



自動車リサイクル促進センター



阿部 知和 氏

自動車リサイクル促進センター
専務理事（COO）

阿部 知和（あべ・ともかず）氏：1959年東京都生まれ。1984年東北大学工学部卒業後、出光興産入社。2000年ホンダエンジニアリング入社、車体研究開発部長、成型技術部長、本田技研工業環境リサイクル推進室長、資源循環推進部長を経て、2019年7月から現職

写真：村田 和聡

循環型社会への動きを先導

循環型社会実現に自動車産業界と連携して取り組む自動車リサイクル促進センター（JARC）。本業自体が環境・社会課題の解決に貢献するのに加え、近年はESG債への投資も始めている。

——最初に、財団設立の経緯と事業内容を教えてください。

阿部 自動車リサイクルの様々な課題に対応するため、自動車業界の横断機関として2000年に設立されました。2005年1月施行の自動車リサイクル法に基づき、自動車所有者から集めたりサイクル料金の管理やリサイクル促進に関する調査・研究、普及・啓発、情報提供などを行って

います。

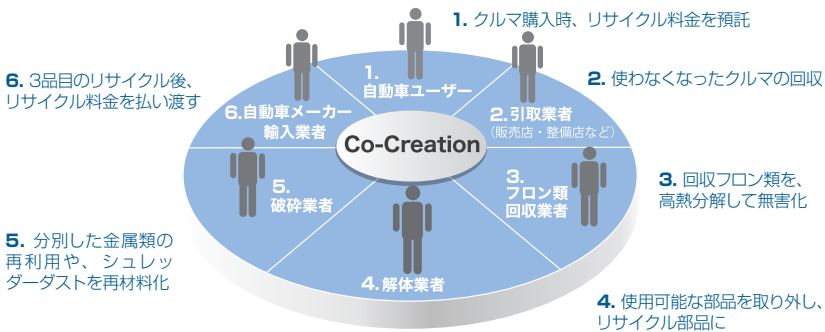
——自動車と二輪車のリサイクル事業の進捗状況を教えてください。

阿部 2005年から自動車リサイクル制度の本格運用が始まり、最初の5年はリサイクル料金を適切に集めて制度を安定化させる活動を展開しました。2010年以降はリサイクル率向上とリサイクル料金の適正化に取り組み、2015年には安定稼働に

至っています。2018年には国内で排出された車のうち、中古車などとして販売・輸出されたものを除く、約338万台が使用済み自動車として処理されました。日本はリサイクル制度がきわめて順調に機能しており、使用済み自動車のほとんどがリサイクルされています。

一方、二輪車については、廃棄物処理法の特例制度を活用した国内4

■ 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)



JARCでは、それぞれの役割を明確にし、一体となって取り組む。自動車リサイクルシステムの安定運用に努めている

出所:自動車リサイクル促進センター

メーカーなどの自主的取り組みとして、2004年に引き取りを始めました。2011年10月からは廃棄時無料引き取りという形で、メーカー負担により適正処理とリサイクルを安定的に実施しています。二輪車の場合は部品としての再利用率が高く、中古二輪車として海外に輸出される台数も多いため、すでにリユースが徹底されています。

——メーカーや自治体とはどのように協力関係を築いていますか。

阿部 メーカーとは自動車リサイクル法が施行される段階から、使用済み自動車のリサイクル・適正処理と資源の有効利用を行うために連携を図り、リサイクル制度の安定運用に努めています。

自治体に対しては、使用済み自動車の不法投棄、輸送が困難な離島対策、大規模災害対策などについてアドバイスや教育プログラムを提供し、問題解決に向けた協力関係を築いています。地震・台風等の大規模災害で被害を受けた車については被災自治体の支援を行い、とくに所有者が分からなくなった自動車のリサイクル料金を特別措置として当財団

が負担するなど、行政と連携した適切な対応を進めています。

——自動車、二輪車リサイクル事業における課題は何ですか。

阿部 中国の廃棄物輸入規制で廃棄物処理全体が滞り、この流れが自動車リサイクルにも大きな影響を及ぼしているため、それをどう解決していくかが直近の課題です。また、日本のリサイクルの仕組みは管理コストが高く、その低減に向けた取り組みも継続していく必要があります。

一方、輸出した中古車は輸入国で廃棄処理するのが原則ですが、適切に処理できない国も現実存在します。そこで輸出車がどう処理されているかを調査・把握し、対応を検討することも課題となっています。

ESG債への投資を開始

——脱ガソリン車の動きで財団の役割や活動は変化していきますか。

阿部 自動車リサイクル法は「シュレッダーダスト(ASR)」「エアバッグ」「カーエアコン用フロン」の3品目の引き取りやリサイクルを自動車メーカーに義務付けています。現状これらは適切に回収・処理されてい

ますが、電気自動車(EV)などが今後普及してくると、例えばバッテリーのリチウムイオン電池のように自動車を構成する新たな部品や素材が登場します。当財団はそうした部品・素材の廃棄状況や処理技術の進歩を見ながら、リサイクルのスキームを提案していきたいと考えます。

——財団の事業とSDGs・ESGをどう結びつけていますか。

阿部 当財団は自動車のリサイクル促進により、CO₂排出抑制や気候変動、資源の枯渇、ごみ問題といった多様なSDGs課題への貢献を体現してきた組織だと認識しています。

昨年からは未来を支える子供たちに向けて、自動車リサイクルに関する発信、小学生の絵画・標語コンクールを開催し、子供の頃からリサイクルや環境に対する意識を高める啓発活動にも取り組んでいます。

環境省の「グリーンボンドガイドライン 2017年度版」も考慮し、自動車の所有者からお預かりした約9400億円のリサイクル料金のうち数億円を使って、2018年度からグリーンボンドとソーシャルボンド及びサステナビリティボンドを運用しています。ESG債には今後も積極的に投資し、循環型社会実現の一翼を担う組織として社会的責任を果たしていく考えです。

——今後の展開を教えてください。

阿部 自動車リサイクル法施行からまもなく15年となり、制度は安定していますが、近年は若い世代の認知度が下がっています。リサイクル料金の適正利用で先進的な取り組みを展開していることをアピールし、認知度を上げたいと考えています。