

東京都内の解体現場から出た大量のコンクリートガラ(コンガラ)が行き場を失っている。首都圏の旺盛な再開発を背景に発生量は右肩上がり。一方、主な再利用先である路盤の工事量は横ばいで推移しているため、リサイクルの需給バランスが崩れている。余ったコンガラの処理で建設会社や中間処理を担う道路舗装各社は対応に苦慮している。建設廃棄物の資源循環をどう成立させていくのか現状を追った。



1
 コンガラ由来の再生砕石を路盤材として供給するなど再利用先が確保できていた。こうした路盤材を活用する公共工事が減少してきた22年ごろから、コロナ禍で中断されていた大型プロジェクトが再始動し始めた。解体工事が増え「コンガラの供給が必要を上回ってきた」(工場長)。路盤材として供給する現場が確保できなため、直近1年は処理を依頼される量のうち、2〜3割程度を断らざるを得ないという。

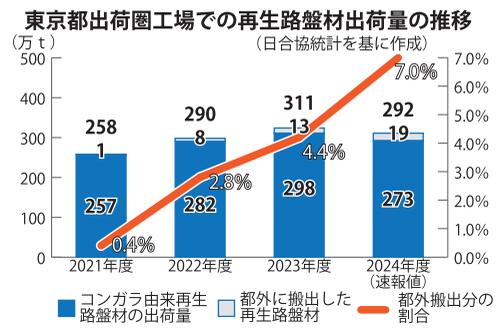
◆◆◆◆◆
 都内の合材工場のコンガラ受け入れ量は年々増加傾向にある。日本アスファルト合材協会(日合協)今泉保彦会長が会員企業の合材出荷量を基に算出した推計によると、都内の合材工場で製造したコンガラ由来の再生路盤材の出荷量は21年度258万ト、22年度290万ト、23年度311万ト、24年度(速報値)292万ト(速報値)292万

旺盛な再開発事業

行き場失った大量のコンガラ

処理コストも上昇、合材工場対応苦慮

路盤工事量は横ばい



このうち都内で使われず、都外に搬出した量は21年度1万ト、22年度8万ト、23年度13万ト、24年度19万トと伸びている。受け入れに占める都外搬出分の割合も年々上昇傾向にある。24年度はコンガラ受け入れ量が減少しており、日合協は「都内で過度に増加していることから、各工場による受け入れ制限の動きが強まったのでは」とみている。

受け入れ量がある程度抑制しても全てを再生材として都内で消費するのは難しい。複数の工場が東京から離れた関東や東北、北海道といった需要のある地方に輸送して余剰分を処理しているのが実情。東京から離れるほど需要は膨らむが輸送コストも高く付く。

物価高騰のおおりに受け入れ料金を1ト当たり

◆◆◆◆◆
 多くの合材工場は受け入れ料金を引き上げ遠方への輸送処理コストを吸収し、健全な経営を維持しようと努めている。日合協によると一部の合材工場では、アスファルト合材の供給先である元請(施工会社)からの要請を断れず、赤字を覚悟の上で価格を抑えたままコンガラ処理を引き受けている実態があるという。日合協は「(道路工場の)下請に当たる工場側は、取引継続のため不利な条件でも受け入れざるを得ないので」と推察する。

「合材工場がコンガラの処分のため、高額な費用負担を強いられる深刻な状況が続いている」とも指摘。行政などに対して「持続的な資源循環を目指すためには、輸送費の助成といった支援制度を検討してもらいたい。早急に対応しないと業界が疲弊してしまう」と訴える。

