

# 「EV談義、きれい事やめよう」レアメタル研究第一人者

Polar Shift 覆る常識 岡部徹氏インタビュー

2024/2/1 5:00 | 日本経済新聞 電子版

電気自動車（EV）に使う希少金属（レアメタル）の需要が拡大している。二酸化炭素（CO2）を排出しないEVの普及は脱炭素社会で歓迎されるが、レアメタルの採掘や精錬には有害物質の排出が伴う。レアメタルに詳しい東京大の岡部徹教授（東京大生産技術研究所所長）は「EVがもたらす環境破壊への議論が少ない」と指摘する。



岡部徹所長はEV開発に伴う環境リスクは「議論すべきだ」と指摘する

**おかべ・とおる** 1993年（平成5年）に京都大大学院工学研究科博士課程を修了し、2001年に東京大生産技術研究所助教授。09年に同研究所教授となり、19年から21年まで東大副学長を兼任した。21年から現職。02年から「レアメタル研究会」も主宰する日本におけるレアメタル研究の第一人者。

【関連記事】 [EV革命、手綱握る資源国 先進国の「搾取」にNO](#)

—EVに使われるレアメタルの需要が急増しています。

「走行中にCO2を出さないEVが普及するのは好ましいことで、技術の進歩はめざましい。ただ、EVの電池やモーターには多量のレアメタルが使われている。天然鉱物を地底から掘り出

し、有用な金属だけを取り出す過程では、大量の有害物質が排出されている。日本が輸入するのは有害物質を取り除いた『きれいなもの』だけだが、その上流に環境リスクが存在することを認識すべきだ」

「多くの自動車メーカーがエネルギーの消費量やCO2排出量に関心を持つようになったが、資源の採掘や精錬の工程で発生する害悪についての議論は少ない。車を1台造るのに、その何百倍ものごみが出ている。環境に優しいはずのEVが環境問題を起こしているという現実をわかっていても、企業は発言しにくいのだろう」

——環境負荷を抑える方策はあるのか。

「レアメタルであればウランやトリウム、銅ならヒ素や水銀などの有害物が一緒に出てくる。これらをうまく処理する技術は日々発展しているが、精錬プロセスにおける有害な廃液の処理などには相当な手間とエネルギーがかかる。そして、これらはコストとして積み上がる。環境調和型のプロセスを組めればいいが、現実的には、コストと環境対応はトレードオフの関係にある。コストに見合った環境対応のエネルギー技術を確立するには、今後20~30年では難しいだろう」

——資源国はどのように動いていますか。

「インドネシアのように自国資源を付加価値の高い加工品にして輸出している国もある。ただ、精錬して製品化するには高い技術が必要で、同様の戦略を全ての国が取れるわけではない。資源市場は基本的に経済原理で動いている。消費者や自動車メーカーが環境に優しいという付加価値を求めても、市場はコストの安い方を選択する。今のところ、多くの資源国は環境コストを意識しない成長戦略を選んでいる」

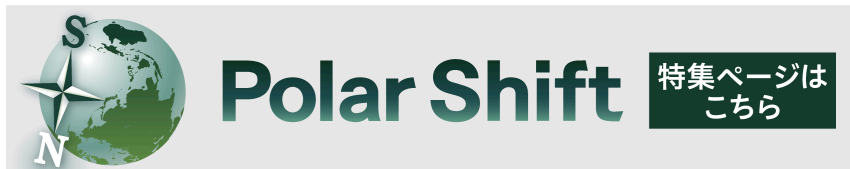
——資源ナショナリズムの高まりも生じています。

「資源によって得た富を為政者が地域の人々に分配するのが本来あるべき姿だが、そういった目標を掲げていても、実際には行われていないケースが多い。こういった問題は技術の進歩だけでは解決しない。社会システムと政治の変化が求められる」

(聞き手は松本晟)

#### 【関連記事】

- ・ [迫る「サウスの時代」、覆る常識 旧秩序の矛盾突く](#)
- ・ [世界のリアル、7枚の地図が語る 「サウスの時代」映す](#)
- ・ [欧州でEV電池規制 リチウムは8割再資源化、31年までに](#)



本サービスに関する知的財産権その他一切の権利は、日本経済新聞社またはその情報提供者に帰属します。また、本サービスに掲載の記事・写真等の無断複製・転載を禁じます。

Nikkei Inc. No reproduction without permission.