



世界に誇れる日本の自動車リサイクルシステム
(ジャパンモデル)



公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

理事長

中村 崇

Takashi NAKAMURA

1949年生まれ。九州大学工学部冶金学科卒。同大学工学研究科修士、博士課程修了。九州工業大学教授、東北大学教授などを経て、2002年から2008年まで東北大学多元物質科学研究所資源変換再生センター長。現在、東北大学名誉教授、東京大学生産技術研究所特任教授。2018年6月より現職。



循環型社会の 実現に貢献する 自動車リサイクル 制度の仕組み

「自動車リサイクル制度」 でリサイクルが進む

—— 自動車リサイクル制度ができたのはどのような背景があったのでしょうか。

中村 自動車リサイクル制度は2005年1月からスタートしました。それ以前も、国内のリサイクル事業者の取り組みにより、車のリサイクル率は80%と高い水準で進められてきました。しかし環境省が発表したデータによると、04年9月末時点で、不法投棄された車が約2万台、事業所などで不適切に保管された車が約20万台も発生していました。

かつて、「大量生産、大量消費」の時代には、その結果として生じる「大量廃棄」に注意を払ってきませんでした。しかし、00年ごろから「環境」という概念が人々の高い関心事

となり、変化なしには経済活動や社会活動が成り立たなくなりました。

—— 自動車リサイクルをうまく機能させるための課題はどのような点だったのでしょうか。また、その課題を解決するための仕組みは。

中村 適正なりサイクルの妨げとなっていたのが「シュレッダーダスト（有用な部品や資源などを回収した後に残る樹脂やゴムなどのゴミ）」、「地球温暖化に影響を与える「フロン類（カーエアコン用冷媒）」、処理に専門的な技術を要する「エアバッグ類（エアバッグやシートベルト）」です。

そこで02年7月に、使用済自動車の再資源化等に関する法律（通称「自動車リサイクル法」）が制定され、05年1月に施行されました。それにより、「シュレッダーダスト」「フロン類」「エアバッグ類」の3物品の適正処理に必要な費用を可視化した

上で、リサイクル料金として、ユーザーが車を購入する際に前払いで負担していただくことになりました。

—— 自動車リサイクルが始まり、どのような効果が上がっているのでしょうか。

中村 まず、不法投棄などが大幅に減りました。04年9月末時点で約22万台発生していた不法投棄などが、18年3月末時点で約5000台にまで減少しています。また、車の適正なりサイクルの阻害要因がなくなったことで、車の部品や素材などのほとんどがリサイクルされるようになりました。中でもシュレッダーダストのリサイクル率は約98%に達しており、15年度の目標値である70%を大きく上回っています。

ユーザーをはじめ、自動車メーカー、破砕業者、解体業者、フロン類回収業者など、あらゆる関係者が、それぞれ役割を分担して、循環社会の構築に向けて車のリサイクルを進めた結果です。

海外からも注目される 日本のリサイクル制度

—— 日本の自動車リサイクル制度の仕組みは、海外と比べてどのような点が違っているのですか。

中村 日本の自動車リサイクル制度には、随所、独特の思想と仕組みを織り込んでおり、グローバルでは、ジャパンモデルと呼ばれ、世界に誇れるものになっています。

自動車リサイクル制度は国や地域によつて異なっています。たとえば欧州連合（EU）では、自動車メーカーが使用済自動車全体を引き取ります。ただし、リサイクルの推進というよりは、不法投棄の防止に主眼が置かれています。

—— 世界に誇れる日本の自動車 リサイクル制度（ジャパンモデル） の運用における、自動車リサイクル 促進センターの役割は。

中村 公益財団法人自動車リサイクル促進センター（JARC）は、循環型社会に向けた自動車リサイクルに関する様々な課題に対応するため00年11月に設立されました。

JARCでは、使用済自動車から回収されるシュレッダーダスト、フロン類、エアバッグ類のリサイクル・処理に関する一連の工程を電子情報で管理する仕組みを、世界に先駆けて導入しました。リサイクル料金の管理のほか、自治体への情報提供や離島対策支援などを通じて、自動車リサイクル制度の安定運用に努めています。

—— 国連が採択した「持続可能な開発目標（SDGs）」や「ESG（環境・社会・ガバナンス）」の観点での企業評価などが注目されています。貴法人の今後の取り組みは。

中村 JARCは、自動車ユーザーからお預りした約9394億円（18年3月末時点）のリサイクル料金を安全かつ確実な方法で管理・運用を行っています。SDGsに関する持続可能な社会の実現に向け、18年度から、ESG投資のうち「E（環境）」に資するグリーンボンドおよび「S（社会）」に資するソーシャルボンドに投資を始めています。

EUを中心に、資源の有効活用を価値創造につなげる「サーキュラー・エコノミー（Circular Economy：循環型経済）」という考え方が広がりつつあります。自動運転車や電気自動車などが普及することで、自動車リサイクルのあり方も大きく変化するでしょうが、循環型社会の実現が、国や地域の違いにかかわらず重要であることに変わりはありません。

引き続き、日本の優れた自動車リサイクル制度の安定運用を支援するとともに、その取り組みを世界に向かって発信していくことも私たちの役割だと考えています。