



日本輸入組合	<p>1. JAIA から関係者への情報発信</p> <p>(1) 業界団体としての取組</p> <p>(2) JAIA HP でユーザーへ自動車リサイクル法・制度、リサイクル料金に関する情報を提供</p> <p>(3) JAIA HP 上に輸入車のリサイクル料金及びリサイクル実績のポータルサイトを設置し、輸入車各社の掲載ページを案内</p> <p>2. 環境配慮設計の取組みの公表</p> <p>(1) ボルボ・カー・ジャパンの取組み</p> <p>排出ガスレベルの規制値、燃料消費率、CO 排出量、騒音性能、冷媒の種類・量やリサイクル設定の有無等を記載した冊子を作成し、ユーザーへ提供</p> <p>(2) メルセデス・ベンツ日本の取組み</p> <p>自社 HP の中で各モデルのリサイクル配慮設計等の環境データを公開</p> <p>(参考) BMW は、本社解体工場にて開発段階の車両の解体性試験を行い開発段階で、自社基準において一定の解体性を担保するようにしている。</p> <p>3. ELV 指令に基づく再生資源の利用拡大</p> <p>(1) Daimler の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本国サイトで主力モデルの再生原料の使用状況等を公開。</li> <li>・再生原料はホイールアーチライニング、アンダーボディパネルなど、主に PP 材(ポリプロピレン)からなる部品に使用される。</li> </ul> <p>(2) BMW の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熱可塑性樹脂の 20%程度が再生材を使用し、日常で直接手に触れる部品への採用も始めている。</li> </ul> <p>4. 参考情報(リサイクル料金の低減)</p> <p>(1) ISO 対応エアバッグ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・解体段階における作業時間の短縮のため、ISO 規格一括作動処理ツールに対応したエアバッグの搭載を進めている。</li> <li>・インポーターによっては、2015 年の新車販売台数の 8 割以上が当該エアバッグ搭載車となっている。</li> </ul> <p>(2) フロン類の冷媒転換</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車リサイクル法に基づく回収義務のない、HFO-1234yf への転換を始めている。</li> </ul>	○ ○ ○	○ ○ ○		○ ○ ○	<p>⑮ ◆輸入車のインポーターの組織は、販売、マーケティング、アフターセールスの機能は有するが、開発機能は有していないことから、環境配慮設計に係る情報の入手が難しい。従って、環境配慮設計の定義の議論や出される結論の検証も困難になると思われる。</p> <p>⑯ ◆環境配慮設計の定義およびそれに基づくリサイクル料金の低減等の施策については、検討の段階から JAIA としても積極的に参画・貢献する所存である。なお、環境配慮設計の定義作り際には、国際動向も踏まえ、シンプルなものを目指す。</p> <p>⑩ ●リサイクル料金が、3品目の再資源化等のための料金であることを、消費者が正しく理解していくためには、さらなる情報提供が必要。</p> <p>⑪ ●リユース部品を単に使うということだけでなく、例えばリサイクルプラスチックを原料として活用状況の観点や、負担いただくリサイクル料金の用途の観点でも情報提供が必要であると考え。</p> <p>⑫ ●あらゆる世代が集う東京モーターショーを視察して気になったが、燃費とか次世代車の情報はあったが、3Rに関する情報がなかったというのは勿体無いと思った。</p> <p>⑭ ●基本的に燃費も環境配慮設計も環境情報の一つとして、関連づけを行って情報提供を活発化してほしいと思う。難しい事情があるかもしれないが、環境問題の扱いで、トピックス的な部分を中心に対応しているために、その周辺が抜け落ちてしまっているという感じがする。もう一度その辺りを振り返り、「環境」への対応の考え方を整理して議論したい。</p>
日本自動車販売協会連合会	<p>1. 情報提供について</p> <p>(1) ユーザーへの情報提供</p> <p>一般ユーザー向けに、自販連ホームページの「事業活動『自動車リサイクル』」で自動車リサイクルの概要について説明</p> <p>(2) 会員ディーラーへの情報提供</p> <p>自販連ホームページの会員専用ページ、「自販連の取り組み『自動車リサイクル』」で自動車リサイクルシステムのマニュアル閲覧・取得方法などを案内</p> <p>2. 使用済自動車の判別について</p> <p>使用済自動車の判別基準については、会員毎に独自の基準があり、自販連はその基準の参考となる資料等の展開を行っている。また、会員から一般ユーザーに情報提供を行う際に用いる資料を作成し、展開している。</p> <p>3. 使用済自動車の流れについて</p> <p>(1) 引取時の「有償」、「無償」、「逆有償」の割合</p> <p>(2) 引取自動車の業務の流れについて</p> <p>《東京トヨペット株式会社の事例》</p> <p>①自動車リサイクル法に対するお客様への周知及び認知状況 ②引取業者としての業務</p>	○	○		○	<p>⑰ ●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる。</p> <p>⑱ ●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供していただくことが求められる。</p> <p>⑲ ●経済産業省などの調査によると、使用済み自動車の引渡価格の表示について、いくつか問題が示されていたと記憶している。例えば、「逆有償」という表現は、本当に逆有償の場合もあるのかもしれないが、切り分けずに運賃などを含めて逆有償と示されると、誤解を与えることに繋がる可能性があるということをご共有認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である。</p>
全国軽自動車協会連合会	<p>1. 各都道府県軽自動車協会会員ディーラーへの周知</p> <p>(1) 自動車リサイクル制度の周知 (2) 「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」の周知</p> <p>2. 軽自動車協会会員ディーラーの活動状況</p> <p>(1) 各軽自動車協会課員ディーラーは、新車販売時に JARC 資料等により自動車リサイクル法の趣旨をユーザーに説明するとともに、JARC からの委託にもとづき、リサイクル料金の收受及びリサイクル券の発行を実施している。</p> <p>(2) 使用済自動車引取時には、使用済自動車の引取時には、上記 1. (2)により、車両本体の経済的価値・預託金・自動車諸税等の還付・返戻について、自動車所有者に対し、下記の説明等が行われている。</p> <p>①車の査定価格等を説明し、使用済自動車として処分する場合と下取車(中古車)として扱う場合との価格、費用等どちらが得かを選択していただくようにしている。</p> <p>②リサイクル料金の内容、使われ方について、リーフレット等を用いて説明し、最終所有者の負担である旨等を良く理解していただくようにしている。</p> <p>③自動車諸税、自賠責についても還付、返戻等に関し、なるべく詳細な金額を案内できるように商談時に説明し、下取りか使用済自動車かを判断できるようにしている。</p> <p>④車両を使用済自動車として引取る場合には、引取書類(使用済自動車引取証明書等)に本人の確認のサイン及び捺印をもらっている。</p>	○			○	<p>⑰ ●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる。</p> <p>⑱ ●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供していただくことが求められる。</p> <p>⑲ ●経済産業省などの調査によると、使用済み自動車の引渡価格の表示について、いくつか問題が示されていたと記憶している。例えば、「逆有償」という表現は、本当に逆有償の場合もあるのかもしれないが、切り分けずに運賃などを含めて逆有償と示されると、誤解を与えることに繋がる可能性があるということをご共有認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である。</p>

<p>日本中古自動車販売協会連合会</p>	<p><u>1. 産構審中環審合同会議でのこれまでの報告について</u>  ①平成20年12月25日、合同会議にて自動車リサイクル制度における中古自動車販売業者(引取業者)の当時の現況を説明  ②平成23年8月23日、合同会議にて「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」(23年2月公表)を踏まえたフォローアップ実施状況について以下の通り報告  ③平成26年10月2日、合同会議にて、上記フォローアップ後の自動車リサイクル制度における中古自動車販売業者の実態について報告  <u>2. 中古自動車販売業者の取引の現状</u>  (1)中古車の下取に係る実際の取引  (2)使用済み自動車としての引取  <u>3. 中古自動車販売協会連合会としての情報発信について</u>  ①会員(都道府県協会)専用ネットワーク「イントラネット」による情報提供を実施  ②参加会員(販売店)に対して、機関紙を発行し自動車リサイクル制度に係る情報提供を実施  ③都道府県協会、販売店、消費者に対し、ホームページを利用した自動車リサイクル制度等の周知を実施  <u>4. 中古自動車販売協会連合会としての情報共有について</u>  ①中古部品の活用推進について、ユーザーへの啓発、周知活動を目的とした「自動車リサイクル部品活用推進会議」への参加し、参加団体等との情報共有を実施  ②共同購買事業として、㈱ユーパーツ、㈱ビックウエーブと提携し、会員販売店に中古部品の利用をあっせんしている。</p>	<p>○</p>	<p>○ ○</p>	<p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p>	<p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p>	<p>⑳ ◆自動車リサイクル法の第5条(自動車をなるべく長期間使用することにより、自動車が使用済自動車となることを抑制するよう努める)にある通り、中古自動車販売事業者かつ引取業者としてユーザーにできるだけ長く使用済自動車とならないよう周知し、リユースを第一に考えていただくこと、及び使用済自動車となった場合にも中古部品として使用することでCO2排出が削減できること等を積極的に周知し、環境保護に努めてまいります。  ①保険利用をせず、新品部品より安価な中古部品の積極的に利用することで、結果的に自動車保険料の低減にもつながるといった選択肢があることをユーザーに周知する。  ②中古自動車部品の活用を推進するには、不具合箇所の特定と交換部品のマッチング情報等を容易に取得できるような環境整備が必要。</p> <p>㉑ ●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる。</p> <p>㉒ ●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供していただくことが求められる。</p> <p>㉓ ●経済産業省などの調査によると、使用済み自動車の引渡価格の表示について、いくつか問題が示されていたと記憶している。例えば、「逆有償」という表現は、本当に逆有償の場合もあるのかもしれないが、切り分けずに運賃などを含めて逆有償と示されると、誤解を与えることに繋がる可能性があるということをご共有認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である。</p>
<p>日本自動車整備振興会連合会</p>	<p><u>1. リサイクル部品の利用の促進に向けた取組</u>  ①日整連では、平成15年度、19年度及び24年度にユーザー説明用パンフレットをそれぞれ10万部作成し、全整備事業場に配布して普及促進を図っている。  ②各種会議等への参画  ③自動車の整備時等における、ユーザーへのリサイクル部品の情報提供等  <u>2. 参考情報</u>  (1)リサイクル部品の活用状況等について《平成20年日整連自動車分解整備業の実態調査》  ①リサイクル部品の使用の有無 ②リサイクル部品の調達方法 ③リサイクル部品の使用を促進させるための問題点及び要望等 ④主な中古・リビルト部品の使用状況  (2)リサイクル部品の検索システム</p>	<p>○</p>	<p>○</p>	<p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p>	<p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p>	<p>㉑ ◆リサイクル部品の使用拡大に係る課題  ㉒ ◆ある程度規格等統一できれば更に使い勝手はよくなる。  ㉓ ◆整備事業者は、道路運送車両法の認証に基づき事業活動を行っており、また、顧客も固定客が多い。そのため、事業は信用第一を旨としており、長年築いてきた信用を失うような行為を望まない。したがって、自動車の整備をする際に部品交換が必要となった場合も、部品に関する必要な情報の提供はするが、リサイクル部品を使用するか新品部品を使用するかについてユーザーの意向を尊重する。  なお、出処不明な部品(中古のエアバッグ等)については、機能や作動が確実に行われるか不安であり、使用しないとしている整備事業者が多い。</p> <p>㉑ ●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる。</p> <p>㉒ ●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供していただくことが求められる。</p> <p>㉓ ●経済産業省などの調査によると、使用済み自動車の引渡価格の表示について、いくつか問題が示されていたと記憶している。例えば、「逆有償」という表現は、本当に逆有償の場合もあるのかもしれないが、切り分けずに運賃などを含めて逆有償と示されると、誤解を与えることに繋がる可能性があるということをご共有認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である。</p>
<p>日本ELVリサイクル機構</p>	<p><u>1. 概要</u>  自動車ユーザーへの情報発信  関係者との情報共有  <u>2. 自動車ユーザーへの情報発信について</u>  (1)規格策定に向けた準備  (2)保証基準・品質基準の共通化  <u>3. 関係者との情報共有について</u>  (1)自動車リサイクル士制度  経済産業省、環境省、JAMA、JARC、JARP との検討会開催、テキスト等資料作成における情報提供、講習会を通じた情報共有  (2)資源循環への取り組み  メーカーの新技术情報の共有、JARS HP を通じた情報提供、ELV 機構による事業結果の報告  (3)意見交換  JAMA、JARC、JARP との4法人意見交換会も定期的に実施予定</p>	<p>○</p>	<p>○ ○</p>	<p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p>	<p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p>	<p>㉔ ◆自動車ユーザーとの直接的な関わりが少ない。  ㉕ ◆間接的なコミュニケーションとなるため、廃車の価値についての情報を直接伝えることができない。  ㉖ ◆ユーザーがどういった情報を求めているのかわかりにくい。  ㉗ ◆組織率が低いと、関係者からの情報を広く会員外の解体業者まで伝えきれない。</p> <p>㉑ ●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる。</p> <p>㉒ ●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供していただくことが求められる。</p> <p>㉓ ●経済産業省などの調査によると、使用済み自動車の引渡価格の表示について、いくつか問題が示されていたと記憶している。例えば、「逆有償」という表現は、本当に逆有償の場合もあるのかもしれないが、切り分けずに運賃などを含めて逆有償と示されると、誤解を与えることに繋がる可能性があるということをご共有認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である。</p> <p>㉔ ●市民からの意見という点では、JARCが行った消費者懇談会やELV機構が行った消費者からの意見聴取について、次の検討会においてその内容を紹介してほしい。</p>

<p>JARC</p>	<p><b>1. 概況</b> 2004 年度から 2008 年度の活動、2009 年度から 2011 年度の活動、2012 年度から 2014 年度の活動、2014 年度下期以降の活動</p> <p><b>2. 自動車ユーザー向けの取組み</b> (1)ユーザーが負担するリサイクル料金の使われ方及び自動車リサイクル制度へのユーザーの関わり方などの訴求点に係る情報を発信。また、JARC 情報発信等の取組みにおける問題・課題を確認するため、『自動車リサイクルの広報のあり方』に関する消費者懇談会などを開催し、これまでの活動の振り返りを実施。 (2)JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データを情報発信 (3)定点観測による自動車ユーザーの認知度の確認</p> <p><b>3. 関連事業者向けの取組み</b> (1)関連時事業者による円滑な業務運用が行えるように、統一した窓口を設置し、自動車リサイクルシステムの操作や実務運用に係る問い合わせ等に対応 (2)関連事業者に関係する様々な情報を主に Web ページを通じて発信 (3)事業者ニーズを確認するためにヒアリングを実施</p> <p><b>4. 自治体向けの取組み</b> (1)電子マニフェスト制度の安定運用が図られるように行政連絡会議や Web ページ等を通じて自治体関係者と情報を共有 (2)JARC が自治体の後方支援が図れるように不法投棄等対策事業を共有し、JARC 不法投棄対策支援事業の手引きを周知 (3)離島対策支援事業をより活用いただけるよう離島地域住民や自治体関係者に情報を発信</p>	<p>○</p> <p>○</p>		<p>○</p> <p>○</p> <p>○</p>	<p>○</p> <p>○</p> <p>○</p>	<p>②9 ◆幅広く自動車ユーザーが閲覧できる施策の検討が必要である。</p> <p>③0 ◆誰向けの情報なのか区分が必要、消費者は何処を見るべきか、メリハリが必要である。アピールポイントを分かりやすくし、自り制度のコンセプト等を分かるように工夫が必要である。</p> <p>③1 ◆自動車リサイクルに関わる方の姿が見えるように、その取組みの発信が必要である。</p> <p>③2 ◆30 歳未満の若年層の認知度が低い点について対策が必要である。</p> <p>③3 ◆情報システムのユーザビリティの観点で自動車ユーザーを始めとした関連事業者、自治体などと いった自動車リサイクルシステム利用者視点での課題・ニーズを把握する必要がある。</p> <p>③4 ◆中長期的に必要なと思われる自動車ユーザー、関連事業者の情報提供ニーズの把握 自治体における不法投棄・不適正処理等に対応するために必要となる情報提供ニーズを把握する必要がある。</p> <p>③5 ◆合同会議でご議論いただいている情報システムのフレキシビリティを拡充する観点で、バンパー、ガラス、リチウム電池、水素ボンベなどといった品目追加に備える必要がある（将来の大規模刷新における情報システムの要件への織込み必要）。</p> <p>③6 ◆ユーザーへの情報発信とその効果検証について、2014年5月実施の「自動車リサイクルの広報の在り方に関する消費者懇談会」のような、JARC情報発信の取組みについて恒常的な確認を受け、改善していく仕組みが必要である。</p> <p>③7 ◆関係主体間の情報共有の円滑化等について、この度発足した「情報発信の在り方等の検討会」のように関係主体間で情報を共有し、連携を図っていく仕組みが必要である。</p> <p>③8 ◆JARCが管理する使用済自動車の再資源化状況等データの更なる活用について、関係主体間の情報共有・連携を通じて、データ活用ニーズを把握し、使用済自動車の再資源化状況等データの発展的活用に繋げていく仕組みが必要である。</p> <p>⑩ ●リサイクル料金が、3 品目の再資源化等のための料金であることを、消費者が正しく理解していくためには、さらなる情報提供が必要。</p> <p>⑪ ●リユース部品を単に使うということだけでなく、例えばリサイクルプラスチックを原料として活用状況の観点や、負担いただくリサイクル料金の用途の観点でも情報提供が必要であると考え。</p> <p>③9 ●地方自治体と関係機関との情報共有の観点で意見を述べる。地方自治体の自治法上の主な役割は、関連事業者に対しての許可と、許可に伴う各種行為義務が行われていることを指導・監督することだが、本検討会で示された自動車リサイクルの様々な情報が不適正処理の端緒を見つける上で非常に重要・有用なものであることを再認識した。そういう意味で、地方自治体から様々なニーズを汲み取った上で情報システムの改善に繋げてほしい。</p> <p>④0 ●全国自治体にもシステム改善ニーズをきいてほしい。</p> <p>②8 ●市民からの意見という点では、JARCが行った消費者懇談会やELV機構が行った消費者からの意見聴取について、次の検討会においてその内容を紹介してほしい。</p> <p>④1 ●自動車ユーザー自身と自動車リサイクルへの関わりへの訴求が必要ではないか。</p> <p>④2 ●自動車リサイクル内容について解りやすい情報発信が必要ではないか。</p> <p>④3 ●マーケティング視点からターゲット・媒体等、効果的な情報発信が必要ではないか。</p>
-------------	--	-------------------	--	----------------------------	----------------------------	---

課題等番号	検討会で示された課題・意見等
全体的な意見	<p>(凡例) ◎議場での意見</p> <p>④4 ◎消費者に対しては、リサイクル制度を支える当事者として、その役割を認識してもらう必要がある。</p> <p>④5 ◎何を目的として、どんな情報を誰が発信していくのか、という役割分担の整理が必要である。</p> <p>④6 ◎自動車ユーザーだけでなく、それを支えるバックグラウンドである社会、すなわち、一般市民向けの情報が必要であると考え。例えば、自動車リサイクルの目標、それに対する現況やこれまでの成果などを伝えていかなければならない。</p> <p>④7 ◎自動車ユーザー向けと、一般市民向けに分け、さらに自動車の購入、使用、使用済みの時点毎の時間軸で必要となる情報についても整理が必要である。</p> <p>④8 ◎各関係主体と所属会員の関係でいえば、各関係主体が組織として所属会員に向けてどのような情報を提供し、所属会員からどのような情報を取得し、それをどのように公表しているのかという点は組織の存在意義にも関わる。そういう点も含めて考えていかなければならない。</p> <p>④9 ◎一部の関係主体においては、組織としてCSRレポートを作成し公表していると思うが、このようなCSRや環境等に関するレポートの作成・公表を実施する時代がきたのではないかと思う。</p>