

# **(公財) 自動車リサイクル促進センター 活動実績 および 今後の活動について**

2020年9月25日

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

# 本財団の概要



公益財団法人自動車リサイクル促進センター 理事長 中村 崇

Japan Automobile Recycling Promotion Center (略称：JARC)

設 立	・2000年11月22日 ・2010年 4月 1日 公益財団法人へ移行
目 的	資源の有効な利用の向上及び環境保全に資するため、自動車等のリサイクル及び適正処理の促進に関する事業を行い、自動車等ユーザーの便益の確保及び国民経済の健全な発展を図り、もって国民生活の維持、向上に寄与することを目的とする
国からの指定	2003年6月 自り法の指定法人に指定 ・資金管理法人 ・指定再資源化機関 ・情報管理センター

## 資金管理法人

- リサイクル料金の収受
- リサイクル料金の運用
- リサイクル料金の払渡と返還
- 特預金の管理、出えん

## 指定再資源化機関

- 小規模製造・輸入業者車台の再資源化等実施
- 義務者不存在車等の再資源化等実施
- 離島対策支援
- 不法投棄等対策支援

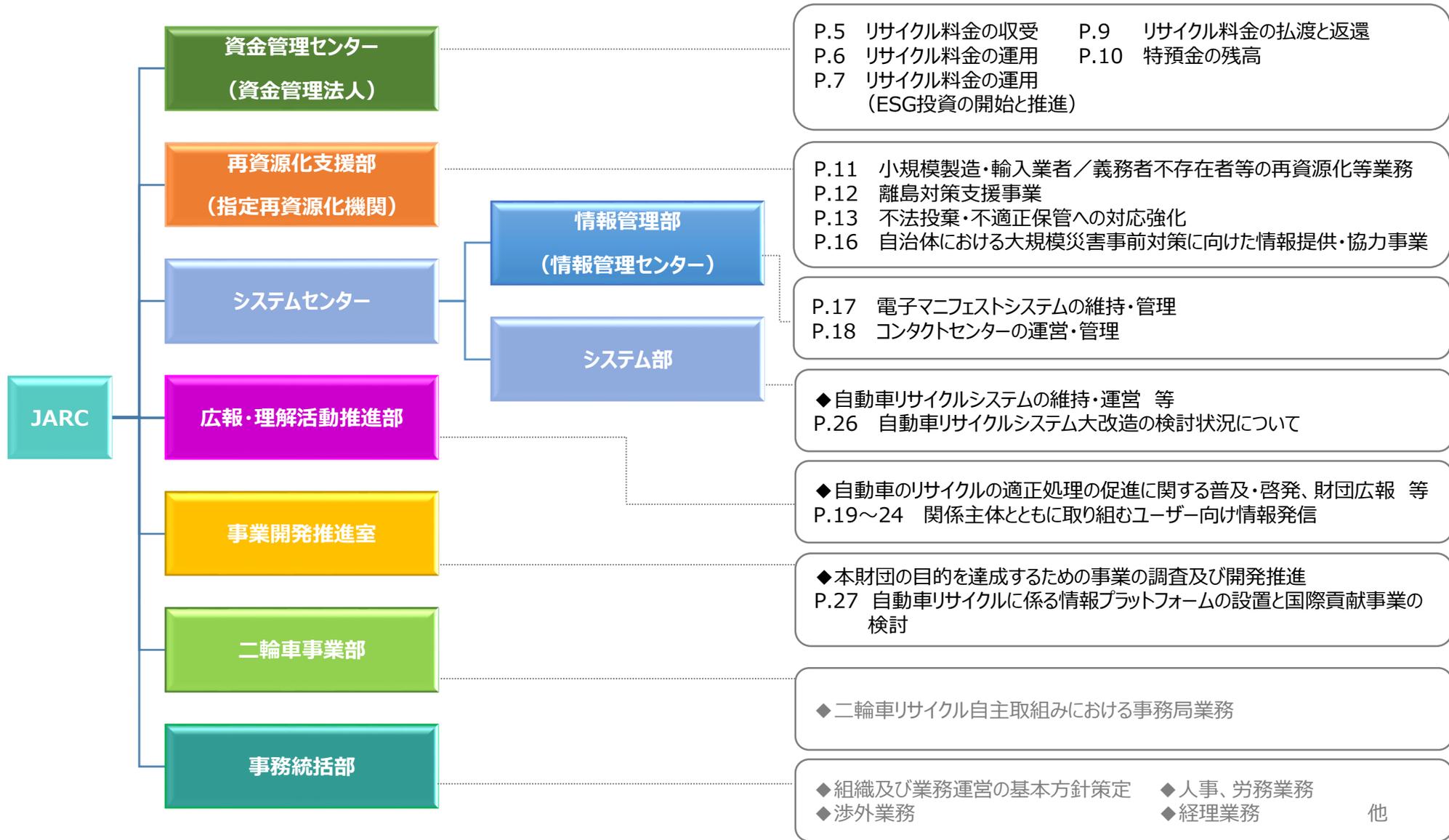
## 情報管理センター

- 電子マニフェストシステムの維持・管理
- コンタクトセンターの運営・管理

【指定法人の主な業務】



# 本日の報告内容



# 業務運営上の費用について

## 自動車リサイクル法上の指定法人

		事業費用	理解活動費用	システム関係費用	人件費 施設管理費	監査費用
自動車リサイクル法上の指定法人	<b>資金管理センター</b> (資金管理法人)	【主な業務】 ● リサイクル料金の收受 ● リサイクル料金の運用 ● リサイクル料金の払渡と返還 ● 特預金の管理、出えん	リサイクル料金等 特預金※1	リサイクル料金 特預金※2	リサイクル料金 メーカー等負担金	メーカー等負担金 リサイクル料金
	<b>情報管理部</b> (情報管理センター)	【主な業務】 ● 電子マニフェストシステムの維持・管理 ● コンタクトセンターの運営・管理	リサイクル料金等 特預金※1	リサイクル料金 特預金※2	リサイクル料金 メーカー等負担金	メーカー等負担金 リサイクル料金
	<b>再資源化支援部</b> (指定再資源化機関)	【主な業務】 ● 小規模製造・輸入業者車台の再資源化等 ● 義務者不存在車等の再資源化等	リサイクル料金等 特預金	特預金	リサイクル料金等 特預金	リサイクル料金等 特預金
		● 離島対策支援 ● 不法投棄等対策支援 ● 大規模災害対策	特預金	特預金	特預金	特預金
<b>その他</b> (間接部門等)	【主な業務】 ● 二輪事業 ● 事務統括 ● 事業開発推進 (国際貢献) 等	メーカー等負担金		メーカー等負担金	メーカー等負担金	

※1 法98条の規定による。資金管理業務の実施に要する費用（番号不明被災自動車の預託等）、情報管理業務に要する費用への出えん等  
 ※2 ユーザー理解活動費用（P.19～24参照）への出えん等

# 1. これまでの活動実績

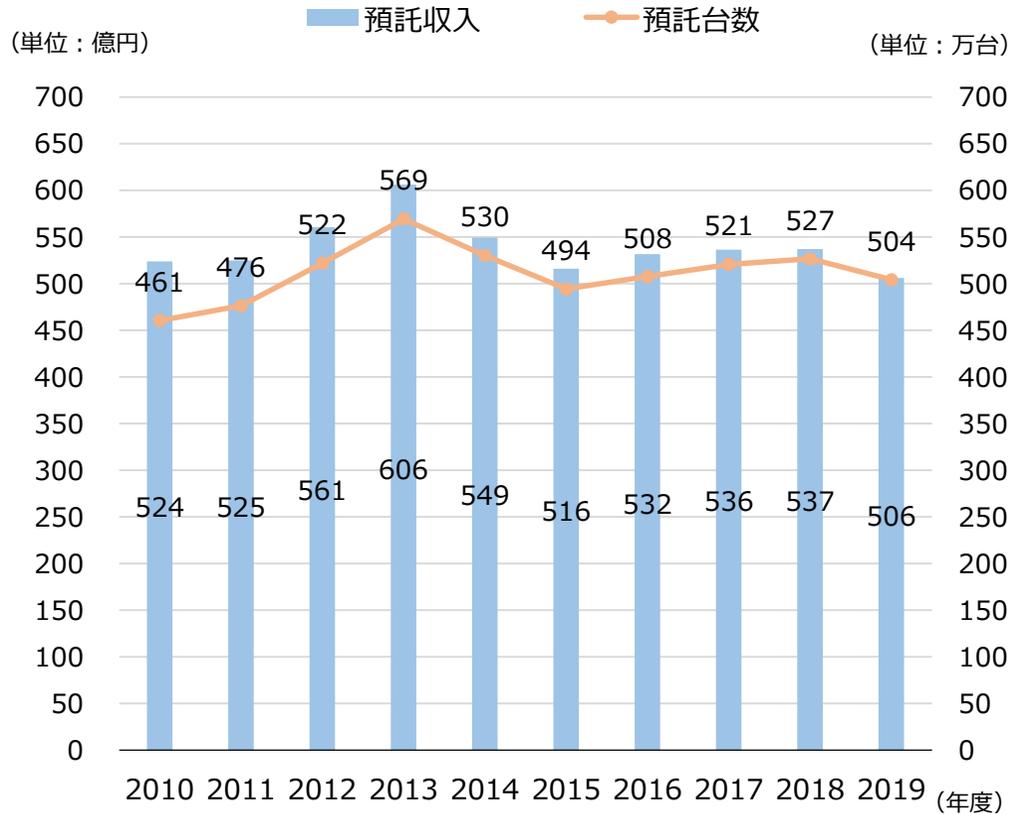
## 2. 今後の活動について

## 3. まとめ

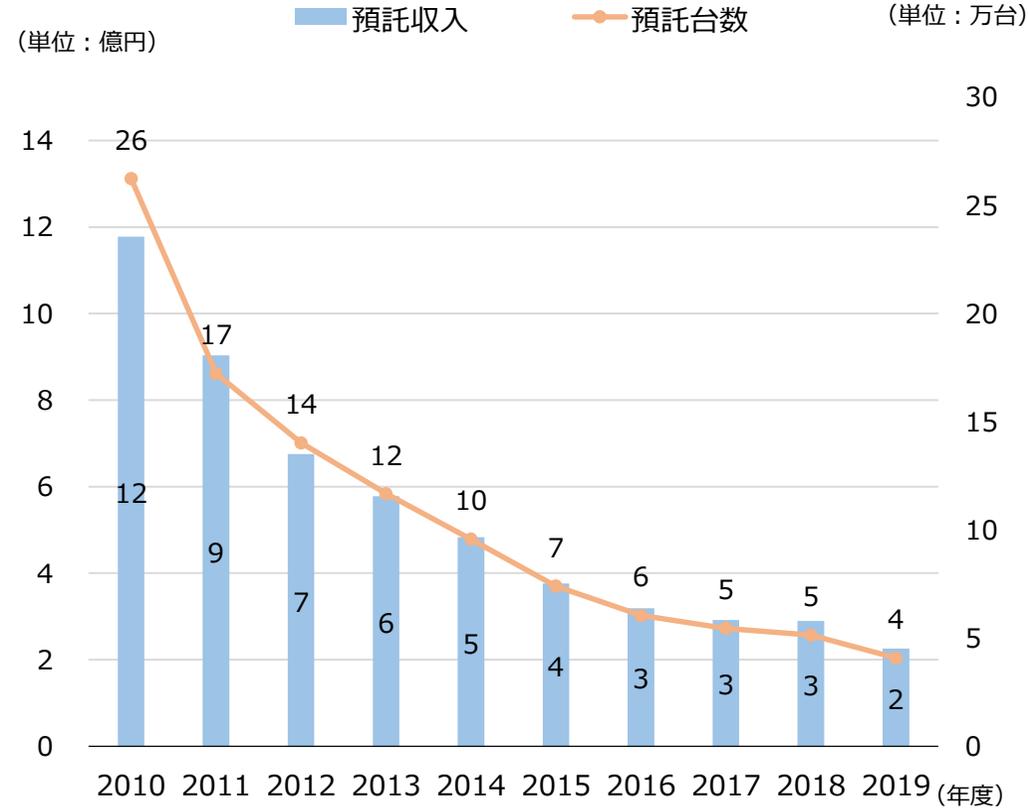
# (1) リサイクル料金の収受

▶ 2019年度の新車購入時における預託収入は、法施行後最も少ない506億円となった。新型コロナウイルス感染症の拡大等を背景とした新車販売台数の減少のほか、リサイクル料金の額の低減、自り法対象外冷媒を搭載した新車の増加に伴うフロン類料金の預託の減少が背景にある。引取時における預託は、年々減少傾向にある。

【新車購入時における預託の収入と台数】



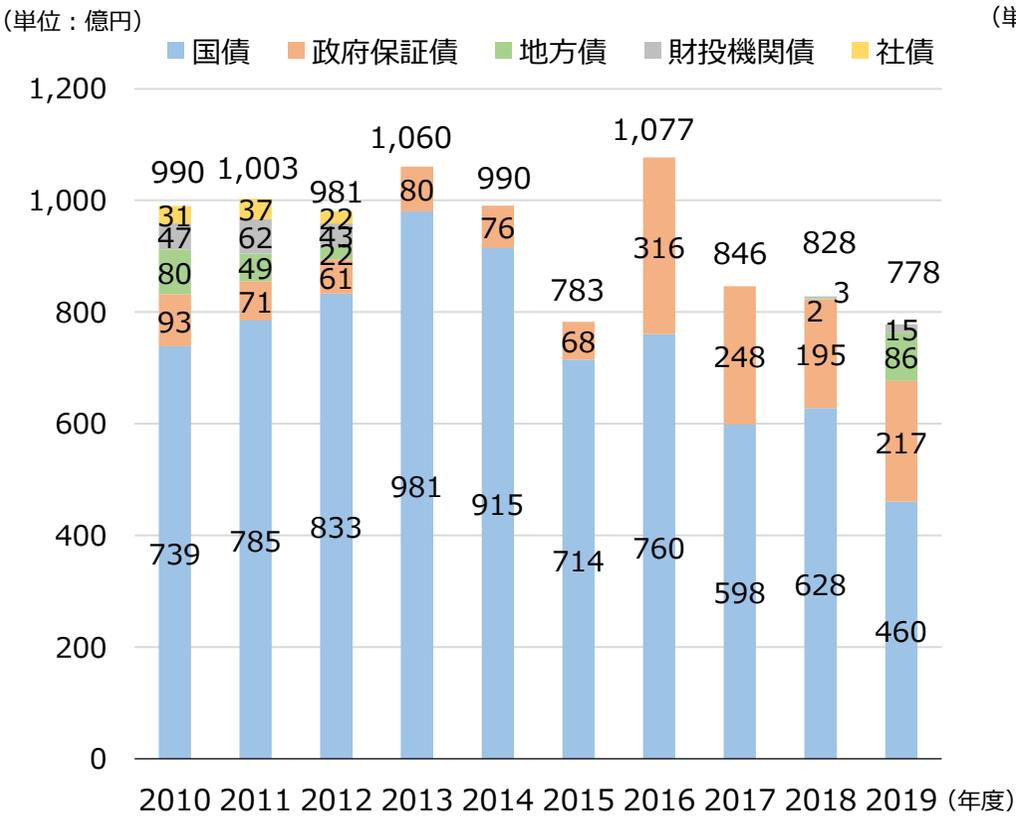
【引取時における預託の収入と台数】



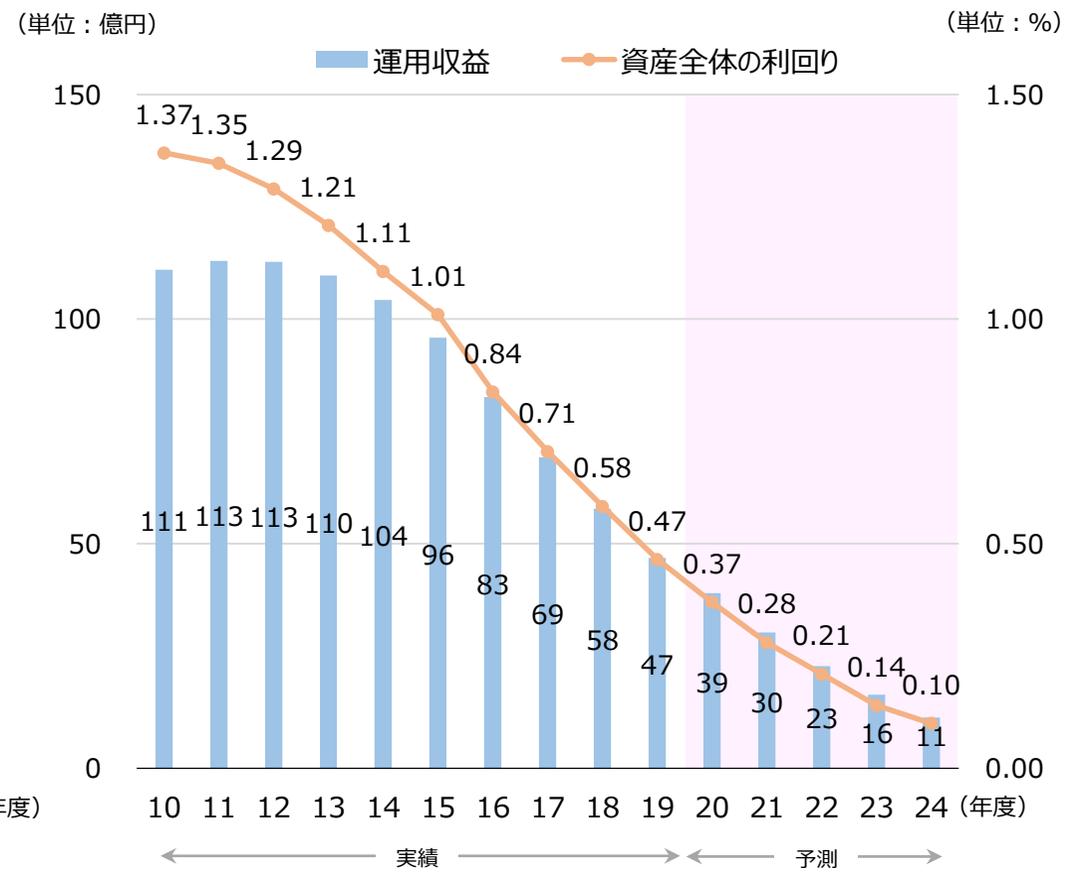
## (2) リサイクル料金の運用

▶ 債券の新規取得については、各年度の運用資金等に応じて実施。2018年度からはESG投資を開始することに伴い、地方債及び財投機関債の新規取得を再開した。運用収益及び資産全体の利回りについては、低金利環境下のため低下しており、今後も低下傾向が継続すると見込まれる。

【新規取得債券の実績（額面）】



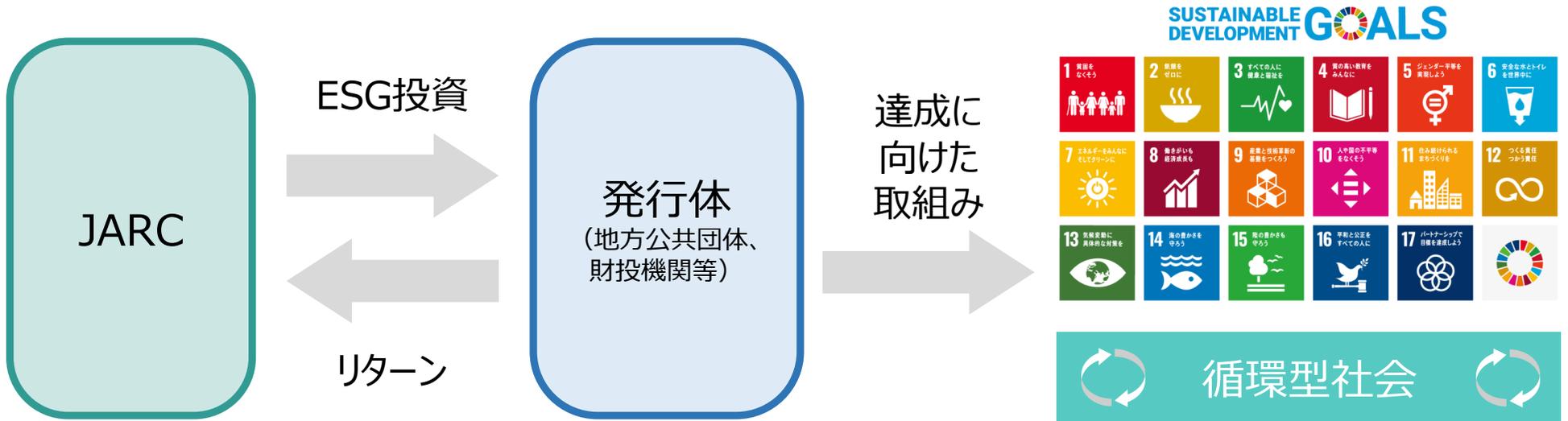
【運用収益及び資産全体の利回りの実績と予測】



### (3) リサイクル料金の運用 (ESG投資の開始及び推進) ①

- ▶ 自動車リサイクルの促進を通じて環境を保全することを目的とするJARCは、循環型社会の実現及びSDGsの達成に貢献すべく、2018年10月からESG投資を開始した。
- 2015年9月に国連でSDGs (持続可能な開発目標) が採択されたことを受けて、ESG投資が世界的に拡大した。
- 日本国内においても、2017年3月に環境省がESG投資の一環であるグリーンボンドの普及に向けてグリーンボンドガイドラインを策定したことを一つのきっかけとして、ESG投資が拡大している。
- JARCは環境省を主務官庁の一つとする約9,000億円にも上る預託金を管理・運用している公益財団であるが、循環型社会の実現に向けて更なる貢献拡大を果たすため、2018年10月にESG投資を開始した。

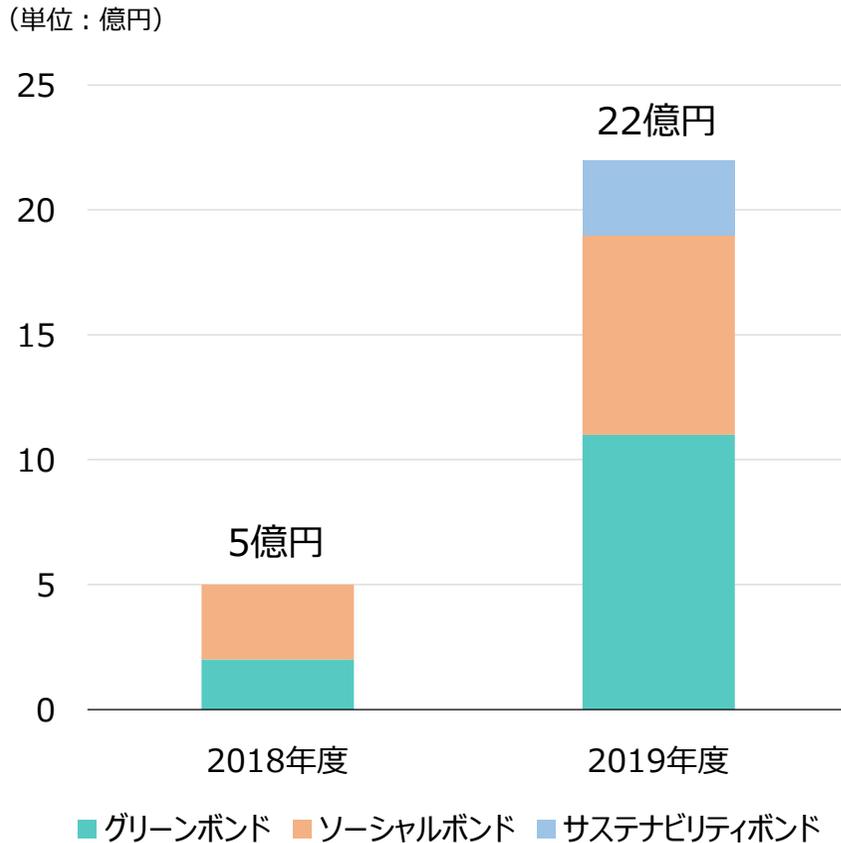
#### < ESG投資を通じた貢献拡大の流れ >



### (3) リサイクル料金の運用 (ESG投資の開始及び推進) ②

▶ 2018年10月から開始したESG投資の実績は、2018年度に5億円、2019年度に17億円であった。循環型社会の実現及びSDGsの達成に更なる貢献を果たすために、今後、ESG投資を拡大していく。

ESG投資の累積



年度	発行体	種別	投資金額
2018	東京都	グリーンボンド	2億円
	独立行政法人 国際協力機構	ソーシャルボンド	3億円
2019	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	サステナビリティボンド	3億円
	独立行政法人 国際協力機構	ソーシャルボンド	5億円
	独立行政法人 住宅金融支援機構	グリーンボンド	7億円
	東京都	グリーンボンド	2億円
合計			22億円

《用語解説》

グリーンボンド … 資金用途を環境改善効果のある事業に限定して発行される債券

ソーシャルボンド … 資金用途を社会課題の解決に寄与する事業に限定して発行される債券

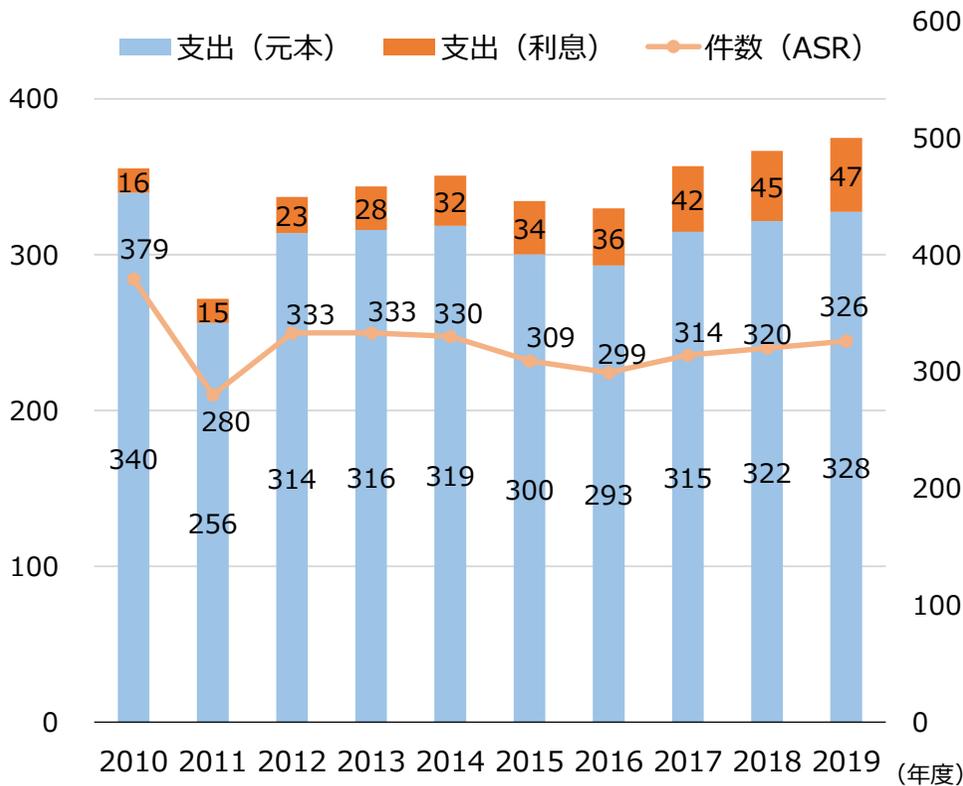
サステナビリティボンド … 環境・社会開発等に資する事業を資金用途とする債券

## (4) リサイクル料金の払渡と返還

▶ 自動車製造業者等へのリサイクル料金の払渡の額は概ね330億円程度で推移。中古車輸出に伴うリサイクル料金の返還の額は年々増加傾向にあり、2019年度は法施行後最も多い177億円（元本のみ）となった。払渡時と返還時に付する利息の額は、年々増加している。

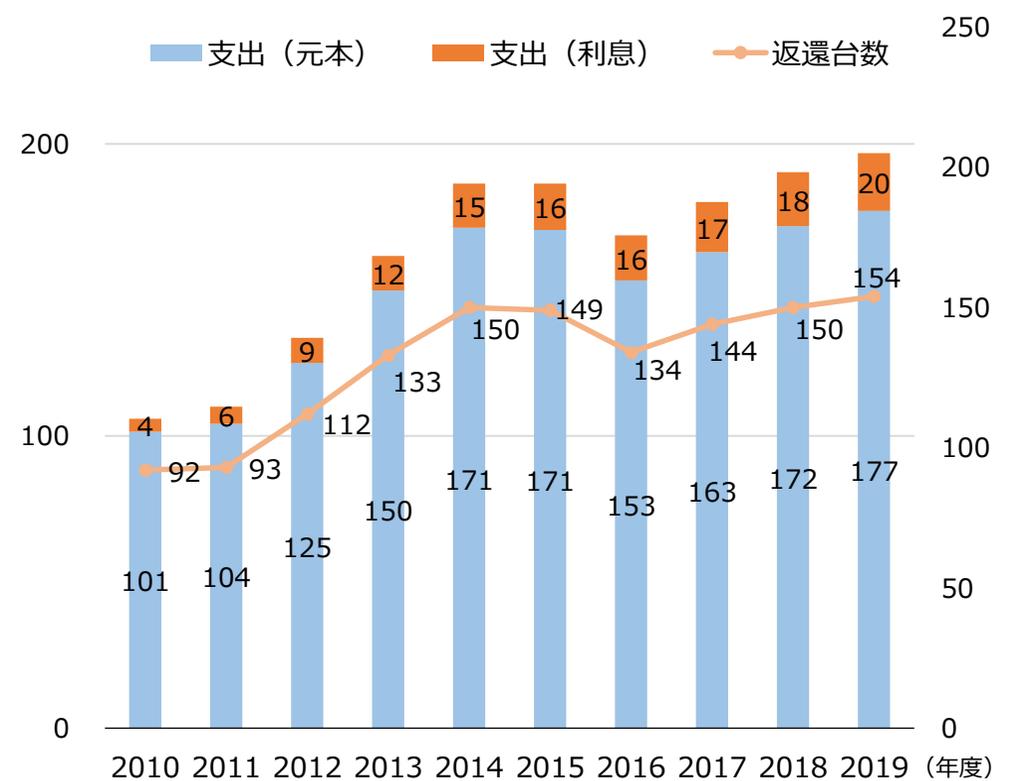
【自動車製造業者等への払渡の支出と件数】

(単位：億円)



【中古車輸出返還の支出と台数】

(単位：万台) (単位：億円)



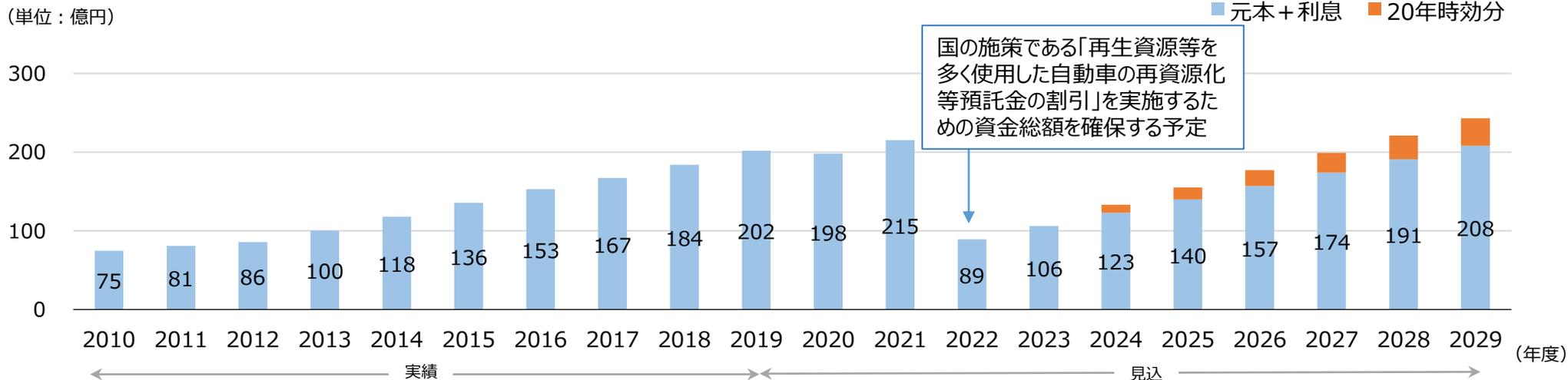
## (5) 特預金の残高

▶ 特預金の残高の実績（2010年度～2019年度）及び今後の残高の推移イメージは下のグラフのとおり。2022年度に残高は大きく減少するが、その後は再び増加し、2024年度からは、法第98条第1項4号に規定されるいわゆる「20年時効」による特預金が発生して更に残高が増加することが見込まれる。自動車リサイクル情報システムの大規模改造に特預金を充てることも予定している。

### 法第98条第1項（特預金の発生事由）

- 1号…輸出取戻し請求権の時効（所有者が自動車を輸出した日から2年間経過しても、自動車リサイクル料金の取戻し請求がない場合）
- 2号…解体自動車の非認定全部利用（解体自動車を輸出した場合等）
- 3号…フロン類の再利用（フロン類回収業者が回収したフロン類を再利用した場合）
- 4号…最終車検日または車検証の返付から20年経過【いわゆる「20年時効」】（盗難自動車等）
- 5号…主務大臣が認める場合（事故等により、エアバック類及びフロン類が搭載されていない場合等）

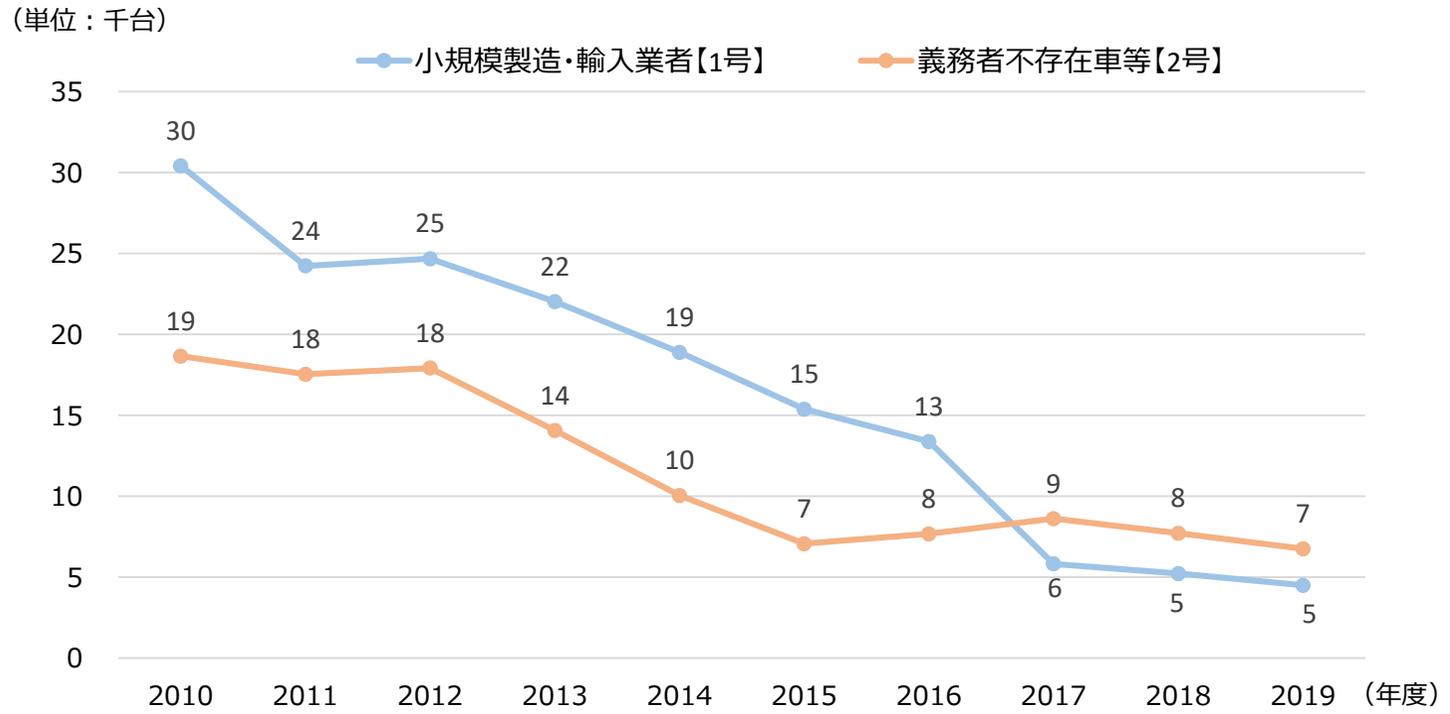
特預金の残高の推移



## (6) 小規模製造・輸入業者/義務者不存在車等の再資源化等業務

▶ 年間の製造・輸入台数が1万台に満たない、小規模自動車製造・輸入業者から委託を受けて行う3物品の再資源化等業務【1号】、及び再資源化等を実施すべき自動車製造業者・輸入業者が存在しない並行輸入車等の3物品の再資源化等業務【2号】を実施している。ともに2010年度以降、減少傾向にある。

【再資源化等の実績 (ASR)】

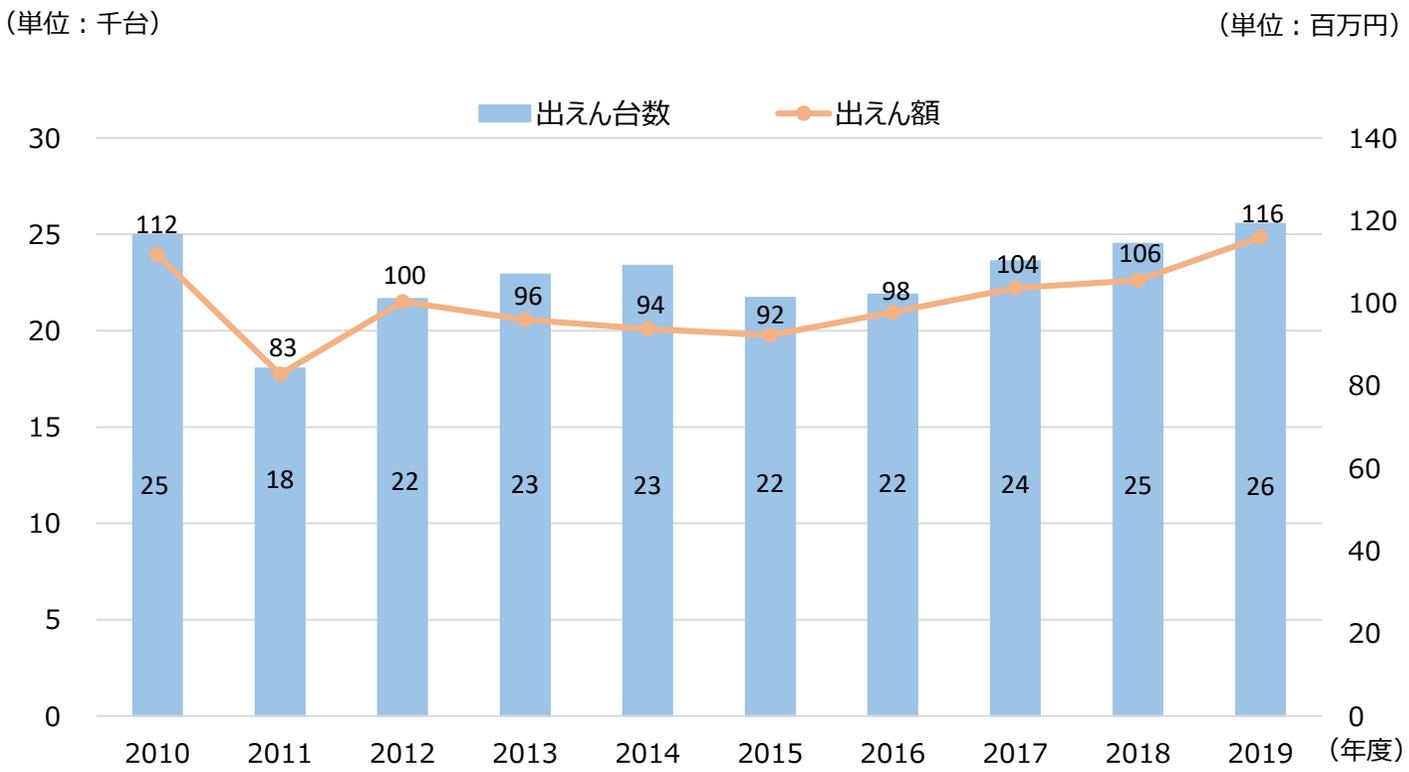


2016年度から2017年度にかけての小規模製造・輸入業者【1号】の急激な減少は、クライスラーとフィアットの輸入業者が合併したことにより、小規模製造・輸入業者の対象から外れたため

# (7) 離島対策支援事業

▶ 離島地域においては、海上輸送費が負担となり、島内で発生する使用済自動車の本土への引渡しに支障が生じることがあるため、特預金を原資として当該海上輸送費の8割を上限に、市町村に対し出えんを行っている。2011年に震災の影響で一時的に台数・出えん額ともに落ち込んだが、その後回復し近年は増加傾向にある。

【離島対策支援事業の実績】

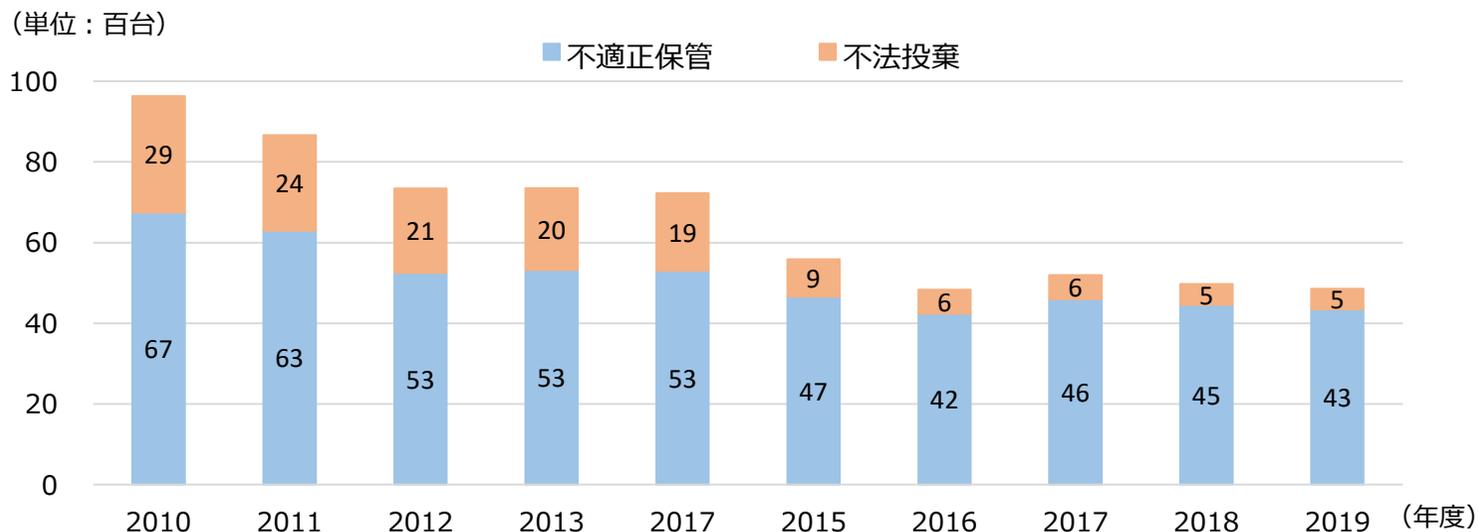


## (8) 不法投棄・不適正保管への対応強化 ①

### 1) 不法投棄・不適正保管に関する情報収集・状況把握

- 全国の自治体に対し、不法投棄・不適正保管への対応状況について毎年確認している。不法投棄・不適正保管台数は、自動車リサイクル法施行以降大幅に減少したが、直近の10年間を見ても減少傾向にある。

【不法投棄・不適正保管台数】



### 2) 不法投棄等対策支援業務

- 不法投棄や不適正保管された使用済自動車等を、自治体が廃棄物処理法に基づき処理した場合の費用に対し8割を上限に出えんを行う。これまでに3事案に対して支援を実施している。

年度	出えん先自治体	出えん額	処理内容
2007	札幌市	5,233千円	使用済自動車90台、解体自動車67台、その他自動車由来の廃棄物42.6トﾝ
2007	奄美市	11,600千円	使用済自動車24台、解体自動車等316.0トﾝ
2013	滑川市	121千円	使用済自動車1台

## (8) 不法投棄・不適正保管への対応強化 ②

### 3) 不法投棄・不適正保管等に関する自治体への情報・知見の提供

- 主催者である国や自再協と連携して、自治体担当者向けの研修会を2017年度より本格実施し、その中で不法投棄・不適正保管への対処や事業者への指導に必要な情報・知見を提供している。
- この研修会は、着任して間もない担当者向けに座学のみで行う**基礎知識研修**と、さらに一步踏み込んだ知識を身に着けるため、座学に加えて解体業者の現場での説明も行う**ステップアップ現場研修**の二つから構成される。
- 2020年度は、新型コロナウイルス感染拡大防止を考慮し、オンラインにより実施予定。

#### 【本財団による主な説明内容】

・ 使用済自動車判別ガイドラインの活用
・ 移動報告情報の活用
・ 不適正な事案に対処するための条例や自治体の好事例の紹介
・ 不法投棄等対策支援事業についての説明

#### 【参加人数】

(ステップアップ現場研修は2018年度より本格実施)

	基礎知識研修 (毎年全国9ヶ所)	ステップアップ現場研修 (毎年全国4ヶ所)
2017年度	377名	
2018年度	332名	89名
2019年度	326名	70名
計	1,035名	159名

<基礎知識研修>



講義の様子



コミュニケーションタイム

<ステップアップ現場研修>



現場研修での説明



グループディスカッション

## (8) 不法投棄・不適正保管への対応強化 ③

### 4) 不法投棄・不適正保管対策に関する試行的財政支援拡充事業への協力

- 残存する不法投棄・不適正保管事案への対応に苦慮している自治体に対し、特預金を活用してこのような自治体を支援するため、国を主体として『**不法投棄・不適正保管対策に関する試行的財政支援拡充事業**』を実施することとなり、本財団はこれに協力している。

#### 【事業の概要】

これまで実施してきた、自治体が行う行政代執行への財政補助に加えて、『**使用済自動車等の不法投棄・不適正保管の未然防止**』『**幅広い知見の提供**』『**行政代執行の円滑な実施の支援**』という、新たな財政支援の実施に向けた試行的な支援事業をモデル的に実施。ここで得られた新たな知見やノウハウ等を他の自治体にも展開し、不法投棄・不適正保管事案の解消につなげる。

#### 【これまでの経緯】

2016年度	国にて、不法投棄・不適正保管の未然防止・解消に向けた新たな財政的支援事業を企画
2017年度	事業対象の候補となりそうな不法投棄・不適正保管事案について、本財団にて実態を調査し、事案を類型化して整理（候補の絞り込み）
2018年度	事業対象の有力候補であった不法投棄・不適正保管事案を抱える複数の自治体に対し、国から事業への参画を打診するも、合意に至らず
2019年度	改めて、国から全国の自治体に事業への参画を呼び掛け、これに呼応した自治体との間で事業実施の合意に至った
2020年度	事業開始（支援実施中）

## (9) 自治体における大規模災害事前対策に向けた情報提供・協力事業

▶ 環境省による「巨大災害発生時における災害廃棄物対策のグランドデザイン」に示された、大規模災害発生時における対策のあるべき方向に足並みを揃え、被災自動車の処理について以下の3項目をポイントに、2017年度から2021年度までの5年間の計画で自治体への情報提供・協力をを行う事とした。

### 【ポイント】

- 1) 被災自動車の仮置場確保と被災自動車対応事務（収集・管理）及び実施体制の整備
- 2) 自治体と自動車リサイクル関連事業者との連携・協力体制構築と協定の標準化
- 3) 仮置場に移動され自治体が取扱うことになる、被災自動車の発生量推計（市町村単位）

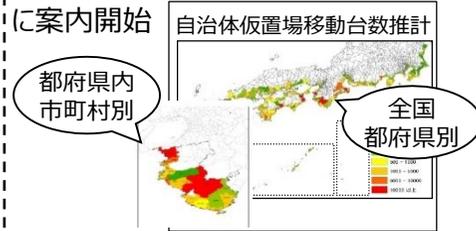
### 【5年間の計画】

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
① 自治体向けの「被災自動車の処理に係る手引書・事例集」作成と普及	調査・作成	自治体への提供・研修実施 + 水害等コンテンツ拡充			
② 被災自動車の発生量推計	推計実施	自治体へ個別に提供 + 新たな推計の検討			
③ 環境省及び自治体との連携		※1 D.Waste-Netを介した連携 2018年12月D.Waste-Net加盟			

2018年5月に「被災自動車の処理に係る手引書・事例集」をリリースし、地方自治体に配布



南海トラフ地震の被害予測に基づいた、被災自動車の自治体仮置場移動台数の推計を実施し、2018年4月に自治体に案内開始



被災自動車への対応に関する自治体向け説明会・研修会を開催(2018年度:13県1市2地域,2019年度:9県)



2019年12月「被災自動車の処理に係る手引書・事例集」の水害・土砂災害拡充版をリリース

2020年2Qに首都直下型地震の被害予測に基づいた、被災自動車の自治体仮置場移動台数の推計を実施

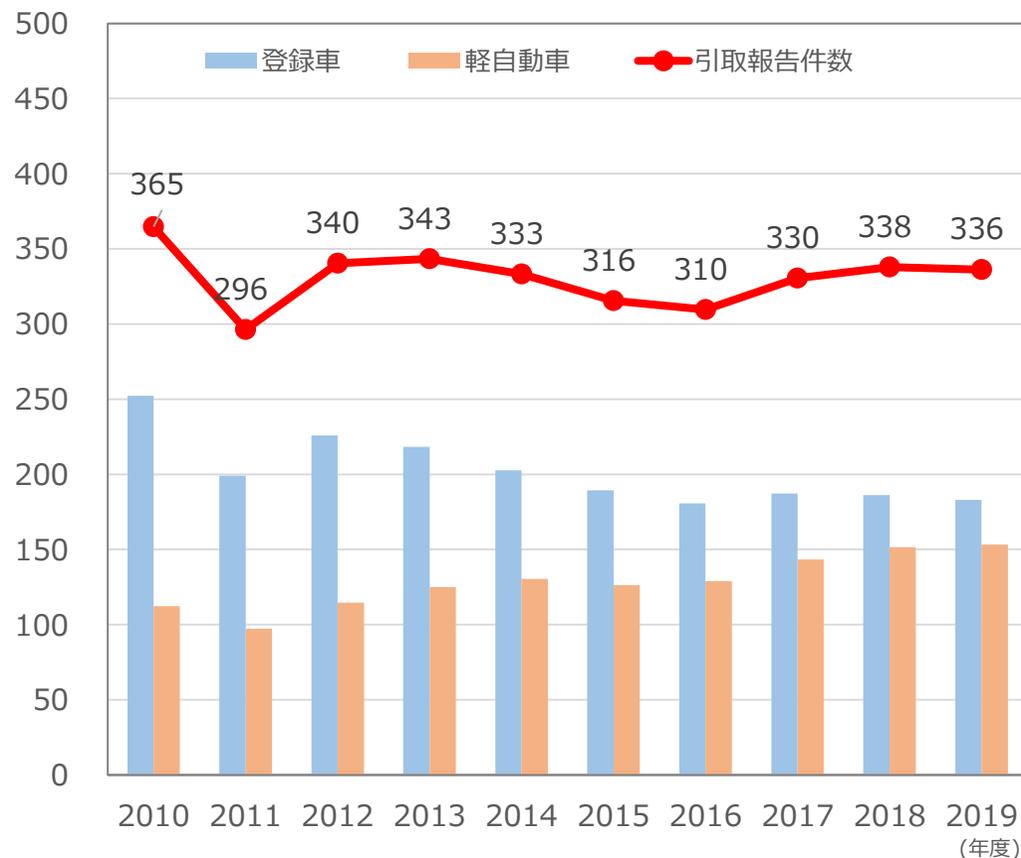
※1 2015年9月環境省により発足。有識者、自治体、関係機関の技術者、関係業界団体等で構成され、災害廃棄物処理の知見・技術を有効に活用する仕組み。JARCは2018年12月19日に環境大臣より任命を受けた。

# (10) 電子マニフェストシステムの維持・管理

- ▶ 移動報告件数（引取工程の引取報告）は、直近3年は年間約330万台で推移している。内訳としては、登録車と軽自動車の割合に変化が見られ、軽自動車の引取報告件数が増加傾向にある <図1>
- ▶ 工程通過日数は、2017年12月の中国廃プラ輸入規制後に増加傾向にあるが、コロナ禍の影響で引取台数がやや少ないこともあり、直近数か月の通過日数はやや減少傾向にある <図2>

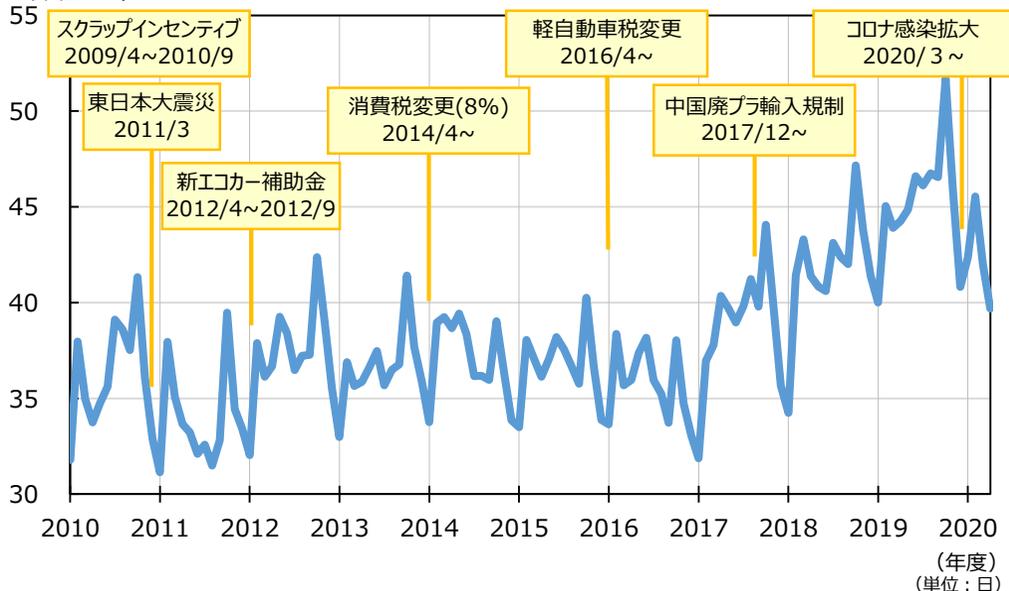
【 図1：引取報告件数(引取工程) 】

(単位：万件)



【 図2：工程通過日数 】

(単位：日)



対象期間（起点から終点）	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
引取・引取～解体⇒非認定全部利用引渡	8.7	11.3	12.3	11.1	10.3	6.8	6.3	7.3	8.4	7.2
引取・引取～破碎⇒A S R 指定引取場所引取	36.0	33.8	37.2	36.7	37.4	37.2	36.1	39.4	43.1	46.9
引取・引取～破碎⇒認定全部利用引渡	28.0	24.9	26.9	23.5	26.0	26.5	27.7	27.4	23.5	24.1
引取・引取～破碎⇒非認定全部利用引渡	29.7	32.2	30.8	30.3	25.4	30.9	56.8	31.2	46.6	61.2
全工程通過平均日数	35.2	33.0	36.4	35.6	36.2	35.7	34.8	37.8	40.8	44.2

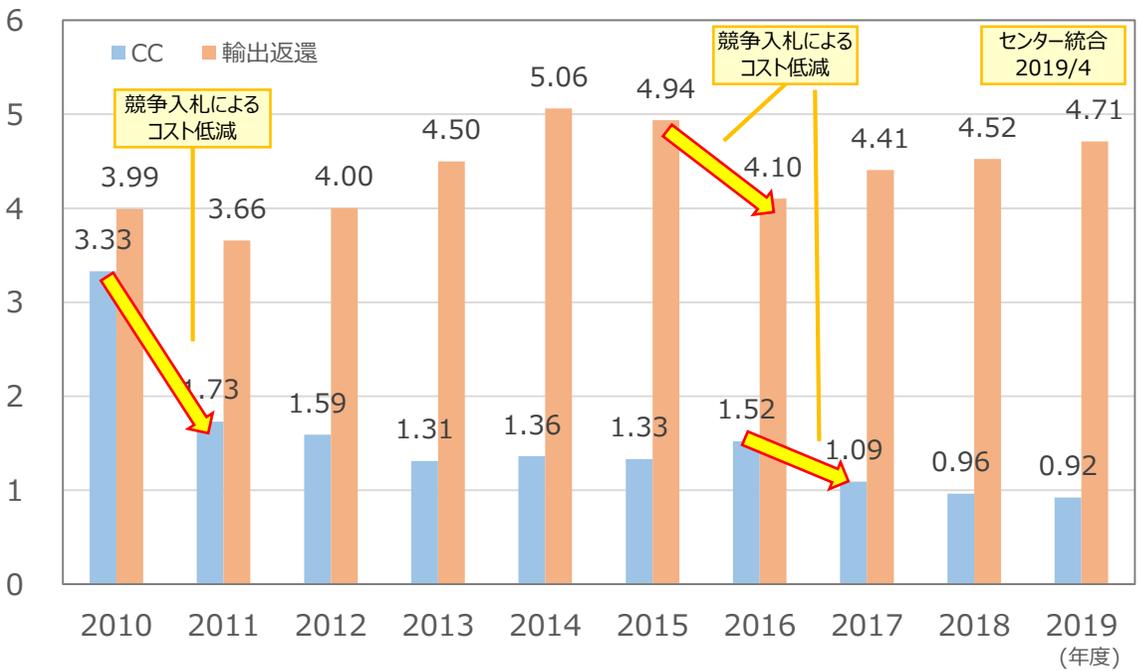
1. これまでの活動実績

# (11) コンタクトセンター (CC) の運営・管理

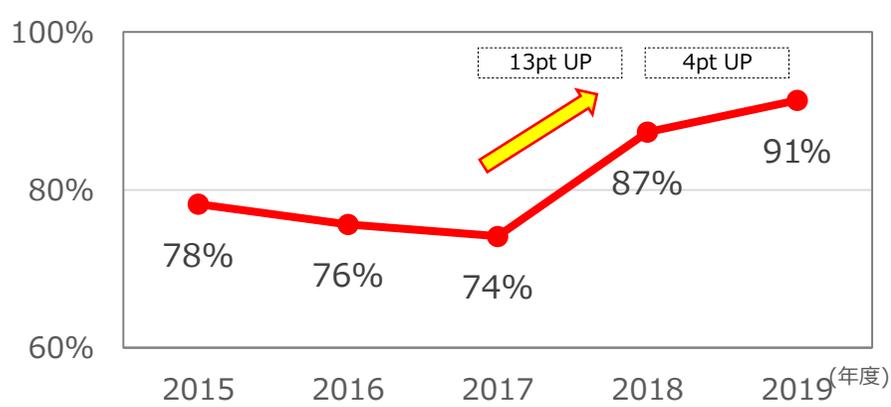
- ▶ CC運営費用は、およそ5年に1回実施する競争入札の仕様に効率化施策を盛り込み、コスト低減を都度図ってきたが、輸出返還申請が近年150万台前後に高止まりしており、輸出関連費用も比例して高い状態<図1>
- ▶ CC利用者に対するサービスレベル向上施策に取り組んでおり、電話の繋がりやすさを示す応答率、及び電話応対に対する満足度調査結果いずれも、高い水準を維持している <図2、図3>

(単位：億円)

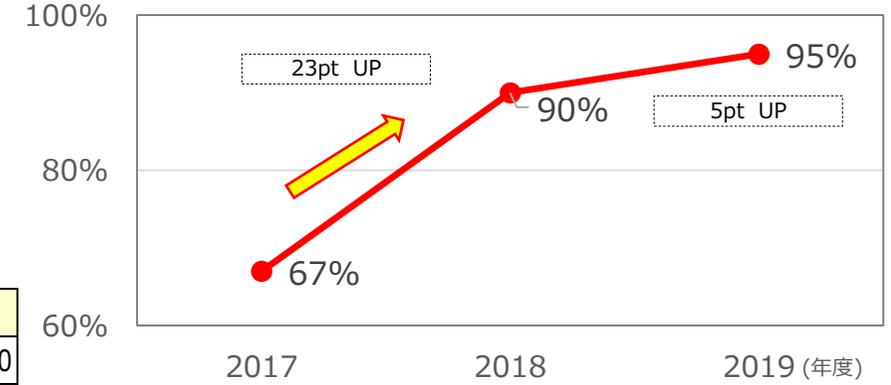
【 図1 : CC費用 】



【 図2 : 応答率 】



【 図3 : 満足度調査結果 】



【 表1 : 問合せ応答件数推移 】

(単位：件)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
問合せ応対件数	51,526	46,169	47,512	42,514	36,264	32,741	28,293	30,144	25,588	30,910

## (12) 関係主体と共に取り組むユーザー向け情報発信 ①

- ▶ 2014年9月合同会議の提言を踏まえ、有識者・ユーザー・関係主体等と共に自動車リサイクルの更なる発展に向けた情報発信・共有の取組みの方向性を検討し、その取りまとめ結果を2016年9月合同会議へ報告。
- ▶ 2017年4月から新たに設置した広報・理解活動の専門組織の下、自動車ユーザーのための理解活動を実施。

### <情報発信・共有に関する検討・取組み状況>

	15年度		16年度				17・18・19年度
	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	通年
情報発信・共有の在り方等の検討	● 6回の会議を開催		● 合同会議報告				
新たなユーザー理解活動の準備・実施			● 新たな組織準備				● 設置

- 分かりやすい情報へと身近なところから改善の取組み。
- メディアを活用して自動車リサイクルの露出を高める取組み。
- 地域イベントを活用し地域ユーザーの認知の機会を創出。
- 小学生の学校教育と連動した情報発信を通じて、学びの場を提供。
- 若年層への情報発信を強化。 等

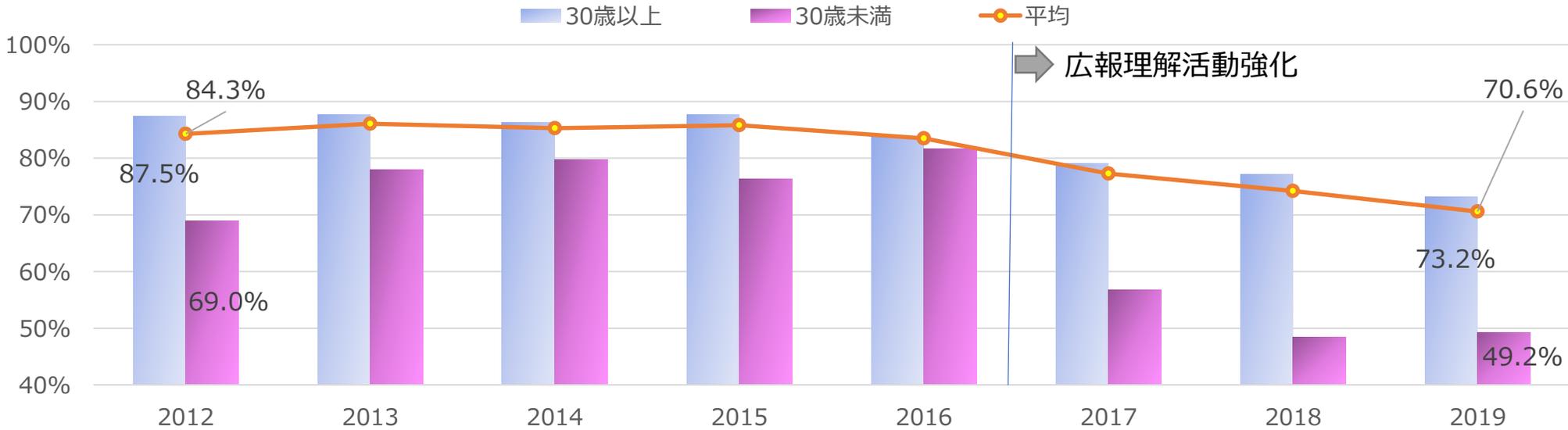
### (参考) 情報発信・共有の在り方等の検討内容

- **関係主体の役割の整理**
  - 情報発信・共有の要請に対して柔軟に応えていくためには、関係主体による自主的かつ発展的な対応、積極的な相互連携による取組みの円滑化が重要。
  - 自動車リサイクル法上の関係主体の役割を基に、上記の取組の規範となる情報発信・共有の役割に関する基礎的整理を実施。
- **前提とすべき考え方の整理**
  - 自動車リサイクル制度を更に発展させていくための情報発信・共有の取組みを行うにあたり、留意すべき情報の特性を「発信者が主体的に考えて対応すべき事項」と「発信者が受信者の意向を踏まえて対応すべき事項」とに区分し、特に意識すべき重要な情報の質的特性を基本原則として整理。

## (12) 関係主体と共に取り組むユーザー向け情報発信 ②

- ▶ JARCは、年に一度、インターネット調査方式にてユーザーを対象とした認知度の確認を行っている。その結果、認知度は年々低下傾向にある。特に、30歳未満のユーザー認知度は他年代と比べて顕著に低い。
- ▶ 自り法施行時の広報活動の効果が薄れ、また、新規にユーザーとなる層が情報に接する機会が減少している。

【ユーザーを対象とした自動車リサイクルに関する認知度の推移】



\*次の設問への回答のうち、「1.どんな仕組みか概要を知っている」と「2.名前を聞いたことがある」と答えた方の割合  
 (設問) あなたは、2005年から施行された「自動車リサイクル制度」をご存知ですか。  
 (回答) 1.どんな仕組みか概要を知っている 2.名前を聞いたことがある 3.まったく知らない



ユーザー層に合わせた広報・理解活動を強化したが、即効性が見られないため継続して効果の検証と改善を進める

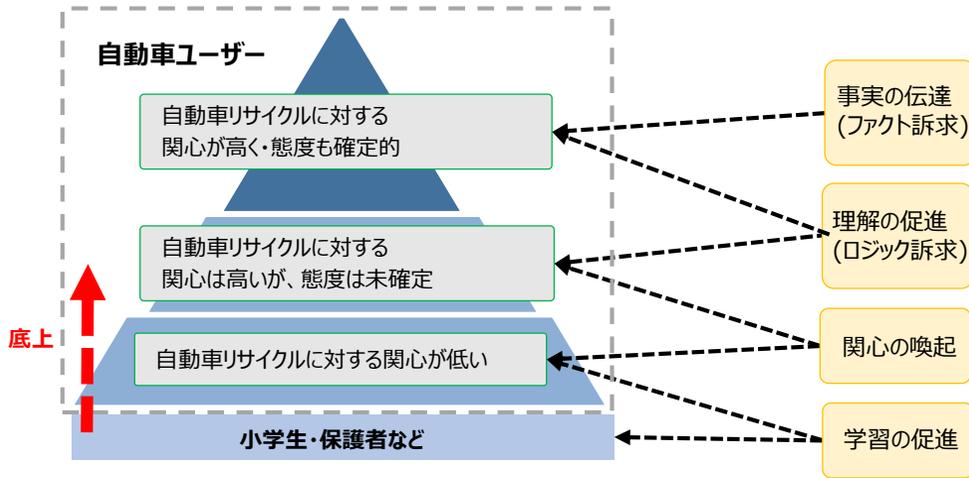
## (12) 関係主体と共に取り組むユーザー向け情報発信 ③

▶ JARCは、2016年9月の合同会議の結果を踏まえ、自動車リサイクルの更なる発展に向けて、関係主体間の連携を図りながら、自動車ユーザーのための理解活動を積極的に取り組んでいる。

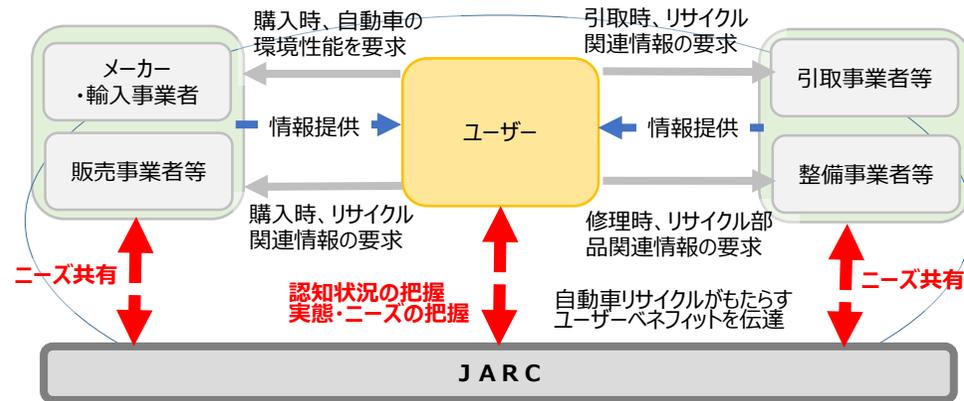
### ユーザーの関心・態度に合わせた取組み

<ターゲットの関心・態度>

<狙い>



### 関係主体と共に取り組む情報発信の概念図



### 具体的な施策例

1) ユーザー視点で分かりやすい情報へと、身近なところから改善を行う。

【例1】情報の質を高め、分かりやすくする取組み

2) メディアを活用して自動車リサイクルの露出を高める。

【例2】ニュースリリースの積極的配信

3) 全国地域イベントへの出展を通じて、地域ユーザーの認知の機会を創出する。

【例3】地方公共団体と連携した地域イベントでの情報発信

4) 小学生の学校教育と連動した情報提供を通じて、学びの場を提供し、ユーザーの関心を高める。

【例4】関係者と連携した小学校教育に資する情報発信  
【例5】“クルマのリサイクル作品コンクール”を主催

5) 自動車リサイクルへの認知が低い傾向にある若年層への情報発信を強化する。

1. これまでの活動実績

# (12) 関係主体と共に取り組むユーザー向け情報発信 ④

1) ユーザー視点で分かりやすい情報へと、身近なところから改善を行う。

2) メディアを活用して自動車リサイクルの露出を高める。

## 【例1】情報の質を高め、分かりやすくする取組み

写真や絵などのグラフィックを使い、分かりやすい情報へと身近なところから改善。また、タイムリーに活動状況や各種数値情報を発信。

## 【例2】ニュースリリースの積極的配信

2017年度から2019年度までの3年間、ニュースリリースを**65件**配信。結果、インターネットメディアに記事が**3,594件**転載。

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター  
www.kankaricai.com/jarc

自動車リサイクルの紹介 二輪車リサイクルの紹介 データ・会議資料 本財団について お問い合わせ

### 令和元年8月九州北部豪雨により被害を受けられた皆さまへ

令和元年8月九州北部豪雨により被害を受けられた皆さまに、心からお見舞い申し上げます。本財団は、自動車リサイクルの関係者と連携を図りながら、被災した使用済自動車の迅速かつ適正な処理に協力まいります。一日も早く復旧されますようお祈り申し上げます。

お知らせ

- 2020.01.15 更新情報 自動車リサイクル法に基づく運用状況等の実績情報を更新 (12月版)
- 2020.01.10 ニュースリリース くるくるリサイクル ダンス動画公開
- 2020.01.08 講演情報 「自動車リサイクルシステム大改造の企画・運営に係る支援業務」に関する入札
- 2019.12.20 お知らせ 第87回資金管理委員会が開催されました。(2019年12月20日開催)
- 2019.12.18 更新情報 自動車リサイクル法に基づく運用状況等の実績情報を更新 (11月版)

博士の日記

- 2019.11.22 11月22日、熊本県熊本市にて第4回目(全4回)の自治体向け自動車リサイクル関連ステップアップ現場研修を、経済産業省(一社)自動車再資源化協力機構にて実施しました。
- 2019.11.7 11月7日、岡山県岡山市にて第3回目(全4回)の自治体向け自動車リサイクル関連ステップアップ現場研修を、経済産業省、環境省(一社)自動車再資源化協力機構にて実施しました。今回は、2019年度環境省の行政官など関係機関について取りまかす内容を
- 2019.11.5 11月5日、岡山県岡山市にて第2回目(全4回)の自治体向け自動車リサイクル関連ステップアップ現場研修を、経済産業省(一社)自動車再資源化協力機構にて実施しました。

自動車リサイクル データBook

「クルマのリサイクル」作品コンクール 開催・ポスター大賞!

動画で知る自動車リサイクル

自動車リサイクルシステム ホームページ

11月4日、松江市で開催された「2019松江市環境フェスティバル」に出展しました。松江市環境フェスティバルは、「みんなで創る環境・・・(略)」

### <災害対応のまとめページ>

令和元年8月豪雨に関して必要とされる情報を取りまとめた掲示

- 被災車両に関するよくある質問
- 被災車両を扱う事業者の皆さま
- 各省庁等からの連絡事項

11月22日、熊本県熊本市にて第4回目(全4回)の自治体向け自動車リサイクル関連ステップアップ現場研修を、経済産業省、環境省、(一社)自動車再資源化協力機構・・・(略)

## リリース情報 (一例)

News Release

自動車リサイクル促進センター (JARC) 沖縄県うるま市に 新自動車リサイクルコンタクトセンター

自動車リサイクル促進センター 岡山県岡山市に 新自動車リサイクルデータセンター

自動車リサイクルの取組により みんなの力を合わせて循環型社会を実現 PR動画を本日より全国公開

第2回「クルマのリサイクル」作品コンクール 受賞者の表彰式を開催

自動車リサイクルの取組により みんなの力を合わせて循環型社会を実現 PR動画を本日より全国公開

第2回「クルマのリサイクル」作品コンクール 表彰式

PR動画全国公開

第2回「クルマのリサイクル」作品コンクール 表彰式

作品コンクール表彰式の状況

\*掲載メディア例  
47NEWS、共同通信社、共同通信デジタル、北海道新聞、デーリー東北、河北新報、秋田魁新報、山形新聞、福島民友、茨城新聞、上毛新聞、千葉日報、さんちEye、新潟日報、福井新聞、岐阜新聞、伊勢新聞、京都新聞、奈良新聞、AGARA紀伊民報、SHIKOKU NEWS、徳島新聞、高知新聞、宮崎日日新聞、みやびズ、沖縄タイムスプラス、AFPBB News、週刊女性PRIME、エコノミスト、FM FUKUOKA、exciteニュース、Infoseekニュース、StartHome、J-CASTトレンド、インターネットコム、CNET Japan、ZDNET Japan、等々

## (12) 関係主体と共に取り組むユーザー向け情報発信 ⑤

3) 全国地域イベントへの出展を通じて、地域ユーザーの認知の機会を創出する。

### 【例3】地方公共団体と連携した地域イベントでの情報発信

2017年度から2019年度までの3年間、主として地方公共団体が主催する地域イベントに**34件**出展。地域ユーザーの理解普及に取組み、**33,445件**のアンケートを回収。

	開催地	名称	アンケート 回収数累計	年度		
				2017	2018	2019
①	札幌	環境広場さっぽろ	3,000	✓	✓	✓
②	秋田	あきたIJO&リサイクルフェスティバル	3,065	✓	✓	✓
③	仙台	IJOフェスタ仙台	1,026	-	✓	✓
④	水戸	水戸市環境フェア	529	-	-	✓
⑤	東京	IJO°□	7,691	✓	✓	✓
⑥	横浜	かながわIJO10フェスタ	2,524	-	✓	✓
⑦	金沢	いしかわ環境フェア	2,244	-	✓	✓
⑧	長野	信州環境フェア	967	-	✓	-
⑨	岐阜	岐阜市IJOフェスタ	487	-	-	✓
⑩	名古屋	環境デーなごや	1,885	✓	✓	✓
⑪	京都	京都環境フェスティバル	2,971	✓	✓	✓
⑫	姫路	ひめじ環境フェスティバル	626	-	-	✓
⑬	松山	まつやま環境フェア	1,170	✓	✓	-
⑭	松江	松江環境フェスティバル	1,536	✓	✓	✓
⑮	広島	「環境の日」広島大会	508	-	-	✓
⑯	北九州	IJOライブステージ	1,037	-	-	✓
		IJOテカ	699	✓	-	-
⑰	福岡	環境フェスティバルふくおか	1,480	-	中止	✓
⑱	那覇	県民環境フェア	0	-	中止	-
合計			33,445	8か所	11か所	15か所

### 活動状況（一例）



①札幌



②秋田



③仙台



⑤東京



⑥横浜



⑦金沢



⑧長野



⑩名古屋



⑪京都



⑫姫路



⑬松山



⑭松江



⑮広島



⑯北九州



⑰福岡

1. これまでの活動実績

# (12) 関係主体と共に取り組むユーザー向け情報発信 ⑥

4) 小学生の学校教育と連動した情報提供を通じて、ユーザーの関心を高める。

## 【例4】関係者と連携した小学校教育に資する情報発信

関係者とともに、小学生とその保護者を対象とした体験学習を**10回**実施。そのコンテンツを活用して自動車ユーザーの関心喚起に向けた取組みを推進。

① 概況 20年度は下表の自動車リサイクル六団体と共に理解普及に取り組む。

情報発信のポイント	協力いただく関係団体
自動車製造業者の取組み	一般社団法人日本自動車工業会
自動車販売事業者の取組み	一般社団法人日本自動車販売協会連合会
オークション会場の取組み	一般社団法人日本中古車販売協会連合会
自動車整備事業者の取組み	一般社団法人日本自動車整備振興会連合会
破碎事業者、ASR処理事業者の取組み	一般社団法人日本鉄リサイクル工業会
解体事業者の取組み	一般社団法人日本自動車リサイクル機構

## ② 過去の体験学習例 (2017年度から2019年度までの3年間)

19年度	 トヨタ自動車(株)様	 愛媛日産自動車(株)様	 (株)オートバックス伊地知様	 金城産業(株)様
18年度	 (株)日産自動車様	 東京トヨタ(株)様	 大山商事(株)様	 (有)昭和メタル様
17年度	 (株)本田技研工業様	 (株)マテック様		

## 【例5】“クルマのリサイクル作品コンクール”を主催

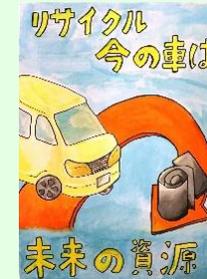
2017年度から2019年度までの3年間、全国から**22,399件**の作品を受領。そして、関係者の協力を得て入賞作品を選定し、入賞者の表彰式を実施。

### ① 概況



コンクールの詳細は次のURL参照  
<https://www.jarc.or.jp/contest/>

### ② 入賞作品例 (学年は当時)

 北海道 6年生 太田ここみさん	 神奈川県 5年生 山上心愛さん
 東京都 3年生 佐藤真穂さん	

**ギアチェンジ！  
未来につなげ  
リサイクル**

千葉県 6年生  
鈴木杏佳さん

**乗り終わり  
未来へつなぐ  
リサイクル**

福岡県 5年生  
浦倉祐くん

**乗りきった！  
最後の仕事  
リサイクル**

千葉県 5年生  
佐藤尚美さん

**1. これまでの活動実績**

**2. 今後の活動について**

**3. まとめ**

## (1) 自動車リサイクルシステム大改造の検討状況について

### 1) 背景・目的

自動車リサイクル情報システム（自リシステム）は自動車リサイクル制度を公平、適切、円滑に実施していくための重要な社会インフラであるが、運用開始から約15年間必要なシステム改善を行いつつも、**陳腐化、複雑化、拡張性の限界等の課題が内在**していることを把握。こうした問題の解決や利用者の業務効率化推進等のため、**2026年1月新システム稼働を目指し、業務・システム全体の抜本的見直し（大改造）を実施する**計画としている。

### 2) 主要検討課題

システム大改造後の新システムのあるべき姿を描出するうえで考慮・検討すべき、主要な課題として現時点では以下を想定している。

#### ① 業務効率性の向上

現行システムでは一部非効率な業務が存在（紙帳票の回覧・情報手入力等）。大改造を契機に**自リシステム利用者の業務の効率化**を図っていくことが必要（ペーパーレス化推進等）

#### ② 新技術への対応とコストの抑制

現行システムは長期運用に伴う技術の陳腐化、システムの肥大化とそれに伴うコスト高などの課題が内在しており、セキュリティ対策の強化と併せ、**今後も長期に利用できるシステム構造**としていくことが必要

#### ③ 将来のリサイクル環境変化を見据えた拡張性の担保

今後リサイクルを取り巻く外部環境が大きく変化していく中で、将来の自リシステムが担う役割と範囲を改めて検討し、自動車リサイクルの高度化に資する**拡張性のあるシステム基盤**としていくことが必要

### 3) 2020年度の活動状況

（現在の状況）

自リシステムに関わる事業者・関係者・有識者等へのヒアリングを通じ、足元の現状課題だけでなく、自動車リサイクル高度化を視野に入れた将来ニーズも含めた**意見の収集・議論を実施中**。



（今年度の活動予定）

ヒアリング結果を踏まえ、主要検討課題への対策を中心に、**自リシステムに係る業務及びシステムの将来構想案を策定予定**

### 4) 中長期スケジュール

（大日程）

**2026年1月の新システム稼働を目指し**、2020年度～2022年度にかけて新システムに対する要件定義を推進する。



## (2) 自動車リサイクルに係る情報プラットフォームの設置と国際貢献事業の検討

### 1) 本検討に係る基本的な考え方

#### ① 課題認識と国際貢献の切り口

第43回合同会議（2015年9月）の法施行後10年の評価で国が示した以下の課題認識に注目し、J A R Cの貢献拡大テーマとして捉えた。

我が国が経験した廃自動車問題への自動車リサイクル制度による対策を、今後同様の問題が発生し得る国々に伝えていくことに大きな意義がある

- ▶ **途上国等に我が国の知見を伝える**など積極的に貢献すべき
- ▶ 自動車3Rに係る**学術・研究面の交流、政策対話による国際協力の推進**

指定法人事業に整合し、自らの強みも活かせるJ A R Cの国際貢献には、「**仕組み作りの支援**」と「**知見の提供**」の2方向性のソフト支援が考えられる。

### 2) これまでの検討内容

#### ① 予備調査の実施と基礎調査に向けた課題

取組みを進めるにあたって、まずは基礎的な認識を得ることを目的に予備調査を実施した。

直近10年ほどで行われた我が国による国際協力や静脈産業の海外進出に向けた諸活動の実績の確認

- ▶ 有識者、専門家24者へのインタビュー
- ▶ 調査報告書、論文等の文献34編の机上調査

その結果、以下の3つの課題を確認した。

- I. 調査・研究、事業機会検討等の**継続性**の確保
- II. 統計情報、論文、報告書等の**情報の一元化**とメンテナンス
- III. 政策提言等に向けたオープンな議論・協働に資する**人的ネットワーク**の形成と維持

#### ② 2020年度～2021年度の取組みの方向性

予備調査の結果を踏まえ、国際貢献に資する図1の機能を備えた「**自動車リサイクル情報プラットフォーム（仮称）**」の設置に向けた**基礎調査**を実施する。

【図1 自動車リサイクル情報プラットフォーム（仮称）の設置】

- 国内外の統計・静脈産業・制度政策等の調査・整理・公表
- 研究・提言に資する研究者等の交流に向けた人的ネットワーク
- 国内外の行政官等に向けたインターンシップ等による人材育成
- 途上国各国に適したELV管理・適正処理の仕組み作りの支援
- 包括的な情報発信基地としてのWebサイトの整備



### 3) 中期的な取組みスケジュール

本検討の中期的なスケジュールは図2の通りで、J A R Cの中期計画（2020年～2022年）にも組み込んでいる。

【図2 中期的計画】

予備調査	2020年度	直近10年ほどで行われた国際協力等の実績を確認し、 <b>基礎的な認識を得る</b>
基礎調査	2021年度	国際貢献に資する「 <b>自動車リサイクル情報プラットフォーム（仮称）</b> 」の設置を検討
本格実施	2022年度	国際貢献に資する事業の実現性を確認の上、 <b>事業の本格実施</b> に進む

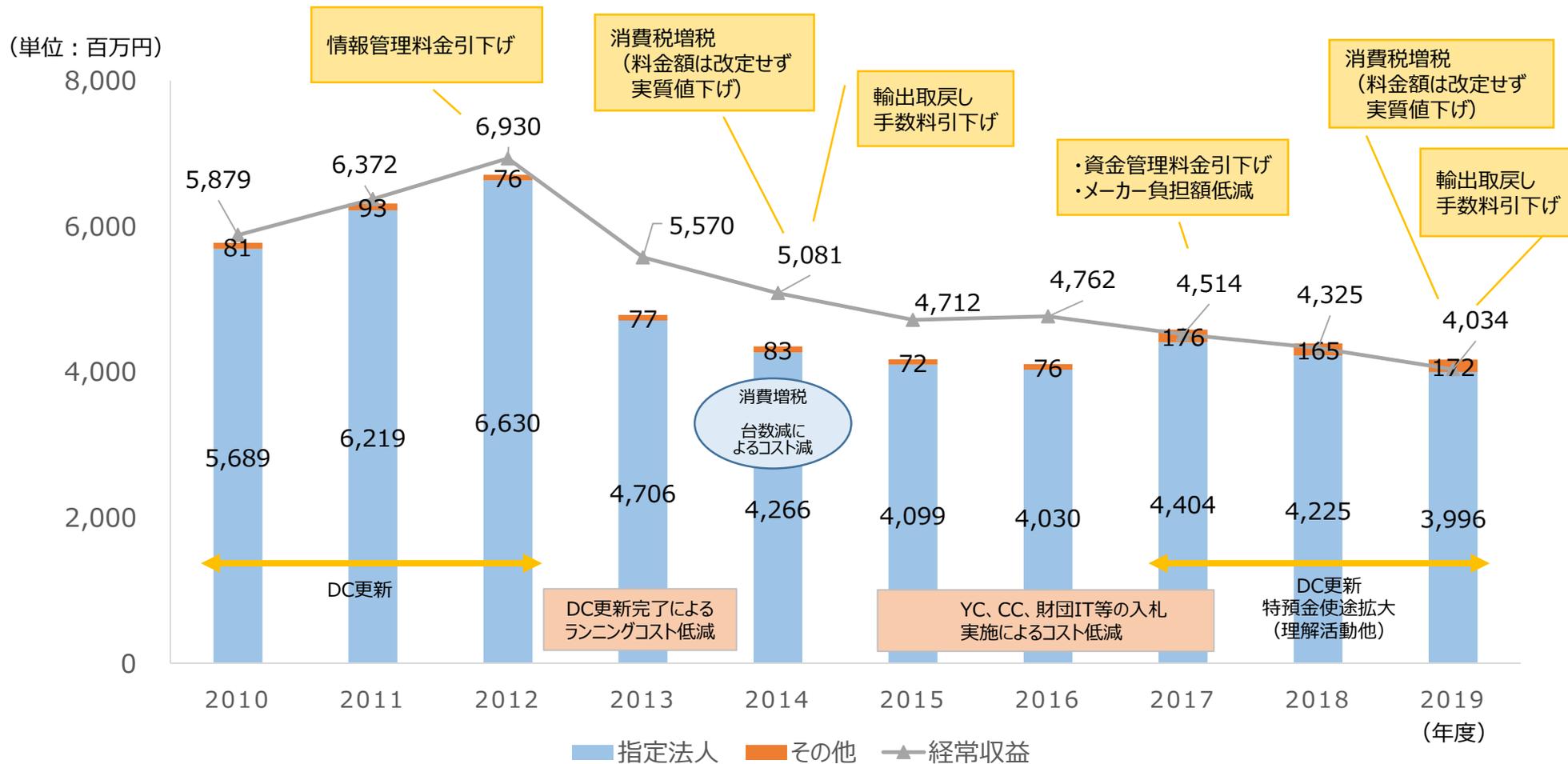
**1. これまでの活動実績**

**2. 今後の活動について**

**3. まとめ**

## (1) 財団全体の収益及び費用推移

- ▶ 本財団はコストの効率化に努めるとともに、それに応じた料金等の引き下げにも随時対応している。
- ▶ 2019年度についても、DC更新の効果によりコスト低減を実現。また随時、競争入札（ユーザー向け情報発信／広告媒体等）等による費用低減に取り組んでいる。



## (2) 財団の主な活動実績及び今後の方向性

- ▶ 本財団は国や自動車関連団体等との連携・協力を重ね、期待された役割である自動車リサイクル制度の確立及び安定運用の達成に尽力してきた。
- ▶ 今後も、自り法第93条、106条、115条に規定される指定法人業務を、確実かつ効率的に実施していくとともに、ステークホルダーへ質の高いサービスを提供していくことを通じて、循環型社会の実現に向けて貢献していく。

### 2000年 財団設立

- 「循環型社会の構築」に向けて、自動車業界相互の横断的機関として、2000年11月に財団を設立
- 2003年に自動車リサイクル法の指定法人に指定

### 2005年 自動車リサイクル法スタート

- 自動車リサイクル制度立上げ、指定法人事業開始
- 既販車99%のリサイクル料金の預託を処理し、使用済自動車等の再資源化に向けた原資を担保

### 2008年 安定運用期

- 毎年300万台超の使用済自動車を適正処理
- 2010年に公益認定を受ける
- 2011年東日本大震災で発生した被災自動車対応を実施

### 2016年～ 貢献拡大期

- 情報発信強化による理解普及の促進
- 自治体担当者向け不法投棄等現場における基礎知識向上等研修の実施
- 2018年に大規模自然災害等の被災地域支援活動に対する災害対応支援環境大臣表彰を受賞
- ESG投資の開始
- 更なる費用低減への取組み、料金引下げ

### 2020年～ 自り制度の更なる安定化+貢献拡大

- 自動車リサイクル制度の更なる安定化を図る  
⇒ (例) 不法投棄・不適正保管対応の強化 <試行的財政支援拡充事業実施 等>  
(例) 自治体への大規模災害事前対策に向けた情報提供等の充実化  
(例) ESG投資の推進
- ステークホルダーへの質の高いサービスの提供  
⇒ (例) 自動車リサイクル情報システムの大規模改造  
(例) 自動車リサイクルシステムデータの有効活用の検討
- 財団ならではのサービスを開拓し提供  
⇒ (例) 国際貢献事業の検討