

■特別インタビュー■

消費者団体の方に聞く(前編)

NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット 事務局長 鬼沢 良子 様



[写真右から: 鬼沢良子様、広報部会長 永田則男、広報部会委員 木村香奈子]

消費者団体の代表として、産構審・中環審合同会議に委員として参加されるなど、さまざまな方面で活躍されている『NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット』事務局長、鬼沢良子様にインタビューを行い、他団体の方からみた自動車リサイクル業界などについて伺いました。(※以下、インタビュー本文は敬称略とさせていただきます)

『NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット』とは

— このたびはお忙しい中、インタビューをお引き受けいただき、ありがとうございます。まずは、鬼沢さんが事務局長を務めていらっしゃる『持続可能な社会をつくる元気ネット』についてお伺いしたいと思います。

鬼沢 はい。まず、ごみ問題で最終処分場がもうなくなるってということが社会の大きな課題になった20年くらい前、それぞれにリサイクルに取り組んでいる行政や専門家、市民がつながるネットワークを作るってことを目的にできたのが『元気なごみ仲間の会』という市民団体だったんですよ。

— それが前身になるわけですか？

鬼沢 そうなんです。その後NPO法人になりました。2001年からは『市民が創る環境のまち“元気大賞”』という事業を始めました。全国各地でいろんな環境活動をしている団体に応募いただいて、それを市民の立場で応援する表彰制度なんですけれども。

目次

巻頭言	..... 1
トピックス	
特別インタビュー(前編)	..... 1-3
産構審・中環審合同会議	..... 3
監査での事例報告	..... 4
ブロック会議	..... 4
大阪府組合活動	..... 4
会員の取り組み紹介	..... 5
鉄スクラップ最新情報	..... 6
行事予定・お知らせ	..... 7
編集後記	..... 7

巻頭言

先月、社員の結婚式に出席しました。新婦側でしたので新婦が入場する度に感動の余り目頭が熱くなりました。

後日、披露宴の席次表から新郎の先輩のお父様が取引銀行の支店長と分かりました。その支店長であるお父様より我社に対し、良い評価をいただいたと社員が嬉しそうに話をしてくれました。

人は、思わぬところで繋がっています。日頃から誰に対しても変わらぬ態度「礼儀礼節」と、笑顔で穏やかに相手の立場に立った言葉遣いで接する「和顔愛語」が大切であると学びました。

(広報部会 木村 香奈子)

鬼沢 最初は各地のリサイクルの活動が主でしたが、年数を経るごとにだんだん変わっていきまして、コミュニティビジネスや地域の特性を活かしたまちづくりの活動に発展をしていったところがあります。

——今はもう全国的にいろんな形で活動されている感じなんですか？

鬼沢 私たちが全国的にというよりも、全国で活動されている方たちとのつながりがあるので、たとえば、他のいろんな事業でも、「この地域に行けばこの人」という人材がいるわけじゃないですか。だから、「今、こういう事業をやっていて、今度そちらの地域でもやりたいんだけど、一緒にどうですか」というお声掛けをして、今ではまったく違う活動も、そのように展開しております。

——なるほど。

鬼沢 元気大賞は、表彰するだけじゃなくて、翌年私たちが一般参加も募ってその地域にエコツアーで訪れるんですよ。そこがね、私すごくよかったと思うんですよ。その地域の人と交流することで、活動していくうえでのご苦労だったり、成功した秘訣だったり、地域の方の考えだったりっていうのを共有できて、お互いが学び合えるいい機会だったなあと思うんですね。

海外からみた日本の自動車リサイクル

鬼沢 そんなふうにしていろいろ活動を続けてきたんですけど、ここ最近『マルチステークホルダー会議』というのを開催しておりまして、今年2年目なんですね。今年は自動車リサイクル制度の見直しの年なので、この会議で自動車リサイクルも取り上げております。

——実際どうですか？日本の自動車リサイクルというものにどんな感想をお持ちですか？

鬼沢 実は昨年ヨーロッパに行ってきて、自動車リサイクルに関して、いろんなところを取材してきましたんですが、一番思ったのは、日本の自動車リサイクル法って素晴らしい法律なんだなって。他と比べてみてね。ドイツが進んでるって割と思うじゃないですか（笑）。でも、ドイツは年間140万台（廃車の44%）の行方不明車があるとかね。それと比べたら日本はすごいですよ。↑

——そうですね。我々やっている方としては正直厳しいなというのはありますが（笑）。

鬼沢 でも、その厳しさがあるからこそ、不法投棄も行方不明になっている車も少ないってことだと思います。

預託しているのが、日本とオランダで、オランダに取材した時に「いや、うまくいっているのは日本と我々だけだよ」って向こうの方がおっしゃってて（笑）。「おめでとう」って言われました、ふふふ。

産構審・中環審合同会議に委員として参加して

——ははは、そうですね（笑）。鬼沢さんは今産構審に見直しで参加されていますけども、参加した感想というのは何かありますか？

鬼沢 今までもずっと年に1回は必ず報告として毎年8月頃に開かれてたんですが、その報告を聞いていると、割と自動車はうまくいってると。で、数値も目標値をかなり上回ってちゃんとできてるっていう報告を受けてまして。

でも、今回ヨーロッパの視察をして思ったのは、うまくいってるからこそ、もっと「将来どうするべきか」ということをこのへんで明確にしていく必要があるんじゃないかなと。

きっとこれまでは関係者の皆さんがご苦労されてうまくしてきたんだと思いますけれども、将来を見据えることはすごく大切なんじゃないかなと思います。

それと、ユーザーの側からすると、車を購入して廃車するまでの間って結構長いですよ？

——確かに、そうですね。

鬼沢 その間っていうのは、あまり自動車リサイクルに関心を持たないできてしまう。けれども、実際に廃車するときにはすごく大切な、そのためのリサイクル料金ですから。必ず毎年かなりの数の廃車が出てるわけだし、必ずどこかで皆さん関係するわけだから、それをもう少しちゃんと意識できるようなことが大切だと思うんですよ。産構審の内容を聞かれていますとお分かりだと思うけど、ユーザーの関心が少ないっていうか、実際すごくうまく運んでいるけれども、そのことすら伝わってないですよ。

平成27年度標準化テーマ

「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」

事業概要・規格構想について

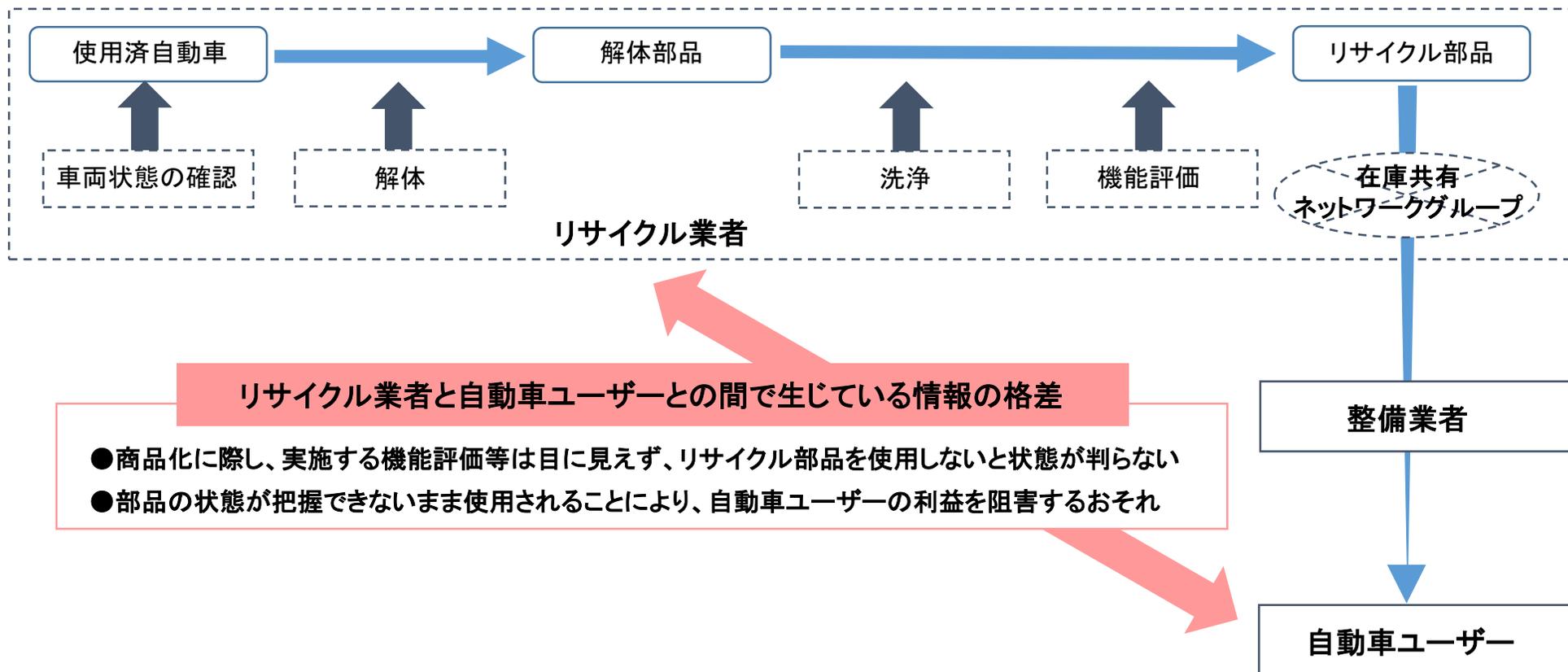
2016年5月31日
日本ELVリサイクル機構

事業概要

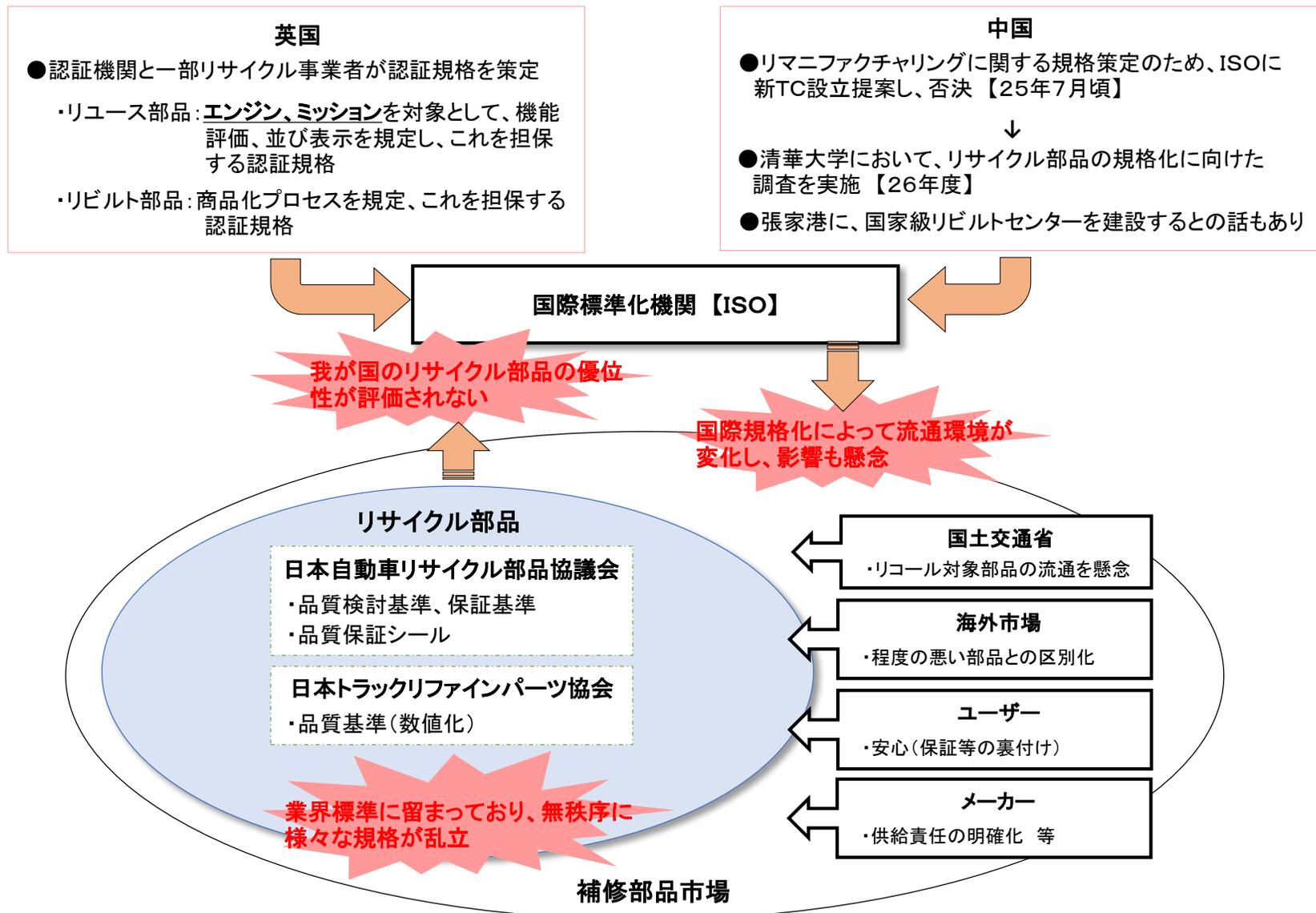
自動車補修用リサイクル部品の規格策定の概要

(1) 規格策定の背景

- 自動車ユーザーのリサイクル部品に対する使用意識は高まりつつある
 - ・ 自動車保険料率改定から自費修理が増えつつあり、費用を出来るだけ抑えたいということでリサイクル部品に着目
- 現在、リサイクル部品は経験ベースで使用されている
 - ・ リサイクル部品の情報が少なくユーザーとして知る機会が少ない
 - ・ 安全性や保安基準適合性などは経験的に大丈夫なものとして使っている
 - ・ 同じ部品でも素性が異なる中から自己責任で選択している



(2) 標準化動向

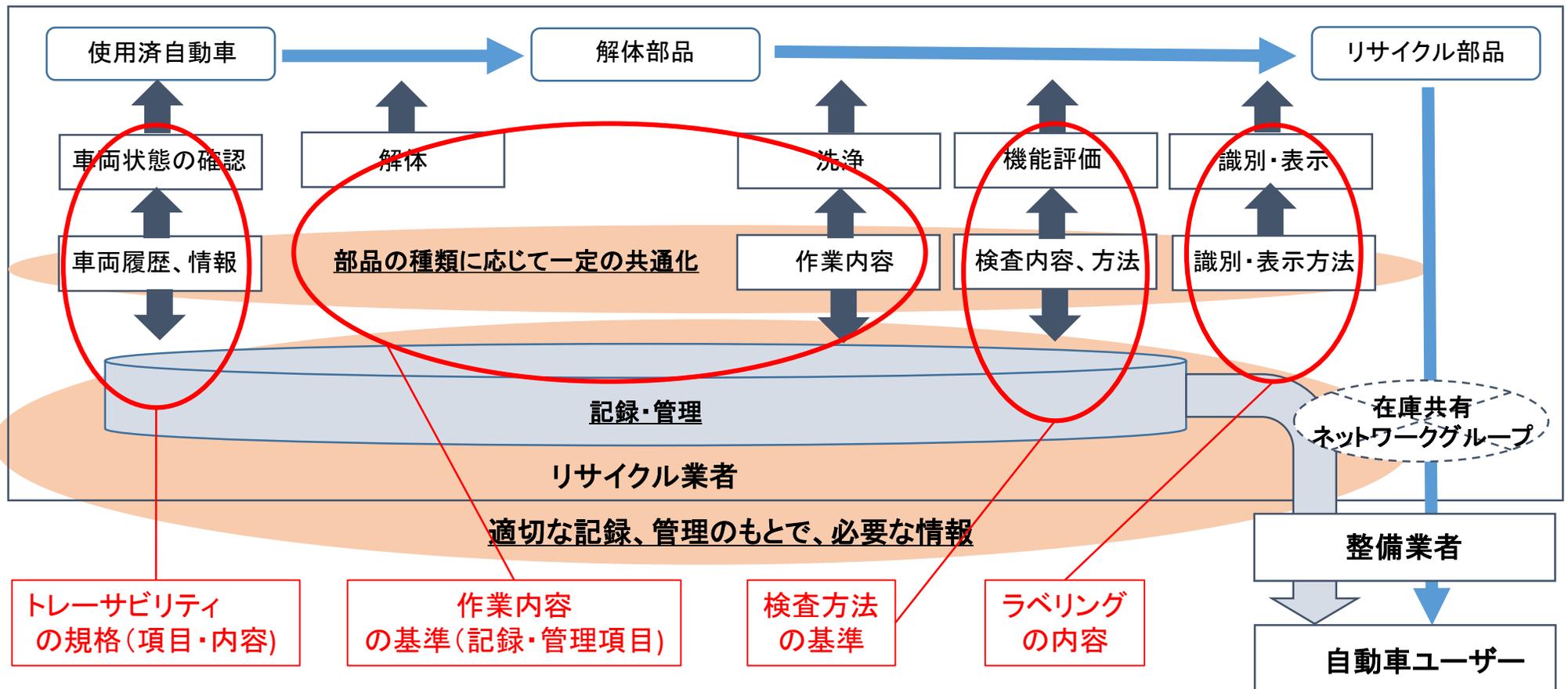


リサイクル業界が主導して標準化を推進し、補修部品市場においてリサイクル業界の取組が適正に評価され、市場におけるリサイクル部品の位置付けをより強固にしていくことが重要

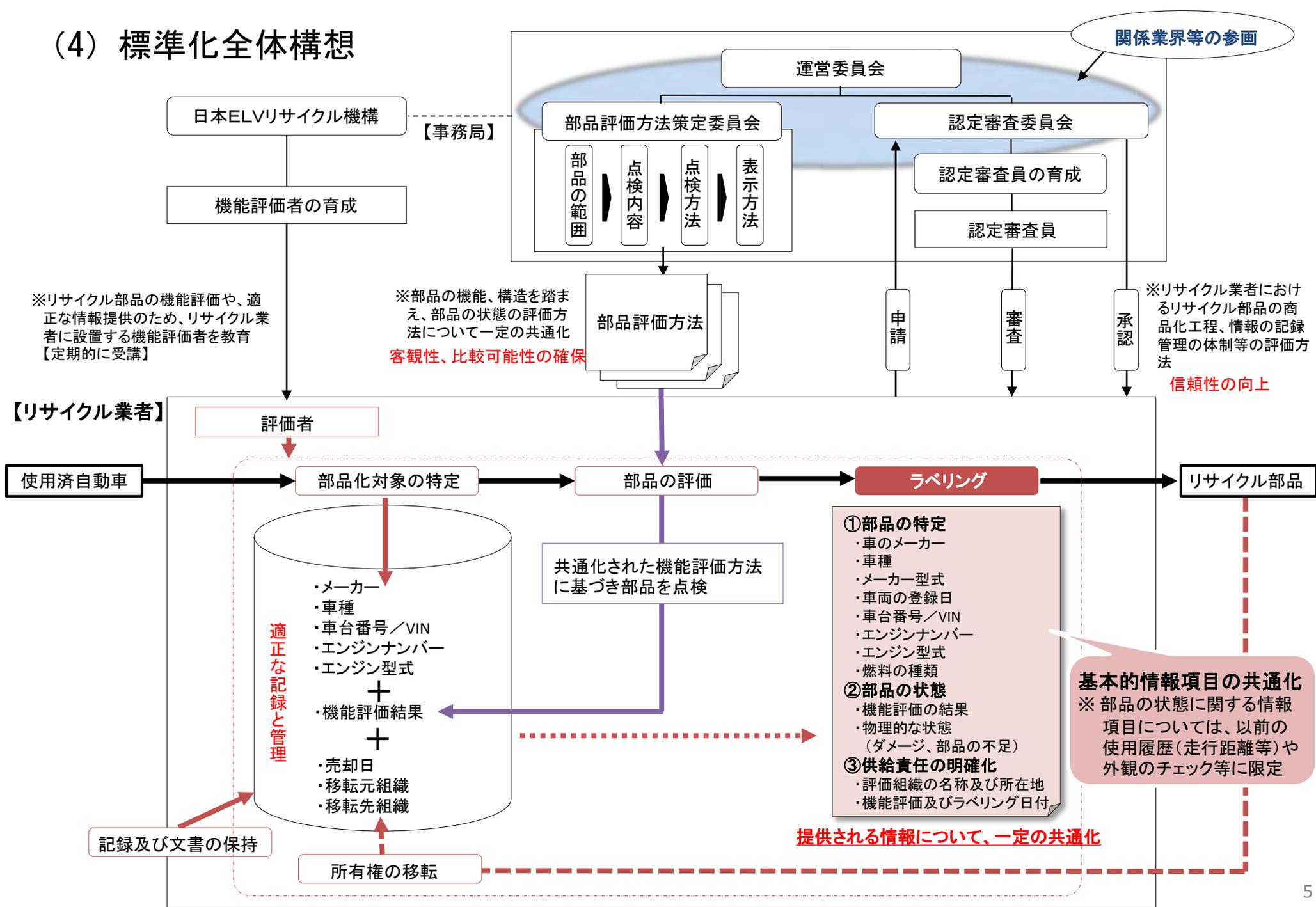
(3) 規格策定の考え方

リサイクル部品の適正な流通環境を整備し、自動車ユーザーの利益を確保していくことが必要

- リサイクル業者、自動車ユーザーの双方にとって、自動車補修部品として最低限の機能(道路運送車両の保安基準)を確保するため、部品の種類に応じた機能評価方法の共通化
- リサイクル業者における機能評価等の実施状況等について認知、評価を確立し、リサイクル業者、並びに部品の信頼性を高める
- リサイクル部品の流通環境も考慮し、自動車ユーザーがリサイクル部品の使用を終了するまで、識別、表示方法の確立



(4) 標準化全体構想



(5) 規格策定の社会的価値

- ◆ リサイクル業界が団体ごとに固有の自主規格による市場を形成しているため、自動車ユーザーとしてはリサイクル部品を使いにくい環境にあったが
⇒規格策定により足元が揃うため、**適正なリサイクル部品市場環境が形成され、ユーザーの利益が確保できる社会**となる
- ◆ 先般経済産業省より発表された「自動車産業戦略2014 -施策編-」の中で、(2)先進的で活力のある国内市場の構築として《**・リユース部品・リビルト部品の更なる利用機会を拡大**するために、ユーザーが必要とする情報がこれらの部品の供給とともに適切に提供される環境を構築する。【2014年度以降も引き続き実施】》と述べられており
⇒規格策定はこれを実行するための施策としての位置付けが大きい
- ◆ 自動車リサイクル法の「使用済自動車に係る廃棄物の減量並びに再生資源及び再生部品の十分な利用等を通じて……」という目的が
⇒適正なリサイクル部品市場環境により実効性が高まる
- ◆ 地球環境問題（資源、廃棄物）の対応手段である「リデュース、リユース、リサイクル」が、
⇒リサイクル部品の利用機会が拡大することにより更に進展する
- ◆ 国内JISをベースに国際化、ISO化を進めることにより
⇒**リサイクル部品の海外販売やリサイクルシステムの海外輸出に貢献**できる

原案作成委員会

- ・規格策定の方向性の確認
- ・原案に対するコンセンサス

販売・生産者

全日本自動車部品卸商協同組合
日本ELVリサイクル機構（事務局）
日本自動車リサイクル部品協議会
日本トラックリファインパーツ協会
NPO法人RUMアライアンス

使用・消費者

日本自動車整備振興会連合会
日本自動車車体整備協同組合連合会
日本中古自動車販売協会連合会
NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット

中立者

山口大学 : 阿部准教授
JETROアジア経済研究所 : 小島主任研究員
日本損害保険協会
日本自動車工業会
日本自動車部品工業会
自動車技術会
日本規格協会
経済産業省製造産業局自動車課
経済産業省産業技術環境局国際標準課
国土交通省自動車局整備課
環境省リサイクル推進室

原案作成WG

- ・業界関係者の意見集約

熊本大学 外川教授
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
日本トラックリファインパーツ協会

NGP日本自動車リサイクル事業協同組合
株式会社JARA
NPO法人RUMアライアンス 等

標準化事業スケジュール(案)

	平成27年度	平成28年度
<流通実態の調査> ① 国内流通の調査 ・補修部品の販売業者のニーズ調査 ・自動車整備業者のニーズ調査 ・自動車ユーザーのニーズ調査 ② 海外流通の調査 ・輸出リサイクル部品の需要国のニーズ調査 ・中古部品供給国の情報提供の状況調査 ③ リサイクル部品の機能評価データ解析 ・データ収集(テスト含む) ・データ評価・解析		
<識別・表示方法> ① 識別レベルの調査(国内) ② 識別レベルの調査(海外) ③ 識別・表示方法の検討 ・識別テストデータの収集・解析 ・表示方法の技術調査		
<基本的な情報項目の特定> ① トレーサビリティの確立 ② リコール等を含めた情報項目の特定		
原案作成	情報項目の整理	標準化
原案作成委員会		

規格構想

自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格の位置付け

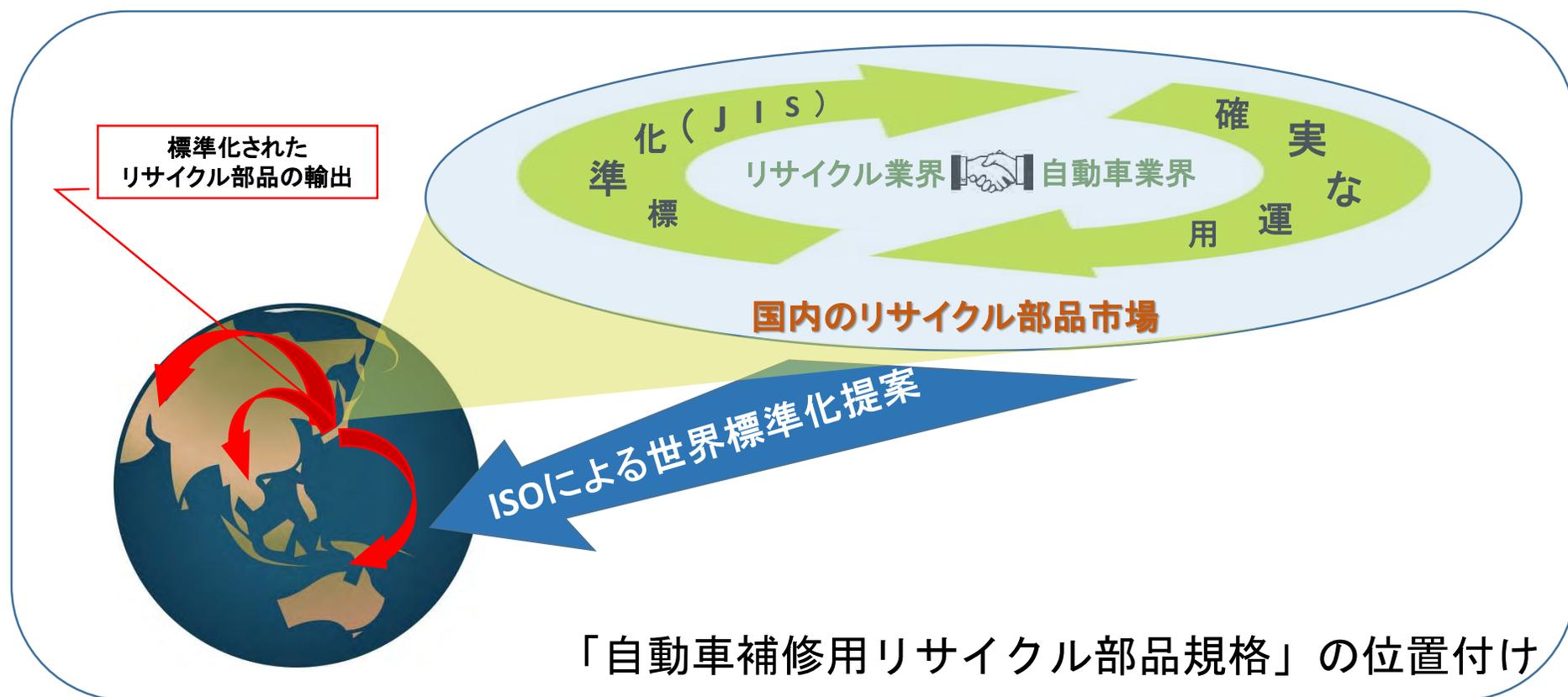
(1) 関連業界団体からのご意見（リサイクル部品の困りごと）

（原案作成委員をお願いに伺ったときのコメントで、赤字はラベリング等の規格に関するご意見）

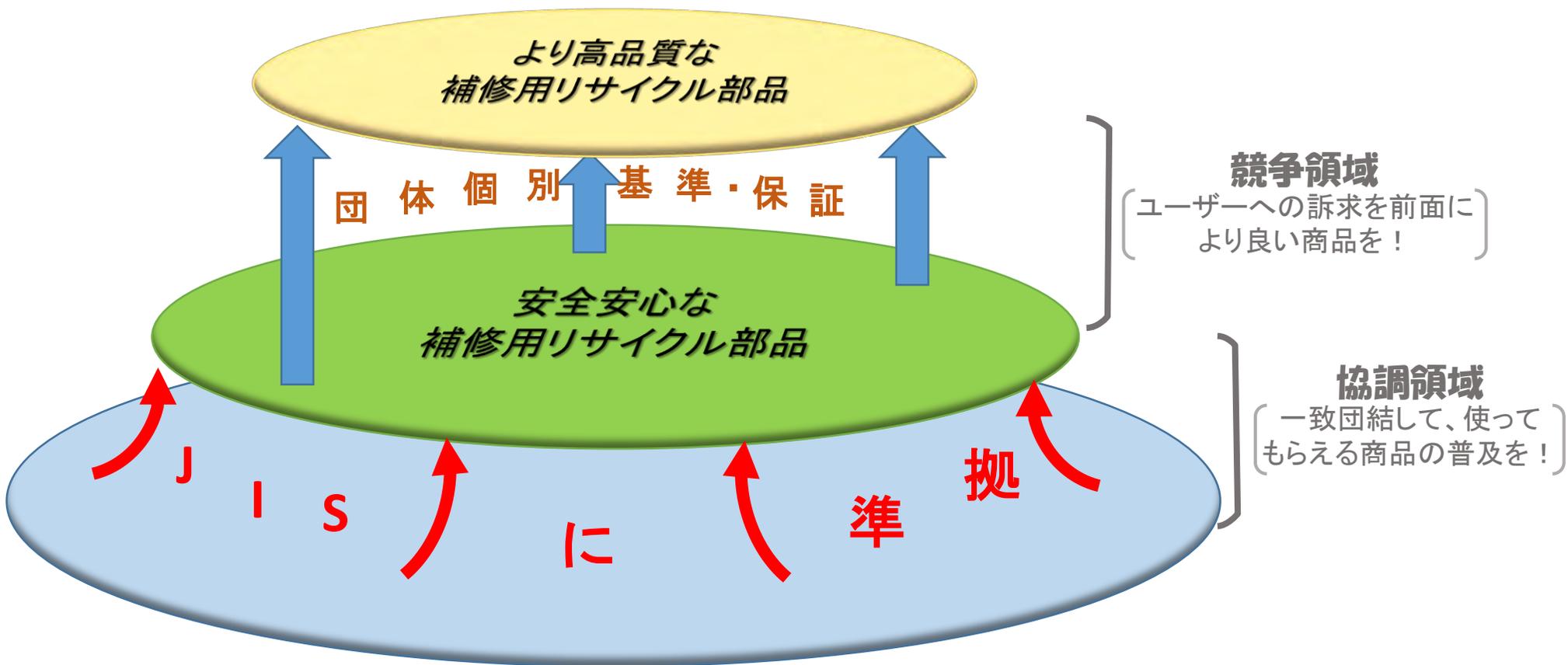
日部協	<ul style="list-style-type: none">・どれも安心という品質にはなっていない・流通コストで価格アップしておりメリットが出にくい・リビルト、リビルター、リユースなど表現が色々あり分かりにくい
日車協連	<ul style="list-style-type: none">・新品部品に対して中古部品でどの位安くなったか分からない・部品の構成が違うので、新品と1:1で価格比較ができない
日整連	<ul style="list-style-type: none">・部品の入手に時間がかかる・整備業者がユーザーに上手く説明できない（どう説明すればよいのか）
損保協会	<ul style="list-style-type: none">・リコール品に対してどういう扱いになっているか不明である・ユーザーへの訴求の方法が難しい（エコと言っているが）
中販連	<ul style="list-style-type: none">・部品がAssyの単位なので整備業者が取扱いを嫌がる・リコール品が分からずに中古車で使われていると困る
部工会	<ul style="list-style-type: none">・製造メーカーにクレームが入るのが困る（メーカー名が部品に付いたままなので）・リユース品かリビルト品か分からない
自技会	<ul style="list-style-type: none">・製品のメーカー名（製造者）が出てしまっているのは好ましくない・名称（用語）が統一されていないので分かりにくい

(2) 今回開発する規格の位置付け

- ✓ 日本工業規格(JIS)として広くユーザーに認知されているレベルの規格化を行う
- ✓ リサイクル部品の輸出市場も鑑みて、ISOや国際的に使用できるレベルを目指す
- ✓ 自動車メーカー、部品工業会などにも理解・協力が得られるような内容とする
- ✓ リサイクル部品の特徴(ASSY、固まり)を生かした規格とし、規格化の価値を発揮させる
- ✓ 業界全体として納得のいく規格とし、スムーズな運用を図れるようにする



(3) 今回開発するJISと各団体基準の位置付け



- 流通する全ての補修用リサイクル部品が、JISに準拠することにより、ユーザーの使用する機会と意欲が増し、幅広い普及が期待できる
- 安全安心をベースに、各団体の品質基準や保証制度をプラスすることにより、ユーザーの利便性(高品質など)を競争力に更なる普及を目指せる

(1) JISマークについての検討

- ❑ 規格化の意義の一つとして、ユーザーに対する安全安心なリサイクル部品として認知し使用してもらうために、ラベルにJISの表示をすることを想定
- ❑ 「JISマークは製品に表示するものであり、今回のラベルにはJISマークそのものは付けられない」
- ❑ JISマークに代わる表示方法として、JIS Q 17050(適合性評価－供給者適合宣言－)を運用することによって実現可能



以上の点より、今回の自動車補修用リサイクル部品のラベリングのJISについては「**自動車リサイクル部品のラベル**」及び「**供給者適合宣言書**」の2つをセットで運用し、ラベルにはJIS〇〇に適合している旨を記載することとした。

(2) 「自動車リサイクル部品のラベル(案)」の考え方

【規格(案)】

- ❑ 規格の対象は自動車リサイクル部品の中の軽自動車及び普通・小型乗用車のリユース部品に適用する
- ❑ 規格の内容は部品の機能や性能を規定するものではなく、部品の素性、情報を提供するものとした。
- ❑ ラベリングの内容としては、リサイクル部品の固有情報の表示、リサイクル部品の状態や部品回収車両の状態、トレーサビリティのための車両情報の表示とした。



部品回収車両情報として【走行距離】【使用年数】をコード化してラベルに記載する予定

(3) 「供給者適合宣言書(案)」の考え方

【供給者適合宣言書(案)】

- この適合宣言書はラベリングの内容がJISに適合していることを、リサイクル部品の使用者である自動車ユーザーに担保する
- リサイクル部品の販売者が供給者であるということを明確にして販売者を適合宣言書の発行者とする。記載内容は、発行者を特定するための情報及び署名。
また、ラベルに表示する情報のエビデンスとなるべき情報も記載する。



部品回収車両情報として【走行距離】【使用年数】のエビデンスを供給者適合宣言書に持たせるために、以下をJARC殿にお願いしたい

- ✓ JARCの管理するリサイクルシステムの情報を、自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格の基本情報(使用済み車の情報)として使用すること
- ✓ リサイクルシステムの使用済み車の情報として、新たに引き取り時の走行距離データを導入し、規格のエビデンスとして活用すること
- ✓ 使用済み車の走行距離情報、など自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格の基本情報として必要な項目を、引取業者または解体業者の画面に追加する
- ✓ 規格に活用する情報は、リサイクルシステムの自動車ユーザー向け情報の「使用済み自動車処理情報検索」から帳票が引き出せるよう追加する

自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格の構想(案)

JIS D 123〇 自動車-自動車補修用リサイクル部品-呼び方のシステム及び仕様表記

1 適用範囲

1.1 この規格は、使用済自動車から回収された自動車部品を再生処理したリサイクル部品の呼び方について規定する。

1.2 この規格は、自動車リサイクル部品の中の軽自動車及び普通・小型乗用車のリユース部品に適用する。ただし、この規格は、リビルト部品や解体部品を対象としない。

1.3 この呼び方では、同じ呼び方のリサイクル部品が、必ずしも同一の性能を示すとは限らない。この規格は、特定領域の部品(エンジン部品、電装部品、外装部品、…など)の性能を特定するために必要なエンジニアリングデータ、性能データを提供するものではない。このような追加データが必要な場合は、別規格(現状では業界団体基準)を参照する。

2 引用規格

3 用語及び定義

4 呼び方のシステム

4.1 一般

自動車リサイクル部品の呼び方のシステムは、次の標準様式による。

呼 び 方						
種 別 記号	規 格 番 号					
	個別項目 ブロック	種類ブロック				
		データ ブロック 1	データ ブロック 2	データ ブロック 3	データ ブロック 4	データ ブロック 5

この呼び方は、記載任意の種類ブロック(自動車リサイクル部品と記す。)及び識別項目ブロックによって構成し、さらに、識別項目ブロックは、規格番号ブロック及び個別項目ブロックによって構成する。

規格番号ブロックには、この規格番号“JIS D 123〇”を記す。

曖昧な表示を避けるため、個別項目ブロックを、次の5つのデータブロックに細分する。

- データブロック 1: リサイクル部品固有情報(ユニーク情報)を表示する。
 - 位置 1: リサイクル部品の中でリユース部品を示す記号“RUP”で識別(4.2.1参照)
 - 位置 2: 板金部品と機能部品を区別する記号を表示する(4.2.2参照)
 - 位置 3: 部品固有番号(4.2.3参照)
- データブロック 2: リサイクル部品の情報を表示する。
 - 位置 1: 部品の状態を表わすコード(4.3.2参照)
 - 位置 2: 部品回収車両の走行距離コード(4.3.3参照)

- 位置 3: 部品回収車両の使用年数コード(4.3.4参照)
- データブロック 3: 部品回収車両情報を表示する。
 - 型式(4.4参照)
- データブロック 4: 部品回収車両情報を表示する。
 - 車台番号(4.5参照)
- データブロック 5: 部品仕様の基礎とするために、追加情報を含む5番目のデータブロックを加えてもよい(4.6参照)。
 - 個別ブロックの最初の文字は、ハイフンとする。それぞれのデータブロックは、互いにコンマで区切る。

4.2 データブロック 1

4.2.1 一般

データブロック 1では、位置 1に、記号“RUP”をハイフンの後に配置してリユース部品を識別する。次に、位置 2~3にリサイクル部品を特定するための情報を示す。各々のコード文字はスラッシュで区切って識別する。

4.2.2 部品種類の区分

データブロック 1の位置 2には、リサイクル部品の種類を区別するために、板金部品を表わす記号“P”又は、機能部品を表わす記号“F”を記載する。

4.2.3 部品固有番号

データブロック 1の位置 3には、部品を特定するための固有番号を、リサイクル部品を生産する際に生産者が個々の部品を管理するために付与する在庫番号 13桁(事業者番号 5桁+在庫番号 8桁)の数字で記載する。

4.3 データブロック 2

4.3.1 一般

データブロック 2では、リサイクル部品の情報について位置 1~3に状態を表わすコード文字で表示する。各々のコード文字はスラッシュで区切って識別する。

4.3.2 部品の状態

データブロック 2の位置 1には、リサイクル部品の状態についての情報を表示する。表示する状態は、板金部品と機能部品に対応する文字で識別する。使用するコード文字を表 1に規定する。

4.3.3 部品回収車両の走行距離

データブロック 2の位置 2には、部品を回収した自動車の走行距離のランクを I, II, III, IV又は Vのコード文字で記載する。使用するコード文字を表 2に規定する。

4.3.4 部品回収車両の使用年数

データブロック 2の位置 3には、部品を回収した自動車の使用年数のランクを a, b, c,

d又はeのコード文字で記載する。使用するコード文字を表2に規定する。

表1 データブロック2: 位置1で使用するコード

位置1			
コード (文字)	板金部品の状態の区別	コード (文字)	機能部品の状態の区別
BA	洗浄美化のみで生産	FA	洗浄美化のみで生産
PB	大きなものを含まない1~3点の傷、へこみがある	FB	欠品がある
PC	大きなものを含む4点以上の傷、へこみがある	FC	欠品及び損傷、液漏れなどがある
PD	軽微な加修(部品交換なし)を施した	FD	軽微な加修(部品交換も含む)を施した

表2 データブロック3: 位置2, 位置3で使用するコード

位置2		位置3	
コード (文字)	走行距離の区別	コード (文字)	使用年数の区別
I	0~10,000km	a	~3年未満
II	10,001~50,000 km	b	3年以上~5年未満
III	50,001~100,000 km	c	5年以上~10年未満
IV	100,001 km 以上	d	10年以上
V	不明		

エビデンスが必要！！

4.4 データブロック3

データブロック3では、リサイクル部品を生産する際に、その基となる部品が回収された自動車の型式情報を表示する。型式は、当該自動車の自動車検査証に記載されている型式記号を括弧の中に入れて表示する。

4.5 データブロック4

データブロック4では、リサイクル部品を生産する際に、その基となる部品が回収された自動車の車台番号を表示する。車台番号は、当該自動車の自動車検査証に記載されている記号と数字を括弧の中に入れて表示する。

4.6 データブロック5

データブロック5には、特定部品の業界団体基準を参考とするために必要な場合など、

追加事項を表示する。例えば、一般社団法人 日本自動車リサイクル部品協議会の基準を参考にする場合には、“JAPRA”を表示する。

5 呼び方の例

型式 LA-GD1の使用済ホンダフィットから回収した“フロントバンパー-ASSY”を、洗浄・美化・点検を実施して乙自動車解体機が生産し甲自動車工業が販売した“リサイクル部品 (リユースFバンパー-ASSY)”である場合は、次のように表記する。

部品 名称	呼称					
	データ ブロック	データブロック				
		データ ブロック 1	データ ブロック 2	データ ブロック 3	データ ブロック 4	データ ブロック 5

自動車リサイクル部品 (JSD 123C-RUPP/1111×1234567C, FA/III/A, (LA-GD1), (GD1-100234C))

データブロック1:

位置1: リユース部品

位置2: 部品種類の区分

位置3: 国産番号

データブロック2:

位置1: 生産状態

位置2: 走行距離

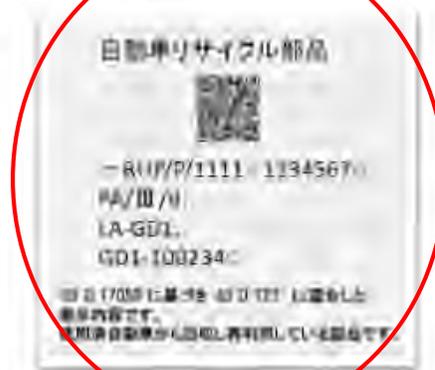
位置3: 使用年数

データブロック3: 位置1: 型式

データブロック4: 位置1: 車台番号

データブロック5: 未使用 (追加記載事項)

【ラベルイメージ】



参考:供給者適合宣言書(案)

JIS Q 17050 に基づく供給者適合宣言書(案)

番号：販売者コード-発行連番

発行者の名称：販売者の事業者名

発行者の住所：販売者の事業所所在地

宣言の対象：自動車リユース部品「部品名称/固有番号」のラベリング内容

上記宣言の対象は、次の文書の要求事項に適合している：

(文書番号)

(表題)

(版数/発行日)

JIS D 1230

自動車補修用リサイクル部品－呼び方のシステム－

0版/2017年1月0日

追加情報：

この部分にJARSとリンクできる情報を記載

廃車証明：使用済自動車として処理されたことの証明書（JARSによる移動報告実績など）

日本ELVリサイクル機構によるラベリング発行事業者認定No.及び生産者の名称

代表者又は代理者の署名：販売事業者の代表者署名

(発行場所及び発行日)

販売会社所在地

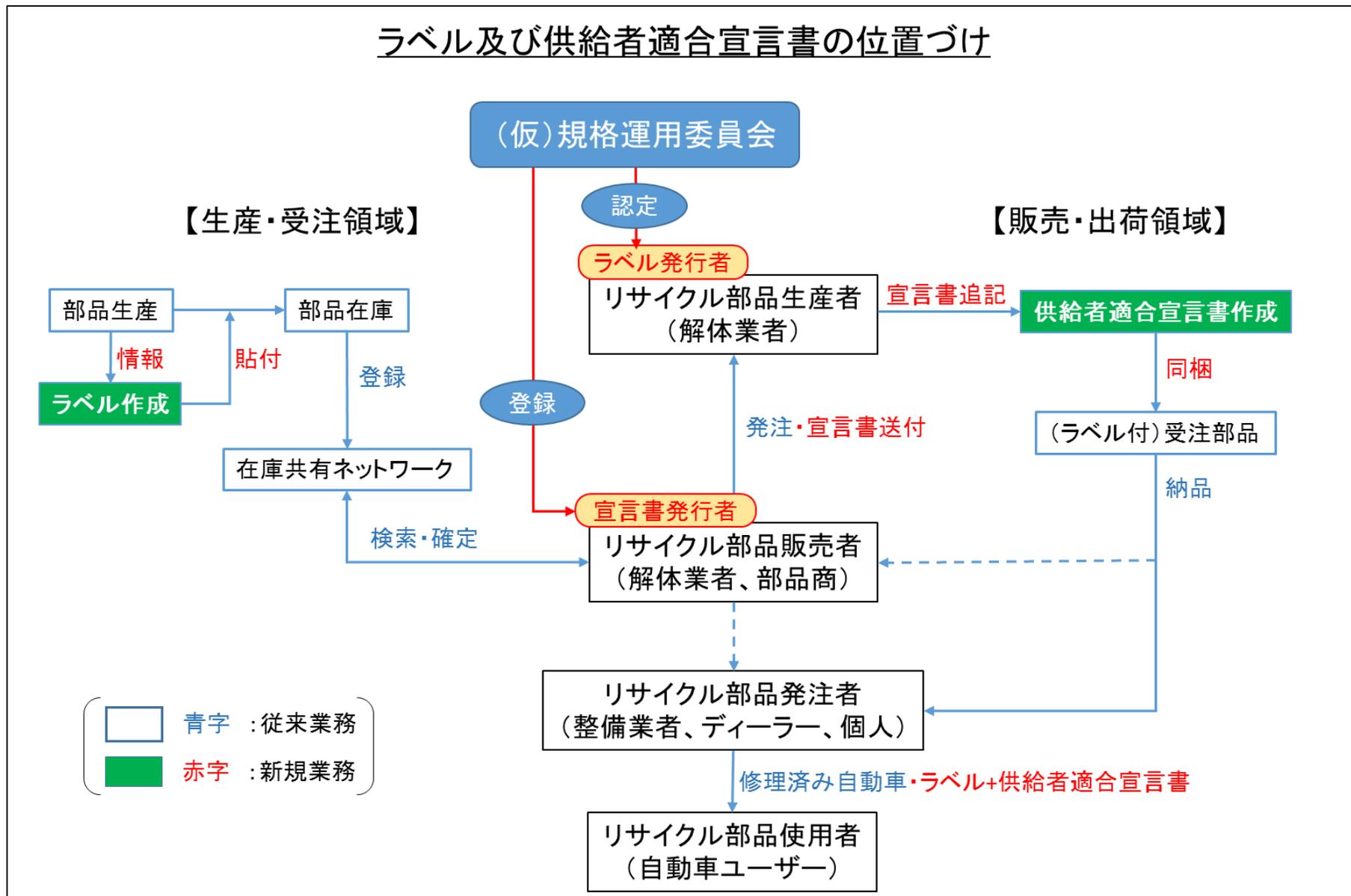
宣言書の発行日

(氏名、役職名)

(発行者から権限を与えられた者の署名又は同等の印)

販売事業者の代表者名 役職

参考:ラベル及び供給者適合宣言書の位置づけ



平成28年度事業

平成28年度の事業に向けて

1. 平成27年度整理した基本的情報項目をもとに、国内でのユーザーニーズ調査及び海外市場でのリサイクル部品流通・使用状況の調査を行った上で、基本的情報項目を最終的に特定する。
2. トラック(大型自動車)系の情報項目の検討を進める。
3. リサイクル部品の状態の表現方法については、平成27年度の表現を更に議論し、より分かり易い表現を設定する。
4. リコールに対する情報項目は今年度概ね判明したが、運用方法を見据えながら再度確認を進めていく。
5. 識別・表示方法については、ユーザーがリサイクル部品の品質に対するJIS規格と誤解しないJIS適合範囲の表示方法を検討し、その表示を実際に使用していくことが可能であるか検討する上で、現物を製作して評価を実施する必要がある、調査と並行して評価を実施する。
6. 以上の事項を検討しつつ、適合宣言書の運用体制や方法についての検討、並びに、リサイクル部品に対する情報の構成、並びにその記載項目及び記入要領等について決定し、自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格原案を作成する

平成28年度の事業スケジュール(案)

4. 2 事業のスケジュール

区 分	平成28年									平成29年	
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
(1) 基本的情報項目の特定											
①国内流通の調査											
自動車ユーザーの必要項目抽出と整理		→									
部品の状態の定性的表現方法整理(リビルト調査含む)		→									
②リコール等への対応手法の検討											
リコール対応に必要な項目の活用方法と検討			→								
③海外流通の調査											
輸出リサイクル部品の流通実態の調査			→								
(2) 識別・表示方法の検討											
①ラベルの在り方の検討											
現実性を鑑みたラベルの調査・検討		→									
②表示方法の検討											
実施可能な表示方法の現物作成と評価		→									
標準化原案の作成			→								
報告書作成											
原案作成WG	4/18	○		○		○		○			○
原案作成委員会					○				○		

原案(案)

委員会後JSAへ提出

規格調整分科会

日本自動車リサイクル部品協議会の取組について
(リユース・リビルト部品の促進)

- ①2011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)
- ②2012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
- ③2013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)
- ④2014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)
- ⑤2015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
- ⑥2015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)

平成 28 年 5 月 31 日

一社) 日本自動車リサイクル部品協議会

代表理事 清水 信夫

安心と信頼をお届けする

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

2012年7月

一般社団法人 日本自動車リサイクル部品協議会

目次

1. ご挨拶 リユース部品「保証基準」「品質基準」共通化の狙い 代表理事 清水 信夫	1
2. 検討の経緯	2
3. 自動車整備業界の要望にこたえる	3
4. 対象品目(第1次)	4
5. 新たな「共通化」の内容	5
(1)「保証基準」の共通化	5
(2)「品質検討基準」の共通化	6
6. 今後の展望	10
(1)「品質検討基準」完成へのロードマップ	10
(2) 増える「自動車電子制御」への対応	11
7.「循環型経済社会」構築への将来展望	12
(1)「グリーンポイントシステム」	12
(2) 循環型構造による効果	13

<参考> 一般社団法人 日本自動車リサイクル部品協議会とは

1.リユース部品「保証基準」「品質基準」共通化の狙い

中古部品流通業界では、多くの整備工場様からのニーズにこたえるために「商品在庫の共有化」が進み、これに伴う「商品の保証」という制度も取り入れられました。しかし、それぞれの「中古部品流通ネットワーク」の生い立ちの違い等から「保証内容の違い」「品質の見極め手法の違い」などがあり、協議会としては、平成10年から数年にわたり、それらの一本化についての検討も行ってまいりましたが、さまざまな事情によって、実現に至らなかった、という経緯がありました。

平成22年1月、「自動車リサイクル法」施行5年を経ての見直しの議論の中で、「使用済自動車の循環的な利用の高度化」という視点から「リユース部品の利用の促進」が課題となり、「各ネットワーク間における品質・保証基準の共通化」こそが利用促進の大きなファクターとなる、という方向性が、産業構造審議会・中央環境審議会専門委員会合同会議によって打ち出されました。

リサイクル部品協議会としても、これを受けて「リユース部品の品質・保証基準の共通化」を平成22年、23年度の重点活動項目として、この問題と真剣に取り組んでまいりました。

本資料の「リユース部品の品質・保証基準の共通化」は、まだ、完成されものではありません。ただし、リユース部品による自動車の修理にあたって、もっとも大切と思われる「補修用リユース部品全部品」の「保証基準」の統一化を図ったこと、主要な機能部品(エンジン・ミッションなど9品目)の「品質検討基準」(品質の見極め手法)の統一化を図ったものであります。

今後は、主要部品以外の部品の「品質検討基準」の完成と、引き続き、「自動車の電子化に伴うリユース部品のあり方」についても検討を重ねてまいりたいと考えております。

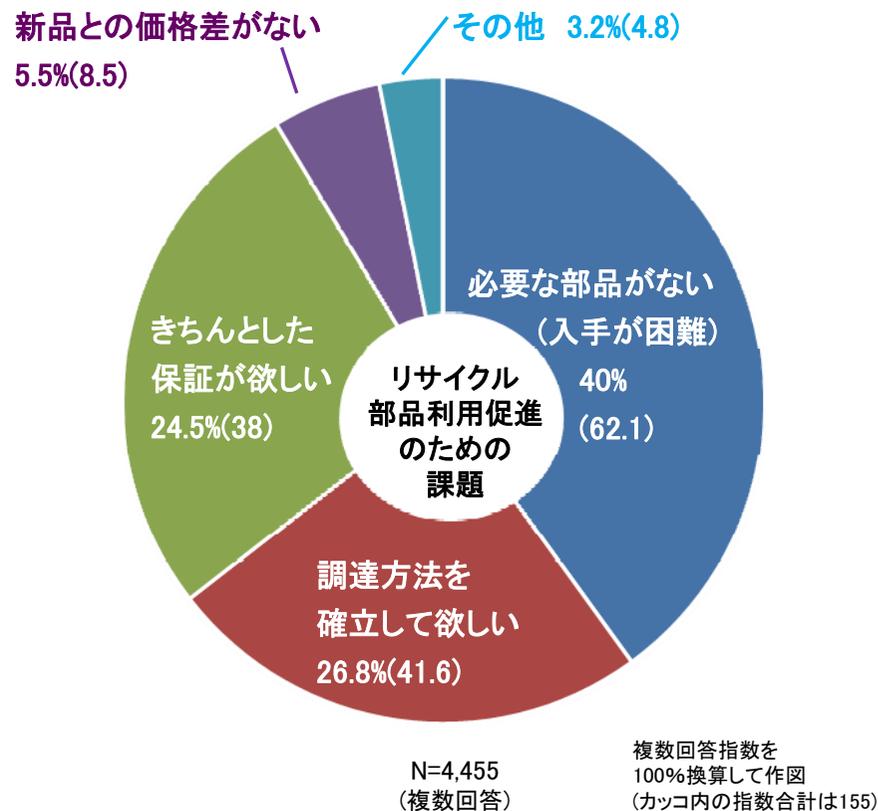
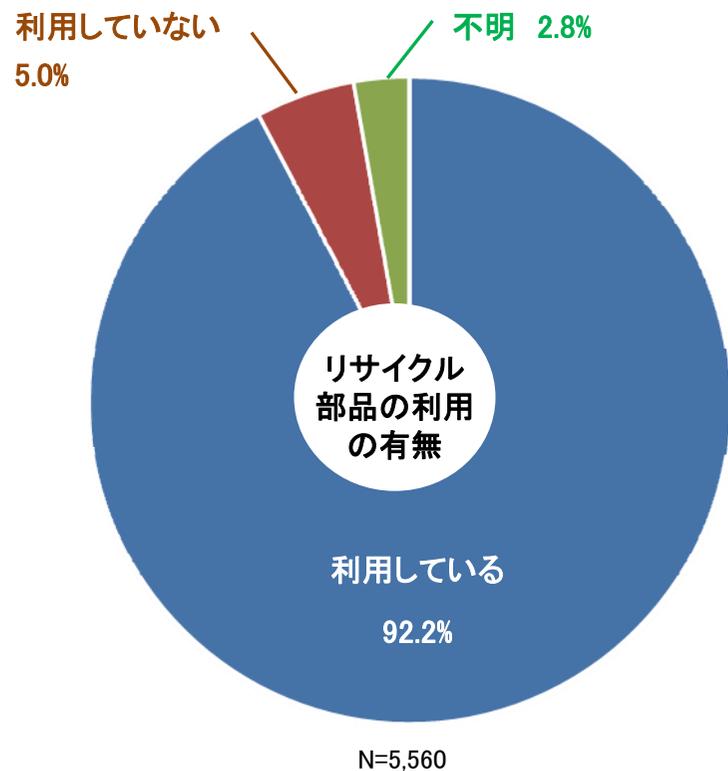
今日、自動車の利用車齢が大幅に伸びてきている市場構造からも「リユース部品、リビルド部品による修理」は今後ますます需要が増大するものと考えられます。リユース部品、リビルド部品を含めたリサイクル部品の利用普及には「ユーザーに分かりやすい品質・保証基準の提示」が不可欠であります。

2. 検討の経緯

平成7年 (1995年)	リサイクル部品協議会設立時に基本事業計画として「品質管理および保証の標準化」を明記。
平成11年 (1998年)	経済産業省の平成10年度補正事業「自動車リサイクル部品電子商取引実証実験」に伴い、取引規定の統一化、品質・保証基準の統一化について議論、報告書にまとめる。
平成13年 (2001年)	自動車リサイクル法制度の検討に先立ち、自動車リサイクルの有効な手段であるリサイクル部品の補修市場における活用推進に向け経済産業省において「自動車リサイクル部品活用促進調査委員会」が設立。同委員会で2ヶ年にわたる検討の中で「リユース部品の品質表示・保証内容」に関わるガイドライン作りが行われた。
平成22年1月	産業構造審議会・中央環境審議会合同会議が「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」を発表。本報告書の「使用済み自動車の循環的な利用の高度化」中で、「(リユース部品の)利用者である整備業者や一般ユーザーの利便性を高める観点から、各ネットワークにおいて異なる品質・保証基準を可能な限り共通化し、それぞれの部品比較、評価しやすい環境を創出する必要がある」と指摘。
平成22年5月	協議会流通委員会で、NGP、SPN、JAPRAの3システムが保有する「保証規定」等についての差異と共通性を仕分け、これをまとめた。また、本件を本格検討する専門委員会「品質・保証検討委員会」の設立臨時理事会で承認した。
平成22年8月	第1回品質・保証検討委員会開催。流通委員会の事前調査報告を元に検討、「統一保証基準」を確定、定例理事会に報告、承認を得た。
平成22年11月	経済産業省と協議会品質・保証検討委員による懇談会を開催、経過説明と今後の進め方について意見交換を実施。
平成23年2月	第2回品質・保証検討委員会を開催。検討品目の整理と「品質見極め手法」の共通化のためワーキング部会設置を決定。第2回検討委の決定に基づき、第1回ワーキング部会を開催。主要機能部品、準主要機能部品9品目の「品質見極め手法」の統一を図った。
平成23年3月	第3回品質・保証検討委員会を開催。ワーキング部会のまとめを承認。「品質見極め手法」を「品質検討基準」と呼称することとした。
平成23年4月	平成23年度第1回臨時理事会開催、第3回品質・保証検討委員会の結果を報告。承認した。

3. 自動車整備業界の要望にこたえる

※平成22年度「整備白書」から



全国の自動車整備工場(認証工場)へのアンケートでは、「リサイクル部品」に対する関心は高く、回答を寄せた5,560工場の92.2%が「リサイクル部品を使用している」と回答している。さらに、「リサイクル部品利用促進のための課題」についての質問では、要望のトップが「ほしいと思っている部品が入手できない」を挙げ、続く要望が「調達方法の確立」で、3番目の要望として「きちんとした保証」を求めている。全体の25%を占めており、この要望に応えようとするのが「品質・保証基準の共通化」である。

4. 対象品目 (第1次)



噴射ポンプ

保証期間「3ヶ月。ただし、3,000kmを超えた場合を除く」
保証内容「代品交換or返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」
※(日整連の定める工数×レバレート)



エンジン

保証期間「6ヶ月。ただし5,000kmを超えた場合を除く」
保証内容「代品交換or返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」
※(日整連の定める工数×レバレート)



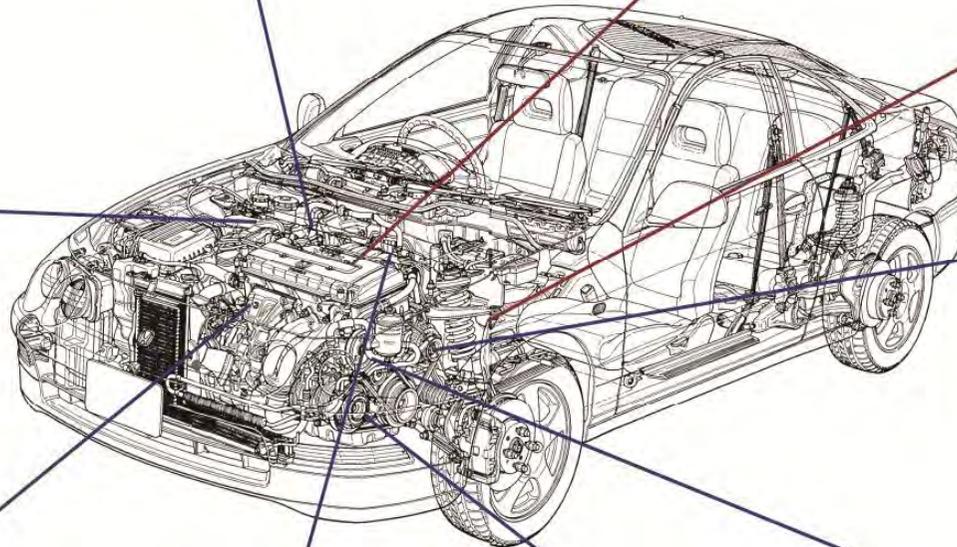
ミッション

保証期間「6ヶ月。ただし5,000kmを超えた場合を除く」
保証内容「代品交換or返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」
※(日整連の定める工数×レバレート)



ターボチャージャー

保証期間「3ヶ月。ただし、3,000kmを超えた場合を除く」
保証内容「代品交換or返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」
※(日整連の定める工数×レバレート)



オルターネーター

保証期間「3ヶ月。ただし、3,000kmを超えた場合を除く」
保証内容「代品交換or返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」
※(日整連の定める工数×レバレート)



セルモーター

保証期間「3ヶ月。ただし、3,000kmを超えた場合を除く」
保証内容「代品交換or返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」
※(日整連の定める工数×レバレート)



スロットルボディ

保証期間「3ヶ月。ただし、3,000kmを超えた場合を除く」
保証内容「代品交換or返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」
※(日整連の定める工数×レバレート)



コンプレッサー

保証期間「3ヶ月。ただし、3,000kmを超えた場合を除く」
保証内容「代品交換or返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」
※(日整連の定める工数×レバレート)



パワステポンプ

保証期間「3ヶ月。ただし、3,000kmを超えた場合を除く」
保証内容「代品交換or返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」
※(日整連の定める工数×レバレート)

5. 新たな「共通化」の内容

(1)「保証基準」の共通化

全ての「リユース部品」が対象

1. 保証基準(一般消費者に示す内容)

①主要機能部品 (エンジン・ミッション)

保証期間「6ヶ月。ただし5,000kmを超えた場合を除く」

②準主要機能部品(7品目)

(コンプレッサー・セルモーター・オルターネーター・ターボチャージャー・
パワステポンプ・噴射ポンプ・スロットルボディ)

保証期間「3ヶ月。ただし、3,000kmを超えた場合を除く」

③上記9品目を除くエンジン関連部品、トランスミッション関連部品、

足回り部品、電装部品

保証期間「1ヶ月。ただし、1,000km以内」

④外装部品、内装部品

保証期間「現品確認期間 = 1週間」

2. 保証基準と保証内容(自動車整備工場等に示す内容)

①主要機能部品 (エンジン・ミッション)

保証期間「6ヶ月。ただし5,000kmを超えた場合を除く」

保証内容「代品交換 or 返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」

※(日整連の定める工数×レバレート)

②準主要機能部品(7品目)

(コンプレッサー・セルモーター・オルターネーター・ターボチャージャー・
パワステポンプ・噴射ポンプ・スロットルボディ)

保証期間「3ヶ月。ただし、3,000kmを超えた場合を除く」

保証内容「代品交換 or 返金(返品)の受付」「再組み換え工賃」

※(日整連の定める工数×レバレート)

③上記9品目を除くエンジン関連部品、トランスミッション関連部品、

足回り部品、電装部品

保証期間「1ヶ月。ただし、1,000km以内」

保証内容「代品交換または返金(返品)の受付」

④外装部品、内装部品

保証期間「現品確認期間 = 1週間」

保証内容 代品交換または返金(返品)の受付

(2)「品質検討基準」の共通化

1. 主要部品に関わる品質検討基準

主要部品	測定条件	測定内容	測定上の留意点
エンジン	車上作動テスト 及び検査機器チェック	①始動性	①良・否の選択
		②異音の有無	②有・無の選択
		③排気ガスの内容・色	③有・無の選択
		④ラジエターへの吹き返し	④良・否の選択(ラジエター内汚れ目詰りの確認)
		⑤オイル漏れの有無	⑤各箇所において有・無を確認
			・ヘッドカバーの確認
			・ヘッドガスケットの確認
			・オイルパンの確認
			・タイミングカバーの確認
			・フロントオイルシールの確認
		⑥アイドルリング、レーシングの状態	⑥良・否の選択
		⑦ブローパイガスの状態	⑦良・否の選択
		⑧オイルの汚れ	⑧有・無の確認
⑨スラッジの確認	⑨カバーを外し有・無の確認		
⑩カムシャフトの傷	⑩スラッジ確認に合わせて点検		
⑪水漏れ	⑪有・無の確認		
⑫外傷・欠品の確認	⑫有・無の確認		
※①～⑫の他、コンプレッションの測定値を把握することが望ましい			

主要部品	測定条件	測定内容	測定上の留意点
トランスミッション (オートマチック)	実走行テスト ※リフトテスト項目も行う	変速ショック、タイムラグ等すべての変速を確認	
	リフトテスト ※実走行テストが できない場合	①すべての変速の滑らかさを確認	①暖機を十分に
		②オイルの量の確認	②良・否の選択
		③オイルの汚れの確認	③目視点検、金属粉等の確認
		④異音の有無	④有・無の確認
		⑤シフトレバーの動き	⑤良・否の選択
		⑥インプットシャフトのガタ	⑥有・無の確認
		⑦オイル漏れ	⑦にじみ含め有・無の確認
		⑧オイルパンのへこみ	⑧有・無の確認
		⑨インヒビタースイッチの作動	⑨良・否の選択
		⑩タイムラグテスト	⑩N-D及びN-Rの切替え時間
		⑪油圧	⑪ライン圧、ガバナー圧を測定
		⑫ストールテスト (タコメーター装備車のみ)	⑫Dレンジ及びRレンジで行うこと 回転数(rpm)を測定
⑬外傷、欠品の確認	⑬有・無の確認		
※CVT搭載車についてもオートマミッションの測定に準ずる			
トランスミッション (マニュアル)	実走行テスト	変速ショック、タイムラグ等すべての変速を確認	
	リフトテスト	①すべての変速の滑らかさを確認	①暖機を十分に
		②オイルの量の確認	②良・否の選択
		③オイルの汚れの確認	③目視点検、金属粉の確認
		④異音の有無	④有・無の確認
		⑤シフトレバーの動き	⑤良・否の選択
		⑥インプットシャフトのガタ	⑥有・無の確認
		⑦オイル漏れ	⑦にじみ含め有・無の確認
		⑧オイルパンのへこみ	⑧有・無の確認
		⑨外傷、欠品の確認	⑨有・無の確認

2. 準主要部品に関わる品質検討基準

準主要部品	測定条件	測定内容	測定上の留意点
スターターモーター／セルモーター	車上作動テスト	①プル・イン(ピニオンギアの飛び出し確認)	①良・否の選択
		②ホールディングコイルの維持(ピニオンギアのプレ)	②良・否の選択
		③異音の有無	③有・無の確認
	単体テスト	①プル・イン(ピニオンギアの飛び出し確認)	①良・否の選択
		②ホールディングコイルの維持(ピニオンギアのプレ)	②良・否の選択
		③ピニオンギアの状態	③ギアの欠け等の有無確認
		④無負荷点検	④アンペア測定後、良・否の選択
		⑤シャフトのガタ	⑤有・無の確認
		⑥外傷、欠品の確認	⑥有・無の確認
オルターネーター／ダイナモ	車上作動テスト 及び検査機器チェック	①異音の有無	①有・無の確認
		②プーリーの振れ	②有・無の確認
		③シャフトのガタ	③有・無の確認
		④オイル漏れ	④にじみを含み有・無の確認
		⑤無負荷試験	⑤標準時12.4V以上で可
		⑥負荷試験	⑥高回転時のボルト上昇は不可
クーラーコンプレッサー	車上作動テスト 及び検査機器チェック	①オイル漏れ	①にじみを含め有・無の確認
		②オイルの汚れ	②有・無及び金属片等の確認
		③マグネットクラッチの作動	③良・否の確認
		④異音の有無	④有・無の確認
		⑤シャフトのガタ	⑤有・無の確認
		⑥クラッチの回転状態	⑥良・否の確認

準主要部品	測定条件	測定内容	測定上の留意点
パワステペーンポンプ	車上作動テスト	①オイルの量	①良・否の確認、汚れ具合も確認
		②オイルの漏れ	②にじみを含め有・無の確認
		③ステアリングの重さ	③良・否の確認
		④異音の有無	④有・無の確認
		⑤プーリーの振れ	⑤有・無の確認
		⑥シャフトのガタ	⑥有・無の確認
		⑦外傷、欠品の確認	⑦有・無の確認
ターボチャージャー	車上作動テスト	①本体損傷の確認	①有・無の確認
		②スムーズな加速の確認	②良・否の確認
		③異音の有無	③有・無の確認
		④オイル漏れの有無	④白煙が出る場合は漏れ箇所確認
		⑤アクチュエーターの作動確認	⑤良・否の確認
		⑥インナープロペラの損傷、ガタ確認	⑥良・否の確認
		⑦ウォーターラインのさびの確認	⑦有・無の確認
		⑧オイルラインのスラッジの確認	⑧有・無の確認
		⑨本体エグゾースト側のクラック確認	⑨有・無の確認
噴射ポンプ	車上作動テスト	①本体損傷の確認	①有・無の確認
		②パッキング等からの燃料漏れ確認	②有・無の確認
		③スロットル内のさび、汚れの確認	③有・無の確認
		④異音の有無	④有・無の確認
		⑤回転を上げての検査の状態	⑤黒煙、白煙が出る場合は要確認
スロットル・ボディー	車上作動テスト	①本体損傷の確認	①有・無の確認
		②暖機前回転数と暖機後回転数確認 ※回転数に変化のない場合、ISCVの可能性異常、 またはウォーターライン目詰りの可能性あり	②良・否の確認
		③吹きあがりの確認	③良・否の確認
		④試験後、冷却水の気化を行う	④再確認

※近年のスロットル・ボディーは学習機能が付いている場合もあり、リセットしないと不調の原因になる

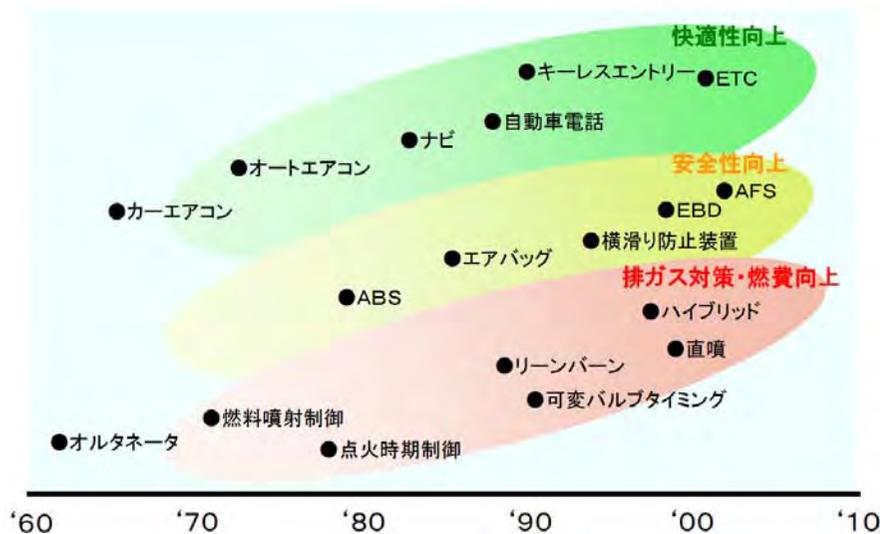
6. 今後の展望

(1)「品質検討基準」完成へのロードマップ

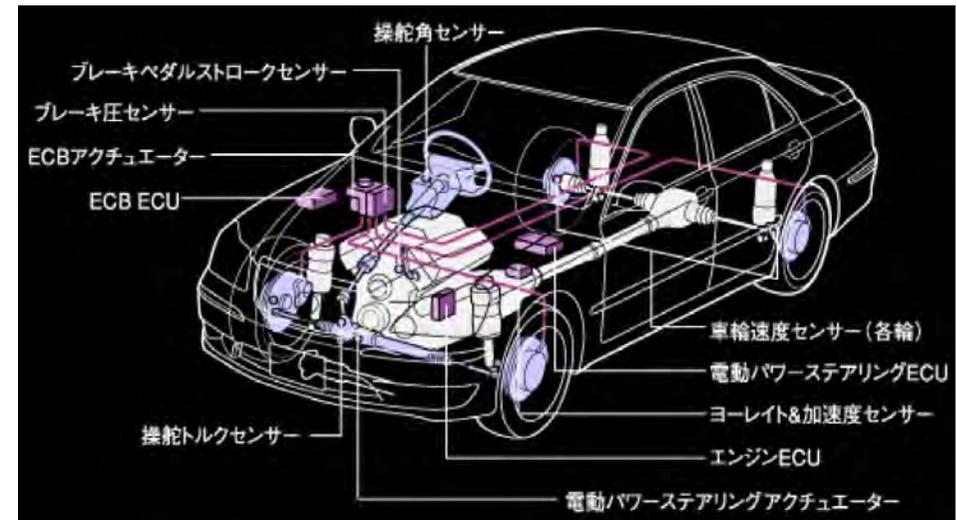
作業行程	2012(平成24)年			2013(平成25)年			2014(平成26)年		
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬
9品目以外のアイテムの 品質検討基準策定		▶							
自動車電子化に伴う アイテムへの対応の検討				▶					
自動車電子化に伴う アイテムの品質検討基準策定							▶		

(2) 増える「自動車電子制御」への対応

環境性能、安全性能、快適性を追求する中で電子制御が拡大



今や、車内のいたるところに電子制御ユニットが搭載



図・出典：経済産業省自動車課 講演資料抜粋

◆電子化の促進が「リユース部品」にもたらすもの

1997年、トヨタのハイブリッド車「プリウス」発売前後から「車両・車体制御」関連の電子化が急速に進んできた。エアバッグシステムの増強、バックモニターの採用、電子制御ブレーキ、電動式リアゲート、パーキングアシスト、電子キーシステム等々である。電子キーシステムを例にあげると、センターとなるECUはエンジンECU、ステアリングロックECUなど主要なECUと連動しており、キー持ち主のIDが判断できなければ、全ての機能が作動しない、といった仕組みになっている。だが事故等に伴う「部品の再利用」の段階ではソフトウェアのリセットを含む複雑な対応が必要だ。簡単に取り出し「リユース部品」として再利用することは困難となり、今後の大きな課題とされる。

7.「循環型経済社会」構築への将来展望

(1)「グリーンポイントシステム」

◆CO2の削減を数値化(=見える化)する画期的なシステムです。

自動車リサイクル部品を使用することで「環境に対する負荷」をどれだけ削減しているかが具体的に数値で分かります。



①会員各社のシステムとの連動が可能です。

NGPシステム・JAPRAシステム・スーパーラインシステム・JTPシステム・BIG WAVEシステム・ECO LINEシステムと連動しています。

②早稲田大学環境総合研究センターとの約3年間の共同研究です。

会員各社の販売データとJAPRAの車両データと早稲田大学のCO2データにより、部品ごとの信頼性の高い統一されたCO2削減データが算出されます。

③お客様毎にご利用分のCO2削減貢献レポートを作成します。

定型フォーマットにより、PDF出力やCSVファイル出力が可能ですので、そのままお客様にお渡しできます。

(2) 循環型構造による効果



リサイクル部品供給業者の役割

(1) 整備工場へのアピール

- ① 「保証付きグリーンポイント部品」の安定供給
- ② 「CO2削減貢献」で在庫促進への支援

(2) 消費者へのアピール

- ① リサイクル部品の認知度向上
- ② 修理への賢い選択肢の拡大
- ③ 「CO2削減貢献」への役割認識

(3) 3者の Win Win の関係が成立

一般社団法人 日本自動車リサイクル部品協議会

〒105-0004 東京都港区新橋3-15-8 精エビル6階

電話 03-5472-4182 FAX 03-5472-4183

<http://www.japra.gr.jp> メールアドレス info@japra.gr.jp

愛知県における情報発信等の 取組み

平成28年6月23日

第5回 情報発信の在り方等に関する検討会

愛知県

愛知県における情報発信等の取組み

▶ ユーザーへの情報発信

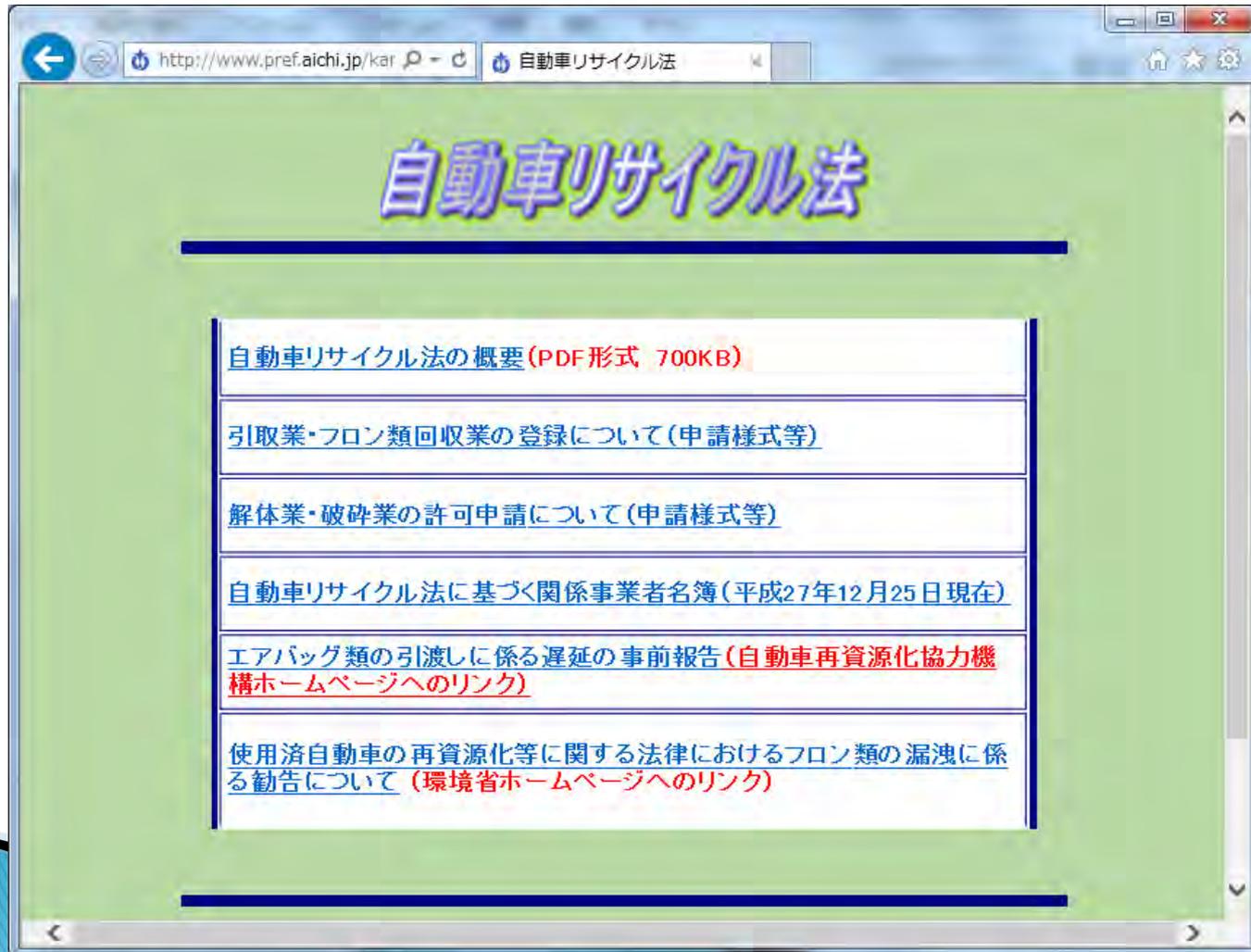
- ✓ ホームページによる制度概要等の周知
- ✓ ポスター掲示等
- ✓ 映像の放映

▶ 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

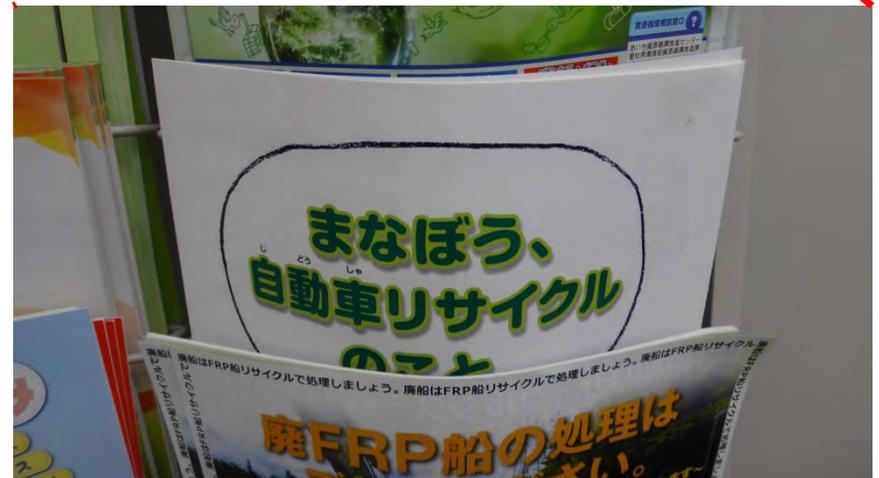
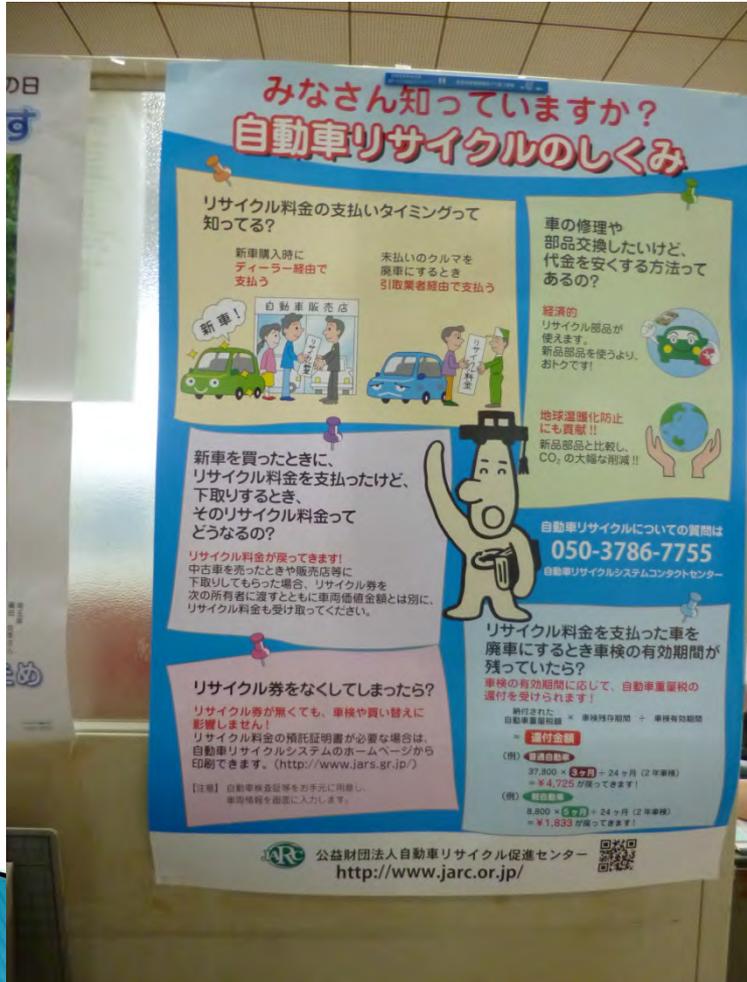
ユーザーへの情報発信①

- ✓ 県ホームページによる制度概要等の周知



ユーザーへの情報発信②

✓ 窓口におけるポスターの掲示等



ユーザーへの情報発信③

- ✓ 環境学習施設(あいち環境学習プラザ)における映像の放映、DVD貸出



解体業者等への情報発信①

- ▶ 許可（登録）申請時における情報提供必要に応じて以下の内容を説明
 - ✓ 自動車リサイクル制度
 - ✓ 電子マニフェスト制度
 - ✓ 作業時における注意点
 - ✓ 指導事例紹介による注意喚起

解体業者等への情報発信②

- ▶ 外国人事業者向け指導マニュアルの活用
 - ✓ 独自に作成したマニュアルを外国人事業者の指導等で活用
 - ✓ 許可申請時、立入時で、確認項目を設定
 - ✓ 項目ごとに、指導内容とその必要性について日本語と英語を併記
 - ✓ 指導票の様式についても英語を併記

解体業者等への情報発信③

- ▶ 情報管理センターの活用
 - ✓ 県庁で遅延報告の受信
 - ✓ 県庁から定期的に出先機関へ情報提供
 - ✓ 情報をもとに出先機関が立入等を行い、
処理状況の確認及び電子マニフェスト制度
について指導
 - ✓ 指導結果を県庁へ報告

《総括》

●2004年度から2008年度の活動：

(狙い) 幅広くユーザーに自動車リサイクル制度(以下、「自り制度」という。)に対する認知度を高める
(実施内容) 自動車製造業者等、関係団体、関連事業者、自治体、国等と連携しながら情報発信 等

●2009年度から2011年度の活動：

(狙い) 単なる認知から理解の深化へと活動をシフト
(実施内容) ユーザーの理解状況を確認するために、定期でアンケート調査を実施
ユーザー負担のリサイクル料金の使われ方及び自り制度へのユーザーの関わり方を情報発信 等

●2012年度から2014年度の活動：

(狙い) これまでの JARC 情報発信等の振り返り・改善計画、30歳未満の若年層の認知度向上
(実施内容) 自り制度指定法人 10周年を機に、2014年5月『消費者との懇談会』、2014年8月『事業者との意見交換会』などを通じて JARC 情報発信等の現状確認を受け、また他リサイクル団体の取組みと比較しながら振り返りを実施 等

●2014年度下期以降の活動：

(狙い) これまでの JARC 情報発信等の振り返りのもと、改善を実施中
(実施内容) 30歳未満の若年層の認知度向上、映像制作、Web ページの全面見直し 等

- ・記事に取上げられるような情報をマスメディアに発信、JAFメイトへの記事掲載、ラジオ/CM、映像制作、関係団体との共有
- ・JARCホームページの改訂(「情報提供を意識し、資料・データ集専用ページ、若年層向けに特化した専用サイトを開設、情報提供間口を広げるためスマートフォンサイトを開設、他)

②JARC情報発信等の課題把握、事業者ニーズの把握、これまでの活動の振り返り

- ・『自動車リサイクルの広報のあり方』に係る消費者懇談会を開催し、そこで得られた問題・課題を整理
- ・新車/中古車販売事業者のニーズを引出すためのヒアリングを実施
- ・自動車ユーザーに対する自動車リサイクルに係るアンケート調査を実施

*** (要改善点) ユーザー、事業者等ニーズを引き出し、関係団体と情報共有・連携する仕組みが必要。この仕組みの中で、恒常的なJARC情報発信の振り返りが行えるように改善が必要。**

(3)活動の具体例(一例)



消費者懇談会



エコプラケツ展



自動車教習学科教本

2014年5月 『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を開催。当日は、環境問題関連の NPO 等でご活躍される 15名の女性の方から貴重なご意見を頂きました。

1. 自動車ユーザー向けの取組み

(1)活動の概況

	04~08年度	09~13年度	14年度~
ターゲット	・幅広いユーザー	・幅広く一般ユーザー ・若者ユーザー	・若者ユーザー ・幅広く一般ユーザー
カ点	・リサイクルを幅広く周知	・リサイクル内容を周知 ・ユーザー意見の確認	・若者ユーザーに周知 ・ユーザー意見を踏まえた活動
活動概況	・幅広くユーザーにリサイクルを確認していただくために『 広報活動 』を最重要課題と位置づけ関係者と協力し活動 ・訴求力のあるマスメディアを中心に大々的に宣伝・広報	・アンケート調査など『 広聴活動 』を強化、リサイクル料金の使われ方等の情報発信を推進 ・若者の認知向上に向けた『 教育活動 』の取組みを強化	・若者の認知向上に向けた『 教育活動 』の取組み強化を継続 ・ユーザーや関係者の確認を受けながら、情報提供を推進

(2)主な活動(一例)

ユーザーが負担するリサイクル料金の使われ方及び自り制度へのユーザーの関わり方など訴求点とし、2009年から2014年度までに取組んだ情報発信等は以下のとおり。

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を開催した。その他、事業者ニーズを確認するためにヒアリングを実施した。

①訴求点に係る情報発信

- ・自動車教習所学科教本に広告掲載、映像配信、自動車教習生向けの冊子に記事掲載
- ・チラシ/ポスターを関連団体・自治体・各種イベントを通じて配付、NEXCO東日本SA/PAに掲示

(4)JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データの情報発信の取組み

自り制度の指定3法人の活動実績を取りまとめ、下表情報を発信した。資金管理業務諮問委員会、並びに離島対策等検討会などでご審議いただいた資料・議事録を公開した。この他、ユーザー等に向けて活動実績を分かりやすく取りまとめた「JARCデータBook」を公開した。

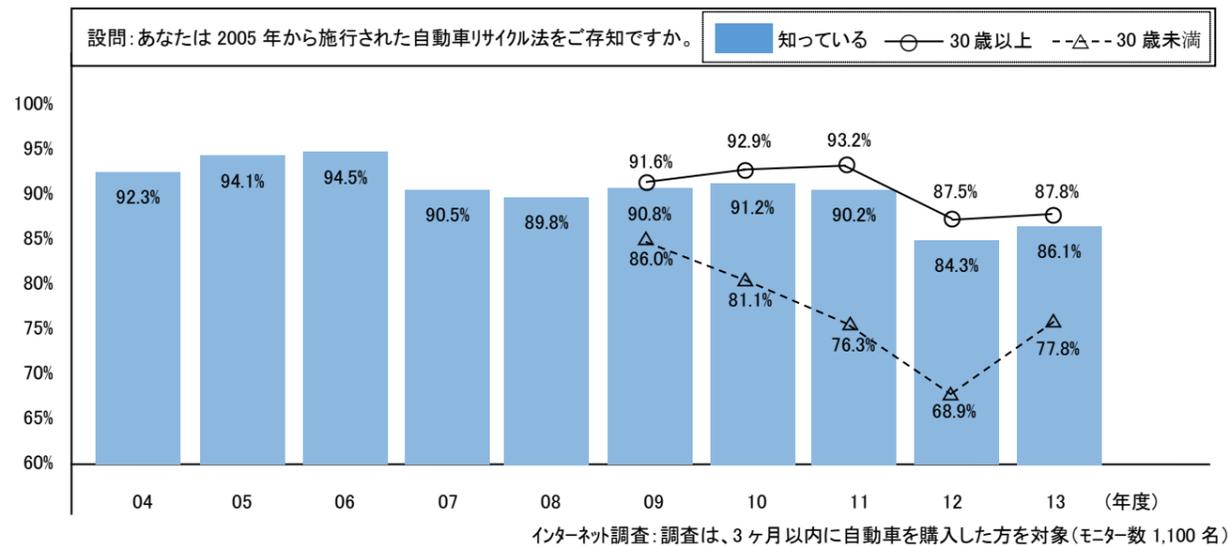
区分	項目	主な発信先	内容
資金管理業務	預託額・払渡額等の状況	ユーザー	預託台数・預託金額、払渡台数・払渡額、輸出取戻台数・払戻額、各年度で得た運用利益金、特預金出えん等額、再資源化預託金等残高、他
	預託金等の運用状況		預託金等キャッシュベース入金額・支出額・前期繰越額、運用可能額に対する債券取得額、新規取得債券種別構成比、新規取得債券評価指標利回・実績最終利回り、月末保有債券年別限構成、保有債券全体最終利回り推移、他
	預託金等の利息計算利率		利率推移、利率算式、各年度運用利益金総額、年度末預託金等残高、等

再資源化等業務	自動車製造業者等からの受託業務、義務者不存在車両の再資源化等の実績、他	ユーザー	再資源化等の実績(使用済自動車台数、特定再資源化等物品引取重量、エアバッグ類引取個数、再資源化収支状況、再資源化率、他)
	離島対策支援事業の実績	ユーザー	市町村別事業計画・実績(保有台数、台数、事業額、台あたり単価、JARC団出えん額、執行率、他)
	不法投棄等対策支援事業の実績	自治体	市町村別事業実績(投棄物の種類、台数または重量、事業額、JARC出えん額、返還額、他)
情報管理業務	使用済自動車、解体自動車の引取・引渡報告件数	自治体事業者	移動報告工程別の引取・引渡件数(引取工程、フロン類回収工程、解体工程、破碎工程)、特定再資源化等物品の引取・引渡報告件数(フロン類再利用・破壊、エアバッグ類ガス発生器の回収・作動等、自動車残渣)
	フロン類年次報告	ユーザー	都道府県・保健所設置市別フロン類年次報告集計値(自動車製造業者等への引度量、再利用量、再利用者台数、年度末保管量、他)

*** (要改善点) 発信する情報にメリハリがなく、アピールポイントが分かりにくい。また、リサイクルに関わる方の姿が見え難い。**

(5) 認知度の推移

現在、自動車ユーザーの約86% (2015年3月調査) が自り制度の存在を認知しており、リサイクル料金支払い、引取業者への使用済自動車引渡し等をご理解いただいている。30歳未満の若年層の認知度が低い傾向が観られることから、認知向上に向けて取り組んでいる。



*** (要改善点) 30歳未満の若年層の認知度が30歳以上の一般層と比べて低いため、若年層にターゲットを絞り、効果的な情報発信の取り組みが必要。**

2. 関連事業者向けの取組み

関連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、自リシステムの操作や実務運用に係る問い合わせ等に対応している。また、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している。その他、事業者ニーズを確認するためにヒアリングを実施した。

(1) 主な活動

① 関連事業者による円滑な業務運用

- ・コンタクトセンターとして、統一した問い合わせ窓口及び事業者登録窓口を運営
- ・マニフェスト誤発行防止の注意喚起、関連事業者の登録許可更新の手順を掲示
- ・コンタクトセンターへの問合せをFAQ化・事例集を掲示
- ・事業者向けの自リシステム利用規約・約款・実務マニュアルを掲示
- ・中古車売買時におけるリサイクル料金の取扱いを周知
- ・ページ数が多かった事業者向けマニュアルのページ数削減し、分かりやすく改訂し、掲示

② 関連団体等との連携・情報共有

- ・日本ELVリサイクル機構が行う自動車リサイクル士に係る講師へのレクチャーを実施

*** (要改善点) 関係団体との情報共有・連携を一層強化し、相手方ニーズに応じた情報発信・後方支援。**

(2) 活動の具体例(一例)



特に多い問合せ週間トップ10 事業者向け実務マニュアル マニフェスト誤発行チラシ 移動報告間違い事例集

3. 自治体向けの取組み

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している。また、JARC が自治体の後方支援が図れるように不法投棄等対策事業を共有し、JARC 不法投棄対策支援事業の手引きを周知している。この他、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した。

(1) 主な活動

① 電子マニフェスト制度の安定運用が図られるように自治体と情報共有

- ・リサイクル工程における引取引渡遅延状況、マニフェスト発行取消状況、使用済自動車のエアバッグ類・フロン類装備の乖離状況、登録許可更新実務を行政連絡会で共有
- ・コンタクトセンターへの入電が多い問合せをFAQ化
- ・電子マニフェストの遅延報告、年次報告関連のシステム操作・対応手引書を作成配付
- ・東日本大震災による番号不明被災自動車の対応、他
- ・自治体向けにアンケート調査を実施(JARC に対する報告徴収の運用について)

②不法投棄対策等の後方支援

- ・自治体向け離島対策支援事業手引書、不法投棄対策支援事業手引書を作成配付/更新
- ・不法投棄対策支援事業の各事案を行政連絡会で共有
- ・不法投棄等対策支援事業にかかる手引書・マニュアル等を分かりやすく改訂し Web ページに掲載
- ・離島対策支援事業の一環で離島住民向けのチラシを作成配布
- ・自治体向け離島対策支援事業手引書、不法投棄対策支援事業手引書を作成配付・更新
- ・東日本大震災による番号不明被災自動車の対応、他

*** (要改善点) 自治体毎の地域ニーズを把握し、そのニーズに応じた柔軟な対応。**

不法投棄等の未然防止の施策、使用済自動車の価値に係る情報発信等の取組み。

激甚災害への対応に係る関係自治体との情報共有・連携強化。

(2)活動の具体例(一例)

不法投棄対策事例集 離島対策支援事業手引書 番号不明被災自動車対応

4. 課題(現時点での課題認識)・・・前述の要改善点をまとめると次のとおり

(1)活動の振り返りによる課題(消費者懇談会、事業者意見交換、アンケート調査結果から引用)

- ①チラシ・ポスター等の内容、Web ページに掲載する情報が相手に伝わっていない
 - ・チラシ・ポスターの閲覧者が限られており、幅広く自動車ユーザーが閲覧できる施策の検討が必要
 - ・誰向けの情報なのか区分が必要。消費者は何処を見るべきか、メリハリが必要
 - ・アピールポイントを分かりやすくし、自り制度のコンセプト等を分かるようにする工夫が必要
 - ・自動車リサイクルに関わる方の姿が見えるように、その取組みの発信が必要

②30歳未満の若年層の認知度が低い点について対策が必要

振り返りを踏まえた現在取組み中の施策

- 若年層の認知向上に向けた活動を推進。
特に運転免許取得中の教習生への情報発信に力点を置く [2012 年度から実施中]
- * 特に若者世代が多い自動車教習生を自動車ユーザー予備軍と位置づけ
- * 新規免許取得者約 100 万人の内、約 8 割が 18 歳から 25 歳の年齢を占める(2012 年度時点)

- 幅広く自動車ユーザーに自動車リサイクルを知っていただく活動を推進[2014 年度から実施中]
- ・全国高速道路サービスエリア・パーキングエリアにポスター掲示
- ・JAF メイト等、訴求力ある媒体を用いた広告活動を推進
- * 高速道路サービスエリア/パーキングエリアは集客数が多く(例 29 カ所で約 1,000 万人/月)、「JAF メイト」の購読者数は約 1200 万部。ターゲットを自動車ユーザーに絞ることができる媒体等を活用

- 自り制度のコンセプト等の映像化 [2015 年度製作中]
- * 『映像』の方が、視覚・聴覚により伝えたい内容を絞ることができ、解説を加えることもできるため、文字文書やプロセス図だけの内容より伝わりやすい。また、制度制定の背景やコンセプト等を伝えることにより体系的に理解が得られやすく、自らが負担するリサイクル料金の使われ方についても更にご理解が得られやすい。

- 読み手を意識した Web ページへと全面刷新 [2016 年度実施予定]
- * 誰向けの情報であるかによって Web ページの入口を分け、同じ内容を説明するにしても、その読み手を意識して言葉を平易にし、文章を短くするなど工夫する

(2)将来に向けた課題(凡例:●合同会議で示された課題、* JARC が自己認識する課題)

- ①ユーザー・関係事業者・自治体等との意見交換等を通じたシステム改善ニーズの把握
 - 情報システムのユーザビリティの観点で自動車ユーザーを始めとした関連事業者、自治体などといった自動車リサイクルシステム利用者視点での課題・ニーズを把握する必要がある
 - * 中長期的に必要なと思われる自動車ユーザー、関連事業者の情報提供ニーズの把握
自治体における不法投棄・不適正処理等に対応するために必要となる情報提供ニーズの把握
 - 合同会議でご議論いただいている情報システムのフレキシビリティを拡充する観点で、バンパー、ガラス、リチウム電池、水素ボンベなどといった品目追加に備える必要がある
 - * 将来の大規模刷新における情報システムの要件への織込み必要
- ②JARC の自動車ユーザー等への情報発信について
 - ユーザーへの情報発信とその効果検証、
 - * 2014 年 5 月実施の「自動車リサイクルの広報の在り方に関する消費者懇談会」のような、JARC 情報発信の取組みについて恒常的な確認を受け、改善していく仕組みが必要
 - 関係主体間の情報共有の円滑化等
 - * この度発足した「情報発信の在り方等の検討会」のように関係主体間で情報を共有し、連携を図っていく仕組みが必要
 - JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等データの更なる活用
 - * 関係主体間の情報共有・連携を通じて、データ活用ニーズを把握し、使用済自動車の再資源化状況等データの発展的活用に繋げていく仕組みが必要
使用済自動車の再資源化状況等のデータ項目については、「参考」資料を参照

自動車リサイクルシステムで管理する情報について

1. 自動車リサイクルシステムの情報システムとは

(1) 自動車リサイクルシステムの情報システムにおける情報の流れ

自動車リサイクルシステムの情報システム(以下、「情報システム」という)とは、自動車出荷時から使用済自動車として引き渡しが行われ、特定再資源化等物品がリサイクル処理されるまでの工程を確実の情報管理する仕組みで、約1.5億台の自動車情報と約9,000億円のリサイクル品目毎の預託情報(2014年度末時点)、年間約3,100万件のリサイクル工程毎の移動報告、等々の多くの情報を管理し、その情報量は日々増加しています。

主な情報の流れは次のとおりであり、そのイメージは添付1の「図1 自動車リサイクルシステムにおける主な情報の流れ(概略図)」のとおりです。

- ①資金管理法人は、リサイクル料金の預託情報を適切に管理するために必要な自動車情報等を、使用済自動車として引き渡しが行われるまでの間、資金管理システムで一元管理
- ②情報管理センターは、使用済自動車及び特定再資源化等物品のリサイクル処理状況を適切に管理するため、関連事業者による引取・引渡の移動報告(電子マニフェスト)として情報管理システムで一元管理
- ③情報管理センターは、必要に応じて電子マニフェスト情報を行政機関(自治体等)に報告
- ④情報管理センターは、リサイクル処理が完了した自動車情報を国土交通省等に報告
- ⑤資金管理法人は、特定再資源化等物品がリサイクル処理された情報を情報管理センターから受取
- ⑥資金管理法人は、自動車製造業者等からの請求と先述⑤の情報を突合し、リサイクル料金を払渡す
- ⑦資金管理法人は、海外に輸出された預託済自動車について、自動車所有者からリサイクル料金の取戻し請求を受けた場合、輸出の事実を確認した上でリサイクル料金を払戻す

(2)「金・物・情報」の関連付けイメージ

情報システムの構築に当たっては、自動車出荷時に預託されるリサイクル料金の收受・支払いの管理を資金管理法人が担い、使用済自動車等としての特定再資源化物品のリサイクル処理(電子マニフェスト)の管理を情報管理センターが担うこととしています。また、特定再資源化等物品の管理を引取窓口(自動車製造業者等)が管理することとしています。

これら「金・情報・物」の関連付けを行いながら、相互連携・相互牽制が働く仕組みとすることで、リサイクル処理の確実な管理を行うことができます。

情報システムにおける「金・情報・物」の関連付けイメージは添付1の「図2 情報システムにおける「金・物・情報」の関連付けイメージ(概略図)」のとおりです。

2. 情報システムにおけるデータ項目について

情報システムで管理する全てのデータ項目の内、主要なものは添付2のとおりです。

3. モニタリング情報例(一例)

電子マニフェストを管理する情報管理センター、特定再資源化等物品を管理する引取窓口(自動車製造業者等)におけるモニタリング情報(5事例)は添付3のとおりです。

(凡例) → 情報の流れ 情報システム

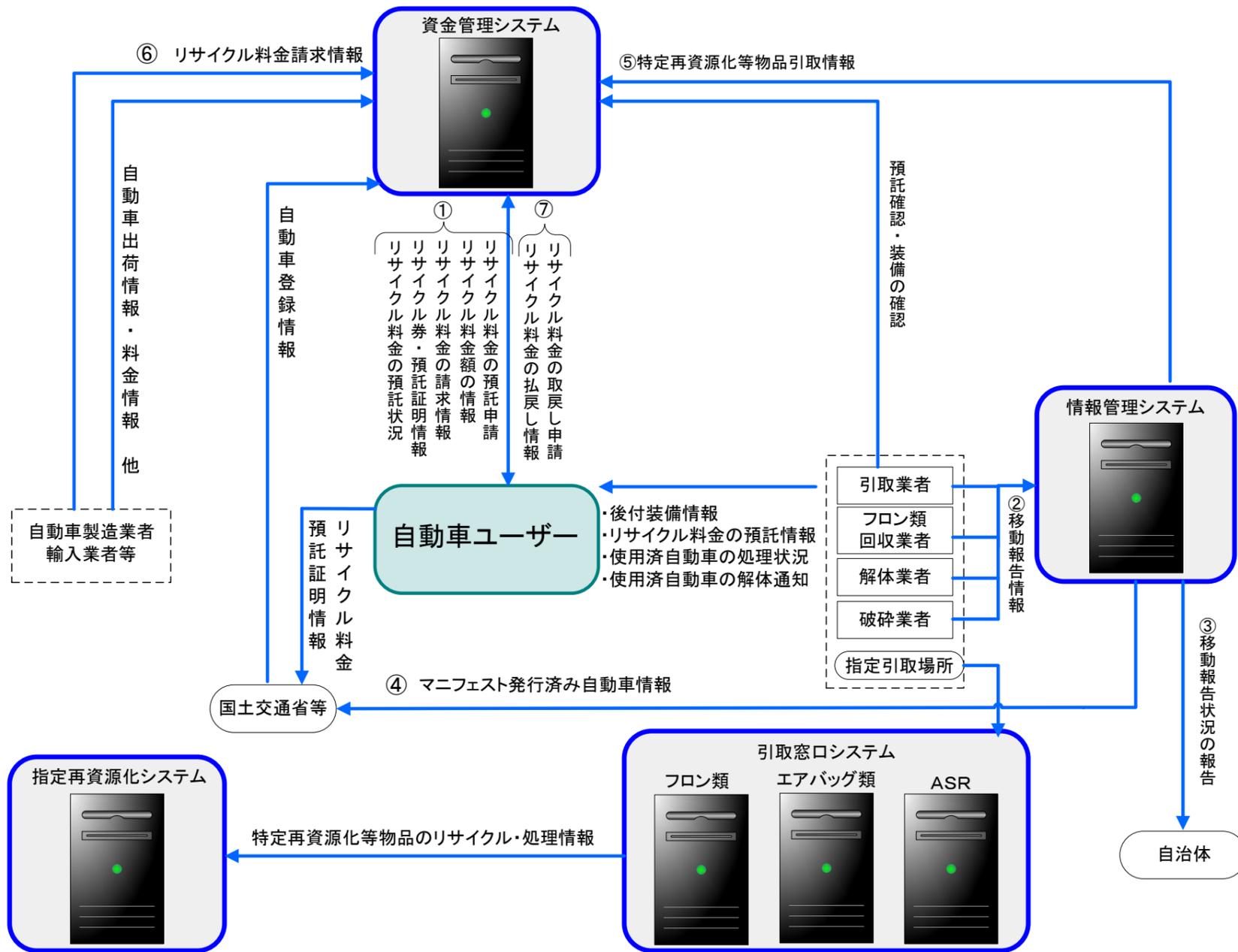


図1 自動車リサイクルシステムにおける主な情報の流れ(概略図)

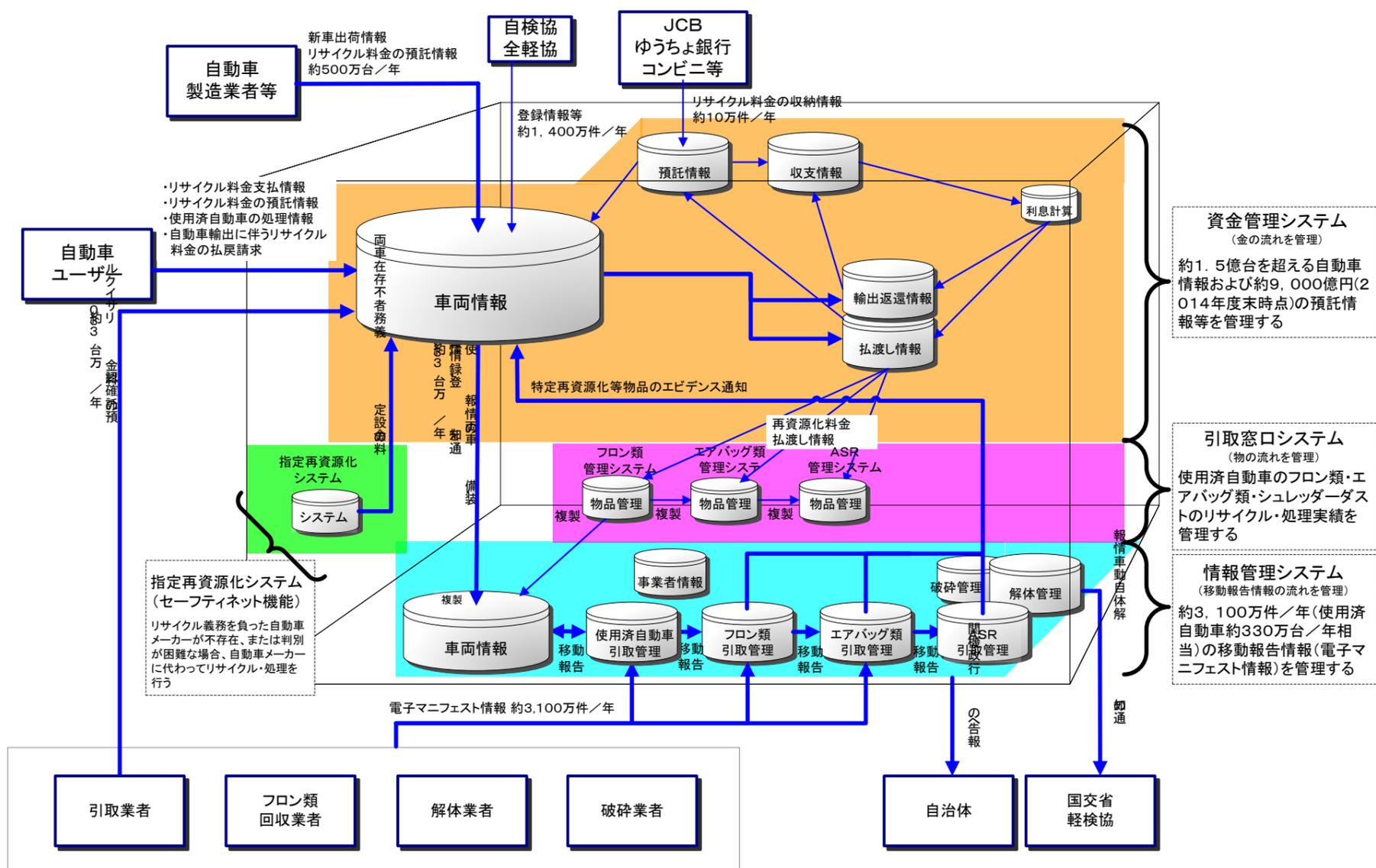


図2 情報システムにおける「金・物・情報」の関連付けイメージ(概略図)

自動車リサイクルシステムで管理する主要なデータ項目について

自動車リサイクルシステムで管理するデータ項目の内、主要なものは次のとおりです。

1. 自動車の基本情報(「参考1図2」における資金管理システムで管理する情報)

(1) 自動車情報 (*1)

#	項目	情報の説明
1	車両管理番号	JARCが採番した自動車を特定する番号
2	義務者名	リサイクル義務を負う自動車製造業者等
3	車台番号	自動車の車台番号、自動車検査証等に記載の事項
4	車名	自動車の車名
5	型式	自動車の型式、自動車検査証等に記載の事項
6	用途	自動車の用途、自動車検査証等に記載の事項(乗用、貨物、乗合、特種)
7	車両重量、最大積載重量	自動車の車両重量(単位:キログラム)、自動車の最大積載量(単位:キログラム)
8	車幅長、車両長	自動車の車幅(単位:センチメートル)、自動車の長さ(単位:センチメートル)
9	登録番号・車両番号	自動車の登録番号/車両番号、自動車検査証等に記載の事項(未登録自動車については設定なし)
10	登録自動車・軽自動車区分	自動車の国交省・軽検協管理区分を示す
11	出荷情報取得年月日	自動車製造業者等から取得した出荷情報の取得年月日
12	登録情報等取得年月日	国交省等から登録情報等を取得した年月日
13	初度登録年月	自動車の初度登録年月(リサイクル法施行前に出荷された自動車情報にのみ保有)
14	最終車検年月	自動車検査証が交付・返付された日付
15	自動車抹消区分	自動車の抹消登録の状況(滅失、用途廃止、輸出抹消等)
16	輸出抹消登録年月日	国土交通大臣により輸出抹消登録がなされた年月日
17	預託確認年月日	使用済自動車について預託確認完了通知を行った年月日
18	事業所情報(引取業者)	使用済自動車の装備確認を行った事業所情報
19	マニフェスト発行年月日	使用済自動車としてマニフェストが発行された年月日

(*1)自動車情報は、主に自動車製造業者等および国土交通省から提供いただいた情報

(2) 装備情報 (*2)

#	項目	情報の説明
1	ASR基準重量 (*3)	ASR基準重量(単位:キログラム)
2	法対象架装物区分 (*4)	装備するリサイクル対象架装物の区分情報(リサイクル料金に架装物から発生するASR処理費用を含むか否か)
3	サイドエアバッグ有無フラグ	サイドエアバッグ装備有無を示す
4	運転席インフレーター個数	インフレーター個数
5	助手席インフレーター個数	インフレーター個数
6	サイド用インフレーター個数	インフレーター個数
7	カーテン用インフレーター個数	インフレーター個数
8	プリテンショナー個数	プリテンショナー個数
9	フロン類車種クラス区分	車種クラスを示す(自動車/小型バス/大型バス)
10	脱フロンエアコンフラグ	リサイクル法対象外の脱フロンエアコン搭載であるかどうかを示す

(*2)装備情報は、自動車製造業者等から提供いただいた情報

(*3)自動車製造業者等が各々自動車の材料組成データ等を基に算出したシュレツダーダストになりうる量

(*4)ASR業者で処理されることが少なく、載替えや別用途での利用等により再利用されることが多い架装物については、自動車リサイクル法の対象外

(3) リサイクル料金情報

#	項目	情報の説明
1	品目コード	リサイクル対象品目を一意に識別するコード(ASR、エアバッグ類、フロン類、情報管理預託金)
2	預託金額	当該品目のリサイクル料金額(単位:円)
3	品目別預託状況区分	当該品目のステータス(未預託、預託済、払渡済、特預金等)
4	預託年月日	当該品目の預託が行われた年月日
5	利息計算開始年月日	当該品目の利息計算における起算日
6	利息金額 (*5)	当該品目の利息金額(単位:円)
7	払渡承認年月日	当該品目の払渡について、JARCが承認を行った日付
8	割引料金額	ASR料金の割引料金額(単位:円)マイナス値を設定する : 一部のASRのみを割引ということは現情報システムではできない
9	料金割引適用開始・終了年月日	当該割引料金を適用する特定期間の開始日、終了日
10	リサイクル券番号	JARCが付与したリサイクル券番号
11	リサイクル券発行年月日	リサイクル券を発行した年月日
12	預託事業所情報	リサイクル料金を預託した事業所情報

(*5)リサイクル料金の払渡し確定するまで利息額の計算は行われない

2. 電子マニフェストにおける管理情報(「参考1図2」における情報管理システムで管理する情報)

(1) 使用済自動車/解体自動車の情報

#	項目	情報の説明
1	車両管理番号	JARCが採番した自動車を特定する番号
2	移動報告番号	「JARCが付与したリサイクル券番号」と同番号
3	義務者名	リサイクル義務を負う自動車製造業者
4	車台番号	自動車の車台番号、自動車検査証等に記載の事項
5	車名	自動車の車名
6	型式	自動車の型式、自動車検査証等に記載の事項
7	用途	自動車の用途、自動車検査証等に記載の事項
8	登録番号・車両番号	自動車の登録番号/車両番号、自動車検査証等に記載の事項(未登録自動車については設定なし)
9	登録自動車・軽自動車区分	自動車の国土交通省・軽検協管理区分を示す
10	解体報告記録年月日	国土交通省等に記録された解体報告日
11	引取通知受領年月日	国土交通省等に記録された重量税還付起算日となる引取通知日
12	部品取外業者回次回数	部品取外しを実施した解体業者の回次
13	最終所有者名	引取業者が入力する使用済自動車の最終所有者名
14	最終所有者所在地	引取業者が入力する使用済自動車の最終所有者の住所

(2) 事業所情報

#	項目	情報の説明
1	自治体コード	自治体のコード
2	自治体登録・許可番号	自治体登録・許可番号
3	事業所コード	有効な事業所コード
4	工程コード	自治体登録・許可番号に対する業区分(引取業、フロン類回収業、解体業、破砕業)
5	事業所名	事業者の名称
6	事業者所在地	事業者の住所
7	移動報告件数	当該事業所における過去1年間の引取車台数
8	1ヶ月、3ヶ月移動報告件数	当該事業所における過去1ヶ月、3ヶ月の引取車台数
9	最終移動報告月	当該事業所における過去1年間の引取実施の最終月
10	初回登録年月日	当該事業所の最初の登録日
11	最新登録・許可年月日	自治体登録・許可日
12	登録・許可満了年月日	自治体登録・許可の満了日
13	自治体更新年月日	当該事業所の自治体が情報を変更した日
14	事業者更新申請区分	事業者の更新申請の状況を示す区分
15	自治体処理区分	自治体の登録許可の事務処理状況
16	登録区分	当該事業所に係る自治体登録・許可番号の状況

(3) 工程別滞留日数管理

#	項目	情報の説明
1	工程コード	作業工程を示すコード(引取業、フロン類回収業、解体業、破砕業)
2	移動報告番号	「JARCが付与したリサイクル券番号」と同番号
3	物品フラグ	指定3物品を識別するコード(フロン類、エアバッグ類、ASR)
4	移動報告年月	各工程の引渡報告実施年月
5	自治体コード	自治体のコード
6	滞留日数	引渡報告から引取報告までの経過日数、引取報告から引渡報告までの経過日数

(4) 指定3物品引取遅延情報管理

#	項目	情報の説明
1	荷姿ID番号	荷姿をユニークに識別する為のID
2	各種番号	事業者が入力する「ボンベ・パレット番号」「ケース番号」「トラック登録番号」を指す
3	品目コード	指定3物品(フロン類、エアバッグ類、ASR)を識別するコード
4	回収連絡フラグ	荷姿詳細画面の振分けに使用する。【フロン類に関する遅延情報を参照するときのみ使用】
5	引渡元事業所名	当該荷姿の引渡報告を実施した事業所名
6	引渡先事業所名	当該荷姿を引取ることになっている事業所名
8	引渡報告年月日	引渡報告を行った日付
9	確認通知年月日	当該荷姿に対し、初回の確認通知が行われた日
10	遅延報告予定年月日	当該荷姿の移動報告が、省令の定める期間を経過しても実施されない場合、自治体に対して遅延報告を行う予定日
11	工程コード	確認通知が発生している作業工程を示すコード(引取業、フロン類回収業、解体業、破砕業)

(5) フロン再利用報告

#	項目	情報の説明
1	事業所コード	当該報告を実施する事業所の事業所コード
2	報告年	当該事業所が報告することになっている年度
3	報告年月日	当該事業所が年次報告を実施した日付
4	CFC、HFC車台引取報告数	年度内に当該事業所が引取報告を行った車台のうち、CFC、HFCのフロン類を使用している車台の数
5	CFC、HFCフロン類引渡報告数	年度内に当該事業所が引取報告を行った車台のうち、CFC、HFCのフロン類を使用している車台の数
6	CFC、HFCメーカー引取重量	年度内に、メーカーが引取ったフロン類の量(CFC、HFC分)
7	CFC、HFCフロン類再利用車台数	年度内に、当該事業所がフロン類の再利用報告を実施した車台数(CFC、HFC分)
8	CFC、HFC繰越車台数	年度内に、当該事業所がフロン類の引渡報告、または再利用報告を実施しなかった車台数(CFC、HFC分)
9	CFC、HFCメーカー引渡重量	年度内に、当該事業所がメーカーに引き渡したフロン類の量(CFC、HFC分)
10	CFC、HFCフロン類再利用重量	年度内に、当該事業所が再利用したフロン類の量(CFC、HFC分)
11	CFC、HFCフロン類保管重量	当該事業所が引渡報告、または再利用連絡せずに保管しているフロン類の量(CFC、HFC分)
12	年次報告実施状況	フロン類年次報告が業者によって実施されたか否かを示すフラグ

(6) 特定再資源化等物品の管理情報

① ASR関連

#	項目	情報の説明
1	引渡元事業所名	引渡した事業所名称
2	引渡報告年月日	引渡した年月日
3	引渡先事業所名	引取った事業所名称
4	引取報告年月日	引取った年月日
5	ASRチーム区分(委託区分)	市場の競争原理を働かせるために、メーカーをグループ分けした「チーム」([ART],[TH]の2チーム)
6	運搬事業者区分	自社運搬(引取先運搬含む)か他事業者運搬かを識別する区分口
7	運搬事業者情報	車台、または物品を運搬する事業者の名称
8	荷姿作成年月日	荷姿を作成した日(荷姿IDを採番した日)
9	ASR荷姿ID番号	ASRの荷姿をユニークに識別するID
10	トラック登録番号	事業者が積載トラックを識別する為に入力する番号
11	引渡時ASR実重量	破砕業者が引渡報告を行う際に、当該荷姿を秤にのせて計った重量
12	引取時ASR実重量	メーカー引取業者が引取報告を行う際に、当該荷姿を秤にのせて計った重量

② エアバッグ類

#	項目	情報の説明
1	エアバッグ類荷姿ID番号	エアバッグの荷姿をユニークに識別するID
2	ケース番号	事業者が積載ケースを識別する為に入力する番号
3	引渡元事業所名	引渡した事業所名称
4	引渡報告年月日	引渡した年月日
5	引渡先事業所名	引取った事業所名称
6	引取報告年月日	引取った年月日
7	運搬事業者区分	自社運搬(引取先運搬含む)か他事業者運搬かを識別する区分口
8	運搬事業者情報	車台、または物品を運搬する事業者の名称

③ フロン類

#	項目	情報の説明
1	フロン類荷姿ID番号	フロン類の荷姿をユニークに識別するID
2	引渡元事業所名	引渡した事業所名称
3	引渡報告年月日	引渡した年月日
4	引渡先事業所名	引取った事業所名称
5	引取報告年月日	引取った年月日
6	運搬事業者区分	自社運搬(引取先運搬含む)か他事業者運搬かを識別する区分口
7	運搬事業者情報	車台、または物品を運搬する事業者の名称
8	ボンベ・パレット番号	事業者が充填ボンベ、またはパレットを識別する為に入力する番号
9	フロン類種別区分	フロン類の種別を表す区分(CFC、HFC、CFC/HFC)
10	自動車紐付車台数	当該荷姿に紐付いている車台数のうち、フロン類車種クラス別(乗用車、小型バス、大型バス)である車台の数

3. 使用済自動車/解体自動車の移動報告情報(「参考1図2」における情報管理システムで管理する情報)

(1) 引取工程関連

#	項目	情報の説明
1	引取事業所名	使用済自動車を引取った事業所名称
2	引取報告年月日	使用済自動車の引取報告を行った日
3	運搬事業者区分	自社運搬(引取先運搬含む)か他事業者運搬かを識別する区分(自社運搬、引渡先運搬、運搬委託)
4	運搬事業者情報	車台、または物品を運搬する事業者の名称
5	引渡先事業所名	引渡した事業所名称
6	引渡報告年月日	使用済自動車の引渡報告を行った日

(2) フロン類回収工程関連

#	項目	情報の説明
1	フロン類荷姿ID番号	フロン類の荷姿をユニークに識別するID
2	ボンベ・パレット番号	事業者が充填ボンベ、またはパレットを識別する為に入力する番号(重複することあり)
3	フロン類種別区分	フロン類の種別を表す区分(CFC、HFC、CFC/HFC)
4	引渡元事業所名	引渡した事業所名称
5	引渡元引渡報告年月日	フロン類引渡報告を行った日
6	引取事業所名	引取った事業所名称
7	引取報告年月日	物品の引取報告を行った日
8	荷姿作成年月日	荷姿を作成した日(荷姿IDを採番した日)
9	最終確定年月日	作成済の荷姿に対し、紐付車台の増減等の更新をかけた日。
10	自動車紐付車台数	当該荷姿に紐付いている車台数のうち、フロン類車種クラス別(乗用車、小型バス、大型バス)の車台の数
11	ボンベ・パレット種別コード	ボンベ・パレットの種類を識別するコード
12	フロン類引取重量	該当ボンベ・パレットに充填されたフロン類の充填量(Kg)

(3) 解体工程関連

#	項目	情報の説明
1	引取事業所名	使用済自動車/解体自動車を引取った事業所名称
2	引取報告年月日	使用済自動車/解体自動車の引取報告を実施した日
3	引渡元事業所名	使用済自動車/解体自動車を引渡した事業所の事業所名称
4	引渡元引渡報告年月日	使用済自動車/解体自動車を引渡した事業所が引渡報告を行った日
5	運搬事業者区分	自社運搬(引取先運搬含む)か他事業者運搬かを識別する区分(自社運搬、引渡先運搬、運搬委託)
6	運搬事業者情報	車台、または物品を運搬する事業者の名称
7	認定区分	認定全部利用者へ渡されたのか、非認定全部利用者へ渡されたのかを識別する区分(認定全部利用、非認定全部利用)
8	引渡先事業所名	使用済自動車/解体自動車の引渡先となっている事業所名
9	引渡先事業所所在地	非認定全部利用者に引渡す場合は非認定全部利用者の所在地を入力
10	引渡報告年月日	使用済自動車/解体自動車の引渡報告を行った日
11	全部利用処理区分 (*6)	非認定全部利用者に引渡す場合、全部利用処理の内容を示す区分(電炉処理・転炉処理、解体自動車(廃車ガラ)の輸出)
12	全部利用荷姿ID番号	荷姿をユニークに識別する為のID

(*6)認定全部利用とは : 自動車製造業者等と解体業者、プレス・せん断処理業者との間に委託契約関係があり、国内の電炉・転炉等に引渡す場合
 非認定全部利用とは : 自動車製造業者等と解体業者、プレス・せん断処理業者との間に委託契約関係がなく、これらの事業者が独自のルートで電炉・転炉等や製品原料として輸出する事業者(廃車口 ガラ輸出業者)に引き渡す場合

(4) 破碎工程関連

#	項目	情報の説明
1	ASR荷姿ID番号	荷姿をユニークに識別する為のID
2	全部利用荷姿ID番号	荷姿をユニークに識別する為のID
3	引取事業所名	当該工程において、解体自動車の引取報告を行った事業所名
4	引取報告年月日	引取事業所が解体自動車の引取報告を実施した日
5	引渡元事業所名	当該工程において、引取事業所に解体自動車を引渡した事業所名
6	引渡元引渡報告年月日	当該工程において、引取事業所に解体自動車を引渡した事業所が引渡報告を実施した日
7	運搬事業者区分	自社運搬(引取先運搬含む)か他事業者運搬かを識別する区分(自社運搬、引渡先運搬、運搬委託)
8	運搬事業者情報	車台、または物品を運搬する事業者名
9	認定区分	認定全部利用者へ渡されたのか、非認定全部利用者へ渡されたのかを識別する区分(認定全部利用、非認定全部利用)
10	引渡先事業所名	当該工程において、解体自動車の引渡先となっている事業所名
11	引渡先事業所所在地	非認定全部利用者に引渡す場合は非認定全部利用者の所在地を入力
12	引渡報告年月日	引取事業所が解体自動車の引渡報告を行った日
13	全部利用処理区分	非認定全部利用者に引渡す場合、全部利用処理の内容を示す区分(電炉処理・転炉処理、解体自動車(廃車ガラ)の輸出)

(5) 全部利用工程関連

#	項目	情報の説明
1	全部利用荷姿ID番号	全部利用の荷姿をユニークに識別する為のID
2	トラック登録番号	事業者が積載トラックを識別する為に入力する番号
3	引渡元事業所名	全部利用者に物品を引渡した事業所名
4	商社	全部利用者への解体自動車引渡しの際に仲介者となる商社名
5	引渡元引渡報告年月日	当該工程において、引取事業所に物品を引渡した事業所が引渡報告を実施した日
6	ASRチーム区分(委託区分)	市場の競争原理を働かせるために、メーカーをグループ分けした「チーム」([ART],[TH]の2チーム)
7	引渡先事業所名	当該事業所コードに対する事業所の名称
8	荷姿作成年月日	荷姿を作成した日(荷姿IDを採番した日)

4. 引取窓口管理情報(「参考1図2」における引取窓口システムで管理する情報)

(1) エアバッグ類関連

#	項目	情報の説明
1	自治体コード	自治体を一意に特定するコード
2	解体事業所コード	解体業者を一意に特定するコード
3	回収・作動実施台数	回収・作動処理を実施した車台数
4	一部回収・一部作動実施台数	一部回収／一部作動処理を実施した車台数
5	回収・作動実施個数	回収・作動処理を実施したエアバッグ類の個数
6	一部回収・一部作動実施個数	一部回収／一部作動処理を実施し回収したエアバッグ類の個数
7	合計装備個数	当該解体業者が処理した車台の装備個数の合計

#	項目	情報の説明
1	移動報告番号	マニフェストを一意に特定する番号
2	情報取込日時	情報管理センターから取得するエアバッグ類移動報告情報における「最終更新日時」を格納
3	義務者コード	メーカー引取時の義務者情報
4	メーカー引取工程報告日時	当該車台が紐付く荷姿のメーカー引取報告日時
5	エアバッグ類荷姿ID番号	当該荷姿を一意に特定する番号
6	回収フラグ	回収処理を行ったかどうかを示すフラグ
7	実回収個数	メーカー引取先で実際に引取ったエアバッグ類の個数
8	回収個数	当該車台から回収したエアバッグ類の個数
9	按分前超過個数	当該車台にのエアバッグ類の回収個数において、装備個数を上回った個数
10	作動フラグ	作動処理を行ったかどうかを示すフラグ
11	作動個数	当該車台において作動処理を行ったエアバッグ類の個数

(2) フロン類関連

#	項目	情報の説明
1	フロン類荷姿ID番号	荷姿をユニークに識別する為のID
2	情報取込日時	情報管理センターから取得するフロン類移動報告情報における最終更新日時を格納
3	ボンベ・パレット番号、種別コード	フロン類を充填したボンベ、もしくはボンベを積載したパレットの番号、ボンベもしくはパレットの種別
4	メーカー引取工程報告日時	当該車台が紐付く荷姿のメーカー引取報告日時
5	発送実施事業所名	事業所名
6	メーカー引取先事業所名	事業所名
7	フロン類種別区分	荷姿に紐付くフロン類種別
8	引取台数、引取重量	当月全体のフロン法対象車台の数(乗用車、小型バス、大型バス)、当該に姿に引き取られたフロン重量
9	台あたり引取重量	メーカー引取先が引取った当該フロン類車種クラス別(乗用車、小型バス、大型バス)の台あたり引取量(kg)

#	項目	情報の説明
1	義務者コード	義務者コード
2	CFC引取重量、引取台数	当月にメーカー引取先が引取ったCFC引取量、引取台数
3	HFC引取重量、引取台数	当月にメーカー引取先が引取ったHFC引取量、引取台数
4	CFC破壊重量、引取台数	当月にメーカー引取先が引取ったCFC破壊重量、引取台数
5	HFC破壊重量、引取台数	当月にメーカー引取先が引取ったHFC破壊重量、引取台数

(3)ASR関連

#	項目	情報の説明
1	ASR荷姿ID番号	荷姿をユニークに識別する為のID
2	情報取込日時	西暦年月日時分秒を管理する
3	メーカー引取報告日時	西暦年月日時分秒を管理する
4	破碎工程引渡報告日時	
5	委託チーム区分	市場の競争原理を働かせるために、メーカーをグループ分けした「チーム」([ART],[TH]の2チーム)
6	事業所コード	事業所コード
7	メーカー引取先事業所コード	事業所コード
8	運搬事業者情報	運搬事業者の情報
9	ASR基準合計重量	1億単位の重量を管理する(kg)
10	引渡時、引取時ASR実重量	1億単位の重量を管理する(kg)

#	項目	情報の説明
1	全部利用荷姿ID番号	全部利用の荷姿をユニークに識別する為のID
2	トラック登録番号	事業者が積載トラックを識別する為に入力する番号
3	引渡元事業所名	全部利用者に物品を引渡した事業所名
4	商社	全部利用者への解体自動車引渡しの際に仲介者となる商社名
5	引渡元引渡報告年月日	当該工程において、引取事業所に物品を引渡した事業所が引渡報告を実施した日
6	ASRチーム区分(委託区分)	市場の競争原理を働かせるために、メーカーをグループ分けした「チーム」([ART],[TH]の2チーム)
7	引渡先事業所名	当該事業所コードに対する事業所の名称
8	荷姿作成年月日	荷姿を作成した日(荷姿IDを採番した日)

電子マニフェスト及び引取窓口におけるモニタリング例(一例)

*以下、標記データはダミーです。

1. 引取後引渡報告遅延車台一覧

ファイルID	JDRF0010						
情報名称	引取後引渡報告遅延車台一覧						
作成日付	YYYY/MM/DD						
送信先自治体コード	No.***						
送信先自治体名称	***都道府県等						
業区分:	解体業者						
1	事業者	事業者住所	事業所	事業所所在地	事業所コード	自治体登録/許可番号	
	〇〇〇解体業者	都道府県市区町村	〇〇〇解体業者	都道府県市区町村	No.*****	No.*****	
		車台番号	移動報告番号	型式	引取報告日	確認通知日	遅延報告日 遅延対象
		1 A**-*****	No.0400*****	E-J****	YYYY/MM/DD	YYYY/MM/DD	YYYY/MM/DD ABG
		2 C**-*****	No.0201*****	E-C****	YYYY/MM/DD	YYYY/MM/DD	YYYY/MM/DD ABG
	報告遅延車台数合計:		2				
2	事業者	事業者住所	事業所	事業所所在地	事業所コード	自治体登録/許可番号	
	△△△解体業者	都道府県市区町村	△△△解体業者	都道府県市区町村	No.*****	No.*****	
		車台番号	移動報告番号	型式	引取報告日	確認通知日	遅延報告日 遅延対象
		1 D**-*****	No.0401*****	E-J****	YYYY/MM/DD	YYYY/MM/DD	YYYY/MM/DD ABG
	報告遅延車台数合計:		1				
3	事業者	事業者住所	事業所	事業所所在地	事業所コード	自治体登録/許可番号	
	□□□解体業者	都道府県市区町村	□□□解体業者	都道府県市区町村	No.*****	No.*****	
		車台番号	移動報告番号	型式	引取報告日	確認通知日	遅延報告日 遅延対象
		1 E**-*****	No.0501*****	TC-S****	YYYY/MM/DD	YYYY/MM/DD	YYYY/MM/DD ABG
	報告遅延車台数合計:		1				

2. 特定事業所の引取報告実績

引取報告日	移動報告番号	車台番号	登録番号・車両番号	車名	フロン類装備	エアバッグ類装備
YYYY/MM/DD	No.0100*****	DD***-*****	品川 3303***	いすゞ	○	
YYYY/MM/DD	No.0400*****	CT21*-*****	長崎 ** な***	トヨタ	○	
YYYY/MM/DD	No.0500*****	CN**S-*****9	佐賀 ** と***	日産	○	
YYYY/MM/DD	No.0300*****	HA1*-*****92	大阪 580あ***	ダイハツ	○	
YYYY/MM/DD	No.0100*****	NCP**-00*****	札幌 500*73**	スズキ	○	○
YYYY/MM/DD	No.0*00*****	**1-11*****	山口 480***74	スバル	○	○
YYYY/MM/DD	No.0*00*****	DD***-*****	練馬 300* ** *	ホンダオブアメリカ	○	○
YYYY/MM/DD	No.0900*****	CT21*-*****	大分 ***も12**	ホンダ	○	○
YYYY/MM/DD	No.0100*****	CN**S-*****9	千葉 501* ** *	いすゞ	○	○
YYYY/MM/DD	No.0400*****	HA1*-*****92	品川 580*12**	トヨタ	○	○
YYYY/MM/DD	No.0500*****	NCP**-00*****	世田谷 ** *け ** *	ホンダ	○	○
YYYY/MM/DD	No.0300*****	**1-11*****	横浜 500*95**	ダイハツ	○	○
YYYY/MM/DD	No.0100*****	HA1*-*****92	和泉 40 *** ** *	いすゞ	○	○
YYYY/MM/DD	No.0*00*****	NCP**-00*****	長野 581*11**	三菱	○	○
YYYY/MM/DD	No.0800*****	**1-11*****	佐賀 41 *** ** *	スバル	○	○
YYYY/MM/DD	No.0*00*****	NCP**-00*****	愛媛 583*22**	スズキ	○	○
YYYY/MM/DD	No.0300*****	**1-11*****	浦和 58 *24**	ダイハツ	○	○
YYYY/MM/DD	No.0100*****	DD***-*****	千葉 50 *10**	いすゞ	○	○

3. 事業所毎の移動報告実績

JMCF0370
 移動報告実績情報(引取工程)
 指定された対象月内に実施した車台及び物品の移動報告に関する統計情報をお知らせ致します。
 YYYY/MM/DD
 No.***
 ***都道府県等
 YYYY年MM月

自治体名称	事業所コード	事業者名	事業所名	自治体登録許可番号	PC/FAX区分	電話番号	登録状態	業種	フロン類装備		エアバッグ類装備		総引取件数
									あり	なし	あり	なし	
都道府県等	No.**	〇〇〇引取業者	〇〇〇引取業者	No.*****	PC	**-*--**	通常	中古部品販売・使用済自動車解体/破砕等	3	0	2	1	3
都道府県等	No.**	△△△引取業者	△△△引取業者	No.*****	PC	**-*--**	通常	中古部品販売・使用済自動車解体/破砕等	26	2	18	10	28
都道府県等	No.**	□□□引取業者	□□□引取業者	No.*****	PC	**-*--**	通常	自動車整備	3	0	3	0	3
都道府県等	No.**	** *引取業者	** *引取業者	No.*****	PC	**-*--**	通常	中古部品販売・使用済自動車解体/破砕等	5	14	5	14	19
都道府県等	No.**	\$ \$ \$引取業者	\$ \$ \$引取業者	No.*****	PC	**-*--**	通常	中古部品販売・使用済自動車解体/破砕等	45	8	34	19	53
都道府県等	No.**	●●●引取業者	●●●引取業者	No.*****	PC	**-*--**	通常	中古部品販売・使用済自動車解体/破砕等	399	18	321	96	417
都道府県等	No.**	▲▲▲引取業者	▲▲▲引取業者	No.*****	PC	**-*--**	通常	中古部品販売・使用済自動車解体/破砕等	10	3	8	5	13
都道府県等	No.**	◆◆◆引取業者	◆◆◆引取業者	No.*****	PC	**-*--**	通常	中古車販売	155	0	152	3	155
都道府県等	No.**	◇◇◇引取業者	◇◇◇引取業者	No.*****	PC	**-*--**	通常	中古部品販売・使用済自動車解体/破砕等	101	9	83	27	110
都道府県等	No.**	×××引取業者	×××引取業者	No.*****	PC	**-*--**	通常	中古部品販売・使用済自動車解体/破砕等	13	0	11	2	13
		**自治体計							760	54	637	177	814

4. 自動車製造業者等におけるエアバッグ類再資源化率

義務者コード	義務者名	コード	モニタリング報告項目名	2014年10月	2014年11月	2014年12月	2015年1月	2015年2月	2015年3月	2015年4月	2015年5月	2015年6月	2015年7月	2015年8月	2015年9月	累計
A	A社	11101	再資源化前重量	2394.2	2122	2147.9	2226	2171.6	2139.7	1931.2	2135.2	2737.7	2362.3	2021.1	2893.8	27282.7
A	A社	11102	再資源化後重量	2253.1	1999.7	2024.2	2066.4	2038.6	2014.8	1816.5	1992.2	2553.7	2215.5	1886.2	2692.8	25573.7
A	A社	11103	再資源化率	0.941	0.942	0.942	0.937	0.939	0.942	0.941	0.933	0.933	0.938	0.933	0.931	0.937
B	B社	11101	再資源化前重量	2791.6	2320.7	2404.5	2253.7	2682.7	2446	1956.8	2497.8	3134.5	2487	2203	3132.5	30310.8
B	B社	11102	再資源化後重量	2623.9	2185.6	2263.7	2111	2512.7	2301.2	1836.9	2329.6	2922.1	2330.3	2053	2912.6	28382.6
B	B社	11103	再資源化率	0.94	0.942	0.941	0.937	0.937	0.941	0.939	0.933	0.932	0.937	0.932	0.93	0.936
C	C社	11101	再資源化前重量	3864	3503.3	3598.3	3379.3	3570.3	3559.8	3490.4	3891.9	4542.8	4381.7	3681.8	5201.5	46665.1
C	C社	11102	再資源化後重量	3627.6	3295.4	3382.1	3162.8	3337.9	3351.6	3271	3630.7	4233.6	4102.9	3434.7	4830.8	43661.1
C	C社	11103	再資源化率	0.939	0.941	0.94	0.936	0.935	0.942	0.937	0.933	0.932	0.936	0.933	0.929	0.936
D	D社	11101	再資源化前重量	3235.5	2728.8	2510.7	2317.1	2732.8	2762.5	2388.5	2584.7	2967.2	2771.4	2183.7	3121.2	32304.1
D	D社	11102	再資源化後重量	3044	2570.5	2358.7	2169.7	2561.2	2598.1	2240.6	2411.6	2764.8	2594	2037.2	2902.1	30252.5
D	D社	11103	再資源化率	0.941	0.942	0.939	0.936	0.937	0.94	0.938	0.933	0.932	0.936	0.933	0.93	0.936
E	E社	11101	再資源化前重量	12435	10755.8	10545	9707.7	11724	10794.3	8871	11439.1	13046.3	11008.5	9776.6	12658.5	132761.8
E	E社	11102	再資源化後重量	11718.6	10142.5	9942.6	9130.5	11007.3	10187.2	8341	10663.3	12166.7	10308.8	9106.2	11769.6	124484.3
E	E社	11103	再資源化率	0.942	0.943	0.943	0.941	0.939	0.944	0.94	0.932	0.933	0.936	0.931	0.93	0.938
F	F社	11101	再資源化前重量	50.9	56.6	70.4	56.1	53.8	34.4	52.3	54.2	61.7	30.9	51.4	64.7	637.4
F	F社	11102	再資源化後重量	47.8	53.2	66.4	52.3	50.1	32.5	49	50.8	57.5	29.1	47.6	60.5	596.8
F	F社	11103	再資源化率	0.939	0.94	0.943	0.932	0.931	0.945	0.937	0.937	0.932	0.942	0.926	0.935	0.936

5. 月別解体業者別処理実施個数

対象年月	自治体コード	自治体名	解体事業所コード	解体事業所名	報告項目コード	モニタリング報告項目名	201508	201509	201510	累計
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	○○○解体業者	10301	回収選択個数	19	0	30	49
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	△△△解体業者	10302	作動処理選択個数	324	297	450	1071
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	□□□解体業者	10303	作動処理選択個数(集計対象外を含まない)	306	279	420	1005
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	***解体業者	10304	一部回収/一部作動処理回収選択個数	11	0	0	11
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	\$\$\$解体業者	10305	一部回収/一部作動処理作動処理選択個数	31	0	0	31
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	●●●解体業者	10306	一部回収/一部作動処理作動処理選択個数(集計対象外を含まない)	31	0	0	31
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	▲▲▲解体業者	10307	解体業者支払対象回収個数	30	0	0	60
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	◆◆◆解体業者	10308	整備個数	388	297	482	1167
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	◇◇◇解体業者	10309	整備超過個数	0	0	0	0
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	×××解体業者	10310	整備過少個数	3	0	2	5
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	○○○解体業者	10301	回収選択個数	0	0	0	0
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	△△△解体業者	10302	作動処理選択個数	76	112	83	271
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	□□□解体業者	10303	作動処理選択個数(集計対象外を含まない)	76	112	83	271
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	***解体業者	10304	一部回収/一部作動処理回収選択個数	0	9	0	9
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	\$\$\$解体業者	10305	一部回収/一部作動処理作動処理選択個数	0	19	0	19
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	●●●解体業者	10306	一部回収/一部作動処理作動処理選択個数(集計対象外を含まない)	0	19	0	19
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	○○○解体業者	10307	解体業者支払対象回収個数	0	9	0	9
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	△△△解体業者	10308	整備個数	76	140	83	299
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	□□□解体業者	10309	整備超過個数	0	0	0	0
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	***解体業者	10310	整備過少個数	0	0	0	0
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	\$\$\$解体業者	10301	回収選択個数	3	0	0	3
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	●●●解体業者	10302	作動処理選択個数	202	195	204	601
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	▲▲▲解体業者	10303	作動処理選択個数(集計対象外を含まない)	198	187	204	589
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	◆◆◆解体業者	10304	一部回収/一部作動処理回収選択個数	6	0	9	15
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	◇◇◇解体業者	10305	一部回収/一部作動処理作動処理選択個数	21	0	28	49
YYYY/MM	No.***	***都道府県等	No.*****	×××解体業者	10306	一部回収/一部作動処理作動処理選択個数(集計対象外を含まない)	21	0	28	49

『自動車リサイクルの広報のあり方』にかかる消費者懇談会の概況について

1. 要旨

公益財団法人自動車リサイクル促進センターは、2014年5月22日に「『自動車リサイクルの広報のあり方』にかかる消費者懇談会」を開催した。

本財団は2013年6月24日に自動車リサイクル法指定法人10周年を迎え、同年11月22日に基調講演とパネルディスカッションで構成するシンポジウムを開催した。この際、パネルディスカッションに参加いただいた鬼沢良子氏からの提言をもと当該懇談会を企画した。

《提言内容》

- ・自動車リサイクルやJARCの存在・活動が消費者、特に女性に知られていない
- ・消費者や社会に自動車リサイクル法や運用組織の透明性・公平性が知られることが大切
- ・もっと女性の方に知っていただくために、女性を集めて意見を聞いてはどうか
- ・集まっていたいただいた方を通じて情報発信をしてもらってはどうか

当日は、環境問題関連のNPO等で活躍されている15名の女性の方から活発な意見を頂き、大変有意義な懇談会となった。

本財団は、当該懇談会で頂いた様々なご意見を参考にしながら、これまでの情報発信の振り返りを行い、そこで認識した課題に対応すべく、改善活動に取り組んでいる。

2. 開催概要

- (1)開催日時：2014年5月22日(木)13時30分から16時
- (2)環境問題関連のNPO等で活躍されている15名の女性
- (3)テーマ（懇談会では、次の3つのテーマについて意見を伺った）
 - ① 自動車リサイクルへの一般的なイメージ
 - ② リサイクル料金(預託金)を管理・運用する本財団への一般的なイメージ
 - ③ 本財団ホームページによる消費者向けの情報提供のあり方



3. 主なご意見

①自動車リサイクルへの一般的なイメージ

- ・自動車リサイクル制度の内容は知らなかった。
- ・制度があることは知っていたが、クルマを購入するときにもあまり気にしていなかった。
- ・自動車リサイクル法ができたことにより不法投棄が減ってよかった。
- ・自動車メーカーを始めとした自動車関連産業が一丸となって取組んでおり素晴らしいことだ。
- ・消費者はもっとクルマを長く使った方が良いと思う。
- ・部品のリユース情報がもっと知りたい。

②リサイクル料金(預託金)を管理・運用する本財団への一般的なイメージ

- ・リサイクル料金の使途がシュレッダーダストおよびエアバッグ類の適正処理、フロン類の破壊処理に要する費用であることを知らなかった。
- ・大きなお金を預かっていることだけでなく、これを第三者目線で監視する仕組みにも驚いた。
- ・多額の預り金をしっかりと管理していることを知ってもらった方がよい。預り金の可視化はよいことだ。
- ・預り金は職員の人件費や福利厚生にも使われていると思っていたが、リサイクルや情報管理以外には使われていないことがわかった。
- ・人件費を自動車メーカーが負担しているということを一般に広く知ってもらった方がよい。
- ・指定法人には天下りが多いと思っていたが、そうではないことがわかった。誤解しているひが多いと思うので、広く知ってもらった方がよい。

③本財団ホームページによる消費者向けの情報提供のあり方

- ・様々な関係者に向け多くの情報が発信され、大変充実している。
- ・発信する情報が自動車メーカーや関係者サイドによってなく中立性を感じる。
- ・消費者もクルマの保有の有無に拘らず3Rの取り組み状況を知らなければならない。
- ・沢山の情報があるため最初に訪れる方が何処を見るべきか分かりにくい。
- ・消費者がまず何処をみるべきか、アピールポイントを分かるようにした方がよい。
- ・自動車リサイクルのコンセプトや制度ができたきっかけが分かるようにした方がよい。
- ・子どもでも理解できる内容が大人にも丁度よくわかりやすい。
- ・消費者を貴団体ホームページに誘導する仕掛けが必要。
- ・直接、消費者と接点を持ち、お互いの顔が見える形で広報に取り組んだ方がよい。
- ・クルマを購入するタイミングで自動車販売店がきちんと説明するということが大事だ。

《その他》

- ・お金をかければよいというものではない。お金をかけない情報発信の仕方を考える必要がある。
- ・自動車業界によるがんばっている様々な取組みをもっと情報発信してほしい。
- ・自動車を持たない方もリサイクルの取組みを知らなくてはいけない。
- ・国にも協力してもらい、質のよい情報を学校教科書に掲載できるようにしてほしい。
- ・自身が買った自動車を長く乗るという観点だけでなく、一つの自動車を何人にも亘ってでも長く使うということが大事。

使用済自動車判別ガイドライン に関する報告書

産業構造審議会

環境部会 廃棄物・リサイクル小委員会

使用済自動車判別ガイドラインWG

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

使用済自動車判別ガイドラインWG

平成 23 年 2 月

