

# 「情報発信の在り方等に関する検討会」 に関する報告書(ドラフト)

2016 年 6 月

情報発信の在り方等に関する検討会

## 第1章 情報発信の在り方等に関する検討会の目的と検討体制等

1. 背景と目的
2. ユーザーへの情報発信等に関する検討課題
3. ユーザーへの情報発信等に関する検討・取組み体制
4. 情報発信の在り方等に関する検討会のメンバー構成

## 第2章 関係主体による情報発信の取組の現状と課題についての報告

## 第3章 ユーザーへの情報発信等を行うにあたって前提とすべき考え方の整理

1. ユーザー等への情報発信に際して気をつけるべき観点
2. ユーザーへの情報発信等の目的
3. 自動車リサイクルの発展に向けた情報の活用例

## 第4章 自動車リサイクルに関する課題と関係主体の情報発信の必要性の検討

1. 引取業者におけるユーザー等への情報発信の検討
2. リユース・リビルト部品に関する情報発信等及びユーザー選択の促進の検討
3. 環境配慮設計・再生資源利用の進んだ自動車に関する情報発信等の取組みの検討
4. JARC 情報発信の現状と課題及び今後の対応の検討

### <参考>

1. 検討会の開催経緯
2. 参考資料

## 第1章 情報発信の在り方等に関する検討会の目的と検討体制等

### 1. 背景・目的

我が国においては年間約 330 万台の使用済自動車が発生しているが、2005 年 1 月に施行した自動車リサイクル制度の下、自動車ユーザー（以下、「ユーザー」という。）、自動車製造業者、関連事業者等が、国内実情に配慮し循環型社会の構築を目標に取り組みを進めた結果、車両重量ベースで約 99%のリサイクル率を達成するなど、概ね適性にリサイクルが為されているところ。

このような現状を踏まえ、産業構造審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル小委員会及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同会議（以下、「合同会議」という）における制度施行後 10 年に伴う見直しの議論においては、自動車における 3R（リデュース、リユース、リサイクル）の推進・質の向上、自動車リサイクル制度の安定的かつ効率的な運用、そして今後の制度のあるべき姿等の論点を中心に議論が行われ、2015 年 9 月に『自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書』（以下、「合同会議報告書」という）として取りまとめられた。

当該合同会議報告書においてはユーザーへの情報発信等の取組みについて幾つかの課題が示され、これらに取り組むため、国の要請の下で公益財団法人自動車リサイクル促進センター（以下、「JARC」という）が主催する『情報発信の在り方等に関する検討会』（以下、「検討会」という）にて、ユーザー、自動車製造業者等、関連事業者、自治体に代表される関係主体が連携して自動車リサイクル制度における役割を改めて確認すると共に、自動車リサイクル制度の更なる発展に向けたユーザーに対する情報発信等の在り方について 6 回に亘り検討を行ってきた。

本検討会報告書は、これらの検討を踏まえ、後述のとおり、その成果をまとめたものである。

### 2. ユーザーへの情報発信等に関する検討課題

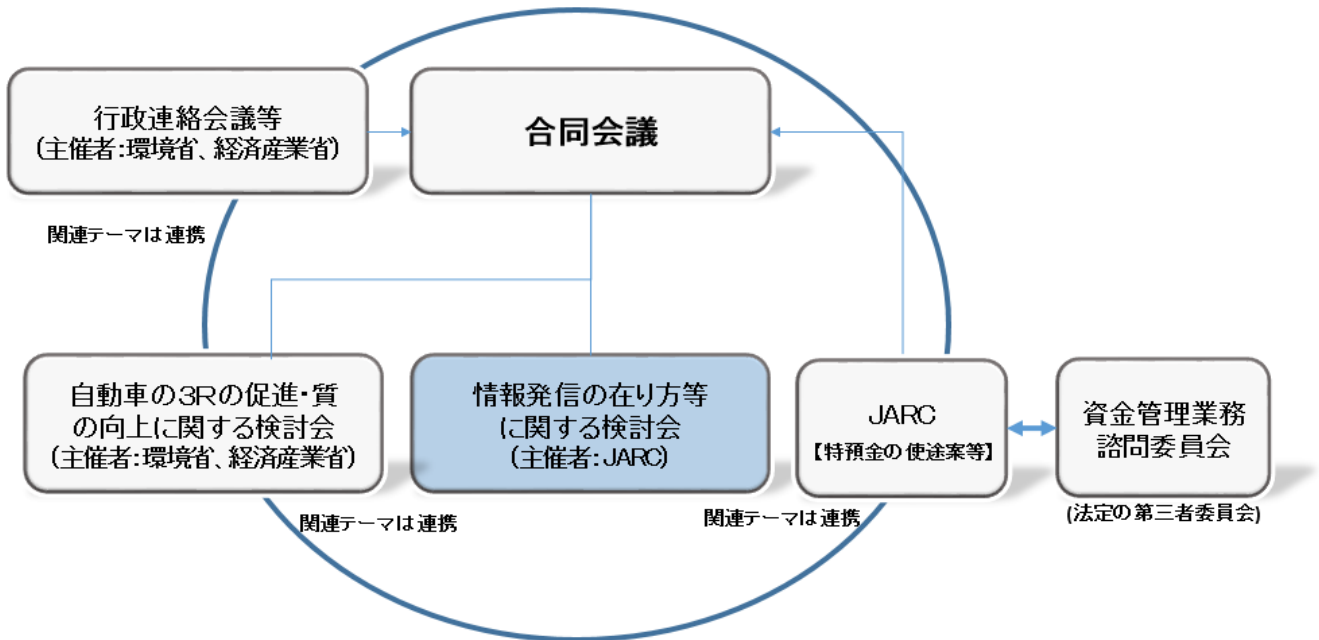
合同会議報告書で示された課題のうち、本検討会で取扱う主なテーマは次のとおりである。

- (1) 引取業者におけるユーザーへの情報発信
  - ・引取業者による情報提供の在り方、国による伝達及び引取業者による対応
  - ・使用済自動車の一般的価格に関するユーザーへの情報発信 等
- (2) 環境配慮設計・再生資源利用の進んだ自動車へのユーザー選択の促進 等
- (3) リユース・リビルト部品のユーザー選択の促進 等
- (4) JARC情報発信機能の一層の発揮
  - ・システム改善ニーズの把握
  - ・JARCによるユーザーへの情報発信
  - ・JARCが管理する使用済自動車の再資源化状況等データの活用 等

\*合同会議で示された課題の内、本検討会で取扱う検討内容は「参考 1」を参照。

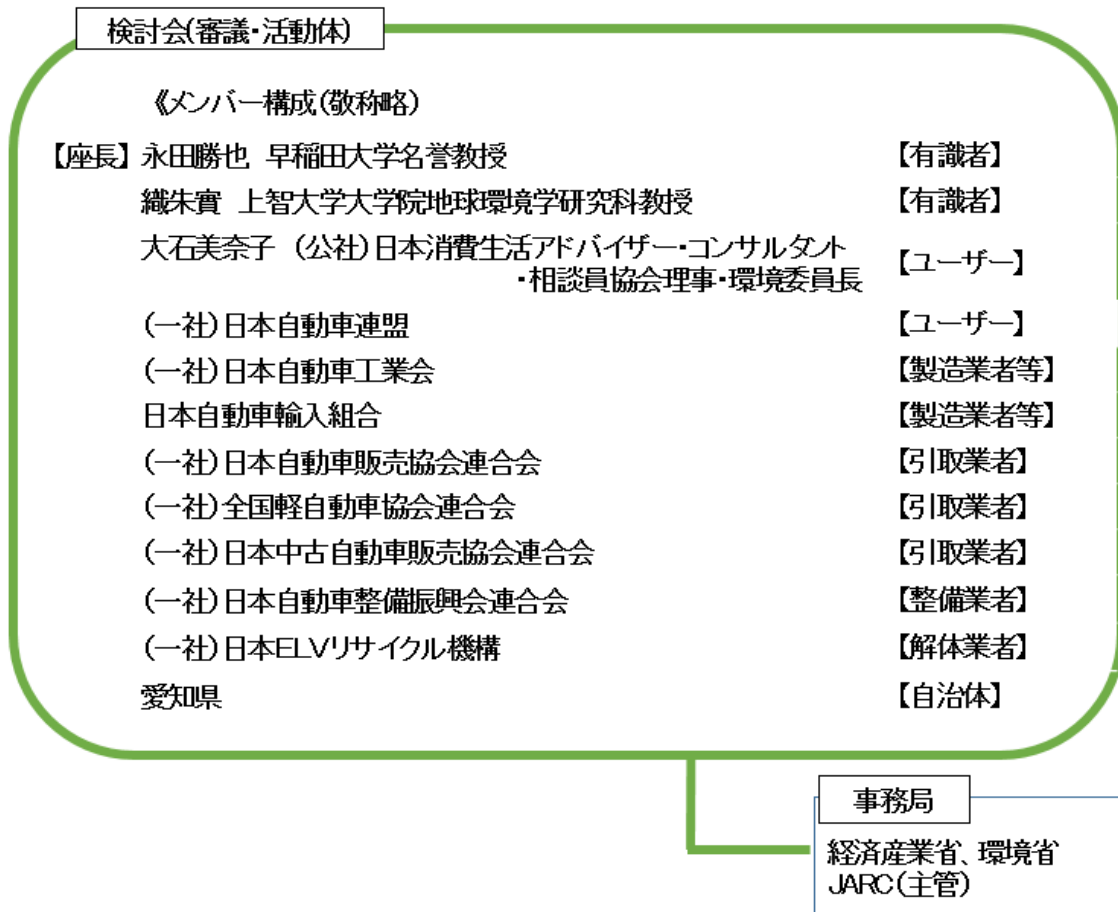
### 3. ユーザーへの情報発信等に関する検討・取組み体制

合同会議報告書で示された課題のうちユーザーへの情報発信等に関する検討・取組みについては、下図の体制にて整理・検討を行い、関連するテーマについては必要に応じて各会議体と連携を図った。



【図1】 検討・取組み体制

### 4. 情報発信の在り方等に関する検討会のメンバー構成



【図2】 検討会のメンバー構成

## 第2章 関係主体における情報発信の取組の現状と課題を共有

合同会議報告書で示されたユーザーへの情報発信・共有等に関する課題に対応すべく、ユーザーを始め、自動車製造業者等、関連事業者に代表される関係主体が実施してきたこれまでの取組・課題を共有した。

- 公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会は、主に「自動車リサイクルの更なる取組みを進めるための情報提供のあり方」を説明。
- 一般社団法人日本自動車連盟は、主に「自動車ユーザーへの情報発信」、「情報発信の在り方に係る課題」を説明。
- 一般社団法人日本自動車工業会は、主に「自動車メーカーがこれまで自動車リサイクルに関する情報公開」、「情報公開の結果」、「今後の情報公開の考え方」を説明。
- 日本自動車輸入組合は、主に「JAIA から関係者への情報発信」、「環境配慮設計の取組みの公表」、「ELV 指令に基づく再生資源の利用拡大」、「参考情報(リサイクル料金の低減)」、「今後の課題」を説明。
- 一般社団法人日本自動車販売協会連合会は、主に「ユーザー、会員ディーラーへの情報提供」、「使用済自動車の判別」、「使用済自動車の流れ」を説明。
- 一般社団法人全国軽自動車協会連合会は、主に「都道府県軽自動車協会会員ディーラーへの周知」、「軽自動車協会会員ディーラーの活動状況」を説明。
- 一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会は、主に「産構審中環審合同会議でのこれまでの報告」、「中古自動車販売業者の取引の現状」、「中古自動車販売業者の取引の現状」、「中古自動車販売協会連合会としての情報発信、情報共有」、「情報発信および情報共有についての課題」を説明。
- 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会が、主に「リサイクル部品の利用の促進に向けた取組」、「リサイクル部品の活用状況等について」を説明。
- 一般社団法人日本 ELV リサイクル機構は、主に「自動車ユーザーへの情報発信」、「関係者との情報共有」、「情報発信・情報共有における課題」を説明。
- 公益財団法人自動車リサイクル促進センターは、主に「自動車ユーザー向けの取組み」、「関連事業者向けの取組み」、「自治体向けの取組み」、「現時点での課題認識と将来に向けた課題」を説明。

この関係主体が実施してきたこれまでの取組・課題のまとめ及び情報発信の取組みの現況を整理した結果は、次ページのとおりである。



出席者	情報発信の取組	左記情報発信の取組を次の4つに分類				検討会で示された関係主体の課題・意見等	
		1 自動車リサイクル制度の 情報	2 自動車ユーザーが自動 車リサイクルに どう関るの かについて の情報	3 自動車リサイ クルの実績・ 成果の情 報	4 関連事業 者等との 情報共有	課題 等 番号	(凡例) ○:関係主体の資料から抜粋した課題等 ●:他出席者からの意見等 ◎:団体自らの意見等
	以下、第1回検討会資料から要点を抜粋						
日本自動車輸入組合	1. JAIA から関係者への情報発信 (1)業界団体としての取組	○	○		○	⑮ ○輸入車のインポーターの組織は、販売、マーケティング、アフターセールスの機能は有するが、開発機能は有していないことから、環境配慮設計に係る情報の入手が難しい。従って、環境配慮設計の定義の議論や出される結論の検証も困難になると思われる。 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に際しては、国際動向も踏まえ、シンプルなものを目指す。  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。 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使途の観点でも情報提供が必要であると考え。 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。 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。	
	(2)JAIA HP でユーザーへ自動車リサイクル法・制度、リサイクル料金に関する情報を提供	○	○		○		
	(3)JAIA HP 上に輸入車のリサイクル料金及びリサイクル実績のポータルサイトを設置し、輸入車各社の掲載ページを案内	○	○		○		
	2. 環境配慮設計の取組みの公表 (1)ボルボ・カー・ジャパンの取組み 排出ガスレベルの規制値、燃料消費率、CO 排出量、騒音性能、冷媒の種類・量やリサイクル設定の有無等を記載した冊子を作成し、ユーザーへ提供			○			
	(2)メルセデス・ベンツ日本の取組み 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 (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。			○			
	3. ELV 指令に基づく再生資源の利用拡大 (1)Daimler の取組み ・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。 ・再生原料はホイールアーライニング、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。			○	○		
	(2)BMW の取組み ・熱可塑性樹脂の 20%程度が再生材を使用し、日常で直接手に触れる部品への採用も始めている。			○			
	4. 参考情報(リサイクル料金の低減) (1)ISO 対応エアバッグ ・解体段階における作業時間の短縮のため、ISO 規格一括作動処理ツールに対応したエアバッグの搭載を進めている。 ・インポーターによっては、2015 年の新車販売台数の 8 割以上が当該エアバッグ搭載車となっている。			○	○		
	(2)フロン類の冷媒転換 ・自動車リサイクル法に基づく回収義務のない、HFO-1234yf への転換を始めている。			○			
	日本自動車販売協会連合会	1. 情報提供について (1)ユーザーへの情報提供 一般ユーザー向けに、自販連ホームページの「事業活動『自動車リサイクル』」で自動車リサイクルの概要について説明 (2)会員ディーラーへの情報提供 自販連ホームページの会員専用ページ、「自販連の取り組み『自動車リサイクル』」で自動車リサイクルシステムのマニュアル閲覧・取得方法などを案内	○	○			
2. 使用済自動車の判別について 使用済自動車の判別基準については、会員毎に独自の基準があり、自販連はその基準の参考となる資料等の展開を行っている。また、会員から一般ユーザーに情報提供を行う際に用いる資料を作成し、展開している。				○			
3. 使用済自動車の流れについて (1)引取時の「有償」、「無償」、「逆有償」の割合		○					
(2)引取自動車の業務の流れについて 《東京トヨペット株式会社の事例》 ①自動車リサイクル法に対するお客様への周知及び認知状況 ②引取業者としての業務	○	○					

出席者	情報発信の取組	左記情報発信の取組を次の4つに分類				検討会で示された関係主体の課題・意見等	
		1 自動車リサイクル制度の 情報	2 自動車ユーザーが自動 車リサイクルに どう関るの かについて の情報	3 自動車リ サイクルの実 績・成果の 情報	4 関連事業 者等との 情報共有	課題 等 番号	(凡例) ○:関係主体の資料から抜粋した課題等 ●:他出席者からの意見等 ◎:団体自らの意見等
全国軽自動車協会連合会	以下、第1回検討会資料から要点を抜粋						
	1.各都道府県軽自動車協会会員ディーラーへの周知 (1)自動車リサイクル制度の周知 (2)「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」の周知	○			○	17	●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる。 ●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ことが求められる。 ●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。
2.軽自動車協会会員ディーラーの活動状況 (1)各軽自動車協会課員ディーラーは、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。		○		○	18		
	(2)使用済自動車引取時には、使用済自動車の引取時には、上記1.(2)により、車両本体の経済的価値・預託金・自動車諸税等の還付・返戻について、自動車所有者に対し、下記の説明等が行われている。 ①車の査定価格等を説明し、使用済自動車として処分する場合と下取車(中古車)として扱う場合との価格、費用等どちらが得かを選択していただくようにしている。 ②リサイクル料金の内容、使われ方について、リーフレット等を用いて説明し、最終所有者の負担である旨等を良く理解していただくようにしている。 ③自動車諸税、自賠償についても還付、返戻等に関し、なるべく詳細な金額を案内できるように商談時に説明し、下取りか使用済自動車かを判断できるようにしている。 ④車両を使用済自動車として引取る場合には、引取書類(使用済自動車引取証明書等)に本人の確認のサイン及び捺印をもらっている。		○		○	19	
日本中古自動車販売協会連合会	1.産構審中環審合同会議でのこれまでの報告について					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う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
	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				○		
	2.中古自動車販売業者の取引の現状					17	
	(1)中古車の下取に係る実際の取引		○			18	
	(2)使用済み自動車としての引取		○			19	
	3.中古自動車販売協会連合会としての情報発信について				○		
	①会員(都道府県協会)専用ネットワーク「イントラネット」による情報提供を実施				○		
	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	○			○			
4.中古自動車販売協会連合会としての情報共有について							
①中古部品の活用推進について、ユーザーへの啓発、周知活動等を目的とした「自動車リサイクル部品活用推進会議」への参加し、参加団体等との情報共有を実施		○		○			
②共同購買事業として、(株)ユーパーツ、(株)ビックウエーブと提携し、会員販売店に中古部品の利用をあっせんしている。		○		○			
日本自動車整備振興会連合会	1.リサイクル部品の利用の促進に向けた取組		○		○	21	○リサイクル部品の使用拡大に係る課題 ○ある程度規格等統一できれば更に使い勝手はよくなる ○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
	①日整備では、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。				○	22	
	②各種会議等への参画				○	23	
	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		○				
	2.参考情報				○		
(1)リサイクル部品の活用状況等について《平成20年日整連 自動車分解整備業の実態調査》							
①リサイクル部品の使用の有無 ②リサイクル部品の調達方法 ③リサイクル部品の使用を促進させるための問題点及び要望等 ④主な中古・リビルト部品の使用状況							
(2)リサイクル部品の検索システム				○	17	●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる ●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ことが求められる ●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	
					18		
					19		





検討会で示された課題・意見等

	課題等番号	(凡例) ◎議場での意見
全体的な意見	④④ ④⑤ ④⑥ ④⑦ ④⑧ ④⑨	◎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 ◎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 ◎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する 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 ◎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 ◎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ういう情報を提供し、所属会員からどういう情報を取得し、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 ◎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

関係主体における情報発信の取組みの現況の整理について

第1回検討会で示された資料、及びWebページ等で公開されている情報を下に下表のとおり整理した。

(凡例)「●」⇒第1回検討会で示された情報発進取組情報、「○」⇒関係主体のWebページ等で公開されている情報、「下表の①②・・・の番号」⇒「第1回情報発信の在り方等に関する検討会のまとめ」記載の課題等番号と関連付く

発信する情報	関係主体								
	日本自動車連盟	日本自動車工業会	日本自動車輸入組合	日本自動車販売協会連合会	全国軽自動車協会連合会	日本中古自動車販売協会連合会	日本自動車整備振興会連合会	日本ELVリサイクル機構	JARC
<b>1.自動車リサイクル制度の情報</b>									
(1)自動車リサイクルの背景、目的、システムの概要	● ○	○	● ○	● ○	● ○	● ○	○	● ○	● ○
(2)自動車ユーザーを始めとした関係者の役割の概要	● ○	○	● ○	● ○	○	○	○	○	● ○
(3)指定3品目のリサイクル処理（リサイクル料金の使われ方）	● ○	○ ⑩	● ○ ⑩	● ○	● ○	● ○	○	○	● ○ ⑩
<b>2.自動車ユーザーが自動車リサイクルにどう関わるのか、についての情報</b>									
<b>(1)リサイクル料金を支払う・受取る</b>									
a)自動車購入時にリサイクル料金を支払う	● ○	○	● ○	● ○	● ○	○	○	○	○
b)中古車下取り時にリサイクル料金を受取る【③】	● ○	○	○	● ○ ⑰	● ○ ⑰	● ○ ⑰	○ ⑰	○ ⑰	○
c)使用済自動車引渡し時にリサイクル料金を支払う【③】	● ○	○	○	● ○	● ○	● ○	○	○	○
<b>(2)使用済自動車を引取業者に引渡す</b>									
a)自治体に登録された引取業者に引渡し、引取りの書面を受取る	● ○	○	○	○	○	● ○	○	○	○
b)車検残存期間に応じた自動車重量税の還付の手続きを行う	○	○	○	○	○	○	○	○	○
(3)使用済自動車の価値を認識する				● ○* ⑱	● ○* ⑱	● ○* ⑱	○* ⑱	○* ⑱/⑲	○
(4)自動車の長期使用に努める				⑱	⑱	⑱/⑳	⑱	⑱	○
(5)自動車の購入に当たり再資源化等の実施に配慮して製造された自動車を選択する【①⑥】									
(6)リサイクル部品の使用に努める【②】				○		● ○	● ○ ㉑/㉒/㉓	● ○	○
<b>3.自動車リサイクルシステムの実績・成果の情報</b>									
(1)再資源化等の実施状況		● ○	● ○					● ○	● ○
(2)リサイクル料金の預託・管理・払渡し状況等		○							● ○
(3)事業者登録・許可事業者の情報									○
(4)自動車の長期使用の状況(平均使用年数)		○						○	○
(5)不法投棄・不適正保管の状況(離島対策含む)									● ○
(6)自動車における3Rの促進・質の向上	● ○	● ○ ⑪/⑫/⑬/⑭/⑮/⑯	● ○ ⑪/⑫/⑬/⑭/⑮/⑯					● ○	
(7)次世代車の適正処理、自動車リサイクルの国際展開		● ○	● ○					○	

\*中古車市場相場、査定基準価格、使用済自動車相場又はくず鉄相場などを参考

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

⑲/⑳/㉑

④/⑧/⑨/⑩/⑪/⑫/⑬/⑭/⑮/⑯

⑳/㉑/㉒/㉓

⑳/㉑/㉒/㉓/㉔/㉕/㉖/㉗/㉘/㉙/㉚/㉛/㉜/㉝/㉞/㉟/㊱/㊲/㊳/㊴/㊵/㊶/㊷/㊸/㊹/㊺/㊻/㊼/㊽/㊾/㊿

関係主体の情報発信に共通する課題等番号

この関係主体が実施してきた情報発信の取組みの現況を整理した結果から、今後の検討すべき事項を次のとおり洗い出した。

- ユーザーには自動車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。
- ユーザーを支えるバックグラウンドである社会・国民向けに、関係主体が取組む自動車リサイクルの目標や成果を一例とする情報発信が必要である。
- 自動車リサイクルの重要性や社会的便益などの情報発信の取組みが必要である。
- 自動車購入、使用、使用済みなどの時間軸で必要となるユーザー向けの情報がどういったものなのか整理を行い、ユーザー向けに分かりやすく的確な情報発信が必要である。
- ユーザーへの情報発信などのベストプラクティス(好事例)について関係主体との間で情報共有の取組みが必要である。
- JARCが公表する資料や情報など自動車リサイクルの関する共通的な情報の有効活用について検討が必要である。
- ユーザー向けの情報を更にわかりやすいものにするため、自動車リサイクルに関する共通情報に関する記載方法・内容などを関係主体間で共有化し、ある程度の共通認識の下で取組んでいく必要がある。
- JARCは、再資源化関連データの活用の際して、予め個人情報の取扱いなどの順法性を始め、情報発信の目的、活用方法、優先順位、費用対効果など情報発信の原則となるルールの策定が必要である。

### 第3章 ユーザーへの情報発信等を行うにあたって前提とすべき考え方の整理

ユーザーへの情報発信等を適切に行うにあたっては、各関係主体においてその前提となる考え方を共有しておくことが必要であるため、環境省環境経済課が公表する「企業の環境情報開示のあり方に関する検討委員会 中間報告(H23.6.23)」(「参考 2」参照)を始めとする環境情報等に関するユーザーへの情報発信等の在り方に関する過去の検討結果を参考にしながら、自動車リサイクルにおけるユーザーへの情報発信等を行うにあたって前提とすべき考え方を次のとおり整理した。

#### 1. ユーザー等への情報発信に際して気をつけるべき観点

自動車リサイクル制度において様々な役割を担っているユーザーは制度を支える当事者としての役割を十分に認識する必要があり、関係主体はユーザーの意思決定や行動に影響を与える有用な情報を的確に発信していくことが求められていると考える。

自動車リサイクルにおけるユーザーの意思決定や行動に影響を及ぼす有用な情報には次の要素が含まれている必要があり、関係主体はこれらを意識して情報発信等の取り組みを行っていくことが望まれる。

- ユーザーが自動車リサイクルにおける自身の役割を理解したうえで、使用済自動車の引渡しやリサイクル部品の選択などの意志決定を行っていくことが重要である。  
ユーザーと他の関係主体との間の情報の非対称性を解消するため、適切に情報発信を行っていく必要があり、その情報は網羅的なものであり、恣意的でない等の条件を満たす必要がある。
- ユーザーが自動車購入に際して、各自動車のリサイクル性能等の各種情報を比較して選択できるようにすることが重要である。  
情報発信等に際しては、誰でも理解ができるように特別な専門用語を使わず、可能な限り数値情報などで比較ができるようにする必要がある。これに加えて、これら情報はできる限り早いタイミングで公開されるとともに、すでに公開された情報が履歴として保存・蓄積され経年変化を観察できるようにすることが望まれる。
- 多くの自動車リサイクルの関係者に自動車リサイクルの重要性や社会的便益などを正しく理解してもらえるように工夫していくことが重要である。  
自動車リサイクルに関する共通情報を発信する際、用語、文章、図・表・グラフ等を用いて、対象となる事象を忠実に表現し、理解を容易にしていけることが必要である。  
また、できる限り数値情報などを活用し、経年変化を観察できるようにすることが望まれる。例えば、自動車リサイクルの取組みの目標・成果などを評価する上で、数値情報は自動車リサイクルの関係者の理解を助け、文章による記述情報の信頼性を高める効果がある。

## 2. ユーザーへの情報発信等の目的

自動車リサイクル制度において様々な役割を担っているユーザーには、制度を支える当事者としての役割を十分に認識し、主体的な役割を発揮することが求められる。

これを踏まえ、ユーザーへの情報発信等の目的を整理すると次のような事項が考えられる。

- ①ユーザー等の自動車リサイクルへの理解の促進及び自動車リサイクル実績の告知
- ②ユーザー等の環境対応の促進と優良企業の選択
- ③企業の環境貢献についての説明責任
- ④各関係主体の意思決定に影響を与える有用な情報の提供
- ⑤関連企業の環境取組みの促進
- ⑥優良企業・優良ユーザーの育成
- ⑦関係主体間の連携の促進
- ⑧公正取引の実現のための対応・確認
- ⑨行政対応の効率性と確実性の向上

## 3. 自動車リサイクルの発展に向けた情報の活用例

自動車リサイクルの発展に向けた情報の活用例として次のようなものが考えられる。

- ①企業内での環境パフォーマンスの解析・評価(目標との比較等)・PDCAサイクルの実施
  - ②企業間の比較・競争
  - ③国際的な比較
  - ④過去の経緯の把握
  - ⑤環境投資の導入と環境金融の活用
  - ⑥公正取引への対応:情報の非対称性(逆選択)の解消、消費者契約法上の「不実告知」または「不利益事実の不告知」相当の解消
- \*内閣府「消費生活相談の事例から見た消費者契約法の問題点と課題 中間報告(H19.3.22)」は「参考3」3ページ、6～7ページを参照。

### <留意事項>

以上の他にも、環境情報の開示に際して次の点にも留意して取り組む必要がある。

- ①情報発信では5W1Hを考慮しての対応
- ②情報発信のための社内体制の整備
- ③情報発信の内容やKPI(key performance indicator)、算出プロセス等に関する業界での手順書等の作成・公表
- ④各業界団体で使われている用語の統一・解説書の公表
- ⑤受け手を踏まえたインターネットや紙媒体などの情報発信媒体の選択の適切性

## 第4章 自動車リサイクルに関する課題と関係主体の情報発信の必要性の検討

### 1. 引取業者におけるユーザー等への情報発信の検討

#### <合同会議報告書で示された課題>

国は、関係主体と連携して、使用済自動車の引取りや中古車の取引におけるリサイクル料金等に関するユーザーの認識状況について把握を進め、その結果を踏まえて、ユーザーの更なる理解を促すよう対応を行っていくべきである。特に、「使用済自動車判別ガイドライン」を踏まえながら引取業者がユーザーに対してどのような情報提供を行うべきか改めて整理するとともに、その内容を引取業者に確実に伝達し、引取業者はそれに基づく対応を進めていくべきである。

ユーザーが使用済自動車の価値について理解をより深め、主体的に引取業者を選択できるようにするため、関係主体が適切な役割分担を行いながら、使用済自動車が資源的な価値を持ち、使用済自動車から中古部品や資源が回収され、有効活用されているということについて、ユーザーへの情報発信を行っていくべきである。

#### <検討に関連した調査・報告等>

本検討会は、「使用済自動車判別ガイドライン」(「参考 4」参照)を踏まえて、次の進め方で引取業者による情報提供の在り方等について検討を行った。

- 引取業者へのヒアリングを通じて引取業者のユーザーに対する情報提供の現況を整理した。  
⇒「引取業者のユーザーに対する情報提供の現況の整理」(「参考5」参照)
- 引取業者へのヒアリングを通じてユーザーが引取業者に示す使用済自動車引取依頼書に記載される主な事項を整理した。  
⇒「使用済自動車引取依頼書に記載される主な事項の整理」(「参考6」参照)
- JARC が定点観測で実施しているユーザー向けアンケート調査結果を下に使用済自動車の引取りや中古自動車の取引における引取業者の情報提供に関するユーザーの認識状況を整理した。  
⇒「アンケート調査結果によるユーザーの認識状況の整理」(「参考 7」参照)
- 使用済自動車の一般的な価格に関する情報について、ユーザーが使用済自動車の価値について理解をより深め、主体的に引取業者を選択できるようにするために、インターネットや電話帳などの各種媒体に掲示される情報を整理した。  
⇒「使用済自動車の一般的な価格に関する情報の整理」(「参考8」参照)

## (1)引取業者のユーザーに対する情報提供の現況の整理

### <検討の結果>

引取業者へのヒアリングの結果、サンプル数は十分でないものの、使用済自動車引取台数の概数によると、新車販売を主事業とする引取業者の取引台数は、他の形態の引取業者の引取台数と比べて相対的に多く、引取業者として大きな役割を担っていることがわかった。

新車販売を主事業とする引取業者では、(一財)日本自動車査定協会が定める査定基準価格をベースとしながら独自に設けた社内基準に基づいて自動車の査定を行い、市場価値がなければ、使用済自動車として対処され、最終的にユーザーに対して査定結果を説明し、署名捺印のある書面でユーザーの意思確認を行うなどして、非常に質の高い対応がなされていた。

なお、ヒアリングにおいて、ユーザーから提示を受けるマイナンバーの取り扱いが新たな課題として浮上しており、様々な取組みがなされている状況がわかった。

### <今後の取組み>

- 引取業者は、情報の非対称性を解消するため、ユーザーの意思決定や行動に影響を与える可能性がある情報を適切に提供するためのベストプラクティス(好事例)を整理し、全ての形態の引取業者のスタンダードとして、連携して情報発信等の取組みを行う。

## (2)使用済自動車引取依頼書に記載される主な事項の整理

### <検討の結果>

引取業者へのヒアリングの結果、ユーザーと引取業者との間では、署名捺印のある使用済自動車引取依頼書でやり取りが行われていたものの、その使用済自動車引取依頼書に使われる用語に差がある状況が分かった。また、一部の形態の引取業者では自主的に使用済自動車引取依頼書の様式の統一化を図る取組みがなされているものの、全ての引取業者での統一化に向けた取組みは未だ途上にあることがわかった。

### <今後の取組み>

- ユーザーは引取業者が示す情報に基づいて意思決定や行動を行うことから、引取業者は、比較容易性や理解容易性などの観点で更にユーザーの理解を促すために様式や用語の統一化を図る取組みを行うとともに、この統一化が図られた使用済自動車引取依頼書の様式が全ての引取業者で使われるように連携した取組みを行う。

**\*使用済自動車引取依頼書のモデルケースは「参考 9」を参照。**



### (3) アンケート調査結果によるユーザーの認識状況の整理

#### <検討の結果>

ユーザーへのアンケートの結果、引取業者との取引の中で情報提供を受けたユーザー自身の認識状況が概ね一定の推移であることを確認した

しかしながら、このアンケート票だけでなく、インターネット Web ページなど各種媒体を通じて発信される情報についても同様であるが、自動車の「売却」「譲渡」「廃車」等の用語の区分は、ユーザー視点でわかりにくく、特に「廃車」の用語は「中古自動車」の取引なのか「使用済自動車」の引取りなのかと、どちらにでも捉えられ、ユーザーの誤解を招く可能性があることがわかった。

この他、当該アンケート調査について、定点観測という持続性の観点に留意しながら、より実態を明らかにできるようにアンケートの内容を点検し、必要に応じて改訂を行っていく取組みが必要である。

#### <今後の取組み>

- JARC は、アンケート票で使われる用語についてユーザーの誤解を与えないように点検・見直しを行い、当該アンケートが定点観測であることに留意しつつ、更に発展的活用資するように適宜内容を見直していく取組みを行う。
- 引取業者は、情報の非対称性を解消するため、ユーザーの意思決定や行動に影響を与える可能性がある情報を適切に提供するためのベストプラクティス(好事例)を整理し、全ての形態の引取業者のスタンダードとして共有していくよう連携して情報発信等の取組みを行う。

### (4) 使用済自動車の一般的な価格に関する情報の整理

#### <検討の結果>

使用済自動車の一般的な価格情報について、5つの媒体に掲載される情報を確認した。その結果、主にインターネット Web サイトから使用済自動車の一般的な価格情報が得られる可能性があるものの、電話帳、新聞広告、中古車専門誌、引取業者の店舗看板に掲示される情報からは得られなかった。

インターネット Web サイトに掲示される使用済自動車の一般的な価格情報は、使われる用語に差があるだけでなく、引取りに際しての各種手数料の発生の有無や価格の内訳情報などについても差があることがわかった。また、引取業者の資格情報についてもその掲示の有無に差があることがわかった。

#### <今後の取組み>

- 引取業者は、ユーザーの理解容易性や比較容易性の観点から、できる限り、使用済自動車の一般的な価格に関する情報を提供していく取組みを行う。
- 引取業者は、情報の非対称性を解消するため、ユーザーの意思決定や行動に影響を与える可能性がある情報を適切に提供するためのベストプラクティス(好事例)を整理し、全ての形態の引取業者のスタンダードとして共有していくよう連携して情報発信等の取組みを行う。

## 2. リユース・リビルト部品に関する情報発信等及びユーザー選択の促進の検討

### <合同会議報告書で示された検討内容>

リユース・リビルド部品の利用について、国と関係主体が連携して、ユーザー・整備業者等における実態の把握と更なる理解の促進に取り組むとともに、部品の規格化やモデル事業等の取組を通じて、それぞれの部品を比較・評価しやすい環境の創出や、部品リユースのメリットの検証・情報発信を行い、信頼性のある部品が安定的に供給されユーザーがリユース・リビルド部品を選択しやすい状況を構築していくべきである。

(以下、「リユース・リビルト部品」をリサイクル部品という)

### <検討に関連した調査・報告等>

本検討会は、国土交通省の「自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書」(「参考 10」参照)において示された自動車整備事業者等と部品供給事業者が果たすべき役割を踏まえて、次の進め方でリサイクル部品に関する情報発信等及びユーザー選択の促進について検討を行った。

- 整備事業者の役割の観点で、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会におけるリサイクル部品の利用促進に向けた取組みを共有した。  
また、整備事業者へのヒアリングを通じて、整備事業者のユーザーに対して行うリサイクル部品に関する情報提供の現況を整理した。  
⇒(一社)日本自動車整備振興会連合会の説明資料(「参考 11」参照)。  
⇒「整備事業者のユーザーに対して行うリサイクル部品に関する情報提供の現況」(「参考 12」参照)。
- リサイクル部品供給事業者の役割の観点で、(一社)日本自動車リサイクル部品協議会、並びに(一社)日本 ELV リサイクル機構におけるリサイクル部品の利用促進に向けた取組みを共有した。  
⇒(一社)日本自動車リサイクル部品協議会の説明資料(「参考 13」参照)。  
⇒(一社)日本 ELV リサイクル機構の説明資料(「参考 14」参照)。

### (1) 整備事業者の役割の観点でのリサイクル部品の利用促進に向けた取組み

#### <検討の結果>

整備事業者へのヒアリングの結果、サンプル数は十分でないものの、自己負担が発生するような故障修理全般にリサイクル部品を積極的に使用している状況がわかった。

機能部品の交換ではユーザーに対してリビルト部品を使うことを前提とした見積りや説明を行い、また、外装部品の交換ではリユース部品価格に塗装料や送料を上乗せした価格と新品部品の価格との価格差が小さいことから、納期などユーザーの他ニーズを含め総合的に勘案しながら対応を行っている状況がわかった。

また、整備事業者においては、メーカー保証修理や損害保険を使った修理を行う場合、新品部品を使うことが多いものの、一部ではあるが損害保険会社からリサイクル部品を使って修理するように要請を受けることがあること、また、保険等級制度の改定により保険を使わず修理費用を抑えることを希望するユーザーが増えており、全般的にリサイクル部品の利用は増えている状況がわかった。

#### <今後の取組み>

- 整備事業者はリサイクル部品供給事業者と連携して引き続きユーザーに対してリサイクル部品に関する情報提供を行い、リサイクル部品の利用促進に向けた取組みを行う。

### (2) 各リサイクル部品供給事業者のリサイクル部品の利用促進に向けた取組み

#### <検討の結果>

各リサイクル部品供給事業者における整備事業者等に向けたリサイクル部品の利用促進に向けた情報発信の取組みの成果もあり、リサイクル部品が徐々に浸透している状況がわかった。また、リユース部品の「保証基準」「品質基準」の共通化や、品質・保証の見える化などの取組み、自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関する JIS の開発に向けた取組みなど、様々なリサイクル部品の利用促進に向けた取組みが行われている状況がわかった。

なお、(一社)日本 ELV リサイクル機構が取組む「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関する JIS の開発」については、今後、使用済自動車の信頼性ある走行距離情報の入手やその管理方法等について整理・検討を行う必要がある。

#### <今後の取組み>

- 各リサイクル部品供給事業者は、連携して引き続きユーザーや整備事業者等に対してリサイクル部品に関する情報提供を行い、リサイクル部品の利用促進に向けた取組みを行う。

### 3. 環境配慮設計・再生資源利用の進んだ自動車に関する情報発信等の取組みの検討

#### <合同会議報告書で示された課題>

環境配慮設計によって取り外し性が向上し、容易にリユース・リサイクルを行うことができるようになった部品・素材については、ASR予測発生量からその重量を除外することでリサイクル料金を引き下げ、車種間の差別化を行うことや、ユーザーに対する効果的な情報発信等、環境配慮設計の進捗の評価・活用方法について国と関係主体が連携して検討を行い、その結果を踏まえて環境配慮設計の進んだ自動車についてユーザーによる選択を促すための取組を実施すべきである。

その際、ユーザーが最終的に製品を選択し、使用済自動車として引き渡すことを踏まえ、自動車ユーザーが自動車リサイクルにおける環境配慮設計や再生資源利用の重要性、社会的便益を理解し、ユーザーによる環境配慮設計や再生資源利用の進んだ自動車の積極的な選択を促すような情報発信を行うとともに、特預金等の活用によるユーザーへのインセンティブ等のあり方について検討を行うべきである。

#### <検討に関連した調査・報告等>

- 「自動車リサイクルに係る3Rの推進・質の向上に向けた検討会」で検討される内容の内、本検討会に関係する情報発信等についての検討状況を共有した。  
⇒環境省の説明資料(「参考 15」参照)。
- ユーザーが環境配慮設計や再生資源利用の重要性、社会的便益を理解し、ユーザーによる環境配慮設計や再生資源利用の進んだ自動車の積極的な選択を促すような情報発信の在り方について、自動車製造業者等の取組みを共有した。  
⇒(一社)日本自動車工業会並びに日本自動車輸入組合の説明資料(「参考 16」参照)。

#### <検討の結果>

ユーザーによる環境配慮設計や再生資源利用の進んだ自動車の積極的な選択を促すような情報発信を行う際は、第3章において整理した考え方に基づき、自動車リサイクルにおける環境配慮設計や再生資源利用の重要性、社会的便益の理解を促すといったユーザーへの情報発信の目的を意識し、比較容易性とか理解容易性、あるいは検証可能性、信頼性の確保、行政対応の効率化といった様々な効果を考慮しながら情報発信に取組む必要がある。

#### <今後の取組み>

- 自動車製造業者等は、ユーザーによる環境配慮設計や再生資源利用の進んだ自動車の積極的な選択を促すような情報発信を行う際、ユーザーへの情報発信の目的を意識し、比較容易性や理解容易性、あるいは検証可能性、信頼性の確保といった様々な効果を考慮しながら情報発信の取組みを行う。  
具体的には、一例としてインターネット Web サイトや自動車カタログなどで示される環境情報を比較容易性や理解容易性などの観点から更に分かりやすいものへと自動車製造業者等の間で統一化を図っていく取組みが挙げられる。

## 4. JARC 情報発信の現状と課題及び今後の対応の整理・検討

### <合同会議報告書で示された課題>

自動車リサイクル制度におけるJARCが果たすべき役割とその費用をユーザー及び自動車製造業者等が負担していることも踏まえ、JARCは、ユーザー・関係事業者・自治体等との意見交換等を通じたシステム改善ニーズの把握、ユーザーへの情報発信とその効果検証、関係主体間の情報共有の円滑化等、JARCが管理する使用済自動車の再資源化状況等データの活用など、その発展に向けて機能の一層の発揮を図るべきである。

### <検討に関連した調査・報告等>

- JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データの活用について、JARC のこれまでの取組みと今後取組む方向性を整理した。  
また、データ活用の際して、JARC における情報公開の考え方を整理した。  
⇒「使用済自動車の再資源化状況等データの活用」(「参考 17」参照)。  
⇒「JARC における情報公開の考え方(案)」(「参考 18」参照)。
- 自動車ユーザー等への自動車リサイクル制度の普及啓発のための情報発信について、JARC のこれまでの取組みと今後取組む方向性を整理した。  
⇒「自動車リサイクル制度の普及・啓発のための情報発信」(「参考 19」参照)。
- 情報システム利用の高度化について、ユーザー・関連事業者・自治体等との意見交換等を通じてシステム改善ニーズを把握し、今後取組む方向性を整理した。  
⇒「システム改善について」(「参考 20」参照)。
- 行政連絡会議等で検討を行っている「自治体業務円滑化に向けた情報発信等の課題」を共有し、連携を図った。  
⇒「自治体業務円滑化に向けた情報発信等の課題」(「参考 21」参照)

### (1) JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データの活用

#### <検討の結果>

JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データは規則性ある形式で事業者情報や自動車情報などが蓄積されたものとして、例えば地域毎の事業者情報を見やすく表現するなど工夫することにより、ユーザー等を始めとした関係主体が必要とする情報となり、自動車リサイクルにおける発展的な活用に繋がるものと期待される。

このことから、JARC は関係主体との情報共有・連携を通じてデータ活用ニーズの把握を進め、その発展的活用に取り組む必要がある。この際、JARC は予め情報発信の順法性、目的、優先順位、費用対効果などの情報公開の基本的な考え方を整理した上で実施できるものから積極的に取り組む必要がある。

### ＜今後の取組み＞

- JARCは、関係主体との情報共有・連携を通じてJARCが管理する使用済自動車の再資源化状況等データの活用ニーズを把握しながら、発展的活用に取り組む。
- JARCは、再資源化関連データの活用の際して、予め個人情報の取扱いなどの順法性を始め、情報発信の目的、活用方法、優先順位、費用対効果など情報発信の原則となるルールを定め、様々な情報発信等の取組みを行う。

## (2)自動車リサイクル制度の普及啓発のための情報発信

### ＜検討の結果＞

JARCは、自動車リサイクル制度の認知向上に向けた情報発信の取組みにおける課題及び将来に向けた課題について整理・検討を行った。その結果、JARCが取組むユーザーへの情報発信の内容・方策等について改善が必要であることがわかった。具体的には、自動車購入前、購入時、使用時、使用済時などでユーザーが必要とする情報は異なり、更に環境知識や意識にも差がある。このような点に留意し、JARCが管理する再資源化状況等データなどを活用しながら、用語の統一を図り、わかりやすく情報発信を取組む必要があるというものである。そして、このJARCの情報発信等の取組みについて効果検証を行い、また、関係主体と課題・ニーズを共有し連携を図りながら、自動車リサイクルの更なる発展に向けて積極的に取り組んでいく必要がある。

### ＜今後の取組み＞

- JARCは、ユーザー等に対する自動車リサイクル制度の認知向上、普及啓発に向けて、用語の使い方を始め、情報発信の内容・方策等の改善に取り組む
- JARCの情報発信等の取組みについて、消費者懇談会等によるユーザーの恒常的な確認を受け、またアンケート調査などでその効果検証に取り組む。
- JARCは、関係主体との連携を通じて、自動車リサイクルに関する共通情報や課題・ニーズの共有化に取り組む。

\*JARCが整理中の「自動車リサイクルに関する用語集」は「参考 22」を参照。

## (3)情報システム利用の高度化

### ＜検討の結果＞

JARCは、自動車リサイクルシステムの情報システム利用の高度化を図るべく、情報システムのユーザビリティの改善の観点とフレキシビリティの拡充の観点で検討を行った。その結果、JARCがこれまで行ってきた情報システムのユーザビリティの改善の観点での利用者ニーズの把握については限定的であったと観られることから、今後、対象者を広げ、使い方や課題・ニーズを把握する取組みを行う必要がある。また、現在の自動車リサイクルシステムの情報システムは、2005年1月の自動車リサ

イクル制度本格施行時に求められた全ての要件を織込み安定稼働ができているものの、今般の合同会議の提言を踏まえ、情報システムのフレキシビリティの拡充の観点から、将来の情報システムの大規模刷新に備え、柔軟性ある仕組みへとその要件を整理・検討を行う必要がある。

#### <今後の取組み>

- JARCは、情報システムのユーザビリティを改善する観点で、ユーザー、関連事業者、地方自治体を始めとしたシステム利用者のニーズを定期的に把握し、費用対効果や実現性を踏まえて精査し、優先順位をつけて対応する。
- JARC は、情報システムのフレキシビリティを拡充する観点で、将来の情報システム利用の高度化を見据えて、中長期的活動として今後の大規模刷新における情報システムに織込む要件を検討する。

#### (4) 自治体業務円滑化に向けた情報発信等の課題の共有

##### <検討の結果>

自治体へのアンケートの結果、自治体は関連事業者への立入り検査のときに自動車リサイクルシステムの情報システムを利用することが多く、その使い方は特定機能だけを使う自治体から、全ての機能を使う自治体まで様々であることがわかった。

自動車リサイクルシステムの情報システムで管理される規則性ある形式で集積された地域毎の事業者情報などを見やすく表現していくことで、更に発展的な活用に繋がるものと考えられることから、情報システムを積極的にうまく使っている自治体の活用例を他自治体と共有していくことが重要である。

また、自治体へのアンケートの結果から、自動車リサイクルシステムの操作方法などユーザビリティの観点での改善要望が多いことがわかった。このことから、JARC は、自治体の課題・ニーズを定期的に把握し、自動車リサイクルシステムの情報システムの改善に取り組んでいく必要がある。

##### <今後の取組み>

- 各自治体は、自動車リサイクルシステムを積極的にうまく使っている自治体の活用例やお役立ち情報などを他自治体と共有する取組みを行う。
- JARCは、情報システムのユーザビリティを改善する観点で、ユーザー、関連事業者、地方自治体を始めとしたシステム利用者のニーズを定期的に把握し、費用対効果や実現性を踏まえて精査し、優先順位をつけて対応する。

## <参考>

### 1. 検討会の開催経緯

第1回検討会 2015年11月24日 13:30～16:00

- ・情報発信の在り方等に関する検討の進め方について
- ・各関係主体が実施してきたこれまでの取組み及び課題等について

第2回検討会 2016年1月26日 9:30～12:00

- ・第1回情報発信の在り方等に関する検討会のまとめ
- ・JARC情報発信の現状と課題及び今後の対応について

第3回検討会 2016年3月29日 13:30～16:00

- ・引取業者におけるユーザー等への情報発信について
- ・JARCにおける情報公開の考え方について

第4回検討会 2016年5月31日 13:30～16:00

- ・「JARCにおける情報公開の考え方」の整理・検討状況
- ・環境配慮設計・再生資源利用の進んだ自動車に関する情報発信等及びユーザー選択の促進
- ・リユース・リビルト部品に関する情報発信等及びユーザー選択の促進
- ・自治体業務円滑化に向けた情報発信・共有の課題

第5回検討会 2016年6月23日 09:30～12:00

- ・愛知県における情報発信等の取組み
- ・情報発信の在り方等に関する検討会報告書(ドラフト)に係る検討

第6回検討会 2016年7月22日 13:30～16:00

- ・情報発信の在り方等に関する検討会報告書(案)に係る検討



## 2. 参考資料

- ・参考 1 合同会議で示された課題の内、本検討会で取扱う課題
- ・参考 2 企業の環境情報開示のあり方について(中間報告)  
〈環境省;平成 23 年 6 月〉
- ・参考 3 消費者生活相談の事例から見た消費者契約法の問題点と課題(中間報告)  
〈内閣府;平成 19 年 3 月〉
- ・参考 4 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書  
〈経済産業省、環境省;平成 23 年 2 月〉
- ・参考 5 引取業者による自動車ユーザーへの情報提供等の現況
- ・参考 6 引取業者がユーザーに交付する使用済自動車引取書面の主な記載事項
- ・参考 7 自動車リサイクルに関する自動車所有者へのアンケート調査結果
- ・参考 8 各種媒体に掲載される使用済自動車の一般的価格に関する情報
- ・参考 9 使用済自動車引取依頼書のモデルケース
- ・参考 10 自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書の概要  
〈国土交通省;平成 14 年 5 月〉
- ・参考 11(一社)日本自動車整備振興会連合会の取組み
- ・参考 12 整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供の現況
- ・参考 13(一社)日本自動車リサイクル部品協議会の取組み
- ・参考 14(一社)日本ELVリサイクル機構の取組み
- ・参考 15『自動車の3Rの推進・質の向上に関する検討会』の検討状況
- ・参考 16(一社)日本自動車工業会並びに日本自動車輸入組合の取組み
- ・参考 17JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データの活用
- ・参考 18JARC における情報公開の考え方案
- ・参考 19 自動車リサイクル制度の普及・啓発のための情報発信
- ・参考 20 システム改善について
- ・参考 21 自治体業務円滑化に向けた情報発信等の課題
- ・参考 22 自動車リサイクルに関する用語集