

塩地 洋

太平洋島嶼国における放置車両問題の解決のために

本報告の課題は、太平洋島嶼国における放置車両問題の解決策の基本的方向性を提起することにある。

島嶼国における使用済車両(廃車)の放置問題が指摘されて既に 20 年近くたっている。ラフな推計を行なうと、14 カ国約 1, 000 万人の人口で数万台から 10 数万台の放置車両が存在する。仮に 10 万台とすると、人口 1 万人当りの放置車両台数は 100 台程度となり、2016 年の日本での 1 万人当りの放置車両が 0.4 台であるのと比較すると、島嶼国は日本の 250 倍程度となる。ただし日本でも近年のピーク時の 2004 年には 17 台程度あったが、それでも現時点の島嶼国はその 6 倍である。

この原因は、島嶼国では金属再資源化のための電炉、精錬炉等の工業設備がないため国内でリサイクルすることが技術的に困難で、かつ海外に金属スクラップを持ち出そうとしても遠隔離島であるため海上輸送コストがかさみ、(解体+海上輸送)コストが金属資源販売価格を上回り、自動車リサイクルは採算がとれない。こうした国は自動車リサイクル困難国と規定されうる。自動車リサイクル困難国では孤立的に努力しても、解体事業は経済的に採算がとれない故に停滞、縮小が避けられず、放置車両は増大する一方である。

本報告が提起する新たな国際的リサイクル分業の枠組は、次の四点からなる。第一に、島嶼国の自動車ユーザーが実質的にデポジットを輸出国(ここでは日本のリサイクル推進センターを想定)に支払い、そのデポジットを活用してユーザーが廃車時にデポジット分の還付を受けるインセンティブによってユーザーが放置しないようにする仕組みである。第二に、廃車台数の少ない国でも解体事業が経営的に成り立つ、「手ばらし」による精緻解体の仕組みである。ニブラや大型プレス、シュレッダーを使わずに小さな投資資金で、精緻解体することによってリサイクル率を高め、かつスクラップ資源や再生部品の単価を高くし、さらにはていねいにかためてコンテナに積み込めるスクラップの海上輸送効率を上げることである。第三に、島嶼国から日本へスクラップを持ち帰る海上輸送費に対して、政府開発援助行ない、日本まで金属スクラップを持ち帰って、国際相場価格で資源会社が買い取っても利益のできるビジネスを行なうようにすることである。第四に、日本自動車リサイクル推進センターの特預金を使って島嶼国の放置車両の回収作業を行なうことである。こうした枠組を「輸出国との協力による自動車リサイクル・プロセスの新しい国際分業」と名付ける。