

県域越え再生材流通

鉄道コンテナで長距離輸送

環境に優しい再生資材に活用できるものの、需給バランスの地域差などを背景に、アスファルトガラ（アスガラ）やコンクリートガラ（コンガラ）の有効利用が思うように進んでいない。こうした課題を打破しようと、日本アスファルト合材協会（今泉保彦会長）が、貨物鉄道のコンテナ輸送を使い、再生資材を超広域で流通させる社会実験に乗り出すことが分かった。8、9月に首都圏のアスファルト合材工場から北陸、九州の工場に実際に運ぶ。

都市・地方の需給ギャップ是正

日合協の会員調査によると、都市部は舗装工事や市街地再開発によってアスガラ・コンガラの発生量が多く、それらを由来とする再生骨材や再生路盤材が過剰となって滞

留する傾向がみられる。一方、工事量の少ない地方部などは発生材が不足し、再生資材の安定確保が困難になっているという。

間の大きな需給ギャップを是正するためには、中長距離輸送を前提とした費用支援や流通体制の整備が不可欠と指摘。まずは自ら、環境性や経済性に優れ、定時大量輸送が

可能な鉄道コンテナ輸送を試行することにした。

初弾では26日から28日にかけて、サンドテクノ市川合材センター（千葉県市川市）から前田道路富山合材工場（富山市）に、コンガラ由来の再生路盤材5ト（フレキシブルコンテナバック5袋）を運ぶ。第2弾は9月9日から11日に実施し、砂町アスコン東京合材工場（東京都江東区）から三共建設アスファルト合材工場（北九州市）に、アスガラ由来の再生骨材5ト（フレコン5袋）を輸送する。

込み、それを日本通運がJR貨物ターミナル駅までトラック輸送する。同じく、コンテナ到着駅から配達先の合材工場までトラック輸送する。

日合協によると、資源循環を実現するためには、県域を越えた移送が不可欠となるが、現状、輸送費は事業者負担となっており、それが再生資材の広域利用を阻害している。また、特殊合材や土砂、

ドレーン材などの混入が各地で報告されており、発注者による排出材の分別指導や処理施設の選別体制強化も求められている。

さらに、制度面の障壁も存在する。再生合材の混合率に関する自治体独自の制限が、再資源化を妨げる要因の一つとなっており、全国的な基準の統一が望まれている。アスガラは合材工場に集めるとい

った建設リサイクル推進計画上の対応も自治体ごとに異なり、発注仕様や使用条件に不整合が生じているという。

これらの課題点を総合し、日合協は再生資材の需給調整と流通円滑化に向けた輸送費支援制度の創設と、再利用に関する統一ルールやインセンティブ（優遇措置）制度の整備が急がれると訴えている。