

## 「情報発信の在り方等に関する検討会」報告書(ドラフト)への意見

参考

意見	No.	内容	補足
JAF	1	現状自動車リサイクル制度について周知認識しているとはいえないユーザーに対し情報発信の強化は勿論であるが、それ以上に引き取り時における関係主体からの説明が重要であると考えます。	
	2	引取り依頼書等に記載されている用語類が専門的なため、ユーザーに馴染みが無く、それ故形式的になってはいないか。全てのユーザーに理解させ、当事者としての自覚と選択をしてもらえるような作り込みも必要ではないか。	
	3	自動車ユーザーにはリユース・リビルト部品を選択しやすい環境づくりを更に講じることにより利用率があがるのではと考える。	
自販連	1	貴センター雛型には特に意見はございませんが、【引取依頼者支払額】のうち「陸送・作業費用」につき、「自走不能車陸送費用・作業費用」など、永田先生が気にしている、陸送の意味合いが分かる表記が良いのではないのでしょうか？	
	2	基本、自販連会員ディーラーにおきましては、その多くが販社システム上で取回しをしており、その他紙媒体利用のディーラーにおきましても施行当初からの雛型に準じた帳票を使用しているのが通例のため、今回の統一フォーマットを新たに採り入れることはありません。	
	3	なお、制度施行10年が経過し、用語見直しなどにより統一用語が求められる場合には、例えばディーラーが使用しているフォーマットについては、用語の読み替えなどで対応できます。	
中販連	1	リデュース(部品)、リユース(部品)、リサイクル(部品)については、用語が独り歩きした場合を想定し、「資源の有効な利用の促進に関する法律」の用語の定義を参考に記載したほうが良いと思います。	
	2	「下取車」は「中古車」であって「使用済自動車」ではないと理解していたのですが、有価である「車両」ということは「中古車」「使用済自動車」どちらもあるということでしょうか。	
全軽自協	1	報告書の第4章 自動車リサイクルに関する課題と関係主体の情報発信の必要性の検討の1. (1)の<検討の結果>(15ページ)には、「新車販売を主事業とする引取業者の取引台数は、他の形態の引取業者の引取台数と比べて相対的に多く、」と記載されているが、第39回合同会議(平成27年4月17日開催)の参考資料2の2ページ(別添)によると、「2013年実績で解体・破砕業者の割合は約8割になるなど、近年は解体・破砕業者の割合が高くなってきている。」と記載されている。内容が異なるのではないか。	
	2	報告書の第4章の1. (2)の<今後の取組み>(15ページ)には、「統一化が図られた使用済自動車引取依頼書の様式が全ての引取業者で使われるように連携した取組みを行う。」と記載されているが、現状、各銘柄販売会社(ディーラー)では、独自の販売システムに自販連の使用済自動車引取依頼書をベースとしたプログラムを組み込んで運用していることから、これを統一することは難しいと考えられる。最低限盛り込むべき項目を提示する方がよいのではないか。	