

自動車リサイクル制度の安定化・効率化に 関する取組みについて (実績及び今後の取組み)

2024年1月26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 細田 衛士

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 ・指定再資源化機関 ・情報管理センター

△ 指定法人の主な業務 ▽

資金管理法

- 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

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





1. 自動車リサイクル制度の安定化・効率化の取組み

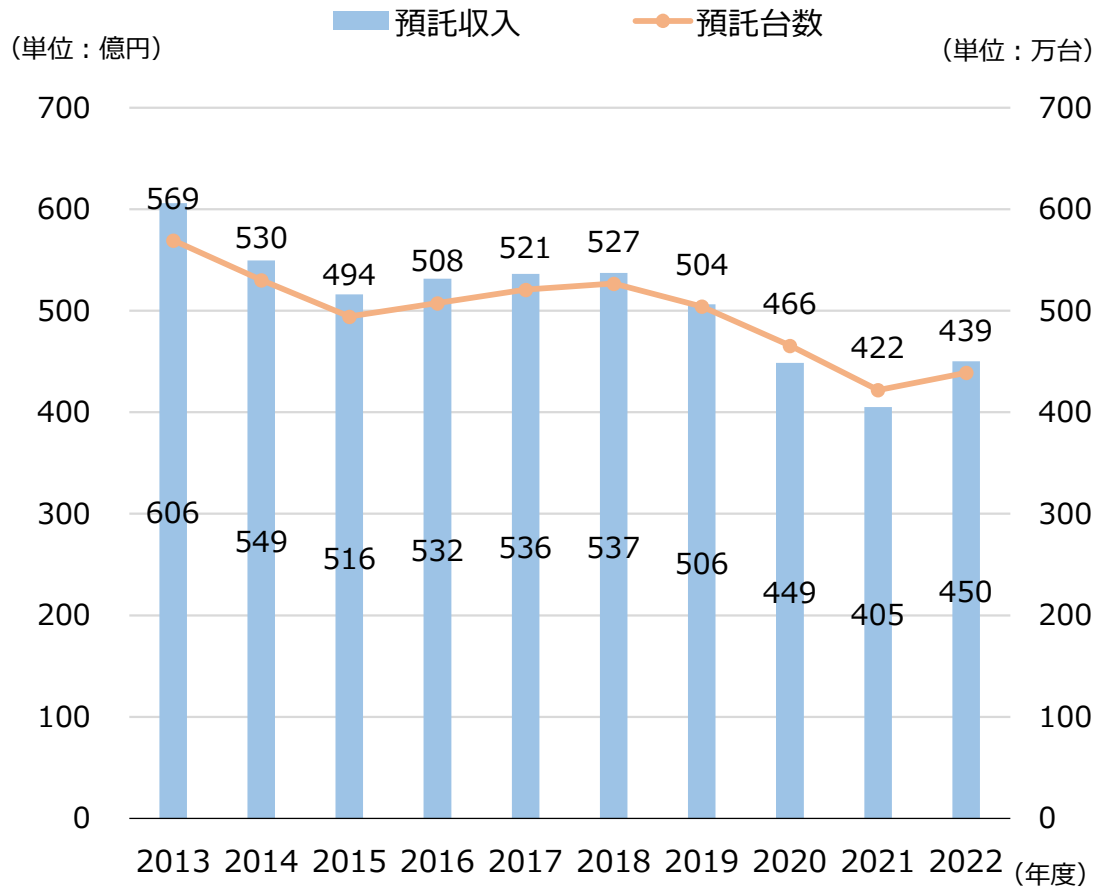
2. 自動車リサイクルの高度化、変化への対応

3. まとめ

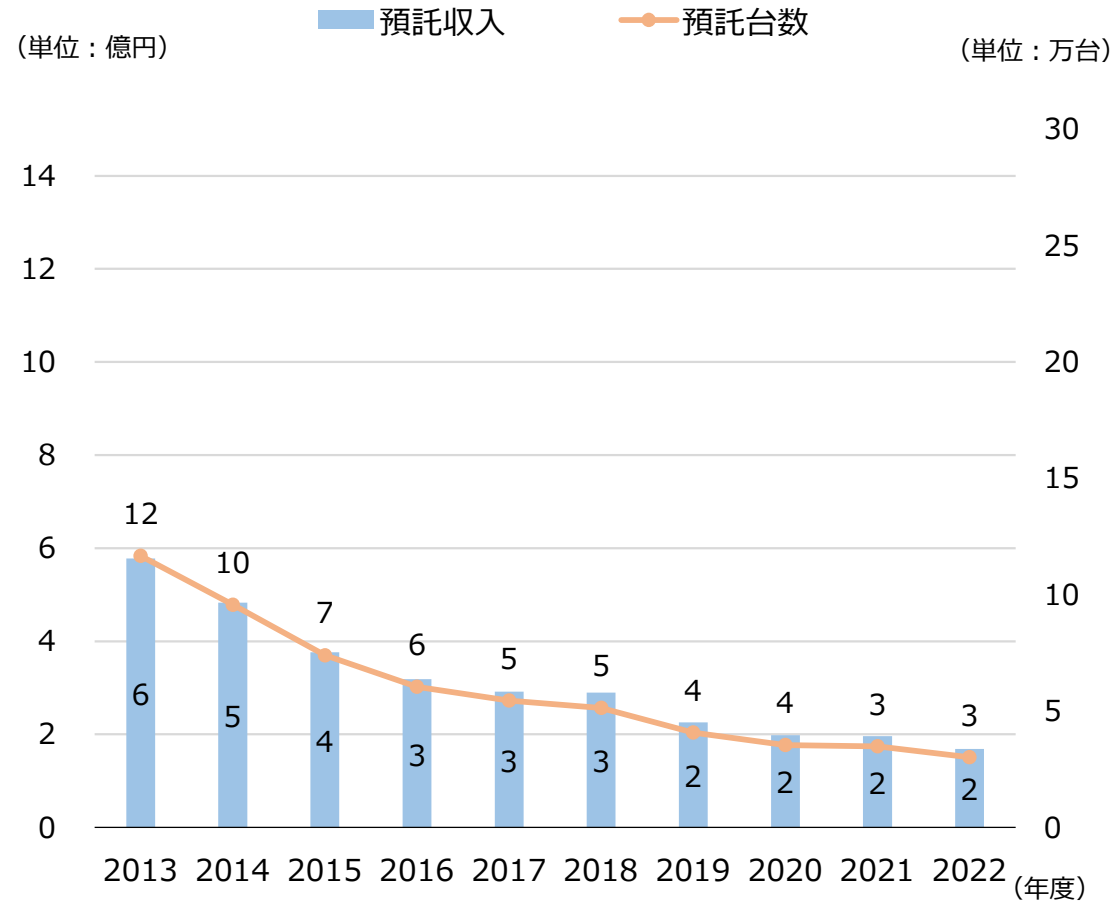
(1) リサイクル料金の適切な管理・運用 ①

2022年度の**新車購入時における預託収入は、450億円**となった。前年度から続いていた半導体や部品の供給不足が下期から徐々に解消されたことにより**新車販売台数は増加**に転じたため、新車購入時における預託台数は前年度比104%となった。また、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】



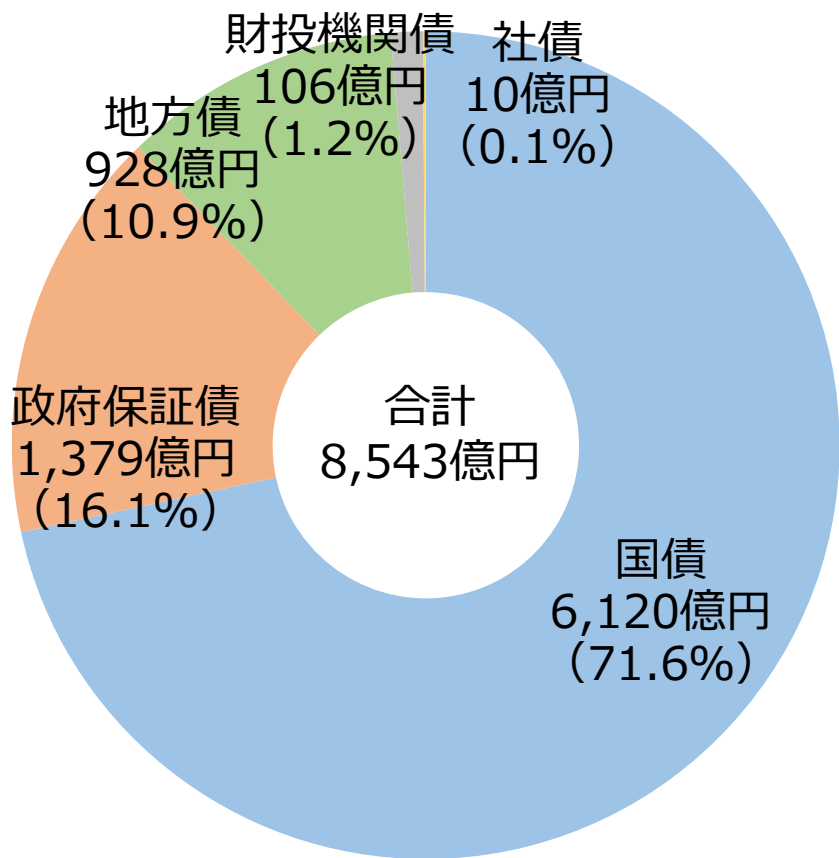
【引取時における預託の収入と台数】



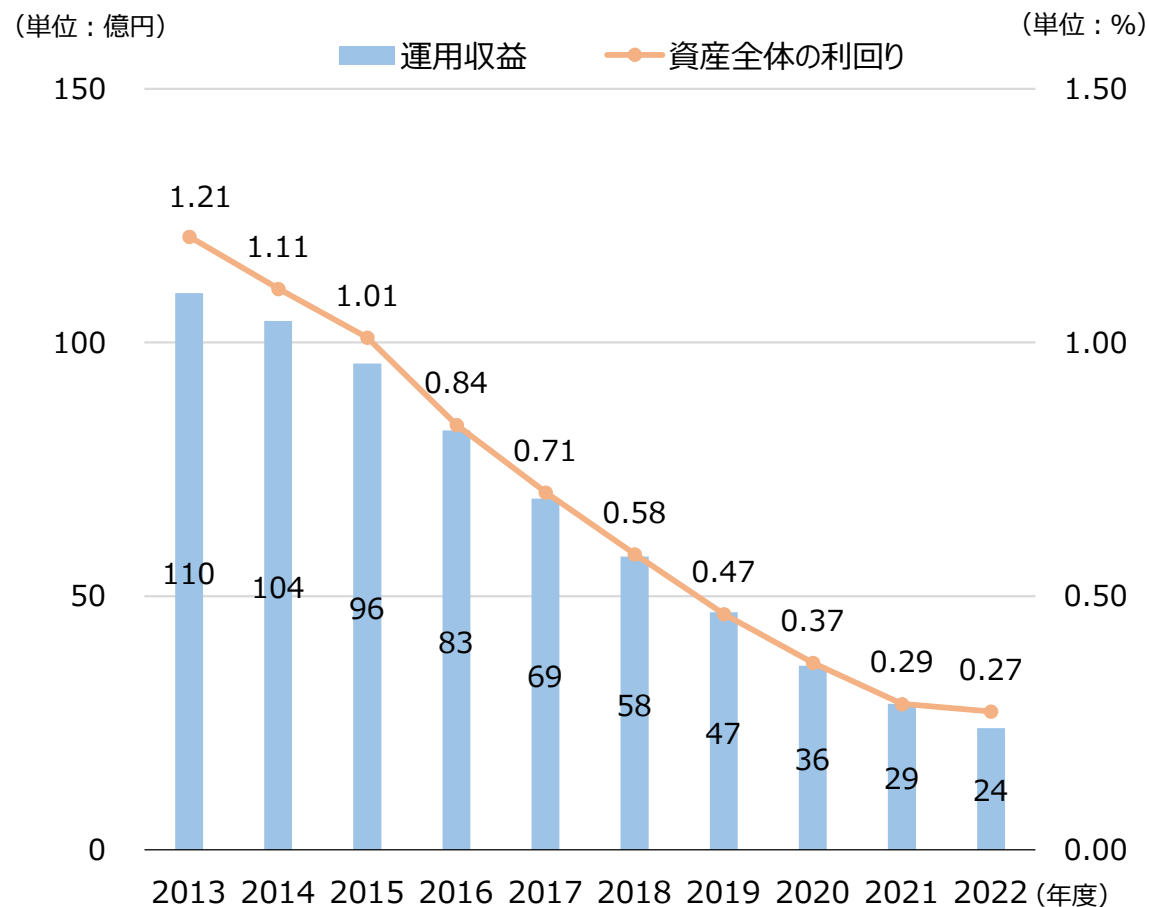
(1) リサイクル料金の適切な管理・運用 ②

2022年度末における保有債券の額面残高は8,543億円となった。運用収益及び資産全体の利回りについては、低金利環境下にて低水準の状況が継続している。

【2022年度末における保有債券の種別残高（額面）】



【運用収益及び資産全体の利回りの実績】



(1) リサイクル料金の適切な管理・運用 ③ <合同会議における提言内容への対応>

1) 自動車メーカー等の収支の見通し

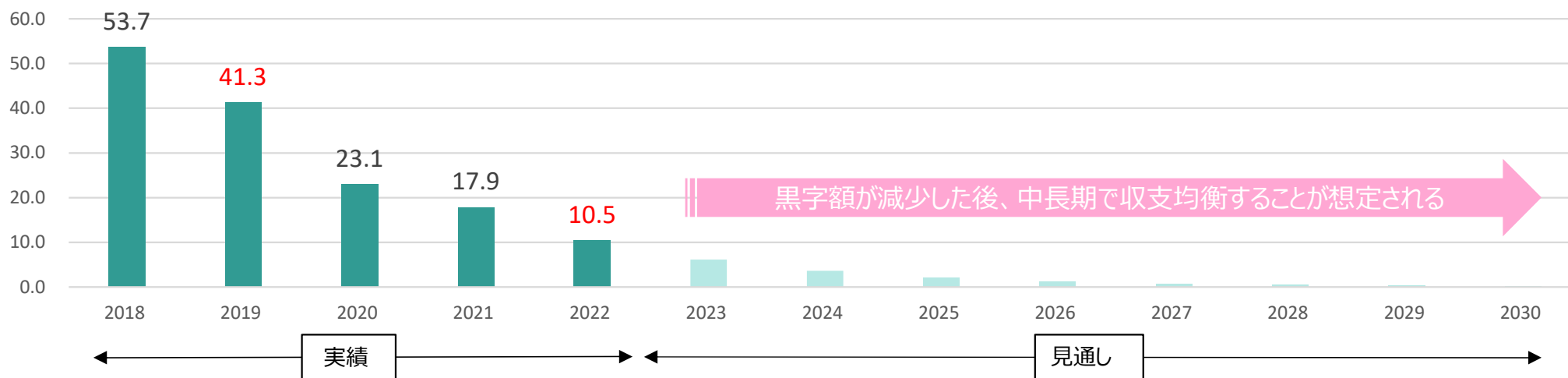
2021年7月に取り纏められた合同会議の報告書では、今後発生する自動車メーカー等のリサイクル収支の黒字部分を特預金化して、当該財源を自動車ユーザーに還元する（資金管理料金【290円】及び情報管理料金【130円】の割引の原資とする）ことが提言されたが、**自動車メーカー等のリサイクル収支が適正となる見通し**となったことにより、当該財源による自動車ユーザーへの還元は現実的な施策ではなくなった。

【背景】

2021年7月に取り纏められた合同会議の報告書では、2019年度における自動車メーカー等のリサイクル収支が合計**41億円**の黒字であったことが報告されたが、その後、収支は適正化に向かい、2022年度においては黒字額は**10億円**まで減少した。今後の自動車メーカー等のリサイクル収支については、両省による監督のもと、中長期のスパンでは収支が均衡すること（自動車メーカー等による再資源化等預託金の料金設定が適正に行われること）が想定される。

(単位：億円)

【図1】自動車メーカー等(本則)の黒字合計額の実績と見通し



※2023年度以降の見通しについては、国内自動車メーカー12社へのアンケート結果を基にJARCにて試算

(1) リサイクル料金の適切な管理・運用 ③ <合同会議における提言内容への対応>

2) JARCにおける特預金残高の見通し

自動車メーカー等によるJARC運営費の負担が休止する2025年度以降においても、JARCが特預金を財源として健全な財務運営を行うことが出来るか否かを検証すべく、特預金残高の長期シミュレーションを実施した。

その結果、**JARC運営に最低限必要な資金を確保することが出来る見通し**となったが、同時に、1)で想定した特預金以外の特預金（現行規定により発生する特預金）から、自動車ユーザーへの還元（資金管理料金及び情報管理料金の割引）の原資を捻出することは困難であるという見通しとなった。

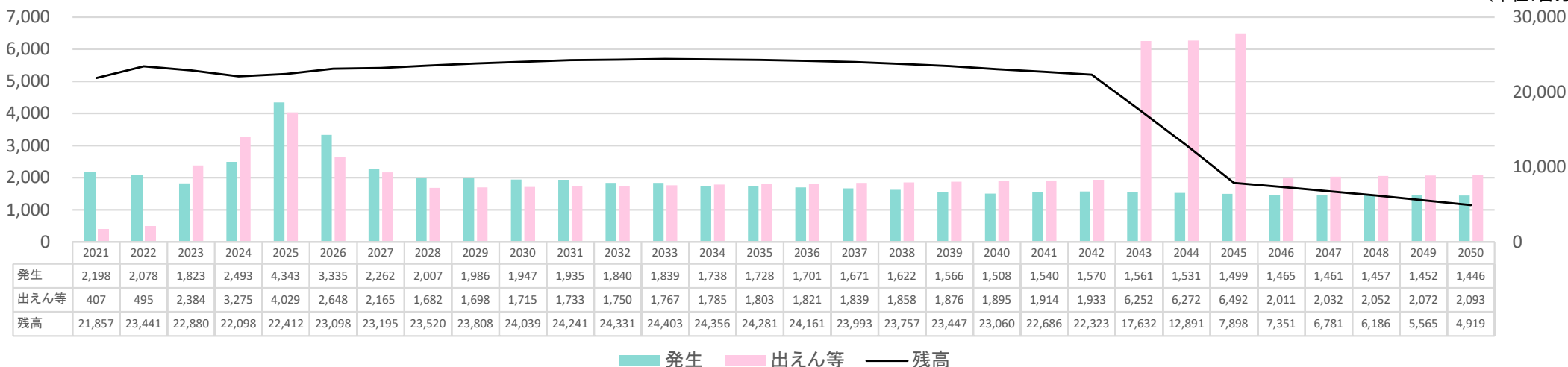
【背景】

2021年7月に取り纏められた合同会議の報告書では、「**特預金が毎年積み上がる**」ということが想定されていたが、今後の特預金の発生については、そもそもの新車時預託（新車販売台数）の減少、カーエアコンの新冷媒への移行、交通事故の減少、盗難自動車の減少などを背景として、**特預金の残高は長期的には減少していく可能性が極めて高い**。また、2046年頃に稼働開始を想定する次期のシステム大改造に必要な資金を確保する必要があること等から、今後も一定の特預金を留保しておく必要がある。

(単位:百万円)

【図2】特預金残高の長期シミュレーション

(単位:百万円)



(1) リサイクル料金の適切な管理・運用 ③ <合同会議における提言内容への対応>

<参考> 【図2】特預金残高の長期シミュレーションの主な前提条件について

【物価変動率】

- 特預金の出えん等額（＝事業費、人件費及び物件費等の「支出」）については、物価変動率を勘案して算定した。
- 物価上昇率は2%を前提としたが、コスト削減努力により、そのうちの1%分を吸収することとし、「支出」に係る実質の物価上昇率は1%とした。

【金利】

- 特預金に付される利息の計算に際しては、本シミュレーション実施時の金利（例：10年国債 0.65%程度）の水準が継続することを前提とした。

【フロン類の特預金の発生見込額の算定】

- フロン類の再資源化等預託金の預託については、2023年度までに殆どの自動車（商用車以外の自動車を想定）のカーエアコンの冷媒が新冷媒（HFO-1234yf）に移行することを前提とした。また、フロン類の再資源化等預託金の自動車メーカー等への払渡しについては、簡便的に、2023年度から17年後（現在の使用済自動車の平均使用年数が約17年であることを参照）に当たる2040年度には完了することとし、当該預託金から転じる特預金については、「フロン類の再利用を発生要因とする特預金（法第98条第1項3号）」ほか全ての発生要因による特預金の発生について、2023年度から2040年度まで漸減し、2040年度までしか発生しないものとして取り扱った。

【フロン類以外の特預金（エアバッグ類、ASRの特預金）の発生見込額の算定】

- 特預金の発生要因のうち、年度により発生額の変動が大きい「輸出返還時効を発生要因とする特預金（法第98条第1項1号）」と「解体自動車の非認定全部利用を発生要因とする特預金（法第98条第1項2号）」については、直近10年間の実績の平均値を考慮して、2050年度までの特預金の発生見込額を算定した。
- 年度による発生額の変動が小さい「事故等を発生要因とする特預金（法第98条第1項5号）」については、直近の実績（2022年度の実績）を基準として2050年度までの特預金の発生見込額を算定した。
- 2025年から新たに発生する「20年時効を発生要因とする特預金（法第98条第1項4号）」については、2005年以降に車検を受けていない台数の実数を調査し、その調査結果等に基づき発生額を見積もった。また、法施行時（2005年）以降、盗難自動車の認知件数が減少していることを考慮し、継続検査時預託が終了した2008年の20年後に当たる2028年度以降の特預金の発生額については漸減すると見積もった。

【実費請求方式による特預金の発生見込額の算定】

- 自動車メーカー等のリサイクル収支が適正となる見通しのもと、当該発生要因による特預金は発生しないものとして取り扱った。

【2046年頃に稼働開始を想定する次期のシステム大改造について】

- 金額的な規模は、2026年に稼働開始予定のシステム大改造と同等とした。ただし、上記の物価変動率を考慮して算定している。
- 2026年に稼働開始予定のシステム大改造は、特預金以外の財源（資金管理料金や情報管理料金等を積み立てた「特定費用準備資金」）が存在する一方、2046年頃に稼働開始を想定する次期のシステム大改造を実施するための財源は特預金のみとなるため、【図2】における2043年度から2045年度における特預金の出えん等額（支出額）は大きくなっている。

(1) リサイクル料金の適切な管理・運用 ③ <合同会議における提言内容への対応>

3) まとめ

1) 及び2) により、2021年7月に取り纏められた合同会議の報告書にて提言された**自動車ユーザーへの還元策（資金管理料金及び情報管理料金の割引）**については、**両省との検討の結果、現段階における実施は時期尚早と判断して見送りたい**。今後の自動車メーカー等のリサイクル収支、並びに特預金の発生状況及び残高を注視しつつ、JARCの健全な財務運営を堅持するとともに、幅広い視点から、自動車ユーザーへの還元策や自動車ユーザーに資する施策について引き続き検討したい。

上記内容については、2023年9月26日開催の第102回資金管理業務諮問委員会※にて諮問し、原案のとおり承認

※ JARC（資金管理人）に設置される使用済自動車の再資源化等に関する法律第99条に規定される会議体

使用済自動車の再資源化等に関する法律（抄）

第99条 資金管理人には、資金管理業務諮問委員会を置かなければならない。

- 2 資金管理業務諮問委員会は、資金管理人の代表者の諮問に応じ、再資源化預託金等の運用、特定再資源化預託金等の取扱いその他資金管理業務の実施に関する重要事項を調査審議し、及びこれらに関し必要と認める意見を資金管理人の代表者に述べることができる。
- 3 資金管理業務諮問委員会の委員は、経済又は金融に関して高い識見を有する者その他の学識経験を有する者及び一般消費者の意見を代表する者のうちから、主務大臣の認可を受けて、資金管理人の代表者が任命する。

(2) 自動車リサイクル法の適切な執行 ①

1) 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

- ▶ 基礎知識研修とステップアップ現場研修の二つから構成（共催者である国および自再協と連携して実施）。
- ▶ 基礎知識研修は東京会場にて対面とオンラインのハイブリッド開催、現場研修は地方4会場にて実施。

【主な説明内容】

・法制度の概要/施行状況（国）
・リサイクルシステムを活用した事業者指導
・不適正な事案に対処するための自治体取組みの好事例紹介
・モデル事業の成果と得られた知見の紹介
・フロン類/エアバッグ類の適正処理方法（自再協）

【参加人数】（※20年度以降はオンライン視聴者数を合算）

	基礎知識研修	ステップアップ現場研修
2017年度	377名	2018年度から開催
2018年度	332名	89名
2019年度	326名	70名
2020年度	365名※	中止
2021年度	397名※	オンラインで代替策実施
2022年度	458名※	66名
2023年度	420名※	72名 （全4回実施済み）
計	2,675名	297名

2) 新たな自治体支援策の検討

- ▶ 審議会報告書で挙げられた課題を踏まえ、**自治体指導力の強化、事業者の適正化**に資する支援策を年度内に作成する。

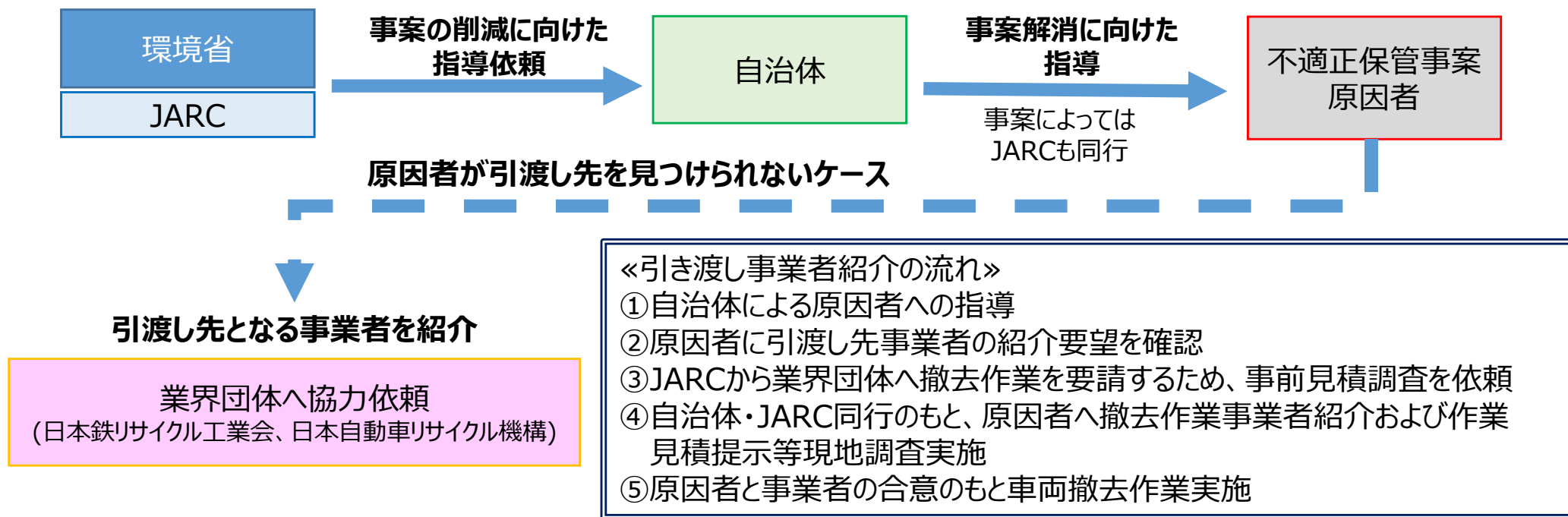
【主な支援策案】

- 新規許可業者の自り制度理解度向上を図る研修等を実施することで自治体の負担軽減に繋げる。
 - ・業の許可申請時に自り法制度概要、実務作業の研修機会を提供
 - ・外国人事業者へのツール（外国語表記の法文パンフレット）提供 等
- 業界団体と連携し、自り制度の理解度向上のための研修制度を自治体及び事業者に周知。

(2) 自動車リサイクル法の適切な執行 ②

3) 不法投棄・不適正保管事案解消のための自治体および関係団体との連携

- ▶ 国による「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（モデル事業）」への協力で得られた知見を不法投棄・不適正保管事案の解消施策として他の自治体へも情報展開するとともに、**解体・破砕業者の協力・連携を進める等早期の撤去を促すスキームを構築することにより、事案の解決に貢献する。**



【これまでの取り組み状況】

- ▶ JARCに報告された調査結果から、不適正保管台数50台以上の事案（全国で12自治体、2,051台）をターゲットとし、当該事案を管轄する自治体に対して情報共有を行い、事業者指導や自治体等が行う現場立入り時にJARCも同行し調査を実施。現在（10月末時点）、撤去合意済み100台、内10台撤去完了済み。更に、自治体/業界団体の協力を得ながら、引き続き撤去に向けての作業を推進していく。

(3) 情報システム活用を通じた効率化（システム大改造） ①

- ▶ 2026年1月稼働目標の情報システム大規模見直し＝大改造について、事業者・関係者・有識者等のヒアリングを基にした業務改革コンセプトを策定し、**大改造システムの仕様を確定、競争入札で委託ベンダーを決定した。**
- ▶ **2023年度は開発の第一段階＝設計の1年**として、業務改革コンセプトの盛り込みを委託ベンダーと共に推進中。

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）は運用開始から約15年間経過し、陳腐化、複雑化、拡張性の限界等の課題が内在している。2026年1月を目標に、業務・システム全体の抜本的見直し（大改造）を実施する。

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、紙帳票の回覧・手入力等、非効率な業務が存在。システム利用者の業務の効率化を図ることが必要（ペーパーレス推進等）

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・肥大化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

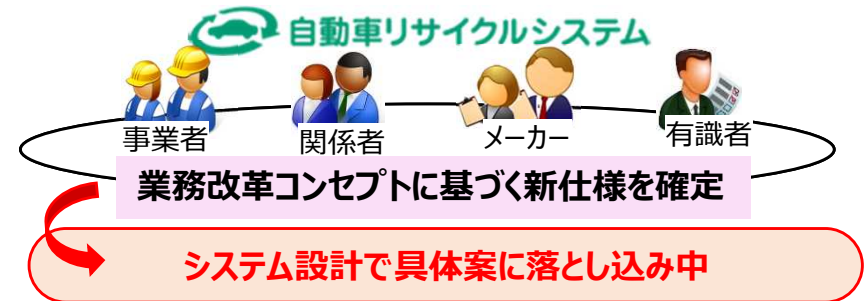
③ 将来のリサイクル環境変化を見据えた拡張性の担保

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、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することが必要

3) 活動状況

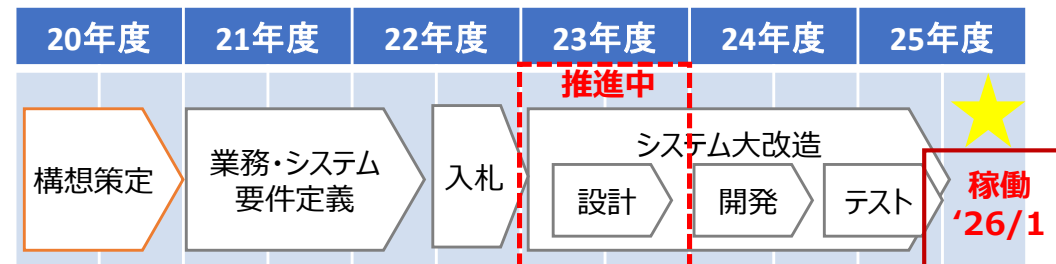
(現在の状況)

事業者・関係者・有識者等へのヒアリングを通じ、将来ニーズも含めた業務改革コンセプトを策定し、大改造システムの仕様に盛り込んだ。



4) 中長期スケジュール

2026年1月の新システム稼働を目指し、
2022年度に競争入札を実施し委託ベンダーを決定。
2023年度～2025年度にかけて、大改造を完了する。



(3) 情報システム活用を通じた効率化（システム大改造） ②

▶ 解体業者への**燃料電池等の情報提供や画像認識・入力補助等**を盛り込み、**拡張性のあるスリムなシステム**を実現

業務改革コンセプトイメージ	目的	利便性	拡張性	効率性
	リサイクル作業の 適正な運用 ・ 安全性等の担保	<p style="text-align: center;">【解体業者等への情報提供】</p> <p>燃料電池等の実装情報、易解体の情報等 解体の安全性、効率性に寄与する情報提供</p>	<p style="text-align: center;">【品目追加等にも柔軟な構造】</p> <p>3物品以外の管理品目等に備え、 柔軟に対応可能な拡張性のあるシステム</p>	<p style="text-align: center;">【縦割り構造のスリム化】</p> <p>3物品毎の縦割りシステムをスリム化 工程毎の入力等を横連携・シームレスに</p>
	手続き簡素化 入力の効率化	<p style="text-align: center;">【キャッシュレス】</p> <p>現行の預託方法（銀行振込、コンビニ払い 等の限られた方法に）対して、多様な支払い 方法等への拡充</p>	<p style="text-align: center;">【外部システムとの接続による データ連携】</p> <p>他システム（国交省の車検証閲覧アプリ （調整中）等）との連携による効率化</p>	<p style="text-align: center;">【画像認識・入力補助】</p> <p>QR（ICカード）による入力省力化、 スマホ・タブレット等の更なる活用</p>
	データの利活用	<p style="text-align: center;">【データの利活用】</p> <p>輸出、耐用年数、不適正処理の分析、 燃料電池車の動向等、蓄積されたビッグデータの利活用</p>		<p style="text-align: center;">【クラウド等の採用による基盤スリム化・拡張性確保】</p> <p style="text-align: center;">稼働需要に応じて増減可能な最適な基盤</p>
	セキュリティ等 (20年持続可能な IT基盤へ見直し)	<p style="text-align: center;">【高度な情報セキュリティ】 ICT時代の多様なセキュリティ攻撃等に対応し、今後20年のセキュリティを見据えた高度な基盤に見直し</p> <p style="text-align: center;">【情報システム技術の最新化】 20年前の情報技術から刷新し、継続可能な新しい技術・規格を採用し、低廉な保守を実現</p>		

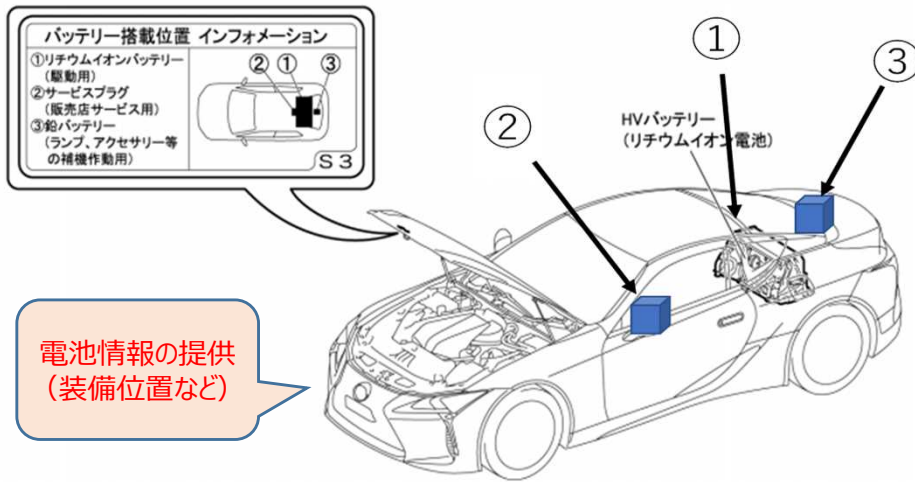
(3) 情報システム活用を通じた効率化 (システム大改造) ③

▶ 事業者の利用シーンをイメージした、**直感的で分かり易い・入力の少ないシステム (業務効率向上)** を目指す

具体例

【解体業者等への情報提供】

燃料電池等の実装情報、易解体の情報等
解体の安全性、効率性に寄与する情報提供



電池情報の提供
(装備位置など)

【画像認識・入力補助】

QR (ICカード) による入力省力化、
スマホ・タブレット等の更なる活用



スマホ・タブレットで
画像認識・読み取り

【縦割り構造のスリム化】

工程毎の入力等を横連携・シームレスに

一つのログインIDで
複数工程を一気通貫操作



1. 自動車リサイクル制度の安定化・効率化の取組み

(4) 関係主体と共に取り組むユーザー向け情報発信 ①

- ▶ 2021年7月に取りまとめられた『自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書』（6）普及啓発では、「関係主体において、幅広い観点でから自動車所有者の理解を促進するため、制度の透明性を高め、一層の情報発信を行うべきである」と示されている。
- ▶ この提言を受けJARCは、**自動車リサイクル制度における指定法人の役割**を踏まえ、**関係主体間の連携を促進**しつつ、**幅広い観点からユーザーの理解の促進**に取り組んでいる。

【取組み例1】地方公共団体等と連携した地域ユーザーへの普及啓発

22年度では、全国10か所以上で地域イベントを主催・出展。



札幌市イベント

北九州市イベント

東京イベント

【取組み例2】関係者と連携した自動車リサイクルの学習を支援

22年度では、自動車リサイクルの学習支援を10回以上実施。



桃太郎部品

鈴木商会

SUBARU

宮城スバル自動車



JU札幌

宮崎自動車整備工場

会宝産業

カーレポ

【取組み例3】関係者と連携した自動車リサイクル学習の支援

22年度では、コンクール作品7,011件を受領。表彰式を3月末開催。



【最優秀賞】縄乃々香さん（北海道）

【最優優秀賞】堤夏歩子さん（東京都）

※ コンクールの入賞結果は次のURL参照：<https://www.jarc.or.jp/contest/>

※ 表彰式の情景（動画）は次のURL参照：<https://www.youtube.com/watch?v=eHs3nZs4lvo>

未来まで
クルマと資源を
バトンパス



1. 自動車リサイクル制度の安定化・効率化の取組み

(4) 関係主体と共に取り組むユーザー向け情報発信 ②

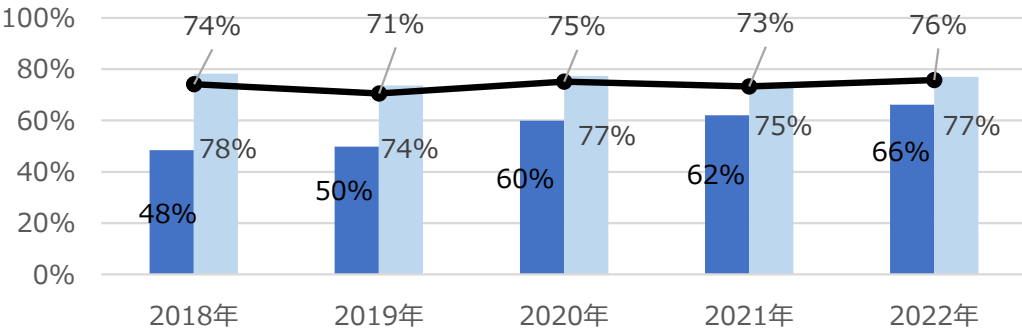
- ▶ ユーザーの認知度は全体の76%。**小学校向け施策に力点を置いた取り組みを継続した結果、30歳未満の認知が向上傾向。**
- ▶ 一方で自動車リサイクルを「まったく知らない」と回答した割合は全体の24%。
- ▶ 自動車リサイクルについての「知っている内容」と「知った経路」については大きな変化はない。
- ▶ 引き続き、幅広い観点から自動車所有者の理解を促進するため、**運転免許センター・試験場や高速道路サービスエリアなどのメディアを組み合わせて一層の情報発信**に取り組む。

※ アンケート調査結果は次のURL参照：<https://www.jarc.or.jp/renewal/wp-content/uploads/2017/02/2022survey.pdf>

ユーザーの認知度の推移

2022年度：n=1,547

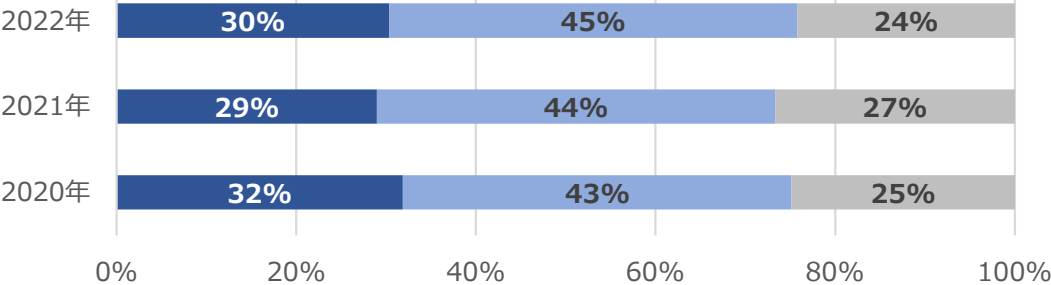
30歳未満 30歳以上 全体



認知度に関する設問と回答結果

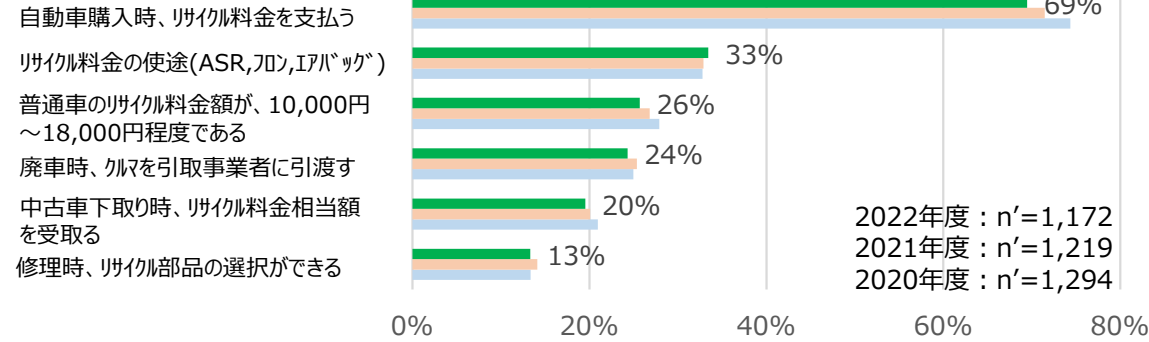
(設問) あなたは、2005年から施行された「自動車リサイクル制度」をご存知ですか。

どんな仕組みか知っている 名前を聞いたことがある まったく知らない



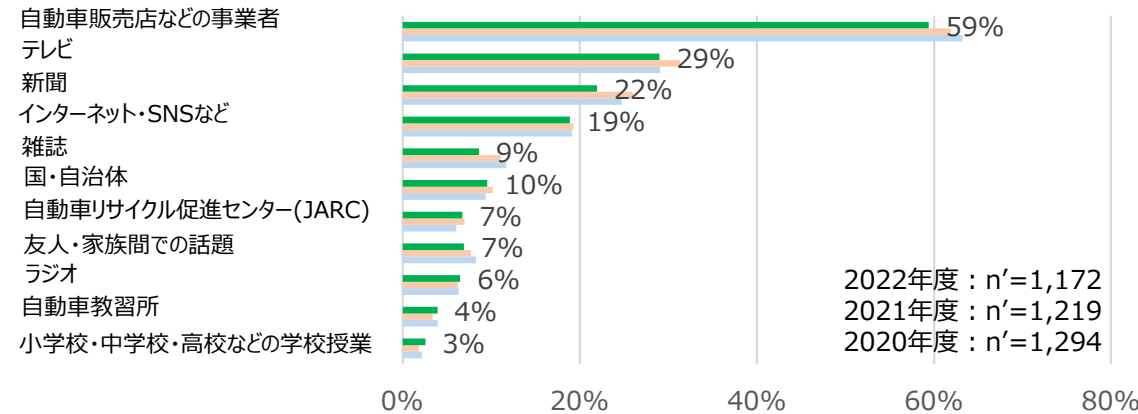
自動車リサイクルについて知っている内容例

2022年 2021年 2020年



自動車リサイクルを知った経路 (情報源)

2022年 2021年 2020年



1. 自動車リサイクル制度の安定化・効率化の取組み

2. 自動車リサイクルの高度化、変化への対応

3. まとめ

(1) 再資源化の高度化 資源回収インセンティブ制度等の検討状況、今後の予定①

- ▶ 22年度は、事務局として第6回資源回収インセンティブ制度WGを運営し、関係者間で検討の進め方等を合意。
- ▶ 23年度上期は、義務者・ASRチーム・団体・事務局の実務者にて主に以下3つのテーマで論点整理を実施。それを基にJARCは制度に係る業務フローを整理し、制度のシステムへの実装に向け詳細仕様を決定。

23年度上期（決定事項）

1) コンソーシアムの形成

- ・想定されるコンソーシアムパターン（種類）
- ・コンソーシアム加入のルール
- ・コンソーシアム必須契約項目
- ・契約締結における前提となる要件の整理（製品輸出、素材品質等）
- ・コンソーシアムにおける登録項目

2) 回収資源（素材）

- ・制度開始時に対象となる資源（素材）
- ・素材管理単位（部品区分）、重量単位
- ・軽量素材を制度対象とする場合の考え方（実証方法、必要データ数）
- ・素材追加（システムの拡張性）およびリサイクル手法の管理要否

3) システム構築

- ・詳細業務フローの整理（コンソ登録、取外し回収、引渡し、支払い）
- ・インセンティブ付与のための素材回収重量方法、妥当性検証機能
- ・費用負担の考え方
- ・制度参画事業者の向けデータ管理・UI画面イメージ

23年度下期（取組事項）

- 【自工会・ASRチーム】
- ・コンソーシアム締結要領作成
 - ・コンソーシアム契約書・標準作業書等作成

- 【JARC】
- ・制度に関する理解促進と情報提供

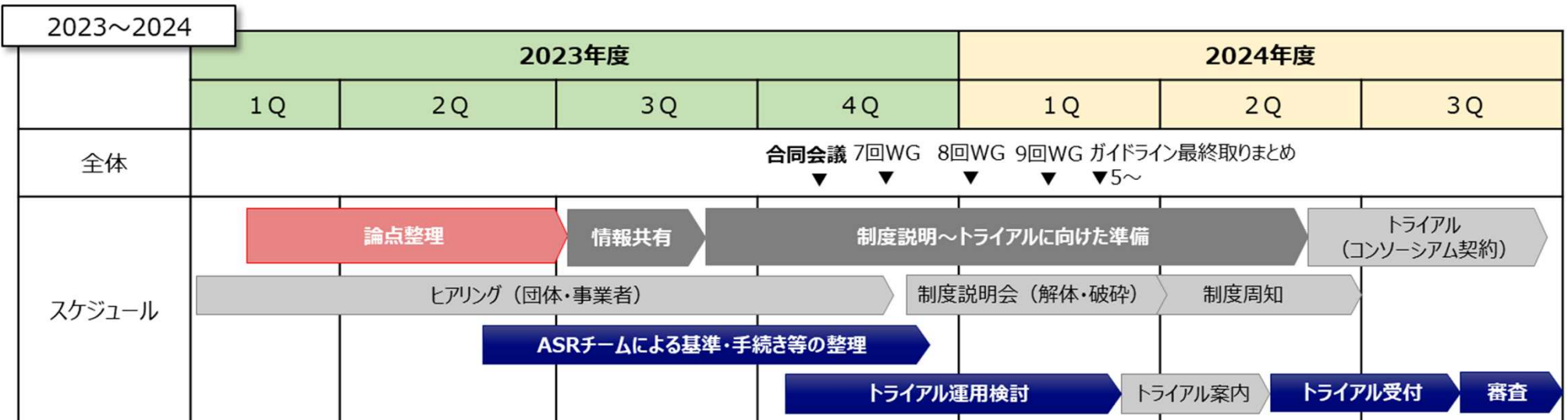
- 【JARC】
- ・自動車由来樹脂リサイクル社会実装事業への協力（J-FAR公募型実証事業）
 - ・関連団体・再生材メーカー等との情報共有と意見交換

- 【JARC】
- ・システム基本設計・開発（自動車リサイクルシステム大改造に合わせた制度に係る機能の追加）
 - ・テスト計画の策定

2. 自動車リサイクルの高度化、変化への対応

(1) 再資源化の高度化 資源回収インセンティブ制度等の検討状況、今後の予定②

- ▶ 2023年度下期は、各種論点整理結果を踏まえ、両省が取りまとめるガイドライン最終報告の取りまとめを支援する。
- ▶ 制度に関する自動車リサイクルシステムへの機能追加に係る設計書の確認と開発の進捗をフォローし、テスト計画を策定する。
- ▶ 資源回収インセンティブ制度に関する関係者に向けた周知を広く実施する。



(2) 自動車資源循環情報プラットフォーム (ARCIP) と国際貢献事業の取組み ① 1/2

▶ 自動車資源循環情報プラットフォーム(ARCIP)の取組み

- ◎設置の動機：世界的な資源循環を取り巻く諸状況の変化が加速しており、自動車リサイクル制度にも影響する可能性が高まっている
- ◎活動の目的：広く自動車由来の資源循環に係る情報基盤の整備、人的交流の促進を通じて、JARCが循環型社会の形成に資するハブとして機能する

- ・優れた知見を有する「**有識者の寄稿**」の連載を実施（四半期頻度を基本とし、6回掲載済み）した 約500名が参加
- ・「循環型社会実現への道」をテーマに「**第2回自動車リサイクル会議(12月)**」を開催（会場＋ウェビナーのハイブリッド）した
- ・「**ワーキンググループ**」において**自動車リサイクルデータ提供の拡充を検討**した（一部公開を完了／継続検討中）

【今後の活動予定】

- 欧米における次世代自動車等の政策動向等に係る情報を収集整理し、JARCのWebサイトを通じた発信を検討する
- 新たに「有識者による課題提起」-「関連した産業界の動向」をリレーする形式で、寄稿を掲載する
- 年次開催の自動車リサイクル会議の更なる拡充と、新たな小単位の交流機会（座談会／学協会連携等）を検討する
- **自動車リサイクルデータ提供の拡充の検討**を継続し、**データの利活用の目的・方法（第三者提供の可能性を含む）等**を検討する

1) 「有識者の寄稿」連載

- 第1回「自動車資源循環情報プラットフォームの開設に当たって」
- 東北大学 名誉教授 中村崇氏
- 第2回「サーキュラーエコノミーが求める評価と情報プラットフォームとしての自動車リサイクルシステム」
- 東京大学大学院 村上進亮教授
- 第3回「持続可能なプロダクトポリシーが自動車産業に及ぼす影響」
- 公益財団法人 日本生産性本部 エコ・マネジメントセンター
喜多川和典センター長

- 第4回「持続可能でカーボンニュートルな素材の生産と利用方法に関する考察」
- 国立研究開発法人 国立環境研究所 社会システム領域 藤井実氏
- 第5回「新興国・途上国における自動車の循環経済の進展」
- 山口大学 国際総合科学部 阿部新教授
- 第6回「サーキュラーエコノミーとLiBリサイクル -経済学の視点-」
- 東海大学 政治経済学部 経済学科 山本雅資教授

以降、有識者層と産業界のリレー形式の寄稿となるよう計画している

(2) 自動車資源循環情報プラットフォーム (ARCIP) と国際貢献事業の取組み ① 2/2

2) 第2回 自動車リサイクル会議を開催

テーマ

循環型社会実現への道
～自動車リサイクルはどう貢献するか～

●会場参加 約50名 ●zoomウェビナー参加 約450名

▼ 主なプログラム

基調講演 (学識者) 「我が国自動車リサイクルの目指すべき姿」
細田理事長

特別講演 (有識者) 「EUのCE政策と新ELV規則案をめぐる動き」
喜多川和典氏：(公財) 日本生産性本部

講演 (JARC) 「時代の要請に対応した新しい自動車リサイクルシステム」
栗田理事

講演 (産業界) 「自動車解体による再生資源の積極的な活用の取組と課題」
石井浩道氏：(株) エコアール

講演 (産業界) 「使用済自動車のリサイクルにおける二次資源の高度化」
山下勇一郎氏：リバー (株)

【パネル・ディスカッション】

「自動車リサイクルによる再生資源の価値向上の現在地とこれから」
ファシリテーター：細田理事長／パネラー：講演登壇者各位

3) ワーキンググループの活動

テーマ

JARS (自動車リサイクルシステム) データ
利活用の促進

●座長：阿部新 山口大学教授 ●委員：JARC指定法人/システム部門から選出

第1回WG

完了

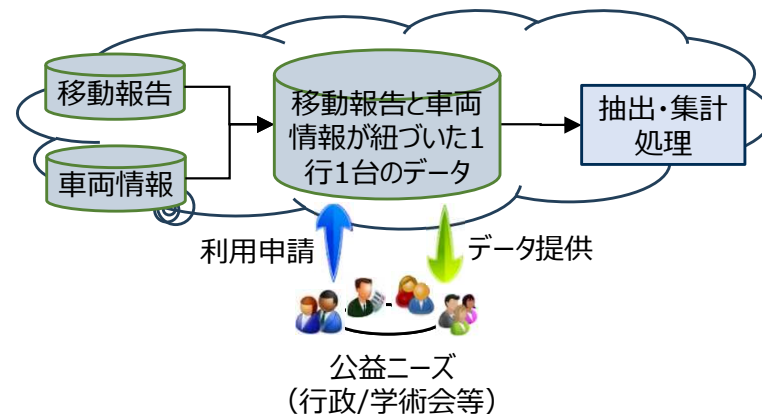
- 目的：ユーザーによる利用の自由度が高いデータの公開
- 内容：「自動車リサイクルデータBook」掲載表の明細細分化データの提供、BIツール活用の拡充
- 形式：ExcelファイルDL提供、Tableau (BIツール) 分析インターフェイス画面・CSVファイルの追加

第三者によるデータ活用の更なる検討

第2回WG

検討中

- 目的：JARSデータのオンデマンドによる情報提供を検討



- 経過：
 - ☑ 第三者への任意提供は法的整理や方法を要検討
 - ☑ 行政ニーズへの対応は2024年度にパイロットを実施

(2) 自動車資源循環情報プラットフォーム (ARCIP) と国際貢献事業の取組み ②

▶ 国際貢献事業の取組み

- ・経済産業省によるタイ王国における自動車リサイクル制度検討に協力し、相手国政府への提言を2月に完了した
- ・上記後続の「JICA技術協力プロジェクト」詳細計画策定調査に専門家として参画し、日タイ間合意形成に向けた現地活動を行った
- ・その他、国内外の公的機関や学術コンソーシアムの要請に基づき、新興国に向けて制度面のノウハウや知見の提供を行った

【今後の活動予定】

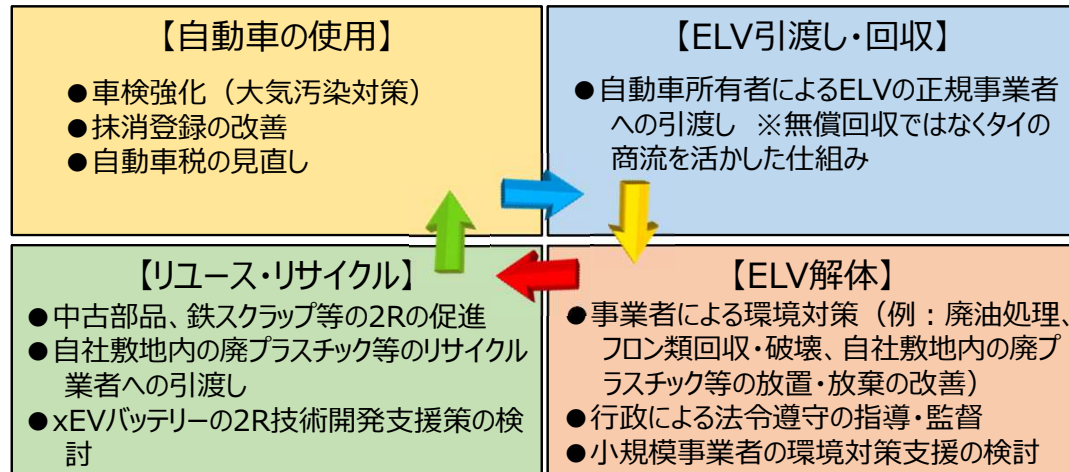
- ▶ タイ政府をカウンターパートとするJICA技術協力プロジェクトについては、今後も協力の要請があれば対応を継続する
- ▶ JICA地域事務所の要請に基づく、フィリピン共和国における自動車リサイクル拠点整備に向けた研修の協力を計画済 (2024年1月23日)

1) JARCの国際貢献の考え方

JARCは国際貢献を社会貢献テーマとして捉え、指定法人業務外の財団独自業務として、**制度の構築・運用ノウハウ**などソフト面を中心に支援をする。

2) これまでの取組み

▶ 経済産業省によるタイ王国政府に向けた提言のフレームワーク



(プロジェクト成果物より引用しJARCが加工)

【JARCにおける取組実績 (2023年度)】

- ▶ タイ王国政府に向けた経済産業省による協力 - 最終年度の支援
 - タイ王国政府関係者を招聘した本邦研修に際し座学に協力/12月
 - 工業省、運輸省、天然資源環境省、財務省、I社等省より17名参加
- ▶ タイ王国「JICA技術協力プロジェクト」詳細計画策定調査 - 現地訪問
 - 調査に先立ちJICA職員向け自動車リサイクル制度研修を実施/4月
 - 詳細計画策定調査団に専門家として参画し訪タイ/9月
 - 日タイ間合意文書 (M/M、R/D) の締結に協力
 - ～タイ政府側：
 - ↳ 工業省工場局 (DIW)、運輸省陸運局 (DLA)、天然資源環境省公害管理局 (PCD)
- ▶ 新興国へのノウハウ・知見の提供 (自動車リサイクル制度研修)
 - マレーシアの大学コンソーシアム (MARii含む) /5月 (会宝産業協業)
 - ベトナム二輪工業会/6月に実施 (自工会協業)

1. 自動車リサイクル制度の安定化・効率化の取組み

2. 自動車リサイクルの高度化、変化への対応

3. まとめ

3. まとめ

- 本財団は自動車リサイクル制度における国の指定法人として、これまでの活動で積み上げてきた経験を活かしながら、自動車ユーザーと自動車産業界が一体となった取組みに支えられ、自動車リサイクルシステムの安定運用に努めてきた。
- 本報告「自動車リサイクル制度の安定化・効率化に関する取組みについて」においては、令和3年10月開催の審議会資料「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書に基づく今後の対応について」で本財団が取組み主体となっている検討事項について、同資料記載の今後の進め方に対する進捗状況等を取りまとめた。
- 本財団は、今後も定常指定法人業務の安定運用はもちろんのこと、2026年1月稼働が予定されているシステム大改造、資源回収インセンティブ制度の事務局運営、国際貢献等、自動車リサイクル制度の中心的役割を担う立場として、様々な事業に取り組んでいく。

以上

