

巻頭言

太平洋島嶼国の廃車放置問題の解決のために

塩地 洋
京都大学 名誉教授



太平洋島嶼国14カ国に推定6万台前後の自動車の廃車が、解体／リサイクルされないまま放置されている。14カ国とはキリバス、クック、サモア、ソロモン、ツバル、トンガ、ナウル、ニウエ、バヌアツ、パプアニューギニア、パラオ、フィジー、マーシャル、ミクロネシアであり、地理的には太平洋の南西部に広域に分散して位置している国々である。社会経済的には、パプアニューギニアを除くと人口が100万人以下の小さな国で、経済発展も相対的に遅れている。

14カ国合わせて人口はおおよそ1,000万人だが、放置車両が6万台あるということは、人口1万人当たり60台の放置車両が存在することとなる。日本では人口1億2,600万人、放置車両が約5,000台で1万人当たり放置台数は0.4台である。それゆえ人口当たりの放置車両台数は、太平洋島嶼国が日本の150倍となる。さらに自動車保有台数当たりの放置車両台数で比較すると、日本は保有台数が約7,500万台、太平洋島嶼国は約60万台であり、保有台数当たりの放置車両台数は太平洋島嶼国が日本の1,500倍となる。

こうした高い密度の放置車両からフロンガスやエアバック爆発剤、各種オイルが漏れ、土壌、地下水、大気等を汚染しつつある。さらに環境立国と観光立国をめざす島嶼国、たとえばフィジーのナンディ国際空港近辺に数百台の放置車両が山積みされ、観光客に悪印象を与えている。米国ロサンゼルスハリウッドのセレブの間で好評となったのをきっかけに世界的ブランドとなったフィジー・ウォーターのブランド価値の毀損につながりかねない。こうした放置車両6万台の90%以上は日本から太平洋島嶼国に輸出された中古車が当該国で10年近く使用された後に廃車となったが、解体／リサイクルされずに放置されている車である。

太平洋島嶼国で放置車両が発生する主たる原因として三点挙げられる。その第一は、各国の人口／経済／社会規模の狭小性である。すなわち人口が小さく、経済規模が小さいため廃車ガラ／鉄スクラップを金属へ再生するための電炉、精錬炉等の経済的採算性がまったく成り立たないことである。自動車のリサイクルのための工業設備が存在しないため、金属類の再資源化が国内で行ない得ず、海外に持ち出さざるをえないのである。

しかしながら第二に、地理的な遠隔性も大きな壁となっている。すなわち太平洋島嶼国から廃車ガラ／鉄スクラップや各種金属スクラップを、電炉や精錬炉のある国（日本、オーストラリア、台湾、韓国等）に運び出そうとしても、地理的に離れており、海上輸送コストが割高となる。「鉄スクラッ

プ1トン運ぶのに海上輸送コストが1万円かかる。日本に持ってきても鉄スクラップ1トンの買取価格は1万円にすぎない」とよく言われる。

第三の原因は、地理的分散性である。各国は小国であるのに加えて、多くのより小さな離島からなりたっている。小さな離島では本島よりさらに経済採算性が悪くなり、本島に集めることも経済的になりたない。

こうした三点が主たる原因となって、自動車解体／リサイクルが経済的に採算がとれず、太平洋島嶼国では自力による自動車の解体／リサイクル事業が完結しえなくなっている。もちろん経済採算性は金属スクラップ価格の国際相場に強く影響を受けるが、国際相場が通常よりも良い水準にあっても採算がとれないのである。こうした国を「自動車リサイクル困難国」と規定する（地球上には太平洋島嶼国以外にも自動車リサイクル困難国／地域は存在するが、ここではふれない）。かかる自動車リサイクル困難国では孤立的に努力しても自動車リサイクル事業は停滞、縮小が避けられず、放置車両は増大する一方である。かかる自動車リサイクル困難国に対しては、自力で解体／リサイクルできない故に国際的支援が必要である。国際的支援があってはじめて太平洋島嶼国における自動車解体／リサイクルは可能となる。

この国際支援の必要性／責任性という点で、近年の環境系の学会ではリサイクルを構成する三つのR（リデュース、リユース、リサイクル：3R）に加えて、4番目のRとしてリターン（物財や廃棄物の持ち帰り）の必要性／責任性が主張されている。当該国に将来廃棄物となる物財を持ち込んだ海外企業やその政府が応分の負担として、リターン（持ち帰り）を果たすべきという主張である。すなわち当該国／地域が自動車リサイクル困難国であることを知りながら、当該国／地域にあえて自動車（中古車の場合が多いが、新車も含む）を輸出した企業と輸出国政府は応分の持ち帰り責任を負っているという主張である。そしてそうした観点から、自動車リサイクル困難国への日本からの国際支援／協力の提案を行なうこと、言い換えると日本がコミットメントする新しい国際的な自動車リサイクル分業の枠組を提起することが可能である。

繰り返すと、自動車リサイクル困難国での孤立的努力を断念し、自動車を太平洋島嶼国に対して輸出を行なった企業と国が持ち込み責任を取るという立場からの国際協力の提案、すなわち新しい国際的な自動車リサイクル分業の枠組を提起することによって、放置車両問題の根本的解決の道を探るべきである。

本稿が提起する日本がコミットする新たな国際的自動車リサイクル分業の枠組は、次の三点からなる。第一に、日本から中古車が輸出される際に「リサイクル預託金」（新車販売時に購入者から徴収した自動車リサイクルのための基金）を中古車輸出企業に還付しないで、日本の自動車リサイクル促進センターに保管し、輸出された中古車が太平洋島嶼国で数年後に廃車となった時に保管していたリサイクル預託金を活用して廃車の回収を支援することである。すなわち最終ユーザーが使用済車両（廃車）を解体工場にきちんと持ち込めば、そのインセンティブとしてリサイクル預託金を受け取ることができるようにすることである。

紙幅の都合で詳しくは説明できないが、日本で中古車輸出企業にリサイクル預託金を還付しないと、中古車輸出企業は還付されない分、輸出価格を上げざるを得ない。そうなると最終的には太平洋島嶼国で中古車を購入するユーザーが価格上昇分を負担することとなり、結局は太平洋島嶼国ユーザーが実質的にデポジットを日本の自動車リサイクル促進センターに預けることとなる。そのユーザーが使用済車両（廃車）を解体工場に持ち込めば、リサイクル預託金相当の額を受け取る、言いなおすと、島嶼国ユーザーがデポジットしていた金額を受け取る仕組みである。

第二の枠組は、太平洋島嶼国から日本へ金属スクラップ等を持ち帰る海上輸送費に対して、外務省による政府開発援助（ODA）や日本リサイクル推進センター（リ推センター）の「特定再資源化預託金」⁽¹⁾（以下特預金）（2018年現在約180億円）を使って補助を行なうことである。これらの補助によって日本までリサイクル資源を持ち帰って、国際相場価格で日本側の資源会社を買取っても資源会社が利益のであるビジネスを行なうことができるようにすることである。

なお海上輸送コストにふれておくと、太平洋島嶼国14カ国に約6万台の放置車両があると述べたが、この6万台の放置車両の海上輸送のコンテナ費用は、車両1台当り1万円前後と推定している。すなわち20フィートコンテナの太平洋島嶼国から日本までの輸送コストがおおよそ10万円であり、20フィートコンテナに廃車10台分のスクラップが搭載可能と推計している。従って放置車両1台当りの海上輸送コストはおおよそ1万円である。6万台の放置車両の海外輸送コストは6億円程度となり、外務省の政府開発援助や日本リサイクル推進センターの特預金で十分にまかなえる額である。

第三の枠組は、太平洋島嶼国に適合した解体方式、すなわち廃車台数の小さい国でも解体事業が経営的に成り立つ解体／リサイクル方式である「手ばらし解体」の日本側からの指導である。投資額が数十億円にもなるニブラや大型プレス、シュレッダー等の機械設備を導入しないで、もっぱら人力作業で解体する手ばらし解体を指導する。日本では大規模解体／リサイクル工場ではニブラや大型プレス、シュレッダーの高額設備で解体が進められているが、他方で地方の小規模解体／リサイクル工場では、もっぱら精緻な手ばらし解体が行われている。手ばらし精緻解体には三つの利点がある。①丁寧にとつとつ部品を取り外していくために中古（リユース）部品としての再使用比率が高くなり、金属スクラップ化される部品の比率が小さくなる。いわばリユース／リサイクル率の

増大である。②丁寧に取り去ると、たとえば銅以外の金属をまったく含まない純銅のスクラップ部品となり、資源会社の買取単価が上がる。③廃車ガラや中古部品、金属スクラップの輸送効率を高めることによって輸送コストが下がる。こうした丁寧な精緻手ばらし解体は作業量を増大させることになるが、相対的に低賃金の太平洋島嶼国に適合的な方式である。

以上、三点にわたって新たな自動車リサイクル国際分業の枠組を簡単に説明した。これらの課題を実行する上でポイントとなるのは、世界で最も先進的な自動車リサイクル制度である日本の自動車リサイクル制度を参考にすることである。それゆえ日本の自動車リサイクルにおける特預金が日本の離島における放置車両問題の解決に果たした役割について最後に言及しておこう。

日本において2005年1月より施行された「使用済み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は多くの成果を産み出してきた。その最大の成果はシュレッダーダストのリサイクル率が2005年以前は30%以下だったのが、2017年には98%まで高まったことである。同様にエアバッグ類のそれは85%から93～94%へと増大した。

加えて自動車リサイクル法における特預金の活用によって離島放置車両問題の解決が進んだことが大きな成果として指摘できる。不法投棄／不適正保管の台数は、2004年9月末時点で21万8,359台あったのが、2016年3月末には5,589台に減少した。とくに離島でのそれは、1万6,707台から128台に激減した（マイナス99.2%）。⁽²⁾

太平洋島嶼国における放置車両問題の解決の観点からすると、こうしたわが国における特預金による離島等放置車両処理は重要な意味を持つ。2015年度には特預金から1億3,200万円が支出されている。⁽³⁾1億3,200万円の内、9,222万円が離島等の放置車両処理を進めた87市町村に対して主として海上輸送費支援として支給された。平均輸送単価は台当り5,300円と算出されている。なお海上輸送距離が長い太平洋島嶼国においても前述のように廃車1台当り1万円程度でまかなえると推計される。

こうした日本における自動車リサイクルの改善を参考に、太平洋島嶼国の放置車両問題の解決を探るべきである。

注

⁽¹⁾ 車両事故などでエアバッグが展開し、フロンガスが流出してしまつたため、その車両のフロンガス処理が要らなくなり、その車両のために預託されていたフロンガス処理のための費用が使われずに余った資金。使い道がないため、資金管理人や指定再資源化機関（自動車メーカー等）等で管理されている。

⁽²⁾ 経済産業省自動車課／環境省リサイクル推進室(2016)による。

⁽³⁾ 経済産業省自動車課／環境省リサイクル推進室(2016)による。

執筆者紹介

京都大学博士（経済学）。京都大学大学院経済学研究科博士課程修了。九州産業大学商学部助教授、京都大学大学院経済学研究科教授、京都大学東アジア経済研究センター長、アジア経営学会会長等を経て現在、鹿児島県立短期大学学長、東アジア経営学会国際連合会長、産業学会会長。