

## 一部の解体業者に対するエアバッグ類処理料金の過少払いについて

本財団において以下のような事象が判明いたしました。「自動車リサイクル法」に基づく指定法人としてリサイクルシステムの信頼性を問われかねない事象をまねき、心よりお詫び申し上げます。事実関係、原因、再発防止への取り組み等以下の通りご報告いたします。

## 1. 事象

本財団再資源化支援部(以下支援部)より自動車再資源化協力機構(以下自再協)を通じて解体業者へ払い渡すエアバッグ類処理料金の一部(義務者不存在車\*分)が、支払い対象個数をすべて1個とするシステム上の設定となっていたため、実回収個数と差異が生じ過少払いになっていた。具体的影響額等は以下のとおりです。

なお、製造業者及びインポーターの車両は製造業者等がリサイクルシステムに送付する車両ごとの装備個数を元に支払い金額を算出する仕組みとなっているため同様の事象は発生しないことを確認しています。

\*並行輸入車やリサイクル義務を負うべき製造業者または輸入業者が倒産・撤退・廃業したため義務者が存在しない車及び製造業者を特定できない車。自動車ごとのエアバッグ類の個数を把握することが不可能であるため、製造業者及びインポーターが輸入し、前年に初度登録された自動車のエアバッグ類の「平均装備個数」を支援部が算出し、それを「台当たり個数」とみなしている。

## 確定データ

- 対象期間： 2005年2月～2009年11月支払い分
- 対象事業所数： 312事業所
- 対象台数： 1,093台
- 正規支払額： 3,032千円
- 支払済額： 620千円
- 差額(精算必要額)： 2,412千円

## 2. 想定される原因

### (1) システム系

前述の通り「みなし台あたり個数」や「実回収個数」にかかわらず「支払い対象個数」をすべて「1個」と認識するシステム上の設定によるもの。なぜ“1個”表示をすることになったか、システム概念設計及び初期業務設計にさかのぼって調査を実施した結果、

- ① 装備個数は、“0”や“空白”の設定はシステムで認められないため、後付装備が発生することを考慮し、“1個”を最小値と仮置いた。
- ② その後、解体業者への支払いのもとになる装備個数の考え方について検討、整理すべきところ、立ち上がり時期にうまくワーキング間の連携がとれず、未検討のまま運用に入ってしまった。

### (2) 業務系

エアバッグ類の処理費用はシステムから自動的にアウトプットされ支払いを自再協へ依頼している。支援部においては業務マニュアル上、支払いの総額を確認するのみであり、車両ごとに個数及び金額の確認は行っていなかった。

## 3. 緊急対応についての内容

### (1) 支払済み分の精算について

#### ① 車両確定

支援部が所有しているデータとリサイクルシステムから抽出したデータをもとに 12/4 該当車両を確定済み。

#### ② 差額精算

①で確定した車両情報をもとに解体業者への支払額を算出済み。このデータを基に解体業者へ支払精算を実施する。(平成22年2月末までに完了予定)

### (2) システム改修までの対応

手運用にて実績に基づき費用を算出し、解体業者へ支払いを実施。

## 4. 再発防止策

### (1) 暫定対応

システムの改修が完了するまでの間、支援部が月次精算を実施する際、車両ごとにエアバッグ類の装備個数、支払単価、金額について実績と手入力で作成した支払い一覧との突合せ確認を実施する。

### (2) 恒久対応

#### ① システム系

システム改修要件を確定のうえ、システムを改修する。

#### ② 業務系

料金算出時に装備個数が正しくシステムに登録されたことを確認できるように車両ごとの装備情報を画面から確認できるようにする。

#### 5. 製造業者及びインポーターへの影響

義務者不存在車は装備情報が不明なため、リサイクルシステム内で装備個数などを設定しているが、設定の方法に不具合があった。一方、製造業者及びインポーターの車両は製造業者及びインポーターからリサイクルシステムに送付するデータに含まれている装備個数をもとに支払の金額を算出しており、同様の不具合は発生しない。

以上

## 時系列 経緯・経過

11月 5日(木)	解体業者よりコンタクトセンター(以下 CC)へ以下の問い合わせがあり、再資源化支援部(以下支援部)に対して CC よりエスカレーションされた。「エアバッグ(義務者不存在車分)を8個引き渡したが1個分の手数料しか支払い明細書に記載がないので確認してほしい」支援部1・2号係担当者により内部調査開始。
11月 6日(金)	当該業者に対し、速報として調査結果(「データ上装備個数が1個となっていることから支払い対象個数も1個となっている」)を報告のうえ、詳細が判明次第確実に報告する旨を説明、当該業者も了承。 →システム部に調査依頼(引取個数データの確認及びシステムチェック)
11月 9日(月)	自再協に内容照会。
11月10日(火)	システム部との相互確認。
11月11日(水) ~13日(金)	システム部に対し新車・既販車の区分毎にデータ(車両基本テーブル、車両装備テーブル)の調査を依頼。 データ保守会社である日立へ支払い差額、支払い先について調査を依頼。 システム部から不具合情報入手(装備個数設定方法の不具合内容、同一不具合件数)。
11月16日(月)	不具合が確定したため専務理事報告。即日対策チームの立ち上げを決定、作業に入る。
11月17日(火)	調査状況の概略を経済産業省・環境省(以下主務官庁)へ説明。
11月18日(水)	主務官庁からニュースリリースにて事実関係を中心に公表、同時に本財団にても同様の公表。
11月20日(金)	自工会ワーキング資料及びシステムの設計書入手。装備個数を“1個”とした要因調査を実施。 日立より精算対象となる車両及び解体業者への支払い差額の速報値入手。
11月25日(火)	精算対象となる台数見込みを算出。
11月26日(水)	自工会へ協力依頼。エアバッグ類ワーキングの方々と、装備個数を“1個”とした要因調査を実施。
12月 4日(金)	対象事業所数、対象台数、差額(精算必要額)を確定。