

損害車リユースで環境・地域社会に貢献 —— 災害時の被災車両に対応

赤間 裕樹

(株)タウ
リサイクルタウン推進室
室長



1.はじめに

タウは1996年8月の創業以来、事故や風水害で壊れた「損害車」のリユースに力を入れて成長を続けてきた。まだ自動車業界に損害車リユースや自動車リサイクルに関する仕組みや概念がなかった時代に創業者は米国でレストア文化に出会った。壊れたクルマを自らの手で修復し大切に乘る文化に触れ、エコでモノを大切にする価値観を日本にも伝えたいという想いのもと、損害車リユース事業を立ち上げた。

以来、自動車ディーラーや損害保険会社など多くの取引先から損害車を引き取り、世界中、特に新興国に対して損害車を輸出し、現地のモビリティ化や経済発展に寄与してきた。今では北海道から沖縄まで全国19カ所の仕入拠点で、業界最多となる年間約10万台の損害車を買取りし、独自のインターネットオークションシステムで125カ国に向けて販売・輸出している。

当社の研究によると損害車リユースにより1台あたり1320kgのCO₂排出量削減(杉の木の1年間のCO₂吸収量150本分)につながるという研究成果にいたった。SDGsが

注目され、世界中でカーボンニュートラルが推進される中、当社のビジネスはこれまで以上にさまざまな場面での活用、多くのステークホルダーとの連携が求められていくものと考えている。中でも、災害時の被災車両の処理は近年の災害の激甚化・多頻度化にともない当社でも重要課題の一つと捉えている。そこで今回は「災害時の損害車リユース・リサイクル」をテーマとして現在の当社の取り組みについてご紹介させていただく。

2.災害時における損害車の引き取り・リユース

タウは創業以来、災害時においても損害車の引き取りとリユースを精力的に推進し、その知見を積み重ねてきた。例えば、2018年の西日本豪雨では約半年間にわたる長期の対応に部門横断で臨み、臨時ヤード15カ所を開設(写真1)、約6400台の被災車両を引き取った。それまでも大きな災害は少なからず発生していたが、5千台規模(当社における1カ月分の引取量)にあたる被災車両の引き取りは初めての経験であり、



写真1 タウ損害車ヤード



写真2 水害車の査定の様子

対応においては多くの課題が残った。

この経験を踏まえ、今後のさらなる災害の甚大化に備えるべく2019年6月に「災害対策本部」を組織化した。自動車営業部(仕入部門)、法人営業部(損害保険会社やリース会社の営業窓口)、TGL(タウの子会社にあたる物流部門)、管理本部などの各リーダーで構成し、災害規模に応じた臨時の引き取り体制・人員と発災後のタスクなどをマニュアル化し、有事に迅速に対応できるように備えを整えている。

これらの組織的な活動体制の構築も寄与し、2019年10月の台風19号においては、長野県から宮城県まで広域に発生した水害に対し、全国で21カ所の臨時ヤードを開設。損害保険会社とも連携しながら、半年間で約1万2千台の被災車両を引き取った(写真2)。

以降も毎年のように大規模な災害は発生し、特に水害においては線状降水帯の発生などにより、その被災エリアは北海道・東北や北陸など、過去にはあまりなかったようなエリアにまで広がり、甚大な被害を及ぼしている。

激甚化・多頻度化する災害に対して、個社の対応では支援の幅は限られる。今後は官民連携、業界他社との連携も通じて、より効率的に、またより被災者/地域に寄り添った活動モデルを構築していく必要があると考えている。その活動の一端を、以降の章でご紹介する。

3. 官民連携による災害支援体制の強化

2022年10月、当社が代表理事となり「エートス協同組合」を立ち上げた。自動車修理・解体・レッカーなどの自動車関連の中小企業43社(2024年10月末現在)が全国から集まり、主に「災害支援」、「環境保全」、「技能実習生の受入」の3点をテーマとして共同プログラムを推進している。自動車でビジネスをさせていただいている者の責任として次の世代に負の遺産を残さないという思いのもと、温室効果ガスの削減や新興国における自動車リサイクルの仕組み構築といった課題解決に業界の垣根を超えて取り組んでいる。

エートス協同組合の主要プログラムの一つが「災害支援」であり、具体的には、自治体との災害協定を通じた災害時の被災車両処理における支援を行っている。災害協定の主な内容は以下の4点である。

①道路啓開

災害時、自治体からの指示で路上に放置された車両を道路脇などに移動し、緊急車両が通れるように通路を確保する。災害対策基本法では災害発生時には道路管理者(地方公共団体)の判断で車両の移動を行うことが可能と明記されている。エートス協同組合では全国のレッカー業者網を生かし、迅速に道路啓開作業にあたりとともに、大規模災害の際には遠方からも応援に駆け付け復旧作業の迅速化に貢献する。

②保管

多数の被災車両が発生した場合に、被災車両を撤去・移動し、所有者もしくは引取業者へ引き渡すまでの仮置場での保管作業にあたる。災害廃棄物対策指針では自治体の権限で一時保管と被災者への引き渡し業務を行うことと示されているが、実際に被災した自治体側がこれらの業務を実行するには、知見も人手も不足しているといった声が聞かれる。当組合の協定では、この一連の業務を請け負うだけでなく、保管場所の探索・確保においても自治体と連携して迅速に対応にあたる。

③被災車両処理

当組合各社の機能を生かし、被災者の要望に応じて被災車両の買取、修理、廃車等の業務にあたる。特に損害車リユース機能も備え、「カー・トリアージ」の概念のもと一連の処理をワンストップで対応にあたることができること、被災車両であっても平均40万円といった高価で買い取り被災者に経済的な支援ができることは、タウ並びにエートス協同組合独自の強みである。

④クルマにまつわる復興支援

被災者向けの車両無償レンタル、災害支援車の貸し出しなど、自動車関連業者のリソースを生かした支援活動を行う。2024年1月の能登半島地震の被災地においては、仮設住宅団地の利用者向けに軽トラックの無償レンタルを行った。加えて、電気・ガス・水道を備えた災害支援車両の貸し出しを行った組合員もいた。

災害対応においては避難所運営や物資の確保などが注目され、被災車両処理はともすると優先度の低い、見逃されがちなテーマではある。しかし、いざ復旧作業にあたるその一歩目として、被災車両の処理は欠かすことができない作業である。

道路上や被災家屋に壊れた車両が長く取り残されてしまい、支援車両が通れない、片付け作業がなかなか進まないといった事

例を、われわれは被災現場でたびたび目にしてきた。被災者への迅速な支援の実施、地域の復旧・復興の早期化のためにも、われわれ自動車リユース・リサイクルに関わる事業者の機能をフルに発揮できる体制を、官民連携により構築していきたい。

現在、エートス協同組合としては1府・35市町村（2024年10月末現在）と災害協定を締結済みである。立ち上げから2年で急速に広がり、昨今はありがたいことに自治体や関連支援団体からお声がけいただけるケースも増えてきた。今後も災害発生リスクの高い自治体を中心に協定を結びながら、業界各社との連携も深め、支援内容の充実を図っていく（図1）。

4. 被災車両リユースの促進に向けて

前章でご紹介した支援活動において、被災車両のリユースという観点では大きく二つの課題を抱えている。

(1) 保管場所の確保

一つ目の課題は、保管場所の確保である。仮に500台の被災車両の保管が必要となれば3千坪（約1万m²）近い土地が必要となるが、広い市有地を有している自治体は少なく、また災害ごみの仮置場として指定されているケースもあり、余剰の土地がないとの回答をよくいただく。

実際にタウが災害対応にあたった2022年9月の台風15号における静岡県での水害対応では、静岡市や浜松市といった市街地での被害が大きく、被災地近隣に大型の敷地を確保することに苦慮し、臨時ヤードが小型化かつ点在させざるを得なかった。

最終的に約3700台の車両を引き取ったが、全9カ所の臨時ヤードを準備するまでに2週間を要し、災害の初期対応にあたるタイミングが遅くなってしまったという苦い経験があった。また、臨時ヤードが点在するということは当然管理コストも増え、その分、被災者へ還元する買取価格で調整せざるを得なくなってしまう。復旧活動の迅

速化の観点からも、また被災者への経済的な支援の観点からも、保管場所の確保に自治体や地域大手企業のご協力をお願いしたい。

(2) 損害車リユースの周知

二つ目の課題は、損害車リユースの認知・啓発である。被災者の中には、災害で壊れた車、水に漬かった車がリユース可能とは思わずに廃車にしてしまうケースが少なくない。廃車となると数万円の価値となり、本来損害車リユースによりお返しできたはずの平均数十万円という対価を受け取れずに損をしてしまっている方もいる。

さらには、災害時の自治体からの補助金支給においては「永久抹消（廃車）」が条件とされているケースが多い。例えば、能登地震においては廃車にした場合には50万円の補助金が支給された。この場合、損害車として40万円で買い取り海外へリユースすることができたとしても、多くの被災者はより大きな金額が返ってくる補助金50万円を選択し、まだ使える車両を廃車に回してしまうだろう。実際に当社で対応した被災者の中にも、新車から2年にも満たない車両が同様の理由で廃車にされてしまうケースもあった。

環境貢献、さらには被災者/被災自治体への経済的支援の面からも、損害車リユースの存在と価値の周知に努め、災害時には当たり前前の仕組みとしてより多くの被災者の方々に利用していただけるように、自治体・関連企業のご協力を得ていきたい。

5. 結びに

自動車業界においてはゼロカーボンの実

図1 災害協定締結状況（2024年10月末現在）



現や資源の循環といった観点から、リユース・リサイクルの領域における改革が進行中で、新たな処理技術・ルールが構築されている過程にある。今後、その流れは災害時の対応においても同様のものとなるだろう。

タウ並びにエートス協同組合としては、これまでに構築してきた被災車両処理のノウハウと災害協定を通じた官民連携体制を生かし、次世代のより適切な災害対応の仕組みを、同じ志を持ったさまざまな自治体・企業・団体の方々と構築していきたい。

参考文献

- 1) 災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き（国土交通省、平成26年11月改正）より
- 2) 災害廃棄物対策指針（環境省、H31年4月改正）「技術資料24-8 廃自動車の処理」より
- 3) 解体車は含まない、再生向きの車両の平均買い取り価格（令和4年1月～令和6年10月実績）

【問い合わせ先】

(株)タウ リサイクルタウン推進室
赤間裕樹
TEL：048-601-0811
メール：y-akama@tau.co.jp