

コンクリートガラ(コンガラ)の再利用が進まない背景に、再生材よりも新材が好まれる「新材神話」があると関係者は口をそろえる。同様の傾向がアスファルト分野にもある。2024年、再生砕石を新材と偽って納入する事案が発覚。問題を受け、国土交通省は舗装材料の監視体制を徹底するとともに、再生合材の利用を拡大する方針を示した。新材神話の見直しが期待される動きに、建設廃材の扱いに悩む建設産業が注目している。

直轄工事などで契約と異なる再生骨材を混ぜたアスファルト合材を使った問題に対応するため、国交省の有識者委員会が昨年末に中間報告をまとめた。問題の背景には工事現場から搬出される大量のアスファルトガラ

アスファルト不正受け「新材神話」見直し

(アスガラ)の扱いに道路舗装会社が苦慮していたことや、発注時の仕様でアスガラ由来の再生合材よりも新規骨材が指定される傾向があることが分かった。いずれもコンガラの処理に通じる課題だ。



現場から搬出されたアスガラは粉碎し再生合材の原料に再利用できるが、耐久性について十分検証されていないため使用箇所が限定される。基本的に大型車交通の多い箇所や交差点などで新材が使われ、再生合材は使

再生材活用促進 国が方針

通する重要な課題だ」と対策の必要性を訴える。



事態を重く見た国交省は監視体制を強化すると同時に、業界が抱える課題の対策へ動き出した。中間報告によると、今後は再生骨材の利用拡大に向け技術的な検討を行い、舗装の技術基準の改定に反映する。需給バランスの調整に向けては発生・受

入れの予定量を情報収集し、個別工事の施工計画で処理計画の提出を求め、アスガラの滞留を防ぐ。

◆◆◆

コンガラ処理の問題も前進している。国交省は有識者でつくる「建設リサイクル推進施策検討小委員会」を1月に開き、都内で突出してコンガラが滞留している状況について「他地域でも同様に滞留が発生する可能性がある」とし、問題の広がりについて危険性を示した。21日に開いた会合では建設リサイクルの推進方策について素案を示し、再生骨材コンクリートの利用拡大策を検討するとした。

「建設段階で将来解体した時のことまで、ある程度道筋を付けておく製品ライフサイクルのような視点も必要だ」。コンガラ問題の当事者でもある合材工場の関係者は、より川上段階から対策に取り組むべきであると指摘する。コロナ禍が明け、企業の設備投資も回復基調にある。これから建設される建物もいつかは解体される。建設分野は資源消費量も廃棄物も多い。循環型社会にどう対応していくかが問われている。 〓おわり (編集部・熊谷侑子)

合材工場関係者は、建設段階から解体後の処分までを想定する製品ライフサイクルの視点が必要と指摘する (写真はイメージ)

