

車の総合活用が求められる時代に対応

循環型社会の実現に向けた環境対応は世界的な課題だ。使用済み自動車のリサイクルは、それに加え、電動化や自動運転など新たな技術への対応も必要となる。公益財団法人として、自動車の円滑なリサイクルを使命としているのが自動車リサイクル促進センター（JARC）で、阿部知和専務理事に、自動車リサイクルの役割と、これからの課題などを聞いた。

（児玉平生）

——自動車リサイクル制度が始まって14年になります。

1990年代後半から天然資源の枯渇や地球温暖化、廃棄物の最終処分場の逼迫といった問題への対処が問われるようになりまし

た。「循環型社会」の構築が課題となる中で、05年から自動車リサイクル制度の運用が始まりました。

——当時、具体的にはどのような問題が生じていたのですか。

使用済みの自動車からは、解体や破砕業者を通じ、有用な金属や部品などを回収して活用するリサイクル事業がもとも行われていました。しかし、埋め立て処分場が不足して処理費が高騰したこと

から、不法投棄や不適正処理が心配されるようになっていました。また、地球温暖化対策の関連でカーエアコンの冷媒のフロン^①の確実な破壊処理、さらに爆発の危険があるため専門技術を要するエアバグ^②の処理という問題もありました。資源価格が下がり、自動車のユーザーが処理費を負担しないと使用済み自動車を引き取ってもらえないというようなことにもなっていました。

——リサイクルの仕組みとセンターの役割は。

既存の自動車リサイクル産業の基盤を生かしつつ、自動車のユーザーやメーカー、輸入業者、使用済み自動車の引き取り、フロン回

収、解体、破砕といった事業者の役割を明確にし、廃棄物の削減と資源の有効利用をさらに進めることを目指しました。JARCは00年11月に設立され、適正なリサイクル、資源の有効活用、環境保全のための活動を続けています。05年からは自動車リサイクル制度の指定法人として、リサイクル制度の安定運用に努めています。

——指定法人としての業務は。

資金管理、再資源化、情報管理の三つです。自動車購入の際にユーザーからお預かりしているリサイクル料金を管理、運用しています。再資源化は、小規模な製造、輸入業者からの委託による再資源化の実施や、離島地域の共同運搬事業について自治体への支援などです。情報管理は、使用済み自動車の引き取りと引き渡し情報を、電子システムにより報告、管理することです。

まず、自動車のユーザーからリサイクル料金を收受します。約9400億円にのぼる資金を、自動車を使用済みとなりリサイクルや処理されるまでの間、安全で確実な方法で管理、運用しています。元本を確保しつつ、市場の金利動向についても一定程度は踏まえたものとする方針で運用しています。そして、シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類^③についてリサイクルに要する費用を、リサイクル義務を負っている自動車メーカーや輸入業者に支払っています。

——大規模な災害が続いています。被災した自動車の処理を円滑に進める必要があります。

東日本大震災では、車台番号や登録番号などの情報が判別できない被災自動車が多数出てきました。このような被災自動車は、リサイクル料金の支払い状況が確認できないため、リサイクルや処分できないままです。これを教訓に、JARCとしては、環境大臣が任命した災害廃棄物処理支援ネットワークのメンバーとして、被災自動車の処理円滑化に役立つ情報を自治体に提供しています。

トツプに聞く

慮している企業を重視するESG投資にも取り組んでいますね。

国連が06年に、ESGを投資プロセスに組み入れる「責任投資原則」を提唱し、それをきっかけに世界的にESGが広がっています。パリ協定など、温室効果ガス削減に向けた潮流を受けて環境省は17年にESG投資の一環であるグリーンボンドの国内でのさらなる普及を図るためガイドラインを策定しました。元本確保が前提ではあるものの、JARCとしても、ESG投資の拡大に貢献するため、18年からESG投資を始め

ています。

——環境問題への対応からより高度な自動車リサイクルが求められているようですね。

持続可能な社会という観点からリサイクルの見直しが世界的に提唱されています。単純なリサイクルではなく、これからは、リユースとかシェアリングも含めた車の総合活用が求められてくるのでしよう。例えばハイブリッドや電気自動車で使われるモーターは、内燃機関より耐久性があり長寿命です。そのため、使用済みの自動車から取り外したモーターを再利用することもできます。そういう方向へ自動車のリサイクルが変わってくる可能性があります。

阿部知和 自動車リサイクル促進センター専務理事



●あべ・ともかず
1959年生まれ、東京都出身。84年東北大学工学部卒、出光興産入社。00年ホンダエンジンニアリング入社、09年車体研究開発部長、10年塑型技術部長、13年本田技研工業環境リサイクル推進室長、17年資源循環推進部長、1909年7月から現職。

大きなポイントです。

リチウムイオンバッテリーについては、リチウムを有価物として取り出して再利用するというのは、まだまだハードルが高いのと、リチウムイオンバッテリーは200^④から300^⑤と重く、運搬が大変だという問題があります。調達からリサイクルに至るまで、自動車メーカーがコンソーシアムを組んで取り組んでいる例が欧州などでみられます。リチウムイオンバッテリーは、可燃性など廃棄の際に課題があります。個別の企業より、まとめて対処する方が経

済合理性にかなっていると思います。JARCの目的は、シュレッダーダスト、エアバッグ、フロンの3品目を適正に処理することですが、自動車リサイクル自体がスムーズに行われることを促すという役割もあります。制度的な側面から、バッテリーのリサイクル促進についても支援できればと考えているところです。

——自動車の高度化に伴うリサイクル技術の高度化も課題ですね。

制御面での電子化がどんどん進んでいます。電気自動車を解体する際には感電に気を付けなければ

ならないし、特殊な設備が必要となる場合も増えてくるでしょう。重いバッテリーを取り外したり、運んだりできるのかという問題もあります。バッテリーの円滑なリサイクルを促す意味から、調査を行ったり、推奨される事例を発信するといったことを、国と一緒に進め、リサイクル費用についても、やるべきことが見えてきたら、それにふさわしい対応を提案していくこともあるのかもしれない。

——多様な事業者が電気自動車に参入しようとしています。

多くの事業者がかかわることになったとしても、リサイクルの責任を負っているのは自動車メーカーであり、自動車メーカーとの連携が必要となります。少量しか作っていないメーカーをどう指導していくのかも、JARCの重要な役割になるのではないかと考えています。この他に、海外に輸出され処分が難しくなったものや、新素材のリサイクルにどう取り組むのかといった課題もあります。さらに、ユーザーの皆さんの負担を小さくできるよう、リサイクルコストの低減も重要な課題として取り組んでいかなければなりません。