

自動車リサイクル法 指定法人

10年の歩み



公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

目次

| | |
|---|----|
| 「発刊にあたって」 公益財団法人 自動車リサイクル促進センター 理事長 郡冨 孝 | 1 |
| 巻頭言 経済産業大臣 茂木 敏充 | 3 |
| 巻頭言 環境大臣 石原 伸晃 | 4 |
| 寄稿 経済産業事務次官 立岡 恒良 | 5 |
| 寄稿 近畿経済産業局 総務企画部長 宮本 昭彦 | 7 |
| 寄稿 環境省 廃棄物・リサイクル対策部 企画課 リサイクル推進室 室長 庄子 真憲 | 9 |
| 寄稿 NPO 法人 GEWEL 理事 本井 稚恵 | 11 |
| 寄稿 公益財団法人 自動車リサイクル促進センター 初代専務理事 中谷 義雄 | 13 |

第1章 自動車リサイクル制度の立上げと財団の創設（～2004年）

| | |
|--------------------------------|----|
| 第1節 総論 | 17 |
| 第1項 自動車リサイクルに関連した国・自治体等の動き | 17 |
| 1. 使用済自動車処理の形態と問題 | 17 |
| 2. 使用済自動車リサイクル・イニシアティブ | 18 |
| 3. 自動車リサイクル法施行 | 18 |
| 第2節 立上げ期の事業実績 | 21 |
| 第1項 財団全体の動き | 21 |
| 1. 統一的促進センターとしての財団の立上げと指定法人の指定 | 21 |
| 2. 自動車リサイクルシステムの開発 | 21 |
| 3. 理解活動の展開 | 23 |
| 第2項 資金管理センターによる事業 | 27 |
| 1. 金流WGによる業務設計に基づく資金管理業務の立上げ | 27 |
| 2. 自動車所有者からリサイクル料金を収受する仕組みの構築 | 27 |
| 3. 既販車情報の取得 | 28 |
| 4. 資金管理料金額の設定 | 28 |
| 5. 預託証明書 | 28 |
| 6. 預託金の運用の基本方針の策定 | 29 |
| 7. 輸出取戻し手数料額の設定 | 29 |
| 8. 資金管理業務諮問委員会 | 29 |
| 9. 事業者等への周知 | 30 |
| 10. 資金管理業務規程 | 30 |
| 第3項 再資源化支援部による事業 | 31 |
| 1. 小規模製造事業者・輸入業者との契約締結 | 31 |
| 2. 義務者不存在車に対する運用の構築 | 32 |
| 3. 離島対策等検討会の立上げ | 32 |
| 4. 離島対策・不法投棄等対策支援事業の運用検討 | 32 |
| 5. 離島対策・不法投棄等対策に係る事業計画の策定支援 | 32 |
| 第4項 情報管理部による事業 | 34 |

| | |
|-----------------------------|----|
| 1. 電子マニフェストシステムの構築 | 34 |
| 2. FAX 事業者向けシステムの構築 | 34 |
| 3. 自動車リサイクルシステムコンタクトセンターの開設 | 34 |
| 4. 情報管理料金の設定 | 35 |

第2章 自動車リサイクル法施行と指定法人事業の開始（2005年～2007年）

| | |
|---------------------------------|----|
| 第1節 総論 | 37 |
| 第1項 自動車リサイクルに関連した国・自治体等の動き | 37 |
| 1. 自動車リサイクル法の本格施行 | 37 |
| 2. 自動車リサイクル法安定施行に向けた取組み | 38 |
| 第2節 草創期の事業実績 | 40 |
| 第1項 財団全体の動き | 40 |
| 1. 自動車リサイクルシステムの稼動開始 | 40 |
| 2. (独) 中小企業基盤整備機構主催の講習会への講師派遣 | 40 |
| 3. 自動車リサイクルシステムの更なる安定運用に向けた組織改変 | 41 |
| 4. 自動車リサイクル関係行政連絡会議への参加 | 41 |
| 5. 理解活動の展開 | 41 |
| 第2項 資金管理センターによる事業 | 42 |
| 1. 資金管理システムの稼動開始 | 42 |
| 2. リサイクル料金収受および預託金払渡しの実務 | 42 |
| 3. 継続検査等の関係者への対応 | 42 |
| 4. 輸出返還事務センターの開設 | 42 |
| 5. 輸出取戻し手数料額の改定 | 43 |
| 6. 特預金の出えん | 43 |
| 第3項 再資源化支援部による事業 | 44 |
| 1. 小規模製造事業者・輸入業者からの委託業務の開始 | 44 |
| 2. 義務者不存在車の再資源化等処理の開始 | 44 |
| 3. 離島対策・不法投棄対策支援事業の開始 | 44 |
| 4. 離島対策支援事業の活用促進と早期定着に向けた取組み | 45 |
| 5. 離島対策等検討会による現場視察 | 45 |
| 第4項 情報管理部による事業 | 46 |
| 1. 電子マニフェストシステム実績の公表 | 46 |
| 2. FAX 事業者への対応 | 46 |
| 3. 電子マニフェストシステムの改善 | 46 |
| 4. 電子マニフェスト発行取消への対応 | 46 |
| 5. フロン類年次報告 | 47 |
| 6. 事業者対応の強化 | 47 |
| 7. 情報管理料金の改定 | 47 |

目次

第3章 指定法人事業の安定運用と今後の展望（2008年～）

| | |
|--------------------------------------|----|
| 第1節 総論 | 49 |
| 第1項 自動車リサイクルに関連した国・自治体等の動き | 49 |
| 1. 自動車リサイクル法施行後5年間の評価（自動車リサイクル制度の成果） | 49 |
| 第2節 安定期の事業実績 | 53 |
| 第1項 財団全体の動き | 53 |
| 1. 車両状況照会機能拡充 | 53 |
| 2. 公益認定の取得 | 53 |
| 3. 自動車リサイクルシステムコンタクトセンターの見直し | 53 |
| 4. 自動車リサイクルシステムデータセンターの見直し | 54 |
| 5. 理解普及活動の展開 | 54 |
| 第2項 資金管理センターによる事業 | 56 |
| 1. 継続検査時預託の終了 | 56 |
| 2. 輸出返還事務センターの委託先の入札 | 56 |
| 3. 東日本大震災への対応 | 56 |
| 4. 輸出取戻しに関する施行規則改正への対応 | 57 |
| 5. 預託金の運用の基本方針の変更 | 57 |
| 第3項 再資源化支援部による事業 | 59 |
| 1. 1号委託料金の改定 | 59 |
| 2. 2号リサイクル料金の改定 | 59 |
| 3. 離島対策支援事業の定着 | 59 |
| 4. 不法投棄等対策支援事業に対する出えん | 60 |
| 5. 離島対策・不法投棄等対策支援事業に係わる手続きの見直し | 61 |
| 第4項 情報管理部による事業 | 62 |
| 1. 実績公表の充実 | 62 |
| 2. FAX 事業者への対応 | 62 |
| 3. 電子マニフェストシステムの改善 | 62 |
| 4. 電子マニフェスト発行取消への対策 | 62 |
| 5. フロン類年次報告の改善 | 63 |
| 6. スクラップインセンティブ付きエコカー補助金制度への対応 | 63 |
| 7. 東日本大震災対応 | 63 |
| 8. 事業者理解活動 | 64 |
| 9. 情報管理料金の再改定 | 65 |

データ集

| | |
|---------------------------|-----|
| 1. 資金管理業務の実績 | 67 |
| (1) リサイクル料金・預託金の概要 | 67 |
| (2) リサイクル料金の収納状況 | 68 |
| (3) 再資源化預託金等の管理・運用 | 71 |
| (4) 再資源化預託金等の自動車メーカー等への払渡 | 74 |
| (5) 自動車輸出に伴う再資源化預託金等の返還 | 76 |
| (6) 特定再資源化預託金等の状況 | 77 |
| (7) 番号不明被災自動車対応について | 79 |
| 2. 再資源化等業務の実績 | 80 |
| (1) 自動車製造業者等受託業務の実績 | 80 |
| (2) 並行輸入車等の再資源化量等の実績 | 82 |
| (3) 再資源化の実施状況 | 84 |
| (4) 離島対策支援事業の実績 | 85 |
| (5) 不法投棄等対策支援事業の実績 | 89 |
| 3. 電子マニフェストシステムの実績 | 90 |
| (1) 電子マニフェストシステムの全体像 | 90 |
| (2) 工程共通 | 91 |
| (3) 引取工程 | 106 |
| (4) フロン類回収工程 | 110 |
| (5) 解体工程 | 113 |
| (6) 破碎工程 | 116 |



公益財団法人 自動車リサイクル促進センター 理事長
郡 峯 孝
(同志社大学教授)

「自動車リサイクル法」外史

「自動車リサイクル法（使用済自動車の再資源化等に関する法律）」は2002年に制定され、2005年に施行された。このリサイクルの責任を果たす組織として2003年に自動車リサイクル促進センターが指定され、おかげさまで10年が経過した。これまで指定法人として大過なくやって来られたのも国、自動車メーカーをはじめ関係各方面のご指導、ご支援の賜物と御礼を申し上げたい。10年を一区切りとして、「初心を忘れない」ためにも、あらためて、自動車リサイクル法が制定され今日に至るまでの背景を振り返ることは意義あることだと思う。

本誌は自動車リサイクル法スタートから現在に至る10年の歩みを記載したもののだが、発刊の辞に代えて自動車リサイクル法が制定されるに至るまでの背景を考えてみたい。

1990年代から2000年代にかけて「廃棄物処理法（廃棄物の処理及び清掃に関する法律）」は頻繁に改正される。当時、廃棄物全般において、その増大による埋め立て地のひっ迫が深刻な問題となる。従来の焼却・埋め立てを中心とする処理・処分だけでは「適正処理」はいずれ立ちいかなくなる危険があった。本来、「環境保全のための施設」である焼却場・埋め立て地において、焼却炉からのダイオキシンの発生・産業廃棄物埋め立て地からの硫化水素の発生が、住民にとっては、これらの施設が「迷惑施設」と映るようになった。このため、これらの立地確保が深刻になったのである。また、処理・処分の「不適正処理」もたびたび報告されるようになる。ここから、処理・処分の下流対応から減量（発生抑制）・再利用（再使用）・再資源化の上流対応が模索される。その頃、同じような問題に悩むドイツやスウェーデンでは、廃棄物の上流対策として「拡大生産者責任」政策が提案されていた。

このような背景のもとに2000年「循環型社会形成推進法」が制定され、この実施法として各種の「リサイクル法」が制定され、のちに「自動車リサイクル法」もその一翼を担うことになる。しかし、一方で、リサイクルの名のもとに廃棄物が不適正に処理されたり、折からの再資源市場の市況価格の低迷（いわゆる、逆有償）のため、不法投棄も頻発していた。このような事態は使用済自動車を社会問題化していた。1991年に兵庫県警によるシュレッダーダストの不法投棄の摘発、いわゆる「豊島事件」や路上、河川敷や空き地等での放置自動車の増大である。

自治体にとって厄介なのは、処理・処分せざるをえないシュレッダーダストでも再資源化物と主張されれば、手の打ちようがなく、その対処が遅れることであり、放置しているのではなく、留め置きをしていると主張されれば、これまた、打つ手がない。自治体の中には、これらの放置自動車を放棄自動車と認定するための条例を制定している自治体もあったが、遅々としてその成果は上がらない状態であった。当時は、シュレッダーダスト、エアバッグ、フロン類といった処理が困難なため逆有償となるだけ

ではなく、リサイクル可能な鉄スクラップそのものが市況によっては逆有償になり、いずれ「自治体
が使用済自動車を一般廃棄物として自治体の責任で処理処分する日も近い」と新聞で特集されること
もあった。行き場を失った自動車が安易に不適正処理や不法投棄へと流れる情勢が醸し出されていた。
豊島やいわき市における産業廃棄物の事件はたびたび国会で取り上げられ、付帯決議などが行われたが、
放棄自動車についての議論は本格的にはなされてこなかった。このような事態に業を煮やした政令都市
は大阪市を中心に、一方で、監視のためのパトロールの強化をするとともに、抜本的な対策をとるため
の研究会を開催していた。そこでは、放棄自動車の実態、放棄主体の解明等の把握に努め、そして、「一
時抹消」制度が制度の主旨に反して悪用されているのではないかと、一時抹消をしてナンバープレート
を取り外し、車台番号を消す等によって、所有者を特定できないようにして放置しているという実態を解
明するに至った。この一時抹消の悪用への国の再考を求めて陳情も行っていった。自動車リサイクル法に
使用済自動車のリサイクルのみならず、既存の放棄自動車の撤去もそのフレームワークに含まれたのは
このような自治体の努力も実を結んだのではないかと考えられる。もしも、使用済自動車からでる資源
をリサイクルして、有効活用するのが、法の「正史」的意味を示すとすれば、放棄自動車の撤去は「外
史」的意味を持つのではないだろうか。

これからも我々役職員一同は「初心を忘れず」与えられた責任を果たしていくことをお誓いしてこの
小文の結びとしたい。



経済産業大臣
茂木 敏充

このたび、公益財団法人自動車リサイクル促進センターが自動車リサイクル法に定める指定法人となってから、10周年の節目を迎えられました。

この10年の間、自動車リサイクル法は、廃棄物問題の解決や有用な資源の再利用を促す上で、多大な成果を挙げてまいりました。法制定時に比べて、不法投棄車両や放置車両は急速に減少し、自動車廃棄物のリサイクル率は、目標を大きく上回る水準を維持しています。今や、我が国の自動車リサイクル制度と技術は、各国からも注目される存在となっています。

この世界に誇るべき自動車リサイクルシステムの安定的な運営にあたっては、自動車ユーザーからお預かりしたリサイクル料金の適正な管理や使用済自動車の適正処理に係る電子マニフェストの運用が円滑に行われなければなりません。

我が国の産業をリードする自動車産業は、絶えざる進化を遂げています。それに伴い、新しい技術や素材が次々と導入され、自動車リサイクルを取り巻く環境も変化を続けていくことでしょう。こうした変化にも的確に対応し、自動車リサイクルシステムを将来にわたって、持続的・安定的に運営していかなければなりません。

制度の根幹ともいべき業務を担っておられる貴センターの役割の重要性は、これからも不変です。関係者の皆様が、これまでの10年の確かな実績の上に、この先の10年も、世界に冠たる日本型循環型社会を支える「屋台骨」として、一層のご発展をされることを祈念し、私からのお祝いの言葉とさせていただきます。

環境大臣
石原 伸晃



自動車リサイクル促進センター指定法人化 10 周年記念に寄せて

公益財団法人自動車リサイクル促進センターが、自動車リサイクル法の資金管理法、指定再資源化機関、情報管理センターに指定されてから 10 周年を迎えられたことを心よりお慶び申し上げます。

使われなくなった自動車の再資源化を目的とする自動車リサイクル法は平成 14 年に制定され概ね順調に機能しています。貴センターには、自動車リサイクル法の指定法人として、自動車所有者の方々からお預かりしたリサイクル料金の管理や、リサイクル実施情報の管理業務など、制度の中核的な役割を担っていただいています。平成 24 年度末で、自動車リサイクル制度に預託されたリサイクル料金は約 8 千億円、台数で約 7 千万台と非常に大きく、これらの資金・情報の適正な管理・運用は、将来のリサイクルを確実なものとする上で極めて重要です。

また、貴センターには、離島地域の自動車を輸送する費用や、不法投棄された自動車を撤去する費用を支援する、セーフティーネットとしての役割も担っていただいています。

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災では、数多くの被災自動車が発生し、中にはナンバープレート等の情報が判別できないものも数多くありました。これらの自動車の処理について、被災地の早期復興のため、貴センターに迅速に支援を行っていただきました。その結果、平成 25 年 7 月現在で、被災 3 県の約 7 万台の被災自動車のうち、約 6 万 4 千台がすでに処理され、着実な進捗が見られています。

この被災自動車の処理も含め、これまで自動車リサイクルが着実に進められてきているのは、貴センターの貢献によるところが大きく、この場をお借りして、改めて感謝申し上げます。

さて、政府は、本年 5 月に「第 3 次循環型社会推進基本計画」を閣議決定致しました。この計画では、有用金属の回収や、リデュース・リユースの取組強化など、循環の質の強化を進めることとしています。自動車のリサイクルについても、今後、レアメタル・金等の有用資源の回収といったリサイクルの質の高度化に加えて、次世代自動車の普及や環境に配慮した設計の進展など中長期的な変化への対応が求められるものと認識しています。貴センターには、引き続き、自動車リサイクル制度における重要な役割を担っていただきたいと期待しております。

今後とも、循環型社会形成に向けて、一層の御理解と御協力をいただきますよう、よろしく願い申し上げます。



経済産業事務次官
立岡 恒良
(元自動車課長)

自動車リサイクル促進センターの指定法人 10 周年に寄せて

自動車リサイクル法が施行され早くも 9 年を経過し、さらに自動車リサイクル促進センターが法律上の指定法人として指定されて 10 周年を迎えられたことに対し、改めて御礼を申し上げます。

私が自動車課に在任したのは平成 13 年 1 月から平成 15 年 6 月までの 2 年半の期間であります。この間、自動車リサイクル制度については産業構造審議会に自動車リサイクルワーキンググループを立ち上げ、精力的に検討を行っていただきました。同審議会 WG においては平成 13 年 4 月に中間報告、同年 9 月には第 2 次報告を取りまとめていただきましたが、この報告に基づき自動車リサイクル法案を策定し、平成 14 年 4 月に国会に提出、同年 7 月に法律が成立するに至ったものです。その後も法律の本格施行である平成 17 年 1 月に向け制度の詳細についての検討を継続し、さらに平成 14 年 10 月からは中央環境審議会との合同会議に場を移して検討を行いました。

自動車リサイクル制度の構築に当たって前提としたのは、不法投棄の防止、リサイクル・適正処理の取組の持続可能性、3R の促進、そして既存システムを基本とした適正な競争原理の導入であったと記憶しています。この 4 点を基本要素として我が国の自動車環境に適合したジャパンモデルとすることを大きな目標としておりました。

特に、既存システムを基本とした適正な競争原理の導入という点については、多くの関係者が存在する中での適切な役割分担をどのように担保してシステムの円滑な運営を維持するかということが極めて重要な課題であると認識していました。消費者は使用済自動車に適正な事業者に引渡すとともにリサイクル費用を負担する、販売事業者・整備事業者等は引き取った自動車を適正にリサイクルルートに乗せる、解体事業者・破碎事業者はリサイクル・適切処理を行い、環境負荷の発生を防止する、製造・輸入事業者は引き取った ASR やエアバッグ、フロン類を適切に処理することを通じて自動車リサイクルの最終的な責任を果たす。こうした役割分担を制度として位置付けることで、関係事業者による自動車のリサイクルが、経済環境の変化に左右されることなく、持続的に維持・運用されるスキームの構築に重点を置いたと記憶しております。

また、自動車リサイクル法に先立って制定・施行されたフロン回収・破壊法におけるカーエアコンへの適切な対応にも最大限の協力をお願いいたしました。さらに、フロン類、エアバッグ及び ASR のリサイクル処理の費用に充てられるリサイクル料金を自動車の所有者から事前に預託していただく方式を採用したことで、自動車が廃車になるまでの間、預かった料金が安全・確実に管理運用され、適切にリサイクル処理に充当されることが制度の根幹を成すものであることから、当該料金の管理・運用、さらに払い出しの透明性・公平性を如何に確実に担保するかが大きな課題でした。

このように法律施行に向けての課題が山積している中で、相当の頻度で審議会を開催し精力的に対応策を検討しましたが、関係者の方々の前向きな姿勢と緻密な検討内容に助けられたことが記憶に焼き付いているところです。

現在、自動車リサイクル法が施行されてから早いものです。すでに9年目に入っておりますが、本制度は大変円滑に運営されていると認識しております。この間、リーマンショックによる経済環境の変化、さらに東日本大震災による被災車両の大量発生など大きな問題も発生いたしましたが、自動車リサイクルシステムが円滑に機能していることは、本センターを中心に自動車に関係する幅広い分野の方々すべてが、制度の趣旨、内容をご理解いただき、適切にご対応いただいた成果であり、改めて感謝申し上げる次第です。

今後の我が国は人口の減少と少子高齢化の一層の進展などにより自動車を巡る環境も大きく変化していくものと思われませんが、自動車リサイクルシステムはそうした環境変化に対し適時適切に対応し、安定的に持続されていくことが必要であり、今後とも関係者の方々の一層のご理解・ご協力をお願いいたしますとともに、制度の中核的な役割を担われている自動車リサイクル促進センターにおかれましては、ますますその機能を充実され、円滑な制度運営にご貢献いただくことを祈念いたします。



近畿経済産業局 総務企画部長
宮本 昭彦
(元自動車課自動車リサイクル室長)

公益財団法人自動車リサイクル促進センターが指定法人の機能を十分に発揮されて10年の大きな節目を迎えられたことをお慶び申し上げます。

自動車リサイクル制度は、メーカー・輸入業者、販売店、処理業者、整備業者など数多くの方々にご協力いただき成り立っていますが、中でもセンターが果たす役割には大きなものがあります。すなわち、センターが行う使用済自動車の流通情報の管理、リサイクル料金の管理などは、制度の根幹に関わる業務です。一方で、法律というのは大枠を定めたものであって、制度の運用の詳細まで規定してはおりません。このため、制度立ち上げに当たっては、私ども行政も、センターの役職員の方々や、メーカー・輸入業者の方々と一体となって、法律に従ってセンターが果たすべき機能の詳細の検討に精力を傾けたところでした。

まず、使用済自動車の流通情報の管理については、実際にインターネットを通じて情報を入出力することになる事業者の方々のご意見を伺いつつ、どのような仕組みであれば簡便に入出力できるか検討を行いました。それまでのリサイクル制度では、モノの管理(いわゆるマニフェスト制度)は紙の伝票で行っていましたが、本制度が初めて本格的に電子化に取り組むこととなりました。今にして思えば、インターネットが普及していなければ、このような仕組みは成立せず、その意味で自動車リサイクル制度は、まさにこの時代にこそ可能となったものでした。その上でメーカー・輸入業者と情報システム会社にシステムを開発していただきましたが、膨大なシステムであるため当初の予定通りには進まず、何度か開発体制や開発の優先順位を修正せざるを得ませんでした。世界に冠たる日本の自動車メーカーが関わっている以上、間に合わないことはないと思っておりましたが、私自身の力は開発自体には何ら及ぶところはありません。制度立ち上げが近づき暮れの押し迫る中、休日出勤で最終テストを繰り返すシステムエンジニアの方々への激励に、私も木村屋のあんパンを手土産に伺ったことも覚えておりますが、なんとか施行期日に間に合わせていただきました。

リサイクル料金の収受・管理については、新車購入時の預託もさることながら、既に販売され、使用されている約7千万台について、いかに円滑に収受を進めるかという課題がありました。この収受は整備業者の方々を中心に車検場の協力も得て行いましたが、整備業者のご負担を軽減し、円滑に収受を進めるために、自動車リサイクル券の発行や専用端末の設置などの工夫を凝らしました。特に自動車ユーザーの理解が得られなければ円滑な収受が進まないため、広報活動にも傾注しました。新聞・雑誌等への数多くの出稿、テレビコマーシャルの放映などに加え、数多くの消費者団体の方々と意見交換を行いました。また、あらゆる機会を捉えて広報活動を行う観点から、様々な媒体に記事として取り上げていただくとともに、あまり効果はなさそうでしたが、私の出身大学の同窓会報にも自動車リサイクルの仕組みの紹介文を寄稿しました。また、お預かりするリサイクル料金の管理については、その安全な運用

管理の方法、払い出しの仕組みの構築など、これまでご縁のなかった金融資産の運用の専門家の方々にもお会いし、ご意見も伺って、制度詳細の検討を行いました。さらに、いわゆる離島対策や不法投棄対策のため、沖縄や長崎など実際の現場を何度も訪問し、離島の自治体、処理業者、海運会社など実情に通じた方々のご意見も伺いました。

このような関係者のご協力の末、制度発足の日を迎えたわけですが、予定通り使用済自動車が販売店や処理業者の方々を通じてリサイクルの仕組みに入ってくるのか、ユーザーに円滑に料金を支払っていただけるのか、車検場でトラブルは発生しないのか、はたまた、情報システムが円滑に稼働を継続できるのか、など数多くの不安を抱えていました。連日、センターに関係者が集まり、関係部署とも連絡して電話会議を行いました。非常に緊迫した日々が続きました。実際にも情報システムへの入力に不慣れな事業者の方々から、コールセンターへご質問の電話が数多く入電し、非常にかかりづらくなるなど、当初は相当の混乱が生じたものの、日を追うごとに次第に落ち着き、使用済自動車が続々と本制度の下で適正に処理されていくことが確認されました。その後も、制度発足による流通経路の変化などに対応した使用済自動車の取引の適正化など様々な課題が発生しましたが、その都度必要な対応を図りました。

こうして私自身は制度の詳細設計から立ち上げ当初の3年半以上、関わったこととなります。本制度は、関係者のご尽力の結果、現在も円滑に運営されており、センターの役職員の皆様を始め、関係する多くの方々に御礼申し上げます。

とはいえ、本制度と表裏一体の関係にあるリサイクル部品の普及促進の課題や、低公害車や新型装備の普及に伴う新たな課題なども発生しているのも事実です。センターにおかれましては、本制度における重責を引き続き果たされるとともに、今後発生する新たな課題にも果敢にご対応いただけることをご期待申し上げます。

環境省 廃棄物・リサイクル対策部 企画課リサイクル推進室 室長
庄子 真憲



自動車リサイクル制度の進展と課題について

自動車リサイクル法は、1990年代半ばから整備が進められた一連の各種リサイクル法の中で最も新しく誕生した制度であり、その仕組みに他の制度での課題や問題点への対策をしっかりと取り込み、使用済自動車に係る廃棄物の適正処理及び資源の有効利用の取組を大きく前進させてきました。

再資源化に関しては、全てのメーカー等が順調に法律に基づく基準を達成し、使用済自動車全体では実施率が重量比で約99%（熱回収を含む）に上っています。また、本年10月には使用済自動車の引取台数が累計で3000万台を突破するなど、質、量ともに、世界的にも類を見ない高いリサイクル実績を達成しております。自動車の不法投棄・不適正保管の問題も法律制定前には大きな懸案でしたが、平成16年9月末に全国で約22万台あった不法投棄・不適正保管車両が、昨年度末では7340台と約97%の減少となり、法律に基づく離島対策や行政指導等による効果が現れているものと考えております。

こうした制度の根幹となる取組において、貴センターが指定法人として果たしてきた役割は極めて重要でありまして、これまでのご尽力、ご功績に対し心から敬意を申し上げます。

このような着実な施行が進んでいる自動車リサイクル制度ですが、法施行以降にも、自動車リサイクルの一層の進展のための様々な取組がたゆみなく行われてきました。

平成20年7月からは、法律に基づく見直し規定を受け、中央環境審議会及び産業構造審議会において自動車リサイクル制度の評価・検討が行われました。自動車リサイクル制度においては、初めての見直しの検討となりましたが、関係者の皆様のご協力により1年半にもわたり熱心にご議論いただき、平成22年1月に報告書をおまとめいただきました。この報告書では、幅広い課題と具体的な対策が示され、現在でも施策の羅針盤となっています。

報告書を踏まえて、環境・経済産業両省、そしてメーカー等において様々な取組が進められましたが、その中で、鉛蓄電池や発炎筒の収集・処理体制の構築についてご紹介したいと思います。

鉛蓄電池と発炎筒については回収スキームが一部未整備でしたが、メーカー・団体が中心となり、廃棄物処理法の広域認定制度を活用した自主的な回収・処理の取組が、平成24年7月から鉛蓄電池で、本年1月から発炎筒で始められました。いずれもセーフティネットとして自動車リサイクル制度の安定化に寄与するものですが、これら2つの製品には使用済自動車から取り外された後の位置づけに大きな違いがあります。鉛蓄電池が市場で有価取引されることがあるのに対し、通常、発炎筒は廃棄物として取り扱われ、焼却処分されます。また、発炎筒は火薬を含み、破碎工程に流れた場合、破碎施設内での火災発生リスクを高めるため、かねて課題となっていました。このように、特性としてエアバッグに近く市場原理を用いた回収が難しい発炎筒に関して、法律の本格施行から8年越しで回収・処理する体制

が関係者のご尽力の下で構築されたことは、大きな成果だと考えます。

こうした中で、自動車リサイクル制度を取り巻く特筆すべき変化として、近年の自動車リサイクルが量から質の方向に向かっていることが挙げられます。平成 20 年のリーマン・ショックでは日本経済も大きな打撃を受け、以後、平成 23 年まで使用済自動車の引取台数は減少を続けましたが、その過程において、解体・破砕業者による取組は、処理台数を確保することに加え、付加価値を生むリサイクルへ展開しつつあると思います。例えば、リユース部品の利用促進や、自動車からのレア金属の回収などは、リサイクルの質を向上させ、付加価値を創り出す取組と言えます。このような流れは自動車だけのものではなく、携帯電話等の小型家電からの有用金属の回収・再資源化を図る「小型家電リサイクル法」が本年 4 月から施行されるなど、新興国の需要増を背景にレア金属等の資源価値に着目したリサイクルが進みつつあります。

このような状況の下、環境省では平成 23 年度から「自動車リサイクル連携高度化事業」と「鉄スクラップの高度利用化実証事業」を実施しています。これらの取組は、有用資源の回収、リユース部品の利用、使用済自動車由来鉄スクラップの自動車用高級鋼板への水平リサイクル等を推進し、解体・破砕業者による付加価値を生む取組を支援するものです。

環境省としては、これらの事業を通じて、自動車リサイクルの質的な高度化を進めてまいります。また、不適正解体・輸出への対応など制度の適正な実施のための対策の強化や、東日本大震災で発生した多くの被災自動車について引き続きその処理を進めることも重要な課題です。

自動車リサイクル制度の更なる発展に向けて、関係各位におかれましては、引き続きのご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。



NPO 法人 GEWEL 理事
本井 稚恵
(元アクセンチュア株式会社パートナー)

まず、はじめに、このたび10年史に寄稿させていただく機会を賜りましたことに、深く感謝と御礼を申し上げます。

アクセンチュアは、プロジェクトの立上期から参画させていただき、自動車リサイクルシステムの業務プロセス設計、システム概念設計、ならびにユーザーテスト支援を主に担当いたしました。作業を実施した2年9ヶ月、2002年4月から2005年1月の間には、実にたくさんの思い出があります。その中でも、特に記憶に残る出来事をご紹介します。

○一貫した現場主義

アクセンチュアを採用していただいた時、チームで掲げたことは「現場主義」でした。システム構築の上流工程では、業務の実態と離れた仕様を作ってしまうリスクがつきまといまいます。これを回避し、地に足の着いたシステム作りをするために、引取事業者、解体事業者、破碎事業者等、リサイクルの現場にプロジェクトメンバー全員を送り込み、現場感覚、臨場感を持って設計をおこなうことをモットーとしました。

プロジェクト終盤、ユーザーテスト支援の時期には、その頃、全国で展開されていた事業者説明会の様子を見せて頂きました。日々のハードワークで疲れがたまりつつあったプロジェクトメンバーですが、現場の緊張感を目の当たりにしたとたん活が入り、2005年1月の施行まで、モチベーションを維持し、作業を遂行することができたと思います。

○こんなに構築費がかかるのか？

ある日、今城さん（当時、自工会環境統括部長）と加藤さん（現、自工会環境委り廃部会長）に呼び止められました。会議室へ入るなり「それで、このシステムは一体、いくらかかるのか？」というご質問です。その時は、システム概念設計に着手して、まだ数か月。算出根拠となる十分な情報が出そろっていません。「あくまで経験則ですが」とお断りしたうえで、「数億レベルではありません。十数億でもありません。数十億規模になると思います（その時お示した具体的な数字は省略します・・・）」と申し上げたところ、お二人ともムムッと押し黙った後に一言。「冗談でしょ!」。

○非常事態宣言

施行まで1年を切った2004年4月、プロジェクトの進捗遅延が解消されず、システム構築が間に合わないリスクが高まりました。この時、作業に関わる、全てのステークホルダーに向け、「非常事態宣言」が発令されました。アクセンチュアも緊急で体制を強化しました。

関係者の多いプロジェクトほど、問題が発生すると、犯人捜しや、責任のなすり合いになりがちです。それに対し「非常事態宣言」は、全員の注意を喚起し、リスクを共有し、そして一丸となって危機を乗り切るという決意。リサイクルプロジェクトの真髄を感じた瞬間でした。関係者全員に、この心構え、覚悟があったからこそ、2005年1月に、無事、施行を迎えられたのだと思います。

○事務局のハート

マルチクライアント、マルチベンダーでのプロジェクトは、時間の経過とともに、関係者の間が何となくギクシャクしてきます。

そのような状況のなかで、プロジェクトの事務局は、関係者のモチベーション維持とコミュニケーションの円滑化に、常に気を配ってくださいました。そのお心づかい、温かいハートに、アクセンチュアのメンバーは、なんども救われました。感謝の念に堪えません。

コンサルタントは、お客様に貢献できたと感じた時、社会に貢献できたと感じた時に、大きな喜びと充実感を感じます。私は現在、アクセンチュアを退職し、NPO法人GEWEL（ジュエル）の理事を務めておりますが、23年間のアクセンチュア人生を振り返ると、私にとってもアクセンチュアにとっても、このプロジェクトに参加させて頂いたことは、コンサルタント冥利に尽きるといっても決して過言ではありません。アクセンチュアが、プロジェクトの一員であったことを、改めて誇りに思います。

最後になりますが、この大規模システムを、これまで運用された、貴財団をはじめとする関係者のみなさまのご尽力は大変なものだったと思います。そして、こんにちまでに蓄積された、ご経験とノウハウをもって、これからの10年、20年、将来にわたり、システムの安定した維持、管理が実現されますことを確信しております。

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター 初代専務理事
中谷 義雄



自動車リサイクル促進センター（JARC）の創業期を振り返って

○日比谷三信ビルのこと

2002年の年末、当時カナダに駐在していた私のもとに、日本の上司から突然電話がかかって来ました。「日本で極めて重要な社会的プロジェクトが始まるので、早急に帰国するように」とのこと、カナダでの仕事を大急ぎで整理し、年明け早々に帰国したところ、「自動車リサイクル促進センター（JARC）専務理事を命ず」との辞令。事情が良くわからぬままに、日比谷にある三信ビルに向かいました。昭和5年に建てられたこのビルはレトロ感漂う味わい深い歴史的名建築でしたが、その後の地域開発の波の中で姿を消してしまいました。それはともかくとして、その三信ビルの三階にあったJARCの小さなオフィスに「自動車リサイクル法対応準備室」が設置されており、数名のスタッフが、まもなく開始される自動車リサイクルシステムの開発準備に取り組んでいました。このグループの中に迎えられた瞬間から、私の激動の4年間が始まりました。

○壮大な歴史的プロジェクト

21世紀の資源循環型社会構築のために使用済自動車（廃車）を適正に処理することを目的として「自動車リサイクル法」が2002年7月に国会で成立し、その施行が2005年1月と決定していました。これに対応するために、自動車メーカーがシステム開発を担当することになりましたが、当時すでに登録済みのクルマが約7,000万台、それに加えて今後新車として販売されるクルマが毎年約350万台、そのすべてのクルマの一台一台に（言ってみれば）背番号をつけ、その生涯をシステムで追跡し、使用済みとなった段階で適正に廃車処理されることを確認しようというわけですから、膨大な数のプログラム開発が必要で、それにかかわるリソース（人と費用）は巨大なものでした。これを日本の自動車メーカーが、自動車関連諸団体の協力を得て、担当することになりました。まさに自動車業界全体を巻き込んで展開した壮大な歴史的プロジェクトであったと言えます。

○JARCの役割と組織編成

JARCは、リサイクル法施行後のシステム運用を任務としていましたが、施行に至る前段階での上記システム開発と理解活動の全国展開に積極的に参画し、法施行に向けての体制づくりを進めました。法施行に当たっては、リサイクル法に定める資金（リサイクル料金）管理に関わる業務、情報管理に関わる業務、再資源化支援に関わる業務という三つの法人機能を担う財団法人に指定されましたが、その職員構成は自動車メーカー、輸入組合、販売店協会、整備事業者連合会、それに損保協会からの出向者と、

JARC 独自に採用したプロパー職員とからなる混成部隊で、とりわけ急増する業務に対応するためのプロパー職員の採用は、スタート時の急務でした。そのために当時の事務局長は連日応募者のインタビューに忙殺される有様でした。幸いにも自動車リサイクルプロジェクトの社会的意義を理解した有能な若者が数多く応募してくれ、その人達が10年後の現在、組織の中核として活躍しているのを見るのは嬉しい限りです。

○混成部隊を率いて

さて、JARCの組織運営上私が特に心掛けたことが二つあります。そのひとつは、組織としての一体感の醸成です。先に触れましたとおり、JARCは自動車メーカー並びに業界団体からの出向者と直接採用したプロパー職員との混成部隊であります。そのひとりひとりの出自、即ち背景をなす経験と知識が全く異なっており、言ってみれば異文化の集合体であります。自動車メーカーからの出向者を例にとれば、トヨタとホンダと日産とでは育ってきた企業文化（社風）が異なるため、課題解決のアプローチが明らかに違いますし、プロパー採用職員についてはそれぞれがもっと異質の風土から集まってきた人達です。このため、ひとつのことを会議で決めようとしても、異論が続出し、当初は時間ばかりかかってなかなか結論に至らない、といった状態が続きました。しかし、時の経過とともに彼らは互いに相手の言っていることの真意が次第に理解できるようになり、結局は、同一文化で育った人達で出来た組織より、異文化集合体としての組織の方が高いパワーを発揮できることを証明してくれました。「何としても自動車リサイクルの仕組みを日本社会に定着させる」という共通の強い使命感が、個々の文化の違いを超えて、「JARCスピリット」とも言うべき一体感を生み出したものと思います。

○高い倫理観の醸成

もうひとつ心を配ったことは、如何にしてJARC職員の倫理観を高め、それを維持するかという点でした。ご存知の通り、JARCは自動車ユーザーの方々から8千億円を超えるリサイクル料金を長期にわたってお預かりして、これを運用する役割を担っていますので、何よりも自動車ユーザーの方々から信頼される組織であらねばなりません。そのためには私を含めた全役職員が常に高い倫理観（モラル）を持って行動することが求められます。私は他の幹部職員との議論を通じて、「役職員行動規範」を定めました。社会貢献と公益への寄与、法令順守、社会コストミニマムの追求、情報公開、ステークホルダーからの信頼と尊敬獲得、を私たちが心すべき規範としました。この「行動規範」はその後小さなカードに印刷され、役職員の一人ひとりが常にこれを携行するようになり、先に述べた「JARCスピリット」醸成の重要な基礎となりました。

○コールセンターに問合せ殺到

さて、2年間に及ぶ長くかつ短かった準備期間を経て、2005年1月1日自動車リサイクル法の本格施行がスタートしました。全体としては順調な立ち上がりであったと言えますが、想定外のトラブルが二つ発生し、関係者がその対応に忙殺されました。そのひとつは、コールセンターへの問合せの集中です。いざりサイクルの実務が始まると事業者の方々からの問合せがコールセンターに殺到、いくら電話をかけてもつながらないとの苦情が続出しました。一日当りの問合せ件数が8,000件を超えるという凄まじ

さで、オペレーターを次々と追加投入して、緊急対応に努めました。幸いにも、リサイクルの実務が事業者の方々に徐々に定着し、コールセンターオペレーターの奮戦とも相まって、事態はやがて沈静化して行きました。

○システム障害とその対応

立ち上がり直後に私たちを緊張させたもうひとつのトラブルはシステム障害の発生でした。たとえ小さな障害であっても、膨大なリサイクルシステムの一部に不具合が発生すると、たちまち新車登録や車検の実務がストップするだけに社会的影響は大きく、このため、私たちは発生する障害を如何に短期間に修復するかに全力を挙げました。私を含めた主要責任者が、衛星回線を使ったウォークトーカーのような巨大な携帯電話を常時携行し、連絡を取り合って発生するトラブルの早期修復に努めました。まさに24時間体制の緊迫した日々の連続でした。しかしこのトラブルもまた、時間の経過とともにシステムが安定化し、徐々に解消して行きました。

○更なる飛躍を願って

結局私は、自動車リサイクル法の施行前2年、施行後2年の合計4年間このプロジェクトに携わり、リサイクルシステムの全体が一応の安定飛行に移ったことを見届けて、2007年半ばに次の世代にバトンタッチしました。激動の4年間でしたが、同時に緊張感と使命感に支えられた充実した4年間であったと思っています。今日そのJARCが、自動車リサイクル法の指定法人となって十周年を祝うに至ったことに、深い感慨を覚えます。私たちのJARCが、これを機に次の10年間の更なる飛躍に向けて、引き続き挑戦を続けていくことを願っています。

第1章

自動車リサイクル制度の立上げと財団の創設(～2004年)

自動車リサイクル制度の立上げと財団の創設（～2004年）

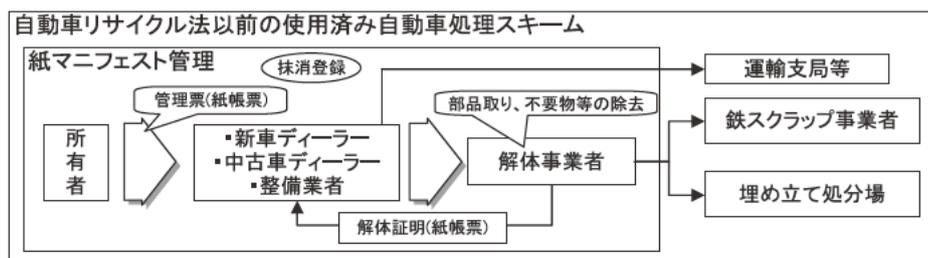
第 1 節 総論

第 1 項 自動車リサイクルに関連した国・自治体等の動き

1. 使用済自動車処理の形態と問題

1997年5月時点において、国内で1年間に発生すると見込まれたおよそ400万台の使用済自動車の処理ルートはほぼ確立しており、次のような処理ルートと考えられていた。

- ①自動車販売業者等を通じて解体事業者等に引渡される。
- ②解体事業者等によって、有用な部品、不要物等の除去等が行われる。
- ③シュレッダー事業者等による破碎処理等を経て、鉄、非鉄金属等は再利用され、残りはシュレッダーダストとして埋め立て処分される。



当時、使用済自動車の処理に関しては、以下のような問題が認識されていた。

- ①シュレッダーダストには鉛等の有害物質が含まれていることが判明した。
- ②1995年4月より埋め立て処分に係る規制が強化（安定型処分から管理型処分に移行）されたが、これに伴い処分場の残余容量の逼迫の懸念が生じていた。
- ③従来から、使用済自動車は有価物として取り引きされてきていた。一方、埋め立て処分に係る規制の強化に伴い処分費用が上昇し、処理を依頼する側が費用を支払う逆有償化の形態が見られるようになっており、不法投棄、不適正処理が増大するとの懸念が生じていた。
- ④逆有償化の形態が見られつつある中で、処理の効率化を進めるとともに、シュレッダーダスト処理等に要する必要なコストについては適切な転嫁が円滑に行われるようにする必要があった。

特に②の規制強化は、不法投棄業者が香川県豊島に自動車由来のシュレッダーダストを始めとする約68万トンもの産業廃棄物を不法投棄した未曾有の環境事件を発端としたもので、自動車リサイクル法の制定が急がれたきっかけでもある。

2. 使用済自動車リサイクル・イニシアティブ

不法投棄による罰則、登録制度等の既存の法制度の存在もあり、当時の状況では使用済自動車等の逆有償化によって不法投棄等が増加したという傾向は見られず、従来と同様、既存の処理ルートが機能していた。当時の通商産業大臣の諮問機関であった産業構造審議会の廃棄物処理・再資源化部会（以下部会）廃自動車処理・再資源化小委員会（以下小委員会）の中間報告（1996年4月）においても、市場メカニズムに基づき既存の処理ルートを高度化しつつ対応することが実効性が高いとの提言がなされており、以後、この中間報告を踏まえ、次のような基本的考え方で対応を図ることの必要性が認識されていた。

- ①有害物質使用量の削減
- ②シュレッダーダストの減量化、自動車のリサイクル率の向上
- ③既存の処理ルートの高度化
- ④市場メカニズムの活用による処理の効率化
- ⑤関係者の役割の明確化

その後この問題への適切な対応を図っていくためには、小委員会の中間報告の内容を具体化するとともに、追加的措置を講じていく必要があった。これらの対策は、使用済自動車に関連する種々の法規やガイドライン等から有効なものを活用し、体系的に組み合わせて講ずべきものであり、多岐にわたる関係者に対して一括して明示される必要があった。こうした観点から、使用済自動車の処理に関する諸問題を解決し、適正処理およびリサイクルを促進するための関係者が実施しなければならない若しくは実施すべき事項が「使用済自動車リサイクル・イニシアティブ」として提示される運びとなった。

この構想の中で、使用済自動車、解体済み車体およびシュレッダーダスト等の処理の高度化等に関する技術開発および技術支援等に関する情報、各地の一般的な処理費用や処理方法等の適正な処理費用への転嫁や処理の高度化等に資する情報、および廃棄物処理法に基づく業許可取得の円滑化等に資する情報の収集・提供をより一層実効性、透明性のあるものとし、技術開発成果の普及、関係者間の意思疎通および協力を促進し、適正処理およびリサイクルを促進するため、関係者は、多種多数の関係者が情報を共有できる体制を整備することが提言された。これが、1997年12月の産業構造審議会にて通商産業省（当時）より提案された統一的促進センター構想に繋がっていく。本財団設立に向け具体的に踏み出した第一歩である。

3. 自動車リサイクル法施行

循環型経済システムの構築には、不法投棄の防止、廃棄物の減量化、再資源化の促進が求められる。国外における取組みとして、欧州連合（以下EU）においては2000年10月に、使用済自動車の処理・リサイクル方針を定めたEU指令が発効した。EU指令では拡大生産者責任の原則に基づき、自動車メーカー等に使用済自動車そのものの回収義務を課したものである。

一方、わが国における自動車リサイクルで大きな問題になっていたのは、使用済自動車由来のシュレッダーダストである。また、運転席・助手席等に装備された各種エアバッグやプリテンショナー付シートベルト等、衝突の際

第 1 章

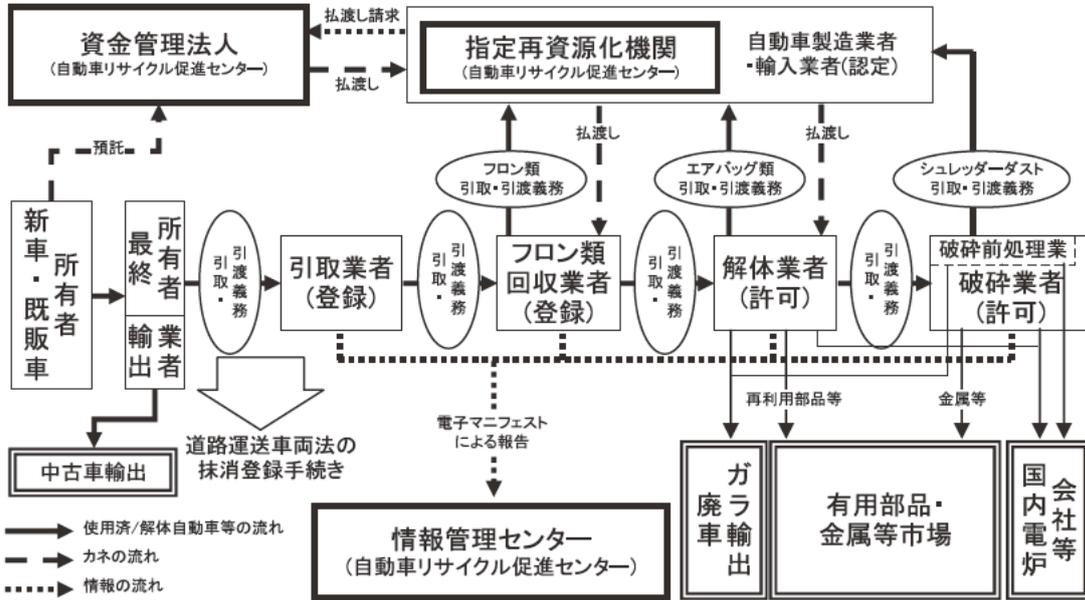
に人身保護の機能を有するガス発生器（インフレーター部分）を安全に処理すること。そして、地球温暖化の原因物質とされているフロンガスを大気放出せずに確実に破壊することも求められ、既存業者による取扱いがさほど進んでいなかったこれらフロン類とエアバッグ類の引取りと、リサイクル・破壊の仕組みの構築が必要であった。前述した3品目を適正に処理する仕組みが機能すれば、既存の自動車リサイクルの仕組みもまた適正に働くとする考え方が、日本型の拡大生産者責任である。

これらの国内外の使用済自動車の処理に係る諸課題を背景に、自動車業界も積極的な自主取組みを行い、法体系の整備も進めるなどの既存の枠組みの強化に加え、2002年7月12日に自動車リサイクル法が公布される運びとなった。既存の自動車リサイクルのスキームを機能させつつ3品目の処理も適正に行うために、使用済自動車を処理する際に遵守すべきルールを明確化した同法は、ジャパンモデルとして世界に誇れる日本独自の自動車リサイクル法である。この法律において、関係者の役割分担は次のように整理されている。

自動車リサイクル関係者の役割

| 関係者 | 役割 | |
|----------|---|--|
| 自動車所有者 | リサイクル料金を負担する。（原則「前払い方式」で運輸支局等における新車新規登録時までに預託をする） 使用済自動車を引取業者に引渡す。 | |
| 自動車製造業者等 | 自ら製造または輸入した自動車の使用済みに際し発生する特定再資源化等物品を引取り、適正に処理する。 | |
| 引取業者 | 自動車所有者から使用済自動車を引取り、フロン類回収業者（フロン類がある場合）または解体業者（フロン類がない場合）に引渡す。 | |
| フロン類回収業者 | フロン類を適正に回収し、フロン類を回収した使用済自動車を解体業者に引渡す。 回収したフロン類を自動車製造業者等に引渡す。 | |
| 解体業者 | エアバッグ類を適正に処理し、解体自動車を破砕業者に引渡す。 回収したエアバッグ類を自動車製造業者等に引渡す。 | |
| 破砕業者 | 解体自動車の破砕やリサイクルを適正に行い、シュレッダーダストを自動車製造業者等に引渡す。 | |
| 指定法人機能 | 資金管理機能 | 自動車所有者から再資源化預託金等を収受する。 使用済自動車としてリサイクル処理されるまでの間、安全かつ確実な方法で再資源化預託金等を管理・運用する。 使用済自動車として適正処理後、自動車製造業者等からの請求に基づきリサイクル料金を払渡す。また、預託済自動車を海外に輸出後、日本国内でリサイクル処理を行わないものとして、所有者の請求に基づき再資源化預託金等を払戻す。 |
| | 情報管理機能 | 原則インターネットを通じて関連事業者から移動報告を受け、特定再資源化等物品のリサイクル処理状況を管理する。 |
| | セーフティーネット機能 | 海上輸送費がかさむため、使用済自動車の引渡しに支障が生じる離島地域の海上輸送費および不法投棄された自動車の撤去費用に対し支援する。 事業規模が小さい自動車製造業者等が役割義務を果たすために、その委託を受けて使用済自動車の適正なりサイクル処理を行う。 自動車製造業者等が存在しない使用済自動車の適正なりサイクル処理を行う。 |

自動車リサイクル法概念図



第 2 節 立上げ期の事業実績

第 1 項 財団全体の動き

1. 統一的促進センターとしての財団の立上げと指定法人の指定

1997年12月、産業構造審議会にて当時の通商産業省が提案した統一的促進センター（自動車リサイクル情報センター）構想に基づき、自動車関連団体^(※)と通商産業省（当時）により、1999年12月に財団法人自動車リサイクル促進センターの設立準備委員会が設置された（その後当時の運輸省も参加）。この委員会の検討を受けて、2000年4月に日本自動車工業会（以下自工会）内に財団法人の設立準備室を開設し、同年7月には本準備室を日比谷の三信ビルに移転、財団法人立上げの準備を整えた。そして同年10月に、通商産業省、運輸省（当時）に財団法人設立許可を申請し、同年11月22日に設立許可を受けた。

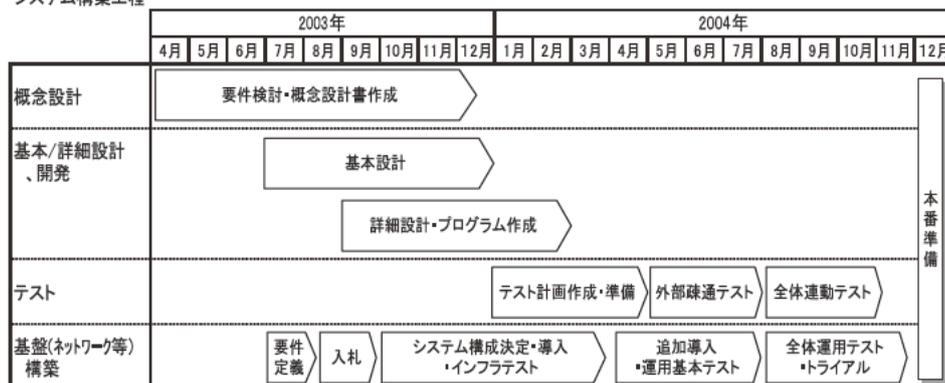
設立後は自動車リサイクルと適正処理を専門とする財団法人として活動（主に「使用済自動車管理票」の企画・製作・販売とフロン回収・破壊法に基づくフロン事業）していたが、2003年1月1日にリサイクル法対応準備室が財団内に設置され、自動車リサイクル法指定法人の指定を受けるための準備が開始された。2003年6月24日に、自動車リサイクル法に定められた資金管理法人、指定再資源化機関、情報管理センターの3つの指定法人の指定を受けた。この指定法人に対応する財団内の運用体制として、2003年7月1日に、それぞれ資金管理センター、再資源化支援部、情報管理部を設置した。

※日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、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、日本鉄リサイクル工業会、日本自動車研究所の9団体

2. 自動車リサイクルシステムの開発

当時は、使用済自動車の不法投棄の防止や適正処理の推進およびリサイクル率の向上を目的として、1997年の廃棄物処理法の改正によって産業廃棄物に対して管理票の回付が義務付けられたことを受け、1998年12月より使用済自動車管理票が使用済自動車の処理時に適用されていた。これは紙によるマニフェストで年間約300万枚交付されていたが、保管や管理が問題となるばかりでなく、交付後の処理状況の把握や処理内容の照合には極めて不便であった。そこで、これらを電子的に管理・運用する仕組みとして電子マニフェストシステムの方式を採用するこ

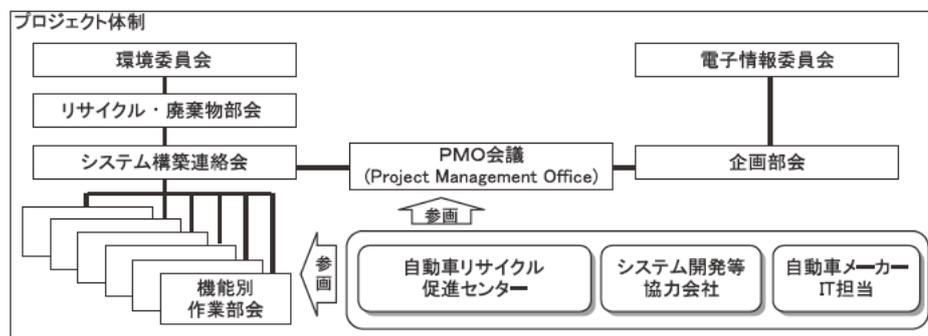
システム構築工程



ととなった。自動車リサイクルシステム全体としては、自動車リサイクル制度の本格的な運用に合わせて立ち上げる必要があり、その構築を急ピッチで進める必要があった。

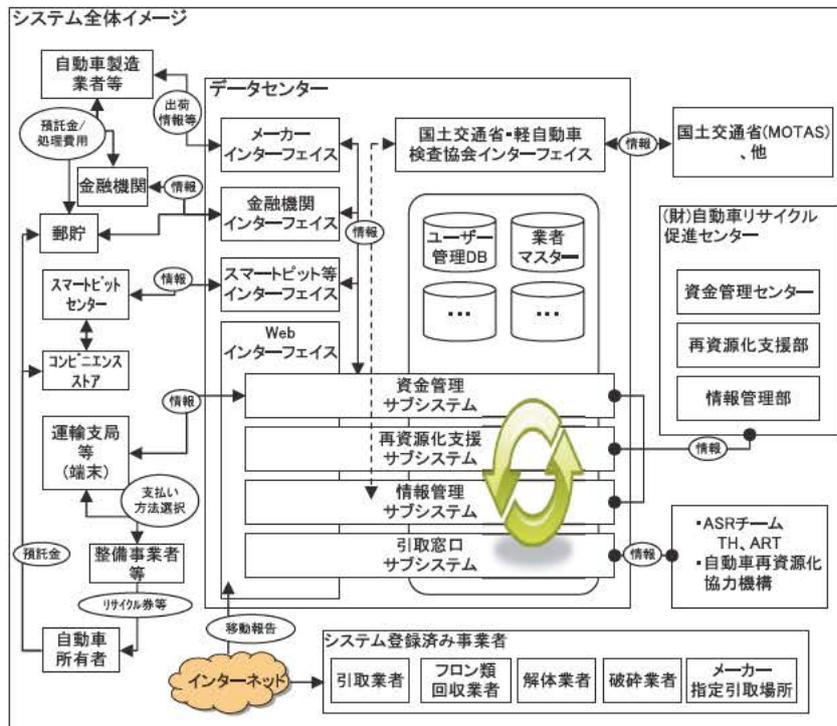
限られた日程で電子マニフェストシステムおよびリサイクル料金の収受システムの垂直立ち上げをすべく、2002年4月には自工会を中心とする体制が整備され、自動車リサイクルシステム立ち上げのプロジェクトが発足する運びとなった。

法律のルールを厳格に反映した複数のサブシステムが連携し、かつ使用済自動車1台1台を個別に管理する複雑な概念・構造であること、そして多くの関係組織の要件等の調整も求められる巨大な社会システムであり、開発は困難を極めた。



2003年12月にはシステム開発が自動車リサイクル法本格施行の2005年1月1日に間に合わない懸念が強まり、翌2004年5月にはプロジェクト内で緊急の対策が必要であることが認識され、自動車製造業者等への一層の人的援助の要請、開発要員の増強で体制を強化して対応に当たることとなった（4月1日時点で全138機能の内45機能の開発遅延）。狭義のシステム開発期間である2003年4月から2004年12月にわたり、ピーク時には、システム開発業者や各自動車製造業者等の内部を除き200名を超える人員が常時開発に関わるという巨大なプロジェクト体制となり、2004年12月には予定通りシステムテストおよび開始判定が完了。2005年1月1日の稼動準備が完了する運びとなった。

第 1 章



3. 理解活動の展開

自動車リサイクル制度の円滑な立ち上げ、運用には、自動車の製造者責任を負う自動車製造業者等はもとより、リサイクル料金を負担する自動車所有者、使用済自動車がリサイクルルートに乗る入口の役割を担う新車・中古車販売店や認証・指定整備事業者、そして自動車の静脈産業を支える解体業者・破砕業者の制度への理解と協力が不可欠である。自動車リサイクル法により移動報告等が義務付けられた事業者等については、インターネット等を介して移動報告をするための事前のシステム登録も必須であった。これらの広範な関係者の理解と協力を得るため、自動車リサイクル法の立ち上げプロジェクトでは、主に事業者に向けた全国説明会と自動車所有者等に向けた広報活動を重視し、対策が実施された。

1) 全国説明会

全国説明会はおよそ3年間にわたり順次開催した。主なものとして、2005年1月1日の自動車リサイクル法本格施行に先立ち2004年4月から6月にかけて開催した、「第3回全国説明会」が挙げられる^(※)。2004年1月から3月にかけては、全国8会場にて、自動車リサイクル法の破砕業者に該当するプレス等事業者、シュレッダー等事業者を対象とするシュレッダー事業者説明会が開催された。この説明会では、破砕業者の関連実務の詳細や、ASR引き取り基準等が周知された。また、並行して同年2月～3月にかけては全国約60会場にて、同法において再資源化預託金等の車検時徴収に関連する認証・指定整備事業者に該当する、一般專業整備事業者とメーカー系販売会社を対象とする説明会が開催された。この説明会では、車検時の料金收受の実務等が周知された。前述した全国説明会も含め、2004年4月から2005年3月までに開催した説明会は17種類にのぼり、延べ約1千4百会場に約27万5千人の関係者を集め、制度・実務について周知を行った。

※第1回全国説明会は法律の施行に合わせて主要な自動車販売業者等に向けて、第2回全国説明会は政省令の施行に合わせて実施された。

全国説明会実施概要（2004年～）

| # | 業種別 | 説明会 | 会場数 | 参加者数 |
|----|--------------------------|---------------------------------------|-------------------|--|
| 1 | 指定整備事業者 | 指定整備事業者向け説明会 | 全国 57 会場 | 約 20,000 人 |
| 2 | | 第 1 回 日整連／自販連指導員向け講習会 | 全国 678 会場 | 約 300 人 |
| 3 | | 第 1 回 整備振興会ブロック別説明会 | | 約 56,000 人 |
| 4 | 引取業者 フロン類回収業者 解体業者 | 自動車リサイクル法 第 3 回全国説明会 (事業者登録／実務説明会) | 全国 59 会場 | 約 41,000 人 約 20,000 人 約 13,000 人 |
| 5 | 引取業者 | 第 2 回 日整連／自販連指導員向け講習会 | 全国 9 会場 | 約 400 人 |
| 6 | | 第 2 回 整備振興会ブロック別説明会 | 全国 418 会場 | 約 34,000 人 |
| 7 | | 自販連 自動車リサイクル法説明会 | 全国 26 会場 | 約 2,600 人 |
| 8 | | 中販連 自動車リサイクル法説明会 | 全国 57 会場 | 約 55,000 人 |
| 9 | | 第 1 回 中古車ディーラー・モータース・ 車体整備業者等向け説明会 | 全国 50 会場 | 約 11,000 人 |
| 10 | | 第 2 回 中古車ディーラー・モータース・ 車体整備業者等向け説明会 | 全国 50 会場 | 約 8,000 人 |
| 11 | 解体業者 | 第 1 回 解体業者向け説明会 | 全国 14 会場 (地区別) | 約 7,500 人 |
| 12 | | 第 2 回 解体業者向け説明会 | | 約 600 人 |
| 13 | 破砕業者 | 自動車リサイクル法 破砕業者への説明会 | 全国 8 会場 | 約 1,900 人 |
| 14 | | 並行輸入事業者向け説明会 | 全国 3 会場 | 約 300 人 |
| 15 | | 中古車輸出業者向け実務説明会 | 全国 5 会場 | 約 1,400 人 |
| 16 | | リサイクル料金預託窓口業務説明会 | 全国 10 会場 | 約 600 人 |
| 17 | | 自治体向け説明会 | 全国 8 会場 | 約 1,800 人 |

2) 広報活動

各種の媒体を活用した自動車リサイクル法のユーザー告知活動の目標として、自動車リサイクル法施行を国民にあまりなく認知していただくことで円滑な導入を推進すること、そして自動車リサイクルを自分の関わる問題として共感・理解の深化を図ることの2つを置いた。訴求対象として、自動車所有者や所有の意向がある18歳以上の男女向けにTVや新聞といった当時の主要な媒体を活用し、幅広い層に伝達すること。その上で、当時特に環境意識の向上を目標としていた若年層（20～30代）男女に向けて、その年齢層を主な顧客とした媒体である雑誌やラジオを活用して更なる周知を図る重層的なアプローチを用いた。

これに加え、インターネット広告やチラシ・リーフレット、ポスター、交通広告（吊り広告、バスラッピング等）を活用した。さらに、自治体環境イベントやモーターショー、NHK土曜フォーラムへの出演なども積極的に行った。これら2004年度の自動車所有者・ユーザーへの理解普及活動には全体で15億円の費用を投じ、その結果、年度末における自動車リサイクル制度に対する認知度は約94%（インターネット調査）となった。

『理解普及活動』で活躍中の自動車リサイクルのキャラクター「リサイクル博士」



第 1 章

広報施策概要（2004年～）

| 媒体 | | 内容 | 期間 |
|-----------|--|--|---------|
| 広告 | TV CM | 法施行時期 / 料金のユーザー負担 | 11～12月 |
| | | リサイクル料金の使途 | 12～1月 |
| | | リサイクル料金の支払い方法 | 1～2月 |
| | ラジオ CM | 訴求点はTVと連動（AM3局、FM1局 約500本） | 10～3月 |
| | 新聞 | 法施行時期 / リサイクル料金の必要性・ユーザー負担・支払いタイミング・中身 | 7月 |
| | | リサイクル料金の支払い方法 | 12月 |
| | 雑誌 | 法施行時期 / リサイクル料金のユーザー負担・支払いタイミング・中身 / 自動車リサイクル法の必要性 | 10～11月 |
| | | リサイクル料金の支払い方法 | 1月 |
| インターネット公告 | 自動車リサイクル法の告知と詳細ページへの誘導 | 10～11月 | |
| チラシ | 法施行の時期 / リサイクル料金のユーザー負担・支払いタイミング・中身 / ユーザーの引渡し義務 / 自動車リサイクル法の必要性 | 7～9月 | |
| | 上記の詳細 | 10～3月 | |
| ポスター | 法施行時期 / リサイクル料金のユーザー負担 / 自動車リサイクル法の必要性 / ユーザーの引渡し義務 | 9～12月 | |
| | | 1～3月 | |
| 広報 | パブリシティ | プレスキット配布 | 7月 |
| | | 自治体広報、JAFメイト | 10～12月 |
| | 自治体環境イベント | 29ヶ所出展（パネル、VTR） | 7月～11月 |
| | モーターショー | 出展（パネル、VTR） | 11月 |
| 他 | 政府広報 | 内閣府ホームページにてQ&A形式で掲載 | 7月～12月 |
| | 自動車メーカー告知 | 新聞・雑誌等にぶらさがり告知 | 10月～12月 |

《参考資料》

第1章－第2節－第1項－1 に記述した本財団の設立に際して作成した設立趣意書。

設立趣意書

20世紀の初頭、初の国産車が生産されて以来、すでに一世紀近い月日が流れ、今や自動車産業はわが国の基幹産業として、国内外において大きな期待と責任を担ってきております。その間、その時代時代において幾多の課題に直面し、交通安全対策、省エネルギー・省資源対策、近年では環境負荷低減に取り組み、一定の成果を上げてまいりました。

来るべき21世紀の大きな課題のひとつは、「循環型社会の構築」であります。自動車関係業界では、これまでも特にリサイクル及び適正処理に関する問題への対応として、平成9年に策定された「使用済み自動車リサイクルイニシアティブ」に基づき、特定フロンの回収・破壊、エアバッグインフレーター回収・処理、シュレッダーダストの減量化対策並びに管理票制度の運用等、主に使用済み段階での課題に自主的に取り組んでまいりました。しかし使用済み車の流通に携わっている販売事業者、整備事業者、自動車解体事業者、シュレッダー事業者等において、使用済み自動車の認定基準及び廃棄物の処理における各段階での業の許可にあたっての取り扱いの差異等が少なからず見受けられ、このような課題に対応するためには、自動車関係業界が一体となった取り組みが求められております。

また、このところ国内では、循環型社会形成推進基本法の制定、資源有効利用促進法や、廃棄物の処理及び清掃に関する法律の改正とともに、容器包装、家電などといった製品・業種分野毎のリサイクルに関する法制度の整備が進展し、海外ではEUにおいて、不法投棄対策やリサイクル促進を目的に廃車指令の審議がなされ、本年10月21日に発効されるなど、「使用済み自動車リサイクルイニシアティブ」策定当時とは、自動車のリサイクル及び適正処理を巡る内外の状況が大きく変化しつつあります。

こうした状況の中で、21世紀の「循環型社会の構築」に向けた課題の解決のためには自動車関係業界が自ら基本的考え方及び具体的推進方策について整合性を図り、業界の統一歩調の下で使用済み自動車の処理を円滑化し、関係事業者間の相互の信頼関係を構築するとともに、自動車リサイクルの一層の高度化を促進し、環境問題への総合的な対策の確立及び効率的な取り組みを推進する自動車関係業界の横断的機関が必要となっております。

以上のような認識のもとに、資源の有効な利用の向上及び環境の保全に資するため、自動車のリサイクル及び適正処理の促進に関する事業を行うことにより、自動車ユーザーの便益の確保及び国民経済の健全な発展を図り、もって国民生活の維持、向上に貢献することを目的として、ここに「財団法人自動車リサイクル促進センター」を設立しようとするものであります。

平成12年10月27日
設立者一同

第 2 項 資金管理センターによる事業

1. 金流 WG による業務設計に基づく資金管理業務の立上げ

自動車リサイクル法施行に向け、自工会において幾つかのワーキンググループ（WG）が立ち上げられ、その中のひとつである「金流 WG」にて、資金管理実務の概要および「資金管理システム」の仕組みが検討された。さらに 2003 年 1 月に本財団内においてリサイクル法対応準備室が設置されると、本財団職員も「金流 WG」に参画し、ここでの決定事項を基にして資金管理センターの具体的な業務の構築に着手することとなった。

資金管理センターの業務は、「資金管理システムの管理・メンテナンス」「リサイクル料金の收受」「預託金^(※)の管理・運用」「自動車製造業者等への預託金の払渡し」「中古車輸出に伴う預託金取戻し申請への対応」「事業者への資金管理システムの使用方法の案内」などであるが、これらを自動車リサイクル法が本格施行されるまでの期間に検討し、業務構築を完了した。

※預託金:自動車リサイクル法では「再資源化預託金等」と称され、リサイクル料金のうち、シュレッダーダスト料金、エアバッグ類料金、フロン類料金、情報管理料金のことをいう。
これらは、当該自動車在使用済となるまで資金管理センターにて管理・運用される。

2. 自動車所有者からリサイクル料金を收受する仕組みの構築

自動車リサイクル法では、リサイクル料金を收受するタイミングについて①新車登録時、②継続検査時、③使用済自動車引取時の 3 つが規定されている（ただし、継続検査時は 2008 年 1 月までの時限措置）。そのため資金管理センターでは、それぞれ最も合理的な收受方法を検討し構築した。

①新車登録時

自動車製造業者等から出荷される自動車については、新車登録前に当該自動車製造業者等およびその系列販売店を介して自動車所有者からリサイクル料金を收受する（具体的には、自動車所有者が販売店にて車両代金や税金等諸費用を支払う際にリサイクル料金も同時に支払う）仕組みとした。

一方、並行輸入車などについては自動車製造業者等を介してリサイクル料金を收受できないため、並行輸入業者や自動車所有者がゆうちょ銀行やコンビニエンスストアにてリサイクル料金を資金管理センターに直接払い込む仕組みを構築した。

②継続検査時

継続検査（いわゆる車検）は、運輸支局等に現車を持ち込んで検査する場合と、指定整備事業者（いわゆる指定整備工場）にて検査を行う場合がある。このため、全国の運輸支局等の近傍に事務所を構える自動車関連団体にてリサイクル料金を收受する方法（これに伴ってリサイクル券を発行する端末を設置）と、指定整備工場等を持つ自動車整備事業者を介してリサイクル料金を收受する（自動車所有者が車検整備代金を支払う際にリサイクル料金も同時に支払う）方法を構築した。

③使用済自動車引取時

新車登録時および継続検査時にリサイクル料金を預託しなかった自動車について、使用済自動車として引取業者に引き取られた際に、引取業者を介してリサイクル料金を收受する仕組みを構築した。

3. 既販車情報の取得

資金管理センターは、前述した継続検査時の預託および使用済自動車引取時の預託を円滑に推進するため、既に日本国内に出回っている自動車の基礎情報およびリサイクル料金に関する情報（既販車情報）を、法施行前に資金管理システムに記録することとした。

そこで、まず資金管理センターは国土交通省・軽自動車検査協会が保有している登録・届出済みの車両情報を取得し、自動車製造業者等にて各車両情報にリサイクル料金額を設定後に返信してもらうことで、最終的に1億台を超える車両情報を資金管理システムに取り込んだ。

4. 資金管理料金額の設定

預託金を管理するためのコストとして、自動車リサイクル法第73条にて資金管理料金が規定されている。

資金管理センターでは、自動車リサイクル法施行から11年間の収支計画の下で、預託台数を想定するとともに、資金管理システムの開発・メンテナンスや預託金の収受・管理、自動車製造業者等への預託金の払渡し、理解普及活動等に要する費用の適正原価を積み上げて算定した。その結果、自動車リサイクル法施行時の料金額について、新車登録時に預託金が預託される場合は380円、継続検査時および使用済自動車引取時に預託される場合は480円と設定し、2004年7月に経済産業大臣・環境大臣の認可を得た。

5. 預託証明書

新車登録あるいは継続検査に際して自動車所有者がリサイクル料金を支払った場合、それを証するものとして、一般の方々でも分かりやすいように「リサイクル券」と呼称する預託証明書を発行することとした。

その一方で、運輸支局等の自動車検査・登録の現場では、円滑な預託確認実務の遂行を目的に、リサイクル券とは別に新車登録あるいは継続検査の申請に必要な譲渡証明書・自動車通関証明書や自動車検査証等に対して、自動車販売業者や運輸支局等の近傍団体にて「預託証明印」を押印または「預託証明シール」を貼付することとし、これを預託証明書とした。

リサイクル券

預託証明印



預託証明シール

6. 預託金の運用の基本方針の策定

資金管理センターは、使用済自動車としてリサイクル・処理されるまでの間、自動車リサイクル法第97条第1項に規定する運用方法の範囲内において、預託金を安全かつ確実な方法で管理・運用しなければならない。そのため、資金管理業務規定の一部として「運用の基本方針」について資金管理業務諮問委員会に諮りつつ検討を重ね、2004年3月に定めた。

この基本方針のポイントとしては、①保有する資産は「日本国債」「政府保証債」「財投機関債」「地方債」「社債・金融債」とし、これを市場における債券構成比に準じて取得すること、②最長保有年限を10年とし、満期まで保有することを前提に年度毎の償還金額が均等になるよう債券を購入するラダー（はしご）型運用を原則とすることが挙げられる。

7. 輸出取戻し手数料額の設定

自動車リサイクル法第78条では、預託済みの自動車を輸出した場合には当該自動車の所有者は預託金を取り戻すことができるとされており（以下輸出取戻し）、同時に、輸出取戻し申請に対応し資金管理センターが預託金を返還するために要した費用について、申請を行った自動車所有者は輸出取戻し手数料として納めなければならないとされている。

資金管理センターではこの手数料額について、自動車リサイクル法施行から5年間の収支計画の下で、輸出取戻し申請台数を想定するとともに、当該業務に掛かる費用の適正原価を積み上げて算定した。その結果、自動車リサイクルシステムに事前登録した申請者からパソコンにて申請を受けた場合（以下パソコン申請）は950円、それ以外の申請者から申請を受けた場合（以下一般申請）は1,390円と設定し、2004年11月に経済産業大臣・環境大臣の認可を得た。

8. 資金管理業務諮問委員会

預託金は長期にわたって安全かつ確実な方法で管理と運用が求められており、また特定再資源化預託金等（以下特預金）の扱いや資金管理業務の実施に関する重要事項についても第三者機関によるチェックは不可欠である。このため自動車リサイクル法第99条では「資金管理業務諮問委員会」を設置することが定められており、ここでチェックを受けることにより資金管理業務の適正な遂行の確認を受けている。

この資金管理業務諮問委員会のメンバーは、経済・金融に関して高い識見を有する者、その他学識経験者、消費者代表等から構成されており、第1回目の委員会は2003年10月に開催された。

以降、資金管理センターでは資金管理業務諮問委員会にて予算案や重要事項を諮ったり、四半期ごとの決算報告等を行っている。

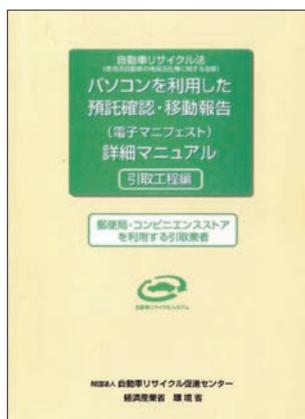
資金管理業務諮問委員（敬称略）

| 委員 | （就任時の役職） | 任期 |
|-------|--------------------------------|-----------------|
| 永田勝也 | 早稲田大学理工学部教授 | 2003年9月～ |
| 酒井伸一 | 国立環境研究所循環型社会形成推進・廃棄物研究センター長 | 2003年9月～ |
| 米澤康博 | 横浜国立大学経営学部教授 | 2003年9月～ |
| 松田美夜子 | 富士常葉大学環境防災学部助教授 | 2003年9月～2007年1月 |
| 渡辺俊之 | 日本公認会計士協会常務理事 | 2003年9月～2007年9月 |
| 細田衛士 | 慶應義塾大学経済学部教授 | 2003年9月～2012年9月 |
| 辰巳菊子 | 社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会理事 | 2003年9月～2013年9月 |
| 鬼沢良子 | NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長 | 2007年3月～ |
| 小島昇 | 千代田国際公認会計士共同事務所代表 | 2007年9月～ |
| 山下英俊 | 一橋大学大学院経済学研究科准教授 | 2012年11月～ |
| 大石美奈子 | 公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会理事 | 2013年9月～ |

9. 事業者等への周知

新たに実施される自動車リサイクル制度、およびこれに基づく資金管理システムの操作等について即応できるよう、システム操作や実務に関するマニュアルを作成し、引取業者・並行輸入業者・中古車輸出業者等に提供した。これにより、資金管理システム等の仕組みやシステム操作方法、リサイクル料金の払い込み方法、自動車の輸出に伴う預託金取戻し申請方法等の周知を図った。

各種マニュアル



10. 資金管理業務規程

自動車リサイクル法第94条では、資金管理業務を開始する前にその業務の実施に関する基本的な事項を定めるよう規定されている。

このため資金管理センターでは「資金管理業務規程」を策定し、2003年12月に経済産業大臣・環境大臣の認可を得た。

なお、この資金管理業務規程は、運用の基本方針の変更や本財団の公益財団法人への移行などを理由に、随時改定を行っている。

第 3 項 再資源化支援部による事業

再資源化支援部では、自動車リサイクル法におけるセーフティネット機能として自動車リサイクル法第 106 条 1～9 号に掲げる事業を運用している。

なお、第 2～5 号については、特定再資源化預託金等^(※)を原資に事業を運用している。

- | | |
|-------|---|
| 第 1 号 | 特定自動車製造業者等（年間製造・輸入台数が 1 万台以下「以下 1 号事業者」）から委託を受けて行う再資源化等に必要の行為 |
| 第 2 号 | 並行輸入車、メーカーまたは輸入業者が倒産、撤退、廃業した車でメーカーが確定できない自動車の再資源化 |
| 第 3 号 | 離島対策として、離島における使用済自動車等の島外搬出に対する出えん |
| 第 4 号 | 不法投棄対策として、廃棄物処理法に基づき撤去・処理を講じた自治体への出えん |
| 第 5 号 | 4 号により撤去を講じた自治体の委託を受けた再資源化等処理 |
| 第 6 号 | 民間・自治体の要請に基づく解体自動車等の再資源化等処理 |
| 第 7 号 | 自動車リサイクルに関する調査、知識の普及・啓発 |
| 第 8 号 | 自動車リサイクルに関する照会への対応 |
| 第 9 号 | 第 1 号～第 8 号の業務に付帯する業務 |

※特定再資源化預託金等（特預金）とは、預託済みの自動車を輸出した後に輸出取戻し申請がなかった場合、あるいは解体自動車の輸出によりシュレッダーダストの処理が不要となった場合など、自動車製造業者等へ預託金の払渡しが発生しない預託金をいう。

1. 小規模製造事業者・輸入業者との契約締結

自動車リサイクル法第 106 条 1 号に規定された 1 号事業者に対する 3 物品の再資源化等処理に関する運用を構築するため、2003 年 9 月に自工会で立ち上げられた「指定再資源化機関 WG」にて検討を開始した。

2004 年 5 月に第 1 回事業者説明会を開催し、自動車リサイクル法における小規模製造事業者・輸入業者の役割や自動車リサイクルシステムへの登録手続き、再資源化支援部の受託業務等について説明を行った（1 号事業者候補として 18 社が参加）。続いて、同年 7 月に第 2 回事業者説明会を開催し、1 号事業者の設定するリサイクル料金の基となる委託料金について説明を行った（1 号事業者候補として 16 社が参加）。

2004 年 10 月には 1 号事業者 17 社と、同年 12 月には 4 社と、再資源化支援部との間で再資源化等に関する委託契約を締結した。1 号事業者は自動車リサイクルシステムに登録した、既に国内に出回っている自動車（以下既販車）のリサイクル料金を設定し、2005 年 1 月 1 日の自動車リサイクル法施行に備えた。

2. 義務者不存在車に対する運用の構築

自動車リサイクル法第106条2号に規定された並行輸入車や個人輸入車等の義務者不存在車（以下2号）に対し、再資源化支援部が義務者に代わり行う再資源化等処理について、2003年9月に「指定再資源化機関WG」にて検討を開始した。

事業を開始するにあたり、フロン類、エアバッグ類の処理については自動車再資源化協力機構（以下自再協）と、シュレッダーダストについては自動車破碎残さリサイクル促進チーム「呼称：ART（Automobile shredder residue Recycling promotion Team）」と処理に関する委託契約を締結した。

2号のリサイクル料金設定については、既販車の台数や装備情報を把握するのが困難だったため、国内正規輸入業者の輸入車を参考にリサイクル料金を設定した。2004年度は、既販車分として約39万2千台のリサイクル料金を設定した。

3. 離島対策等検討会の立上げ

自動車リサイクル法第106条3号離島対策、4号不法投棄等対策の自治体に対するセーフティネット機能については、事業内容を審議するため資金管理業務諮問委員会の下部組織として専門家による審議機関（以下離島対策等検討会）を設置した。

2004年2月に第1回離島対策等検討会を開催し、3名の委員（文教大学国際学部教授 藤井美文氏、首都大学東京都教養学部教授 大杉覚氏、財団法人日本離島センター専務理事 堀一氏）を選任した。本検討会において、事業のあり方、運用ルール（要綱案）、対象自治体に対する準備支援、理解普及策等について審議を行った。

4. 離島対策・不法投棄等対策支援事業の運用検討

離島対策支援事業については、自動車リサイクル法施行前までに離島を有する5都道県（北海道、東京都、長崎県、鹿児島県、沖縄県）の担当者を委員とした「懇談会」にて、事業のあるべき姿（出えん率、支援対象）、離島市町村における事業準備支援について議論を重ねた。

同様に、不法投棄等対策支援事業についても、「自動車リサイクル法 不法投棄対策に関する懇談会」にて、事業の方向性（適用範囲、出えん率、出えん要件）、手続き等について自治体有識者等による意見集約を行った。

両支援事業の運用等については、両懇談会での意見集約結果を踏まえて離島対策等検討会にて審議・調査し、支援体制を構築した。

5. 離島対策・不法投棄等対策に係る事業計画の策定支援

離島対策・不法投棄等対策支援事業については、特預金の発生により事業の原資が確保でき次第事業を開始することとなっていた。事業の開始に先立ち、2004年6月から2005年8月にかけて、離島対策支援事業の活用を希望する80市町村（139島）の担当者とともに各市町村における事業運用を構築することとなったが、担当者にとって使用済自動車に関する業務は未知のものであり、情報収集・調査等にも困難をきたした。このため、2004年11月には5都道県（北海道、東京都、長崎県、鹿児島県、沖縄県）の協力の下「離島市町村担当者説明会」を開催し、事業開始前に対象市町村担当者の計画・申請等実務に関する理解を深めつつ事業の構築を進めた。

その後、関連事業者が存在する離島市町村においては、市町村主催の事業者説明会等に関係都道県より説明者を派遣していただいた。再資源化支援部も、市町村の要請に応じた説明者の派遣と併せて、市町村における事業運用のルール化および事業計画の策定を重点的に支援し、事業の開始に備えた準備を滞りなく進めた。

第 1 章

不法投棄等対策支援事業については、事前に事業活用の要望が無かったため、自動車リサイクル法担当者向けの説明会にて事業要綱を配付のうえ事業および手続きについて説明し、地方公共団体担当者の理解普及に努めた。

こうした準備の諸活動を経て、自動車リサイクル法本格施行から10ヶ月後の2005年10月に事業が開始されることとなった。

市町村担当者説明会



事業者説明会

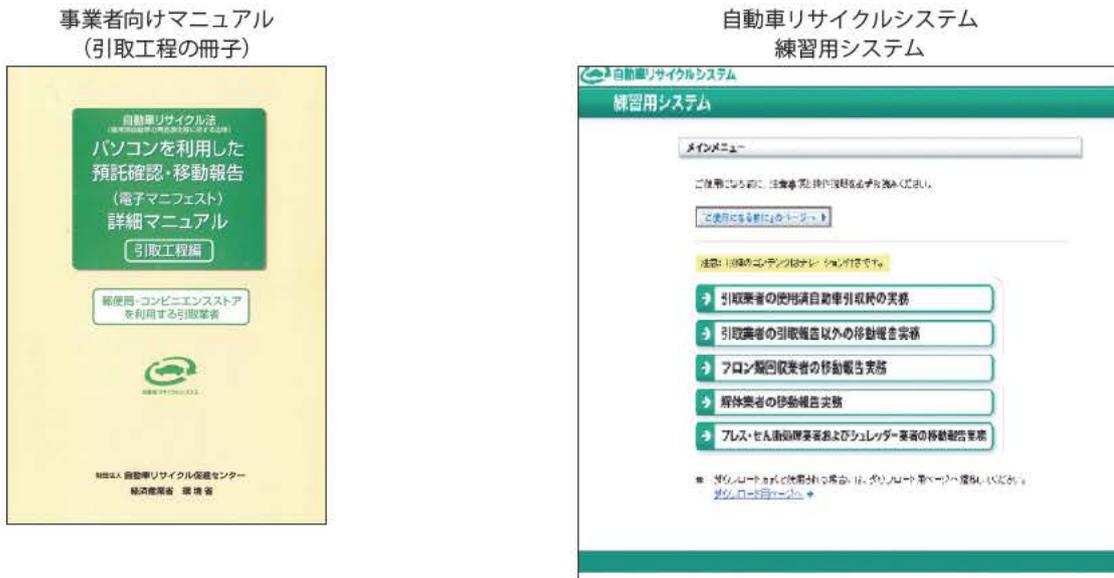


第4項 情報管理部による事業

1. 電子マニフェストシステムの構築

自動車リサイクルシステムは、資金管理システム、再資源化支援システム、電子マニフェストシステム等、複数のサブシステムから成り立っている。情報管理部は自動車リサイクルシステムのうち、使用済自動車の一連の処理工程を管理する電子マニフェストシステムを構築するため、自工会が立ち上げた「情報流 WG」に参画してシステム設計を行った。

また、自動車リサイクル法本格施行後の、関連事業者によるスムーズなシステム利用を可能とするため、関連事業者向けの詳細なシステム操作マニュアル・実務マニュアルおよび音声ガイド付き「練習用システム」の製作と提供を行った。



2. FAX 事業者向けシステムの構築

電子マニフェストシステムは、基本的にパソコンを利用する事業者の実務を想定しているが、FAX を利用して電子マニフェストシステムを利用する事業者（以下 FAX 事業者）が実務を行える仕組みも設えた。FAX による移動報告の利用規模は、自動車リサイクル法本格施行前に実施した関連事業者への調査結果から、移動報告全体の 7.5% 程度であると想定され、その移動報告情報を電子マニフェストシステムへ自動的に読取る仕組み（OCR 方式）を構築した。

3. 自動車リサイクルシステムコンタクトセンターの開設

自動車リサイクル制度やシステム操作、各種実務に関する関連事業者・自動車所有者等からの問合せに対応するためのコールセンター機能、および指定法人業務のバックオフィス機能を担うため、資金管理センター・再資源化支援部および自再協と連携して自動車リサイクルシステムコンタクトセンター（以下コンタクトセンター）を開設した。

第 1 章

2005年1月の自動車リサイクル法本格施行に先立ち、2004年1月から順次開催された関連事業者向け全国説明会への対応および事業者の実務サポートのため、同年4月から問合せ対応業務を開始した。コンタクトセンター立上げ当初は、平均して1日当たり15件程度の問合せであったが5月以降は徐々に増加し、関連事業者の自動車リサイクルシステムへの登録受付を開始した7月には、登録方法に関する問合せなど1日当たり平均で約350件にまで跳ね上がった。自動車リサイクル法本格施行が近づくとつれて、問合せ件数は更に増加の傾向をたどり、自動車リサイクル法本格施行直後の2005年2月には1日当たり平均で8,000件超となった。情報管理部では、コンタクトセンターのオペレーターに向けた細部の業務説明を実施して対応能力の向上を図るとともに、自動車リサイクル法施行直後からコンタクトセンターに3ヶ月間職員を常駐させるなど、問合せ回答支援を行った。

4. 情報管理料金の設定

自動車リサイクル法では、情報管理料金は情報管理業務に要する費用を積上げて、適正な原価を超えることのない水準で設定すると定められている。電子マニフェストシステムは大規模なシステム・仕組みであるため、自動車リサイクル法施行当初のシステム稼働や理解普及活動等に要する立ち上げ費用の回収についても考慮する必要があった。

このため、電子マニフェストシステムの稼働・メンテナンスや理解普及活動、通常業務等に必要な費用を積算し、自動車リサイクル法施行後5年間で想定される使用済自動車の発生台数から自動車1台あたりの情報管理料金として130円を算出し、2004年7月に経済産業大臣、環境大臣から認可を得て、2005年1月から預託が開始された。

第2章

自動車リサイクル法施行と指定法人事業の開始(2005年～2007年)

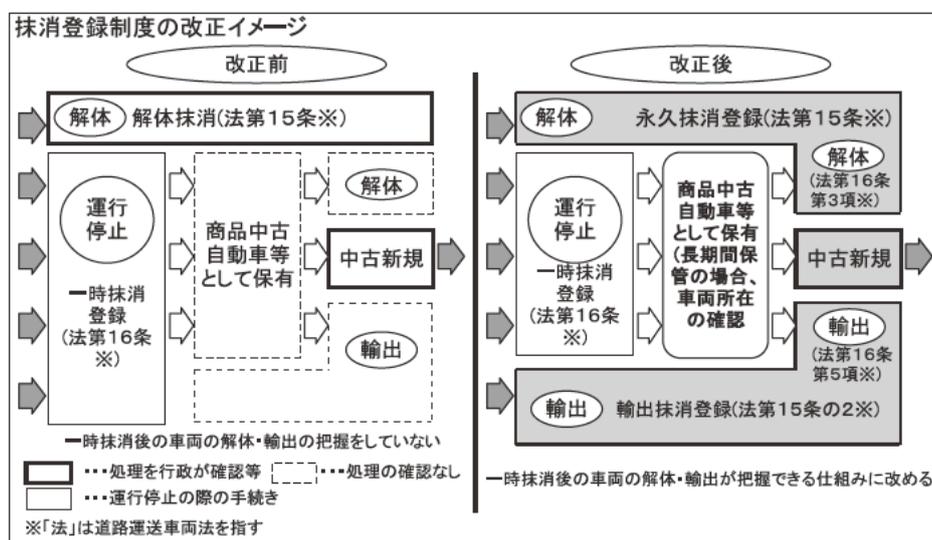
自動車リサイクル法施行と 指定法人事業の開始（2005年～2007年）

第 1 節 総論

第 1 項 自動車リサイクルに関連した国・自治体等の動き

1. 自動車リサイクル法の本格施行

2005年1月1日、万全の業務運用体制・システム運用体制をもって自動車リサイクル法が本格施行となった。また、自動車リサイクル法の施行に合わせ、道路運送車両法の一部が改正された。この法改正により、自動車の登録制度等について、使用済自動車のリサイクル促進および不法投棄防止の観点から、自動車リサイクル法による自動車リサイクルシステムと関連付け、一貫した仕組みに改められることとなった。このことに関する改正概要は次のとおり。



- ①使用済自動車を解体し、永久抹消登録の申請をするときは、自動車リサイクル法に規定する手続きにより解体されたことが確認できる事項を明らかにしなければならない。
- ②登録された自動車を輸出する場合は、所有者は輸出抹消仮登録を受けなければならない。
- ③一時抹消登録を受けた自動車を解体等又は輸出する場合は、所有者は国土交通大臣に届け出なければならない。
なお、使用済自動車を解体した場合は、前記①に準じた手続きをとる。
- ④軽自動車についても、登録自動車に準じた手続きをとる。

また、車検証の有効期間内に使用済みとなった自動車が自動車リサイクル法に基づいて適正に解体された場合に限り、使用済自動車の最終所有者が運輸支局等において行う解体を事由とする永久抹消登録申請または一時抹消後の解体届出と同時に還付申請することにより、車検残存期間に応じた重量税額の還付を受けることができる、「自動車重量税還付制度」も新設された。

2. 自動車リサイクル法安定施行に向けた取組み

自動車リサイクル法施行とともに、新規参入や既存事業拡張を行う事業者が増加し、自動車リサイクルを取り巻く関係事業者間の競争が活発化した。このような状況下、事業者間の適切な競争を確保し、違法行為や不適正行為が生じぬよう、国および関係自治体、関係団体においては、関係事業者に対する法の遵守徹底に向けた取組みを実施した。具体的には、リサイクルシステムの入り口である引取業者において、使用済自動車の取扱いが一部不徹底であったり、法律に従わず使用済自動車の解体処理等を行っている事業者への指導など、引取業者、解体・破砕業者毎にきめ細かな対策を実施した。

国・自治体による指導等

| | |
|-----------|--|
| 引取業者関係 | 1. リサイクル料金の転嫁の禁止（2004年4月、2005年1月） |
| | 2. 使用済自動車と中古車の区別の明確化（2005年7月） |
| | 3. オートオークション会場における対応徹底（2005年10月） |
| | 4. インターネット等において不適正な広告を行っている可能性のある事業者に対する調査・指導（2006年2月） |
| 解体・破砕業者関係 | 1. 無許可営業への対処（2004年9月） |
| | 2. 法施行前に引き取られた使用済自動車の取扱い（2005年10月） |
| | 3. 移動報告実績のない解体業者の調査・指導（2005年12月） |
| | 4. 解体自動車（廃車ガラ）の輸出申告時における移動報告の確認（2006年12月） |
| | 5. 解体自動車を全部利用するものとして輸出されるものかの確認（2007年10月） |
| その他 | 1. 遅延報告対応マニュアル（2004年11月） |
| | 2. 行政処分の指針（2005年5月） |
| | 3. インターネットオークションでの警告文の掲載（2006年11月） |
| | 4. フロン類及びエアバッグ類の装備情報に関する調査（2006年、2007年） |

都道府県・保健所設置市においては、上記に加えて定期的な立入り検査の実施などにより、違法行為や不適正行為等に対し数多くの指導・勧告を行った。

第 2 章

国・自治体による指導・勧告等実績

単位：件

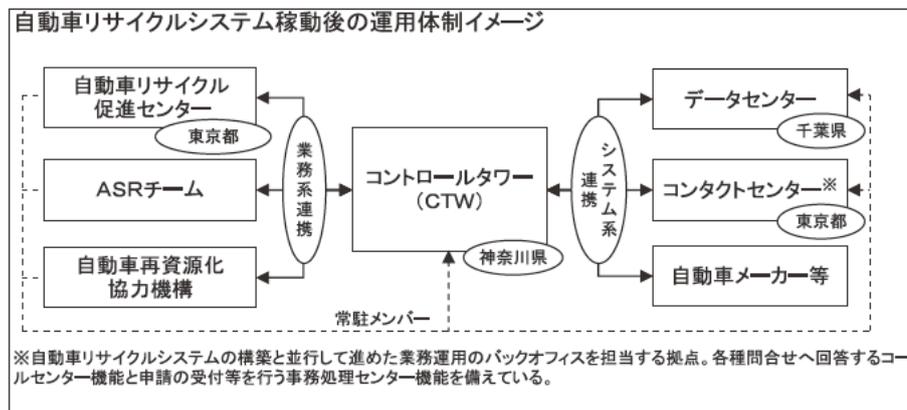
| | 2005年 1～3月 | 2005年4月 ～2006年3月 | 2006年4月 ～2007年3月 | 2007年4月 ～2008年3月 | 合計 |
|------------------|---------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------|
| 指導・助言 (19条) | 271 | 2,621 | 1,745 | 688 | 5,325 |
| 勧告・命令 (20条) | 0 | 13 | 14 | 4 | 31 |
| 停止 (51条 (引取)) | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 取消 (51条 (引取)) | 0 | 6 | 24 | 5 | 35 |
| 停止 (58条 (フロン回収)) | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 取消 (58条 (フロン回収)) | 0 | 6 | 14 | 1 | 21 |
| 停止 (66条 (解体)) | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 取消 (66条 (解体)) | 0 | 3 | 4 | 5 | 12 |
| 停止 (72条 (破碎)) | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 取消 (72条 (破碎)) | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 勧告・命令 (90条) | 0 | 18 | 28 | 120 | 166 |
| 報告徴収 (130条) | 1 | 165 | 47 | 28 | 241 |
| 告発 | 1 | 3 | 1 | 0 | 5 |
| 合計 | 273 | 2,837 | 1,881 | 851 | 5,842 |

第2節 草創期の事業実績

第1項 財団全体の動き

1. 自動車リサイクルシステムの稼働開始

自動車製造業者等による多大な費用負担に加え関係者の懸命な努力により、2005年1月1日の自動車リサイクル法本格施行に併せて、予定通り自動車リサイクルシステムを立上げ、運用を開始した。当初は、この巨大な社会システムを安定的に運用することが至上命題とされ、約110名の運用担当者を配置し、土日祝日も含めて24時間対応可能な万全の体制を敷いて対応にあたった。



2. (独) 中小企業基盤整備機構主催の講習会への講師派遣

2005年から2006年にかけて、(独) 中小企業基盤整備機構は自動車リサイクルに関連する事業者及び廃棄物処理に関わる事業者を対象として、自動車リサイクル法への対応周知を目的とする講習会を下表の内容で開催した。この講習会に、本財団は資金管理センターと情報管理部から講師を派遣し、制度の一層の周知を図った。

講習内容

| 講習項目 | 内容 | 講師 |
|--------------------------------|---|---------|
| 1. 自動車リサイクル法 | ①自動車リサイクル法の概要 法制化の背景と法律制定の基本的な考え方、新しい制度の流れや関連する法律との関係など自動車リサイクル法の概要の解説。 ②関連事業者の登録・許可制度と役割（行為義務） 関連事業者（引取、フロン類回収、解体）の役割分担、導入された登録・許可制度ならびに各々の事業者が事業を行う上で果たさなければならない役割の解説。 | 経営支援専門員 |
| 2. 自動車リサイクルシステム (パソコンによる実務) | ①リサイクル料金と預託実務の概要 ユーザーに負担を求めるリサイクル料金の内容と預託時期・方法、料金の会計上の取扱いならびにパソコンを利用した料金照会や預託の実務の概要について解説。 ②電子マニフェスト（移動報告）制度の概要 電子マニフェスト制度の導入主旨とその機能ならびにパソコンを利用した報告方法などについて解説。 | 本財団講師 |

第 2 章

3. 自動車リサイクルシステムの更なる安定運用に向けた組織改変

自動車リサイクルシステムの維持管理・運營業務については、従来は本財団の情報管理部が推進役となり、関連する各法人で構成する自動車リサイクルシステム運用委員会（以下運用委員会）に、法人横断のシステム部会を設置して運営する想定であった。しかしながら、自動車リサイクル法施行に向けたシステムの垂直立上げのために、システム構築推進機能が必要であり、PMO（プロジェクトマネジメントオフィス）を設置しシステム開発管理を推進することとなった。その後システム運用の中核となる機能としてコントロールタワー（CTW）が設置されたが、2005年3月をもって解散・再編成となることが決定していた。これらの重厚な体制を引継ぐには情報管理部の当時の体制では不十分であることから、以下2つの要求を満たすための組織が必要とされた。

- ①複数法人が係わりつつ1つのシステムとして共同運用されること。
- ②本財団が代表して、関連法人からの業務委託によるシステム運用を行うこと。

このため、本財団内にシステムセンターを発足し、ここに既存の情報管理部、およびシステム部を新設する運びとなった。システム部は、当初本財団職員3名にベンダーから40名規模の支援メンバーを加えて業務を開始した。

4. 自動車リサイクル関係行政連絡会議への参加

経済産業省、環境省の両省により、自動車リサイクル法に関係する行政機関の情報共有を図るため、2005年5月より全国9ブロック（北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州、沖縄）において、自動車リサイクル関係行政連絡会議の定期開催が開始された。主な参加者は各ブロック内の自治体担当者、地方運輸局、地方国税局、地方経済産業局、地方環境事務所であった。本財団からは第2回自動車リサイクル関係行政連絡会議（2006年1月）に職員が出席し、ここでは離島対策支援事業・不法投棄等対策支援事業の概要と、自治体における事業活用の効果について説明を行った。その後も、本財団は当該連絡会議に継続的に参加し、情報提供や関係者間の課題共有に積極的に取り組んできた。

5. 理解活動の展開

自動車リサイクル法が本格施行した2005年度における自動車所有者への理解活動については、2004年度に引き続き新たな自動車リサイクル制度の認知と理解の深化を目的とした活動を展開した。全体で6億5,000万円の費用を投じ、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌やチラシ、ポスター等の媒体を用いた活動を行なった。自動車製造業者等をはじめとした自動車リサイクルの関係者による様々な取組みの結果、自動車リサイクル制度の認知度は約94%（インターネット調査）の高い水準を維持した。

2006年度においては、これまでの理解活動で周知した内容の補完と再徹底を目的に、7,600万円の費用を投じ、「賢いユーザー情報の広報」、「主婦層の理解度向上」に力点を置いた活動を展開した。自動車リサイクル制度の認知度（インターネット調査）については、引き続き約94%の高い水準が維持された。

「リビング誌」を活用した広報



「モールスケープ」における主婦層向け広報



第2項 資金管理センターによる事業

1. 資金管理システムの稼働開始

資金管理センターは、自動車リサイクル法が本格施行された2005年1月1日から資金管理システムを稼働させ、引取業者や自動車販売業者・自動車整備事業者・自動車所有者等によるリサイクル料金の照会・預託申請の受付を開始した。

資金管理システムは、稼働開始直後こそ料金照会機能等に軽微な障害が発生したものの、迅速な対応を行うと共に、継続的に安定化施策を講じることで、制度の信頼を損なうような大きなトラブルを起すことなく今日に至っている。

2. リサイクル料金収受および預託金払渡しの実務

自動車所有者からのリサイクル料金の収受や自動車製造業者等への預託金の払渡しの実務についても、自動車リサイクル法施行直後より順調に開始された。

自動車リサイクル法が施行された2005年1月から3月までの3ヶ月間の預託台数実績は、約1,000万台、預託金額は約950億円にのぼり、自動車製造業者等へ払い渡された預託金は約5億円であった。

3. 継続検査等の関係者への対応

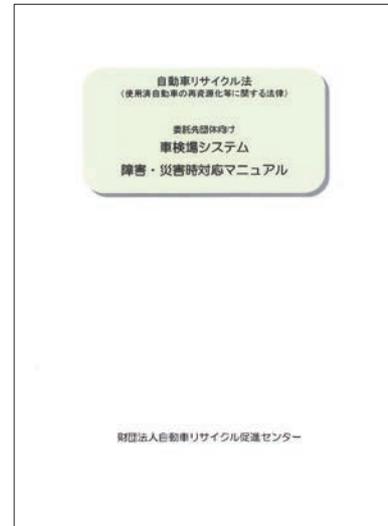
前述の通り、自動車リサイクル法本格施行から3年間は継続検査時にもリサイクル料金の収受を行っていた。そのため、当該期間にはリサイクル料金が払い込まれていない自動車については運輸支局等にて自動車検査証が返付されない（継続検査が更新されない）措置がとられていた。このため、自動車リサイクル法施行直後は自動車リサイクル法の関連事業者や自動車所有者のみならず、自動車整備事業者や運輸支局等の継続検査に関わる各方面からも相当数の問合せが寄せられることが想定された。そこで、国土交通省からの要請を受け、自動車整備関係者に対して専用の問合せ電話窓口を設けて、継続検査の業務に支障が生じないように努めた。

また、運輸支局等の近傍団体にてリサイクル料金を収受する方法については、万一このシステムに障害が発生した場合、多くの自動車所有者・自動車整備事業者に影響を与えることが懸念された。このため障害発生時の対応マニュアルを作成して関係者に配付し、説明会を開催するなどの周知活動を行う対策を講じた。

4. 輸出返還事務センターの開設

自動車リサイクル法施行以前より、日本国内から1年間に輸出される中古車はおよそ100万台程度と推定されていた。このため資金管理センターは、中古車の輸出台数と同程度の年間100万件規模の輸出取戻し申請に耐えうる

車検場システム障害・災害時対応マニュアル



第 2 章

事務処理のスキームを構築する必要に迫られた。

そこで、資金管理センターでは輸出取戻し申請の受付・書類審査や問合せ対応等の一連の事務処理を外部委託事業者にて行うこととし、2005年8月に「輸出返還事務センター」を開設した。

また、制度開始時に混乱が生じないように、中古車輸出の頻度が高い税関地域にて、輸出取戻しの制度について関係者への周知活動を行った。

5. 輸出取戻し手数料額の改定

輸出取戻し手数料額は自動車リサイクル法施行前の試算に基づき、パソコン申請の場合は950円、一般申請の場合は1,390円と設定していた。

しかしその後、業務効率化等により費用削減が図られたことから、約2年で収支均衡点に達し、当初収支が均衡する期間として前提を置いた5年間では、収入が支出を大幅に上回る見込みとなった。そこで手数料額の改定を検討し、2007年3月に新しい手数料額について経済産業大臣・環境大臣の認可を得て、同年5月より手数料額を改定した。

輸出取戻し手数料額

| 申請区分 | 旧手数料 | 新手数料 |
|--------|----------|--------|
| パソコン申請 | 950円/台 | 440円/台 |
| 一般申請 | 1,390円/台 | 780円/台 |

6. 特預金の出えん

預託済みの自動車を輸出した後に輸出取戻し申請がなかった場合、あるいは解体自動車の輸出によりシュレッダーダストの処理が不要となった場合など、自動車製造業者等へ預託金の払渡しが発生しないことがある。このような預託金については、自動車リサイクル法第98条に基づいて、特預金として経済産業大臣・環境大臣の承認を受け、資金管理業務の費用に充てたり、離島対策支援事業・不法投棄等対策支援事業などの費用、情報管理業務の費用として出えんすることができる。

特に離島対策支援事業・不法投棄等対策支援事業については、この特預金のみを原資としているため、早々に出えんする必要があった。そこで資金管理センターは、自動車リサイクル法の本格施行から約半年を経過した2005年9月に、約4億円の特預金出えん（第1回目）を行い、再資源化支援部における事業が速やかに実施できるよう努めた。

第3項 再資源化支援部による事業

1. 小規模製造事業者・輸入業者からの委託業務の開始

2005年1月から1号事業者21社の再資源化等処理を開始した。開始から5日間はコンタクトセンターに職員が常駐し、自動車所有者からの問合せに確実に回答できるよう万全の体制をとった。初年度（対象期間：3ヶ月）は、フロン類767台、エアバッグ類779台、シュレッダーダスト893台を処理した。

2005年度からは1号事業者向けの実績報告会を開催し、委託業務及び収支実績を報告した。2007年度の実績報告会では、委託料金の適正化を図るため台数予測に注力する旨を報告し、1号事業者との情報交換を図るためのコミュニケーション活動を行うことを提案した。

2. 義務者不存在車の再資源化等処理の開始

2号の再資源化等処理が開始され、初年度（対象期間：3ヶ月）はフロン類580台、エアバッグ類328台、シュレッダーダスト823台を処理した。また、2005年度として約16,000台のリサイクル料金を設定した。

自動車リサイクル法施行後しばらくの間は、コンタクトセンターに並行輸入業者等からの問い合わせも数多く寄せられ、再資源化支援部ではその対応に注力した。

自動車リサイクル法本格施行前は2号の発生台数が全く予測不能であったが、同法の本格施行後は実績を踏まえた台数予測が可能となった。リサイクル料金の適正化を図るため実績に基づく見直しを行った結果、2008年度に台当たり約21,500円から約20,500円までリサイクル料金の値下げを実施した。

3. 離島対策・不法投棄対策支援事業の開始

自動車リサイクル法本格施行から10ヶ月後の2005年10月、特預金の発生により事業の原資が確保されたことから、離島対策・不法投棄等対策支援事業が開始された。

離島対策支援事業については、前年に事業活用意思表示があった80市町村のうち、79市町村が事業体制を構築し参画した。この結果、初年度は51市町村に対し、6,082台分、2,891万円の出えんを行った。

翌2006年度は、50市町村が新たに事業に参画し、129市町村（210島）が対象となった。2007年度には4市町村が新たに事業に参画し、この時点における参画市町村は133市町村（219島）となり、全国の車のある離島については、ほぼ全て（保有台数構成比：99.9%）をカバーすることとなった。

なお、2007年度は、97市町村に対し25,120台分、1億812万円の出えんを行った。

自動車リサイクル法施行前より資源価格が徐々に上昇していた影響もあり、離島からの使用済自動車等の島外搬出は右肩上がりで順調に推移していた。その一方で、原油価格の高騰により多くの離島航路で海上輸送費の上昇が起り、出えんにあたっては、海上輸送費の検証に多くの時間を要した。

同時期には市町村からの要請により、船会社と市町村の海上輸送費に関する意見交換会に参加し、事業の公益性を説明するなど船会社の事業に関する理解度向上を目的とした支援を実施した。

不法投棄等対策支援事業については、2007年12月に事業活用の相談があった新潟県佐渡市の事案について2008年度予算として1,000万円を計上し、出えん要請に備えることとなった。

しかし、その後の佐渡保健所の原因者等に対する指導により事案が解消したため、出えんには至らなかった。

第 2 章

草創期の離島対策支援事業出えん実績

| | 2005 年度 | 2006 年度 | 2007 年度 |
|-----------|---------|---------|---------|
| 申請市町村数 | 51 | 86 | 97 |
| 申請台数 | 6,082 | 21,419 | 25,120 |
| 出えん額 (千円) | 28,910 | 94,540 | 108,128 |

4. 離島対策支援事業の活用促進と早期定着に向けた取り組み

再資源化支援部は、離島対策支援事業の定着に向け現地訪問による市町村担当者の課題解決支援、関連事業者説明会への参加、運用の構築支援およびポスター・チラシ等周知ツールの展開による理解普及活動支援を積極的に実施した。

関連事業者の存在する離島においては、市町村による関連事業者を中心とした運用計画の策定を支援し、早期定着を図った。これらの活動により市町村担当者との信頼関係を構築し、早期に事業が定着する礎を築いた。

また、事業開始当初は、いくつかの離島市町村において自動車リサイクル法施行前より放置された使用済自動車の問題となっていたことから、離島対策支援事業を活用した解決策を提案し、放置車両（使用済自動車）に関連する地域問題の解消にも積極的に関与した。この活動により 2006 年から 3 年間で、19 市町村において 1,696 台の放置車両の撤去を実現した。結果として、この取り組みは 19 市町村の住民が離島対策支援事業を認知する機会となった。

5. 離島対策等検討会による現場視察

事業開始後の離島における自動車リサイクルの実態を確認するため、離島対策等検討会委員、都道府県担当者による現場視察を 2006 年より 4 ヶ年にわたり実施した。

市町村長との離島対策支援事業に関する懇談や関連事業者への訪問等を通じて、関係者から直に事業に対する評価や要望を確認することで、本支援事業における市町村での問題点、取り組むべき課題について関係者と認識の共有を図ることができた。

また、本支援事業が早期に定着した市町村では、住民、関連事業者との懇談を通じ、本支援事業が地域で果たした役割とその効果を委員に確認いただくことができた。

| | 訪問先 |
|---------|----------------------|
| 2006 年度 | 鹿児島県庁、奄美市、和泊町、知名町 |
| 2007 年度 | 鹿児島県徳之島町、伊仙町、天城町、喜界町 |
| 2008 年度 | 沖縄県宮古島市、石垣市、竹富町 |
| 2009 年度 | 長崎県対馬市、壱岐市 |

2007 年 11 月の離島対策等検討会委員 堀一氏（財団法人日本離島センター専務理事）の退任に伴い、同財団法人日本離島センター専務理事 渡邊東氏を後任委員として選任した。

市町村との意見交換会議



不適正保管現場視察



第4項 情報管理部による事業

1. 電子マニフェストシステム実績の公表

情報管理部は自動車リサイクル法第116条に基づいて、毎年6月末までに経済産業大臣、環境大臣へ移動報告の実績を報告している。各処理工程別の移動報告件数を中心とした電子マニフェストシステムの詳細な稼働実績については、日次、月次、年次で運用委員会等に報告し、関連する各法人と情報共有を図ると共に、その概要を本財団ホームページにおいて公表している。

また、この報告とは別に電子マニフェストシステムに関連した年度毎の実績を、2006年（2005年度分）から電子マニフェストシステム報告書（「白書」）として発刊し、関係者へ配付している。2008年からは自動車リサイクル法施行後の実績データをホームページに公表し、情報公開の充実を図った。

2. FAX事業者への対応

FAX事業者は2005年3月時点で稼働事業者全体の1.5%となり、2005年1月～3月の移動報告比率は0.3%にとどまった。自動車リサイクル法施行前に想定した移動報告比率7.5%を大きく下回ったため、FAX事業者からの手数料収入でFAX事業者に向けたシステムの運用費用を賄うためには、抜本的な見直しが必要となった。

検討の結果、OCR方式(FAX自動読取方式)のシステムを廃止し、2007年1月からコンタクトセンターのオペレーターによる入力業務に切り替えることで、システム運用費用を削減し収支均衡を図った。

3. 電子マニフェストシステムの改善

移動報告に関する情報を都道府県・保健所設置市（以下都道府県等）から求められた場合、情報管理センターはこれに応じることが自動車リサイクル法第130条「報告の徴収」で義務付けられている。情報管理部では、主要な定型データについては、国・都道府県等の要請に都度対応するのではなく、国・都道府県等が自らシステム操作することで迅速にデータ取得が可能となる機能を提供していたが、これを強化することで、この法定業務の運用を改善した。あわせて、報告徴収機能の有効活用促進を図るため、2008年に「報告徴収機能活用手引書」を作成し、国・都道府県等の担当者に周知した。

4. 電子マニフェスト発行取消への対応

電子マニフェストが発行された状態で使用済自動車を市場に流通させることは原則できないため、使用済自動車の移転登録や輸出抹消登録についてはこれを行えないよう、システム上並びに運用上において制御している。しかしながら、電子マニフェストを誤って発行した場合、この制御によって善意の第三者が自動車の販売や抹消登録を妨害されるなどの被害を受け、場合によっては損害が発生する可能性をはらんでいる。このため電子マニフェストの誤発行については、一定の条件の下で発行の取消対象として運用すべきであるとの行政判断から、情報管理部では電子マニフェスト発行取消対応を限定的に実施している。

誤発行の主な事例は、実車未確認による情報の誤入力や、販売・輸出予定の自動車であるにもかかわらず、使用済自動車として誤って電子マニフェストを発行するなど、事業者の不注意に由来するものが大半を占めている。電子マニフェストの誤発行により事業者が実害を被った場合は、自動車リサイクルシステムや制度運用に向けた

第 2 章

ハードクレームを引き起こすこともあり、情報管理部は主務官庁と連携をして慎重な対応を行ってきた。

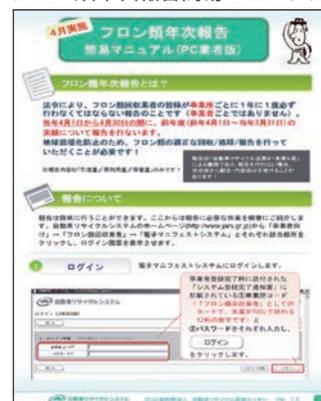
こうしたマニフェスト発行取消は、2005 年度で約 7,300 件発生し、自動車リサイクル法本格施行後 2 年以上経過しても減少しなかった。そこで、情報管理部は電子マニフェスト誤発行問題の抜本的な解決を図るために、主務官庁や本財団他部署と連携し「電子マニフェスト発行取消運用 WG」を 2007 年 10 月に立ち上げ、原因調査、運用全般の確認・見直し、誤発行防止への取組み等の検討を開始した。

5. フロン類年次報告

フロン回収・破壊法のカーエアコン部分についてはその枠組みの多くが自動車リサイクル法に引き継がれた。従来、フロン類回収業者に義務付けられていたフロン類の年間取扱い量の自治体への書面報告は、自動車リサイクル法第 81 条第 5 項に基づき電子マニフェストシステムにて報告することになった。

この報告は京都議定書に基づいて日本国内におけるフロン類取扱量を算定する際の根拠にもなっており、情報管理部では、速やかな報告履行施策として 2008 年 3 月に事業者が報告する際や自治体が事業者を指導する際に参照する簡易マニュアルを作成し公表した。

フロン類年次報告簡易マニュアル



6. 事業者対応の強化

自動車リサイクル法本格施行直後の時点では、コンタクトセンターに 1 日当たり 8,000 件を超える着信があり、85 席のオペレータで対応する万全の体制を整えて対応に当たった。また、関連事業者が実務を行う上での自動車リサイクルシステムオンライン稼働時間の延長要望に応えるため、7 時～20 時までであった稼働時間を 2005 年 2 月末から 1 時間延長し、21 時までに変更して運用を行った。これにあわせて、問合せ対応の時間も 1 時間延長し、21 時までとした。

2005 年 4 月以降は Q & A の充実や関連団体を通じた情報提供等により、事業者への理解促進が図られ、コンタクトセンターへの問合せ着信件数は減少傾向となった。さらに自動車リサイクル法本格施行直後のシステム操作等の不慣れを解消するべく、電子マニフェストシステムの仕組み等をわかりやすく解説する「自動車リサイクルシステム虎の巻」を 2005 年 9 月にホームページに掲載し、一層の周知を図った。

2006 年 4 月からは年間問合せ件数の変動を見込み、コンタクトセンターのオペレーター席数を時間帯ごとに柔軟に編成するなど、運用の効率化に努めた。

2007 年度に入ると問合せ件数は漸減傾向となった。ただし、2008 年 1 月末の継続検査時預託経過措置終了に伴う運用変更に関する問合せ増加を想定し、あらかじめ Q & A 作成やホームページへの事前掲載等の周知活動を実施した。

7. 情報管理料金の改定

自動車リサイクル法本格施行後のシステム関連費、コンタクトセンター運営費、使用済自動車の発生による情報管理料金収入の 3 項目は、情報管理料金設定時の想定と異なるものとなった。これらを再算定した結果、従来の情報管理料金である 130 円では大幅な赤字が生じる見込みとなった。収支均衡に向けた料金改定の検討を重ねた結果、2006 年 1 月現在の収支を前提とし、自動車リサイクル法施行当初設定すべきであった額として 230 円を算出。2006 年 1 月に経済産業大臣、環境大臣から認可を得て、同年 4 月に情報管理料金を 230 円に改定した。

第3章

指定法人事業の安定運用と今後の展望(2008年～)

指定法人事業の安定運用と今後の展望（2008年～）

第 1 節 総論

第 1 項 自動車リサイクルに関連した国・自治体等の動き

1. 自動車リサイクル法施行後5年間の評価（自動車リサイクル制度の成果）

自動車リサイクル法には、「施行後五年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」と規定されており、これを受けて、「産業構造審議会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ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」では、行為義務者である引取業者、自動車製造業者等、解体業者、破砕業者、地方公共団体、再資源化業者、自動車関連部品製造業者、オートオークション業者等から幅広く意見聴取の機会を設け、論点を抽出・整理して、2010年1月に発表した報告書の中で施行状況を下記1)～7)のように評価した。

1) 使用済自動車のトレーサビリティの確保

自動車リサイクル法の施行当初は使用済自動車の流通ルートが不透明であったが、電子マニフェスト制度や改正道路運送車両法によって使用済自動車や中古車輸出の流通ルートが明確化された。我が国の自動車保有台数は2008年時点で約7,500万台と一定ではあるが、当時における新車及び中古車流通構造の変化が見受けられる中においても、使用済自動車についてはその全数について概ね適正に処理され、またその処理が電子マニフェストにより各段階で捕捉されていることから、現行の自動車リサイクルシステムはトレーサビリティが確保されているといえる。

国内での新車及び中古車の流通状況 (単位：万台)

| | 2005年 | 2006年 | 2007年 | 2008年 |
|------------|-------|-------|-------|-------|
| 保有台数 | 7,569 | 7,586 | 7,571 | 7,553 |
| 新車販売台数 | 585 | 574 | 535 | 508 |
| 中古車販売台数 | 811 | 807 | 753 | 718 |
| オークション流通台数 | 798 | 827 | 841 | 887 |

2008年時点においては、国内で使用されなくなった年間約500万台の車両のうち、約350万台程度が使用済自動車に、中古車としては100万台超輸出されている。

国内で使用されなくなった自動車の状況

(単位：万台)

| | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|
| 使用済自動車の引取台数（国内処理） | 305 | 357 | 371 | 358 |
| 輸出仮抹消登録台数（海外に輸出） | 107 | 144 | 161 | 130 |

2) 自動車製造業者等による再資源化の進展

自動車リサイクル法では、自動車製造業者等に対して再資源化等が義務付けられているエアバッグ類およびシュレッダーダストについて、数値目標が期限をもって設定されている。エアバッグ類については、自再協による一元的かつ効率的な処理、シュレッダーダストについては2チーム体制での処理により、2008年度においては、すべての自動車製造業者等が2品目ともに2015年度目標を前倒しして達成した。それに伴い、シュレッダーダスト以外のリサイクルや部品のリユースも含めた使用済自動車全体の循環的利用の割合も、2000年当時と比較して約83%から約95%まで向上した。

自動車製造業者等のリサイクル率 (単位：%)

| | リサイクル率 | |
|--------|---|-----------|
| | シュレッダーダスト | エアバッグ類 |
| 目標 | 70 (2015年～) 50 (2010年～) 30 (2005年～) | 85 |
| 2008年度 | 72.4～80.5 | 94.1～94.9 |
| 2007年度 | 64.2～78.0 | 92.0～94.7 |

3) 関連事業者の役割の明確化

自動車リサイクル法に基づき、引取業者およびフロン類回収業者は都道府県等の登録を、解体業者および破砕業者については都道府県等の許可を受ける必要がある。2008年度末までに、約7万8千事業者が引取業、約1万8千事業者がフロン類回収業の登録を、また、約7千事業者が解体業、約1千事業者が破砕業の許可を受けており、それぞれの役割を担う関連事業者の状況が明らかになった。

関係事業者の登録・許可の状況

(単位：件)

| 関係事業者種別 | 事業者数 | | | |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|
| | 2005年度末 | 2006年度末 | 2007年度末 | 2008年度末 |
| 引取業者 | 88,122 | 88,301 | 79,177 | 77,635 |
| フロン類回収業者 | 23,387 | 23,135 | 18,215 | 17,623 |
| 解体業者 | 6,251 | 6,505 | 6,654 | 6,689 |
| うちみなし許可業者 | 2,172 | 2,129 | 2,146 | — |
| 破砕業者 (プレス、せん断のみ) | 1,224 | 1,280 | 1,301 | 1,299 |
| (シュレッダー) | (1,101) | (1,145) | (1,169) | (1,168) |
| | (123) | (135) | (132) | (131) |
| うちみなし許可業者 | 736 | 752 | 734 | — |
| 計 | 118,984 | 119,221 | 107,493 | 103,246 |

4) 預託されたリサイクル料金の適正な運用

リサイクル料金は、不法投棄の防止、預託手続の簡便性の観点から、原則、新車購入時の前払いとし、法で定められた資金管理法（自動車リサイクル促進センター）に預託する仕組みとしている。既販車のうち、国内で使用される自動車のほぼすべてについて、リサイクル料金の預託が完了済みとなっている。預託されたリサイク

第 3 章

ル料金については、法に規定された資金管理業務諮問委員会によるチェックの下、厳格な運用方針に基づく運用を行っている。

5) 自動車リサイクルシステムの安定稼働

すべての使用済自動車の処理工程は、電子マニフェストシステムを始めとする自動車リサイクルシステムにより厳格に管理されている。関連事業者による処理の遅延報告の発生は低いレベルに留まっており、全体的には円滑な処理が行われている。自動車リサイクルシステム自体については、小規模のトラブルはあったものの安定的に稼働中である。

自動車リサイクルシステム稼働状況

| | 2005 年度 | 2006 年度 | 2007 年度 | 2008 年度 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|
| 計画停止日 | 15 | 13 | 13 | 13 |
| 障害件数 | 10 | 6 | 4 | 0 |
| 安定稼働率 (時間ベース) | 94.9% | 99.8% | 98.0% | 100.0% |

6) 不法投棄・不適生保管等の減少

不法投棄・不適正保管の車両は自動車リサイクル法施行前の 2004 年 9 月末の 21 万 8 千台から、2009 年 3 月末には 1 万 5 千台まで減少した。また、離島における不法投棄等車両も 2004 年 9 月末の 1 万 7 千台から、2009 年 3 月末には 1 千台まで減少した。100 台以上の大規模案件も 2004 年 9 月末の 13 万 2 千台から、2009 年 3 月末には 2 千台まで減少している。これらの要因としては、①自動車リサイクル法施行に伴い使用済自動車はすべて廃棄物とみなされるようになり、行政側の指導が容易になったこと、②離島対策等支援事業が順調に進捗していることが考えられる。

路上に放棄された車両については、自動車製造・輸入・販売関係業界が設立した路上放棄車処理協力会により、処理を行う市町村に対してその費用に見合う金額の寄附を行う体制が 1991 年に整備されていた(2011 年に終了)。2003 年に 1 万 6 千台であった寄附台数は、2008 年では 2 千台となっていた。

7) 国民による自動車リサイクルに対する一定の理解

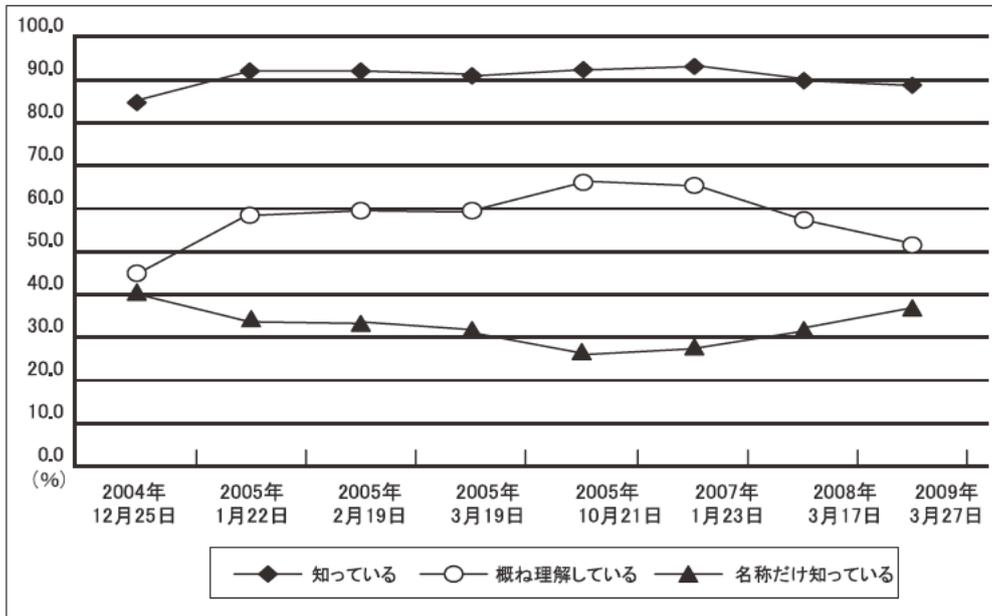
自動車リサイクル法第 5 条に「自動車の所有者の責務」として、ユーザーによる自動車の長期的な使用努力が定められており、現状の自動車の平均使用年数は制度制定前より約 1 年程度伸びた 13.0 年となっている。

自動車の平均使用年数の推移 (単位：年)

| | 2005 年度 | 2006 年度 | 2007 年度 | 2008 年度 |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|
| 引取車台の使用年数推移 (各年度平均) | 12.0 | 12.4 | 12.9 | 13.0 |

自動車リサイクル法施行前より、政府および関係者を挙げて制度の周知を図ってきた。自動車リサイクル法施行後、自動車教習所や環境イベントなど広報手段・ツールを多様化させて、自動車ユーザーへの理解普及活動を集中的に実施してきた結果、自動車リサイクル法の存在の認知及び自動車リサイクル料金の預託に対する理解は相当程度得られてきている。ただし、リサイクル料金の活用のされ方や関係事業者の役割分担など、法の細部まで十分に理解されているとは言い難い状況である。

自動車ユーザーの理解度



第 2 節 安定期の事業実績

第 1 項 財団全体の動き

1. 車両状況照会機能拡充

経済産業省および環境省による「自動車所有者への広報活動の重点化と監視機能の強化」の必要性に係る提起を受けて、本財団の資金管理センターは、自動車所有者による監視機能の強化について両省と検討を行った。その結果、2008年5月に自動車所有者が車台のリサイクル料金額や預託の有無を閲覧できる既存の機能に、所有者が自ら引渡した使用済自動車が適切に処理されているかを自ら確認できるよう、各処理工程別の移動報告状況を閲覧できる機能を追加拡充した。自動車所有者自身が自動車の移動報告状況を閲覧することで、次の効果が実現できた。

- ①自らのリサイクル料金の使途の把握を通じて制度への一層の理解を深める。
- ②使用済自動車の処理プロセスを透明化することで関連事業者の適切な処理を促す。
- ③自動車所有者からのコンタクトセンターへの問合せを低減し効率化を図る。

2. 公益認定の取得

いわゆる公益法人制度改革関連3法の施行により、民法に基づき設立された旧公益法人は、2008年12月1日から5年間の間に新制度に基づく法人に移行することとなった。本財団が実施する指定法人業務及びその他の事業が、地球環境の保全や自然環境の保護、また、国民生活に不可欠な物資の安定供給と確保という不特定かつ多数の者の利益となる公益目的事業に該当するという考えに基づき、2009年11月13日に公益移行認定申請を行なった。その結果、2010年3月28日に公益認定を受け、同年4月1日に公益財団法人に移行した。

3. 自動車リサイクルシステムコンタクトセンターの見直し

自動車リサイクル法は国内の全ての自動車所有者と、10万を数える膨大な登録事業者等に向けて運用されており、日々膨大な問合せや申請等の事務を処理する必要があった。これらの事務を円滑に執り行うため、問合せに対応するコールセンター・本財団の事務処理に対応するバックオフィスの2つの機能を備えるコンタクトセンターが

自動車リサイクルコンタクトセンターのあるべき姿に向けて

| 課題 | 内容 |
|------------|---|
| 1. 品質の最適化 | ①自動車所有者・事業者向けサービス品質の最適化 ②本財団とコンタクトセンター間の事務処理品質の最適化 ③事務処理に要するリードタイムの最適化 ④より強靱な社会システム基盤の構築 |
| 2. コストの最適化 | ①コスト構造の最適化 ②費用精算方式の最適化 |
| 3. 運用の最適化 | ①業務効率性の最適化 ②課題管理・運用改善管理手法の整理 ③サービス提供時間の最適化 |

2004年4月に開設され、7年間にわたって安定的に運用されてきた。しかしながら、公益性の高い事業の運営を将来も継続するために、前記3つの課題を解決する必要がある。

これらの課題を解決すべく、社会システムとしての信頼性の更なる向上を目指し、次期コンタクトセンターの選定を入札による調達で実施した。その結果、要求された技術水準を満たし、かつ費用対効果の優れたIT企業が新コンタクトセンターを構築することとなり、2011年10月より本格稼働を開始した。

4. 自動車リサイクルシステムデータセンターの見直し

自動車リサイクル法の要である自動車リサイクルシステムについては、2012年度末までの期間で締結した契約に基づき、自動車リサイクルシステムデータセンター（以下データセンター）にて万全を期して運用してきた。当該契約を満了するにあたり、データセンター刷新による新IT技術の導入、データ量増加に対応する処理能力向上等により、システムの一層の安定化を図ることとした。この取組みの目標は次の2項目。

- ①新データセンター稼働後10年間の性能維持
- ②コストミニマムなデータセンター運営の実現

調達は入札により行い、前記の目的を達成するために技術水準および費用効果の高いIT企業を選定。2013年5月に新データセンターを円滑に立ち上げた。

データセンター刷新の取組み

| | 時期 | 内容 |
|----------|--------|--|
| 計画期間 | 2009年度 | 刷新プロジェクト開始。調達仕様の策定を開始。 |
| | 2010年度 | 調達仕様を確定。入札の結果12月に新委託業者が確定し、委託準備を開始。 |
| プロジェクト期間 | 2011年度 | 新データセンター設計・構築を開始。 |
| | 2012年度 | 新データセンター設計・構築を完了し、テスト・移行準備を開始。 |
| | 2013年度 | テスト・移行準備を完了。5月連休期間に新データセンターへの切替えを実施し、無事稼働。 |

なお、新データセンターへの移行により、当初掲げた性能目標は次のように達成された。

性能目標の達成状況

| 分類 | 調達時目標 | 稼働後実績 |
|-----------------------|----------------------------|-----------------------|
| オンライン（事業者・ユーザー向け等の画面） | 調達時点（2010年夏）の性能維持。 | 2010年夏時点に比べ、約25%性能向上。 |
| バッチ（夜間集中処理等） | 業務系バッチ処理時間枠内（午前3次まで）の処理完了。 | 午前1時半終了。 |

5. 理解普及活動の展開

本財団のホームページに、子供にも理解できる自動車リサイクルの社会的な意義や仕組みを解説したキッズページや、モバイル用のサイト、スマートフォン用のサイトを追加するなどの情報発信を行った。自動車教習所においては将来の自動車所有者に向けて、ビデオ放映によるリサイクル料金負担への理解の促進と、教科書への広告掲載による自動車リサイクルの意識啓発に取り組んだ。

第 3 章

こどものページ



モバイル用サイト



スマートフォン用サイト



第2項 資金管理センターによる事業

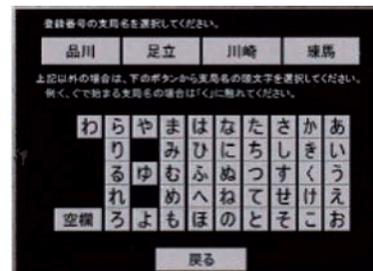
1. 継続検査時預託の終了

自動車リサイクル法が本格施行された2005年1月から始まった、リサイクル料金を継続検査時に収受する方法は、同法の附則第10条に基づいて2008年1月末をもって終了した。これに伴い、全国の運輸支局等に設置してリサイクル券を発行するために使用していたタッチパネル式の専用端末（542台）は全て撤去された。これ以降、リサイクル料金収受の方法は、新車登録時と使用済自動車引取時のみとなった。継続検査時に収受する方法で3年間に預託された金額は約6,081億円（約6,304万台分の預託金額）に上った。

リサイクル券発行専用端末



リサイクル券発行専用端末タッチパネル



2. 輸出返還事務センターの委託先の入札

2005年8月に開設した「輸出返還事務センター」について、2011年3月末に迎える委託先事業者との契約満了に先立ち、次期委託先事業者を選定する入札を2010年2月に実施した。開札の結果、従来の委託先事業者が落札し、2011年4月以降の契約を同事業者と再度締結することとなった。

3. 東日本大震災への対応

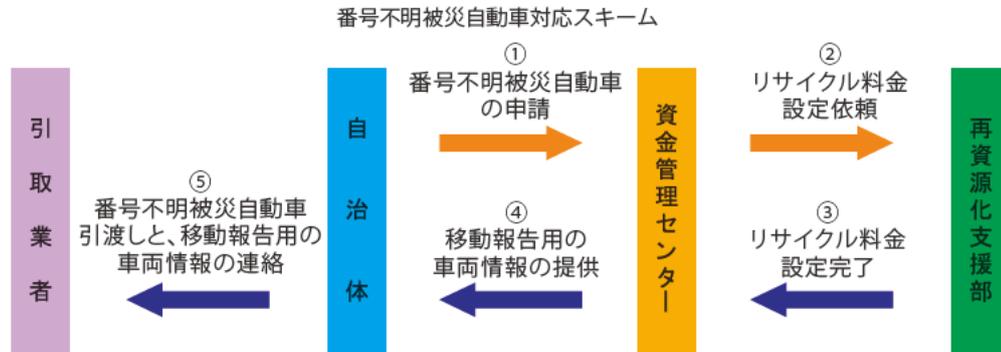
2011年3月11日、東北地方太平洋沖地震が発生し、東日本の広い範囲で未曾有の大震災（以下東日本大震災）に見舞われた。この地震により青森県から千葉県に至る太平洋岸では、これまでに例のないほどの大規模な津波に襲われ、多くの尊い命が失われるとともに多数の家屋・家財ならびに自動車が流された。

この津波によって被災した自動車の中にはナンバープレートがはずれ、なおかつ車体に変形して車台番号が読み取れずに所有者の確認ができなくなった車両も数多く発生した。このような、車台番号が不明で所有者の分からない被災した自動車（以下番号不明被災自動車）は、地元自治体が自動車リサイクル法に則って処理することになったが、被災地の早期復興を目指す自治体に対し過度な負担をかけず、なおかつ早急に処理できるよう配慮する必要がある。

このため資金管理センターでは、番号不明被災自動車の処理に関する専用窓口を2011年5月に設置し、自治体からの申請に基づいて、再資源化支援部と連携して速やかに対象車両の情報を資金管理システムに登録して特預金を原資にリサイクル料金を補填することで、当該自治体がスムーズに番号不明被災自動車を引取業者に引き渡せるスキームを構築した。

第 3 章

また、被災地を本財団職員が直接訪問したり電話でヒアリングを行うなど、被災地の自治体や事業者と適切にコミュニケーションを取ることで、速やかに被災自動車を処理するための助言や処理状況の把握に努めている。



4. 輸出取戻しに関する施行規則改正への対応

預託金の輸出取戻しの制度については、従来は自動車が船舶によって輸出された場合を想定していた。しかしながら、一部に航空機を利用して自動車の輸出を行っている事例があり、関係者からは航空機によって輸出された場合についても、輸出取戻し申請ができるよう要望する声が高まった。

このため、2012年2月に自動車リサイクル法の施行規則が改正され、輸出取戻し申請の際に添付を要する書類について、運送契約に関する書類として「航空機による運送契約に関する書類」が追加された。これに併せて、自動車輸出時の所有者を確認するために必要な書類についても、紛失時にも再発行が可能な書類である「登録事項等証明書」および「検査記録事項等証明書」も認められることとなった。

この施行規則の改正に伴い、資金管理センターでは資金管理業務規程を変更するとともに、輸出返還事務センターにおける申請書類の審査基準を見直し、新たに認められた書類による申請に対応できる体制を整えた。

輸出取戻し申請に際して添付を要する書類（下線部が改正により追記された事項）

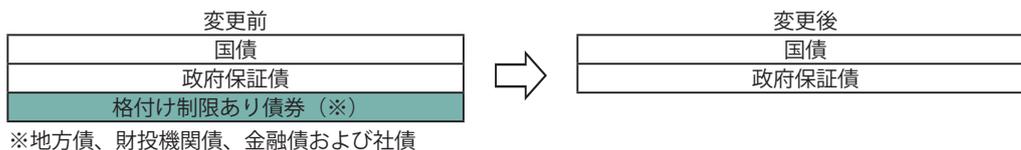
| 施行規則改正前 | 施行規則改正後 |
|---|---|
| 1. 「輸出許可証」の写し 2. 「船荷証券」「船舶による運送契約に関する書類」のいずれかの写し 3. 「輸出抹消仮登録証明書」「輸出予定届出証明書」のいずれかの写し | 1. 「輸出許可証」の写し 2. 「船荷証券」「船舶による運送契約に関する書類」 <u>「航空機による運送契約に関する書類」</u> の いずれかの写し 3. 「輸出抹消仮登録証明書」「輸出予定届出証明書」 <u>「登録事項等証明書」「検査記録事項等証明書」</u> の いずれかの写し |

5. 預託金の運用の基本方針の変更

資金管理センターにおける預託金の「運用の基本方針」は2004年3月に定められ、自動車リサイクル法施行以降これを踏襲したが、以下の理由により2度の変更を行った。

- ①当初は保有する債券残高の種別構成比を、市場における債券種別構成比に合わせることを目標としていたが、保有する債券残高の増加にともない、満期保有を原則とし、かつ変動し続ける市場における債券種別構成比に合わせ続けることは困難となってきた。このため、2009年3月に「運用の基本方針」を見直し、当該事業年度における新規取得資産の種別構成比を、市場における残存年限10年債券の種別構成比に準じることを目標とした（ストック目標からフロー目標への転換）。
- ②東日本大震災を機にこれまで非常に安定的と見られてきた電力会社等の相次ぐ格下げ等、「運用の基本方針」

策定当初に想定していなかった格付け制限あり債券^(※)のリスクが顕在化する等、債券運用の環境は大きく変化した。このため、2013年1月に「運用の基本方針」を再度変更し、今後取得する債券は日本国債および政府保証債に限ることとした。ただし、既に保有している債券については、格付けが一定の水準を下回らない限り、これまで通り満期まで保有することとしている。



第 3 項 再資源化支援部による事業

1. 1号委託料金の改定

本財団が2010年の公益法人化を目指すことに伴い、その認定要件の一つとなる1号事業の収支相償を実現させるスキームが必要となった。このため、1号委託料金が1号事業費を上回った場合は、1号事業者に剰余分を返還するという年度精算方式を2009年度より開始した。2009年度の精算額は4,888万円、2010年度は8,630万円であった。

2010年度の1号事業収入が3億2,737万円に対し、年度精算額がその26.3%と非常に多額であったため、2011年4月に委託料金そのものを約13,000円から約10,400円まで値下げした。このような費用の積上げによる委託料金としたため、年度精算を実施しなくても収支相償をほぼ実現できる仕組みとなった。

その後、安定運用を実現できており、2013年11月時点では1号事業者31社と委託契約を締結している。

2. 2号リサイクル料金の改定

2009年11月に、エアバッグ類の装備個数がシステム不具合により正しく設定されておらず、自動車再資源化協力機構を通じて解体業者に支払ったエアバッグ類処理料金の過少払いが判明した。また、2010年4月には、エアバッグ類マスタ誤登録も判明し、2号事業の運用プロセスの見直しを余儀なくされた。

本財団が公益財団法人となったことにより、2011年4月から2号リサイクル料金を台あたり約20,500円から約12,200円に約8,300円値下げすることで、収支相償となるよう対策を講じた。ただし、効果が現れるのは、この新料金の車両が実際に使用済自動車となり再資源化等処理される約13年後である。

2011年度より、東日本大震災で発生した番号不明被災自動車を2号として受け入れる運用を開始し、2013年11月時点で約10,100台の再資源化等処理を行った。

その後、安定運用を実現できており、2012年度では約12,000台の料金設定を行い、ほぼ同数の再資源化等処理を行った。

3. 離島対策支援事業の定着

2008年8月の北京オリンピックを境にそれまで高騰していた鉄スクラップ等の資源価格が暴落した結果、一部の市町村では、使用済自動車の解体処理後の有価金属の売却を生業にしていた解体業者の廃業等が起り、事業運用が機能しなくなった。運用の再構築支援を実施する等早期に対応した結果、年度実績において大きな影響は受けなかった。

その後は、国の諸制度（スクラップインセンティブ、エコカー減税、エコカー補助金）の副次効果の影響もあり、毎年20,000台を超える出えん申請が継続している。離島対策支援事業については、経済市況の影響を大きく受けることはなく、制度として概ね安定してきた。

安定期の離島対策支援事業出えん実績

| | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 ^(※) | 2012年度 |
|----------|---------|--------|---------|-----------------------|---------|
| 申請市町村数 | 88 | 89 | 86 | 78 | 83 |
| 申請台数 | 23,222 | 21,855 | 24,971 | 18,039 | 21,653 |
| 出えん額(千円) | 101,141 | 97,764 | 111,699 | 82,793 | 100,345 |

※運用を見直したため、対象期間変更の移行期にあたり第4四半期の申請がない

一方、再資源化支援部が2011年度に行った調査により保有台数1,000台以下の小規模離島市町村における住民の事業認知度が低いことが判明したため、2012年度に事業周知カレンダーを15,300部作成し、43市町村で全戸配布した。2013年度は、事業周知チラシを19万枚作成し、51市町村において定期船の乗船券売場で配布するなど市町村を通じ理解普及を行った。

また、2012年2月の離島対策等検討会委員 藤井美文氏(文教大学国際学部教授)の退任に伴い、神戸大学大学院経済学研究科教授 石川雅紀氏を後任委員として選任した。

4. 不法投棄等対策支援事業に対する出えん

2008年度に、北海道札幌市、鹿児島県奄美市より支援事業を活用したい旨の相談を受けた。両市担当課に対し準備支援を行い、不法投棄等対策を実施した両市に対し1,683万円(札幌市523万円、奄美市1,160万円)の出えんを行った。両市の事案は、度々マスコミに取り上げられており、改めて全国の自治体に本事業を周知することとなった。2009年2月には当該2事案の申請手続き等を取りまとめた手引書を作成し、「自動車リサイクル関係行政連絡会議」にて配付した。

その後、2013年7月に富山県滑川市で実施された不法投棄等対策に対し、2013年9月に12万円の出えんを実施した。

出えん実績

| | 2008年度 | 2008年度 | 2013年度 |
|-----------|------------------|------------------|------------|
| 申請自治体名 | 北海道札幌市 | 鹿児島県奄美市 | 富山県滑川市 |
| 投棄場所 | 札幌市清田区 | 鹿児島県奄美市知名瀬および根瀬部 | 富山県滑川市大日地内 |
| 投棄物の種類 | 使用済自動車 解体自動車等 | 使用済自動車 解体自動車等 | 使用済自動車 |
| 投棄物の重量(t) | 199.6 | 330.0 | 1.3 |
| 処理費用(千円) | 6,541 | 14,500 | 151 |
| 出えん額(千円) | 5,233 | 11,600 | 121 |

第 3 章

札幌市（撤去前）



（撤去後）



奄美市（撤去前）



（撤去後）



滑川市（撤去前）



（撤去後）



5. 離島対策・不法投棄等対策支援事業に係わる手続きの見直し

離島対策支援事業については、事業の安定化に伴い2012年1月に離島対策支援事業の要綱および手引書の改訂を実施した。関係都道県に協力いただいていた申請書類等の取り纏め手続きを廃止し、市町村が直接再資源化支援部へ出えん申請する形に手続きを簡素化し、関係都道県および市町村担当者の業務負荷の軽減ならびに手続きに掛かる時間の短縮を図った。

併せて、島内保有台数が100台に満たない小規模離島市町村については、事業計画書の提出を不要とした。

不法投棄等対策支援事業については、2011年3月に公有地に捨てられた使用済自動車の処理費を寄附してきた路上放棄車処理協力会の寄附制度が終了した。これを受け、産業構造審議会等で不法投棄等対策支援事業の小規模事案への活用が議論された。第29回産業構造審議会及び中央環境審議会の合同会議での「中小規模の不法投棄事案への支援事業適用シミュレーション調査」の環境省報告を受け、事業の活用を促進するため、再資源化支援部では2012年8月に申請手続きの簡素化等要綱および手引書の見直しを実施した。

殊に、現要綱では小規模事案の活用が促進されるよう、対象が100台以下の事案については事業計画書の提出を不要とした。

この見直しにより、2013年9月に富山県滑川市から小規模事案に関する申請があり、出えんを実施した。

第4項 情報管理部による事業

1. 実績公表の充実

情報管理部の電子マニフェストシステム実績報告を含めた指定3法人による主要な業務実績を、自動車リサイクル法施行から2012年度末までの期間で取りまとめ、従来の「白書」から「JARCデータBook」として2013年に全面改訂し、公表した。

また2012年度からは、使用済自動車の発生台数に影響を与える要因とその関連性について、使用済自動車に係る過去の統計値を踏まえ整理し、毎年度の使用済自動車発生台数の予測を実施して、関係者で情報を共有している。

JARCデータBook



2. FAX事業者への対応

FAX事業者は稼働事業者比率で2004年度の1.5%から漸減し、2010年度では0.3%以下にとどまっていた。ITの一層の推進化を背景に情報管理部では2011年度にFAX事業者の調査およびパソコン利用促進活動を実施。2011年4月～11月までのFAXによる電子マニフェストシステムの利用の92%が、FAX事業者の上位20社によるものであることを確認した。電子マニフェストによる移動報告は原則パソコンによるものとされており、手数料が発生せず利便性も高いことから、パソコンによる移動報告を促進する活動を2011年11月～2012年2月に実施した結果、FAX事業者の5社が、パソコンによる移動報告の方式に移行した。

3. 電子マニフェストシステムの改善

自動車リサイクルシステムに登録されている関連事業者の情報の更新は、都道府県等からの情報提供に基づいて実施してきた。自動車リサイクル法に規定された関連事業者の業の登録・許可やその更新は、まずは都道府県等で行われる。この都道府県等における業の登録・許可の完了後、その情報が本財団に提供されることから、最新の状況が自動車リサイクルシステムに反映されるまでには時間のズレが生じる。たとえば都道府県等で任意の関連事業者について業の取消しがあった場合、その情報が自動車リサイクルシステムに反映されるまでにある程度遅延する可能性がある。このため、稀に無登録・無許可状態の事業者による移動報告が発生することがあった。このような問題を防止することと、都道府県等の担当者による更新作業の効率化を目的に、2009年12月にシステムを改修するとともに、運用も改めた。

2011年度以降も都道府県等との情報共有を継続するとともに、移動報告実績の報告や電子マニフェスト誤発行多発業者への指導依頼等を実施した。

2013年1月には、都道府県等から本財団への問合せ照会内容を集約した自治体Q & Aを作成し、都道府県等担当者へ電子メールで提供するとともにホームページへ掲載、周知した。

4. 電子マニフェスト発行取消への対策

電子マニフェストの誤発行は、電子マニフェストシステムの習熟が進むにつれて漸減傾向となった。しかしながら、依然として第三者への被害等のトラブルが懸念されることから、電子マニフェストの誤発行の更なる抑止対策として2008年10月に、電子マニフェスト誤発行の要因となる関連事業者の業務上の誤りの事例集である「引取報

第 3 章

告の間違い事例」を作成しホームページに掲載するとともに、冊子を配付した。

2011 年度以降は、電子マニフェストの発行取消依頼が多い事業者に向けて、注意喚起文書の送付を年 2 回実施し（2011 年 11 月から 2013 年 5 月まで、延べ 100 事業者へ送付）、電子マニフェストの発行取消しは 2012 年度で約 3,200 件まで減少した。

5. フロン類年次報告の改善

フロン類年次報告は、前年度の実績の速報版を 7 月初旬、確定版を 10 月初旬に公表していたが、2012 年度から事業者による法定期限内の報告の促進を図った結果、確定版を 2 ヶ月前倒しで取りまとめ、合同審議会での公表値として一本化した。

6. スクラップインセンティブ付きエコカー補助金制度への対応

環境性能に優れた新車への買い替え購入を促進することにより、環境対策に貢献することを目的としたスクラップインセンティブ付き「エコカー補助金制度^(※)」が、国の施策として 2009 年 6 月にスタートし、経年車（新車登録後 13 年超車）を廃車し新車を購入する場合はベースとなる補助金額に対して、スクラップインセンティブが付加増額された。

この施策は次世代自動車振興センター（以下 NEV）が受け皿となり、使用済自動車の移動報告情報を管理している本財団も協力して実施した。スクラップインセンティブの対象となる NEV への補助金申請については、不正防止の観点から、使用済自動車の引取および解体に係る情報を正しく管理している自動車リサイクルシステムのデータを活用することで、エコカー補助金制度の信頼性が確保された。

※環境対応車普及促進事業補助金制度

7. 東日本大震災対応

東日本大震災の被災地対応として、以下を実施した。

①事業者満了日延長の手続き

経済産業省・環境省による告示に基づき、特定災害区域に事業所を有し登録・許可満了日が 3 月 11 日～ 8 月 30 日の事業者（約 200 事業所）の満了日を 8 月 31 日に一括延長した。

②震災関連情報一元化

省庁や関連団体等の震災に関する情報をホームページ上で一括掲載し、関連事業者等が閲覧できるよう、利便性を高めた（ホームページ画面参照）。

③被災地移動報告等状況の報告

被災月である 3 月度～翌年 3 月までの被災地における移動報告状況を運用委員会等へ月度で報告した。震災直後の被災地 7 県は前年同月比 60% まで減少したが、徐々に処理が進み 2011 年度平均では前年比 93% となった。

一方、被災地以外では被災地への中古車の移動等があり、使用済自動車の発生率が 78% にとどまった（全国平均は前年比 81%）。

引取報告の間違い事例



【ご参考】省庁・自工会等からの東日本大震災関連の連絡事項

 **自動車リサイクルシステム**

トップページ よくあるご質問 関連事業者情報検索 このサイトについて

[自動車リサイクルトップページ](#) > [重要情報](#)

【ご参考】省庁・自工会等からの東日本大震災関連の連絡事項

省庁等から発信されている東日本大震災に関する連絡事項等（使用済自動車関連）を掲載しておりますので、ご参照ください。

①被災者生活支援特別対策本部

[東北地方太平洋沖地震における損壊家屋等の撤去等に関する指針](#)

②経済産業省・環境省・国土交通省

[東北地方太平洋沖地震より被災した自動車の処理について](#)

 [震災関連\(官報20110322\)事業者の登録・許可.pdf](#)

③国土交通省(抹消登録関連)

[東北地方太平洋沖地震に伴う抹消登録申請時の特例的取扱について](#)

④国税庁(自動車重量税関連)

[被災自動車に係る自動車重量税の還付等について](#)

⑤総務省(自動車税関連)

[被災者に対する地方税の減免措置等の取扱いについて](#)

⑥日本自動車工業会

 [【まとめ 6月2日版】EV・HEVの取扱いに係る関係者への周知資料一式\(震災関係\).doc](#)

⑦軽自動車検査協会(被災自動車関連)

[東日本大震災で軽自動車が被害に遭われた方へ\(軽自動車編\)](#)

▲このページのトップへ

④被災地自治体ヒアリング

使用済自動車発生予測のため、自治体保管ヤードの状況や事業者処理状況等のヒアリングと番号不明被災自動車処理に関する情報提供のため、2011年11月に宮城県、仙台市、石巻市、岩手県、盛岡市、郡山市、いわき市の各自治体を訪問した。

8. 事業者理解活動

2009年6月にはスクラップインセンティブ付き「エコカー補助金制度」が開始されたことに伴い、問合せ件数が増加した。マニフェスト発行取消依頼も急増し、その後制度が終了する2010年9月まで漸増傾向となった。

2009年12月から自動車リサイクルシステムへの登録更新を関連事業者が自ら行うシステムに改修し、コンタクトセンターから未更新事業者に対して、早期の更新手続きと新機能周知を兼ねた個別案内を実施した。

2010年12月にはコンタクトセンター委託先の契約満了（2011年9月末）に先立ち、次期委託先を選定する入札を行い、2011年3月に委託先事業者を決定した。同年5月からコンタクトセンターの移行準備に入り、同年10月

第 3 章

から新コンタクトセンターにおける業務を開始した。移行当初は多少の混乱があったものの現在は安定稼動している。

2011年度は、3月11日に発生した東日本大震災に関連した問合せが増加した。特に除染や遅延報告に関する問合せが多く寄せられた。

2013年には従来の各処理工程のマニュアル類の全面見直しを実施し、冊子から電子版に改訂。提供方法も従来の冊子配付からホームページへの掲載に変更することで、利便性の向上に努めた。

9. 情報管理料金の再改定

2010年から2011年においてデータセンターやコンタクトセンターの入札が行われ、情報管理料金を原資とする支出の大部分を占める両センター運用のランニングコストが大幅に減少する見通しとなった。このため、収支均衡を目指す観点から今後発生すると見込まれる費用に見合った情報管理料金として130円（従来230円）を算出し、2011年11月に経済産業大臣、環境大臣から認可を得て2012年4月に改定した。

データ集

1. 資金管理業務の実績

(1) リサイクル料金・預託金の概要

①リサイクル料金について

自動車リサイクル法第73条では、自動車所有者はフロン類料金／エアバッグ類料金／ASR料金／情報管理料金／資金管理料金をリサイクル料金として負担することを義務付けています。このうち、フロン類料金／エアバッグ類料金／ASR料金は自動車メーカー等が料金を設定し、情報管理料金と資金管理料金は、それぞれ指定法人である情報管理センターと資金管理人が料金を設定しています。

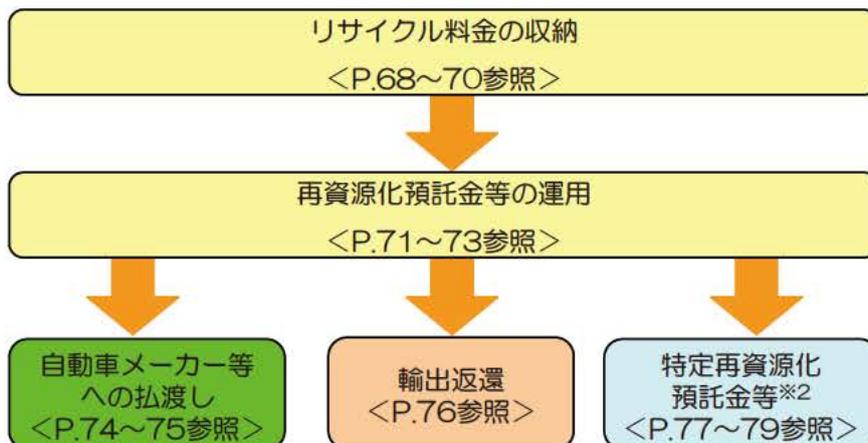
また、同法ではフロン類料金／エアバッグ類料金／ASR料金を合わせて『再資源化等預託金』と定義し、さらに情報管理料金を加えたものを『再資源化預託金等』と定義して、対象車両が使用済自動車として処理されるまで資金管理人にて管理・運用されます。



※1 資金管理料金は、リサイクル料金の徴収・管理等に要する費用に充てられるため、『再資源化預託金等』としては運用されません。

②お金の流れ

資金管理人では、以下の流れでお金の収納・運用を行い、最終的に払渡し等を行っています。



※2 『特定再資源化預託金等』とは、自動車リサイクル法第98条にて定義された自動車メーカー等への払渡しや中古車輸出に伴う返還が行われない再資源化預託金等のことを指し、その用途についても同条で定められています。

1. 資金管理業務の実績

(2) リサイクル料金の収納状況

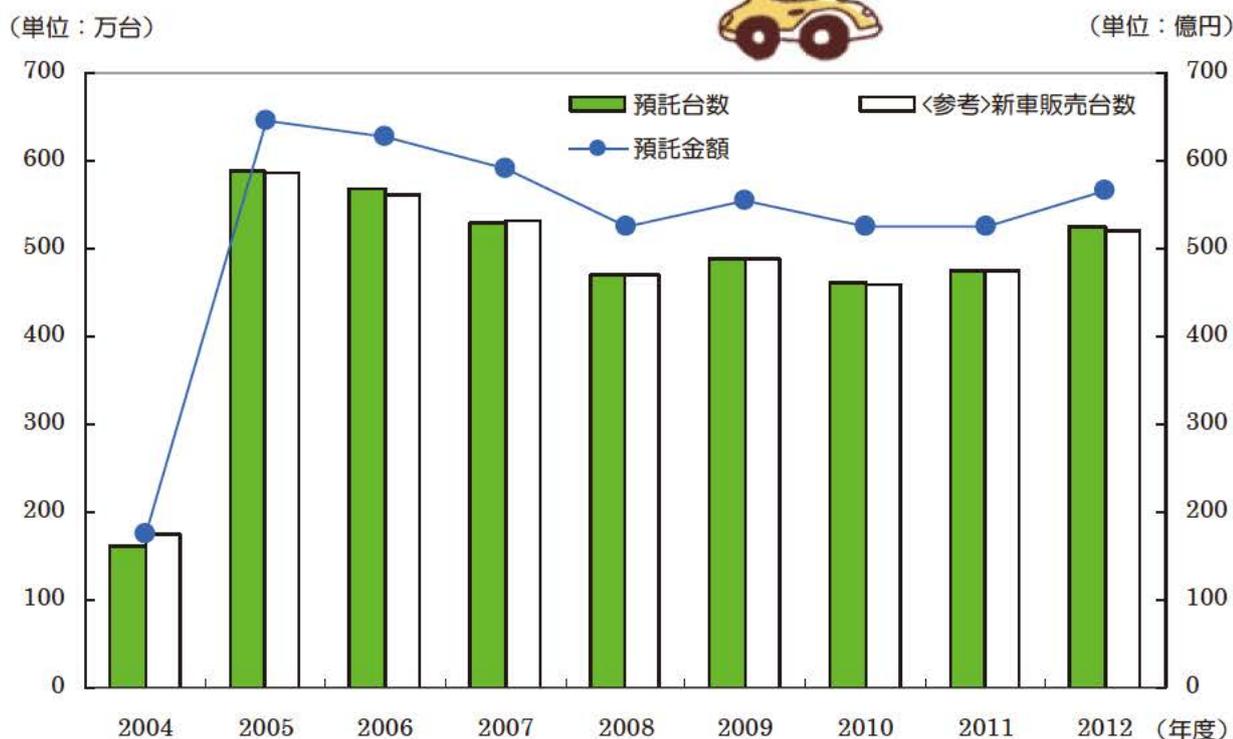
自動車所有者は、自動車リサイクル法第73条に基づいてリサイクル料金を資金管理人に払い込む（再資源化預託金等を預託する）義務があります。リサイクル料金を払い込むタイミングは、新車新規登録時／継続検査（車検）時／使用済自動車引取時の3つのタイミングが存在し、それぞれ『新車時預託』、『継続検査時預託』、『引取時預託』と称しています。

①新車時預託

自動車リサイクル法第74条では、リサイクル料金が資金管理人に払い込まれていなければ新車新規登録できない（つまり公道を走れない）ことが定められており、自動車所有者は主に新車販売店・自動車メーカーを通じて資金管理人に払い込みます。これによって同法施行後に国内で販売されるほとんどの新車について、リサイクル料金が払い込まれることになりました。

このため新車時の預託台数は国内の新車販売台数に比例しており、同法施行以来2008年度まで減少傾向にありましたが、2009年度には増加に転じ、それ以降はエコカー補助金制度などに影響されて推移しています。

同法が施行されてから、2012年度末までに新車時に預託された累計台数は4,280万台となり、累計金額は4,743億円となりました。



| | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 | |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|-------|
| 預託台数 | 万台 | 162 | 588 | 568 | 530 | 471 | 489 | 461 | 476 | 526 | 4,280 |
| 預託金額 | 億円 | 175 | 645 | 628 | 591 | 526 | 555 | 524 | 525 | 565 | 4,743 |

<参考>

| 新車販売台数 | 万台 | 176* | 586 | 562 | 532 | 470 | 488 | 460 | 475 | 521 | 4,270 |
|--------|----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
|--------|----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|

*2004年度は1～3月実績のみ

注)四捨五入の関係で合計値が合わないことがあります

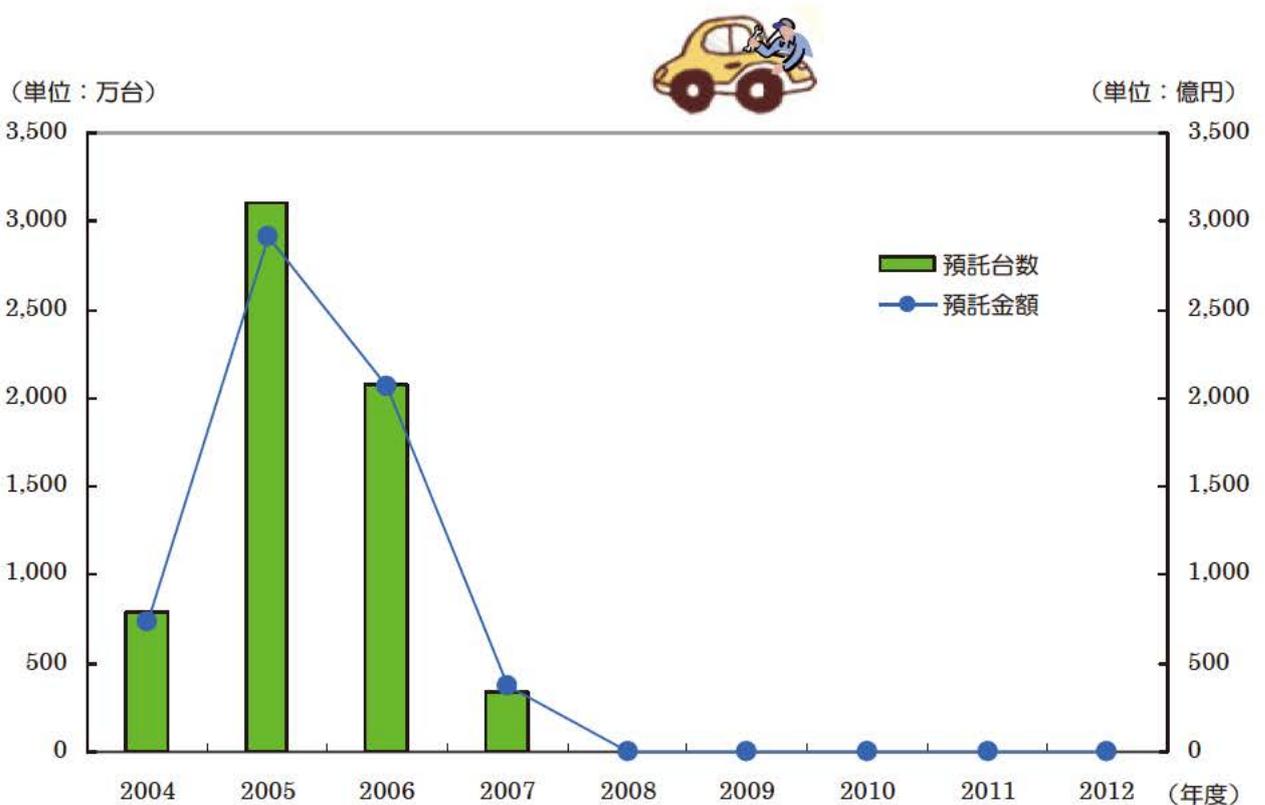
1. 資金管理業務の実績

② 継続検査時預託

自動車リサイクル法の附則第10条にて、同法が本格施行された2005年1月から2008年1月末までの期間、リサイクル料金が資金管理人に払い込まれていなければ、継続検査・中古車新規登録・構造変更登録ができないという時限措置が定められていました。このため、自動車所有者は上記の検査・登録を行うまでに、整備業者等を通じてリサイクル料金を資金管理人に払い込んでいました。

自動車検査証（いわゆる車検証）の有効期間は最長3年（新車新規登録された直後の自家用自動車該当）であるため、継続検査時預託を2008年1月末までに行ったことにより、同法施行以前から国内に出回っていた自動車のほとんどに対し、リサイクル料金が払い込まれたこととなります。

同法が施行されてから、2008年1月末までに継続検査時に預託された累計台数は約6,304万台、累計金額は約6,081億円となりました。



| | | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|------|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 預託台数 | 万台 | 786 | 3,106 | 2,077 | 337 | - | - | - | - | - | 6,304 |
| 預託金額 | 億円 | 735 | 2,910 | 2,061 | 377 | - | - | - | - | - | 6,081 |

継続検査時預託は、2008年1月末にて終了

注) 四捨五入の関係で合計値が合わないことがあります

1. 資金管理業務の実績

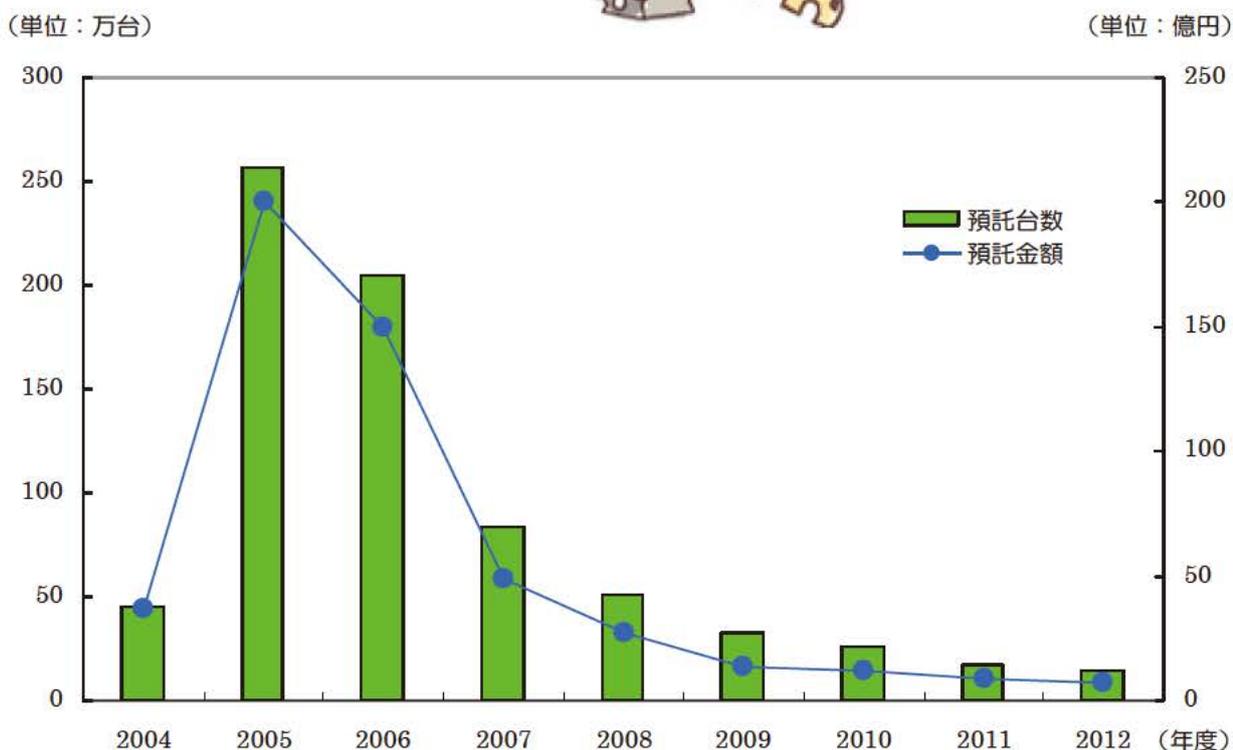
③引取時預託

自動車リサイクル法施行後に継続検査を受けずに使用済自動車になった場合、あるいは空港や工場などの敷地内でしか走行しない構内車として使用された場合など、新車時または継続検査時にリサイクル料金が払い込まれていないこともあります。このような場合、自動車所有者はその自動車の使用済自動車となった際に、引取業者を通じてリサイクル料金を資金管理人に払い込むことになります。

また、継続検査時にASR料金や情報管理料金などリサイクル料金の一部が払い込まれたものの、その後エアコン等の装備を追加した場合も、そのリサイクル料金の不足分は使用済自動車となった際に、引取業者を通じて払い込みます。

2005年度・2006年度は、同法施行後に1度も継続検査を受けずに使用済自動車となる車両も多く存在したことから、それぞれ200万台を超える預託が発生しました。以降、引取時預託の対象は年を追うごとに減少し、現在、引取時預託の対象となるものは、エアコン等の後付装備に対する預託や構内車などに限られており、年間の発生台数は（後付装備に対する預託も含め）10万台超にいたっています。

同法が施行されてから、2012年度末までに引取時に預託された累計台数は約736万台、累計金額は約507億円となりました。



| | | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|------|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| 預託台数 | 万台 | 45 | 257 | 205 | 84 | 51 | 33 | 26 | 17 | 14 | 736 |
| 預託金額 | 億円 | 37 | 200 | 150 | 49 | 27 | 14 | 12 | 9 | 7 | 507 |

注) 四捨五入の関係で合計値が合わないことがあります

1. 資金管理業務の実績

(3) 再資源化預託金等の管理・運用

自動車リサイクル法が2005年1月に本格施行されたことに伴い、再資源化預託金等の預託が開始され、これを原資にして資金管理法での運用も開始しました。

資金管理法は、同法第97条に規定する運用方法の範囲内において、資金管理業務規程第14条別紙に定める「運用の基本方針」に則り年度の運用計画を策定し、再資源化預託金等の元本確保を前提とした上で、一定程度市場の金利動向を踏まえ安全確実に管理及び運用を行います。また、運用状況を一般の方にもご理解頂けるよう、四半期毎に本財団のホームページにて公表しています。

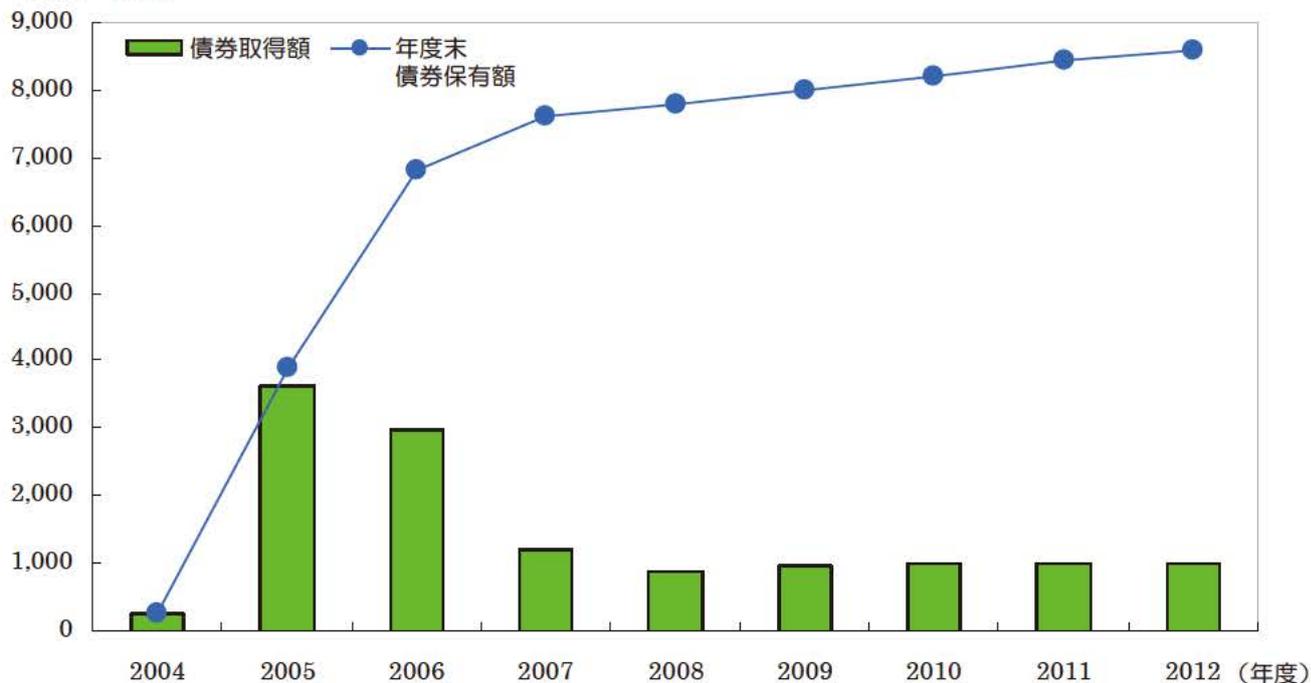
①債券取得・保有状況

債券の取得管理については、満期まで保有することを前提とし、また、年度毎の償還金額が平準化する運用を原則とし、債券を満期までの残存期間毎に均等に保有します。

●新規取得額の推移

- ・2004年度は再資源化預託金等の口座への入金が2月末からであったため、債券取得期間は実質3月の1ヶ月間のみで、取得額は267億円程度となりました。
- ・2005年度から2007年度にかけては、継続検査時預託が時限措置として行われており、これに伴い債券取得額も大幅に増加しました。
- ・2008年度以降は、主に償還金額を再投資し債券取得を行う安定運用期に入っています。

(単位：億円)



(単位：億円)

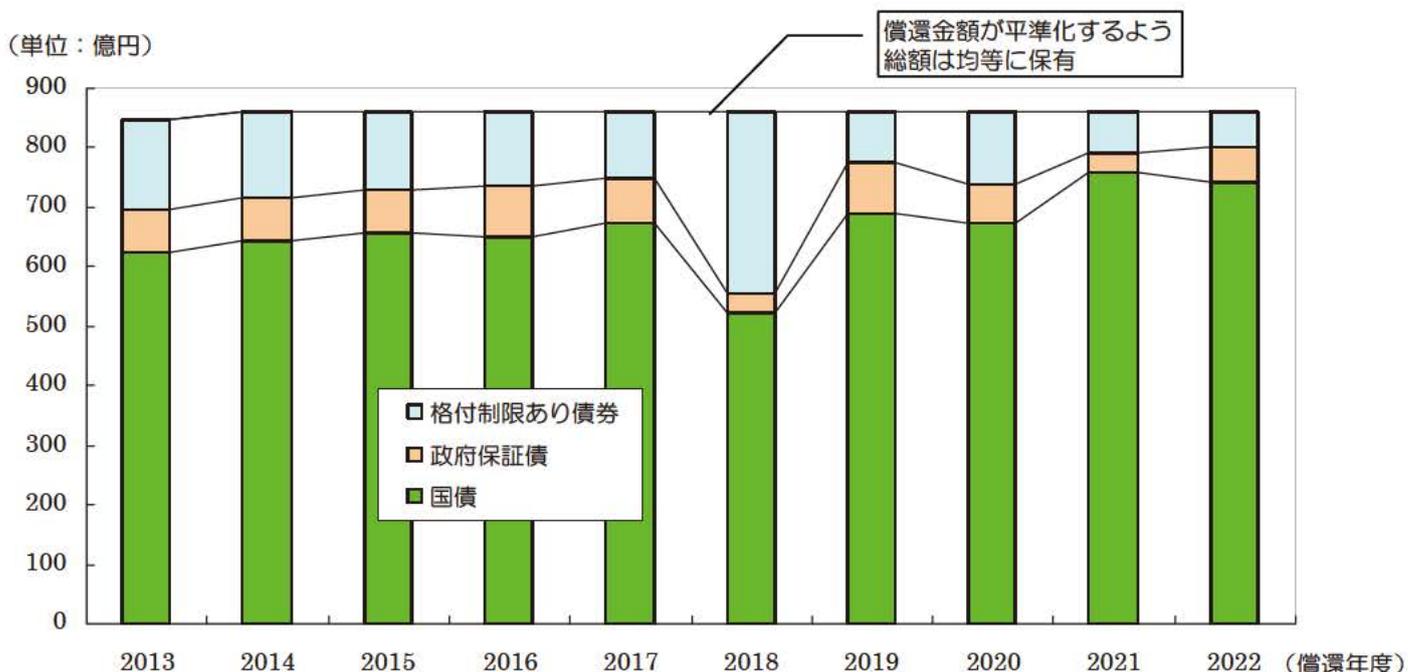
| | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 債券取得額 | 267 | 3,621 | 2,966 | 1,217 | 878 | 979 | 999 | 1,015 | 993 |
| 年度末債券保有額 | 267 | 3,883 | 6,820 | 7,613 | 7,784 | 7,997 | 8,216 | 8,432 | 8,595 |

1. 資金管理業務の実績

②債券種別構成

運用対象資産の範囲は、国債・政府保証債、格付け制限あり債券（信用格付業者が付与した格付けがAA格以上の信用力の高い、財投機関債・地方債・社債・金融債）などに限定されていますが、債券市場の環境変化にともない、2013年1月から、新規取得債券については国債・政府保証債のみに変更しました。また、新規に取得する債券の種別構成は年限10年の運用対象債券（国債・政府保証債）の市場での流通割合に準じたものとしています。

●償還年度別債券残高及び債券種別構成（2013年3月末時点）



| 償還年度 | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 総計 |
|----------|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| 国債 | 残高 (億円) | 624 | 645 | 658 | 649 | 673 | 521 | 690 | 672 | 759 | 742 | 6,631 |
| | 構成比 | 74% | 75% | 76% | 75% | 78% | 60% | 80% | 78% | 88% | 86% | 77% |
| 政府保証債 | 残高 (億円) | 72 | 72 | 70 | 86 | 77 | 33 | 85 | 67 | 32 | 61 | 654 |
| | 構成比 | 9% | 8% | 8% | 10% | 9% | 4% | 10% | 8% | 4% | 7% | 8% |
| 格付制限あり債券 | 残高 (億円) | 149 | 144 | 133 | 126 | 112 | 307 | 87 | 123 | 70 | 58 | 1,309 |
| | 構成比 | 18% | 17% | 15% | 15% | 13% | 36% | 10% | 14% | 8% | 7% | 15% |
| 合計 | 残高 (億円) | 846 | 861 | 861 | 861 | 861 | 861 | 861 | 861 | 861 | 861 | 8,595 |

注) 四捨五入の関係で合計値が合わないことがあります

1. 資金管理業務の実績

③年度毎の利率・運用利益金

●利率について

2004年度は、前述のとおり再資源化預託金等の口座への入金が生じたため、債券による運用期間は1ヶ月間のみであり、獲得した運用利益金も少額であったため、再資源化預託金等に付する利息の計算で使用する利率は0.004%となりました。

2005年度から2007年度にかけては、継続検査時預託によって預託台数が大幅に増加しました。これにより再資源化預託金等の残高も大幅に増加し、獲得した運用利益金についても同様に増加しました。また、この再資源化預託金等の大幅な増加に加え、国債の利回りも上昇傾向であったことから、利率も上昇傾向となりました。

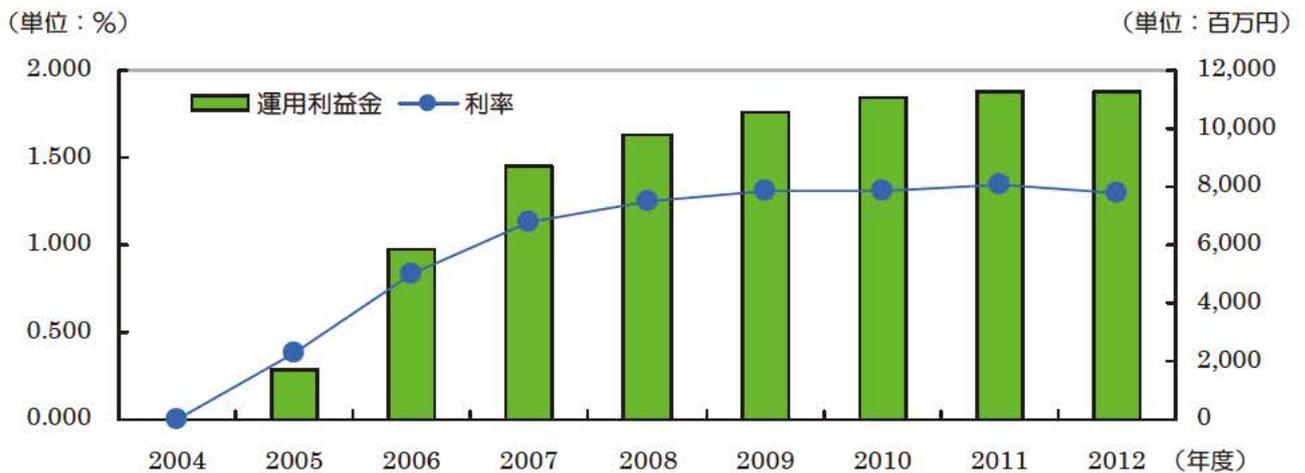
2008年度以降は、預託台数から輸出返還台数及び払渡台数を差引いた台数がほぼ均衡し、期首の再資源化預託金等の残高と期末の再資源化預託金等の残高も上昇幅が緩やかになってきたことから、利回りについても安定してきました。また、利率も1.2%～1.3%前後で推移しています。

●運用利益金について

運用利益金は、以下の3つの合計額です。

- 1) 保有債券の利息は、当該年度内における債券の保有期間に応じて発生する額。
- 2) 債券の取得価格が額面と異なる場合においては、当該債券の取得月から償還月までの期間に対する、取得月から年度内までの期間に応じて償却原価法により計算した償却損益額。
- 3) 年度内に入金された金融機関からの利息収入。

これらの合計額は「再資源化預託金等特別会計」における、正味財産増減計算書の当期の再資源化預託金等運用益の金額と一致します。



(単位：百万円)

| | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 利率 | 0.004% | 0.380% | 0.835% | 1.132% | 1.248% | 1.304% | 1.344% | 1.330% | 1.299% |
| 運用利益金 | 4 | 1,710 | 5,866 | 8,687 | 9,777 | 10,549 | 11,098 | 11,295 | 11,274 |

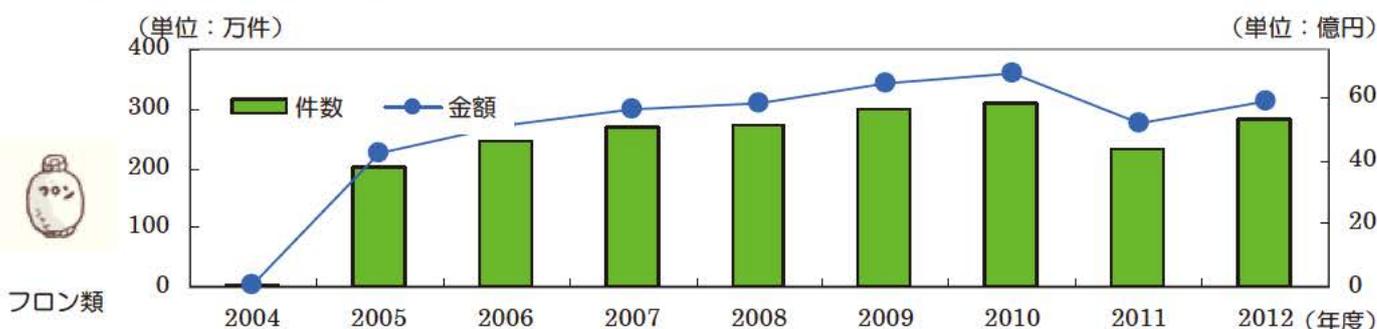
1. 資金管理業務の実績

(4) 再資源化預託金等の自動車メーカー等への払渡

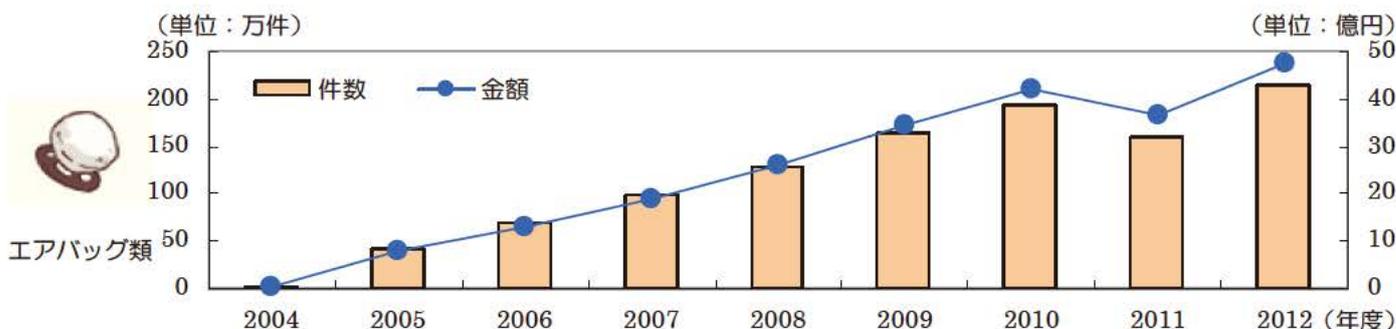
自動車リサイクル法第76条第1項に基づき、自動車メーカー等は、フロン類回収業者からフロン類、解体業者からエアバッグ類、破砕業者からASRを引き取ったときは、対象車両の再資源化等預託金について、資金管理法人に対し払渡請求をすることができます。また、同法第76条第6項に基づき、情報管理センターは、引取業者が使用済自動車を引き取ったときは、預託された情報管理料金について、資金管理法人に対し払渡請求をすることができます。

同法が施行された2005年以降、ASRの払渡台数は、2010年度までは年間350~380万台で推移していましたが、2011年度は東日本大震災の影響で280万台にまで大きく落ち込みました。しかし、2012年度は333万台に回復しています。2012年度末までの累計で、2,681万台が再資源化処理されています。

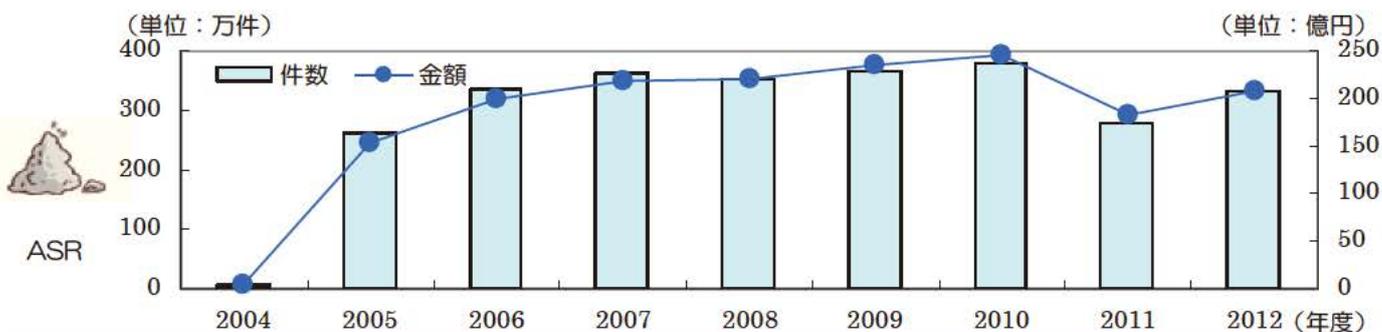
●払渡件数と払渡金額の推移



| 品目 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| フロン類 | 4 | 201 | 245 | 267 | 272 | 299 | 310 | 233 | 282 | 2,112 |
| | 0.8 | 42 | 51 | 56 | 58 | 65 | 68 | 52 | 59 | 451 |

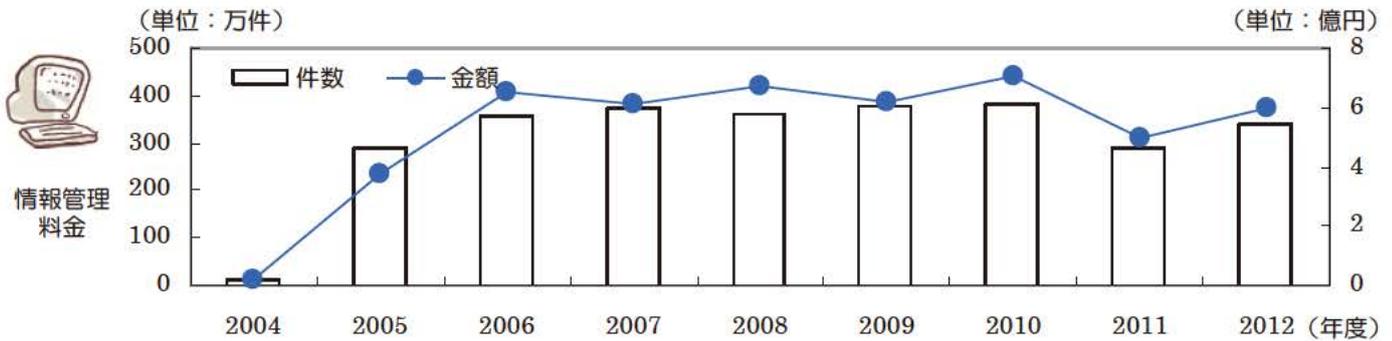


| 品目 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| エアバッグ類 | 1.3 | 43 | 70 | 98 | 128 | 164 | 194 | 160 | 214 | 1,073 |
| | 0.2 | 8 | 13 | 19 | 26 | 34 | 42 | 37 | 47 | 227 |



| 品目 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| ASR | 7 | 261 | 337 | 363 | 353 | 366 | 379 | 280 | 333 | 2,681 |
| | 4 | 153 | 200 | 219 | 221 | 234 | 246 | 183 | 208 | 1,668 |

1. 資金管理業務の実績



| 品目 | | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 情報管理 料金 | 件数 万件 | 13 | 288 | 356 | 372 | 362 | 377 | 382 | 289 | 341 | 2,780 |
| | 金額 億円 | 0.2 | 4 | 7 | 6 | 7 | 6 | 7 | 5 | 6 | 48 |

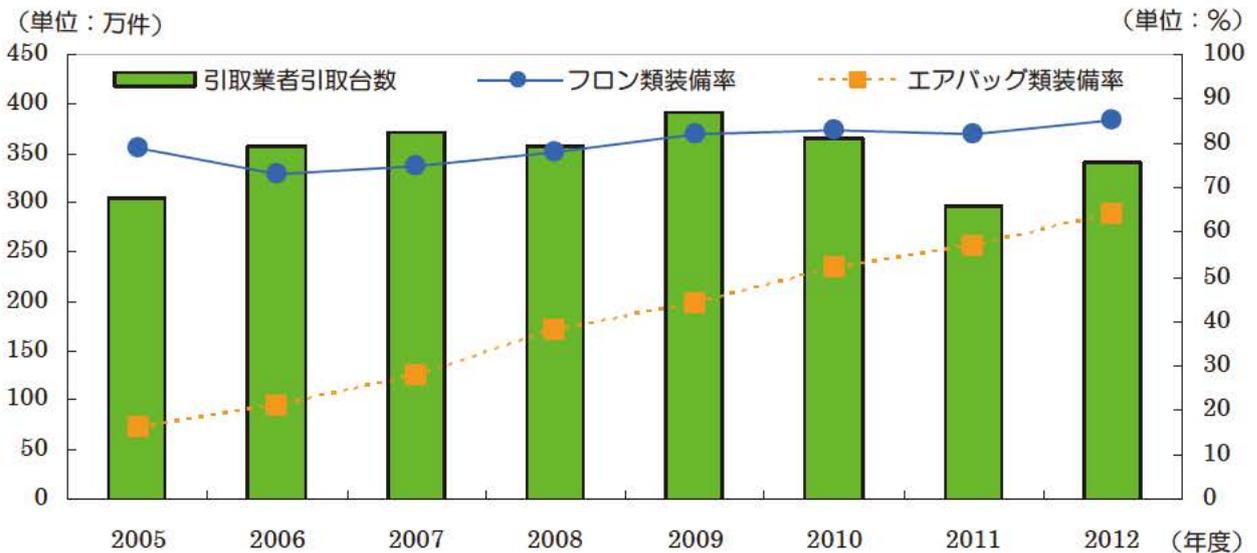
注1) 金額には利息を含んでいます

注2) 物品毎に払い渡されるため、単位は台数ではなく件数と表記しています。

注3) 四捨五入の関係で合計値が合わないことがあります

<参考> 引取業者の引取台数とエアバッグ類・フロン類の装備率の推移

エアコンやエアバッグ類の普及により、引取業者の引取台数におけるフロン類・エアバッグ類の装備率も上昇傾向にあることから、それぞれの品目の払渡件数は増加傾向にあります。



(単位：万台)

| | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 引取業者引取台数 | 305 | 357 | 371 | 358 | 392 | 365 | 296 | 341 |
| フロン類装備率 | 79.3% | 73.0% | 75.1% | 78.5% | 82.3% | 83.1% | 82.4% | 85.1% |
| エアバッグ類装備率 | 16.2% | 20.9% | 27.8% | 37.7% | 44.3% | 52.0% | 56.8% | 64.0% |

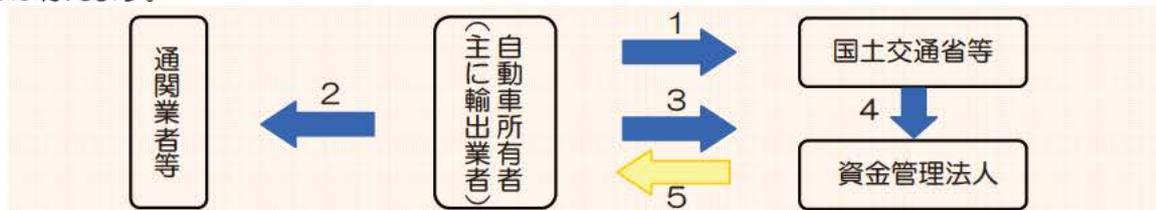
注) 装備率は年間の平均

1. 資金管理業務の実績

(5) 自動車輸出に伴う再資源化預託金等の返還

①再資源化預託金等返還の流れ

自動車リサイクル法第78条第1項に基づき、自動車所有者は再資源化預託金等が預託されている自動車を輸出した場合、本財団に対して輸出が確実になされたことを証明する書類の提出を条件に再資源化預託金等の取戻しが行えます。



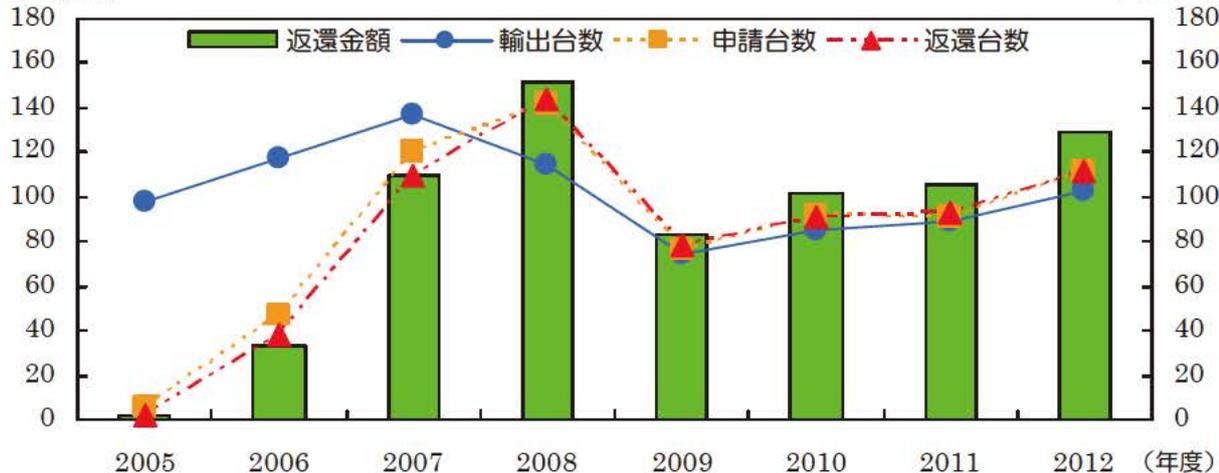
1. 自動車所有者（以下、所有者）は国土交通省に輸出抹消仮登録を申請する
2. 所有者は通関業者に通関業務を依頼する
3. 所有者は資金管理人に対し国土交通省・通関業者から受け取った書類を提出し、再資源化預託金等の取戻しを申請する
4. 国土交通省で輸出抹消登録が行われると、その情報が資金管理人に送信される
5. 資金管理人で情報を照会した後に、所有者に再資源化預託金等が返還される

②再資源化預託金等返還の推移

自動車輸出に伴う再資源化預託金等の返還は2005年の抹消登録制度の改正を受けて開始され、国内に流通する自動車の預託台数の増加に比例して申請台数は増加しました。一時、リーマン・ショックに端を発した経済情勢の変化、および各国における中古自動車の輸入規制等により、2009年度の中古車輸出台数が80万台を割るまでに大幅減少したものの、2010年度以降は回復し、2012年度は100万台を超えました。これに伴い、2012年度の申請台数及び返還台数も100万台を超えました。

(単位：億円)

(単位：万台)



| | | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|-------|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| 返還金額 | 億円 | 2 | 33 | 110 | 152 | 83 | 102 | 106 | 129 | 717 |
| 輸出台数* | 万台 | 98 | 117 | 137 | 114 | 74 | 85 | 89 | 103 | 816 |
| 申請台数 | 万台 | 6 | 47 | 120 | 142 | 76 | 92 | 91 | 112 | 688 |
| 返還台数 | 万台 | 2 | 38 | 110 | 144 | 78 | 91 | 93 | 112 | 668 |

※輸出台数は財務省貿易統計より（20万円以下の少額貨物は含みません）

注)四捨五入の関係で合計値が合わないことがあります

1. 資金管理業務の実績

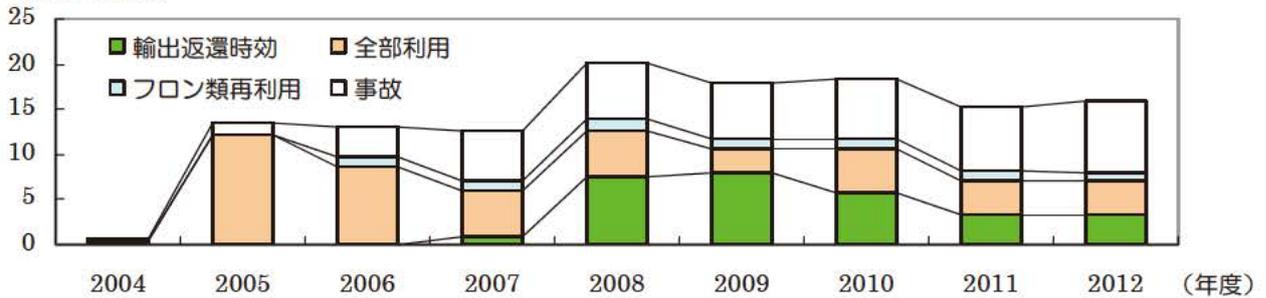
(6) 特定再資源化預託金等の状況

① 特定再資源化預託金等の発生

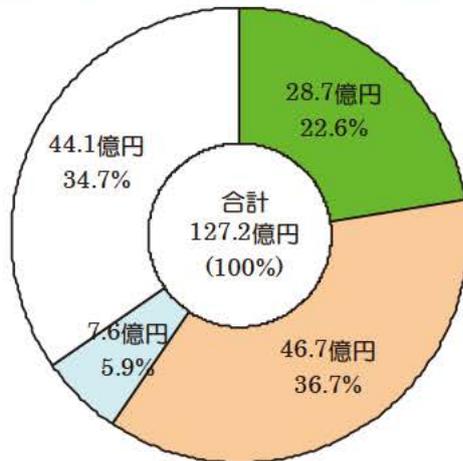
自動車リサイクル法第98条では、再資源化預託金等が預託済みの中古車を輸出したもののリサイクル料金の返還申請がない場合や解体自動車(廃車ガラの)輸出などによりASRの処理が不要になった場合(非認定全部利用者へ引き渡された場合)、フロン類の再利用によりフロン類の破壊が不要になった場合、エアバッグ類・フロン類が事故等で使用済みとなり処理不要となった場合等、再資源化預託金等のうち使われなかったものを「特定再資源化預託金等」と定めており、離島対策支援など自動車所有者のために使われます。

● 年度別の特定再資源化預託金等発生額

(単位：億円)



● 特定再資源化預託金等発生額累計 (2004年度～2012年度)



- 預託済み自動車が中古車として輸出された後2年間返還請求がなかった場合の再資源化預託金等
- 解体自動車为非認定全部利用者へ引渡された場合の再資源化等預託金
- フロン類が再利用された場合の再資源化等預託金
- 事故等で使用済みとなり処理不要となったエアバッグ類・フロン類の再資源化等預託金

| 発生事由 | | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 | |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|
| 輸出返還時効 (法第98条第1項第1号) | 件数 千件 | - | - | - | 10 | 82 | 79 | 56 | 32 | 31 | 291 | |
| | 金額 百万円 | - | - | - | 90 | 757 | 789 | 577 | 331 | 328 | 2,871 | |
| 全部利用 (同第2号) | 件数 千件 | 9 | 208 | 146 | 85 | 83 | 45 | 82 | 63 | 66 | 786 | |
| | 金額 百万円 | 52 | 1,209 | 864 | 511 | 514 | 270 | 486 | 377 | 387 | 4,672 | |
| フロン類再利用 (同第3号) | 件数 千件 | - | 8 | 56 | 54 | 55 | 50 | 50 | 48 | 34 | 357 | |
| | 金額 百万円 | - | 17 | 120 | 116 | 117 | 107 | 107 | 104 | 74 | 761 | |
| 事故 (同第5号) | エアバッグ類 | 件数 千件 | 2 | 31 | 70 | 107 | 128 | 133 | 139 | 140 | 162 | 912 |
| | | 金額 百万円 | 3 | 58 | 139 | 217 | 268 | 283 | 304 | 318 | 371 | 1,962 |
| | フロン類 | 件数 千件 | 1 | 28 | 86 | 159 | 170 | 162 | 168 | 185 | 209 | 1,168 |
| | | 金額 百万円 | 2 | 59 | 180 | 334 | 358 | 341 | 352 | 387 | 436 | 2,449 |
| 発生合計 | | 件数 千件 | 12 | 275 | 358 | 416 | 518 | 469 | 494 | 468 | 503 | 3,513 |
| | | 金額 百万円 | 58 | 1,343 | 1,303 | 1,268 | 2,014 | 1,790 | 1,826 | 1,517 | 1,597 | 12,715 |

注1)金額は元本のみで金額には利息を含んでいません

注2)四捨五入の関係で合計値が合わないことがあります

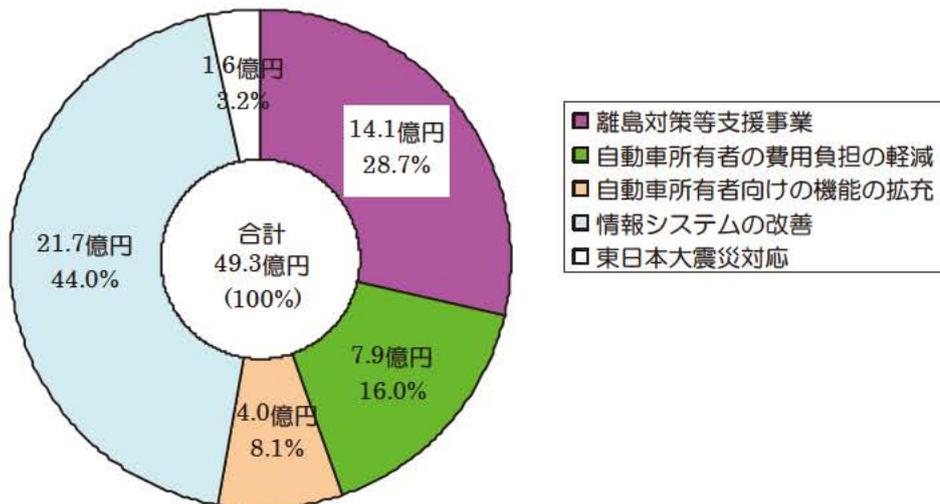
1. 資金管理業務の実績

②特定再資源化預託金等の出えん等

資金管理法人は自動車リサイクル法第98条に基づき、2005年度から2012年度までに、下記の費用に対して、経済産業大臣及び環境大臣の承認を得て、特定再資源化預託金等の出えん等を行っています。

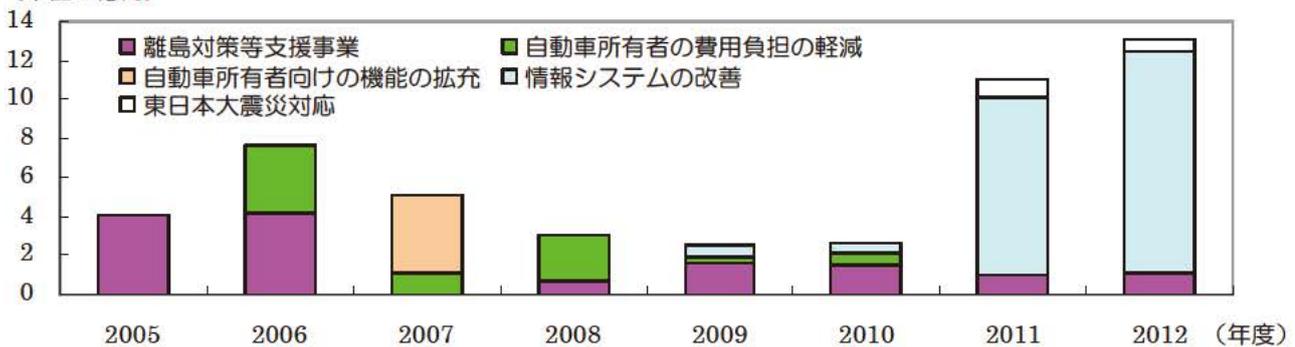
- ・ 離島対策等支援事業 ⇒ 離島における使用済自動車の運搬に対する支援等
 - ・ 自動車所有者の費用負担の軽減 ⇒ システム見直しによる自動車所有者の費用負担の軽減
 - ・ 自動車所有者向けの機能の拡充 ⇒ 自動車所有者への使用済自動車の処理状況を検索できる機能の提供
 - ・ 情報システムの改善 ⇒ 自動車所有者等が利用する情報システムの性能対策
 - ・ 東日本大震災対応 ⇒ 東日本大震災で被災した車両の迅速なリサイクル・処理等*
- ※ P.79（7）番号不明被災自動車対応について 参照

● 特定再資源化預託金等の使途別出えん等実績（2005年度～2012年度）



● 特定再資源化預託金等の年度別出えん等実績

(単位：億円)



(単位：百万円)

| 発生事由 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 離島対策等支援事業 | 414 | 414 | - | 70 | 160 | 150 | 97 | 108 | 1,413 |
| 自動車所有者の費用負担の軽減 | - | 350 | 110 | 240 | 30 | 60 | - | - | 790 |
| 自動車所有者向けの機能の拡充 | - | - | 397 | - | - | - | - | - | 397 |
| 情報システムの改善 | - | - | - | - | 63 | 54 | 915 | 1,138 | 2,169 |
| 東日本大震災対応 | - | - | - | - | - | - | 96 | 63 | 158 |
| 発生合計 | 414 | 764 | 507 | 310 | 253 | 264 | 1,108 | 1,308 | 4,928 |

注1)金額には利息を含んでいます

注2)四捨五入の関係で合計値が合わないことがあります

1. 資金管理業務の実績

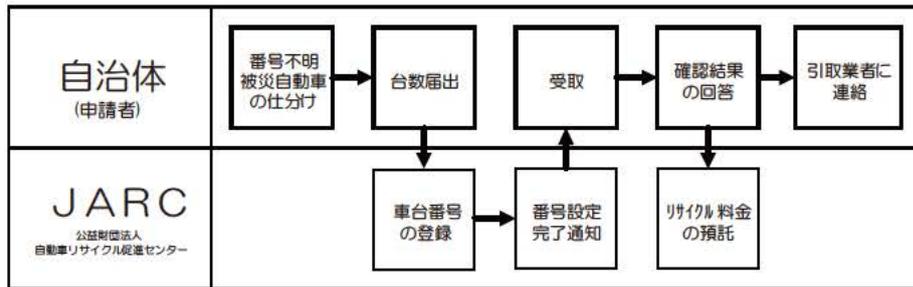
(7) 番号不明被災自動車対応について

2011年3月11日に発生した東日本大震災では、大量の自動車が被災しました。このうち、破損がひどく車台番号およびナンバープレートともに判別できない車両（以下「番号不明被災自動車」）においては、リサイクル料金の預託確認ができないことにより、円滑な処理（引取）ができない懸念が生じました。

そこで本財団は、経済産業省・環境省及び自動車メーカー等の関係者と検討・調整のうえ、番号不明被災自動車の引取迅速化及び自治体への過度の負担防止ならびに被災地の早期復興を目的として、当該自動車の引渡時における再資源化預託金等の預託を行う（資金管理料金を原資とする）こととし、同年5月16日にその運用を開始しました。

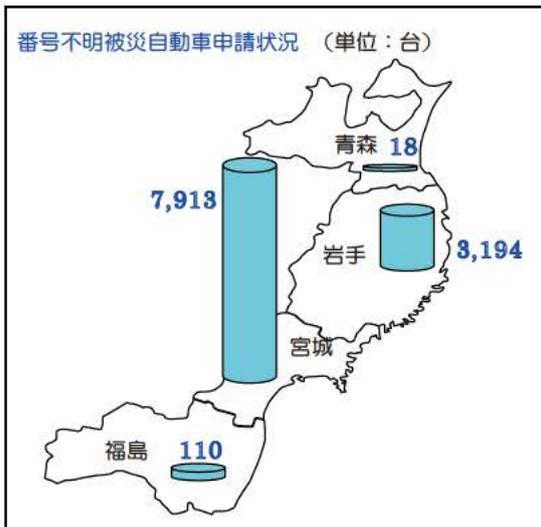


運用スキーム



●届出および引取状況（2013年3月31日現在）

【概況】申請対応開始から約1年10ヶ月が経過し、申請台数は合計11,235台となりました。申請後の引取（事業者によるマニフェスト発行）は全体で91%超と、概ね順調に処理が進んでいます。今後の申請に関して、一部自治体に未だ仮置き場に被災車両が存在していることや、瓦礫処理に伴い新たに発生する車両も僅かながら想定されています。よって本財団は引き続き被災自治体と連携しつつ、本運用を2013年度も行っていきます。



| | 申請台数 | 引取済台数 | 引取進捗率 |
|-----|--------|--------|--------|
| 青森県 | 18 | 18 | 100.0% |
| 岩手県 | 3,194 | 2,992 | 93.7% |
| 宮城県 | 7,913 | 7,129 | 90.1% |
| 福島県 | 110 | 110 | 100.0% |
| 合計 | 11,235 | 10,249 | 91.2% |

2. 再資源化等業務の実績

(1) 自動車メーカー・輸入業者からの受託業務の実績

本財団は、自動車メーカー・輸入業者のうち年間の製造・輸入台数が1万台に満たないものから委託を受け、フロン類、エアバッグ類、ASRの再資源化等を実施しています。自動車メーカー・輸入業者からの再資源化等の受託契約は、2013年4月1日時点で30社と締結中です。

2012年度の処理実績は、フロン類は、前年実績22.3千台より0.2千台増の22.5千台でした。エアバッグ類は、前年実績21.4千台より0.5千台増の21.9千台でした。ASRは、前年実績24.2千台より0.5千台増の24.7千台でした。

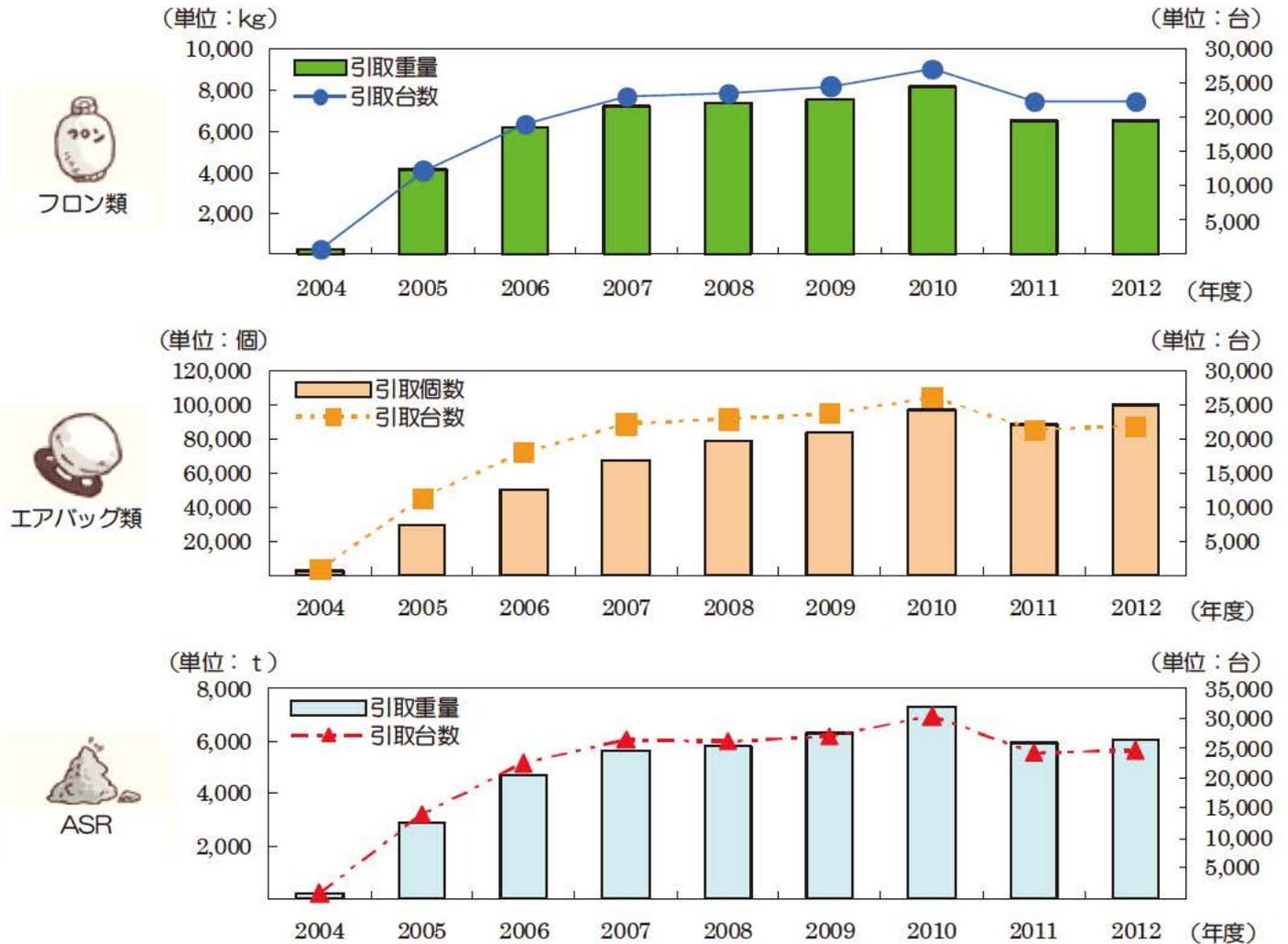
法施行後、再資源化量は年々増加してきましたが、ここ数年は3物品ともほぼ安定しており、事業が安定してきたことがうかがえます。

●再資源化等契約状況

| No. | コード | 契約者の氏名又は名称 | 契約締結日 | 解約日 |
|-----|-----|---------------------------------|-------------|-------------|
| 1 | 013 | 株式会社 光岡自動車 | 2004年10月 1日 | |
| 2 | 014 | 株式会社 鈴商 | 2004年12月 1日 | |
| 3 | 602 | 株式会社 オートレックス | 2004年10月 1日 | |
| 4 | 603 | 株式会社 オートリーゼン | 2004年10月 1日 | |
| 5 | 604 | オートトレーディングゴルフジャパン 株式会社 | 2004年10月 1日 | |
| 6 | 609 | フィアットグループ オートモビلز ジャパン 株式会社 | 2004年10月 1日 | |
| 7 | 611 | ゼネラルモーターズ・ジャパン 株式会社 | 2004年10月 1日 | |
| 8 | 612 | ヒュンダイ モーター ジャパン 株式会社 | 2004年10月 1日 | |
| 9 | 614 | チェッカーモーターズ 株式会社 | 2004年10月 1日 | |
| 10 | 615 | エルシーアイ 株式会社 | 2004年10月 1日 | |
| 11 | 618 | ニコル・レーシング・ジャパン 株式会社 | 2004年10月 1日 | |
| 12 | 621 | ボルシェジャパン 株式会社 | 2004年10月 1日 | |
| 13 | 622 | ルノー・ジャポン 株式会社 | 2004年10月 1日 | |
| 14 | 623 | ロールス・ロイス モーターカーズ リミテッド | 2004年10月 1日 | |
| 15 | 631 | フェラーリジャパン 株式会社 | 2008年 7月 1日 | |
| 16 | 632 | ワイ・エンジニアリング 株式会社 | 2008年12月 1日 | |
| 17 | 633 | 株式会社 RTC | 2009年 6月 1日 | |
| 18 | 634 | クライスラー日本 株式会社 | 2009年 9月 1日 | |
| 19 | 635 | プレイントレーディング 株式会社 | 2010年 6月 1日 | |
| 20 | 636 | ピーシーアイ 株式会社 | 2010年10月 1日 | |
| 21 | 637 | テスラモーターズジャパン 株式会社 | 2011年 2月 1日 | |
| 22 | 638 | マセラティジャパン 株式会社 | 2011年 1月 1日 | |
| 23 | 639 | 株式会社 キャロッセ | 2011年12月 1日 | |
| 24 | 640 | 株式会社 アルテガジャパン | 2012年 1月 1日 | |
| 25 | 641 | マクラレン オートモーティブ アジア プライベート リミテッド | 2012年 5月 1日 | |
| 26 | 642 | スカニアジャパン 株式会社 | 2012年 8月 1日 | |
| 27 | 700 | 株式会社 加藤製作所 | 2004年12月 1日 | |
| 28 | 701 | 株式会社 小松製作所 | 2004年12月 1日 | |
| 29 | 702 | 東急車輛特装 株式会社 | 2004年12月 1日 | |
| 30 | 703 | コベルコクレーン 株式会社 | 2005年 3月 1日 | |
| - | 606 | シトロエン・ジャポン 株式会社 | 2004年10月 1日 | 2008年 3月31日 |
| - | 607 | コーンズ・アンド・カンパニー・リミテッド | 2004年10月 1日 | 2010年12月31日 |
| - | 616 | 三井物産オートモーティブ 株式会社 | 2004年10月 1日 | 2011年10月31日 |
| - | 625 | 日本ボルボ 株式会社 | 2004年10月 1日 | 2009年12月31日 |
| - | 627 | オートイーフィジャパン 株式会社 | 2006年 3月 1日 | 2010年 4月19日 |

2. 再資源化等業務の実績

●受託業務における再資源化量



| 品目 | | | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
|--------|------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| フロン類 | 引取重量 | CFC | kg | 38 | 418 | 507 | 399 | 303 | 279 | 265 | 150 | 99 |
| | | HFC | kg | 244 | 3,707 | 5,733 | 6,835 | 7,059 | 7,289 | 7,910 | 6,328 | 6,417 |
| | | 合計 | kg | 282 | 4,125 | 6,239 | 7,234 | 7,363 | 7,568 | 8,175 | 6,478 | 6,515 |
| | 引取台数 | CFC | 台 | 113 | 1,445 | 1,784 | 1,464 | 1,157 | 1,112 | 1,076 | 617 | 428 |
| | | HFC | 台 | 654 | 10,881 | 17,266 | 21,620 | 22,386 | 23,519 | 26,092 | 21,705 | 22,023 |
| | | 合計 | 台 | 767 | 12,326 | 19,050 | 23,084 | 23,543 | 24,631 | 27,168 | 22,322 | 22,451 |
| エアバッグ類 | 引取個数 | 回収 | 個 | 303 | 5,318 | 7,290 | 7,218 | 7,380 | 8,185 | 10,380 | 9,406 | 9,662 |
| | | 作動 | 個 | 2,614 | 24,197 | 43,453 | 60,520 | 71,336 | 75,626 | 86,534 | 79,085 | 90,461 |
| | | 合計 | 個 | 2,917 | 29,515 | 50,743 | 67,738 | 78,716 | 83,811 | 96,914 | 88,491 | 100,123 |
| | 引取台数 | 回収 | 台 | 108 | 2,303 | 3,123 | 3,095 | 2,866 | 3,571 | 4,295 | 3,252 | 2,946 |
| | | 作動 | 台 | 662 | 8,856 | 14,727 | 18,972 | 19,994 | 20,028 | 21,668 | 17,928 | 18,634 |
| | | 一部回収/一部作動 | 台 | 9 | 218 | 197 | 167 | 104 | 95 | 174 | 249 | 343 |
| 合計 | 台 | 779 | 11,377 | 18,047 | 22,234 | 22,964 | 23,694 | 26,137 | 21,429 | 21,923 | | |
| 引取重量 | kg | 9 | 2,573 | 5,153 | 5,104 | 5,151 | 5,824 | 7,110 | 6,261 | 6,597 | | |
| ASR | 引取重量 | t | 185 | 2,892 | 4,669 | 5,610 | 5,823 | 6,276 | 7,302 | 5,940 | 6,077 | |
| | 引取台数 | 台 | 893 | 14,003 | 22,581 | 26,413 | 26,141 | 27,048 | 30,420 | 24,241 | 24,682 | |

2. 再資源化等業務の実績

(2) 並行輸入車等の再資源化量等の実績

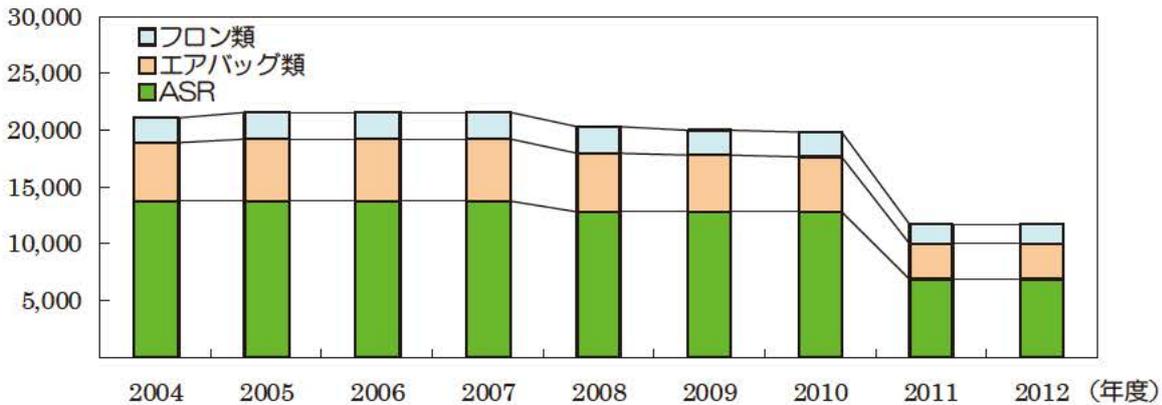
本財団は、並行輸入車等の再資源化等を実施すべき自動車メーカー・輸入業者が存在しない自動車のリサイクル料金を設定するとともに、フロン類・エアバッグ類・ASRの再資源化等を実施しています。

2012年度の処理実績は、フロン類は、前年実績6,7千台より0,7千台減の6,0千台でした。エアバッグ類は、前年実績8,0千台より1,3千台減の6,7千台でした。ASRは、前年実績17,5千台より0,4千台増の17,9千台でした。

法施行後、ASR再資源化量は年々増加してきましたが、ここ数年は18,0千台程度で安定しています。一方、フロン類は2006年度をピークに減少傾向にあり、エアバッグ類は年々増加し、2011年度が8,0千台とピークでした。

●並行輸入車等の1台あたりリサイクル料金額

(単位：円)



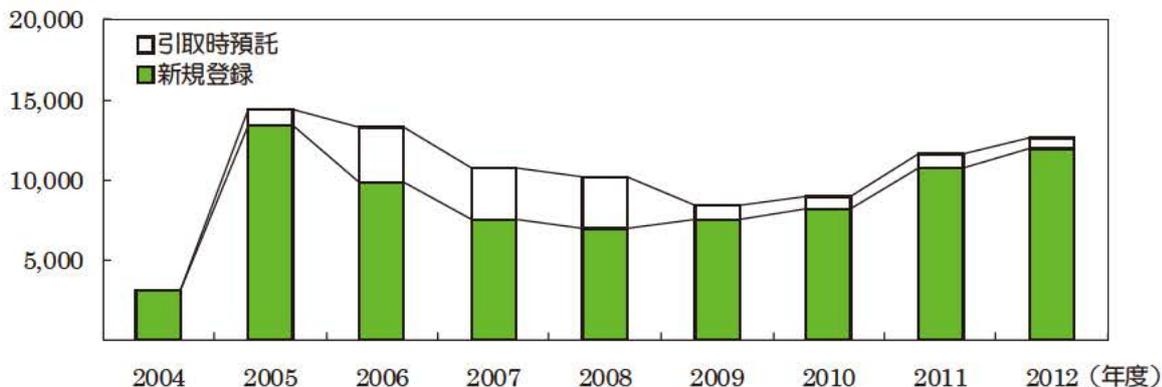
(単位：円)

| 品目 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| フロン類 | 2,250 | 2,250 | 2,250 | 2,250 | 2,250 | 2,250 | 2,250 | 1,680 | 1,680 |
| エアバッグ類 | 5,070 | 5,470 | 5,470 | 5,470 | 5,200 | 5,000 | 4,800 | 3,170 | 3,170 |
| ASR | 13,810 | 13,810 | 13,810 | 13,810 | 12,810 | 12,810 | 12,810 | 6,860 | 6,860 |
| 合計 | 21,130 | 21,530 | 21,530 | 21,530 | 20,260 | 20,060 | 19,860 | 11,710 | 11,710 |

1台あたりリサイクル料金額は、普通乗用車で車両重量が1,350kgの場合を例に算出しています。リサイクル料金を預託する際には、別途情報管理料金および資金管理料金が必要です。

●並行輸入車等のリサイクル料金算定台数

(単位：台)

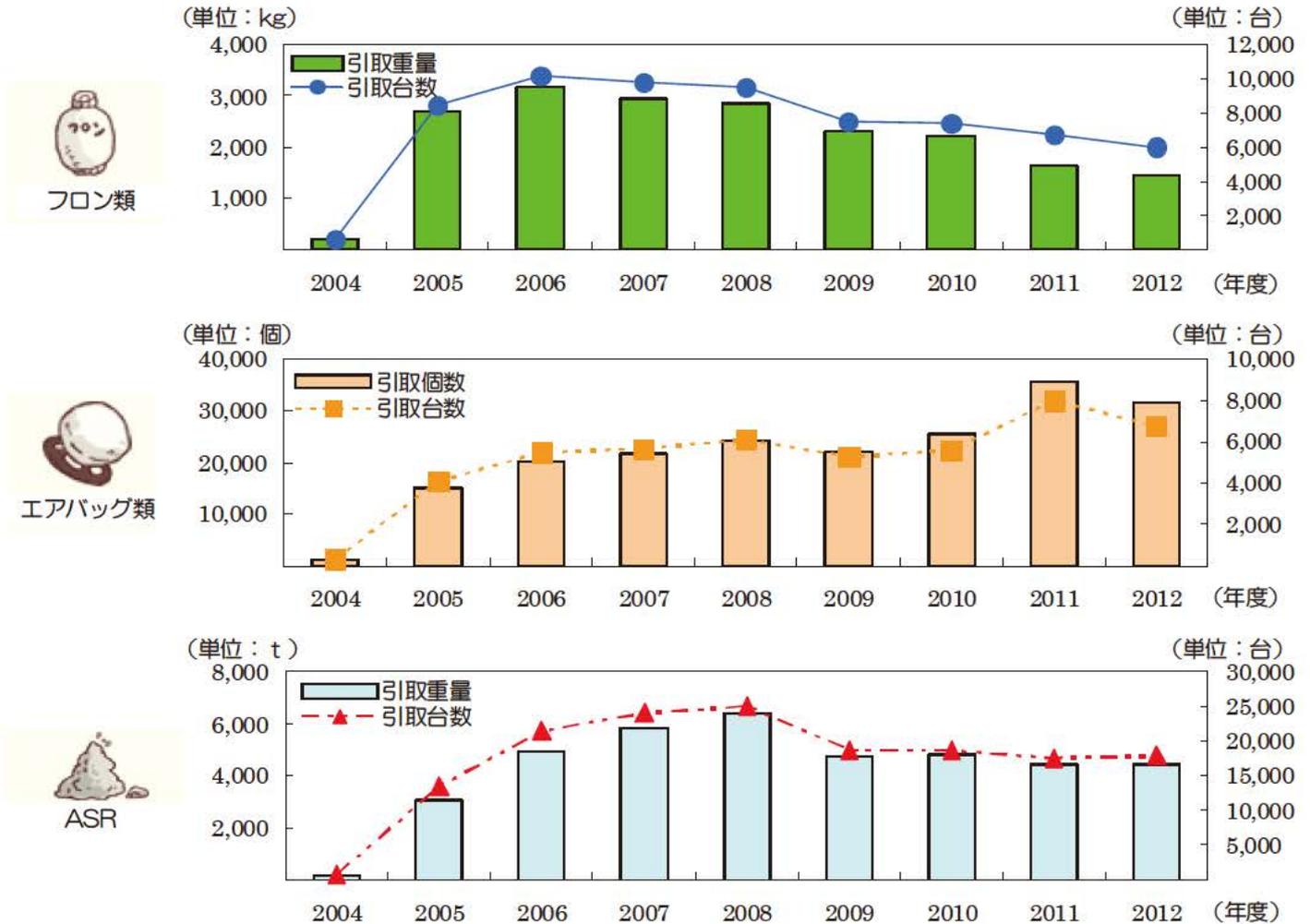


(単位：台)

| 申請目的 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 新車新規時 | 3,051 | 13,430 | 9,844 | 7,553 | 7,010 | 7,531 | 8,218 | 10,744 | 11,975 |
| 引取時 | 57 | 999 | 3,445 | 3,217 | 3,120 | 876 | 747 | 836 | 602 |
| 合計 | 3,108 | 14,429 | 13,289 | 10,770 | 10,130 | 8,407 | 8,965 | 11,580 | 12,577 |

2. 再資源化等業務の実績

● 並行輸入車等の再資源化量



| 品目 | | | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
|--------|------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| フロン類 | 引取重量 | CFC | kg | 96 | 1,091 | 1,111 | 874 | 669 | 406 | 326 | 173 | 125 |
| | | HFC | kg | 112 | 1,607 | 2,050 | 2,062 | 2,189 | 1,912 | 1,889 | 1,471 | 1,332 |
| | | 合計 | kg | 208 | 2,698 | 3,162 | 2,935 | 2,858 | 2,318 | 2,215 | 1,644 | 1,457 |
| | 引取台数 | CFC | 台 | 284 | 3,750 | 3,995 | 3,354 | 2,613 | 1,599 | 1,441 | 788 | 644 |
| | | HFC | 台 | 296 | 4,705 | 6,183 | 6,442 | 6,869 | 5,889 | 5,967 | 5,924 | 5,368 |
| | | 合計 | 台 | 580 | 8,455 | 10,178 | 9,796 | 9,482 | 7,488 | 7,408 | 6,712 | 6,012 |
| エアバッグ類 | 引取個数 | 回収 | 個 | 92 | 1,881 | 2,098 | 1,321 | 1,179 | 834 | 1,039 | 1,765 | 1,357 |
| | | 作動 | 個 | 1,177 | 13,178 | 18,111 | 20,560 | 23,099 | 21,126 | 24,432 | 33,896 | 30,204 |
| | | 合計 | 個 | 1,269 | 15,059 | 20,209 | 21,881 | 24,278 | 21,960 | 25,471 | 35,661 | 31,561 |
| | 引取台数 | 回収 | 台 | 39 | 864 | 963 | 628 | 572 | 399 | 419 | 560 | 440 |
| | | 作動 | 台 | 288 | 3,198 | 4,493 | 5,044 | 5,526 | 4,866 | 5,122 | 7,268 | 6,168 |
| | | 一部回収/一部作動 | 台 | 1 | 33 | 28 | 19 | 19 | 14 | 46 | 175 | 138 |
| | | 合計 | 台 | 328 | 4,095 | 5,484 | 5,691 | 6,117 | 5,279 | 5,587 | 8,003 | 6,746 |
| 引取重量 | kg | 0.9 | 921 | 1,383 | 914 | 845 | 576 | 697 | 1,186 | 879 | | |
| ASR | 引取重量 | t | 186 | 3,057 | 4,965 | 5,827 | 6,414 | 4,758 | 4,814 | 4,444 | 4,423 | |
| | 引取台数 | 台 | 823 | 13,474 | 21,508 | 24,047 | 25,014 | 18,690 | 18,662 | 17,535 | 17,924 | |

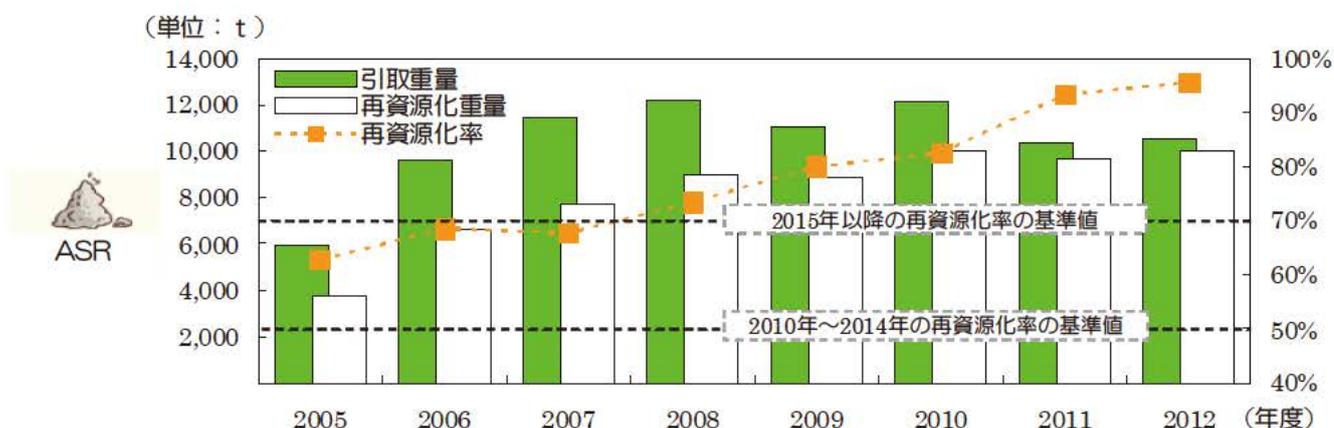
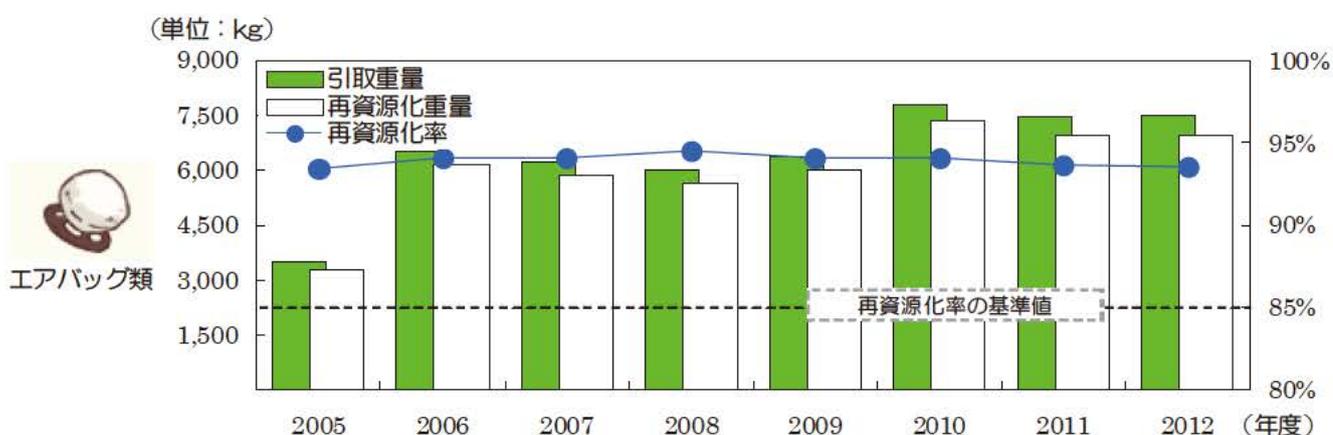
2. 再資源化等業務の実績

(3) 再資源化の実施状況

エアバッグ類およびASRの再資源化等においては、再資源化率の計算式と満たすべき基準値が法律で定められています。再資源化率の基準値は、エアバッグ類が85%、ASRが2014年までに50%、2015年以降は70%です。

2012年度の実績は、エアバッグ類の引取重量は7,500kgであり、再資源化率は93.5%でした。前年度の再資源化率93.6%に対して、0.1ポイント下がったものの、基準値である85%を超える結果となりました。ASRの引取重量は10,500トンであり、再資源化率は95.5%でした。前年度の再資源化率93.3%に対して、2.2ポイント向上し、2015年以降の基準値である70%を超える結果となりました。

●再資源化重量と再資源化率



| 品目 | | | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|--------|-----------|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| エアバッグ類 | 引取重量 ① | kg | 3,494 | 6,543 | 6,219 | 5,996 | 6,400 | 7,806 | 7,447 | 7,477 |
| | 再資源化重量 ② | kg | 3,263 | 6,156 | 5,852 | 5,668 | 6,021 | 7,343 | 6,967 | 6,987 |
| | 再資源化率 ②÷① | % | 93.4% | 94.1% | 94.1% | 94.5% | 94.1% | 94.1% | 93.6% | 93.5% |
| ASR | 引取重量 ③ | t | 5,948 | 9,634 | 11,436 | 12,237 | 11,034 | 12,116 | 10,384 | 10,500 |
| | 再資源化重量 ④ | t | 3,735 | 6,613 | 7,743 | 8,993 | 8,829 | 9,995 | 9,688 | 10,032 |
| | 再資源化率 ④÷③ | % | 62.8% | 68.6% | 67.7% | 73.5% | 80.0% | 82.5% | 93.3% | 95.5% |

2. 再資源化等業務の実績

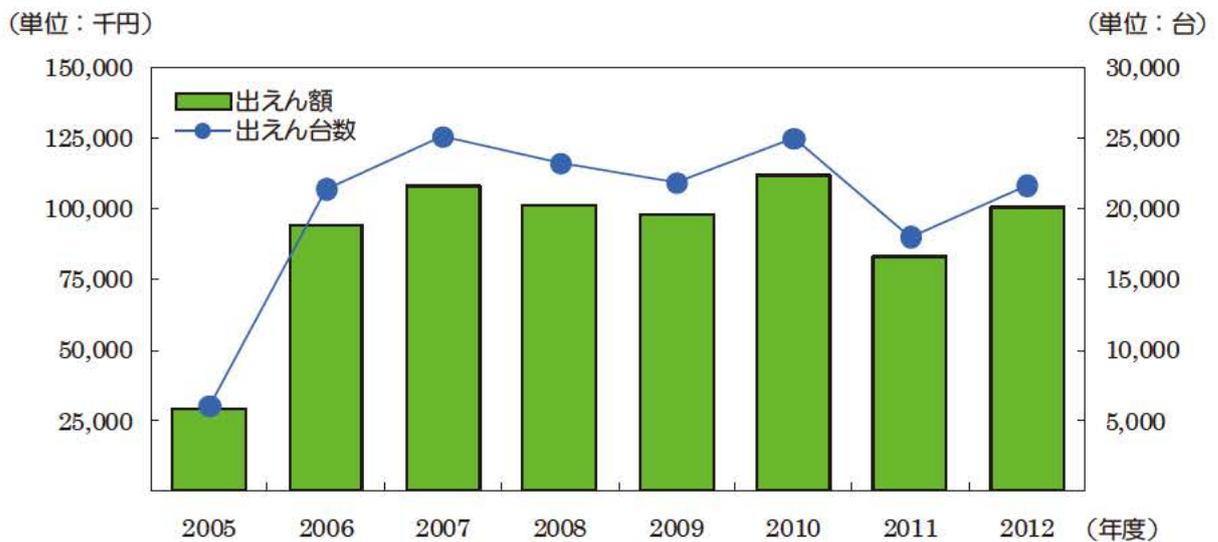
(4) 離島対策支援事業の実績

離島は本土と違い、使用済自動車を適正処理するために海上輸送が必要となります。本財団は市町村の要請に基づき、海上輸送費用のうち8割を上限に支援を実施しています。

2012年度の出えん実績は、前年実績18,039台に対して、3,614台増の21,653台でした。出えん額は、前年実績82,793千円に対して、17,552千円増の100,345千円でした。増加要因は、2012年1月の事業要綱改訂に伴い、前年度は対象期間変更の移行期となり第3四半期分までの申請となっていました。本年度は通期（4四半期分）での申請となったことによります。

法施行後2年目より、出えん実績は2万台（100,000千円）程度で推移しており、事業が概ね安定してきたことがうかがえます。

●離島対策支援事業の出えん



| 項目 | | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|---------|----|--------|--------|---------|---------|--------|---------|--------|---------|
| 対象市町村数 | — | 80 | 131 | 124 | 124 | 124 | 124 | 124 | 124 |
| 出えん市町村数 | — | 57 | 87 | 96 | 89 | 89 | 86 | 78 | 83 |
| 出えん台数 | 台 | 6,082 | 21,419 | 25,120 | 23,222 | 21,855 | 24,971 | 18,039 | 21,653 |
| 出えん額 | 千円 | 28,910 | 94,540 | 108,128 | 101,141 | 97,764 | 111,699 | 82,793 | 100,345 |

2. 再資源化等業務の実績

●離島対策支援事業における市町村別の出えん（出えん額順）

〔上段：出えん台数（単位：台）〕
〔下段：出えん額（単位：千円）〕

| No. | 都道府県 | 市町村名 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|-----|------|--------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 1 | 鹿児島県 | 奄美4市町村 | 1,019 4,824 | 3,035 13,559 | 2,720 12,322 | 2,294 10,632 | 2,186 9,203 | 3,102 13,604 | 2,424 10,690 | 2,581 11,685 | 19,361 86,520 |
| 2 | 沖縄県 | 宮古島市 | 140 282 | 1,338 2,472 | 1,893 4,064 | 2,961 7,955 | 2,162 6,163 | 2,625 7,577 | 2,884 7,549 | 3,336 8,636 | 17,339 44,697 |
| 3 | 長崎県 | 対馬市 | 310 1,437 | 976 4,583 | 1,433 7,851 | 1,285 8,030 | 992 6,703 | 1,079 7,281 | 644 4,327 | 1,108 7,472 | 7,827 47,684 |
| 4 | 鹿児島県 | 屋久島町 | 177 1,048 | 290 2,059 | 517 3,932 | 535 4,502 | 508 4,199 | 729 5,780 | 511 4,289 | 760 6,480 | 4,027 32,289 |
| 5 | 島根県 | 隠岐の島町 | 188 2,756 | 556 6,675 | 608 7,315 | 349 3,974 | 569 7,409 | 488 7,489 | 375 5,659 | 431 6,386 | 3,564 47,663 |
| 6 | 鹿児島県 | 南種子町 | 378 971 | 925 2,218 | 713 1,413 | 864 1,610 | 615 3,954 | 725 4,263 | 518 3,037 | 1,079 5,695 | 5,817 23,161 |
| 7 | 東京都 | 小笠原村 | 88 2,434 | 196 6,423 | 213 6,280 | 218 6,480 | 194 6,230 | 188 5,523 | 145 4,210 | 180 5,615 | 1,422 43,195 |
| 8 | 長崎県 | 五島市 | 142 632 | 265 1,103 | 790 3,369 | 995 4,181 | 1,049 4,437 | 1,060 4,313 | 636 2,641 | 1,177 4,780 | 6,114 25,456 |
| 9 | 沖縄県 | 石垣市 | 431 707 | 2,221 4,738 | 2,914 5,762 | 2,783 5,912 | 2,307 5,838 | 2,162 6,821 | 1,727 5,534 | 1,491 4,207 | 16,036 39,521 |
| 10 | 東京都 | 新島村 | 231 2,423 | 431 4,263 | 535 5,103 | 457 4,392 | 356 3,538 | 438 4,683 | 392 3,659 | 399 3,734 | 3,239 31,795 |
| 11 | 鹿児島県 | 喜界町 | 107 628 | 457 2,762 | 438 2,572 | 462 2,712 | 489 2,912 | 423 2,485 | 487 2,862 | 528 3,140 | 3,391 20,073 |
| 12 | 長崎県 | 新上五島町 | 78 101 | 819 3,056 | 829 3,379 | 562 2,248 | 496 1,984 | 784 3,136 | 532 2,128 | 575 2,305 | 4,675 18,336 |
| 13 | 鹿児島県 | 徳之島3町 | 236 113 | 344 320 | 811 712 | 740 1,731 | 572 856 | 1,287 2,008 | 821 1,444 | 1,145 2,031 | 5,956 9,215 |
| 14 | 新潟県 | 佐渡市 | 643 1,229 | 2,634 5,202 | 2,689 5,608 | 2,705 5,122 | 2,904 5,545 | 2,513 4,808 | 529 913 | 926 1,769 | 15,543 30,197 |
| 15 | 長崎県 | 杵岐市 | 275 747 | 992 2,308 | 1,168 2,817 | 657 1,551 | 1,150 2,711 | 1,012 2,362 | 677 1,524 | 643 1,589 | 6,574 15,609 |
| 16 | 鹿児島県 | 知名町 | 39 312 | 74 598 | 12 102 | 109 813 | 262 1,736 | 468 3,022 | 230 1,435 | 254 1,555 | 1,448 9,573 |
| 17 | 東京都 | 大島町 | 301 759 | 818 2,049 | 748 1,772 | 646 1,391 | 632 1,293 | 730 1,413 | 535 1,433 | 597 1,510 | 5,007 11,620 |
| 18 | 東京都 | 八丈町 | 96 232 | 707 1,753 | 857 2,076 | 846 2,277 | 627 1,436 | 748 1,889 | 728 1,732 | 600 1,449 | 5,209 12,843 |
| 19 | 東京都 | 三宅村 | 23 291 | 115 1,051 | 135 1,031 | 171 416 | 404 993 | 366 1,254 | 248 929 | 439 1,449 | 1,901 7,414 |
| 20 | 北海道 | 礼文町 | 37 188 | 96 818 | 63 739 | 30 360 | 69 768 | 74 708 | 0 | 129 1,353 | 498 4,932 |
| 21 | 島根県 | 西ノ島町 | 64 1,066 | 112 1,831 | 119 1,922 | 67 1,064 | 166 3,369 | 120 2,180 | 78 1,325 | 75 1,348 | 801 14,106 |
| 22 | 島根県 | 海士町 | 26 416 | 118 1,888 | 136 2,176 | 106 1,709 | 127 2,028 | 79 1,264 | 81 1,293 | 82 1,323 | 755 12,097 |
| 23 | 鹿児島県 | 和泊町 | 23 78 | 279 2,087 | 188 1,499 | 115 805 | 323 1,484 | 255 1,190 | 298 1,386 | 303 1,259 | 1,784 9,789 |
| 24 | 鹿児島県 | 中種子町 | 84 252 | 80 240 | 0 | 88 365 | 180 756 | 156 655 | 221 882 | 277 1,172 | 1,086 4,322 |
| 25 | 東京都 | 神津島村 | 71 719 | 261 2,080 | 231 1,395 | 214 1,210 | 209 1,166 | 207 1,132 | 200 1,032 | 224 1,168 | 1,617 9,901 |
| 26 | 鹿児島県 | 西之表市 | 170 571 | 610 2,060 | 448 1,588 | 360 1,541 | 401 1,606 | 843 3,150 | 434 1,751 | 258 921 | 3,524 13,189 |
| 27 | 沖縄県 | 南大東村 | 11 79 | 40 378 | 116 759 | 23 206 | 17 119 | 71 479 | 0 | 91 795 | 369 2,814 |
| 28 | 沖縄県 | 久米島町 | 103 539 | 551 2,881 | 593 3,153 | 221 1,156 | 198 1,035 | 227 1,187 | 174 910 | 134 701 | 2,201 11,561 |
| 29 | 三重県 | 鳥羽市 | 11 70 | 118 805 | 108 711 | 100 662 | 80 537 | 85 561 | 56 363 | 88 601 | 646 4,312 |
| 30 | 北海道 | 奥尻町 | 6 69 | 92 806 | 100 506 | 115 523 | 50 253 | 93 398 | 107 530 | 111 578 | 674 3,663 |
| 31 | 沖縄県 | 竹富町 | 22 240 | 158 1,538 | 292 2,231 | 286 2,868 | 123 925 | 119 879 | 126 986 | 73 543 | 1,199 10,210 |
| 32 | 北海道 | 利尻富士町 | - - | 168 1,344 | 107 942 | 16 132 | 5 51 | 65 236 | 0 | 169 497 | 530 3,202 |
| 33 | 鹿児島県 | 薩摩川内市 | 24 155 | 80 515 | 113 715 | 110 690 | 91 581 | 121 746 | 63 404 | 80 494 | 682 4,300 |
| 34 | 鹿児島県 | 与論町 | 12 21 | 49 155 | 180 521 | 79 215 | 103 260 | 109 361 | 176 604 | 174 434 | 882 2,571 |
| 35 | 広島県 | 大崎上島町 | 27 189 | 64 461 | 55 396 | 57 410 | 98 498 | 98 437 | 92 399 | 122 420 | 613 3,210 |
| 36 | 沖縄県 | 伊江村 | 58 124 | 140 422 | 275 694 | 134 347 | 105 270 | 216 469 | 102 298 | 138 373 | 1,168 2,998 |
| 37 | 東京都 | 御蔵島村 | 0 0 | 48 380 | 106 958 | 47 402 | 38 271 | 59 539 | 42 471 | 44 366 | 384 3,387 |
| 38 | 沖縄県 | 与那国町 | 10 190 | 54 924 | 50 890 | 209 3,418 | 28 456 | 51 587 | 28 306 | 32 358 | 462 7,129 |
| 39 | 沖縄県 | 多良間村 | 0 0 | 8 86 | 8 75 | 205 2,001 | 21 220 | 8 79 | 24 227 | 37 356 | 311 3,043 |
| 40 | 東京都 | 青ヶ島村 | 68 430 | 112 802 | 52 330 | 78 389 | 90 407 | 82 404 | 26 196 | 68 343 | 576 3,300 |

2. 再資源化等業務の実績

〔 上段：出えん台数（単位：台）
下段：出えん額（単位：千円） 〕

| No. | 都道府県 | 市町村名 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|-----|------|------|------------|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|--------------|
| 41 | 島根県 | 知夫村 | 10 160 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 1 16 | 14 224 | 11 176 | 20 320 | 56 896 |
| 42 | 鹿児島県 | 三島村 | 4 67 | 7 107 | 12 187 | 8 122 | 14 230 | 8 122 | 9 136 | 19 309 | 81 1,279 |
| 43 | 長崎県 | 小値賀町 | 40 160 | 100 400 | 77 360 | 82 328 | 104 416 | 60 240 | 42 168 | 69 276 | 574 2,348 |
| 44 | 長崎県 | 佐世保市 | 38 152 | 100 400 | 95 376 | 61 252 | 77 279 | 90 360 | 80 310 | 57 228 | 598 2,357 |
| 45 | 東京都 | 利島村 | 27 249 | 32 170 | 74 594 | 46 258 | 38 201 | 41 207 | 39 208 | 39 209 | 336 2,095 |
| 46 | 愛知県 | 南知多町 | - - | 153 285 | 139 265 | 96 202 | 113 255 | 139 323 | 40 98 | 77 206 | 757 1,634 |
| 47 | 北海道 | 利尻町 | - - | 52 416 | 12 143 | 0 0 | 7 45 | 68 352 | 0 0 | 83 181 | 222 1,137 |
| 48 | 沖縄県 | 伊平屋村 | 9 30 | 43 149 | 85 445 | 58 253 | 0 0 | 37 146 | 15 86 | 50 178 | 297 1,287 |
| 49 | 山口県 | 萩市 | - - | 16 145 | 25 188 | 18 140 | 10 80 | 17 141 | 13 110 | 21 172 | 120 975 |
| 50 | 沖縄県 | 座間味村 | 0 0 | 7 56 | 17 147 | 18 151 | 14 126 | 22 214 | 35 347 | 16 160 | 129 1,201 |
| 51 | 鹿児島県 | 十島村 | 11 58 | 46 249 | 42 240 | 24 141 | 46 245 | 37 204 | 22 117 | 22 127 | 250 1,380 |
| 52 | 愛媛県 | 松山市 | 11 31 | 14 38 | 77 162 | 82 174 | 83 192 | 80 218 | 96 263 | 51 127 | 494 1,203 |
| 53 | 兵庫県 | 姫路市 | - - | 3 10 | 41 141 | 14 47 | 24 81 | 30 101 | 33 111 | 32 118 | 177 608 |
| 54 | 静岡県 | 熱海市 | - - | 0 0 | 30 336 | 9 101 | 6 67 | 12 134 | 10 112 | 10 112 | 77 862 |
| 55 | 山形県 | 酒田市 | - - | 7 64 | 10 90 | 11 99 | 5 46 | 10 93 | 2 18 | 10 93 | 55 503 |
| 56 | 新潟県 | 粟島浦村 | - - | 8 77 | 14 120 | 6 52 | 7 63 | 8 74 | 8 71 | 10 87 | 61 543 |
| 57 | 長崎県 | 平戸市 | 10 28 | 49 85 | 42 104 | 19 45 | 54 142 | 17 52 | 35 102 | 22 62 | 248 619 |
| 58 | 沖縄県 | 粟国村 | 1 12 | 43 430 | 234 827 | 44 493 | 15 108 | 41 351 | 50 300 | 4 50 | 432 2,572 |
| 59 | 高知県 | 宿毛市 | - - | - - | 0 0 | 7 69 | 2 20 | 2 20 | 4 40 | 5 50 | 20 198 |
| 60 | 沖縄県 | 南城市 | 0 0 | 4 12 | 0 0 | 0 0 | 1 4 | 16 64 | 6 22 | 11 41 | 38 142 |
| 61 | 愛媛県 | 宇和島市 | - - | - - | 9 18 | 8 31 | 0 0 | 3 15 | 0 0 | 6 40 | 26 104 |
| 62 | 山口県 | 柳井市 | - - | 10 64 | 8 61 | 7 54 | 1 8 | 9 72 | 7 56 | 5 40 | 47 354 |
| 63 | 愛知県 | 西尾市 | - - | 1 4 | 5 20 | 10 40 | 5 20 | 9 36 | 2 8 | 10 40 | 42 168 |
| 64 | 山口県 | 岩国市 | - - | - - | - - | - - | 6 48 | 0 0 | 5 40 | 5 40 | 16 128 |
| 65 | 長崎県 | 長崎市 | 4 13 | 16 84 | 11 45 | 23 86 | 13 58 | 10 48 | 9 38 | 7 36 | 93 408 |
| 66 | 山口県 | 上関町 | - - | 1 8 | 4 32 | 6 56 | 4 32 | 0 0 | 4 32 | 4 32 | 23 192 |
| 67 | 北海道 | 羽幌町 | 0 0 | 0 0 | 1 3 | 3 17 | 0 0 | 6 40 | 13 149 | 4 28 | 27 236 |
| 68 | 沖縄県 | 渡嘉敷村 | 0 0 | 6 37 | 29 174 | 3 17 | 2 12 | 5 32 | 6 31 | 4 24 | 55 326 |
| 69 | 香川県 | 土庄町 | - - | 7 24 | 9 33 | 12 45 | 6 23 | 15 55 | 10 37 | 5 19 | 64 236 |
| 70 | 岡山県 | 笠岡市 | - - | 0 0 | 9 78 | 3 16 | 6 72 | 4 48 | 11 132 | 1 12 | 34 358 |
| 71 | 福岡県 | 宗像市 | - - | 3 9 | 26 77 | 9 26 | 5 16 | 3 9 | 2 6 | 4 12 | 52 154 |
| 72 | 佐賀県 | 唐津市 | - - | 19 138 | 5 23 | 2 10 | 2 10 | 4 18 | 0 0 | 1 8 | 33 207 |
| 73 | 香川県 | 直島町 | - - | 3 10 | 2 5 | 0 0 | 5 18 | 0 0 | 0 0 | 2 6 | 12 38 |
| 74 | 鹿児島県 | 瀬戸内町 | 13 93 | 31 234 | 118 521 | 3 13 | 15 19 | 25 48 | 0 0 | 1 5 | 206 932 |
| 75 | 宮崎県 | 延岡市 | - - | 0 0 | 1 2 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 2 4 | 2 4 | 5 10 |
| 76 | 沖縄県 | 渡名喜村 | 0 0 | 6 44 | 14 99 | 17 120 | 5 35 | 3 12 | 2 5 | 1 2 | 48 317 |
| 77 | 大分県 | 姫島村 | - - | 39 65 | 47 59 | 17 18 | 18 20 | 0 0 | 27 29 | 1 2 | 149 192 |
| 78 | 愛媛県 | 上島町 | - - | 0 0 | 6 2 | 2 1 | 66 155 | 9 4 | 7 3 | 4 2 | 94 166 |
| 79 | 沖縄県 | 北大東村 | 0 0 | 72 631 | 46 552 | 63 531 | 21 139 | 9 56 | 6 40 | 0 0 | 217 1,950 |
| 80 | 沖縄県 | 伊是名村 | 173 484 | 27 74 | 135 593 | 42 252 | 33 73 | 20 52 | 2 12 | 0 0 | 432 1,540 |

2. 再資源化等業務の実績

〔上段：出えん台数（単位：台）〕
〔下段：出えん額（単位：千円）〕

| No. | 都道府県 | 市町村名 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 累計 |
|-----|------|-------|--------|--------|---------|---------|--------|---------|--------|---------|---------|
| 81 | 宮城県 | 女川町 | - | 0 | 35 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 44 |
| | | | - | 0 | 112 | 60 | 0 | 0 | 0 | 0 | 172 |
| 82 | 宮城県 | 塩竈市 | 2 | 8 | 8 | 6 | 7 | 5 | 0 | 0 | 36 |
| | | | 50 | 198 | 160 | 120 | 140 | 100 | 0 | 0 | 768 |
| 83 | 広島県 | 三原市 | - | 0 | 80 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 80 |
| | | | - | 0 | 71 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 71 |
| 84 | 宮城県 | 気仙沼市 | - | 2 | 4 | 23 | 2 | 0 | 0 | 0 | 31 |
| | | | - | 5 | 7 | 40 | 4 | 0 | 0 | 0 | 56 |
| 85 | 香川県 | 丸亀市 | - | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 0 | 0 | 10 |
| | | | - | 3 | 6 | 5 | 3 | 12 | 0 | 0 | 29 |
| 86 | 長崎県 | 西海市 | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| | | | 0 | 31 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39 |
| 87 | 熊本県 | 天草市 | - | 1 | 2 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| | | | - | 2 | 4 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| 88 | 鹿児島県 | 長島町 | - | 2 | 4 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 8 |
| | | | - | 2 | 6 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 12 |
| 89 | 三重県 | 志摩市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 90 | 福岡県 | 北九州市 | - | - | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 |
| | | | - | - | 630 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 630 |
| 91 | 岡山県 | 岡山市 | - | 0 | 15 | 0 | - | - | - | - | 15 |
| | | | - | 0 | 118 | 0 | - | - | - | - | 118 |
| 92 | 福岡県 | 福岡市 | - | - | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| | | | - | - | 115 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 115 |
| 93 | 長崎県 | 松浦市 | 0 | 4 | 35 | 29 | 5 | 0 | 0 | 0 | 73 |
| | | | 0 | 10 | 46 | 42 | 7 | 0 | 0 | 0 | 106 |
| 94 | 宮城県 | 石巻市 | - | 2 | 1 | 4 | 4 | 1 | 3 | - | 15 |
| | | | - | 14 | 7 | 25 | 29 | 7 | 21 | - | 103 |
| 95 | 大分県 | 津久見市 | - | 2 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| | | | - | 32 | 16 | 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 96 |
| 96 | 岡山県 | 備前市 | - | 0 | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| | | | - | 0 | 0 | 91 | 3 | 0 | 0 | 0 | 94 |
| 97 | 沖縄県 | うるま市 | 0 | 35 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 44 |
| | | | 0 | 32 | 0 | 0 | 0 | 35 | 0 | 0 | 67 |
| 98 | 香川県 | 観音寺市 | - | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| | | | - | 0 | 0 | 40 | 0 | 0 | 0 | 0 | 40 |
| 99 | 愛媛県 | 今治市 | - | 0 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| | | | - | 0 | 10 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 |
| 100 | 山口県 | 周南市 | - | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | | | - | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 |
| 101 | 香川県 | 多度津町 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 |
| 102 | 広島県 | 大竹市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 103 | 広島県 | 尾道市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 104 | 岡山県 | 倉敷市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 105 | 大分県 | 佐伯市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 106 | 山口県 | 下関市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 107 | 福岡県 | 新宮町 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | 0 |
| 108 | 山口県 | 周防大島町 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | 0 |
| 109 | 香川県 | 高松市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 110 | 山口県 | 田布施町 | - | 0 | - | - | - | - | - | - | 0 |
| | | | - | 0 | - | - | - | - | - | - | 0 |
| 111 | 岡山県 | 玉野市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 112 | 愛媛県 | 新居浜市 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 113 | 宮崎県 | 日南市 | - | 0 | - | - | - | - | - | - | 0 |
| | | | - | 0 | - | - | - | - | - | - | 0 |
| 114 | 広島県 | 福山市 | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 |
| | | | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 |
| 115 | 山口県 | 防府市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 116 | 香川県 | 三豊市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 117 | 兵庫県 | 南あわじ市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 118 | 沖縄県 | 本部町 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 119 | 石川県 | 輪島市 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | | 6,082 | 21,419 | 25,120 | 23,222 | 21,855 | 24,971 | 18,039 | 21,653 | 162,361 |
| | | | 28,910 | 94,540 | 108,128 | 101,141 | 97,764 | 111,699 | 82,793 | 100,345 | 725,320 |

※鹿児島県奄美(No.1)および徳之島町(No.13)は、他の市町村の窓口も兼ねているため、該各市町村を含めて合算しています

2. 再資源化等業務の実績

(5) 不法投棄等対策支援事業の実績

不法投棄や不適正に保管された使用済自動車等を、自治体が廃棄物処理法に基づき行政代執行にて処理した場合、本財団は撤去・処理に要した費用のうち、8割を上限に支援を実施しています。

2013年度の出えん実績はありませんでした。2007年度に2件の支援を実施し、出えん額の合計は16,833千円でした。

法施行後、使用済自動車の不適正保管・不法投棄等は大幅に減少しており、2件の支援実施後は、新たな大規模事案の発生は報告されていません。その間、中小規模事案に対応するべく事業要綱を改訂しつつ、セーフティネット機能として自治体へ普及啓発を図っています。

●不法投棄等対策支援事業の出えん

| | | |
|---------|-----|-------------------|
| 出えん先自治体 | ・・・ | 北海道札幌市 |
| 実施期間 | ・・・ | 2007年11月1日～12月15日 |
| 投棄場所 | ・・・ | 札幌市清田区 |
| 投棄物の種類 | ・・・ | 使用済自動車、解体自動車等 |
| 投棄物の重量 | ・・・ | 199.6 t |
| 処理費用 | ・・・ | 6,541 千円 |
| 出えん額 | ・・・ | 5,233 千円 |



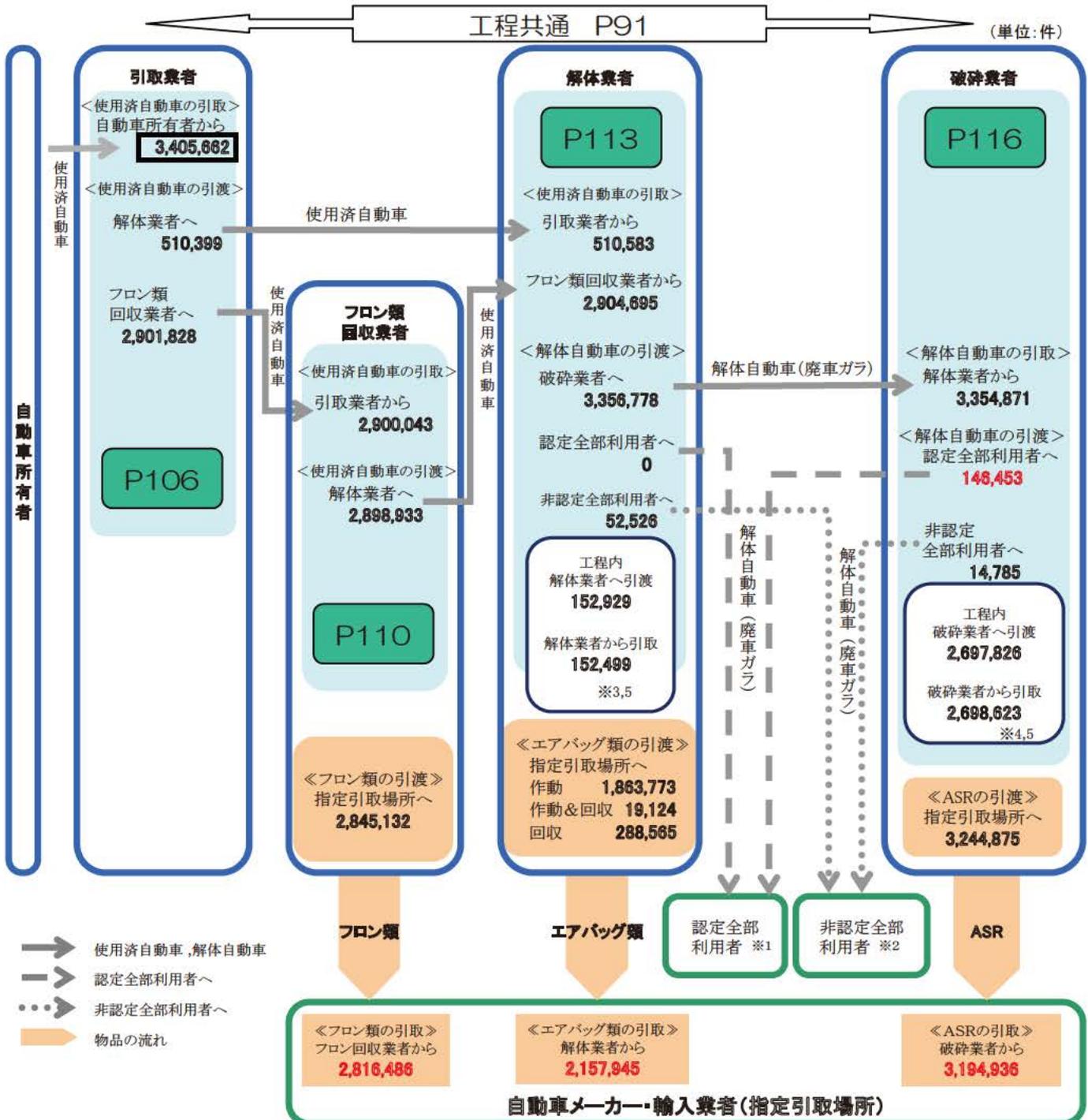
| | | |
|---------|-----|-----------------|
| 出えん先自治体 | ・・・ | 鹿児島県奄美市 |
| 実施期間 | ・・・ | 2008年1月7日～2月14日 |
| 投棄場所 | ・・・ | 奄美市知名瀬及び根瀬部地区 |
| 投棄物の種類 | ・・・ | 使用済自動車、解体自動車等 |
| 投棄物の重量 | ・・・ | 330.0 t |
| 処理費用 | ・・・ | 14,500 千円 |
| 出えん額 | ・・・ | 11,600 千円 |



3. 電子マニフェストシステムの実績

(1) 電子マニフェストシステムの全体像

電子マニフェストシステムとは、使用済自動車の発生から、フロン類、エアバッグ類、ASRのリサイクル・適正処理に至るすべての工程の移動報告を確認できる情報管理システムのことです。



- ※1. 認定全部利用者 ... 主務大臣の全部再資源化認定(法第31条認定)を受け、電炉・転炉に解体自動車(廃車ガラ)を鉄鋼の原料として投入しリサイクルする業者。
- ※2. 非認定全部利用者 ... 解体自動車(廃車ガラ)を電炉・転炉に投入したり、輸出を行う業者。
- ※3. 解体工程内引取 ... 有用な部品、材料等の再資源化を推進するため、解体業者が他の解体業者へ移動報告することがある。
- ※4. 破砕工程内引取 ... 破砕前処理工程のみを行う破砕業者(プレス・せん断処理業者)は、解体自動車を他の破砕業者(シュレッダー業者)へ引き渡すことがある。
- ※5. 工程内引渡と引取の数字が乖離する理由 ... 引渡実施報告があった後の引取実施報告について、遅延報告までの期間については解体自動車等の収集運搬等に必要な期間として一定期間認められている。そのため、引渡実施報告があっても引取実施報告をしていない場合がある。

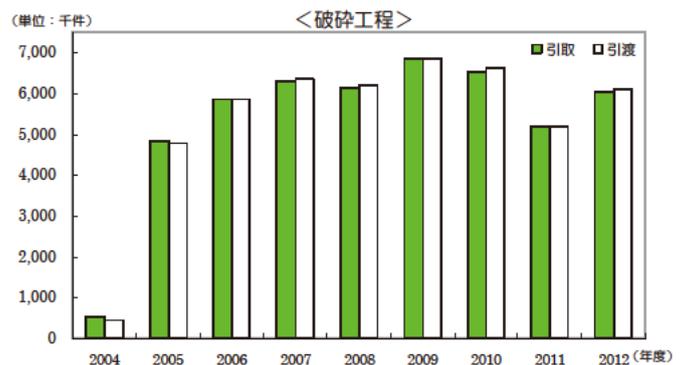
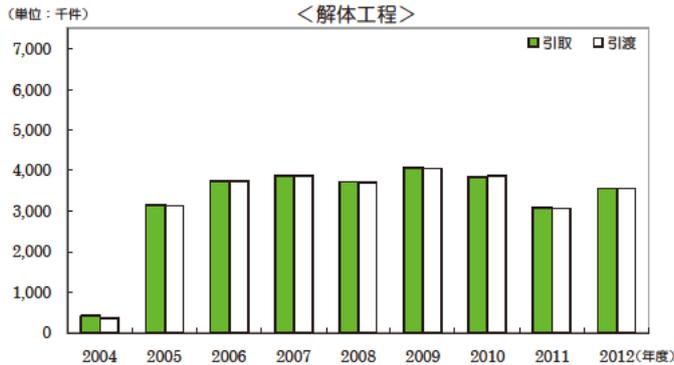
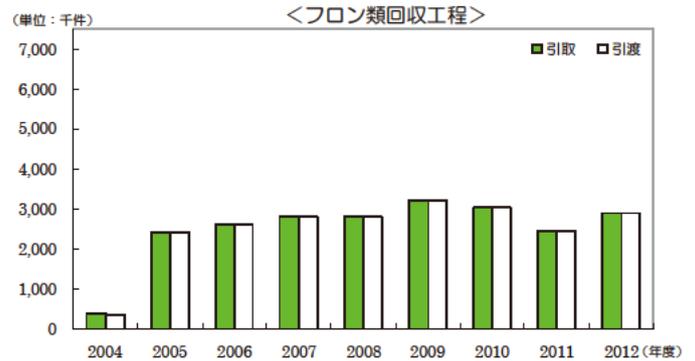
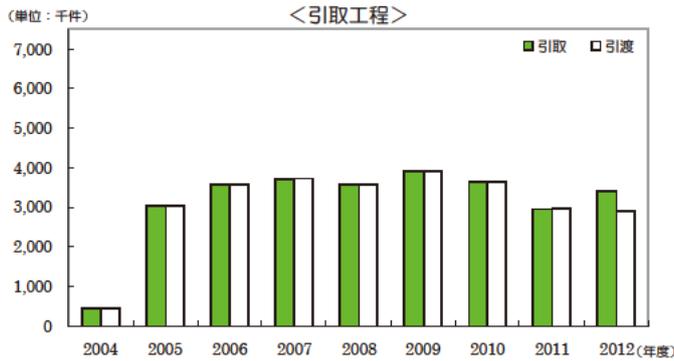
3. 電子マニフェストシステムの実績

(2) 工程共通

① 移動報告推移

● 全移動報告件数

2005年度の引取工程の引取報告は3,048千件で、その後増加傾向となるものの、東日本大震災の影響により2011年度は大幅に減少にしました。2012年度は回復し、3,405千件となりました。



(単位：千件)

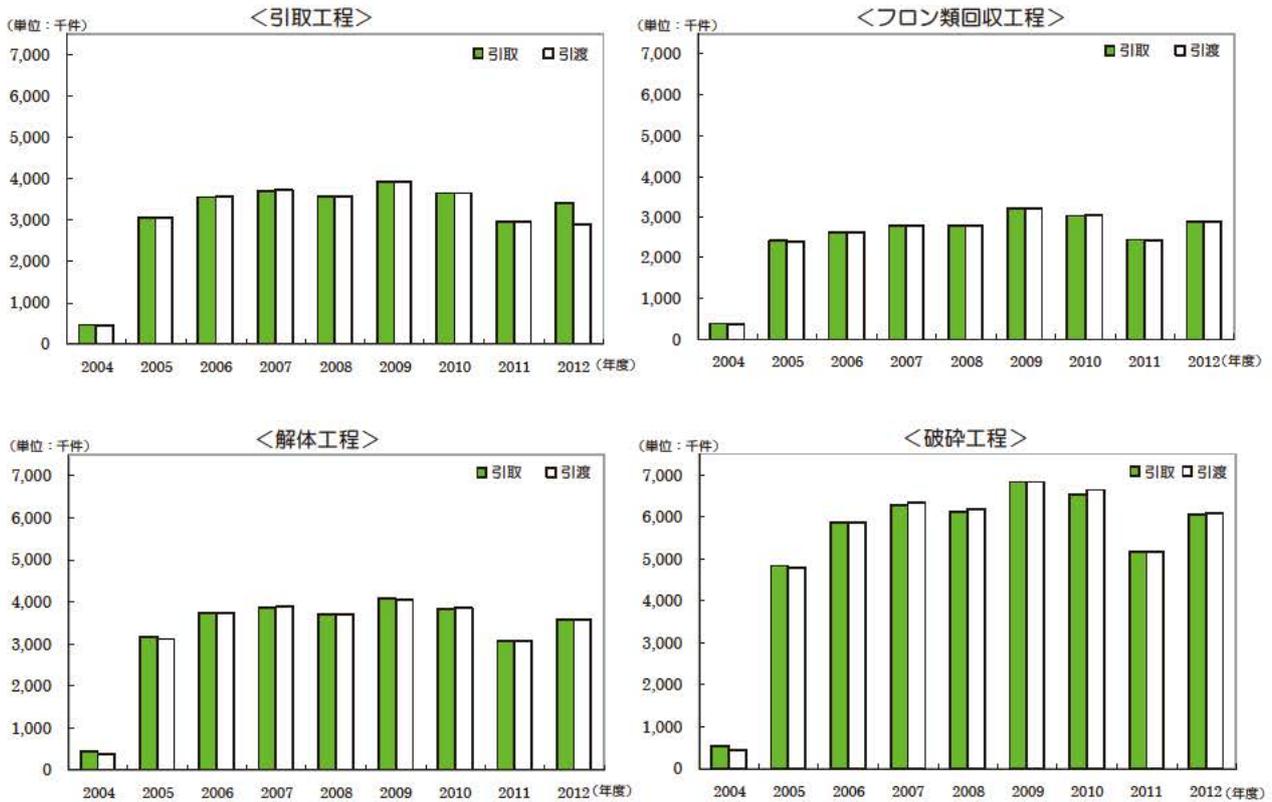
| 工程 | 移動報告 | | | | | | | | | |
|----------|--------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
| 引取工程 | 引取 | 471.1 | 3,048.5 | 3,573.2 | 3,709.0 | 3,580.9 | 3,918.4 | 3,648.4 | 2,963.6 | 3,405.7 |
| | 引渡 | 449.3 | 3,057.2 | 3,584.6 | 3,717.3 | 3,585.3 | 3,917.3 | 3,664.4 | 2,964.4 | 2,901.8 |
| フロン類回収工程 | 引取 | 383.3 | 2,419.5 | 2,621.3 | 2,792.8 | 2,798.4 | 3,221.8 | 3,048.6 | 2,441.7 | 2,900.0 |
| | 引渡 | 360.2 | 2,416.3 | 2,619.5 | 2,793.0 | 2,794.0 | 3,212.0 | 3,054.6 | 2,437.3 | 2,898.9 |
| 解体工程 | 引取 | 425.6 | 3,167.1 | 3,738.9 | 3,867.3 | 3,716.8 | 4,076.4 | 3,834.0 | 3,083.2 | 3,567.8 |
| | 引渡 | 375.0 | 3,128.9 | 3,739.8 | 3,875.3 | 3,713.6 | 4,059.1 | 3,859.3 | 3,066.2 | 3,562.2 |
| 破碎工程 | 引取 | 542.7 | 4,823.8 | 5,848.4 | 6,294.7 | 6,129.8 | 6,841.4 | 6,516.8 | 5,177.2 | 6,053.5 |
| | 引渡 | 454.9 | 4,777.6 | 5,850.0 | 6,341.7 | 6,185.4 | 6,839.5 | 6,632.1 | 5,174.6 | 6,103.9 |
| 小計 | 引取 | 1,822.8 | 13,459.0 | 15,781.7 | 16,663.9 | 16,225.9 | 18,058.0 | 17,047.9 | 13,665.7 | 15,927.0 |
| | 引渡 | 1,639.4 | 13,380.0 | 15,793.9 | 16,727.3 | 16,278.3 | 18,027.9 | 17,210.5 | 13,642.5 | 15,466.9 |
| 合計 | | 3,462.2 | 26,839.0 | 31,575.6 | 33,391.2 | 32,504.2 | 36,085.9 | 34,258.4 | 27,308.2 | 31,393.9 |

3. 電子マニフェストシステムの実績

●パソコン、ファックスによる移動報告の状況

2005年度は、ファックスによる移動報告が0.2%程度存在していました（パソコンによる移動報告は99.8%）。しかし、パソコンの利便性が高く、かつ、ファックスを利用した移動報告は手数料が発生することから、パソコンへの切り替えを推奨する活動を継続した結果、ITの普及とともに年々減少に転じて、2012年度は0.01%となりました。ITの一層の普及により、今後もファックス利用の減少傾向は続くと思定されます。

～パソコンを利用した移動報告件数～



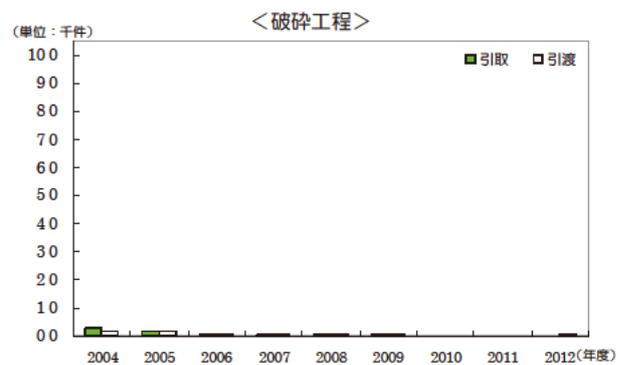
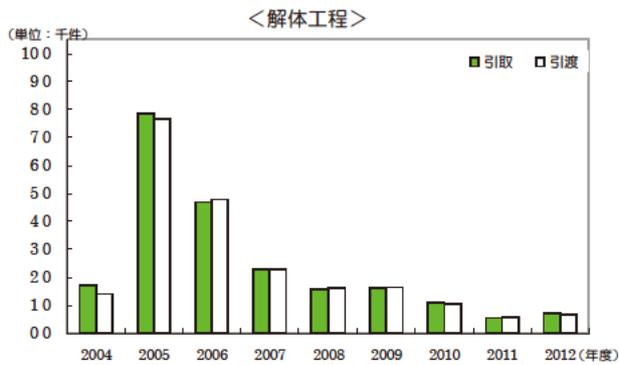
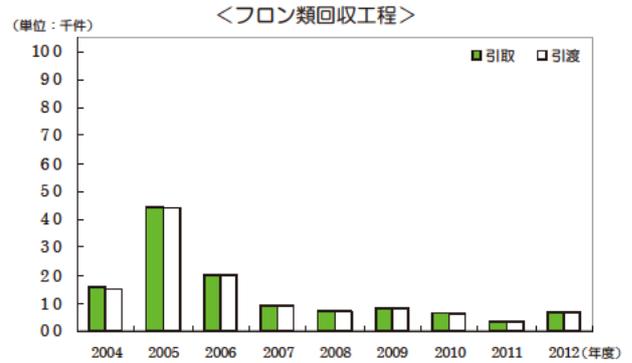
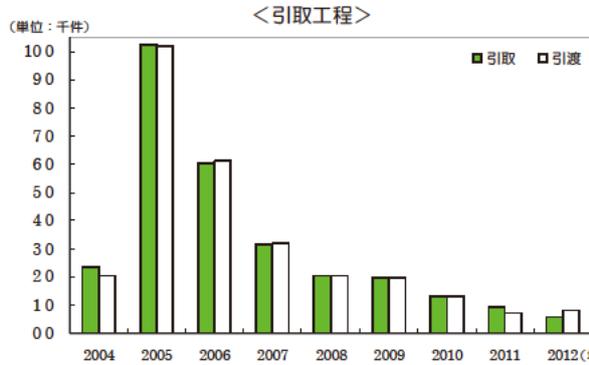
(単位：千件)

| 工程 | | 移動報告 | | | | | | | | |
|----------|----|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
| 引取工程 | 引取 | 468.7 | 3,038.3 | 3,567.2 | 3,705.8 | 3,578.9 | 3,916.4 | 3,647.1 | 2,962.7 | 3,405.1 |
| | 引渡 | 447.3 | 3,047.0 | 3,578.5 | 3,714.1 | 3,583.3 | 3,915.3 | 3,663.1 | 2,963.7 | 2,901.0 |
| フロン類回収工程 | 引取 | 381.8 | 2,415.0 | 2,619.3 | 2,791.9 | 2,797.7 | 3,220.9 | 3,048.0 | 2,441.4 | 2,899.4 |
| | 引渡 | 358.7 | 2,411.9 | 2,617.5 | 2,792.0 | 2,793.3 | 3,211.2 | 3,054.0 | 2,437.0 | 2,898.3 |
| 解体工程 | 引取 | 423.9 | 3,159.3 | 3,734.2 | 3,865.1 | 3,715.2 | 4,074.8 | 3,832.9 | 3,082.6 | 3,567.0 |
| | 引渡 | 373.6 | 3,121.3 | 3,735.0 | 3,873.0 | 3,712.0 | 4,057.4 | 3,858.3 | 3,065.6 | 3,561.5 |
| 破碎工程 | 引取 | 542.5 | 4,823.6 | 5,848.3 | 6,294.7 | 6,129.7 | 6,841.4 | 6,516.8 | 5,177.2 | 6,053.5 |
| | 引渡 | 454.7 | 4,777.4 | 5,849.9 | 6,341.7 | 6,185.3 | 6,839.5 | 6,632.1 | 5,174.6 | 6,103.9 |
| 小計 | 引取 | 1,816.9 | 13,436.3 | 15,768.9 | 16,657.5 | 16,221.5 | 18,053.6 | 17,044.8 | 13,663.9 | 15,925.0 |
| | 引渡 | 1,634.2 | 13,357.6 | 15,780.8 | 16,720.9 | 16,273.9 | 18,023.4 | 17,207.4 | 13,640.8 | 15,464.7 |
| 合計 | | 3,451.1 | 26,793.9 | 31,549.7 | 33,378.3 | 32,495.3 | 36,077.0 | 34,252.2 | 27,304.7 | 31,389.7 |

| | | | | | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| パソコンの割合 | 99.681% | 99.832% | 99.918% | 99.961% | 99.973% | 99.975% | 99.982% | 99.987% | 99.987% |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|

3. 電子マニフェストシステムの実績

～ファックスを利用した移動報告件数～



(単位: 千件)

| 工程 | 移動報告 | | | | | | | | | |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
| 引取工程 | 引取 | 2.4 | 10.2 | 6.1 | 3.2 | 2.0 | 2.0 | 1.3 | 0.9 | 0.6 |
| | 引渡 | 2.1 | 10.2 | 6.1 | 3.2 | 2.0 | 2.0 | 1.3 | 0.7 | 0.8 |
| フロン類 回収工程 | 引取 | 1.6 | 4.4 | 2.0 | 0.9 | 0.7 | 0.8 | 0.6 | 0.3 | 0.7 |
| | 引渡 | 1.5 | 4.4 | 2.0 | 0.9 | 0.7 | 0.8 | 0.6 | 0.3 | 0.7 |
| 解体工程 | 引取 | 1.7 | 7.8 | 4.7 | 2.3 | 1.6 | 1.6 | 1.1 | 0.6 | 0.7 |
| | 引渡 | 1.4 | 7.7 | 4.8 | 2.3 | 1.6 | 1.7 | 1.1 | 0.6 | 0.7 |
| 破碎工程 | 引取 | 0.3 | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 引渡 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 小計 | 引取 | 5.9 | 22.7 | 12.9 | 6.4 | 4.4 | 4.4 | 3.1 | 1.8 | 2.0 |
| | 引渡 | 5.2 | 22.4 | 13.0 | 6.5 | 4.4 | 4.5 | 3.1 | 1.6 | 2.2 |
| 合計 | | 11.0 | 45.1 | 25.9 | 12.9 | 8.8 | 8.9 | 6.1 | 3.5 | 4.2 |

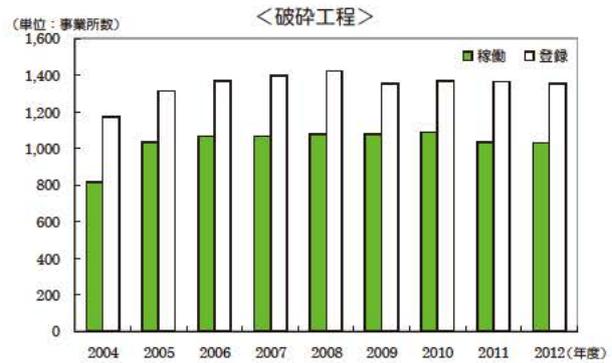
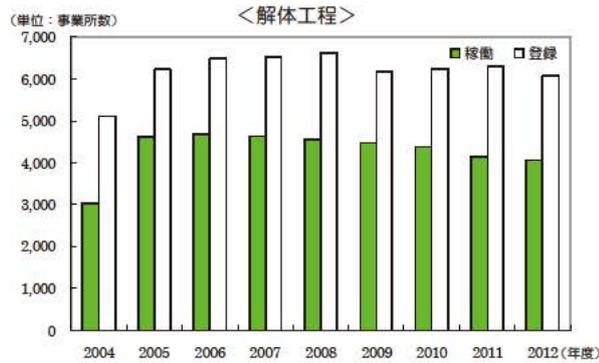
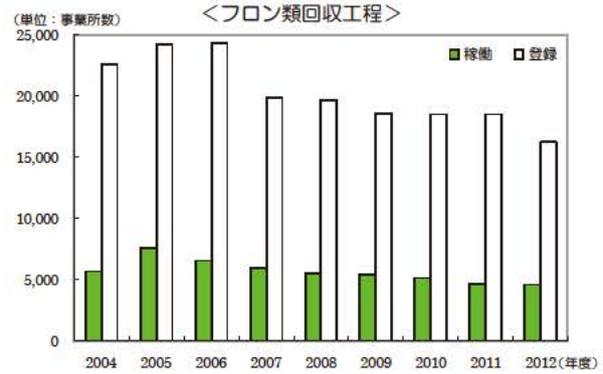
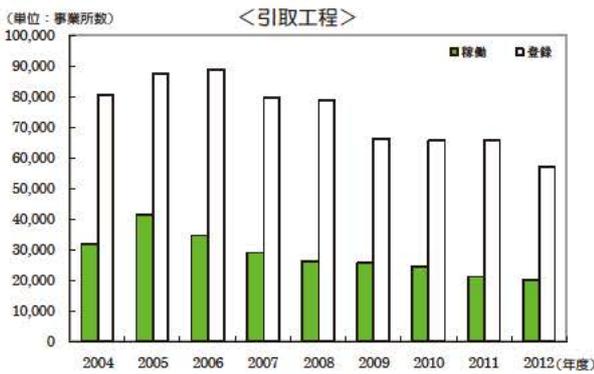
| ファックスの割合 | 0.319% | 0.168% | 0.082% | 0.039% | 0.027% | 0.025% | 0.018% | 0.013% | 0.013% |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|

3. 電子マニフェストシステムの実績

②登録事業所と移動報告実施事業所

●全事業所

リサイクルシステムの安定運用に向けて、関連業界の協力を得ながら事業者登録を推進した結果、法施行当初の引取工程の登録事業者数は80千事業所（稼働事業所数は32千件）となりました。2006年度にピークをむかえたものの、その後は減少傾向となり、2012年度には、登録事業所数は57千事業所（稼働事業所数は19千事業所）となりました。



(単位: 事業所数)

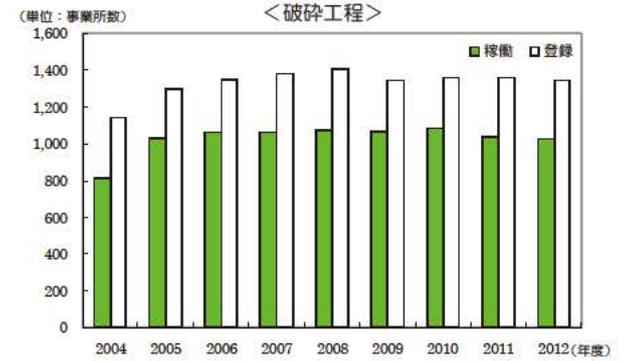
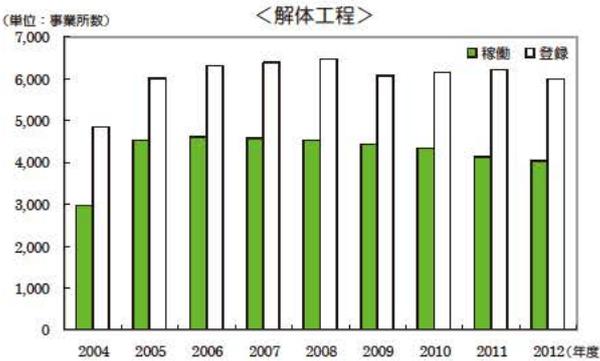
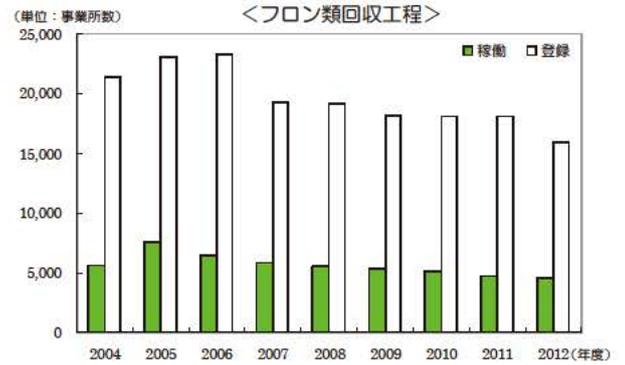
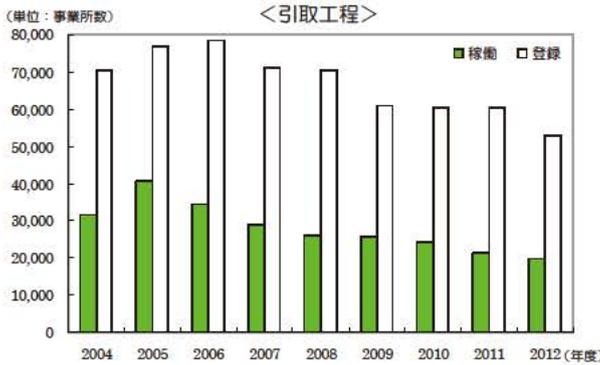
| 工程 | | 事業所 | | | | | | | | | |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--|
| | | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
| 引取工程 | 稼働(A) | 32,026 | 41,319 | 34,796 | 29,021 | 26,109 | 25,718 | 24,313 | 21,335 | 19,934 | |
| | 登録(B) | 80,728 | 87,633 | 88,900 | 79,773 | 78,861 | 66,271 | 65,625 | 65,655 | 57,055 | |
| | (A)/(B) | 40% | 47% | 39% | 36% | 33% | 39% | 37% | 32% | 35% | |
| フロン類回収工程 | 稼働(A) | 5,688 | 7,597 | 6,537 | 5,907 | 5,558 | 5,415 | 5,140 | 4,707 | 4,579 | |
| | 登録(B) | 22,589 | 24,184 | 24,288 | 19,873 | 19,698 | 18,597 | 18,523 | 18,498 | 16,245 | |
| | (A)/(B) | 25% | 31% | 27% | 30% | 28% | 29% | 28% | 25% | 28% | |
| 解体工程 | 稼働(A) | 3,030 | 4,614 | 4,665 | 4,624 | 4,552 | 4,463 | 4,367 | 4,146 | 4,065 | |
| | 登録(B) | 5,115 | 6,226 | 6,473 | 6,518 | 6,604 | 6,184 | 6,233 | 6,293 | 6,060 | |
| | (A)/(B) | 59% | 74% | 72% | 71% | 69% | 72% | 70% | 66% | 67% | |
| 破碎工程 | 稼働(A) | 817 | 1,037 | 1,068 | 1,069 | 1,079 | 1,075 | 1,085 | 1,037 | 1,029 | |
| | 登録(B) | 1,169 | 1,315 | 1,371 | 1,396 | 1,423 | 1,354 | 1,371 | 1,367 | 1,352 | |
| | (A)/(B) | 70% | 79% | 78% | 77% | 76% | 79% | 79% | 76% | 76% | |
| 合計 | 稼働(A) | 41,561 | 54,567 | 47,066 | 40,621 | 37,298 | 36,671 | 34,905 | 31,225 | 29,607 | |
| | 登録(B) | 109,601 | 119,358 | 121,032 | 107,560 | 106,586 | 92,406 | 91,752 | 91,813 | 80,712 | |
| | (A)/(B) | 38% | 46% | 39% | 38% | 35% | 40% | 38% | 34% | 37% | |

3. 電子マニフェストシステムの実績

●パソコン、ファックスによる移動報告を行う事業所

2005年度は、ファックスによる移動報告を行う事業所が稼働事業所ベースで1.4%程度存在していました（パソコンによる移動報告は98.6%）。しかし、パソコンの利便性が高く、かつ、ファックスを利用した移動報告は手数料が発生することから、パソコンへの切り替えを推奨する活動を継続した結果、ITの普及とともに年々減少に転じて、2012年度は0.2%となりました。ITの一層の普及により、今後もファックス利用の減少傾向は続くと思定されます。

～パソコンによる移動報告を行う事業所数～

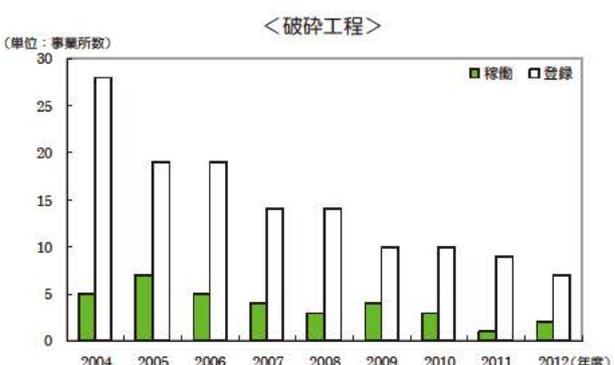
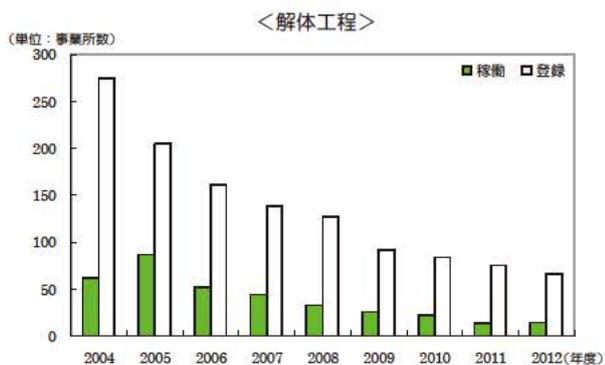
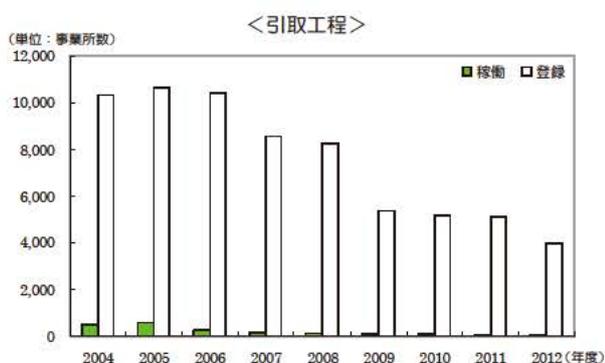


(単位: 事業所数)

| 工程 | | 事業所 | | | | | | | | |
|----------|---------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
| 引取工程 | 稼働(A) | 31,519 | 40,757 | 34,559 | 28,873 | 26,006 | 25,638 | 24,244 | 21,292 | 19,900 |
| | 登録(B) | 70,425 | 76,996 | 78,482 | 71,204 | 70,610 | 60,904 | 60,463 | 60,553 | 53,090 |
| | (A)/(B) | 45% | 53% | 44% | 41% | 37% | 42% | 40% | 35% | 37% |
| フロン類回収工程 | 稼働(A) | 5,621 | 7,513 | 6,496 | 5,873 | 5,538 | 5,397 | 5,124 | 4,697 | 4,569 |
| | 登録(B) | 21,378 | 23,098 | 23,319 | 19,290 | 19,183 | 18,201 | 18,149 | 18,147 | 15,968 |
| | (A)/(B) | 26% | 33% | 28% | 30% | 29% | 30% | 28% | 26% | 29% |
| 解体工程 | 稼働(A) | 2,968 | 4,527 | 4,613 | 4,580 | 4,519 | 4,437 | 4,345 | 4,133 | 4,051 |
| | 登録(B) | 4,840 | 6,021 | 6,312 | 6,379 | 6,476 | 6,092 | 6,149 | 6,217 | 5,994 |
| | (A)/(B) | 61% | 75% | 73% | 72% | 70% | 73% | 71% | 66% | 68% |
| 破碎工程 | 稼働(A) | 812 | 1,030 | 1,063 | 1,065 | 1,076 | 1,071 | 1,082 | 1,036 | 1,027 |
| | 登録(B) | 1,141 | 1,296 | 1,352 | 1,382 | 1,409 | 1,344 | 1,361 | 1,358 | 1,345 |
| | (A)/(B) | 71% | 79% | 79% | 77% | 76% | 80% | 80% | 76% | 76% |
| 合計 | 稼働(A) | 40,920 | 53,827 | 46,731 | 40,391 | 37,139 | 36,543 | 34,795 | 31,158 | 29,547 |
| | 登録(B) | 97,784 | 107,411 | 109,465 | 98,255 | 97,678 | 86,541 | 86,122 | 86,275 | 76,397 |
| | (A)/(B) | 42% | 50% | 43% | 41% | 38% | 42% | 40% | 36% | 39% |
| パソコンの割合 | 稼働(A) | 98.5% | 98.6% | 99.3% | 99.4% | 99.6% | 99.7% | 99.7% | 99.8% | 99.8% |
| | 登録(B) | 89.2% | 90.0% | 90.4% | 91.3% | 91.6% | 93.7% | 93.9% | 94.0% | 94.7% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

～ファックスによる移動報告を行う事業所数～



(単位：事業所数)

| 工程 | | 事業所 | | | | | | | | |
|--------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
| 引取工程 | 稼働(A) | 507 | 562 | 237 | 148 | 103 | 80 | 69 | 43 | 34 |
| | 登録(B) | 10,303 | 10,637 | 10,418 | 8,569 | 8,251 | 5,367 | 5,162 | 5,102 | 3,965 |
| | (A)/(B) | 4.9% | 5.3% | 2.3% | 1.7% | 1.2% | 1.5% | 1.3% | 0.8% | 0.9% |
| フロン類 回収工程 | 稼働(A) | 67 | 84 | 41 | 34 | 20 | 18 | 16 | 10 | 10 |
| | 登録(B) | 1,211 | 1,086 | 969 | 583 | 515 | 396 | 374 | 351 | 277 |
| | (A)/(B) | 5.5% | 7.7% | 4.2% | 5.8% | 3.9% | 4.5% | 4.3% | 2.8% | 3.6% |
| 解体工程 | 稼働(A) | 62 | 87 | 52 | 44 | 33 | 26 | 22 | 13 | 14 |
| | 登録(B) | 275 | 205 | 161 | 139 | 128 | 92 | 84 | 76 | 66 |
| | (A)/(B) | 22.5% | 42.4% | 32.3% | 31.7% | 25.8% | 28.3% | 26.2% | 17.1% | 21.2% |
| 破碎工程 | 稼働(A) | 5 | 7 | 5 | 4 | 3 | 4 | 3 | 1 | 2 |
| | 登録(B) | 28 | 19 | 19 | 14 | 14 | 10 | 10 | 9 | 7 |
| | (A)/(B) | 17.9% | 36.8% | 26.3% | 28.6% | 21.4% | 40.0% | 30.0% | 11.1% | 28.6% |
| 合計 | 稼働(A) | 641 | 740 | 335 | 230 | 159 | 128 | 110 | 67 | 60 |
| | 登録(B) | 11,817 | 11,947 | 11,567 | 9,305 | 8,908 | 5,865 | 5,630 | 5,538 | 4,315 |
| | (A)/(B) | 5.4% | 6.2% | 2.9% | 2.5% | 1.8% | 2.2% | 2.0% | 1.2% | 1.4% |

| | | | | | | | | | | |
|--------------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| ファックス の割合 | 稼働(A) | 1.5% | 1.4% | 0.7% | 0.6% | 0.4% | 0.3% | 0.3% | 0.2% | 0.2% |
| | 登録(B) | 10.8% | 10.0% | 9.6% | 8.7% | 8.4% | 6.3% | 6.1% | 6.0% | 5.3% |

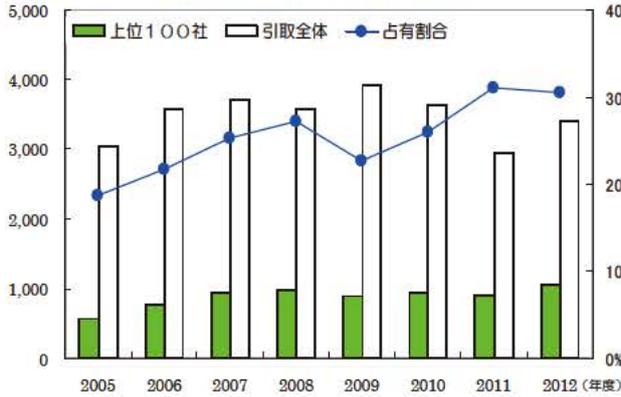
3. 電子マニフェストシステムの実績

③事業所規模による引取報告

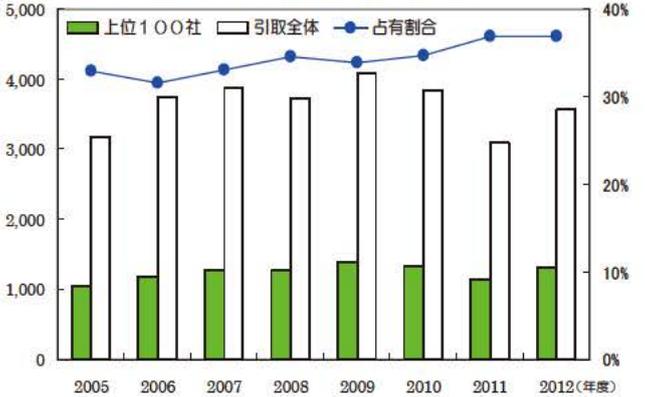
●各工程別上位100社の引取件数

2005年度引取業者上位100社の引取占有割合は18.7%でしたが、2012年度は30.6%となり、増加傾向となりました。

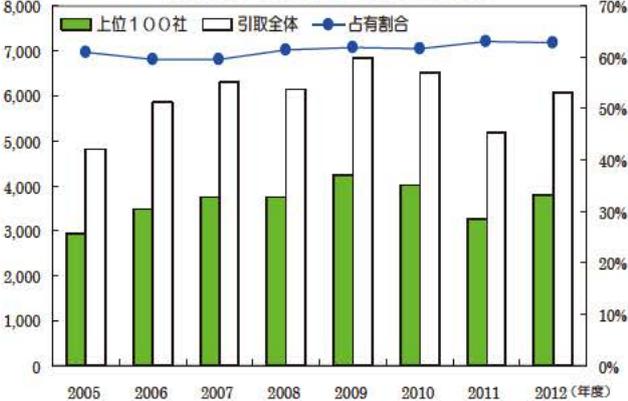
(単位：千件) <引取業者(上位100社)引取件数>



(単位：千件) <解体業者(上位100社)引取件数>



(単位：千件) <破砕業者(上位100社)引取件数>



引取業者(上位100社)引取件数

(単位：千件)

| | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 上位100社 | 571 | 777 | 940 | 973 | 891 | 946 | 919 | 1,042 |
| 引取全体 | 3,049 | 3,573 | 3,709 | 3,581 | 3,918 | 3,648 | 2,964 | 3,406 |
| 占有割合 | 18.7% | 21.7% | 25.4% | 27.2% | 22.7% | 25.9% | 31.0% | 30.6% |

解体業者(上位100社)引取件数

(単位：千件)

| | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 上位100社 | 1,041 | 1,181 | 1,276 | 1,282 | 1,381 | 1,329 | 1,136 | 1,314 |
| 引取全体 | 3,167 | 3,739 | 3,867 | 3,717 | 4,077 | 3,834 | 3,083 | 3,568 |
| 占有割合 | 32.9% | 31.6% | 33.0% | 34.5% | 33.9% | 34.7% | 36.9% | 36.8% |

破砕業者(上位100社)引取報告

(単位：千件)

| | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 上位100社 | 2,934 | 3,479 | 3,742 | 3,760 | 4,229 | 4,021 | 3,259 | 3,804 |
| 引取全体 | 4,824 | 5,848 | 6,295 | 6,130 | 6,841 | 6,517 | 5,177 | 6,053 |
| 占有割合 | 60.8% | 59.5% | 59.4% | 61.3% | 61.8% | 61.7% | 62.9% | 62.8% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

④都道府県別の引取報告

●引取工程

2006年度比、合計95%で推移しています。都道府県数内訳は①80%以下：6、②80%超～90%：10、③90%超～100%：21、④100%超：10となりました。

(単位：千件)

| No. | 都道府県 | 引取工程 | | | | | | | 2006年度比 |
|-----|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
| 1 | 北海道 | 193.8 | 200.8 | 193.9 | 194.5 | 194.3 | 165.5 | 188.2 | 97% |
| 2 | 青森県 | 53.9 | 55.8 | 51.3 | 51.0 | 50.1 | 45.8 | 53.7 | 100% |
| 3 | 岩手県 | 51.6 | 53.9 | 47.7 | 47.7 | 43.4 | 50.9 | 50.7 | 98% |
| 4 | 宮城県 | 96.0 | 109.7 | 100.2 | 101.6 | 94.7 | 112.7 | 119.4 | 124% |
| 5 | 秋田県 | 46.8 | 49.5 | 47.5 | 55.3 | 53.0 | 51.1 | 59.1 | 126% |
| 6 | 山形県 | 45.5 | 45.1 | 40.8 | 47.6 | 45.5 | 39.2 | 45.1 | 99% |
| 7 | 福島県 | 87.9 | 93.9 | 90.8 | 97.1 | 86.5 | 75.5 | 91.4 | 104% |
| 8 | 茨城県 | 83.7 | 105.7 | 102.4 | 108.0 | 101.1 | 86.9 | 100.4 | 120% |
| 9 | 栃木県 | 105.7 | 109.0 | 99.1 | 107.4 | 102.1 | 80.4 | 94.0 | 89% |
| 10 | 群馬県 | 78.3 | 80.9 | 77.0 | 87.1 | 81.8 | 65.3 | 75.8 | 97% |
| 11 | 埼玉県 | 170.9 | 177.5 | 181.2 | 193.9 | 169.7 | 129.4 | 158.4 | 93% |
| 12 | 千葉県 | 175.0 | 195.9 | 192.3 | 204.5 | 195.9 | 180.5 | 203.1 | 116% |
| 13 | 東京都 | 103.1 | 97.2 | 100.1 | 130.8 | 107.6 | 69.8 | 79.9 | 78% |
| 14 | 神奈川県 | 149.5 | 145.0 | 144.9 | 154.0 | 142.7 | 105.5 | 125.1 | 84% |
| 15 | 新潟県 | 99.7 | 99.3 | 92.1 | 100.4 | 97.0 | 77.1 | 89.9 | 90% |
| 16 | 富山県 | 51.2 | 50.2 | 49.8 | 55.2 | 52.4 | 42.7 | 49.5 | 97% |
| 17 | 石川県 | 46.5 | 45.0 | 43.9 | 48.8 | 45.2 | 37.4 | 43.7 | 94% |
| 18 | 福井県 | 33.5 | 38.4 | 36.0 | 36.2 | 32.6 | 25.9 | 30.9 | 92% |
| 19 | 山梨県 | 29.1 | 31.0 | 29.7 | 30.8 | 28.6 | 19.4 | 21.3 | 73% |
| 20 | 長野県 | 74.1 | 71.9 | 67.9 | 77.3 | 76.7 | 57.1 | 69.4 | 94% |
| 21 | 岐阜県 | 61.5 | 60.4 | 60.2 | 72.7 | 68.4 | 50.4 | 60.2 | 98% |
| 22 | 静岡県 | 109.4 | 108.8 | 111.3 | 122.3 | 109.4 | 86.4 | 102.1 | 93% |
| 23 | 愛知県 | 192.0 | 191.1 | 201.3 | 223.8 | 197.7 | 143.4 | 171.3 | 89% |
| 24 | 三重県 | 65.5 | 64.8 | 61.8 | 68.1 | 57.5 | 43.6 | 50.9 | 78% |
| 25 | 滋賀県 | 21.2 | 21.1 | 18.5 | 25.6 | 21.5 | 13.4 | 15.9 | 75% |
| 26 | 京都府 | 99.9 | 112.3 | 115.0 | 120.3 | 117.2 | 101.5 | 110.8 | 111% |
| 27 | 大阪府 | 120.3 | 108.5 | 103.3 | 125.3 | 106.2 | 82.0 | 91.1 | 76% |
| 28 | 兵庫県 | 154.7 | 171.4 | 177.3 | 179.5 | 166.0 | 128.3 | 150.3 | 97% |
| 29 | 奈良県 | 26.6 | 27.4 | 23.1 | 31.7 | 26.9 | 19.6 | 23.5 | 88% |
| 30 | 和歌山県 | 27.5 | 29.3 | 29.4 | 38.8 | 35.9 | 30.2 | 33.7 | 123% |
| 31 | 鳥取県 | 25.9 | 25.9 | 24.6 | 27.6 | 27.0 | 22.9 | 25.4 | 98% |
| 32 | 島根県 | 27.9 | 28.9 | 27.9 | 29.2 | 27.2 | 22.0 | 26.4 | 95% |
| 33 | 岡山県 | 69.1 | 70.4 | 66.1 | 72.7 | 66.6 | 53.2 | 60.9 | 88% |
| 34 | 広島県 | 93.9 | 94.7 | 94.0 | 98.9 | 93.3 | 76.7 | 88.8 | 95% |
| 35 | 山口県 | 54.3 | 55.2 | 54.6 | 60.1 | 56.8 | 47.5 | 55.0 | 101% |
| 36 | 徳島県 | 21.7 | 19.4 | 17.4 | 24.5 | 22.3 | 14.3 | 16.8 | 77% |
| 37 | 香川県 | 30.7 | 39.3 | 37.5 | 45.0 | 40.6 | 29.7 | 32.5 | 106% |
| 38 | 愛媛県 | 46.1 | 46.5 | 41.8 | 50.9 | 45.0 | 34.0 | 38.8 | 84% |
| 39 | 高知県 | 25.2 | 25.1 | 23.7 | 27.2 | 26.2 | 19.5 | 22.6 | 89% |
| 40 | 福岡県 | 147.3 | 153.7 | 144.2 | 151.8 | 143.8 | 107.8 | 127.5 | 87% |
| 41 | 佐賀県 | 31.0 | 33.1 | 31.4 | 38.0 | 36.1 | 27.2 | 28.8 | 93% |
| 42 | 長崎県 | 47.6 | 50.2 | 46.7 | 53.4 | 50.8 | 41.9 | 45.5 | 96% |
| 43 | 熊本県 | 63.1 | 65.5 | 58.7 | 68.0 | 66.6 | 49.4 | 60.5 | 96% |
| 44 | 大分県 | 54.4 | 55.4 | 51.1 | 57.7 | 56.9 | 51.2 | 52.8 | 97% |
| 45 | 宮崎県 | 48.1 | 55.1 | 50.9 | 51.7 | 53.3 | 43.9 | 50.0 | 104% |
| 46 | 鹿児島県 | 55.5 | 56.2 | 49.9 | 56.7 | 56.8 | 45.0 | 50.6 | 91% |
| 47 | 沖縄県 | 75.2 | 82.9 | 68.3 | 63.4 | 68.5 | 58.9 | 62.4 | 83% |
| | 合計 | 3,573.2 | 3,709.0 | 3,580.9 | 3,918.4 | 3,648.4 | 2,963.6 | 3,405.7 | 95% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

●フロン類回収工程

2006年度比、合計111%で推移しています。都道府県数内訳は①80%以下：1、②80%超～90%：3、③90%超～100%：11、④100%超：32となりました。

(単位：千件)

| No. | 都道府県 | フロン類回収工程 | | | | | | | 2006年度比 |
|-----|------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
| 1 | 北海道 | 127.3 | 135.4 | 137.7 | 153.5 | 156.1 | 131.1 | 155.2 | 122% |
| 2 | 青森県 | 33.1 | 33.8 | 32.0 | 38.4 | 37.4 | 35.3 | 43.1 | 130% |
| 3 | 岩手県 | 33.9 | 36.2 | 33.1 | 36.3 | 34.3 | 35.8 | 36.8 | 109% |
| 4 | 宮城県 | 62.5 | 80.5 | 79.3 | 86.3 | 80.3 | 85.9 | 84.8 | 136% |
| 5 | 秋田県 | 36.9 | 38.6 | 39.5 | 47.6 | 45.0 | 43.8 | 51.8 | 140% |
| 6 | 山形県 | 34.1 | 32.6 | 30.7 | 39.0 | 38.3 | 32.2 | 37.0 | 109% |
| 7 | 福島県 | 63.3 | 68.6 | 72.0 | 81.5 | 73.3 | 57.7 | 74.7 | 118% |
| 8 | 茨城県 | 55.7 | 68.3 | 69.8 | 81.2 | 77.2 | 65.7 | 78.4 | 141% |
| 9 | 栃木県 | 84.5 | 87.1 | 84.3 | 92.4 | 88.3 | 69.2 | 85.9 | 102% |
| 10 | 群馬県 | 58.0 | 62.1 | 61.5 | 71.7 | 69.0 | 55.1 | 66.4 | 114% |
| 11 | 埼玉県 | 140.8 | 147.1 | 156.8 | 183.4 | 159.0 | 110.7 | 142.1 | 101% |
| 12 | 千葉県 | 132.9 | 153.7 | 157.1 | 180.3 | 175.1 | 160.8 | 186.6 | 140% |
| 13 | 東京都 | 57.9 | 54.5 | 53.6 | 67.1 | 58.3 | 37.9 | 42.0 | 72% |
| 14 | 神奈川県 | 119.8 | 116.5 | 117.5 | 132.8 | 128.2 | 92.9 | 112.9 | 94% |
| 15 | 新潟県 | 75.6 | 77.5 | 74.2 | 84.2 | 83.1 | 66.9 | 78.8 | 104% |
| 16 | 富山県 | 44.8 | 45.0 | 44.3 | 49.9 | 46.5 | 36.8 | 45.0 | 100% |
| 17 | 石川県 | 33.7 | 35.7 | 37.1 | 41.8 | 39.8 | 33.5 | 40.9 | 121% |
| 18 | 福井県 | 25.3 | 29.0 | 28.2 | 28.2 | 26.0 | 20.6 | 25.3 | 100% |
| 19 | 山梨県 | 22.3 | 22.7 | 22.4 | 24.9 | 23.3 | 16.1 | 18.6 | 84% |
| 20 | 長野県 | 50.7 | 49.1 | 49.9 | 59.9 | 61.8 | 45.3 | 57.7 | 114% |
| 21 | 岐阜県 | 44.1 | 42.2 | 44.9 | 55.4 | 53.9 | 40.3 | 50.8 | 115% |
| 22 | 静岡県 | 83.1 | 84.8 | 88.4 | 101.0 | 92.9 | 72.0 | 88.3 | 106% |
| 23 | 愛知県 | 136.8 | 136.0 | 153.0 | 182.0 | 164.3 | 118.0 | 144.4 | 106% |
| 24 | 三重県 | 47.9 | 47.7 | 48.0 | 58.1 | 51.3 | 38.0 | 46.5 | 97% |
| 25 | 滋賀県 | 9.0 | 9.7 | 9.0 | 11.8 | 10.8 | 7.6 | 8.8 | 98% |
| 26 | 京都府 | 87.2 | 105.9 | 110.1 | 130.5 | 123.1 | 98.3 | 113.5 | 130% |
| 27 | 大阪府 | 75.0 | 73.2 | 71.9 | 84.9 | 75.0 | 59.6 | 65.9 | 88% |
| 28 | 兵庫県 | 123.7 | 142.8 | 151.6 | 157.2 | 145.4 | 114.8 | 139.9 | 113% |
| 29 | 奈良県 | 17.4 | 19.1 | 15.8 | 22.0 | 19.5 | 14.5 | 17.4 | 100% |
| 30 | 和歌山県 | 18.8 | 20.7 | 22.1 | 30.9 | 29.0 | 24.2 | 28.7 | 153% |
| 31 | 鳥取県 | 24.0 | 23.5 | 22.0 | 25.7 | 25.2 | 21.0 | 23.7 | 99% |
| 32 | 島根県 | 20.0 | 20.4 | 20.3 | 21.8 | 20.7 | 17.0 | 21.5 | 107% |
| 33 | 岡山県 | 50.2 | 54.5 | 53.3 | 60.9 | 55.8 | 43.9 | 52.4 | 104% |
| 34 | 広島県 | 76.3 | 78.4 | 78.0 | 86.8 | 83.8 | 68.5 | 81.7 | 107% |
| 35 | 山口県 | 40.0 | 42.3 | 43.4 | 50.1 | 47.6 | 40.3 | 49.1 | 123% |
| 36 | 徳島県 | 15.5 | 14.5 | 13.4 | 19.9 | 18.0 | 11.7 | 14.1 | 91% |
| 37 | 香川県 | 24.2 | 32.4 | 30.5 | 37.0 | 34.1 | 25.7 | 28.4 | 117% |
| 38 | 愛媛県 | 34.7 | 33.9 | 30.4 | 38.5 | 35.1 | 26.5 | 31.2 | 90% |
| 39 | 高知県 | 18.4 | 18.3 | 17.7 | 22.4 | 21.0 | 14.7 | 17.8 | 97% |
| 40 | 福岡県 | 105.5 | 117.5 | 113.1 | 125.1 | 118.0 | 88.6 | 110.2 | 104% |
| 41 | 佐賀県 | 22.7 | 24.9 | 23.2 | 30.4 | 29.8 | 22.0 | 24.5 | 108% |
| 42 | 長崎県 | 33.8 | 40.7 | 40.3 | 47.3 | 45.5 | 37.6 | 42.1 | 124% |
| 43 | 熊本県 | 48.1 | 51.2 | 46.6 | 55.8 | 55.2 | 41.2 | 53.7 | 112% |
| 44 | 大分県 | 37.6 | 41.0 | 40.9 | 47.7 | 48.5 | 44.1 | 46.2 | 123% |
| 45 | 宮崎県 | 36.9 | 42.1 | 39.9 | 42.0 | 43.3 | 36.5 | 44.0 | 119% |
| 46 | 鹿児島県 | 38.2 | 35.9 | 33.6 | 39.2 | 41.2 | 31.9 | 36.6 | 96% |
| 47 | 沖縄県 | 52.5 | 61.2 | 52.0 | 50.0 | 53.8 | 45.7 | 48.2 | 92% |
| 合計 | | 2,621.3 | 2,793.0 | 2,798.4 | 3,221.8 | 3,048.6 | 2,441.7 | 2,900.0 | 111% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

●解体工程

2006年度比、合計96%で推移しています。都道府県数内訳は①80%以下：4、②80%超～90%：13、③90%超～100%：16、④100%超：14となりました。

(単位：千件)

| No. | 都道府県 | 解体工程 | | | | | | | 2006年度比 |
|-----|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
| 1 | 北海道 | 210.2 | 219.0 | 211.0 | 212.3 | 210.8 | 177.0 | 201.5 | 96% |
| 2 | 青森県 | 70.5 | 71.5 | 63.3 | 65.6 | 64.9 | 56.9 | 68.2 | 97% |
| 3 | 岩手県 | 51.1 | 53.7 | 46.7 | 48.2 | 44.9 | 51.3 | 51.7 | 101% |
| 4 | 宮城県 | 95.3 | 110.8 | 102.3 | 106.4 | 97.7 | 113.3 | 122.4 | 128% |
| 5 | 秋田県 | 52.6 | 54.4 | 53.9 | 63.8 | 59.5 | 56.6 | 63.6 | 121% |
| 6 | 山形県 | 48.6 | 46.6 | 41.8 | 50.1 | 49.3 | 42.1 | 51.5 | 106% |
| 7 | 福島県 | 90.2 | 95.9 | 94.0 | 100.8 | 92.8 | 76.5 | 95.2 | 106% |
| 8 | 茨城県 | 95.9 | 127.8 | 124.1 | 124.4 | 115.6 | 97.5 | 114.3 | 119% |
| 9 | 栃木県 | 115.6 | 116.9 | 106.7 | 115.1 | 109.8 | 85.4 | 102.9 | 89% |
| 10 | 群馬県 | 79.3 | 81.3 | 76.4 | 86.9 | 82.6 | 65.8 | 76.5 | 96% |
| 11 | 埼玉県 | 182.3 | 186.4 | 191.5 | 214.3 | 186.5 | 133.7 | 166.6 | 91% |
| 12 | 千葉県 | 190.3 | 207.1 | 199.0 | 217.7 | 207.2 | 184.5 | 210.5 | 111% |
| 13 | 東京都 | 64.9 | 61.6 | 59.7 | 71.5 | 62.9 | 44.6 | 47.7 | 73% |
| 14 | 神奈川県 | 154.1 | 147.6 | 144.9 | 156.3 | 146.6 | 106.0 | 125.7 | 82% |
| 15 | 新潟県 | 104.6 | 102.7 | 95.7 | 103.5 | 101.4 | 80.1 | 92.8 | 89% |
| 16 | 富山県 | 59.7 | 55.0 | 53.5 | 58.9 | 56.7 | 46.2 | 51.5 | 86% |
| 17 | 石川県 | 47.6 | 46.3 | 46.0 | 49.3 | 47.6 | 39.0 | 45.6 | 96% |
| 18 | 福井県 | 33.4 | 38.6 | 35.9 | 35.6 | 32.7 | 26.0 | 30.8 | 92% |
| 19 | 山梨県 | 29.2 | 30.9 | 30.0 | 31.0 | 29.0 | 19.3 | 21.7 | 74% |
| 20 | 長野県 | 73.2 | 71.3 | 68.3 | 76.4 | 77.6 | 57.8 | 71.2 | 97% |
| 21 | 岐阜県 | 63.4 | 61.9 | 60.0 | 71.6 | 68.0 | 50.3 | 61.0 | 96% |
| 22 | 静岡県 | 110.0 | 110.2 | 110.8 | 121.9 | 110.7 | 84.3 | 100.3 | 91% |
| 23 | 愛知県 | 217.6 | 210.5 | 221.8 | 246.9 | 221.0 | 157.7 | 190.3 | 87% |
| 24 | 三重県 | 73.5 | 74.1 | 68.9 | 77.7 | 69.1 | 51.8 | 60.8 | 83% |
| 25 | 滋賀県 | 12.2 | 13.0 | 12.4 | 14.2 | 12.8 | 9.1 | 10.3 | 84% |
| 26 | 京都府 | 128.2 | 132.8 | 133.6 | 157.0 | 147.5 | 118.4 | 130.8 | 102% |
| 27 | 大阪府 | 99.1 | 95.0 | 88.5 | 99.4 | 87.0 | 71.3 | 76.3 | 77% |
| 28 | 兵庫県 | 169.0 | 184.3 | 188.5 | 196.3 | 179.7 | 137.7 | 164.9 | 98% |
| 29 | 奈良県 | 23.5 | 25.2 | 21.3 | 27.1 | 23.4 | 18.0 | 20.8 | 89% |
| 30 | 和歌山県 | 27.6 | 29.3 | 29.4 | 38.8 | 36.1 | 29.7 | 33.8 | 122% |
| 31 | 鳥取県 | 30.1 | 29.4 | 27.4 | 31.3 | 30.6 | 25.2 | 28.0 | 93% |
| 32 | 島根県 | 25.6 | 27.0 | 26.3 | 26.8 | 25.1 | 20.5 | 25.3 | 99% |
| 33 | 岡山県 | 70.5 | 73.3 | 71.0 | 76.7 | 70.3 | 55.8 | 64.4 | 91% |
| 34 | 広島県 | 106.8 | 108.2 | 104.5 | 109.5 | 101.3 | 82.3 | 94.9 | 89% |
| 35 | 山口県 | 53.5 | 54.5 | 54.5 | 59.1 | 56.4 | 47.4 | 55.3 | 103% |
| 36 | 徳島県 | 22.4 | 20.3 | 18.0 | 25.3 | 23.7 | 14.6 | 17.2 | 77% |
| 37 | 香川県 | 31.0 | 38.9 | 37.0 | 45.3 | 41.5 | 31.1 | 34.0 | 110% |
| 38 | 愛媛県 | 47.7 | 49.4 | 44.2 | 53.3 | 47.3 | 37.0 | 42.2 | 88% |
| 39 | 高知県 | 25.9 | 25.9 | 24.1 | 28.0 | 26.9 | 19.6 | 22.7 | 88% |
| 40 | 福岡県 | 152.3 | 158.5 | 149.5 | 154.0 | 145.6 | 108.2 | 126.9 | 83% |
| 41 | 佐賀県 | 32.0 | 35.4 | 31.0 | 38.2 | 35.3 | 26.7 | 29.7 | 93% |
| 42 | 長崎県 | 48.4 | 51.7 | 50.6 | 59.9 | 58.6 | 45.6 | 50.5 | 104% |
| 43 | 熊本県 | 70.0 | 71.2 | 63.9 | 76.3 | 75.7 | 55.1 | 66.6 | 95% |
| 44 | 大分県 | 56.9 | 57.6 | 52.4 | 61.3 | 60.8 | 54.2 | 55.4 | 97% |
| 45 | 宮崎県 | 51.5 | 57.7 | 52.8 | 53.6 | 54.7 | 44.5 | 52.4 | 102% |
| 46 | 鹿児島県 | 58.0 | 57.5 | 51.9 | 62.0 | 67.4 | 55.3 | 60.8 | 105% |
| 47 | 沖縄県 | 77.3 | 85.6 | 71.8 | 67.0 | 72.2 | 63.5 | 68.9 | 89% |
| | 合計 | 3,738.9 | 3,867.3 | 3,716.8 | 4,076.4 | 3,834.0 | 3,083.2 | 3,567.8 | 95% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

● 破碎工程

2006年度比、合計104%で推移しています。都道府県数内訳は①80%以下：6、②80%超～90%：8、③90%超～100%：9、④100%超：24となりました。

(単位：千件)

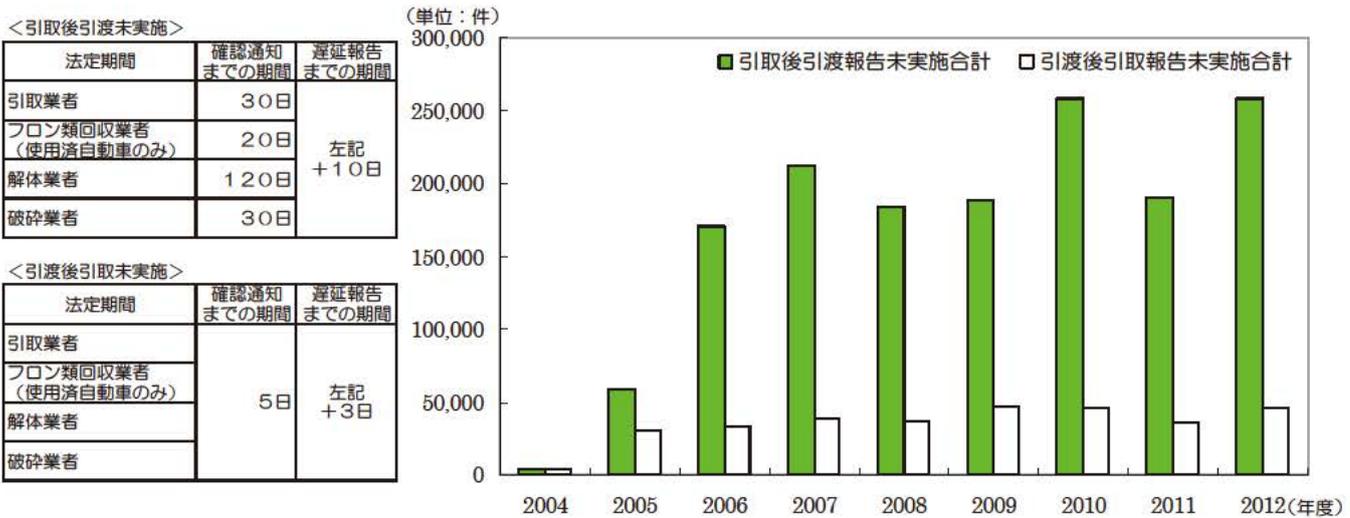
| No. | 都道府県 | 破碎工程 | | | | | | | 2006年度比 |
|-----|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
| 1 | 北海道 | 205.0 | 225.2 | 225.2 | 250.8 | 257.9 | 221.6 | 263.6 | 129% |
| 2 | 青森県 | 213.0 | 199.1 | 158.5 | 137.9 | 148.9 | 141.3 | 164.0 | 77% |
| 3 | 岩手県 | 56.0 | 57.1 | 49.8 | 45.0 | 43.1 | 48.3 | 48.7 | 87% |
| 4 | 宮城県 | 156.0 | 207.0 | 193.4 | 199.4 | 189.8 | 172.5 | 214.9 | 138% |
| 5 | 秋田県 | 65.4 | 66.2 | 59.3 | 63.4 | 61.0 | 54.8 | 67.0 | 102% |
| 6 | 山形県 | 57.4 | 51.4 | 45.9 | 47.0 | 56.7 | 50.4 | 59.3 | 103% |
| 7 | 福島県 | 163.5 | 165.7 | 152.7 | 170.7 | 152.8 | 133.8 | 152.5 | 93% |
| 8 | 茨城県 | 67.2 | 97.1 | 94.1 | 102.7 | 97.6 | 81.2 | 90.7 | 135% |
| 9 | 栃木県 | 248.6 | 273.3 | 291.0 | 280.9 | 262.1 | 220.0 | 274.4 | 110% |
| 10 | 群馬県 | 122.8 | 137.2 | 137.8 | 184.2 | 197.0 | 173.8 | 187.1 | 152% |
| 11 | 埼玉県 | 218.9 | 216.6 | 235.7 | 274.8 | 264.6 | 188.2 | 237.2 | 108% |
| 12 | 千葉県 | 229.3 | 259.0 | 252.5 | 302.3 | 320.8 | 279.8 | 307.8 | 134% |
| 13 | 東京都 | 114.0 | 109.2 | 97.1 | 121.1 | 118.2 | 67.0 | 82.0 | 72% |
| 14 | 神奈川県 | 228.4 | 218.8 | 238.2 | 262.1 | 223.9 | 157.0 | 194.7 | 85% |
| 15 | 新潟県 | 232.6 | 193.9 | 199.3 | 215.7 | 190.0 | 138.1 | 163.4 | 70% |
| 16 | 富山県 | 179.4 | 263.3 | 230.6 | 289.6 | 267.3 | 206.9 | 223.2 | 124% |
| 17 | 石川県 | 46.4 | 46.0 | 44.6 | 47.5 | 47.3 | 37.9 | 44.4 | 96% |
| 18 | 福井県 | 40.4 | 52.3 | 47.9 | 55.2 | 66.0 | 54.9 | 55.2 | 137% |
| 19 | 山梨県 | 29.0 | 36.5 | 38.4 | 37.6 | 37.1 | 24.5 | 27.6 | 95% |
| 20 | 長野県 | 67.5 | 72.3 | 63.1 | 68.3 | 70.6 | 56.1 | 76.3 | 113% |
| 21 | 岐阜県 | 63.9 | 67.6 | 71.5 | 88.7 | 87.5 | 60.1 | 72.2 | 113% |
| 22 | 静岡県 | 98.9 | 98.4 | 111.0 | 155.9 | 157.1 | 128.0 | 157.9 | 160% |
| 23 | 愛知県 | 485.0 | 491.2 | 495.5 | 548.2 | 527.5 | 413.9 | 480.7 | 99% |
| 24 | 三重県 | 62.8 | 62.9 | 59.3 | 64.3 | 61.4 | 48.3 | 64.4 | 102% |
| 25 | 滋賀県 | 99.5 | 122.3 | 120.8 | 149.5 | 162.3 | 100.7 | 139.5 | 140% |
| 26 | 京都府 | 194.9 | 210.3 | 247.4 | 400.8 | 253.9 | 218.0 | 207.5 | 106% |
| 27 | 大阪府 | 124.6 | 133.4 | 128.5 | 105.9 | 101.0 | 80.2 | 85.0 | 68% |
| 28 | 兵庫県 | 499.4 | 584.0 | 555.0 | 548.5 | 440.5 | 335.0 | 411.3 | 82% |
| 29 | 奈良県 | 14.7 | 22.9 | 18.7 | 23.7 | 21.3 | 16.5 | 19.1 | 130% |
| 30 | 和歌山県 | 32.1 | 33.8 | 33.9 | 44.9 | 42.0 | 34.5 | 37.0 | 115% |
| 31 | 鳥取県 | 32.0 | 30.9 | 24.1 | 29.3 | 30.0 | 23.6 | 28.3 | 89% |
| 32 | 島根県 | 24.6 | 25.8 | 25.2 | 25.3 | 23.9 | 18.9 | 23.8 | 97% |
| 33 | 岡山県 | 177.5 | 202.9 | 219.1 | 230.7 | 233.8 | 171.0 | 228.0 | 128% |
| 34 | 広島県 | 104.0 | 101.9 | 101.0 | 106.0 | 100.7 | 79.4 | 92.6 | 89% |
| 35 | 山口県 | 84.4 | 89.5 | 96.6 | 100.4 | 101.9 | 96.0 | 109.7 | 130% |
| 36 | 徳島県 | 15.7 | 17.4 | 15.8 | 21.3 | 20.5 | 12.8 | 14.8 | 94% |
| 37 | 香川県 | 78.2 | 84.2 | 81.6 | 97.8 | 93.8 | 70.2 | 89.0 | 114% |
| 38 | 愛媛県 | 60.8 | 59.3 | 59.2 | 65.6 | 64.8 | 49.5 | 57.7 | 95% |
| 39 | 高知県 | 26.5 | 26.2 | 24.7 | 28.7 | 27.4 | 20.0 | 23.2 | 88% |
| 40 | 福岡県 | 293.6 | 285.0 | 263.2 | 256.3 | 242.8 | 187.4 | 216.1 | 74% |
| 41 | 佐賀県 | 37.7 | 40.2 | 33.3 | 40.0 | 39.8 | 28.0 | 31.0 | 82% |
| 42 | 長崎県 | 111.9 | 116.4 | 82.1 | 92.2 | 100.7 | 70.6 | 71.6 | 64% |
| 43 | 熊本県 | 102.0 | 123.1 | 123.2 | 149.7 | 186.5 | 139.0 | 170.4 | 167% |
| 44 | 大分県 | 72.1 | 78.6 | 72.9 | 98.1 | 92.3 | 86.0 | 90.9 | 126% |
| 45 | 宮崎県 | 50.4 | 57.6 | 54.8 | 52.3 | 54.5 | 39.1 | 49.9 | 99% |
| 46 | 鹿児島県 | 68.5 | 71.2 | 63.4 | 70.0 | 70.3 | 54.9 | 56.5 | 82% |
| 47 | 沖縄県 | 88.0 | 107.2 | 89.7 | 84.6 | 101.5 | 84.6 | 87.6 | 100% |
| | 合計 | 5,848.4 | 6,294.7 | 6,129.8 | 6,841.4 | 6,516.8 | 5,177.2 | 6,053.5 | 104% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

⑤ 遅延報告

● 遅延報告件数推移

2005年度の引取後引渡報告未実施の遅延報告は58千件、引渡後引取報告未実施の遅延報告は30千件でしたが、年々増加傾向となり、2012年度はそれぞれ257千件、45千件となりました。移動報告全体に対する遅延報告の割合は、いずれも1%程度となっています。



<引取後引渡報告未実施 遅延報告>

(単位：件)

| 遅延種類 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|---------------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 引取工程 ELV | 1,296 | 11,022 | 8,159 | 8,897 | 7,869 | 9,593 | 10,700 | 11,127 | 13,370 |
| フロン類回収工程 ELV | 410 | 5,567 | 6,898 | 9,063 | 8,944 | 13,385 | 11,615 | 9,457 | 13,166 |
| フロン類回収工程 フロン類 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 解体工程 ELV | — | 3,996 | 7,688 | 7,914 | 8,178 | 9,760 | 9,756 | 10,559 | 12,326 |
| 解体工程 エアバッグ類 | 0 | 14,360 | 25,061 | 40,982 | 48,326 | 45,116 | 57,694 | 47,473 | 66,235 |
| 破碎工程 ELV | 1,728 | 23,691 | 122,735 | 145,713 | 110,727 | 110,679 | 167,973 | 111,405 | 152,684 |
| ELV 計 | 3,434 | 44,276 | 145,480 | 171,587 | 135,718 | 143,417 | 200,044 | 142,548 | 191,546 |
| フロン類・エアバッグ類 計 | 0 | 14,360 | 25,061 | 40,982 | 48,326 | 45,116 | 57,694 | 47,473 | 66,235 |
| 合計 (A) | 3,434 | 58,636 | 170,541 | 212,569 | 184,044 | 188,533 | 257,738 | 190,021 | 257,781 |

| | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 全引取報告 (B) | 1,822,765 | 13,458,962 | 15,781,742 | 16,663,896 | 16,225,888 | 18,058,003 | 17,047,884 | 13,665,692 | 15,926,976 |
| 割合 (A/B) | 0.19% | 0.44% | 1.08% | 1.28% | 1.13% | 1.04% | 1.51% | 1.39% | 1.62% |

※ フロン類回収工程の引取後引渡未実施の遅延報告は法令上存在しないため「0」となっている。

<引渡後引取報告未実施 遅延報告>

(単位：件)

| 遅延種類 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 引取工程 ELV | 2,665 | 17,229 | 15,673 | 17,491 | 17,330 | 24,767 | 21,069 | 13,001 | 20,502 |
| フロン類回収工程 ELV | 724 | 4,587 | 4,298 | 5,514 | 5,203 | 8,603 | 8,175 | 4,370 | 6,626 |
| フロン類回収工程 荷姿 | 202 | 494 | 364 | 208 | 136 | 185 | 119 | 137 | 101 |
| 解体工程 ELV | 259 | 6,062 | 9,671 | 11,152 | 10,312 | 8,979 | 10,553 | 11,455 | 11,772 |
| 解体工程 荷姿 | 17 | 258 | 237 | 312 | 244 | 413 | 822 | 810 | 1,670 |
| 破碎工程 ELV | 123 | 1,907 | 3,062 | 4,416 | 4,047 | 3,411 | 4,603 | 6,666 | 4,669 |
| 破碎工程 荷姿 | 0 | 20 | 9 | 15 | 69 | 34 | 115 | 34 | 51 |
| ELV 計 | 3,771 | 29,785 | 32,704 | 38,573 | 36,892 | 45,760 | 44,400 | 35,492 | 43,569 |
| 荷姿 計 | 219 | 772 | 610 | 535 | 449 | 632 | 1,056 | 981 | 1,822 |
| 合計 (A) | 3,990 | 30,557 | 33,314 | 39,108 | 37,341 | 46,392 | 45,456 | 36,473 | 45,391 |

| | | | | | | | | | |
|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 全引渡報告 (B) | 1,639,397 | 13,380,028 | 15,793,857 | 16,727,347 | 16,278,287 | 18,107,887 | 17,210,466 | 13,642,479 | 15,977,332 |
| 割合 (A/B) | 0.24% | 0.23% | 0.21% | 0.23% | 0.23% | 0.26% | 0.26% | 0.27% | 0.28% |

※ 解体工程の引取後引渡未実施の遅延報告発生までの日数は130日のため、2004年度では存在せず「—」と表記。

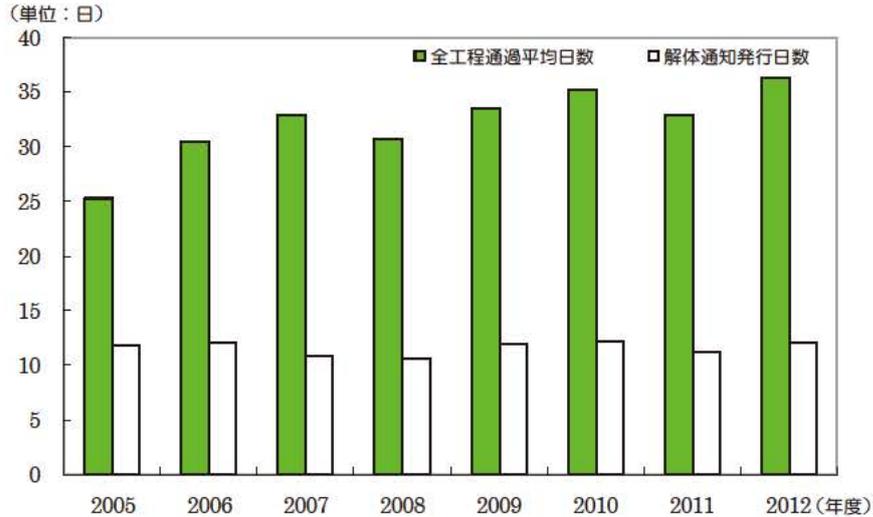
3. 電子マニフェストシステムの実績

⑥リサイクルシステム内の仕掛け

●使用済自動車・解体自動車の工程通過日数

2005年度自動車リサイクルシステム上の通過日数は25.2日でしたが、2012年度は36.4日と延びています。

また、解体通知が発行されるまでの日数は、2005年度以降11.9～12.1日程度で推移しています。



<使用済自動車・解体自動車の通過日>

(単位：日)

| 項目 | 対象期間 (起点から終点) | 法定最大日 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|--------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 通過日数 | 引取・引取～解体⇒非認定引渡 | — | 10.7 | 9.7 | 7.5 | 9.7 | 7.7 | 8.7 | 11.3 | 12.3 |
| | 引取・引取～破碎⇒ASR指定引取場所引取 | — | 26.0 | 31.6 | 34.4 | 31.6 | 34.3 | 36.0 | 33.8 | 37.2 |
| | 引取・引取～破碎⇒認定全部利用引渡 | — | 21.1 | 21.6 | 23.2 | 25.7 | 28.2 | 28.0 | 24.9 | 26.9 |
| | 引取・引取～破碎⇒非認定引渡 | — | 25.5 | 34.8 | 23.0 | 23.4 | 33.6 | 29.7 | 32.2 | 30.8 |
| | 平均 | | 25.2 | 30.5 | 32.9 | 30.7 | 33.5 | 35.2 | 33.0 | 36.4 |
| 工程内 | 引取工程 | 40.0 | 1.9 | 1.6 | 1.4 | 1.4 | 1.7 | 1.9 | 1.7 | 1.9 |
| | フロン類回収工程 | 30.0 | 2.0 | 1.9 | 1.6 | 1.5 | 1.9 | 1.8 | 1.6 | 1.8 |
| | 解体工程 | 130.0 | 6.9 | 8.1 | 7.2 | 7.1 | 7.6 | 7.8 | 7.3 | 7.8 |
| | 破碎工程 | 40.0 | 12.8 | 18.0 | 21.9 | 19.9 | 21.2 | 22.6 | 21.4 | 23.9 |
| 物品 | 引取・引取～フロン類指定引取場所引取 | — | 34.4 | 50.8 | 55.7 | 57.5 | 58.5 | 61.1 | 67.3 | 59.2 |
| | 引取・引取～エアバッグ類指定引取場所引取 | — | 35.4 | 30.0 | 28.9 | 27.8 | 26.4 | 25.3 | 24.6 | 28.3 |
| | 引取・引取～破碎⇒ASR指定引取場所 | — | 26.0 | 31.6 | 34.4 | 31.6 | 34.3 | 36.0 | 33.8 | 37.0 |
| 解体通知まで | 引取・引取～解体⇒非認定引渡 | — | 10.7 | 9.7 | 7.5 | 9.7 | 7.7 | 8.7 | 11.3 | 12.3 |
| | 引取・引取～破碎・引取 | — | 11.9 | 12.1 | 10.8 | 10.5 | 12.0 | 12.2 | 11.2 | 12.1 |
| | 平均 | | 11.9 | 12.1 | 10.8 | 10.5 | 11.9 | 12.2 | 11.2 | 12.1 |
| 工程間 | 引取・引渡～フロン類回収・引取 | 8.0 | 0.6 | 0.6 | 0.5 | 0.4 | 0.6 | 0.6 | 0.4 | 0.5 |
| | 引取・引渡～解体・引取 | 8.0 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.5 | 0.4 | 0.4 | 0.4 |
| | フロン類回収・引渡～解体・引取 | 8.0 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.3 |
| | 解体・引渡～破碎・引取 | 8.0 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.3 | 0.3 | 0.4 | 0.3 |
| | フロン類回収・引渡～フロン類指定引取場所・引取 | 18.0 | 3.0 | 3.2 | 3.3 | 2.8 | 3.0 | 3.1 | 2.8 | 2.8 |
| | 解体・引渡～エアバッグ類指定引取場所・引取 | 18.0 | 0.5 | 0.6 | 0.6 | 0.5 | 0.4 | 0.5 | 0.5 | 0.5 |
| | 破碎・引渡～ASR指定引取場所・引取 | 8.0 | 0.5 | 0.5 | 0.6 | 0.6 | 0.7 | 0.8 | 0.8 | 0.8 |

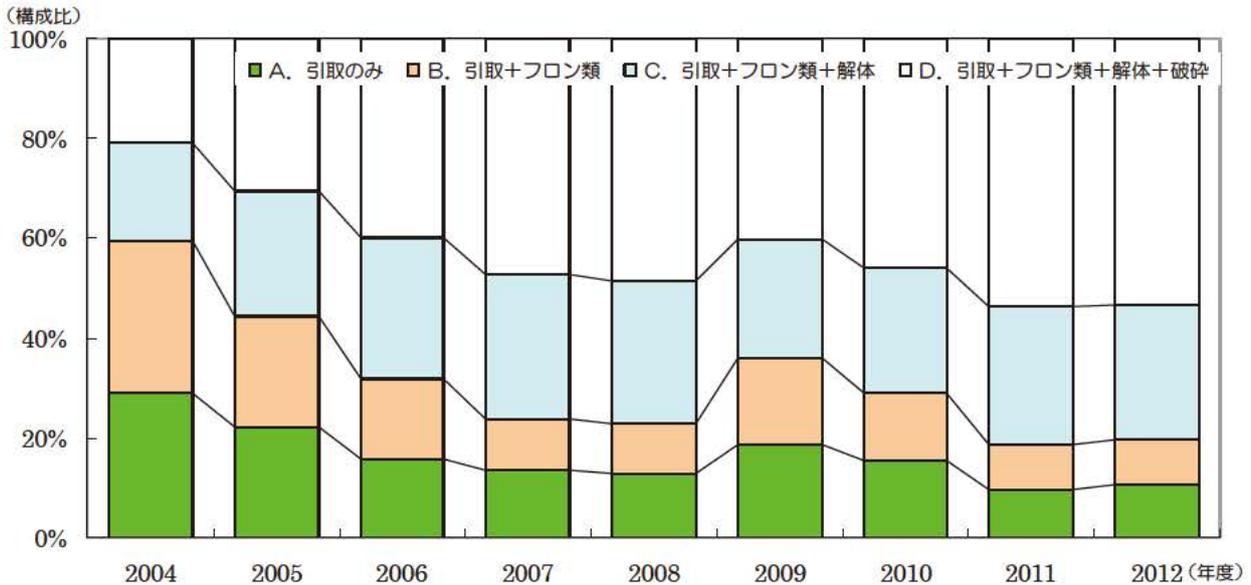
※ 平均は加重平均

※ 当日分は0日と換算するよう修正済み

3. 電子マニフェストシステムの実績

⑦工程兼業別の引取報告

2005年度の全工程兼業事業者（D：引取＋フロン類＋解体＋破碎）による、引取報告件数全体に占める割合は30.4%でしたが、年々増加傾向となり、2012年度は53.1%となりました。



(単位：千件)

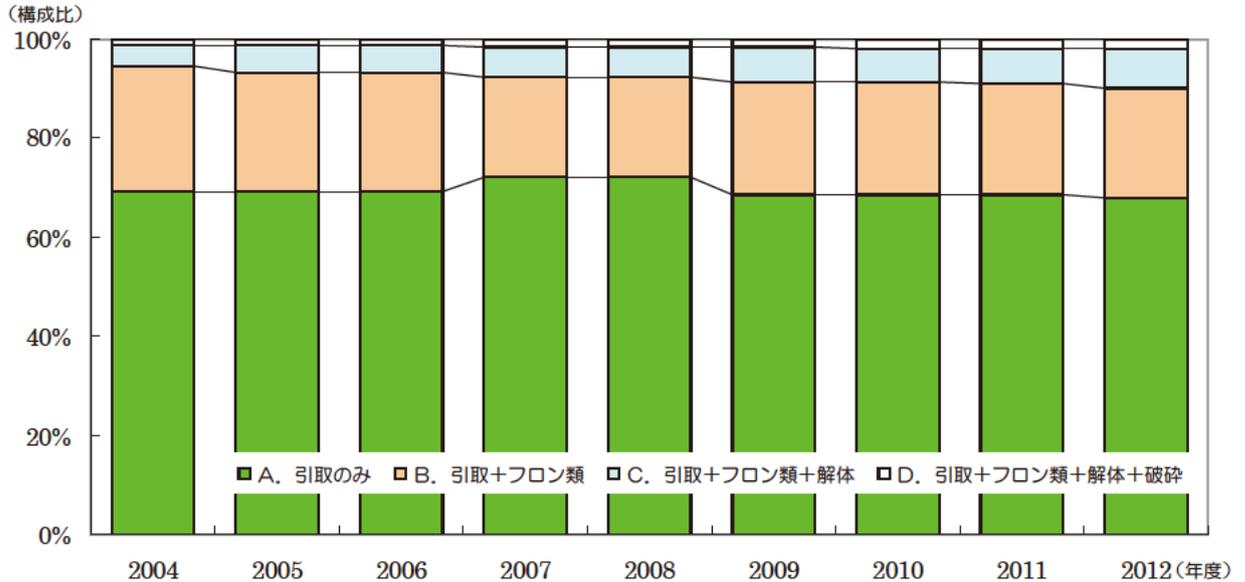
| 兼業の種類 | 移動報告 | | | | | | | | | |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2004年度 | | 2005年度 | | 2006年度 | | 2007年度 | | 2008年度 | |
| | 件数 | 構成比 |
| A. 引取のみ | 135 | 28.6% | 669 | 21.9% | 565 | 15.8% | 502 | 13.5% | 462 | 12.9% |
| B. 引取＋フロン類 | 144 | 30.5% | 680 | 22.3% | 570 | 15.9% | 379 | 10.2% | 351 | 9.8% |
| C. 引取＋フロン類＋解体 | 92 | 19.5% | 756 | 24.8% | 1,005 | 28.1% | 1,067 | 28.8% | 1,017 | 28.4% |
| D. 引取＋フロン類＋解体＋破碎 | 98 | 20.7% | 928 | 30.4% | 1,415 | 39.6% | 1,737 | 46.8% | 1,731 | 48.3% |
| E. 引取＋フロン類＋破碎 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 1 | 0.0% | 1 | 0.0% |
| F. 引取＋解体 | 1 | 0.2% | 9 | 0.3% | 13 | 0.4% | 18 | 0.5% | 14 | 0.4% |
| G. 引取＋解体＋破碎 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 1 | 0.0% | 1 | 0.0% |
| H. 引取＋破碎 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 1 | 0.0% | 3 | 0.1% |
| 合計 | 471 | 100.0% | 3,049 | 100.0% | 3,573 | 100.0% | 3,709 | 100.0% | 3,581 | 100.0% |

| 兼業の種類 | 移動報告 | | | | | | | |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2009年度 | | 2010年度 | | 2011年度 | | 2012年度 | |
| | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 |
| A. 引取のみ | 724 | 18.5% | 556 | 15.2% | 286 | 9.6% | 367 | 10.7% |
| B. 引取＋フロン類 | 672 | 17.2% | 501 | 13.7% | 265 | 9.0% | 302 | 8.9% |
| C. 引取＋フロン類＋解体 | 937 | 23.9% | 907 | 24.9% | 818 | 27.6% | 921 | 27.0% |
| D. 引取＋フロン類＋解体＋破碎 | 1,560 | 39.8% | 1,669 | 45.8% | 1,584 | 53.5% | 1,807 | 53.1% |
| E. 引取＋フロン類＋破碎 | 3 | 0.1% | 1 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| F. 引取＋解体 | 18 | 0.5% | 10 | 0.3% | 8 | 0.3% | 9 | 0.3% |
| G. 引取＋解体＋破碎 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| H. 引取＋破碎 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| 合計 | 3,918 | 100.0% | 3,648 | 100.0% | 2,964 | 100.0% | 3,406 | 100.0% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

⑧工程兼業別の登録事業所

2005年度の全工程兼業事業者（D：引取＋フロン類＋解体＋破碎）による、事業者数全体に占める割合は1.2%でしたが、年々増加傾向となり、2012年度は2.1%となりました。



(単位：事業所数)

| 兼業の種類 | 移動報告 | | | | | | | | | |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2004年度 | | 2005年度 | | 2006年度 | | 2007年度 | | 2008年度 | |
| | 事業所数 | 構成比 |
| A. 引取のみ | 55,461 | 68.7% | 60,265 | 68.8% | 61,102 | 68.7% | 57,048 | 71.5% | 56,323 | 71.4% |
| B. 引取＋フロン類 | 20,335 | 25.2% | 20,963 | 23.9% | 21,108 | 23.7% | 16,136 | 20.2% | 15,861 | 20.1% |
| C. 引取＋フロン類＋解体 | 3,528 | 4.4% | 4,722 | 5.4% | 4,948 | 5.6% | 4,828 | 6.1% | 4,901 | 6.2% |
| D. 引取＋フロン類＋解体＋破碎 | 910 | 1.1% | 1,072 | 1.2% | 1,120 | 1.3% | 1,150 | 1.4% | 1,168 | 1.5% |
| E. 引取＋フロン類＋破碎 | 42 | 0.1% | 49 | 0.1% | 50 | 0.1% | 39 | 0.0% | 43 | 0.1% |
| F. 引取＋解体 | 415 | 0.5% | 515 | 0.6% | 524 | 0.6% | 515 | 0.6% | 511 | 0.6% |
| G. 引取＋解体＋破碎 | 16 | 0.0% | 22 | 0.0% | 23 | 0.0% | 25 | 0.0% | 22 | 0.0% |
| H. 引取＋破碎 | 21 | 0.0% | 25 | 0.0% | 25 | 0.0% | 32 | 0.0% | 32 | 0.0% |
| 合計 | 80,728 | 100.0% | 87,633 | 100.0% | 88,900 | 100.0% | 79,773 | 100.0% | 78,861 | 100.0% |

| 兼業の種類 | 移動報告 | | | | | | | |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2009年度 | | 2010年度 | | 2011年度 | | 2012年度 | |
| | 事業所数 | 構成比 | 事業所数 | 構成比 | 事業所数 | 構成比 | 事業所数 | 構成比 |
| A. 引取のみ | 45,155 | 68.1% | 44,685 | 68.1% | 44,666 | 68.0% | 38,448 | 67.4% |
| B. 引取＋フロン類 | 14,971 | 22.6% | 14,718 | 22.4% | 14,719 | 22.4% | 12,613 | 22.1% |
| C. 引取＋フロン類＋解体 | 4,489 | 6.8% | 4,544 | 6.9% | 4,592 | 7.0% | 4,380 | 7.7% |
| D. 引取＋フロン類＋解体＋破碎 | 1,156 | 1.7% | 1,184 | 1.8% | 1,182 | 1.8% | 1,176 | 2.1% |
| E. 引取＋フロン類＋破碎 | 46 | 0.1% | 50 | 0.1% | 45 | 0.1% | 38 | 0.1% |
| F. 引取＋解体 | 420 | 0.6% | 411 | 0.6% | 413 | 0.6% | 368 | 0.6% |
| G. 引取＋解体＋破碎 | 14 | 0.0% | 13 | 0.0% | 14 | 0.0% | 12 | 0.0% |
| H. 引取＋破碎 | 20 | 0.0% | 20 | 0.0% | 24 | 0.0% | 20 | 0.0% |
| 合計 | 66,271 | 100.0% | 65,625 | 100.0% | 65,655 | 100.0% | 57,055 | 100.0% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

(3) 引取工程

①移動報告と事業者登録

●業種別移動報告の推移

2005年度のPCの解体/破砕等事業者の移動報告件数は1,670千件でしたが、2012年度は2,646千件で、増加傾向となりました。

一方で、FAX事業者については2005年度の6千件以降、減少が続いており、2012年度は0.5千件となりました。

(単位：千件)

| 引取工程 | | 2004年度 | | 2005年度 | | 2006年度 | | |
|------|--------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 119.7 | 25.5% | 525.7 | 17.3% | 440.5 | 12.3% | 84% |
| | 中古車販売 | 70.6 | 15.1% | 380.0 | 12.5% | 351.4 | 9.9% | 92% |
| | 自動車整備 | 86.1 | 18.4% | 462.1 | 15.2% | 413.3 | 11.6% | 89% |
| | 解体/破砕等 | 192.4 | 41.0% | 1,670.4 | 55.0% | 2,361.9 | 66.2% | 141% |
| | 小計 | 468.7 | | 3,038.3 | | 3,567.2 | | 117% |
| FAX | 新車販売 | 0.1 | 2.7% | 0.1 | 0.8% | 0.0 | 0.7% | 49% |
| | 中古車販売 | 0.3 | 12.5% | 1.2 | 11.2% | 0.5 | 7.5% | 39% |
| | 自動車整備 | 0.8 | 32.8% | 2.6 | 25.2% | 1.1 | 18.0% | 42% |
| | 解体/破砕等 | 1.2 | 52.0% | 6.4 | 62.7% | 4.5 | 73.8% | 70% |
| | 小計 | 2.4 | | 10.2 | | 6.1 | | 59% |
| 合計 | | 471.1 | | 3,048.5 | | 3,573.2 | | 117% |

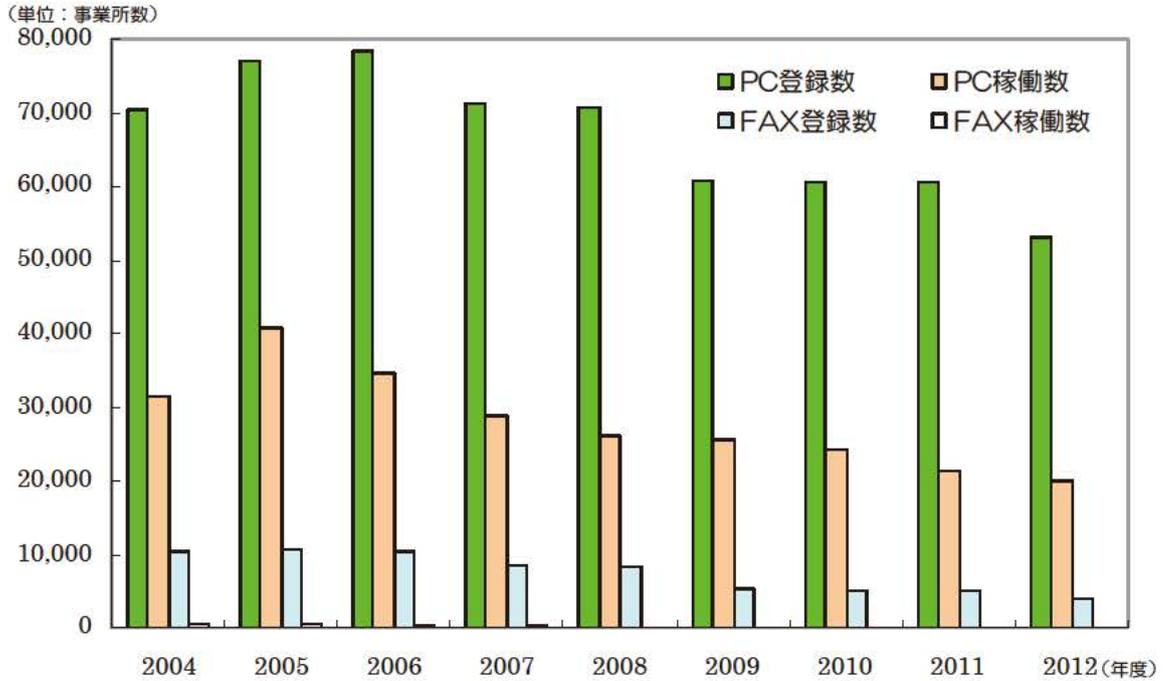
| 引取工程 | | 2007年度 | | | 2008年度 | | | 2009年度 | | |
|------|--------|---------|-------|------|---------|-------|------|---------|-------|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 321.8 | 8.7% | 73% | 291.9 | 8.2% | 91% | 737.4 | 18.8% | 253% |
| | 中古車販売 | 310.8 | 8.4% | 88% | 325.0 | 9.1% | 105% | 414.4 | 10.6% | 128% |
| | 自動車整備 | 310.2 | 8.4% | 75% | 260.7 | 7.3% | 84% | 310.8 | 7.9% | 119% |
| | 解体/破砕等 | 2,763.1 | 74.6% | 117% | 2,701.2 | 75.5% | 98% | 2,453.9 | 62.7% | 91% |
| | 小計 | 3,705.8 | | 104% | 3,578.9 | | 97% | 3,916.4 | | 109% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.3% | 24% | 0.0 | 0.2% | 40% | 0.0 | 0.0% | 0% |
| | 中古車販売 | 0.4 | 10.0% | 63% | 0.2 | 9.4% | 67% | 0.1 | 3.2% | 33% |
| | 自動車整備 | 0.7 | 21.9% | 58% | 0.4 | 17.9% | 58% | 0.3 | 16.8% | 91% |
| | 解体/破砕等 | 2.1 | 67.8% | 43% | 1.5 | 72.5% | 76% | 1.6 | 80.0% | 107% |
| | 小計 | 3.2 | | 47% | 2.0 | | 71% | 2.0 | | 97% |
| 合計 | | 3,709.0 | | 104% | 3,580.9 | | 97% | 3,918.4 | | 109% |

| 引取工程 | | 2010年度 | | | 2011年度 | | | 2012年度 | | |
|------|--------|---------|-------|------|---------|-------|------|---------|-------|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 550.8 | 15.1% | 75% | 231.3 | 7.8% | 42% | 303.5 | 8.9% | 131% |
| | 中古車販売 | 329.5 | 9.0% | 80% | 209.0 | 7.1% | 63% | 265.6 | 7.8% | 127% |
| | 自動車整備 | 266.4 | 7.3% | 86% | 178.9 | 6.0% | 67% | 189.1 | 5.6% | 106% |
| | 解体/破砕等 | 2,500.5 | 68.6% | 102% | 2,343.5 | 79.1% | 94% | 2,646.9 | 77.7% | 113% |
| | 小計 | 3,647.1 | | 93% | 2,962.7 | | 81% | 3,405.1 | | 115% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — |
| | 中古車販売 | 0.0 | 3.7% | 78% | 0.0 | 1.9% | 37% | 0.0 | 1.8% | 56% |
| | 自動車整備 | 0.2 | 17.6% | 71% | 0.1 | 9.9% | 39% | 0.1 | 9.0% | 55% |
| | 解体/破砕等 | 1.1 | 78.7% | 67% | 0.8 | 88.2% | 78% | 0.5 | 89.3% | 62% |
| | 小計 | 1.3 | | 68% | 0.9 | | 70% | 0.6 | | 43% |
| 合計 | | 3,648.4 | | 93% | 2,963.6 | | 81% | 3,405.7 | | 115% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

●事業者登録の推移

2005年度のPC事業者稼働事業所数は40千事業所（登録は76千事業所）で、その後は減少傾向が続き、2012年度は19千事業所（登録は53千事業所）となりました。



(単位：事業所数)

| 引取工程 | | 2004年度 | | | 2005年度 | | | 2006年度 | | | 2007年度 | | | 2008年度 | | |
|------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|
| 方法 | 業種 | 登録 | 稼働 | 比率 |
| PC | 新車販売 | 15,968 | 9,311 | 58.3% | 16,592 | 10,443 | 62.9% | 16,842 | 9,556 | 56.7% | 15,618 | 8,453 | 54.1% | 15,545 | 7,878 | 50.7% |
| | 中古車販売 | 11,414 | 3,767 | 33.0% | 13,823 | 5,291 | 38.3% | 14,274 | 4,311 | 30.2% | 13,290 | 3,547 | 26.7% | 13,438 | 3,290 | 24.5% |
| | 自動車整備 | 38,535 | 15,570 | 40.4% | 40,945 | 20,723 | 50.6% | 41,439 | 16,351 | 39.5% | 36,328 | 12,561 | 34.6% | 35,495 | 10,540 | 29.7% |
| | 解体/破砕等 | 4,508 | 2,871 | 63.7% | 5,636 | 4,300 | 76.3% | 5,927 | 4,341 | 73.2% | 5,968 | 4,312 | 72.3% | 6,132 | 4,298 | 70.1% |
| | 小計 | 70,425 | 31,519 | 44.8% | 76,996 | 40,757 | 52.9% | 78,482 | 34,559 | 44.0% | 71,204 | 28,873 | 40.5% | 70,610 | 26,006 | 36.8% |
| FAX | 新車販売 | 263 | 16 | 6.1% | 273 | 13 | 4.8% | 270 | 5 | 1.9% | 226 | 3 | 1.3% | 221 | 2 | 0.9% |
| | 中古車販売 | 2,461 | 89 | 3.6% | 2,688 | 84 | 3.1% | 2,644 | 30 | 1.1% | 2,334 | 20 | 0.9% | 2,283 | 10 | 0.4% |
| | 自動車整備 | 6,960 | 330 | 4.7% | 6,989 | 350 | 5.0% | 6,856 | 134 | 2.0% | 5,439 | 73 | 1.3% | 5,197 | 51 | 1.0% |
| | 解体/破砕等 | 619 | 72 | 11.6% | 687 | 115 | 16.7% | 648 | 68 | 10.5% | 570 | 52 | 9.1% | 550 | 40 | 7.3% |
| | 小計 | 10,303 | 507 | 4.9% | 10,637 | 562 | 5.3% | 10,418 | 237 | 2.3% | 8,569 | 148 | 1.7% | 8,251 | 103 | 1.2% |
| 合計 | | 80,728 | 32,026 | 39.7% | 87,633 | 41,319 | 47.2% | 88,900 | 34,796 | 39.1% | 79,773 | 29,021 | 36.4% | 78,861 | 26,109 | 33.1% |

| 引取工程 | | 2009年度 | | | 2010年度 | | | 2011年度 | | | 2012年度 | | |
|------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|
| 方法 | 業種 | 登録 | 稼働 | 比率 |
| PC | 新車販売 | 15,117 | 8,822 | 58.4% | 14,975 | 8,562 | 57.2% | 14,955 | 7,322 | 49.0% | 14,362 | 6,995 | 48.7% |
| | 中古車販売 | 10,686 | 3,143 | 29.4% | 10,457 | 2,919 | 27.9% | 10,515 | 2,588 | 24.6% | 8,639 | 2,497 | 28.9% |
| | 自動車整備 | 29,310 | 9,490 | 32.4% | 29,137 | 8,654 | 29.7% | 29,116 | 7,463 | 25.6% | 24,393 | 6,595 | 27.0% |
| | 解体/破砕等 | 5,791 | 4,183 | 72.2% | 5,894 | 4,109 | 69.7% | 5,967 | 3,919 | 65.7% | 5,696 | 3,813 | 66.9% |
| | 小計 | 60,904 | 25,638 | 42.1% | 60,463 | 24,244 | 40.1% | 60,553 | 21,292 | 35.2% | 53,090 | 19,900 | 37.5% |
| FAX | 新車販売 | 151 | 0 | 0.0% | 147 | 0 | 0.0% | 145 | 0 | 0.0% | 120 | 0 | 0.0% |
| | 中古車販売 | 1,470 | 5 | 0.3% | 1,402 | 4 | 0.3% | 1,377 | 3 | 0.2% | 976 | 4 | 0.4% |
| | 自動車整備 | 3,352 | 46 | 1.4% | 3,241 | 34 | 1.0% | 3,217 | 20 | 0.6% | 2,565 | 12 | 0.5% |
| | 解体/破砕等 | 394 | 29 | 7.4% | 372 | 31 | 8.3% | 363 | 20 | 5.5% | 304 | 18 | 5.9% |
| | 小計 | 5,367 | 80 | 1.5% | 5,162 | 69 | 1.3% | 5,102 | 43 | 0.8% | 3,965 | 34 | 0.9% |
| 合計 | | 66,271 | 25,718 | 38.8% | 65,625 | 24,313 | 37.0% | 65,655 | 21,335 | 32.5% | 57,055 | 19,934 | 34.9% |

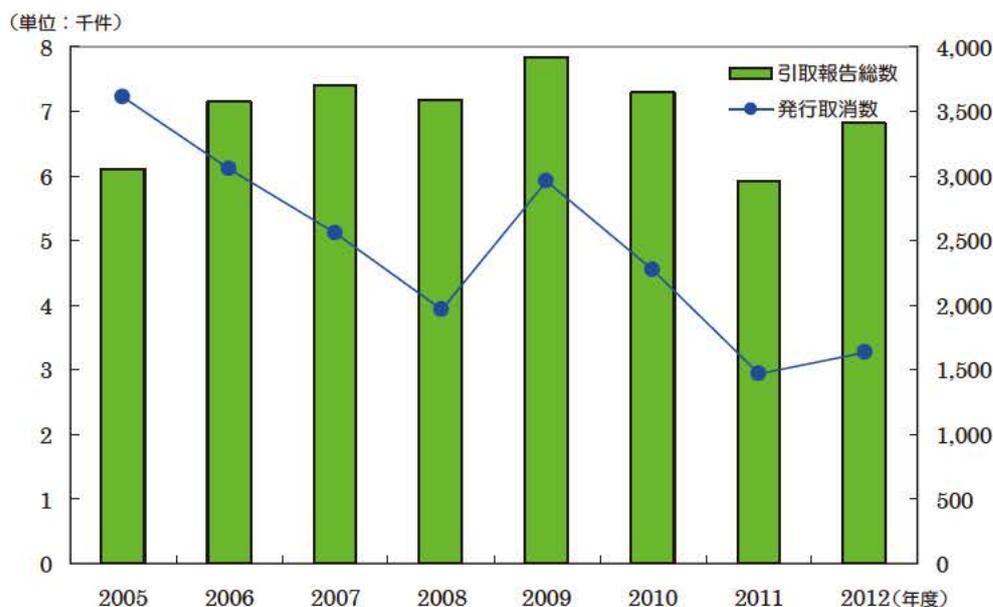
3. 電子マニフェストシステムの実績

②電子マニフェスト発行取消

●電子マニフェスト発行取消件数

2005年度電子マニフェスト発行取消件数（引取工程の引取時）は7千件でしたが、誤った移動報告についての改善と理解周知の活動を進めてきた結果、減少に転じました。

エコカー補助金時のスクラップインセンティブにより、2009年度は一時的に増加したものの、減少傾向は続き、2012年度は3千件となりました。



<電子マニフェスト発行取消・申請>

(単位：件)

| 取消理由 | 取消申請 | | | | | | | | | |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
| ① 自動車所有者からの取消し依頼 | 95 | 762 | 433 | 381 | 299 | 1,427 | 865 | 142 | 152 | |
| ② 装備間違い（再預託のための取消し） | 617 | 3,096 | 2,246 | 1,146 | 871 | 2,016 | 1,250 | 547 | 559 | |
| ③ 未入庫車台に書類のみの確認で誤発行 | 0 | 0 | 57 | 195 | 182 | 134 | 81 | 71 | 35 | |
| ④ 使用済自動車以外の車台に誤発行 | 634 | 1,800 | 1,618 | 1,512 | 1,164 | 1,326 | 1,033 | 915 | 959 | |
| ⑤ 車台を確認せず書類のみの確認で誤発行 | 97 | 365 | 539 | 563 | 480 | 621 | 550 | 415 | 353 | |
| ⑥ 車台番号のみの確認で誤発行 | 112 | 920 | 825 | 656 | 550 | 453 | 437 | 462 | 512 | |
| ⑦ 原因不明の誤発行（正しい車台が不明） | 1 | 52 | 139 | 177 | 254 | 246 | 272 | 436 | 604 | |
| ⑧ その他 | 71 | 302 | 355 | 254 | 171 | 45 | 37 | 57 | 46 | |
| | 1,627 | 7,297 | 6,212 | 4,884 | 3,971 | 6,268 | 4,525 | 3,045 | 3,220 | |

<電子マニフェスト発行取消・実施>

(単位：件)

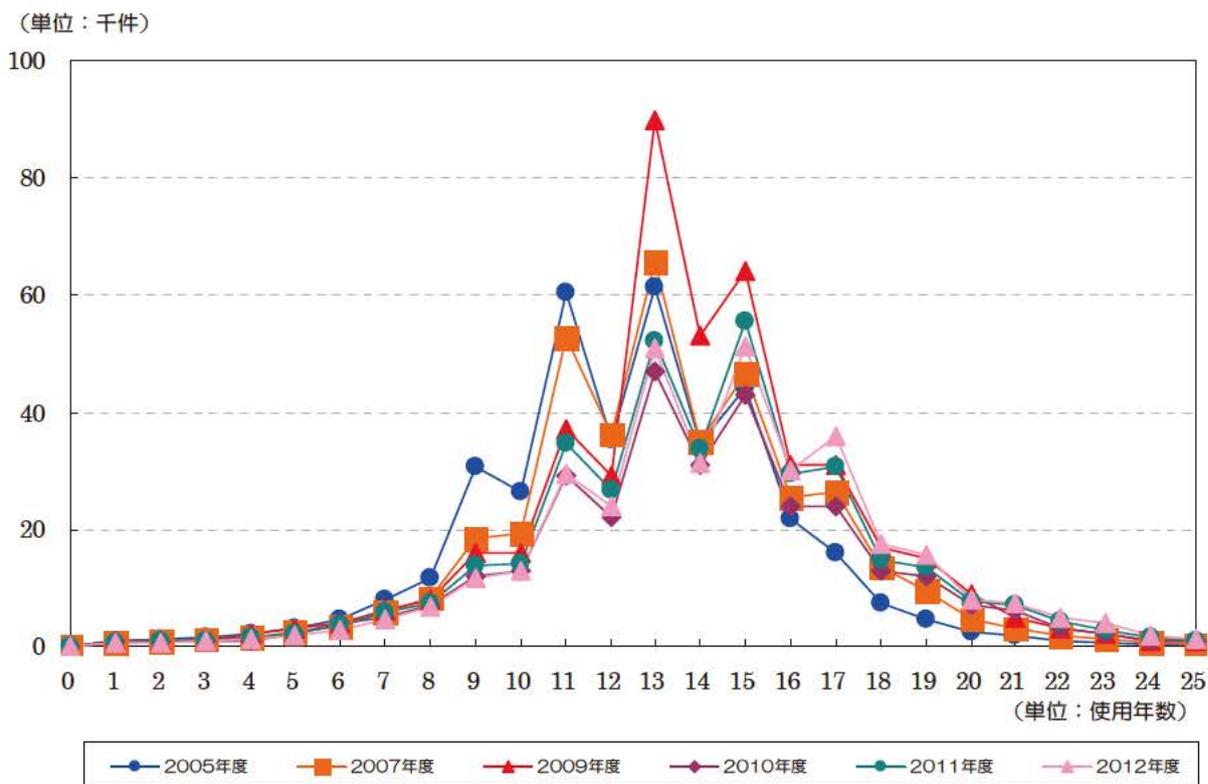
| | 取消実施 | | | | | | | | | |
|------------------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|
| | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | |
| 電子マニフェスト発行取消 (A) | | 7,227 | 6,110 | 5,112 | 3,920 | 5,910 | 4,556 | 2,942 | 3,259 | |
| 引取報告 (B) | | 3,048,539 | 3,573,215 | 3,708,996 | 3,580,882 | 3,918,415 | 3,648,428 | 2,963,642 | 3,405,662 | |
| 取消実施率 (A/B) | | 0.237% | 0.171% | 0.138% | 0.109% | 0.151% | 0.125% | 0.099% | 0.096% | |

3. 電子マニフェストシステムの実績

③引取車台の使用年数

●引取車台の平均使用年数

平均使用年数は、2005年度は約12年で、年々長期化し、2012年度は14年となりました。11年、13年、15年使用の引取報告が多いのは、車検を機に廃車されるためと考えられます。



| 平均使用年数 | | | | | | | | |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
| 11.4 | 12.0 | 12.4 | 12.9 | 13.0 | 13.5 | 13.4 | 13.7 | 14.1 |

3. 電子マニフェストシステムの実績

(4) フロン類回収工程

①移動報告と事業者登録

●業種別移動報告の推移

2005年度のPC事業者移動報告件数は2,415千件でしたが、2012年度は2,899千件となり、増加傾向となりました。

一方でFAX事業者については、2005年度は4千件で、その後減少傾向が続いています。

(単位：千件)

| フロン類回収工程 | | 2004年度 | | 2005年度 | | 2006年度 | | |
|----------|--------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 15.4 | 4.0% | 59.6 | 2.5% | 43.9 | 1.7% | 74% |
| | 中古車販売 | 7.4 | 1.9% | 40.8 | 1.7% | 41.4 | 1.6% | 102% |
| | 自動車整備 | 10.6 | 2.8% | 55.5 | 2.3% | 51.9 | 2.0% | 93% |
| | 解体/破砕等 | 348.4 | 91.3% | 2,259.1 | 93.5% | 2,482.0 | 94.8% | 110% |
| | 小計 | 381.8 | | 2,415.0 | | 2,619.3 | | 108% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | — |
| | 中古車販売 | 0.0 | 1.0% | 0.1 | 2.4% | 0.1 | 3.3% | 62% |
| | 自動車整備 | 0.0 | 2.8% | 0.2 | 3.8% | 0.1 | 2.8% | 33% |
| | 解体/破砕等 | 1.5 | 96.2% | 4.2 | 93.7% | 1.9 | 93.9% | 46% |
| | 小計 | 1.6 | | 4.4 | | 2.0 | | 45% |
| 合計 | | 383.3 | | 2,419.5 | — | 2,621.3 | — | 108% |

| フロン類回収工程 | | 2007年度 | | | 2008年度 | | | 2009年度 | | |
|----------|--------|---------|-------|------|---------|-------|------|---------|-------|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 31.0 | 1.1% | 71% | 24.4 | 0.9% | 79% | 53.4 | 1.7% | 219% |
| | 中古車販売 | 45.3 | 1.6% | 109% | 50.4 | 1.8% | 111% | 60.7 | 1.9% | 120% |
| | 自動車整備 | 41.0 | 1.5% | 79% | 38.1 | 1.4% | 93% | 49.5 | 1.5% | 130% |
| | 解体/破砕等 | 2,674.5 | 95.8% | 108% | 2,684.8 | 96.0% | 100% | 3,057.4 | 94.9% | 114% |
| | 小計 | 2,791.9 | | 107% | 2,797.7 | | 100% | 3,220.9 | | 115% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — |
| | 中古車販売 | 0.1 | 7.6% | 104% | 0.1 | 7.2% | 76% | 0.0 | 3.8% | 60% |
| | 自動車整備 | 0.0 | 4.2% | 70% | 0.0 | 1.1% | 21% | 0.0 | 1.1% | 113% |
| | 解体/破砕等 | 0.8 | 88.2% | 43% | 0.7 | 91.7% | 82% | 0.8 | 95.1% | 118% |
| | 小計 | 0.9 | | 46% | 0.7 | | 79% | 0.8 | | 114% |
| 合計 | | 2,792.8 | — | 107% | 2,798.4 | — | 100% | 3,221.8 | — | 115% |

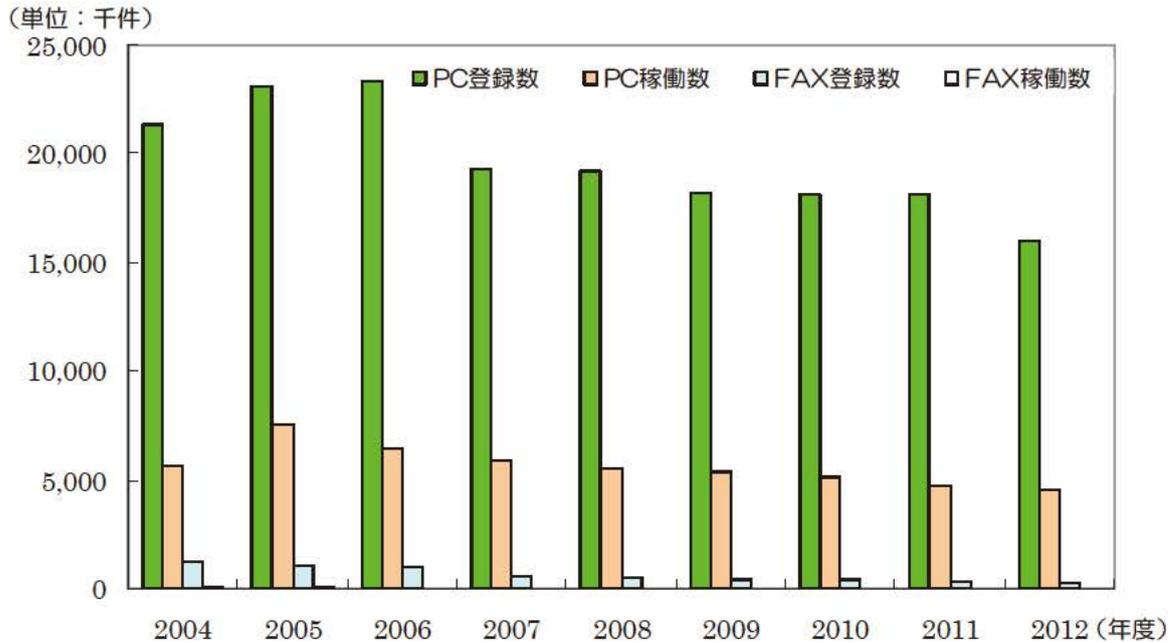
| フロン類回収工程 | | 2010年度 | | | 2011年度 | | | 2012年度 | | |
|----------|--------|---------|-------|------|---------|-------|------|---------|-----|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 33.9 | 1.1% | 63% | 12.5 | 0.5% | 37% | 15.5 | 0.0 | 124% |
| | 中古車販売 | 57.3 | 1.9% | 94% | 40.7 | 1.7% | 71% | 48.3 | 0.0 | 119% |
| | 自動車整備 | 57.0 | 1.9% | 115% | 50.8 | 2.1% | 89% | 61.1 | 0.0 | 120% |
| | 解体/破砕等 | 2,899.8 | 95.1% | 95% | 2,337.4 | 95.7% | 81% | 2,774.5 | 1.0 | 119% |
| | 小計 | 3,048.0 | | 95% | 2,441.4 | | 80% | 2,899.4 | | 119% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0 | — |
| | 中古車販売 | 0.0 | 1.9% | 38% | 0.0 | 0.0% | 0% | 0.0 | 0.0 | — |
| | 自動車整備 | 0.0 | 4.5% | 322% | 0.0 | 1.6% | 17% | 0.0 | 0.0 | 160% |
| | 解体/破砕等 | 0.6 | 93.6% | 75% | 0.3 | 98.4% | 55% | 0.7 | 1.0 | 202% |
| | 小計 | 0.6 | | 76% | 0.3 | | 52% | 0.7 | | 101% |
| 合計 | | 3,048.6 | — | 95% | 2,441.7 | — | 80% | 2,900.0 | | 119% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

●事業者登録の推移

2005年度のPC事業者稼働事業所数は7千事業所（登録は23千事業所）で、その後減少傾向となり、2012年度は稼働事業所数4千件（登録は15千件）となりました。

一方で、FAX事業者稼働事業所数は、2005年度84事業所でその後減少傾向は続いています。



(単位：事業所数)

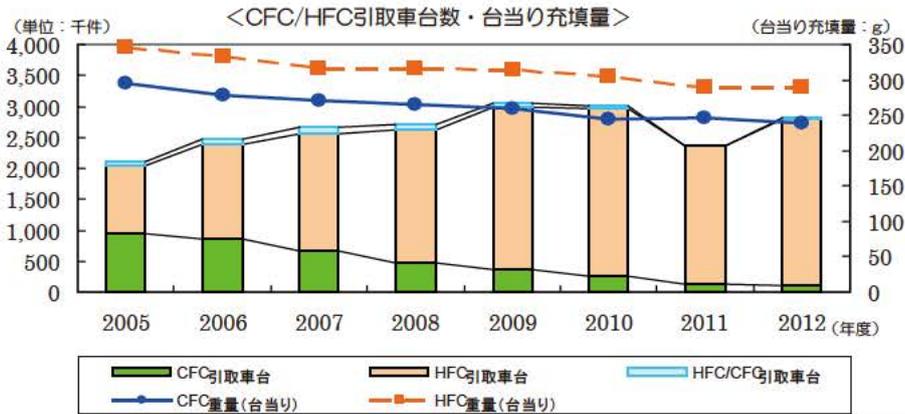
| フロン類回収工程 | | 2004年度 | | | 2005年度 | | | 2006年度 | | | 2007年度 | | | 2008年度 | | |
|----------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 方法 | 業種 | 登録 | 稼働 | 比率 |
| PC | 新車販売 | 7,099 | 1,268 | 17.9% | 7,303 | 1,275 | 17.5% | 7,247 | 968 | 13.4% | 5,983 | 832 | 13.9% | 5,929 | 721 | 12.2% |
| | 中古車販売 | 969 | 220 | 22.7% | 1,141 | 358 | 31.4% | 1,184 | 313 | 26.4% | 1,035 | 303 | 29.3% | 1,042 | 286 | 27.4% |
| | 自動車整備 | 9,512 | 1,498 | 15.7% | 10,069 | 2,172 | 21.6% | 10,124 | 1,484 | 14.7% | 7,579 | 1,105 | 14.6% | 7,423 | 917 | 12.4% |
| | 解体/破碎等 | 3,798 | 2,635 | 69.4% | 4,585 | 3,708 | 80.9% | 4,764 | 3,731 | 78.3% | 4,693 | 3,633 | 77.4% | 4,789 | 3,614 | 75.4% |
| | 小計 | 21,378 | 5,621 | 26.3% | 23,098 | 7,513 | 32.5% | 23,319 | 6,496 | 27.9% | 19,290 | 5,873 | 30.4% | 19,183 | 5,538 | 28.9% |
| FAX | 新車販売 | 31 | 0 | 0.0% | 24 | 0 | 0.0% | 17 | 0 | 0.0% | 10 | 0 | 0.0% | 8 | 0 | 0.0% |
| | 中古車販売 | 89 | 5 | 5.6% | 77 | 5 | 6.5% | 66 | 3 | 4.5% | 49 | 3 | 6.1% | 43 | 2 | 4.7% |
| | 自動車整備 | 852 | 14 | 1.6% | 795 | 14 | 1.8% | 733 | 6 | 0.8% | 410 | 4 | 1.0% | 367 | 2 | 0.5% |
| | 解体/破碎等 | 239 | 48 | 20.1% | 190 | 65 | 34.2% | 153 | 32 | 20.9% | 114 | 27 | 23.7% | 97 | 16 | 16.5% |
| | 小計 | 1,211 | 67 | 5.5% | 1,086 | 84 | 7.7% | 969 | 41 | 4.2% | 583 | 34 | 5.8% | 515 | 20 | 3.9% |
| 合計 | | 22,589 | 5,688 | 25.2% | 24,184 | 7,597 | 31.4% | 24,288 | 6,537 | 26.9% | 19,873 | 5,907 | 29.7% | 19,698 | 5,558 | 28.2% |

| フロン類回収工程 | | 2009年度 | | | 2010年度 | | | 2011年度 | | | 2012年度 | | |
|----------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 方法 | 業種 | 登録 | 稼働 | 比率 |
| PC | 新車販売 | 5,731 | 676 | 11.8% | 5,664 | 597 | 10.5% | 5,666 | 506 | 8.9% | 4,940 | 472 | 9.6% |
| | 中古車販売 | 961 | 296 | 30.8% | 957 | 286 | 29.9% | 950 | 262 | 27.6% | 849 | 261 | 30.7% |
| | 自動車整備 | 6,796 | 867 | 12.8% | 6,749 | 755 | 11.2% | 6,718 | 625 | 9.3% | 5,542 | 574 | 10.4% |
| | 解体/破碎等 | 4,713 | 3,558 | 75.5% | 4,779 | 3,486 | 72.9% | 4,813 | 3,304 | 68.6% | 4,637 | 3,262 | 70.3% |
| | 小計 | 18,201 | 5,397 | 29.7% | 18,149 | 5,124 | 28.2% | 18,147 | 4,697 | 25.9% | 15,968 | 4,569 | 28.6% |
| FAX | 新車販売 | 6 | 0 | 0.0% | 6 | 0 | 0.0% | 6 | 0 | 0.0% | 6 | 0 | 0.0% |
| | 中古車販売 | 28 | 1 | 3.6% | 26 | 1 | 3.8% | 26 | 0 | 0.0% | 17 | 0 | 0.0% |
| | 自動車整備 | 288 | 3 | 1.0% | 274 | 3 | 1.1% | 257 | 2 | 0.8% | 200 | 1 | 0.5% |
| | 解体/破碎等 | 74 | 14 | 18.9% | 68 | 12 | 17.6% | 62 | 8 | 12.9% | 54 | 9 | 16.7% |
| | 小計 | 396 | 18 | 4.5% | 374 | 16 | 4.3% | 351 | 10 | 2.8% | 277 | 10 | 3.6% |
| 合計 | | 18,597 | 5,415 | 29.1% | 18,523 | 5,140 | 27.7% | 18,498 | 4,707 | 25.4% | 16,245 | 4,579 | 28.2% |

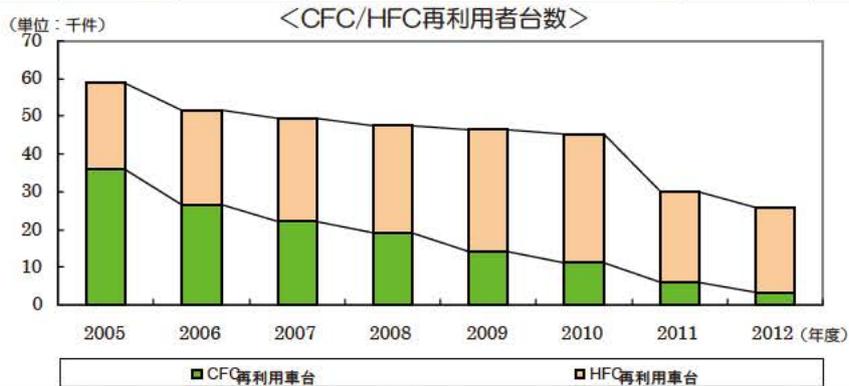
3. 電子マニフェストシステムの実績

②フロン類回収業務

2005年度の引取車台ベースのCFCは948千件で、その後減少傾向となり、2012年度は104千台となりました。逆に、HFCは1,090千台から増加し、2012年度は2,688千台となりました。



| 種別 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| CFC引取車台 | 948 | 867 | 676 | 472 | 375 | 263 | 136 | 104 |
| HFC引取車台 | 1,090 | 1,520 | 1,891 | 2,153 | 2,609 | 2,706 | 2,221 | 2,688 |
| HFC/CFC引取車台 | 77 | 83 | 96 | 92 | 76 | 31 | 18 | 24 |
| CFC重量(台当り) | 295 | 279 | 271 | 265 | 260 | 246 | 247 | 240 |
| HFC重量(台当り) | 345 | 332 | 317 | 316 | 314 | 305 | 289 | 290 |



| 種別 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| CFC再利用車台 | 36 | 27 | 22 | 19 | 14 | 11 | 6 | 3 |
| HFC再利用車台 | 23 | 25 | 27 | 29 | 32 | 34 | 24 | 22 |



| 種別 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| CFC保管車台 | 212 | 234 | 239 | 229 | 242 | 228 | 217 | 212 |
| HFC保管車台 | 194 | 259 | 332 | 373 | 450 | 469 | 498 | 552 |

3. 電子マニフェストシステムの実績

(5) 解体工程

① 移動報告と事業者登録

● 業種別移動報告の推移

2005年度のPC事業者引取報告件数は3,159千件でしたが、2012年度は3,567千件で、増加傾向となりました。

(単位：千件)

| 解体工程 | | 2004年度 | | 2005年度 | | 2006年度 | | |
|------|--------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|--------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | 1.2 | 0.0% | 2.3 | 0.1% | 186.8% |
| | 中古車販売 | 1.1 | 0.3% | 17.5 | 0.6% | 32.4 | 0.9% | 185.6% |
| | 自動車整備 | 1.3 | 0.3% | 17.8 | 0.6% | 28.8 | 0.8% | 161.9% |
| | 解体/破砕等 | 421.6 | 99.4% | 3,122.8 | 98.8% | 3,670.7 | 98.3% | 117.5% |
| | 小計 | 423.9 | | 3,159.3 | | 3,734.2 | | 118.2% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | — |
| | 中古車販売 | 0.0 | 0.3% | 0.2 | 2.5% | 0.1 | 1.4% | 33.9% |
| | 自動車整備 | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.2% | 0.0 | 0.5% | 135.3% |
| | 解体/破砕等 | 1.7 | 99.7% | 7.6 | 97.3% | 4.6 | 98.1% | 60.6% |
| | 小計 | 1.7 | | 7.8 | | 4.7 | | 60.1% |
| 合計 | | 425.6 | — | 3,167.1 | — | 3,738.9 | — | 118.1% |

| 解体工程 | | 2007年度 | | | 2008年度 | | | 2009年度 | | |
|------|--------|---------|-------|------|---------|-------|------|---------|-------|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 2.3 | 0.1% | 99% | 2.1 | 0.1% | 91% | 1.9 | 0.0% | 92% |
| | 中古車販売 | 41.3 | 1.1% | 127% | 42.6 | 1.1% | 103% | 44.4 | 1.1% | 104% |
| | 自動車整備 | 30.8 | 0.8% | 107% | 23.9 | 0.6% | 77% | 28.3 | 0.7% | 118% |
| | 解体/破砕等 | 3,790.7 | 98.1% | 103% | 3,646.7 | 98.2% | 96% | 4,000.2 | 98.2% | 110% |
| | 小計 | 3,865.1 | | 104% | 3,715.2 | | 96% | 4,074.8 | | 110% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — |
| | 中古車販売 | 0.1 | 6.2% | 218% | 0.1 | 7.2% | 81% | 0.1 | 3.6% | 50% |
| | 自動車整備 | 0.0 | 0.3% | 26% | 0.0 | 0.0% | 0% | 0.0 | 0.0% | — |
| | 解体/破砕等 | 2.1 | 93.6% | 47% | 1.5 | 92.8% | 69% | 1.6 | 96.4% | 106% |
| | 小計 | 2.3 | | 49% | 1.6 | | 69% | 1.6 | | 102% |
| 合計 | | 3,867.3 | — | 103% | 3,716.8 | — | 96% | 4,076.4 | — | 110% |

| 解体工程 | | 2010年度 | | | 2011年度 | | | 2012年度 | | |
|------|--------|---------|-------|------|---------|--------|------|---------|--------|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 1.9 | 0.1% | 100% | 1.2 | 0.0% | 65% | 1.2 | 0.0% | 99% |
| | 中古車販売 | 44.4 | 1.2% | 100% | 41.5 | 1.3% | 94% | 45.9 | 1.3% | 110% |
| | 自動車整備 | 28.3 | 0.7% | 100% | 25.1 | 0.8% | 89% | 23.9 | 0.7% | 95% |
| | 解体/破砕等 | 3,758.3 | 98.1% | 94% | 3,014.8 | 97.8% | 80% | 3,496.0 | 98.0% | 116% |
| | 小計 | 3,832.9 | | 94% | 3,082.6 | | 80% | 3,567.0 | | 116% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — |
| | 中古車販売 | 0.1 | 5.4% | 100% | 0.0 | 0.0% | 0% | 0.0 | 0.0% | — |
| | 自動車整備 | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — |
| | 解体/破砕等 | 1.0 | 94.6% | 66% | 0.6 | 100.0% | 54% | 0.7 | 100.0% | 131% |
| | 小計 | 1.1 | | 67% | 0.6 | | 51% | 0.7 | | 131% |
| 合計 | | 3,834.0 | — | 94% | 3,083.2 | — | 80% | 3,567.8 | — | 116% |

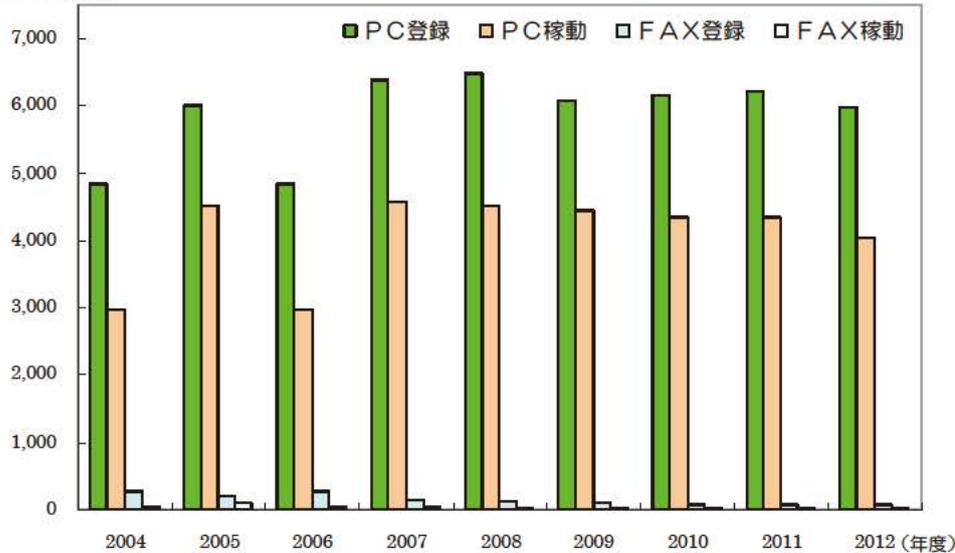
3. 電子マニフェストシステムの実績

●事業者登録の推移

2005年度のPC事業者稼働事業所数は4,5千事業所（登録は6,0千事業所）件でしたが、その後減少傾向となり、2012年度は稼働事業所数4,0千事業所（登録は5,9千事業所）となりました。

一方で、FAX事業者の稼働事業所数は2005年度は87事業所（登録は205事業所）で、その後減少傾向が続き、2012年度は稼働事業所数14事業所（登録は66事業所）となりました。

(単位：事業所数)



(単位：事業所数)

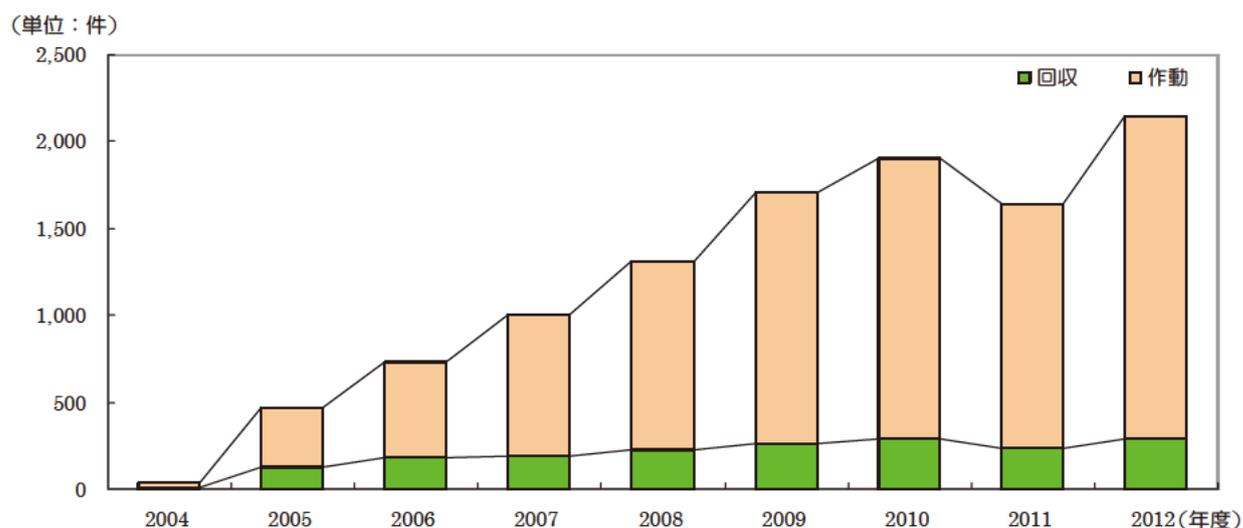
| 解体工程 | | 2004年度 | | | 2005年度 | | | 2006年度 | | | 2007年度 | | | 2008年度 | | |
|------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 方法 | 業種 | 登録 | 稼働 | 比率 |
| PC | 新車販売 | 41 | 2 | 4.9% | 54 | 7 | 13.0% | 56 | 9 | 16.1% | 49 | 8 | 16.3% | 50 | 6 | 12.0% |
| | 中古車販売 | 228 | 53 | 23.2% | 342 | 172 | 50.3% | 387 | 199 | 51.4% | 412 | 199 | 48.3% | 419 | 216 | 51.6% |
| | 自動車整備 | 866 | 175 | 20.2% | 1,163 | 408 | 35.1% | 1,216 | 373 | 30.7% | 1,229 | 339 | 27.6% | 1,239 | 306 | 24.7% |
| | 解体/破碎等 | 3,705 | 2,738 | 73.9% | 4,462 | 3,940 | 88.3% | 4,653 | 4,032 | 86.7% | 4,689 | 4,034 | 86.0% | 4,768 | 3,991 | 83.7% |
| | 小計 | 4,840 | 2,968 | 61.3% | 6,021 | 4,527 | 75.2% | 6,312 | 4,613 | 73.1% | 6,379 | 4,580 | 71.8% | 6,476 | 4,519 | 69.8% |
| FAX | 新車販売 | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% |
| | 中古車販売 | 20 | 3 | 15.0% | 18 | 3 | 16.7% | 15 | 2 | 13.3% | 14 | 3 | 21.4% | 14 | 2 | 14.3% |
| | 自動車整備 | 41 | 0 | 0.0% | 42 | 3 | 7.1% | 39 | 2 | 5.1% | 36 | 1 | 2.8% | 36 | 0 | 0.0% |
| | 解体/破碎等 | 213 | 59 | 27.7% | 144 | 81 | 56.3% | 106 | 48 | 45.3% | 88 | 40 | 45.5% | 77 | 31 | 40.3% |
| | 小計 | 275 | 62 | 22.5% | 205 | 87 | 42.4% | 161 | 52 | 32.3% | 139 | 44 | 31.7% | 128 | 33 | 25.8% |
| 合計 | | 5,115 | 3,030 | 59.2% | 6,226 | 4,614 | 74.1% | 6,473 | 4,665 | 72.1% | 6,518 | 4,624 | 70.9% | 6,604 | 4,552 | 68.9% |

| 解体工程 | | 2009年度 | | | 2010年度 | | | 2011年度 | | | 2012年度 | | |
|------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 方法 | 業種 | 登録 | 稼働 | 比率 |
| PC | 新車販売 | 44 | 6 | 13.6% | 43 | 7 | 16.3% | 43 | 7 | 16.3% | 40 | 6 | 15.0% |
| | 中古車販売 | 407 | 227 | 55.8% | 406 | 219 | 53.9% | 414 | 205 | 49.5% | 394 | 208 | 52.8% |
| | 自動車整備 | 1,074 | 316 | 29.4% | 1,059 | 293 | 27.7% | 1,058 | 238 | 22.5% | 963 | 223 | 23.2% |
| | 解体/破碎等 | 4,567 | 3,888 | 85.1% | 4,641 | 3,826 | 82.4% | 4,702 | 3,683 | 78.3% | 4,597 | 3,614 | 78.6% |
| | 小計 | 6,092 | 4,437 | 72.8% | 6,149 | 4,345 | 70.7% | 6,217 | 4,133 | 66.5% | 5,994 | 4,051 | 67.6% |
| FAX | 新車販売 | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% |
| | 中古車販売 | 7 | 0 | 0.0% | 7 | 1 | 14.3% | 7 | 0 | 0.0% | 7 | 0 | 0.0% |
| | 自動車整備 | 25 | 1 | 4.0% | 23 | 0 | 0.0% | 22 | 0 | 0.0% | 18 | 0 | 0.0% |
| | 解体/破碎等 | 59 | 25 | 42.4% | 53 | 21 | 39.6% | 46 | 13 | 28.3% | 40 | 14 | 35.0% |
| | 小計 | 92 | 26 | 28.3% | 84 | 22 | 26.2% | 76 | 13 | 17.1% | 66 | 14 | 21.2% |
| 合計 | | 6,184 | 4,463 | 72.2% | 6,233 | 4,367 | 70.1% | 6,293 | 4,146 | 65.9% | 6,060 | 4,065 | 67.1% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

②エアバッグ類の引渡報告

2005年度回収件数は130千件（作動件数は335千件）でしたが、2012年度は288千件（作動件数は1,863千件）で、いずれも増加傾向となりました。



(単位：件)

| 処理方法 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 |
|-----------|--------|---------|---------|-----------|-----------|
| 回収 | 6,436 | 130,649 | 176,679 | 191,216 | 222,883 |
| 作動 | 30,713 | 335,994 | 550,923 | 810,053 | 1,087,470 |
| 一部回収・一部作動 | 83 | 2,595 | 3,030 | 2,868 | 2,722 |
| 合計 | 37,232 | 469,238 | 730,632 | 1,004,137 | 1,313,075 |
| 作動の割合 | 82.5% | 71.6% | 75.4% | 80.7% | 82.8% |

| 処理方法 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 回収 | 264,481 | 292,964 | 235,196 | 288,565 |
| 作動 | 1,437,573 | 1,613,916 | 1,409,099 | 1,863,773 |
| 一部回収・一部作動 | 3,048 | 6,880 | 11,870 | 19,124 |
| 合計 | 1,705,102 | 1,913,760 | 1,656,165 | 2,171,462 |
| 作動の割合 | 84.3% | 84.3% | 85.1% | 85.8% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

(6) 破碎工程

① 移動報告と事業者登録

● 業種別移動報告の推移

2005年度PC事業者移動報告件数は4,823千件でしたが、2012年度は6,053千件で増加傾向となりました。

(単位：千件)

| 破碎工程 | | 2004年度 | | 2005年度 | | 2006年度 | | |
|------|--------|--------|--------|---------|--------|---------|--------|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | — |
| | 中古車販売 | 1.6 | 0.3% | 11.0 | 0.2% | 10.1 | 0.2% | 92% |
| | 自動車整備 | 0.3 | 0.0% | 3.0 | 0.1% | 3.2 | 0.1% | 105% |
| | 解体/破碎等 | 540.6 | 99.7% | 4,809.6 | 99.7% | 5,835.0 | 99.8% | 121% |
| | 小計 | 542.5 | — | 4,823.6 | — | 5,848.3 | — | 121% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | — |
| | 中古車販売 | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | — |
| | 自動車整備 | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | 0.0 | 0.0% | — |
| | 解体/破碎等 | 0.3 | 100.0% | 0.2 | 100.0% | 0.1 | 100.0% | 49% |
| | 小計 | 0.3 | — | 0.2 | — | 0.1 | — | 49% |
| 合計 | | 542.7 | — | 4,823.8 | — | 5,848.4 | — | 121% |

| 破碎工程 | | 2007年度 | | | 2008年度 | | | 2009年度 | | |
|------|--------|---------|--------|------|---------|--------|------|---------|--------|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — |
| | 中古車販売 | 9.6 | 0.2% | 95% | 10.2 | 0.2% | 106% | 14.3 | 0.2% | 140% |
| | 自動車整備 | 3.3 | 0.1% | 103% | 2.7 | 0.0% | 83% | 2.0 | 0.0% | 73% |
| | 解体/破碎等 | 6,281.8 | 99.8% | 108% | 6,116.8 | 99.8% | 97% | 6,825.1 | 99.8% | 112% |
| | 小計 | 6,294.7 | — | 108% | 6,129.7 | — | 97% | 6,841.4 | — | 112% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — |
| | 中古車販売 | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — |
| | 自動車整備 | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — | 0.0 | 0.0% | — |
| | 解体/破碎等 | 0.0 | 100.0% | 54% | 0.1 | 100.0% | 130% | 0.0 | 100.0% | 37% |
| | 小計 | 0.0 | — | 54% | 0.1 | — | 130% | 0.0 | — | 37% |
| 合計 | | 6,294.7 | — | 108% | 6,129.8 | — | 97% | 6,841.4 | — | 112% |

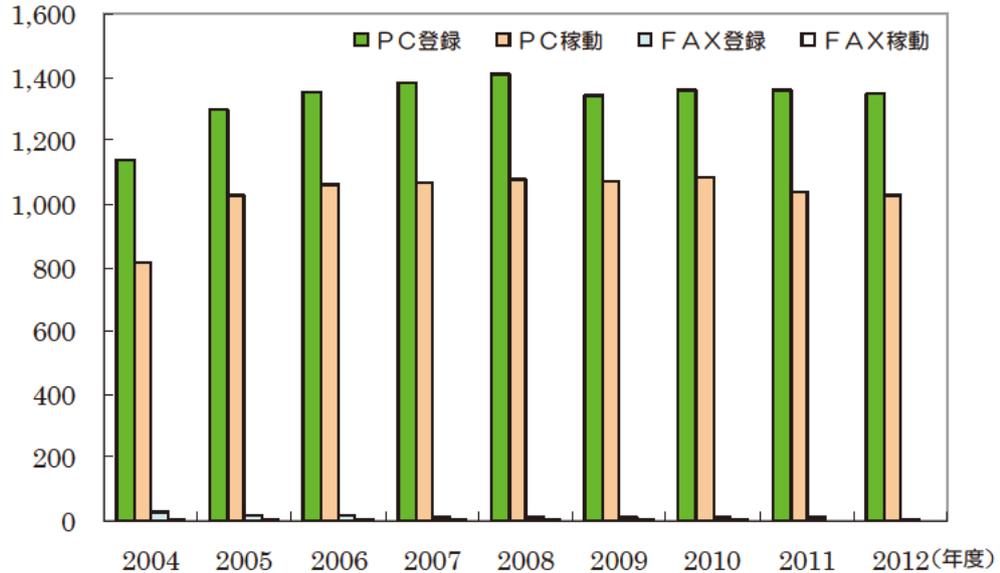
| 破碎工程 | | 2010年度 | | | 2011年度 | | | 2012年度 | | |
|------|--------|---------|-----|------|---------|-----|------|---------|-----|------|
| 方法 | 業種 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 | 件数 | 構成比 | 前年度比 |
| PC | 新車販売 | 0.0 | 0.0 | — | 0.0 | 0.0 | — | 0.0 | 0.0 | — |
| | 中古車販売 | 11.5 | 0.0 | 80% | 9.5 | 0.0 | 82% | 12.0 | 0.0 | 127% |
| | 自動車整備 | 2.0 | 0.0 | 100% | 1.3 | 0.0 | 69% | 1.7 | 0.0 | 126% |
| | 解体/破碎等 | 6,503.4 | 1.0 | 95% | 5,166.4 | 1.0 | 79% | 6,039.8 | 1.0 | 117% |
| | 小計 | 6,516.8 | — | 95% | 5,177.2 | — | 79% | 6,053.5 | — | 117% |
| FAX | 新車販売 | 0.0 | 0.0 | — | 0.0 | 0.0 | — | 0.0 | 0.0 | — |
| | 中古車販売 | 0.0 | 0.0 | — | 0.0 | 0.0 | — | 0.0 | 0.0 | — |
| | 自動車整備 | 0.0 | 0.0 | — | 0.0 | 1.0 | — | 0.0 | 0.0 | — |
| | 解体/破碎等 | 0.0 | 1.0 | 76% | 0.0 | 0.0 | 0% | 0.0 | 1.0 | — |
| | 小計 | 0.0 | — | 76% | 0.0 | — | 6% | 0.0 | — | 500% |
| 合計 | | 6,516.8 | — | 95% | 5,177.2 | — | 79% | 6,053.5 | — | 117% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

●事業者登録の推移

2005年度のPC事業者稼働事業所数は1千事業所（登録は1.2千事業所）で、その後も一定の事業所数で推移しています。

(単位：事業所数)



(単位：事業所数)

| 破碎工程 | | 2004年度 | | | 2005年度 | | | 2006年度 | | | 2007年度 | | | 2008年度 | | |
|------|--------|--------|-----|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 方法 | 業種 | 登録 | 稼働 | 比率 | 登録 | 稼働 | 比率 | 登録 | 稼働 | 比率 | 登録 | 稼働 | 比率 | 登録 | 稼働 | 比率 |
| PC | 新車販売 | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% |
| | 中古車販売 | 3 | 2 | 66.7% | 5 | 2 | 40.0% | 7 | 3 | 42.9% | 7 | 4 | 57.1% | 8 | 4 | 50.0% |
| | 自動車整備 | 14 | 7 | 50.0% | 17 | 11 | 64.7% | 18 | 9 | 50.0% | 20 | 10 | 50.0% | 20 | 10 | 50.0% |
| | 解体/破碎等 | 1,124 | 803 | 71.4% | 1,274 | 1,017 | 79.8% | 1,327 | 1,051 | 79.2% | 1,355 | 1,051 | 77.6% | 1,381 | 1,062 | 76.9% |
| | 小計 | 1,141 | 812 | 71.2% | 1,296 | 1,030 | 79.5% | 1,352 | 1,063 | 78.6% | 1,382 | 1,065 | 77.1% | 1,409 | 1,076 | 76.4% |
| FAX | 新車販売 | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% |
| | 中古車販売 | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% |
| | 自動車整備 | 2 | 0 | 0.0% | 2 | 0 | 0.0% | 2 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% |
| | 解体/破碎等 | 25 | 5 | 20.0% | 16 | 7 | 43.8% | 17 | 5 | 29.4% | 13 | 4 | 30.8% | 13 | 3 | 23.1% |
| | 小計 | 28 | 5 | 17.9% | 19 | 7 | 36.8% | 19 | 5 | 26.3% | 14 | 4 | 28.6% | 14 | 3 | 21.4% |
| 合計 | | 1,169 | 817 | 69.9% | 1,315 | 1,037 | 78.9% | 1,371 | 1,068 | 77.9% | 1,396 | 1,069 | 76.6% | 1,423 | 1,079 | 75.8% |

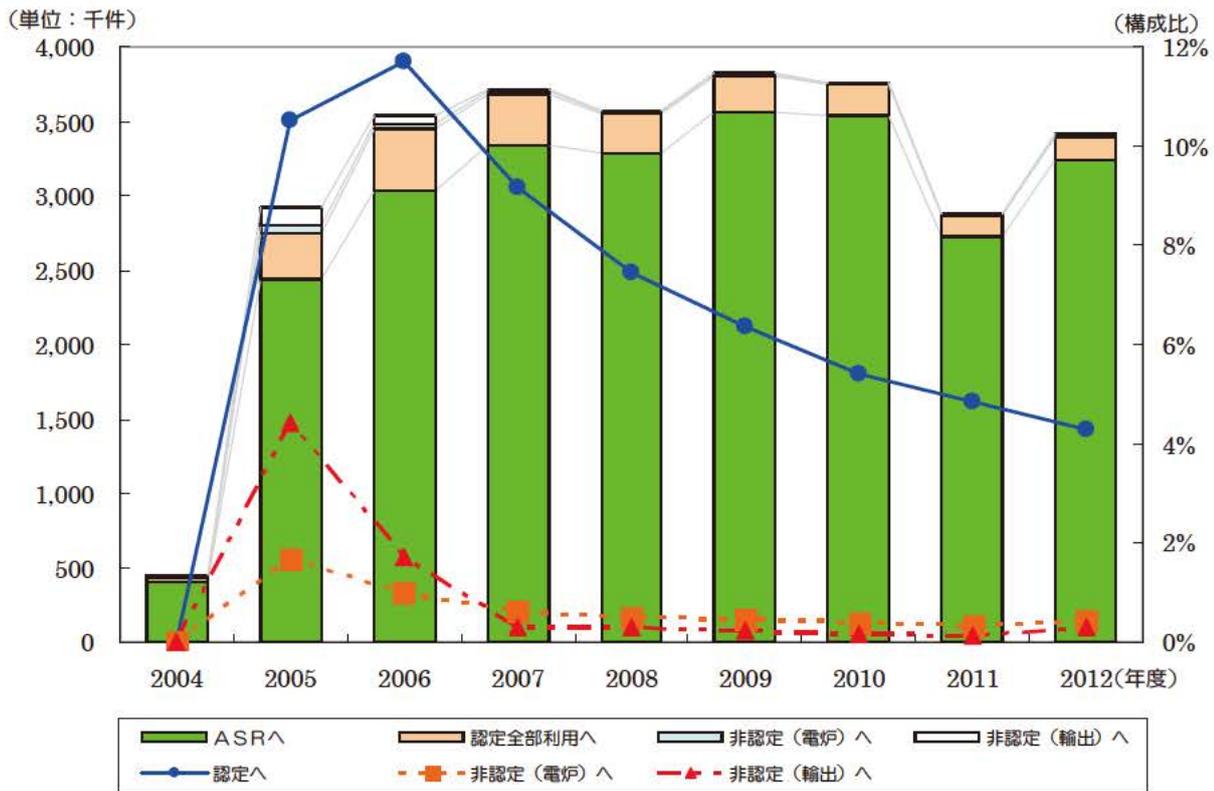
| 破碎工程 | | 2009年度 | | | 2010年度 | | | 2011年度 | | | 2012年度 | | |
|------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|--------|--------|-------|-------|
| 方法 | 業種 | 登録 | 稼働 | 比率 | 登録 | 稼働 | 比率 | 登録 | 稼働 | 比率 | 登録 | 稼働 | 比率 |
| PC | 新車販売 | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 100.0% | 0 | 0 | 0.0% |
| | 中古車販売 | 7 | 6 | 85.7% | 7 | 6 | 85.7% | 7 | 5 | 71.4% | 7 | 5 | 71.4% |
| | 自動車整備 | 19 | 11 | 57.9% | 19 | 12 | 63.2% | 19 | 11 | 57.9% | 18 | 11 | 61.1% |
| | 解体/破碎等 | 1,318 | 1,054 | 80.0% | 1,335 | 1,064 | 79.7% | 1,332 | 1,020 | 76.6% | 1,320 | 1,011 | 76.6% |
| | 小計 | 1,344 | 1,071 | 79.7% | 1,361 | 1,082 | 79.5% | 1,358 | 1,036 | 76.3% | 1,345 | 1,027 | 76.4% |
| FAX | 新車販売 | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% |
| | 中古車販売 | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% |
| | 自動車整備 | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% | 1 | 0 | 0.0% |
| | 解体/破碎等 | 9 | 4 | 44.4% | 9 | 3 | 33.3% | 8 | 1 | 12.5% | 6 | 2 | 33.3% |
| | 小計 | 10 | 4 | 40.0% | 10 | 3 | 30.0% | 9 | 1 | 11.1% | 7 | 2 | 28.6% |
| 合計 | | 1,354 | 1,075 | 79.4% | 1,371 | 1,085 | 79.1% | 1,367 | 1,037 | 75.9% | 1,352 | 1,029 | 76.1% |

3. 電子マニフェストシステムの実績

②引渡状況

●移動報告の推移

2005年度の破碎業者から後工程へ引渡された件数は2,928千件でしたが、2012年度は3,406千件となりました。



(単位：千件)

| 引渡種類 | 2004年度 | | 2005年度 | | 2006年度 | | 2007年度 | | 2008年度 | |
|------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| | 件数 | 構成比 |
| ASR^ | 411 | 90.3% | 2,441 | 83.4% | 3,030 | 85.6% | 3,340 | 89.9% | 3,280 | 91.8% |
| 認定全部利用^ | 19 | 4.1% | 308 | 10.5% | 415 | 11.7% | 341 | 9.2% | 266 | 7.4% |
| 非認定 (電炉) ^ | 7 | 1.5% | 49 | 1.7% | 34 | 1.0% | 23 | 0.6% | 17 | 0.5% |
| 非認定 (輸出) ^ | 18 | 4.0% | 130 | 4.4% | 60 | 1.7% | 11 | 0.3% | 11 | 0.3% |
| 合計 | 455 | | 2,928 | | 3,540 | | 3,714 | | 3,574 | |

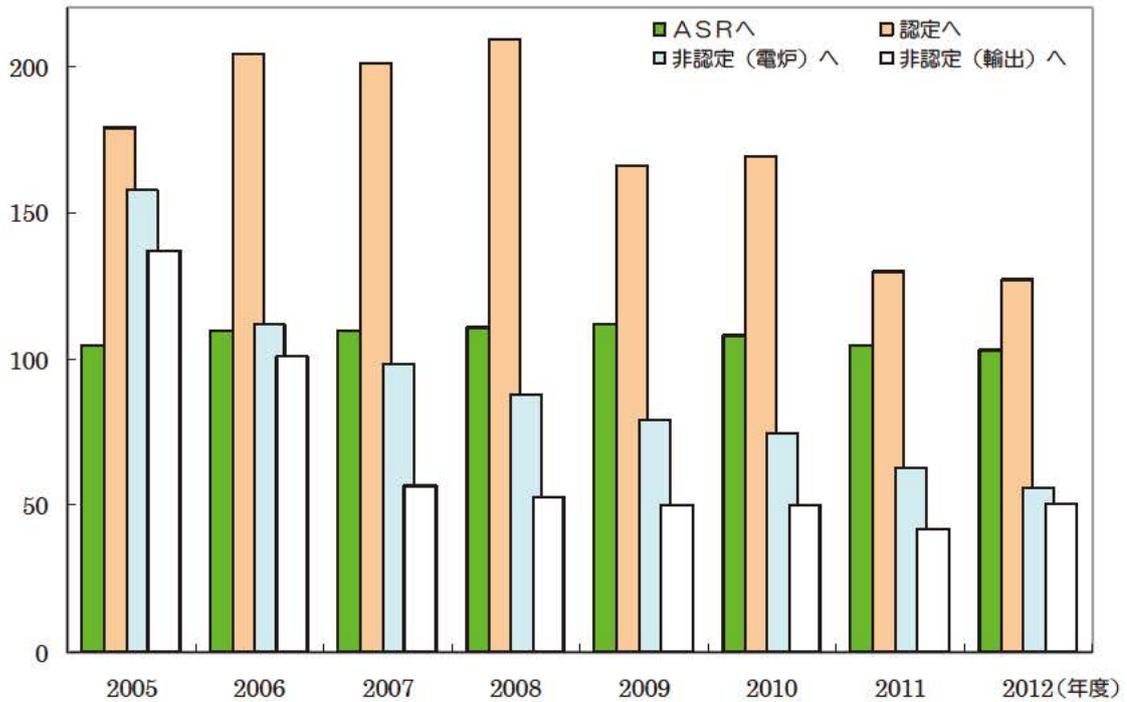
| 引渡種類 | 2009年度 | | 2010年度 | | 2011年度 | | 2012年度 | |
|------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 | 件数 | 構成比 |
| ASR^ | 3,556 | 92.9% | 3,539 | 94.0% | 2,731 | 94.7% | 3,245 | 95.3% |
| 認定全部利用^ | 244 | 6.4% | 204 | 5.4% | 139 | 4.8% | 146 | 4.3% |
| 非認定 (電炉) ^ | 18 | 0.5% | 15 | 0.4% | 9 | 0.3% | 10 | 0.3% |
| 非認定 (輸出) ^ | 9 | 0.2% | 6 | 0.1% | 3 | 0.1% | 5 | 0.1% |
| 合計 | 3,827 | | 3,764 | | 2,883 | | 3,406 | |

3. 電子マニフェストシステムの実績

●引渡先別の稼働事業所

2005年度稼働事業所数は579事業所でしたが、2012年度は337事業所まで減少しています。

(単位：事業所数)



(単位：事業所数)

| 引渡種類 | 2005年度 | | 2006年度 | | 2007年度 | | 2008年度 | |
|---------|--------|----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | 事業所数 | 増減 | 事業所数 | 増減 | 事業所数 | 増減 | 事業所数 | 増減 |
| ASR | 105 | — | 110 | 5 | 110 | 0 | 111 | 1 |
| 認定全部利用 | 179 | — | 204 | 25 | 201 | ▲3 | 209 | 8 |
| 非認定(電炉) | 158 | — | 112 | ▲46 | 98 | ▲14 | 88 | ▲10 |
| 非認定(輸出) | 137 | — | 101 | ▲36 | 57 | ▲44 | 53 | ▲4 |
| 合計 | 579 | — | 527 | ▲52 | 466 | ▲61 | 461 | ▲5 |

| 引渡種類 | 2009年度 | | 2010年度 | | 2011年度 | | 2012年度 | |
|---------|--------|-----|--------|----|--------|-----|--------|----|
| | 事業所数 | 増減 | 事業所数 | 増減 | 事業所数 | 増減 | 事業所数 | 増減 |
| ASR | 112 | 1 | 108 | ▲4 | 105 | ▲3 | 103 | ▲2 |
| 認定全部利用 | 166 | ▲43 | 169 | 3 | 130 | ▲39 | 127 | ▲3 |
| 非認定(電炉) | 79 | ▲9 | 75 | ▲4 | 63 | ▲12 | 56 | ▲7 |
| 非認定(輸出) | 50 | ▲3 | 50 | 0 | 42 | ▲8 | 51 | 9 |
| 合計 | 407 | ▲54 | 402 | ▲5 | 340 | ▲62 | 337 | ▲3 |

■出典（参考資料）

本書は下記の各資料を引用あるいは転載し、本財団が原稿を作成したものです。

- ・JAMAGAZINE Vol.40 2006.12月号（日本自動車工業会）
- ・日本自動車工業会 環境委員会 リサイクル廃棄物部会資料（日本自動車工業会）
- ・産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG
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資料（経済産業省、環境省）
- ・自動車リサイクル関係行政連絡会議資料（経済産業省、環境省）
- ・その他のホームページ上に公開された経済産業省・環境省資料
- ・道路運送車両法の一部を改正する法律概要（国土交通省）

自動車リサイクル法 指定法人 10年の歩み

平成25年11月発行

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館11階

TEL 03-5733-8300 FAX 03-3438-1600

URL <http://www.jarc.or.jp/>

禁無断転載

お問い合わせは事務統括部まで