



こ 小北 じゅんぺい 順平

日本総合研究所
リサーチ・コンサルティング部門
環境・エネルギー・資源戦略グループ
コンサルタント

る。

これまで、自動車業界は、中古車業界や廃車リサイクル業界等、関連する業界と独自に連携した循環型事業モデルを確立してはきたが、こうしたパートナリシップの動きも踏まえ、これからは、より一層、業界横断的な連携を強化すべきだろう。各業界が、互いに資源の利用可能性を検討し、よりよい循環経済のあり方を模索することで、全体最適化した、より高収益な循環経済が実現するはずである。

足元で期待される事例としては、エアバッグからエコバッグを、タイヤから財布や靴を生産するなど、ファッショ

自動車業界における線形経済から循環経済への移行

ン業界の製品にリサイクルする取り組みがある。また、コンビニエンスストア業界とともに中古バッテリーを定置型蓄電池としてパーツリユースする取り組みも進みつつある。

加えて、業界横断をしつつ、循環経済化をさらに推し進めるには、製品寿命の長期化の観点をより重視する方向性がありうる。これには、所有によらず、利用サービスへの課金で継続的な利益を得る事業モデルへの転換が有望だ。

観光施設や自治体での交通手段として、配送業界でのオンデマンド配送手段として、自動車利用サービスの活用機会は、さらに増えるだろう。これらの事業には、型落ちした新車や中古車を積極的に活用する余地がありうる。一定の役目を終えた後は、他業界の用途に循環・活用す

ることも考えうる。このように、多様な業界と連携し横断的に資源や製品を有効活用する観点が、高収益な循環経済化につながると思われる。

今後、国内では、自動車を含む各業界で、循環経済化の波が押し寄せるだろう。その際、白書が目指す持続可能な社会への「循環経済」のあり方を、パートナリシップの取り組みなどを通じ、多様なパトナーが共有し協調するところが、線形経済から全体最適化した高収益な循環経済への移行の鍵となる。

(次回は9月26日に掲載します)

2022年6月、環境省は、『令和4年版環境・循環型社会・生物多様性白書』を公開した。白書では、持続可能な社会に向け、気候変動に対応する「脱炭素」、線形で一方通行の大量生産・大量消費ではなく、持続可能な資源利用をする「循環経済」、人口分散型社会で健全な自然環境と調和する「分散・自然共生」の3点の重要性を強調した。海外においても、同年5月に、サーキュラー・カー・イニシアチブが、循環経済によって自動車業界の高収益化が図られるとするレポートを公開した。レポートによると、自動車業界は、循環経済化によってバリューチェーン全体で、収益性が1.5倍に向上するという。高収益化の手段には、モジュール式の自動車設計を通じた修理効率化や、先進リサイクル技術を用いた廃車処理による利用可能なリサイクル資源の効率的調達等を挙げている。

つまり、自動車業界の循環経済化は、自動車ライフサイクルの全体最適化の視点で、バリューチェーンに点在する収益向上の余地を抽出し、相互依存関係を踏まえ、高収益な循環型バリューチェーンに再構築する移行過程といえる。

他方、国内に目を戻すと、循環経済化を、業界横断的に目指す試みも進む。21年、環境省、経産省などは「幅広い関係者の循環経済への更なる理解醸成と取り組みの促進を目指す」、官民連携を強化する「目的で、循環経済パートナリシップを設立した。参加者は、多業種から約130企業、約20団体を数えるが、自動車企業は、現状、1企業にとどま