

前回は、愛知県名古屋市の本社をもつ加山興業株式の視察団を伴い、中東欧最大の環境NGOであるREC（中東欧地域環境センター）のベオグラード事務所を訪問。ここでは、セルビアの遅れたごみ処理の現状について説明を受けた。

翌日、今度は逆にドイツの最先端技術を背景に、進んだ廃棄物プロジェクトに取り組みエネルゴン社のニコリッチ社長に話を聞いた。

現在、ニコリッチ氏はいくつかの大規模なプロジェクトを進めているが、ここには日本企業の参画も可能ということだ。今回、そのうち2008年秋に着工を予定している「Re-Gum」プロジェクトについて紹介する。

この計画は、欧州内の廃タイヤをセルビアに運んでリサイクルし、マテリアルや燃料をEU内の企業に販売するプロジェクトである。

EU域内の廃タイヤ対策

EU域内では、年約200万

activeX WIDE RANG OF FINAL PRODUCT APPLICATION



廃タイヤから得られたゴムチップやゴム粉は、自動車部品をはじめ、さまざまな用途に使われる



「すでに外資系銀行から資金融資の目途もついています」。

ニコリッチ氏によれば、「Re-Gum」プロジェクトにかかる投資額は4350万ユーロで、協力関係にあるドイツの廃棄物機械メーカーMeWa社が機械を拠出し、オース

「Re-Gum」プロジェクト

セルビア廃棄物事情

短期連載

第2回

最先端の廃タイヤ再生プロジェクト



片野 優 Katano Masaru  
ジャーナリスト

1の使用済み古タイヤが排出される。このうち、23%が中古タイヤとして再利用され、31%が再処理され、残りの46%がそのまま廃棄処分場に放置されている。

特にEU内では、フランスの廃タイヤ放置問題は深刻で、2005年の調査では国内114カ所に24万2000tの廃タイヤが放置されていた。その後、44の廃棄処分場が撤去されたものの、いまだ55カ所の廃棄処分場では、廃タイヤの半数は処理責任者の特定ができていない状況にあるという。

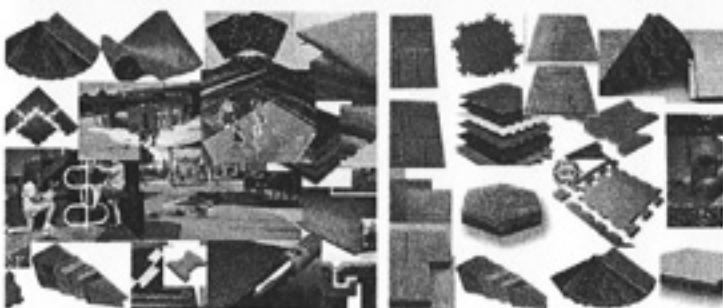
フランスに限らず、このような廃タイヤの放置は欧州内で一般的な問題となっている。廃タイヤの野積みは景観を害するだけでなく、蚊や害虫の温床となったり、メタンガスの発生で火災の危険性があるため、早急除去する必要性に迫られている。

また、2000年10月に公布されたEUの「廃車指令（ELV/End of the Vehicle）」では、自動車メーカーに廃車の解体とコスト負担を義務づけた。

これに関連した廃車の保管及び処



エネルゴン社を訪問。手前右がニコリッチ社長



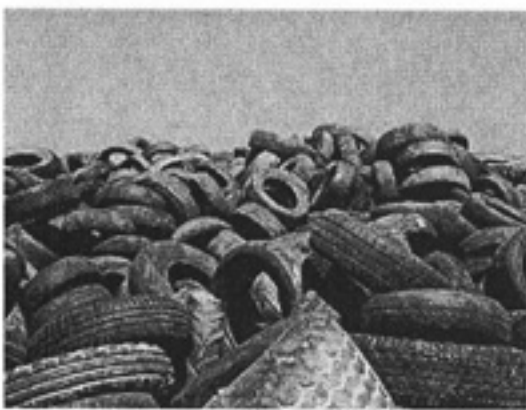
トリアのStriba社が工場を建設。日本の大手商社も参画を予定しているという。

計画では、廃タイヤを積んだ1000tの船がまずドイツのデュッセルドルフを出航。途中、オーストリアのリンツでも廃タイヤを乗せて、セルビアのドナウ河畔に位置するコヴィン市の工場まで運び込む。

通常、タイヤの60%は石油からできていて、焼却すると3万5000KJ/kgの熱を出すため、セメント・製鉄・製紙工場では、サーマルリサイクルとして熱利用する。

しかし、このプロジェクトでは廃タイヤを切断・破砕処理し、ゴムチップやゴム粉にするマテリアルリサイクルを目的とする。

その手順として、まず適切なリサイクルを行うために廃タイヤを種類別に分別。その後、タイヤの中の補強材の金属ワイヤーやビード部分のワイヤーを抜き取って断裁機にかけ



る。

ゴムチップやゴム粉は、主にドイツ国内のメルセデス・ベンツやトヨタなどの自動車部品の材料として販売される。

このほか、原料は筆記用具、医療・衛生用品、台所用品、スポーツ・レジャー用品などにも使用される。さらにゴム粉を舗装用アスファルトに混ぜてアスファルトラバーをつくり、弾性舗装道路に利用するなど用途は幅広い。

また、ニコリッチ氏はドイツの技術を駆使して廃タイヤを熱分解し、油成分を含有するガスを冷却して燃料用ガスと乾留カーボンを抽出することも計画しているという。

加山興業視察団は、ごみ焼却処理場もないセルビアで、時代の先端をゆく環境ビジネスが行われようとしていることに、深く興味を覚えたようだった。W