



「第2回 国際リサイクル会議金沢 '08 for THE CAR」 総括 2008年2月8日 石川県立音楽堂交流ホール

鶴 謙一

RUMアライアンス・顧問

●はじめに

この国際会議は、つぎの目的で、国際連合工業開発機関(UNIDO ITPO Tokyo)の特別協力のもとNPO法人RUMアライアンス(Re-Use Motorization Alliance/NPO)が主催したものである。参加者は、在京大使館22カ国、6名の大使とその他外交官の総員28名および一般来場者294名。

[目的]

- ① 日本における自動車リサイクルビジネスの紹介
- ② 自動車リサイクルを通じた循環型社会作りの共有
- ③ 途上国・中進国における自動車及び使用済自動車に関する情報収集
- ④ RUMアライアンスと参加各国間における情報ネットワーク構築の可能性

●主催者の挨拶要旨

近藤典彦(RUMアライアンス・代表理事)

RUMアライアンスメンバーは、地球市民としての自覚、競争から協調の精神、自然環境との調和、持続可能な社会の実現を活動指針とする。本会議の目的は情報ネットワーク作り、現状と将来の方向性の共有。各国の国情に合ったELV適正処理システムやビジネスモデルの構築が第一歩。

●来賓の発言要旨

森 喜朗氏(衆議院議員・元内閣総理大臣)

2000年現職総理大臣としてはじめてアフリカ訪問、以来アフリカ諸国と関係構築。本会議の成果が、5月のTICAD4(Tokyo International Conference on African Development /第4回アフリカ開発会議)、7月のG8洞爺湖サミットに組み込まれることを期待する。自動車リサイクルの先駆的な取組みを評価。

内山俊一氏(経済産業省製造産業局・次長)

わが国自動車産業は世界のリーディング・インダストリー。動脈サイドだけでなく、静脈サイドにおける3R(Reduce, Reuse, Recycle)が重要。2005年1月施行の自動車リサイクル法は順調。フロン、エアバッグ、シュレッダーダストの3品目は最終所有者の預託金によりメーカー責任で適正処理。国境を越えてものが移転する時代、環境立国日本から途上国へのELV(End of Life Vehicle/使用済自動車)の適正処理技術、制度、教育の導入移転は意義がある。

大嶋 清治氏(国際連合工業開発機関・東京事務所代表)

2008年は京都議定書発効年、TICAD4、洞爺湖サミットと続く歴史的な年。UNIDOは途上国・中進国の経済力強化と持続的繁栄のための工業基盤整備と環境保全を支援する国際機関として本会議開催に特別協力した。RUMアライアンスのIREC(International Recycling Education Center/国際リサイクル教育センター)は途上国・中進国にリサイクル教育や技術訓練の機会を提供し、このチャレンジは、途上国・中進国に於けるリサイクル事業発展と環境保全の突破口になる。

●第1部 RUMアライアンスの企画・提案(DVD)

- ① 国際自動車リサイクル構想 —情報ネットワークの構築—
- ② CDM(Clean Development Mechanism)を使ったELV回収システムの可能性
- ③ IREC(国際リサイクル教育センター)での教育訓練プログラム



●第2部 パネルディスカッション

テーマ 「途上国における自動車リサイクルビジネスの未来」

司会者 木内 孝氏(NPO法人フューチャー500・理事長)

パネリスト デニス・N・O・アウォリ氏(ケニア共和国大使館・駐日特命全権大使)

Dr. B.S.ングバネ氏(南アフリカ共和国大使館・駐日特命全権大使)

ジュラポン・タウィーシー氏(タイ王国大使館・公使参事官)

L・エルデネダワー氏(モンゴル国大使館・一等書記官)

熊田正隆氏(本田技研工業株式会社・リサイクル推進室主任研究員)
(自動車再資源化協力機構代表理事)

近藤典彦(RUMアライアンス・代表理事)

鶴 謙一(RUMアライアンス・顧問)

[発言要旨]

タイ: 年間生産台数100万台、輸出50万台。乗用車保有台数350万台、20年以上乗る。二輪車1,500万台。中古車、中古部品を扱うジャンク・ヤードは全土に500箇所。自動車の増加、リサイクルビジネスの必要性。

ケニア: 人口3,400万人。年間輸入台数は、新車1,200~2,000台、中古車5万台、増加中。6~8年車輦が多い。約5年使用後、有用な部品を取って廃車。リサイクルビジネスの必要性。

南アフリカ: 自動車産業は製造、流通、サービス、メンテナンスなど経済の重要な部分。トヨタ、日産、フォルクスワーゲンは、メーカーサイドの技術学校を運営。アフリカ全土を対象にしたネットワーク構築。自動車リサイクルによるビジネス機会がある。

モンゴル: 1988年市場経済に移行。人口260万人、首都ウランバートル100万人。保有台数30万台。1世帯2~3台。年間輸入台数3万6千台。5年で廃車。自動車リサイクル業が必要。第3回会議までに政府と協力してビジネスモデルの構築。人材教育の重要性。

熊田氏: 日本の自動車リサイクル法は登録制度、車検制度が前提。リサイクル制度におけるメーカーの役割は総合的視点から。法律によりASRの埋立60%減。日本では既存のリサイクル事業者の尊重。IRECのような教育訓練機関で技術、ノウハウ、知識を伝達することの重要性。海外におけるリペア部品ネットワークの必要性を認識。

近藤: 静脈産業のレベルアップを目指してIRECを設立。ELV処理はメーカーだけの責任ではなく、使用者にも責任あり。責任共有により関係者は進化。メーカー依存ではなく、地球環境に関わるリサイクル業が実行し、メーカーを動かす。自り法では、電子マニフェストの事務量負担。情報ネットワークにより国情に合ったビジネスモデルの提案。情報ネットワークの国際組織は必要だが、先ず出来るところから作る。中国の国境を越えたELV回収に対しては、発生国処理がリサイクルの基本と考える。

鶴: リサイクル業は発生地産業。静脈産業は地域密着型、回収・自立型産業。適正ルートへのインセンティブ。静脈ビジネスの立ち上げ。国情に合ったELVの定義。立法の必要性。

木内: リーダーの条件: ①先を読む ②人をひきつける、磁力を持つ ③逃げない。

必要なこと: ①目標・目的を持つ ②検証しながら一歩一歩進む ③決してうそを云わない

④仲間造りをする ⑤溢れるような人間愛を持つ

会場意見: 税金によるファンド組成、国際的ネットワーク組織、メーカー関与、法律の必要性、人材育成・教育の重要性、ビジネスモデルの構築、ELVの定義の違いー日本とケニア、など。

●成果及び発展

①ELV問題の共有

②情報ネットワークの構築

③第3回会議へのステップ

④各国の課題と優先順位

⑤現地視察

以上

