

第9回市民公開講座

太平洋の南の島における環境問題 — 放置車問題から考える —

鹿児島県立短期大学 学長 塩地洋

Hiroshi SHIOMI



太平洋島嶼国における廃車放置

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。

狭小性、遠隔性、分散性

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。

自動車リサイクル困難国

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な努力を断念し、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。

放置車両問題の解決策

－新しい国際的な自動車リサイクル分業の枠組

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。そうす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が買収しても資源会社が利益のでき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台当たり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台当た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）丁寧にひとつひ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、金属スクラップと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あることである。それゆえ次に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。

特預金活用による離島放置車両問題の解決

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%）。

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。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クが展開し、フロンガスが流出してしまったため、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。

2021年度国際協力パネル展

主催：JICAデスク鹿児島

共催：青年海外協力隊鹿児島県OB会・鹿児島県JICA派遣専門家連絡会

2022年1月17日（月）～1月30日（日）イオンモール鹿児島で国際協力パネル展を開催しました。

鹿児島県出身の青年海外協力隊やシニア海外ボランティア、そしてJICA派遣専門家一人ひとりが派遣された、国の様子がわかる写真と本人のコメントで分かりやすく活動を紹介したパネルを展示しました。

1965年に初めて青年海外協力隊員がラオスへ派遣されてから、これまでに全国で約5万人以上の隊員が派遣されてきました。鹿児島県からも980名ほどが飛び立っており、成年人口10万人あたりでは、全国1位の数となっております。

JICAが実施している国際協力についても、市民の方々が興味を持ちやすい要素を取り入れながら紹介することにより、世界で起きている様々な問題や開発途上国の現状を周知し、理解を深める必要性を感じています。

今後も鹿児島県民の方々へ、鹿児島県における

国際協力の歩みを伝え、より世界を身近なものとするきっかけとなる取り組みを続けていきます。
(JICAデスク鹿児島 国際協力推進員 仮屋慶一)

イオンモール鹿児島に先立ち、2021年12月14～20日に鹿児島大学の桜ヶ丘キャンパス、20～25日に郡元キャンパスでも国際協力パネル展を行いました。海外に興味を持ち、海外に行って異文化に触れ、広い視野を持ちたいと思っている大学生も少なくありません。そんな大学生に、実際に海外で活躍してきた鹿児島県出身の青年海外協力隊やシニア海外ボランティア、そしてJICA派遣専門家の活動をパネルを通じて知ることが出来るパネル展は、学生らの夢を膨らませるのに有用に働いていると思います。JICAボランティアセミナー青年海外協力隊体験談 in 鹿児島大学にも毎年、学生が参加してくれるのも、このような機会が繋がったことだと思います。

(鹿児島県JICA派遣専門家連絡会 幹事 嶽崎俊郎)



鹿児島県JICA派遣専門家連絡会とは

鹿児島県JICA派遣専門家連絡会 会長 稲見廣政

Hiromasa INAMI

JICA派遣専門家とは、開発途上国のニーズに応じた専門技術や知識を持つ専門家として、JICA（独立行政法人国際協力機構）の技術協力プロジェクトに派遣され、開発途上国の最前線で活躍した人たちです。相手国技術者（カウンターパート）にさまざまな技術・知識を伝えることで相手国の技術水準の向上を図り、その国の開発に貢献してきました。

鹿児島県JICA派遣専門家連絡会は、鹿児島県に在住のJICA派遣専門家（OB・OG）のネットワーク（連絡会）です。2022年12月現在、約65名の方が会員になっています。私たちJICA派遣専門家経験者は国際協力の理解者として、また、政府開発援助（ODA）の現場の体験者として、帰国後も地域におけるさまざまな活動に取り組み、国際協力・交流の促進に貢献しています。

2021年度「連絡会」定期総会報告

鹿児島県JICA派遣専門家連絡会

2021年度の鹿児島県JICA派遣専門家連絡会の総会が、2022年1月22日（土）に鹿児島市国際交流センター 多目的ホールにて、web（Zoom）でのハイブリッドにて開催されました。稲見廣政会長の挨拶に続き、JICA九州センター市民参加協力課の平知子課長からご挨拶と、青年海外協力隊鹿児島県OB会の木原和代会長から来賓挨拶を頂きました。

続いて、1）2020年度会計報告、2）2021年度活動報告として、（1）「国際協力パネル展」の開催（市民対象、2022年1月17～30日、イオンモール鹿児島）、（2）「国際協力パネル展」の開催（大学生対象、2021年12月14日～同20日、鹿児島大学郡元キャンパス、桜ヶ丘キャンパス）、（3）総会の開催（2022年1月22日、ハイブリッド／鹿児島市国際交流センター会場とオン

ライン、（4）市民公開講座の開催（総会と同日、同会場、講師：塩地洋氏／鹿児島県立短期大学学長）、3）2021年度会計中間報告、4）事務局の移動（鹿児島大学から嶽崎担当幹事の自宅に住所変更）が報告されました。

議事としては、1）役員改選として、稲見会長、山岡幹事、嶽崎幹事の2022年度から2年間の再任が承認されました。坂上幹事は今年度までの任期とし、新幹事は候補者がいた場合に検討することとされました。2）2022年度活動計画としては、（1）JICAボランティア・セミナー、（2022年10～11月予定、鹿児島大学郡元キャンパス学習交流プラザ）、（2）「国際協力パネル展」（市民対象、イオンモール鹿児島）、（3）会報誌「NEWS LETTER」第21号の発行（200部印刷／A3見開き版1枚、2022年8～9月）、

(4) 総会 (2023年1月予定)、5) 市民公開講座 (2023年1月予定)、3) 2022年度予算として、活動計画に応じた予算案が提示され、いずれも承認されました。また、4) 会則 (案) の制定と申し合わせ事項の廃止が提案されました。背景として、銀行口座等の開設や変更等に会長や幹事の氏名と住所が記載されている会則が求められるようになってきたことへの対応であることが説明されました。新たな会則「鹿児島県JICA派遣専門家連絡会会則」は、申し合わせ事項の内容を踏襲し、新たな詳細情報を追加したもので、2022年4月1日から施行されること、同施行に伴い、平成15年2月28日に施行された「鹿児島県JICA派遣専門家連絡会申し合わせ事項」は令和4年3月31日に廃止することとされ、承認されました。

意見交換として、どの県の連絡会も新規会員の

情報が入手出来ず、加入者が少ないこと、それに伴い会員の高齢化が進んでいることに関して意見が述べられ、JICA九州でも加入者を増やすための広報活動を継続し、方策を検討していくことが紹介されました。また、今年度は鹿児島県でJICA九州からの紹介で2名の新規会員の紹介があったことも報告され、市民公開講座の演者を九州内の連絡会内で紹介しあう案も紹介されました。

総会に続いて、第7回目となる市民公開講座が行われました。講師は、鹿児島県立短期大学の学長である塩地洋氏で、「太平洋の南の島における環境問題－放置車問題から考える－」の演題で有意義な興味深い内容が紹介されました。参加者数は20名 (会場6名、オンライン14名) で、活発な質疑応答も行われました。

(総会担当：山岡耕作、嶽崎俊郎)

編集 後記

本号は、近年、SDGsの1つとして社会でも関心が高まっている環境問題を国際的視野から市民公開講座で講演して頂いた塩地洋氏に内容をまとめて頂きました。太平洋の南の島における産業廃棄物である廃車放置の現状とその要因、対策まで幅広く教えて頂き、地球規模の自分たちの問題として認識を深めることができました。例年通り、開催されたパネル展と総会の報告も合わせ、今回からコンパクトなNEWS LETTERとして装いを一新し、より気軽に読んで頂けるようにしました。今後は寄稿も取り入れながら、さらに工夫を加えていきたいと考えています。

編集：事務局 嶽崎

鹿児島県JICA派遣専門家連絡会会報 第21号

発行 2022年12月

発行者 鹿児島県JICA派遣専門家連絡会 会長 稲見 廣政

鹿児島県JICA派遣専門家連絡会事務局 (住所は嶽崎の自宅)

事務局連絡先

〒890-8520 鹿児島市桜ヶ丘8丁目35-1 鹿児島大学病院地域医療支援センター内

電話：099-275-6525 FAX：099-275-6528

E-mail：takezaki@m.kufm.kagoshima-u.ac.jp

担当：嶽崎俊郎 (たけざきとしろう)