

「情報発信・共有の在り方等に関する検討会」 報告書(案)

2016 年●月

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

第1章 背景と目的

1. 背景と目的	.. 4
2. 合同会議で示された検討テーマ	.. 5
(1)引取業者によるユーザーへの情報発信 等	
(2)環境配慮設計・再生資源利用の進んだ自動車へのユーザー選択の促進 等	
(3)リユース・リビルト部品のユーザー選択の促進 等	
(4)JARC 情報発信機能の一層の発揮 等	
3. 検討会のメンバー構成	.. 6
4. 検討会の開催経緯	.. 7

第2章 自動車リサイクルに関する情報発信・共有の取組の現状

1. 関係主体における情報発信・共有の取組	.. 7
(1)関係主体における情報発信・共有の取組	.. 7
(2)検討会事務局の追加確認・整理	..21
2. 関係主体における情報発信・共有に関する課題	..53
(1)共通的な課題	..53
(2)関係主体における個別課題	..55
3. 関係主体における情報発信・共有の役割	..62

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

1. 情報発信・共有の基本原則	..63
(1)目的適合性	..63
(2)表現の忠実性	..64
(3)比較可能性	..64
(4)理解容易性	..65
(5)検証可能性	..65
(6)適時性	..65
2. 第3章1節の情報発信・共有の基本原則に基づく第2章2節の課題の整理	..66

第4章 自動車リサイクルの更なる発展に向けた情報発信・共有の方向性

1. 情報発信・共有に関する共通課題への対応	・・67
(1) 目的を意識した情報発信	・・67
(2) 用語の統一化	・・67
(3) タイミングを意識した情報発信	・・69
(4) 比較・選択ができる情報の整備	・・70
2. 関係主体における情報発信・共有に関する個別課題への対応	
(1) 自動車製造業者等の情報発信・共有に関する課題への対応	・・71
(2) 引取業者の情報発信・共有に関する課題への対応	・・72
(3) 整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者 の情報発信・共有に関する課題への対応	・・75
(4) 自治体の情報発信・共有に関する課題への対応	・・76
(5) JARC 情報発信・共有機能の発揮に向けた対応	・・77

第5章 おわりに

＜参考資料＞

- ・参考 1 合同会議で示された課題の内、本検討会で取扱うテーマ
- ・参考 2 関係団体の説明資料
- ・参考 3 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書
〈経済産業省、環境省；平成 23 年 2 月〉
- ・参考 4 自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書の概要
〈国土交通省；平成 14 年 5 月〉
- ・参考 5 企業の環境情報開示のあり方に関する検討委員会 中間報告
〈環境省環境経済課；平成 23 年 6 月〉
- ・参考 6 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 7 自動車リサイクルに関する用語集
- ・参考 8 使用済自動車引取依頼書への記載事項の調査結果

第1章 背景・目的

1. 背景・目的

我が国においては年間約 333 万台(2014 年度)の使用済自動車が発生しているが、2005 年 1 月に発足した自動車リサイクルシステムの下、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、市場を活用した自動車リサイクルシステムは、概ね順調に機能している。

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

このような状況の下、産業構造審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル小委員会及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同会議(以下、「合同会議」という。)における自動車リサイクル法施行後 10 年に伴う見直しの議論が行われた。自動車における 3R(リデュース、リユース、リサイクル)の推進・質の向上、自動車リサイクルシステムの安定的かつ効率的な運用、そして今後の制度のあるべき姿等の論点を中心に議論が行われ、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、「法施行から 10 年を経てもなお、市場を活用したリサイクルシステムは、制定時の目的どおり経済状況に左右されず、概ね順調に機能している」としながらも、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向けた課題が示された。

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

これら課題に対応するため、国の要請の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・共有の在り方等に関する検討会』(以下、「検討会」という。)において、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向けた情報発信・共有の在り方について 6 回に亘り検討を行った。

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. 合同会議で示された検討テーマ

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

(1) 引取業者によるユーザーへの情報発信

- ・引取業者による情報提供の在り方、国による伝達及び引取業者による対応
- ・使用済自動車の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

3. 検討会のメンバー構成

2015年11月から以下のメンバー構成の下で検討会を開催し、合計6回に亘り自動車リサイクルに関する情報発信・共有の在り方について検討会を行った。

<敬称略>

【座長】 永田勝也(早稲田大学名誉教授)

織朱實(上智大学大学院地球環境学研究科教授)

大石美奈子(公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員
協会理事・環境委員長)

一般社団法人日本自動車連盟

一般社団法人日本自動車工業会

日本自動車輸入組合

一般社団法人日本自動車販売協会連合会

一般社団法人全国軽自動車協会連合会

一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会

一般社団法人日本ELVリサイクル機構

愛知県

4. 検討会の開催経緯

第1回検討会 2015年11月24日 13:30～16:00

- ・検討会事務局が「今後の情報発信の在り方等に関する検討の進め方」を説明した。
- ・各関係主体が「これまで関係主体が実施してきた情報発信・共有の取組み及び課題等」を説明した。

第2回検討会 2016年1月26日 9:30～12:00

- ・検討会事務局が「これまで関係主体が実施してきた情報発信・共有の取組みのまとめ」を説明した。
- ・JARC が「JARCの情報発信の現状と課題及び今後の対応」を説明した。

第3回検討会 2016年3月29日 13:30～16:00

- ・検討会事務局が引取業者へのヒアリングを通じて確認した「引取業者におけるユーザーへの情報発信の現況」を説明した。
- ・検討会事務局がユーザーアンケート調査結果を整理した「引取業者との取引におけるユーザーの認識状況」を説明した。
- ・検討会事務局がインターネット Web サイトなどから調査した「使用済自動車の一般的な価格の開示の状況」を説明した。
- ・JARC が「JARC における情報公開の考え方」を説明した。

第4回検討会 2016年5月31日 13:30～16:00

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

第5回検討会 2016年6月23日 09:30～12:00

- ・愛知県がユーザー及び関連事業者向けの情報発信・共有の取組み状況を説明した
- ・検討会事務局が「情報発信の在り方等に関する検討会報告書ドラフト」を説明した。

第6回検討会 2016年7月22日 13:30～16:00

- ・検討会事務局が「情報発信の在り方等に関する検討会報告書案」を説明した。

第2章 自動車リサイクルに関する情報発信・共有の取組の現状

1. 関係主体における情報発信・共有の取組の整理

(1) 関係主体における情報発信・共有の取組

i) 関係主体における情報発信・共有の取組の概要

合同会議で示された検討テーマを出発点とし、関係主体が実施してきた情報発信・共有の取組・課題を次のとおり説明した。

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

ii) 関係主体における情報発信・共有の取組み内容

関係主体における情報発信・共有の取組み内容の要点は次のとおりである。

(一社) 日本自動車連盟の情報発信の取組み

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

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

(一社) 日本自動車工業会の情報発信・共有の取組み

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

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

また、解体業者を始めとした関連事業者に対して、エアバックの取り外し方法、安全に作業を行う上での注意、業界としての自主取組の状況、レアメタル使用部品一覧等幅広いとの情報共有を行っている。

日本自動車輸入組合の情報発信・共有の取組み

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

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

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

（一社）日本自動車販売協会連合会の情報発信・共有の取組み

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

また、所属会員ディーラーに対しては、次の情報提供・共有を行っている。

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

(一社)全国軽自動車協会連合会の情報発信・共有の取組み

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

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

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

(一社)日本中古自動車販売協会連合会の情報発信・共有の取組み

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

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

また、所属会員に対して次の情報提供に取り組んでいる。

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

(一社)日本自動車整備振興会連合会の情報発信・共有の取組み

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

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

また、所属会員に対して、主に以下の情報提供を行っている。

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

(一社)日本 ELV リサイクル機構の情報発信・共有の取組み

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

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

また、所属会員に対して、主に以下の情報提供を行っている。

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

（一社）日本自動車リサイクル部品協議会の情報発信・共有の取組み

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

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

愛知県の情報発信・共有の取組み

愛知県は、自治体として、ユーザー並びに関連事業者に対して、主に以下の情報発信を行っている。

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

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

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

また、関連事業者に対して、主に以下の情報提供を行っている。

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

また、自治体に対して、主に以下の情報提供を行っている。

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

以上の関係主体における情報発信・共有の取組みをまとめた内容は以下の【表 1】【表 2】のとおりである。

- これまでの関係主体における情報発信・共有の取組みのまとめ【表 1】
- 関係主体における情報発信・共有の取組みの現況の整理【表 2】

【表 1】これまでの関係主体における情報発信・共有の取組みのまとめ

	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 自動車リサイクルシステムの基本情報	2 自動車ユーザーが自動車リサイクルにどう関わ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、関係主体の説明資料から要点を抜粋						
日本消費者生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会						① ② ③ ④	○環境配慮設計または再生資源活用が進んだ自動車を、消費者が選択できるような情報提供のあり方について ○リユース・リビルド部品等を消費者が選ぶようになるための情報提供について ○リサイクル料金、使用済み自動車の価値を消費者が正しく理解し、適正処理がさらに進むための情報提供のあり方について ○JARC が管理する使用済み自動車の再資源化状況のデータを活用した発信等について
日本自動車連盟	1. 自動車ユーザーへの情報発信 2. 発信内容の具体例 ●不法投棄の防止策としての自動車リサイクル法の意義	○				⑤ ⑥ ⑦	○情報発信力強化による消費者への環境意識の浸透 ○環境配慮設計に対するインセンティブの策定 ○特預金の有効活用
	●自動車のリサイクルにおいてはユーザも責任を負っていること	○					
	●リサイクル料金の使途及び預託時期		○				
	●中古車売買時のリサイクル料金の取扱い		○				
	●使用済み自動車のリサイクル処理の状況の確認方法		○				
日本自動車工業会	1. 自動車メーカーがこれまで取り組んできた自動車リサイクルに関する情報公開 (1)企業の社会的責任(CSR)において、環境に対する取組の情報公開を行い、自動車ユーザーや自動車リサイクル関係業者、投資家等へ広く周知。(自社 HP、環境報告書(CSR レポート)等) ①製品における環境負荷低減の取組(解体容易化設計事例、リサイクル材使用部位の事例、植物由来樹脂の開発・採用、自主取組の状況)			○		⑧ ⑨	○市場のニーズの下で情報提供を行った結果、一定の効果はあった ○ISO26000 や GRI ガイドライン(G4)等で情報公開の基準が提示されており、これらを参考にしながら、今後もニーズに合わせながら情報公開に努めていく 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する観点や、負担いただくリサイクル料金の使途の観点でも情報提供が必要であると考え ⑫ ●東京モーターショーを視察して気になったが、燃費とか次世代車の情報はあったが、3Rに関する情報がなかったというのは勿体無いと思った ⑬ ◎東京モーターショーに出展する自動車メーカー各社には様々な社内事情があり、また各種ニーズに優先付けを行いながら対応している状況にある。少しでも優先順位を上げて展示アイテムにすることが、これからの課題と認識している 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個別車種毎の達成状況(車種別環境情報)			○			
	③自動車リサイクル法関連の対応状況 ・車種別リサイクル料金や関連業者への支払料金、引取基準の提示 、 ・自動車リサイクル法の義務履行状況			○	○		
	・使用済みのリチウムイオン・ニッケル水素バッテリーや水素・CNG タンクなど通常の使用済み自動車処理工程では処理困難物を安全に取外す工法の提供			○	○		
	(2)関連団体と連携した取り組み ・エアバッグ取外し方法の周知や安全作業の注意喚起(JARS、自再協 HP)				○		
	・業界自主取組の公表(定例審議会・各社 HP(車種別環境情報内))			○			
	・レアメタル使用部品一覧を公開(JARS)				○		
	2. 自動車製造業者の取組例、自工会の取組例 三菱自動車、トヨタ自動車、本田技研工業、日産自動車、いすゞ自動車、スズキ、ダイハツ工業、日野自動車、富士重工業、マツダ、三菱ふそうトラック・バス、UDトラックス、日本自動車工業会			○	○		
	3. 解体事業者向け情報 (1)電気自動車・ハイブリッド自動車等は高電圧部位があるため、取り扱いに注意が必要となる。特に、災害等で損傷した車両の取扱いは、迅速かつ、慎重な対応が必要であるため、これらの車両に対する作業安全上等に関する主な注意事項について周知を図る。				○		
	(2)次世代自動車のレアメタル含有部品の効率的な回収・リサイクルに資するため、レアメタルを含有する代表的な部品を使用したモデル名、取外しマニュアルを JARS HP を通じて解体事業者へ情報を提供している。				○		

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		
	以下、関係主体の説明資料から要点を抜粋	1	2	3	4	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	
		自動車リサイクルシステムの基本情報	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	自動車リサイクルの実績・成果の情報	関連事業者等との情報共有			
全 国 軽自動車協会連合会	1. 各都道府県軽自動車協会会員ディーラーへの周知 (1)自動車リサイクル制度の周知 (2)「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」の周知	○			○	⑰	●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる。 ●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共通認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である。	
	2. 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、自賠責についても還付、返戻等に関し、なるべく詳細な金額を案内できるように商談時に説明し、下取りか使用済自動車かを判断できるようにしている。 ④車両を使用済自動車として引取る場合には、引取書類(使用済自動車引取証明書等)に本人の確認のサイン及び捺印をもらっている。		○			⑲		
日 本 中古自動車販売協会連合会	1. 産構審中環審合同会議でのこれまでの報告について ①平成 20 年 12 月 25 日、合同会議にて自動車リサイクル制度における中古自動車販売業者(引取業者)の当時の現況を説明				○	⑳	○自動車リサイクル法の第5条(自動車をなるべく長期間使用することにより、自動車が使用済自動車となることを抑制するよう努める)にある通り、中古自動車販売事業者かつ引取業者としてユーザーにできるだけ長く使用済自動車とならないよう周知し、リユースを第一に考えていただくこと、及び使用済自動車となった場合にも中古部品として使用することでCO2 排出が削減できること等を積極的に周知し、環境保護に努めてまいります ①保険利用をせず、新品部品より安価な中古部品を積極的に利用することで、結果的に自動車保険料の低減にもつながるという選択肢があることをユーザーに周知する。 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	
	②平成 23 年 8 月 23 日、合同会議にて「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」(23 年 2 月公表)を踏まえたフォローアップ実施状況について以下の通り報告				○			
	③平成 26 年 10 月 2 日、合同会議にて、上記フォローアップ後の自動車リサイクル制度における中古自動車販売業者の実態について報告				○			
	2. 中古自動車販売業者の取引の現状 (1)中古車の下取に係る実際の取引		○			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共通認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である	
	(2)使用済み自動車としての引取		○					
	3. 中古自動車販売協会連合会としての情報発信について ①会員(都道府県協会)専用ネットワーク「イントラネット」による情報提供を実施				○			
	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 ①日整連では、平成15年度、19年度及び24年度にユーザー説明用パンフレットをそれぞれ10万部作成し、全整備事業場に配布して普及促進を図っている。		○		○	㉑	○リサイクル部品の使用拡大に係る課題 ○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	
	②各種会議等への参画				○	㉒		
	③自動車の整備時等における、ユーザーへのリサイクル部品の情報提供等		○			㉓		
	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				○	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共通認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である	
	(2)リサイクル部品の検索システム				○			

	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	
	以下、関係主体の説明資料から要点を抜粋	1 自動車リサイクルシステムの基本情報	2 自動車ユーザーが自動車リサイクルにどう関わ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
出席者							
日本ELVリサイクル機構	1. 概要 自動車ユーザーへの情報発信	○				②④	○自動車ユーザーとの直接的な関わりが少ない
	関係者との情報共有				○	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
	2. 自動車ユーザーへの情報発信について					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
	(1)規格策定に向けた準備					②⑦	○組織率が低いため、関係者からの情報を広く会員外の解体業者まで伝えきれない
	(2)保証基準・品質基準の共通化		○		○	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
	3. 関係者との情報共有について				○	①⑧	●引取業者の役割としてユーザーに対して、自動車を長期使用し使用済自動車の排出を抑制することに努めるための十分な判断材料を情報提供してくことが求められる
	(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					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共通認識としていただきたい。こうした用語についても、最低限のルール化が必要である
日本自動車リサイクル部品協議会	(2)資源循環への取り組み メーカーの新技術情報の共有、JARS HP を通じた情報提供、ELV 機構による事業結果の報告			○			●ELV 機構によるリサイクル部品の「ラベリング」の規格化への取組みを実現するためには、信頼性が確保された使用済自動車の走行距離情報の入手が必要である。これを自動車リサイクル情報システムで管理するような場合は、情報システムの変更が必要となり、そのシステム変更費や維持・管理費などの費用負担についても整理が必要になってくると考える。
	(3)意見交換 JAMA、JARC、JARP との4法人意見交換会も定期的に実施予定				○	②⑧	●(一社)日本自動車リサイクル部品協議会の取組み、ELV 機構の取組みが各々重複しないように、連携しながら効率的に進めてもらいたい。
	リサイクル部品の「ラベリング」の規格化への取組み				○	②⑨	
	1. 2011 年:リサイクル部品の利用普及と「保証基準」「品質基準」の共通化 ・小冊子を作成し普及活動に活用		○			②⑨	●(一社)日本自動車リサイクル部品協議会の取組み、ELV 機構の取組みが各々重複しないように、連携しながら効率的に進めてもらいたい。
	2. 2012 年:自動車リサイクル部品活用推進に向けた検討会(2013 年 11 月より会議に変更) 年 3 回開催 5 団体+3 省・日本損害保険協会、日本自動車整備振興会連合会、リサイクル部品協議会、日本中古車自動車販売協会連合会(11 月)、日本自動車車体整備協同組合連合会(13 年 3 月)、経済産業省、国土交通省、環境省				○	③⑩	●部品商の役割は大きくなっており、今後、部品商のようにインターメディアリィー的(仲介)な役割を担う方にも焦点を当て、状況把握をしていく必要があると思料する。
	3. 2013 年:DVD「経済的で環境にやさしいリサイクル部品」を作成 ・価格と環境に配慮した部品、会員社・整備・板金業者に配付				○		
	4. 2014 年:「品質・保証」認証シールを導入 ・リ协会会员社が生産した、品質・保証の付いている部品			○			
愛知県	5. 2015 年:グリーンポイントパーツ(GPP)認証シール導入 ・品質・保証+CO2削減数値)の見える部品			○			
	6. 2015 年:リ协会会员社市場規模アンケート調査 結果をリリース ・毎年継続してアンケートを実施				○		
	1. ユーザーへの情報発信 ・ホームページによる制度概要等の周知 ・ポスター掲示等、映像の放映	○	○			③①	○自動車リサイクル情報システムの利用については、自治体では事業者への立入り検査のときに活用することが多く、その使い方についても特定機能だけ使う自治体から、全ての機能を使う自治体まで様々である。
	2. 解体業者等への情報発信 ・許可(登録)申請時の情報提供 ・外国人事業者向け指導マニュアルの活用 ・情報管理センターの活用				○	③②	●定期的に行われる環境省の自治体向けの説明会においては、自動車リサイクル情報システムの講習について単に操作方法の説明だけでなく、全ての機能を積極的に活用している自治体が自身のベストプラクティスや有用情報などを他自治体と共有していく対応などを行っていくと、ノウハウを広めていけるのではないかと考える。
						③③	●子ども向けや大人向けの動画情報を各自治体が個別に製作すると費用的に大変になるため、関係団体が保有する動画情報などを有効に活用できるように連携を図ってもらいたい。
						③④	●愛知県が製作する「環境読本」は、学校教科書とは異なるものとして、4年生から6年生の総合学習で使われるものである。今後、学校教科書も含めて、このような自治体が製作する「環境読本」などへの自動車リサイクルに関する記載内容の把握が必要だと思う
						③⑤	●「外国人事業者向け指導マニュアル、指導票」などは、自動車リサイクルに関する有用な情報になるのではないと思う。これら情報の全てを公開するか否かは別整理が必要になるが、このような有用な情報を積極的に公開していくことで、周辺環境や生活環境を守るために自治体が行う指導の意義が更に深まるのではないかと考える。
						③⑥	●自治体が自動車リサイクルに関するイベントを開催する際、予め関係主体とイベント情報を共有すると、ブース出展やパネルなどの製作物の貸与など、様々な連携した取組みが可能となる。

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
	以下、関係主体の説明資料から要点を抜粋	1	2	3	4	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
		自動車リサイクルシステムの基本情報	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	自動車リサイクルの実績・成果の情報	関連事業者等との情報共有		
JARC	1. 概況 2004 年度から 2008 年度の活動、2009 年度から 2011 年度の活動、2012 年度から 2014 年度の活動、2014 年度下期以降の活動 2. 自動車ユーザー向けの取組み (1)ユーザーが負担するリサイクル料金の使われ方及び自動車リサイクル制度へのユーザーの関わり方などの訴求点に係る情報を発信。また、JARC 情報発信等の取組みにおける問題・課題を確認するため、『自動車リサイクルの広報のあり方』に関する消費者懇談会などを開催し、これまでの活動の振り返りを実施。 (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 3. 関連事業者向けの取組み (1)関連時事業者による円滑な業務運用が行えるように、統一した窓口を設置し、自動車リサイクルシステムの操作や実務運用に係る問い合わせ等に対応 (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 4. 自治体向けの取組み (1)電子マニフェスト制度の安定運用が図られるように行政連絡会議やWeb ページ等を通じて自治体関係者と情報を共有 (2)自治体の後方支援を図るため不法投棄等対策事案を共有し、JARC 不法投棄対策支援事業の手引きを周知 (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	○ ○		 ○ ○	 ○ ○	 <	

【表 2】関係主体における情報発信・共有の取組みの現況の整理

（凡例）「●」⇒関係主体の説明資料に記載される情報発信・共有の取組　、「○」⇒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」⇒【表 1】記載の課題等番号と関連付く

発信する情報	関係主体										
	日本自動車 連盟	日本自動車 工業会	日本自動車 輸入組合	日本自動車 販売協会連 合会	全国軽自動 車協会連合 会	日本中古自 動車販売協 会連合会	日本自動車 整備振興会 連合会	日本 ELV リサイクル機構	日本自動車 リサイクル部品 協議会	愛知県	JARC
1.自動車リサイクルシステムに関する基本情報											
(1)自動車リサイクルの背景、目的、システムの概要	●　○	○	●　○	●　○	●　○	●　　○	○	●　　○		○	●　　○
(2)自動車ユーザーを始めとした関係者の役割の概要	●　○	○	●　○	●　○	○	○	○	○		○	●　　○
(3)指定3品目のリサイクル処理　（リサイクル料金の使われ方）	●　○	○ ⑩	●　○ ⑩	●　○	●　○	●　　○	○	○		○	●　　○ ⑩
2.自動車ユーザーが自動車リサイクルにどう関わるのか、についての情報											
(1)リサイクル料金を支払う・受取る											
a)自動車購入時にリサイクル料金を支払う	●　○	○	●　○	●　○	●　○	○	○	○		○	○
b)中古車下取り時にリサイクル料金を受取る　【③】	●　○	○	○	●　○ ⑰	●　○ ⑰	●　　○ ⑰	○ ⑰	○ ⑰		○	○
c)使用済自動車引渡し時にリサイクル料金を支払う　【③】	●　○	○	○	●　○	●　○	●　　○	○	○		○	○
(2)使用済自動車を引取業者に引渡す											
a)自治体に登録された引取業者に引渡し、引取りの書面を受取る	●　○	○	○	○	○	●　　○	○	○			○
b)車検残存期間に応じた自動車重量税の還付の手続きを行う	○	○	○	○	○	○	○	○			○
(3)使用済自動車の価値を認識する				●　　○* ⑲	●　　○* ⑲	●　　○* ⑲	○* ⑲	○* ⑲/25			
(4)自動車の長期使用に努める				⑱	⑱	⑱/20	⑱	⑱	○ ⑱		○
(5)自動車の購入に当たり再資源化等の実施に配慮して製造された自動車を選択する 【①⑥】											
(6)リサイクル部品の使用に努める　【②】				○		●　　○	●　　○ 21/22/23	●　　○ 29/30	● 29/30		○
3.自動車リサイクルシステムの実績・成果の情報											
(1)再資源化等の実施状況		●　○	●　○					●　○			●　○
(2)リサイクル料金の預託・管理・払渡し状況等		○									●　○
(3)事業者登録・許可事業者の情報										●　○	○
(4)自動車の長期使用の状況（平均使用年数）		○				○	○	○	○		○
(5)不法投棄・不適正保管の状況（離島対策含む）										●	●　○
(6)自動車における3R の促進・質の向上	●　○	●　○ 11/12/13/14/15/16	●　○ 11/12/13/14/15/16					●　○			⑪
(7)次世代車の適正処理、自動車リサイクルの国際展開		●　○	●　○					○			
*中古車市場相場、査定基準価格、使用済自動車相場又はくず鉄相場などを参考											
4.関連事業者との情報共有											
(1)自動車リサイクルシステムの運用に関する情報		○	●　○	●　○	●　○	●　○	●　○	●　○			●　○
(2)事業者向け部品取外し、回収、リサイクルマニュアル、リコール情報など		●　○	●　○					●　○			○
(3)使用済自動車判別ガイドライン				●　○	●　○	●　○	○	○			
(4)次世代車で使用されている自動車部品毎のレアメタル・レアアースの情報（一部）		●　○	●　○								○

共通的な課題の番号

24/26/27/28
31/32/33/34/35/36
4/28/37/38/39/40
41/42/43/44/45/46
47/48/49/50 51

(2) 検討会事務局の追加確認・整理

この他、検討会での出席者からの要請に応え、更に関係主体における情報発信・共有の取組みを深堀するために、検討会事務局が次の点について確認を行った。

i) 関係団体の環境方針・環境情報取組みの公開状況

関係団体の Web ページに環境方針・環境情報の取組みの公開状況を確認【表 3】

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

引取業者へのヒアリングを通じて引取業者とユーザー間の取引の現況を確認【表 4】

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

引取業者へのヒアリングを通じて使用済自動車引取依頼書に記載される事項の現況を確認【表 5】

iv) 引取業者との取引におけるユーザーの認識状況

JARC が定点観測で実施するユーザーへのアンケート調査結果の回答者属性などから引取業者との取引におけるユーザーの認識状況を確認【表 6】

v) 使用済自動車の一般的価格に関する開示状況

インターネット Web ページを始め新聞広告、電話帳、自動車雑誌、店頭看板の媒体に掲示される使用済自動車の一般的価格に関する開示状況を確認【表 7】

vi) 整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等の現況

整備事業者へのヒアリングを通じて整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等の現況を確認【表 11】

vii) 自治体における情報提供等の現況

自治体の Web ページにおける情報提供等の現況を確認

検討会事務局が確認した内容は以下のとおりである。

i) 関係団体の環境方針・環境情報取組みの公開状況

関係団体における環境方針・環境情報の公開状況を関係団体の Web ページ掲示状況等により、【表 3】(関係団体における環境方針・環境情報等の公開状況) のとおり整理した。

【表 3】 関係団体における環境方針・環境情報等の公開状況

(凡例) ○:掲載あり -:掲載なし(見つからなかった)

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

ii) 引取業者によるユーザーへの情報提供等の現況

2011年2月に経済産業省および環境省が取りまとめた「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」(参考3)では、『使用を終えた自動車の適正な流通の確保のために自動車リサイクルの一翼を担うべきユーザーに対して、自動車リサイクルシステムに関する十分な情報が得られる機会を増やす必要がある。その際、適切に判断を下す材料として、適切であり、分かりやすい情報を提供するように努めるべき。』とされている。

これを踏まえ、検討会事務局は、引取業者のユーザーに対する情報発信・共有の取組みの実態を深堀するために、引取業者にヒアリングを行った。

この際、ユーザーが引取業者に引取りを依頼するケースは、新車又は中古自動車への買換時、若しくは使用済自動車引渡時に大別されることから、下表分類の下で関連団体から紹介があった12事業者を対象とした。

分類	関連団体	事業者数
新車(普通車等)への買換え	(一社)日本自動車販売協会連合会	3ヶ所
新車(軽等)への買換え	(一社)全国軽自動車協会連合会	3ヶ所
中古自動車への買換え	(一社)日本中古自動車販売協会連合会	3ヶ所
買換えなく、廃車を希望	(一社)日本 ELV リサイクル機構	3ヶ所

引取業者へのヒアリング結果の概要は次のとおりである。

【新車販売を主事業とする引取業者の取引】

- 新車販売を主事業とする引取業者 6 社のうち 3 社が中古自動車の取扱を前提とした取引を行っている。
他 3 社は査定の結果次第で「中古自動車あるいは使用済自動車」を取扱い、取引を行っている。
- 「中古自動車あるいは使用済自動車」の査定については、(一財)日本自動車査定協会が定める査定基準をベースとしながら、独自に設けた社内基準に基づいて行っている。
- 査定の結果、自動車としての市場価値がなければ、使用済自動車として取扱い、ユーザーに対して査定結果を説明している。
使用済自動車として引取る際に、署名捺印のある書面でユーザーの意思確認を行っている。
- 新車販売を主事業とする引取業者 6 社のうち 4 社が使用済自動車本体価格を有価で引取っている。残りの 2 社は無償での引取りを行っている。

【中古自動車販売を主事業とする引取業者の取引】

- 中古自動車販売を主事業とする引取業者 3 社のうち 2 社が中古自動車の取扱を前提とした取引を行っている。
他 1 社は査定の結果次第で「中古自動車あるいは使用済自動車」を取扱い、取引を行っている。
- 「中古自動車あるいは使用済自動車」の査定については、オークション相場等の市場相場をベースとしながら、独自に設けた社内基準に基づいて行っている。
- 査定の結果、自動車としての市場価値がなければ、使用済自動車として取扱い、ユーザーに対して査定結果を説明している。
使用済自動車として引取る際に、署名捺印のある書面でユーザーの意思確認を行っている。
- 中古自動車販売を主事業とする引取業者 3 社のうち 1 社が使用済自動車を有価で引取っている。
残りの 2 社は使用済自動車としての取引実績はなかった。

【解体業を主事業とする引取業者の取引】

- 解体業を主事業とする引取業者 3 社の全てが使用済自動車の取扱を前提とした取引を行っている。
- 使用済自動車として引取る際に、署名捺印のある書面でユーザーの意思確認を行っている。
- 解体業を主事業とする引取業者 3 社の全てが使用済自動車を有価で引取っている。

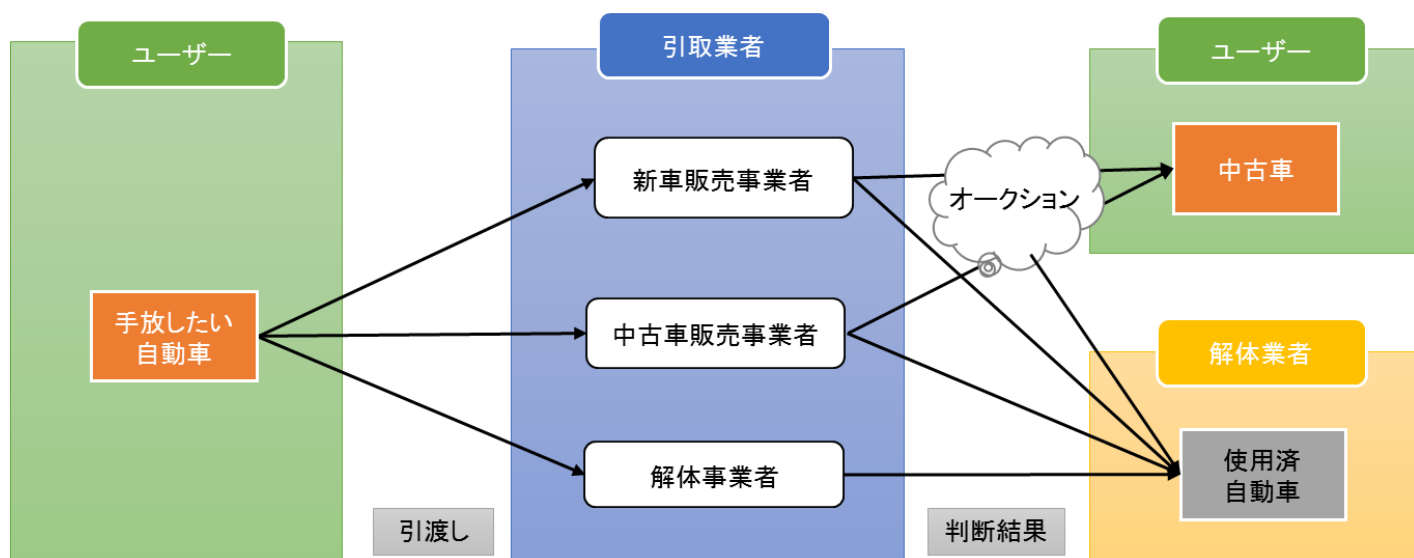
＜引取業者とユーザーの取引パターン(要約版)＞

#	取引パターン	引取業者区分			「中古車」 あるいは 「使用済 車」とする 判断基準 の有無	使用済車を取扱う場合のその本体価格	
		新車販売事業者系	中古車販売事業者系	解体事業者系		使用済車の本体価格	価格設定のベースとなるもの
1	「中古車」と「使用済車」の両方を取扱いパターン	3	1	-	有	・有価(プラス) (3 社)	・鉄くず価格相場 (2 社) ・一律 (1 社)
						・ゼロ (1 社)	・一律 (1 社)
2	「中古車」の取扱を前提としたパターン	3	2	-	無	・有価(プラス) (2 社)	・商談による (1 社) ・確認できず (1 社)
						・ゼロ (1 社)	・一律 (1 社)
						・使用済車の取扱いなし (2 社)	
3	「使用済車」の取扱を前提としたパターン	-	-	3	無	・有価(プラス) (3 社)	・鉄くず価格相場 (2 社) ・中古車部品価格+鉄くず価格相場 (1 社)

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

また、ヒアリングにより得られたユーザーと引取業者における自動車の取引の流れは次の概念図のとおりであった。

＜ヒアリング結果に基づく自動車取引の流れ(概念図)＞



- 自動車を手放すユーザーは、「新車又は中古車への買換」、若しくは「買換えを行わず使用済」にするパターンがある
- 引取業者においては、「中古車あるいは使用済車」の査定を行うか、「すべて中古車として買取」若しくは「すべて使用済車として引取」のパターンがある。

以上の「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者とユーザー間の取引の現況の詳細は、以下の【表 4】(「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者とユーザー間の取引の現況)のとおりである。

【表 4】「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者とユーザー間の取引きの現況

【新車販売事業者系の引取業者】

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

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

	2014 年度使用済車 引取台数(出所)自動 車リサイクルシステムの移 動報告実績 ※	取 扱 区 分	「中古車」あるいは「使用済車」の判断						中古車引取時の対 応		使用済車引取時の対応			備考
	「中古車」あるい は「使用済車」と する判断基準 の有無 (※1)		買取価格のベース		ユーザーが判断する上 で引取業者がユーザー に提供する主な情報	ユーザーの意思確認		リサイクル 料金返 還の実 施有無	中古車本 体価格と その他費 用の区分 (※3)	使用済車 本体価格	使用済車本 体価格とそ の他費用の 区分 (※4)	ユーザー負担 発生事由		
			中古車 本体	使用済 車本体 (※2)		確認 方法	署名捺印 の有無							
A 事業者	1,433 台	新・中・引	有	日本自動車査定協会基準をベースとして自社基準で設定	一律	・中古車査定結果 ・使用済車判定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	有価 (プラス)	○	使用済車本体 価格より運搬費 や抹消手続代 行手数料等の 費用が大きい 場合はユーザー 負担になること がある	《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》 ※1 (一財)日本自動車査定協会の査定を基にして「中古車」もしくは「使用済車」を査定。また『初度登録月から180ヶ月以内⇒商品車(中古車)、初度登録月から180ヶ月以上⇒使用済車』をベース。今年 1 月から 3 月の期間限定で、公道自走可能車であれば全て商品車(中古車)として買受けている。 ※2 定期的な見直しは行わず、一律である。 ※3 車輛本体価格とは別にリサイクル料金額を表示(明細表示)。 ※4 使用済車本体価格の他、各種手数料(車両運搬費、抹消手続代行手数料等)の費目が区分。 (他)現時点では、マイナンバーの提示は不要とされているため不都合はない。
	26,400 台													
B 事業者	2 台	新・中・引	無	日本自動車査定協会基準をベースとして自社基準で設定	商談による	・中古車査定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	有価 (プラス)	確認できず	使用済車本体 価格より運搬費 や抹消手続代 行手数料等の 費用が大きい 場合はユーザー 負担になること がある	《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「使用済車」を引取る事例はあまりない》 ※1 使用済車とするクルマの外形的な判断基準は持っていない。 中古車買取を前提としており、事故車であっても中古車として買取る。 ※2 基本的に有価。買取価格は商談によって異なる。 ※3 車輛本体価格とは別にリサイクル料金額を表示し、明細も表示。 ※4 事例が少ないため、実際の取引きの確認はできなかった。 (他)マイナンバーの取扱いは行わないため、重量税還付手続代行は行わない。
	10,008 台													
C 事業者	3,634 台	新・中・引	有	日本自動車査定協会基準をベースとして自社基準で設定	鉄くず価格 (排気量別 等)	・中古車査定結果 ・使用済車判定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	有価 (プラス)	○	使用済車本体 価格より運搬費 や抹消手続代 行手数料等の 費用が大きい 場合はユーザー 負担になること がある	《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》 ※1(一財)日本自動車査定協会の査定を基にして「中古車」もしくは「使用済車」を査定。査定の結果が中古車として取扱いができない場合は使用済車になる旨を案内。 ※2 排気量別に鉄スクラップ価格等を参考にしながらベース価格を設定。 ※3 車輛本体価格とは別にリサイクル料金額を表示し、明細も表示。 ※4 引取価格は使用済車本体価格に還付税金・保険料を加え、手数料(運搬費、抹消手続き費等)を差引いた額。 (他)現時点では、マイナンバーの提示は不要とされているため不都合はない。 ただし今後課題となる可能性があることを危惧している。
	13,313 台													

【新車販売事業者系の引取業者】

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

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

	2014 年度使用済車 引取台数(出所)自動車 リサイクルシステムの移 動報告実績 ※ 2014 年度中古車・使 用済車取扱台数(出 所)ヒアリング結果	取 扱 区 分	「中古車」あるいは「使用済車」の判断						中古車引取時の対応		使用済車引取時の対応			備考
			「中古車」ある いは「使用済 車」とする判断 基準の有無 (※1)	買取価格のベース		ユーザーが判断する上 で引取業者がユーザー に提供する主な情報	ユーザーの意思確認		リサイクル 料金返 還の実 施有無	中古車本 体価格と その他費 用の区分 (※3)	使用済車 本体価格	使用済車本 体価格とそ の他費用の 区分 (※4)	ユーザー負担 発生事由	
				中古車 本体	使用済 車本体 (※2)		確認 方法	署名捺印 の有無						
D 事業者	116 台	新・中・引	無	日本自動車査定協会基準をベースとして自社基準で設定	確認できず	・中古車査定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	有価 (プラス)	×	使用済車本体価格と抹消代行手数料などと相殺されゼロになることが多い	《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「使用済車」を引取る事例はあまりない》 ※1 使用済車とするクルマの外形的な判断基準は持っていない。 中古車買取を前提としており、事故車であっても中古車として買取る。 ユーザー自ら廃車を希望する場合は引取るものの、年に 1～2 件ぐらいしか発生しない。 ※2 本社が決めるため、価格設定のベースはわからない。有価ではある。 ※3 車輛本体価格とは別にリサイクル料金額を表示し、明細も表示。 ※4 費用を区分したり、明細表示はしないことが多い (他)マイナンバーについてはコメントなし
	約 2,800 台													
E 事業者	481 台	新・中・引	無	日本自動車査定協会基準をベースとして自社基準で設定	一律	・中古車査定結果 ・使用済車判定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	ゼロ	○	使用済車本体価格より運搬費や抹消手続代行手数料等の費用が大きい場合はユーザー負担になることがある	《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「使用済車」を引取る事例はあまりない》 ※1(一財)日本自動車査定協会の査定を基にして「中古車」もしくは「使用済車」を査定。査定の結果が中古車買取の取扱いができない場合は使用済車になる旨を案内。ただし、基本的に中古車買取を前提としており、使用済車自体はあまり発生しない。 ※2 定期的な見直しは行わず、一律である。 ※3 車輛本体価格とは別にリサイクル料金額を表示し、明細も表示。 ※4 ユーザーが引取業者に支払う費目の区分あり。 (他)マイナンバーについてはコメントなし
	約 9,300 台													
F 事業者	634 台	新・中・引	有	日本自動車査定協会基準をベースとして自社基準で設定	一律	・中古車査定結果 ・使用済車判定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	ゼロ	○	使用済車本体価格より運搬費や抹消手続代行手数料等の費用が大きい場合はユーザー負担になることがある	《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》 ※1(一財)日本自動車査定協会の査定を基にして「中古車」もしくは「使用済車」を査定。ただし、査定を行う本社側が、最終的に中古車での買取がユーザーに得になるのか、使用済車での買取がユーザーに得になるのかを総合的に判断。査定の結果が中古車買取の取扱いができない場合は使用済車になる旨を案内。 ※2 定期的な見直しは行わず、一律である。 ※3 車輛本体価格とは別にリサイクル料金額を表示し、明細も表示。 ※4 引取業者がユーザーに支払う費目、ユーザーが引取業者に支払う費目の区分あり。還付税金相当額・返礼保険料相当額の取扱いについては社内基準(車検残存期間等)により対応が変わってくる。 (他)マイナンバーについてはコメントなし
	5,213 台													

【中古車販売事業者系の引取業者】
(凡例) ○:実施 ×:未実施 ー:なし 新:新車取扱い 中:中古車取扱い 引:使用済車引取り フ:フロン回収 解:解体業
※この使用済車引取台数実績には、中古自動車として買取後に使用済みにしたもの、及びユーザーからの使用済み依頼によるもの等を含む。

	2014 年度使用済車 引取台数(出所)自動車 リサイクルシステムの移 動報告実績 ※ 2014 年度中古車・使 用済車取扱台数(出 所)ヒアリング結果	取 扱 区 分	「中古車」あるいは「使用済車」の判断						中古車引取時の対応		使用済車引取時の対応			備考
			「中古車」あるい は「使用済車」と する判断基準の 有無 (※1)	買取価格のベース		ユーザーが判断する上 で引取業者がユーザー に提供する主な情報	ユーザーの意思確認		リサイク ル料金返 還の実 施有無	中古車本 体価格と その他費 用の区分 (※3)	使用済車 本体価格	使用済車本 体価格とそ の他費用の 区分 (※4)	ユーザー負担 発生事由	
				中古車 本体	使用済 車本体 (※2)		確認 方法	署名捺印 の有無						
G 事業者	0 台	中・引	無	オークション 相場など 市場相場をベースとして 自社基準で設定	—	・中古車査定結果 ・買取価格	書面	有	○	×	—	—	—	《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「使用済車」を引取る事例はあまりない》 ※2 使用済車と判断するような外形的な基準は持っていない。 中古車買取を前提としており、事故車であっても中古車として買取る。 ※3 使用済車本体の買取価格のベースはもっていない。 ※4 車輛本体価格とリサイクル料金額を合計した総額表示。 ※5 使用済車の買取は行ってない。 (他)マイナンバーについてはコメントなし
	3,337 台													
H 事業者	0 台	新・中・引	無	オークション 相場など 市場相場をベースとして 自社基準で設定	—	・中古車査定結果 ・買取価格	書面	有	○	○	—	—	—	《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「使用済車」を引取る事例はあまりない》 ※1 使用済車と判断するような外形的な基準は持っていない。 中古車買取を前提としており、事故車であっても中古車として買取る。 ※2 使用済車本体の買取価格のベースはもっていない。 ※3 中古車買取り時に取交す売買契約書でリサイクル料金額を明示。 ※4 使用済車の買取は行ってない。 (他)マイナンバーについてはコメントなし
	非公表													
I 事業者	2,668 台	中・引・フ・解	有	オークション 相場など 市場相場をベースとして 自社基準で設定	鉄くず価格 (排気量別 等)	・中古車査定結果 ・使用済車判定結果 ・買取価格	書面	有	○	×	有価 (プラス)	—	近場の引取りであるため、使用済車の運搬費や抹消手続代行手数料などは頂いてない。	《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》 ※2 使用済車と判断するような外形的な基準は持っていない。 オークション相場など市場価格を参考にしながら総合的に判断。 査定の結果、中古車買取の取扱いができない場合はユーザーに対して使用済車の買取になる旨を案内。 ※3 排気量別に鉄スクラップ価格等を参考にしながらベース価格を設定する。 ※4 車輛本体価格とリサイクル料金額を合計した総額表示。 ※5 使用済車本体価格のみの取引きであるため、その他に区分する費目はない。 (他)マイナンバーの取扱いについて質問されるユーザーは多い。 今後、マイナンバーを示したくないユーザーに対しては、重量税還付相当額の立替払いを提案する予定でいる。
	約 3,000 台													

【解体事業者系の引取業者】
(凡例) ○:実施 ×:未実施 ー:なし 新:新車取扱い 中:中古車取扱い 引:使用済車引取り フ:フロン回収 解:解体業
※この使用済車引取台数実績には、中古自動車として買取後に使用済みにしたもの、及びユーザーからの使用済み依頼によるもの等を含む。

	2014 年度使用済車 引取台数(出所)自動 車リサイクルシステ ムの移 動報告実績 ※	取 扱 区 分	「中古車」あるいは「使用済車」の判断						中古車引取時の対応		使用済車引取時の対応			備考
	「中古車」ある いは「使用済 車」とする判断 基準の有無 (※1)		買取価格のベース		ユーザーが判断する上 で引取業者がユーザー に提供する主な情報	ユーザーの意思確認		リサイ クル 料金返 還の実 施有無	中古車本 体価格と その他費 用の区分 (※3)	使用済車 本体価格	使用済車本 体価格とそ の他費用の 区分 (※4)	ユーザー負担 発生事由		
			中古車 本体	使用済 車本体 (※2)		確認 方法	署名捺印 の有無							
J 事業者	4,487 台	引・ フ・ 解	無	－	鉄くず価格 (排気量別 等)	買取価格	書面	有	－	－	有価 (プラス)	○	使用済車本 体価格より運搬費 や抹消手続代 行手数料等の 費用が大きい 場合はユーザー 負担になること がある	《基本的に「使用済車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》 ※1 使用済車買取を前提としているため基準なし。 ※2 鉄くず価格をベースとして、定期的に価格を見直す。 ※3 基本的に中古車買取はない。仮に中古車買取が合った場合はリサイクル料金を相手方に返還する。 ※4 引取業者がユーザーに支払う費目、ユーザーが引取業者に支払う費目の区分あり。重量税など還付税金相当額・自賠責返戻金相当額を使用済車買取時にユーザーに支払うため、後日、使用済車を自社名義に変更する。 (他)マイナンバーは当該自動車の所有者が亡くなっている場合のみ必要としている。この場合、行政書士に相談する必要がある為、手間がかかる。
	約 5,000 台													
K 事業者	184 台	引・ フ・ 解	無	－	中古部品価 値等と鉄く ず価格	買取価格	書面	有	－	－	有価 (プラス)	○	使用済車本 体価格より運搬費 や抹消手続代 行手数料等の 費用が大きい 場合はユーザー 負担になること がある	《基本的に「使用済車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》 ※1 使用済車買取を前提としているため基準なし。 ※2 主にクルマに付属する中古部品の価値を見て使用済車本体価格を設定。鉄くず価格も考慮しているが、破砕業者までの運搬費などを考慮すると採算が合わない。 ※3 基本的に中古車買取はない。仮に中古車買取が合った場合はリサイクル料金を相手方に返還する。 ※4 引取価格は使用済車本体価格から手数料(運搬費、抹消手続き費等)を差引いた額。使用済車は最終所有者名義で抹消手続きを行うため、重量税や自賠責等は各々窓口が最終所有者に直接送金する。 (他)マイナンバー取扱いについてご理解が得られるように説明をしているが、ご理解が得られない場合は、重量税還付相当額の立替払いを提案。
	201 台													
L 事業者	1,896 台	引・ フ・ 解	無	－	鉄くず価格 (排気量別 等)	買取価格	書面	有	－	－	有価 (プラス)	○	使用済車本 体価格より運搬費 や抹消手続代 行手数料等の 費用が大きい 場合はユーザー 負担になること がある	《基本的に「使用済車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》 ※1 使用済車買取を前提としているため基準なし。 ※2 鉄くず価格をベースとして、定期的に価格を見直す。 ※3 基本的に中古車買取はない。仮に中古車買取が合った場合はリサイクル料金を相手方に返還する。 ※4 引取価格は使用済車本体価格に還付税金・保険料を加え、手数料(運搬費、抹消手続き費等)を差引いた額。 (他)現時点では、マイナンバーの提示は不要とされているため不都合はない。 今後、マイナンバーの提示が必須になると、サービス提供に支障が出る可能性があることを危惧する。
	約 2,000 台													

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

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

これらを踏まえ、検討会事務局は、引取業者へのヒアリングの中でユーザーと引取業者の間で取り交わされる使用済自動車引取依頼書に記載される事項を調査し、【表5】のとおり整理した。

調査の結果、各引取業者とユーザーの間で取り交わされる使用済自動車引取依頼書への記載事項については、以下の問題があることがわかった。

- 使用済自動車引取依頼書に使われる用語が統一されていない。
- 使用済自動車の引取なのか、あるいは中古自動車の取引なのか、曖昧な用語(ex: 「廃車」)が使われていることがある。
- ユーザー支払費目に「使用済自動車処理費用」や「運送費等」など、どのような名目の費目であるのか、分かりにくい用語が使われている。
- 一部の業態では使用済自動車引取依頼書様式の統一化に向けた取組が行われているものの、全ての業態への広がりについては未だ途上にある。

以上の引取業者がユーザーに交付する使用済自動車引取り書面の主な記載事項の現況の詳細については、以下の【表 5】(引取業者がユーザーに交付する使用済自動車引取り書面の主な記載事項の現況)のとおりである。

【表 5】 引取業者がユーザーに交付する使用済自動車引取り書面の主な記載事項の現況

【新車販売事業者系の引取業者】

(凡例) ○:記載あり ×:記載なし -:未該当

	書類 名称	引取日 (依頼日)	依頼者 (所有者)	車両情報・装備情報・預託情報									引取業者支払費目			ユーザー支払費目			備考	
				車名	車台 番号	登録 番号	型式	リサイクル券番号 (移動報告番号)	初度 登録 年月 (年式)	引取時 走行 距離	リサイクル法関連			使用 済車 本体 価格	重量 税等 還付 相当額	自賠責 保険等 返戻 相当額	リサイ クル法 関連 費用	抹消 登録 手続 代行 費用		陸送 料金 (引取 費用)
											装備 情報	預託 状況	リサイクル 料金額							
A 事業者	使用済車 引取依頼書 (※1)	○	○ (※2)	○	○	○	○	○	○	○	○ (※3)	○	○ (※4)	○	—	—	○	○	○	《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》 *1 自社発行書類:『使用済車引取依頼書』 記載内容:『下記の<車両>を下記<条件>にて使用済自動車として引取依頼いたします。』 *2 依頼者の署名捺印 *3 フロン類装備、エアバッグ類装備の表示、CFC/HFC の種別情報 *4 リサイクル料金額の明細表示
B 事業者	使用済自動車 引取証明書 (※1)	○	○ (※2)	○	○	×	×	○	×	×	×	○	○ (※3)	確認 できず (※4)	—		確認 できず (※4)	確認 できず (※4)	確認 できず (※4)	《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「使用済車」を引取る事例はあまりない》 *1 リサイクル券用紙 B 券『使用済車引取証明書』を使用し、 その他の書面の交付は無いのではないかとのこと。 (事例が少ないため定かでない) *2 依頼者の署名捺印 *3 リサイクル料金額の明細表示 *4 事例が少ないため確認できず
C 事業者	使用済自動車 引取依頼書 (※1)	○	○ (※2)	○	○	○	○	○	○	○	○ (※3)	○	○ (※4)	○	—	—	○	○	×	《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》 *1 自社発行書類:『使用済自動車引取依頼書』 記載内容:『下記の<車両>を下記<条件>にて使用済自動車として引取依頼いたします。』 *2 依頼者の署名捺印 *3 フロン類装備、エアバッグ類装備の表示、CFC/HFC の種別情報 *4 リサイクル料金額の明細表示 *5 費目に「使用済自動車処理費用」があり、引取車の運送費等を含む、とのこと。

【新車販売事業者系の引取業者】

(凡例) ○:記載あり ×:記載なし -:未該当

	書類 名称	引取日 (依頼日)	依頼者 (所有者)	車両情報・装備情報・預託情報									引取業者支払費目			ユーザー支払費目			備考						
				車名	車台 番号	登録 番号	型式	リサイクル券番号 (移動報告番号)	初度 登録 年月 (年式)	引取時 走行 距離	リサイクル法関連			使用 済車 本体 価格	重量 税等 還付 相当額	自賠責 保険等 返戻 相当額	リサイ クル法 関連 費用	抹消 登録 手続 代行 費用		陸送 料金 (引取 費用)					
											装備 情報	預託 状況	リサイクル 料金額												
D 事業者	使用済自動車 引取依頼書 (※1)	○	○ (※2)	○	○	○	×	○	○	×	○ (※3)	○	○	×	(※4)	－ (※5)	－ (※5)	×	(※4)	×	(※4)	×	(※6)	《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「使用済車」を引取る事例はあまりない》 ※1 自社発行書類:『使用済自動車引取依頼書』 記載内容:『下記の通り、使用済自動車としての引取依頼をいたします。』 ※2 依頼者の署名捺印 ※3 フロン類装備、エアバッグ類装備の表示、CFC/HFC の種別情報 ※4 総額表示のため書面の明細欄は使わないことが多い。 ※5 重量税等相当額及び自賠責返礼相当額の直接のやり取りは行っていない。 ※6 費目に「使用済自動車処理費用」があり、引取車の運送費等を含む、とのこと。	
E 事業者	使用済自動車 引取り依頼書 (※1)	○	○ (※2)	○	○	○	○	○	○	○	○ (※3)	○	○	－	－ (※4)	－ (※4)	○	○	×	(※5)			×	(※5)	《基本的に「中古車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「使用済車」を引取る事例はあまりない》 ※1 自社発行書類:『使用済自動車引取依頼書』 記載内容:『下記の<車両>を、下記の<条件>にて使用済自動車として引取依頼致します。』 ※2 依頼者の署名捺印 ※3 フロン類装備、エアバッグ類装備の表示、CFC/HFC の種別情報 ※4 重量税等相当額及び自賠責返礼相当額の直接のやり取りは行っていない。 ※5 費目に「使用済自動車処理費用」があり、引取車の運送費等を含む、とのこと。
F 事業者	使用済自動車 引取依頼書 (※1)	○	○ (※2)	○	○	○	○	○	○	○	○ (※3)	○	○	○	○ (※4)	○ (※4)	○	○	×	(※5)			×	(※5)	《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》 ※1 自社発行書類:『使用済自動車引取依頼書』 記載内容:『私(依頼者)は、貴社(引取者)に対して下記の<車両>を下記<条件>にて使用済自動車として引取依頼いたします。』 ※2 依頼者の署名捺印 ※3 フロン類装備、エアバッグ類装備の表示、CFC/HFC の種別情報 ※4 重量税相当額と自賠責相当額を払戻すことがある。 ※5 費目に「使用済自動車処理費用」があり、引取車の運送費等を含む、とのこと。

【中古車販売事業者系の引取業者】
(凡例) ○:記載あり ×:記載なし —:未該当

	書類 名称	引取日 (依頼日)	依頼者 (所有者)	車両情報・装備情報・預託情報									引取業者支払費目			ユーザー支払費目			備考		
				車名	車台 番号	登録 番号	型式	リサイクル券番号 (移動報告番号)	初度 登録 年月 (年式)	引取時 走行 距離	リサイクル法関連			使用 済車 本体 価格	重量 税等 還付 相当額	自賠償 保険等 返戻 相当額	リサイ クル法 関連 費用	抹消 登録 手続 代行 費用		陸送 料金 (引取 費用)	
											装備 情報	預託 状況	リサイクル 料金額								
G 事業者	自動車ユーザーが持込む自動車の全てを中古車として引取っているため、使用済自動車引取り書面の類の帳票はない																				
H 事業者	自動車ユーザーが持込む自動車の全てを中古車として引取っているため、使用済自動車引取り書面の類の帳票はない																				
I 事業者	使用済自動車 引取証明書 (※1)	○	○ (※2)	○	○	×	×	○	×	×	×	○	○ (※3)	×	(※4)	— (※5)	— (※5)	確認で きず (※6)	— (※7)	— (※7)	《「中古車」と「使用済車」の両方の取扱いがある事業者》 ※1 リサイクル券用紙 B 券を使用:『使用済自動車引取証明書』 基本的に使用済車の引取りではリサイクル券用紙 B 券を利用。 ※2 依頼者の署名捺印 ※3 リサイクル料金額は総額表示 ※4 古物台帳へのユーザー記名等に対応しているため、直接ユーザーに渡される書類はない。 ※5 重量税等相当額及び自賠償返礼相当額の直接のやり取りは行っていない。 ※6 事例が少ないため確認できず ※7 近場の引取りであるため自走不可車輛の運搬費用は自社負担。また、各種事務代行費などは自社負担。

【解体事業者系の引取業者】
(凡例) ○:記載あり ×:記載なし ー:未該当

	書類 名称	引取日 (依頼日)	依頼者 (所有者)	車両情報・装備情報・預託情報									引取業者支払費目			ユーザー支払費目			備考	
				車名	車台 番号	登録 番号	型式	リサイクル券番号 (移動報告番号)	初度 登録 年月 (年式)	引取時 走行 距離	リサイクル法関連			使用 済車 本体 価格	重量 税等 還付 相当額	自賠責 保険等 返戻 相当額	リサイ クル法 関連 費用	抹消 登録 手続 代行 費用		陸送 料金 (引取 費用)
											装備 情報	預託 状況	リサイクル 料金額							
J 事業者	車両引き取り証 明書及び領収書 (※1)	○ (※2)	○ (※3)	○	○	○	○	○	○	○	○ (※4)	○	○ (※5)	○	○ (※6)	○ (※6)	○	○	○ (※7)	《基本的に「使用済車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》 ※1 自社発行書類:『車両引き取り証明書 及び 領収書』 記載内容:『上記の車を、解体して中古部品として、又は中古車としてリサイクル処理する事に同意します。』 ※2 『入庫日』と表記 ※3 依頼者の署名捺印 ※4 フロン類装備、エアバッグ類装備の表示 ※5 リサイクル料金額は総額表示 ※6 使用済自動車買取後を自社名義に移転するため、予め重量税相当額と自賠責相当額をユーザーに払戻しを行う。 ※7 自走不可車両を引取る場合の運送費など
K 事業者	見積書 車両引取指示書 車両引取受領書 領収書 (※1)	○	○ (※2)	○	○	○	○	○	○	○	○ (※3)	○	○	○	— (※4)	— (※4)	○	○	○ (※5)	《基本的に「使用済車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》 ※1 自社発行書類:『見積書』、『車両引取指示書』、『車両引取受領書』、『領収書』の書類にて取引きを行う 記載内容:『使用済自動車としてお引取りいたします。』 ※2 『領収書』に依頼者の記名捺印 ※3 フロン類装備、エアバッグ類装備の表、CFC/HFC の種別情報 ※4 重量税等相当額及び自賠責返礼相当額の直接のやり取りは行っていない。 ※5 自走不可車両を引取る場合の運送費など
L 事業者	廃車見積書兼 引取完了報告書 (※1)	○ (※2)	○ (※3)	○	○	○	○	×	×	×	○ (※5)	○	○ (※6)	○	— (※7)	— (※7)	○	○	○ (※8)	《基本的に「使用済車」の取扱いを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》 ※1 自社発行書類:『廃車見積書兼引取完了報告書』 記載内容:『上記車輛、引渡時の確認をいたしました。車輛本体及び積載物の一切の処分を依頼いたします。』 ※2 『引取作業完了日』と表記 ※3 依頼者の署名捺印 ※4 「自力走行の可否」について記載あり ※5 フロン類装備、エアバッグ類装備の表示 ※6 リサイクル料金額は総額表示 ※7 重量税等相当額及び自賠責返礼相当額の直接のやり取りは行っていない。 ※8 自走不可車両を引取る場合の運送費など

iv) 引取業者との取引におけるユーザーの認識状況

引取業者へのヒアリングの結果、引取業者のユーザーに対する情報提供の現況は以上のとおりであったが、一方でその取引において引取業者から情報提供を受けたユーザー自身の認識状況を明らかにする必要があることから、JARC が定点観測で実施しているユーザーアンケート調査結果を用いて、回答者属性などからユーザーの認識状況を次のとおり確認した。

《アンケートの調査要項》

調査期間：2010 年度～2015 年度（1 回/年の調査）

対 象：過去 3 ヶ月以内に自動車を購入した全国 18 歳以上の男女

抽出方法：インターネット調査会社のインターネットパネルから無作為抽出

回答者数：1,100 人

調査方式：インターネット調査方式

* 約 170 万人から 230 万人の会員から各年度における年齢別免許保有割合（出展：警察庁）に応じて対象者を抽出

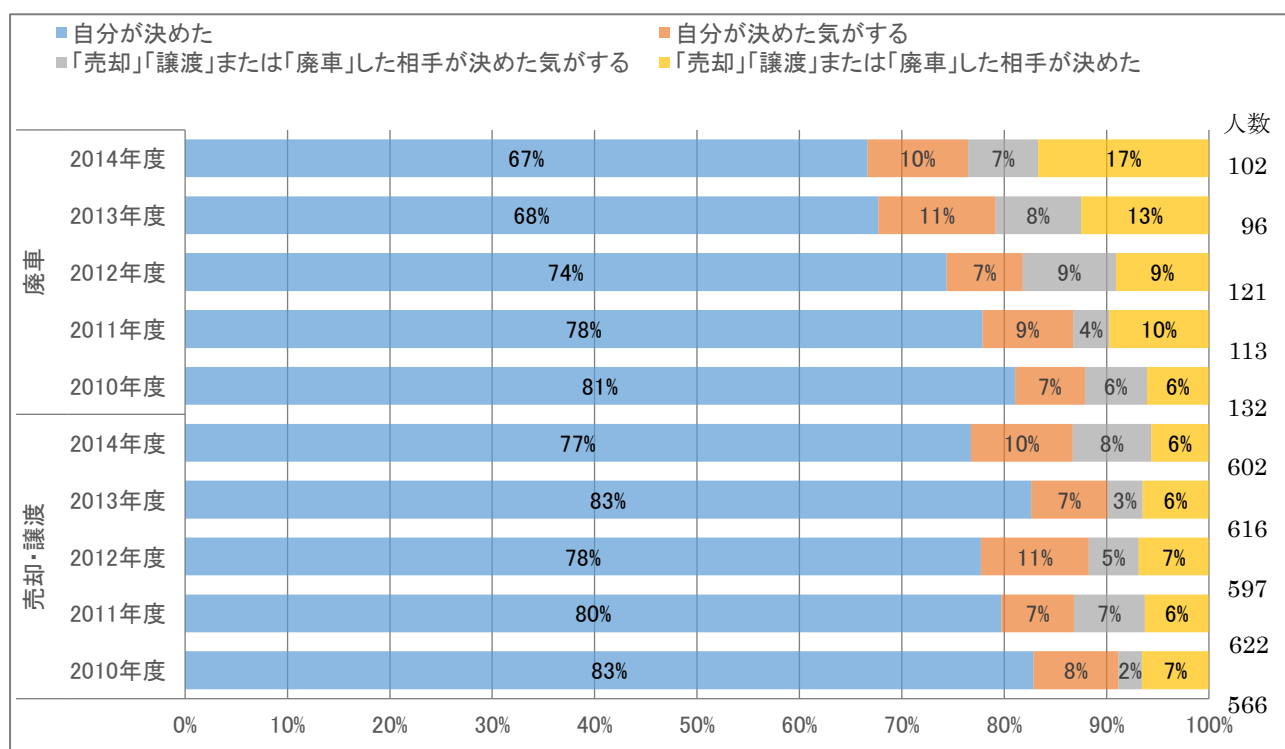
回答した 6 万件から 8 万件のデータをクリーニングした後、1,100 件を無作為抽出

* 本アンケート調査は自動車リサイクル法に定める JARC の委託事業として楽天リサーチ株式会社が実施

【中古車売却・譲渡または廃車の判断時における関わり方】

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

図1のとおり、2014 年度では廃車したと回答された方の 77%、売却・譲渡したと回答された方の 87%が、「自分で決めた」「自分で決めた気がする」と回答している。

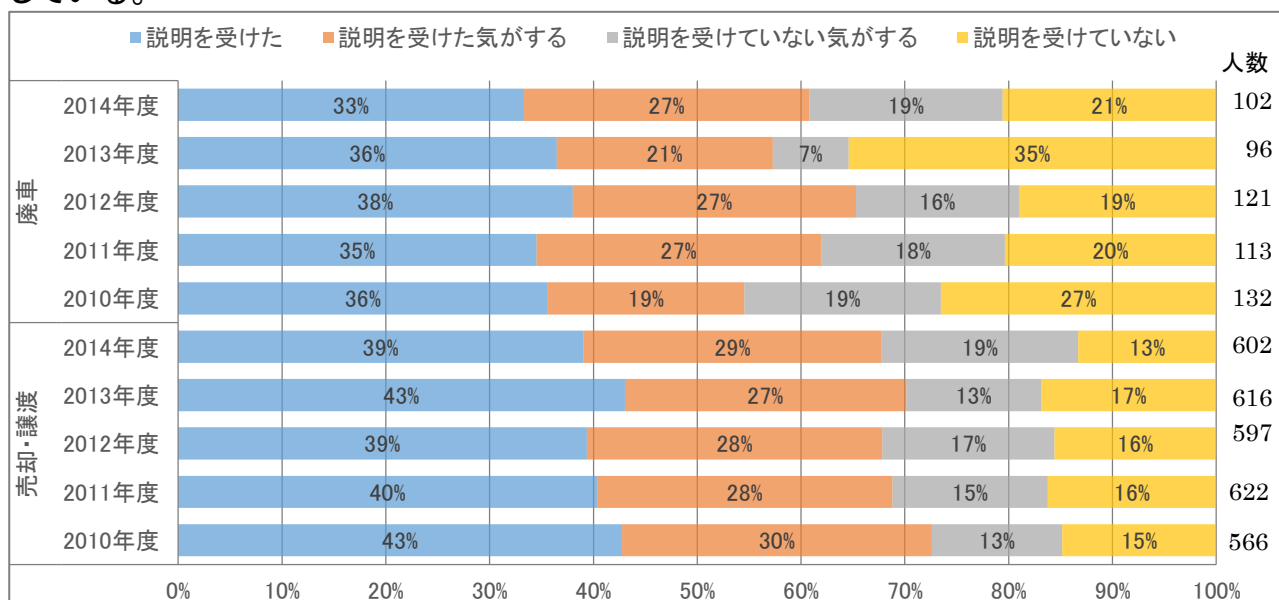


【図 1】「売却」「譲渡」「廃車」の決定

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

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

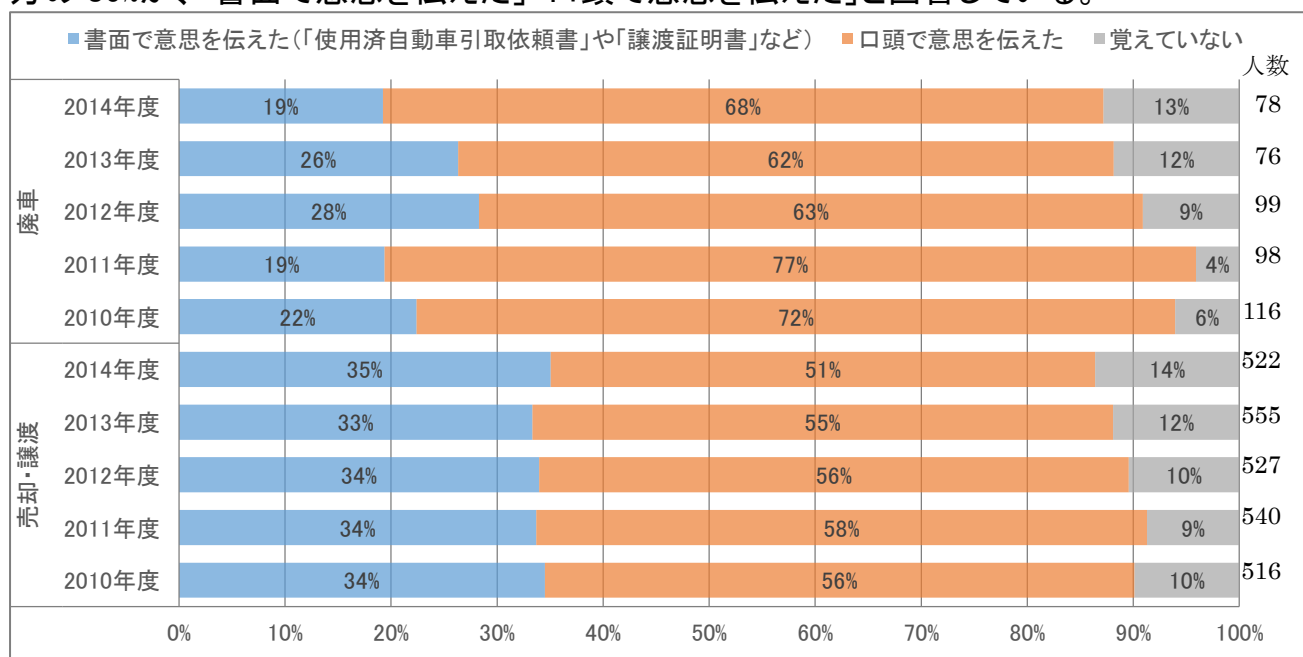
図2のとおり、2014年度では廃車したと回答された方の60%、売却・譲渡したと回答された方の68%が、判断に必要な情報について「説明を受けた」「説明を受けた気がする」と回答している。



【図2】 判断に必要な情報の説明

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

図3のとおり、2014年度では廃車したと回答された方の87%、売却・譲渡したと回答された方の86%が、「書面で意思を伝えた」「口頭で意思を伝えた」と回答している。



【図3】 意思伝達方法

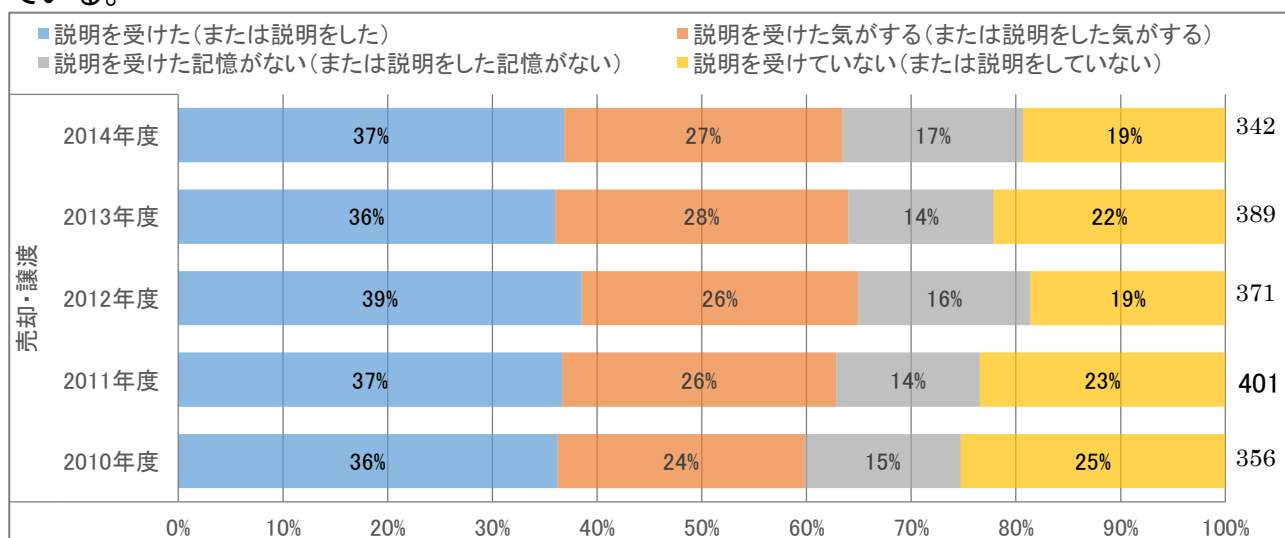
【中古車売却・譲渡時における関わり方】

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

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

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

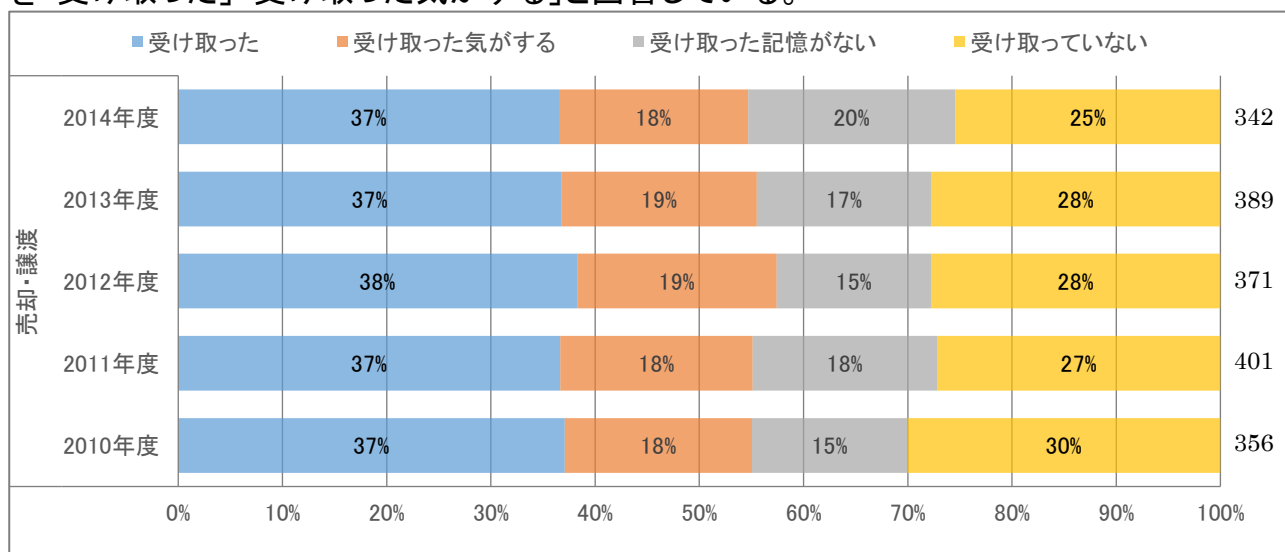
図 4 のとおり、2014 年度では中古車売却・譲渡したと回答された方の 64%が、「説明を受けた（または説明をした）」「説明を受けた気がする（または説明をした気がする）」と回答している。



【図 4】 中古車売買時の説明

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

図 5 のとおり、2014 年度では中古車売却・譲渡したと回答された方の 55%が、「リサイクル料金を「受け取った」「受け取った気がする」と回答している。



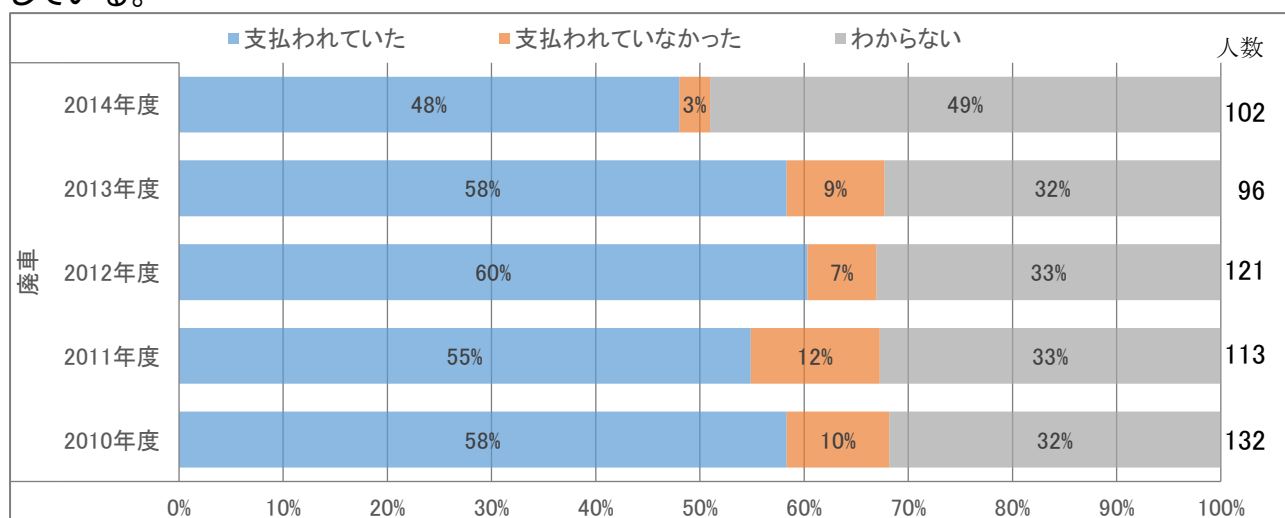
【図 5】 リサイクル料金の受取り

【廃車時における関わり方】

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

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

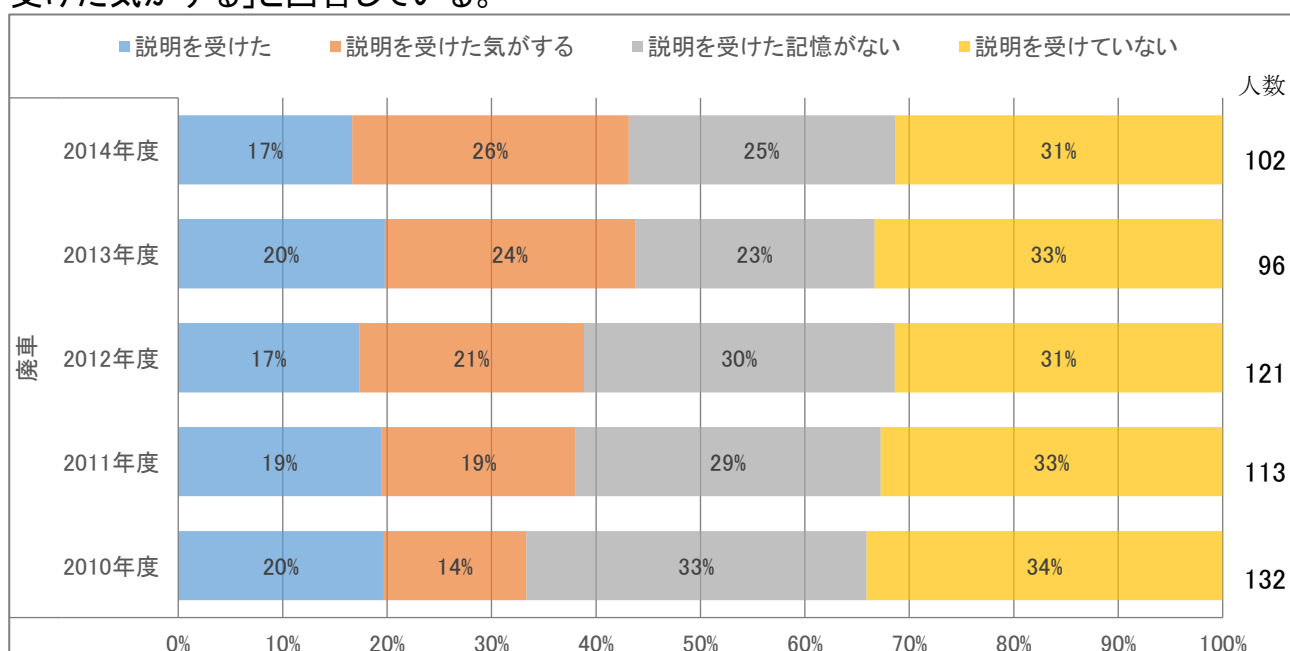
図 6 のとおり、2014 年度では廃車したと回答された方の 48%が、「支払われていた」と回答している。



【図 6】 預託の有無の認識

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

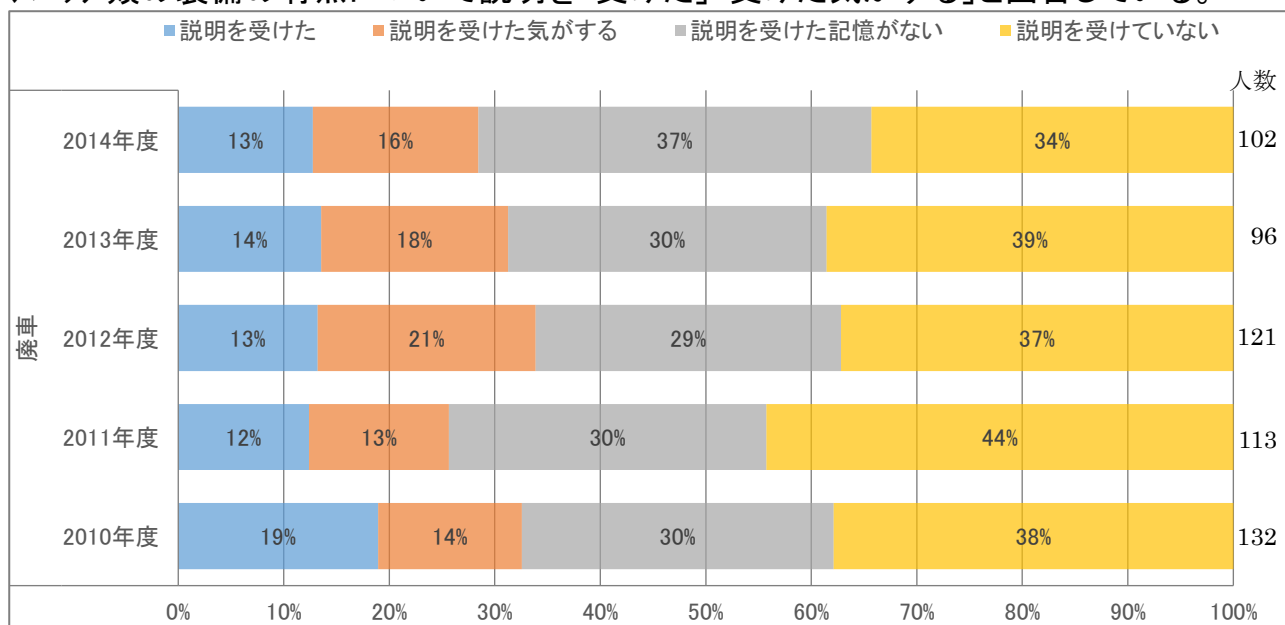
図 7 のとおり、2014 年度では廃車したと回答された方の 43%が、「説明を受けた」「説明を受けた気がする」と回答している。



【図7】 使用済自動車引取証明書の受取り

質問 8 廃車を依頼した事業者から、フロン類やエアバッグ類の装備の有無について説明を受けましたか。

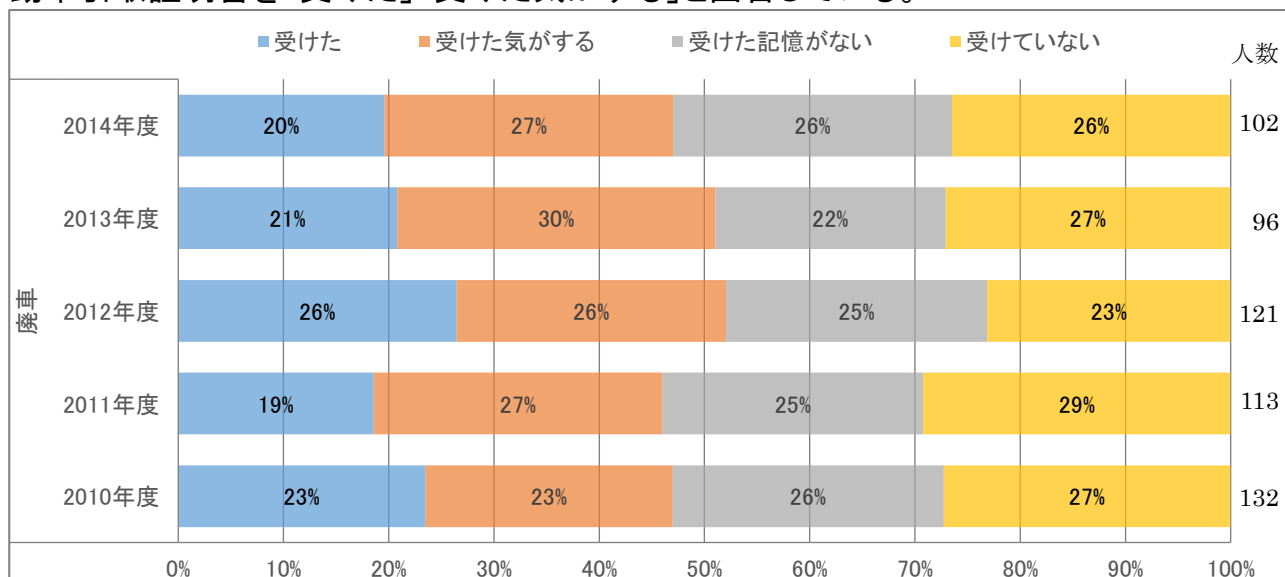
図 8 のとおり、2014 年度では廃車したと回答された方の 29%が、引取業者からフロン類やエアバッグ類の装備の有無について説明を「受けた」「受けた気がする」と回答している。



【図 8】 引取業者からの説明

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

図 9 のとおり、2014 年度では廃車したと回答された方の 47%が、引取業者から使用済自動車引取証明書を「受けた」「受けた気がする」と回答している。



【図 9】 使用済自動車引取証明書の受取り

v)使用済自動車の一般的価格に関する開示状況

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

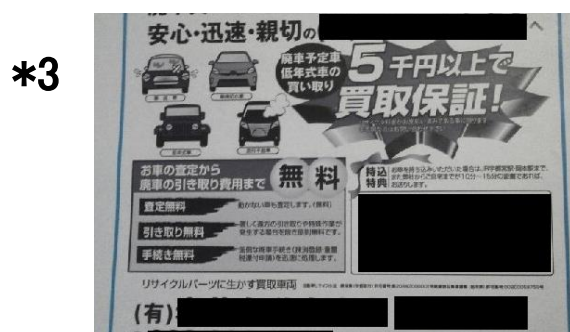
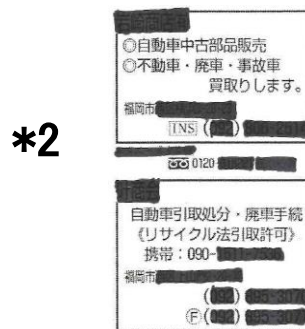
これを踏まえ、検討会事務局は使用済自動車の一般的価格に関する掲示状況を確認し、そこで得られる情報を次のページの【表 7】のとおり整理した。

結果、次のとおり5つの媒体への掲載情報を確認したところ、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への掲示情報からは得られなかった。

また、用語の使い方を始め、引取業者の資格情報の掲示の有無や手数料の掲示の有無など、ユーザーに示される情報に差がある状況も明らかとなった。

#	媒体	掲載情報
1	インターネット (*1)	買取価格が掲載され、具体的な買取事例なども紹介。
2	電話帳 (*2)	「廃車買取」等の掲載が若干あり。
3	新聞広告 (*3)	「廃車買取」等の掲載が若干あり。
4	中古車専門誌	いくつかサンプルを調べたが中古車価格の情報のみ。 使用済自動車についての掲載情報を見つけることはできなかった。 * サンプル: コンビニ等で販売される中古車専門誌等
5	店舗等の看板	店頭等の看板での広告が若干あり。

【掲載例】



以上の使用済自動車の一般的価格に関する掲示状況の詳細については、以下の【表 7】(使用済自動車の一般的価格に関する掲示状況)のとおりである。

【表 7】 使用済自動車の一般的価格に関する揭示状況

＊ インターネット検索サイトで「廃車」「ELV」「価格」「価値」「買取」のワードで検索（2016 年 3 月 8 日時点）

＊（凡例） ○：Web サイトで公開される情報 ※：Web ページ等に掲載されていなかったが、事務局が独自に調査し資格のあることを確認情報 引：引取業 フ：フロン回収 解：解体業 破：破砕業 古：古物商

	資格区分					使用済自動車の一般的価格に関する情報 (各種媒体への掲載情報をそのまま記載)	その他費用に関する記載（－は記載なし）																										
	引	フ	解	破	古		抹消登録 代行	自賠償保険 返戻	重量税 還付	自動車税 還付	レッカー 運送費	その他(要約)																					
M 事業者	○	○	○	○		使用済自動車引取参考価格(スクラップとしての最低価格) <table><tr><th></th><th>排気量</th><th>持込価格</th><th>引取価格</th></tr><tr><td rowspan="4">普通</td><td>軽</td><td>－</td><td>5,000 円</td><td>3,000 円</td></tr><tr><td>～1,400cc 未満</td><td>10,000 円</td><td>5,000 円</td></tr><tr><td>1,400cc～2,000cc 未満</td><td>15,000 円</td><td>10,000 円</td></tr><tr><td>2,000cc～3,000cc 未満</td><td>22,000 円</td><td>17,000 円</td></tr><tr><td>3,000cc 以上</td><td>27,000 円</td><td>22,000 円</td></tr></table>		排気量	持込価格	引取価格	普通	軽	－	5,000 円	3,000 円	～1,400cc 未満	10,000 円	5,000 円	1,400cc～2,000cc 未満	15,000 円	10,000 円	2,000cc～3,000cc 未満	22,000 円	17,000 円	3,000cc 以上	27,000 円	22,000 円	3,000 円	－	－	－	－	・車種・引取場所によっては処分費が必要 ・商品として買う場合は名義を弊社に変更しリサイクル料金を返金
	排気量	持込価格	引取価格																														
普通	軽	－	5,000 円	3,000 円																													
	～1,400cc 未満	10,000 円	5,000 円																														
	1,400cc～2,000cc 未満	15,000 円	10,000 円																														
	2,000cc～3,000cc 未満	22,000 円	17,000 円																														
3,000cc 以上	27,000 円	22,000 円																															
N 事業者	※	※	※		○	廃車買取保証価格 ※持込み…2,000 円プラス <table><tr><th></th><th>排気量</th><th>価格</th></tr><tr><td rowspan="5">普通</td><td>軽</td><td>－</td><td>5,000 円</td></tr><tr><td>～1,600cc まで</td><td>13,000 円</td></tr><tr><td>～2,000cc まで</td><td>18,000 円</td></tr><tr><td>～2,500cc まで</td><td>21,000 円</td></tr><tr><td>～3,000cc まで</td><td>24,000 円</td></tr><tr><td>3,000cc 以上</td><td>30,000 円</td></tr></table>		排気量	価格	普通	軽	－	5,000 円	～1,600cc まで	13,000 円	～2,000cc まで	18,000 円	～2,500cc まで	21,000 円	～3,000cc まで	24,000 円	3,000cc 以上	30,000 円	無料	返戻相当額 上乘せ	返戻相当額 上乘せ	返戻相当額 上乘せ	ユーザー 負担 (＊)	・車両持ち込み場合は、2,000 円キャッシュバック *価格不明				
	排気量	価格																															
普通	軽	－	5,000 円																														
	～1,600cc まで	13,000 円																															
	～2,000cc まで	18,000 円																															
	～2,500cc まで	21,000 円																															
	～3,000cc まで	24,000 円																															
3,000cc 以上	30,000 円																																
○ 事業者	※	※	○		○	最低買取金額 ※持込み…1800cc未満は 3,000 円プラス、1801cc以上は 5,000 円プラス <table><tr><th></th><th>排気量</th><th>価格</th></tr><tr><td rowspan="4">普通</td><td>軽</td><td>－</td><td>3,000 円～</td></tr><tr><td>～1,400cc 未満</td><td>10,000 円～</td></tr><tr><td>1,401cc～1,800cc</td><td>15,000 円～</td></tr><tr><td>1,801cc～2,000cc</td><td>20,000 円～</td></tr><tr><td>2,001cc以上</td><td>25,000 円～</td></tr></table>		排気量	価格	普通	軽	－	3,000 円～	～1,400cc 未満	10,000 円～	1,401cc～1,800cc	15,000 円～	1,801cc～2,000cc	20,000 円～	2,001cc以上	25,000 円～	－	返戻相当額 上乘せ (＊)	還付相当額 上乘せ (＊)	－	地域限定 無料	・自走不可でも運送費無料 ・ハイエース、トラック、高年式の事故車等は高価買取 *手続き代行も有りうる旨の記載あり						
	排気量	価格																															
普通	軽	－	3,000 円～																														
	～1,400cc 未満	10,000 円～																															
	1,401cc～1,800cc	15,000 円～																															
	1,801cc～2,000cc	20,000 円～																															
2,001cc以上	25,000 円～																																
P 事業者	○	○	○			引取価格:4,000 円以上で買取り(メーカー不問、事故車可)	4,000 円	返戻相当額 上乘せ	還付相当額 上乘せ	還付相当額 上乘せ	ユーザー 負担 (＊)	・車検証紛失の場合 3,000 円増 ・車検証の所有者がディーラーまたは信販会社の場合 3,000 円増 ・所有者死亡の場合 3,000 円増 ・解体証明書発行手数料 無料 * 価格不明																					
Q 事業者	※				○	どんな車も¥15000 以上(軽¥5000 以上)で買取 (不要車、事故車、故障車、不動車、低年式車、ワケあり車など、何でも OK)	無料	－	還付相当額 上乘せ	還付相当額 上乘せ	地域限定 無料	・廃車(抹消登録)、移転登録など書類手続き無料																					
R 事業者	○	○	○	○	○	普通車 15000 円～、軽自動車 10000 円 事故車・自走不能車・高年式車も買取ります。 車の車種・年式・状態によって買取価格は異なります。	－	保険代理店 へ相談を	手続き代行	自動車税の 説明のみ	－	愛知県認定優良循環型事業所 ISO14001 認定事業所																					
S 事業者	○	○	○			持ち込み買取価格(2016/3 現在) <table><tr><th></th><th>排気量</th><th>価格</th></tr><tr><td rowspan="4">普通</td><td>軽</td><td>－</td><td>3,000 円～</td></tr><tr><td>1,000cc 以上</td><td>10,000 円～</td></tr><tr><td>2,000cc 以上</td><td>15,000 円～</td></tr><tr><td>3,000cc 以上</td><td>20,000 円～</td></tr></table> 鉄の価格のより変動しますので、詳しくはお問い合わせ下さい。		排気量	価格	普通	軽	－	3,000 円～	1,000cc 以上	10,000 円～	2,000cc 以上	15,000 円～	3,000cc 以上	20,000 円～	－	－	－	－	－	・引取り価格は問い合わせ ・レッカー車にて引取								
	排気量	価格																															
普通	軽	－	3,000 円～																														
	1,000cc 以上	10,000 円～																															
	2,000cc 以上	15,000 円～																															
	3,000cc 以上	20,000 円～																															

* インターネット検索サイトで「廃車」「ELV」「価格」「価値」「買取」のワードで検索(2016 年 3 月 8 日時点)
*(凡例) ○:Web サイトで公開される情報 ※:Web ページ等に掲載されていなかったが、事務局が独自に調査し資格のあることを確認情報 引:引取業 フ:フロン回収 解:解体業 破:破砕業 古:古物商

	資格区分					使用済自動車の一般的価格に関する情報 (各種媒体への掲載情報をそのまま記載)	その他費用に関する記載 (- は記載なし)																								
	引	フ	解	破	古		抹消登録 代行	自賠責保険 返戻	重量税 還付	自動車税 還付	レッカー 運送費	その他(要約)																			
T 事業者	○	○	○	○	○	当ウェブサイトからお問合せ頂くと、どんな車両でも普通車 10,000 円、軽自動車 3,000 円で買取します！！(リサイクル料金預託済の場合) もちろん、車の状態や車種によってはさらに高価で買取致します。リサイクル料金が未預託の場合には当社で預託することもできます。	-	-	-	-	要問合せ	引取を依頼される場合は引取料が必要な場合があります																			
U 事業者	○	○	○		○	<table><tr><th></th><th>排気量</th><th>買取価格</th></tr><tr><td>軽</td><td>-</td><td>10,000 円以上</td></tr><tr><td rowspan="3">普通</td><td>～2000cc 未満</td><td>20,000 円以上</td></tr><tr><td>～3000cc 未満</td><td>30,000 円以上</td></tr><tr><td>3,000cc 以上</td><td>40,000 円以上</td></tr></table>		排気量	買取価格	軽	-	10,000 円以上	普通	～2000cc 未満	20,000 円以上	～3000cc 未満	30,000 円以上	3,000cc 以上	40,000 円以上	-	-	-	-	地域限定 無料	片道 50km エリアは引取伺い無料						
	排気量	買取価格																													
軽	-	10,000 円以上																													
普通	～2000cc 未満	20,000 円以上																													
	～3000cc 未満	30,000 円以上																													
	3,000cc 以上	40,000 円以上																													
V 事業者						自走可能なら必ず買取り致します。 <table><tr><th></th><th>排気量</th><th>ガソリン車</th><th>ディーゼル車</th></tr><tr><td>軽</td><td>-</td><td>10,000 円</td><td>-</td></tr><tr><td rowspan="4">普通</td><td>1000cc～1500cc</td><td>10,000 円</td><td rowspan="3">20,000 円</td></tr><tr><td>1501cc～2000cc</td><td>15,000 円</td></tr><tr><td>2001cc～3000cc</td><td>18,000 円</td></tr><tr><td>3,000cc 以上</td><td>20,000 円</td><td>50,000 円</td></tr></table> 廃車買取価格 (リサイクル料支払い済み・車持込みの場合) (平成 14 年式以前の軽自動車は 5,000 円)		排気量	ガソリン車	ディーゼル車	軽	-	10,000 円	-	普通	1000cc～1500cc	10,000 円	20,000 円	1501cc～2000cc	15,000 円	2001cc～3000cc	18,000 円	3,000cc 以上	20,000 円	50,000 円	無料	返戻相当額 上乗せ	還付相当額 上乗せ	-	-	・買取り価格は車両を持ち込んだ場合 ・金属相場により多少の変動あり ・リサイクル料支払済車が対象
	排気量	ガソリン車	ディーゼル車																												
軽	-	10,000 円	-																												
普通	1000cc～1500cc	10,000 円	20,000 円																												
	1501cc～2000cc	15,000 円																													
	2001cc～3000cc	18,000 円																													
	3,000cc 以上	20,000 円	50,000 円																												
W 事業者	○	※				現在、廃車買取キャンペーン中！詳しくはお電話にてお問い合わせください！ ※廃車車両持込みの場合の買取金額です。 <table><tr><th></th><th>排気量</th><th>買取価格</th></tr><tr><td>軽</td><td>-</td><td>無料引取</td></tr><tr><td rowspan="2">普通</td><td>2000cc 未満</td><td>10,000 円</td></tr><tr><td>2,000cc 以上</td><td>20,000 円</td></tr></table>		排気量	買取価格	軽	-	無料引取	普通	2000cc 未満	10,000 円	2,000cc 以上	20,000 円	無料 (車両持込み の場合)			手続き代行 (無料)		・サービスの簡素化の為、リサイクル料 (リサイクル券)はお客様負担の買取とさせて頂く事により、抹消登録までの費用をすべて無料で出来るサービス。 【別途料金が必要な場合】 ※当社が廃車車両を引取りに伺う場合 : 別途 ¥ 10000 ※お車の所有者がディーラー等で当社に所有権解除を依頼する場合 : 別途 ¥ 5000 ※軽自動車で年式が平成 18年以前の場合 : 別途 ¥ 10000 ※相続など特殊な手続きが必要な場合 : 要相談 ※故障や事故などによりスムーズに積載車に積み込みができない車両 : 要見積り ※長期間放置された車両 : 要見積り ※引取り可能地域外へ当社が引取りに伺う場合 : 見積り要 ※バンパーやマフラーなどの部品を取り外した車両 : 別途費用								
	排気量	買取価格																													
軽	-	無料引取																													
普通	2000cc 未満	10,000 円																													
	2,000cc 以上	20,000 円																													

電話帳、新聞広告に掲載される情報は下表のとおり。

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

vi) 整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等の現況

2002年5月に国土交通省が公表した『自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書』(参考4)では、リサイクル部品の品質確保等に関連した自動車整備事業者等とリサイクル部品供給事業者の役割として次の内容が示されている。

自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書の概要(抜粋)

①自動車整備事業者等の役割

自動車整備事業者等が自動車ユーザーへの対応において果たす役割は以下のとおりである。

- ・ユーザーに対し、新品の部品だけでなく、リビルト部品やリユース部品等のリサイクル部品も紹介する。その際、それぞれの部品の特徴を説明する。
- ・必要なリサイクル部品がすぐに見つからない場合でも、しばらく待つと部品が入荷する可能性があることを自動車ユーザーに説明する。
- ・部品に不具合があった場合はリサイクル部品供給事業者と連携し、自動車ユーザーの満足度を高めるべく対応する。

②リサイクル部品供給事業者の役割

リサイクル部品供給事業者が自動車ユーザーへの対応において果たす役割は以下のとおりである。

- ・自動車整備事業者等へリサイクル部品の点検内容や保証について適切に伝える
- ・自動車整備事業者等の自動車ユーザーへの対応を支援する
- ・万一不具合があったら、自動車整備事業者等をサポートし、現実的で円満な解決を図る

検討会事務局は、上記を踏まえ、整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報発信・共有の取組を深堀するために、整備事業者にヒアリングを行った。

この際、(一社)日本自動車整備振興会連合会から紹介があった7事業者を対象とした。

整備事業者へのヒアリング結果の概要は、以下のとおりである。

【リサイクル部品を使用する自動車の修理形態】

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

修理費用を抑えることを希望するユーザーが増えており、全般的にリサイクル部品の利用は増えている。

＜表 8 ユーザーに認知すべきリサイクル部品の用語およびその代表的部品＞

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

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

【ユーザーへの説明内容と情報提供ツール】

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

＜情報提供ツール(一例)＞

「リサイクル部品取扱店」店頭掲示ポスター	リビルト部品メーカー作成カタログ
部品商提供サンプルパーツ	部品商作成ツール

店頭掲示ポスター	リユース部品の状態を示す詳細な写真
 	その他情報 キズ情報 取手メッキ/DI [8]へこみ B2 他 線傷B所々 トランスミッション方式 CV 駆動形式 2V 走行距離 63k  

【リサイクル部品の仕入れ方法】

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

＜表 9 リサイクル部品の仕入れ方法(ヒアリング結果)＞

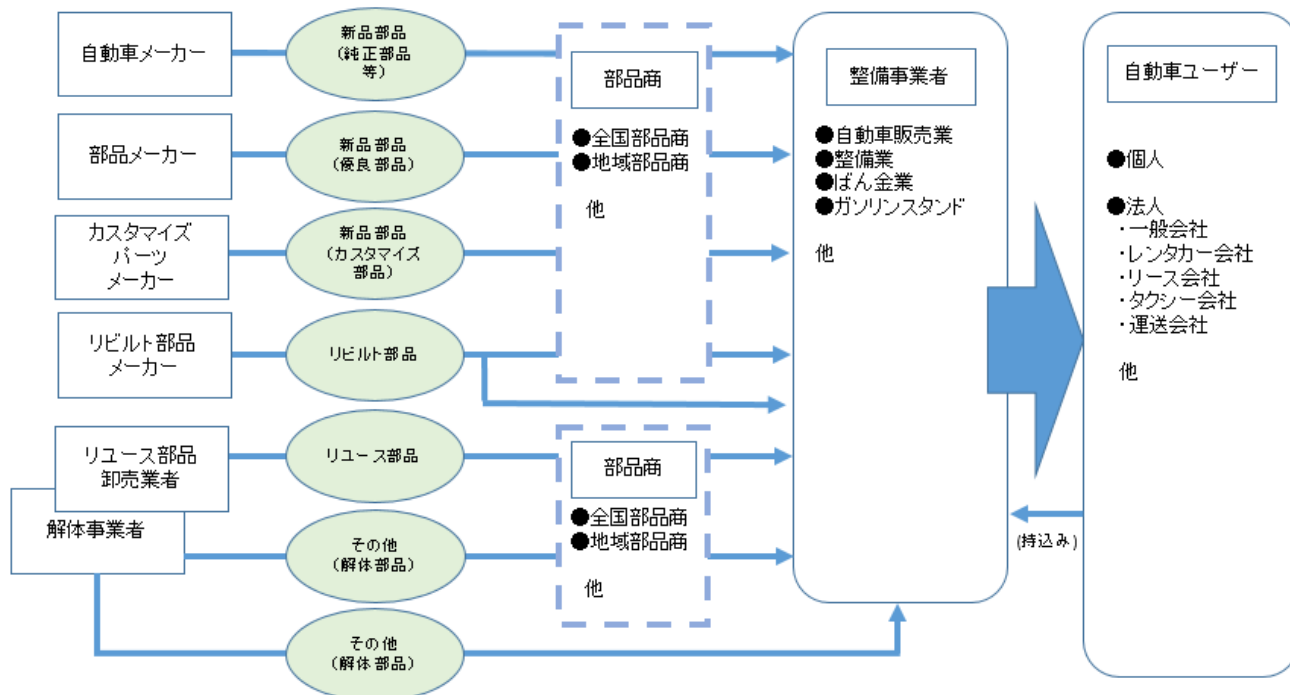
事業者名	A	B	C	D	E	F	G	計
仕入れ方法								
リサイクル部品の検索ネットワークを通じて購入				○			○	2事業者
リビルト部品メーカーや解体事業者から直接購入		○	○		○	○		4事業者
部品商から購入	○	○		○	○		○	5事業者

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

【リサイクル部品の在庫量の状況】

- リビルト部品の在庫量には困っていないが、もし在庫が無い場合は、そのものを自社で分解・修理する。
- リビルト部品の在庫量に不足はない。外装部品の在庫量は比較的に少ない。
- 外装部品は、自動車をつつける箇所は皆同じであるため在庫量は少ない。機能部品も同じ自動車であれば、同じ箇所が故障することが多くなり交換需要が高くなるため、在庫量は少ない。
- 車種多様化により、人気車と不人気車で在庫量に差がある。輸入車の在庫量は少ない。新しいモデルの外装部品やトラックなどの架装部品の在庫は少ない。

その他、整備事業者へのヒアリング結果を基に作成した、純正部品などの新品部品やリサイクル部品等の仕入れフローは、下図のとおりである。



＜図 10 リサイクル部品の仕入れフロー＞

＜表 10 補修部品の呼称＞

出所：株式会社ジェイシーレゾナンスが発行する「リビルトパーツ年間2016」

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

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

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

以上の整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等の現況の詳細については、以下の【表 11】（整備事業者のユーザーに対するリサイクル部品に関する情報提供等の現況）のとおりである。

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

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

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

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

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

vii) 自治体における情報提供等の現況

検討会事務局は、全国 119 自治体（都道府県・保健所設置都市）の Web ページに掲載される情報発信の現況を次のとおり確認した。

【自動車リサイクル法関連 Web ページの有無】

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

【登録・許可事業者情報の公開有無】

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

*「登録事業者」若しくは「許可事業者」のどちらかの情報を公開している自治体

【その他、自治体 Web ページへの掲載例】

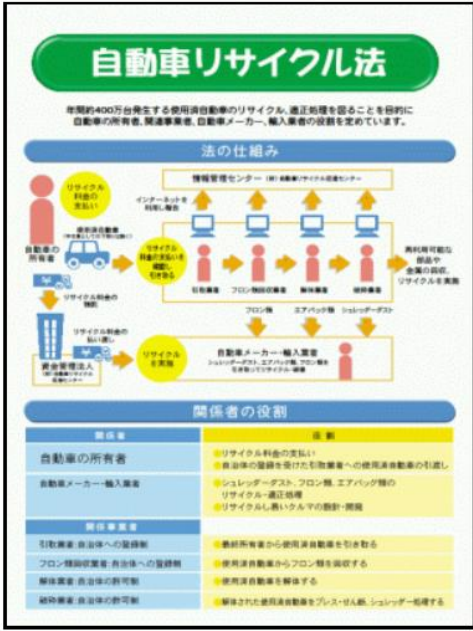
（凡例）○：掲載有り ●：一部の情報のみ掲載 ▲：情報が古い ×：掲載無し

	自治体										
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
自動車リサイクル法の概要	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
引取業に関する情報	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○
フロン類回収業に関する情報	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○
解体業に関する情報	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
破砕業に関する情報	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
登録・許可事業者情報（一覧）	○	●*1	×	○	○	○	○	○	○	○	×
登録・許可の申請様式	○	●*2	○	○	○	○	○	○	○	○	○
変更・廃止届出等様式	○	●*2	○	○	○	○	○	○	○	○	○
事業者申請手続に関する情報	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○
中古車輸出関連情報	×	×	×	×	○	×	×	○	×	×	×
自動車リサイクル情報システムへの 登録手続に関する情報	×	○	×	○	○	○	×	×	▲	○	×
各種実務パンフレット・マニュアル等	×	×	○	×	×	○	○	×	●*2	×	○

*1 登録業に関する情報のみを掲載

*2 許可業に関する情報のみを掲載

【環境学習施設を利用した情報発信の取組】

	情報発信の内容
A 自治体	【循環型社会づくりに向けての「パネル」の掲示】   
B 自治体	【環境学習センターでの展示内容】 7 生かそう資源、生活機器のリサイクル 身の回りの生活機器もリサイクルが進んでいます 自動車、携帯電話、パソコン、エアコン、自動販売機など、いまや私たちの暮らしに欠かせない生活機器は不用になった後、回収され、様々な工程を経て再利用・再資源化されています。 実際にどのようにリサイクルされているのか、図や写真を使ってわかりやすく解説しています。 
C 自治体	【エコタウンセンターでの取組】 リサイクル工場やエネルギー施設を見学します。 自動車やテレビを解体する様子や大きな風力発電機を間近で見ると、その迫力に圧倒されます。 見学の中で、みなさんいろいろな発見をしています 

2. 関係主体における情報発信・共有に関する課題

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

(1) 共通的な課題

関係主体における情報発信全般に関する共通的な課題は次のとおりである。

- i) 「目的とする情報が見つけづらい」等に関する課題
 - ・各主体が発信する情報を収集し活用しようとしても、目的に合った情報が見つけづらく、利用しづらい。
 - ・情報を発信・提供されても、どう利用していいかわからない。
- ii) 「発信する情報で使われる用語・表現に統一感がない等により分かりにくい」等に関する課題
 - ・各主体のWebページなど各種媒体で使われる用語に統一感がなく、分かりにくい。
 - ・「逆有償」「廃車」などの用語はユーザーに誤解を与える可能性がある。
 - ・各主体特有の表現や特別な専門用語が使われているため分かりにくい。
 - ・自動車リサイクルに関する図・表・グラフなどが様々であり、分かりにくい。
 - ・自動車リサイクルに関する説明文章について各主体で表現に差があり、分かりにくい。
 - ・自動車製造業者等の環境配慮設計の取組みに関する情報について、事業者毎に独自の整理が行われており、分かりにくい。(*1)
 - ・自動車製造業者等の再生資源利用の取組みに関する情報について、事業者毎に独自の整理が行われており、また定量的な情報が少なく、分かりにくい。(*1)
 - ・引取業者とユーザー間で取交される使用済自動車引取依頼書で使われる用語に統一感がなく、また様式も様々であり、分かりにくい。(*1)
- iii) 「必要なタイミングで必要な情報が得られない」等に関する課題
 - ・自動車購入時、使用時、使用済時などの各時点でユーザーが必要とする情報が混在していて分かりにくい。
 - ・ユーザー向けの情報と社会・国民向けの情報が混在しており、分かりにくい。
 - ・子ども向けの情報に社会・国民向けの情報が混在しており、分かりにくい。

(*1) 後述の関係主体における個別課題で詳細な内容を記載

iv)「事業者間の比較や取組みの進捗度の比較がしづらい」等に関する課題

- ・地域によって事業者情報の開示の有無に差があり、地域性などの比較ができない。
- ・各主体の情報の出し方に統一感がないため、比較が難しく、適切な判断ができない。
- ・使用済自動車引取時における重量税還付の手続き法がどのようなものがあるのか、分かりにくい。(*1)

v)「情報の算定方法、前提条件などが分かりにくい」等に関する課題

- ・各種取組の定量的な実績情報の算定根拠などの記載が少ない。
- ・情報を活用しようと考えても、集約的な整理や時系列的な整理が十分でないため、扱いづらい。

(*1) 後述の関係主体における個別課題で詳細な内容を記載

(2)関係主体における個別課題

i)自動車製造業者等の情報発信・共有に関する課題

a)環境配慮設計についての情報発信・共有に関する課題

【ユーザー向けの情報発信】

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

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

このようなことから、自動車リサイクルにおける環境配慮設計の重要性、社会的便益の理解を促すといった情報発信の目的を意識し、用語の使い方を始め、より分かりやすい情報発信の取組みの必要性について指摘がされているところである。

- 自動車製造業者等は、環境配慮設計の情報について、幅広くユーザーの誰もが理解できるように用語の使い方の整理を始め特別な専門用語を使わないこと等を意識し、用語の使い方の整理等を通じた、より分かりやすい情報発信に取り組むべきではないか。

【解体事業者との情報共有】

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

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

b)再生資源利用についての情報発信・共有に関する課題

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

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

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

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

ii) 引取業者の情報発信・共有に関する課題

a) 引取業者の情報発信・共有の取組みに関する課題

検討会事務局が行った引取業者へのヒアリングの結果、一部の業態の引取業者では、自社の判断基準に基づき、中古自動車又は使用済自動車を明確に区分した上で、それぞれの査定を行い、査定結果等をユーザーに分かりやすく説明を行っていた。そして、使用済自動車として引取る際は、ユーザーの意思確認に際して署名捺印のある使用済自動車引取依頼書の取交しを行うなど、ユーザーに対して質の高い情報発信の取組みが行われていた。

使用済自動車の適正な国内流通を図る上で、引取業者の果たすべき役割は大きく、全ての引取業者が、ベストプラクティス(好事例)に準拠する必要性についての指摘がされているところである。

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記載事項について用語の統一化を図る取組みが行われているものの、統一化に向けた取組みは未だ途上にある状況についても指摘がされているところである。

その他、引取業者がユーザーに対して使用済自動車の資源的価値の説明を行わず、使用済自動車本体を無償で引取る行為は、消費者契約法における「不実告知」や「不利益事実の不告知」などに関する問題等も生じる可能性があるため、このような引取業者とユーザー間の「情報の非対称性」(*2)の解消に向けた取組みの必要性について指摘がされているところである。

(*2) 情報の非対称性とは、事業者とユーザー間の取引において、事業者が持つ商品やサービスの品質に関する情報が、ユーザーが持つ情報との間に差がある状況のことであり、情報が一方に偏っていることから、情報の偏在ともいわれることがある。

- 引取業者は、使用済自動車引取依頼書への記載事項について用語の統一化に向けて取組むべきではないか。
- 引取業者は、使用済自動車の引取時におけるユーザーに対する情報発信のベストプラクティス(好事例)をまとめ、全ての引取業者が準拠するように努めるべきではないか。
- 引取業者は、消費者契約法における不実告知や不利益事実の不告知などに関する問題等も生じる可能性がある情報の非対称性の解消に向けて、情報発信に取り組むべきではないか。

b) マイナンバー情報の取扱いに関する課題

検討会事務局が行った引取業者へのヒアリングのなかで、ユーザーから提示受けるマイナンバー情報の取扱いが新たな課題になっていることがわかった。

引取業者は使用済自動車の引取りの際、ユーザーに対して次の3つの方法による重量税還付手続きがあることをしっかりと説明した上で、ユーザーにこれらから選択してもらうなど、ユーザーに対して十分に情報提供を行い、ユーザーの理解を得て手続きを行う必要性について指摘がされているところである。

- ①ユーザーに対して重量税還付相当額の立替払いを行い、使用済自動車を自社名義に変更した後で引取業者自ら重量税還付請求の手続きを行う方法
 - ②ユーザーからマイナンバー情報を得て重量税還付の代行手続きを行う方法
(ただしマイナンバー情報の取扱いに際しては、管理方法等について留意が必要)
 - ③ユーザー自身が自ら重量税還付請求の手続きを行う方法
- 引取業者は、重量税還付手続きに関して、ユーザー理解が得られるように、重量税還付手続き法を選択してもらうなどして十分な情報提供に取り組むべきではないか。

c) 使用済自動車の一般的な価格情報の開示に関する課題

使用済自動車の一般的な価格情報は、ユーザーが使用済自動車の資源的価値の還元を受けるうえで、主体的な選択を行うために不可欠のものであるが、ユーザーは使用済自動車の価格情報に関する知識が乏しく、また入手することも困難である。この要因は、ユーザーが使用済自動車の価格情報を確認できる手段が少ないことにあると考えられる。

このため、地域毎の価格情報の集約など、何らかの方法で使用済自動車の価格情報の開示に向けた取組みの必要性について指摘がされているところである。

- 引取業者は、何らかの方法で使用済自動車の価格情報の公開に向けて取組んでいく必要があるのではないか。

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

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

このことから、整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者は、損害保険会社や部品商などの各業態と連携して、更にユーザーのリサイクル部品の認知度向上及び利用拡大に向けて情報発信・共有に取り組む必要性があると指摘がされているところである。

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

- 整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者は、更なるユーザーのリサイクル部品の認知度向上及び利用拡大のため、ユーザーの理解の促進に向けて、損害保険会社や部品商などの各業態と連携して情報発信・共有に取り組むべきではないか。
- (一社)日本 ELV リサイクル機構と JARC は、「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関する JIS の開発」の実現性に向け、連携していくべきではないか。

iv) 自治体の情報発信・共有に関する課題

a) 自治体の情報発信に関する課題

ユーザーが主体的に優良な事業者を選択できるようにするためには、引取業者や解体業者などの事業者情報を積極的に公開していく取組みの必要性について指摘がされているところである。

また、自治体が行う周辺環境や生活環境を保全するための事業者指導の意義を更

に深める観点での取組が必要ではないかとの指摘があった。具体的な方策として事業者向けの指導マニュアル等を公開・共有していく取組みなどが指摘がされているところである。

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

b) 自治体間における情報共有・連携に関する課題

検討会においては、自動車リサイクル情報システムを積極的に活用している自治体のベストプラクティス(好事例)や有用情報などを他自治体と共有していく取組みの必要性について指摘がされているところである。

また、各自治体が作成する外国人事業者向けの指導マニュアル等の共有化や自動車リサイクルに関する動画やパネルなどの製作物の相互利用などを行う際に、国やJARCとの連携による行政コストの低減を図っていく必要性について指摘がされているところである。

この他、学校教科書を始め自治体が製作する「環境読本」など学校教育で使われる教材等に記載される自動車リサイクルに関する内容の把握についても、情報発信の観点で重要であるという指摘があった。

- 自治体は、国及びJARCと連携して自動車リサイクル情報システムを積極的に活用している自身のベストプラクティス(好事例)や有用情報などを他自治体との共有に取り組むべきではないか。
- 自治体は、国及びJARCと連携して行政コストの低減を図るために外国人事業者向けの指導マニュアル等を自動車リサイクルの共通情報と位置づけて、全国自治体のモデルケースになる指導マニュアル等を共有・活用していくべきではないか。
- 自治体は、国及びJARCと連携して行政コストの低減を図るために自動車リサイクルに関する動画やパネルなどの製作物、様々な共通利用できる情報を相互に共有・利用していくなどに取り組むべきではないか。

v) JARC の情報発信・共有に関する課題

a) 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関する課題

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

その内、例えば情報管理センターが自治体に提供する「遅延報告」は有用な情報であり、これは法で定められた条件の基、使用済自動車が不適切処理に進展する可能性がある情報を予め自治体に提供するものである。

上記事例にならい、自治体を始めとする関係主体と連携しつつ、新たなデータ活用法の検討を行い、更なる発展的なデータ活用に繋げていく必要性について指摘がされているところである。

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

- JARC は、自治体を始めとする関係主体との連携しつつ、JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データの新たな活用法の検討を行い、更なる発展的なデータ活用に繋げていく取組みを行うべきではないか。
- 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るべきではないか。

b) 自動車リサイクルシステムの普及啓発に向けた情報発信に関する課題

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

具体的には、ユーザー向けの情報と社会・国民向けの情報を分けて考え、それぞれに適した情報発信の方策を考える必要性や、自動車購入時・使用時・使用済時などの時間軸でユーザーが必要とする情報が異なる点などに留意しながら、ユーザーがアクセスしやすい、分かりやすい情報発信に取り組む必要性等について指摘がされているところである。加えて、こうしたの情報発信の取組みについて、適宜効果検証を行い、自動車リサイクルの更なる発展に向けた積極的かつ持続的な情報発信を行っていくべきとされたところである。

- JARCは、自動車リサイクルの認知向上、普及啓発に向けて、情報発信の内容・方策等の改善を行い、その効果検証に取り組むべきではないか。

c) 自動車リサイクルの更なる発展に資する情報収集に関する課題

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

- JARCは、自動車リサイクルの更なる発展に資するようにユーザーの認知状況やニーズの把握に努め、加えて自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報の収集に取り組むべきではないか。

d) 自動車リサイクル情報システムのユーザビリティ改善に関する課題

国が自治体に対して実施したアンケートの結果、自動車リサイクル情報システム（以下、「情報システム」という。）のユーザビリティ改善に関する要望が多く寄せられたことより、これまで JARC が行ってきた利用者ニーズの把握の効果が限定的であることがわかった。今後、ヒアリングの対象を拡大してニーズ把握を行っていく必要性及び JARC と自治体が連携し自動車リサイクルに関する課題・ニーズを共有していく必要性について指摘がされたところである。

- JARCは、自動車リサイクル情報システムのユーザビリティを改善する観点で、定常的な情報システム利用者のニーズの把握及びJARCと自治体が連携し自動車リサイクルに関する課題・ニーズの共有化に取り組むべきではないか。

e) 自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティ拡充に関する課題

現在の情報システムは、2005年1月の自動車リサイクル法本格施行時に求められた要件に応えるために設計されたものである。施行10年を超えて安定稼働を続けているものの、将来の自動車リサイクルシステムの変化に対応するための情報システムの高度化を見据え、情報システムのフレキシビリティを拡充する観点での必要性について指摘がされたところである。

- JARC は、自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティを拡充する観点で、将来の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いて当該情報システムに盛込むべき要件の検討を行うべきではないか。

3. 関係主体における情報発信・共有の役割

(1) 関係主体の自動車リサイクル法上の役割

関係主体の自動車リサイクル法令上の主な役割は次のとおりである。

関係主体	法令上の主な役割
自動車製造業者等	【第 3 条関連】 ・環境配慮設計・再生資源利用の取組 ・再資源化等に要する費用低減化の取組 ・自動車の構造又は使用した部品若しくは原材料に関する情報提供・協力 【第 21 条、第 22 条関連】 ・特定再資源化等物品の引取義務、引取基準の設定と公表 【第 25 条、第 26 条関連】 ・特定再資源化等物品の再資源化実施義務等 【第 27 条関連】 ・特定再資源化等物品の再資源化等状況の公表 【第 34 条関連】 ・再資源化等に係る料金の公表等
解体業者	【第 4 条関連】 ・再資源化を適正かつ円滑に実施 ・再資源化に関する知識及び能力の向上 【第 16 条関連】 ・有用な部品を分離して部品その他の一部として利用できる状態等
引取業者	【第 4 条関連】 ・再資源化等に係る料金その他の事項の周知 ・ユーザーの使用済自動車の引渡しの円滑化 【第 9 条関連】 ・使用済自動車の引取義務 ・再資源化預託金等の預託確認義務、預託告知義務
自動車所有者	【第 5 条関連】 ・自動車購入時、再資源化等の実施に配慮して製造された自動車の選択 ・自動車長期使用による使用済みの抑制 ・自動車修理時、リサイクル部品の使用 【第 8 条関連】 ・使用済自動車の引渡義務
国・自治体	【第 6 条、第 7 条関連】 ・再資源化等に関する研究開発の推進 ・再資源化等に関する成果の普及等 ・再資源化等に要した費用 ・再資源化により有効利用された資源量等の情報提供 ・広報活動等による国民の理解の深化 等 ・再資源化等の促進に関する必要な措置 【第 19 条、第 20 条関連】 ・関連事業者への指導及び助言、勧告及び命令 【第 24 条、第 26 条、第 35 条、第 37 条関連】 ・自動車製造業者等に対する勧告等、指導及び助言
JARC	【第 93 条、第 106 条、第 115 条関連】 ・資金管理法法人業務、指定再資源化機関業務、情報管理業務

(2) 関係主体の役割と情報発信・共有の関係

上記役割を果たすために必要となる情報発信・共有の関係を以下のとおり整理した。

【表 12】情報発信・共有の役割

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

関係主体の役割が果たすために必要な情報の内容						
情報発信・共有を実施する主体	自動車製造業者等	・環境配慮設計情報 ・再生資源利用情報 ・自動車の構造に関する情報 ・使用部品・原材料に関する情報 ・引取基準に関する情報	・再資源化等料金情報	・環境配慮設計情報 ・再生資源利用情報 ・再資源化等状況の実績情報 ・再資源化等の実施に配慮して製造された自動車情報 ・再資源化等料金情報		
	解体業者	・再資源化に関する知識に関する情報 ・解体による有用部品等情報		・再資源化を実施状況の実績情報 ・リサイクル部品に関する情報 ・自動車長期使用に関する情報		
	引取業者			・再資源化等料金等情報 ・使用済自動車の引渡し円滑化に資する情報 ・使用済自動車引取引渡に関する情報 ・再資源化預託金等預託に関する情報 ・自動車長期使用の促進に関する情報		
	整備業者等			・リサイクル部品に関する情報 ・自動車長期使用による使用済みの抑制に関する情報		
	国・自治体	・再資源化等に関する研究開発の推進状況 ・再資源化により有効利用された資源量等の情報 ・再資源化等の促進に関する必要な情報 ・自動車製造業者等に対する勧告等、指導及び助言	・再資源化等に関する研究開発の推進状況 ・再資源化により有効利用された資源量等の情報 ・再資源化等の促進に関する必要な情報 ・関連事業者への指導及び助言、勧告及び命令	・再資源化等の促進に関する必要な情報 ・関連事業者への指導及び助言、勧告及び命令	・再資源化等に関する成果の普及等情報 ・再資源化等に要した費用情報 ・再資源化により有効利用された資源量等の情報 ・広報活動等による国民の理解の深化に関する情報	
	JARC	・指定法人業務に関する情報 ・自動車リサイクルシステムの円滑な運営を補完する情報	・自動車リサイクルシステムの円滑な運営を補完する情報	・指定法人業務に関する情報 ・自動車リサイクルシステムの円滑な運営を補完する情報	・指定法人業務に関する情報 ・自動車リサイクルシステムの円滑な運営を補完する情報	

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

自動車リサイクルシステムの更なる発展には、関係主体における情報発信・共有の取組に際して前提となる考え方を共有する必要がある。

このため、情報発信・共有の在り方の基本的な考え方に関して過去に整理された検討結果を調べたところ、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5)で整理された検討結果が参考になることがわかった。

この検討結果に基づき、自動車リサイクルに関する情報発信・共有を行うにあたって前提とすべき考え方を整理した結果を次のとおり示す。

1. 情報発信・共有の基本原則

情報発信・共有の目的は、関係主体が自動車リサイクルに関する取組みの説明責任を果たし、他の関係主体の適切な意思決定を促す有用な情報を提供することにある。

説明責任を果たすことが制度の透明性の確保につながるとともに、関係主体がそれぞれ適切な意思決定を積み重ねることが、円滑かつ無駄のない制度運用を可能にするため、如何に情報発信・共有の質を高めていくかが重要となる。

情報発信・共有の質を高めていくにあたって、留意すべき情報の質的特性は以下のよう整理される。

基本的な 質的特性	目的適合性	補完的な 質的特性	比較容易性
	表現の忠実性		理解容易性
			検証可能性
			適時性

(1) 目的適合性

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

自動車リサイクルにおいて、特に留意すべき情報の用いられ方としては、以下のような内容が考えられる。

- 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ユーザー等に対する環境配慮が進んだ優良企業の選択の促進
- 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
 - * 消費者契約法における不実告知や消費者の不利益事実の不告知
 - * 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)」(参考 6)
- ⑨行政対応の効率性と確実性の向上

(2) 表現の忠実性

適切な意思決定を促すための有用な情報発信・共有を行うにあたっては、事業活動に伴って発生する環境への影響や関連する経済的・社会的な影響及び環境配慮等の取組状況を、忠実に表現しなければならない。

そのためには、忠実な表現に必要な不可欠な情報が網羅されていること、それらの情報に偏りがないこと、情報の作成方法が適切に選択され、その適用に誤りがないことが必要である。

自動車リサイクルにおいては、関係主体が情報を発信・共有する際にそれぞれの便益等を考慮すること等による恣意性を排除し、また、用語の適切な使い方を遵守することで、対象となる事象を忠実に表現していくことが求められる。

(3) 比較可能性

適切な意思決定を行うにあたって、比較は重要な手段である。情報発信・共有を行う際にも、事業活動における様々な成果や実績を単年度で見せるよりも、経年的な推移を見せたり、事業特性や業態の類似した他の事業者と比較することで、より一層の理解を促し、結果としてより良い意思決定につながることになる。

自動車リサイクルにおいては、例えば購入する自動車の選択時、引取業者の選択時等、特にユーザーが選択を迫られる機会が多いため、ユーザーが納得感をもって主体的にこれらの選択を行えるよう、関係主体が積極的かつ適切に情報発信・共有を行い、選択時の比較が可能な環境を整えることが求められる。

(4)理解容易性

関係主体の適切な意思決定を促す有用な情報発信・共有を行うにあたっては、他の関係主体においても、特別な専門知識がなくても理解できるように、それらの情報を適切に分類し、他情報と関連付け、または表現方法を工夫して、簡潔かつ明瞭に伝えることが望まれる。

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

自動車リサイクルにおいては、高度な技術や商慣行に基づく専門的かつ難解な情報提供・共有に偏りがちなところ、自動車リサイクル全体における位置づけ、情報の分類、他情報との関連づけ、及び表現方法等を工夫すること等により、誰でも理解可能な形で情報提供・共有を行うことが求められる。

(5)検証可能性

適切な意思決定を行うにあたっては、提供される情報について、その前提条件、作成方法、算定根拠等が明らかになっており、対象事象を忠実に表現していることを、客観的に検証できるよう工夫することが望まれる。

自動車リサイクルにおいては、関係主体が実施している取組みの実績に関する情報等の発信・共有に際して、その忠実性、正確性等を客観的に検証できるよう、発信・共有する情報の整理の仕方を工夫することが求められる。

(6)適時性

適切な意思決定を促す有用な情報発信・共有を行うにあたっては、意思決定に最適なタイミングで、情報発信・共有を行っていくことが望まれる。また、迅速な意思決定を可能とするためには、情報発信・共有についてもできる限り早いタイミングでこれを行うことが求められる。

自動車リサイクルにおいては、自動車購入時や、使用時、引取時、解体時、破碎時、ASR 処理時等、プロセス毎に関係主体の求める情報が異なっており、また、関係主体の性質も、例えば自動車利用・非利用を問わない国民を対象としたときと自動車ユーザーを対象としたときでは変わってくることになるため、こうしたタイミングによる意思決定の種類・性質の違いを意識した情報発信・共有の工夫が求められる。

2. 第3章1節の情報発信・共有の基本原則に基づく第2章2節の課題の整理

第3章第1節で整理した情報発信・共有の基本原則に基づいて、本報告書第2章第2節で整理した関係主体の共通的な課題を、下表とおり大別した。

第2章2節で整理した関係主体の共通的な課題		区分
i)「目的とする情報が見つけづらい」等に関する課題	}	目的適合性
■ 各主体が発信する情報を収集し活用しようとしても、目的に合った情報が見つけづらく、利用しづらい。		
ii)「発信する情報で使われる用語・表現に統一感がない等により分かりにくい」等に関する課題		表現の忠実性 理解容易性 比較可能性
■ 各主体のWebページなど各種媒体で使われる用語に統一感がなく、分かりにくい。		
■ 「逆有償」「廃車」などの用語はユーザーに誤解を与える可能性がある。		
■ 各主体特有の表現や特別な専門用語が使われているため、分かりにくい。		
■ 自動車リサイクルに関する図・表・グラフなどに統一感がなく、分かりにくい。		
■ 自動車リサイクルに関する説明文章について各主体で表現に差があり、分かりにくい。		
■ 自動車製造業者等の環境配慮設計の取組みに関する情報について、事業者毎に独自の整理が行われており、分かりにくい。		
■ 自動車製造業者等の再生資源利用の取組みに関する情報について、事業者毎に独自の整理が行われており、また定量的な情報が少なく、分かりにくい。		
■ 引取業者とユーザー間で取交される使用済自動車引取依頼書で使われる用語に統一感がなく、また様式も様々であり、分かりにくい。		
「必要なタイミングで必要な情報が得られない」等に関する課題	}	適時性
■ 自動車購入時、使用時、使用済時などの各時点でユーザーが必要とする情報が混在しており、分かりにくい。		
■ ユーザー向けの情報に社会・国民向けの情報が混在しており、分かりにくい。		
■ 子ども向けの情報に社会・国民向けの情報が混在しており、分かりにくい。		
iv)「事業者間の比較や取組みの進捗度の比較がしづらい」等に関する課題	}	比較可能性 検証可能性
■ 地域によって事業者情報の開示の有無に差があり、地域性などの比較ができない。		
■ 各主体の情報の出し方に統一感がないため、比較が難しく、適切な判断ができない。		
■ 使用済自動車引取時における重量税還付の手続き法がどのようなものがあるのか、分かりにくい。		
v)「情報の算定方法、前提条件などが分かりにくい」等に関する課題		
■ 各種取組の定量的な実績情報の算定根拠などの記載が少ない。		
■ 情報を活用しようと考えても、集約的な整理や時系列的な整理が十分でないため、扱いづらい。		

上記のとおり、第2章第2節で挙げられた情報発信・共有に関する共通的な課題は、第3章第1節で整理した情報発信・共有の基本原則のいずれかが欠けていることにより引き起こされているものであることがわかる。

これを踏まえ、今後の関係主体における情報発信・共有の在り方等について考えるにあたっては、当該情報発信・共有の基本原則を意識することが求められる。

なお、これまでに整理してきた課題についての具体的な対応の方向性については第4章で示すこととする。

第4章 自動車リサイクルの更なる発展に向けた情報発信・共有の方向性

第2章及び第3章で整理した課題を踏まえ、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向けた情報発信・共有の取組みの方向性について下記のとおり整理した。

1. 情報発信・共有に関する共通課題への対応

自動車リサイクルシステムの更なる発展に向け、情報発信・共有の質を高めていくにあたっては、まずは、第3章で示した「目的適合性」、「表現の忠実性」、「比較容易性」、「理解容易性」、「検証可能性」、「適時性」の基本原則を意識した情報発信・共有を徹底していくことが重要である。

加えて、第2章及び3章で整理したとおり、自動車リサイクルシステムにおいて、既に顕在化している情報発信・共有の基本原則に関連した課題に対応するための具体的な方向性について、以下のとおりまとめた。

(1) 目的を意識した情報発信 【目的適合性】（「第2章第3節(1). i」）

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

他方、施行10年を経過してなお、「目的とする情報が見つけづらい」、「どう利用しているのかわからない」等の指摘がされているところであり、関係主体においては、改めて、「目的適合性」の基本原則を意識した、的確かつ使いやすい形での情報発信・共有に努めることが求められている。

【関係主体の取組み】

- 関係主体は、自動車リサイクルシステムが円滑に運用されるために他の関係主体が果たしている役割を意識し、これが適切に遂行されるために自らが発信・共有すべき情報について整理を行い、積極的に発信・共有していく。

(2) 用語の統一化 【表現の忠実性】【比較可能性】【理解容易性】（「第2章第3節(1). ii」）

適切な意思決定を促す情報発信・共有を行うにあたっての、基本原則「表現の忠実性」、「比較可能性」、「理解容易性」の重要性については、第3章において既に示したところであるが、自動車リサイクルシステムにおいては、これら全てに関連する課題として、用語・表現の統一化の必要性について多くの指摘がされているところである。

例えば、「逆有償」、「廃車」、「リサイクル部品」等のように、同一の単語が異なる意味

で用いられる、あるいは意味するところが不明確な形で使用されることにより、誤ったかたちで情報が受け取られ、適切な意思決定が阻害されてしまう事態が発生している。

これを踏まえ、関係主体が連携し、適切な意思決定を促す情報発信・共有を行うための統一用語集を整理することとした。本検討会の議論の中で、用語集(参考 7)の整理を行ったところであるが、関係主体においては、引き続き、これを自動車リサイクルシステムの実態に即した有用な統一用語集として改良していくこと及び業界内で普及させていくことが求められる。

【関係主体の取組み】

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

＜表 13 特に誤解が生じやすい用語の使い方＞

用語	よみがな	意味/解説
逆有償	ぎゃくゆうしょう	自動車リサイクルシステムは使用済自動車が概ね有価で流通することを前提とした仕組みであるが、最終所有者が引取業者に使用済自動車を引渡す場合において、使用済自動車を最終所有者から引取る際の運搬費等が使用済自動車の資源的価値を上回り、最終所有者が引取業者に費用を支払う取引のことを逆有償という。
廃車	はいしゃ	自動車所有者は、引取業者に使用済自動車を引渡す場合、当該自動車を使用済みにする意思を書面などで明確に示す必要がある。この場合、本来「使用済みにする」の意思表示を行うべきところ、「廃車にする」の用語を使ったことにより、当該取引が使用済自動車であったのか、中古自動車であったのか、不明確となり、自動車所有者の意思表示としては不完全なものとなる。経済産業省・環境省は、自動車リサイクルに関する関係者に対して、誤解を招きかねない「廃車」の用語を使わないように周知を行っている。
リサイクル部品	りさいくるぶひん	新品の原型を最大限に止めたまま、再利用される部品で、品質確認を介して商品化された保証付きの部品。リユース部品とリビルト部品から成る。

リユース部品	リユース部品	使用済自動車から利用できる部品を取り外し分解等の手を加えず、目視・現車・テスターなどによる点検を行い、清掃・美化を施し、商品化された再利用の部品。
リビルト部品	リビルト部品	使用済自動車から取り外した部品や修理の際に発生した交換部品等をベースに、磨耗、劣化した構成部品を新品と交換、再組み立てしテスターを用いて品質確認を行い、商品化された再生利用された部品。

(3) タイミングを意識した情報発信【適時性】（「第2章第3節（1）. iii）」）

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

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

また、今後ユーザーとなることが見込まれる子ども向けの情報発信・共有の在り方について、例えば学校教科書や「環境読本」等の副教材においても自動車リサイクルシステムに関する情報が記載されているということであるが、こうした教育過程における適切な情報発信・共有は、循環型社会の推進という観点で重要な視点であるとの指摘がなされた。

【関係主体の取組み】

- 関係主体は、情報発信の基本原則である「適時性」を意識して、ユーザー向けの情報と非自動車ユーザーを含めた社会・国民向け、子ども向けの情報とを区別し、また、ユーザー向けに情報を発信・共有する際においても、自動車購入時・使用時・引取時等の各プロセスで必要とする情報が異なる点を意識しながら、適切かつ的確な情報発信に取り組む。

(4) 比較・選択ができる情報の整備 【比較可能性】【検証可能性】（「第2章第3節(1). iv. v）」

適切な意思決定を主体的に行うにあたっては、第3章で示したとおり、基本原則「比較可能性」及び「検証可能性」を満たした情報発信・共有が非常に重要である。

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

また、ユーザーの主体的かつ適切な事業者選択を促すためには、事業者情報の開示が必要であるところ、一部の自治体では事業者情報が非開示であったり、開示されていても情報が古かったりするため、適切に事業者情報の比較ができない状況にあることについても改善する必要があるとされた。

【関係主体の取組み】

- 関係団体は、所属会員の自動車リサイクルシステムに関する取組みの状況について、各団体の Web ページに情報を集約するなど、情報発信・共有の基本原則である「比較可能性」を意識した情報発信・共有の在り方について検討を行う。
- 自治体は、ユーザーの主体的かつ適切な事業者選択を促すため、管区内の事業者の情報の公開について適切に取り組む。また、JARC 等の Web ページに事業者情報をまとめるなど、情報の集約的な発信の方法についても検討を行う。

2. 関係主体における情報発信・共有に関する個別課題への対応

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

(1) 自動車製造業者等の情報発信・共有に関する課題への対応

i) 環境配慮設計についての情報発信・共有に関する課題への対応

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

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

【自動車製造業者等のユーザーに対する情報発信の取組み】

- 自動車製造業者等は、環境配慮設計の情報について、幅広くユーザーの誰もが理解できるように、特別な専門用語を使わないこと等を意識し、用語の使い方の整理等を通じた、より分かりやすい情報発信に取り組む。
- 自動車製造業者等は、ユーザーが「自動車の購入に当たってその再資源化等の実施に配慮して製造された自動車を選択」といった役割のもとで自動車の購入に係る意思決定を行うことを意識して、自動車の環境配慮設計の取組状況を他自動車の情報と比較したうえで選択できるような情報発信・共有に方法について検討を行う。

【自動車製造業者等と解体事業者の情報共有の取組み】

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

ii) 再生資源利用についての情報発信・共有に関する課題への対応

検討会においては、自動車製造業者等は、自動車リサイクルにおける再生資源利用の重要性、社会的便益の理解を促すといった情報発信・共有の目的を意識し、用語の使い方や定量的な情報の整理を始め、より分かりやすい情報発信・共有の取組みの必要性について指摘がされているところである。

【自動車製造業者等のユーザーに対する情報発信の取組み】

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

(2) 引取業者の情報発信・共有に関する課題への対応

i) 引取業者ベストプラクティス(好事例)の普及促進に向けた対応

検討会事務局が行った引取業者へのヒアリングの結果、一部の引取業者については、ユーザーに対して質の高い情報提供が行われていたことがわかった。こうしたユーザーへの情報提供の方法におけるベストプラクティス(好事例)を業界として整理したうえで、他の引取業者と共有し、全ての引取業者が準拠するよう努めるべきとの指摘がされているところである。

また、自動車リサイクルにおける「情報の非対称性」*の解消の観点からも指摘がされた。とくに、消費者契約法における「不実告知」や消費者の「不利益事実の不告知」などに関する問題が生じる可能性がある。したがって、こうした点に留意しながら、更なる情報発信・共有に取り組む必要性について指摘がされているところである。

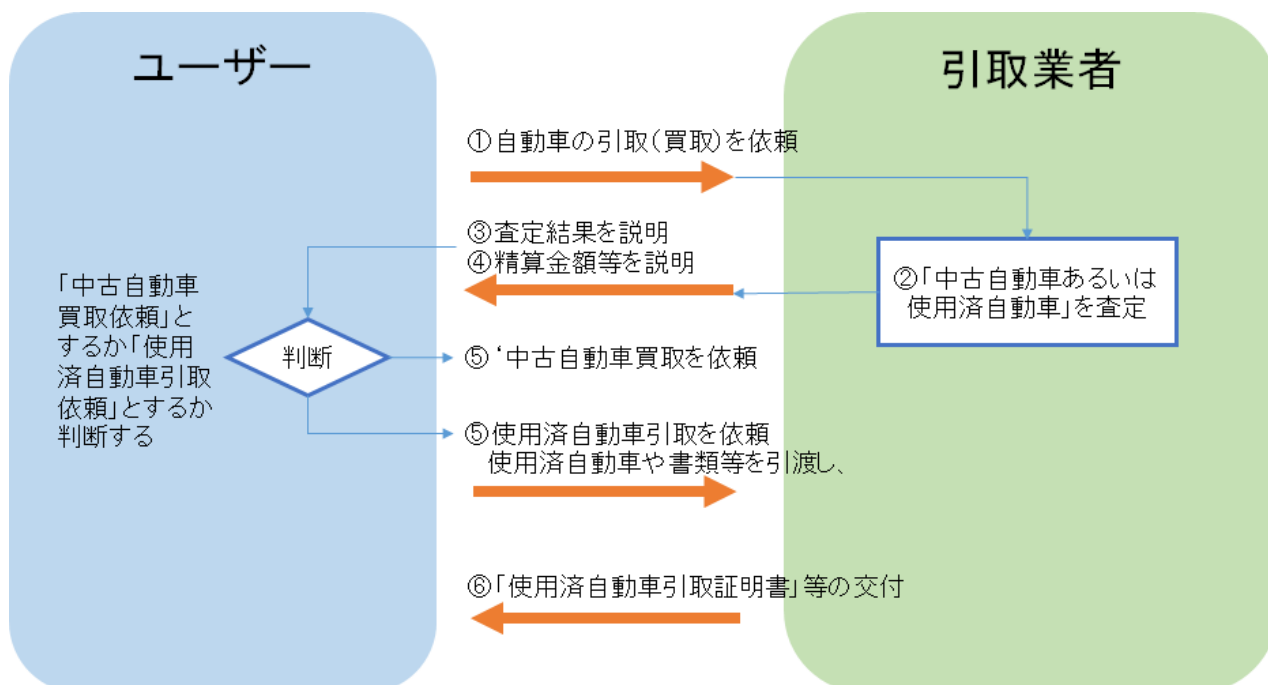
*「情報の非対称性」とは、事業者とユーザー間の取引において、事業者が持つ商品やサービスの品質に関する情報が、ユーザーが持つ情報との間に差がある状況のことであり、情報が一方に偏っていることから、情報の偏在ともいわれることがある。

【引取業者のユーザーに対する情報発信の取組み】

- 引取業者は、消費者契約法における不実告知や不利益事実の不告知などに関する問題につながりうる情報の非対称性の解消に向けて、更なる情報発信に取り組む。

【引取業者間の情報共有の取組み】

- 引取業者は、使用済自動車の引取時におけるユーザーに対する情報発信のベストプラクティス(好事例)をまとめ、他の引取業者と共有し、多くの引取業者に行き渡るように取組む。なお、引取業者へのヒアリングで得た対応事例を基に、ベストプラクティス対応事例を次のとおり整理した。



- ベストプラクティス対応事例概念図 (一例) -

- ベストプラクティス対応事例詳細 (一例) -

- ①ユーザーから自動車の引取(買取)依頼を受ける。
- ②(一財)日本自動車査定協会などが定める査定基準をベースとしながら、独自に設けた社内基準に基づいて自動車の査定を行う。この際、次の事項も確認する。
 - 当該自動車のフロン類・エアバッグ類の装備の有無を確認
 - 当該自動車のリサイクル料金の預託の有無を確認
 - 当該自動車の重量税還付相当額、自賠責保険返礼金相当額の有無を確認 等

*「中古自動車又は使用済自動車」のどちらの取引がユーザーメリットになるか、総合的に判断する。
- ③ユーザーに対して査定結果及び総合的な判断結果等を説明する。
 - 市場価値があれば、中古自動車として買取ることを説明
 - 市場価値がなければ、使用済自動車として引取ることを説明
- ④自動車の引取(買取)に関する精算金額等を説明する。
 - 中古自動車買取価格又は使用済自動車引取価格など、事業者がユーザーに支払う費目と額を説明
 - 代行手数料などユーザーが事業者を支払う費目や額を説明
 - 消費税額などを始め、差額精算金額を説明

- * 使用済自動車引取りの場合は、使用済自動車の資源的な価値を説明する。
- * リサイクル料金額やその用途を説明する。
- * 重量税還付や自賠責保険返戻金などがある場合は、その手続きを説明する。
- * ユーザーに費用負担が発生する場合は、その理由を説明する。

⑤引取業者は、使用済みにする意思表示を署名捺印のある書面で確認する。

⑥引取業者は、最終所有者に使用済自動車の引取証明書を交付する。

ii) 使用済自動車の一般的な価格情報の開示に関する課題への対応

使用済自動車の一般的な価格情報は、ユーザーが使用済自動車の資源的価値の還元を受けるうえで、主体的な選択を行うために不可欠のものであるが、ユーザーは使用済自動車の価格情報に関する知識が乏しく、また入手することも困難な状況にある。この原因は、ユーザーが使用済自動車の価格情報を確認できる手段が少ないことにあると考えられる。このため、地域毎の価格情報の集約など、何らかの方法で、ユーザーに対する使用済自動車の価格情報の開示に向けた取組みを行っていく必要性について指摘がされているところである

【引取業者のユーザーに対する情報発信の取組み】

- 引取業者は、ユーザーの適切かつ主体的な選択を促すため、使用済自動車の一般的な価格の情報の開示に向けた取組を行う。

iii) 使用済自動車引取依頼書の様式の統一化

引取業者は、自動車リサイクルシステムにおいて特に情報の非対称性の問題が生じやすい使用済自動車の引取時に際して、ユーザーの適切な意思決定を促すための有用な情報を的確に提供していく必要がある。具体的には、使用済自動車の引取時に交わされる使用済自動車引取依頼書の記載事項について、基本原則の「表現の忠実性」、「比較可能性」、「理解容易性」などの観点に基づき、使用する用語の統一化等を始めとし、用済自動車引取依頼書の様式の統一化に向けて取組みを行う必要がある

【引取業者のユーザーに対する情報発信の取組み】

- 引取業者は、使用済自動車引取依頼書に記載される事項に関する用語の統一化を始め、使用済自動車引取依頼書の統一様式の整理及びその普及に向けた取組みを行う。

なお、検討会事務局が引取業者へのヒアリングを通じて得た使用済自動車引取依頼書を参考に、使用する主な用語を整理(参考 8)し、それらを基に以下のとおり統一様式の整理の参考となる使用済自動車引取依頼書モデルケースを作成した。

使用済自動車引取依頼書

私(引取依頼者)は、次のとおり使用済自動車の引取を依頼いたします。

【引取依頼者】

氏名・名称 (最終所有者)	
所在地	
電話番号	

【引取業者】

氏名・名称	
事業所名称	
所在地	
電話番号	

【使用済自動車の車両情報】

リサイクル券番号（移動報告番号）			
車台番号		登録番号・車両番号	
車名		通称名	
年式		型式	
初度登録年月日		車検満了日	
所有者		使用者	
引取時走行距離			

【現車の装備状況と再資源化預託金等の預託状況等】

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

【引取依頼者支払額】

費目	金額	費目	金額
抹消登録手続代行費用(消費税込)③		使用済自動車引取価格	
自走不能車陸送費用・作業費用(消費税込)④			
リサイクル法 関連費用	再資源化預託金等未預託額		
	資金管理料金(消費税込)⑤		
預り抹消登録法定費用		自賠責保険未経過相当額	
預り自動車税		自動車重量税未経過相当額	
小計 (A)		小計 (B)	

差額精算金額 (A)－(B)

消費税等合計 (③+④+⑤) × (8/100)

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

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

今後、更なるリサイクル部品の認知度向上及び利用拡大に向けて、整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者は、損害保険会社や部品商を始めとした各業態と連携して情報発信・共有に取り組む必要があると指摘がされた。

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

【整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者のユーザーに対する情報発信・共有の取組み】

- 整備事業者、解体事業者並びにリサイクル部品供給事業者は、ユーザーが自動車の修理時にリサイクル部品を積極的に使用する責務を負っていることを意識しつつ、更なるユーザーのリサイクル部品の認知度向上及び利用拡大のため、ユーザーの理解の促進に向けて、損害保険会社や部品商などの各業態と連携して情報発信・共有に取り組む。

【(一社)日本 ELV リサイクル機構の取組み】

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

(4) 自治体の情報発信・共有に関する課題への対応

検討会においては、自治体と国及び JARC などの組織間での情報共有・連携について様々な指摘がされているところである。

具体的には、自動車リサイクル情報システムを積極的に活用している自治体が自身のベストプラクティス(好事例)や有用情報などを他自治体と共有していく必要性が指摘されており、例えば行政コストの低減を図る観点で、各自治体が作成する外国人事業者向けの指導マニュアル等の共有化や自動車リサイクルに関する動画やパネルなどの製作物の相互利用などが挙げられる。

また、自治体が行う周辺環境や生活環境を保全するための事業者指導の意義を更に深める観点での取組が必要ではないかとの指摘があった。具体的な方策として事業者向けの指導マニュアル等を公開・共有していく取組みなどが指摘された。

【自治体のユーザーに対する情報発信の取組み】

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

【自治体、国及び JARC との情報共有・連携の取組み】

- 自治体は、国及び JARC と連携して自動車リサイクル情報システムを積極的に活用している自身のベストプラクティス(好事例)や有用情報などを他自治体との共有に取り組む。
- 自治体は、国及び JARC と連携して行政コストの低減を図るために外国人事業者向けの指導マニュアル等を自動車リサイクルの共通情報と位置づけて、全国自治体のモデルケースになる指導マニュアル等を共有・活用していく。
- 自治体は、国及び JARC と連携して行政コストの低減を図るために自動車リサイクルに関する動画やパネルなどの製作物、様々な共通利用できる情報を相互に共有・利用していくなどに取り組む。

(5) JARC 情報発信・共有機能の発揮に向けた対応

i) 自動車リサイクルの普及啓発に向けた対応

本検討会においては、JARC が取組む情報発信の内容・方策等について、情報発信の対象者を広げる必要性や第3章で整理した情報発信の基本原則である「目的適合性」「表現の忠実性」「理解容易性」「比較可能性」「検証可能性」「適時性」の観点を意識した情報発信に取り組む必要性について指摘がされているところである。

加えて、JARC が行う情報発信の取組みについて、適宜効果検証を行い、自動車リサイクルの更なる発展に向けた積極的かつ持続的な情報発信を行っていくべきとされたところである。

【JARC のユーザーに対する情報発信の取組み】

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

なお、JARC におけるユーザーを始め社会・国民向けの普及啓発に向けた情報発信の取組みの今後の方向性を以下の「資料1」のとおり整理した。

【資料 1】ユーザーに対する自動車リサイクルの普及啓発に向けた情報発信等の取組み

1. 情報発信の内容・方策の改善の推進

(1) 改善する情報発信事項

- ・リサイクル料金の預託から使用済自動車のリサイクル・適正処理までの流れ、使われ方を始めとした自動車リサイクルシステムの基本的事項に関する情報発信を強化
- ・自動車リサイクルシステムの概要について、情報発信の対象者(情報の受け手)を拡大
(例:小中高等学校の生徒等)

(2) 情報発信の方策の改善

① 2015 年 12 月完成の自動車リサイクルシステムの基本的な内容を分かりやすく解説した短編映像の積極的活用

- ・短編映像の JARC ホームページ掲載を積極的にユーザー、関係主体等に周知
- ・DVD 配付を広く積極的にユーザー、関係主体等に周知

《例1》自動車関係団体や自治体に短編映像及び DVD 配付を周知する。

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

② 自治体主催の環境イベントの積極的活用

《例1》短編映像の放映 《例2》ポスター、パネル等の出展

③ ユーザーを区分(時間軸での区分)した情報発信

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

④ 自治体との連携強化によるユーザーへの情報発信

《例》自治体の広報誌への自動車リサイクルシステムの基本的事項の掲載

2. ユーザーが求める情報の定期的な把握

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

3. 効果検証及び情報共有のための仕組みの構築

(1) Web アンケート調査による情報発信の効果検証

- ・年1回のユーザーの自動車リサイクルシステムの浸透度・理解度調査を継続実施
- ・多面的な情報発信の効果検証を行う観点から、新たな目的及び対象ユーザーを定めたアンケート調査も実施

(2) JARC 主催のユーザーとの会議(消費者懇談会等)による効果検証

(3) JARC 主催の関係主体との会議の活用

- ・本検討会のような情報発信・共有について議論する枠組みを継続的に開催し、関係主体間での情報共有を促進する

(注)＜第1回ユーザーその他へのヒアリング＞

《実施期間》 :2015 年 12 月

《ニーズ把握対象》 :ユーザー及び自動車販売時のユーザーとの接点となる関係6団体
(NACS、元気ネット、JAF、 自販連、全軽自協、中販連)

《ヒアリングの実施結果》

〔知りたい情報に関するニーズ〕自動車リサイクル制度に関する情報、3Rに関する情報、幅広い層に対しても理解度向上に繋がる情報

〔ユーザーを区分した情報発信ニーズ〕ユーザーを時間軸で区分しての情報

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

以 上

ii) 自動車リサイクルの更なる発展に資する情報収集に関する課題

自動車リサイクルシステムの円滑な運営を補完する指定法人として、自動車リサイクルの更なる発展に向けた取組みを着実に進めていくために、公益・中立的な立場で恒常的にユーザーの自動車リサイクルに関する認知状況やニーズの把握に努め、加えて自動車リサイクルシステムの円滑な運営状況の評価を助ける客観的な情報の収集に取組む必要性について指摘がされているところである。

- JARCは、積極的に自動車リサイクルの更なる発展に資するようにユーザーの認知状況やニーズの把握に努め、加えて自動車リサイクルシステムの円滑な運営状況の評価を助ける客観的な情報の収集に取組む。

iii) JARC 再資源化状況等データの発展的活用に向けた対応

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

その内、例えば情報管理センターが自治体に提供する「遅延報告」は有用な情報であり、これは法で定められた条件の基、使用済自動車が不適切処理に進展する可能性がある情報を予め自治体に提供するものである。

上記事例にならい、自治体を始めとする関係主体と連携しつつ、新たなデータ活用法の検討を行い、更なる発展的なデータ活用に繋げていく必要性について指摘がされているところである。

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

【JARC の取組み】

- JARC は、関係主体との連携を通じて、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の把握に努め、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る。

なお、JARC における JARC 再資源化状況等データの発展的活用に向けた今後の取組みの方向性を以下の「資料 2」のとおり整理した。

また、JARC における情報公開の考え方を以下の「資料 3」のとおり整理した。

1. データ活用案の検討及び提供の開始

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

(1) 国民向けの情報

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

(2) ユーザー向けの情報

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

(3) 事業者向けの情報

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

(4) 自治体向けの情報

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

2. 定期的なデータ活用ニーズの把握

- JARC が主体となって、毎年、関係主体にヒアリングを実施し、データ活用ニーズを把握する
- 第1回ヒアリング(トライアル)を既に実施済み結果は備考参照（注3）
- トライアルの実施結果を受けて以下の点を改善していく
 - ✓ JARC がどのような情報をどういう形で保持しているのかについて理解してもらう
 - ✓ データ活用のされ方を例示するなど聞き方を工夫する

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

(注2) 既に具体的に検討中

(注3) 第1回ヒアリング実施結果

《実施期間》 : 2015 年 12 月～2016 年 1 月

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

〔主なデータ活用ニーズ〕

- ・ 輸入車メーカーより、国内で使用されている自動 車を把握するため輸出返還した車台の車台番号 が知りたい
- ・ 解体業者より、高張力鋼板など高く売れる材料が 使われている部位が分かるとリサイクル促進に 繋がるので知りたい

〔その他意見〕

- ・ 費用を掛けてまで欲しい情報はなく、現状のまま

以 上

1. 情報公開の原則

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

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

2. 公開の対象外となる情報

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

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

3. 公開する情報の優先度

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

〔情報の循環型社会発展への貢献のポイント〕

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

*1 情報: 電子元データ、電子加工データ、文書、図画等

*2 関係者: 自り法で役割が規定されている者(自動車ユーザー、自動車メーカー・輸入業者、関連事業者、国、自治体)

*3 国の「電子行政オープンデータ戦略」(2012年7月4日 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)を参考にした。

*4 JARC情報公開規程、国の「電子行政オープンデータ戦略」及び自治体のオープンデータガイドラインを参考にした。

以 上

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

自治体に対して実施したアンケートの結果、自動車リサイクル情報システム（以下、「情報システム」という。）のユーザービリティ改善に関する要望が多く寄せられたことより、これまで JARC が行ってきた利用者ニーズの把握の効果が限定的であることがわかった。今後、ヒアリングの対象を拡大してニーズ把握を行っていく必要性及び JARC と自治体が連携し自動車リサイクルに関する課題・ニーズを共有していく必要性について指摘がされたところである。

また、現在の情報システムは、2005 年 1 月の自動車リサイクル法本格施行時に求められた要件に応えるために設計されてものである。施行10年を超えてなお安定稼動を続けているものの、将来の自動車リサイクルシステムの変化に対応するための情報システムの高度化を見据え、情報システムのフレキシビリティを拡充する観点での検討の必要性について指摘がされた。

【JARC の取組み】

- JARC は、自動車リサイクル情報システムのユーザービリティを改善する観点で、システム利用者のニーズの定期的な把握に取り組む。
- JARC は、自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティを拡充する観点で、将来の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当該情報システムに盛込むべき要件の検討を行う。

なお、JARC における自動車リサイクル情報システムのユーザービリティ改善とフレキシビリティ拡充に向けた今後の取組みの方向性は以下の「資料 4」のとおり整理した。

【資料 4】JARC システム改善について

1. フレキシビリティを拡充する観点でのシステム改善検討開始

実際の改善については、2024 年に予定されている情報システム大規模刷新と併せて行うことを想定。現時点の検討項目例は以下3案（注1）

①3物品以外の物品を管理する【品目追加】

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

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

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

2. ユーザビリティを改善する観点での定期的なニーズ把握

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

(2)第1回ヒアリング(トライアル)を既に実施済。(結果は（注2） 参照)

(3)トライアルの実施結果を受けて以下の点を改善していく。

- ✓ システム改善を絡めた業務改善を提案するなど聞き方を工夫する

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

（注2） 第1回ヒアリング実施結果

《実施期間》 : 2015 年 12 月～2016 年 1 月

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

〔主なシステム改善ニーズ〕

- ・ 自治体より、事業者へ指導する際に、事業者が使用している移動報告を行う画面と同じものを自治体でも見られるようにしてほしい
- ・ 解体業者より、移動報告対象を個々に選択するのが煩雑なので、一括選択できるようにしてほしい

〔その他意見〕

- ・ 不便は感じておらず、現状のままで十分である

以 上

第5章 おわりに

冒頭で記載したとおり、本検討会報告書は、自動車リサイクルシステムの円滑な運用のためには、ユーザー、自動車製造業者等、関連事業者、都道府県・保健所設置都市等の関係主体（以下、「関係主体」という。）による、情報発信・共有を基礎とした積極的な相互連携が必要不可欠であるとの考え方にに基づき、合同会議報告書で示された情報発信・共有の取組みに関する課題を出発点に、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向けた情報発信・共有の在り方について6回に亘り検討を行ってきた成果をまとめたものである。

今後、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向け、本検討会報告書で示された方向性を基に、関係主体において、情報発信・共有に一層力を入れ取り組んでいくこととなるが、こうした取組みが実際に効果を発揮するまでにはある程度の期間を要することに鑑みると、関係主体の取組状況の進捗把握・共有を定期的の実施していくことで、着実な取組みの実現につなげていくことが必要である。

また、本検討会において実施した、関係主体が集まり、課題認識の共有、役割の整理、取組方針の検討を行ったうえで、関係主体の自主的な取組みの改善につなげるというプロセスは、今後、自動車リサイクルシステムが自律的に発展していくために非常に重要なものであると考えられる。これらを踏まえると、今後とも定期的に関係主体が集まり、情報発信・共有の在り方等に関する議論を継続的に実施していくことが必要である。

＜参考資料＞

- ・参考 1 合同会議で示された課題の内、本検討会で取扱うテーマ
- ・参考 2 関係団体の説明資料
 - 参考 2-1 (公社) 日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会 資料
 - 参考 2-2 (一社) 日本自動車連盟 資料
 - 参考 2-3 (一社) 日本自動車工業会 資料
 - 参考 2-4 (一社) 日本自動車輸入組合 資料
 - 参考 2-5 (一社) 日本自動車工業会並びに日本自動車輸入組合 資料
 - 参考 2-6 (一社) 日本自動車販売協会連合会 資料
 - 参考 2-7 (一社) 全国軽自動車協会連合会 資料
 - 参考 2-8 (一社) 日本中古自動車販売協会連合会 資料
 - 参考 2-9 (一社) 日本自動車整備振興会連合会 資料
 - 参考 2-10 (一社) 日本 ELV リサイクル機構 資料
 - 参考 2-11 (一社) 日本 ELV リサイクル機構と消費者団体の意見交換
 - 参考 2-12 (一社) 日本 ELV リサイクル機構による
「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関する JIS の開発」の取組み
 - 参考 2-13 (一社) 日本自動車リサイクル部品協議会 資料
 - 参考 2-14 愛知県 資料
 - 参考 2-15 (公財) 自動車リサイクル促進センター 資料
 - 参考 2-16 (公財) 自動車リサイクル促進センターの消費者懇談会
- ・参考 3 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書
＜経済産業省、環境省；平成 23 年 2 月＞
- ・参考 4 自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書の概要
＜国土交通省；平成 14 年 5 月＞
- ・参考 5 企業の環境情報開示のあり方に関する検討委員会 中間報告
＜環境省環境経済課；平成 23 年 6 月＞
- ・参考 6 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 7 自動車リサイクルに関する用語集
- ・参考 8 使用済自動車引取依頼書への記載事項の調査結果