

自動車～影響大きい自動車リサイクル法

自動車リサイクル法が 2004 年度から施行される見通しとなった。同法によって、これまで不明確であったリサイクル業者（解体業者や鉄スクラップ業者など）の適正処理義務が明確化されるとともに、新たに自動車メーカーと所有者にも適正なりサイクルが義務付けられることとなる（表）。

この背景には、既存のリサイクルビジネスが行き詰まったことがある。もともと、解体業者は解体した廃車から回収する中古部品を、また鉄スクラップ業者は廃車ガラを破碎した鉄スクラップを販売することで、リサイクル費用を賄ってきた。ところが、96 年にリサイクル残渣であるシュレッダーダスト（以下、ダスト）の埋め立てに関する規制が強化されたことにより、ダスト処理費が高騰すると、リサイクル業者の多くは採算割れを余儀なくされ、廃車ガラが不法投棄されるなどの問題が生じることとなった。このため、リサイクルビジネスを適正化するために、自動車の所有者がリサイクル費用を負担する仕組みが必要となったのである。

同法の施行によって、関連業界では、各社の対応力の差が業績格差となって顕在化することになる。

まず、リサイクル業者の間では、大手鉄スクラップ業者の勢力が拡大しよう。この先、リサイクル費用が所有者負担となることでリサイクル事業の妙味が増す一方、管理責任を負うことになるメーカーは、管理を効率化するため、解体と破碎を一貫して

行う業者との取引を望むようになる可能性が高い。鉄スクラップ業者にとって、両事業を一貫して手掛けることにより、大量の廃車ガラを安定確保できるメリットは大きく、資金力のある大手業者では、解体業へ進出する動きが相次ごう。一方、既存の解体業者では、引き続き解体業を営むには事業許可の取得が必要になるが、その際、環境保全対策を講じることが条件となるため、資金面での制約から独力では対応できない企業も出てくるのが予想される。

他方、メーカー間では、各社の開発力を反映してリサイクル費用に格差が生じよう。同コストの軽減には、解体しやすい設計とダストが発生しない素材の開発がポイントとなる。メーカーにとって自動車の燃費・安全性能の向上が生き残りの要件となるなか、これらの性能向上とリサイクル性向上を両立するには、多方面の開発を並行して進める必要がある。このため、投入可能な研究開発費が多いメーカーほどリサイクル費用を抑制しやすくなるとみられる。

この先、関連業界では、優勝劣敗が進むことになりそうだ。（6.19 松岡 純一）

表：リサイクル法における関連業者の役割分担

関連業者	許認可	役割
自動車所有者		リサイクル費用を負担する。
自動車メーカー、輸入業者	登録制	自ら製造または輸入した自動車廃車となった場合、廃車から発生する「フロン類」「エアバッグ」「シュレッダーダスト」について、リサイクルを適正に行う(実際の処理は専門業者に委託するケースが多い)。
解体業者、鉄スクラップ業者	許可制	廃車のリサイクル(廃車の解体、廃車ガラの破碎)を適正に行う。

(資料)新聞報道などをもとに当室作成