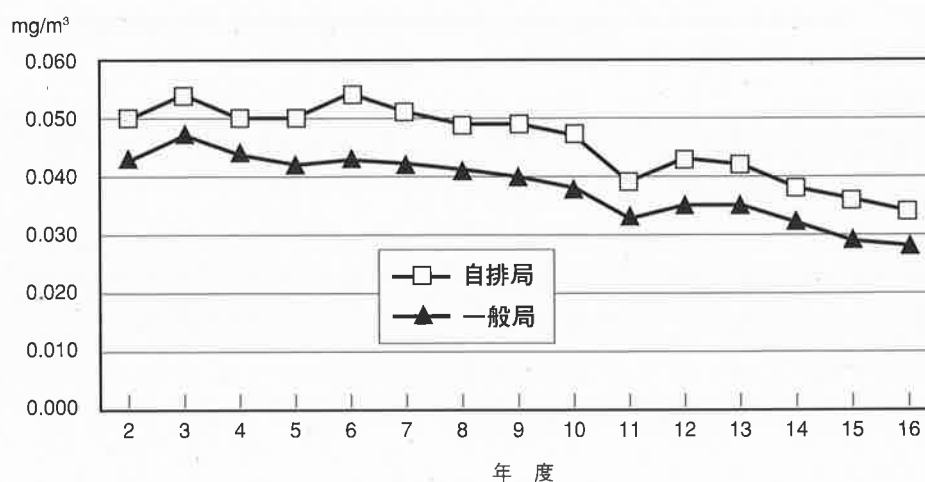
	アイドリング・ストップ の義務	○ 駐車または停車するときにエンジンを速やかに停止させることを義務づけ ○ 20台以上、又は500㎡以上の駐車場設置者に対し、駐車場利用者へのアイドリング・ストップの周知の義務づけ
--	--------------------	---

3 条例の運行規制施行後の状況

(1) 道路沿道周辺の大気汚染の現状

条例施行による大気環境の改善状況については、今後引き続き大気汚染の状況の監視を行いながら検証していく必要があるが、運行規制がスタートした平成15年10月から平成17年3月までの、条例施行後1年半の自動車排出ガス測定局26局の浮遊粒子状物質（SPM）濃度を施行前の同期と比較すると、0.039mg/m³から0.033mg/m³と約15%低下している。また、15年度から16年度の一般大気測定局と自動車排ガス測定局のSPM濃度変化を見ると、自排局の方が減少が大きい。

図表4 県内全測定局のSPM年平均値の推移（H16は速報値）



(2) 立入検査・路上検査結果

県では条例施行後、条例の遵守状況の確認のため、事業所立入検査、路上検査等を実施してきた。平成15年10月から平成17年6月末までの立入検査状況は、下記のとおりで、確認台数43,927台中、適合車が42,769台で適合率は97.4%であった。

また、平成16年7月からは、ビデオカメラによる監視も実施している。

図表5 運行規制立入検査結果について（平成17年6月末現在）

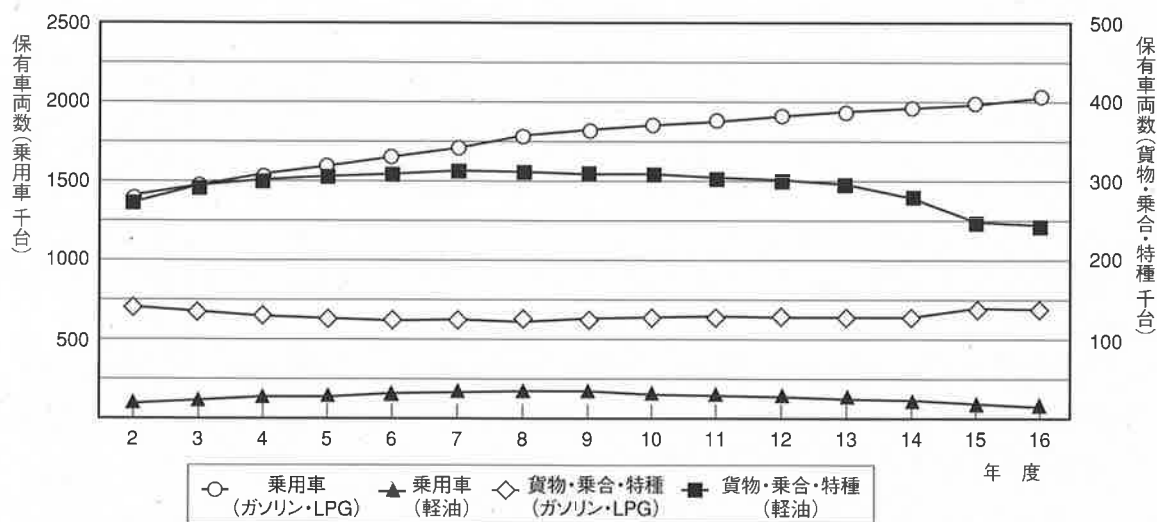
確認台数	適合車数	不適合車数
43,927	42,769	1,158
	適合率 97.4%	

(3) ディーゼル自動車の保有台数の変化

ディーゼル車は、燃焼効率が高く耐久性があり、安価な軽油が使用できることから人流・物流部門において広く使用されているが、その排出ガスはガソリン車の排出ガスには含まれない黒煙などのPMを含み、窒素酸化物（NO_x）の排出量にも大きな違いがある。

県内の16年度末の自動車保有台数（二輪車を除く）は、約320万台と増加傾向にあるが、うち軽油燃料のディーゼル車は約32万台と全体の10%程度を占め、保有台数は減少傾向にある。また、条例の制定された平成15年度以降は、ディーゼル貨物・乗合・特種の保有台数が大きく低下している。条例施行や自動車NO_x・PM法の施行に伴い、規制がかかる旧型車を手放す一方で新型車やガソリン・LPG車への買い替えが行われたと思われる。また、軽油乗用車についても保有台数は平成8年頃をピークに緩やかに減少してきている。

図表6 保有車両数の変化（燃料・車種別）



((財)自動車検査登録協会発行「自動車保有車両数(月数)」より作成 ※軽四乗用車・軽貨物車・二輪車を除く)

4 まとめ

道路沿道のSPM濃度が大きく減少していることは、国の排ガス規制の強化や自動車NO_x・PM法とともに、一都三県で取り組んできたディーゼル条例や、県と市町村の環境保全条例等の施策の総合的な成果と思われる。平成17年10月からは国の新たな車種規制として「新長期規制」が施行されるが、ディーゼル車から排出される粒子状物質（PM）は、気管支ぜん息や発がん性などの健康影響が、近年特に懸念されてきていることから、引き続きPM減少装置の補助金交付や路上監視等の施策を進めることによって、ディーゼル車からのPM排出量を低減させていく必要がある。

「千^{せん}の葉^はエコプロジェクト」推進事業について

千葉県環境生活部資源循環推進課

「千葉県資源循環型社会づくり推進会議」*では、平成14年10月に策定された「千葉県資源循環型社会づくり計画」*を推進するため、県民、NPO、事業者などの皆さんが循環型社会をつくるために取り組んでいる活動事例(エコプロジェクト)を募集しています。

それらを「千の葉エコプロジェクト」として取りまとめ、財団法人千葉県環境財団との協働によりホームページで広く紹介し、資源循環型社会づくりへ向けた「協働の環」を広げていきます。

1 「千の葉エコプロジェクト」推進事業の趣旨

地球温暖化の防止、環境破壊の抑止、天然資源の賢明な利用が強く求められている中、京都議定書が発効されるなど、県民、NPO、事業者、行政機関など、あらゆる主体が、資源循環型社会の構築に向けて、有機的に連携し、それぞれの英知と意欲を最大限に発揮することが望まれています。

「千葉県資源循環型社会づくり推進会議」では、県内で実施されている資源循環型社会づくりに向けた環境配慮型の様々な取組を募集し、これらの取組を広く情報提供することにより、環境配慮に前向きに取り組む皆さんのネットワークづくりや、さらなる賛同者の拡大を図り、協働型の資源循環型社会に近づいていくことを目指します。

また、千の葉エコプロジェクトのうち、特に先導性が高く、普及可能性が高いと認められる啓発的取組については、応募いただいた方々の意向を踏まえ、「千葉県資源循環型社会づくり推進会議」が必要に応じて協力していきます。

「千^{せん}の葉^は」のコンセプトは、千葉県内での様々な取組主体による環境配慮活動を、その「多様性」と「グリーン化」とに着目して「千の葉」に例え、そうした意欲と努力が枝葉を広げ、成長して、資源循環型社会へと実を結ぶ姿をイメージしています。

2 実施時期及びホームページへの掲載等

(1) 募集

随時募集しています。

*「千葉県ホームページ」をご覧くださいの場合は、ご参考までに、以下を参照願います。

・画面左下にある「ちばの環境」をクリック→「千の葉エコプロジェクト」をクリック

(2) ホームページへの掲載

応募いただいた取組については、「千葉県資源循環型社会づくり推進会議」で選定し、千の

葉エコプロジェクトとして登録されたものを「環境樹」*の形に取りまとめ、財団法人千葉県環境財団のホームページに掲載し、千葉県ホームページから御覧いただくこととなります。

平成17年9月以降に掲載を開始し、原則3年間掲載します。(年4回画面更新)

3 応募要件及び応募方法

(1) 応募要件

県民、NPO、事業者等の皆さんが、過去1年以上にわたり継続（断続を含む。）して、千葉県内で自発的に行っている循環型社会づくりに資する取組を対象とします。（販売に係わる製品、サービスの情報を除く。）

例えば、①「ISO14001」、「エコアクション21」などの認証を得て取り組んでいるもの、②取組の内容が報道記事、ニュース等の形で公表されているもの、③公的な表彰を受けているもの、などです。皆さんの積極的な応募をお待ちしています。

(2) 応募方法

ア 提出書類等

「千の葉エコプロジェクト」登録申請書に応募要件に該当することを示す書類（新聞記事、表彰状の写し等）などを添付して提出

イ 提出方法

申請書は添付書類とともに郵送又は持参により提出

ウ 問い合わせ・提出先

〒260-8667 千葉市中央区市場町1-1

千葉県環境生活部資源循環推進課

電話043-223-2758

《参考1》 「千葉県資源循環型社会づくり推進会議」について

千葉県資源循環型社会づくり計画に基づき平成16年3月に設置され、県民、NPO、事業者、学識経験者、行政の分野からの16名の委員のもと、①計画の進展状況の確認、②問題点及び課題の分析、③計画の改善・見直しの必要性・方向性等の検討を行うとともに、資源循環型社会づくりに向けた啓発等に取り組んでいる。

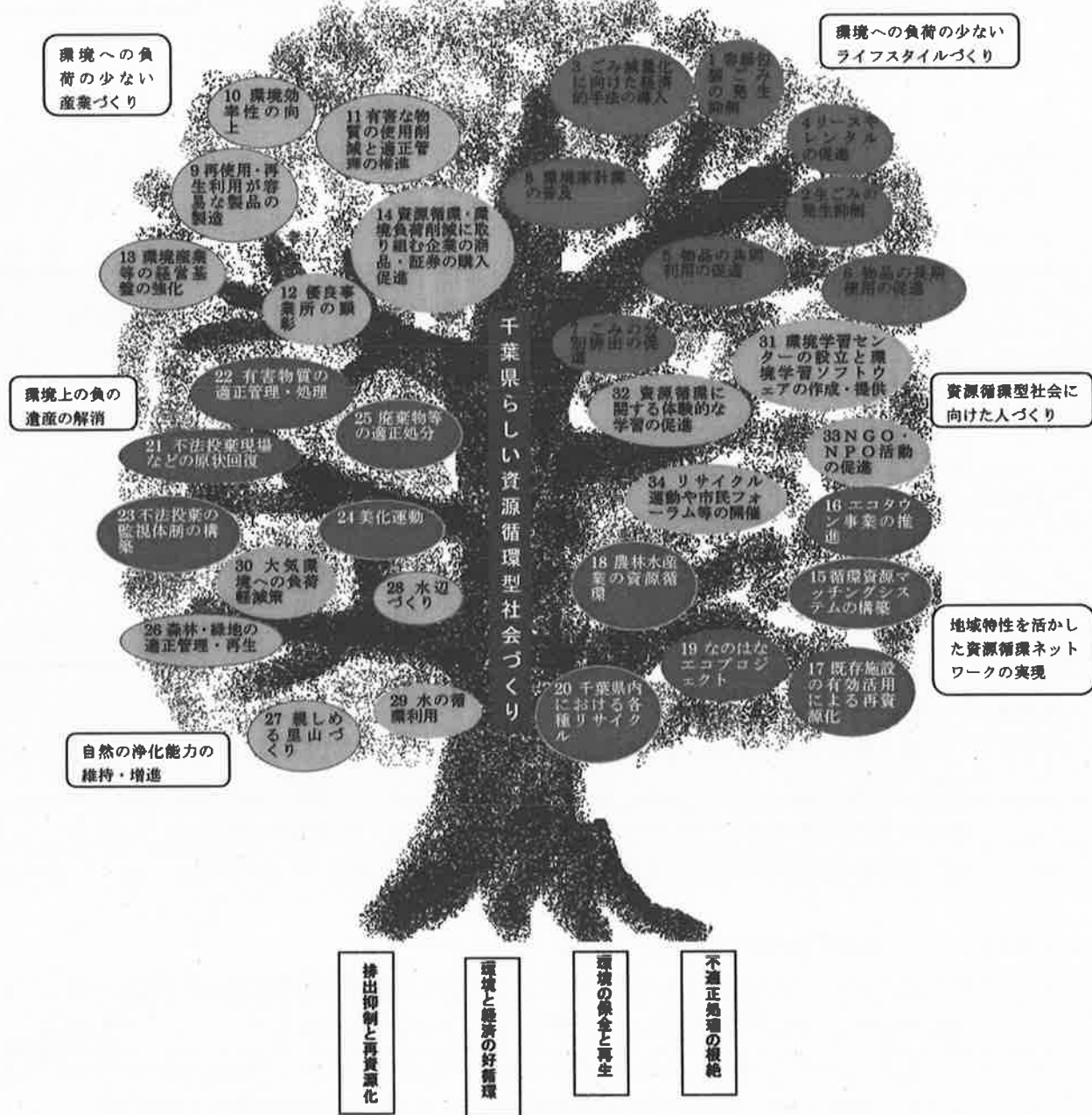
《参考2》 「千葉県資源循環型社会づくり計画」について

県民、NPO、事業者、行政等の協働による千葉県らしい資源循環型社会づくりを目指したビジョン及び行動指針となる計画として、平成14年10月に策定。

「生活」「産業」「環境」の視点から将来像と目標指標を掲げ、「千葉県資源循環型社会づくり推進会議」で進展状況や課題等の点検を行いながら、随時見直しを実施していくこととしている。

《参考3》 千の葉エコプロジェクトの「環境樹」

(それぞれの葉をクリックすると、取組事例の内容、主体、連絡先等の一覧を御覧いただける予定です。)



自動車リサイクル法について

〔 使用済自動車の再資源化等に関する法律
平成14年7月12日公布 17年1月1日完全施行 〕

千葉県環境生活部資源循環推進課

1. 自動車リサイクル法の背景

使用済自動車は中古部品や金属回収の観点から価値が高く、国内の解体業者等によって80%程度（質量換算）がリサイクルされ、残りはプラスチック・ガラスを主成分とするシュレッダーダストと呼ばれる破砕残さとして埋立処分されてきました。

しかし、近年になって、産業廃棄物の最終処分場の逼迫によるシュレッダーダストの処分費の高騰や、鉄スクラップ価格の変動により、従来のリサイクル・処理システムがうまく機能しなくなってきました。費用を支払って使用済自動車を引き取ってもらう逆有償化の現象が生まれ、負担を嫌った業者等による不法投棄が多発し、大きな社会問題となりました。鉄スクラップ価格はその変動が大きく、いつ市況が悪化し問題が発生するか分らないため、市況に左右されない安定したリサイクルシステムの構築が求められるようになりました。

また、エアコンの冷媒として使われており大気に放出されるとオゾン層を破壊するフロン類の回収や、爆発性がある処理の難しいエアバッグ類の適正処理という新たな環境問題への対応も必要となってきました。

そこで、使用済自動車のリサイクル・適正処理を行うため、自動車製造業者等を含めた自動車のリサイクルに携わる関係者が適正な役割を担う、使用済自動車の再資源化等に関する法律（以下、「自動車リサイクル法」と記します。）が平成14年7月に制定され、段階的施行を経て平成17年1月から本格施行されました。

リサイクルの障害となっている、フロン類、エアバッグ類、シュレッダーダストの3つについて自動車製造業者等の責任でリサイクルを実施し、必要な費用については、自動車所有者の方々が負担することとなります。

2. 自動車リサイクル法の対象となる自動車

自動車リサイクル法の対象となる自動車は、自動車としての使用を終了し最終所有者から引取業者に引き渡された使用済自動車です。

自動車の種類としては、被けん引車、二輪車、大型特殊自動車、小型特殊自動車、その他（スノーモービル等）の車両を除く全ての自動車（バス、トラックを含む）が対象となります。

トラック、商用車の架装物については、載替えや別用途での利用により再利用されることが多いので、自動車リサイクル法の対象外となります。これに対し一体型の架装物（床・壁・天井・中仕切り）は分離できないためシュレッダー業者で処理されることから、自動車リサイクル法の対象とされています。

3. 電子マニフェスト制度

使用済自動車は、電子マニフェストと呼ばれる電子システムによって、各工程（引取、フロ

ン、解体、破碎)の事業者間での引取り、引渡しをパソコンで情報管理センターへ報告するシステムとなっており一台一台確実に管理されます。これにより、情報管理センターでは使用済自動車等の引取り、引渡しを行った個々の事業者が把握可能となります。

この移動報告は、引取業者が資金管理人にリサイクル料金の預託確認を行った後に情報管理センターへ引取報告を行うことでスタートします。そして、各事業者の引取報告、引渡報告が一定期間なされなかった場合は、情報管理センターから当該事業者を確認通知がなされるとともに、登録・許可権者である自治体へ遅延報告が行われます。

4. 関係者の役割分担

自動車製造業者を含めて自動車のリサイクルに携わる関係者に適正な役割を担っていただくことにより、使用済自動車のリサイクル・適正処理を行います。

(1) 自動車製造業者、輸入業者

「拡大生産者責任」の考え方にに基づき、自らが製造又は輸入した自動車が使用済となった場合には、その自動車から発生するフロン類、エアバッグ類及びシュレッターダストを引き取り、リサイクルを行なう義務を負います。

(2) 自動車所有者

使用済となった自動車を引取業者に引き渡す義務を負い、またリサイクル料金を負担しなくてはなりません。

リサイクル料金預託済の自動車の売買時のリサイクル料金の取扱いは、次の所有者にリサイクル券を引き渡すこととなるので、次の所有者から車両部分の代金のほか、リサイクル料金(資金管理料金を除く)についても受領することになります。(リサイクル料金の授受については、消費税法の非課税取引になります)

(3) 引取業者

使用済自動車の所有者から使用済自動車を引き取り、フロン類回収業者又は解体業者に引き渡すリサイクルルートに乗せる入口の役割を果たすこととなります。

引取業を行うためには、事業所所在地を管轄する都道府県知事又は保健所設置市の市長への登録が必要です。

引取業者は、自動車所有者から使用済自動車の引取りを求められたときは、正当な理由がある場合を除き引取りを拒否できず、引取りを行ったときは引取りの書面(引取証)を交付しなくてはなりません。

なお、一旦使用済自動車として引き取った自動車は、中古販売・中古輸出等することは原則としてできません。

(4) フロン類回収業者

使用済自動車に搭載されているカーエアコンからフロン類の回収を行い自ら再利用をする場合を除き自動車製造業者等に引き渡すこととなります。このときに、自動車製造業者等にフロン類回収料金を請求できます。フロン類を回収した使用済自動車は解体業者へ引き渡します。

なお、引取業者同様に登録が必要です。

(5) 解体業者

使用済自動車のリサイクル・処理を再資源化基準に従って適正に行い、エアバッグ類(ガ

ス発生器)を自動車製造業者等に引き渡す役割を担います。エアバッグ類については、自動車製造業者等に回収費用を請求できます。

解体業を行うためには、事業所所在地を管轄する都道府県知事又は保健所設置市の市長の許可を受ける必要があります。

解体業者は再資源化基準により、引取業者又はフロン類回収業者から使用済自動車を引取ったときは、有用な部品を分離して部品その他の製品の一部分として利用できる状態とします。

なお、回収した部品等を技術的・経済的な理由で再資源化しない場合には、廃棄物処理法に則り適正に処分しなくてはなりません。

解体された自動車は次の破砕業者に引き渡します。

(6) 破砕業者

解体自動車(廃車ガラ)のリサイクル・処理を再資源化基準に従って適正に行い、解体自動車全部利用者に引き渡す場合以外は、シュレッダーダストを自動車製造業者等に引き渡す役割を果たします。

破砕業を行うためには、事業所所在地を管轄する都道府県知事又は保健所設置市の市長の許可を受ける必要があります。

引き取った解体自動車は再資源化基準により、有用な金属を分離して原材料として利用することができる状態にすること、その他の再資源化を行わなければなりません。これは、有用な金属及びシュレッダーダストの再資源化を促進することを目的とするものです。

5. リサイクル料金

平成17年1月1日からリサイクル料金の預託が必要になりました。新車を購入する場合は購入時に、既に保有している自動車の場合は平成17年1月1日以降最初の車検時あるいは使用済自動車として引取業者に引き渡す時にリサイクル料金の預託が必要となります。料金は自動車のメーカー、車種、エアバッグ等の装備により異なってきます。

リサイクル料金にはシュレッダーダストの処分に必要なシュレッダーダスト料金、エアバッグ類(シートベルトプリテンショナーを含む)の回収・運搬とリサイクルに必要なエアバッグ類料金、フロン類の回収・運搬と破壊に必要なフロン類料金の3品目のリサイクル料金のほか、使用済自動車の引取り・引渡しの情報を一元管理するなどの情報管理センターによる情報管理業務に関する経費としての情報管理料金及び資金管理法人がリサイクル料金の収納、管理、運用を行うために必要な資金管理料金が含まれます。

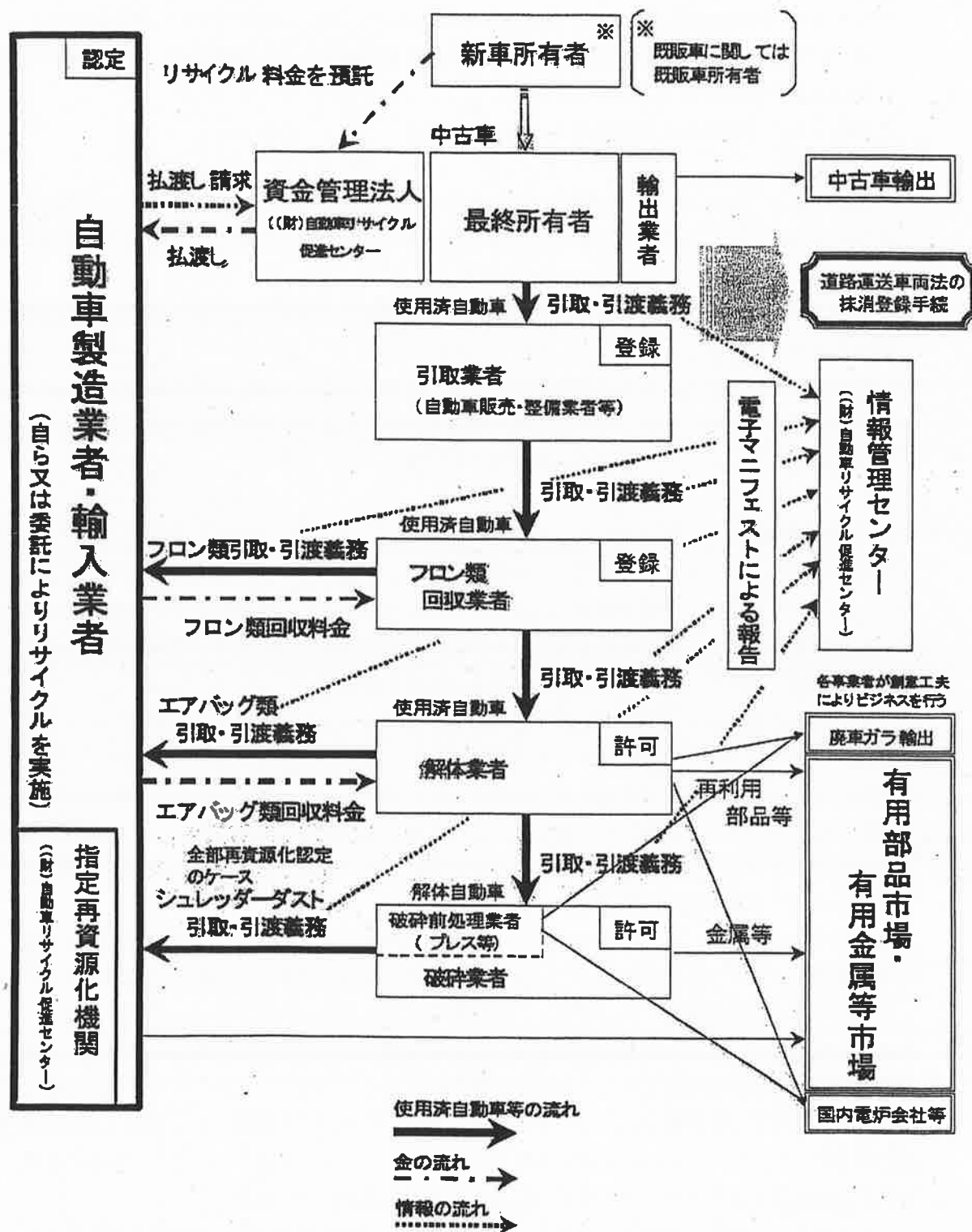
自動車所有者が預託したリサイクル料金は、資金管理法人によって管理・運用されます。使用済自動車のリサイクル実施の際は、自動車製造業者等が引取りを行った物品ごとにリサイクル料金が自動車製造業者等に払い渡され、自動車製造業者等から関連事業者へ費用が支払われることになります。また、情報管理料金は、使用済自動車が引取業者に引き渡された後、情報管理センターに払い渡されます。

このようにリサイクル料金は、シュレッダーダスト、エアバッグ類のリサイクル、フロン類の処理に使われ、これらを自動車製造業者等が責任をもって行います。そして、10年後の平成27年には自動車全体のリサイクル率を95%にすることを目指しています。

なお、使用済自動車が解体された場合、申請によりその自動車の車検残存期間に相当する自動車重量税が自動車の最終所有者に還付されます。

使用済自動車の再資源化等に関する法律の概念図

(通称: 自動車リサイクル法)



「外来生物法」について

千葉県環境生活部自然保護課

I 「外来生物法」の背景（新・生物多様性国家戦略）

ア 生物多様性の保全

1992年、ブラジルのリオ・デ・ジャネイロでの地球サミットで、「生物多様性条約」が採択されました。この条約は、熱帯雨林の急激な減少、種の絶滅の進行、更には人類存続に不可欠な生物資源消失への危機感が動機となり、生物多様性を遺伝子、種、生態系の3つのレベルで捕らえ、その全てを保全する必要があるとしています。

これに関して、国連は2005年3月に95カ国、約1300人の科学者が約4年間かけてまとめた、世界初となる地球規模の生態系評価報告書を公表しました。

それによると、生物種が絶滅する速度は自然な状態の1000倍の速さに達し、今世紀中に鳥類の12%、ほ乳類の25%が絶滅する恐れがあると報告されました。

もちろん地球に生物が誕生してから40億年が経っており、人間が出現する前にも多くの生物種が絶滅し、またその後新たな生物種が繁栄してきましたが、ここで問題としているのは、人間が出現して地球を支配してから、人間の行為が一方的に他の生物に影響をあたえ、あまりにも多くの生物を短期間に絶滅させていることです。

新しい生物種も生き残った生物から長い長い時間をかけて進化し適応していくものですから、いっぺんに多くの生物を滅ぼしてしまえば、後継者の無い、いわゆる生物の多様性がない世界ということになり、これは人類存続に不可欠な生物資源の消失につながります。

私たちは生物を食べて生活しています。太陽の光からエネルギーとなる栄養分を作ることは植物にしか出来ませんし、多様な生物を工業材料、医薬品、燃料資源として利用しており、将来にもバイオテクノロジーの発達によって新たな医薬品や食料開発などに役立つ遺伝子があるかもしれません。

生態系という言葉は、あるまとまった地域に生活する全ての生物とその環境をさすものですが、そのような単位で保全することは、まだ名前も付けられていない種や、遺伝子までもいっしょに保全することです。

国は1993年に生物多様性条約に加盟し、条約の規定に基づいて1995年に「生物多様性国家戦略」をつくり、2002年にこれをつくり変えて「新・生物多様性国家戦略」を策定しました。

イ 生物多様性の3つの危機

さて、わが国、ひいては千葉県においても問題となっている生物多様性の危機はおおむね次の3つに分けられます。

① 人間の活動や開発が、種の絶滅、生態系の破壊を引き起こすもの

捕獲・伐採などによる個体数の減少、森林の開発、水面の埋め立て、排水の汚濁による生態系の破壊などがこれにあたります。

千葉県は、他の県に比べて残念ながら固有種といわれるものが余りありません。しかしその中でも、千葉県にしかないシロバネカワトンボというトンボは今、昆虫マニアの採集によって危機に瀕しています。

また、生物多様性は遺伝子のレベルでも保全する必要から、ある地域にすんでいる種、個体群を守らなくていけないのですが、千葉県でもゴルフ場の開発、埋め立て等によって生物多様性が失われています。

② ①とは逆に自然に対する人間の働きかけが減っていくことによる影響。

田園地帯の里山に代表される風景は薪炭林として人が手を入れることによって守られてきた環境です。しかし他の燃料の普及などにより、人の手が入らなくなった山や、農業形態の変った水田では昔から人とかかわりあって生きてきた生物が生活できなくなってきました。

千葉県は高い山が無く、まさに広い地域に人の手が入っていました。水田も多く、このような人間の働きかけが減っていくことによる影響をより多く受けています。ゲンゴロウやタガメといった虫は水田の農業形態が変わったために千葉県では絶滅状態にあります。

③ 外来種や化学物質による影響。

近年、ブラックバス、アライグマ、マングース等の人間によって海外から持ち込まれた生物種が増えるといった問題が持ち上がっています。持ち込まれた外来種に罪はありませんが、彼らが増えることによって在来種の捕食や、駆逐、在来近縁種との交雑などによって地域固有の生物や生態系にとって大きな脅威となっています。

千葉県においては、アカゲザル、キョン、アライグマ、カミツキガメ等の外来種が地域の生態系に被害を与えています。

また、化学物質の中には、PCB、DDT、ダイオキシンのように生物に対して直接の毒性を持つもののほか、環境中に広く存在することによって生物の繁殖に異常をきたすような、いわゆる環境ホルモンと呼ばれる化学物質の影響が心配されています。

ウ 国及び千葉県の取組

イの3つの危機への対策として、「自然公園法」、「自然環境保全法」又は「千葉県自然環境保全条例」という法令によって、地域を指定して、その中の自然をなるべく手をつけずに守ってきましたし、「自然再生推進法」は過去に損なわれた自然環境を取り戻すことを目的としています。また「里山条例」は、住民の協力を得て山を人の手で整備しつつ維持していくことを目的としています。

種レベルでの保護については「絶滅の恐れのある野生動植物の種の保存に関する法律(種の保存法)」により、国内の絶滅の恐れのある種を国内希少野生動植物種に指定し、捕獲、引渡し等を規制し、生息地の保全や保護増殖事業なども行っています。

Ⅱ 「外来生物法」

正式には「特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律」といい平成16年6月に公布され、平成17年6月に施行されました。

この法律は前項の生物多様性への3つの危機のうち外来種の対策として制定されたもので、

目的としては特定の外来生物による生態系、人の生命・身体、農林水産業への被害を防止することです。

「特定外来生物」とは、明治以降にわが国に導入された、外来種のうち、生態系等に被害を及ぼし、または及ぼす恐れがあるとして、環境省が指定した生物をいいます。

法律の内容は二つに分かれており、そのひとつは規制であり、「特定外来生物」は飼養、栽培、保管、運搬、輸入、野外に放つことを禁止しています。

判定が出ていないものを「未判定外来生物」、特定外来生物や未判定外来生物によく似ているものを「種類名証明書の添付が必要な生物」としてそれぞれ輸入に際して規制があります。（別紙「外来生物法に基づく各種規制の概要」参照）

もうひとつは防除であり、野外で増えてしまった「特定外来生物」を必要に応じて防除を行うものです。防除は原則として、国が行いますが、地方公共団体や住民団体も防除実施計画をたて、防除事業の確認認定を受けたうえで防除を行なうことができます。

千葉県についてみると法施行時の第1次の「特定外来生物」に指定された以下の37種類（1科4属32種（種については亜種を含む。））の動植物のうち、千葉県で繁殖が確認されている種は10種(太字)です。

（哺乳類）クロギツネ、タイワンザル、カニクイザル、**アカゲザル**、ヌートリア、クリハリス、トウブハイイロリス、カニクイアライグマ、**アライグマ**、ジャワマンダース、**キョン**

（鳥類）ガビチョウ、カオグロガビチョウ、カオジロガビチョウ、ソウシチョウ

（爬虫類）**カミツキガメ**、グリーンアノール、ブラウンアノール、ミナミオオガシラ、タイワンスジオ、タイワンハブ

（両生類）オオヒキガエル

（魚類）チャンネルキャットフィッシュ、ブルーギル、コクチバス、オオクチバス

（節足動物）きょくとうさそり科全種、アトラクス属全種、ハドロニユケ属全種、ロクソスケレス・ガウコ、ロクソスケレス・ラエタ、ロクソスケレス・レクルサ、ジュウサンボシゴケグモ、セアカゴケグモ、クロゴケグモ、ハイイロゴケグモ、アルゼンチンアリ、アカカミアリ

（植物）**ナガエツルノゲイトウ**（器官としてその茎及び根を含む。）、**ブラジルチドメグサ**（器官としてその茎及び根を含む。）、**ミズヒマワリ**（器官としてその茎及び根を含む。）

千葉県では法律の制定に先立って外来種のアカゲザル、キョンについては鳥獣管理計画によって駆除の方針をたて、アライグマ、カミツキガメについては生息状況の調査を行ってきました。

また、学識経験者からなる千葉県外来種対策検討委員会を設置して、千葉県における外来種の状況及び外来種全体に対する基本的な考え方を検討しています。

疾走 1965夏

本邦初のレースは明治43年（1910）に行われた、東京上野公園でのオートバイレースだ、というのが定説です。世界史上初のレースが行われたのが1895年、パリ・ボルドー往復レースですから、日本でのレースが意外に早い時期であったことに驚かされます。

大正、昭和の時代には、アマチュアライダーによるオートバイレースが、東京須崎、目黒競馬場や大阪阪神競馬場、多摩川スピードウェイなどで行われ、太平洋戦争の軍靴の音が聞えるようになる頃まで続いていたようです。

創成期の時代、既に欧州の四輪レースに打ち込む人物もいました。白洲次郎です。白洲は、昭和26年（1951）に吉田茂首相の片腕としてサンフランシスコ日米講和会議を締結させ、辣腕を奮ったことでも知られていますが（GHQとの折衝の矢面に立ち、“従順ならざる唯一の日本人”とまでいわれた男。マッカーサーに次ぐナンバー2の権力者であったホイットニー民政局長（准将）が、「白洲さんは英語がお上手ですね」と言ったのにたいして「あなたももう少し勉強すれば僕ぐらいにはなれますよ」と言ったという逸話をもっている）、1920年代（大正から昭和初期）、英国ケンブリッジ大学留学中に愛車ベントレーやブガッティを駆ってのレース活動は多岐に渡り、日本人の本格的な正真正銘レーシングドライバーの草分けといわれています。奥様の白洲正子とともにカッコいい日本人の代表ともいえる人物です。

昭和5年（1930）には、日本人で初の英国マン島TTレースに出場、ベロセットで15位に入賞した多田健蔵のようなライダーも生れています。

そして、今からちょうど40年前にも青春を瞬間に燃やしつくした男がいたのです。

とにかくとんでもなくアグレッシブで、思ったことは即、実行。不屈の魂というか、ダメもとというか、若さのもつ特権というか、思いっきりだけで何でも成し遂げてしまったような奴でした。

確かに経済的には非常に恵まれた家庭に育っています。ですが、いくら裕福だからといってみんながみんな彼のような生き方ができるわけではありません。マンガの主人公ならば判らなくもないのですが、現実にはちょっとありえないような奴でした。

男の名は、浮谷東次郎。

昭和17年（1942）7月16日、千葉県市川市の大地主の家に生まれています。

とにかく型破りな奴です。一時、日本の若者の間で“バイブル”ともなった本で、『がむしゃら



1500キロ』（当初、私家版）という本があるのですが、東次郎が、昭和32年（1957）の夏に、前の年の誕生日に父親から買ってもらったバイク（50CC クラウドラー ドイツ製 公務員の初任給が1万円に満たなかった当時、14万円近い値段がした）で市川市の実家から大阪までの往復1500キロ旅行の体験記を綴っています。もちろん、ただの走り屋ではありません

ん。この本のなかでも「・・・偉いのはこの素晴らしいクライドラーとぼくの両親とクライドラーのシリンダーを削ってくれた作業員であってこのぼくではない」と、冷静です。

で、バイクで1500キロ走ることがそんなにすごいことなのかと思うかも知れませんが、これは、彼が中学三年生の時、わずか15歳でのことなのです。もちろん、道路事情だって今とは比較になりません。昭和32年のニッポンを記憶の底から探ってみれば恐ろしさが甦ります。

また、これには後日談があります。

昭和33年（1958）11月、本田技研社長 本田宗一郎宛に一通の手紙が届きました。17歳、両国高校一年の東次郎からです。

文面には、「貴殿のご子息がCub50CCに乗っておられるとの事、つきましては知り合いになりたく思います・・・」とあり、一緒に出版されたばかりの『がむしゃら1500キロ』が同封されていたといひます。もちろん、本田宗一郎に面識があるわけもなく、いきなりの手紙でした。これが、本田博俊氏との出会いになるのですが、信じられないくらい大胆な行動です。東次郎は博俊氏がこの年の8月に発売されたばかりのスーパーカブに乗っていることを雑誌で知り、彼一流の行動力で宗一郎に手紙を書いたのです。博俊氏は、「当時僕は、父の会社が発表したCubに乗っていました。ですから、最初は彼にとっては、僕よりCubの方に会いたかったんでしょうね」と苦笑ぎみに述懐しています。

しかし、東次郎の目的はCubだけではなかったはずで、前述したように彼の家は裕福であり、父親の珖次郎もまた若い頃からの大のカーマニアでしたから、自動車やオートバイと接する機会には恵まれていました。乗りたければCubだって手に入ったはずで、彼は本田宗一郎の息子が自分と同じ歳で、なおかつバイクが好きだということを知り、本当に友達になりたかったのでしょう。というのも、当時、彼の通っていた両国高校は都内でも有名な進学校でしたから、話の合う友人が少なかったのです。それにまだ普通の高校生がそう簡単にオートバイを買ってもらえるような時代でもなかったのです。

そんな彼ですから、大学受験に叛旗を翻して高校三年で中退。18歳の時にアメリカに突撃留学（ここでも東次郎はTV局、各出版社に飛び込みで回り、滞米費用を捻出しようとしている）をします。

1960年は、日米安全保障条約をめぐる国内が騒然となった年です。日本は“安保”をきっかけに総ての価値観・社会的規範が若者を中心に問いただされる時代へと突入してゆくことになります。

日本は、まだ米軍の準占領下にあり、出国手続きは複雑で、海外旅行など夢のまた夢でした。それに東次郎のような少年が留学するためには、少なくとも高卒の学歴が必要でした。東次郎は一人でアメリカ大使館へ行き、カタコトの英語で面接官を説得し、1960年10月、なんとか横浜から貨物船『宝来丸』で旅立つことができました（客は東次郎ひとり。料金は普通の客船の半額だった）。

61年、19歳でニューヨーク市立ローズ高校夜間部に入学。2月にはタイム&ライフ社へ勤務、週給65ドル。4月にはアパート暮らしを始めています。しかし、6月にはローズ高校を去り、7月にニューヨークを出発、ネプチューン運送会社の大型トレーラーに便乗して大陸を横断。ロサンゼルスに向かいました。途中、働きながらではありましたが、9月、カルフォルニア州立マウント・サン・アントニオ・カレッジに入学しています。しかし、翌年6月、ここも出席日数不足のため退学。7月には大陸横断往復オートバイの旅に出発しています。その後は、ホンダの代理店でメカニックをしながら、リバーサイド、ウィロー・スプリング等でオートバイレースに出場したりと、二年半のアメリカ放浪を思うがままに謳歌します。

この頃、東京オリンピックの開催、東海道新幹線の開通、名神高速道路の開通をひかえ、日本もまさに、高度経済成長が始まろうとしていました。

年収の5倍も6倍もしていた車の価格も、軽自動車売り出され、中古車も市場に出回るように

なっていました。もう少しガンバレばマイカーも夢ではなくなっていました。

昭和38年(1963)5月、鈴鹿サーキット(本田宗一郎が62年に完成させた日本初の国際レーシングコース 一周6004.15m)において第1回日本グランプリ自動車レース大会が開催され、二日間の観客動員数は23万人を超え、予想をはるかに上回る大反響に主催者、マスコミを驚愕させました。やがては手にすることができるかもしれない憧れの車種が日本グランプリレースに出るとなれば、多くの注目が集まるのは当然といえば当然だったのかも知れません。この大観衆は、翌年10月に開かれた「第18回オリンピック東京大会」を別格とすれば、当時、単独イベントとしては国内最大のものでした。

クーラー、カラーテレビ、カーの3C時代の直前の日本、国民の車への関心がいかに高かったかが分かるというものです(この頃の日本の乗用車の保有台数は、やっと100万台弱、米国の6600万台、英仏独が各670万台からみれば、自動車への概念は社会通念からも、税制、資産勘定からも、まだまだ財産そのものの時代だった)。

この第1回日本GPでは、東次郎の幼なじみの式場壮吉(裸の大將で有名になった画家、山下清を育てた式場隆三郎の甥)が『トヨタコロナ』で優勝(1301~1600CCクラス)し、また、同い歳のバイク仲間の生沢 徹(当時21歳 画家生沢 朗を父に持ち、16歳で浅間のモーターサイクルレースに最年少で出場)が日大芸術学部在籍のままプリンス自動車の若き契約ドライバーとしてマスコミに大々的に取り上げられていました。

日本GPから一週間後、ひとり勝ち(パブリカ・コロナ・クラウンのクラス三冠)したトヨタは、新聞に“出場全種目優勝”の全面広告をうちました。レース結果は、たちまち販売実績に結びつき、各メーカーは、やっきとなって翌年の第2回日本GPでの優勝をめざして努力を開始します。各社はレース結果を分析、必死の開発競争を行っていきました。こういった不斷の努力が、その後の日本車の性能を飛躍的に上昇させていくことになっていったのです。

1963年6月、東次郎は沸騰を開始したばかりの日本自動車レース界の真っ只中に降り立つべく、帰国しました。11月、トヨタと一ヶ月の専属契約を結ぶのですが、このときも「鈴鹿を貴社の車(特にコロナ1500を希望しております)で走り、レースをしたいと願ひこの手紙を書く決心を致しました・・・云々。」と、手紙で自分を売り込んでいます。とにかく、恐れを知らないというか、積極的です。

NHKの『プロジェクトX』でも取り上げられていましたが、64年5月の第2回日本GPでは、最も注目を浴びるであろうと思われたGTⅡクラスに標準を合わせたプリンス自動車(戦後、立川飛行機の名称で始まった)が他社を寄せ付けない圧倒的な強さを示しました(トップの生沢から7位までスカイライン1500GTが独占。元祖スカGの誕生です)。東次郎は、『トヨタコロナ』で初出場ながら、11位でした。トヨタ車の全面的な敗北が予測された第2回日本GPに唯一のくさびを打ち込み、そのレーサーとして存在を強くアピールしたのでした。

GPから二週間後、トヨタは、レース打ち上げパーティで65年の日本GPへの参加はもちろん、将来的にル・マン24時間レースをはじめ、海外のビッグレースにチャレンジしていくことを発表。さらに、トヨタ専属のドライバーテクニック向上のための特別訓練を計画。契約ドライバーのうち三名を選び、ヨーロッパに派遣すると公表しました。結果、東次郎は選抜され、イタリアGPの観戦に続いて、イギリスのジム・ラッセル・レーシングスクールでフォーミュラーⅢの操縦技術の講習を受けることになりました。

ここで東次郎は、より高度なレーシングテクニックを身につけたようです。帰国後すぐの12月、宇都宮スピード・トライアルAクラスに『MG-MGA』で出場し、優勝。天才ぶりを見せつけました。

しかし、東京オリンピックの興奮が未だ冷めやらぬ中、65年の日本GPの中止が発表されていました。原因は、主催JAFの財政悪化、そして、メーカー各社がレース結果を派手にPRし合ったという反省から

だったといひます。

因みに、この年は、すでに二輪で名をなしていた本田技研が四輪自動車へ進出すると同時に世界のモータースポーツの頂点への挑戦を開始した年でもあります（東次郎が初参加した第2回日本GPにおいてGTⅠ（1000CCまで）のクラスで上位4位までを「ホンダS600」が独占）。ホンダは、わずか1年の65年メキシコGPで優勝、さらに67年にはイタリアGPで優勝と、“世界のホンダ”の名と共に日本自動車業界の世界進出が始まってゆくのです。

65年はクラブマンの年でした。自動車メーカー系列のモータースポーツクラブが続々と創設され、さらには自動車レース主催能力をもった有力なプライベートクラブも輩出されました。東次郎は、トヨタの契約ドライバーながら、プライベートで、1月に『ホンダS600』を購入、5月30日の第2回クラブマン鈴鹿レースでは、GTⅠで、『ホンダS600改』（愛称 カラス）で優勝、T-Ⅱでも『コロナ』を駆って優勝しました。そして、7月18日にも船橋市の船橋ヘルスセンター内に完成した関東初の本格レーシングサーキットのオープン記念として行われた第1回全日本自動車クラブ選手権船橋レース（JAF主催）においても奇蹟の大逆転劇を演じ、GTⅠ『トヨタS800』、GTⅡ『ロータス・エラン』で二種目優勝をはたしました。その走りは、当時の多くのファンを魅了し、今では伝説とまでなっています。

しかし、終わりは突然やってきます。

トヨタが東次郎のために造ったとまでいわれている名車『トヨタ2000GT』（ヤマハとの共同開発による強力なDOHCエンジンを搭載、出力150馬力）の発表を間近に控えていた昭和40年（1965）8月20日、鈴鹿サーキットで練習中、部品（はずれたホイールキャップだったらしい）を拾おうとコース内に入ってきたマニアックな二人のレースファンを避けた東次郎はそのまま照明灯に激突、全身に重傷を負った彼は翌日午後2時に死亡。死因は「脳内出血によるショック死」。23歳でした。

戦後日本の経済発展は、自動車産業が占める割合を除いて語ることはできません。そうだとすれば、東次郎が活躍した二年間こそが、自動車界のみならず日本産業界にとってもエポックメイキングと位置付けることができるのではないのでしょうか。

自動車レースに事故はつきものと言ってしまうえば、それまでですが、東次郎の“がむしゃらな男の生き方”は、最後の“死”を除いて“成熟”してしまったこのニッポン社会の中でいじいじと生きている私たちにとっての強烈なアンチテーゼとなっています。

強烈な輝きを放った東次郎ですから、彼を慕い、全国のファンらが「イル・サマリターノ・トージス・クラブ」を結成、活動は40年たった今も続いています。市川市新田の生家には彼の愛車やレーシングスーツなどの遺品が展示されています。

事務局 菅谷

参考図書

「がむしゃら1500キロ」	浮 谷 東次郎	新潮文庫
「オートバイと初恋と」	浮 谷 東次郎	ちくま文庫
「俺様の宝石さ」	浮 谷 東次郎	ちくま文庫
「サーキット燦々」	大 久 保 力	三栄書房
「白洲次郎の流儀」	白 洲 次 郎 他	新潮社
「栄光なき天才たち 11、12」	森 田 信 吾	集英社
「ぼくの日本自動車史」	徳大寺 有 恒	草思社

2003年2月27日付け読売新聞千葉版



Bottle to Bottle

2005年1月、FDA(米国食品医薬局) 認証取得

洗浄装置例(JFE環境殿)



固相重合装置
(旭中部資材(株)殿/
よのペットボトル内)



最先端の超洗浄技術で、 再生ペットの「高品質化&低コスト化」を実現。

最先端のマテリアルリサイクル「ペットボトル超洗浄技術※」の開発によって、高品質な再生ペットを安価に製造することに成功しました。飲料用ボトルへの「ボトル to ボトル」が可能で、その安全性は米国食品医薬局の審査をもクリアしています。(2005年1月、認証取得)

※ペットボトル超洗浄技術は、三井化学エンジニアリング(株)とホソカワミクロン(株)の共同開発です。

お客様のニーズに合わせた最適プラントをご提案いたします。

- ボトルの分別から再生ペットに至るまで、全工程の自動化が可能。
- 優れた分別精度で、クオリティーの高い再生品化を実現。
- 水洗浄から薬液洗浄までフレキシブルな設備構成で、目的と規模に応じた最適なプラントをご提案。
- 財団法人クリーン・ジャパン・センターより平成14年度「資源循環技術・システム表彰」会長賞を受賞。

三井化学エンジニアリング株式会社 国内事業本部 国内営業部

〒105-0004 東京都港区新橋1-7-6 美スズビル7F TEL:03-3575-8114 FAX:03-3573-8120 E-mail:petbottle@mcec.co.jp <http://www.mcec.co.jp>

お客様に学び、お客様とともに・・・

EcologyとEconomy 未来志向を実現します。

地球資源の枯渇、貧困と飢餓、環境汚染と地球温暖化など大きな課題を抱える21世紀。中外テクノスは、より良い生活環境を次世代へ伝えるため、開発と保全、環境と産業のコーディネーター役として、自社の総合技術力を融合し、新たな「変革」と「挑戦」を推進しています。

環境測定 分析業務

- ◇環境調査・分析：排ガス、排水、土壌、底質、環境大気、環境水、臭気・悪臭、騒音振動、VOCs
- ◇超微量環境分析：ダイオキシン類分析、環境ホルモン分析、DNA解析
- ◇廃棄物等分析：焼却灰、飛灰、アスベスト、その他廃棄物
- ◇その他：作業環境、空気環境、材料試験（WEEE&RoHS指令、ELV指令）、PRTRへの対応

環境修復 保全計画

- ◇廃棄物焼却施設解体撤去工事
- ◇土壌汚染や地下水汚染の調査及び浄化修復工事
- ◇土壌・地下水汚染浄化修復工事後のモニタリング調査
- ◇各種環境保全計画（環境基本計画、地球温暖化防止計画、省・新エネルギー計画等）

建設・環境 コンサルタント 業務

- ◇各種施設建設計画に伴う環境アセスメント
- ◇廃棄物処理（施設）に係る基本計画・基本設計・施工監理・許認可申請業務
- ◇バイオマス資源利活用施設の計画・設置
- ◇微生物関連事業に係る問題解決、技術開発支援
- ◇微生物の遺伝子工学的手法を用いた解析

☆弊社に新規お引合い頂いた方、新規のお客様をご紹介して頂いた方に、500円分のQ.U.Oカードを贈呈するキャンペーン中です。
（キャンペーン期間：平成17年12月末まで）

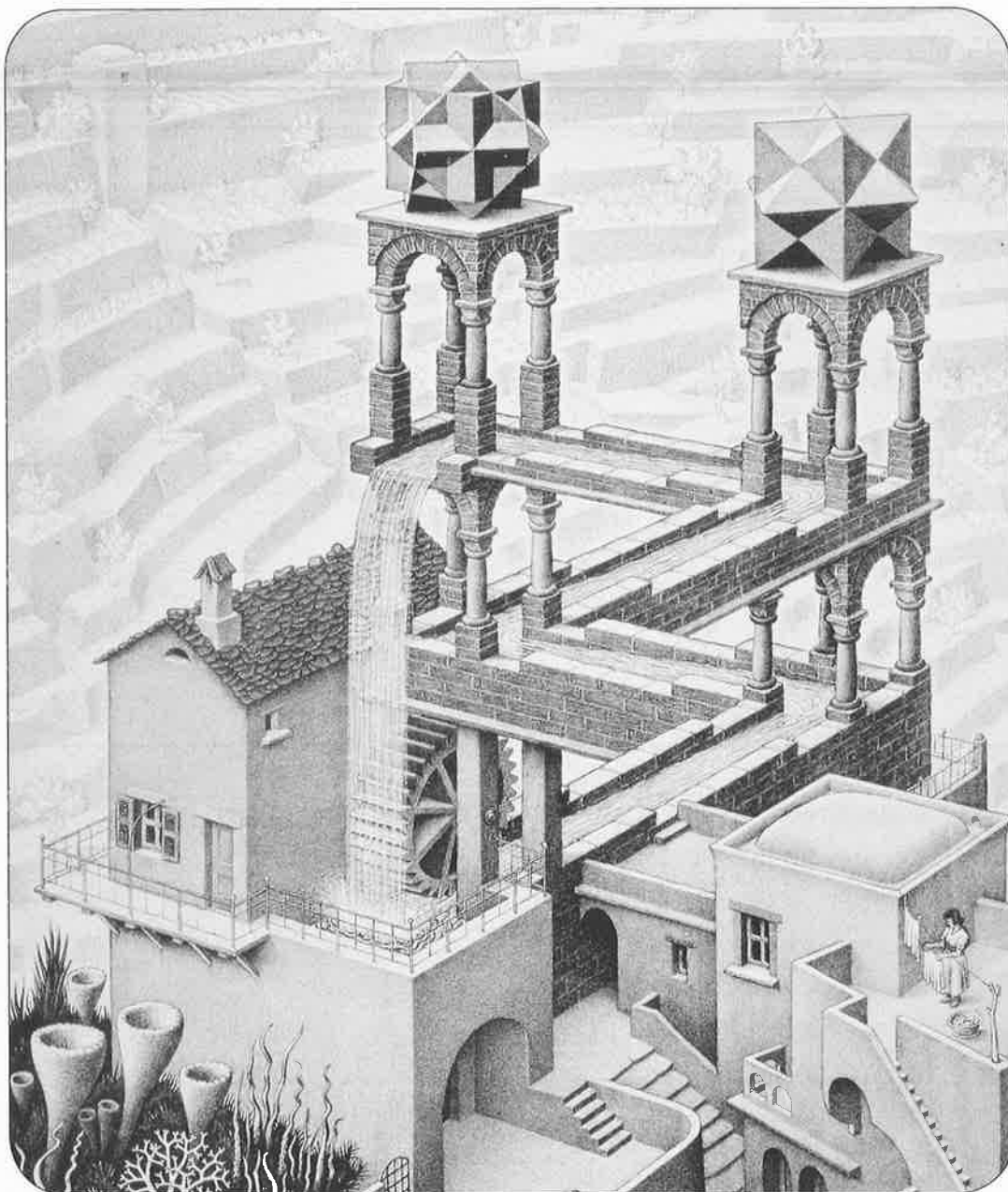
* お問合せは…



中外テクノス株式会社

■関東環境技術センター 〒267-0056 千葉市緑区大野台2-2-16 TEL 043-295-1102 FAX 043-295-1110
ホームページ：<http://www.chugai-tec.co.jp/> 担当：営業部 鈴木（E-mail:bunseki@chugai-tec.co.jp）

ISO9001・ISO14001 認証取得 ISO/IEC17025 認定試験所（認定範囲限定）



M.C. Escher Works © Escher Holding B.V./Huis Ten Bosch - Japan

この絵に描かれていることは可能でしょうか？
クリタは、それを可能にします。

製造工程で使う水を、100%リサイクル。「かなえる水」のクリタが、ユメをひとつ実現しました。

1日最大9,000トン、それほど多くの水を使う世界最大規模の液晶テレビ工場で、そのユメをお客様と共に実現しました。使った水を捨てるのではなく、すべて回収。もういちど使える水へと戻したのです。膜処理や生物処理などの水処理装置、安全で効率的な運転に寄与する水処理薬品、ゆるぎないノウハウをベースとした保守・運転管理など、そこにクリタの総合力が活かされています。水はもちろん、土も、空気も、エネルギーも。水の全てを知るクリタだからこそ、環境のあらゆる分野をソリューションできる。——「水と環境の先進的マネジメント企業」クリタです。

はじまりは、いつも。

Asahi
SOFT DRINKS

おはようございます。

朝はスッキリ! 朝専用缶コーヒー
ワンダ「モーニングショット」



ワンダ モーニングショット 缶190g

《 編 集 後 記 》

京都議定書が2月16日に発効され、地球温暖化防止に向けて「CO₂の排出量削減」が大きく取り上げられております。多くの企業が温暖化防止のための施策に取り組まれている事と思われますが、国としてもネクタイや上着なしでの業務形態を推奨しております。一部の企業では採用しているところもありますが、ネクタイ業界は売上低下に危機感を覚えている状況と聞いております。

本年の末には、流行語大賞候補として「クールビズ」と言う言葉が上位に選ばれることと思います。

家庭やオフィスの冷房温度が1度上がると「発電所からのCO₂排出量が0.3%削減される」とのことであり、クールビズにより一定の省エネ効果が期待出来そうです。当然、電力会社としては電力使用量が少なくなるため減収となるわけですが、電力十社で構成する電気事業連合会も軽装運動に参加されていると聞いています。地球環境保全のためには、収益を度外視した取組も必要な事かもしれません。

千葉県として掲げております「とりもどそう！ふるさとの自然」のスローガンのもと、県民・官庁・事業者が一体となり環境保全活動を推進し、まずは千葉県内から後生に残せる自然環境を取り戻しましょう。

アサヒ飲料(株)柏工場

井口 一郎

区分	編 集 委 員
73号	三井化学(株)・出光興産(株)・君津共同火力(株) アサヒ飲料(株)・日本ブレーキ工業(株)

会 報 第 73 号

発行年月 平成17年 8 月

発 行 者 社団法人千葉県環境保全協議会

会 長 中 川 淳 一

千葉県中央区市場町 1 番 3 号 自治会館内
電話 043 (224) 5827

印 刷 ワ タ ナ ベ 印 刷 株 式 会 社

千葉県中央区今井 3-21-14
電話 043 (268) 2511

