

(一社) 日本損害保険協会へのヒアリング結果について

昨年12月に永田座長及び事務局において、(一社) 日本損害保険協会に対して、以下の項目に沿って、ヒアリングを実施した。(一社) 日本損害保険協会から「自動車事故における損害調査業務(査定)等について」に基づき説明があり、質疑応答と意見交換を実施した。ヒアリング概要・議事録は別紙の通り。

<ヒアリング項目>

(1) 事故車(全損車)の処理

- ① 事故車発生時の流れ
- ② 全損/分損の割合(発生台数)
- ③ 全損の際の中古車/使用済自動車の割合(発生台数)
- ④ 全損の場合の処理(中古車/使用済自動車の判断(「使用済自動車判別ガイドライン」の活用状況)等)

(2) 引渡時・オークション取引時のリサイクル料金の扱い

- ① リサイクル料金の負担主体

(3) リサイクル部品の利用の促進に向けた取組

- ① リサイクル部品の活用状況
- ② ノンフリート等級制度の改訂の影響
- ③ リサイクル部品特約の普及状況
- ④ 消費者への啓蒙活動等の状況
- ⑤ リサイクル部品の利用の促進に向けた課題(海外との比較等)

(4) その他要望等

ヒアリング概要

(1) 事故車（全損車）の処理

① 事故車発生時の流れ

全損の場合には、大きく3通りのケースがある（4ページ参照）。

- A. 保険会社が委託している業者に全損車両を引渡し、その後すぐに新しい所有者に中古車として販売するケース。
- B. 保険会社が委託している業者に全損車両を引渡して一時抹消するケース（その後、業者が解体業者に引き渡すか、オークション等に出品し中古車として販売）
- C. 保険会社が解体業者に全損車両を引き渡して解体するケース。

② 全損／分損の割合（発生台数）

車両保険における全損の割合は7～8%程度（残りが分損）。

③ 全損の際の中古車／使用済自動車の割合（発生台数）

A（すぐに新所有者が決まるケース）及びC（明らかに廃車となるケース）は極めて少なく、ほとんどがBのケースとなる。Bのうち、5～6割が結果的に使用済自動車となる。

④ 全損の場合の処理（中古車／使用済自動車の判断（「使用済自動車判別ガイドライン」の活用状況）等）

保険会社ではC（明らかに廃車となるケース）以外は、使用済自動車であるとの判断を行わず、委託する業者の判断やオークションの結果等によっている。オークションでの落札・流札後に結果的に解体される自動車もある。

(2) 引渡時・オークション取引時のリサイクル料金の扱い

① リサイクル料金の負担主体

A及びBのケースは、保険会社が委託する業者がリサイクル料金を負担する。Cのケースは、被保険者がリサイクル料金を負担する。

(3) リサイクル部品の利用の促進に向けた取組

① リサイクル部品の活用状況

まだ数%程度。推奨したいと思うが、現状では進んでいない。

② ノンフリート等級制度の改定の影響

リサイクル部品の利用促進効果はあるのではないかと認識している。

③ リサイクル部品特約の普及状況

リユース部品特約は数社で扱っているが、普及状況は数%程度。

④ 消費者への啓蒙活動等の状況

経産省・国交省・環境省と連携して、毎年秋頃にリサイクル部品の活用推進キャンペーンを実施。

⑤ リユース部品の利用の促進に向けた課題（海外との比較等）

リサイクル部品を使っても経済的なメリットが少ないためだと認識。消費者意識が高まれば普及が進むのではないかと考えており、そこが課題。

議事録

日時

12月10日（水）14：00－15：30

出席者

早稲田大学 永田教授

（一社）日本損害保険協会 リサイクル部品活用推進PT
事務局（経済産業省、環境省）

○：（一社）日本損害保険協会 リサイクル部品活用推進PT

●：永田座長、事務局

【事故車（全損車の処理）】

（1）事故車（全損車）の処理（事故車発生時の流れ）

○「事故車発生時の流れ」について資料に沿って説明

（1）事故車（全損車）の処理（全損・分損の割合 等）

○ 全損・分損の割合は、正確に把握することは出来ないが、車両保険における全損車両の発生割合は全体の7%～8%と認識している。

全損の場合の中古車・使用済自動車の割合は、全損車両の全数を保険会社で引き上げているわけではなく、各保険会社においても異なるが、全損の場合に使用済自動車になっている割合は50%以上と認識している。

- 引き上げたとはどういう意味か。資料には代位取得しているとあるが、そのことか。
- 保険会社から委託している業者（以下、「委託業者」）に引き取ってもらったものである。
- つまり代位取得された物を指すということか。
- そのとおり。
- 委託業者というのは自動車リサイクル法上の引取業者というのではなくて、そういう自動車を扱う者という意味か。
- そのとおり。提携している委託事業が引き取り、使用済みにするのか、修理してリユースするのかの判断をしている。
- 全損で保険金を支払った場合、原則として損害車両は代位取得と資料にあるが、それ以外の場合もあるのか。保険会社の所有にはなっていない場合があるのか。
- そういう場合もある。例えば、契約者（被保険者）が修理して使いたいということで保険金を超える部分を自己負担して修理する場合などでは、権利を行使しない場合もある。

全損の場合に中古車もしくは使用済自動車としてどう判断するかについて、基本的には前回の法見直し時のヒアリングと同じ回答になるが、委託業者の判断になっている。委託業者としての判断について、損保協会としての一定の決まり等は持っていない。基本的には使用済自動車とするのか中古車とするのかについて委託業者にて判断している。

(2) 引取時・オークション取引時のリサイクル料金の扱い

- 最終の所有者がリサイクル料金を負担している。
- それは法律制定時に一度損保協会とも整理した通り、保険代位された場合でも最終所有者の負担とするという意味でいいのか。保険代位されると所有権は保険会社に移るが、それでもリサイクル料金の負担は、最終所有者ということか。
- 使用済自動車ということが明らかな場合であれば、最終所有者が契約者（被保険者）になるので、委託業者や保険会社で使用済自動車として引き取り、最終所有者にリサイクル料金を負担してもらうという例もある。委託業者によっては一律に委託業者もしくは保険会社で一旦負担しているところもある。
- 先ほどの説明では全損の場合でも中古車になっている場合もあるということだった。委託業者の判断だということだったが、委託業者の判断の結果として、中古車とするか使用済自動車とするのかの判断をした際に、元の所有者に対して連絡をするのか。その中でのリサイクル券の扱いがどうなっているのか。使用済自動車になるのであれば、リサイクル料金の負担はそのまま元の所有者になるし、中古車になるのであれば、リサイクル料金の何らかの手当みたいなものが必要になるのではないか。
- 中古車として流通する場合（明らかに使用済自動車である場合以外）には契約者（被保険者）へリサイクル料金相当をお渡ししている。
- そのリサイクル料金相当の金額の性質は、誰がどう説明しているのか。
- 委託業者の方から、リサイクル料金相当額を返金するという説明をさせていただいている。
- 委託業者の行為は、保険会社が自ら行うべき業務の一部を委託しているのか。それとも、所有者と直接やり取りさせているのか。
- 後者である。ただ、それも保険会社によって異なるが、私の知る限りでは契約者（被保険者）と直接やり取りしている。そうではない会社もあるかもしれないが。
- 全損になった際に、保険会社からはリサイクル料金に言及した説明は一切されていないのか。
- 使用済になった場合と中古車として流通する場合の違いについては、委託業者の方から契約者（被保険者）へ説明をしている。
- 代位取得されているということは、元の所有者から保険会社に自動車の所有権が移っていると思う。その所有権を移転する際の説明の中で、中古車になる場合にはリサイクル料金は返ってきます、使用済自動車として処理するのであればリサイクル料金は返ってきません、というようなリサイクル料金についての話をされるべきという印象を受けたが。
- そうした説明は、委託業者から契約者（被保険者）へ詳しく説明をしている。
- 委託業者での判断というのがあったが、所有権はその時点では委託業者にあるのか、保険会社にあるのか、どういう状態になっているのか。
- 一旦、保険会社に名義を変更されるところもあれば、委託業者に変更されるところもある。そのまますぐに中古車として新しいユーザーが見つかった場合には新しいユーザーの名義になる場合もある。
- 中古車として再利用される場合には、その自動車は基本的にオークションに出品されるのか。
- 概ねそうだと思う。
- そうするとすぐに次の中古車ユーザーが決まるということはないという理解でいいか。
- そのとおり。ケースとしては少ない。

- その場合、自動車の所有者は、保険会社の名義のままか、委託業者に名義が移った状態になるかどうかのパターンになるのか。また、保険会社と委託業者とのお金のやり取りはどうなっているのか。
- オークションの例を挙げると、オークションで金額が決まったら保険会社に支払われる。
- そうなるとほとんどのケースでは、保険会社が所有した状態でオークションにかかっているということか。委託業者の方に所有権が移っているというわけではなくて。
- 委託業者の方に所有権が移っている場合もあるし、契約者（被保険者）の名前になっている場合もある。
- 所有権が移るときにお金のやり取りがあると思う。それはどれくらいでこういった形で決まってくるものなのか。全損車で引き取った場合に、それがどのくらいの価値があるものと考えているのか。
- 車種や人気によって千差万別である。
- それを決めるのはどなたなのか。先ほど出てきたアジャスターの方なのか。
- アジャスターは、保険上の全損か分損かを判断する。全損車についての価値の判断は委託業者が判断する。
- 委託業者に所有権が移転しているということは売り渡しているということになると思う。そこでお金のやり取りが発生しているのか。オークションにかけるのであれば、保険会社の代行として委託業者がオークションにかけているという印象になるが。その時にはお金のやり取りはないかもしれない。売れたら保険会社にお金が入ってきて、何かしらの手数料が委託業者に入ってくる。所有権が発生するときにはお金のやり取りが発生するのではないか。

登録上、保険会社から委託業者に変えているだけで、実質的な所有権は移転していないことになるのか。民法上の所有権と登録がずれるときがたまにあるが。
- オークションで決まった後に委託業者から保険会社へ入金される。
- 実質的な所有権は保険会社が持った状態で、オークションで売られた金額が保険会社に入ってくるのか。その間に手数料などは委託業者などに入ってくるのか。

また、使用済自動車になった時には、使用済自動車を引き取る委託業者からお金はもらっているのか。
- 価格がついた時には、もらっている。無価値もあるが、資源として鉄くずの価値になる場合もある。
- そこについてどのように契約しているのか。特に事故車の場合には、部品取りなど可能性としては、価格として普通の使用済自動車より高いという気持ちもしているのか、その辺の査定は重要なのではないか。
- 使用済みになったものに対して一律いくらというのはなくて、人気の車種だとか需要が高いもの、中古車として一杯出回っていてその車のドアとかバンパーとかリサイクルパーツとしての人気が高いものは委託業者としても高く引き取ってくれると思うが、新しく綺麗でも需要がないものは価格が低い。
- それはあくまで委託業者側の判断で、保険会社としての判断ではないところで決まってくるのか。
- 我々がこの車は結構綺麗だから高い値段で引き取ってくれるのかと思っていても、全く市場性がない場合も結構ある。
- その場合、相対の場合か入札のような形で複数の場合、一般的にはどちらなのか。
- 今はオークションの方が多いと思う。1対1だとその委託業者だけの判断で決まってしまうため。
- さっきの話では全損車両の中で最終的に使用済自動車になる割合が50%くらいだったが、使用済

自動車になりそうなものもオークションにかけているという理解で大丈夫か。

- そのとおり。使用済みになるかどうかの判断は保険会社で行っていないので、委託業者のところへ持って行った時にこれは無価値と判断されたもの、あるいはオークションに出して売れずに流れてしまったものが、結果として使用済自動車となっている。
- 所有権の移転を委託業者が行った後どういうふうに流れるのかは委託業者の判断かもしれないが、保険会社が所有した状態でどういう扱い方をしているのかについては分かるのではないか。オークションにかけているなど。そしてそのオークションにかけている判断も分かるのではないか。使用済自動車も含めてとりあえずはほとんどオークションの方に出してしまうということか。
- 各保険会社によって方法が異なるため、全数をオークションにかけているのか、一定の決まりを作っているのか等ははっきりと分からない。
- 基本的にはオークションにかけて値が付くか付かないかで決めるのか。値が付かなそうな大破しているものでもオークションに出してしまうのか。
- こちらで明らかにこれは無価値と判断した場合、例えば、全焼した車、部品として取るところが無いようなものは売れないと思われるため、出していない。
- その判断は保険会社で行っているのか。
- 明らかに全焼といったごく限られたケースである。大破しているがオークションにかけたら売れるかもしれないものに関しては、一旦出している。オークションの中で流札されれば、それは使用済自動車ということになる。こちらで売れないと思っても、1万、2万の値が付くケースもある。
- オークションにかけるのは保険会社が直接しているのか、それともどこかの委託業者に委託しているのか。
- 委託している。それが先ほどから申し上げている我々でいうところの委託業者である。
- リサイクル料金の関係ではどうなのか。
- 明らかに全焼のようなオークションにかけるまでもなく処分するだけの場合では、契約者（被保険者）のリサイクル料金を使うが、委託業者の方で引き取ってオークションにかける場合は、リサイクル料金相当分を契約者（被保険者）へ委託業者からお返ししている。
- 確認はしているのか。
- 個社の問題になるが、我々が契約している委託業者ではしていることを確認している。
- さっきの話では、基本的には使用済自動車は有価だと思う。そのため、売れるか売れないのかの判断とは違うのではないか。売れたら中古自動車になっているという判断なのか。
- 中古車というのは走る車としての中古車か。
- そのとおり。水没車は部品取りが出来るから売れるということもあると思う。
- 水没車はあり得ると思う。
- オートオークションに水没車を出すということもあり得るのか。
- ある。
- それは中古車だということか。
- オークションで入札した方が車を買うことになる。その方が中古車として活かすのか、部品取りをするために買うのかについては、我々には分からない。その車を買う側の判断だと思う。

- 使用済自動車判別ガイドラインの活用状況というのがあるが、これは知っているか。これまでの話を聞いていると、ここで取り上げられた問題意識が前と変わっていないという印象を受けた。

先ほどの委託業者から契約者（被保険者）に対してのリサイクル料金に関する情報提供や中身についてはどういったものなのか。
- （明らかに使用済自動車となる場合以外は）リサイクル料金相当額の返金をさせていただくことや、付いているリサイクル券をそのままいただくということである。
- さきほどの話では、委託業者が中古車に回すか使用済自動車として回すかは分からず、買った人がどちらに回すかで決まってくるという話だが、委託業者は契約者（被保険者）に連絡する時点で分かるのか。
- 4ページに記載のとおり、Bのようなケースがある。Aというケースは簡単に言うと中古車として活かす事例であり、Cというケースは明らかに使用済自動車となる事例である。その間にあるBというケースが、委託業者が引き取った後にオークションにかける事例である。その結果として、中古車として次の所有者の方に行くか、あるいは使用済自動車となる。
- オークションにかけるものに関しては、基本的にはリサイクル料金は契約者（被保険者）に返しているという理解か。
- そのとおり。
- その後に使用済自動車になる場合もあるのか。
- なる場合もある。
- オークションで流札した場合には使用済自動車として回すということだと思う。その場合、リサイクル料金は持ち出しになるのか。
- 引き上げる時に明らかに即時解体と判断される以外のケースは委託業者で考えてやっている。
- Bのケースで、結果的に使用済自動車に回る場合でも契約者（被保険者）にはリサイクル料金相当分をお返ししているということか。
- している。
- そこは大体どの委託業者でも同じなのか。
- 全てとは申し上げられないが、我々のところでは基本的にそうしている。
- 保険会社の方から委託業者に働きかけを行っているのか。
- それもあるし、契約者（被保険者）との話し合いの中でそうしなければ委託業者としても上手く回らないと思われる。
- 委託業者は中古車になるか使用済自動車になるか分からないため、契約者（被保険者）の知らないところで、使用済自動車になっていると思っていたら、中古車になっている場合もあるということか。
- 分からないケースもあるかもしれない。
- 分かる場合もあるのか。
- 例えば、レアなケースだが、盗難され、全損として保険金をお支払いする場合、支払った後、後日比較的綺麗な状態で車が出てきた場合は保険会社の方で引き上げをさせて貰うが、そういった場合は契約者（被保険者）にも説明はするし、当然走れる車なので、解体せずに中古車として流れることになる。
- 全損扱いになった後に中古車になった場合にも売却で得たお金は払わないということか。
- お客様には、既に全損として保険金を全額お支払している。

- オークションでいくらで売れたのか、それが使用済自動車になったのか、中古車になったのか、そういう情報というのは興味がないと解釈してもいいのか。委託業者のいいなりの価格でという印象を受けるが。金額的には大したことないかもしれないが、一つのビジネスのパターンになっている。
- オークションで結果的にいくらで売れたのかは分かる。その後、オークションで買った方が中古車として使うのか、部品取りのために解体するのかまでは分からない。
- 例えば、そういった情報を集約することで、メーカーのある年式の車で事故の程度によっていくらで売れるのかという相場観が掴めるのではないか。
- 同じ車種・年式であっても壊れ方や売却時期によって異なり、把握している保険会社はないと思う。だからこそ委託業者をお願いしている。
- 売買に係る情報は保険会社を集まっており、アジャスターが査定した中にも全損の程度・価値の評価に繋がる色々な情報が入っている。それを何か上手く結びつけ、そこをビジネスとして展開することも考えられ、顧客サービスに繋げることも可能ではないか。
代位取得した際は、あくまで所有者は保険会社になっているということではないか。
- 代位取得した場合はそうである。
- 結果的に委託業者のところで使用済となった時に、自動車リサイクル法上、委託業者に引き渡したのは誰ということになっているのか。
- 保険会社から契約者（被保険者）に対して、こういう委託業者から連絡がありますとアナウンスをして、契約者（被保険者）のところに委託業者が取りに行く。
- 質問の趣旨は、法律上の流れとして、どういう形式を取っているのかということである。
それでは、廃車にする時の書類はどちらの名前で出しているのか。保険会社なのか。
- 多くは保険会社ではない。車検証の名義とかを保険会社に一旦変えるというケースは少ない。日数的に数日のことなので、一旦変えてというのを飛び越して、委託業者と直接やり取りをしている。
- そういう意味では所有者はあくまでも契約者（被保険者）であるという理解で大丈夫か。
- 車検証上の所有者は契約者（被保険者）となっている状態で委託業者が引き上げている。理屈上は保険会社が代位取得した時点で所有権は保険会社にあると認識しているが、数日の話なので車検証上の所有者を、一旦、保険会社書き換えるというところまでは至っていない。
- その自動車が使用済かどうかであるかの判断は契約者（被保険者）ではなくて委託業者が行っているということか。保険会社と契約を取り交わした委託業者が実質的に判断しているということか。
- そのとおり。
- 保険会社と契約者（被保険者）との契約の中で、全損になって100%保険会社が支払うことになった時には、保険会社が引取を行うことになっているのか。
- 「原則として」という書き方になっている。
- その契約の下、使用済にするかしないかに関しては保険会社と委託業者の方で決めていっているということか。
- そのとおり。

- 全損金の支払いによる保険代位とのタイミングという問題だと思う。使用済自動車として判断されるタイミングが全損金の支払いによる保険代位より前だと、契約者（被保険者）が最終所有者としてリサイクル料金を負担する。使用済みになるかの判断が全損金の支払いによる保険代位よりも後の場合には保険会社が所有者になり、保険会社がリサイクル料金を負担して委託業者に渡す。法律制定時に損保協会とそういう整理をしており、実務上それが正しく行われているのか。
- 代位取得するのは保険金をお支払いした後ということになるため、その点では我々が引き上げをさせていただく。
- 当時の話だと、使用済自動車になるかどうかの判断は、車を見てすぐに決まるということだった。一方で全損金の支払いによる保険代位は手続きに時間がかかって後ろになってしまうために、最終所有者がリサイクル料金を負担するという説明を受けていたと聞いている。そういった運用になっているのか。
- 今のケースだと、結果的に使用済自動車になるのか中古車として流れるのかそういったことを一切抜きにして、元々の所有者がリサイクル料金を払うという話になっていたということか。
- Cのパターンは契約者（被保険者）がリサイクル料金を支払うパターンと理解している。これが起こりうるのは、使用済みになるかどうかの判断が、全損金の支払いによる保険代位よりも前のタイミングで起こってしまっているから、契約者（被保険者）がリサイクル料金を負担するという整理でこれが成り立っていたと思っていたが、その考えは正しいのか。厳密に言えば、保険代位が行われれば保険会社の持ち物になるので、所有者である保険会社が負担しなければいけないものの、実態に即して考えると保険代位より前のタイミングで使用済みになるという判断が行われるからこういうことがあり得ると整理させていただいたと理解している。

確か2004年の10月頃の法律制定時に損保協会とそういう話をしていてPTの皆様と合意をさせていただいていたので、今現在変わっているのか、変わっているのであれば、そこを考える必要があるのかという問題意識である。
- 明らかに使用済のパターンであるCのケースでは、確かにそうだと思う。保険金をお支払いする前に使用済と判断するため、そうなると思う。
- 別途、当時の紙を見ていただいて、この紙の整理と同じ取引になっているのかどうか確認したいと思う。

A、B、Cの相場観はどのくらいの割合なのか。Cはそれほどないのか。
- 最初の引取の段階での割合は分からない。最終的に全体で使用済自動車になる割合でいうと、我々の方はもう少し高く、6割少しくらいと認識している。
- そのほとんどはリサイクル料金を契約者（被保険者）に返しているというふうに考えていいか。
- そこがBとCの違いとっており、Cであれば元の所有者がリサイクル料金の支払いをし、Bであれば委託業者が契約者（被保険者）にリサイクル料金相当分を返している。

A、B、Cの割合は分からないが、感覚的にはAとCは非常に少ないと認識している。Bが大半であり、そのBの流れの中で解体されるケースが5割～6割になる。
- 先ほどの全焼とかの例以外だとあまり無いということか。
- Cだとそうである。先ほどの例の通り、保険会社で明らかに使用済自動車と判断できるものである。
- ほとんどがオークションにかけて、その際には契約者（被保険者）にはリサイクル料金相当はお返ししますということか。

- そのとおり。

(3) リユース部品の利用の促進に向けた取組

- リユース部品の活用状況は、数%程度。損保業界としても推奨したい気持ちは強いが、現状では進んでいない。
- ノンフリート等級制度改定の一番の特徴は、実際に保険を使った場合と使わない場合では、同じ等級であっても、使った方が保険料が高くなるという点である。この改定の影響で、リサイクル部品の促進には繋がっているという感覚はある。この仕組みとしては、実際に事故が起きた際に、保険を使わずに自費で修理する場合の代金と、保険を使って保険料が上がる場合を比べた時に、結果的にどちらが高いかを契約者（被保険者）が判断されるので、保険を使わないパターンもある。保険を使わない場合、修理費は自己負担になってしまうため、出来るだけ安い方がいいという意識が働いたときには、リサイクル部品もいいのではないかということになり、利用促進に効果はあるのではないかと思う。ただし、保険を使わない場合、保険会社ではリサイクル部品を利用したか否か把握のしようがない。
- 契約者（被保険者）に対して、保険を使った場合には、今後保険料が上がるというような説明はしているか。
- 保険会社としても後で知らなかったと言われてしまうとトラブルの元になるので、説明した上でご選択いただいている。
リユース部品特約の普及状況については、特約を扱っている会社が数社あるが、実態はほとんど普及しておらず、数%に満たない。
- その要因は分かるか。
- 色々な顧客との取引があるので、これだけを推進するわけにはいかないところもある。
消費者への啓蒙活動等の状況は、経産省・国交省・環境省と連携させていただいているが、毎年10月、11月にリサイクル部品の活用推進キャンペーンを実施している。これは各社でパンフレットを配布しながら啓蒙活動をしている。
最後にリユース部品の利用の促進に向けた課題は、保険を使う場合にはリサイクル部品で修理するメリットが少ないという部分があるので、その場合になかなか普及が進んでいないというのが課題。社会全体の消費者意識が高まってきて、リサイクル部品がいいのではないかということになってくれば、普及が進むのではないかと思うが、その部分が課題である。
- アメリカだとリサイクル部品を使っている人の割合が6割くらいと多いという話を聞くが、アメリカだと車両保険を付けている人が少ないとかそういった事情があるのか。
- そこは我々も把握していない。アメリカで進んでいるということも聞いたことがない。
- アメリカだと進んでいる。ただ我々が調べたところでは、ドイツも日本もそんなに変わらない。ただ、オランダは途端に跳ね上がる。車両価格が全然違うため長く使っている。リユース部品の普及にとって一番効果があるのは、車両価格を上げることかもしれない。ドイツも進んでいなく6%程度。
損害額の定義で、これはドイツでも聞いたことがあるが、損害車両を事故直前の状態に復元するために要する費用という定義。新品部品を使うのは、事故の直前に復元するには少し変かもしれない。
- 厳密に言うとそうなるかもしれない。

- これの元々の解釈が、一般の方に理解されておらず、保険会社も厳密に解釈していない。普通に解釈すると同程度の部品と交換すればいいのではないか。リユース部品を使っているところは、現状復元だという定義を強烈に言っているところが多いと聞いており、そこを主張すべきではないかと思う
- 保険会社として一般的な修理方法で現状に復する費用ということになると、安定して供給されるものは新品部品ということになる。また、契約者（被保険者）からリサイクル部品が出てくるまで待てないという声もある。
- それは鶏と卵のようなどころがあって、需要が生まれてくれば、中古部品の供給も生まれてくるかもしれない。納得した上で新品部品を使っているということになっていけばいいが、常識で新品部品を使うという発想になっていけば、説明不足になっているのではないか。

需要促進のための配慮が必要。ただ、エコだけを強調するのではなく、保険本来の目的を納得してもらう必要もあるのではないか。

自動車リサイクル法や制度全体に関してその他要望等はあるか。
- 特にない。
- 先ほどのリユース部品の活用状況のところ、数社が制度を持っているという話だったが、広がっていく機運はないのか。契約者（被保険者）が望んでいないというのではなくて、何か保険会社で方策はないものなのか。契約者（被保険者）の方でそういう情報を知らない人達も結構いる。望むような品質保証や早い部品調達を可能にするシステム作り等をやってきており、そういう意味では環境は大分変わってきた。そういった話も含めて、例えば、今回の10年目の評価・検討の中ではなくて、今後、審議会の委員等という形で保険会社も入ってもらうということを検討いただけないか。今回はヒアリングということにさせてもらったが、審議会でヒアリングさせていただくとか、ご意見を言っていたなど。
- 業界内で検討が必要だと思う。
- 考えておいてくれないか。リサイクルの方は大きな問題はないのかもしれないが、部品リユースの部分はまだまだだという感覚を関係者でも持っている。

非常に重要な役割を果たしていただいていると我々も認識しており、審議会の場で取組み内容を議論いただくのも意味あると思うため、前向きに検討いただきたい。

以上