情報発信・共有の在り方等に関する報告書

平成 28 年 9 月

情報発信の在り方等に関する検討会

（事務局）
（主催者）公益財団法人自動車リサイクル促進センター
経済産業省製造産業局自動車課
環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部企画課リサイクル推進室

－ 目次 －

第1章　背景と目的及び検討体制　　**ページ**

１．１　背景と目的　　・・ 3

１．２　合同会議で示された検討テーマ　　・・ 4
（1）引取業者によるユーザーへの情報発信　等
（2）環境配慮設計・再生資源利用の進んだ自動車へのユーザー選択の促進　等
（3）リユース・リビルト部品のユーザー選択の促進　等
（4）JARC 情報発信機能の一層の発揮　等

１．３　検討会のメンバー構成　　・・ 5

１．４　検討会の開催経緯　　・・ 5

第2章　自動車リサイクルに関する情報発信・共有の取組の現状

２．１　関係主体における情報発信・共有の取組の整理　　・・ 6
（1）関係主体における情報発信・共有の取組　　・・ 6
（2）検討会事務局による追加確認・整理　　・・22

２．２　関係主体における情報発信・共有に関する課題　　・・60
（1）関係主体における共通的な課題　　・・60
（2）関係主体における個別的な課題　　・・62

２．３　関係主体における情報発信・共有の役割　　・・71

第3章　自動車リサイクルに関する情報発信・共有に際して前提とすべき考え方の整理

３．１　情報発信・共有の基本原則の検討　　・・74

３．２　情報発信・共有の基本原則（３．１）に基づく第２章2節の課題の整理　　・・80

第4章　自動車リサイクルの更なる発展に向けた情報発信・共有の方向性

４．１　情報発信・共有に関する共通課題への対応　　・・82
（1）目的やタイミングを意識した情報発信　　・・82
（2）用語の統一化　　・・83
（3）比較・選択ができる情報の整備　　・・85

４．２　関係主体における情報発信・共有に関する個別課題への対応　・・86
（1）自動車製造業者等の情報発信・共有に関する課題への対応　・・86
（2）引取業者の情報発信・共有に関する課題への対応　・・88
（3）整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者の情報発信・共有に関する課題への対応　・・93
（4）自治体の情報発信・共有に関する課題への対応　・・94
（5）JARC の情報発信・共有機能のより一層の発揮に向けた対応　・・95

４．３　自動車リサイクルの高度化に向けた情報発信・共有の目的・目標に関する考察　・・102

第5章　おわりに　・・106

＜別添資料＞　・・107

・別添 1 自動車リサイクルに関する用語集
・別添 2 使用済自動車引取依頼書への記載事項の調査結果

＜参考資料＞

・参考 1『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』で示された課題の内、検討会で取扱うテーマ
〈産業構造審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル小委員会及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同会議；平成 27 年 9 月）〉
・参考 2 関係団体の説明資料
・参考 3『使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書』（一部抜粋）
〈同上；平成 23 年 2 月〉
・参考 4『自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書』の概要
〈国土交通省；平成 14 年 5 月〉
・参考 5『企業の環境情報開示のあり方に関する検討委員会　中間報告(概要)』
〈環境省；平成 23 年 6 月〉
・参考 6『環境報告ガイドライン』(一部抜粋)　〈環境省；平成 24 年 4 月〉

第1章　背景と目的及び検討体制

1．1　背景と目的

我が国においては年間約 333 万台(平成 26 年度)の使用済自動車が発生しているが、平成 17 年 1 月に発足した自動車リサイクルシステムのもと、自動車ユーザー（以下、「ユーザー」という。）や自動車製造業者等の関連事業者が、国内実情に配慮し循環型社会の構築を目標に取組を進めた結果、車両重量ベースで約 99%のリサイクル率を達成するなど、市場を活用した自動車リサイクルシステムは、概ね順調に機能している。

このように、約 10 年にわたり自動車リサイクルシステムが円滑に運用されてきたところであるが、ユーザー、自動車製造業者等の関連事業者、都道府県・保健所設置都市（以下、「自治体」という。）等の関係主体（以下、「関係主体」という。）による、情報発信・共有を基礎とした積極的な相互連携なしには実現し得なかったことは言うまでもない。

このような状況の下、産業構造審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル小委員会及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同会議（以下、「合同会議」という。）における自動車リサイクル法施行後 10 年に伴う見直しの議論が行われた。自動車における3R（リデュース、リユース、リサイクル）の推進・質の向上、自動車リサイクルシステムの安定的かつ効率的な運用、そして今後の制度のあるべき姿等の論点を中心に議論が行われ、平成 27 年 9 月に『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』（以下、「合同会議報告書」という。）として取りまとめられた。

当該合同会議報告書においては、「法施行から 10 年を経てもなお、市場を活用したリサイクルシステムは、制定時の目的どおり経済状況に左右されず、概ね順調に機能している」としながらも、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向けた課題が示された。

この中には、自動車リサイクルシステムの円滑な運営を確保しながら、関係主体が果たすべき役割を実効的かつ効率的に実施するうえで、情報発信・共有の取組について多くの課題が盛り込まれている。

これら課題に対応するため、国の要請の基で公益財団法人自動車リサイクル促進センター（以下、「JARC」という。）が主催する『情報発信の在り方等に関する検討会』（以下、「検討会」という。）において、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向けた情報発信・共有の在り方について 6 回に亘り検討を行った。

検討会報告書は、これらの検討を踏まえ、その成果をまとめたものである。

１．２　合同会議で示された検討テーマ

検討会では合同会議で示された次のテーマ（参考1参照）を出発点とし、今後の情報発信・共有の在り方に関する取組の方向性についての検討を行った。

（1）引取業者によるユーザーへの情報発信
・引取業者による情報提供の在り方、国による伝達及び引取業者による対応
・使用済自動車の相場観に関するユーザーへの情報発信
（2）環境配慮設計・再生資源利用の進んだ自動車へのユーザー選択の促進
（3）リユース・リビルト部品のユーザー選択の促進
（4）JARC情報発信機能の一層の発揮
・システム改善ニーズの把握、JARCによるユーザーへの情報発信
・JARCが管理する使用済自動車の再資源化状況等データの活用

１．３　検討会のメンバー構成

平成 27 年 11 月から以下のメンバー構成の基で検討会を開催し、合計 6 回に亘り自動車リサイクルに関する情報発信・共有の在り方について検討を行った。

＜敬称略＞
【座長】 永田勝也（早稲田大学名誉教授）
織朱實（上智大学大学院地球環境学研究科教授）
大石美奈子（公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会理事・環境委員長）
一般社団法人日本自動車連盟
一般社団法人日本自動車工業会
日本自動車輸入組合
一般社団法人日本自動車販売協会連合会
一般社団法人全国軽自動車協会連合会
一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会
一般社団法人日本自動車整備振興会連合会
一般社団法人日本 ELV リサイクル機構
愛知県

（事務局）
公益財団法人自動車リサイクル促進センター
経済産業省製造産業局自動車課
環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部企画課リサイクル推進室

１．４ 検討会の開催経緯

６回の検討会における各回の主な検討内容は、以下のとおりである。 毎回以下の内容の説明・発表が行われたのち、これを基にした議論が展開された。

第 1 回検討会　平成 27 年 11 月 24 日 13:30～16:00
- ・検討会事務局:「情報発信の在り方等に関する検討の進め方」
- ・各関係団体 9 団体:「これまで関係主体が実施してきた情報発信・共有の取組及び課題等」

第 2 回検討会　平成 28 年 1 月 26 日　9:30～12:00
- ・検討会事務局:「第 1 回情報発信の在り方等に関する検討会のまとめ」
- ・JARC:「JARC の情報発信の現状と課題及び今後の対応」

第 3 回検討会　平成 28 年 3 月 29 日 13:30～16:00
- ・検討会事務局:引取業者へのヒアリングを通じて確認した「引取業者におけるユーザーへの情報発信の現況」
- ・検討会事務局:ユーザーアンケート調査結果を整理した「引取業者との取引におけるユーザーの認識状況」
- ・検討会事務局:インターネット Web サイトなどから調査した「使用済自動車の相場観の開示の状況」
- ・JARC:「JARC における情報公開の考え方」

第 4 回検討会　平成 28 年 5 月 31 日 13:30～16:00
- ・JARC:「JARC における情報公開の考え方」の整理・検討状況
- ・(一社)日本自動車工業会並びに日本自動車輸入組合:「環境配慮設計・再生資源利用の進んだ自動車に関する情報発信・共有の取組」
- ・検討会事務局:整備事業者へのヒアリングを通じて確認した「整備事業者におけるユーザーへの情報発信の現況」
- ・(一社)日本自動車整備振興会連合会、(一社)日本 ELV リサイクル機構並びに(一社)日本自動車リサイクル部品協議会:「リユース・リビルト部品に関する情報発信・共有」の取組

第 5 回検討会平成 28 年 6 月 23 日　9:30～12:00
- ・愛知県:「ユーザー及び関連事業者向けの情報発信・共有の取組状況」
- ・検討会事務局:「情報発信の在り方等に関する検討会報告書ドラフト」

第 6 回検討会平成 28 年 7 月 22 日 13:30～16:00
- ・検討会事務局:「情報発信の在り方等に関する検討会報告書案」

第2章　自動車リサイクルに関する情報発信・共有の取組の現状

2．1　関係主体における情報発信・共有の取組の整理

（1）関係主体における情報発信・共有の取組

ｉ）関係主体における情報発信・共有の取組の状況

検討会では、関係主体より『これまで実施してきた情報発信・共有の取組及び課題』をテーマとして、プレゼンテーションを受けた。主な内容は以下のとおりである。

関係主体	主な説明内容（概要）	参考資料
(公社)日本消費生活ｱﾄﾞﾊﾞｲｻﾞｰ・ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ・相談員協会	【消費者視点で検討を必要とする情報発信の課題】 ・自動車ﾘｻｲｸﾙの更なる取組を進めるための情報提供のあり方に関する意見 ・自動車ﾘｻｲｸﾙの更なる取組を進めるための情報提供のあり方についての検討の必要性	参考 2-1
(一社)日本自動車連盟	【自動車ﾕｰｻﾞｰを会員として抱える全国組織としての情報発信の取組】 ・JAFMate を活用したﾕｰｻﾞｰへの情報発信の取組 ・情報発信力強化などの情報発信の在り方に係る課題	参考 2-2
(一社)日本自動車工業会	【自動車製造業者等としての情報発信・共有の取組】 ・業界団体並びに所属会員である自動車製造業者から国民・ﾕｰｻﾞｰへの環境配慮設計・再生資源利用の取組に関する情報発信、関連事業者との情報共有 ・自動車ﾘｻｲｸﾙに関する目標・実績の公表、今後の情報公開の考え方	参考 2-3 参考 2-5
日本自動車輸入組合	【自動車製造業者等としての情報発信・共有の取組】 ・業界団体並びに所属会員である輸入事業者から国民・ﾕｰｻﾞｰへの環境配慮設計・再生資源利用の取組の情報発信、関連事業者との情報共有 ・自動車ﾘｻｲｸﾙに関する目標・実績の公表、今後の課題	参考 2-4 参考 2-5
(一社)日本自動車販売協会連合会	【引取業者としての情報発信・共有の取組】 ・ﾕｰｻﾞｰ、会員ﾃﾞｨｰﾗｰへの情報提供 ・使用済自動車の判別、使用済自動車の流れ	参考 2-6
(一社)全国軽自動車協会連合会	【引取業者としての情報発信・共有の取組】 ・会員ﾃﾞｨｰﾗｰへの周知、会員ﾃﾞｨｰﾗｰの活動状況	参考 2-7
(一社)日本中古自動車販売協会連合会	【引取業者としての情報発信・共有の取み】 ・産構審中環審合同会議での報告、中古自動車販売業者の取引の現状 ・中古自動車販販売協会連合会としての情報発信・情報共有 ・情報発信・情報共有の課題	参考 2-8
(一社)日本自動車整備振興会連合会	【ﾘｻｲｸﾙ部品利用促進に向けた取組】 ・ﾘｻｲｸﾙ部品利用促進に向けた取組、ﾘｻｲｸﾙ部品の活用状況等	参考 2-9
(一社)日本 ELV ﾘｻｲｸﾙ機構	【ﾘｻｲｸﾙ部品利用促進に向けた取組】 【3R 促進に向けた関係者との情報共有・連携】 ・ﾕｰｻﾞｰへの情報発信、関係者との情報共有の取組、ﾕｰｻﾞｰとの意見交換 ・ﾘｻｲｸﾙ部品のﾗﾍﾞﾘﾝｸﾞ規格等、情報発信・情報共有における課題	参考 2-10 参考 2-11 参考 2-12
（一社）日本自動車ﾘｻｲｸﾙ部品協議会	【ﾘｻｲｸﾙ部品利用促進に向けた取組】 ・ﾘｻｲｸﾙ部品の利用普及と「保証基準」「品質基準」の共通化 ・ﾘｻｲｸﾙ部品活用推進に向けた検討会開催、ﾘｻｲｸﾙ部品普及に向けた DVD ・「品質・保証」認証ｼｰﾙを導入、ｸﾞﾘｰﾝﾎﾟｲﾝﾄﾊﾟｰﾂ(GPP)認証ｼｰﾙ導入　等	参考 2-13
愛知県	【愛知県の情報発信・共有の取組】 ・ﾕｰｻﾞｰへの情報発信、解体事業者等への情報発信	参考 2-14
(公財)自動車ﾘｻｲｸﾙ促進ｾﾝﾀｰ(JARC)	【JARC 情報発信・共有の取組】 ・国民・ﾕｰｻﾞｰ、関連事業者等、自治体向けの情報発信等の取組 ・現時点での課題認識と将来に向けた課題	参考 2-15 参考 2-16

ⅱ）関係主体における情報発信・共有の取組内容の要点

関係主体における情報発信・共有の取組内容の要点は次のとおりである。

（一社）日本自動車連盟の情報発信の取組

（一社）日本自動車連盟は、約 1850 万人のユーザー等が所属する全国組織として、ユーザーを始め幅広く国民に対して、主に以下の情報発信を行っている。

- 自動車のリサイクルにおいてはユーザーも制度に対して責任を負っていること
- 不法投棄の防止策としての自動車リサイクル法の意義
- リサイクル料金の使途及び預託時期
- 中古車売買時のリサイクル料金の取扱い
- 使用済自動車のリサイクル処理の状況の確認方法

（一社）日本自動車工業会の情報発信・共有の取組

（一社）日本自動車工業会と所属会員である自動車製造業者は、ユーザーを始め幅広く国民に対して、主に以下の情報発信を行っている。

- 企業の社会的責任に基づいた環境に対する取組状況
- 製品における環境負荷低減への取組状況
- 自ら製造した自動車の環境配慮設計・再生資源利用の取組状況
- 環境負荷の発生防止に関する取組状況
- 自動車リサイクルシステムに関する基本情報
- 自動車リサイクル法関連への対応状況（関連事業者支払料金、引取基準提示）
- 自動車リサイクルに関する義務履行の状況

また、解体業者を始めとした関連事業者に対して、エアバッグの取り外し方法、安全に作業を行ううえでの注意事項、業界としての自主取組の状況、レアメタル使用部品一覧等を幅広く情報を共有を行っている。

日本自動車輸入組合の情報発信・共有の取組

日本自動車輸入組合と所属会員である正規輸入事業者は、ユーザーを始め幅広く国民に対して、主に以下の情報発信を行っている。

- 自動車リサイクルシステムに関する基本情報
- 車種別環境情報
- 環境配慮設計の取組状況
- 自動車リサイクル法関連への対応状況（関連事業者支払料金、引取基準提示）
- 再生資源の利用拡大に関する取組状況
- 自動車リサイクル法に基づく回収義務のないフロン類冷媒への転換の推進状況
- 自動車リサイクルに関する義務履行状況

また、解体業者を始めとした関連事業者に対して、輸入車の再生原料の使用状況、ハイブリッド車等のバッテリー取り外し・回収マニュアル、レスキューマニュアル、解体時の作業時間短縮に向けたISO対応エアバッグの搭載状況等の情報共有を行っている。

（一社）日本自動車販売協会連合会の情報発信・共有の取組

（一社）日本自動車販売協会連合会は、主として全国約1,640社の新車販売事業者が所属する全国組織として、ユーザーを始め幅広く国民に対して、自動車リサイクルシステムに関する情報発信を行っている。

また、所属会員ディーラーに対しては、次の情報提供・共有を行っている。

- 自動車リサイクルシステムのマニュアル閲覧方法及び取得の方法
- 自動車リサイクルシステムに関するFAQ
- 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書
- 車両引渡し時における預託金相当額及び自動車諸税等の還付例
- 自動車リサイクルの施行状況の評価・検討に関する報告書

（一社）全国軽自動車協会連合会の情報発信・共有の取組

（一社）全国軽自動車協会連合会は、主として銘柄別販売店協会 12 団体、都道府県地区軽自動車協会 53 団体、軽自動車製造業者及び二輪車製造業者 10 社が所属する全国組織として、ユーザーを始め幅広く国民に対して、主に以下の情報発信を行っている。

- 自動車リサイクルシステムに関する基本情報
- ユーザーとの接点において、説明している情報例
  自動車リサイクル法の趣旨、リサイクル料金の内容及び使われ方、車両本体の経済的価値、自動車諸税還付や自賠責返戻金額等、中古自動車下取りか使用済自動車引取かを判断できる情報

また、所属会員に対しては、使用済自動車判別ガイドライン等の情報提供を行っている。

（一社）日本中古自動車販売協会連合会の情報発信・共有の取組

（一社）日本中古自動車販売協会連合会は、主として全国約 10,000 社の中古車販売事業者が所属する全国組織として、ユーザーを始め幅広く国民に対して、主に以下の情報発信を行っている。

- 自動車リサイクルシステムに関する基本情報
- リサイクル部品の利用促進に関する情報

また、所属会員に対して次の情報提供に取組んでいる。

- 自動車リサイクルシステムに関する基本情報
- 自動車リサイクル法 Q&A
- リサイクル料金の確認方法
- 引取報告の間違い事例
- リサイクル料金の使途、マニフェスト誤発行の防止法
- フロン年次報告義務に関する注意喚起
- 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書
- リサイクル部品の活用推進状況
- 自動車リサイクルシステムの停止日

（一社）日本自動車整備振興会連合会の情報発信・共有の取組

（一社）日本自動車整備振興会連合会は、主として各都道府県自動車整備振興会 53 団体、自動車製造業者等 24 社が所属する全国組織として、ユーザーを始め幅広く国民に対して、主に以下の情報発信を行っている。

- 自動車リサイクルシステムに関する基本情報
- リサイクル部品の利用促進に関する情報

また、所属会員に対して、主に以下の情報提供を行っている。

- 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書
- 自動車リサイクル部品活用推進会議での活動状況
- 自動車補修用リサイクル部品の規格策定に関する研究会での活動状況
- 自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関するJIS開発原案作成委員会での活動状況

（一社）日本 ELV リサイクル機構の情報発信・共有の取組

（一社）日本 ELV リサイクル機構は、主として全国地域団体 39 団体と解体事業者を中心とした 565 社が所属する全国組織として、ユーザーを始め幅広く国民に対して、主に以下の情報発信を行っている。

- 自動車リサイクシステムに関する基本情報
- リサイクル部品の利用促進に関する活動状況

また、所属会員に対して、主に以下の情報提供を行っている。

- 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書
- 自動車リサイクル士制度に関する情報
- 自動車補修用リサイクル部品の規格策定に関する研究会での活動状況
- 自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関する JIS の開発に向けた取組状況
- 資源環境への取組状況
  ⇒メーカー新技術情報の共有
  ⇒レアメタル含有部品情報の共有

（一社）日本自動車リサイクル部品協議会の情報発信・共有の取組

（一社）日本自動車リサイクル部品協議会は、リサイクル部品供給事業者として、ユーザーを始め整備事業者に対して、主に以下の情報発信を行っている。

- リサイクル部品の利用普及と「保証基準」「品質基準」の共通化に向けた取組状況
- リサイクル部品活用推進に向けた検討会での活動状況
  「自動車リサイクル部品活用推進会議」（国土交通省、経済産業省、環境省、日本自動車リサイクル部品協議会、日本損害保険協会、日本中古自動車販売協会連合会、日本自動車車体整備協同組合連合会、日本自動車整備振興会連合会）などで関係者と情報共有・連携
- リサイクル部品普及に向けた取組状況（ポスター、DVD など）
- リ協会員社市場規模アンケート調査結果状況
- 「品質・保証」認証シールを導入
- グリーンポイントパーツ(GPP)認証シール導入

愛知県の情報発信・共有の取組

愛知県は、関連事業者への指導権限を有する自治体として、ユーザー並びに関連事業者に対して、主に以下の情報発信を行っている。

- 自動車リサイクルシステムの概要（関係主体の役割、対象自動車、リサイクル料金等）
- 環境学習施設を利用した環境教育活動（ポスター掲示、映像放映　等）
- 関連事業者の登録要件、登録様式、実施義務の内容
- 電子マニフェスト制度、作業時の注意点、指導事例紹介による注意喚起
- 関連事業者の情報（引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者）
- 情報管理センターを活用した取組（遅延報告の受信、出先機関との情報共有、事業者の処理状況の確認・指導　等）

JARC の情報発信・共有の取組

JARC は、自動車リサイクル法に基づく資金管理法人・指定再資源化機関・情報管理センターの三指定法人の業務を担うという役割のもと、自動車リサイクルシステムの円滑な運営を補完する立場として、ユーザーを始め幅広く国民に対して、主に以下の情報発信を行っている。

- 自動車リサイクルシステムに関する基本情報
- リサイクル料金の使途、自動車リサイクルへのユーザーの関り方などの訴求点
- 消費者懇談会、定点観測によるユーザーの認知度の状況
- 指定法人業務の活動実績情報（預託・払渡等実績、移動報告等実績、不法投棄・離島対策支援事業実績　等々）
- 車両別リサイクル料金額、使用済自動車のリサイクル処理の状況
- 関連事業者の情報

また、関連事業者に対して、主に以下の情報提供を行っている。

- 問合せ対応などを通じて関連事業者の円滑な業務運用に必要な情報
- 関連事業者からのよくある質問集、マニフェスト誤発行防止法
- 自動車リサイクル情報システムの操作法、実務マニュアル
- 自動車製造業者等と連携による、関連事業者向け次世代自動車レアメタル含有部品の効率的な回収・リサイクルに関するマニュアル

更に、自治体に対して、主に以下の情報提供を行っている。

- 「遅延報告」など電子マニフェスト制度の安定運用に資する情報
- 不法投棄等対策事案、不法投棄等対策支援事業の手引書
- 離島対策支援事業の利用促進に関する情報
- 自治体業務の参考になる様々なモニタリング例

ⅲ）関係主体における情報発信・共有の取組内容の整理

関係主体における情報発信・共有の取組とそれを基にした検討会での議論を、表１に整理した。

表1では、それぞれの関係主体によるプレゼンテーションの内容を、以下の①～④の観点で分類整理するとともに、議論の要点をまとめた。

①自動車リサイクルシステムの基本情報
②自動車ユーザーの自動車リサイクルへの関わり方についての情報
③自動車リサイクルの実績・成果の情報
④関連事業者等との情報共有

関係団体別の主な特徴は次のとおりである。

- （一社）日本自動車連盟の内容は、主に①②の内容であり、③④の内容はなかった。
- （一社）日本自動車工業会及び日本自動車輸入組合の内容は、主に③④の内容であり、①②の内容は少ない。
- （一社）日本ELVリサイクル機構及び（一社）日本自動車リサイクル部品協議会の内容は、主に②③④の内容であり、①の内容が少ない。
- （一社）日本自動車販売協会連合会、（一社）全国軽自動車協会連合会、（一社）日本中古自動車販売協会連合会、（一社）日本自動車整備振興会連合会の内容は、主に①②④の内容であり、③の内容はなかった。
- 愛知県の内容は、主に①②④の内容であり、③の内容はなかった。
- JARC の内容は、①②③④の内容があった。

全体の傾向としては、以下の情報共有が少ないことがわかった。

（ア）「自動車リサイクルシステムの基本情報」
（イ）「自動車ユーザーの自動車リサイクルへの関り方についての情報」
（ウ）「自動車リサイクルの実績・成果の情報」

また、検討会の議論を踏まえて課題を上記①～④の観点で分類・整理した。

①自動車リサイクルシステムの基本情報
・3R に関する情報提供、消費者への環境意識の浸透
・自動車リサイクル制度のコンセプト等の情報提供
・リサイクル料金の使途の情報提供
・用語の最低限のルール化
・分かりやすく、誤解を与えない情報提供

・大人向けなのか、子供向けなのか、誰向けの情報なのか意識した情報提供
・自治体による事業者指導の意義の考え方等の公開に向けた取組

②自動車ユーザーの自動車リサイクルへの関り方についての情報
・消費者のグリーン購入（環境配慮設計や再生資源の活用が進んだ自動車の選択）の促進のための情報提供の在り方
・消費者のグリーン購入（リユース部品やリビルト部品の選択）の促進のための情報提供の在り方
・リサイクル料金の表示に関するルール
・使用済自動車の価値に関する情報提供の在り方
・自動車の長期使用による使用済自動車の排出の抑制に資する情報提供の在り方

③自動車リサイクルの実績・成果の情報

④関連事業者等との情報共有
・ベストプラクティス（好事例）や有用な情報の共有
・JARC 情報発信の内容や方策等の抜本的改善と情報発信等の効果検証
・自動車リサイクルに関する動画・パンフレットやパネルなどの製作物、様々な共通利用できる情報の相互利用・共有化
・自動車リサイクル情報システムの利用者ニーズの把握
・自動車リサイクル情報システムのユーザービリティの改善
・自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティの拡充に向けて要件の整理
・JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況のデータを活用した発信等

検討会において関係団体によるプレゼンテーションの内容以外にも発信されている情報があるのではないかとの指摘がされた。このことから各関係団体の Web ページを調査し、そこで得られた結果も踏まえて、あらためて関係主体等における情報発信・共有の取組の現況を整理したのが表 2 である。

整理項目は上記表 1 の①～④の分類に従って取組状況を整理するとともに、その詳細についても加えている。

また、表 1 で分類した課題との関係についても触れた。

全体の傾向としては、関係主体等の情報発信・共有について次のことがいえる。

①『自動車リサイクルシステムの基本情報』については、全ての関係団体が情報発信を行っている。

②『自動車ユーザーの自動車リサイクルへの関わり方についての情報』のうち、『(1)リサイクル料金を支払う・受取る』や『(2)使用済自動車を引取業者に引渡す』といった情報については全ての関係団体が情報発信を行っているが、『(3)使用済自動車の

価値を認識する』、『(4)自動車の長期使用に努める』、『(5)自動車の購入に当たり再資源化等の実施に配慮して製造された自動車を選択する』、『(6)リサイクル部品の使用に努める』については差があった。

③『自動車リサイクルの実績・成果の情報』について、各関係団体に差があった。

④『関連事業者との情報共有』については、全ての関係団体等が情報発信を行っている。

<表 1 これまでの関係主体等における情報発信・共有とそれに基づく議論のまとめ　（その 1）>

	情報発信の取組 以下、関係団体の説明資料から要点を抜粋	左記情報発信の取組を次の 4 つに分類 1 自動車リサイクルシステムの基本情報	2 自動車ユーザーが自動車リサイクルにどう関るのかについての情報	3 自動車リサイクルの実績・成果の情報	4 関連事業者等との情報共有	検討会で議論された関係主体等の課題・意見 課題等番号	（凡例） ○：関係団体の資料から抜粋した課題等 ●：他出席者からの意見等 ◎：団体自らの意見等
日本消費者生活ｱﾄﾞﾊﾞｲｻﾞｰ・ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ・相談員協会						① ② ③ ④	○環境配慮設計または再生資源の活用が進んだ自動車を、消費者が選択できるような情報提供のあり方の検討が必要である ○リユース・リビルド部品等を消費者が選ぶようになるための情報提供の方法の検討が必要である ○リサイクル料金、使用済自動車の価値を消費者が正しく理解し、適正処理がさらに進むための情報提供のあり方の検討が必要である ○JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況のデータを活用した発信等が必要である
日本自動車連盟	1. 自動車ユーザーへの情報発信 2. 発信内容の具体例 ・不法投棄の防止策としての自動車リサイクル法の意義	✓				⑤ ⑥ ⑦	○情報発信力強化による消費者への環境意識の浸透が求められる ○環境配慮設計に対するインセンティブの付与が必要である ○特預金の有効活用の検討が必要である
	・自動車のリサイクルにおいてはユーザーも責任を負っていること	✓					
	・リサイクル料金の使途及び預託時期		✓				
	・中古車売買時のリサイクル料金の取扱い		✓				
	・使用済自動車のリサイクル処理の状況の確認方法		✓				
日本自動車工業会	1. 自動車メーカーがこれまで取り組んできた自動車リサイクルに関する情報公開 （1）企業の社会的責任(CSR)において、環境に対する取組の情報公開を行い、自動車ユーザーや自動車リサイクル関係業者、投資家等へ広く周知。(自社 HP、環境報告書(CSR レポート)等) ①製品における環境負荷低減の取組（解体容易化設計事例、リサイクル材使用部位の事例、植物由来樹脂の開発・採用、自主取組の状況）			✓		⑧ ⑨ ⑩	○市場のニーズの下で情報提供を行った結果、一定の効果はあった ○ISO26000 や GRI ガイドライン(G4)等で情報公開の基準が提示されており、これらを参考にしながら、今後もニーズに合わせながら情報公開に努めていく ●リサイクル料金が、3 品目の再資源化等のための料金であることを、消費者が正しく理解していくためには、さらなる情報提供が必要
	②個別車種毎の達成状況（車種別環境情報）			✓			
	③自動車リサイクル法関連の対応状況 ・車種別リサイクル料金や関連業者への支払料金、引取基準の提示			✓	✓	⑪	●リユース部品を単に使うということだけでなく、例えばリサイクルプラスチックを原料として活用する観点や、負担いただくリサイクル料金の使途の観点でも情報提供が必要であると考える
	・自動車リサイクル法の義務履行状況			✓			
	・使用済みのリチウムイオン・ニッケル水素バッテリーや水素・CNG タンクなど通常の使用済自動車処理工程では処理困難物を安全に取外す工法の提供			✓	✓	⑫	●東京モーターショーを視察して気になったが、燃費とか次世代車の情報はあったが、3R に関する情報がなかったというのは勿体無いと思った
	（2）関連団体と連携した取り組み ・エアバッグ取外し方法の周知や安全作業の注意喚起(JARS、自再協 HP)				✓	⑬	◎東京モーターショーに出展する自動車メーカー各社には様々な社内事情があり、また各種ニーズに優先付けを行いながら対応している状況にある。少しでも優先順位を上げて展示アイテムにすることが、これからの課題と認識している
	・業界自主取組の公表(定例審議会・各社 HP(車種別環境情報内))			✓			
	・レアメタル使用部品一覧を公開(JARS)				✓	⑭	●基本的に燃費も環境配慮設計も環境情報の一つとして、関連づけを行って情報提供を活発化してほしいと思う。難しい事情があるかもしれないが、環境問題の扱いで、トピックス的な部分を中心に対応しているために、その周辺が抜け落ちてしまっているという感じがする。もう一度その辺りを振返り、「環境」への対応の考え方を整理して議論したい
	2. 自動車製造業者の取組例、自工会の取組例 三菱自動車、トヨタ自動車、本田技研工業、日産自動車、いすゞ自動車、スズキ、ダイハツ工業、日野自動車、富士重工業、マツダ、三菱ふそうトラック・バス、UD トラックス、日本自動車工業会			✓	✓		
	3. 解体事業者向け情報 （1）電気自動車・ハイブリッド自動車等は高電圧部位があるため、取り扱いに注意が必要となる。特に、災害等で損傷した車両の取扱いは、迅速かつ、慎重な対応が必要であるため、これらの車両に対する作業安全上等に関する主な注意事項について周知を図る。				✓		
	（2）次世代自動車のレアメタル含有部品の効率的な回収・リサイクルに資するため、レアメタルを含有する代表的な部品を使用したモデル名、取外しマニュアルを JARS　HP を通じて解体事業者へ情報を提供している。				✓		

<表 1 これまでの関係主体等における情報発信・共有とそれに基づく議論のまとめ　（その 2）>

出席者	情報発信の取組 以下、関係団体の説明資料から要点を抜粋	左記情報発信の取組を次の 4 つに分類 1 自動車リサイクルシステムの基本情報	2 自動車ユーザーが自動車リサイクルにどう関るのかについての情報	3 自動車リサイクルの実績・成果の情報	4 関連事業者等との情報共有	検討会で議論された関係主体等の課題・意見 課題等番号	（凡例） ○：関係団体の資料から抜粋した課題等 ●：他出席者からの意見等 ◎：団体自らの意見等
日本自動車輸入組合	1. JAIA から関係者への情報発信 （1）業界団体としての取組	✓	✓		✓	⑮	○輸入車のインポーターの組織は、販売、マーケティング、アフターセールスの機能は有するが、開発機能は有していないことから、環境配慮設計に係る情報の入手が難しい。従って、環境配慮設計の定義の議論や出される結論の検証も困難になると思われる。
	（2）JAIA HP でユーザーへ自動車リサイクル法・制度、リサイクル料金に関する情報を提供	✓	✓		✓		
	（3）JAIA HP 上に輸入車のリサイクル料金及びリサイクル実績のポータルサイトを設置し、輸入車各社の掲載ページを案内	✓	✓		✓	⑯	○環境配慮設計の定義及びそれに基づくリサイクル料金の低減等の施策については、検討の段階から JAIA としても積極的に参画・貢献する所存である。なお、環境配慮設計の定義作りに際しては、国際動向も踏まえ、シンプルなものを望む。
	2. 環境配慮設計の取組の公表 （1）ボルボ・カー・ジャパンの取組 排出ガスレベルの規制値、燃料消費率、CO 排出量、騒音性能、冷媒の種類・量やリサイクル設定の有無等を記載した冊子を作成し、ユーザーへ提供			✓			
	（2）メルセデス・ベンツ日本の取組 自社 HP の中で各モデルのリサイクル配慮設計等の環境データを公開			✓		⑩	●リサイクル料金が、3品目の再資源化等のための料金であることを、消費者が正しく理解していくためには、さらなる情報提供が必要。
	（参考）BMW は、本社解体工場にて開発段階の車両の解体性試験を行い開発段階で、自社基準において一定の解体性を担保するようにしている。			✓		⑪	●リユース部品を単に使うということだけでなく、例えばリサイクルプラスチックを原料として活用する観点や、負担いただくリサイクル料金の使途の観点でも情報提供が必要であると考える。
	3. ELV 指令に基づく再生資源の利用拡大 （1）Daimler の取組 ・本国サイトで主力モデルの再生原料の使用状況等を公開。			✓	✓	⑫	●東京モーターショーを視察して気になったが、燃費とか次世代車の情報はあったが、3R に関する情報がなかったというのは勿体無いと思った。
	・再生原料はホイールアーチライニング、アンダーボディパネルなど、主に PP 材（ポリプロピレン）からなる部品に使用される。			✓	✓	⑭	●基本的に燃費も環境配慮設計も環境情報の一つとして、関連づけを行って情報提供を活発化してほしいと思う。難しい事情があるかもしれないが、環境問題の扱いで、トピックス的な部分を中心に対応しているために、その周辺が抜け落ちてしまっているという感じがする。もう一度その辺りを振返り、「環境」への対応の考え方を整理して議論したい。
	（2）BMW の取組 ・熱可塑性樹脂の 20%程度が再生材を使用し、日常で直接手に触れる部品への採用も始めている。			✓			
	4. 参考情報（リサイクル料金の低減） （1）ISO 対応エアバッグ ・解体段階における作業時間の短縮のため、ISO 規格一括作動処理ツールに対応したエアバッグの搭載を進めている。			✓	✓		
	・インポーターによっては、2015 年の新車販売台数の 8 割以上が当該エアバッグ搭載車となっている。			✓			
	（2）フロン類の冷媒転換 ・自動車リサイクル法に基づく回収義務のない、HFO-1234yf への転換を始めている。			✓			
日本自動車販売協会連合会	1. 情報提供について （1）ユーザーへの情報提供 一般ユーザー向けに、自販連ホームページの「事業活動『自動車リサイクル』」で自動車リサイクルの概要について説明	✓	✓			⑰	●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる。
	（2）会員ディーラーへの情報提供 自販連ホームページの会員専用ページ、「自販連の取り組み『自動車リサイクル』」で自動車リサイクルシステムのマニュアル閲覧・取得方法などを案内				✓	⑱	●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供してくことが求められる。
	2. 使用済自動車の判別について 使用済自動車の判別基準については、会員毎に独自の基準があり、自販連はその基準の参考となる資料等の展開を行っている。また、会員から一般ユーザーに情報提供を行う際に用いる資料を作成し、展開している。				✓	⑲	●経済産業省などの調査によると、使用済自動車の引渡価格の表示について、いくつか問題が示されていたと記憶している。例えば、「逆有償」という表現は、本当に逆有償の場合もあるのかもしれないが、切り分けずに運賃などを含めて逆有償と示されると、誤解を与えることに繋がる可能性があるということを共通認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である
	3. 使用済自動車の流れについて （1）引取時の「有償」、「無償」、「逆有償」の割合		✓				
	（2）引取自動車の業務の流れについて 《東京トヨペット株式会社の事例》 ①自動車リサイクル法に対するお客様への周知及び認知状況　②引取業者としての業務	✓	✓				

〈表 1 これまでの関係主体等における情報発信・共有とそれに基づく議論のまとめ　（その 3）〉

出席者	情報発信の取組 以下、関係団体の説明資料から要点を抜粋	左記情報発信の取組を次の 4 つに分類 1 自動車リサイクルシステムの基本情報	2 自動車ユーザーが自動車リサイクルにどう関るのかについての情報	3 自動車リサイクルの実績・成果の情報	4 関連事業者等との情報共有	検討会で議論された関係主体等の課題・意見 課題等番号	（凡例） ○：関係団体の資料から抜粋した課題等 ●：他出席者からの意見等 ◎：団体自らの意見等
全国軽自動車協会連合会	1. 各都道府県軽自動車協会会員ディーラーへの周知 （1）自動車リサイクル制度の周知　（2）「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」の周知	✓			✓	⑰	●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる
	2. 軽自動車協会会員ディーラーの活動状況 （1）各軽自動車協会会員ディーラーは、新車販売時に JARC 資料等により自動車リサイクル法の趣旨をユーザーに説明するとともに、JARC からの委託にもとづき、リサイクル料金の収受及びリサイクル券の発行を実施している。		✓		✓	⑱	●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供してくことが求められる
	（2）使用済自動車引取時には、使用済自動車の引取時には、上記1. (2)により、車両本体の経済的価値・預託金・自動車諸税等の還付・返戻について、自動車所有者に対し、下記の説明等が行われている。 ①車の査定価格等を説明し、使用済自動車として処分する場合と下取車（中古車）として扱う場合との価格、費用等どちらが得かを選択していただくようにしている。 ②リサイクル料金の内容、使われ方について、リーフレット等を用いて説明し、最終所有者の負担である旨等を良く理解していただくようにしている。 ③自動車諸税、自賠責についても還付、返戻等に関し、なるべく詳細な金額を案内できるように商談時に説明し、下取りか使用済自動車かを判断できるようにしている。 ④車両を使用済自動車として引取る場合には、引取書類（使用済自動車引取証明書等）に本人の確認のサイン及び捺印をもらっている。		✓			⑲	●経済産業省などの調査によると、使用済自動車の引渡価格の表示について、いくつか問題が示されていたと記憶している。例えば、「逆有償」という表現は、本当に逆有償の場合もあるのかもしれないが、切り分けずに運賃などを含めて逆有償と示されると、誤解を与えることに繋がる可能性があるということを共通認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である
日本中古自動車販売協会連合会	1. 産構審中環審合同会議でのこれまでの報告について ①平成 20 年 12 月 25 日、合同会議にて自動車リサイクル制度における中古自動車販売業者（引取業者）の当時の現況を説明				✓	⑳	○自動車リサイクル法の第5条（自動車をなるべく長期間使用することにより、自動車が使用済自動車となることを抑制するよう努める）にある通り、中古自動車販売事業者かつ引取業者としてユーザーにできるだけ長く使用済自動車とならないよう周知し、リユースを第一に考えていただくこと、及び使用済自動車となった場合にも中古部品として使用することでCO2 排出が削減できること等を積極的に周知し、環境保護に努める ①保険利用をせず、新品部品より安価な中古部品を積極的に利用することで、結果的に自動車保険料の低減にもつながるという選択肢があることをユーザーに周知が必要である ②中古自動車部品の活用を推進するには、不具合箇所の特定と交換部品のマッチング情報等を容易に取得できるような環境整備が必要である
	②平成 23 年 8 月 23 日、合同会議にて「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」（23 年 2 月公表）を踏まえたフォローアップ実施状況について以下の通り報告				✓		
	③平成 26 年 10 月 2 日、合同会議にて、上記フォローアップ後の自動車リサイクル制度における中古自動車販売業者の実態について報告				✓		
	2. 中古自動車販売業者の取引の現状 （1）中古車の下取に係る実際の取引		✓				
	（2）使用済自動車としての引取		✓				
	3. 中古自動車販売協会連合会としての情報発信について ①会員（都道府県協会）専用ネットワーク「イントラネット」による情報提供を実施				✓	⑰	●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる
	②参加会員（販売店）に対して、機関紙を発行し自動車リサイクル制度に係る情報提供を実施				✓	⑱	●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供してくことが求められる
	③都道府県協会、販売店、消費者に対し、ホームページを利用した自動車リサイクル制度等の周知を実施	✓			✓	⑲	●経済産業省などの調査によると、使用済自動車の引渡価格の表示について、いくつか問題が示されていたと記憶している。例えば、「逆有償」という表現は、本当に逆有償の場合もあるのかもしれないが、切り分けずに運賃などを含めて逆有償と示されると、誤解を与えることに繋がる可能性があるということを共通認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である
	4. 中古自動車販売協会連合会としての情報共有について ①中古部品の活用推進について、ユーザーへの啓発、周知活動等を目的とした「自動車リサイクル部品活用推進会議」へ参加し、参加団体等との情報共有を実施		✓		✓		
	②共同購買事業として、㈱ユーパーツ、㈱ビックウエーブと提携し、会員販売店に中古部品の利用をあっせんしている。		✓		✓		
日本自動車整備振興会連合会	1. リサイクル部品の利用の促進に向けた取組 ①日整連では、平成 15 年度、19 年度及び 24 年度にユーザー説明用パンフレットをそれぞれ 10 万部作成し、全整備事業場に配布して普及促進を図っている。		✓		✓	㉑	○リサイクル部品の使用拡大に係る課題
	②各種会議等への参画				✓	㉒	○ある程度規格等統一できれば更に使い勝手はよくなる
	③自動車の整備時等における、ユーザーへのリサイクル部品の情報提供等		✓			㉓	○整備事業者は、道路運送車両法の認証に基づき事業活動を行っており、また、顧客も固定客が多い。そのため、事業は信用第一を旨としており、長年築いてきた信用を失うような行為を望まない。したがって、自動車の整備をする際に部品交換が必要となった場合も、部品に関する必要な情報の提供はするが、リサイクル部品を使用するか新品部品を使用するかについてユーザーの意向を尊重する なお、出処不明な部品（中古のエアバッグ等）については、機能や作動が確実に行われるか不安であり、使用しないとしている整備事業者が多い
	2. 参考情報 （1）リサイクル部品の活用状況等について《平成 20 年日整連　自動車分解整備業の実態調査》 ①リサイクル部品の使用の有無　②リサイクル部品の調達方法　③リサイクル部品の使用を促進させるための問題点及び要望等　④主な中古・リビルト部品の使用状況				✓		
	（2）リサイクル部品の検索システム				✓	⑰	●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる
						⑱	●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供してくことが求められる
						⑲	●経済産業省などの調査によると、使用済自動車の引渡価格の表示について、いくつか問題が示されていたと記憶している。例えば、「逆有償」という表現は、本当に逆有償の場合もあるのかもしれないが、切り分けずに運賃などを含めて逆有償と示されると、誤解を与えることに繋がる可能性があるということを共通認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である

〈表 1 これまでの関係主体等における情報発信・共有とそれに基づく議論のまとめ　（その 4）〉

出席者	情報発信の取組 以下、関係団体の説明資料から要点を抜粋	左記情報発信の取組を次の 4 つに分類 1 自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの基本情報	2 自動車ﾕｰｻﾞｰが自動車ﾘｻｲｸﾙにどう関るのかについての情報	3 自動車ﾘｻｲｸﾙの実績・成果の情報	4 関連事業者等との情報共有	検討会で議論された関係主体等の課題・意見 課題等番号	（凡例） ○：関係主体の資料から抜粋した課題等 ●：他出席者からの意見等 ◎：団体自らの意見等
日本 ELV ﾘｻｲｸﾙ機構	1．概要 自動車ユーザーへの情報発信	✓				㉔	○自動車ユーザーとの直接的な関わりが少ない
						㉕	○間接的なコミュニケーションとなるため、廃車の価値についての情報を直接伝えることができない
	関係者との情報共有				✓	㉖	○自動車ユーザーがどういった情報を求めているのかわかりにくい
						㉗	○組織率が低いため、関係者からの情報を広く会員外の解体業者まで伝えきれない
	2．自動車ユーザーへの情報発信について （1）規格策定に向けた準備		✓		✓	⑰	●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる
	（2）保証基準・品質基準の共通化		✓		✓		
	3．関係者との情報共有について （1）自動車リサイクル士制度 経済産業省、環境省、JAMA、JARC、JARP との検討会開催、テキスト等資料作成における情報提供、講習会を通じた情報共有				✓	⑱	●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供してくことが求められる
						⑲	●経済産業省などの調査によると、使用済自動車の引渡価格の表示について、いくつか問題が示されていたと記憶している。例えば、「逆有償」という表現は、本当に逆有償の場合もあるのかもしれないが、切り分けずに運賃などを含めて逆有償と示されると、誤解を与えることに繋がる可能性があるということを共通認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である
	（2）資源循環への取り組み メーカーの新技術情報の共有、JARS HP を通じた情報提供、ELV 機構による事業結果の報告			✓			
	（3）意見交換 JAMA、JARC、JARP との 4 法人意見交換会も定期的に実施予定				✓	㉘	●ELV 機構によるリサイクル部品の「ラベリング」の規格化への取組を実現するためには、信頼性が確保された使用済自動車の走行距離情報の入手が必要である。これを自動車リサイクル情報システムで管理するような場合は、情報システムの変更が必要となり、そのシステム変更費や維持・管理費などの費用負担についても整理が必要になってくると考える
	リサイクル部品の「ラベリング」の規格化への取組				✓	㉙	●（一社）日本自動車リサイクル部品協議会の取組、ELV 機構の取組が各々重複しないように、連携しながら効率的に進めてもらいたい
日本自動車ﾘｻｲｸﾙ部品協議会	1．2011 年：ﾘｻｲｸﾙ部品の利用普及と「保証基準」「品質基準」の共通化 ・小冊子を作成し普及活動に活用		✓			㉙	●（一社）日本自動車リサイクル部品協議会の取組、ELV 機構の取組が各々重複しないように、連携しながら効率的に進めてもらいたい
	2．2012 年：自動車ﾘｻｲｸﾙ部品活用推進に向けた検討会（2013 年 11 月より会議に変更） 年 3 回開催　5 団体＋3 省・日本損害保険協会、日本自動車整備振興会連合会、リサイクル部品協議会、日本中古車自動車販売協会連合会(11 月)、日本自動車車体整備協同組合連合会(13 年 3 月)、経済産業省、国土交通省、環境省				✓	㉚	●部品商の役割は大きくなっており、今後、部品商のようにインターメディアリー的（仲介）な役割を担う方にも焦点を当て、状況把握をしていく必要があると思料する
	3．2013 年：DVD「経済的で環境にやさしいﾘｻｲｸﾙ部品」を作成 ・価格と環境に配慮した部品、会員社・整備・板金業者に配付				✓		
	4．2014 年：「品質・保証」認証ｼｰﾙを導入 ・リ協会員社が生産した、品質・保証の付いている部品			✓			
	5．2015 年：ｸﾞﾘｰﾝﾎﾟｲﾝﾄﾊﾟｰﾂ（GPR）認証ｼｰﾙ導入 ・品質・保証＋CO2削減数値）の見える部品			✓			
	6．2015 年：リ協会員社市場規模ｱﾝｹｰﾄ調査　結果をﾘﾘｰｽ ・毎年継続してｱﾝｹｰﾄを実施				✓		
愛知県	1．ﾕｰｻﾞｰへの情報発信 ・ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞによる制度概要等の周知 ・ﾎﾟｽﾀｰ掲示等、映像の放映	✓	✓			㉛	○自動車リサイクル情報システムの利用について、自治体では事業者への立入り検査のときに活用することが多く、その使い方は特定機能だけを使う自治体から、全ての機能を使う自治体まで様々である
	2．解体業者等への情報発信 ・許可（登録）申請時の情報提供 ・外国人事業者向け指導ﾏﾆｭｱﾙの活用 ・情報管理ｾﾝﾀｰの活用				✓	㉜	●定期的に行われる環境省の自治体向けの説明会においては、自動車リサイクル情報システムの講習について単に操作方法の説明だけでなく、全ての機能を積極的に活用している自治体が自身のベストプラクティスや有用情報などを他自治体と共有していく対応などを行っていくと、ノウハウを広めていけるのではないかと考える
						㉝	●子ども向けや大人向けの動画情報を各自治体が個別に製作すると費用的に大変になるため、関係団体が保有する動画情報などを有効に活用できるように連携を図ってもらいたい
						㉞	●愛知県が製作する「環境読本」は、学校教科書とは異なるものとして、4 年生から 6 年生の総合学習で使われるものである。今後、学校教科書も含めて、このような自治体が製作する「環境読本」などへの自動車リサイクルに関する記載内容の把握が必要だと思う
						㉟	●「外国人事業者向け指導マニュアル、指導票」などは、自動車リサイクルに関する有用な情報になるのではないかと思う。これら情報の全てを公開するか否かは別整理が必要になるが、このような有用な情報を積極的に公開していくことで、周辺環境や生活環境を守るために自治体が行う指導の意義が更に深まるのではないかと考える
						㊱	●自治体が自動車リサイクルに関するイベントを開催する際、予め関係主体とイベント情報を共有すると、ブース出展やパネルなどの製作物の貸与など、様々な連携した取組が可能となる

〈表 1 これまでの関係主体等における情報発信・共有とそれに基づく議論のまとめ　（その 5）〉

出席者	情報発信の取組 以下、関係団体の説明資料から要点を抜粋	左記情報発信の取組を次の 4 つに分類 1 自動車リサイクルシステムの基本情報	2 自動車ユーザーが自動車リサイクルにどう関るのかについての情報	3 自動車リサイクルの実績・成果の情報	4 関連事業者等との情報共有	課題等番号	検討会で議論された関係主体等の課題・意見 （凡例） 〇：関係団体の資料から抜粋した課題等 ●：他出席者からの意見等 ◎：団体自らの意見等
JARC	1. 概況 2004 年度から 2008 年度の活動、2009 年度から 2011 年度の活動、2012 年度から 2014 年度の活動、2014 年度下期以降の活動	✓	✓				**〈自動車リサイクルシステムに関する情報〉**
	2. 自動車ユーザー向けの取組み （1）ユーザーが負担するリサイクル料金の使われ方及び自動車リサイクル制度へのユーザーの関わり方などの訴求点に係る情報を発信。また、JARC 情報発信等の取組みにおける問題・課題を確認するため、『自動車リサイクルの広報のあり方』に関する消費者懇談会などを開催し、これまでの活動の振返りを実施。	✓	✓			㊲ ㊳ ⑩ ⑪	〇広く自動車ユーザーが閲覧できる施策の検討が必要である ●自動車リサイクル内容について解りやすい情報発信が必要ではないか ●リサイクル料金が、3 品目の再資源化等のための料金であることを、消費者が正しく理解していくためには、さらなる情報提供が必要ではないか ●リユース部品を単に使うということだけでなく、例えばリサイクルプラスチックを原料として活用状況の観点や、負担いただくリサイクル料金の使途の観点でも情報提供が必要である
	（2）JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データを情報発信			✓	✓		**〈自動車ユーザーの自動車リサイクルへの関り方に関する情報〉**
	（3）定点観測による自動車ユーザーの認知度の確認			✓	✓	㊴	●自動車ユーザー自身の自動車リサイクルへの関わり方の訴求が必要である
	3. 関連事業者向けの取組み （1）関連時事業者による円滑な業務運用が行えるように、統一した窓口を設置し、自動車リサイクルシステムの操作や実務運用に係る問い合わせ等に対応				✓		**〈情報システム関連についての課題・意見等〉**
	（2）関連事業者に関係する様々な情報を主に Web ページを通じて発信				✓	㊵	〇情報システムのユーザビリティの観点で自動車ユーザーを始めとした関連事業者、自治体などといった自動車リサイクルシステム利用者視点での課題・ニーズの把握が必要である
	（3）事業者ニーズを確認するためにヒアリングを実施				✓	㊶	〇中長期的に必要と思われる自動車ユーザー、関連事業者の情報提供ニーズの把握　自治体における不法投棄・不適正処理等に対応するために必要となる情報提供ニーズの把握が必要である
	4. 自治体向けの取組み （1）電子マニフェスト制度の安定運用が図られるように行政連絡会議や Web ページ等を通じて自治体関係者と情報を共有				✓	㊷	〇合同会議でご議論いただいている情報システムのフレキシビリティを拡充する観点で、バンパー、ガラス、リチウム電池、水素ボンベなどといった品目追加に備える必要がある （将来の大規模刷新における情報システムの要件への織込み必要）
	（2）JARC が自治体の後方支援が図れるように不法投棄等対策事案を共有し、JARC 不法投棄対策支援事業の手引きを周知			✓	✓	㊸	●地方自治体の自治法上の主な役割は、関連事業者に対しての許可と、許可に伴う各種行為義務が行われていることを指導・監督することだが、検討会で示された自動車リサイクルの様々な情報が不適正処理の端緒を見つけるうえで非常に重要・有用なものであることを再認識した。そういう意味で、地方自治体から様々なニーズを汲み取ったうえで情報システムの改善に繋げる必要がある
	（3）離島対策支援事業をより活用いただけるよう離島地域住民や自治体関係者に情報を発信			✓	✓	㊹	●全国自治体にもシステム改善ニーズの確認が必要である
						㉘	●ELV 機構によるリサイクル部品の「ラベリング」の規格化への取組を実現するためには、信頼性が確保された使用済自動車の走行距離情報の入手が必要である。これを自動車リサイクル情報システムで管理するような場合は、情報システムの変更が必要となり、そのシステム変更費や維持・管理費などの費用負担についても整理が必要になってくると考える
							〈JARC 情報発信についての全般的な課題・意見〉
						㊺	〇誰向けの情報なのか区分が必要、消費者は何処を見るべきか、メリハリが必要である アピールポイントを分かりやすくし、自リ制度のコンセプト等を分かるように工夫が必要である
						㊻	〇自動車リサイクルに関わる方の姿が見えるように、その取組の発信が必要である
						㊼	〇30 歳未満の若年層の認知度が低い点について対策が必要である
						㊽	〇関係主体間の情報共有の円滑化等について、検討会のように関係主体間で情報を共有し、連携を図っていく仕組みが必要である
						㊾	〇JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データの更なる活用について、関係主体間の情報共有・連携を通じて、データ活用ニーズを把握し、使用済自動車の再資源化状況等データの発展的活用に繋げていく仕組みが必要である
						㊿	〇ユーザーへの情報発信とその効果検証について、2014 年 5 月実施の「自動車リサイクルの広報の在り方に関する消費者懇談会」のような、JARC 情報発信の取組について恒常的な確認を受け、改善していく仕組みが必要である
						㊿①	●マーケティング視点からターゲット・媒体等、効果的な情報発信が必要である

<表 2 関係主体等における情報発信・共有の取組の現況の整理>

（凡例）「●」⇒関係団体の説明資料に記載される情報発信・共有の取組　、「○」⇒関係団体の Web ページ等で公開されている情報　、「下表の①②・・・の番号」⇒【表 1】記載の課題等番号と関連付く

発信する情報	関係主体等										
	日本自動車連盟	日本自動車工業会	日本自動車輸入組合	日本自動車販売協会連合会	全国軽自動車協会連合会	日本中古自動車販売協会連合会	日本自動車整備振興会連合会	日本 ELV リサイクル機構	日本自動車リサイクル部品協議会	愛知県	JARC
1.自動車リサイクルシステムに関する基本情報											
(1)自動車リサイクルの背景、目的、システムの概要	● ○	○	● ○	● ○	● ○	● ○	○	● ○		○	● ○
(2)自動車ユーザーを始めとした関係者の役割の概要	● ○	○	● ○	● ○	○	○	○	○		○	● ○
(3)指定 3 品目のリサイクル処理 （リサイクル料金の使われ方）	● ○	○ ⑩	● ○ ⑩	● ○	● ○	● ○	○	○		○	● ○ ⑩
2.自動車ユーザーが自動車リサイクルにどう関るのか、についての情報											
(1)リサイクル料金を支払う・受取る											
a)自動車購入時にリサイクル料金を支払う	● ○	○	● ○	● ○	● ○	○	○	○		○	○
b)中古車下取り時にリサイクル料金を受取る 【③】	● ○	○	○	● ○ ⑰	● ○ ⑰	● ○ ⑰	○ ⑰	○ ⑰		○	○
c)使用済自動車引渡し時にリサイクル料金を支払う 【③】	● ○	○	○	● ○	● ○	● ○	○	○		○	○
(2)使用済自動車を引取業者に引渡す											
a)自治体に登録された引取業者に引渡し、引取りの書面を受取る	● ○	○	○	○	○	● ○	○	○			○
b)車検残存期間に応じた自動車重量税の還付の手続きを行う	○	○	○	○	○	○	○	○			○
(3)使用済自動車の価値を認識する				● ○* ⑲	● ○* ⑲	● ○* ⑲	○* ⑲	○* ⑲㉕			
(4)自動車の長期使用に努める				⑱	⑱	○ ⑱⑳	○ ⑱	○ ⑱	○ ⑱		○
(5)自動車の購入に当たり再資源化等の実施に配慮して製造された自動車を選択する 【①⑥】											
(6)リサイクル部品の使用に努める 【②】				○		● ○	● ○ ㉑㉒㉓	● ○ ㉙㉚	● ㉙㉚		○
3.自動車リサイクルシステムの実績・成果の情報											
(1)再資源化等の実施状況		● ○	● ○					● ○			● ○
(2)リサイクル料金の預託・管理・払渡し状況等		○									● ○
(3)事業者登録・許可事業者の情報										● ○	○
(4)自動車の長期使用の状況（平均使用年数）		○				○	○	○	○		○
(5)不法投棄・不適正保管の状況（離島対策含む）										●	● ○
(6)自動車における 3R の促進・質の向上	● ○	● ○ ⑪⑫⑬⑭⑮⑯	● ○ ⑪⑫⑬⑭⑮⑯					● ○			⑪
(7)次世代車の適正処理、自動車リサイクルの国際展開		● ○	● ○					○			

*中古車市場相場、査定基準価格、使用済自動車相場又はくず鉄相場などを参考

4.関連事業者との情報共有											
(1)自動車リサイクルシステムの運用に関する情報		○	● ○	● ○	● ○	● ○	● ○	● ○		● ○	● ○
(2)事業者向け部品取外し、回収、リサイクルマニュアル、リコール情報など		● ○	● ○					● ○			○
(3)使用済自動車判別ガイドライン				● ○	● ○	● ○	○	○			
(4)次世代車で使用されている自動車部品毎のレアメタル・レアアースの情報（一部）		● ○	● ○								○
上記分類の全てに該当する共通的な内容								㉔㉖㉗㉘		㉛㉜㉝㉞㉟㊱	④㉘㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿

（2）検討会事務局による追加確認・整理

（1）「関係主体における情報発信・共有の取組」の整理結果を踏まえ、その実態をより詳細に把握するために、以下のとおり追加確認とその整理を行った。

〈表 3　関係主体の情報発信・共有の実態把握のための追加確認と整理〉

No	確認項目	確認方法	対象
i	関係団体の『環境方針・環境情報取組』の公開状況	Web の確認	関係 9 団体
ii	『引取業者とユーザー間の取引』の現況	ヒアリング	「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者（関係 4 団体の会員企業各 3 社）
iii	『使用済自動車引取依頼書に記載される事項』の現況	ヒアリング	「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者（関係 4 団体の会員企業各 3 社）
iv	引取業者との取引における『ユーザーの認識』の状況	JARC アンケートの結果の整理	ユーザー（無作為抽出したユーザー）
v	使用済自動車の価格情報に関する開示状況	使用済自動車の価格の開示状況を確認	Web、電話帳、新聞広告、中古車専門誌、店頭等の看板
vi	整備事業者の『ユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等』の現況	ヒアリング	整備事業者（関係団体の会員企業 7 社）
vii	自治体における情報提供等の現況	Web の確認	119 自治体

それぞれの内容は以下のとおりである。

ｉ）関係団体の環境方針・環境情報取組の開示状況：Web ページの確認結果

関係団体における環境方針・環境情報の開示状況を関係団体の Web ページを表 4 のとおり確認した。

その結果、（一社）日本自動車連盟と（一社）日本自動車工業会は環境方針・環境情報を開示し、また（一社）日本自動車整備振興会連合会は環境方針を開示していたが、それ以外の関係団体はこうした内容の情報公開は実施していない。

<表 4　関係団体における環境方針・環境情報の開示状況>

（凡例）　○:開示あり　　−:開示なし（見つからなかった）

関係主体	環境方針(*1)	環境情報(*2)	備考
(一社)日本自動車連盟	○	○	＊環境方針 http://www.jaf.or.jp/profile/idea/ecology.htm ＊環境情報 http://www.jaf.or.jp/profile/idea/eco.htm
(一社)日本自動車工業会	○	○	＊安全と環境への取り組み（ｸﾙﾏと安全） http://www.jama.or.jp/eco/wrestle/index.html ＊環境ﾚﾎﾟｰﾄ 2016 http://www.jama.or.jp/eco/wrestle/eco_report/index.html
日本自動車輸入組合	−	−	
(一社)日本自動車販売協会連合会	−	−	
(一社)全国軽自動車協会連合会	−	−	
(一社)日本中古自動車販売協会連合会	−	−	
(一社)日本自動車整備振興会連合会	○	−	＊自動車整備業の環境指針 http://www.boo.or.jp/old/kankyo-shisin.html
(一社)日本 ELV ﾘｻｲｸﾙ機構	−	−	
(公財)自動車ﾘｻｲｸﾙ促進ｾﾝﾀｰ	−	−	

*1 ここでいう環境方針とは、関係団体が公開する環境への取り組みに関する基本方針。
*2 ここでいう環境情報とは、関係団体が公開する環境方針に関係する実績等の内容。

ⅱ)「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者とユーザー間の取引の現況（引取業者へのヒアリング結果）

平成23年2月に取りまとめられた「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」（参考3）では、『使用を終えた自動車の適正な流通の確保のために自動車リサイクルの一翼を担うべきユーザーに対して、自動車リサイクルシステムに関する十分な情報が得られる機会を増やす必要がある。その際、適切に判断を下す材料として、適切であり、分かりやすい情報を提供するように努めるべき。』、とされている。

これを踏まえ、引取業者のユーザーに対する情報発信・共有の取組の実態をより詳細に把握・確認するために、引取業者にヒアリングを行った。

この際、ユーザーが引取業者に使用済自動車の引取りを依頼するケースは、新車又は中古自動車への買換え時、もしくは使用済自動車としての引渡し時に大別されることから、次の状況の基で関連団体から紹介があった 12 事業者をヒアリング対象とした。

引取りの状況
新車（普通車等）への買換え
新車（軽等）への買換え
中古自動車への買換え
買換えなく、使用済自動車としての引取りを希望

関連団体	事業者数
(一社)日本自動車販売協会連合会	3 ヶ所
(一社)全国軽自動車協会連合会	3 ヶ所
(一社)日本中古自動車販売協会連合会	3 ヶ所
(一社)日本 ELV リサイクル機構	3 ヶ所

「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者とユーザー間の取引の現況を引取業者の事業形態別に整理したのが表 5 と表 6 である。

表 5 は、引取業者とユーザーの取引形態別の使用済自動車の引取り価格とその設定根拠を中心に整理したものである。主な結果は以下のとおりである。

【中古自動車と使用済自動車の両者を取扱う引取業者の取引の現況】

- 中古自動車と使用済自動車の両者を取扱っている 5 社のうち新車販売系の事業者が 4 社で中古車販売系の事業者が 1 社である。
- 5 社のうち 3 社が使用済自動車本体引取り価格を有価とし、残りの 2 社は一律無償で引取りを行っている。有価で引取りを行っているのは、新車販売系の事業者が 2 社、中古車販売系の事業者が 1 社である。一方で無償で引取りを行っているのは新車販売系の事業者 2 社である。
- 「中古自動車あるいは使用済自動車」の査定については、（一財）日本自動車査定協会が定める査定基準をベースとしながら、独自に設けた社内基準に基づいて行っているのが 4 社あり、オークション相場等の市場相場をベースとしながら独自に設けた査定基準に基づいて行っているのが 1 社である。

- 査定の結果、自動車としての市場価値がなければ、使用済自動車として取扱い、ユーザーに対して査定結果を説明している。使用済自動車として引取る際に、署名捺印を求める書面でユーザーの意思確認を行っている。

【中古自動車を前提として取扱う引取業者の取引の現況】

- 中古自動車を前提として取引きを行っている 4 社のうち、新車販売系の事業者が 2 社であり、中古車販売系の事業者が 2 社である。
- 中古自動車を前提として取引きを行っている 4 社は「使用済自動車」とする判断基準をもっていなかった。「中古自動車」の査定については、(一財)日本自動車査定協会が定める査定基準をベースとしながら、独自に設けた社内基準に基づいて行っているのが 2 社あり、オークション相場等の市場相場をベースとしながら独自に設けた査定基準に基づいて行っているのが 2 社である。
- 基本的に中古自動車を前提として取引きを行っているものの、ユーザーから使用済みの要望を受けた場合、4 社のうち 2 社が使用済自動車本体引取り価格を有価で引取りを行っている。この場合、署名捺印を求める書面でユーザーの意思確認を行っている。残りの 2 社は使用済自動車の取扱い実績がなかったため、使用済自動車本体引取り価格の有価・無償の確認ができなかった。

【使用済自動車を前提として取扱う引取業者の取引の現況】

- 3 社全てが解体業を主事業とする引取業者である。
- 3 社全てが使用済自動車を有価で引取っている。その価格は鉄くず相場を主体に行っているが、1 社ではこれに加えて中古部品価格を考慮している。
- 使用済自動車として引取る際に、署名捺印を求める書面でユーザーの意思確認を行っている。

上記のまとめとして重要なのは、以下の 4 点である。

① 引取業者の登録を受けながら、使用済みとして引取実績がない事業者は新車販売系の事業者並びに中古車販売系の事業者に多い。
② 使用済自動車の引取り価格を有価と設定している事業者がほとんどであるが、一律無償としている事業者も 2 社あり、いずれも新車販売系の事業者である。
③ 多くの引取りにおいては、鉄くず相場に基づいて査定が行われているが、一方で一律の価格を設定している事業者もいる。
④ 使用済自動車での引取りの確認に当たっては、署名・捺印を求める書面で行われているが、内容は統一されていない。

〈表 5　引取業者とユーザーの取引形態別の使用済自動車の引取り価格とその査定根拠〉

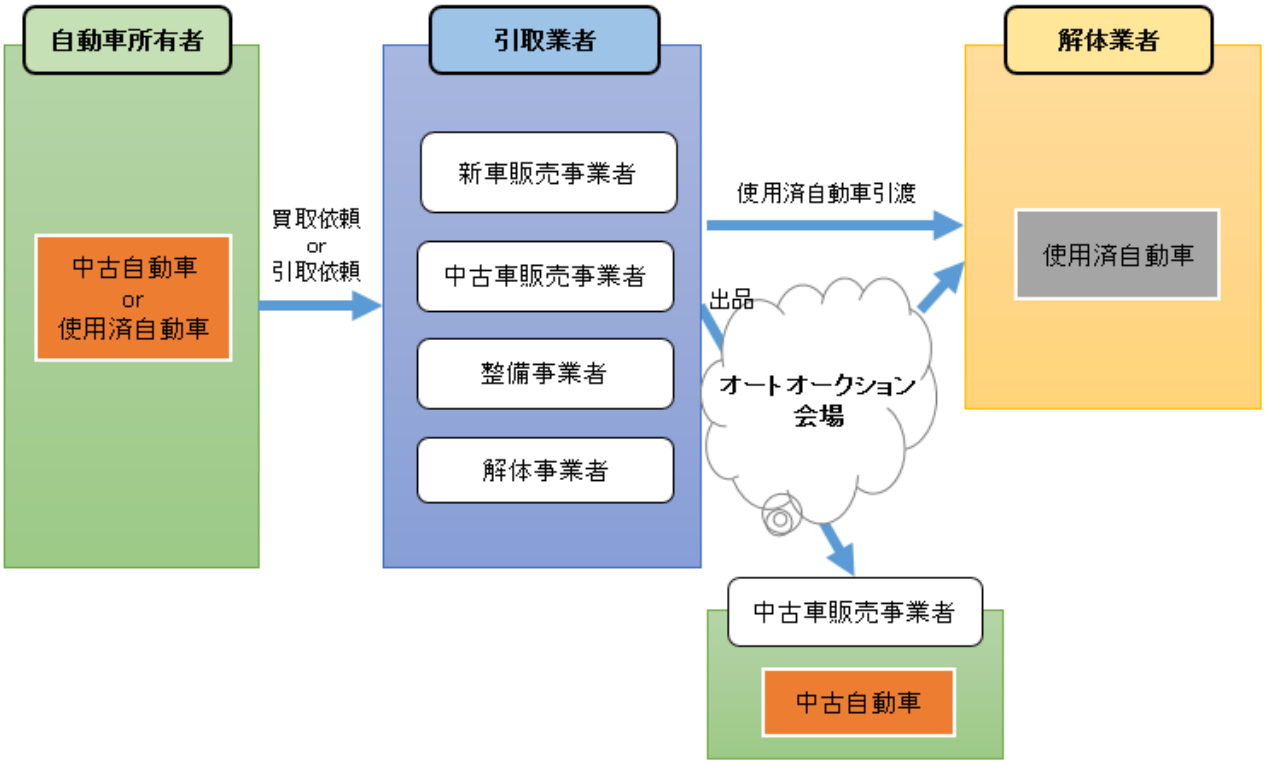
No	取引形態	引取業者区分			「中古車」あるいは「使用済車」とする判断基準の有無	使用済車を取扱う場合の本体引取り価格	
		新車販売事業者系	中古車販売事業者系	解体事業者系		使用済自動車の本体価格	引取り価格の査定の根拠
1	「中古車」と「使用済車」の両者の取扱い	4	1	−	有（5 社）	・有価(有償)(3 社) ・無償（2 社）	・鉄くず相場(2 社) ・一律 （3 社）
2	「中古車」を前提とした取扱い	2	2	−	なし（4 社）	・有価(有償)(2 社)	・商談による(1 社) ・確認できず(1 社)
						・引取り実績なし(2 社)	
3	「使用済自動車車」を前提とした取扱い	−	−	3	なし（3 社）	・有価(有償)（3 社）	・鉄くず価格相場 （2 社） ・中古部品価格+鉄くず相場 （1 社）

表 6 では、関係団体別の引取業者のヒアリング結果の詳細を示す。

ヒアリングにより得られたユーザーと引取業者における自動車の取引の流れには以下のような状況にあると判断される。

- ユーザーと引取業者間での使用済自動車の取扱いでは、「新車又は中古自動車への買換」もしくは「買換えを行わず使用済み」にする取引形態がある。
- 引取業者には、「中古自動車あるいは使用済自動車」の査定を行うか、「すべて中古自動車として買取」もしくは「すべて使用済自動車として引取」のパターンがある。
- 低年式車でもオートオークション会場に出品し、買い手が付かないことを確認して使用済自動車とする。あるいは低年式車をオートオークション会場で落札して、自ら使用済自動車としてリサイクル処理を行うなど、中古自動車の取引市場であるオートオークション会場が自動車リサイクルルートの入口の一つとして重要な役割を担っている。

これらを踏まえた自動車取引の概要を図1に示す。



＊この概要のうち「自動車所有者」、「引取業者」及び「解体業者」は、自動車リサイクル法令上で定められる関係主体でる。また、引取業者の枠内に記載する「新車販売事業者」、「中古車販売事業者」、「整備事業者」、「解体事業者」は、その事業者の業態を示すものである。
＊この概要はヒアリングにより得られたものであり、これによらない事例もある。

〈図１　ヒアリング結果に基づく自動車取引の流れの概要〉

この他、一部の引取業者へのヒアリングにおいては、重量税還付手続きの代行業務に関連したユーザーのマイナンバー情報の取扱いが新たな課題になっていることがわかった。

<表 6 「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者とユーザー間の取引の現況 （その1）>

【新車販売事業者系の引取業者】

（凡例） ○:実施 ×:未実施 ー:なし 【取扱い区分】新:新車取扱い 中:中古車取扱い 引:使用済車引取り フ:ﾌﾛﾝ回収 解:解体業

※この使用済車引取台数実績には、中古自動車として買取後に使用済みにしたもの、及びﾕｰｻﾞｰからの使用済み依頼によるもの等を含む。

	平成 26 年度使用済車引取台数(出所)自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの移動報告実績 ※ 平成 26 年度中古車・使用済車取扱い台数（出所）ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	取扱い区分	「中古車」あるいは「使用済車」の判断						中古車引取時の対応		使用済車引取時の対応			備考
			「中古車」あるいは「使用済車」とする判断基準の有無 (*1)	買取価格のﾍﾞｰｽ		ﾕｰｻﾞｰが判断するうえで引取業者がﾕｰｻﾞｰに提供する主な情報	ﾕｰｻﾞｰの意思確認		ﾘｻｲｸﾙ料金返還の実施有無	中古車本体価格とその他費用の区分 (*3)	使用済車本体価格	使用済車本体価格とその他費用の区分 (*4)	ﾕｰｻﾞｰ負担発生事由	
				中古車本体	使用済車本体 (*2)		確認方法	署名捺印の有無						
A 事業者	1,433 台 26,400 台	新・中・引	有	日本自動車査定協会基準をﾍﾞｰｽとして自社基準で設定	一律	・中古車査定結果 ・使用済車判定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	有価 （有償）	○	使用済車本体価格より運搬費や抹消手続代行手数料等の費用が大きい場合はﾕｰｻﾞｰ負担になることがある	**《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》** *1（一財)日本自動車査定協会の査定を基にして「中古車」もしくは「使用済車」を査定。また『初度登録月から 180ヶ月以内⇒商品者(中古車)、初度登録月から 180ヶ月以上⇒使用済車』をﾍﾞｰｽ。今年 1 月から 3 月の期間限定で、公道自走可能車であれば全て商品車(中古車)として買受けている。 *2 定期的な見直しは行わず、一律である。 *3 車輌本体価格とは別にﾘｻｲｸﾙ料金額を表示(明細表示)。 *4 使用済車本体価格の他、各種手数料（車両運搬費、抹消手続代行手数料等）の費目が区分。 (他)現時点では、ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰの提示は不要とされているため不都合はない。
B 事業者	2 台 10,008 台	新・中・引	無	日本自動車査定協会基準をﾍﾞｰｽとして自社基準で設定	商談による	・中古車査定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	有価 （有償）	確認できず	使用済車本体価格より運搬費や抹消手続代行手数料等の費用が大きい場合はﾕｰｻﾞｰ負担になることがある	**《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ﾕｰｻﾞｰから「使用済車」を引取る事例はあまりない》** *1 使用済車とするｸﾙﾏの外形的な判断基準は持っていない。 中古車の買取を前提としており、事故車であっても中古車として買取る。 *2 基本的に有価。買取価格は商談によって異なる。 *3 車輌本体価格とは別にﾘｻｲｸﾙ料金額を表示し、明細も表示。 *4 事例が少ないため、実際の取引の確認はできなかった。 (他)ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰの取扱いは行わいため、重量税還付手続代行は行わない。
C 事業者	3,634 台 13,313 台	新・中・引	有	日本自動車査定協会基準をﾍﾞｰｽとして自社基準で設定	鉄くず価格（排気量別等）	・中古車査定結果 ・使用済車判定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	有価 （有償）	○	使用済車本体価格より運搬費や抹消手続代行手数料等の費用が大きい場合はﾕｰｻﾞｰ負担になることがある	**《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》** *1(一財)日本自動車査定協会の査定を基にして「中古車」もしくは「使用済車」を査定。査定の結果が中古車として取扱いができない場合は使用済車になる旨を案内。 *2 排気量別に鉄ｽｸﾗｯﾌﾟ価格等を参考にしながらﾍﾞｰｽ価格を設定。 *3 車輌本体価格とは別にﾘｻｲｸﾙ料金額を表示し、明細も表示。 *4 引取価格は使用済車本体価格に還付税金・保険料を加え、手数料（運搬費、抹消手続き費等）を差引いた額。 (他)現時点では、ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰの提示は不要とされているため不都合はない。 ただし今後課題となる可能性があることを危惧している。

<表 6 「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者とユーザー間の取引の現況 （その2）>

【新車販売事業者系の引取業者】

（凡例） ○:実施 ×:未実施 ー:なし 【取扱い区分】新:新車取扱い 中:中古車取扱い 引:使用済車引取り フ:ﾌﾛﾝ回収 解:解体業

※この使用済車引取台数実績には、中古自動車として買取後に使用済みにしたもの、及びﾕｰｻﾞｰからの使用済み依頼によるもの等を含む。

	平成 26 年度使用済車引取台数(出所)自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの移動報告実績 ※ 平成 26 年度中古車・使用済車取扱い台数（出所）ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	取扱い区分	「中古車」あるいは「使用済車」の判断					中古車引取時の対応		使用済車引取時の対応			備考
			「中古車」あるいは「使用済車」とする判断基準の有無 (*1)	買取価格のﾍﾞｰｽ		ﾕｰｻﾞｰが判断するうえで引取業者がﾕｰｻﾞｰに提供する主な情報	ﾕｰｻﾞｰの意思確認		ﾘｻｲｸﾙ料金返還の実施有無	中古車本体価格とその他費用の区分 (*3)	使用済車本体価格	使用済車本体価格とその他費用の区分 (*4)	ﾕｰｻﾞｰ負担発生事由	
				中古車本体	使用済車本体 (*2)		確認方法	署名捺印の有無						
D 事業者	116 台 約 2,800 台	新・中・引	無	日本自動車査定協会基準をﾍﾞｰｽとして自社基準で設定	確認できず	・中古車査定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	有価（有償）	×	使用済車本体価格と抹消代行手数料などと相殺され無償になることが多い	**《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ﾕｰｻﾞｰから「使用済車」を引取る事例はあまりない》** *1 使用済車とするｸﾙﾏの外形的な判断基準は持っていない。 中古車買取を前提としており、事故車であっても中古車として買取る。 ﾕｰｻﾞｰ自ら廃車を希望する場合は引取るものの、年に 1～2 件ぐらいしか発生しない。 *2 本社が決めるため、価格設定のﾍﾞｰｽはわからない。有価ではある。 *3 車輌本体価格とは別にﾘｻｲｸﾙ料金額を表示し、明細も表示。 *4 費用を区分したり、明細表示はしないことが多い （他）ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰについてはｺﾒﾝﾄなし
E 事業者	481 台 約 9,300 台	新・中・引	有	日本自動車査定協会基準をﾍﾞｰｽとして自社基準で設定	一律	・中古車査定結果 ・使用済車判定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	無償	○	使用済車本体価格より運搬費や抹消手続代行手数料等の費用が大きい場合はﾕｰｻﾞｰ負担になることがある	**《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》** *1 （一財）日本自動車査定協会の査定を基にして「中古車」もしくは「使用済車」を査定。査定の結果が中古車買取の取扱いができない場合は使用済車になる旨を案内。 *2 定期的な見直しは行わず、一律である。 *3 車輌本体価格とは別にﾘｻｲｸﾙ料金額を表示し、明細も表示。 *4 ﾕｰｻﾞｰが引取業者に支払う費目の区分あり。 （他）ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰについてはｺﾒﾝﾄなし
F 事業者	634 台 5,213 台	新・中・引	有	日本自動車査定協会基準をﾍﾞｰｽとして自社基準で設定	一律	・中古車査定結果 ・使用済車判定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	無償	○	使用済車本体価格より運搬費や抹消手続代行手数料等の費用が大きい場合はﾕｰｻﾞｰ負担になることがある	**《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》** *1(一財)日本自動車査定協会の査定を基にして「中古車」もしくは「使用済車」を査定。 査定を行う本社側が、最終的に中古車での買取がﾕｰｻﾞｰに得になるのか、使用済車での買取がﾕｰｻﾞｰに得になるのかを総合的に判断。査定の結果が中古車買取の取扱いができない場合は使用済車になる旨を案内。 *2 定期的な見直しは行わず、一律である。 *3 車輌本体価格とは別にﾘｻｲｸﾙ料金額を表示し、明細も表示。 *4 引取業者がﾕｰｻﾞｰに支払う費目、ﾕｰｻﾞｰが引取業者に支払う費目の区分あり。還付税金相当額・返礼保険料相当額の取扱いについては社内基準（車検残存期間等）により対応が変わってくる。 （他）ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰについてはｺﾒﾝﾄなし

<表 6 「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者とユーザー間の取引の現況 （その3）>

【中古車販売事業者系の引取業者】

（凡例） ○:実施 ×:未実施 －:なし 【取扱い区分】新:新車取扱い 中:中古車取扱い 引:使用済車引取り フ:ﾌﾛﾝ回収 解:解体業

※この使用済車引取台数実績には、中古自動車として買取後に使用済みにしたもの、及びﾕｰｻﾞｰからの使用済み依頼によるもの等を含む。

	平成 26 年度使用済車引取台数(出所)自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの移動報告実績 ※ 平成26年度中古車・使用済車取扱い台数（出所）ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	取扱い区分	「中古車」あるいは「使用済車」の判断					中古車引取時の対応		使用済車引取時の対応			備考
			「中古車」あるいは「使用済車」とする判断基準の有無 (*1)	買取価格のﾍﾞｰｽ		ﾕｰｻﾞｰが判断するうえで引取業者がﾕｰｻﾞｰに提供する主な情報	ﾕｰｻﾞｰの意思確認		ﾘｻｲｸﾙ料金返還の実施有無	中古車本体価格とその他費用の区分 (*3)	使用済車本体価格	使用済車本体価格とその他費用の区分 (*4)	ﾕｰｻﾞｰ負担発生事由	
				中古車本体	使用済車本体 (*2)		確認方法	署名捺印の有無						
G 事業者	0 台 3,337 台	中・引	無	ｵｰｸｼｮﾝ相場など市場相場をﾍﾞｰｽとして自社基準で設定	－	・中古車査定結果 ・買取価格	書面	有	○	×	－	－	－	**《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ﾕｰｻﾞｰから「使用済車」を引取る事例はあまりない》** *2 使用済車と判断するような外形的な基準は持っていない。 中古車買取を前提としており、事故車であっても中古車として買取る。 *3 使用済車本体の買取価格のﾍﾞｰｽはもっていない。 *4 車輌本体価格とﾘｻｲｸﾙ料金額を合計した総額表示。 *5 使用済車の買取は行ってない。 (他)ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰについてはｺﾒﾝﾄなし
H 事業者	0 台 非公表	新・中・引	無	ｵｰｸｼｮﾝ相場など市場相場をﾍﾞｰｽとして自社基準で設定	－	・中古車査定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	－	－	－	**《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ﾕｰｻﾞｰから「使用済車」を引取る事例はあまりない》** *1 使用済車と判断するような外形的な基準は持っていない。 中古車買取を前提としており、事故車であっても中古車として買取る。 *2 使用済車本体の買取価格のﾍﾞｰｽはもっていない。 *3 中古車買取り時に取交す売買契約書でﾘｻｲｸﾙ料金額を明示。 *4 使用済車の買取は行ってない。 (他)ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰについてはｺﾒﾝﾄなし
I 事業者	2,668 台 約 3,000 台	中・引・フ・解	有	ｵｰｸｼｮﾝ相場など市場相場をﾍﾞｰｽとして自社基準で設定	鉄くず価格（排気量別等）	・中古車査定結果 ・使用済車判定結果 ・買取価格	書面	有	○	×	有価（有償）	－	近場の引取りであるため、使用済車の運搬費や抹消手続代行手数料などは頂いてない。	**《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》** *2 使用済車と判断するような外形的な基準は持っていないが、ｵｰｸｼｮﾝ相場など市場価格を参考にしながら総合的に「中古車」あるいは「使用車」の判断を行っている。 査定の結果、中古車買取の取扱いができない場合はﾕｰｻﾞｰに対して使用済車の買取になる旨を案内。 *3 排気量別に鉄ｽｸﾗｯﾌﾟ価格等を参考にしながらﾍﾞｰｽ価格を設定する。 *4 車輌本体価格とﾘｻｲｸﾙ料金額を合計した総額表示。 *5 使用済車本体価格のみの取引であるため、その他に区分する費目はない。 (他)ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰの取扱いについて質問されるﾕｰｻﾞｰは多い。 今後、ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰを示したくないﾕｰｻﾞｰに対しては、重量税還付相当額の立替払いを提案する予定でいる。

<表 6 「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者とユーザー間の取引の現況 （その4）>

【解体事業者系の引取業者】

（凡例） ○:実施 ×:未実施 ー:なし 【取扱い区分】新:新車取扱い 中:中古車取扱い 引:使用済車引取り フ:ﾌﾛﾝ回収 解:解体業

※この使用済車引取台数実績には、中古自動車として買取後に使用済みにしたもの、及びﾕｰｻﾞｰからの使用済み依頼によるもの等を含む。

	平成 26 年度使用済車引取台数(出所)自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの移動報告実績 ※ 平成 26 年度中古車・使用済車取扱い台数（出所）ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	取扱い区分	「中古車」あるいは「使用済車」の判断						中古車引取時の対応		使用済車引取時の対応			備考
			「中古車」あるいは「使用済車」とする判断基準の有無 (*1)	買取価格のﾍﾞｰｽ		ﾕｰｻﾞｰが判断するうえで引取業者がﾕｰｻﾞｰに提供する主な情報	ﾕｰｻﾞｰの意思確認		ﾘｻｲｸﾙ料金返還の実施有無	中古車本体価格とその他費用の区分 (*3)	使用済車本体価格	使用済車本体価格とその他費用の区分 (*4)	ﾕｰｻﾞｰ負担発生事由	
				中古車本体	使用済車本体 (*2)		確認方法	署名捺印の有無						
J 事業者	4,487 台 約 5,000 台	引・フ・解	無	－	鉄くず価格（排気量別等）	買取価格	書面	有	－	－	有価（有償）	○	使用済車本体価格より運搬費や抹消手続代行手数料等の費用が大きい場合はﾕｰｻﾞｰ負担になることがある	**《基本的に「使用済車」の引取りを前提としており、ﾕｰｻﾞｰから「中古車」を買取る事例はあまりない》** *1 使用済車の引取りを前提としているため基準なし。 *2 鉄くず価格をﾍﾞｰｽとして、定期的に価格を見直す。 *3 基本的に中古車の買取はない。仮に中古車買取が合った場合はﾘｻｲｸﾙ料金を相手方に返還する。 *4 引取業者がﾕｰｻﾞｰに支払う費目、ﾕｰｻﾞｰが引取業者に支払う費目の区分あり。重量税など還付税金相当額・自賠責返戻金相当額を使用済車買取時にﾕｰｻﾞｰに支払うため、後日、使用済車を自社名義に変更する。 (他)ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰは当該自動車の所有者が亡くなられている場合のみ必要としている。この場合、行政書士に相談する必要がある為、手間がかかる。
K 事業者	184 台 201 台	引・フ・解	無	－	中古部品価値等と鉄くず価格	買取価格	書面	有	－	－	有価（有償）	○	使用済車本体価格より運搬費や抹消手続代行手数料等の費用が大きい場合はﾕｰｻﾞｰ負担になることがある	**《「使用済車」の引取りを前提としており、ﾕｰｻﾞｰから「中古車」を買取る事例はあまりない》** *1 使用済車の引取りを前提としているため基準なし。 *2 主にｸﾙﾏに付属する中古部品の価値を見て使用済車本体価格を設定。鉄くず価格も考慮しているが、破砕業者までの運搬費などを考慮すると採算が合わない。 *3 基本的に中古車の買取はない。仮に中古車買取が合った場合はﾘｻｲｸﾙ料金を相手方に返還する。 *4 引取価格は使用済車本体価格から手数料（運搬費、抹消手続き費等）を差引いた額。使用済車は最終所有者名義で抹消手続きを行うため、重量税や自賠責等は各々窓口が最終所有者に直接送金する。 (他)ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰ取扱いについてご理解が得られるように説明をしているが、ご理解が得られない場合は、重量税還付相当額の立替払いを提案。
L 事業者	1,896 台 約 2,000 台	引・フ・解	無	－	鉄くず価格（排気量別等）	買取価格	書面	有	－	－	有価（有償）	○	使用済車本体価格より運搬費や抹消手続代行手数料等の費用が大きい場合はﾕｰｻﾞｰ負担になることがある	**《基本的に「使用済車」の引取りを前提としており、ﾕｰｻﾞｰから「中古車」を買取る事例はあまりない》** *1 使用済車の引取りを前提としているため基準なし。 *2 鉄くず価格をﾍﾞｰｽとして、定期的に価格を見直す。 *3 基本的に中古車の買取はない。仮に中古車買取が合った場合はﾘｻｲｸﾙ料金を相手方に返還する。 *4 引取価格は使用済車本体価格に還付税金・保険料を加え、手数料（運搬費、抹消手続き費等）を差引いた額。 (他)現時点では、ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰの提示は不要とされているため不都合はない。 今後、ﾏｲﾅﾝﾊﾞｰの提示が必須になると、ｻｰﾋﾞｽ提供に支障が出る可能性があることを危惧する。

ⅲ）引取業者がユーザーに交付する使用済自動車の引取り確認書面の主な記載事項の現況：引取業者へのヒアリング結果の整理

引取業者へのヒアリングによる中古自動車あるいは使用済自動車に関する引取業者とユーザー間の取引の概況は先述のとおりであるが、使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書においては、ユーザーが自ら「中古自動車あるいは使用済自動車」を区分しないで引取業者に所有車を引渡すなど、曖昧な取引が行われた場合、ユーザーと引取業者との間の認識に差が生じ、再資源化預託金等相当額の受渡しなどのトラブルが生じる可能性があると指摘されている。このため、引取業者はユーザーから自動車を引取る際、ユーザーの明確な意思確認を行う必要があり、その方法は書面にて行われることが望ましい。

これを踏まえて、引取業者へのヒアリングの中でユーザーと引取業者の間で取り交される使用済自動車引取り確認書面（通常、『使用済自動車引取依頼書』と呼ばれている。）への主な記載事項を調査した。

その結果が表 7 であり、主な点は以下のとおりである。

- 使用済自動車引取依頼書に使われる用語が統一されていない。
- 使用済自動車の引取なのか、あるいは中古自動車の取引なのか、曖昧な用語（例：『廃車』）が使われていることがある。
- 新車販売を主事業とする引取業者では、使用済自動車引取依頼書で使われる用語の統一化や記載事項の統一化に向けた取組が行われていることを確認したが、中古車販売を主事業とする引取業者では、使用済自動車引取依頼書そのものを確認することができなかった。また、解体業を主事業とする引取業者では、各々独自の使用済自動車引取依頼書が使われており、記載事項についても各々独自の内容であった。

<表 7　引取業者がユーザーに交付する使用済自動車引取り書面の主な記載事項の現況 （その1）>

【新車販売事業者系の引取業者】

（凡例） ○:記載あり　×:記載なし　－:該当なし

	書類名称	引取日（依頼日）	依頼者（所有者）	車両情報・装備情報・預託情報							リサイクル法関連			引取業者支払費目			ユーザー支払費目			備考
				車名	車台番号	登録番号	型式	リサイクル券番号（移動報告番号）	初度登録年月（年式）	引取時走行距離	装備情報	預託状況	リサイクル料金額	使用済車本体価格	重量税等還付相当額	自賠責保険等返戻相当額	リサイクル法関連費用	抹消登録手続代行費用	陸送料金（引取費用）	
A 事業者	使用済車引取依頼書 (*1)	○	○ (*2)	○	○	○	○	○	○	○	○ (*3)	○	○ (*4)	○	－ (*5)	－ (*5)	○	○	○	**《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》** *1 自社発行書類:『使用済車引取依頼書』 記載内容:『下記の<車両>を下記<条件>にて使用済自動車として引取依頼いたします。』 *2 依頼者の署名捺印 *3 ﾌﾛﾝ類/ｴｱﾊﾞｯｸﾞ類装備の表示、CFC/HFC の種別情報 *4 ﾘｻｲｸﾙ料金額の明細表示 *5 ﾕｰｻﾞｰから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない
B 事業者	使用済自動車引取証明書 (*1)	○	○ (*2)	○	○	×	×	○	×	×	×	○	○ (*3)	確認できず (*4)	－ (*5)	－ (*5)	確認できず (*4)	確認できず (*4)	確認できず (*4)	**《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ﾕｰｻﾞｰから「使用済車」を引取る事例はあまりない》** *1 ﾘｻｲｸﾙ券用紙 B 券『使用済車引取証明書』を使用し、その他の書面の交付は無いのではないかとのこと（事例が少ないため定かでない） *2 依頼者の署名捺印 *3 ﾘｻｲｸﾙ料金額の明細表示 *4 事例が少ないため確認できず *5 ﾕｰｻﾞｰから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない
C 事業者	使用済自動車引取依頼書 (*1)	○	○ (*2)	○	○	○	○	○	○	○	○ (*3)	○	○ (*4)	○	－ (*5)	－ (*5)	○	○	× (*6)	**《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》** *1 自社発行書類:『使用済自動車引取依頼書』 記載内容:『下記の<車両>を下記<条件>にて使用済自動車として引取依頼いたします。』 *2 依頼者の署名捺印 *3 ﾌﾛﾝ類/ｴｱﾊﾞｯｸﾞ類装備の表示、CFC/HFC の種別情報 *4 ﾘｻｲｸﾙ料金額の明細表示 *5 ﾕｰｻﾞｰから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない *6 「使用済自動車処理費用」に引取車の運送費等を含む

<表７　引取業者がユーザーに交付する使用済自動車引取り書面の主な記載事項の現況（その2）>

【新車販売事業者系の引取業者】

（凡例）〇:記載あり　×:記載なし　－:該当なし

	書類名称	引取日（依頼日）	依頼者（所有者）	車両情報・装備情報・預託情報										引取業者支払費目			ユーザー支払費目			備考
				車名	車台番号	登録番号	型式	リサイクル券番号（移動報告番号）	初度登録年月（年式）	引取時走行距離	リサイクル法関連 装備情報	リサイクル法関連 預託状況	リサイクル法関連 リサイクル料金額	使用済車本体価格	重量税等還付相当額	自賠責保険等返戻相当額	リサイクル法関連費用	抹消登録手続代行費用	陸送料金（引取費用）	
D事業者	使用済自動車引取依頼書 (*1)	〇	〇 (*2)	〇	〇	〇	×	〇	〇	×	〇 (*3)	〇	〇 (*4)	× (*5)	－ (*6)	－ (*6)	× (*7)	× (*7)	× (*8)	**《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「使用済車」を引取る事例はあまりない》** *1 自社発行書類:『使用済自動車引取依頼書』 記載内容:『下記の通り、使用済自動車としての引取依頼をいたします。』 *2 依頼者の署名捺印 *3 フロン類/エアバッグ類装備の表示、CFC/HFC の種別情報 *4 リサイクル料金額の明細表示 *5 総額表示のため、費用明細欄を使わないことが多い *6 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない *7 総額表示のため、費用明細欄を使わないことが多い *8 「使用済自動車処理費用」に引取車の運送費等を含む
E事業者	使用済自動車引取り依頼書 (*1)	〇	〇 (*2)	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇 (*3)	〇	〇 (*4)	－	－ (*5)	－ (*5)	〇	〇	× (*6)	**《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》** *1 自社発行書類:『使用済自動車引取依頼書』 記載内容:『下記の<車両>を、下記の<条件>にて使用済自動車として引取依頼致します。』 *2 依頼者の署名捺印 *3 フロン類/エアバッグ類装備の表示、CFC/HFC の種別情報 *4 リサイクル料金額の明細表示 *5 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない *6 「使用済自動車処理費用」に引取車の運送費等を含む
F事業者	使用済自動車引取依頼書 (*1)	〇	〇 (*2)	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇 (*3)	〇	〇 (*4)	〇	〇 (*5)	〇 (*5)	〇	〇	× (*6)	**《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》** *1 自社発行書類:『使用済自動車引取依頼書』 記載内容:『私（依頼者）は、貴社（引取者）に対して下記の<車両>を下記<条件>にて使用済自動車として引取依頼いたします。』 *2 依頼者の署名捺印 *3 フロン類/エアバッグ類装備の表示、CFC/HFC の種別情報 *4 リサイクル料金額の明細表示 *5 ユーザーメリットを総合的に判断し、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額をユーザーに支払うことがある *6 「使用済自動車処理費用」に引取車の運送費等を含む

〈表７　引取業者がユーザーに交付する使用済自動車引取り書面の主な記載事項の現況 （その3）〉

【中古車販売事業者系の引取業者】

（凡例） ○:記載あり　×:記載なし　ー:該当なし

	書類名称	引取日（依頼日）	依頼者（所有者）	車両情報・装備情報・預託情報							リｻｲｸﾙ法関連			引取業者支払費目			ユーザー支払費目			備考
				車名	車台番号	登録番号	型式	リｻｲｸﾙ券番号（移動報告番号）	初度登録年月（年式）	引取時走行距離	装備情報	預託状況	リｻｲｸﾙ料金額	使用済車本体価格	重量税等還付相当額	自賠責保険等返戻相当額	リｻｲｸﾙ法関連費用	抹消登録手続代行費用	陸送料金（引取費用）	
G 事業者	自動車ﾕｰｻﾞｰが持込む自動車の全てを中古車として引取っているため、使用済自動車引取り書面の類の帳票はない																			
H 事業者	自動車ﾕｰｻﾞｰが持込む自動車の全てを中古車として引取っているため、使用済自動車引取り書面の類の帳票はない																			
I 事業者	使用済自動車引取証明書（*1）	○	○（*2）	○	○	×	×	○	×	×	×	○	○（*3）	×（*4）	ー（*5）	ー（*5）	確認できず（*6）	ー（*7）	ー（*7）	**《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》** *1 ﾘｻｲｸﾙ券用紙Ｂ券を使用:『使用済自動車引取証明書』基本的に使用済車の引取りではﾘｻｲｸﾙ券用紙Ｂ券を利用。 *2 依頼者の署名捺印 *3 ﾘｻｲｸﾙ料金額は総額表示 *4 ﾕｰｻﾞｰは金額が記載された古物台帳に直接記名等を行っており、直接ﾕｰｻﾞｰに交付する金額が記載された書類はない *5 ﾕｰｻﾞｰから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない *6 事例が少ないため確認できず *7 近場の引取りが主であるため自走不可車輌の運搬費用は自社負担。その他、各種事務代行費なども自社負担。

<表７　引取業者がユーザーに交付する使用済自動車引取り書面の主な記載事項の現況（その4）>

【解体事業者系の引取業者】

（凡例）〇:記載あり　×:記載なし　ー:該当なし

	書類名称	引取日（依頼日）	依頼者（所有者）	車両情報・装備情報・預託情報										引取業者支払費目			ユーザー支払費目			備考
				車名	車台番号	登録番号	型式	リサイクル券番号（移動報告番号）	初度登録年月（年式）	引取時走行距離	リサイクル法関連			使用済車本体価格	重量税等還付相当額	自賠責保険等返戻相当額	リサイクル法関連費用	抹消登録手続代行費用	陸送料金（引取費用）	
											装備情報	預託状況	リサイクル料金額							
J事業者	車両引き取り証明書及び領収書（*1）	〇（*2）	〇（*3）	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇（*4）	〇	〇（*5）	〇	〇（*6）	〇（*6）	〇	〇	〇（*7）	**《基本的に「使用済車」の引取りを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》** *1 自社発行書類:『車両引き取り証明書　及び　領収書』 記載内容:『上記の車を、解体して中古部品として、又は中古車としてリサイクル処理する事に同意します。』 *2『入庫日』と表記 *3 依頼者の署名捺印 *4 フロン類/エアバッグ類装備の表示 *5 リサイクル料金額は総額表示 *6 使用済自動車買取後を自社名義に移転するため、予め重量税等還付相当額や自賠責保険等返戻相当額をユーザーに支払う *7 自走不可車両を引取る場合の運送費など
K事業者	見積書 車両引取指示書 車両引取受領書 領収書（*1）	〇	〇（*2）	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇（*3）	〇	〇	〇	ー（*4）	ー（*4）	〇	〇	〇（*5）	**《基本的に「使用済車」の引取りを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》** *1 自社発行書類:『見積書』、『車両引取指示書』、『車両引取受領書』、『領収書』の書類にて取引を行う 記載内容:『使用済自動車としてお引取いたします。』 *2『領収書』に依頼者の記名捺印 *3 フロン類/エアバッグ類装備、CFC/HFC の種別情報 *4 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない *5 自走不可車両を引取る場合の運送費など
L事業者	廃車見積書兼引取完了報告書（*1）	〇（*2）	〇（*3）	〇	〇	〇	〇	×	×	×（*4）	〇（*5）	〇	〇（*6）	〇	ー（*7）	ー（*7）	〇	〇	〇（*8）	**《基本的に「使用済車」の引取りを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》** *1 自社発行書類:『廃車見積書兼引取完了報告書』 記載内容:『上記車輌、引渡時の確認をいたしました。車輌本体及び積載物の一切の処分を依頼いたします。』 *2『引取作業完了日』と表記 *3 依頼者の署名捺印 *4「自力走行の可否」について記載あり *5 フロン類/エアバッグ類装備の表示 *6 リサイクル料金額は総額表示 *7 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない *8 自走不可車両を引取る場合の運送費など

ⅳ）引取業者との取引におけるユーザーの認識状況：JARC アンケート結果の整理

上述した引取業者のユーザーに対する情報提供の現況に関するヒアリング結果の一方で、引取業者から情報提供を受けたユーザー自身の認識状況を明らかにする必要があることから、JARC が定点観測として毎年実施しているユーザーへのアンケート調査結果を用いて回答者属性などから『ユーザーの認識状況』を確認した。

JARC のユーザーアンケートの概要は後述のとおりであるが、主として引取業者へのヒアリングで得られたユーザーへの情報提供に関する引取業者の認識と、ユーザーアンケート調査結果によるユーザーの認識には、以下にように差があることがわかった。

- 下記の「質問１」の結果においては、「売却」、「譲渡」または「廃車」を『自分で決めた』もしくは『自分で決めた気がする』と回答したユーザーの割合は 77～87%であるが、平成 22 年度から平成 26 年度にかけて低下している状況が伺え、ユーザーへの情報提供の質が低下している可能性がある。特に「廃車」時については「売却」、「譲渡」時と比べ、年度にともなっての低下の傾向が著しい。
- 「質問 2」の「売却」、「譲渡」または「廃車」での判断に必要な情報の提供については、説明を『受けた』もしくは『受けた気がする』を合わせて 60～68%であり、特に「廃車」時が低くなっている。また、この割合は年々低下傾向にあり、両者の相対的な関係もほぼ半々となっている。以下 2 点の質問に対する回答状況と合わせて、特に「廃車」時の書面確認の重要性が指摘される。
- 「質問 3」の「売却」、「譲渡」または「廃車」の決定の伝達手段では、『書面による』が 19～35%と低く、特に「廃車」時が 19%と顕著である。書面での確認が十分には行われていないことが伺われる。
- 「質問 4」の「売却」、「譲渡」でのリサイクル料金に関する説明については、説明を『受けた（または説明をした）』もしくは『受けた気がする（または説明をした気がする）』を合わせて 60～64%であり、ユーザーへの情報提供が低い傾向にある。
- 「質問 5」の「売却」、「譲渡」でのリサイクル料金の受取り状況の記憶については、『受け取った』または『受け取った気がする』を合わせて 55%で推移しているものの、上記「質問 4」と同じく低い傾向にある。
- 「質問 6」の廃車時のリサイクル料金の支払状況の記憶については、『わからない』と回答した割合が 32～49%であり、特に平成 26 年度では 49%とユーザーの記憶があいまいになっているようである。上述の内容もこの点に配慮して情報提供を行う必要がある。
- 「質問 7」の廃車時での登録された事業者であることの説明を『受けた』または『受けた気がする』を合わせて 34～43%であり、ユーザーへの情報提供が低い傾向にある。

- 「質問 8」の廃車時でのエアバック等の装備状況について説明を『受けていない』または『受けた気がしない』を合わせて 68～71%を占めており、ユーザーへの情報提供が低い傾向にある。
- 「質問 9」の廃車時での「使用済自動車引取証明書」の受領については、「受けてない」または「受けた記憶がない」を合わせて約 50%を占めている点からも上記のことは裏付けられる。

なお、JARC アンケート調査の用語の使い方、特に「売却」、「譲渡」、「廃車」(『廃車』は先に記述したように問題あり。)の区分はユーザーにとって分かりにくいとの指摘があった。

≪JARC のユーザーアンケートの概要≫

JARC が定点観測として実施しているユーザーへのアンケート調査の要項及び詳細は以下のとおりである。

《アンケートの調査要項》

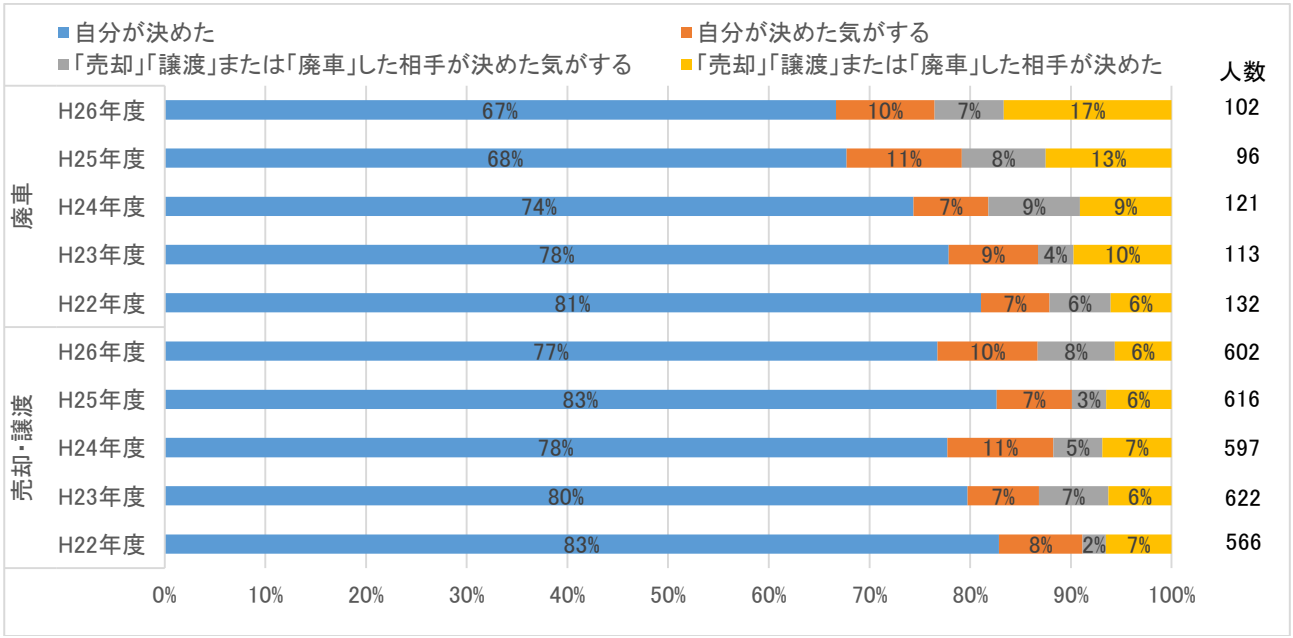
調査期間:平成 22 年度～平成 26 年度(1 回/年の調査)
対　象　　:過去 3 ヶ月以内に自動車を購入した全国 18 歳以上の男女
抽出方法:インターネット調査会社のインターネットパネルから無作為抽出
回答者数:1,100 人
調査方式:インターネット調査方式
*各年度 170 万人～230 万人の会員から各年度年齢別免許保有割合(出展:警察庁)に応じて対象者を抽出
＊ 回答した各年度 6～8 万件のデータをクリーニングした後、各年度 1,100 件を無作為抽出
＊ 本アンケート調査は自動車リサイクル法に定める JARC の委託事業として楽天リサーチ株式会社が実施

【中古車売却・譲渡または廃車の判断時における関わり方】

回答者 1,100 人のうち、自動車購入以前に保有していた車を「売却」「譲渡」または「廃車」したと回答された方に次の調査を行った。

質問 1「売却」、「譲渡」または「廃車」のいずれかにするか、誰が決めましたか。

図 2 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 77%、売却・譲渡したと回答された方の 87%が、「自分で決めた」「自分で決めた気がする」と回答している。

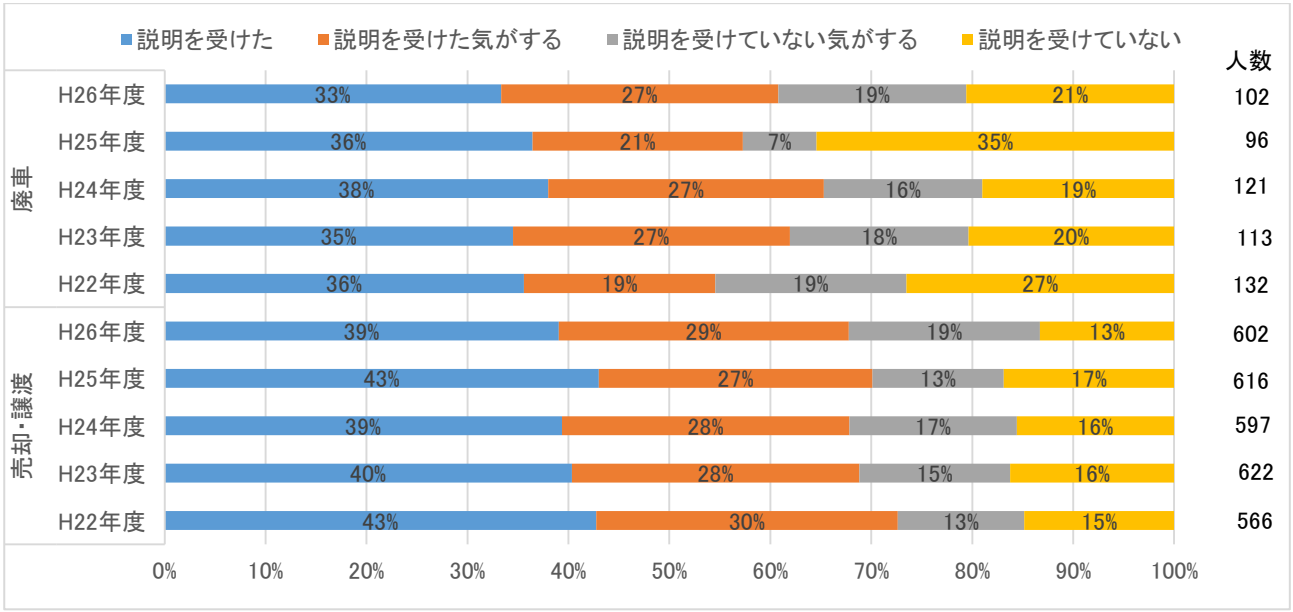


<図 2「売却」「譲渡」「廃車」の決定>

質問 2「売却」、「譲渡」または「廃車」に際して、相手から判断に必要な情報や説明[※]を受けましたか。

※ 例：査定価格や市場価格、損傷状態と修理費用、年数や走行距離などの経済的価値。
自動車諸税の還付や保険料の返戻に関する情報。希少車・骨董品的価値がある車両かどうかなど。

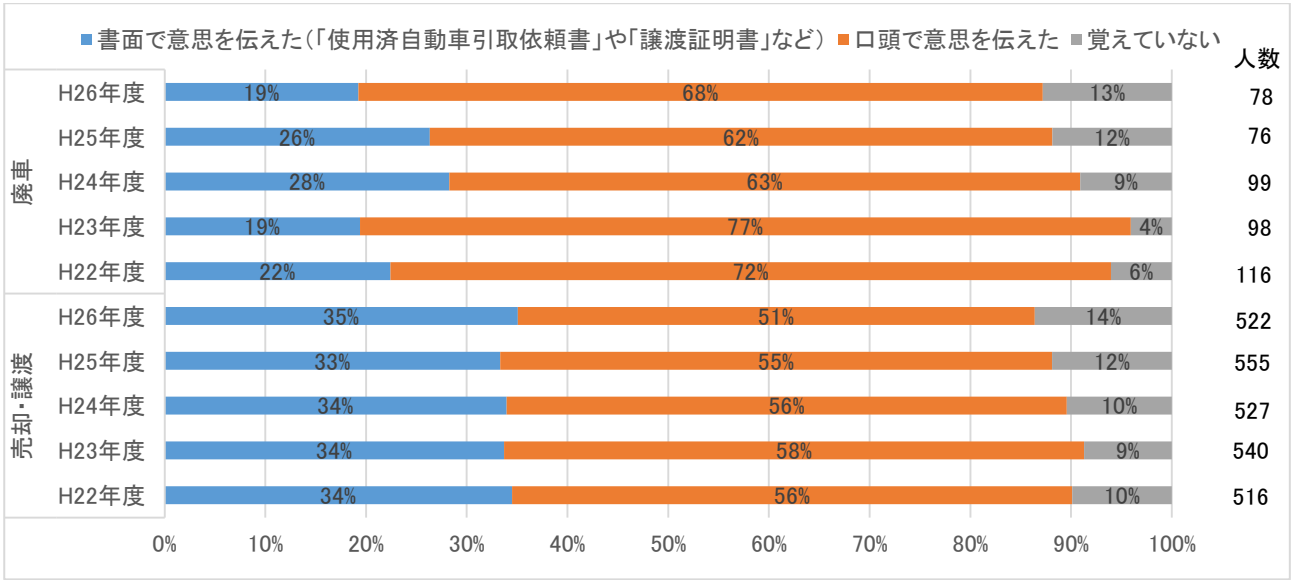
図 3 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 60%、売却・譲渡したと回答された方の 68%が、判断に必要な情報について「説明を受けた」「説明を受けた気がする」と回答している。



<図 3 判断に必要な情報の説明>

質問 3「売却」「譲渡」または「廃車」を決めたときに、相手にどのように意思を伝えましたか。

図 4 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 87%、売却・譲渡したと回答された方の 86%が、「書面で意思を伝えた」「口頭で意思を伝えた」と回答している。



<図 4 意思伝達の方法>

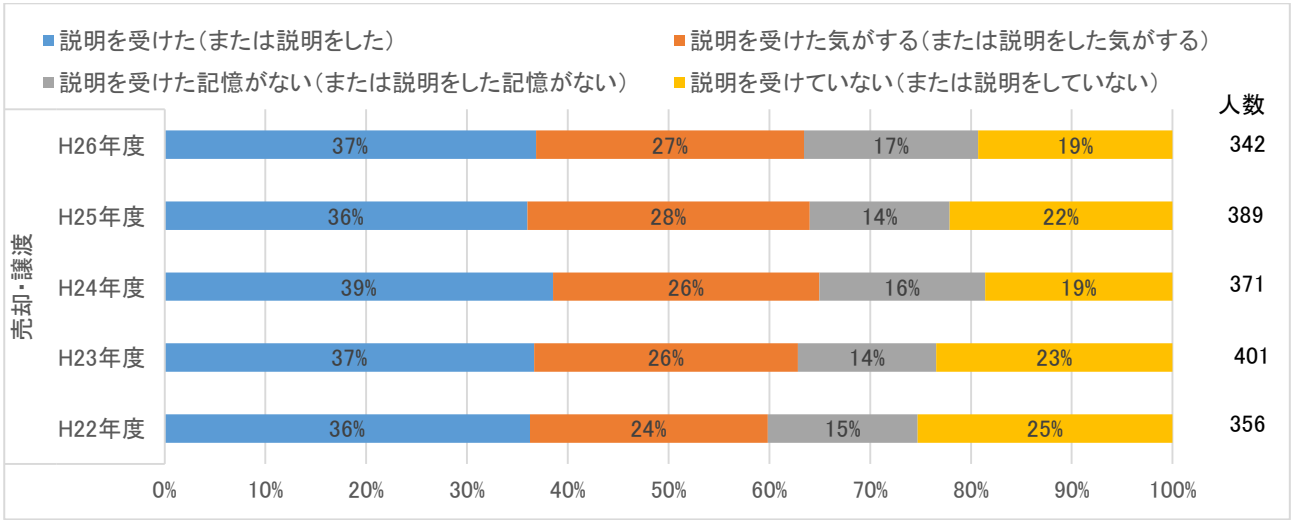
【中古車売却・譲渡時における関わり方】

回答者のうち、自動車購入以前に保有していた車を「売却」、「譲渡」したと回答された方のうち、当該自動車にリサイクル料金が預託されていた方に次のアンケートを行った。

質問 4 車を売却した相手から、次の説明[※]を受けましたか。または、譲った相手に、次の説明[※]をしましたか。

※ リサイクル料金が支払われている（預託）車を売却した（または譲った）とき、その相手から、車両価値金額に加え、リサイクル料金を受け取る必要があること。

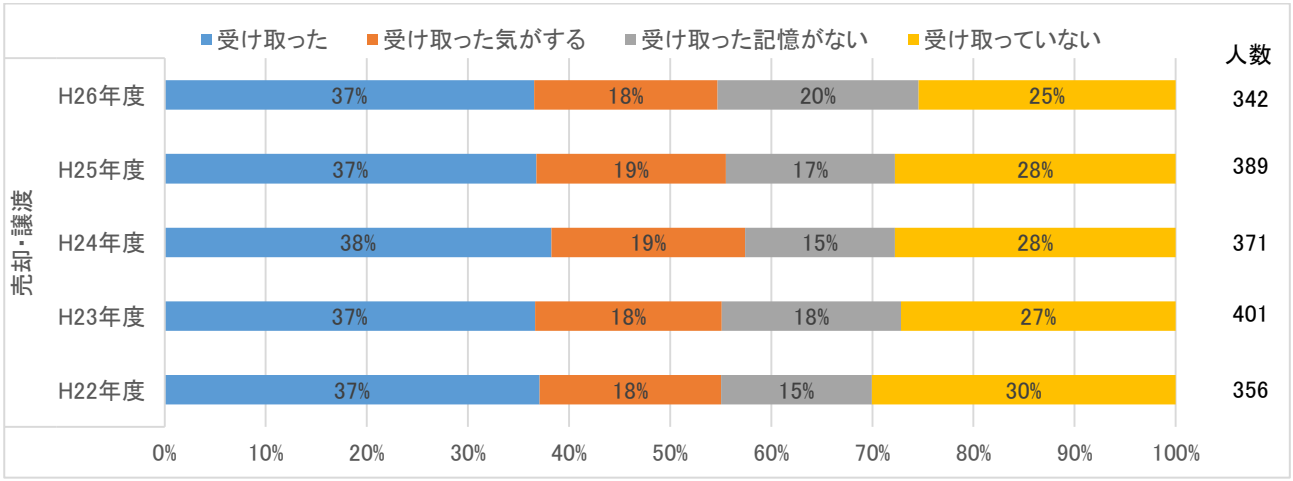
図 5 のとおり、平成 26 年度では中古車売却・譲渡したと回答された方の 64%が、「説明を受けた（または説明をした）」「説明を受けた気がする（または説明をした気がする）」と回答している。



<図 5 中古車売買時の説明>

質問 5 売却した、または譲った相手から、「リサイクル料金」を受け取りましたか。

図 6 のとおり、平成 26 年度では中古車売却・譲渡したと回答された方の 55%が、リサイクル料金を「受け取った」、「受け取った気がする」と回答している。



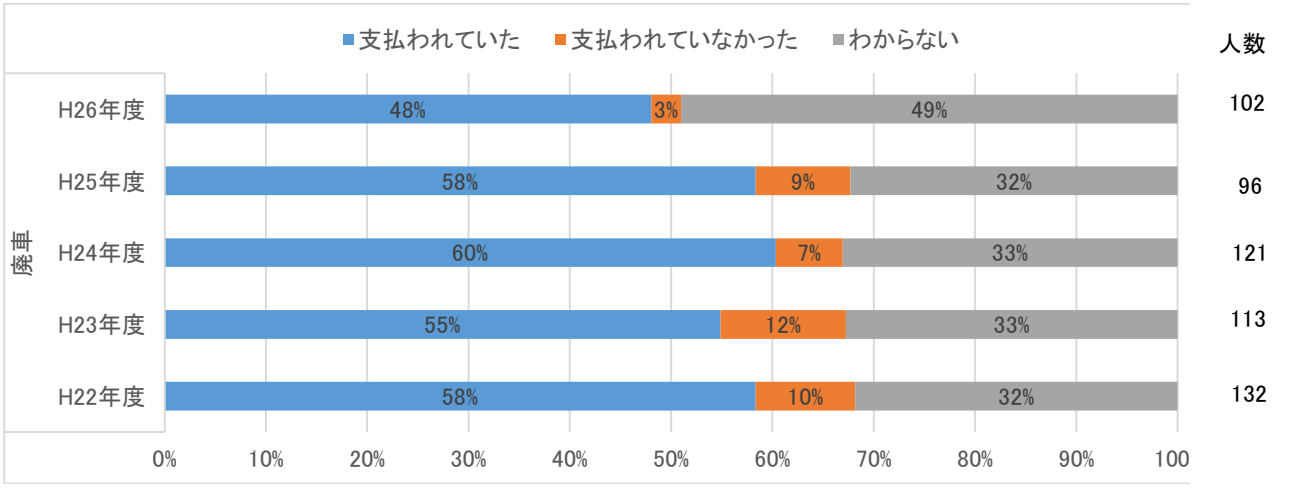
<図 6 リサイクル料金の受取>

【廃車時における関わり方】

回答者のうち、自動車購入以前に保有していた車を「廃車」したと回答された方に次のｱﾝｹｰﾄを行った。

質問 6 廃車にした車を使用していたとき、その車の「ﾘｻｲｸﾙ料金は支払われて（預託）」いましたか。

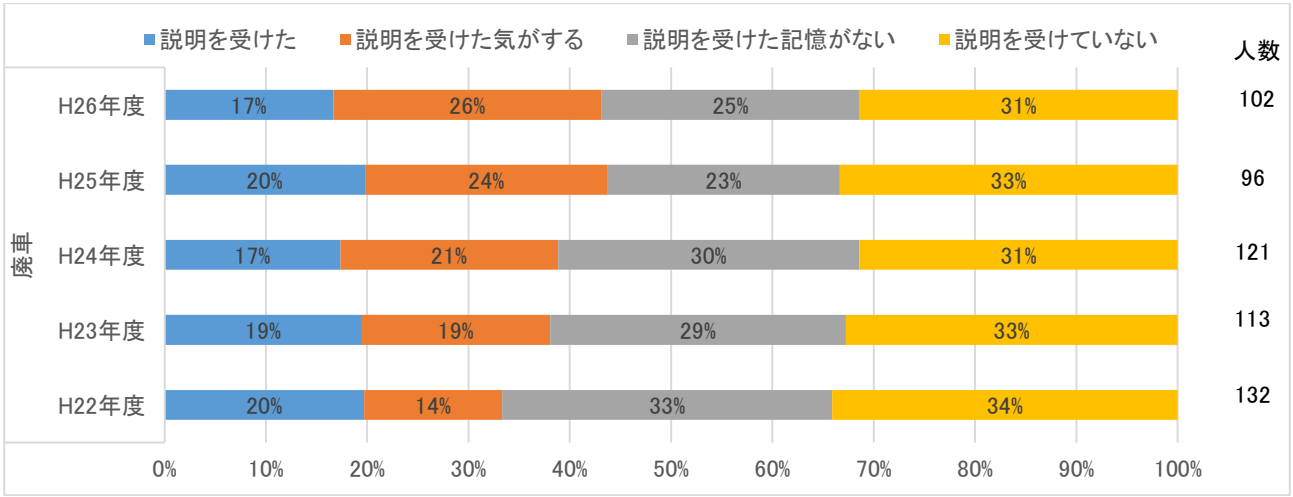
図 7 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 48%が、「支払われていた」と回答している。



<図 7 リサイクル料金の預託の有無の認識>

質問 7 廃車を依頼した事業者から、都道府県または保健所設置市登録された事業者であることの説明を受けましたか。

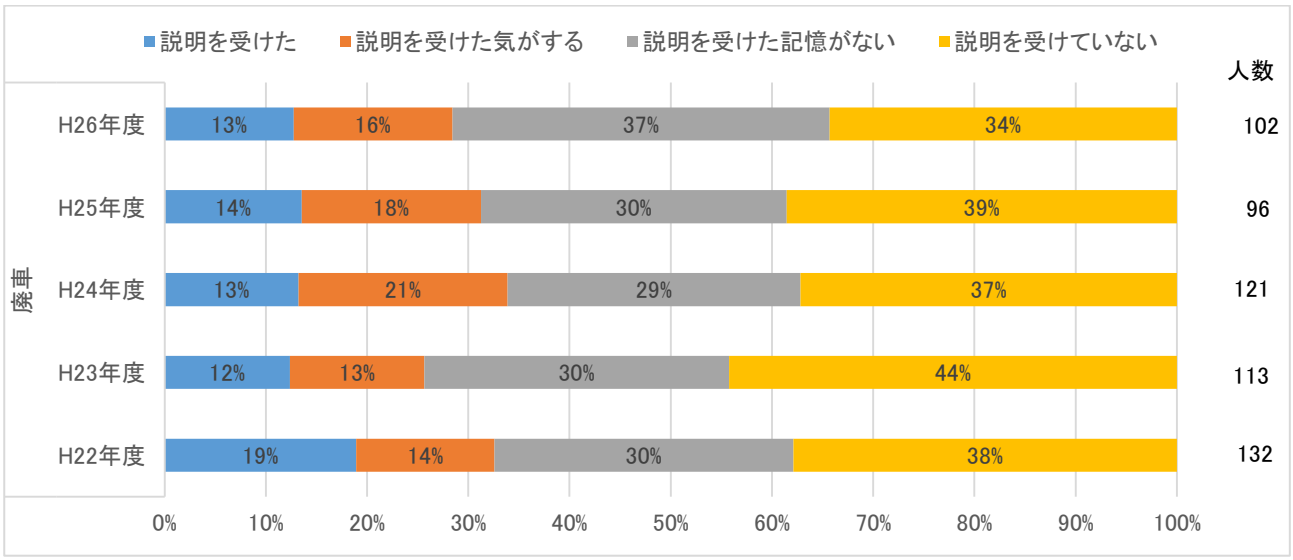
図 8 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 43%が、「説明を受けた」、「説明を受けた気がする」と回答している。



<図 8 使用済自動車引取業者の登録状況の説明の有無>

質問 8 廃車を依頼した事業者から、ﾌﾛﾝ類やｴｱﾊﾞｯｸﾞ類の装備の有無について説明を受けましたか。

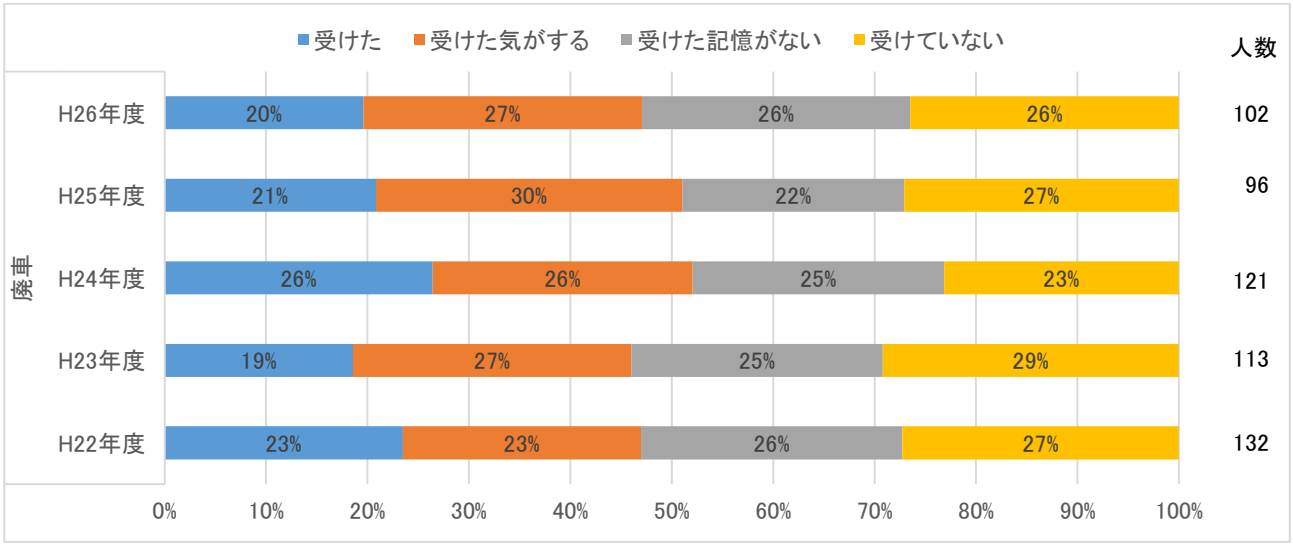
図 9 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 29%が、引取業者からﾌﾛﾝ類やｴｱﾊﾞｯｸﾞ類の装備の有無について説明を「受けた」「受けた気がする」と回答している。



<図 9 引取業者からのフロン類やエアバッグ類の装備の有無の説明>

質問 9 廃車を依頼した際、事業者から「使用済自動車引取証明書（廃車を引き渡したことを証明する リサイクル券番号が記載されている書類）」の交付を受けましたか。

図 10 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 47%が、引取業者から使用済自動車引取証明書を「受けた」「受けた気がする」と回答している。



<図 10 使用済自動車引取証明書の受取り>

ｖ）使用済自動車の価格情報に関する開示状況：Web ページ等による調査結果

合同会議報告書では、『ユーザーとの接点となる引取業者については、ユーザーに対して自動車の使用状況や中古車及び使用済自動車としての価値等の情報を積極的に提供することで、中古車とするか使用済自動車とするかの判断が適切に行われ、自動車リサイクルシステムの入口としての機能を十分に果たすことが重要である。』とされている。

これを踏まえ、使用済自動車の価格情報に関する開示状況を Web 等で調査し、そこで得られる情報を確認した。こうした価格情報が開示されることにより、ユーザーの使用済自動車の価格相場観が醸成され、公正かつ適正な取引の実施に繋がるものになると考える。

使用済自動車の価格情報について、表 8 のとおり 5 つの媒体で開示状況を調査した。Web ページからはある程度の使用済自動車の価格情報が得られる可能性があるものの、電話帳や新聞広告、中古車専門誌、引取業者の店舗看板には価格情報はほとんど掲載されていない。また、用語の使い方を始め、引取業者の資格情報や手数料の掲示の有無など、ユーザーに示される情報に差がある状況も明らかとなった。

〈表 8　使用済自動車の価格情報に関する開示状況の概況〉

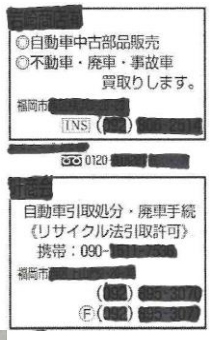
No	媒体	掲示される情報
1	Web （*1）	買取価格が掲示され、具体的な買取事例なども紹介されている。
2	電話帳（*2）	「廃車買取」等の掲示が若干あり。
3	新聞広告（*3）	「廃車買取」等の掲示が若干あり。
4	中古車 専門誌	いくつかｻﾝﾌﾟﾙを調べたが中古車価格の情報のみ掲示されている。 使用済自動車についての掲示情報を見つけることはできなかった。 ＊ｻﾝﾌﾟﾙ：ｺﾝﾋﾞﾆ等で販売される中古車専門誌等
5	店舗等の看板	店頭等の看板での広告が若干あり。

注：*は以下の掲示例を示す。

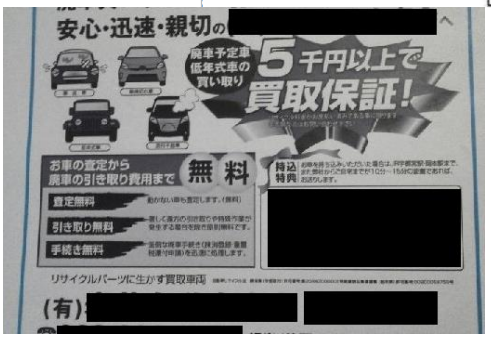
《掲示例》

*1

*2



*3



検討会で使用済自動車の価格情報に関する開示状況についての調査の必要性の指摘があったことから、「廃車」、「ELV」、「価格」、「価値」、「買取」のキーワードを用いてWeb ページの検索を行った。

結果を表 9 に示す。この表では価格情報を開示している M から Y までの 11 事業者について引取業者などの資格の掲載状況を加えた。

概況は以下のとおりである。

- 使用済自動車の価格情報を開示している事業者は少ない。
- 引取業者の資格を開示している事業者は、11 事業者のうち 7 事業者であった。
- 全ての事業者は有価での買取りを実施している。
- 使用済自動車や廃車などの用語の使い方に統一感がない。

使用済自動車の価格情報について具体的な特徴は以下のとおりである。

- 使用済自動車の価格情報について、自動車の排気量を基準としている事業者は、11 事業者のうち 7 事業者であった。他 4 事業者は、普通車や軽自動車の区分を基準としている。
- 通常は排気量基準で排気量が大きくなるほど引取価格も高くなる。
- 自動車所有者が引取業者に使用済自動車を持ち込んだ時の引取価格を示している事業者は、11 事業者のうち 10 事業者であった。他1事業者は、持込み時の価格なのか、運搬費込みの価格なのか不明であった。
- 自走不可などの使用済自動車を運搬する費用を示している事業者は、11 事業者のうち 6 事業者であった。
- 抹消登録手続きの代行手数料を示している事業者は、11 事業者のうち 6 事業者であった。
- 重量税の還付は、その相当額を引取り時に支払っている場合が多い。

<表 9　使用済自動車の相場観に関する開示状況 （その1）>

＊インターネット検索サイトで「廃車」「ELV」「価格」「価値」「買取」のキーワードで検索（平成 28 年 3 月 8 日時点）
＊（凡例） ○：保有する資格を Web サイトで開示されている場合　○※：保有する資格を Web ページ等で開示していなかったが、事務局の調査で判明した場合
空欄：保有する資格が Web サイトで開示されず、また事務局の調査でも確認できなかった場合　【資格】引：引取業　フ：フロン回収　解：解体業　破：破砕業　古：古物商

	資格					使用済自動車の相場観に関する情報 （各種媒体に掲示される情報をそのまま記載）	その他費用に関する記載 （ － は記載なし）				
	引	フ	解	破	古		抹消登録 代行	自賠責保険 返戻	重量税 還付	自動車税 還付	レッカー 運送費	その他（要約）
M 事業者	○	○	○	○		使用済自動車引取参考価格（スクラップとしての最低価格） 軽：－：持込価格 5,000 円：引取価格 3,000 円 普通：～1,400cc 未満：持込価格 10,000 円：引取価格 5,000 円 普通：1,400cc～2,000cc 未満：持込価格 15,000 円：引取価格 10,000 円 普通：2,000cc～3,000cc 未満：持込価格 22,000 円：引取価格 17,000 円 普通：3,000cc 以上：持込価格 27,000 円：引取価格 22,000 円	3,000 円	－	－	－	－	・車種・引取場所によっては処分費が必要 ・商品として買う場合は名義を弊社に変更しリサイクル料金を返金
N 事業者	○ ※	○ ※	○ ※		○	廃車買取保証価格 ※持込み…2,000 円プラス 軽：－：5,000 円 普通：～1,600cc まで：13,000 円 普通：～2,000cc まで：18,000 円 普通：～2,500cc まで：21,000 円 普通：～3,000cc まで：24,000 円 普通：3,000cc 以上：30,000 円	無料	返戻相当額 上乗せ	返戻相当額 上乗せ	返戻相当額 上乗せ	ユーザー 負担 （＊）	・車両持ち込み場合は、2,000 円キャッシュバック ＊価格不明
O 事業者	○ ※	○ ※	○		○	最低買取金額 ※持込み…1800cc未満は 3,000 円プラス、1801cc以上は 5,000 円プラス 軽：－：3,000 円～ 普通：～1,400cc 未満：10,000 円～ 普通：1,401cc～1,800cc：15,000 円～ 普通：1,801cc～2,000cc：20,000 円～ 普通：2,001cc以上：25,000 円～	－	返戻相当額 上乗せ (*)	還付相当額 上乗せ (*)	－	地域限定 無料	・自走不可でも運送費無料 ・ハイエース、トラック、高年式の事故車等は高価買取 ＊手続き代行も有りうる旨の記載あり
P 事業者	○	○	○			引取価格：4,000 円以上で買取り（メーカー不問、事故車可）	4,000 円	返戻相当額 上乗せ	還付相当額 上乗せ	還付相当額 上乗せ	ユーザー 負担 （＊）	・車検証紛失の場合 3,000 円増 ・車検証の所有者がディーラーまたは信販会社の場合 3,000 円増 ・所有者死亡の場合 3,000 円増 ・解体証明書発行手数料 無料 ＊価格不明
Q 事業者	○ ※				○	どんな車も￥15000 以上（軽￥5000 以上）で買取 （不要車、事故車、故障車、不動車、低年式車、ワケあり車など、何でも OK）	無料	－	還付相当額 上乗せ	還付相当額 上乗せ	地域限定 無料	・廃車（抹消登録）、移転登録など書類手続き無料
R 事業者	○	○	○	○	○	普通車 15000 円～、軽自動車 10000 円 事故車・自走不能車・高年式車も買取り 車の車種・年式・状態によって買取り価格は異なる	－	保険代理店 へ相談を	手続き代行	自動車税の 説明のみ	－	愛知県認定優良循環型事業所 ISO14001 認定事業所
S 事業者	○	○	○			持ち込み買取価格（2016/3 現在） 軽：－：3,000 円～ 普通：1,000cc 以上：10,000 円～ 普通：2,000cc 以上：15,000 円～ 普通：3,000cc 以上：20,000 円～ 鉄の価格のより変動しますので、詳しくはお問い合わせ下さい。	－	－	－	－	－	・引取り価格は問い合わせ ・レッカー車にて引取

<表 9　使用済自動車の相場観に関する開示状況 （その2）>

＊インターネット検索サイトで「廃車」「ELV」「価格」「価値」「買取」のキーワードで検索（平成 28 年 3 月 8 日時点）
＊（凡例） ○：保有する資格を Web サイトで開示されている場合　○※：保有する資格を Web ページ等で開示していなかったが、事務局の調査で確認した場合
空欄：保有する資格が Web サイトで開示されず、また事務局の調査でも確認できなかった場合　【資格】引：引取業　フ：フロン回収　解：解体業　破：破砕業　古：古物商

	資格					使用済自動車の相場観に関する情報 （各種媒体に掲示される情報をそのまま記載）	その他費用に関する記載 （ － は記載なし）					
	引	フ	解	破	古		抹消登録 代行	自賠責保険 返戻	重量税 還付	自動車税 還付	ﾚｯｶｰ 運送費	その他（要約）
T 事業者	○	○	○	○	○	当ウェブサイトからお問合せ頂くと、どんな車両でも普通車 10,000 円、軽自動車 3,000 円で買取します！！（リサイクル料金預託済の場合） もちろん、車の状態や車種によってはさらに高価で買取致します。リサイクル料金が未預託の場合には当社で預託することもできます。	－	－	－	－	要問合せ	引取を依頼される場合は引取料が必要な場合があります
U 事業者	○	○	○		○	<table><tr><th></th><th>排気量</th><th>買取価格</th></tr><tr><td>軽</td><td>－</td><td>10,000 円以上</td></tr><tr><td rowspan="3">普通</td><td>～2000cc 未満</td><td>20,000 円以上</td></tr><tr><td>～3000cc 未満</td><td>30,000 円以上</td></tr><tr><td>3,000cc 以上</td><td>40,000 円以上</td></tr></table>	－	－	－	－	地域限定 無料	片道 50km エリアは引取伺い無料
V 事業者					○	自走可能なら必ず買取り致します。 <table><tr><th></th><th>排気量</th><th>ガソリン車</th><th>ディーゼル車</th></tr><tr><td>軽</td><td>－</td><td>10,000 円</td><td>－</td></tr><tr><td rowspan="4">普通</td><td>1000cc～1500cc</td><td>10,000 円</td><td rowspan="2">20,000 円</td></tr><tr><td>1501cc～2000cc</td><td>15,000 円</td></tr><tr><td>2001cc～3000cc</td><td>18,000 円</td><td>30,000 円</td></tr><tr><td>3,000cc 以上</td><td>20,000 円</td><td>50,000 円</td></tr></table> 廃車買取り価格（リサイクル料支払い済み・車持込みの場合） （平成 14 年式以前の軽自動車は 5,000 円）	無料	返戻相当額 上乗せ	還付相当額 上乗せ	－	－	・買取り価格は車両を持ち込んだ場合 ・金属相場により多少の変動あり ・リサイクル料支払済車が対象
W 事業者	○	○ ※				現在、廃車買取キャンペーン中！詳しくはお電話にてお問い合わせください！ ※廃車車両持込みの場合の買取金額です。 <table><tr><th></th><th>排気量</th><th>買取価格</th></tr><tr><td>軽</td><td>－</td><td>無料引取</td></tr><tr><td rowspan="2">普通</td><td>2000cc 未満</td><td>10,000 円</td></tr><tr><td>2,000cc 以上</td><td>20,000 円</td></tr></table>	無料 （車両持込み の場合）			手続き代行 （無料）		・サービスの簡素化の為、リサイクル料（リサイクル券）はお客様負担の買取とさせて頂く事により、抹消登録までの費用をすべて無料で出来るサービス。 【別途料金が必要な場合】 ※当社が廃車車両を引取りに伺う場合 ： 別途￥10000 ※お車の所有者がディーラー等で当社に所有権解除を依頼する場合 ： 別途￥5000 ※軽自動車で年式が平成 18年以前の場合 ： 別途￥10000 ※相続など特殊な手続きが必要な場合 ： 要相談 ※故障や事故などによりスムーズに積載車に積込みができない車両 ： 要見積り ※長期間放置された車両 ： 要見積り ※引取り可能地域外へ当社が引取りに伺う場合 ： 見積り要 ※バンパーやマフラーなどの部品を取り外した車両 ： 別途費用

電話帳、新聞広告に掲示される情報は以下のとおり。

X 事業者 （電話帳）	○ ※					－	－	－	－	－	－	「自動車引取処分・廃車手続《リサイクル法引取許可》」 との記載のみ
Y 事業者 （新聞広告）	○ ※	○ ※	○			廃車予定車、低年式車の買い取り ５千円以上で買取保証！	無料	－	－	－	地域限定 無料	・査定無料（動かない車も査定します） ・引き取り無料（著しく遠方の引き取りや特殊作業が発生する場合を除く） ・手続き無料（抹消登録や重量税還付申請など、面倒な廃車手続きを迅速に処理します）

ⅵ）整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等の現況 ：整備事業者へのヒアリング結果の整理

平成14年5月に国土交通省が公表した『自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書』（参考4）では、リサイクル部品の品質確保等に関連した自動車整備事業者等とリサイクル部品供給事業者の役割として次の内容が示されている。

自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書の概要（抜粋）

①自動車整備事業者等の役割
自動車整備事業者等が自動車ユーザーへの対応において果たす役割は以下のとおりである。
・ユーザーに対し、新品の部品だけでなく、リビルト部品やリユース部品等のリサイクル部品も紹介する。その際、それぞれの部品の特徴を説明する。
・必要なリサイクル部品がすぐに見つからない場合でも、しばらく待つと部品が入荷する可能性があることを自動車ユーザーに説明する。
・部品に不具合があった場合はリサイクル部品供給事業者と連携し、自動車ユーザーの満足度を高めるべく対応する。
②リサイクル部品供給事業者の役割
リサイクル部品供給事業者が自動車ユーザーへの対応において果たす役割は以下のとおりである。
・自動車整備事業者等にリサイクル部品の点検内容や保証について適切に伝える。
・自動車整備事業者等の自動車ユーザーへの対応を支援する。
・万一不具合があったら、自動車整備事業者等をサポートし、現実的で円満な解決を図る。

上記役割を踏まえ、整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報発信・共有の取組の実態をより詳細に把握・確認するために、（一社）日本自動車整備振興会連合会から紹介があった7事業者に対して、「リサイクル部品を使用する自動車の修理形態」、「ユーザーへの説明内容と情報提供ツール」、「リサイクル部品の仕入れ方法」、「リサイクル部品の在庫量の状況」の観点でヒアリングを行った。

なお、自動車の修理において使用されるリサイクル部品の用語とその内容は表 10 のとおりである。

<表 10 リサイクル部品等の用語とその内容>

ﾘｻｲｸﾙ部品		部品の原型を最大限に止めたまま、再利用される部品で、品質確認を介して商品化されたもの。ﾘﾕｰｽ部品とﾘﾋﾞﾙﾄ部品からなる。
	ﾘﾕｰｽ部品	使用済自動車から利用できる部品を取り外し、分解等の手を加えず、目視、現車・ﾃｽﾀｰなどによる点検を行い、清掃・美化を施し、商品化された再利用の部品。
	ﾘﾋﾞﾙﾄ部品	使用済自動車から取り外した部品や修理の際に発生した交換部品等をﾍﾞｰｽに、摩耗、劣化した構成部品を新品と交換、再組み立てし、ﾃｽﾀｰを用いて品質確認を行い、商品化された再利用の部品。
その他 （解体部品）		品質確認などを介さず、使用済自動車から取り外してそのまま再利用される部品。

出所：平成 14 年度経済産業省委託『自動車リサイクル部品認知度向上調査報告書』（経済産業省）

整備事業者へのヒアリング結果を表 11 に示す。主な事項は以下のとおりである。

【リサイクル部品を使用する自動車の修理形態】

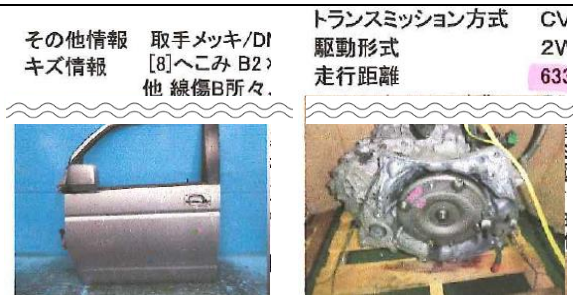
- 自己負担が発生する故障修理全般にリサイクル部品（リビルト部品、リユース部品）を使用している。ユーザーによって重視するポイントが、コスト、納期、品質・耐久性等と異なるため、ユーザーニーズを聞きながら対応している。
- 機能部品の交換では、リビルト部品を積極的に使用しており、これを前提とした見積りや説明を実施している。
- 外装部品の交換では、リユース部品料に塗装料や送料を上乗せした合計価格と新品部品のそれと比較すると価格差が小さく、納期など他ニーズを確認しながら対応している。
- メーカー保証修理や損害保険を使った修理の場合は新品部品を使うことが多い。しかし損害保険を使った修理の場合でも、保険会社からリサイクル部品を使って修理するように要請を受けることがある。また、保険等級制度の改定により保険を使わず修理費用を抑えることを希望するユーザーが増えており、全般的にリサイクル部品の利用は増えている。

【ユーザーへの説明内容と情報提供ツール】

- 殆どのユーザーがリサイクル部品の存在を知っている一方で、ユーザーが重視するポイントは各々異なるため、使用にあたってのメリット・デメリットを説明している。
- ユーザーへの説明内容は、主に新品部品とリサイクル部品の価格差、納期、部品の特性、部品の状態、故障リスクである。
- ユーザーへの情報提供ツールは、ポスター及びリビルト部品メーカーや部品商等が提供するカタログ、部品状態を示す写真、部品商提供のサンプルパーツ（下記写真を参照）である。
- ユーザーに示す見積書・納品書にリサイクル部品を使用することを明記し、説明している。また、外装部品の交換を希望するユーザーに対しては、新品部品とリユース部品の両方の価格を示し、ユーザーに選択してもらう事業者もいる。

<情報提供ツールの一例>

「リサイクル部品取扱い店」店頭掲示ポスター	リビルト部品メーカー作成カタログ

部品商提供サンプルパーツ	部品商作成ツール
店頭掲示ポスター	リユース部品の状態を示す詳細な写真
	

【リサイクル部品の仕入れ方法】

- リサイクル部品の検索ネットワークは外装部品の傷や凹みなどが写真で詳細に示され、機能部品も走行距離が示されるなど分かり易いものとなっている。
- 部品を探す手間を考えると、部品商に依頼する方が効率的である。
- 部品商を通さず、リビルト部品メーカーや解体事業者から直接購入する方が納期が早く、コストも安くなる。

整備事業者へのヒアリングの結果、整備事業者のリサイクル部品の仕入れ方法は表12のとおり様々であることがわかった。

<表 12 リサイクル部品の仕入れ方法:ヒアリング結果>

事業者名 / 仕入れ方法	A‘	B‘	C‘	D‘	E‘	F‘	G‘	計
ﾘｻｲｸﾙ部品の検索ﾈｯﾄﾜｰｸを通じて購入				○			○	**2事業者**
ﾘﾋﾞﾙﾄ部品ﾒｰｶｰや解体事業者から直接購入		○	○		○	○		**4事業者**
部品商から購入	○	○		○	○		○	**5事業者**

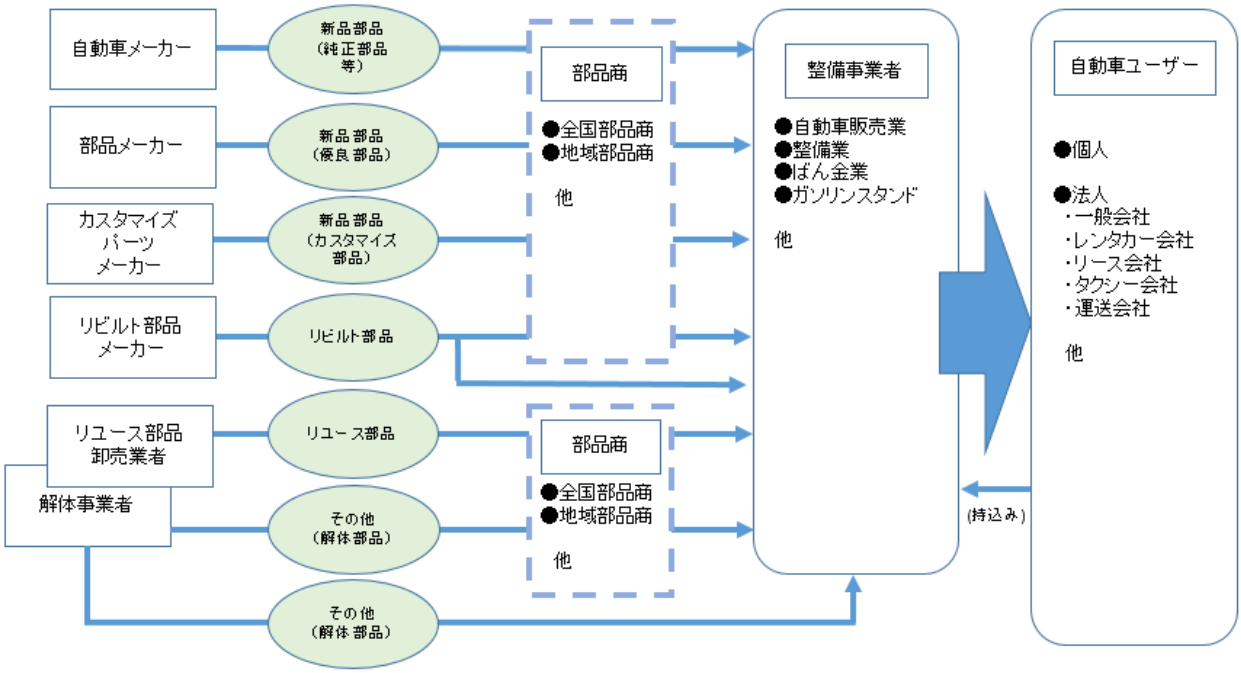
＊複数のリサイクル部品仕入れ方法をもっているため、その合計値は事業者数の合計とは合致しない。

【リサイクル部品の在庫量の状況】

- リビルト部品の在庫量には困っていないが、もし在庫が無い場合は、そのものを自社で分解・修理する。
- リビルト部品の在庫量に不足はない。外装部品の在庫量は比較的に少ない。

- 外装部品では、自動車の衝突箇所が同じ場合が多いので在庫量は少ない。機能部品も同じ車種であれば、同様の箇所が故障することが多く、交換需要も高くなる。
- 車種の多様化により、人気車と不人気車で在庫量に差がある。輸入車の在庫量は少ない。新しいモデルの外装部品やトラックなどの架装部品の在庫は少ない。

その他、整備事業者へのヒアリングの結果、純正部品などの新品部品やリサイクル部品等の呼称及び仕入れフローは以下のとおりであり、補修用部品の仕入れに際して、部品商が重要な役割を担っていることがわかった。



＜図 11　リサイクル部品の仕入れフロー＞

〈表 13　補修部品の呼称〉

出所：株式会社ジェイシーレゾナンスが発行する「リビルトパーツ年間2016」

呼称		適応　or　特徴
新品部品		自動車メーカー及び部品メーカーにより生産される部品で、自動車メーカーから流通される「純正部品」と部品メーカーから流通される「優良部品」や「カスタマイズパーツ」から成る。
	純正部品	自動車メーカーから流通される新車組み付けと同等の部品。
	第二純正部品	自動車メーカーから流通されるコストメリットを生かした汎用部品。
	優良部品	部品メーカーより流通される部品で、製品の汎用化と流通の流れの簡素化から、価格メリットを最大限に生かした部品。（主に、機能・消耗部品を指す場合が多い） 近年では、品質や性能よりもコストメリットを重視した海外製部品も増えつつある。
	カスタマイズパーツ	ドレスアップや特定の性能の向上等、製品の付加価値や標準品装着車との差別化を目的とされ開発された部品。 近年では、修理交換用部品の代替として使用されるケースも増えつつある。

出所：平成14年度経済産業省委託「自動車リサイクル部品認知度向上調査報告書」（経済産業省）

リサイクル部品		部品の原型を最大限に止めたまま、再利用される部品で、品質確認を介して商品化されたもの。リユース部品とリビルト部品からなる。
	リユース部品	使用済自動車から利用できる部品を取り外し、分解等の手を加えず、目視、現車・テスターなどによる点検を行い、清掃・美化を施し、商品化された再利用の部品。
	リビルト部品	使用済自動車から取り外した部品や修理の際に発生した交換部品等をベースに、摩耗、劣化した構成部品を新品と交換、再組み立てし、テスターを用いて品質確認を行い、商品化された再利用の部品。
その他（解体部品）		品質確認などを介さず、使用済自動車から取り外してそのまま再利用される部品。

〈表 11　整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等の現況 （その1）〉

事業者	業態	リサイクル部品を使用する自動車の修理形態 *1	ユーザーへの説明内容と情報提供ツール *2	リサイクル部品利用に係るユーザーからの同意・確認方法 *3	リサイクル部品の仕入れ方法 *4	リサイクル部品の在庫量の状況 *5	リサイクル部品の利用促進に向けた課題等 *6	備考
A’事業者	ディーラー	●自己負担が発生する故障修理全般にリサイクル部品を使用 ●機能部品の交換ではリサイクル部品を積極的に使用 ●外装部品の交換ではリユース部品が新品と比べて価格差が小さい場合もあり、納期など他ニーズを確認し対応	【説明内容】 ●価格差 ●納期 ●部品の特性 ●保証の内容 【情報発信ツール】 「リサイクル部品取扱い店」であることを店頭掲示	●見積書・納品書にリサイクル部品を使用することを明記・説明 ●リビルト部品保証書を提示	●複数部品商から購入	●外装部品の在庫は少ない ●機能部品は外装部品と比べて在庫がある	●タイムリーな在庫状況や価格情報の提供 ●リサイクル部品に故障等が合った場合の部品取替え工賃等を保証対象にしてほしい	*1 メーカー保証修理でない自動車の機能部品の交換を行う際は、基本的にリビルト部品を使用することが多い。また、走行距離が大きい自動車の部品交換や2～3ヶ月後に乗り換える予定のユーザーには初めからリサイクル部品で見積りを示す。消耗部品については新品（純正または純正相当部品）を使用することとしている。 外装部品は再塗装が必要なケースが多く、塗装料と送料を上乗せすると新品とあまり変わらないことがある。 *2 近年の宣伝PRや個人向けオークション等による取引によりリサイクル部品の存在を知っているユーザーは多く、身近になっているリサイクル部品の品質を気にするユーザーは少なく、それはディーラーが行う修理に対する信頼感が既にあるためだと考えられる。地方運輸局が主催する「環境に優しい自動車整備工場等の運輸局長表彰」を受けており、ユーザーの同意のもと、積極的にリサイクル部品を利用している。 *3 保証があるリビルト部品については、その保証書もユーザーに渡す。 *4 部品を探す手間を考えると、部品商に依頼する方が効率的である。 部品商に依頼すると在庫があれば、純正新部品、リビルト部品、純正相当部品の価格も提示してもらえる。 *5 外装部品の在庫量は少なく、機能部品は比較的多い印象がある。 *6 部品商へ依頼をするとその回答に 2～3 時間程度かかる。タイムリーに部品の在庫状況や価格をユーザーに伝えることができれば、利用促進につながる。リサイクル部品は、新品と比べて品質等が落ちるため、不具合により信頼を損ねるリスクがあるが、ユーザーの金銭的な負担軽減を考慮すると使用に抵抗感はない。
B’事業者	整備専業	●自己負担が発生する故障修理全般にリサイクル部品を使用 ●機能部品の交換ではリサイクル部品を積極的に使用 ●外装部品の交換ではリユース部品が新品と比べて価格差が小さい場合もあり、納期など他ニーズを確認し対応	【説明内容】 ●価格差 ●納期 ●部品の特性 ●部品の状態 ●故障リスク ●保証の内容 【情報発信ツール】 ●リビルト部品メーカー作成カタログ ●部品商提供サンプルパーツ ●部品商提供の状態を示す詳細な写真	●見積書・納品書にリサイクル部品を使用することを明記・説明 ●リビルト部品保証書を提示	●複数部品商から購入 ●一部のリユース部品については地元の解体事業者から購入	●外装部品の在庫は少ない ●機能部品の在庫も少ない	●リサイクル部品の品質基準やチェック方法の統一 ●部品の在庫量の拡充と部品の汎用化 ●リサイクル部品に故障等が合った場合の部品取替え工賃等を保証対象にしてほしい	*1 リサイクル部品の利用促進は機能部品の交換と外装部品の交換とで分けて整理すべきである。 *2 ユーザーの多くはリサイクル部品の存在を知っている。中にはオークションサイトや解体事業者から直接購入して持込むユーザーもいる。ユーザーは価格重視のため、使用にあたってのメリット・デメリットを説明するなどアドバイザー的な役割を果たしている。例えば、マフラーのように使用過程で劣化が大きいリユース部品は、後で問題が出る可能性があるため勧めていない。また外装部品は、塗装代や送料が上乗せされるためそれほど安くならないし、納期がかかることが多いため、新品との差はあまりない。リユース部品を使用する場合、同じくらいの年式や走行距離であるため、同じような故障がすぐに出る可能性があることをユーザーに説明する。 *3 保証があるリビルト部品については、その保証書もユーザーに渡す。 *4 これまで会費を支払いリサイクル部品の検索ネットワークを導入していたが、費用対効果を考慮しこれをやめて、主に部品商から直接仕入れることとした。直接納品してもらえるため、早くて安い。 *5 リユース部品について、自動車をぶつける箇所は皆同じであるため、程度の良い外装部品の在庫数は少なくなる。また、機能部品も同じ自動車であれば、同じ箇所が故障することが多く、交換需要が高くなるため、在庫数は少なくなる。 *6 リビルト部品は同じ評価点でも供給会社によって品質にバラつきがあるため、品質評価の基準・チェック方法等を統一してほしい（金属疲労検査などの精密検査など）。またリビルトバッテリーは、アイドリングストップ機能や充電制御機能など複雑化しているため、トラブルに繋がる可能性がある。リユース部品は「動作確認済」とされていても、動作確認の範囲にバラつきがあるため、品質を統一してほしい。

〈表 11　整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等の現況 （その2）〉

事業者	業態	リサイクル部品を使用する自動車の修理形態 *1	ユーザーへの説明内容と情報提供ツール *2	リサイクル部品利用に係るユーザーからの同意・確認方法 *3	リサイクル部品の仕入れ方法 *4	リサイクル部品の在庫量の状況 *5	リサイクル部品の利用促進に向けた課題等 *6	備考
C’事業者	整備専業	●自己負担が発生する故障修理全般にリサイクル部品を使用 ●機能部品の交換ではリサイクル部品を積極的に使用 ●外装部品の交換ではリユース部品が新品と比べて価格差が小さい場合もあり、納期など他ニーズを確認し対応	【説明内容】 ●価格差 ●納期 ●部品の特性 ●部品の状態 ●故障リスク 【情報発信ツール】 特になし	●見積書・納品書にリサイクル部品を使用することを明記・説明	●リビルト部品についてはリビルト部品メーカーから直接購入 ●リユース部品については地元の解体事業者から直接購入	●外装部品やトラックの架装部品の在庫は少ない ●機能部品の在庫はある	●リサイクル部品の納期短縮	*1 自己負担となる一般整備や故障修理において機能部品を交換する場合は、他整備事業者と差を付けるためにも積極的にリビルト部品を使っており、常識である。ユーザーもリサイクル部品を使うことが当然だと思っているし、新品部品を希望するユーザーは殆どいない。法人ユーザーは相当の距離を走るため耐久性を重視することから機能部品にリユース部品を充てることはない。リビルト部品の中には、新品部品と値段が変わらないものがあり、この場合は信頼性や納期の早さから新品部品を使うことがある。 *2 リビルト部品がどういうものか知っているユーザーが殆どであるため、価格や納期を説明するのみ。リユース部品を使用する場合は、部品の特性・状態や故障リスクを詳細に説明する。 *3 リビルト部品を使う法人ユーザーに対しては、納車後、かなりの距離を走り、直ぐに保証期間を超えることとなるため、保障内容を詳細に説明することはない。 *4 部品商を通さず、部品メーカーや解体事業者から直接仕入れた方が納期短縮が図られ、コストも安くなる。 リサイクル部品に不具合が出ても、部品交換の工賃保証はないため、信頼できるリビルト部品メーカー又は解体事業者から直接購入している。 *5 リビルト部品の在庫量に困っていないが、もし在庫が無い場合は、自社で分解整備を行う。新しいモデルの外装部品やトラックの架装部品の在庫は少ない。 *6 ユーザーがクルマを大切に使用するようになったことや、クルマの安全性能や品質が向上したことにより、事故や故障による入庫は減っているため、リサイクル部品を使用する機会は増えていない印象がある。法人ユーザーは昔と比べてコスト意識が高くなり、完璧な外装修理を希望するユーザーは少なくなった。法人ユーザーは納期優先であるため、リビルト部品と新品部品の納期を比べて、納期が早い新品部品を使うことがある。リビルト部品は発注してから生産されることがあるため、必ずしも納期が早いわけでない。
D’事業者	中古車販売	●自己負担が発生する故障修理全般にリサイクル部品を使用 ●機能部品の交換ではリサイクル部品を積極的に使用 ●外装部品の交換ではリユース部品が新品と比べて価格差が小さい場合もあり、納期など他ニーズを確認し対応	【説明内容】 ●価格差 ●納期 ●部品の特性 ●部品の状態 ●故障リスク 【情報発信ツール】 特になし	●見積書・納品書にリサイクル部品を使用することを明記・説明	●複数部品商から購入	●外装部品の在庫は少ない ●機能部品は外装部品と比べて在庫がある	特になし	*1 クルマの入庫形態ではなく、修理交換する部品の種類（機能部品・外装部品・電装部品など）や自己負担なのか否かによって、リサイクル部品の使用有無が決まる。機能部品にリビルト部品を使うことは常識であり、何年も使用したクルマに高価な新品部品を希望するユーザーはいない。損害保険を使う場合、保険会社からリサイクル部品を使って修理するように要請を受けることがあるが、被害者側のユーザーから拒まれることがある。 *2 殆どのユーザーはリサイクル部品の存在を知っている。ユーザー自身がリサイクル部品をネット通販などで購入し持込むケースもある。補修部品の各々のメリット・デメリットをしっかりと説明しているが、価格を重視するユーザーが多く、品質面や保証面を意識するユーザーは少ない。 *3 特定の車種において経験上故障しやすい機能部品の交換にはリユース部品を使わずリビルト部品を使うこととしているが、ユーザーに対しては新品部品、リビルト部品、リユース部品の 3 種類の見積書を示すことがある。 保証があるリビルト部品については、その保証書もユーザーに渡す。 *4 納品は早いが価格は高く、納品は遅いが価格は安いなど様々あり、ユーザーニーズを聞きながら提案する。 自動車整備商工組合が提供するトータル・リサイクルシステムは写真付で外装品の傷や凹み等が細かく表示され、機能部品に走行距離が示され分かり易いものとなっている。 *5 リビルト部品の在庫はあり、発注した翌日には届く。純正部品の発注ルートでもリビルト部品を仕入れ可。 一方で外装部品の在庫は少ないように感じる。 *6 特になし。

〈表 11　整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等の現況 （その3）〉

事業者	業態	ﾘｻｲｸﾙ部品を使用する自動車の修理形態 *1	ﾕｰｻﾞｰへの説明内容と情報提供ﾂｰﾙ *2	ﾘｻｲｸﾙ部品利用に係るﾕｰｻﾞｰからの同意・確認方法 *3	ﾘｻｲｸﾙ部品の仕入れ方法 *4	ﾘｻｲｸﾙ部品の在庫量の状況 *5	ﾘｻｲｸﾙ部品の利用促進に向けた課題等 *6	備考
E’事業者	整備専業	●自己負担が発生する故障修理全般にﾘｻｲｸﾙ部品を使用 ●機能部品の交換ではﾘｻｲｸﾙ部品を積極的に使用 ●外装部品の交換ではﾘﾕｰｽ部品が新品と比べて価格差が小さい場合もあり、納期など他ﾆｰｽﾞを確認し対応	【説明内容】 ●価格差 ●納期 ●部品の特性 ●部品の状態 ●故障ﾘｽｸ 【情報発信ﾂｰﾙ】 ●部品商作成ﾂｰﾙ ●「ﾘｻｲｸﾙ部品取扱い店」であることを店頭掲示 ●部品商提供の状態を示す詳細な写真	●見積書・納品書にﾘｻｲｸﾙ部品を使用することを明記・説明 ●外装部品交換を希望するﾕｰｻﾞｰに新品部品とﾘﾕｰｽ部品の両方の価格を示す	●複数部品商から購入 ●一部のﾘﾕｰｽ部品を地元の解体事業者から直接購入	●外装部品の在庫は少ない ●機能部品の在庫はある	特になし	*1 ﾘｻｲｸﾙ部品を使うか否かは、自己負担の有無で変わる。 自己負担が無い場合は新品部品を使うことが多いが、保険等級制度の改定により保険を使わず修理費用を抑えたいﾕｰｻﾞｰが増えており、ﾘｻｲｸﾙ部品の利用は増えている。 機能部品の交換にﾘﾋﾞﾙﾄ部品の使用は当たり前となっており、価値が低いｸﾙﾏの機能部品に新品部品を充てるということはない。 *2 ﾘｻｲｸﾙ部品の存在を知っているﾕｰｻﾞｰが殆どであるが、知らないﾕｰｻﾞｰに対してはしっかりと説明する。 外国製の新品部品は生産国によって品質にﾊﾞﾗつきが大きいと感じる。 ﾘｻｲｸﾙﾊﾞｯﾃﾘｰやﾘﾕｰｽﾀｲﾔについては、品質に不安があるので、ﾕｰｻﾞｰに勧めていない。 外装部品について価格・品質の両方を重視するﾕｰｻﾞｰが多いが、昔と比べると完璧に外装を直すﾕｰｻﾞｰは減っている。 機能部品について、低価格を重視するﾕｰｻﾞｰもいれば、品質・耐久性を重視するﾕｰｻﾞｰもいる。 *3 外装部品の交換時、未塗装ﾘﾕｰｽ部品、塗装済ﾘﾕｰｽ部品、新品部品の 3 種類を提案することがある。 *4 複数の部品商から仕入れている。写真などを用いて部品の状態を詳細に知らせてくれる。 ただ、ﾘﾕｰｽ部品の品質は写真での判断が主となり、実物の品質に差があることもある。 この場合、ﾕｰｻﾞｰに提供するわけにはいかないので、部品商に返品することとなる。 *5 車種多様化により、人気車と不人気車とで在庫量に差がある。 *6 日常的にﾘｻｲｸﾙ部品を使っており、課題はないと思う。
F’事業者	整備専業	●自己負担が発生する故障修理全般にﾘｻｲｸﾙ部品を使用 ●機能部品の交換ではﾘｻｲｸﾙ部品を積極的に使用 ●外装部品の交換ではﾘﾕｰｽ部品が新品と比べて価格差が小さい場合もあり、納期など他ﾆｰｽﾞを確認し対応	【説明内容】 ●価格差 ●納期 ●部品の特性 ●部品の状態 ●故障ﾘｽｸ 【情報発信ﾂｰﾙ】 ●ﾘﾕｰｽ部品を使う場合は、状態を示す詳細な写真	●見積書・納品書にﾘｻｲｸﾙ部品を使用することを明記・説明 ●外装部品交換を希望するﾕｰｻﾞｰに新品部品とﾘﾕｰｽ部品の両方の価格を示す	●ﾘﾋﾞﾙﾄ部品についてはﾘﾋﾞﾙﾄ部品ﾒｰｶｰから直接購入 ●ﾘﾕｰｽ部品については地元の解体事業者から直接購入	●外装部品の在庫は少ない ●機能部品の在庫はある	特になし	*1 自己負担となる一般整備や故障修理において機能部品を交換する場合はﾘﾋﾞﾙﾄ部品を使うことが当たり前となっている。ﾕｰｻﾞｰもﾘｻｲｸﾙ部品を使うことが当然だと思っており、知らないﾕｰｻﾞｰはいない。 法人ﾕｰｻﾞｰには納期を優先されることがあり、この場合はﾕｰｻﾞｰの同意を得たうえで新品を使うことがある。 全般的に環境の事を考えてﾘｻｲｸﾙ部品を使うﾕｰｻﾞｰは少なく、ほとんど価格重視である。 ﾕｰｻﾞｰが事故の被害者である場合、加害者側の保険会社からﾘｻｲｸﾙ部品を使うように要請を受けることがある。 保険会社からもﾕｰｻﾞｰに対してﾘｻｲｸﾙ部品を使用することを説明してもらいたい。 *2 ﾘﾋﾞﾙﾄ部品を使うﾕｰｻﾞｰに対しては、主に価格や故障ﾘｽｸを説明する。 外装部品にﾘﾕｰｽ部品を使うﾕｰｻﾞｰに対しては傷などの部品の状態を写真などを用いて詳細に説明する。 機能部品にﾘﾕｰｽ部品を使うﾕｰｻﾞｰに対しては使用距離などの部品の状態を詳細に説明する。 ﾕｰｻﾞｰはﾘｻｲｸﾙ部品がどういうものか知っているため、口頭で違いを説明するのみ。 外装部品の交換を希望するﾕｰｻﾞｰに対しては新品部品とﾘﾕｰｽ部品の両方の価格を示す。 *3 納車時にﾕｰｻﾞｰに対してﾘﾋﾞﾙﾄ部品の保証内容は説明しない。ﾘﾋﾞﾙﾄ部品が故障した時に説明することとしているが、ほとんど故障はなく、信用できるものとなっている。 *4 部品商を通さず、部品ﾒｰｶｰや解体事業者から直接仕入れた方が納期短縮が図られ、ｺｽﾄも安くなる。 *5 車種や部品によって在庫量にばらつきがある。 *6 ｸﾙﾏの品質があがり、故障の頻度が少なくなったと感じる。 日常的にﾘｻｲｸﾙ部品を使っているが、品質や在庫状況などに特段の問題はない。

〈表 11　整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等の現況 （その4）〉

事業者	業態	ﾘｻｲｸﾙ部品を使用する自動車の修理形態 *1	ﾕｰｻﾞｰへの説明内容と情報提供ﾂｰﾙ *2	ﾘｻｲｸﾙ部品利用に係るﾕｰｻﾞｰからの同意・確認方法 *3	ﾘｻｲｸﾙ部品の仕入れ方法 *4	ﾘｻｲｸﾙ部品の在庫量の状況 *5	ﾘｻｲｸﾙ部品の利用促進に向けた課題等 *6	備考
G’事業者	整備専業	●自己負担が発生する故障修理全般にﾘｻｲｸﾙ部品を使用 ●機能部品の交換ではﾘｻｲｸﾙ部品を積極的に使用 ●外装部品の交換ではﾘﾕｰｽ部品が新品と比べて価格差が小さい場合もあり、納期など他ﾆｰｽﾞを確認し対応	【説明内容】 ●価格差 ●納期 ●部品の特性 ●部品の状態 ●故障ﾘｽｸ 【情報発信ﾂｰﾙ】 ●整備振興会作成の説明ﾂｰﾙ、ﾎﾟｽﾀｰ ●「ﾘｻｲｸﾙ部品取扱い店」であることを店頭掲示 ●ﾘﾕｰｽ部品を使う場合は、状態を示す詳細な写真	●見積書・納品書にﾘｻｲｸﾙ部品を使用することを明記・説明 ●外装部品交換を希望するﾕｰｻﾞｰに新品部品とﾘﾕｰｽ部品の両方の価格を示す	●複数部品商から購入	●外装部品の在庫は少ない ●機能部品の在庫はある	●ﾘｻｲｸﾙ部品がﾘｺｰﾙ対象となった場合、ﾕｰｻﾞｰに分かるようにした方がよい	*1 自己負担となる一般整備や故障修理において高価な新品部品の代わりにﾘｻｲｸﾙ部品をﾕｰｻﾞｰに提案することが殆ど。ﾘｻｲｸﾙ部品を積極的に提案することで、他事業者との差別化を図っている。機能部品については、最初からﾘﾋﾞﾙﾄ部品で提案することが多い。外装部品については、ﾘﾋﾞﾙﾄ部品が少ないので、ﾘﾕｰｽ部品もしくは新品部品での提案になるが、きっちりと修理を行うか否か、ﾕｰｻﾞｰ判断になる。保険修理の場合は、品質のﾘｽｸが少ないため新品を使用することが多い。保険会社側からﾘｻｲｸﾙ部品を使うように要請を受けることがあるが、この要請については保険会社側からもﾕｰｻﾞｰに直接説明してもらうようにしている。 *2 同じﾘｻｲｸﾙ部品があった場合、ﾕｰｻﾞｰから選択を任されることが殆どであり、この場合、これまでの経験から一番適した部品を選択する。納期については、新品部品、ﾘｻｲｸﾙ部品の在庫次第で、早い場合もあれば、1 ヶ月程度待たされるｹｰｽもあり、ﾏﾁﾏﾁである。ﾘｻｲｸﾙ部品を知らないﾕｰｻﾞｰに対してはきっちりと説明するようにしているが、大抵のﾕｰｻﾞｰはﾘｻｲｸﾙ部品の存在を知っている。 *3 ﾕｰｻﾞｰへの提案に際しては、新品部品やﾘｻｲｸﾙ部品の価格や品質が比較できるように概算見積を作成するようにしている。 *4 部品を探す手間を考えると、部品商に依頼する方が効率的である。部品を探す手間を極力かけず、自分は分解整備等の作業に専念したい。部品商に依頼すると納期も教えてくれるため、ﾕｰｻﾞｰへの説明は楽になった。最近は純正部品を仕入れるﾈｯﾄﾜｰｸでもﾘﾋﾞﾙﾄ部品を仕入れることができるようになり便利になった。 *5 部品の供給量については特に困っていない。当然だが人気がないｸﾙﾏの部品は見つからないし、輸入車のﾘｻｲｸﾙ部品の在庫は少ない。 *6 ﾘｺｰﾙ対象であるか否かは車台番号や型式などで管理されていると思われるが、取替えたﾘｻｲｸﾙ部品そのものがﾘｺｰﾙ対象となった場合、ﾕｰｻﾞｰはどのようにしたらその事が分かるのだろうか。

vii）自治体における情報提供等の現況：自治体に対するアンケート結果及び Web 等の調査結果の整理

国が行った全国 119 自治体（都道府県・保健所設置都市）へのアンケート調査の結果について、自治体の Web ページで掲示する自動車リサイクルに関する情報の現況を「自動車リサイクル法関連 Web ページの有無」、「登録・許可事業者情報の公開有無」、「その他、自治体 Web ページに掲示する情報例」の観点で確認した。

その結果は以下のとおりである。

【自動車リサイクル法関連 Web ページの有無】

アンケートの結果、以下のとおり 119 自治体の全てが自動車リサイクル法関連の Web ページを設定している。

事 項	有	無
自動車リサイクル法関連 Web ページの有無	119 自治体	0 自治体

【登録・許可事業者情報の公開有無】

アンケートの結果、以下のとおり 95 自治体は登録事業者・許可事業者の情報を公開し、8 自治体は登録事業者もしくは許可事業者のどちらかの情報を公開している。そして、16 自治体は事業者情報を公開していない。

事 項	公開	一部公開 *	非公開
登録・許可事業者情報の公開有無	95 自治体	8 自治体	16 自治体

*「登録事業者」もしくは「許可事業者」のどちらかの情報を公開している自治体

事業者情報を公開していないと回答する全自治体に対して、その理由をヒアリングしたところ、主に次の回答があった。

- 事業者情報を紙原簿で管理しており、常時閲覧ができるようにしている。
- 自動車リサイクル情報システムで公開されている事業者情報にリンクを貼っている。
- 近年、中核市になった関係でまだ Web ページが未整備であり、今後他の自治体を参考にして整備していく予定である。

【自治体 Web ページに掲示されるその他の情報例】

自治体の情報発信・共有の取組の実態をより詳細に把握するために、11 自治体の Web ページに掲示される自動車リサイクルに関する情報の内容を調査した。

その結果は表 14 であり、概況は以下のとおりである。

- 全ての自治体の Web ページに自動車リサイクル法の概要が掲示されている。
- ユーザー向けと事業者向けの情報の区分はしていない。
- 自治体によっては登録及び許可事業者の情報が Web ページに掲示されていない。
- 自治体によっては古い情報が Web ページに掲示されたままになっている。

<表 14　自治体 Web ページに掲示される情報例>

（凡例）〇:掲示有り　●:一部の情報のみ掲示　▲:情報が古い　×:掲示無し

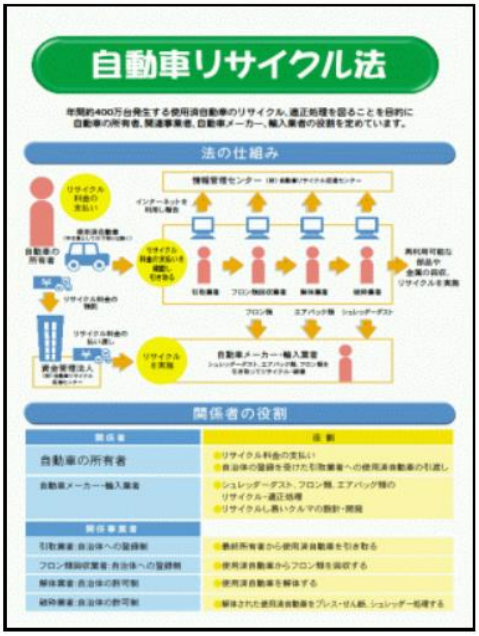
掲示項目		自治体										
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
自動車ﾘｻｲｸﾙ法の概要		〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
登録・許可事業者情報一覧		〇	●*1	×	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	×
行為義務等情報	引取業者	〇	〇	×	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
	ﾌﾛﾝ類回収業者	〇	〇	×	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
	解体業者	〇	〇	×	〇	〇	〇	〇	〇	×	〇	〇
	破砕業者	〇	〇	×	〇	〇	〇	〇	〇	×	〇	〇
各種手続情報	登録・許可の申請様式	〇	●*2	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
	変更・廃止届出等様式	〇	●*2	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
	申請届出手続の説明	〇	×	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
	自動車ﾘｻｲｸﾙ情報ｼｽﾃﾑへの登録手続の説明	×	〇	×	〇	〇	〇	×	×	▲	〇	×
各種実務ﾊﾟﾝﾌﾚｯﾄ・ﾏﾆｭｱﾙ等		×	×	〇	×	×	〇	〇	×	●*2	×	〇

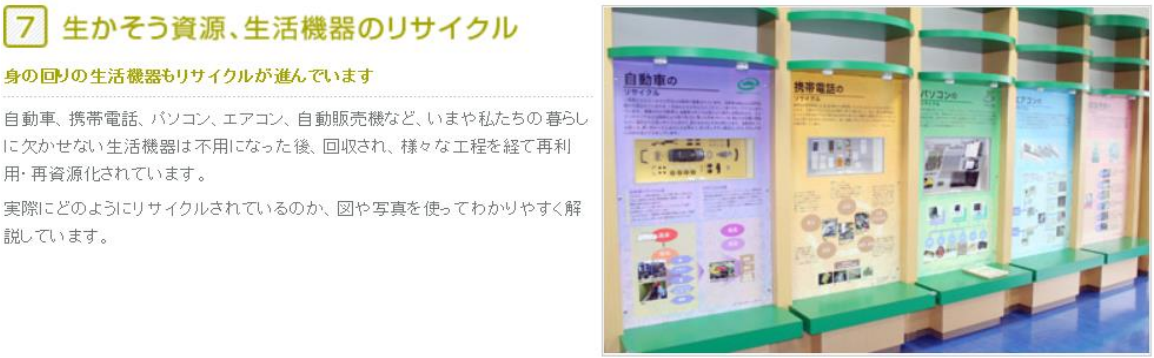
*1 登録業に関する情報のみを掲示

*2 許可業に関する情報のみを掲示

【環境学習施設を利用した情報発信の取組例】

自治体の中には、環境学習施設を利用した情報発信に取組む自治体があり、その取組事例は以下のとおりである。

<table>
<tr><th></th><th>情報発信の内容</th></tr>
<tr><td>A
自
治
体</td><td>【循環型社会づくりに向けての「パネル」の掲示】
 

</td></tr>
<tr><td>B
自
治
体</td><td>【環境学習センターでの展示内容】
 
</td></tr>
<tr><td>C
自
治
体</td><td>【エコタウンセンターでの取組】
リサイクル工場やエネルギー施設を見学します。
自動車やテレビを解体する様子や大きな風力発電機を間近で見ると、その迫力に圧倒されます。
見学の中で、みなさんいろいろな発見をしています。
 </td></tr>
</table>

２．２ 関係主体における情報発信・共有に関する課題

検討会での議論を踏まえ、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向けた情報発信・共有の取組に関する課題を、次のとおり共通的な課題と関係主体における個別的な課題とに大別し、整理した。

（1）関係主体における共通的な課題

関係主体における情報発信・共有全般に関する共通的な課題は次のとおりである。下記の分類の意味については３．１で詳述する。参照願いたい。

ⅰ）発信者が主体的に対応すべき課題

①「目的とする情報がない」等に関する課題

・各主体が発信する情報のなかには目的が不明確なものがある。

・目的とする情報が関連する事業者のホームページから見つけられない。

・情報を発信・提供されても、どのように見ていいかわからない。

②「必要なタイミングで必要な情報が得られない」等に関する課題

・自動車の購入時、使用時、使用済時等の各時点でユーザーが必要とする情報が混在しており、分かりにくい。

・ユーザー向けの情報と一般的な国民・市民向けの情報が混在しており、分かりにくい。

・子ども向けの分かり易い情報の掲載が少ない。

ⅱ）発信者が受信者の意向を踏まえて対応すべき課題

①「目的とする情報が見つけづらい」等に関する課題

・目的とする情報が関連する事業者のホームページで見つけづらい。

・情報を発信・提供されても、どのように見ていいかわからない。

②「使われる用語・表現に統一感がない等により分かりにくい」等に関する課題

・「逆有償」、「廃車」、「リサイクル部品」などの用語では定義があいまいであり、ユーザーに誤解を与える可能性がある。用語の使い方に統一感がなく、各主体特有の表現や特別な専門用語が使われ、分かりにくい。

・自動車リサイクルに関する図・表などでも表現法が統一されておらず、分かりにくい。

③「事業者間や地域間の比較や取組の進歩度の比較がしづらい」等に関する課題

・事業者間で情報開示に差があり、またその内容も統一されていない。このため比較ができない場合が多い。

・地域によって登録・許可業者情報の開示に差があり、地域性などの比較ができない。

・各主体の情報の出し方に統一感がないため、比較が難しく、適切な判断ができない。

④「情報の定量化の方法、前提条件などが分かりにくい」等に関する課題

・各種取組の定量的な実績の算定根拠などの記載が少なく、検証などが行えない。

・情報を活用しようとしても、時系列的な整備が不十分であったり、集約されていないため、取扱いづらい。

（2）関係主体における個別的な課題

関係主体における情報発信・共有に関する個別的な課題は次のとおりである。

ｉ）自動車製造業者等の情報発信・共有に関する課題

自動車製造業者等に関しては、環境配慮設計についての情報発信・共有の観点と再生資源利用についての情報発信・共有の観点の課題に分けて整理した。

a） 環境配慮設計についての情報発信・共有に関する課題

【ユーザー向けの情報発信】

自動車製造業者等による環境配慮設計の取組に関する情報提供については、現在公表されている情報では自動車リサイクルにおける重要性やユーザーへの社会的便益など、その取組の位置付けが分かりにくいものとなっている。

また、環境配慮設計の取組に関する情報は、専門用語が多く、各自動車製造業者で用語の使い方などに差があるため、比較ができず分かりにくい状況にある。

このようなことから、自動車リサイクルにおける環境配慮設計の重要性、社会的便益の理解を促すといった情報発信の目的を意識し、用語の使い方やその進捗状況の定量的・定性的な評価など、より分かりやすい情報発信の取組の必要性が指摘されている。

- 自動車製造業者等は、環境配慮設計の情報について、幅広くユーザーの誰もが理解できるように用語の使い方の整理を始め特別な専門用語を使わないこと等を意識し、また定量的・定性的な評価等によりその進捗状況が判断できるよう、より分かりやすい情報発信に取組むべきではないか。

【解体事業者との情報共有】

自動車製造業者等と解体事業者の連携を通じ、「リユース拡大・リサイクルの質の向上と社会的コスト低減の好循環」を実現するうえで必要な環境配慮設計の効率的な導入等に向けた情報共有の必要性について指摘がされているところである。

- 自動車製造業者等と解体事業者は、連携して環境配慮設計の効率的な導入等に向けた情報共有に取組むべきではないか。

b） 再生資源利用についての情報発信・共有に関する課題

自動車製造業者等による再生資源利用の取組に関する情報提供については、現在公表されている情報では自動車リサイクルにおける重要性やユーザーへの社会的便益など、その取組の位置付けが分かりにくいものとなっている。

また、専門用語が多く、各自動車製造業者で用語の使い方などに差があり、指標化や定量化のベースになる算定根拠や前提条件にも差があるため比較ができない状況にある。

このようなことから、自動車リサイクルにおける再生資源利用の重要性、社会的便益の理解を促すといった情報発信・共有の目的を意識し、用語の使い方や定量化にする数値表現の導入等により、より分かりやすい情報発信・共有の取組の必要性について指摘がされているところである。

- 自動車製造業者等は、再生資源利用状況について、幅広くユーザーの誰もが理解できるように、用語の使い方や定量的な情報の整理を始め、特別な専門用語を使わないこと等を意識した、より分かりやすい情報発信に取組むべきではないか。

ⅱ）引取業者の情報発信・共有に関する課題

引取業者に関しては、ユーザーに対する情報発信の観点と引取業者間の情報共有の観点、さらには前者のうちの個別の課題としてマイナンバー情報の取扱い及び使用済自動車の価格情報の開示の観点に分けて整理した。

a） ユーザーに対する情報発信の取組に関する課題

ヒアリングの結果、一部の業態の引取業者では、自社の判断基準に基づき、中古自動車又は使用済自動車を明確に区分したうえで、それぞれの査定を行い、査定結果等をユーザーに分かりやすく説明を行っていた。そして、使用済自動車として引取る際には、ユーザーの意思確認に署名捺印を求める『使用済自動車引取依頼書』の取交しを行うなど、ユーザーに対して質の高い情報発信・共有の取組を実施している。

しかしながら、JARC のユーザーアンケートの結果に見られるように、こうした取組は一部の業態の引取業者に限られており、十分には浸透していない。使用済自動車引取依頼書の記載事項についても用語の統一化を図る取組は未だ途上にあり、更なる進展が必要との指摘がなされている。

また、引取業者がユーザーに対して使用済自動車の資源的価値の説明を行わず、使用済自動車本体を無償で引取る行為は、消費者契約法における「不実告知」や「不利益事実の不告知」などに関する問題等も生じる可能性がある。このような引取業者とユーザー間の「情報の非対称性」(*)の解消に向けた取組の必要性について指摘がなされている。

(*) 情報の非対称性とは、事業者とユーザー間の取引において、事業者の持つ商品・サービスの品質等に関する情報と、ユーザーの持つ情報との間に差がある状況のことであり、情報が一方に偏っていることから、情報の偏在ともいわれることがある。こうした状態での取引は公平性・公正性を妨げると考えられる。

- 引取業者は、『使用済自動車引取依頼書』への記載事項や用語の統一化に向けて取組むべきではないか。
- 引取業者は、使用済自動車の引取りにあたって、ユーザーとの公平・公正な取引の推進のため価格情報の発信に積極的に取組むべきではないか。

b） 引取業者間の情報共有の取組に関する課題

先述のとおり、ヒアリングの結果では一部の業態の引取業者ではユーザーに対して質の高い情報発信の取組が行われていることは判明した。一方で不十分な取組状況の引取業者が存在するのも事実である。

使用済自動車の適正な国内流通を図るうえで、引取業者の果たすべき役割は大きく、全ての引取業者がベストプラクティス（好事例）に準拠した取組をを展開すべきとの指摘

がなされている。

- 引取業者あるいはその関係団体は、使用済自動車の引取時におけるユーザーへの情報発信についてベストプラクティス（好事例）を収集、取りまとめ、全ての引取業者がこれに準拠するように努めるべきではないか。

c） マイナンバー情報の取扱いに関する課題

引取業者へのヒアリングのなかで、重量税還付の関係でユーザーのマイナンバー情報の取扱いが新たな課題になっていることがわかった。

引取業者は使用済自動車の引取りの際、ユーザーがその所有権を保持する場合には重量税還付手続きを代行する際に、ユーザーのマイナンバーを提供してもらう必要が生じる。マイナンバーは個人情報として極めて重要性が高く、その管理には慎重を要する。こうした状況から、以下の 3 つの方法による重量税還付手続きがあることをユーザーにしっかりと説明したうえで選択・対処してもらうなど、ユーザーに対して十分な情報提供を行い、その理解を得て手続きを進めることが肝要である。

①ユーザーに対して重量税還付相当額の支払いを行い、使用済自動車を自社名義に変更した後で引取業者自らが重量税還付請求の手続きを行う方法

②ユーザーからマイナンバー情報を得て重量税還付の代行手続きを行う方法
（ただしマイナンバー情報の取扱いに際しては、管理方法等について留意が必要）

③ユーザー自身が自ら重量税還付請求の手続きを行う方法

- 引取業者は、重量税還付手続きに関して、ユーザーの理解を得たうえで重量税還付手続きの方法を選択してもらうため、十分な情報提供に取組むべきではないか。

d） 使用済自動車の価格情報の開示に関する課題

使用済自動車の価格情報は、ユーザーが使用済自動車の資源的価値を理解したうえで主体的な選択を行うために不可欠のものである。また、自動車リサイクル法の制定においては、新車あるいは中古車の購入時に、リサイクルに要する費用を負担願うことによって廃棄時には有価で買取りを受けることができるようにし、ユーザーに経済的インセンティブを付与して不法投棄の防止を図るとともに使用済自動車を適正な引取業者に引き渡すように企図している。

ユーザーは通常、使用済自動車の価格情報を知ることが困難である。こうした状況のなかで、使用済自動車の無償引取りが一部の引取業者で行われ、ユーザーに不利益な状態が生まれている。

何らかの方法で地域毎の価格情報を集約・公表するなど、引取業者やその関連団体等が使用済自動車の価格情報の開示に向けた取組を行う必要性が強く指摘されている。

- 引取業者は、何らかの方法で使用済自動車の価格情報の開示に向けて取組む必要性があるのではないか。

ⅲ）整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者の情報発信・共有に関する課題

上記の整備事業者等に関してはリサイクル部品の利用促進に向けた、ユーザーへの情報発信の観点の課題について整理した。一方、事業者間の情報共有の課題として、（一社）日本ELVリサイクル機構が取組む自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格化について言及した。

a） ユーザーに対するリサイクル部品等に関する情報発信の取組に関する課題

整備事業者へのヒアリングの結果、整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者によるリサイクル部品の利用促進に向けた情報発信の取組により、ユーザーにリサイクル部品が徐々に浸透しており、一定の成果が出ているものの、新品部品等と比べるとその普及状況は足踏みしている状況にあることがわかった。

一方で、損害保険会社でも自動車保険においてリサイクル部品の活用を進めている。こうした状況から関連事業者の連携を強化し、ユーザーのリサイクル部品の認知度向上及び利用拡大に向けて情報発信・共有に取組む必要性があると指摘されている。

- 整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者は、更なるユーザーのリサイクル部品の認知度向上及び利用拡大のため、ユーザーの理解の促進に向けて、損害保険会社や部品商などの他業態と連携して情報発信・共有に取組むべきではないか。

b） 自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格化に関する課題

（一社）日本 ELV リサイクル機構が取組む「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関する JIS の開発」について、使用済自動車の信頼性ある走行距離情報の入手やその管理方法等の実現性の整理の必要性について意見がされているところである。

- （一社）日本 ELV リサイクル機構と JARC は、「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関する JIS の開発」の実現に向け、連携していくべきではないか。

ⅳ）自治体の情報発信・共有に関する課題

自治体に関しては、ユーザーに対する情報発信の観点と自治体間の情報共有の観点の課題に分けて整理した。

a） ユーザーに対する情報発信の取組に関する課題

ユーザーが主体的に優良な事業者を選択できるようにするためには、引取業者や解体業者などの事業者情報を積極的に公開していく必要性が指摘されている。

また、自治体が行う周辺環境や生活環境を保全するための事業者指導の意義を更に高める観点での取組が必要ではないかとの指摘があった。具体的な方策として先進的な事業者向けの指導マニュアル等を作成・公開・共有などが挙げられた。

- 自治体は、ユーザーが主体的に優良な事業者を選択できるように引取業者や解体業者などの事業者情報を積極的に発信していくべきではないか。
- 自治体は、地域の周辺環境や生活環境を保全するための事業者指導の意義の周知を図っていく必要がある。指導の妨げにならない範囲で、基本的考え方等を含む資料を作成し、関連事業者やユーザー等に対しても公開していくべきではないか。

b） 自治体間の情報共有の取組に関する課題

検討会においては、自動車リサイクル情報システムを積極的に活用している自治体のベストプラクティス（好事例）や成果などを他自治体と共有していく取組の必要性が指摘された。

また、各自治体が作成する外国人事業者向けの指導マニュアル等の共有化や自動車リサイクルに関する動画やパネルなどの製作物の相互利用など、自治体間や国、JARC との積極的な連携をベースにした活動を通じて、より効率的・効果的な対応を図り、行政コストを低減していく取組の必要性について指摘があった。

この他、学校教育で活用され、自治体が制作する「環境読本」などの教材作成への自動車リサイクルに関する情報提供も重要であるの指摘もあった。

- 自動車リサイクル情報システムを積極的に活用している自治体のベストプラクティスやその成果などを、自治体間で共有することは有効であり、国や JARC と連携して、例えば国が主催する行政連絡会議等の場を活用して、その進展を図るべきではないか。
- 自治体・国並びに JARC の連携の基で、先進的な外国人事業者向けの指導マニュアルや自動車リサイクルに関する種々の動画・パンフレットやパネルなどの製作物等を共通情報と位置づけ、普及を図るべきではないか。これにより効果的・効率的な自治体対応が実現でき、行政コストの削減にも夕となるのではないか。

ｖ）JARC の情報発信・共有に関する課題

JARC に関しては、JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータの活用と自動車リサイクルシステムの普及啓発に向けた情報発信、加えて自動車リサイクル情報システムのユーザービリティの改善並びにフレキシビリティの拡充の観点の課題に分けて整理した。

a） JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータの活用に関する課題

JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータは、事業者情報や自動車関連情報などを一定のルールに従い蓄積してきたものである。

そのうち、例えば情報管理センターが自治体に提供する「遅延報告データ」は有用性が高く、使用済自動車の不適切処理に進展する可能性がある事業者への立入等に活用されている。

上記事例にならい、自治体を始めとする関係主体と連携しつつ、新たなデータ活用方法の検討を行い、更なる発展的なデータ活用に繋げていく必要性が指摘された。

また、JARC は予め情報発信の順法性、目的、優先順位、費用対効果などの情報公開の基本的な考え方を整理したうえで、実現可能なものから積極的に情報発信に取組んでいくべきではないかとの指摘がされている。

- JARC は、自治体を始めとする関係主体との連携しつつ、JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータの新たな活用法の検討を行い、更なる発展的なデータ活用に繋げていく取組を行うべきではないか。
- JARCは、再資源化関連データの活用に際して、予め個人情報の取扱いなどの順法性を始め、情報発信の目的、活用方法、優先順位、費用対効果など情報発信の原則となるルールを定めるべきではないか。

b） 自動車リサイクルシステムの普及啓発に向けた情報発信に関する課題

JARC が実施している自動車リサイクルシステムの普及啓発に向けたユーザーへの情報発信の内容・方策等について、抜本的な改善が必要であるとの指摘がなされた。

具体的には、ユーザー向けの情報と国民向けの情報を分けて考え、それぞれに適した情報発信の内容・方策を考えることや、自動車購入時・使用時・使用済時などの時間軸でのユーザーが必要とする情報を適時・的確に提供すること、またユーザーがアクセスし易く、かつ分かり易い情報発信に取組むことなどが指摘された。加えて、こうしたの情報発信の取組について適宜、効果の検証を行い、自動車リサイクルの更なる発展に向けた積極的かつ持続的な情報発信を行っていくべきとされた。

- JARCは、自動車リサイクルの認知向上や普及啓発に向けて、その目的や適時・適宜性や理解容易性・取得容易性等に配慮した情報発信の内容・方策等の改善を行い、その効果検証に取組むべきではないか。

c） 自動車リサイクルの更なる発展に資する情報収集に関する課題

自動車リサイクルシステムの円滑な運営を補完する指定法人として、自動車リサイクルの更なる発展に向けた取組を着実に進めていくために、公益・中立的な立場で恒常的にユーザーの自動車リサイクルに関する認知状況やニーズの把握に努め、加えて自動車リサイクルシステムの円滑な運営やその向上に資する客観的な情報の収集に取組む必要性について指摘がなされた。

- JARCは、自動車リサイクルの更なる発展に資するようにユーザーアンケートやヒアリング等の実施によってユーザーの認知状況やニーズの把握に努めべきではないか。
- 自動車リサイクルシステムの円滑な運営やその向上に資する客観的な情報の収集に取組むべきではないか。ここでいう円滑な運営に資する客観的情報については、全国の不適正保管や不法投棄に関する情報や日本を初めとする世界の経済・金融等の情報、今後の資源問題の動向、次世代自動車の普及予測などが考えられる。また自動車リサイクルシステムの向上に資する客観的な情報については、自動車リサイクルにおけるマテリアルバランスの現状と経緯・予測や世界各国との比較、リサイクル部品等の活用促進策の検討等に資する情報収集などが挙げられる。

d） 自動車リサイクル情報システムのユーザービリティの改善に関する課題

国が自治体に対して実施したアンケート調査の結果では、自動車リサイクル情報システム（以下、「情報システム」という。）のユーザービリティの改善に関する要望が多く寄せられた。これまで JARC が行ってきた利用者ニーズへの対応が限定的であることがわかった。

今後、ヒアリングの対象の拡大等を通じてニーズ把握の強化に努めるとともに、自治体との連携により情報システムのニーズと課題の共有化を図っていくことの必要性が指摘された。

- JARCは、自動車リサイクル情報システムのユーザービリティを改善する観点で、定常的な情報システム利用者のニーズの把握及び自治体との連携による課題・ニーズの共有化に取組むべきではないか。

e） 自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティの拡充に関する課題

現在の情報システムは、平成 17 年 1 月の自動車リサイクル法の本格施行時に求められた要件に応えるために設計されたものである。施行 10 年を超えて安定稼動を続けているものの、将来の自動車リサイクルシステムの革新・高度化に備え、フレキシビリティを拡充を中心とした大幅な刷新を考慮しておく必要があるとの指摘がなされた。

- JARC は、自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティを拡充する観点で、将来の自動車リサイクルシステムの変革や情報システムの利用の高度化を見据えて、中長期的活動として今後の大規模刷新で情報システムに盛込むべき要件の検討を進めるべきではないか。

2．3 関係主体における情報発信・共有の役割

(1)関係主体の自動車リサイクル法上の役割

自動車リサイクルシステムには、自動車所有者(これまでユーザーとしてきたが、法制度上ではこの呼称となる。)を始め、自動車製造事業者、自動車輸入事業者、自動車販売事業者、自動車整備事業者、自動車解体事業者、シュレッダー事業者、ASRリサイクル事業者など多岐にわたる主体が関与する。

このうち、自動車リサイクル法で定める自動車製造事業者等及び解体業者、引取業者、自動車所有車、国・自治体の関係主体の主な役割は次のとおりである。

<表14 関係主体の自動車リサイクル法上の役割>

関係主体	自動車リサイクル法上の主な役割
自動車所有者	【第 5 条関連】 ・自動車購入時、再資源化等の実施に配慮して製造された自動車の選択 ・自動車長期使用による使用済みの抑制 ・自動車修理時、ﾘｻｲｸﾙ部品の使用 【第 8 条関連】 ・使用済自動車の引渡義務
自動車製造業者等	【第 3 条関連】 ・環境配慮設計・再生資源利用への取組 ・再資源化等に要する費用低減化への取組 ・自動車の構造又は使用した部品もしくは原材料に関する情報提供・協力 【第 21 条、第 22 条関連】 ・特定再資源化等物品の引取し義務、引取基準の設定と公表 【第 25 条、26 条関連】 ・特定再資源化等物品の再資源化の実施義務等 【第 27 条関連】 ・特定再資源化等物品の再資源化等状況の公表 【第 34 条関連】 ・再資源化等に係る料金の公表等
引取業者	【第 4 条関連】 ・再資源化等に係る料金その他の事項の周知 ・ﾕｰｻﾞｰの使用済自動車の引渡しの円滑化 【第 9 条関連】 ・使用済自動車の引取り義務 ・再資源化預託金等の預託確認の義務、預託告知の義務
解体業者	【第 4 条関連】 ・再資源化を適正かつ円滑に実施 ・再資源化に関する知識及び能力の向上 【第 16 条関連】 ・有用な部品を分離して部品その他の一部として利用できる状態等の実現
国・自治体	【第 6 条、第 7 条関連】 ・再資源化等に関する研究開発の推進 ・再資源化等に関する成果の普及等 ・再資源化等に要した費用に関する情報提供 ・再資源化により有効利用された資源量等に関する情報提供 ・広報活動等による国民の理解の深化　等 ・再資源化等の促進に関する必要な措置の実施 【第 19 条、第 20 条関連】 ・関連事業者への指導及び助言、勧告及び命令 【第 24 条、第 26 条、第 35 条、第 37 条関連】 ・自動車製造業者等に対する勧告、指導及び助言

（2）関係主体の役割と情報発信・共有の関係

自動車リサイクルにおいて様々な情報発信・共有が求められるなかで、その実施を担う関係主体と役割の内容に関し、整理・検討が必要である。

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や積極的な相互連携による取組が重要となる。

そこで、検討会においては、このような関係主体の自主的かつ発展的な対応、積極的な相互連携による取組の円滑化を促進するため、これら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、上記法令上定められる役割に基づき、表 15 のように整理した。

表 15 では、表の上段で自動車リサイクル法上の関係主体の役割を示しており、上記表 14 の内容と同じである。一方、表の下段では、関係主体が自動車リサイクル法上の役割を果たすためには、誰が誰に対してどのような情報を提供する必要があるかを示している。

例えば、「製造等段階（製造事業者等：輸入事業者を含む）」（縦軸）は、「自動車所有者」（横軸）に対して「環境配慮設計に関する情報」や「再生資源利用に関する情報」、「再資源化等状況の実績情報」、「再資源化等に配慮して製造された自動車に関する情報」、「再資源化料金等に関する情報」を提供する必要がある。

<表 15 情報発信・共有の役割 （その1）>

《表の見方》
上の段は、自動車リサイクル法上の関係主体の役割を示している。
下の段は、自動車リサイクル法上の関係主体の役割が果たすためには、誰が誰に対してどのような情報を提供する必要があるのかを示している。

	自動車リサイクル法上の関係主体（上段）／情報発信・共有を受ける主体（下段）				
	自動車所有者	自動車製造業者等	引取業者	解体業者	国・自治体
法令上の主な役割	・自動車購入時、再資源化等の実施に配慮して製造された自動車の選択 ・自動車長期使用による使用済みの抑制 ・自動車修理時でのﾘｻｲｸﾙ部品の使用 ・使用済自動車の引渡し義務	・環境配慮設計・再生資源利用への取組 ・再資源化等に要する費用低減化への取組 ・自動車の構造又は使用した部品もしくは原材料に関する情報提供・協力 ・特定再資源化等物品の引取り義務 ・取基準の設定と公表 ・再資源化の実施義務等 ・再資源化等状況の公表 ・再資源化等に係る料金の公表等	・再資源化等に係る料金その他の事項の周知 ・ﾕｰｻﾞｰの使用済自動車の引渡しの円滑化 ・使用済自動車の引取義務 ・再資源化預託金等の預託確認の義務、預託告知の義務	・再資源化を適正かつ円滑に実施 ・再資源化に関する知識及び能力の向上 ・有用な部品を分離して部品その他の一部として利用できる状態等の実現	・再資源化等に関する研究開発の推進 ・再資源化等に関する成果の普及等 ・再資源化等に要した費用に関する情報提供 ・再資源化により有効利用された資源量等の情報提供 ・広報活動等による国民の理解の深化　等 ・再資源化等の促進に関する必要な措置 ・関連事業者への指導及び助言、勧告及び命令 ・自動車製造業者等に対する勧告、指導及び助言

		関係主体が役割を果たすために必要な情報の内容（一例）				
情報発信・共有を実施する主体	製造等段階 （製造事業者等）	・環境配慮設計に関する情報 ・再生資源利用に関する情報 ・再資源化等状況の実績情報 ・再資源化等に配慮して製造された自動車に関する情報 ・再資源化料金等に関する情報		・再資源化料金等に関する情報	・環境配慮設計に関する情報 ・再生資源の利用に関する情報 ・自動車の構造に関する情報 ・使用部品・原材料に関する情報 ・引取基準に関する情報	
	整備段階 （整備事業者等）	・ﾘｻｲｸﾙ部品に関する情報 ・自動車長期使用の促進に関する情報				
	引取段階 （引取事業者）	・再資源化料金等に関する情報 ・使用済自動車の引渡しの円滑化に資する情報 ・使用済自動車の引取り・引渡しに関する情報 ・再資源化預託金等の預託に関する情報 ・自動車長期使用の促進に関する情報				
	解体段階 （解体事業者）	・再資源化の実施状況に関する情報 ・ﾘｻｲｸﾙ部品に関する情報 ・自動車長期使用の促進に関する情報	・再資源化の状況に関する情報 ・解体での有用部品等に関する情報			
	自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの監督主体 （行政等）	・再資源化等に関する成果等に関する情報 ・再資源化等に要した費用に関する情報 ・再資源化により有効利用された資源等に関する情報 ・広報活動等による国民の理解の深化資する情報	・再資源化等に関する研究開発の推進状況 ・再資源化により有効利用された資源等に関する情報 ・再資源化等の促進に関する情報 ・自動車製造業者等に対する勧告等、指導及び助言	・再資源化等の促進に関する情報 ・関連事業者への指導及び助言、勧告及び命令	・再資源化等に関する研究開発の推進状況 ・再資源化により有効利用された資源等に関する情報 ・再資源化等の促進に関する情報 ・関連事業者への指導及び助言、勧告及び命令	

<表 15 情報発信・共有の役割 （その2）>

	自動車リサイクル法上の関係主体（上段）／情報発信・共有を受ける主体（下段）				
	自動車所有者	自動車製造業者等	引取業者	解体業者	国・自治体
法令上の主な役割	・自動車購入時、再資源化等の実施に配慮して製造された自動車の選択 ・自動車長期使用による使用済みの抑制 ・自動車修理時、ﾘｻｲｸﾙ部品の使用 ・使用済自動車の引渡し義務	・環境配慮設計・再生資源利用への取組 ・再資源化等に要する費用低減化への取組 ・自動車の構造又は使用した部品もしくは原材料に関する情報提供・協力 ・特定再資源化等物品の引取り義務 ・取基準の設定と公表 ・再資源化の実施義務等 ・再資源化等状況の公表 ・再資源化等に係る料金の公表等	・再資源化等に係る料金その他の事項の周知 ・ﾕｰｻﾞｰの使用済自動車の引渡しの円滑化 ・使用済自動車の引取り義務 ・再資源化預託金等の預託の確認義務、預託の告知義務	・再資源化を適正かつ円滑に実施 ・再資源化に関する知識及び能力の向上 ・有用な部品を分離して部品その他の一部として利用できる状態等の実現	・再資源化等に関する研究開発の推進 ・再資源化等に関する成果の普及等 ・再資源化等に要した費用に関する情報提供 ・再資源化により有効利用された資源等の情報提供 ・広報活動等による国民の理解の深化等 ・再資源化等の促進に関する必要な措置 ・関連事業者への指導及び助言、勧告及び命令 ・自動車製造業者等に対する勧告、指導及び助言

		関係主体が役割を果たすために必要な情報の内容				
情報発信・共有を実施する主体	指定法人業務運用主体（JARC）	・指定法人業務に関する情報 ・自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの円滑な運営を補完する情報（以下、一例） ・自動車ﾘｻｲｸﾙ全般に関する情報 ・自動車ﾕｰｻﾞｰの役割に関する情報 ・運転免許教習生や子どもなどの自動車ﾕｰｻﾞｰ予備軍に対する自動車ﾘｻｲｸﾙに関する情報 ・統一した問合わせ窓口の運営 ・指定法人業務に関する実績情報 ・ﾕｰｻﾞｰ向けのｱﾝｹｰﾄ調査結果 ・自動車ﾕｰｻﾞｰからの課題/ﾆｰｽﾞ等の把握	・指定法人業務に関する情報 ・自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの円滑な運営を補完する情報（以下、一例） ・自動車製造業者等による情報発信において活用できる自動車ﾘｻｲｸﾙに関する基本的且つ共通的な情報 ・自動車製造業者等の円滑な業務運用に資するﾏﾆｭｱﾙ等の情報 ・統一した問合わせ窓口の運営 ・統一した事業者登録窓口の運営 ・ﾕｰｻﾞｰ向けのｱﾝｹｰﾄ調査結果 ・自動車製造業者等からの課題/ﾆｰｽﾞ等の把握	・自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの円滑な運営を補完する情報（以下、一例） ・引取業者による情報発信において活用できる自動車ﾘｻｲｸﾙに関する基本的且つ共通的な情報 ・引取業者の円滑な業務運用に資するﾏﾆｭｱﾙ等の情報 ・関連事業者からの入電が多い問合せの内容 ・統一した問合わせ窓口の運営 ・統一した事業者登録窓口を運営 ・ﾕｰｻﾞｰ向けのｱﾝｹｰﾄ調査結果 ・引取業者からの課題/ﾆｰｽﾞ等の把握	・自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの円滑な運営を補完する情報（以下、一例） ・解体業者による情報発信において活用できる自動車ﾘｻｲｸﾙに関する基本的且つ共通的な情報 ・解体業者の円滑な業務運用に資するﾏﾆｭｱﾙ等の情報 ・関連事業者からの入電が多い問合せ内容 ・統一した問合わせ窓口の運営 ・統一した事業者登録窓口を運営 ・ﾕｰｻﾞｰ向けのｱﾝｹｰﾄ調査結果 ・解体業者からの課題/ﾆｰｽﾞ等の把握	・指定法人業務に関する情報 ・自動車ﾘｻｲｸﾙｼｽﾃﾑの円滑な運営を補完する情報（以下、一例） 《次の情報を自治体と情報共有・連携》 ・ﾘｻｲｸﾙ工程における引取り・引渡しの遅延状況 ・電子ﾏﾆﾌｪｽﾄの発行・取消し状況 ・電子ﾏﾆﾌｪｽﾄの遅延報告 ・使用済自動車のｴｱﾊﾞｯｸﾞ類・ﾌﾛﾝ類装備の乖離状況の情報 ・関連事業者からの入電が多い問合せ内容 ・自治体向けのｼｽﾃﾑ操作・手引書 ・東日本大震災による番号不明被災自動車への対応状況 ・自治体向けｱﾝｹｰﾄ調査結果 ・離島対策支援事業手引書 ・不法投棄対策支援事業手引書 ・離島対策支援事業に関する住民向けﾁﾗｼ等 ・離島対策支援事業手引書

第3章　自動車サイクルに関する情報発信・共有に際して前提とすべき考え方の整理

今後、自動車リサイクルシステムを更に発展させていくためには、関係主体における情報発信・共有の取組に際して前提となる考え方を共有する必要がある。

このため、ここでは環境省の「企業の環境情報開示のあり方に関する検討委員会　中間報告（H23.6.23）」（参考 5）並びに「環境報告ガイドライン（H24.4.26）」（参考 6）を参考に、まず情報発信・共有の基本原則について検討・整理する。この結果をもとに2．2で示された現状の問題点を再考してみる。

3．1 情報発信・共有の基本原則の検討

わが国の循環型社会の構築に向けての取組のなかで自動車リサイクルの対応は極めて重要な意義を持っている。情報発信・共有の問題でも、その前提として自動車リサイクルに関わる関係主体が共にその高度化を共通の目標とし、相互に連携しあってこれを達成していく「共創」の理念を共有のものとしなければならない。

情報発信・共有にあたっての基本規範は、関係主体が自動車リサイクルに関する取組の説明責任を果たし、他の関係主体の適切な意思決定を促す有用な情報を提供することにある。

説明責任を果たすことが制度の透明性の確保に寄与するとともに、関係主体がそれぞれ適切な意思決定を積み重ねることで円滑かつ効率的なリサイクルシステムの運用・高度化に繋がるため、いかに情報発信・共有の質を高め、かつ量を拡大していくかが重要となる。

こうした点からの検討は、上述した環境省の報告書において整理が行われている。ここではこれを参考に情報発信・共有にあたっての基本的事項を表 16 のように整理する。

情報を提供する側は、受け手を意識して、それを発信するが、その程度には差違があると考える。まず、ここではこの点による分類を行っている。加えて先の環境省の報告書を参考にそれに関連する特性を整理したが、ここでは特に発信者側で当該情報の提供の責務は誰かを明確にする「提供責務性」と受信者側での「取得容易性」を付加している点が新たな考慮点である。情報は、当然、発信で終わるものでなく、それを受けた受信者の意志決定に影響を与え、発信情報に関連した「ひと・もの・こと・とき・場」（後述）の理解や意識の変革、行動の誘発等に繋げていくことが望まれる。一方で、受信者の要望を強く意識し、それを把握したうえで、発信側が提供しなければならない情報も多い。こうした情報の双方向での交換が両者の考えの理解や納得を生むようなコミュニケーションが求められる。

＜表 16　留意すべき情報の質的特性の概要＞

受信者への配慮の差違	情報の質的特性	概　　要
発信者が主体的に考えて対応すべき事項	提供責務性	法制度上の義務に加え、より広範に責務に類する情報発信にも対応する発信者を規定する。
	目的適合性	その情報の発信の意義を明確に認識し、それに適合する合理的な構成で詳細情報を提供する。
	信頼性	情報を忠実に表現し、その根拠が受信者に理解できるように提供する。
	適時性・適宜性	利用者の意思決定に間に合うタイミングで、公表することが望まれる。
発信者が受信者の意向を踏まえて対応すべき事項	取得容易性	受信者が、その欲する情報に容易に取得・接触しやすくなるよう配慮する。
	理解容易性	特別な専門知識がなくても理解できるように、表現方法を工夫し、情報を簡潔かつ明瞭に提供する。
	比較容易性	他の事業者や別の時期等での情報を比較できるように提供する。
	検証可能性	情報の作成の方法や根拠等を明らかにし、第三者が客観的に検証できるよう配慮する。

表 16 の内容については、下表のように各所で利用させる 5W1H+W の観点で整理できる。目的適合性の整理に役立つ質的特性「what：何を」、「why：なぜ」、「whom：誰に」の 3 箇所に当てはめるように整理ができ、「How：どのようにして」での情報の質的特性が多くなっている点も How が方法や手法、技術、対応などの観点で表すことができると考える。

＜表 17　情報の質的特性の 5W1H+W による整理＞

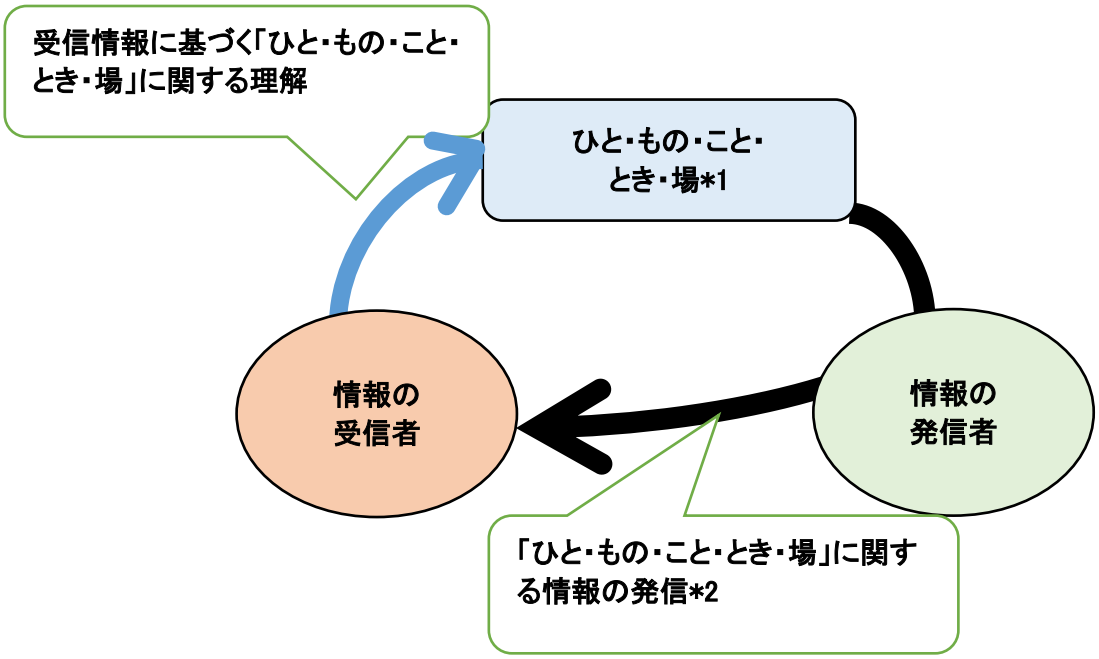
5W1H+W	情報の質的特性
Who	提供責務性
What	目的適合性
Why	目的適合性
When	適時性
Where	適宜性
Whom	目的適合性
How	信頼性、取得容易性、理解容易性、比較容易性、検証可能性

上記で記載した「ひと・もの・こと・とき・場」は、自動車リサイクルでは表 17 のような事項と整理される。「ひと・もの・こと・とき・場」は相互に関連し合い、影響を与える。発信する情報の詳細の内容は、『現状【とき】の〇〇地域【場】における ASR【もの】の不投棄問題【こと】での当該自治体【ひと】の対応状況』などとなる

＜表 18　自動車リサイクルにおける「ひと・もの・こと・とき・場」の概要＞

対象	概　要
ひと	ユーザーや自動車の関連事業者・自治体等の団体、国民・市民、さらには国際地域等の人とそれから構成される組織等を意味する。
もの	自動車や ASR、特定フロン類、廃油等などの物とそれを構成する物質等を意味する。
こと	リサイクルの状況や引取り業務、不法投棄・不適正保管問題などの行為・事象等を意味する。
とき	現在と過去、未来を含める。
場	都道府県市やその集合体としての地域、国、国際地域等の空間を意味する。

以上の関係の概略を表現したのが図 11 である。



＊1:「ひと」は、ユーザーや自動車の関連事業者・自治体等の団体、国民・市民、さらには国際地域等の人とそれから構成される組織等を意味する。
「もの」は、自動車や特定フロン類、廃油等などの物とそれを構成する物質等を意味する。
「こと」は、リサイクルの状況や引取り業務、不法投棄・不適正保管問題などの行為・事象等を意味する。
「とき」には、現在と過去、未来を含める。
「場」には、都道府県市やその集合体としての地域、国、国際地域等の空間を意味する。
＊2:別表に示すように、受信者に提供する情報には、発信者が中心的:主体的に考えて対処すべきものと受信の意向を考えて対処すべきものがある。

＜図 11　発信者と受信者の関係の概要＞

前掲した表 16 の一般化された内容を、自動車リサイクルからの視点で整理したのが以下である。

提供責務性

情報発信・共有に関する自動車リサイクル法で定められた義務や責務については、2．3で詳述した。そこでは「誰が」「誰に」に対して「何を」情報提供すべきかを明らかにしている。こうした情報のなかには、例えば自動車リサイクル法の解説など、共用化して対応する方が効率的かつ正確性を保持できるものもある。また「誰に」の点では、子どもや外国人向け等も新たに対応を要するものとして挙げられる。そのほか、既存の情報を新たな視点で加工したり、組み合わせることによって、より有効な活用が図れる可能性が高まることも指摘され、今後の検討が必要である。

一方で、こうした法制度上の義務・責務を越え、自動車リサイクルの高度化には関係主体の自主的な情報提供・共有も望まれる。

目的適合性

適切な意思決定を促す有用な情報発信・共有を行うにあたっては、その情報がどのような意思決定に用いられるかを意識し、その目的に適合する情報を適切に構成し、発信していく必要がある。

発信後にそれを受け止めた受信者が意図した目的に合致するように理解・行動したかを随時把握し、目的の妥当性やそのための情報構成の適切性等を常に評価・改善していくことが、特に重要である。こうした点からユーザーの動向調査や事業者間の情報交換等が行われる。

適時性・適宜性

適切な意思決定を促す有用な情報発信行うにあたっては、状況に合った適切なタイミングでそれを実施することが重要である。

適宜性として、ユーザーへの情報発信の視点では自動車購入時や使用時、引取り時において、適切な情報が容易に得られるよう対応する必要がある。一方、適時性としては、自動車の法制度に関連した新情報、例えば最近の「HFO-1234yf をカーエアコン用冷媒として使用する自動車の取扱いについて（周知・注意喚起） 平成22年12月24日経済産業省 自動車課」のように、適切な時期に、また広範なルートを通じて関係主体への周知を図ることが重要である。こうしたなかでは、関係主体への様々な通知等を最新から既存まで一括で管理し、伝達できるような情報システムを JARC に設けることも有効である。

信頼性

適切な意思決定を促すための有用な情報発信・共有を行うにあたっては、事業活動に伴って発生する環境への影響や関連する経済的・社会的な影響及び自動車製造・仕様等における環境配慮等の取組状況を、忠実に表現しなければならない。そのためには、必要不可欠な情報が網羅されていること、それらの情報に偏りがないこと、情報の作成方法が適切に選択され、その適用に誤りがないことが必要である（参考 5、6 参照）。

自動車リサイクルにおいては、関係主体が情報を発信・共有する際に恣意性を排除し、上記のように網羅性・客観性・正確性を確保するとともに、こうした点が後述するように第三者により検証できるようにするなどで、受信者・利用者の信頼性の確保に努めなければならない。

取得容易性

必要とする情報を受信者が容易に取得できるように、発信者側でそのための環境整備を行っておくことが肝要である。このためには発信者側で受信者の要望（潜在的なものを含めて）を把握する不断の努力・取組を行って行かねばならない。

自動車リサイクルにおいては、自動車の購入から使用済みとして適正に処理されるまでの間に各主体によって多様な情報が提供されるため、ユーザーを中心とした利用者が必要とする情報を容易に取得できるように、これらの情報へのアクセスの容易さ、全体を俯瞰した情報の一覧性、規則性ある階層化などを勘案して、適切な環境を整える工夫が求められる。

情報伝達の媒体としても紙ベースかインターネットか、あるいはその両者か等の検討も、この取得容易性に含まれる。また、インターネットの場合では、ウェブ・アクセシビリティとして議論されている事項も重要である。

理解容易性

有用な情報発信・共有を行うにあたっては、特別な専門知識がなくても理解できるように、それらの情報を適切に分類し、他情報と関連付け、または表現方法を工夫し、適切な用語の使用を遵守して、簡潔かつ明瞭に伝えることが望まれる。

また、できる限り定量化した数値情報を活用することも効果的である。各種取組の状況を評価するうえで、数値情報は関係主体の理解を助け、文章の記述情報の信頼性を高める効果がある。

比較可能性

適切な意思決定や理解を得るのは、比較は有効な手段である。情報発信・共有を行う際にも、事業活動における様々な成果や実績を単年度だけで表現するよりも経年的な推移を見せることや、事業特性や業態の類似した他の事業者と比較することで、より一層の理解を

促せ、結果としてより良い意思決定につなげられる。

自動車リサイクルにおいては、例えば購入する自動車の選別時、引取業者の選択時等、ユーザーが選択を迫られる重要な機会がある。こうした際に納得感をもって主体的選択が行えるよう、関係主体は積極的かつ適切に情報発信・共有を実施し、このための情報環境を整備することが求められる。

検証可能性

適切な意思決定のために提供される情報については、その前提条件、作成方法並びに算定根拠等を明らかにするとともに、対象事象等を忠実に表現し、客観的に検証できるようにすることが重要である。

３．２ 情報発信・共有の基本原則（３．１）に基づく第2章2節の課題の整理

３．１で示した情報発信・共有の基本原則に基づき、本報告書２．２での「共通的な課題」と「個別的な課題」における情報の質的特性の問題点を整理したのが表 19、20 である。欠落している情報の質的特性については、主となるものと副となるものを分けて記載した。

＜表 19 共通的な課題における問題となる情報の質的特性＞

共通的な課題		欠落している情報の質的特性	
		主要な質的特性	副次的な質的特性
ｉ）発信者が主体的に対応すべき課題			
	①「目的とする情報がない」等	提供責務性 目的適合性	取得容易性
	②「必要なタイミングで必要な情報が得られない」等	適時性・適宜性	
ⅱ）発信者が受信者の意向を踏まえて対応すべき課題			
	①「目的とする情報が見つけづらい」等	取得容易性	
	②「使われる用語・表現に統一感ない等により分かりにくい」等	理解容易性	比較可能性
	③「事業者間の比較や取組の進歩度の比較がしづらい」等	比較可能性	理解容易性
	④「情報の算定方法、前提条件などが分かりにくい」等	検証可能性	信頼性

＜表 20 共通的な課題における問題となる情報の質的特性＞

共通的な課題		問題となる情報の質的特性	
		主要な質的特性	副次的な質的特性
ｉ）自動車製造業者等の情報発信・共有に関する課題			
	①環境配慮設計についての情報発信・共有	理解容易性 比較可能性	目的適合性
	②再生資源利用についての情報発信・共有	理解容易性 比較可能性	目的適合性 信頼性
ⅱ）引取業者の情報発信・共有に関する課題			
	①ユーザーに対する情報発信の取組	信頼性 理解容易性 比較可能性	
	②引取業者間の情報共有・連携	目的適合性	
	③マイナンバー情報の取扱い	信頼性 理解容易性 比較可能性	

	④使用済自動車の価格情報の開示	適用責務性 取得容易性 適時性・適宜性	目的適合性
iii）整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者の情報発信・共有に関する課題			
	①ユーザーに対する情報発信の取組	信頼性 理解容易性 比較可能性	
	②自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格化	理解容易性 比較可能性	
iv）自治体の情報発信・共有に関する課題			
	①ユーザーに対する情報発信の取組	適用責務性 目的適合性	
	②自治体間の情報共有の取組	取得容易性	
v）JARC の情報発信・共有に関する課題			
	①JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データの活用	目的適合性 取得容易性 適時性・適宜性	
	②自動車リサイクルシステムの普及啓発に向けた情報発信	理解容易性 比較可能性	信頼性
	③自動車リサイクルの更なる発展に資する情報収集	目的適合性	
	④自動車リサイクル情報システムのユーザービリティ改善	目的適合性 取得容易性 適時性・適宜性	
	⑤自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティ拡充	目的適合性	適時性・適宜性

このように第2章2節で挙げられた情報発信・共有に関する共通的な課題は、情報発信・共有の基本原則のいずれかが欠落していることにより引き起こされているものであり、また、関係主体における個別課題についても、こうした状況が当てはまる。

これを踏まえ、今後の関係主体における情報発信・共有にあたっては、先に整理した情報発信・共有の基本原則を意識することが肝要である。

なお、これまでに示した課題への具体的な対応の方向性については第4章で詳述する。

第4章　自動車リサイクルの更なる発展に向けた情報発信・共有の方向性

第2章及び第3章で整理した課題を踏まえ、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向けた情報発信・共有の取組の方向性について、情報発信・共有に関する共通課題と関係主体における個別課題を分けて以下のとおり整理した。

また、今後の自動車リサイクルの高度化に向けた対応のなかで、情報発信・共有の役割の重要性を認識し、今後検討が必要なテーマとしてその目的・目標について考察した。

4．1 情報発信・共有に関する共通課題への対応

自動車リサイクルシステムの更なる発展に向け情報発信・共有の質を高めていくには、まずは第3章で示した情報発信・共有の基本原則を意識した取組の徹底が重要である。

上記の点を踏まえ、第2章2節の課題への対応の具体的な方向性について、以下のとおりまとめた。

（1）目的やタイミングを意識した情報発信

自動車リサイクルシステムが円滑に運用されるためには、関係主体による情報発信・共有を基礎とした積極的な相互連携が必要不可欠である。

他方、施行 10 年を経過してなお、「目的とする情報がない」、「目的とする情報が見つけづらい」、「必要なタイミングで必要な情報が得られない」等の指摘がされているところであり、関係主体においては、改めて、「提供責務性」、「目的適合性」、「取得容易性」、「適時性・適宜性」等の基本原則を意識した、的確かつ使い易い形態の情報発信・共有に努めることが求められている。

また、自動車リサイクルシステムにおいては、その長期的なプロセスや関係主体の多様性等により、基本原則である「適時性・適宜性」を意識した情報発信・共有が特に重要である。

具体的な課題として、ユーザー向けの情報として発信・共有されるもののなかに、非自動車ユーザーを含めた国民向けの情報や、今後ユーザーとなることが見込まれる子ども向けの情報等が混在していることにより、またユーザー向けの情報についても自動車購入時・使用時・引取時等の各プロセスで必要とする情報が異なるにも関わらず、これらが混在していていることにより、適切な理解ににつながりにくくなっている点などを改善することが求められる。

今後ユーザーとなることが見込まれる子ども向けの情報発信・共有の在り方について、例えば学校教科書や「環境読本」等の副教材においても自動車リサイクルシステムに関する記載がされており、こうした教育過程における適切な情報発信・共有は、今後の循環型社会の推進の観点で重要である。

【関係主体の取組】

- 関係主体は、自動車リサイクルシステムの円滑な運用のために他の関係主体が果たしている役割を認識し、これが適切に遂行されるよう、自らが発信すべき情報について整理を行い、積極的に対応する。
- 関係主体は、情報発信の基本原則である「適時性・適宜性」を意識して、ユーザー向けの情報と非自動車ユーザーを含めた国民向け、子ども向けの情報とを区別し、また、ユーザー向けに情報を発信・共有する際においても、自動車購入時・使用時・引取時等の各プロセスで必要とする情報が異なる点を意識しながら、適切かつ的確な情報発信に取組む。

（2）用語の統一化

情報発信・共有を行うにあたっての基本原則である「信頼性」、「理解容易性」、「比較可能性」、「検証可能性」の重要性については、第3章で既に示した。自動車リサイクルシステムにおいては、これら全てに関連する課題として、用語・表現の統一化が指摘されている。

例えば、「逆有償」、「廃車」、「リサイクル部品」等のように、同一の単語が異なる意味で用いられる、あるいは意味するところが不明確な状況で使用されるなどにより、情報が誤解されて受け取られ、適切な意思決定が阻害されてしまう事態が発生している。

これうした状況を踏まえ、検討会では統一的な用語集（別添 1）を作成した。関係主体は引き続き、これを自動車リサイクルシステムの実態に即した有用な統一用語集として改良していくこと及び業界内で普及させていくことが求められる。

【関係主体の取組】

- 関係主体は、自動車リサイクルシステムの実態に即した用語集の改良に努め、また、その成果物について業界内で普及を図り、全ての事業者がこれに準拠した情報発信・共有を行えるよう、環境整備に取組む。
- 関係主体は、特に誤解が生じやすいと指摘がされた「逆有償」、「廃車」、「リサイクル部品」等の用語の正確な使用を徹底する。なお、検討会で整理した用語集における定義は以下のとおり。

＜表 17 自動車リサイクルシステムにおいて特に誤解が生じやすい用語の使い方＞

用語	よみがな	意味/解説
逆有償	ぎゃくゆうしょう	「逆有償」とは、使用済自動車が有価で無くなったことにより、最終所有者が引取業者に費用を支払って使用済自動車を引きとってもらう場合をいう。 自動車リサイクルシステムはネガティブコストとなる3物品の処理費用を購入時に預託することにより、使用済自動車が概ね有価で流通することを前提とした仕組みである。従って使用済自動車の引渡しにおいては、最終所有者は引取業者から原則として処理費用を求められることはなく、通常、その資源価格（くず鉄の相場価格等）に見合った有価物としての支払いを受ける。従って、「逆有償」は基本的に使用されない用語である。 通常、使用済自動車でも自走が可能であり、一部不可能な車両で引取りに運搬費等が発生する場合においても、当該諸経費を使用済自動車の価格と合算した表現のみを用いることは適切では無く、また、この合算金額がマイナスとなった場合にこれを「逆有償」というのも不適切である。 従って、引取業者は使用済自動車の価格と運搬費等の諸経費を区分したうえで最終所有車に対し説明する必要がある。
廃車	はいしゃ	「廃車」は、自動車リサイクルにおいて使用済自動車として厳格に用語が定義されているため、基本的に使用されない用語である。 自動車所有者は、引取業者に使用済自動車を引渡す場合、本来「使用済みにする」の意思表示を行うべきところ、「廃車にする」等の誤解を生む用語を使ってしまうと、当該取引が使用済自動車であったのか、中古自動車であったのか、不明確となり、自動車所有者の意思表示としては不完全なものとなる。 こうした点を引取業者では留意して対応しなければならない。
リサイクル部品	りさいくるぶひん	「リサイクル部品」とは、新品の原型を最大限に止めたまま、再利用される部品で、品質確認を介して商品化された保証付きの部品である。リユース部品とリビルト部品から成る（別掲）。
リユース部品	りゆーすぶひん	「リユース部品」とは、使用済自動車から利用できる部品を取り外し分解等の手を加えず、目視・現車・テスターなどによる点検を行い、清掃・美化を施し、商品化された再利用の部品のことである。
リビルト部品	りびるとぶひん	「リビルト部品」とは、使用済自動車から取り外した部品や修理の際に発生した交換部品等をベースに、磨耗・劣化した構成部品を新品と交換し、再組み立てのうえテスター等を用いて品質確認を行い、商品化された再生利用の部品である。

（3）比較・選択ができる情報の整備

適切な意思決定を主体的に行うにあたっては、第3章で示したとおり、基本原則である「比較可能性」や「理解容易性」、「取得容易性」検証可能性」等を満たした情報発信・共有が重要である。

検討会においては、例えばユーザーの適切な意思決定を促すという観点で考えた際に、各関係主体の取組状況を比較して選択を行おうとしても、各個別事業者の発信情報からそれぞれ必要な情報を抜き出し、これらを照らし合わせる必要があり、簡便に比較・検討を行うことが難しい状況にある点が指摘された。

また、ユーザーの主体的かつ適切な引取業者の選択には、事業者情報の公開が必要であるが、一部の自治体では非公開であったり、公開されていても情報が古かったりするため、適切な比較ができない状況にある。

【関係主体の取組】

- 関係団体は、所属会員の自動車リサイクルシステムに関する取組の状況について、各団体の Web ページに情報を集約するなど、情報発信・共有の基本原則である「比較可能性」を意識した情報発信・共有の在り方について検討を行う。
- 自治体は、ユーザーの主体的かつ適切な引取業者の選択のため、事業者の情報の公開について適切に取組む。
- JARC 等の Web ページに、こうした事業者情報の検索システムを構築するなど、「取得容易性」を意識した情報の集約的な発信の方法についても検討を行う。

４．２ 関係主体における情報発信・共有に関する個別課題への対応

自動車リサイクルシステムが円滑に運用されるためには、関係主体による情報発信・共有を基礎とした積極的な相互連携が必要不可欠であるものの、各関係主体が担っている役割が複雑に絡み合い、関係主体ごとに様々な情報発信・共有に関する個別の課題が生じていることは第2章で整理したとおりである。こうした、関係主体における情報発信・共有の個別課題に対応するための具体的な方向性について、以下のとおりまとめた。

（1）自動車製造業者等の情報発信・共有に関する課題への対応

自動車製造業者等に関する課題への対応の方向性には、環境配慮設計についての情報発信・共有と再生資源利用についての情報発信・共有の観点が主なものである。

ｉ）環境配慮設計についての情報発信・共有に関する課題への対応

自動車製造業者等は、自動車リサイクルにおいて環境配慮設計の導入を直接的に推進するだけでなく、環境配慮設計の進んだ自動車へのユーザーの選択を促すための情報発信を行うという重要な役割を担っている。検討会において、自動車リサイクル全体における環境配慮設計の位置づけや重要性、その社会的便益についての理解を促す情報発信の重要性が指摘され、また、具体的には用語の使い方の整理等を通じた、より分かりやすい情報発信の取組が必要性なことなどが要請されている。

加えて、自動車製造業者等と解体事業者の連携を通じて「リユースの拡大・リサイクルの質の向上と社会的コスト低減の好循環」を実現するうえで必要な環境配慮設計の効率的な導入等に向けた情報共有の必要性についても指摘されている。

【自動車製造業者等のユーザーに対する情報発信の取組】

- 自動車製造業者等及び関係団体は、環境配慮設計の情報について、幅広くユーザーの誰もが理解できるように、特別な専門用語を使わないこと等を意識し、用語の使い方の整理等を通じた、より分かりやすい情報発信に取組む。
- 自動車製造業者等及び関係団体は、ユーザーが自動車を購入する際に、「その再資源化等の実施に配慮して製造された自動車」を選択するといった役割があることを認識し、自動車の環境配慮設計の取組状況を他自動車と比較可能なように、定量的・定性的な評価によりその進捗状況が判断できる情報の発信方法について検討を行う。

【自動車製造業者等と解体事業者の情報共有の取組】

- 自動車製造業者等及び解体事業者は、環境配慮設計の効率的な導入等に向け、さらに解体業者からのニーズ把握や自動車製造業者等からの取組状況の提供等の情報共有を積極的に取組む。

ⅱ）再生資源利用についての情報発信・共有に関する課題への対応

検討会においては、自動車製造業者等は、自動車リサイクルにおける再生資源利用の重要性、社会的便益の理解を促すといった情報発信・共有の目的を意識し、定量的な情報の整理を始め、より分かりやすい内容を発信していく取組の必要性について指摘された。

【自動車製造業者等のユーザーに対する情報発信の取組】

- 自動車製造業者等及び関係団体は、再生資源の利用状況について、幅広くユーザーの誰もが理解できるように、用語の使い方や定量的な情報の整理を始め、より分かりやすい情報発信に取組む。

（2）引取業者の情報発信・共有に関する課題への対応

引取業者に関する課題への対応の方向性には、使用済自動車引取依頼書への記載事項の整理と引取業者ベストプラクティス（好事例）の普及促進、加えて使用済自動車の価格情報の開示の観点に分けて整理した。

ⅰ）使用済自動車引取依頼書への記載事項の整理

引取業者は、情報の非対称性の問題が生じている使用済自動車の引取り時に、ユーザーの適切な意思決定を促すための有用な情報を的確に提供していくことが必要である。具体的には、使用済自動車の引取時に使用済自動車引取依頼書での確認の実施と、その記載事項について基本原則の「信頼性」、「理解容易性」、「比較可能性」等の観点に基づき、使用する用語の統一化等を始めとし、整備・普及に向けて取組む必要がある。

- 関係団体は、使用済自動車引取依頼書への記載事項の統一化や用語の適正化を行うとともに、その普及に向けた取組を行う。
  なお、引取業者へのヒアリングで通じて得た使用済自動車引取依頼書を参考に、用語を整理（別添 2）や記載事項を整備し、以下のとおり使用済自動車引取依頼書（モデル版）を作成した。
- 各引取業者での確認書類やその類似書面でもかなりの事項については記載がある。しかしながら、下記の事項については確認が必要であり、情報システムの改変等の関係で早急には対応できない場合でも、可能な限り早期に対処すべきである。

①抹消登録手続代行費用(消費税込)や自走不能車陸送費用・作業費用（消費税込）の別記入欄の設置
②「引取依頼者の支払額：お客様」と「引取業者の支払額」の区分けした記入欄の設置
③フロン類料金（フロン類種別/エアコン有無）に関する記載事項
フロン類（新冷媒）に関する「HFO-1234yf をカーエアコン用冷媒として使用する自動車の取扱いについて（周知・注意喚起） 平成 22 年 12 月 24 日 経済産業省 自動車課」にもあるように、フロン料金徴収の必要ない冷媒が使用され始めており、この冷媒判別法などの情報共有等の対応が必要である。

年　　月　　日

使用済自動車引取依頼書

私（引取依頼者）は、次のとおり使用済自動車の引取りを依頼いたします。

【引取依頼者：お客様】

氏名・名称 （最終所有者）	
所在地	
電話番号	

【引取業者】

氏名・名称	
事業所名称	
所在地	
電話番号	

【使用済自動車の車両情報】

リサイクル券番号　（移動報告番号）	

車台番号		登録番号・車両番号	
車名		通称名	
年式		型式	
初度登録年月日		車検満了日	
所有者		使用者	
引取時走行距離			

【現車の装備状況と再資源化預託金等の預託状況等】

リサイクル法関連費用	装備状況	預託状況	未預託金額
シュレッダーダスト料金	ー	済 ・未	
エアバッグ類料金	あり　・　なし	済 ・未	
フロン類料金 （フロン類種別/エアコン有無）	あり（ CFC ・ HFC ） なし（法該当しない冷媒 ・ エアコンなし）	済 ・未	
情報管理預託金	ー	済 ・未	
再資源化預託金等 未預託額計①	ー	ー	
資金管理料金(消費税込)　②	ー	ー	

【引取依頼者の支払額：お客様】

費　目		金　額
抹消登録手続代行費用(消費税込)③		
自走不能車陸送費用・作業費用（消費税込）④		
リサイクル法関連費用	再資源化預託金等未預託額	
	資金管理料金（消費税込）⑤	
預り抹消登録法定費用		
預り自動車税		
小計　（A）		

【引取業者の支払額】

費　目	金　額
使用済自動車引取価格	
自賠責保険未経過相当額	
自動車重量税未経過相当額	
小計　（B）	

差額清算金額　（A）−（B）	
消費税等合計　（③+④+⑤）x（8/100）	

ⅱ）引取業者のベストプラクティス（好事例）の普及促進に向けた対応

ユーザーへの情報提供におけるベストプラクティス（好事例）を業界として整理したうえで普及を促進し、全ての引取業者が準拠するよう、環境整備を図る必要がある。

また、ベストプラクティスにも盛り込まれているような、使用済自動車の価格情報を始めとする各種の情報もユーザーに伝達することも重要である。

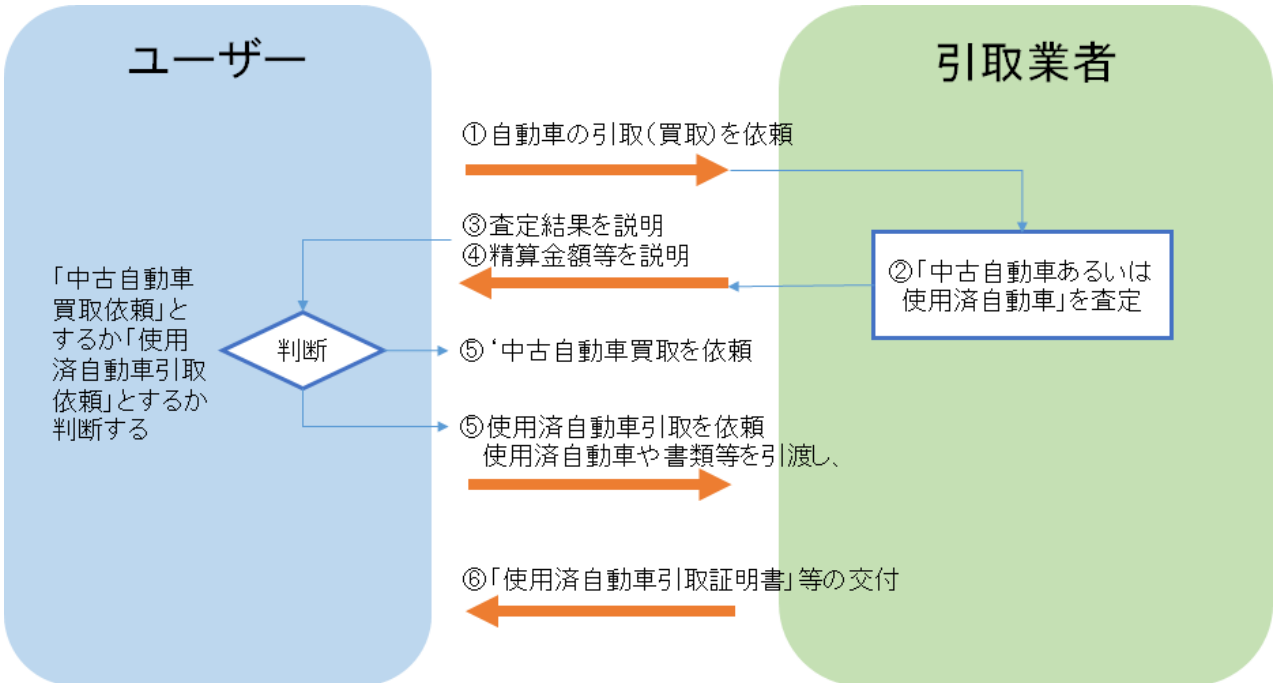
【引取業者のユーザーに対する情報発信の取組】

- 使用済自動車の価格情報や中古車取引時の情報提供関連、前述したマイナンバーへの対応等、ユーザーに対して告知しなければならない情報は、事業者だけでなく、業界全体で統一化を図り、その普及のための取組を実施する。
  特に使用済自動車の価格情報等の非開示は、消費者契約法における不実告知や不利益事実の不告知などに関する問題にもつながり得るなど、情報の非対称性から生じる取引の公平性にも影響するものである。

【引取業者間の情報共有の取組】

- 引取業者及び関係団体は、使用済自動車の引取時におけるユーザーに対する情報発信のベストプラクティス（好事例）をまとめ、全ての引取業者に普及させるように取組む。

なお、引取業者へのヒアリングで得た対応事例を基に、ベストプラクティス対応事例の概要を図12と表20のように整理しておく。



＜図 12 ベストプラクティス対応事例の概念（一例）＞

＜表 20 ベストプラクティス対応事例の概要 （一例)＞

①ユーザーから自動車の引取り（買取り）依頼を受ける。
②（一財）日本自動車査定協会などが定める査定基準をベースとしながら、独自に設けた社内基準に基づいて自動車の査定を行う。この際、次の事項も確認する。 ・当該自動車のフロン類・エアバッグ類の装備の有無を確認 ・当該自動車のリサイクル料金の預託の有無を確認 ・当該自動車の重量税還付相当額、自賠責保険返礼金相当額の有無を確認　等 ＊「中古自動車又は使用済自動車」のどちらの取引がユーザーメリットになるか、総合的に判断する。
③ユーザーに対して査定結果及び総合的な判断結果等を説明する。 ・市場価値があれば、中古自動車として買取ることを説明 ・市場価値がなければ、使用済自動車として引取ることを説明
④自動車の引取（買取）に関する精算金額等を説明する。 ・中古自動車買取価格又は使用済自動車引取価格など、事業者がユーザーに支払う費目と額を説明 ・代行手数料などユーザーが事業者に支払う費目や額を説明 ・消費税額などを始め、差額精算金額を説明 ＊使用済自動車引取りの場合は、使用済自動車の資源的な価値を説明する。 ＊リサイクル料金額やその使途を説明する。 ＊重量税還付や自賠責保険返戻金などがある場合は、その手続きを説明する。 ＊ユーザーに費用負担が発生する場合は、その理由を説明する。
⑤引取業者は、使用済みにする意思表示を署名捺印のある書面で確認する。
⑥引取業者は、最終所有者に使用済自動車の引取証明書を交付する。

iii）使用済自動車の価格情報の開示に関する課題への対応

ユーザーによる使用済自動車の価格情報の入手の困難さは先に触れた。ユーザーと引取業者の取引においては、この情報を開示しなければならないことは上述したが、ユーザーは使用済自動車を引取業者に持ち込む前に、そうした情報を入手し、事業者の選択を行うことを望んでいる。これを解消するためには、地域ごとの価格情報の集約・公表など、何らかの方法でユーザーに対する使用済自動車の価格情報の開示に向けた取組を行っていく必要がある。

【ユーザーに対する関係団体としての情報発信の取組】

- 引取業者に関連する関係団体は、ユーザーの適切かつ主体的な選択を促すため、使用済自動車の価格情報の収集・開示に向けた取組を行う。

上記の情報集約には JARC 等の関与も考えられ、地域ごとの情報などは他の同様の情報と合わせてユーザー向けの検索システムに含める対応も考えられる。

（3）整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者の情報発信・共有に関する課題への対応

整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者によるリサイクル部品の利用促進に向けた情報発信の取組により、ユーザーにリサイクル部品が徐々に浸透しており、一定の成果が出ているものの、新品部品等と比べるとその普及状況は足踏みしている状況にある。

今後、更なるにリサイクル部品の認知度の向上及び利用拡大に向けて、他の業態との連携を進める必要がある。

その他、（一社）日本 ELV リサイクル機構が取組む「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関する JIS の開発」についても積極的に対応することが求められる。

【リサイクル部品の認知度向上及び利用拡大に向けた情報発信・共有の取組】

- 整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者は、ユーザーが自動車の修理時にリサイクル部品を積極的に使用する責務を負っていることを認識し、更なるユーザーのリサイクル部品の認知度向上及び利用拡大のため、損害保険会社や部品商などの他業態との連携を進めるとともに情報発信・共有に取組む。

【自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格化に向けた取組】

- （一社）日本 ELV リサイクル機構と JARC は、「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関する JIS の開発」の実現に向け、連携していく。

（4）自治体の情報発信・共有に関する課題への対応

検討会において、自治体と国及び JARC などの組織間での情報発信・共有での連携について多くの指摘があった。

こうしたなかには、ユーザーへのリサイクル法等の周知や地域の関連事業者の指導等において効率性・正確性等に優れた取組が多く、行政コストの削減を図るにも有効である。

【自治体のユーザーに対する情報発信の取組】

- 自治体は、地域の周辺環境や生活環境を保全するための事業者指導の意義の周知を図っていく必要がある。指導の妨げにならない範囲で、指導の考え方等を含む資料を関連事業者やユーザー等に対しても公開していく。

【自治体間の情報共有・連携の取組】

- 自治体、国は、JARC と連携して自動車リサイクル情報システムを積極的に活用している自治体のベストプラクティスや有用情報等を行政連絡会議等の場で積極的に公表・公開し、他自治体の取組の高度化を図る。
- 国、自治体は、JARC と連携して各自治体で保有している外国人事業者向けの指導マニュアル等を共通情報と位置づけて、その収集・検討から統一版の作成を図り、全国的な展開を進める。
- 国、自治体は、JARC と連携して各主体で所有している自動車リサイクルに関する種々の動画・パンフレットやパネルなどの制作物並びに様々な共通利用が可能な情報を収集し、共有・利用していくシステムの構築に取組む。

（5）JARC の情報発信・共有機能のより一層の発揮に向けた対応

JARC に関する課題への対応の方向性には、自動車リサイクルのユーザーを始めとする国民への普及・啓発と JARC が管理する再資源化状況等のデータの発展的活用の観点、さらに JARC の自動車リサイクル情報システムのユーザービリティの改善とフレキシビリティの拡充の観点に分けて整理した。

ｉ）自動車リサイクルの普及・啓発に向けた対応

検討会においては、JARC が取組む情報発信の内容・方策等について、その対象者の拡充・拡大や第3章で整理した基本原則の「提供責務性」、「目的適合性」、「取得容易性」、「適時性・適宜性」、「信頼性」、「理解容易性」、「比較可能性」等を意識した情報発信に取組む必要性について指摘がされている。

加えて、JARC が行う情報発信の取組について、適宜効果の検証を行い、自動車リサイクルの更なる発展に向けた積極的かつ持続的な取組を行っていくべきとされた。

- JARCは、自動車リサイクルの認知度の向上、普及啓発に向けて、情報発信の内容・方策等の抜本的改善を行い、その効果検証に取組む。

なお JARC では、ユーザーを始め国民に向けの普及啓発に向けた情報発信の取組の今後の方向性を以下のとおり整理した。

JARC のユーザーに対する今後の情報発信等の取組み

1. 情報発信の内容・方策の改善の推進

（1）改善する情報発信事項

・リサイクル料金の預託から使用済自動車のリサイクル・適正処理までの流れ、使われ方を始めとした自動車リサイクルシステムの基本的事項に関する情報発信を強化

・自動車リサイクルシステムの概要について、情報発信の対象者（情報の受け手）を拡大

（例：小中高等学校の生徒等）

（2）情報発信の方策の改善

①平成 27 年 12 月完成の自動車リサイクルシステムの基本的な内容を分かりやすく解説した短編映像 の積極的活用

・短編映像の JARC ホームページ掲示を積極的にユーザー、関係主体等に周知

・DVD 配付を広く積極的にユーザー、関係主体等に周知

《例1》自動車関係団体や自治体に短編映像及び DVD 配付を周知する。

《例2》小中高等学校教員向け新聞に掲示することにより短編映像及 DVD 配付を周知する。

②自治体主催の環境イベントの積極的活用

《例1》短編映像の放映　　《例2》ポスター、パネル等の出展

③ユーザーを区分（時間軸での区分）した情報発信

ユーザーを自動車の「購入時」「使用中」「使用済み」に時間軸で区分し、それぞれの時点で必要な情報を分かりやすい内容・方法で情報発信する。《例》JARC ホームページの改善

④自治体との連携強化によるユーザーへの情報発信

《例》自治体の広報誌への自動車リサイクルシステムの基本的事項の掲示

2. ユーザーが求める情報の定期的な把握

JARC 主催によるユーザーへのヒアリングの定期的（年1回）開催により、情報発信に関するニーズを把握

3. 効果検証及び情報共有のための仕組みの構築

（1）Web アンケート調査による情報発信の効果検証

・年1回のユーザーの自動車リサイクルシステムの浸透度・理解度調査を継続実施

・多面的な情報発信の効果検証を行う観点から、新たな目的及び対象ユーザーを定めたアンケート調査も実施

（2）JARC 主催のユーザーとの会議（消費者懇談会等）による効果検証

（3）JARC 主催の関係主体との会議の活用

・情報発信・共有の実行状況を共有し、関係主体間の課題調整等の枠組となる会議体を継続的に主催する

＜第1回ユーザーその他へのヒアリング＞

《実施期間》

平成 27 年 12 月

《ニーズ把握対象》

ユーザー及び自動車販売時のユーザーとの接点となる関係 6 団体

（NACS、元気ネット、JAF、 自販連、全軽自協、中販連）

《ヒアリングの実施結果》

〔知りたい情報に関するニーズ〕

自動車リサイクル制度に関する情報、3R に関する情報、幅広い層に対しても理解度向上に繋がる情報

〔ユーザーを区分した情報発信ニーズ〕

ユーザーを時間軸で区分しての情報

〔実施主体・連携に関するニーズ〕

自治体との連携を強化した自動車リサイクル制度の情報、整備事業者と連携した廃車・引取時に関する情報、自動車メーカー等や自動車販売店と連携した自動車リサイクル制度の情報

以　上

ii）JARC が管理する再資源化状況等のデータの発展的活用に向けた対応

JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータは、事業者情報や自動車情報などを一定のルールに従い蓄積してきたものである。

そのうち、例えば情報管理センターが各自治体に提供している「遅延報告」は有効に活用されている。これにより不適切な処理や保管等の進展が防止されている。また、リサイクル料金の預託が必要ないフロン類冷媒が使われたエアコン搭載車の誤預託を発見するなどの成果も得られている。

自動車リサイクルシステムの円滑な運営を補完する指定法人として、自動車リサイクルの更なる発展に向けた取組を着実に進めていくために、公益・中立的な立場で恒常的にユーザーの自動車リサイクルに関する認知状況やニーズの把握に努め、加えて自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報の収集に取組むことも必要である。

この他、JARC は予め情報発信の順法性、目的、優先順位、費用対効果などの情報公開の基本的な考え方を整理したうえで、実現可能なものから積極的に情報発信に取り組んでいくべきではないかとの指摘もされている。

- JARC は、自治体への情報提供に関し、JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータの活用ニーズの把握に努め、発展的活用に取組む。
- JARC は、積極的に自動車リサイクルの更なる発展に資するようにユーザーの認知状況やニーズの把握に努め、加えて自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報の収集に取組む。
- JARCは、再資源化関連データのより積極的な活用を検討するとともに、予め個人情報の取扱いなどの順法性を始め、情報発信の目的、活用方法、優先順位、費用対効果など情報活用の原則となるルールを定める。

なお、JARC では再資源化状況等のデータの発展的な活用及び自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報の収集に向けた今後の取組の方向性を以下のとおり整理した。

また、再資源化状況等のデータの活用に際して、JARC における情報公開の考え方についても以下のとおり整理した。

JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータの活用及び情報収集

1. 再資源化状況等のデータ活用案の検討及び提供の開始

JARC が管理するデータの発展的活用について 恒常的に検討を実施するとともに、有益かつ可能なものから提供を開始することとする 以下に現状考えられるデータ活用案を記す

（1）国民向けの情報

- リサイクル率の国際比較情報 (*1)
- ASR 台当たり引取重量の年度ごとの推移
- エアバッグ類台当たり個数の年度ごとの推移
- フロン類台当たり充てん量の年度ごとの推移

（2）ユーザー向けの情報

- 引取業者所在地の検索機能の強化 (*1)
- 業務を適切に行っている解体業者等 (*1)
- 引取業者ごとの年次引取台数、引取価格 (*1)
- 車種ごとの年次引取台数、引取価格 (*1)

（3）事業者向けの情報

- リサイクル制度認知度のアンケート結果
- 車種ごとの年次輸出返還台数
- 都道府県ごとの月次移動報告件数 (*2)

（4）自治体向けの情報

- フロン類の未引渡大量事業者の情報 (*2)
- 不法投棄・不適正保管解消の好事例 (*2)

2. 自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報の収集

- JARC は、毎年、関係主体にヒアリングを実施し、データ活用ニーズを把握する
- 自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報を収集する
- 第1回ヒアリング（トライアル）を既に実施済み結果は備考参照 (*3)
- トライアルの実施結果を受けて以下の点を改善していく。
  - ✓ JARC がどのような情報をどういう形で保持しているのかについて理解してもらう。
  - ✓ データ活用のされ方を例示するなど聞き方を工夫する。

(*1) 現在のデータでは不足しているので 他システム等とのデータ連携が必要

(*2) 既に具体的に検討中

（*3） 第１回ヒアリング実施結果

《実施期間》

平成 27 年 12 月～平成 28 年 1 月

《ニーズ把握対象》

検討会の構成団体を中心 とした関係主体（計 14 団体）NACS、JAF、自工会、輸入組合、自販連、 全軽自協、中販連、日整連、ELV、愛知県、元気ネッ ト、自再協、TH チーム、ART

〔主なニーズ〕

・国内で使用されている自動車を把握するため輸出返還した車台の車台番号が知りたい(輸入車メーカー)

・高張力鋼板など高く売れる材料が使われている部位が分かるとリサイクル促進に繋がるので知りたい(解体業者)

・ 費用を掛けてまで欲しい情報はなく、現状のままでよい。

以 上

JARC における情報公開の考え方

1. 情報公開の原則

JARC が自動車リサイクル法に基づく業務に関して保有している下記（1）～（3）の情報(＊1)は、原則として国民共有の財産であるという認識のもと、循環型社会の更なる発展に寄与するものがあることから、国民一般及び関係者(＊2)に向けた公開を積極的に推進する。(＊3)

（1）自動車リサイクル法に関する制度の運用の高度化に資する情報
（2）自動車のリサイクル及び適正処理の促進に資する情報
（3）その他循環型社会の発展に資する情報

2. 公開の対象外となる情報

上記1の情報であっても、下記（1）～（4）の情報は原則として一般公開しない。(＊4)

（1）個人に関する情報
（2）法人、事業者等に関する特別な情報（例：法人、事業者等を特定できる情報）
（3）JARC と他者との契約書、約款等の定めにより外部公開不可の情報
（4）特定の者に不当な利益又は不利益を与える情報

3. 公開する情報の優先度

公開の優先度を判定するに当たっては、情報の循環型社会発展への貢献度を重視する。
加えて、国民一般及び関係者への影響の大きさ（対象者数、環境負荷軽減効果等）も参考とする。
ただし、実現性として、費用対効果、IT技術的難易度、JARC 保有情報かどうか等も考慮する。

〔情報の循環型社会発展への貢献のポイント〕
〇国民一般及び関係者の循環型社会発展に寄与する行動を促すという観点からの貢献
〇国民一般及び自動車ユーザーへの循環型社会発展・自動車リサイクルシステムの普及・啓発に寄与するという観点からの貢献

（＊1） 情報：電子元データ、電子加工データ、文書、図画等
（＊2） 関係者：自動車リサイクル法で役割が規定されている者(自動車ユーザー、自動車製造業者等、関連事業者、国・自治体)
（＊3） 国の「電子行政オープンデータ戦略」(平成 24 年 7 年 4 日　高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)を参考にした。
（＊4） JARC 情報公開規程、国の「電子行政オープンデータ戦略」及び自治体のオープンデータガイドラインを参考にした。

以　上

iii）JARC 自動車リサイクル情報システムのユーザービリティの改善とフレキシビリティの拡充に向けた対応

JARC の自動車リサイクル情報システム（以下、「情報システム」という。）のユーザービリティについては、これまでも随時実施きたが、前述したように自治体へのアンケートやヒアリング調査の結果では、より一層の対応が望まれている。

また、現在の情報システムは、平成 17 年 1 月の自動車リサイクル法本格施行時に求められた要件に応えたが、その後の性能改善に対応するため、一度大規模改修を実施した。施行 10 年を超えて、将来の自動車リサイクルシステムの高度化を見据え、情報システムのフレキシビリティを拡充することの必要性が議論されてきた。

- JARC は、自動車リサイクル情報システムのユーザービリティを改善する観点で、自治体、関連事業者等のシステム利用者のニーズの定期的な把握に取組む。
- JARC は、今後の自動車リサイクルシステムの変革・高度化に備え、自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティを拡充させることを目指し、中長期的活動として今後の情報システムの大規模刷新で対応すべき要件の検討を行う。

なお、JARC では自動車リサイクル情報システムのユーザービリティと改善とフレキシビリティの拡充に向けた今後の取組の方向性について以下のとおり整理した。

JARC の自動車リサイクル情報システムの改善への取組

1. フレキシビリティを拡充する観点でのシステム改善

実際の改善については、平成 36 年(2024 年)に予定されている情報システムの大規模刷新と併せて行うことを想定した。現時点の検討項目例は以下 3 案である。 (*1)

①3 物品以外の物品を管理する【品目追加】
- ・プラスチック・ガラス等の処理の管理によるリサイクルの高度化
- ・CFRP 等の次世代車材料に関する情報の管理によるリサイクルの促進
- ・リチウム電池等の処理に関する情報の管理による安全性の確保
- ・その他（管理が必要な物品が発生した場合）

②再生資源が活用された車両等を対象にしたリサイクル料金割引制度の導入に対応するためのシステム対応【料金割引システム】

③より環境に配慮した再資源化を促すためインセンティブを付与する等の取組を行うためのシステム対応【インセンティブ対応システム】

2. ユーザービリティを改善する観点での定期的なニーズ把握

（1）JARC が主体となって、毎年、関係主体にヒアリングを実施し、システム改善ニーズを把握する。

（2）第 1 回ヒアリング（トライアル）を既に実施済。（結果は(*2)参照）

（3）トライアルの実施結果を受けて以下の点を改善していく。
- ✓ システム改善を絡めた業務改善を提案するなど聞き方を工夫する

(*1) 情報システム刷新についての財源等は資金管理業務諮問委員会において検討することになっている

(*2) 第1回ヒアリング実施結果

《実施期間》

平成 27 年 12 月～平成 28 年 1 月

《ニーズ把握対象》

検討会の構成団体を中心とした関係主体（計 14 団体）NACS、JAF、自工会、輸入組合、自販連、全軽自協、中販連、日整連、ELV、愛知県、元気ネット、自再協、TH チーム、ART

〔主なニーズ〕

・事業者に指導する際に、事業者が使用している移動報告を行う画面と同じものを自治体でも見られるようにしてほしい(自治体)

・移動報告対象を個々に選択するのが煩雑なので、一括選択できるようにしてほしい(解体事業者)

・不便は感じておらず、現状のままで十分である。

以 上

４．３ 自動車リサイクルの高度化に向けた情報発信・共有の目標・目的に関する考察

自動車リサイクルシステムを円滑に運用するとともに、より高度に進化させるにあたって関係主体間の情報発信・共有の重要性は増しており、そのための目標・目的として以下の事項が挙げられよう。これまで国や関係団体等で公開・開示されたきた情報もこうした目的にそったものであるが、自動車リサイクルの進展とともに、その拡充・高度化が求められており、今後更なる検討が必要である。

①ユーザー等の自動車リサイクルへの理解の促進及び自動車リサイクルの実績の告知
（一例） 幅広くユーザーを始め国民・市民に対しての自動車リサイクル法の周知・徹底並びに海外との比較等を含めた実績の告知などが自動車リサイクルの高度化に繋がる。

②ユーザー等に対する環境配慮が進んだ優良事業者の選択の促進
（一例）幅広くユーザーを始め国民・市民に適切な情報を提供することにより、環境への取組が進んだ優良事業者の選択促進に繋がり、業界の高度化を牽引する。

③事業者の環境貢献についての説明責任
（一例）事業者は幅広くユーザーを始め国民・市民に対して、環境への取組の実績や今後の計画を開示し、環境貢献への説明責任を果たすのが時代の要請である。

④各関係主体の意思決定に影響を与える有用な情報の提供
（一例）関係主体それぞれが今後の対応を決定するのに必要な情報を相互に公開し、環境経営や製品選択等のあたっての意志決定に資する。

⑤関連企業の環境取組の促進
（一例）事業者が適切な環境情報を提供することにより、サプライチェーンの上流あるいは下流の事業者の環境への取組を更に促進させる。

⑥関係団体の環境取組への姿勢やその対応状況の公開
（一例）関係団体は環境方針や環境報告書等の公表を通じて、その姿勢を示すとともに、対応状況を公開する。また所属会員に対しても今後の方向性やベストプラクティス（好事例）を示すなどの対応を推進する。

⑦優良事業者・優良ユーザーの育成
（一例）比較可能な情報の公開によって優良事業者が判別できるようにするとともに、その選択を通じて環境を意識した意思決定ができるユーザーの育成に資する。

⑧関係主体間の連携の促進
（一例）情報公開・共有を通じて関係主体間の連携を促進し、それぞれの主体が抱える課題を相互に認識し、連携のもとでそれを解決するとともに自動車リサイクルシステム

の高度化を図る。

⑨公正取引の実現のための対応・確認
（一例）ユーザーとの引取り業務や事業者間での取引における「情報の非対称性」の解消を図り、公正・公平な取引を実現する。

⑩行政対応の効率性と確実性の向上
（一例）自治体間でのベストプラクティスの共有によって効率性・確実性の向上を図り、また自治体と関係主体の連携によって行政コストの低減を実現する。

本報告書で示したように、自動車リサイクルにおける情報発信・共有の現状では、以下の課題が指摘される。

① 自動車リサイクル法上の各関係主体の責務・役割をより高度に達成するためには、情報発信の範囲や内容等の検討については十分とはいえない。
② ユーザーのアンケート調査では、特に使用済自動車の引取り過程で十分な情報が提供されているとはいえず、書面での取引の確認も実施率は高くないものと想定される。
③ 上記のユーザーに提供されるべき情報のなかでは、価格情報が特に不足しており、この不透明性からくる問題を抱えている。
④ 引取業者のなかには登録されているものの、使用済自動車の引取り実績がない事業者も多い。

こうした現状の問題・課題は上述した目標・目的の主要な部分であり、早急な対応が必要であろう。

第5章　おわりに

検討会では、自動車リサイクルシステムのより円滑な運用のために、関係主体による情報発信・共有を基礎とした積極的な相互連携が必要不可欠であるとの考え方に基づき、合同会議報告書で示された情報発信・共有の取組に関する課題を出発点として自動車リサイクルシステムの更なる発展に向けた情報発信・共有の在り方について 6 回に亘り検討を行ってきた。本報告書は、その成果をまとめたものである。

今後、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向け、検討会報告書で示された方向性を基に関係主体において情報発信・共有に関し、より一層の取組を進めることが望まれる。また検討会では、今後検討すべきテーマも示したが、こうした課題については継続して内容を深め、成果につなげる取組も必要であろう。

こうした取組が実際に効果を発揮するまでには、ある程度の期間を要することから、課題の検討状況や関係主体の取組の進捗状況の把握・共有を定期的に実施し、その着実な進展につなげていくことが必要である。

また、検討会において適用したプロセス、すなわち関係主体が集まり、課題認識の共有、役割の整理、取組方針の検討したうえで、関係主体の自主的な取組の改善につなげるという方式は、今後、自動車リサイクルシステムが自立的に発展していくために非常に有効なものである。今後も定期的に関係主体が集まり、情報発信・共有の在り方等に関する議論を継続的に実施していくことが望まれる。

＜別添資料＞

・別添 1 自動車リサイクルに関する用語集
・別添 2 使用済自動車引取依頼書への記載事項の調査結果

＜参考資料＞

・参考 1『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』
で示された課題の内、検討会で取扱うテーマ
〈産業構造審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル小委員会及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同会議；平成 27 年 9 月〉
・参考 2 関係団体の説明資料
参考 2-1（公社）日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会　資料
参考 2-2（一社）日本自動車連盟　資料
参考 2-3（一社）日本自動車工業会　資料
参考 2-4（一社）日本自動車輸入組合　資料
参考 2-5（一社）日本自動車工業会並びに日本自動車輸入組合　資料
参考 2-6（一社）日本自動車販売協会連合会　資料
参考 2-7（一社）全国軽自動車協会連合会　資料
参考 2-8（一社）日本中古自動車販売協会連合会　資料
参考 2-9(一社）日本自動車整備振興会連合会　資料
参考 2-10(一社）日本 ELV リサイクル機構　資料
参考 2-11(一社）日本 ELV リサイクル機構と消費者団体の意見交換
参考 2-12(一社）日本 ELV リサイクル機構による
「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格い関する JIS の開発」の取組
参考 2-13(一社）日本自動車リサイクル部品協議会　資料
参考 2-14 愛知県　資料
参考 2-15(公財）自動車リサイクル促進センター　資料
参考 2-16(公財）自動車リサイクル促進センターの消費者懇談会

・参考 3 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書（一部抜粋）
〈経済産業省、環境省；平成 23 年 2 月〉
・参考 4 自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書の概要
〈国土交通省；平成 14 年 5 月〉
・参考 5 企業の環境情報開示のあり方に関する検討委員会　中間報告（概要）
〈環境省；平成 23 年 6 月〉
・参考 6 環境報告ガイドライン(一部抜粋）　〈環境省；平成 24 年 4 月〉