

基礎演習レポート

「環境と経済」

1. はじめに

最近、環境対策を重要な課題としてとりあげる企業が増えてきている。これまで、企業は経済性を重視するあまりに経済発展に伴う環境問題を無視してきた。それがなぜここに来て急に環境を見直し出したのであろうか。その背景には「資源の枯渇と環境汚染、廃棄物処理場のひっばくへの危機感がある¹。」「資源の枯渇はコストの上昇をもたらす、経済活動に悪影響をもたらす²。」「環境汚染は人類の存在の基盤をゆるがすものであり、廃棄物処理場の不足は、以前ならば有償で解体業者に引き取られていたはずの廃棄物を、引き取ってもらうのに処分費用を負担せねばなくなる事態を引き起こしている³。」また「欧州などでは、あらゆる環境規制や、環境に優しくない商品は受け入れられないなどといった消費者からの圧力もある⁴。」こういった状況のなかで、企業は生き残るために環境問題と向き合わざるを得なくなったのである。

2. 日本の廃棄物処理の現状と対策について

さて、現在の日本において、産業廃棄物の処理の現状と対策はどうなっているのだろうか。ここでは、廃車と廃家電品に焦点を絞って見ていきたい。

(1) 自動車業界の現状

自動車業界が抱える廃車問題の現状はどうなっているのだろうか。「使用済みとなった車は、現在、新車販売店、中古車販売店などを経由して回収されている。そして解体業者によってそれぞれの部品に仕分けられ、自動車整備業者、金属回収業者を通して再利用されている。またここで残るボデーなどの部分はシュレッダー業者によって粉碎され金属類とシュレッダーダストに分別される。金属類は再利用されるがシュレッダーダストは再資源化が困難なため埋め立て処分されてきた。廃車の場合、部品や原材料として重量比で75%が再利用されているとはいえ、年間八十万トン、全シュレッダーダストの三分の二を占めている。また埋め立て処分地の不足のため、以前であれば有償で解体業者に引き取られていた廃車も、逆に処分費用を負担しなければならないという『逆有償化』現象も発生している⁵。」今の方法では、再利用に取り組んだものの、廃棄物処理問題については何の解決もはかれていない状況といえる。

¹ 津川 敬「先進企業はリサイクルからリユースへ」『エコノミスト』第73巻第9号、1995年、77ページ。

² マーティン・コー「環境と発展の統合を - マレーシアから」『世界』第629号、1996年、132ページ。

³ 「廃棄物処理に大異変」『週刊東洋経済』第5356巻、1996年、13ページ。

⁴ 鈴木 達治郎「自主的な環境対策が欧州企業の行動論理に」『世界週報』第77巻第39号、1996年、54ページ。

⁵ 「廃棄物処理に大異変」前掲書、13ページ。

(2) 自動車業界の対策

それでは自動車業界ではどのような対策をとろうとしているのか。「今、自動車メーカー各社が取り組んでいるのは、シュレッターダストの減量化・再資源化を進めること、もう一つは設計段階からリサイクルしやすい車を開発して、発生するシュレッターダストの量そのものを削減することである⁶。」シュレッターダストの減量化・再資源化では日本自動車工業会として業界全体で取り組んでいる。その取り組みとは『減容固化』『乾留ガス化』の実証研究を進めるもので、これらが規模の小さいシュレッター業者の事業として成立するのかがどうか可能性を探っていくものである。一方、リサイクルしやすい車の開発は、各社の競争によって実現していく計画であり、これに関しては研究が開始されている⁷。取り組みは順調に進んでいるといっていよう。

- * 『減容固化』シュレッターダストを固形化し、容積を数分の一に圧縮すること。
- 『乾留ガス化』減容固化によって生じた固形物をエネルギー源として再利用するもの。

(3) 家電業界の現状

家電業界の廃棄物問題の現状はどうなっているのだろうか。「カラーテレビ、冷蔵庫、洗濯機、エアコンの主要四製品が一年間に廃家電品として処理されている量は、一六〇〇万台、六〇トン。そのうち三〇％が再利用されているが、残りの七〇％は圧縮ゴミやシュレッターダスト。シュレッターダストとしても年間七万～八万トンが埋め立て処分され、廃車に次ぐ規模に達している。しかも、ユーザーがホームセンター、ディスカウントストアなどで家電製品を購入して、廃家電品を粗大ゴミとして捨てるケースが増加して、大きな社会問題となっている⁸。」という状況である。家電業界の場合、製品のリサイクル化ばかりでなく廃家電品の回収方法も見直さなければならない。

(4) 家電業界の対策

まず製品のリサイクル化についてはどうなっているのだろうか。これに関しては、メーカー各社が相次いで進めている。例えば、「日立製作所ではクリーナーを含めた五製品について分解時間削減、リサイクル可能率向上、梱包用発泡スチロール削減目標を設定し95年度までにほぼ達成。松下電器産業も、『91年から製品アセスメントを徹底、リサイクルの促進だけでなく、93年には製品の使用エネルギー、95年からは独自に環境負荷の大きい物質四一品目を設定し、環境にやさしい製品づくり』を目指す⁹」としている。また、家電製品協会（家製協）を中心に、カラーテレビのリサイクル化の実証研究が開始されており、フロンに関しては断熱材をすりつぶして回収し貯蔵するところまでを確認。今後、再利用するために原料として販売できるかどうか研究を進めていくということになっている¹⁰。リサイクル化の技術開発については順調に進んでいるといえる。

廃家電品の回収システムの方はどうなっているのか。現在、「全国電機商業組合連合

⁶ 同上書，14 ページ。

⁷ 同上書，14 ページ参照。

⁸ 同上書，14～16 ページ。

⁹ 同上書，16 ページ。

¹⁰ 同上書，16 ページ参照。

会、日本電気専門大型店協会を中心として地方自治体と協力、回収に乗り出している¹¹」が「『廃家電品の八〇%を販売店が引き取っているが、ほとんどリサイクルに回らず、カネを払って処理業者に頼んでいるのが実態ではないか。』¹²」という声もある。「家製協の実証プラントは原料として販売した収入もあるが、ほとんどはテレビや冷蔵庫のメーカーからの分担金を原資とする予算で賄われている。このため、年間で処理可能な台数に上限があり、処理台数が多くなって予算を使いすぎると期末で処理台数を減らして調整¹³」しているのが現状である。このように回収システムが確立されていないのであれば、開発したリサイクル技術も意味がなくなってしまう。

(5) 自動車業界・家電業界に共通する問題

自動車業界・家電業界がともに抱える最大の問題というのが、「誰が処理費用を負担するか¹⁴」である。これはどのようになっているのだろうか。自動車業界では、「実証研究着手に際して、ディポジット（供託金）制や、メーカーによる引き取り制の導入も検討¹⁵」している。しかし、ディポジット制は、新車購入時に支払われた処理費用よりも、実際に廃車したときにかかる費用が高かった場合、その差額は誰が支払うのかといった問題や、それによって逆に不法投棄を助長してしまう可能性¹⁶のほかに、廃車処理証明書の発行など、その管理運営に一〇〇〇名程度の人員と数十億円もの費用がかかるため、天下りの温床となる¹⁷などといった問題が指摘されている。一方、引き取り制に関してはどうかといえば、自動車のリサイクルの過程を見ればよく分かるが、日本のシステムでは、解体業者やシュレッダー業者など多数の業者が関わっているため、引き取り制によってメーカーが直接廃車を引き取るようになれば、これらの業者の存続が危うくなる¹⁸。このことは日本経済にとって良いことではない。こういったことから、費用の問題は非常に難しいものとなっている。

3. 終わりに

これまで述べてきたことを見るかぎり、メーカー各社は廃棄物問題においてかなり前向きな態勢で臨んでいるといえる。しかし、どれだけすばらしいリサイクル技術が開発されても、廃棄物の回収システムなどといった、リサイクルを取り巻く環境ができていなければ、なんの意味もない。技術開発がメーカーの使命であるなら、このリサイクルのための環境をつくることこそ、政府、自治体、そして我々消費者の使命ではないだろうか。我々の生活は経済活動なしには成り立たない。環境問題に向き合わなければ、経済活動に支障をきたすようになってきた今、我々は廃棄物問題をゴミの問題と考えるのではなく、生活そのものの問題として捉え、真剣に取り組んでいかなければならない。

¹¹ 同上書，17 ページ。

¹² 同上書，17 ページ。

¹³ 同上書，17 ページ。

¹⁴ 同上書，17 ページ。

¹⁵ 同上書，17 ページ。

¹⁶ 同上書，17 ページ参照。

¹⁷ 同上書，17 ページ参照。

¹⁸ 同上書，17 ページ参照。

参考文献

- ・津川 敬「先進企業はリサイクルからリユースへ」『エコノミスト』第73巻第9号，1995年。
- ・マーティン・コ - 「環境と発展の統合を - マレーシアから」『世界』第629号，1996年。
- ・「廃棄物処理に大異変」『週刊東洋経済』第5356号，1996年。
- ・鈴木 達治郎「自主的な環境対策が欧州企業の行動論理に」『世界週報』第77巻第39号，1996年。