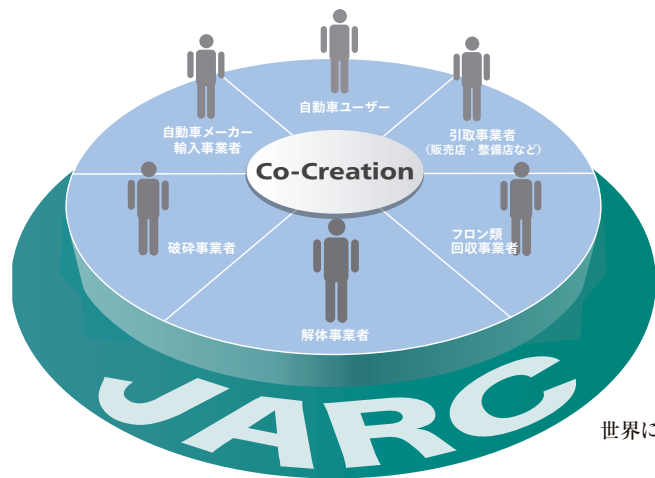




世界に誇れる、日本の自動車リサイクルシステム（ジャパンモデル）

SR）※₃の3物品の適正処理にたいへん手間がかかります。ユーザーが支払うリサイクル料金は、この3物品の適正処理に充てられており、現在ではおのおのがその役割の下で責任を持ち適正な処理を行い、それに関する情報をJARCが管理しています。

——そうして、**不法投棄自動車が減った**ですね。

細田 自動車リサイクル法施行前の04年に2万2499台あった不法投棄自動車は、22年には752台に減りました。これは産官学民で議論を重ね、それぞれがコミットして社会システムをつくり込むことができたためです。加えて、日本には社会規範や企業倫理といったソフトローがベースにあり、法律制定前から規範意識と責任を持ってリサイクルを進めてきた結果でもあります。

世界でも自動車リサイクルが行われていますが、地域の事情により、課題はさまざまです。例えば、欧米では地域ごとで自動車検査登録制度が異なり、地域をまたいで中古車が流通するため、使用済み自動車の発生台数や処理状況の把握が難しいといった課題があります。また、自動車台数が急増している地域では、自動車リサイクル制度の整備が遅れることで、将来的に不法投棄の問題が浮上

する可能性があり、日本の制度に関心を寄せています。これからは、日本の制度や知見を世界に伝えていく活動にもさらに力を入れたいですね。

また、自動車リサイクル制度は地球環境を守るだけでなく、市場経済にも大きな影響を与えます。従来の市場経済の枠組みで責任を果たすだけではなく、おのおのが一定の責任を持ち資源の循環利用に向け取り組むことで、これまでの市場経済の概念を変え、サステイナブルな経済構造をつくる一つの契機になりうるでしょう。

——一方で、**課題もありますか？**

細田 そうですね。現在、使用済み自動車のリサイクル実効率※₂はおおよそ99%に達し、残り1%はASRを焼却し、熱エネルギーとして回収※₄した後に残った飛灰等※₅です。使用済み自動車の適正なリサイクル処理を行ううえで阻害要因となっているASRのリサイクルをさらに高められるようにマテリアルリサイクル※₆やケミカルリサイクル※₇などの研究を自動車業界が一丸となって進めているところです。

加えて、今般普及が進むハイブリッド自動車や電気自動車などの次世代自動車に搭載されるリチウムイオンバッテリー（LiB）の3R※₈が課題になります。例えばLiBの重量

は200～300キログラムと非常に重いため収集運搬コストが高くなります。そして高電圧のため取り扱いに注意を要し、分別回収に関しては高度な技術が必要です。さらに次世代自動車は電子部品やCFRP※₉などの新たな素材が多くなる点などさまざまな課題があり、関係者間の連携を促進しつつ、リサイクル技術のさらなる高度化を図る必要があります。

——**自動車リサイクルは今後どうなっていくのでしょうか。**

細田 近年、あらゆる移動手段を1つのサービスで完結させるMobility as a Service (MaaS) が注目されており、自動車のオーナーシップが個人からビジネスに変わる可能性があります。そうなれば、排出者情報やその情報管理にも変化が起こるでしょう。さらに、今後は鉄道との連携や災害時の役割など、持続可能な都市の仕組みづくりから自動車を捉える必要もあります。ただ、社会のあり方が変化しても、自動車は人々の暮らしに欠かせない存在です。あらゆる人々が自動車リサイクルに取り組み、ワクワクする未来を創造することで、持続可能な社会が近づくでしょう。JARCでもその重要なピースを考え、自らの役割を担っていきたいと考えています。

※7 廃棄物を化学的に分解して新たな原料に生成・利用すること
※8 リユース、リデュース、リサイクル
※9 炭素繊維強化プラスチック

※3 使用済み自動車から有用な部品や金属類を回収した後に残る樹脂やゴムなど
※4 サーマルリカバリー
※5 廃棄物を燃やして処理するときに発生する灰
※6 廃棄物を再資源化して新たな原料として再利用すること



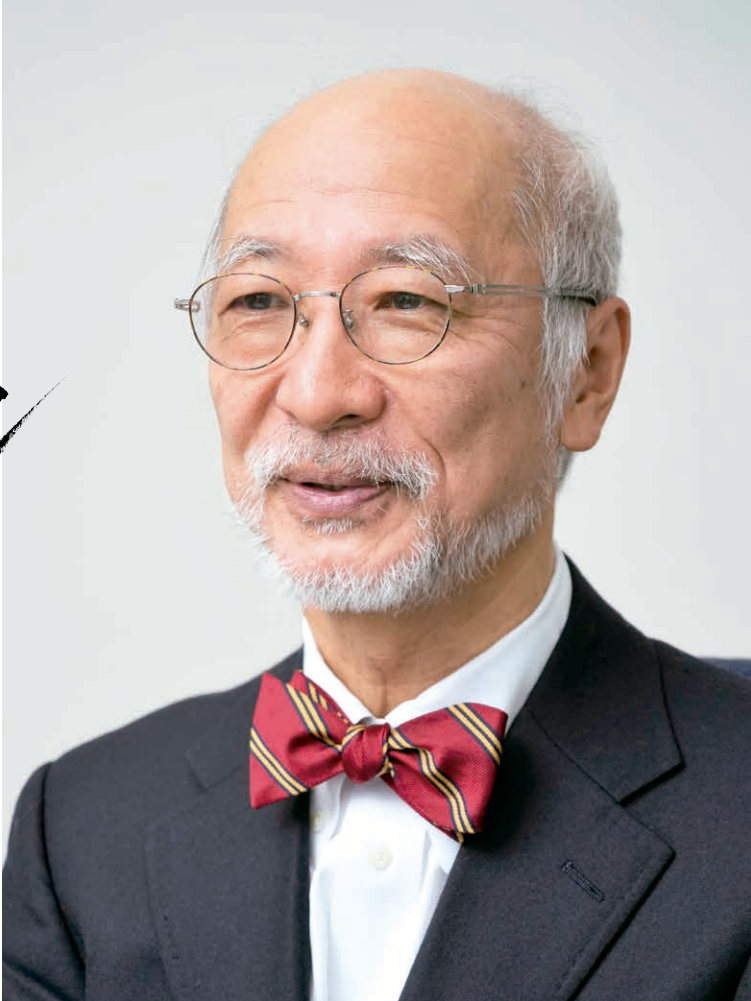
自動車リサイクル促進センター（JARC）

理事長

細田 衛士

Eiji HOSODA

1953年生まれ。慶応大学経済学部卒業。同大大学院経済学研究科修了。東海大学副学長、政治経済学部経済学科 教授。専門は環境経済学、理論経済学。2022年6月より現職



世界に誇る ジャパンモデルの 自動車リサイクル

——日本でも「2050年カーボンニュートラル」を掲げるなど、持続可能な社会への関心が高まっていますが、それに先駆けて、持続可能な社会の実現に取り組んでいるのが**自動車業界**ですね。

細田 日本では1980年代ごろからさまざまな廃棄物問題が浮上し、2000年前後に、家電リサイクル法や建設リサイクル法などの個別リサイクル法が制定・施行されました。自動車リサイクル法※₁は02年に制定、05年に施行され、日本の自動車リサイクル制度はジャパンモデルとして世界から注目されています。

——**どのような部分が注目されているのでしょうか。**

細田 自動車は、鉄・銅・アルミ、樹脂、ゴムなど、さまざまな素材で構成され、使用済み自動車のリサイクル実効率※₂は、おおよそ99%とされています。この高いリサイクル実効

率を可能にしているのが、日本オリジナルの自動車リサイクル制度なのです。

この制度の特徴は3つです。1つ目は自動車のユーザー、製造・輸入するメーカー、販売店や整備店などの引き取り事業者、そして使用済み自動車を適正に処理する解体事業者や破砕事業者など、自動車リサイクルに関わる者の役割を明確にしたこと、2つ目はユーザーが支払うリサイクル料金、3つ目は使用済み自動車の適正処理に関する情報管理です。使用済み自動車から回収した使用可能な部品はリサイクル部品として市場に流通させ、分別・回収した鉄・銅・アルミなどは、再生資源としてさまざまな製品に生まれ変わります。このリサイクル処理の過程で生じる、地球環境に影響を与えるフロン類、回収処理に専門技術を要するエアバッグ類、シュレッダーダスト（A

※1 正式名称：使用済み自動車の再資源化等に関する法律
※2 車両重量ベース