

## 特別対談



中部大学経営情報学部長・教授／  
慶應義塾大学名誉教授  
博士(経済学)

細田衛士 氏

自動車リサイクル促進センター  
業務執行理事(CFO)

黒澤秀雄 氏

1953年東京都出身。77年慶應義塾大学経済学部卒業、80年同経済学部助手、82年同大学院経済学研究科博士課程単位取得退学、87年同経済学部助教授、94年同経済学部教授を経て現職。博士(経済学)。自動車リサイクル促進センターの資金管理業務諮問委員会委員長も務める。



KUROSAWA HIDEO

1954年東京都出身。78年慶應義塾大学商学部卒業後、住友海上火災保険に入社。2012年三井住友海上火災保険常務執行役員、15年7月より現職。

# サーキュラーエコノミーの実現に貢献する 自動車リサイクルの取り組み

廃棄物を出さずに資源を循環させる「サーキュラーエコノミー(循環経済)」の実現に向けて、けん引役として期待される「自動車リサイクル」。

その取り組みの現状と今後について、中部大学教授の細田衛士氏と

自動車リサイクル促進センター(以下、JARC)業務執行理事(CFO)の黒澤秀雄氏に語っていただいた。

## 循環型社会の実現を 着実に進めてきた日本

従来の大量生産・大量消費・大量廃棄を前提とした「リニアエコノミー(直線経済)」ではなく、資源や製品を循環利用することでその価値ができるだけ長く保全・維持し、廃棄物の発生を最小化する「サーキュラーエコノミー(循環経済)」。SDGsに掲げられた持続可能な社会を実現する経済システムとして、その重要性は産業界にも浸透しつつある。

**細田**「天然資源の経済へのインプットとなるべく少なくするとともに、経済系から自然系に出される廃棄物などのアウトプットを少なくする。そのためには、あらゆる資源を高度に繰り返し利用したほうがいいわけです。具体的には、廃棄物の発生を回避する、持ち手を変えてリユースする、リサイクルして素材に戻す、さらには熱回収など処理に関する原則がありますが、こうした廃棄物処理の

優先順位に従って高度な資源の循環利用を行うのが、サーキュラーエコノミーの基本的な考え方です。

2015年12月にEUが『サーキュラーエコノミーパッケージ』を採択し、サーキュラーエコノミーを主導しているのは欧州だと言われますが、20年以上前に『1999年循環経済ビジョン』を策定し、世界に先駆けて3Rに取り組んできた日本のはうが、循環型社会を着実に推進してきたと言えるかもしれません。

欧州発のこの政策パッケージは、環境保全だけでなく経済の活性化にもウエートを置いており、“経済と環境・資源のWin-Win”を目指しているのが特徴です。これに呼応して、我が国でも経済産業省が『循環経済ビジョン2020』を発表しましたから、EUとはいい意味でライバル関係にあるのが現状です」

**黒澤**「確かにこれまでの産業界では、経済と環境は背反する関係と捉える傾向がありました。我が国の2050年温室効

果ガス排出量実質ゼロ宣言によって、流れが変わった感じはありますね」

**細田**「どこまでできるかは別にして、理想型に向けてまずはやってみよう、と動き出したという意味では、この宣言は大いに評価できると思います」

## 自動車リサイクル制度が 果たすべき役割とは

そんな我が国のサーキュラーエコノミーをけん引する役割を担う取り組みとして早くから環境対策を進めてきたのが、“自動車リサイクル”的分野だ。20世紀後半に起きた天然資源の枯渇、地球温暖化、さらには廃棄物の最終処分場の逼迫といった様々な課題に対応するために、02年に制定された「自動車リサイクル法」をきっかけにスタートした自動車リサイクル制度が今後果たしていくべき役割への期待は大きい。

**黒澤**「鉄、銅、アルミなど多くの金属が使われている自動車のリサイクル率は日本

の様々な製品と比較してもトップクラスであり、リサイクルの優等生と言われています。しかし、近年はプラスチックやガラスなどのマテリアルリサイクルをはじめ、電気自動車の普及に伴うリチウムイオンバッテリーのリサイクルなど、新たな取組みを進める必要が生じています。

JARCは自動車リサイクル制度を支える唯一の指定法人として、また自動車業界の横断的機関として、リサイクル料金の運用・管理、使用済み自動車の適正な処理の管理などを通じて、自動車リサイクル制度の安定運用に努めています。とくに自動車ユーザーが自動車購入時に支払う1万円程度のリサイクル料金の残高は現在9300億円にも上っており、そのお預かりしたリサイクル料金を安全かつ確実に運用・管理することは、ユーザーに安心して自動車リサイクル制度に参加していただくという意味でも、本財団の重要な役割です。こうしたリサイクル料金の管理・運用については、経済、金融、環境の専門家とユーザー代表から成る資金管理業務諮問委員会でご意見をいただきながら、強い責任感と使命感を持って進めています」

## ESG投資を通じて 社会問題の解決にも貢献

持続可能な社会の実現に貢献したいという思いから、JARCが18年から開始したのがESG投資だ。

**黒澤**「19年には独自のESG投資の方針を策定・公表し、それにのっとって適格性の評価を得た債券への投資、発行体などとのエンゲージメントの推進、金融の専門性に対応するための運営体制の強化を柱に、自動車ユーザーからの信頼に応えるべく実施しています」

**細田**「ESG(環境、社会、ガバナンス)を考慮することの重要性が、ようやく日本でも浸透してきましたね。環境対応には非常にコストがかかるため、サーキュラーエコノミーや脱炭素といった動きは金融的な裏づけがないと進めるのが難しい。

社会や環境を良くするため、平和な世の中をつくるために、適切かつ持続的なESG投資の実施は、これからますます重要になっていくはずです」

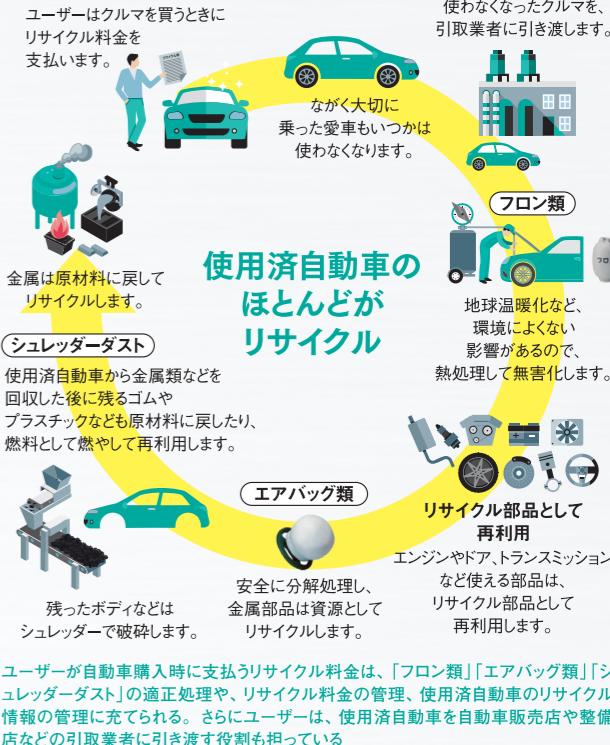
**黒澤**「我が国の自動車リサイクル制度は自動車の廃棄時ではなく購入時に前払いでのリサイクル料金を支払うため不法投棄などが起きにくく、世界的にも画期的な制度と言われています。また、この制度では自動車ユーザーの役割も重要です。ユーザーはリサイクル料金の支払いと使用済自動車をリサイクルルートに乗せる役割を担うことで、環境保全、資源の有効活用といった循環型社会に貢献し、自動車リサイクル制度の円滑な運営に寄与します。それと同時に、ユーザーはリサイクル料金の運用によるESG投資を通じて、地球温暖化などの環境問題や発展途上国におけるインフラ整備といった、社会問題の解決にも寄与しているわけです」

## 大変革期を迎える 自動車リサイクルの今後

今自動車産業界は“100年に一度の大変革”と言われる時代を迎えている。サーキュラーエコノミーに対する関心が高まる中、自動車リサイクルは今後、どのように進んでいくのだろうか。

**黒澤**「環境性能、安全性能、運転性能に対する新たなニーズが出現し、そのニーズの多様化によって自動車を取り巻く環境は大きく変わろうとしています。自動運転や電気自動車の技術が本格化していくと、自動車を構成する部品や素材の変化も予想され、リチウムイオンバッテリー

## 使用済自動車のリサイクルの流れ



やCFRP(炭素繊維強化プラスチック)の安定的なリサイクルが必要となります。また、プラスチックリサイクルの高度化への要請も高まっており、こうした課題に対して国や地方公共団体、自動車リサイクルの関係者と連携しながら、環境と経済の好循環を両立させて、循環型社会の実現に貢献していきます」

**細田**「CFRPは軽くて強い素材なので燃費も良くなり、低炭素化には有効です。しかし、廃棄する際の環境負荷が大きく、その矛盾をどうやって解いていくかが重要になってきます。脱炭素社会の実現に向けてどのようなロードマップを作ればいいのか、自主的な動きで取り組んでいくことが重要になっていくでしょう。その1つの知恵が、JARCのような公益法人が潤滑油となって公益と私益をマッチさせることだと思います。今後の活動に大いに期待しています」

**JARC** 公益財団法人  
自動車リサイクル促進センター  
Japan Automobile Recycling Promotion Center / JARC  
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30日本自動車会館11階  
<https://www.jarc.or.jp/>