

情報発信・共有の在り方等に関する報告書(案)

平成 28 年 9 月

情報発信の在り方等に関する検討会

(事務局)

(主催者) 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

	ページ
第1章 背景と目的及び検討体制	
1. 1 背景と目的	.. 3
1. 2 合同会議で示された検討テーマ	.. 4
(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	
1. 3 検討会のメンバー構成	.. 5
1. 4 検討会の開催経緯	.. 5
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	
2. 1 関係主体における情報発信・共有の取組の整理	.. 6
(1)関係主体における情報発信・共有の取組	.. 6
(2)検討会事務局による追加確認・整理	..22
2. 2 関係主体における情報発信・共有に関する課題	..60
(1)関係主体における共通的な課題	..60
(2)関係主体における個別的な課題	..62
2. 3 関係主体における情報発信・共有の役割	..71
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	
3. 1 情報発信・共有の基本原則の検討	..74
3. 2 情報発信・共有の基本原則(3. 1)に基づく第2章2節の課題の整理	..80
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	
4. 1 情報発信・共有に関する共通課題への対応	..82
(1)目的やタイミングを意識した情報発信	..82
(2)用語の統一化	..83
(3)比較・選択ができる情報の整備	..85

第1章 背景と目的及び検討体制

1.1 背景と目的

我が国においては年間約 333 万台(平成 26 年度)の使用済自動車が発生しているが、平成 17 年 1 月に発足した自動車リサイクルシステムのもと、自動車ユーザー(以下、「ユーザー」という。)や自動車製造業者等の関連事業者が、国内実情に配慮し循環型社会の構築を目標に取組を進めた結果、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、自動車製造業者等の関連事業者、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、平成 27 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効的かつ効率的に実施するうえで、情報発信・共有の取組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、国の要請の基で公益財団法人自動車リサイクル促進センター(以下、「JARC」という。)が主催する『情報発信の在り方等に関する検討会』(以下、「検討会」という。)において、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。

検討会報告書は、これらの検討を踏まえ、その成果をまとめたものである。

1.2 合同会議で示された検討テーマ

検討会では合同会議で示された次のテーマ(参考1参照)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の方向性についての検討を行った。

- (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
 - ・使用済自動車の相場観に関するユーザーへの情報発信
- (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
- (3) リユース・リビルト部品のユーザー選択の促進
- (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

1.3 検討会のメンバー構成

平成27年11月から以下のメンバー構成の基で検討会を開催し、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

愛知県環境部

(事務局)

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

1. 4 検討会の開催経緯

6回の検討会における各回の主な検討内容は、以下のとおりである。毎回以下の内容の説明・発表が行われたのち、これを基にした議論が展開された。

第1回検討会 平成27年11月24日 13:30～16:00

- ・検討会事務局:「情報発信の在り方等に関する検討の進め方」
- ・各関係団体 9 団体:「これまで関係主体が実施してきた情報発信・共有の取組及び課題等」

第2回検討会 平成28年1月26日 9:30～12:00

- ・検討会事務局:「第1回情報発信の在り方等に関する検討会のまとめ」
- ・JARC:「JARCの情報発信の現状と課題及び今後の対応」

第3回検討会 平成28年3月29日 13:30～16:00

- ・検討会事務局: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」
- ・検討会事務局: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」
- ・検討会事務局:インターネット Web サイトなどから調査した「使用済自動車の相場観の開示の状況」
- ・JARC:「JARCにおける情報公開の考え方」

第4回検討会 平成28年5月31日 13:30～16:00

- ・JARC:「JARCにおける情報公開の考え方」の整理・検討状況
- ・(一社)日本自動車工業会並びに日本自動車輸入組合:「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」
- ・検討会事務局: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」
- ・(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:「リユース・リビルト部品に関する情報発信・共有」の取組

第5回検討会 平成28年6月23日 9:30～12:00

- ・愛知県:「ユーザー及び関連事業者向けの情報発信・共有の取組状況」
- ・検討会事務局:「情報発信の在り方等に関する検討会報告書ドラフト」

第6回検討会 平成28年7月22日 13:30～16:00

- ・検討会事務局:「情報発信の在り方等に関する検討会報告書案」

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

2.1 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・共有の取組の状況

検討会では、関係主体より『これまで実施してきた情報発信・共有の取組及び課題』をテーマとして、プレゼンテーションを受けた。主な内容は以下のとおりである。

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 ・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、ユーザーとの意見交換 ・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 ・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・共有の取組内容の要点

関係主体における情報発信・共有の取組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

(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ーも制度に対して責任を負っていること
- ・ 不法投棄の防止策としての自動車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

(一社) 日本自動車工業会の情報発信・共有の取組

(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

また、解体業者を始めとした関連事業者に対して、エアバッグの取り外し方法、安全に作業を行ううえでの注意事項、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を幅広く情報を共有を行っている。

日本自動車輸入組合の情報発信・共有の取組

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

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 対応エアバッグ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

（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

(一社)全国軽自動車協会連合会の情報発信・共有の取組

(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

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

(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

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

(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

(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

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

(一社)日本 ELV リサイクル機構の情報発信・共有の取組

(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

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

（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

（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

愛知県の情報発信・共有の取組

愛知県は、関連事業者への指導権限を有する自治体として、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(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

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て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

更に、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

iii)関係主体における情報発信・共有の取組内容の整理

関係主体における情報発信・共有の取組とそれを基にした検討会での議論を、表1に整理した。

表1では、それぞれの関係主体によるプレゼンテーションの内容を、以下の①～④の観点で分類整理するとともに、議論の要点をまとめた。

- ①自動車リサイクルシステムの基本情報
- ②自動車ユーザーの自動車リサイクルへの関わり方についての情報
- 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

関係団体別の主な特徴は次のとおりである。

- (一社)日本自動車連盟の内容は、主に①②の内容であり、③④の内容はなかった。
- (一社)日本自動車工業会及び日本自動車輸入組合の内容は、主に③④の内容であり、①②の内容は少ない。
- (一社)日本ELVリサイクル機構及び(一社)日本自動車リサイクル部品協議会の内容は、主に②③④の内容であり、①の内容が少ない。
- (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の内容は、主に①②④の内容であり、③の内容はなかった。
- 愛知県の内容は、主に①②④の内容であり、③の内容はなかった。
- JARCの内容は、①②③④の内容があった。

全体の傾向としては、以下の情報共有が少ないことがわかった。

(ア)「自動車リサイクルシステムの基本情報」

(イ)「自動車ユーザーの自動車リサイクルへの関り方についての情報」

(ウ)「自動車リサイクルの実績・成果の情報」

また、検討会の議論を踏まえて課題を上記①～④の観点で分類・整理した。

①自動車リサイクルシステムの基本情報

- ・3Rに関する情報提供、消費者への環境意識の浸透
- ・自動車リサイクル制度のコンセプト等の情報提供
- ・リサイクル料金の使途の情報提供
- ・用語の最低限のルール化
- ・分かりやすく、誤解を与えない情報提供

- ・大人向けなのか、子供向けなのか、誰向けの情報なのか意識した情報提供
- ・自治体による事業者指導の意義の考え方等の公開に向けた取組
- ②自動車ユーザーの自動車リサイクルへの関り方についての情報
 - ・消費者のグリーン購入(環境配慮設計や再生資源の活用が進んだ自動車の選択)の促進のための情報提供の在り方
 - ・消費者のグリーン購入(リユース部品やリビルト部品の選択)の促進のための情報提供の在り方
 - ・リサイクル料金の表示に関するルール
 - ・使用済自動車の価値に関する情報提供の在り方
 - ・自動車の長期使用による使用済自動車の排出の抑制に資する情報提供の在り方
- 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
 - ・ベストプラクティス(好事例)や有用な情報の共有
 - ・JARC 情報発信の内容や方策等の抜本的改善と情報発信等の効果検証
 - ・自動車リサイクルに関する動画・パンフレットやパネルなどの製作物、様々な共通利用できる情報の相互利用・共有化
 - ・自動車リサイクル情報システムの利用者ニーズの把握
 - ・自動車リサイクル情報システムのユーザービリティの改善
 - ・自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティの拡充に向けて要件の整理
 - ・JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況のデータを活用した発信等

検討会において関係団体によるプレゼンテーションの内容以外にも発信されている情報があるのではないかと指摘がされた。このことから各関係団体の Web ページを調査し、そこで得られた結果も踏まえて、あらためて関係主体等における情報発信・共有の取組の現況を整理したのが表 2 である。

整理項目は上記表 1 の①～④の分類に従って取組状況を整理するとともに、その詳細についても加えている。

また、表 1 で分類した課題との関係についても触れた。

全体の傾向としては、関係主体等の情報発信・共有について次のことがいえる。

- ①『自動車リサイクルシステムの基本情報』については、全ての関係団体が情報発信を行っている。
- ②『自動車ユーザーの自動車リサイクルへの関わり方についての情報』のうち、『(1)リサイクル料金を支払う・受取る』や『(2)使用済自動車を引取業者に引渡す』といった情報については全ての関係団体が情報発信を行っているが、『(3)使用済自動車の

価値を認識する』、『(4)自動車の長期使用に努める』、『(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』、『(6)リサイクル部品の使用に努める』については差があった。

③『自動車リサイクルの実績・成果の情報』について、各関係団体に差があった。

④『関連事業者との情報共有』については、全ての関係団体等が情報発信を行っている。

＜表 1 これまでの関係主体等における情報発信・共有とそれに基づく議論のまとめ（その 1）＞

	情報発信の取組	左記情報発信の取組を次の 4 つに分類				検討会で議論された関係主体等の課題・意見	
		1	2	3	4	課題等番号	(凡例) ○: 関係団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わ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		
	以下、関係団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の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の検討が必要である ○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の方法の検討が必要である ○リサイクル料金、使用済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の検討が必要である ○JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況のデータを活用した発信等が必要である
日本自動車連盟	1. 自動車ユーザーへの情報発信					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が求められる ○環境配慮設計に対するインセンティブの付与が必要である ○特預金の有効活用の検討が必要である
	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	✓					
	・自動車のリサイクルにおいてはユーザー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					⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭	○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 ●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 ●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する ●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 ◎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 ●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
	(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)			✓			
	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。				✓		

＜表 1 これまでの関係主体等における情報発信・共有とそれに基づく議論のまとめ（その 2）＞

	情報発信の取組	左記情報発信の取組を次の 4 つに分類				検討会で議論された関係主体等の課題・意見	
		1	2	3	4	課題等番号	(凡例) ○: 関係団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	以下、関係団体の説明資料から要点を抜粋	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わ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		
日本自動車輸入組合	<u>1. JAIA から関係者への情報発信</u> (1) 業界団体としての取組	✓	✓		✓	⑮	○輸入車のインポーターの組織は、販売、マーケティング、アフターセールスの機能は有するが、開発機能は有していないことから、環境配慮設計に係る情報の入手が難しい。従って、環境配慮設計の定義の議論や出される結論の検証も困難になると思われる。 ○環境配慮設計の定義及びそれに基づくリサイクル料金の低減等の施策については、検討の段階から JAIA としても積極的に参画・貢献する所存である。なお、環境配慮設計の定義作りに際しては、国際動向も踏まえ、シンプルなものを望む。 ●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。 ●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。 ●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。 ●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性化してほしいと思う。難しい事情があるかもしれないが、環境問題の扱いで、トピックス的な部分を中心に対応しているために、その周辺が抜け落ちてしまっているという感じがする。もう一度その辺りを振り返り、「環境」への対応の考え方を整理して議論したい。
	(2) JAIA HP でユーザーへ自動車リサイクル法・制度、リサイクル料金に関する情報を提供	✓	✓		✓		
	(3) JAIA HP 上に輸入車のリサイクル料金及びリサイクル実績のポータルサイトを設置し、輸入車各社の掲載ページを案内	✓	✓		✓	⑯	
	<u>2. 環境配慮設計の取組の公表</u> (1) ボルボ・カー・ジャパンの取組 排出ガスレベルの規制値、燃料消費率、CO 排出量、騒音性能、冷媒の種類・量やリサイクル設定の有無等を記載した冊子を作成し、ユーザーへ提供			✓			
	(2) メルセデス・ベンツ日本の取組 自社 HP の中で各モデルのリサイクル配慮設計等の環境データを公開			✓		⑩	
	(参考) BMW は、本社解体工場にて開発段階の車両の解体性試験を行い開発段階で、自社基準において一定の解体性を担保するようにしている。			✓		⑪	
	<u>3. ELV 指令に基づく再生資源の利用拡大</u> (1) Daimler の取組 ・本国サイトで主力モデルの再生原料の使用状況等を公開。 ・再生原料はホイールアーチライニング、アンダーボディパネルなど、主に PP 材(ポリプロピレン)からなる部品に使用される。			✓	✓	⑫	
	(2) BMW の取組 ・熱可塑性樹脂の 20%程度が再生材を使用し、日常で直接手に触れる部品への採用も始めている。			✓		⑭	
	<u>4. 参考情報(リサイクル料金の低減)</u> (1) ISO 対応エアバッグ ・解体段階における作業時間の短縮のため、ISO 規格一括作動処理ツールに対応したエアバッグの搭載を進めている。 ・インポーターによっては、2015 年の新車販売台数の 8 割以上が当該エアバッグ搭載車となっている。			✓	✓		
	(2) フロン類の冷媒転換 ・自動車リサイクル法に基づく回収義務のない、HFO-1234yf への転換を始めている。			✓			
日本自動車販売協会連合会	<u>1. 情報提供について</u> (1) ユーザーへの情報提供 一般ユーザー向けに、自販連ホームページの「事業活動『自動車リサイクル』」で自動車リサイクルの概要について説明	✓	✓			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くことが求められる。 ●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) 会員ディーラーへの情報提供 自販連ホームページの会員専用ページ、「自販連の取り組み『自動車リサイクル』」で自動車リサイクルシステムのマニュアル閲覧・取得方法などを案内				✓	⑱	
	<u>2. 使用済自動車の判別について</u> 使用済自動車の判別基準については、会員毎に独自の基準があり、自販連はその基準の参考となる資料等の展開を行っている。また、会員から一般ユーザーに情報提供を行う際に用いる資料を作成し、展開している。				✓	⑲	
	<u>3. 使用済自動車の流れについて</u> (1) 引取時の「有償」、「無償」、「逆有償」の割合		✓				
	(2) 引取自動車の業務の流れについて 《東京トヨペット株式会社の事例》 ①自動車リサイクル法に対するお客様への周知及び認知状況 ②引取業者としての業務	✓	✓				

＜表 1 これまでの関係主体等における情報発信・共有とそれに基づく議論のまとめ（その 3）＞

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				検討会で議論された関係主体等の課題・意見	
		1	2	3	4	課題等番号	(凡例) ○：関係団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わ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	以下、関係団体の説明資料から要点を抜粋						
	1. 各都道府県軽自動車協会会員ディーラーへの周知 (1) 自動車リサイクル制度の周知 (2) 「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」の周知	✓			✓	⑰	●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる
	2. 軽自動車協会会員ディーラーの活動状況 (1) 各軽自動車協会会員ディーラーは、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、リサイクル料金の収受及びリサイクル券の発行を実施している。		✓		✓	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ことが求められる
	(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、リース等を用いて説明し、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	●経済産業省などの調査によると、使用済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 中 古 自 動 車 販 売 協 会 連 合 会	1. 座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、環境保護に努める
	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				✓		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が必要である
	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である
	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		✓				
	(2) 使用済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				✓	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
	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				✓	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ことが求められる
	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	✓			✓	⑲	●経済産業省などの調査によると、使用済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
	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、㈱ユーパーツ、㈱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
	②各種会議等への参画				✓	㉒	○ある程度規格等統一できれば更に使い勝手はよくなる
	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	○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
	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				✓		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) リサイクル部品の検索システム				✓	⑰	●リサイクル料金の表示ルールは一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる
						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ことが求められる
						⑲	●経済産業省などの調査によると、使用済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

＜表 1 これまでの関係主体等における情報発信・共有とそれに基づく議論のまとめ（その 4）＞

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				検討会で議論された関係主体等の課題・意見	
	以下、関係団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わ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		
日本 ELV リサイクル機構	<u>1. 概要</u> 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
	<u>2. 自動車ユーザーへの情報発信について</u>					②6	○自動車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
	<u>3. 関係者との情報共有について</u>				✓	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)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			✓		②8	●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
日本自動車リサイクル部品協議会	(3)意見交換 JAMA、JARC、JARP との 4 法人意見交換会も定期的実施予定				✓	②9	●(一社)日本自動車リサイクル部品協議会の取組、ELV 機構の取組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
	<u>リサイクル部品の「ラベリング」の規格化への取組</u>				✓		
	<u>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</u> ・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、ELV 機構の取組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
	<u>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)</u> 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				✓	③0	●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
	<u>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</u> ・価格と環境に配慮した部品、会員社・整備・板金業者に配付				✓		
	<u>4. 2014 年：「品質・保証」認証シールを導入</u> ・リ协会会员社が生産した、品質・保証の付いている部品			✓			
	<u>5. 2015 年：グリーンポイントパーツ(GPR)認証シール導入</u> ・品質・保証+CO2削減数値)の見える部品			✓			
	<u>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</u> ・毎年継続してアンケートを実施				✓		
愛知県	<u>1. ユーザーへの情報発信</u> ・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、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、その使い方は特定機能だけを使う自治体から、全ての機能を使う自治体まで様々である
	<u>2. 解体業者等への情報発信</u> ・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かと考える。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が可能となる

＜表 1 これまでの関係主体等における情報発信・共有とそれに基づく議論のまとめ（その 5）＞

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				課題等番号	検討会で議論された関係主体等の課題・意見
	以下、関係団体の説明資料から要点を抜粋	1	2	3	4		(凡例) ○：関係団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わ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	<u>1. 概況</u> 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 <u>2. 自動車ユーザー向けの取組み</u> (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 <u>3. 関連事業者向けの取組み</u> (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 <u>4. 自治体向けの取組み</u> (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)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	✓	✓			③⑦ ③⑧ ⑩ ⑪ ③⑨ ④⑩ ④① ④② ④③ ④④ ②⑧ ④⑤ ④⑥ ④⑦ ④⑧ ④⑨ ⑤⑩ ⑤⑪	＜自動車リサイクルシステムに関する情報＞ ○広く自動車ユーザーが閲覧できる施策の検討が必要である ●自動車リサイクル内容について解りやすい情報発信が必要ではないか ●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ではないか ●リユース部品を単に使うということだけでなく、例えばリサイクルプラスチックを原料として活用状況の観点や、負担いただくリサイクル料金の使途の観点でも情報提供が必要である ＜自動車ユーザーの自動車リサイクルへの関り方に関する情報＞ ●自動車ユーザー自身の自動車リサイクルへの関わり方の訴求が必要である ＜情報システム関連についての課題・意見等＞ ○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・ニーズの把握が必要である ○中長期的に必要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が必要である ○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) ●地方自治体の自治法上の主な役割は、関連事業者に対しての許可と、許可に伴う各種行為義務が行われていることを指導・監督することだが、検討会で示された自動車リサイクルの様々な情報が不適正処理の端緒を見つけるうえで非常に重要・有用なものであることを再認識した。そういう意味で、地方自治体から様々なニーズを汲み取ったうえで情報システムの改善に繋げる必要がある ●全国自治体にもシステム改善ニーズの確認が必要である ●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 ＜JARC 情報発信についての全般的な課題・意見＞ ○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、メリハリが必要である ○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工夫が必要である ○自動車リサイクルに関わる方の姿が見えるように、その取組の発信が必要である ○30 歳未満の若年層の認知度が低い点について対策が必要である ○関係主体間の情報共有の円滑化等について、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である ○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について、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である ○ユーザーへの情報発信とその効果検証について、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である ●マーケティング視点からターゲット・媒体等、効果的な情報発信が必要である

＜表 2 関係主体等における情報発信・共有の取組の現況の整理＞

（凡例）「●」⇒関係団体の説明資料に記載される情報発信・共有の取組　、「○」⇒関係団体の 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	関係主体等										
	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				● ○* ⑱	● ○* ⑱	● ○* ⑱	○* ⑱	○* ⑱/②⑤			
(4)自動車の長期使用に努める				⑱	⑱	⑱/②⑥	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】				○		● ○	● ○ ⑳/㉑/㉒	● ○ ㉑/③⑥	● ㉑/③⑥		○
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）		● ○	● ○								○

②④/②⑥/②⑦/②⑧
③①/③②/③③/③④/③⑤/③⑥
④④/④⑧/④③/④③/④③/④③/④④
④⑦/④⑧/④⑨/④⑩/④⑪

上記分類の全てに該当する共通的な内容

(2) 検討会事務局による追加確認・整理

(1)「関係主体における情報発信・共有の取組」の整理結果を踏まえ、その実態をより詳細に把握するために、以下のとおり追加確認とその整理を行った。

〈表 3 関係主体の情報発信・共有の実態把握のための追加確認と整理〉

No	確認項目	確認方法	対象
i	関係団体の『環境方針・環境情報取組』の公開状況	Web の確認	関係 9 団体
ii	『引取業者とユーザー間の取引』の現況	ヒアリング	「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者（関係 4 団体の会員企業各 3 社）
iii	『使用済自動車引取依頼書に記載される事項』の現況	ヒアリング	「中古自動車あるいは使用済自動車」に関する引取業者（関係 4 団体の会員企業各 3 社）
iv	引取業者との取引における『ユーザーの認識』の状況	JARC アンケートの結果の整理	ユーザー（無作為抽出したユーザー）
v	使用済自動車の価格情報に関する開示状況	使用済自動車の価格の開示状況を確認	Web、電話帳、新聞広告、中古車専門誌、店頭等の看板
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	ヒアリング	整備事業者（関係団体の会員企業 7 社）
vii	自治体における情報提供等の現況	Web の確認	119 自治体

それぞれの内容は以下のとおりである。

i) 関係団体の環境方針・環境情報取組の開示状況: Web ページの確認結果

関係団体における環境方針・環境情報の開示状況を関係団体の Web ページを表 4 のとおり確認した。

その結果、(一社)日本自動車連盟と(一社)日本自動車工業会は環境方針・環境情報を開示し、また(一社)日本自動車整備振興会連合会は環境方針を開示していたが、それ以外の関係団体はこうした内容の情報公開は実施していない。

＜表 4 関係団体における環境方針・環境情報の開示状況＞

(凡例) ○:開示あり -:開示なし(見つからなかった)

関係主体	環境方針(*1)	環境情報(*2)	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	-	-	

*1 ここでいう環境方針とは、関係団体が公開する環境への取り組みに関する基本方針。

*2 ここでいう環境情報とは、関係団体が公開する環境方針に係る実績等の内容。

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結果)

平成23年2月に取りまとめられた「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、引取業者のユーザーに対する情報発信・共有の取組の実態をより詳細に把握・確認するために、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使用済自動車の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え時、もしくは使用済自動車としての引渡し時に大別されることから、次の状況の基で関連団体から紹介があった12事業者をヒアリング対象とした。

引取りの状況	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、使用済自動車としての引取りを希望	(一社)日本 ELV リサイクル機構	3ヶ所

「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を引取業者の事業形態別に整理したのが表5と表6である。

表5は、引取業者とユーザーの取引形態別の使用済自動車の引取り価格とその設定根拠を中心に整理したものである。主な結果は以下のとおりである。

【中古自動車と使用済自動車の両者を取扱う引取業者の取引の現況】

- 中古自動車と使用済自動車の両者を取扱っている5社のうち新車販売系の事業者が4社で中古車販売系の事業者が1社である。
- 5社のうち3社が使用済自動車本体引取り価格を有価とし、残りの2社は一律無償で引取りを行っている。有価で引取りを行っているのは、新車販売系の事業者が2社、中古車販売系の事業者が1社である。一方で無償で引取りを行っているのは新車販売系の事業者2社である。
- 「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のが4社あり、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

た査定基準に基づいて行っているのが1社である。

- 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、署名捺印を求める書面でユーザーの意思確認を行っている。

【中古自動車を前提として取扱う引取業者の取引の現況】

- 中古自動車を前提として取引を行っている4社のうち、新車販売系の事業者が2社であり、中古車販売系の事業者が2社である。
- 中古自動車を前提として取引を行っている4社は「使用済自動車」とする判断基準をもっていなかった。「中古自動車」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のが2社あり、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査定基準に基づいて行っているのが2社である。
- 基本的に中古自動車を前提として取引を行っているものの、ユーザーから使用済みの要望を受けた場合、4社のうち2社が使用済自動車本体引取り価格を有価で引取りを行っている。この場合、署名捺印を求める書面でユーザーの意思確認を行っている。残りの2社は使用済自動車の取扱い実績がなかったため、使用済自動車本体引取り価格の有価・無償の確認ができなかった。

【使用済自動車を前提として取扱う引取業者の取引の現況】

- 3社全てが解体業を主事業とする引取業者である。
- 3社全てが使用済自動車を有価で引取っている。その価格は鉄くず相場を主体に行っているが、1社ではこれに加えて中古部品価格を考慮している。
- 使用済自動車として引取る際に、署名捺印を求める書面でユーザーの意思確認を行っている。

上記のまとめとして重要なのは、以下の4点である。

- ① 引取業者の登録を受けながら、使用済みとして引取実績がない事業者は新車販売系の事業者並びに中古車販売系の事業者に多い。
- ② 使用済自動車の引取り価格を有価と設定している事業者がほとんどであるが、一律無償としている事業者も2社あり、いずれも新車販売系の事業者である。
- ③ 多くの引取りにおいては、鉄くず相場に基づいて査定が行われているが、一方で一律の価格を設定している事業者もいる。
- ④ 使用済自動車での引取りの確認に当たっては、署名・捺印を求める書面で行われているが、内容は統一されていない。

＜表 5 引取業者とユーザーの取引形態別の使用済自動車の引取り価格とその査定根拠＞

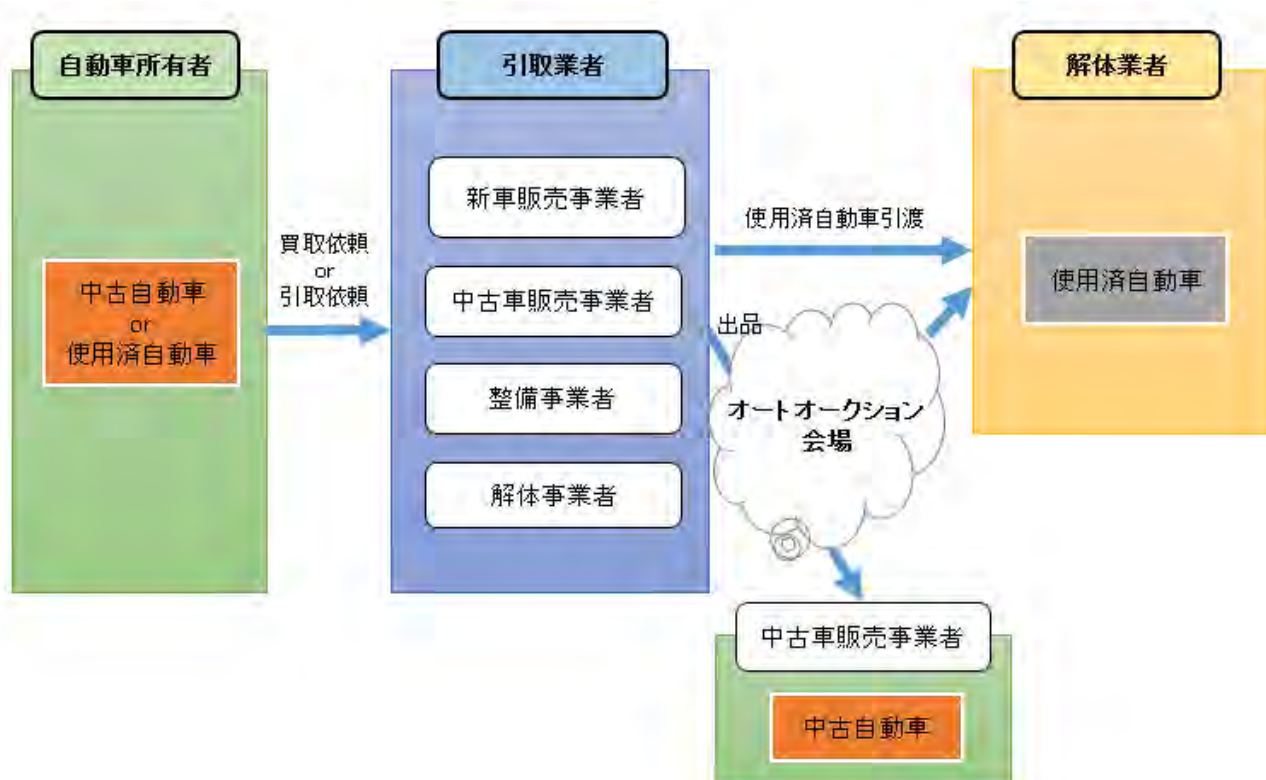
No	取引形態	引取業者区分			「中古車」 あるいは 「使用済車」とする 判断基準 の有無	使用済車を取扱う場合の本体引取り価格	
		新車販売事業者系	中古車販売事業者系	解体事業者系		使用済自動車の本体価格	引取り価格の査定の根拠
1	「中古車」と「使用済車」の両者の取扱い	4	1	－	有(5社)	・有価(有償)(3社) ・無償(2社)	・鉄くず相場(2社) ・一律(3社)
2	「中古車」を前提とした取扱い	2	2	－	なし(4社)	・有価(有償)(2社)	・商談による(1社) ・確認できず(1社)
						・引取り実績なし(2社)	
3	「使用済自動車」を前提とした取扱い	－	－	3	なし(3社)	・有価(有償)(3社)	・鉄くず価格相場(2社) ・中古部品価格+鉄くず相場(1社)

表 6 では、関係団体別の引取業者のヒアリング結果の詳細を示す。

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には以下のような状況にあると判断される。

- ユーザーと引取業者間での使用済自動車の取扱いでは、「新車又は中古自動車への買換」もしくは「買換えを行わず使用済み」にする取引形態がある。
- 引取業者には、「中古自動車あるいは使用済自動車」の査定を行うか、「すべて中古自動車として買取」もしくは「すべて使用済自動車として引取」のパターンがある。
- 低年式車でもオートオークション会場に出品し、買い手が付かないことを確認して使用済自動車とする。あるいは低年式車をオートオークション会場で落札して、自ら使用済自動車としてリサイクル処理を行うなど、中古自動車の取引市場であるオートオークション会場が自動車リサイクルルートの入口の一つとして重要な役割を担っている。

これらを踏まえた自動車取引の概要を図1に示す。



*この概要のうち「自動車所有者」、「引取業者」及び「解体業者」は、自動車リサイクル法令上で定められる関係主体でる。また、引取業者の枠内に記載する「新車販売事業者」、「中古車販売事業者」、「整備事業者」、「解体事業者」は、その事業者の業態を示すものである。

*この概要はヒアリングにより得られたものであり、これによらない事例もある。

〈図 1 ヒアリング結果に基づく自動車取引の流れの概要〉

この他、一部の引取業者へのヒアリングにおいては、重量税還付手続きの代行業務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。

＜表 6 「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（その1）＞

【新車販売事業者系の引取業者】

（凡例）○：実施　×：未実施　－：なし　　【取扱い区分】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。

	平成 26 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 ※	取扱い区分	「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うえ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(有償)	○	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(有償)	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。 中古車の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、実際の取引の確認はできなかった。 (他)マイナンバーの取扱いが行わないため、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(有償)	○	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													

＜表 6 「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（その2）＞

【新車販売事業者系の引取業者】

（凡例）○:実施 ×:未実施 ー:なし 【取扱い区分】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。

	平成 26 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 ※	取扱い区分	「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うえ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 (有償)	×	使用済車本体価格と抹消代行手数料などと相殺され無償になることが多い	《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	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	○	○	無償	○	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 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	○	○	無償	○	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													

＜表 6 「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（その3）＞

【中古車販売事業者系の引取業者】

（凡例）○:実施 ×:未実施 -:なし 【取扱い区分】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。

	平成 26 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 ※平成 26 年度中古車・使用済車取扱い台数(出所)ヒアリング結果	取扱い区分	「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うえ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(有償)	—	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が、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「中古車」あるいは「使用車」の判断を行っている。 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													

＜表 6 「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（その4）＞

【解体事業者系の引取業者】

（凡例）○：実施　×：未実施　－：なし　　【取扱い区分】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。

	平成 26 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 ※	取扱い区分	「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うえ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(有償)	○	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」の引取りを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》 *1 使用済車の引取り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 基本的に中古車の買取はない。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られ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(有償)	○	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	《「使用済車」の引取りを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》 *1 使用済車の引取り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 基本的に中古車の買取はない。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(有償)	○	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」の引取りを前提としており、ユーザーから「中古車」を買取る事例はあまりない》 *1 使用済車の引取り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 基本的に中古車の買取はない。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の引取り確認書面の主な記載事項の 現況：引取業者へのヒアリング結果の整理

引取業者へのヒアリングによる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概況は先述のとおりであるが、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」を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。

これを踏まえて、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される使用済自動車引取り確認書面（通常、『使用済自動車引取依頼書』と呼ばれている。）への主な記載事項を調査した。

その結果が表 7 であり、主な点は以下のとおりである。

- 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（例：『廃車』）が使われていることがある。
- 新車販売を主事業とする引取業者では、使用済自動車引取依頼書で使われる用語の統一化や記載事項の統一化に向けた取組が行われていることを確認したが、中古車販売を主事業とする引取業者では、使用済自動車引取依頼書そのものを確認することができなかった。また、解体業を主事業とする引取業者では、各々独自の使用済自動車引取依頼書が使われており、記載事項についても各々独自の内容であった。

＜表 7 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（その1）＞

【新車販売事業者系の引取業者】

（凡例）○：記載あり ×：記載なし －：該当なし

	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							
A 事業者	使用済車 引取依頼書 （*1）	○	○ （*2）	○	○	○	○	○	○	○	○ （*3）	○	○ （*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/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 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠償保険等返礼相当額の支払いは行っていない
B 事業者	使用済自動車 引取証明書 （*1）	○	○ （*2）	○	○	×	×	○	×	×	×	○	○ （*3）	確認 できず （*4）	－ （*5）	－ （*5）	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 *5 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠償保険等返礼相当額の支払いは行っていない
C 事業者	使用済自動車 引取依頼書 （*1）	○	○ （*2）	○	○	○	○	○	○	○	○ （*3）	○	○ （*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：『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/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 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠償保険等返礼相当額の支払いは行っていない *6 「使用済自動車処理費用」に引取車の運送費等を含む

＜表 7 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（その2）＞

【新車販売事業者系の引取業者】

（凡例）○：記載あり ×：記載なし ー：該当なし

	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)	×	×	×	×	×	×	《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/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 総額表示のため、費用明細欄を使わないことが多い ※6 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない ※7 総額表示のため、費用明細欄を使わないことが多い ※8 「使用済自動車処理費用」に引取車の運送費等を含む
E 事業者	使用済自動車 引取り依頼書 (※1)	○	○ (※2)	○	○	○	○	○	○	○	○ (※3)	○	○ (※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:『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/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 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない ※6 「使用済自動車処理費用」に引取車の運送費等を含む
F 事業者	使用済自動車 引取依頼書 (※1)	○	○ (※2)	○	○	○	○	○	○	○	○ (※3)	○	○ (※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/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 ユーザーメリットを総合的に判断し、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額をユーザーに支払うことがある ※6 「使用済自動車処理費用」に引取車の運送費等を含む

＜表 7 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（その3）＞

【中古車販売事業者系の引取業者】

（凡例）○：記載あり ×：記載なし ー：該当なし

	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)	×	— (※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 ユーザーは金額が記載された古物台帳に直接記名等を行 っており、直接ユーザーに交付する金額が記載された書類は ない ※5 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、 重量税等還付相当額や自賠償保険等返礼相当額の支払い は行っていない ※6 事例が少ないため確認できず ※7 近場の引取りが主であるため自走不可車輛の運搬費用 は自社負担。その他、各種事務代行費なども自社負担。

＜表 7 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（その4）＞

【解体事業者系の引取業者】

（凡例）○：記載あり ×：記載なし ー：該当なし

	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」の引取りを前提としており、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/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、予め重量税等還付相当額や自賠責保険等返戻相当額をユーザーに支払う ※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」の引取りを前提としており、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/エアバッグ類装備、CFC/HFC の種別情報 ※4 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない ※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」の引取りを前提としており、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/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 ユーザーから依頼を受け代行手続きを行うことはあるが、重量税等還付相当額や自賠責保険等返礼相当額の支払いは行っていない ※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：JARC アンケート結果の整理

上述した引取業者のユーザーに対する情報提供の現況に関するヒアリング結果の一方で、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 が定点観測として毎年実施しているユーザーへの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』を確認した。

JARC のユーザーアンケートの概要は後述のとおりであるが、主として引取業者へのヒアリングで得られたユーザーへの情報提供に関する引取業者の認識と、ユーザーアンケート調査結果によるユーザーの認識には、以下のように差があることがわかった。

- 下記の「質問1」の結果においては、「売却」、「譲渡」または「廃車」を『自分で決めた』もしくは『自分で決めた気がする』と回答したユーザーの割合は 77～87%であるが、平成 22 年度から平成 26 年度にかけて低下している状況が伺え、ユーザーへの情報提供の質が低下している可能性がある。特に「廃車」時については「売却」、「譲渡」時と比べ、年度にともなっての低下の傾向が著しい。
- 「質問 2」の「売却」、「譲渡」または「廃車」での判断に必要な情報の提供については、説明を『受けた』もしくは『受けた気がする』を合わせて 60～68%であり、特に「廃車」時が低くなっている。また、この割合は年々低下傾向にあり、両者の相対的な関係もほぼ半々となっている。以下2点の質問に対する回答状況と合わせて、特に「廃車」時の書面確認の重要性が指摘される。
- 「質問 3」の「売却」、「譲渡」または「廃車」の決定の伝達手段では、『書面による』が 19～35%と低く、特に「廃車」時が 19%と顕著である。書面での確認が十分には行われていないことが伺われる。
- 「質問 4」の「売却」、「譲渡」でのリサイクル料金に関する説明については、説明を『受けた(または説明をした)』もしくは『受けた気がする(または説明をした気がする)』を合わせて 60～64%であり、ユーザーへの情報提供が低い傾向にある。
- 「質問 5」の「売却」、「譲渡」でのリサイクル料金の受取り状況の記憶については、『受け取った』または『受け取った気がする』を合わせて 55%で推移しているものの、上記「質問 4」と同じく低い傾向にある。
- 「質問 6」の廃車時のリサイクル料金の支払状況の記憶については、『わからない』と回答した割合が 32～49%であり、特に平成 26 年度では 49%とユーザーの記憶があいまいになっているようである。上述の内容もこの点に配慮して情報提供を行う必要がある。
- 「質問 7」の廃車時での登録された事業者であることの説明を『受けた』または『受けた気がする』を合わせて 34～43%であり、ユーザーへの情報提供が低い傾向にある。

- 「質問 8」の廃車時でのエアバック等の装備状況について説明を『受けていない』または『受けた気がしない』を合わせて 68～71%を占めており、ユーザーへの情報提供が低い傾向にある。
- 「質問 9」の廃車時での「使用済自動車引取証明書」の受領については、「受けてない」または「受けた記憶がない」を合わせて約 50%を占めている点からも上記のことは裏付けられる。

なお、JARC アンケート調査の用語の使い方、特に「売却」、「譲渡」、「廃車」(『廃車』は先に記述したように問題あり。)の区分はユーザーにとって分かりにくいとの指摘があった。

《JARC のユーザーアンケートの概要》

JARC が定点観測として実施しているユーザーへのアンケート調査の要項及び詳細は以下のとおりである。

《アンケートの調査要項》

調査期間:平成 22 年度～平成 26 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

*各年度 170 万人～230 万人の会員から各年度年齢別免許保有割合(出展:警察庁)に応じて対象者を抽出

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

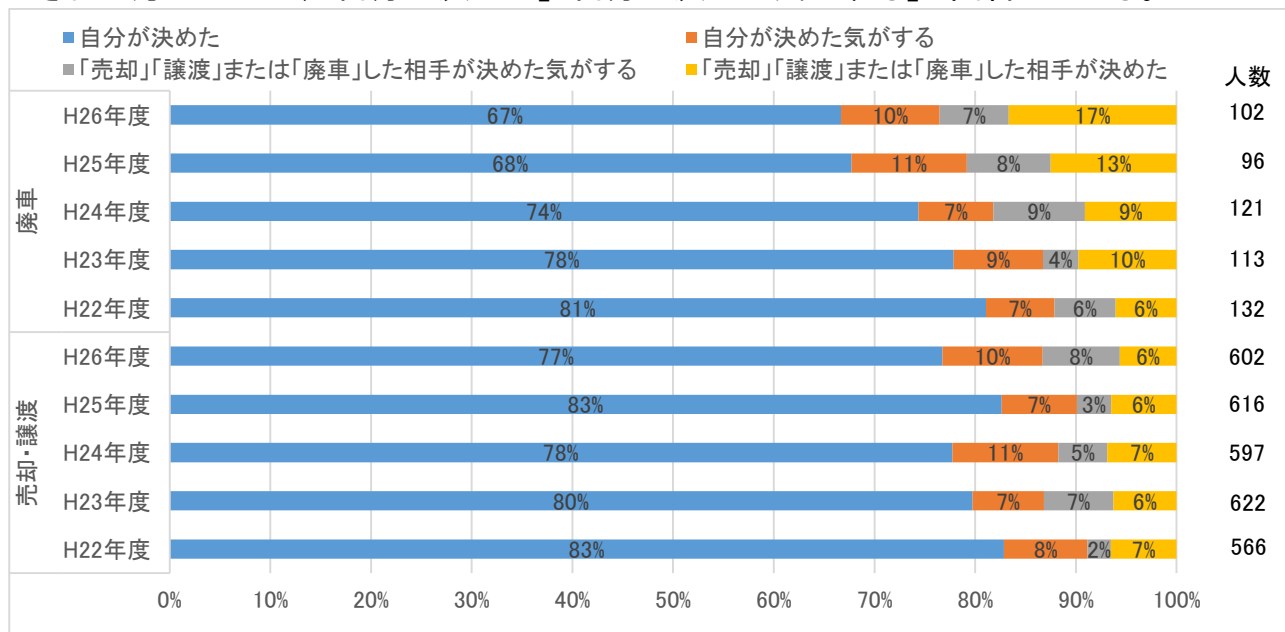
* 本アンケート調査は自動車リサイクル法に定める JARC の委託事業として楽天リサーチ株式会社が実施

【中古車売却・譲渡または廃車の判断時における関わり方】

回答者 1,100 人のうち、自動車購入以前に保有していた車を「売却」「譲渡」または「廃車」と回答された方に次の調査を行った。

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 2 のとおり、平成 26 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。

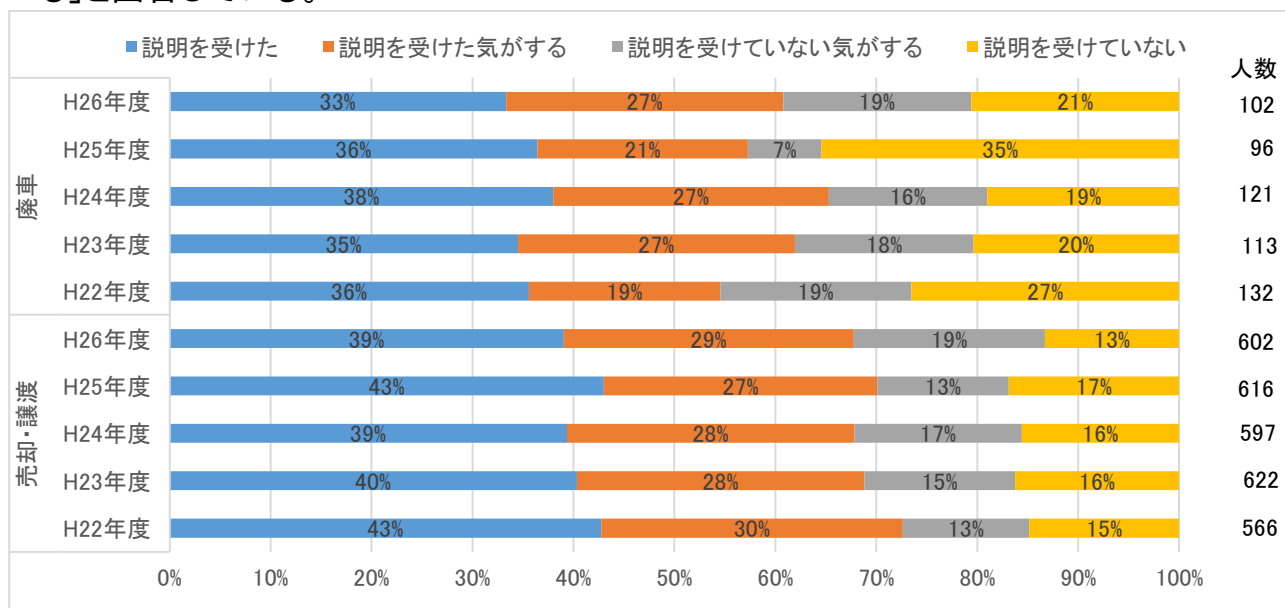


＜図 2 「売却」「譲渡」「廃車」の決定＞

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・骨董品的価値がある車両かどうかなど。

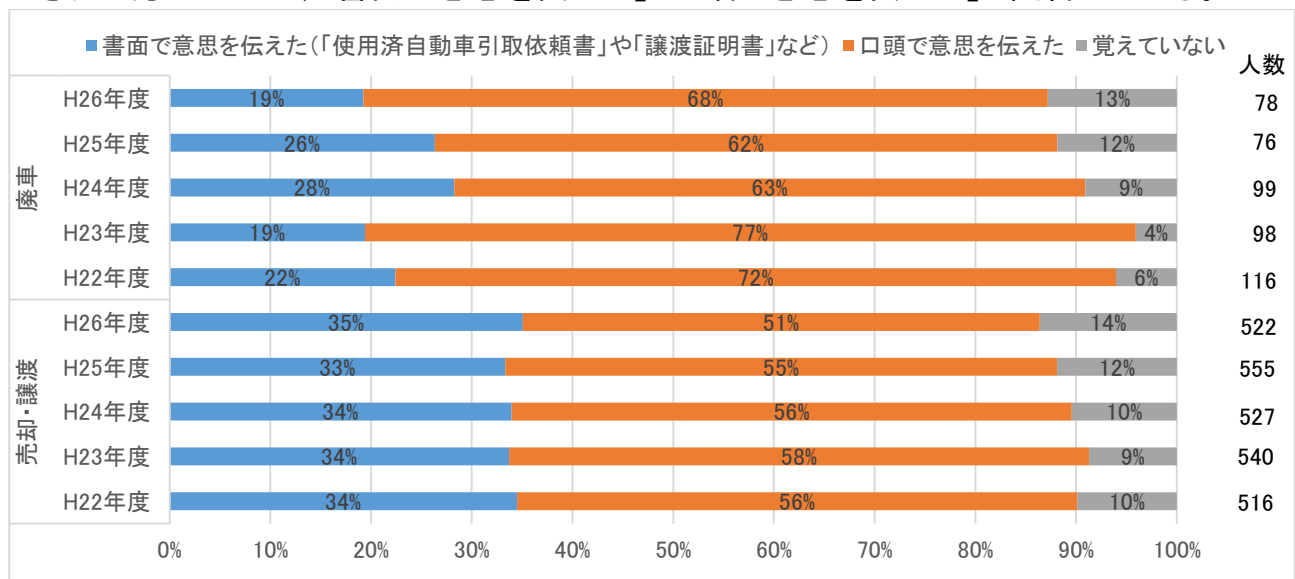
図 3 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 60%、売却・譲渡したと回答された方の 68%が、判断に必要な情報について「説明を受けた」「説明を受けた気がする」と回答している。



＜図 3 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 4 のとおり、平成 26 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 4 意思伝達の方法＞

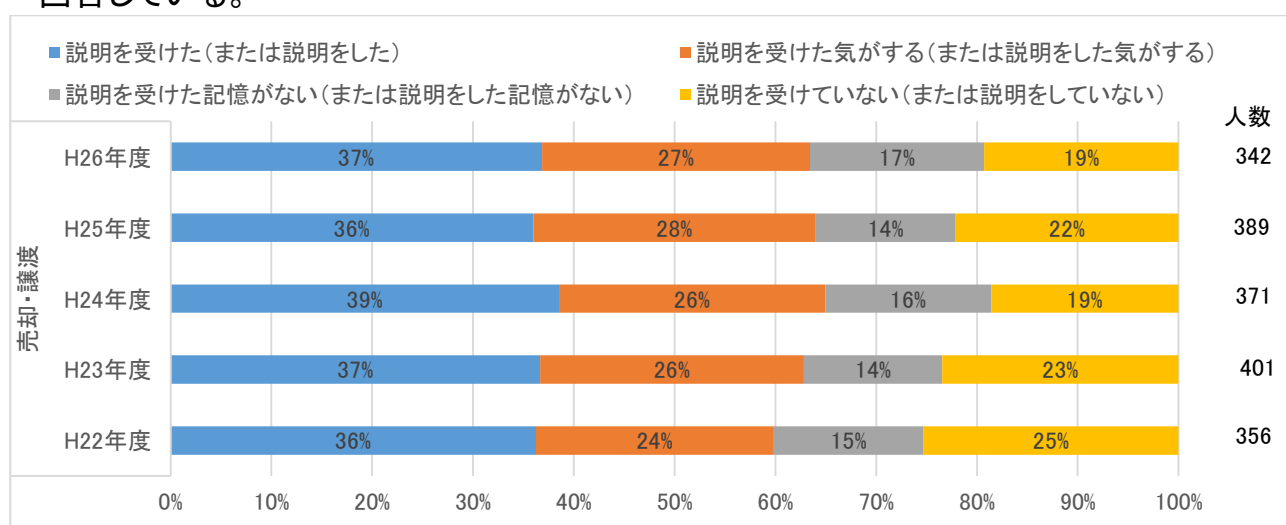
【中古車売却・譲渡時における関わり方】

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。

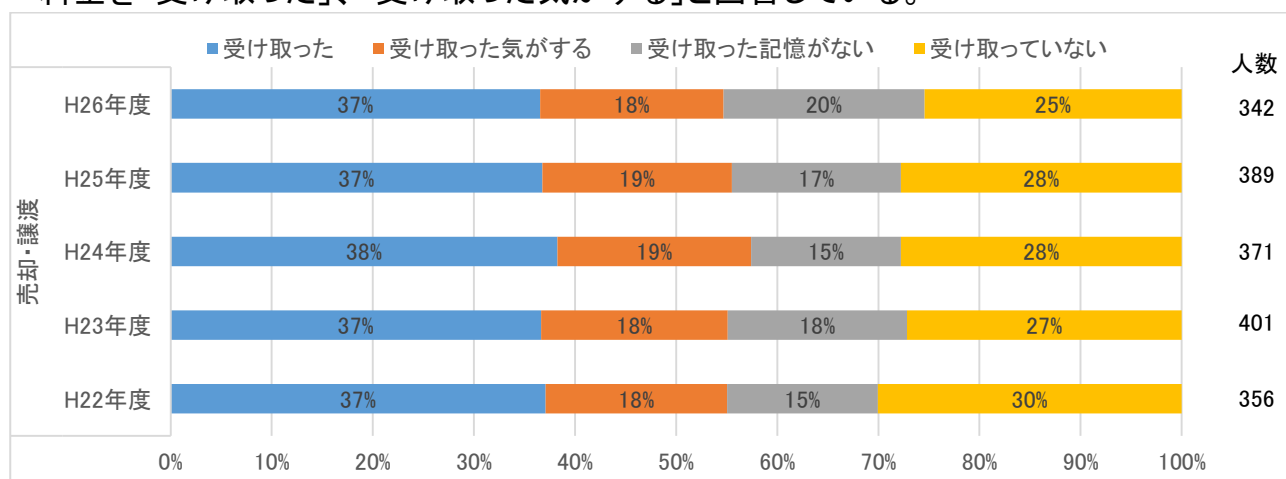
図 5 のとおり、平成 26 年度では中古車売却・譲渡したと回答された方の 64%が、「説明を受けた(または説明をした)」「説明を受けた気がする(または説明をした気がする)」と回答している。



＜図 5 中古車売却時の説明＞

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 6 のとおり、平成 26 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。



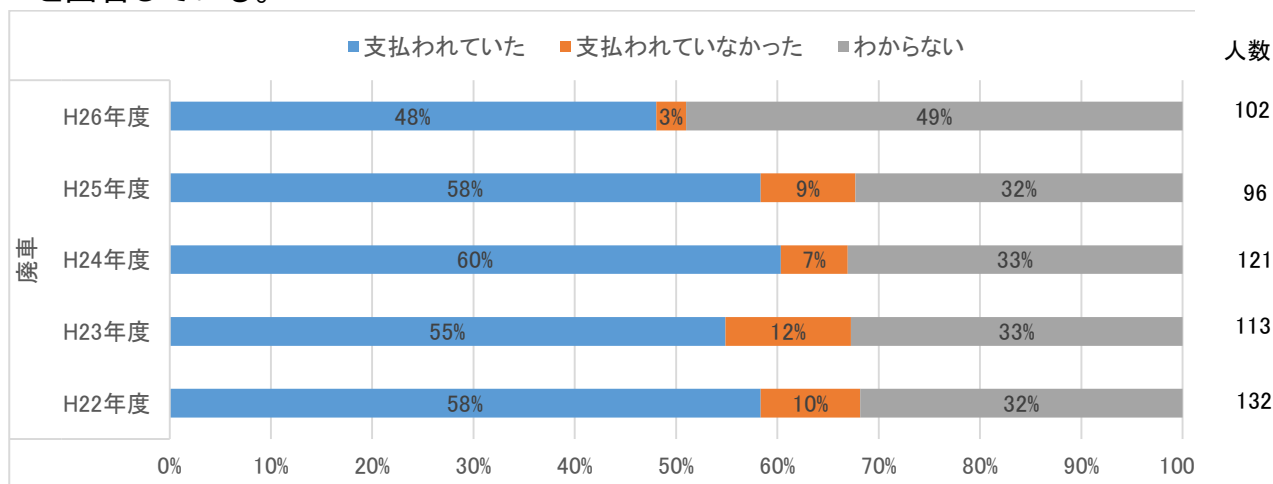
＜図 6 リサイクル料金の受取＞

【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。

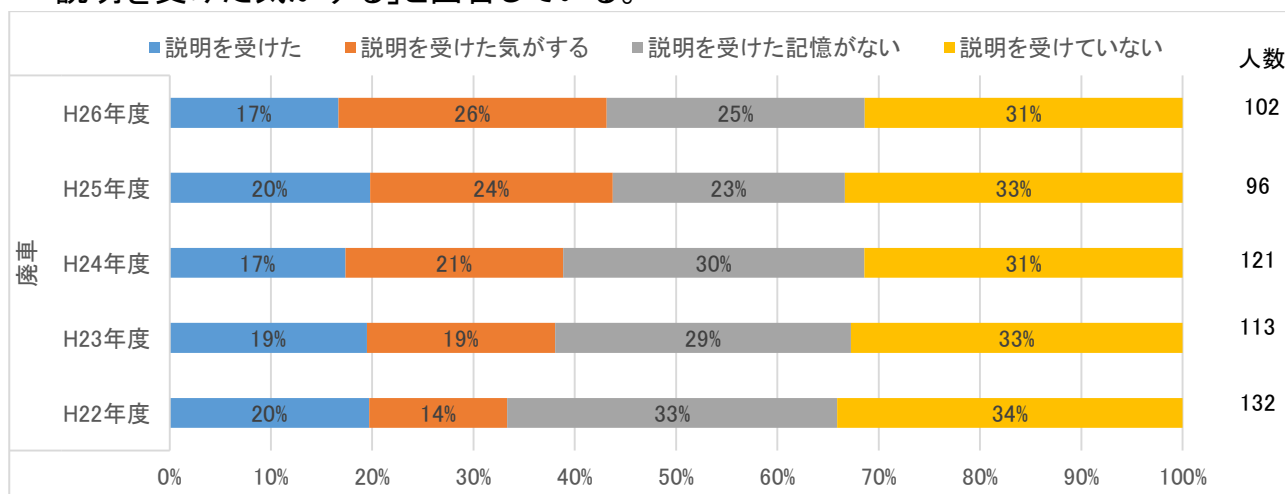
図 7 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 48%が、「支払われていた」と回答している。



＜図 7 リサイクル料金の預託の有無の認識＞

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。

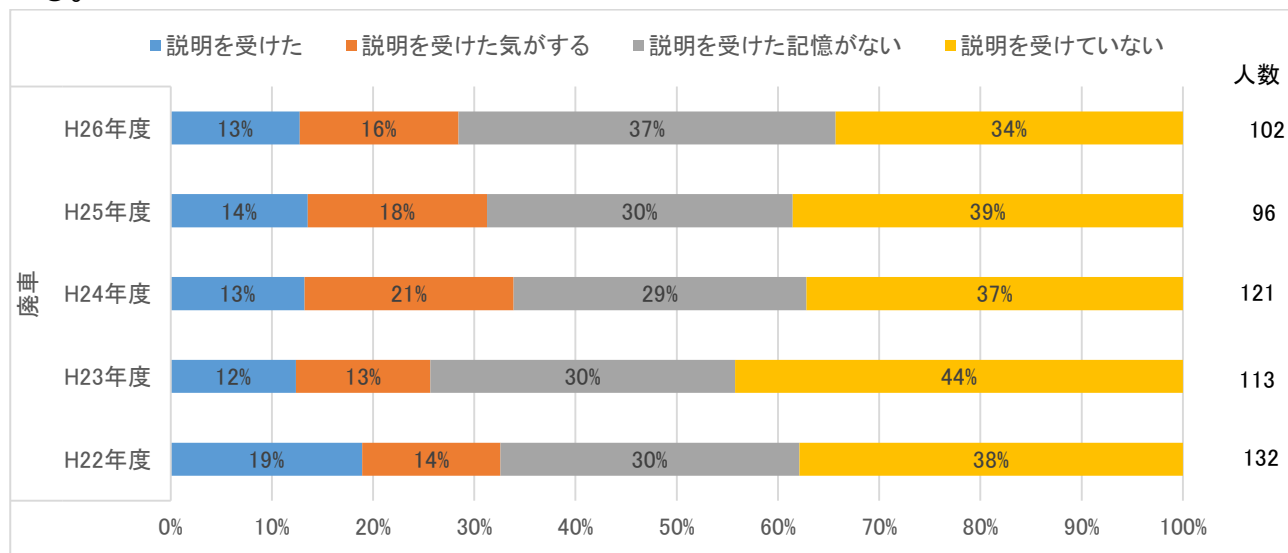
図 8 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 43%が、「説明を受けた」、「説明を受けた気がする」と回答している。



＜図 8 使用済自動車引取業者の登録状況の説明の有無＞

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。

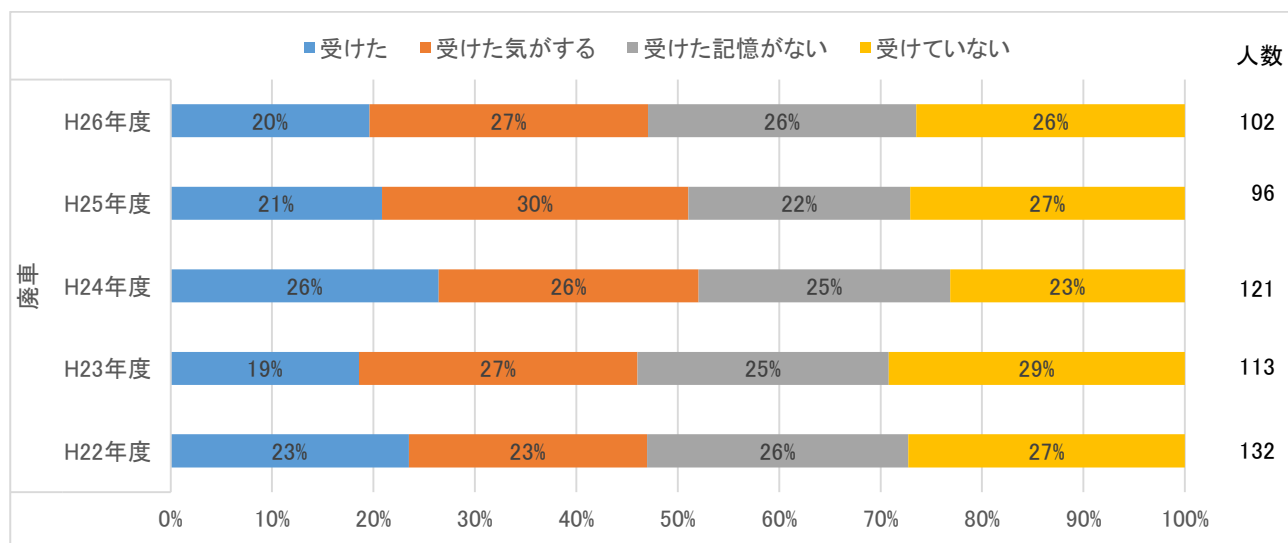
図 9 のとおり、平成 26 年度では廃車したと回答された方の 29%が、引取業者からフロン類やエアバッグ類の装備の有無について説明を「受けた」「受けた気がする」と回答している。



〈図 9 引取業者からのフロン類やエアバッグ類の装備の有無の説明〉

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 10 のとおり、平成 26 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 10 使用済自動車引取証明書の受取り〉

v)使用済自動車の価格情報に関する開示状況:Web ページ等による調査結果

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、使用済自動車の価格情報に関する開示状況を Web 等で調査し、そこで得られる情報を確認した。こうした価格情報が開示されることにより、ユーザーの使用済自動車の価格相場観が醸成され、公正かつ適正な取引の実施に繋がるものになると考える。

使用済自動車の価格情報について、表 8 のとおり 5 つの媒体で開示状況を調査した。Web ページからはある程度使用済自動車の価格情報が得られる可能性があるものの、電話帳や新聞広告、中古車専門誌、引取業者の店舗看板には価格情報はほとんど掲載されていない。また、用語の使い方を始め、引取業者の資格情報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。

〈表 8 使用済自動車の価格情報に関する開示状況の概況〉

No	媒体	掲示される情報
1	Web (*1)	買取価格が掲示され、具体的な買取事例なども紹介されている。
2	電話帳 (*2)	「廃車買取」等の掲示が若干あり。
3	新聞広告 (*3)	「廃車買取」等の掲示が若干あり。
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掲示されている。使用済自動車についての掲示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。

注:*は以下の掲示例を示す。

《掲示例》

***1**

***2**

***3**

検討会で使用済自動車の価格情報に関する開示状況についての調査の必要性の指摘があったことから、「廃車」、「ELV」、「価格」、「価値」、「買取」のキーワードを用いて Web ページの検索を行った。

結果を表 9 に示す。この表では価格情報を開示している M から Y までの 11 事業者について引取業者などの資格の掲載状況を加えた。

概況は以下のとおりである。

- 使用済自動車の価格情報を開示している事業者は少ない。
- 引取業者の資格を開示している事業者は、11 事業者のうち 7 事業者であった。
- 全ての事業者は有価での買取りを実施している。
- 使用済自動車や廃車などの用語の使い方に統一感がない。

使用済自動車の価格情報について具体的な特徴は以下のとおりである。

- 使用済自動車の価格情報について、自動車の排気量を基準としている事業者は、11 事業者のうち 7 事業者であった。他 4 事業者は、普通車や軽自動車の区分を基準としている。
- 通常は排気量基準で排気量が大きくなるほど引取価格も高くなる。
- 自動車所有者が引取業者に使用済自動車を持ち込んだ時の引取価格を示している事業者は、11 事業者のうち 10 事業者であった。他 1 事業者は、持込み時の価格なのか、運搬費込みの価格なのか不明であった。
- 自走不可などの使用済自動車を運搬する費用を示している事業者は、11 事業者のうち 6 事業者であった。
- 抹消登録手続きの代行手数料を示している事業者は、11 事業者のうち 6 事業者であった。
- 重量税の還付は、その相当額を引取り時に支払っている場合が多い。

＜表 9 使用済自動車の相場観に関する開示状況（その1）＞

*インターネット検索サイトで「廃車」「ELV」「価格」「価値」「買取」のキーワードで検索（平成 28 年 3 月 8 日時点）
*（凡例） ○：保有する資格を Web サイトで開示されている場合 ○※：保有する資格を Web ページ等で開示していなかったが、事務局の調査で判明した場合
空欄：保有する資格が Web サイトで開示されず、また事務局の調査でも確認できなかった場合 【資格】 引：引取業 フ：フロン回収 解：解体業 破：破砕業 古：古物商

	資格					使用済自動車の相場観に関する情報 (各種媒体に掲示される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="5">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	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																													
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">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	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																														
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																															
O 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="5">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	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																														
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 車の車種・年式・状態によって買取り価格は異なる	－	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">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	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																														
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～																														

＜表 9 使用済自動車の相場観に関する開示状況（その2）＞

*インターネット検索サイトで「廃車」「ELV」「価格」「価値」「買取」のキーワードで検索(平成 28 年 3 月 8 日時点)
*(凡例) ○:保有する資格を Web サイトで開示されている場合 ○※:保有する資格を Web ページ等で開示していなかったが、事務局の調査で確認した場合
空欄:保有する資格が Web サイトで開示されず、また事務局の調査でも確認できなかった場合 【資格】引:引取業 フ:フロン回収 解:解体業 破:破砕業 古:古物商

	資格					使用済自動車の相場観に関する情報 (各種媒体に掲示される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><td></td><td>排気量</td><td>買取価格</td></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致します。 <table><tr><td></td><td>排気量</td><td>ガソリン車</td><td>ディーゼル車</td></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 上乘せ	還付相当額 上乘せ	-	-	・買取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><td></td><td>排気量</td><td>買取価格</td></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、新聞広告に掲示される情報は以下のとおり。

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：整備事業者へのヒアリング結果の整理

平成14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に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。

上記役割を踏まえ、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・共有の取組の実態をより詳細に把握・確認するために、（一社）日本自動車整備振興会連合会から紹介があった7事業者に対して、「リサイクル部品を使用する自動車の修理形態」、「ユーザーへの説明内容と情報提供ツール」、「リサイクル部品の仕入れ方法」、「リサイクル部品の在庫量の状況」の観点でヒアリングを行った。

なお、自動車の修理において使用されるリサイクル部品の用語とその内容は表10のとおりである。

＜表10 リサイクル部品等の用語とその内容＞

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）

整備事業者へのヒアリング結果を表 11 に示す。主な事項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・耐久性等と異なるため、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、これ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それと比較すると価格差が小さく、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。しかし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。

【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、故障リスクである。
- ユーザーへの情報提供ツールは、ポスター及び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（下記写真を参照）である。
- 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る。

＜情報提供ツールの一例＞

「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る。
- 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する方が納期が早く、コストも安くなる。

整備事業者へのヒアリングの結果、整備事業者のリサイクル部品の仕入れ方法は表12のとおり様々であることがわかった。

＜表 12 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

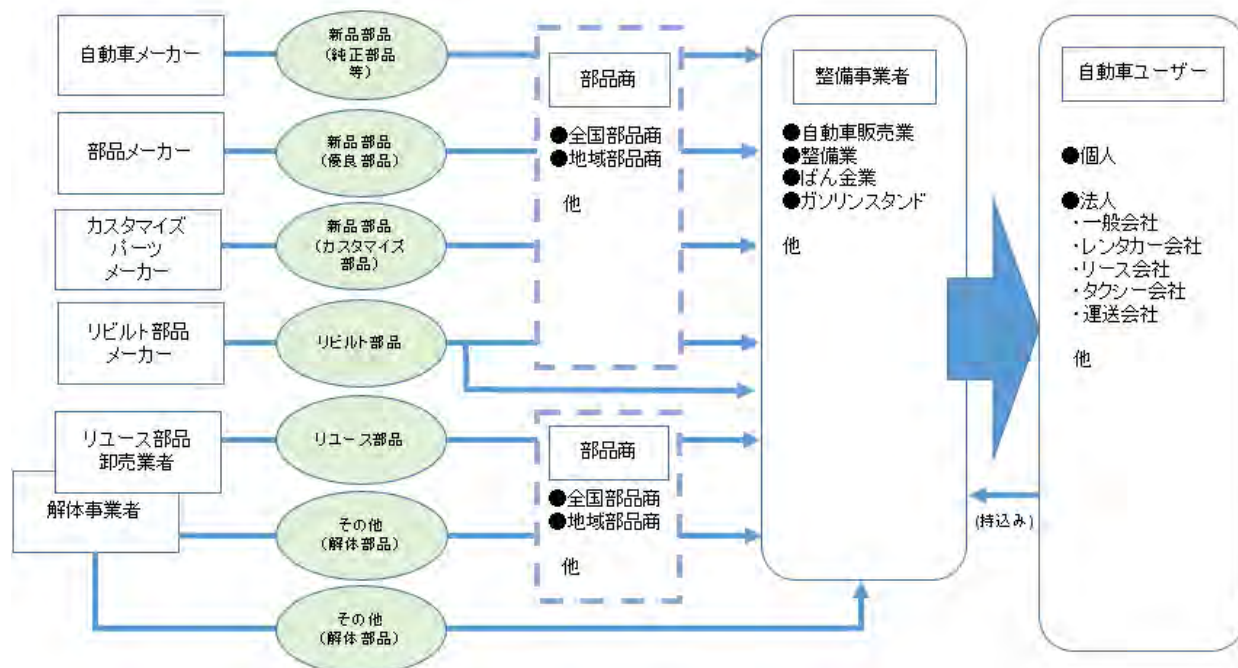
* 複数のリサイクル部品仕入れ方法をもっているため、その合計値は事業者数の合計とは合致しない。

【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。

- 外装部品では、自動車の衝突箇所が同じ場合が多いので在庫量は少ない。機能部品も同じ車種であれば、同様の箇所が故障することが多く、交換需要も高くなる。
- 車種の多様化により、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の結果、純正部品などの新品部品やリサイクル部品等の呼称及び仕入れフローは以下のとおりであり、補修用部品の仕入れに際して、部品商が重要な役割を担っていることがわかった。



＜図 11 リサイクル部品の仕入れフロー＞

＜表 13 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。

＜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（その1）＞

事業者	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い店」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、ユーザーの同意のもと、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。

＜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（その2）＞

事業者	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 納品は早いが高価で、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。

＜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（その3）＞

事業者	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い店」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。

＜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（その4）＞

事業者	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い店」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、リユース部品も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：自治体に対するアンケート結果及び Web 等の調査結果の整理

国が行った全国 119 自治体（都道府県・保健所設置都市）へのアンケート調査の結果について、自治体の Web ページで掲示する自動車リサイクルに関する情報の現況を「自動車リサイクル法関連 Web ページの有無」、「登録・許可事業者情報の公開有無」、「その他、自治体 Web ページに掲示する情報例」の観点で確認した。

その結果は以下のとおりである。

【自動車リサイクル法関連 Web ページの有無】

アンケートの結果、以下のとおり 119 自治体の全てが自動車リサイクル法関連の Web ページを設定している。

事 項	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】

アンケートの結果、以下のとおり 95 自治体は登録事業者・許可事業者の情報を公開し、8 自治体は登録事業者もしくは許可事業者のどちらかの情報を公開している。そして、16 自治体は事業者情報を公開していない。

事 項	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」もしくは「許可事業者」のどちらかの情報を公開している自治体

事業者情報を公開していないと回答する全自治体に対して、その理由をヒアリングしたところ、主に次の回答があった。

- 事業者情報を紙原簿で管理しており、常時閲覧ができるようにしている。
- 自動車リサイクル情報システムで公開されている事業者情報にリンクを貼っている。
- 近年、中核市になった関係でまだ Web ページが未整備であり、今後他の自治体を参考にして整備していく予定である。

【自治体 Web ページに掲示されるその他の情報例】

自治体の情報発信・共有の取組の実態をより詳細に把握するために、11 自治体の Web ページに掲示される自動車リサイクルに関する情報の内容を調査した。

その結果は表 14 であり、概況は以下のとおりである。

- 全ての自治体の Web ページに自動車リサイクル法の概要が掲示されている。
- ユーザー向けと事業者向けの情報の区分はしていない。
- 自治体によっては登録及び許可事業者の情報が Web ページに掲示されていない。
- 自治体によっては古い情報が Web ページに掲示されたままになっている。

〈表 14 自治体 Web ページに掲示される情報例〉

(凡例)○: 掲示有り ●: 一部の情報のみ掲示 ▲: 情報が古い ×: 掲示無し

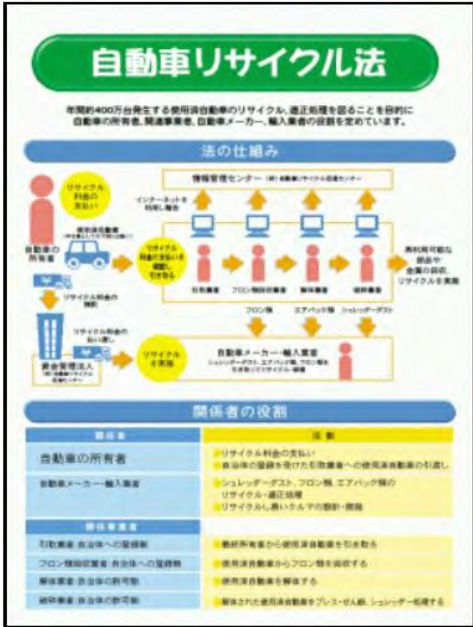
掲示項目		自治体										
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
自動車リサイクル法の概要		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
登録・許可事業者情報一覧		○	●*1	×	○	○	○	○	○	○	○	×
行為義務等情報	引取業者	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○
	フロン類回収業者	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○
	解体業者	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
	破碎業者	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
各種手続情報	登録・許可の申請様式	○	●*2	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	変更・廃止届出等様式	○	●*2	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	申請届出手続の説明	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	自動車リサイクル情報システムへの登録手続の説明	×	○	×	○	○	○	×	×	▲	○	×
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示

*2 許可業に関する情報のみを掲示

【環境学習施設を利用した情報発信の取組例】

自治体の中には、環境学習施設を利用した情報発信に取組む自治体があり、その取組事例は以下のとおりである。

	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。 

2.2 関係主体における情報発信・共有に関する課題

検討会での議論を踏まえ、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・共有の取組に関する課題を、次のとおり共通的な課題と関係主体における個別的な課題とに大別し、整理した。

(1) 関係主体における共通的な課題

関係主体における情報発信・共有全般に関する共通的な課題は次のとおりである。下記の分類の意味については3.1で詳述する。参照願いたい。

i) 発信者が主体的に対応すべき課題

①「目的とする情報がない」等に関する課題

- ・各主体が発信する情報のなかには目的が不明確なものがある。
- ・目的とする情報が関連する事業者のホームページから見つけられない。
- ・情報を発信・提供されても、どのように見ていいかわからない。

②「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

- ・自動車の購入時、使用時、使用済時等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と一般的な国民・市民向けの情報が混在しており、分かりにくい。
- ・子ども向けの分かり易い情報の掲載が少ない。

ii) 発信者が受信者の意向を踏まえて対応すべき課題

①「目的とする情報が見つけづらい」等に関する課題

- ・目的とする情報が関連する事業者のホームページで見つけづらい。
- ・情報を発信・提供されても、どのように見ていいかわからない。

②「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

- ・「逆有償」、「廃車」、「リサイクル部品」などの用語では定義があいまいであり、ユーザーに誤解を与える可能性がある。用語の使い方に統一感がなく、各主体特有の表現や特別な専門用語が使われ、分かりにくい。
- ・自動車リサイクルに関する図・表などでも表現法が統一されておらず、分かりにくい。

③「事業者間や地域間の比較や取組の進捗度の比較がしづらい」等に関する課題

- ・事業者間で情報開示に差があり、またその内容も統一されていない。このため比較ができない場合が多い。
- ・地域によって登録・許可業者情報の開示に差があり、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。

④「情報の定量化の方法、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の算定根拠などの記載が少なく、検証などが行えない。
- ・情報を活用しようとしても、時系列的な整備が不十分であったり、集約されていないため、取扱いづらい。

(2)関係主体における個別的な課題

関係主体における情報発信・共有に関する個別的な課題は次のとおりである。

i)自動車製造業者等の情報発信・共有に関する課題

自動車製造業者等に関しては、環境配慮設計についての情報発信・共有の観点と再生資源利用についての情報発信・共有の観点の課題に分けて整理した。

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に関する情報提供については、現在公表されている情報で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、用語の使い方やその進捗状況の定量的・定性的な評価など、より分かりやすい情報発信の取組の必要性が指摘されている。

- 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、また定量的・定性的な評価等によりその進捗状況が判断できるよう、より分かりやすい情報発信に取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、「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」を実現するうえ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に関する情報提供については、現在公表されている情報で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、用語の使い方や定量化にする数値表現の導入等により、より分かりやすい情報発信・共有の取組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

引取業者に関しては、ユーザーに対する情報発信の観点と引取業者間の情報共有の観点、さらには前者のうちの個別の課題としてマイナンバー情報の取扱い及び使用済自動車の価格情報の開示の観点に分けて整理した。

a) ユーザーに対する情報発信の取組に関する課題

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うえで、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には、ユーザーの意思確認に署名捺印を求める『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・共有の取組を実施している。

しかしながら、JARC のユーザーアンケートの結果に見られるように、こうした取組は一部の業態の引取業者に限られており、十分には浸透していない。使用済自動車引取依頼書の記載事項についても用語の統一化を図る取組は未だ途上にあり、更なる進展が必要との指摘がなされている。

また、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。このような引取業者とユーザー間の「情報の非対称性」(*)の解消に向けた取組の必要性について指摘がなされている。

(*) 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、事業者の持つ商品・サービスの品質等に関する情報と、ユーザーの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。こうした状態での取引は公平性・公正性を妨げると考えられる。

- 引取業者は、『使用済自動車引取依頼書』への記載事項や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りにあたって、ユーザーとの公平・公正な取引の推進のため価格情報の発信に積極的に取組むべきではないか。

b) 引取業者間の情報共有の取組に関する課題

先述のとおり、ヒアリングの結果では一部の業態の引取業者ではユーザーに対して質の高い情報発信の取組が行われていることは判明した。一方で不十分な取組状況の引取業者が存在するのも事実である。

使用済自動車の適正な国内流通を図るうえで、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)に準拠した取組をを展開すべきとの指摘

がなされている。

- 引取業者あるいはその関係団体は、使用済自動車の引取時におけるユーザーへの情報発信についてベストプラクティス(好事例)を収集、取りまとめ、全ての引取業者がこれに準拠するように努めるべきではないか。

c) マイナンバー情報の取扱いに関する課題

引取業者へのヒアリングのなかで、重量税還付の関係で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。

引取業者は使用済自動車の引取りの際、ユーザーがその所有権を保持する場合には重量税還付手続きを代行する際に、ユーザーのマイナンバーを提供してもらう必要が生じる。マイナンバーは個人情報として極めて重要性が高く、その管理には慎重を要する。こうした状況から、以下の 3 つの方法による重量税還付手続きがあることをユーザーにしっかりと説明したうえで選択・対処してもらうなど、ユーザーに対して十分な情報提供を行い、その理解を得て手続きを進めることが肝要である。

- ①ユーザーに対して重量税還付相当額の支払いを行い、使用済自動車を自社名義に変更した後で引取業者自らが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、ユーザーの理解を得たうえで重量税還付手続きの方法を選択してもらうため、十分な情報提供に取り組むべきではないか。

d) 使用済自動車の価格情報の開示に関する課題

使用済自動車の価格情報は、ユーザーが使用済自動車の資源的価値を理解したうえで主体的な選択を行うために不可欠のものである。また、自動車リサイクル法の制定においては、新車あるいは中古車の購入時に、リサイクルに要する費用を負担願うことによって廃棄時には有価で買取りを受けることができるようにし、ユーザーに経済的インセンティブを付与して不法投棄の防止を図るとともに使用済自動車を適正な引取業者に引き渡すように企図している。

ユーザーは通常、使用済自動車の価格情報を知ることが困難である。こうした状況のなかで、使用済自動車の無償引取りが一部の引取業者で行われ、ユーザーに不利益な状態が生まれている。

何らかの方法で地域毎の価格情報を集約・公表するなど、引取業者やその関連団体等が使用済自動車の価格情報の開示に向けた取組を行う必要性が強く指摘されている。

- 引取業者は、何らかの方法で使用済自動車の価格情報の開示に向けて取組む必要性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

上記の整備事業者等に関してはリサイクル部品の利用促進に向けた、ユーザーへの情報発信の観点の課題について整理した。一方、事業者間の情報共有の課題として、(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化について言及した。

a) ユーザーに対するリサイクル部品等に関する情報発信の取組に関する課題

整備事業者へ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。

一方で、損害保険会社でも自動車保険においてリサイクル部品の活用を進めている。こうした状況から関連事業者の連携を強化し、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・共有に取組む必要性があると指摘されている。

- 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他業態と連携して情報発信・共有に取組むべきではないか。

b) 自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格化に関する課題

(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。

- (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、連携していくべきではないか。

iv) 自治体の情報発信・共有に関する課題

自治体に関しては、ユーザーに対する情報発信の観点と自治体間の情報共有の観点の課題に分けて整理した。

a) ユーザーに対する情報発信の取組に関する課題

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必要性が指摘されている。

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高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先進的な事業者向けの指導マニュアル等を作成・公開・共有などが挙げられた。

- 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、基本的考え方等を含む資料を作成し、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) 自治体間の情報共有の取組に関する課題

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)や成果などを他自治体と共有していく取組の必要性が指摘された。

また、各自治体で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、自治体間や国、JARC との積極的な連携をベースにした活動を通じて、より効率的・効果的な対応を図り、行政コストを低減していく取組の必要性について指摘があった。

この他、学校教育で活用され、自治体が制作する「環境読本」などの教材作成への自動車リサイクルに関する情報提供も重要であるの指摘もあった。

- 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やその成果などを、自治体間で共有することは有効であり、国や JARC と連携して、例えば国が主催する行政連絡会議等の場を活用して、その進展を図るべきではないか。
- 自治体・国並びに JARC の連携の基で、先進的な外国人事業者向けの指導マニュアルや自動車リサイクルに関する種々の動画・パンフレットやパネルなどの製作物等を共通情報と位置づけ、普及を図るべきではないか。これにより効果的・効率的な自治体対応が実現でき、行政コストの削減にもつながるのではないかと。

v) JARC の情報発信・共有に関する課題

JARC に関しては、JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータの活用と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、加えて自動車リサイクル情報システムのユーザービリティの改善並びにフレキシビリティの拡充の観点の課題に分けて整理した。

a) JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等の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のデータは、事業者情報や自動車関連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。

そのうち、例えば情報管理センターが自治体に提供する「遅延報告データ」は有用性が高く、使用済自動車の不適切処理に進展する可能性がある事業者への立入等に活用されている。

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、新たなデータ活用方法の検討を行い、更なる発展的なデータ活用に繋げていく必要性が指摘された。

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うえで、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。

- 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の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内容・方策を考えることや、自動車購入時・使用時・使用済時などの時間軸でのユーザーが必要とする情報を適時・的確に提供すること、またユーザーがアクセスし易く、かつ分かり易い情報発信に取り組むことなどが指摘された。加えて、こうしたの情報発信の取組について適宜、効果の検証を行い、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。

- JARCは、自動車リサイクルの認知向上や普及啓発に向けて、その目的や適時・適宜性や理解容易性・取得容易性等に配慮した情報発信の内容・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やその向上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なされた。

- 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アンケートやヒアリング等の実施によってユーザーの認知状況やニーズの把握に努めべきではないか。
- 自動車リサイクルシステムの円滑な運営やその向上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。ここでいう円滑な運営に資する客観的な情報については、全国の不適正保管や不法投棄に関する情報や日本を初めとする世界の経済・金融等の情報、今後の資源問題の動向、次世代自動車の普及予測などが考えられる。また自動車リサイクルシステムの向上に資する客観的な情報については、自動車リサイクルにおけるマテリアルバランスの現状と経緯・予測や世界各国との比較、リサイクル部品等の活用促進策の検討等に資する情報収集などが挙げられる。

d) 自動車リサイクル情報システムのユーザービリティの改善に関する課題

国が自治体に対して実施したアンケート調査の結果では、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の改善に関する要望が多く寄せられた。これまで JARC が行ってきた利用者ニーズへの対応が限定的であることがわかった。

今後、ヒアリングの対象の拡大等を通じてニーズ把握の強化に努めるとともに、自治体との連携により情報システムのニーズと課題の共有化を図っていくことの必要性が指摘された。

- 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、定期的な情報システム利用者のニーズの把握及び自治体との連携による課題・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の拡充に関する課題

現在の情報システムは、平成 17 年 1 月の自動車リサイクル法の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革新・高度化に備え、フレキシビリティを拡充を中心とした大幅な刷新を考慮しておく必要があるとの指摘がなされた。

- 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、将来の自動車リサイクルシステムの変革や情報システムの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で情報システムに盛込むべき要件の検討を進めるべきではないか。

2.3 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

自動車リサイクルシステムには、自動車所有者(これまでユーザーとしてきたが、法制度上ではこの呼称となる。)を始め、自動車製造事業者、自動車輸入事業者、自動車販売事業者、自動車整備事業者、自動車解体事業者、シュレッダー事業者、ASRリサイクル事業者など多岐にわたる主体が関与する。

このうち、自動車リサイクル法で定める自動車製造事業者等及び解体業者、引取業者、自動車所有車、国・自治体の関係主体の主な役割は次のとおりである。

〈表14 関係主体の自動車リサイクル法上の役割〉

関係主体	自動車リサイクル法上の主な役割
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
自動車製造業者等	【第3条関連】 ・環境配慮設計・再生資源利用への取組 ・再資源化等に要する費用低減化への取組 ・自動車の構造又は使用した部品も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り義務、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の実施義務等 【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
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円滑化 【第9条関連】 ・使用済自動車の引取り義務 ・再資源化預託金等の預託確認の義務、預託告知の義務
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の実現
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に関する情報提供 ・再資源化により有効利用された資源量等に関する情報提供 ・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の実施 【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、指導及び助言

(2)関係主体の役割と情報発信・共有の関係

自動車リサイクルにおいて様々な情報発信・共有が求められるなかで、その実施を担う関係主体と役割の内容に関し、整理・検討が必要である。

情報発信・共有の要請に対して柔軟に応えていくためには、関係主体による自主的かつ発展的な対応や積極的な相互連携による取組が重要となる。

そこで、検討会においては、このような関係主体の自主的かつ発展的な対応、積極的な相互連携による取組の円滑化を促進するため、これらの規範となる情報発信・共有の役割に関する基礎的整理を、上記法令上定められる役割に基づき、表 15 のように整理した。

表 15 では、表の上段で自動車リサイクル法上の関係主体の役割を示しており、上記表 14 の内容と同じである。一方、表の下段では、関係主体が自動車リサイクル法上の役割を果たすためには、誰が誰に対してどのような情報を提供する必要があるかを示している。

例えば、「製造等段階(製造事業者等:輸入事業者を含む)」(縦軸)は、「自動車所有者」(横軸)に対して「環境配慮設計に関する情報」や「再生資源利用に関する情報」、「再資源化等状況の実績情報」、「再資源化等に配慮して製造された自動車に関する情報」、「再資源化料金等に関する情報」を提供する必要がある。

＜表 15 情報発信・共有の役割（その1）＞

《表の見方》
上の段は、自動車リサイクル法上の関係主体の役割を示している。
下の段は、自動車リサイクル法上の関係主体の役割が果たすためには、誰が誰に対してどのような情報を提供する必要があるのかを示している。

法令上の主な役割	自動車リサイクル法上の関係主体(上段)／情報発信・共有を受ける主体(下段)				
	自動車所有者	自動車製造業者等	引取業者	解体業者	国・自治体
	・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 ・自動車修理時でのリサイクル部品の使用 ・使用済自動車の引渡し義務	・環境配慮設計・再生資源利用への取組 ・再資源化等に要する費用低減化への取組 ・自動車の構造又は使用した部品も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り義務 ・取基準の設定と公表 ・再資源化の実施義務等 ・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 ・使用済自動車の引取義務 ・再資源化預託金等の預託確認の義務、預託告知の義務	・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の実現	・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に関する情報提供 ・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、指導及び助言

関係主体が役割を果たすために必要な情報の内容（一例）						
情報発信・共有を実施する主体	製造等段階 （製造事業者等）	・環境配慮設計に関する情報 ・再生資源利用に関する情報 ・再資源化等状況の実績情報 ・再資源化等に配慮して製造された自動車に関する情報 ・再資源化料金等に関する情報		・再資源化料金等に関する情報	・環境配慮設計に関する情報 ・再生資源の利用に関する情報 ・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	
	整備段階 （整備事業者等）	・リサイクル部品に関する情報 ・自動車長期使用の促進に関する情報				
	引取段階 （引取事業者）	・再資源化料金等に関する情報 ・使用済自動車の引渡しの円滑化に資する情報 ・使用済自動車の引取り・引渡しに関する情報 ・再資源化預託金等の預託に関する情報 ・自動車長期使用の促進に関する情報				
	解体段階 （解体事業者）	・再資源化の実施状況に関する情報 ・リサイクル部品に関する情報 ・自動車長期使用の促進に関する情報				
	自動車リサイクルシステムの監督主体 （行政等）	・再資源化等に関する成果等に関する情報 ・再資源化等に要した費用に関する情報 ・再資源化により有効利用された資源等に関する情報 ・広報活動等による国民の理解の深化資する情報	・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等に関する情報 ・再資源化等の促進に関する情報 ・自動車製造業者等に対する勧告等、指導及び助言	・再資源化等の促進に関する情報 ・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等に関する情報 ・再資源化等の促進に関する情報 ・関連事業者への指導及び助言、勧告及び命令	

〈表 15 情報発信・共有の役割（その2）〉

法令上の主な役割	自動車リサイクル法上の関係主体(上段)／情報発信・共有を受ける主体(下段)				
	自動車所有者	自動車製造業者等	引取業者	解体業者	国・自治体
	・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し義務	・環境配慮設計・再生資源利用への取組 ・再資源化等に要する費用低減化への取組 ・自動車の構造又は使用した部品も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り義務 ・取基準の設定と公表 ・再資源化の実施義務等 ・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 ・使用済自動車の引取り義務 ・再資源化預託金等の預託の確認義務、預託の告知義務	・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の実現	・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に関する情報提供 ・再資源化により有効利用された資源等の情報提供 ・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、指導及び助言

		関係主体が役割を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	指定法人業務 運用主体 (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（以下、一例）	・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（以下、一例）	・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（以下、一例）	・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（以下、一例）	・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（以下、一例）
		・自動車リサイクル全般に関する情報 ・自動車ユーザーの役割に関する情報 ・運転免許教習生や子どもなどの自動車ユーザー予備軍に対する自動車リサイクルに関する情報 ・統一した問い合わせ窓口の運営 ・指定法人業務に関する実績情報 ・ユーザー向けのアンケート調査結果 ・自動車ユーザーからの課題/ニーズ等の把握	・自動車製造業者等による情報発信において活用できる自動車リサイクルに関する基本的且つ共通的な情報 ・自動車製造業者等の円滑な業務運用に資するマニュアル等の情報 ・統一した問い合わせ窓口の運営 ・統一した事業者登録窓口の運営 ・ユーザー向けのアンケート調査結果 ・自動車製造業者等からの課題/ニーズ等の把握	・引取業者による情報発信において活用できる自動車リサイクルに関する基本的且つ共通的な情報 ・引取業者の円滑な業務運用に資するマニュアル等の情報 ・関連事業者からの入電が多い問合せの内容 ・統一した問い合わせ窓口の運営 ・統一した事業者登録窓口を運営 ・ユーザー向けのアンケート調査結果 ・引取業者からの課題/ニーズ等の把握	・解体業者による情報発信において活用できる自動車リサイクルに関する基本的且つ共通的な情報 ・解体業者の円滑な業務運用に資するマニュアル等の情報 ・関連事業者からの入電が多い問合せ内容 ・統一した問い合わせ窓口の運営 ・統一した事業者登録窓口を運営 ・ユーザー向けのアンケート調査結果 ・解体業者からの課題/ニーズ等の把握	《次の情報を自治体と情報共有・連携》 ・リサイクル工程における引取り・引渡しの遅延状況 ・電子manifestの発行・取消し状況 ・電子manifestの遅延報告 ・使用済自動車のエアバッグ類・フロン類装備の乖離状況の情報 ・関連事業者からの入電が多い問合せ内容 ・自治体向けのシステム操作・手引書 ・東日本大震災による番号不明被災自動車への対応状況 ・自治体向けアンケート調査結果 ・離島対策支援事業手引書 ・不法投棄対策支援事業手引書 ・離島対策支援事業に関する住民向けチラシ等 ・離島対策支援事業手引書

第3章 自動車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

今後、自動車リサイクルシステムを更に発展させていくためには、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、ここでは環境省の「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)並びに「環境報告ガイドライン(H24.4.26)」(参考 6)を参考に、まず情報発信・共有の基本原則について検討・整理する。この結果をもとに2. 2で示された現状の問題点を再考してみる。

3. 1 情報発信・共有の基本原則の検討

わが国の循環型社会の構築に向けての取組のなかで自動車リサイクルの対応は極めて重要な意義を持っている。情報発信・共有の問題でも、その前提として自動車リサイクルに関わる関係主体が共にその高度化を共通の目標とし、相互に連携しあってこれを達成していく「共創」の理念を共有のものとしなければならない。

情報発信・共有にあたっての基本規範は、関係主体が自動車リサイクルに関する取組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寄与するとともに、関係主体がそれぞれ適切な意思決定を積み重ねることで円滑かつ効率的なリサイクルシステムの運用・高度化に繋がるため、いかに情報発信・共有の質を高め、かつ量を拡大していくかが重要となる。

こうした点からの検討は、上述した環境省の報告書において整理が行われている。ここではこれを参考に情報発信・共有にあたっての基本的事項を表 16 のように整理する。

情報を提供する側は、受け手を意識して、それを発信するが、その程度には差違があると考ええる。まず、ここではこの点による分類を行っている。加えて先の環境省の報告書を参考にそれに関連する特性を整理したが、ここでは特に発信者側で当該情報の提供の責務は誰かを明確にする「提供責務性」と受信者側での「取得容易性」を付加している点が新たな考慮点である。情報は、当然、発信で終わるものでなく、それを受けた受信者の意志決定に影響を与え、発信情報に関連した「ひと・もの・こと・とき・場」(後述)の理解や意識の変革、行動の誘発等に繋げていくことが望まれる。一方で、受信者の要望を強く意識し、それを把握したうえで、発信側が提供しなければならない情報も多い。こうした情報の双方向での交換が両者の考えの理解や納得を生むようなコミュニケーションが求められる。

＜表 16 留意すべき情報の質的特性の概要＞

受信者への 配慮の差違	情報の 質的特性	概 要
発信者が主体的に考えて対応すべき事項	提供責務性	法制度上の義務に加え、より広範に責務に類する情報発信にも対応する発信者を規定する。
	目的適合性	その情報の発信の意義を明確に認識し、それに適合する合理的な構成で詳細情報を提供する。
	信頼性	情報を忠実に表現し、その根拠が受信者に理解できるように提供する。
	適時性・適宜性	利用者の意思決定に間に合うタイミングで、公表することが望まれる。
発信者が受信の意向を踏まえて対応すべき事項	取得容易性	受信者が、その欲する情報に容易に取得・接触しやすくなるよう配慮する。
	理解容易性	特別な専門知識がなくても理解できるように、表現方法を工夫し、情報を簡潔かつ明瞭に提供する。
	比較容易性	他の事業者や別の時期等での情報を比較できるように提供する。
	検証可能性	情報の作成の方法や根拠等を明らかにし、第三者が客観的に検証できるよう配慮する。

表 16 の内容については、下表のように各所で利用させる 5W1H+W の観点で整理できる。目的適合性の整理に役立つ質的特性「what: 何を」、「why: なぜ」、「whom: 誰に」の 3 箇所当てはめるように整理ができ、「How: どのようにして」での情報の質的特性が多くなっている点も How が方法や手法、技術、対応などの観点で表すことができると考える。

＜表 17 情報の質的特性の 5W1H+W による整理＞

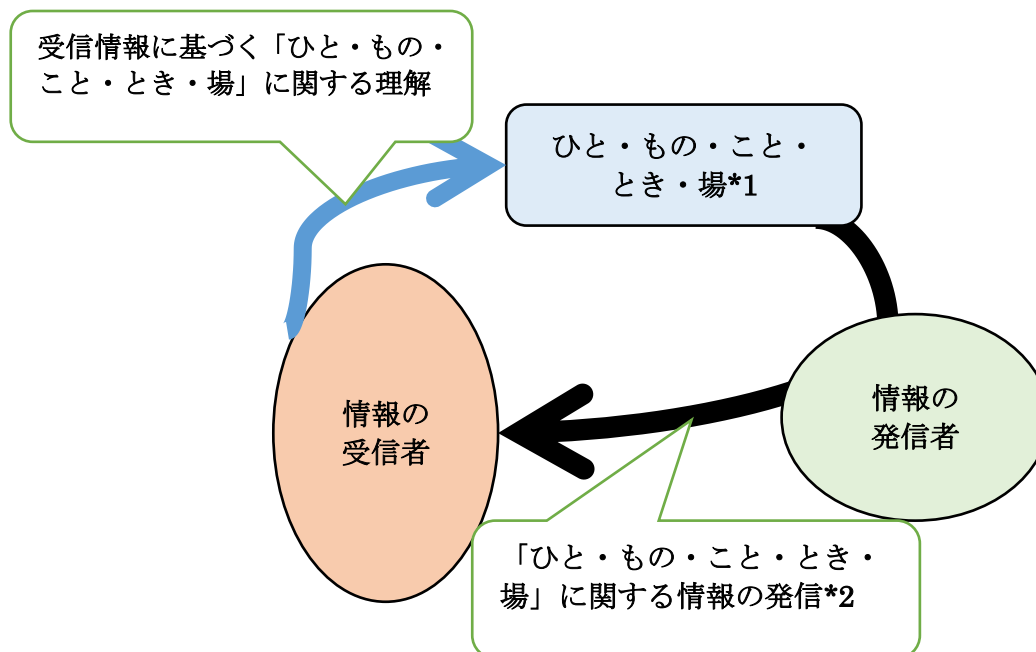
5W1H+W	情報の質的特性
Who	提供責務性
What	目的適合性
Why	目的適合性
When	適時性
Where	適宜性
Whom	目的適合性
How	信頼性、取得容易性、理解容易性、比較容易性、検証可能性

上記で記載した「ひと・もの・こと・とき・場」は、自動車リサイクルでは表 17 のような事項と整理される。「ひと・もの・こと・とき・場」は相互に関連し合い、影響を与える。発信する情報の詳細の内容は、『現状【とき】の〇〇地域【場】における ASR【もの】の不投棄問題【こと】での当該自治体【ひと】の対応状況』などとなる

<表 18 自動車リサイクルにおける「ひと・もの・こと・とき・場」の概要>

対象	概 要
ひと	ユーザーや自動車の関連事業者・自治体等の団体、国民・市民、さらには国際地域等の人とそれから構成される組織等を意味する。
もの	自動車や ASR、特定フロン類、廃油等などの物とそれを構成する物質等を意味する。
こと	リサイクルの状況や引取り業務、不法投棄・不適正保管問題などの行為・事象等を意味する。
とき	現在と過去、未来を含める。
場	都道府県市やその集合体としての地域、国、国際地域等の空間を意味する。

以上の関係の概略を表現したのが図 3 である。



- *1: 「ひと」は、ユーザーや自動車の関連事業者・自治体等の団体、国民・市民、さらには国際地域等の人とそれから構成される組織等を意味する。
「もの」は、自動車や特定フロン類、廃油等などの物とそれを構成する物質等を意味する。
「こと」は、リサイクルの状況や引取り業務、不法投棄・不適正保管問題などの行為・事象等を意味する。
「とき」には、現在と過去、未来を含める。
「場」には、都道府県市やその集合体としての地域、国、国際地域等の空間を意味する。

- *2: 別表に示すように、受信者に提供する情報には、発信者が中心的・主体的に考えて対処すべきものと受信の意向を考えて対処すべきものがある。

<図 11 発信者と受信者の関係の概要>

前掲した表 16 の一般化された内容を、自動車リサイクルからの視点で整理したのが以下である。

提供責務性

情報発信・共有に関する自動車リサイクル法で定められた義務や責務については、2. 3で詳述した。そこでは「誰が」「誰に」に対して「何を」情報提供すべきかを明らかにしている。こうした情報のなかには、例えば自動車リサイクル法の解説など、共用化して対応の方が効率的かつ正確性を保持できるものもある。また「誰に」の点では、子どもや外国人向け等も新たに対応を要するものとして挙げられる。そのほか、既存の情報を新たな視点で加工したり、組み合わせることによって、より有効な活用が図れる可能性が高まることも指摘され、今後の検討が必要である。

一方で、こうした法制度上の義務・責務を越え、自動車リサイクルの高度化には関係主体の自主的な情報提供・共有も望まれる。

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構成し、発信していく必要がある。

発信後にそれを受け止めた受信者が意図した目的に合致するように理解・行動したかを随時把握し、目的の妥当性やそのための情報構成の適切性等を常に評価・改善していくことが、特に重要である。こうした点からユーザーの動向調査や事業者間の情報交換等が行われる。

適時性・適宜性

適切な意思決定を促す有用な情報発信を行うにあたっては、状況に合った適切なタイミングでそれを実施することが重要である。

適宜性として、ユーザーへの情報発信の視点では自動車購入時や使用時、引取り時において、適切な情報が容易に得られるよう対応する必要がある。一方、適時性としては、自動車の法制度に関連した新情報、例えば最近の「HFO-1234yf をカーエアコン用冷媒として使用する自動車の取扱いについて（周知・注意喚起）平成22年12月24日経済産業省 自動車課」のように、適切な時期に、また広範なルートを通じて関係主体への周知を図ることが重要である。こうしたなかでは、関係主体への様々な通知等を最新から既存まで一括で管理し、伝達できるような情報システムを JARC に設けることも有効である。

信頼性

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・社会的な影響及び自動車製造・仕様等における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、必要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（参考 5、6 参照）。

自動車リサイクルにおいては、関係主体が情報を発信・共有する際に恣意性を排除し、上記のように網羅性・客観性・正確性を確保するとともに、こうした点が後述するように第三者により検証できるようにするなど、受信者・利用者の信頼性の確保に努めなければならない。

取得容易性

必要とする情報を受信者が容易に取得できるように、発信者側でそのための環境整備を行っておくことが肝要である。このためには発信者側で受信者の要望（潜在的なものを含めて）を把握する不断の努力・取組を行って行かねばならない。

自動車リサイクルにおいては、自動車の購入から使用済みとして適正に処理されるまでの間に各主体によって多様な情報が提供されるため、ユーザーを中心とした利用者が必要とする情報を容易に取得できるように、これらの情報へのアクセスの容易さ、全体を俯瞰した情報の一覧性、規則性ある階層化などを勘案して、適切な環境を整える工夫が求められる。

情報伝達の媒体としても紙ベースかインターネットか、あるいはその両者か等の検討も、この取得容易性に含まれる。また、インターネットの場合では、ウェブ・アクセシビリティとして議論されている事項も重要である。

理解容易性

有用な情報発信・共有を行うにあたっては、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、適切な用語の使用を遵守して、簡潔かつ明瞭に伝えることが望まれる。

また、できる限り定量化した数値情報を活用することも効果的である。各種取組の状況を評価するうえで、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。

比較可能性

適切な意思決定や理解を得るのは、比較は有効な手段である。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だけで表現するよりも経年的な推移を見せることや、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

促せ、結果としてより良い意思決定につながられる。

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別時、引取業者の選択時等、ユーザーが選択を迫られる重要な機会がある。こうした際に納得感をもって主体的選択が行えるよう、関係主体は積極的かつ適切に情報発信・共有を実施し、このための情報環境を整備することが求められる。

検証可能性

適切な意思決定のために提供される情報については、その前提条件、作成方法並びに算定根拠等を明らかにするとともに、対象事象等を忠実に表現し、客観的に検証できるようにすることが重要である。

3. 2 情報発信・共有の基本原則(3. 1)に基づく第2章2節の課題の整理

3. 1で示した情報発信・共有の基本原則に基づき、本報告書2. 2での「共通的な課題」と「個別的な課題」における情報の質的特性の問題点を整理したのが表 19、20 である。欠落している情報の質的特性については、主となるものと副となるものを分けて記載した。

＜表 19 共通的な課題における問題となる情報の質的特性＞

共通的な課題		欠落している情報の質的特性	
		主要な質的特性	副次的な質的特性
i) 発信者が主体的に対応すべき課題			
①「目的とする情報がない」等		提供責務性 目的適合性	取得容易性
②「必要なタイミングで必要な情報が得られない」等		適時性・適宜性	
ii) 発信者が受信者の意向を踏まえて対応すべき課題			
①「目的とする情報が見つげづらい」等		取得容易性	
②「使われる用語・表現に統一感ない等により分かりにくい」等		理解容易性	比較可能性
③「事業者間の比較や取組の進捗度の比較がしづらい」等		比較可能性	理解容易性
④「情報の算定方法、前提条件などが分かりにくい」等		検証可能性	信頼性

＜表 20 共通的な課題における問題となる情報の質的特性＞

共通的な課題		問題となる情報の質的特性	
		主要な質的特性	副次的な質的特性
i) 自動車製造業者等の情報発信・共有に関する課題			
①環境配慮設計についての情報発信・共有		理解容易性 比較可能性	目的適合性
②再生資源利用についての情報発信・共有		理解容易性 比較可能性	目的適合性 信頼性
ii) 引取業者の情報発信・共有に関する課題			
①ユーザーに対する情報発信の取組		信頼性 理解容易性 比較可能性	
②引取業者間の情報共有・連携		目的適合性	
③マイナンバー情報の取扱い		信頼性 理解容易性 比較可能性	

	④使用済自動車の価格情報の開示	適用責務性 取得容易性 適時性・適宜性	目的適合性
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			
	①ユーザーに対する情報発信の取組	信頼性 理解容易性 比較可能性	
	②自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格化	理解容易性 比較可能性	
iv) 自治体の情報発信・共有に関する課題			
	①ユーザーに対する情報発信の取組	適用責務性 目的適合性	
	②自治体間の情報共有の取組	取得容易性	
v) JARC の情報発信・共有に関する課題			
	①JARC 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	目的適合性 取得容易性 適時性・適宜性	
	②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	理解容易性 比較可能性	信頼性
	③自動車リサイクルの更なる発展に資する情報収集	目的適合性	
	④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	目的適合性 取得容易性 適時性・適宜性	
	⑤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	目的適合性	適時性・適宜性

このように第2章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、情報発信・共有の基本原則のいずれかが欠落していることにより引き起こされているものであり、また、関係主体における個別課題についても、こうした状況が当てはまる。

これを踏まえ、今後の関係主体における情報発信・共有にあたっては、先に整理した情報発信・共有の基本原則を意識することが肝要である。

なお、これまでに示した課題への具体的な対応の方向性については第4章で詳述する。

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・共有の取組の方向性について、情報発信・共有に関する共通課題と関係主体における個別課題を分けて以下のとおり整理した。

また、今後の自動車リサイクルの高度化に向けた対応のなかで、情報発信・共有の役割の重要性を認識し、今後検討が必要なテーマとしてその目的・目標について考察した。

4.1 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は、まずは第3章で示した情報発信・共有の基本原則を意識した取組の徹底が重要である。

上記の点を踏まえ、第2章2節の課題への対応の具体的な方向性について、以下のとおりまとめた。

(1) 目的やタイミングを意識した情報発信

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、「目的とする情報がない」、「目的とする情報が見つからない」、「必要なタイミングで必要な情報が得られない」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、「提供責務性」、「目的適合性」、「取得容易性」、「適時性・適宜性」等の基本原則を意識した、的確かつ使い易い形態の情報発信・共有に努めることが求められている。

また、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、基本原則である「適時性・適宜性」を意識した情報発信・共有が特に重要である。

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、適切な理解につながりにくくなっている点などを改善することが求められる。

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記載がされており、こうした教育過程における適切な情報発信・共有は、今後の循環型社会の推進の観点で重要である。

【関係主体の取組】

- 関係主体は、自動車リサイクルシステムの円滑な運用のために他の関係主体が果たしている役割を認識し、これが適切に遂行されるよう、自らが発信すべき情報について整理を行い、積極的に対応する。
- 関係主体は、情報発信の基本原則である「適時性・適宜性」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。

(2)用語の統一化

情報発信・共有を行うにあたっての基本原則である「信頼性」、「理解容易性」、「比較可能性」、「検証可能性」の重要性については、第3章で既に示した。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・表現の統一化が指摘されている。

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状況で使用されるなどにより、情報が誤解されて受け取られ、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。

こうした状況を踏まえ、検討会では統一的な用語集(別添 1)を作成した。関係主体は引き続き、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】

- 関係主体は、自動車リサイクルシステムの実態に即した用語集の改良に努め、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。
- 関係主体は、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、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 17 自動車リサイクルシステムにおいて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	「逆有償」とは、使用済自動車が無くなったことにより、最終所有者が引取業者に費用を支払って使用済自動車を引きとってもらう場合をいう。 自動車リサイクルシステムはネガティブコストとなる3物品の処理費用を購入時に預託することにより、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。従って使用済自動車の引渡しにおいては、最終所有者は引取業者から原則として処理費用を求められることはなく、通常、その資源価格(くず鉄の相場価格等)に見合った有価物としての支払いを受ける。従って、「逆有償」は基本的に使用されない用語である。 通常、使用済自動車でも自走が可能であり、一部不可能な車両で引取りに運搬費等が発生する場合においても、当該諸経費を使用済自動車の価格と合算した表現のみを用いることは適切では無く、また、この合算金額がマイナスとなった場合にこれを「逆有償」というのも不適切である。 従って、引取業者は使用済自動車の価格と運搬費等の諸経費を区分したうえで最終所有車に対し説明する必要がある。
廃車	はいしゃ	「廃車」は、自動車リサイクルにおいて使用済自動車として厳格に用語が定義されているため、基本的に使用されない用語である。 自動車所有者は、引取業者に使用済自動車を引渡す場合、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」等の誤解を生む用語を使ってしまうと、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。 こうした点を引取業者では留意して対応しなければならない。
リサイクル部品	りさいくるぶひん	「リサイクル部品」とは、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である。リユース部品とリビルト部品から成る(別掲)。
リユース部品	りゆうすぶひん	「リユース部品」とは、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のことである。
リビルト部品	りびるとぶひん	「リビルト部品」とは、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し、再組み立てのうえテスター等を用いて品質確認を行い、商品化された再生利用の部品である。

(3) 比較・選択ができる情報の整備

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、基本原則である「比較可能性」や「理解容易性」、「取得容易性」検証可能性等を満たした情報発信・共有が重要である。

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して選択を行おうとしても、各個別事業者の発信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・検討を行うことが難しい状況にある点が指摘された。

また、ユーザーの主体的かつ適切な引取業者の選択には、事業者情報の公開が必要であるが、一部の自治体では非公開であったり、公開されていても情報が古かったりするため、適切な比較ができない状況にある。

【関係主体の取組】

- 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引取業者の選択のため、事業者の情報の公開について適切に取り組む。
- JARC 等の Web ページに、こうした事業者情報の検索システムを構築するなど、「取得容易性」を意識した情報の集約的な発信の方法についても検討を行う。

4. 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、関係主体ごとに様々な情報発信・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

自動車製造業者等に関する課題への対応の方向性には、環境配慮設計についての情報発信・共有と再生資源利用についての情報発信・共有の観点が主なものである。

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の選択を促すための情報発信を行うという重要な役割を担っている。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の重要性が指摘され、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が必要なことなどが要請されている。

加えて、自動車製造業者等と解体事業者の連携を通じて「リユースの拡大・リサイクルの質の向上と社会的コスト低減の好循環」を実現するうえ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も指摘されている。

【自動車製造業者等のユーザーに対する情報発信の取組】

- 自動車製造業者等及び関係団体は、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組む。
- 自動車製造業者等及び関係団体は、ユーザーが自動車を購入する際に、「その再資源化等の実施に配慮して製造された自動車」を選択するといった役割があることを認識し、自動車の環境配慮設計の取組状況を他自動車と比較可能なように、定量的・定性的な評価によりその進捗状況が判断できる情報の発信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】

- 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、さらに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、定量的な情報の整理を始め、より分かりやすい内容での発信への取組の必要性について指摘された。

【自動車製造業者等のユーザーに対する情報発信の取組】

- 自動車製造業者等及び関係団体は、再生資源の利用状況について、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、より分かりやすい情報発信に取組む。

(2) 引取業者の情報発信・共有に関する課題への対応

引取業者に関する課題への対応の方向性には、使用済自動車引取依頼書への記載事項の整理と引取業者ベストプラクティス(好事例)の普及促進、加えて使用済自動車の価格情報の開示の観点に分けて整理した。

i) 使用済自動車引取依頼書への記載事項の整理

引取業者は、情報の非対称性の問題が生じている使用済自動車の引取り時に、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ことが必要である。具体的には、使用済自動車の引取時に使用済自動車引取依頼書での確認の実施と、その記載事項について基本原則の「信頼性」、「理解容易性」、「比較可能性」等の観点に基づき、使用する用語の統一化等を始めとし、整備・普及に向けて取組む必要がある。

- 関係団体は、使用済自動車引取依頼書への記載事項の統一化や用語の適正化を行うとともに、その普及に向けた取組を行う。
なお、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、用語を整理(別添 2)や記載事項を整備し、以下のとおり使用済自動車引取依頼書(モデル版)を作成した。
- 各引取業者での確認書類やその類似書面でもかなりの事項については記載がある。しかしながら、下記の事項については確認が必要であり、情報システムの改変等の関係で早急には対応できない場合でも、可能な限り早期に対処すべきである。

- ① 抹消登録手続代行費用(消費税込)や自走不能車陸送費用・作業費用(消費税込)の別記入欄の設置
- ② 「引取依頼者の支払額:お客様」と「引取業者の支払額」の区分けした記入欄の設置
- ③ フロン類料金(フロン類種別/エアコン有無)に関する記載事項
フロン類(新冷媒)に関する「HFO-1234yf をカーエアコン用冷媒として使用する自動車の取扱いについて(周知・注意喚起) 平成 22 年 12 月 24 日 経済産業省 自動車課」にもあるように、フロン料金徴収の必要ない冷媒が使用され始めており、この冷媒判別法などの情報共有等の対応が必要である。

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りを依頼いたします。

【引取依頼者:お客様】

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/エアコン有無)	あり(CFC ・ HFC) なし(法該当しない冷媒 ・ エアコンなし)	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	—	—	

【引取依頼者の支払額:お客様】

【引取業者の支払額】

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			白賠償保険未経過相当額	
預り自動車税			自動車重量税未経過相当額	
小計 (A)			小計 (B)	
差額清算金額 (A)-(B)				
消費税等合計 (③+④+⑤) × (8/100)				

ii) 引取業者のベストプラクティス(好事例)の普及促進に向けた対応

ユーザーへの情報提供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普及を促進し、全ての引取業者が準拠するよう、環境整備を図る必要がある。

また、ベストプラクティスにも盛り込まれているような、使用済自動車の価格情報を始めとする各種の情報もユーザーに伝達することも重要である。

【引取業者のユーザーに対する情報発信の取組】

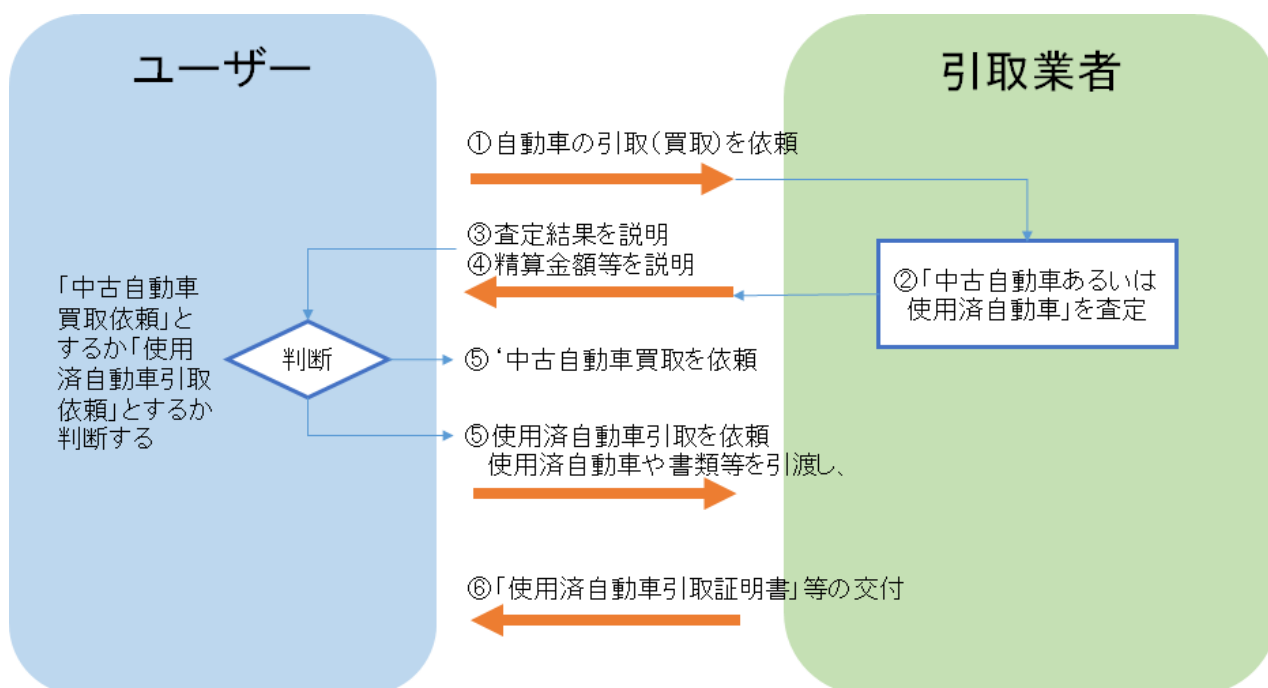
- 使用済自動車の価格情報や中古車取引時の情報提供関連、前述したマイナーバーへの対応等、ユーザーに対して告知しなければならない情報は、事業者だけでなく、業界全体で統一化を図り、その普及のための取組を実施する。

特に使用済自動車の価格情報等の非開示は、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もつながり得るなど、情報の非対称性から生じる取引の公平性にも影響するものである。

【引取業者間の情報共有の取組】

- 引取業者及び関係団体は、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、全ての引取業者に普及させるように取組む。

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の概要を図12と表20のように整理しておく。



<図 12 ベストプラクティス対応事例の概念 (一例)>

＜表 20 ベストプラクティス対応事例の概要（一例）＞

①ユーザーから自動車の引取り(買取り)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。

iii) 使用済自動車の価格情報の開示に関する課題への対応

ユーザーによる使用済自動車の価格情報の入手の困難さは先に触れた。ユーザーと引取業者の取引においては、この情報を開示しなければならないことは上述したが、ユーザーは使用済自動車を引取業者に持ち込む前に、そうした情報を入手し、事業者の選択を行うことを望んでいる。これを解消するためには、地域ごとの価格情報の集約・公表など、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を行っていく必要がある。

【ユーザーに対する関係団体としての情報発信の取組】

- 引取業者に関連する関係団体は、ユーザーの適切かつ主体的な選択を促すため、使用済自動車の価格情報の収集・開示に向けた取組を行う。
上記の情報集約には JARC 等の関与も考えられ、地域ごとの情報などは他の同様の情報と合わせてユーザー向けの検索システムに含める対応も考えられる。

(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

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。

今後、更なるにリサイクル部品の認知度の向上及び利用拡大に向けて、他の業態との連携を進める必要がある。

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」についても積極的に対応することが求められる。

【リサイクル部品の認知度向上及び利用拡大に向けた情報発信・共有の取組】

- 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認識し、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、損害保険会社や部品商などの他業態との連携を進めるとともに情報発信・共有に取り組む。

【自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格化に向けた取組】

- (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、自治体と国及び JARC などの組織間での情報発信・共有での連携について多くの指摘があった。

こうしたなかには、ユーザーへのリサイクルリサイクル法等の周知や地域の関連事業者の指導等において効率性・正確性等に優れた取組が多く、行政コストの削減を図るにも有効である。

【自治体のユーザーに対する情報発信の取組】

- 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。

【自治体間の情報共有・連携の取組】

- 自治体、国は、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治体のベストプラクティスや有用情報等を行政連絡会議等の場で積極的に公表・公開し、他自治体の取組の高度化を図る。
- 国、自治体は、JARC と連携して、各自治体で保有している外国人事業者向けの指導マニュアル等を共通情報と位置づけて、その収集・検討から統一版の作成を図り、全国的な展開を進める。
- 国、自治体及び JARC は、連携して各主体で所有している自動車リサイクルに関する種々の動画・パンフレットやパネルなどの制作物並びに様々な共通利用が可能な情報を収集し、共有・利用していくシステムの構築に取り組む。

(5) JARC の情報発信・共有機能のより一層の発揮に向けた対応

JARC に関する課題への対応の方向性には、自動車リサイクルのユーザーを始めとする国民への普及・啓発と JARC が管理する再資源化状況等のデータの発展的活用の観点、さらに JARC の自動車リサイクル情報システムのユーザービリティの改善とフレキシビリティの拡充の観点に分けて整理した。

i) 自動車リサイクルの普及・啓発に向けた対応

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、その対象者の拡充・拡大や第3章で整理した基本原則の「提供責務性」、「目的適合性」、「取得容易性」、「適時性・適宜性」、「信頼性」、「理解容易性」、「比較可能性」等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。

加えて、JARC が行う情報発信の取組について、適宜効果の検証を行い、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取組を行っていくべきとされた。

- JARCは、自動車リサイクルの認知度の向上、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 では、ユーザーを始め国民向けの普及啓発に向けた情報発信の取組の今後の方向性を以下のとおり整理した。

JARC のユーザーに対する今後の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平成 27 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 ホームページ掲示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示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示

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

・情報発信・共有の実行状況を共有し、関係主体間の課題調整等の枠組となる会議体を継続的に主催する

<第1回ユーザーその他へのヒアリング>

《実施期間》

平成 27 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) JARC が管理する再資源化状況等の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のデータは、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。

そのうち、例えば情報管理センターが各自治体に提供している「遅延報告」は有効に活用されている。これにより不適切な処理や保管等の進展が防止されている。また、リサイクル料金の預託が必要ないフロン類冷媒が使われたエアコン搭載車の誤預託を発見するなどの成果も得られている。

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ことも必要である。

この他、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うえで、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もされている。

- JARC は、自治体への情報提供に関し、JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等の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、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に資する客観的な情報の収集に取り組む。
- JARCは、再資源化関連データのより積極的な活用を検討するとともに、予め個人情報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活用の原則となるルールを定める。

なお、JARC では再資源化状況等のデータの発展的な活用及び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向けた今後の取組の方向性を以下のとおりの内容を示している。

また、再資源化状況等のデータの活用に際して、JARC における情報公開の考え方についても以下のとおり整理した。

1. 再資源化状況等の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 (*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の強化 (*1)
- 業務を適切に行っている解体業者等 (*1)
- 引取業者ごとの年次引取台数、引取価格 (*1)
- 車種ごとの年次引取台数、引取価格 (*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 (*2)

(4) 自治体向けの情報

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

2. 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

- JARC は、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
- 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を収集する
- 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 (*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。

(*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

(*2) 既に具体的に検討中

(*3) 第1回ヒアリング実施結果

《実施期間》

平成 27 年 12 月～平成 28 年 1 月

《ニーズ把握対象》

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

〔主なニーズ〕

- ・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(輸入車メーカー)
- ・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(解体業者)
- ・費用を掛けてまで欲しい情報はなく、現状のままでよい。

以 上

1. 情報公開の原則

JARC が自動車リサイクル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もと、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) 自動車リサイクル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: 自動車リサイクル法で役割が規定されている者(自動車ユーザー、自動車製造業者等、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」(平成 24 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

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

JARC の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については、これまでも随時実施きたが、前述したように自治体へのアンケートやヒアリング調査の結果では、より一層の対応が望まれている。

また、現在の情報システムは、平成 17 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たが、その後の性能改善に対応するため、一度大規模改修を実施した。施行 10 年を超えて、将来の自動車リサイクル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ことの必要性が議論されてきた。

- 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、自治体、関連事業者等の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、今後の自動車リサイクルシステムの変革・高度化に備え、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させることを目指し、中長期的活動として今後の情報システムの大規模刷新で対応すべき要件の検討を行う。

なお、JARC では自動車リサイクル情報システムのユーザービリティと改善とフレキシビリティの拡充に向けた今後の取組の方向性について以下のとおり整理した。

1. フレキシビリティを拡充する観点でのシステム改善

実際の改善については、平成 36 年(2024 年)に予定されている情報システムの大規模刷新と併せて行うことを想定した。現時点の検討項目例は以下 3 案である。(*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. ユーザー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(*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

(*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

(*2) 第1回ヒアリング実施結果

《実施期間》

平成 27 年 12 月～平成 28 年 1 月

《ニーズ把握対象》

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

〔主なニーズ〕

- ・事業者に指導する際に、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(自治体)
- ・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(解体事業者)
- ・不便は感じておらず、現状のままで十分である。

以 上

4.3 自動車リサイクルの高度化に向けた情報発信・共有の目標・目的に関する考察

自動車リサイクルシステムを円滑に運用するとともに、より高度に進化させるにあたって関係主体間の情報発信・共有の重要性は増しており、そのための目標・目的として以下の事項が挙げられよう。これまで国や関係団体等で公開・開示されたきた情報もこうした目的にそったものであるが、自動車リサイクルの進展とともに、その拡充・高度化が求められており、今後更なる検討が必要である。

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の実績の告知

(一例) 幅広くユーザーを始め国民・市民に対しての自動車リサイクル法の周知・徹底並びに海外との比較等を含めた実績の告知などが自動車リサイクルの高度化に繋がる。

②ユーザー等に対する環境配慮が進んだ優良事業者の選択の促進

(一例) 幅広くユーザーを始め国民・市民に適切な情報を提供することにより、環境への取組が進んだ優良事業者の選択促進に繋がり、業界の高度化を牽引する。

③事業者の環境貢献についての説明責任

(一例) 事業者は幅広くユーザーを始め国民・市民に対して、環境への取組の実績や今後の計画を開示し、環境貢献への説明責任を果たすのが時代の要請である。

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

(一例) 関係主体それぞれが今後の対応を決定するのに必要な情報を相互に公開し、環境経営や製品選択等のあたっの意志決定に資する。

⑤関連企業の環境取組の促進

(一例) 事業者が適切な環境情報を提供することにより、サプライチェーンの上流あるいは下流の事業者の環境への取組を更に促進させる。

⑥関係団体の環境取組への姿勢やその対応状況の公開

(一例) 関係団体は環境方針や環境報告書等の公表を通じて、その姿勢を示すとともに、対応状況を公開する。また所属会員に対しても今後の方向性やベストプラクティス(好事例)を示すなどの対応を推進する。。

⑦優良事業者・優良ユーザーの育成

(一例) 比較可能な情報の公開によって優良事業者が判別できるようにするとともに、その選択を通じて環境を意識した意思決定ができるユーザーの育成に資する。

⑧関係主体間の連携の促進

(一例) 情報公開・共有を通じて関係主体間の連携を促進し、それぞれの主体が抱える課題を相互に認識し、連携のもとでそれを解決するとともに自動車リサイクルシステム

の高度化を図る。

⑨公正取引の実現のための対応・確認

(一例)ユーザーとの引取り業務や事業者間での取引における「情報の非対称性」の解消を図り、公正・公平な取引を実現する。

⑩行政対応の効率性と確実性の向上

(一例)自治体間でのペストプラクティスの共有によって効率性・確実性の向上を図り、また自治体と関係主体の連携によって行政コストの低減を実現する。

本報告書で示したように、自動車リサイクルにおける情報発信・共有の現状では、以下の課題が指摘される。

- ① 自動車リサイクル法上の各関係主体の責務・役割をより高度に達成するためには、情報発信の範囲や内容等の検討については十分とはいえない。
- ② ユーザーのアンケート調査では、特に使用済自動車の引取り過程で十分な情報が提供されているとはいえず、書面での取引の確認も実施率は高くないものと想定される。
- ③ 上記のユーザーに提供されるべき情報のなかでは、価格情報が特に不足しており、この不透明性からくる問題を抱えている。
- ④ 引取業者のなかには登録されているものの、使用済自動車の引取り実績がない事業者も多い。

こうした現状の問題・課題は上述した目標・目的の主要な部分であり、早急な対応が必要であろう。

第5章 おわりに

検討会では、自動車リサイクルシステムのより円滑な運用のために、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との考え方に基づき、合同会議報告書で示された情報発信・共有の取組に関する課題を出発点とし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てきた。本報告書は、その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、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・共有に関し、より一層の取組を進めることが望まれる。また検討会では、今後検討すべきテーマも示したが、こうした課題については継続して内容を深め、成果につなげる取組も必要であろう。

こうした取組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から、課題の検討状況や関係主体の取組の進捗状況の把握・共有を定期的に実施し、その着実な進展につなげていくことが必要である。

また、検討会において適用したプロセス、すなわち関係主体が集まり、課題認識の共有、役割の整理、取組方針の検討したうえで、関係主体の自主的な取組の改善につなげるという方式は、今後、自動車リサイクルシステムが自立的に発展していくために非常に有効なものである。今後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望まれる。

＜別添資料＞

- ・別添 1 自動車リサイクルに関する用語集
- ・別添 2 使用済自動車引取依頼書への記載事項の調査結果

＜参考資料＞

- ・参考 1『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』
で示された課題の内、検討会で取扱うテーマ
＜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；平成 27 年 9 月＞
- ・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
 - 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（一部抜粋）
＜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（概要）
＜環境省；平成 23 年 6 月＞
- ・参考 6 環境報告ガイドライン（一部抜粋）
＜環境省；平成 24 年 4 月＞

自動車リサイクルシステム用語集

No.	用語	よみがな	意味／自動車リサイクル法との関連解説	その他の表記
1	後付け装備	あとづけそうび	自動車リサイクル法でリサイクルの対象として指定されている物品で、新車販売時には装備されておらず、引取時まで、いわゆる後付けで装着された装備（エアバッグ類とカーエアコン（フロン類））のこと。	後付け
2	アンダーボディパネル	あんだーぼていぱねる	床面部分のパネル。構造により分割位置はさまざまであるが、車体のボディ下部の骨格部材。	
3	1号委託	いちごういたく	自動車の製造・輸入台数が省令で定める台数に満たないメーカー又はインポーターの場合、指定再資源化機関に再資源化に必要な行為の実施を委託することができ、これを1号委託と呼ぶ。指定再資源化機関は、このような単独でのリサイクルが困難な小規模製造・輸入業者から委託を受け、再資源化等を実施（法第106条1項）。	1号
4	1号義務者	いちごうぎむしや	指定再資源化機関に対し、再資源化に必要な行為の実施を委託している、小規模製造・輸入業者のこと。	1号インボタ
5	一時抹消登録	いちじまつしょうとうろく	道路運送車両法第16条に規定される抹消。 （名義変更や住所変更を伴う一時抹消登録のことを、「移転抹消」「名変抹消」「転入抹消」と呼ぶこともある）	一時抹消 移転抹消 名変抹消 転入抹消
6	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	いっばんしやだんほうじん じどうしやさいしげん かきよりよくきこう	自動車メーカー12社と日本自動車輸入組合にて設立。自動車メーカー・輸入業者からの委託を受け、自動車リサイクル法に基づきフロン類・エアバッグ類の引取り・再資源化（破壊）のための体制を構築し、その運営を実施。	自再協、J A R P
7	一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	いっばんしやだんほうじん ぜんこくけいじどうしやきょうかいれんごうかい	軽自動車取扱い新車販売会社が加盟する業界団体。	全軽自協
8	一般社団法人 日本ELVリサイクル機構	いっばんしやだんほうじん にほんいーえるぶいきこう	使用済自動車の適正処理を通じて社会に貢献することを目的とした業界団体。	ELV機構
9	一般社団法人 日本自動車工業会	いっばんしやだんほうじん にほんじどうしやこうぎょうかい	日本国内で自動車を生産している自動車メーカーが加盟する業界団体。	自工会、J A M A
10	一般社団法人 日本自動車車体工業会	いっばんしやだんほうじん にほんじどうしやしゃたいこうぎょうかい	トラック・バンの荷台架装やバス車体、トレーラや各種特装車の製造会社で構成されている。	車工会、J A B I A
11	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	いっばんしやだんほうじん にほんじどうしやせいびしんこうかいれんごうかい	自動車分解整備事業者を会員とした道路運送車両法第95条規定される業界団体。	日整連、J A S P A
12	一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	いっばんしやだんほうじん にほんじどうしやはんばいきょうかいれんごうかい	新車販売会社が加盟する業界団体。	自販連
13	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	いっばんしやだんほうじん にほんちゅうこしやはんばいきょうかいれんごうかい	中古自動車販売業の健全な発展を図るため、中古自動車の販売を主たる業とする企業の体制の高度化と中古自動車の公正な流通の促進を推進するとともに、消費者利益の保護、環境の保全、安全の確保等、国の行政施策に協力することにより、国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。 中古車流通の健全な発展を図ることを目的とし、中古自動車販売を主たる業とする企業で構成される業界団体。	中販連、J U
14	一般社団法人 日本自動車連盟	いっばんしやだんほうじん にほんじどうしやれんめい	JAFは自動車ユーザー団体として、ロードサービスを始めとする安全と安心の支えとなるサービスを提供するとともに、交通安全活動・環境対策活動なども積極的に推進。	J A F
15	一般廃棄物	いっばんはいきぶつ	産業廃棄物以外の廃棄物。	
16	移動報告	いどうほうこく	自動車リサイクル関連事業者（引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者、自動車製造業者等）などが使用済自動車・解体自動車、再資源化等物品を引き取ったり引き渡したりした際に、必要事項を情報管理センターに一定期間内に電子情報処理組織等を使用して報告すること。	
17	インポーター	いんぽーたー	海外生産車の輸入権を持ち、国内の新車ディーラーへ卸す役割を果たす会社。	
18	埋立処分	うめたてしよぶん	廃棄物を埋立てて始末すること。固体廃棄物や減容処理した灰分などを地表や水底等に積み重ねていくことをいい、最終的なごみの処分法として、古くから行われている。	
19	A S R	えいえずあーる	Automobile Shredder Residueの略。使用済み自動車をシュレディング（破砕）し、金属等の有用物を取り除いた残さ（残りかす）。	シュレッタダスト、自動車破砕残さ

No.	用語	よみがな	意味／自動車リサイクル法との関連解説	その他の表記
20	H F O	えいちえふおー	カーエアコン用の新しい冷媒。E Uにおいて、2 0 1 1 年以降に製造される新型車より、温暖化係数(GWP)の高いH F C をエアコンの冷媒に使用禁止とされ、これに変わる冷媒とされている。HFOは、自動車リサイクル法に基づいた回収の対象冷媒ではなく、リサイクル料金（フロン類回収に係る再資源化預託金）は設定されていない。よってHFO 1 2 3 4 yを使用することでリサイクル料金の低減につながる。	ハイドロフルオロレフィン
21	H F C 1 3 4 a	えいちえふしーいちさんよんえー	フロン類の一種であるハイドロフルオロカーボンの一品種。1 9 9 5 年以降に生産された自動車のエアコン用冷媒として主に使用されている。（オゾン層は破壊しないとされているが、温暖化係数の非常に高い物質）。	H F C
22	ART	えーあーるていー	自動車メーカー・輸入業者にて2つのグループ（チーム）を構成しているうちの1つ。自動車リサイクル法に基づきA S R の引取り・再資源化を実施。（国内メーカーでは、日産・マツダ・三菱・三菱ふそう・スズキ・富士重工・いすゞ・U Dトラックスが所属）	
23	解体業者	かいたいぎょうしゃ	使用済自動車の解体を行う業者。使用済自動車のリサイクル・処理を再資源化基準に従って適正に行い、エアバッグ類（ガス発生器）を自動車製造業者等に引き渡す役割を負う。使用済自動車から、エアバッグ・バッテリー・タイヤ・蛍光灯の回収を行った上に、廃油・廃液の抜き取りなど、適正処理を行う事業者（自動車リサイクル法第6 0 条第1 項）。	
24	解体報告記録日	かいたいほうこくきろくび	破砕業者が引取報告を行った日、もしくは解体業者が全部利用に引渡報告を行った日。	
25	拡大生産者責任	かくだいせいさんしやせきにん	EPR（Extended Producer Responsibility）。生産者が製品の生産・使用段階だけでなく、廃棄・リサイクル段階まで責任を負うという考え方。具体的には、生産者が使用済み製品を回収、リサイクルまたは廃棄し、その費用も負担すること。OECD（経済協力開発機構）が提唱した。循環型社会形成推進基本法にもこの考え方が取り入れられている。	
26	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ため、使用済自動車の引渡しにおいては、最終所有者は引取業者から使用済自動車の資源的価値相当額を受取ることとなる。この場合、引取業者は最終所有者に対して使用済自動車の資源的価値の情報提供を行う役割を担う。 使用済自動車の資源的価値が無くなったことにより、最終所有者が引取業者に費用を支払った上で使用済自動車を引渡す取引を逆有償という。 そして、自走不可能車の引取りに要する運搬費等が発生する場合、当該運搬費等を使用済自動車の資源的価値相当額に含めてはならない。 引取業者は使用済自動車の資源的価値相当額と運搬費等を区分した上で精算する必要がある。	
27	組立車	くみたてしや	部品から組み立てた車のこと。	
28	経済産業省 製造産業局 自動車課	けいざいさんぎょうしやうせいぞうさんぎょうきょくどうしやか	自動車リサイクル法の主務官庁である経済産業省の担当部署。行政における自動車産業分野の全般を担当している部署。	経産省、M E T I
29	軽自動車	けいじどうしや	道路運送車両法で定められている長さ3 . 4 m以下・幅1 . 4 8 m以下・高さ2 . 0 0 m以下の車両	
30	軽自動車検査協会	けいじどうしやけんさきょうかい	国土交通大臣に代わって軽自動車の検査を行う機関で全国8 9ヶ所の検査場を擁し、検査業務を統括している協会。	軽検協
31	公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	こうえきざいだんほうじん じどうしやさいくるそくしんせんたー	資源の有効な利用の向上及び環境の保全に資するため、自動車等のリサイクル及び適正処理の促進に関する事業を行い、自動車等ユーザーの便益の確保及び国民経済の健全な発展を図り、もって国民生活の維持、向上に寄与することを目的とする。	J A R C
32	構内車	こうないしや	空港・工場等、私有地内でしか使用しないため、届出・登録をしていない（ナンバーを受けていない）自動車。	
33	再資源化	さいしげんか	使用済自動車、解体自動車または特定再資源化物品の全部または一部を原材料または部品その他製品の一部として利用することが出来る状態にする行為（マテリアルリサイクル）（自動車リサイクル法第2 条第9 項）。	
34	再資源化等	さいしげんかとう	再資源化及びフロン類の破壊（フロン類回収破壊法第33条第3項の規定による破壊をいう）をいう（自動車リサイクル法第2 条第1 0 項）。	
35	再資源化預託金等	さいしげんかたよくきんとう	使用済自動車のリサイクルを行う為に、自動車所有者からお預りする費用で、フロン類の回収・破壊、エアバッグの再資源化、及びシュレッダーダストの処分費用に充てる再資源化等預託金と、使用済自動車の情報の一元管理を行う為の情報管理の費用に充てる情報管理預託金を合算したもの（自動車リサイクル法第7 3 条）。	リサイクル料金、リサイクル料金等
36	最終所有者	さいしゅうしやうしや	使用済自動車の最終所有者。	
37	産業廃棄物	さんぎょうはいきぶつ	次に掲げる廃棄物をいう。①事業活動に伴って生じた廃棄物のうち、燃え殻、汚泥、廃油、廃酸、廃アルカリ、廃プラスチック類その他政令で定める廃棄物。②輸入された廃棄物（①に掲げる廃棄物、「航行廃棄物」、「携帯廃棄物」を除く。）	
38	産業廃棄物最終処分場	さんぎょうはいきぶつさいしゅうしよふんじょう	産業廃棄物の処理(主に埋立処分)を効率的かつ適正に行う為に設置された施設。	
39	産業廃棄物処理業者	さんぎょうはいきぶつしよりぎょうしや	産業廃棄物の収集運搬または処分の委託を受け、業として行う者のこと。業を行うためには区域を管轄する都道府県知事または保健所設置市長の許可が必要であり、収集運搬業の場合は産業廃棄物を積卸す場所ですれぞれ許可を取得しなければならない。	

No.	用語	よみがな	意味／自動車リサイクル法との関連解説	その他の表記
40	産業廃棄物処理施設	さんぎょうはいきぶつ しよりしせつ	産業廃棄物の脱水、焼却、中和、分解、破砕などの処理において、一定の能力を超える処理施設や最終処分場をいう。設置する場合は、処理業の許可とは別に都道府県知事または保健所設置市長から施設の設置許可を受ける必要がある。処理施設の設置にあたっては、周辺地域の環境保全や周辺住民への配慮を目的とした調査や協議を進める必要がある。	
41	3 1 条認定	さんじゅういちじょうに んてい	自動車製造業者・自動車輸入業者が解体業者等に委託してシュレッダーダストを生じさせない方法で解体自動車を国内においてリサイクルするための国による認定。（具体的には電炉等に鉄鋼の原料として投入することを想定。）	
42	資金管理料金	しきんかんりりょうきん	資金管理法人が再資源化預託金等の管理(含む徴収、運用、払渡し)を行う為に要する費用を賄う為に、預託金とは別に所有者に請求できる料金のこと。主務大臣の認可が必要。	
43	下取車	したどりしゃ	ユーザーが自動車を買い替える際、そのユーザーが今まで使用していた自動車をディーラーが有価[有償]で引き取った場合の車両。	
44	自治体	じちたい	国家から自治の権能を認められた公共の団体。自動車リサイクルシステム への事業者登録を行うには、事前に自治体（都道府県知事または保健所設置市の市長）の登録・許可が必要。	
45	自動車製造業者等	じどうしゃせいぞうぎょう しゃとう	自動車の製造、輸入する行為等を業として行う者。国産自動車メーカーと正規自動車輸入業者（インポーター）を指す（自動車リサイクル法第2条第15、16項及び第3条）。	
46	自動車リサイクルシステム	じどうしゃりさいくるしす てむ	自動車リサイクル法に関係する、引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者等が利用する情報システムの総称。	リサイクルシステム
47	自動車リサイクル法	じどうしゃりさいくるほう	「使用済自動車の再資源化等に関する法律」の略称。使用済自動車の引き取り方法や適正な処理、ユーザーや関連事業者の費用負担・役割分担などを規定した法律。	リサイクル法、自リ法
48	車上作動処理	しゃじょうさどうしり	自動車メーカーの委託を受けてエアバッグ類を使用済自動車または解体自動車に装備されたままの状態で作動させる方法。	
49	車両重量	しゃりょうじゅうりょう	単位：Kg。自動車検査証等に記載の事項。	
50	重量税還付	じゅうりょうぜいかんぷ	自動車リサイクル法の枠組みに従って適正に解体されたことが、改正道路運送車両法の永久抹消等により公的に確認された自動車について、使用済自動車を引取業者に引き渡した者に対し、車検の残期間に応じた額の重量税を還付するという制度。	
51	使用済自動車	しりょうずみじどうしゃ	自動車のうち、その使用（倉庫など運行以外の用途での使用を含む。）を終了したもの（自動車リサイクル法第2条第2項）。	E L V、廃車、使用済み自動車
52	使用済自動車引取証明書	しりょうずみじどうしゃひ きとりしりょうめいしよ	法第80条で規定される引取業者にて発行する書面。リサイクル券のB券に相当。	B 券
53	情報管理料金	じょうほうかんりりょうきん	情報管理センターの情報管理に要する費用で、主に電子 manifests の管理に要する費用に充当するために自動車の所有者より徴収する料金のこと。自動車の所有者が再資源化等預託金と一緒に資金管理法人に預託し、移動報告がされるまで資金管理法人に管理・運用されている料金。	
54	所有権留保付車両	しりょうけんりゅうほつ きしりょう	代金債権を担保するため引渡後も所有権を売主のところに留保してある自動車。	
55	3 R	すりーあーる	「ごみを出さない」、「一度使って不要になった製品や部品を再び使う」、「出たごみはリサイクルする」という廃棄物処理やリサイクルの優先順位のこと。リデュース、リユース、リサイクルの頭文字を取ってこう呼ばれる。循環型社会形成推進基本法は廃棄物処理やリサイクルの優先順位を①リデュース、②リユース、③リサイクル、④サーマルリサイクル、⑤適正処分と定めている。3Rにリフューズ（Refuse＝ごみになるものを買わない）を加えて「4R」、さらにリペア（Repair＝修理して使う）を加えて「5R」という場合もある。	
56	全部利用	ぜんぷりりょう	自動車製造業者・自動車輸入業者が解体業者等に委託してシュレッダーダストを生じさせない方法で解体自動車を国内においてリサイクルすること。（具体的には電炉等に鉄鋼の原料として投入することを想定。）	
57	登録自動車	とうろくじどうしゃ	道路運送車両法の規定による自動車の登録制度の対象となる普通自動車、大型自動車等で、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く自動車。	
58	特定再資源化預託金等	とくていさいしげんか よくきんとう	リサイクル料金等のうち、輸出中古車につき返還請求がない場合、廃車ガラク輸出によりシュレッダーダストの処理が不要となった場合等に結果として発生し、主務大臣の承認・認可を受け、再支援化支援部の行う離島対策の事業等のように使途が確定された『特定再資源化預託金等』の略称（自動車リサイクル法第98条）。	特預金
59	日本自動車輸入組合	にほんじどうしゃゆに うくみあい	海外の自動車メーカーと直接輸入契約を結ぶインポーターによって構成され、輸入車市場の健全な発展のために、諸統計の作成、共同展示事業、技術情報の提供等の事業を行う。	J A I A
60	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。	
61	排出事業者	はいしゅつじぎょうしゃ	自ら利用した後の使用済バッテリー及び建物の解体等で不要となった使用済バッテリー、又はバッテリーの使用者から引き取った使用済バッテリーを排出する事業者。	

No.	用語	よみがな	意味／自動車リサイクル法との関連解説	その他の表記
62	引取義務	ひきとりぎむ	引取業者は、使用済自動車の引取りを求められたときは、当該使用済自動車について、当該使用済自動車を引取らなければならないという義務。	
63	引取業者	ひきとりぎようしゃ	最終ユーザーから使用済自動車を引取る事業者。使用済自動車を引き取る業者で、自動車の販売店・整備業者が兼務しているケースが多い。引取業を行うことについて登録を受けた業者（自動車リサイクル法第42条第1項）。 最終ユーザーから使用済自動車を引取る事業者。使用済自動車を引き取る業者で、自動車の販売店・整備業者および解体業者が兼務しているケースが多い。引取業を行うことについて登録を受けた業者（自動車リサイクル法第42条第1項）。	
64	引渡義務	ひきわたしぎむ	自動車の所有者は、当該自動車を使用済自動車となったときは、引取業者に当該使用済自動車を引渡さなければならないという義務。	
65	不適正処理	ふてきせいしりょ	法律に反した方法にて使用済自動車等を処理すること。 産業廃棄物についての、許可を受けていない処理業者への委託、排出者が産業廃棄物の適正処理を確認するための産業廃棄物管理票への虚偽記載、不法投棄、野焼き等。	
66	不法投棄、野積み	ふほうとうき、のづみ	車のユーザーや一部業者が、使用済みとなった自動車を適正処理をせずに、路上や河川敷等に不法に投棄したり、業者の所有地や借地に廃車を積み重ねたり（野積み）して放置する事等をいう。廃掃法では廃棄物は排出者が自己管理するか、一定の資格を持つ処理業者に委託しなければならないとされている。	
67	プリテンショナー	ぷりてんしょなー	自動車に搭載されている安全装置。衝突時にシートベルトの帯(ウェビング)のたるみをとり除くことにより、乗員が前方に動き出す前に確実に座席に固定し、乗員の保護性能を向上することが目的。	
68	フロン類	ふろんるい	エアコンや冷凍機などヒートポンプ機器の冷媒、建物の断熱発泡剤に使われる。 フロン類を回収する業を行うものは、事業所の所在地を管轄する都道府県知事の登録を受けなければならない（自動車リサイクル法第53条第1項）。	
69	抹消登録手続	まつしょうとうろくてつづき	自動車の使用を一時中止する場合（道路運送車両法第16条）、又は自動車の用途を廃止（滅失、解体）する場合の申請（道路運送車両法第15条、第15条の2）。	廃棄物管理票
70	マニフェスト	まにふえすと	廃棄物の処理工程を管理する管理票。廃棄物の適正な処理を管理・把握するために、各事業者間で回付する書面。自動車リサイクル法では、紙による管理から電子による管理へと移行。	廃棄物管理票
71	リサイクル（再利用）	りさいくる	Recycle。ごみを原料として利用すること。「再資源化」や「再生利用」といわれることもある。 具体的には、使用済み製品や生産工程から出るごみなどを回収したものを、利用しやすいように処理し、新しい製品の原材料として使うことを指す。リユース部品とリビルト部品から成る。	再資源化
72	リサイクル券	りさいくるけん	リサイクル券は、新車新規登録時（およびかつては継続検査時）にリサイクル料金が預託された車両に対して、預託証明等を目的に発行される書面で、A～D券の4種類で構成されている。 A券：預託証明書 リサイクル料金が預託されていることを証明する書面 B券：使用済自動車引取証明書 廃車時に引取証明書として引取業者から最終所有者に交付 C券：資金管理料金受領証 資金管理料金の受領を証明する書類 D券：料金通知書兼発行者控え 発行した事業者における控え	R 券
73	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。	
74	リデュース（発生抑制）	りでゅーす	Reduce。ごみを出さないこと。「ごみの発生抑制」ともいわれる。生産工程で出るごみを減らしたり、使用済み製品の発生量を減らすことを指す。	
75	離島（自動車リサイクル法上）	りとう（じどうしゃりさいくるほうじょう）	自動車リサイクル法上の離島とは、離島振興法、奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島振興開発特別措置法、沖縄振興特別措置法の対象となる島を指す（自動車リサイクル法施行令第15条）。	
76	リビルト部品	りびるとぶひん	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。	
77	リユース（再使用）	りゅーす	Reuse。製品化された物を再資源化し、新たな製品の原料として再利用すること。 Reuse。製品化された物を再資源化せずに再利用すること。	
78	リユース部品	りゅーすぶひん	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。	
79	レアアース	れあーす	レアアースは、31鉱種あるレアメタルの一種で、17種類の元素（希土類）の総称。 次世代自動車に不可欠なレアアース磁石の材料であるネオジム・ジスプロシウム、HDDガラス基板等の研磨剤や自動車用排ガス触媒に使用されるセリウム、ランタン等がある。	
80	レアメタル	れあめたる	鉱業審議会レアメタル総合対策特別小委員会において、「地球上の存在量が希であるか、技術的・経済的な理由で抽出困難な金属のうち、現在工業用需要があり今後も需要があるものと、今後の技術革新に伴い新たな工業用需要が予測されるもの」と定義されている。現在31鉱種を対象としているが、定義を踏まえ鉱種は情勢に応じて見直しがあり得るもの。	
81	路上放棄車	ろじょうほうきしゃ	公道（自治体が管理する河川敷を含む）に不法に捨てられた自動車。路上放棄車等の不法投棄・不適正処理の懸念も生じていることが、自動車リサイクル法制定の背景にある。	

使用済自動車引取依頼書に記載される項目一覧

記載項目・内容		モデル案	参考	A事業者	B事業者	C事業者	D事業者	E事業者	F事業者	I事業者	J事業者	K事業者	L事業者
書面の名称		使用済自動車引取依頼書	(一社)日本自動車販売協会連合会作成の「使用済自動車引取依頼書」	使用済車引取依頼書	使用済自動車引取証明書(リサイクルB券)	使用済自動車引取依頼書	使用済自動車引取依頼書	使用済自動車引取り依頼書	使用済自動車引取依頼書	使用済自動車引取証明書(リサイクルB券)	車両引き取り証明書及び領収書	御見積書/車両引取受領書	廃車見積書兼引取完了報告書
引取依頼の文章		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。	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いたします。	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いたします。	-	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いたします。	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。	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。	私(依頼者は、貴社(引取者)に対して下記《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。	-	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。	使用済み自動車として、お引き取りいたします。	上記車両、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。
車両情報	車台番号	←	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	登録番号		○	○		○	○					○	○
	ナンバー	登録番号・車両番号									○		
	登録番号又は車両番号							○					
	登録(届出)番号								○				
	リサイクル券番号	リサイクル券番号	○	○		○	○	○	○				
	リサイクル券番号(移動報告番号)	(移動報告番号)			○					○			
	移動報告番号										○		
	車名	←	○	○	○		○	○		○	○	○	○
	通称名		○										
	通称名(車種)	通称名						○					
	通称名(車名)			○		○	○		○				
	銘柄	-											
	銘柄コード	-											
	車種	-											
	車検満了日	←	○	○		○	○	○	○		○		
	初度登録年月日		○										
	初度登録(検査)年月日	初度登録年月日					○						
	初度登録					○							
	登録(届出)日(名義変更日)	-											
	年式	←	○	○				○	○			○	○
	型式	←	○	○		○		○					
	通称型式	-							○				
	排気量	-									○		
	車両重量	-									○		
	エンジン	-									○		
	車両管理ナンバー	-							○				
	引取時走行距離		○	○				○					
	査定時走行距離	引取時走行距離				○			○				
	走行距離										○	○	
	使用者	←	○	○		○	○	○	○			○	
	所有者	←	○	○		○	○	○	○				
	残債先(完済予定)	-	○	○		○	○						
	残債先	-						○					
	所有権留保先	-					○						
	残債金額	-							○				
	残債決済方法	-	○	○			○	○	○				
	残債清算方法	-				○							
	ローン完済/清算予定等(メモ欄)	-										○	
	残債清算予定日	-						○					
	残債期間	-							○				
	車両状態	-					○						
	自力走行	-											○
	保管場所	-											○
	事務処理番号	-					○						
	査定日	-							○				
	引取日	-								○			
	入庫日	-									○		
	依頼日	-					○						
引取依頼者情報	使用済自動車引取依頼者(最終所有者名)		○			○	○	○	○				
	使用済車引取依頼者(最終所有者)			○									
	引渡者				○					○			
	氏名又は名称	氏名・名称(最終所有者)	○	○		○	○	○	○	○			○
	氏名・名称				○					○			○
	氏名												
	お名前										○		
	お客様名											○	
	住所	所在地	○	○		○	○	○	○			○	○
	ご住所										○		○
	電話番号		○	○		○	○	○	○			○	
	固定電話番号	電話番号									○	○	
	携帯電話番号										○		
	メールアドレス	-									○		
リサイクル法関連	生年月日	-									○		
	職業	-									○		
	事業所名称	-											
	課税区分	-				○							
	振込先	-					○						
	御署名	-									○		
	装備状況	←	○	○		○	○	○	○				
	シュレッダーダスト料金	←	○	○		○	○	○	○				
	エアバッグ類料金	←	○	○		○	○	○	○				
	フロン類料金	←	○	○		○	○	○	○				
	(有りの場合)種別	(CFC・HFC)	○	○		○	○	○					
	フロン種別(装備有の場合)	フロン類種別							○				
	情報管理料金	情報管理預託金	○	○		○		○	○				
	預託状況	←	○	○		○	○	○	○				
	預かり預託金額		○										
	預り預託金			○				○					
	預り預託金額					○		○					
	リサイクル未預託金	再資源化預託金等未預託額									○		○
	預託金額				○				○	○			
	預託必要金額						○						
	預り預託金額合計	再資源化預託金等 未預託額計				○	○						
	預かり預託金額合計		○										
	預託済金額	-					○				○		○
	リサイクル法関連費用	←	○	○		○	○	○	○				
	リサイクル料金(預託済み・未預託)	-										○	○
引取業者	資金管理料金(消費税込)	←	○	○		○	○	○	○				
	フロン	-									○		○
	エアバッグ	-									○		○
	預託申請日	-					○						
	引取報告日	-					○						
	引渡報告日	-					○						
	解体通知日	-					○				○		
	解体報告日	-											
	登録番号	-								○			
	氏名・名称	←					○			○			
	事業所名称	←					○			○			
	所在地	←					○			○			
	TEL	電話番号					○			○			

[illegible]

『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』

で示された課題の内、検討会で取扱うテーマ

2015 年 9 月開催の産業構造審議会 産業技術環境分科会 廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクルワーキンググループ、中央環境審議会 循環型社会部会 自動車リサイクル専門委員会において、『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、「報告書」という。）が取りまとめられ、この報告書においては自動車ユーザーへの情報発信等の取組みについて次の課題が示された。

*以下、「課題#(番号)」は、別紙「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に基づく今後の対応の全体像について」に記載する課題番号に関連付く

*以下、太枠内の記載内容は、報告書の原文を引用

1. 自動車製造業者等・解体業者等におけるユーザー等への情報発信

(1) 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(課題#4)

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

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

(2) リユース・リビルド部品のユーザー選択の促進(課題#5)

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

2. 引取業者におけるユーザー等への情報発信

(1) 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(課題#10)

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

(2) 使用済自動車の価値等に係るユーザーへの情報発信(課題#11)

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

3. JARC機能の一層の発揮(課題#19)

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

以 上

自動車リサイクル制度の「あるべき姿」実現に向けた 課題と具体的取り組みに係る検討項目と 今後の進め方の全体像について

平成27年9月14日
経 済 産 業 省
環 境 省

1. 自動車における3Rの推進・質の向上

(1) 環境配慮設計・再生資源活用推進による解体・破碎段階でのリユース拡大・リサイクルの質の向上

① 環境配慮設計の推進とその活用

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
1	解体業者と自動車製造業者等の相互コミュニケーションとそのフォローアップ	国、解体業者、自動車製造業者等	関係主体が行った取組について、進捗状況を合同会議に報告。
2	環境配慮設計の進捗評価・活用方法の検討、ユーザー選択促進	国、解体業者、破碎業者、自動車製造業者等	国が中心となって、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施し、進捗状況を合同会議に報告。

② 再生資源の需要と供給の拡大

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
3	再生資源活用の課題の整理と促進、利活用・流通状況の確認	国、解体業者、自動車製造業者等	国が中心となって、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。
4	ユーザー選択を促す情報発信と特預金等の活用によるインセンティブ等の検討	国、自動車製造業者、JARC等	特預金を活用したユーザーインセンティブ制度については、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施し、JARC資金管理業務諮問委員会において審議。進捗状況を合同会議に報告。 情報発信の取組については、JARCが中心となって主要関係主体と連携を図りつつ、情報発信に係る検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。

1. 自動車における3Rの推進・質の向上

(2) 2R（リデュース・リユース）の推進

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
5	リユース・リビルド部品に関する利用実態把握等とユーザー選択を容易にする状況構築	国、解体業者、JARC等	補修用リサイクル部品の規格化については、解体業者が中心となって継続して検討。進捗状況を合同会議に報告。
			情報発信の取組についてはJARCが中心となって主要関係主体と連携を図りつつ、情報発信に係る検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。
6	有害物質削減の対応検討	国、自動車製造業者等	国が中心となって、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施し、進捗状況を合同会議に報告。
			自動車製造業者等における自主取組については、毎年度合同会議に報告。

1. 自動車における3Rの推進・質の向上

(3) リサイクルの質の向上

① 自動車リサイクル全体の最適化を通じたリサイクルの質の向上

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
7	リサイクルの質の向上等に係るベストプラクティス取りまとめと普及促進	国、解体業者、破砕業者等	国において、ベストプラクティスについて取りまとめる。その結果及び普及促進の状況を合同会議に報告。
8	全部再資源化手法の拡大方策検討とリサイクルプロセス最適化の推進	国、解体業者、破砕業者、自動車製造業者等	国が中心となって、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。

② リユース・リサイクルの推進・質の向上の進捗状況の把握・評価について

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
9	目標・指標及び評価方法に関する検討	国、解体業者、破砕業者、自動車製造業者等	国が中心となって、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施。制度変更を伴う場合には、合同会議において審議。進捗状況を合同会議に報告。

2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展

(1) 引取業等のあり方について

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
10	引取業者による情報提供の在り方整理、国による伝達及び引取業者による対応	国、JARC、引取業者等	JARCが中心となって主要関係主体と連携を図りつつ、情報発信に係る検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。
11	使用済自動車の価値等に係るユーザーへの情報発信	国、自治体、JARC等	JARCが中心となって主要関係主体と連携を図りつつ、情報発信に係る検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。

2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展

(2) 不法投棄・不適正処理への対応の強化

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
12	自治体指導の円滑化・徹底に向けた環境整備並びに不適正事案及び無許可解体業者への対策実施	国、自治体、JARC等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。
13	優良事業者差異化並びに講習制度等の充実、透明化及び公平性確保に係る検討	国、自治体、解体業者等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。
14	不法投棄未然防止等に向けた課題整理及び対応一般化・周知	国、自治体、JARC等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展

(3) 使用済自動車等の確実かつ適正な処理の推進

① リサイクルの円滑化によるロバスト性の向上

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
15	災害・事故発生時の体制整備	国、JARC、自動車製造業者等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

②解体自動車及び3品目の確実かつ適正な再資源化等のための監督等の強化

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
16	移動報告等を活用した自治体の監督・取締り及び自動車製造業者等の監査強化	JARC、自治体、自動車製造業者等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。
17	エアバッグ・フロン類に関する状況把握・評価方法の検討等	国、JARC、自治体、自動車製造業者等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

③ 廃発炎筒への対応の強化

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
18	廃発炎筒に係る安全確保	国	国において関係省令改正を実施。 結果について合同会議に報告。

2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展

(4) 自動車リサイクル全体の社会的コストの低減

① J A R Cの機能の一層の発揮と効率化

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
19	JARC機能の一層発揮	国、JARC等	JARCが中心となって主要関係主体と連携を図りつつ、情報発信に係る検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。
20	JARC運営に係る費用分担の在り方検討	合同会議等	合同会議において継続して検討を実施。
21	JARC運営の評価	JARC	JARCにおいて、PDCAサイクルの強化について検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。

2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展

② 特預金の使途

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
22	特預金の使途	国、JARC等	指定法人業務における特預金の使用範囲については、JARC資金管理業務諮問委員会において審議。進捗状況を合同会議に報告。 リサイクル料金の割引制度については有識者・関係者と連携しつつ検討を実施し、JARC資金管理業務諮問委員会において審議。進捗状況を合同会議に報告。

③ 自動車製造業者等による再資源化等の効率化

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
23	リサイクルに係る費用の内訳公表のルール化等を通じた継続的なモニタリング	国、自動車製造業者等	国において費用の内訳の公表のルール化を実施。自動車製造業者等はルールに基づき、毎年度合同会議で報告。
24	ASRの処理体制	国、自動車製造業者等、合同会議等	自動車製造業者等からチームの統合に係る申出があった場合に、国、自動車製造業者、合同会議等において検討を行う。

④ 自動車製造業者等におけるリサイクル料金の収支

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
25	リサイクル料金の黒字抛出に係る仕組みの構築	自動車製造業者等	関係主体において取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

3. 自動車リサイクルの変化への対応と国際展開

(1) 次世代車／素材の多様化への対応

① 次世代自動車のリユース・リサイクルに関する課題への対応

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
26	次世代自動車に係る技術開発、状況把握、セーフティネット整備等	国、自動車製造業者等	関係主体において取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

② 素材の多様化への対応

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
27	自動車に係るCFRPのセーフティネット整備	自動車製造業者等	関係主体において取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

(2) 自動車リサイクルの国際展開

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
28	自動車リサイクルに係る国際協力、本邦事業者の国際展開支援	国	国が中心となって取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

自動車リサイクルの更なる取り組みを進めるための情報提供のあり方について

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 大石美奈子

自動車リサイクルにおいては、新車の購入時にリサイクル料金をあらかじめ預託しておくことで、不法投棄のリスクを未然に低減する制度となっている。また、預託されたリサイクル料金は、その自動車 が使用済みになるまでの間指定法人において一括して管理・運用することで、自動車の購入時に 預託されたリサイクル料金がその自動車のリサイクル費用に充当されることとなっている。ただし、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である。

さらに、自動車リサイクル法においては、自動車製造業者等の責務として「自動車の設計及びその部品 又は原材料の種類を工夫することにより、自動車が長期間使用されることを促進する」こととされている。また、自動車の所有者の責務として「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」こととされている。しかし、長寿命化のために、消費者が行うべきことについての情報提供は十分とはいえないのではないかと。

また、消費者として気になるのが中古車として販売するとき、また、下取り等におけるリサイクル料金（預託 金相当額）の表示である。表示ルールが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。

特に、消費者は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こととされており、引取業者の役割としてはユーザーに対し十分な判断材料を情報提供していくことが求められている。リユース・リビルド部品についての情報も不十分と思われる。

以上のことから、以下の項目についての検討をお願いしたい。

- ・環境配慮設計または生成資源活用が進んだ自動車を、私たち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

以上

自動車リサイクルに係る取り組み

第1回情報発信の在り方等に関する検討会資料

2015年11月24日

一般社団法人 日本自動車連盟 交通環境部



自動車ユーザへの情報発信

機関紙 J A F M a t e への掲載

- 2004年11月号
特集 始まります！自動車リサイクル法
- 2005年5月号
国内交通ニュース 自動車リサイクル法でユーザの役割は？
- 2006年3月号
国内交通ニュース 自動車リサイクル法で車のリサイクルはどう変わった？

※ J A F M a t e 発行部数 12,050,800部（平成27年12月号）

廃車時には、リサイクル料金をだけ払えばいいのですか？

A リサイクル料金は廃車時に、エアクロンのエアバッグ、シュレッダーダストの処理時に、他にバッテリーや

中古車として売れる場合、リサイクル料金は戻ってくるの？

A リサイクル料金を支払っている車を中古車として売る場合、リサイクル料金は中古車販売店に含めて次の所有者から受取る。リサイクル料金は車に売渡されるに次の所有者に渡される。

来年1月からは、自動車リサイクル法がスタートする。愛車を廃車にする際、2年前からすでに「フロント」処理費用を支払っていたが、このフロントに加えてシュレッダーダストとエアバッグの処理費用をユーザーが負担することになる。この3品目回収や再利用が難しく、問題となっていたものを自動車メーカーの責任で処理し、再資源化するのである。ユーザーにとってのポイントは、車の購入時に処理費用を支払う点。すでに車を所有している場合、最初の車検時が廃車時。新車購入時や車検時の負担が増えるが、この費用によって廃車費用の削減や、自然環境を保全するシュレッダーダストの有効利用が大きな動き出さる。

リサイクル料金は、個々の車によって異なる。エアバッグの数が多く、車や重さが重い車は基本的に高くなる。また、今後技術の進歩でそれが低くなることもある。リサイクル料金はその車を作るメーカーの技術のハロメーターになるかもしれない。よくなる、燃費がよくてエンジン出力の高い車はユーザーが注目されるのと同じように、リサイクル性の高い車は注目される販売も伸びる。そんな時代がやってくるかもしれない。

私の車がちゃんと処理されたのか気になるのですが、

A 自動車リサイクル法では、電子マネーでリサイクル料金を支払う。廃車時には、廃車の処理業者が確認できるようにしている。そこで、処理の結果が正しい場合、依頼した引取業者と間に合えば、廃車したことがわかる。

来年からって聞いたけど、いつ払えばいいの？ また、料金は？

A 自動車リサイクル法の開始は、来年1月1日。1月以降は新しい車を購入する。購入前にディーラーなどでリサイクル料金を支払う。すでに車を所有している人は、来年1月以降、最初の車検までにディーラーやディーラーなどで支払う。車検が来前に廃車にする場合は、事前にディーラーや解体業者に確認しておく。

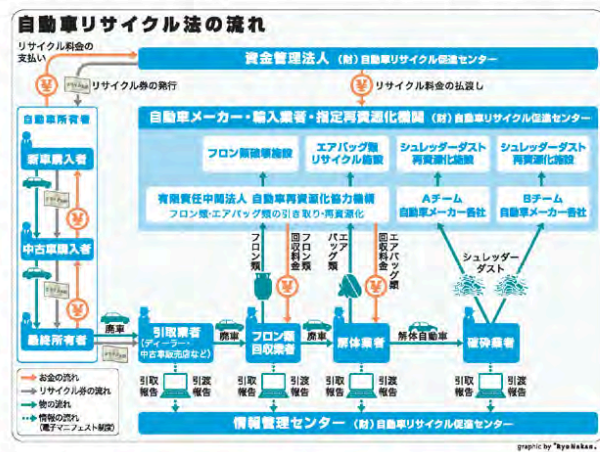
また、リサイクル料金は、資金管理料と情報管理料が必要になる。2つを合わせた料金は、リサイクル法施行後販売される車の場合は100円、廃行前車の場合は600円となる。

エコやエアバッグがない古い車でも払う必要はある？

A 自動車リサイクル法で廃車が義務づけられるのは、エアクロンのフロントとエアバッグ。それにシュレッダーダストの3品目。古い車でもエコやエアバッグがない車でも、必ずシュレッダーダストは出てくる。

●リサイクル料金の例

’94年式シビック 5,350円～1,0650円
’04年式シビック 1,0090円～1,1790円
※エコ・エアバッグが付きにくいものあり。



JAF Mate



カギの部材を破壊されて開かれた自動車。自動車盗難の手口はさまざま。

その他の話題
自動車盗難にまつわる最近の話題
 警察庁が昨年12月に発表した自動車盗難防止対策の推進状況によると、平成16年中の自動車盗難に遭いやすい車は、一位から3位までをSUVが占めることが分かった(下表参照)。なかでもハリアー、RAV4は急増し、RAV4は埼玉県での被害が発生した。この裏では大規模な窃盗団が活躍し、盗難

自動車盗難に遭いやすい車ワースト10

順位	車種名	盗難率
1	ランドクルーザー	8.8
2	ハリアー	7.6
3	RAV4	5.4
4	セルシオ	4.5
5	グロリア	3.5
6	スカイライン	2.9
7	メルセデスベンツ	2.1
8	ハイエース	1.9
9	クラウン	1.7
10	エルファ	1.3

※10台中盗難に遭った車の数
 ※1 グロリアアシマを含む
 ※2 レジナスを含む
 資料:警察庁

車の多くは不正に盗出されたものと考えられている。一方でモビライザー(電磁的キー照合装置)の装着が進んだ高級車は盗難率が下がる傾向にある。ただし、最近ではイモビライザーを装着した一部の車で盗難被害に遭うケースが増えている。イモビライザーの効果は高いが、自動車盗難を完全に防ぐというわけではない。もうひとつ、エンジンがかかるキーを付けたままであればイモビライザーも機能しない。事実、昨年から10月末までの自動車盗難の総被害件数は3万9884件のうち、約3割にあたる1万1248件が、キーが付いたままで盗難に遭っているのだ。



※10台中盗難に遭った車の数
 ※1 グロリアアシマを含む
 ※2 レジナスを含む
 資料:警察庁



低い開口部程度であれば(写真上)、1階車庫で盗まれる(写真下)。画が付きにくくなったことで、やはり盗難も増えたという。



低い開口部程度であれば(写真上)、1階車庫で盗まれる(写真下)。画が付きにくくなったことで、やはり盗難も増えたという。

傷が付いても自然に直る塗装
 日産自動車は、洗車機で付いた傷が付いても自然に直る塗装を、洗車機で付いた傷であれば、従来の

た傷と比べて2倍の程度まで減らすことができた。ただし、クリアの部分で切斷されたところ、取られた部分に深い傷を復元することはできない。

小学生が開発? 未来の自動車
 大阪府箕面市立小学校的の5年生が、授業の中で、未来の自動車を考えた、教科書を超えた学習の場であった。総合的な学習の時間「で取り組んだもの。左の絵は作品のひとつ。児童は4人、人のチームになり、現在の自動車の課題である環境やエネルギー、人への便しなどをテーマに、未来の車社会に最適な自動車を描いた。

JAF MATE TIMES

MARCH 3

クルマ生活の情報コーナー



自動車リサイクル法で車のリサイクルはどう変わった?

使用済自動車の廃棄処理に関する法律(自動車リサイクル法)の施行から1年。この法律で自動車のリサイクルはどのように変わったのだろうか。同法の施行で、廃車から出るフロアや再利用が難しい鉄屑(こみ)やシュレッダーダスト、安全に処理する技術が必要でエアバッグの適正処理が自動車メーカーや輸入会社に義務づけられ、その資金はユーザーが負担することになった。同法に関わっている経済産業省の若手部長、自動車リサイクル法を施行して1年を振り返る。ユーザーが負担したリサイクル料金は、自動車リサイクル促進センターによる登録時や車検時を含めて1年間で国内の保有台数の約半分にあたる約9017万台分だった。一方で、年間400万台程度発生するといわれた廃車だが、同法に基づいて処理されたのは約266万台に留まった。同法の施行直前に駆け込みの廃車が

増えたにもかかわらず、中古車として輸出に回ったり、同法に従わない一部の解体業者が違法に廃車にしたりしたことも予想を下回った原因と考えられる。同省などは都道府県に要請して調査したところ、廃車を違法に処分していた解体業者が22件見つかり、指導、勧告が行われた。同法違反では全国ですべて7業者が逮捕された。措置を受けているが、同省は引き続き監視を強化し、改善がみられな業者には厳しく対応を臨む方針だ。

バッテリーのバリエーションの法制化も
 また、自動車のリサイクルについては、新たにバッテリーのリサイクルが規制されている。同省情報通信機器課によると、パワコンや携帯電話などに使われている充電電池の資源化を義務づけた資源有効利用促進法に、バッテリーを組み込むことになり、今年度中に施行の時期が決まる見込みだ。リリーの不法投棄が問題となり、廃バッテリーに含まれる鉛や硫酸の環境・安全の問題が指摘された。それを受けて平成6年には現在のバッテリーのリサイクルシステムが構築された。これは、国内のバッテリーメーカーが、製造したバッテリーに使用した鉛と同じ分量の再生鉛を、自主的に輸入することでバッテリーの不法投棄を防ぎ、適正に処理するシステムだ。しかし、近年は輸入バッテリーの販売が増え、このシステムに属さないバッテリーが増えるなど問題も現れた。資源有効利用促進法に基づいた新たなリサイクルシステムでは、バッテリーメーカーに加え、輸入業者、自動車メーカー、ユーザー、自治体のユーザーが一体となり、自主的にユーザーがリサイクルする仕組みとなる。以



同法は自動車リサイクルにも適用を求めようとした。

JAF Mate

発信内容の具体例について

自動車ユーザへの周知活動

- 自動車リサイクル法がわかるQ & A形式
 - ・ いつ払えばいい？ 料金は？
 - ・ エアコンやエアバックのない古い車でも払う必要はある？
 - ・ 中古車として売する場合、料金は戻ってくる？
 - ・ 廃車時にはリサイクル料金だけ払えばいい？
 - ・ 自分の車がちゃんと処理されたのか気になる
- リサイクル法は不法投棄の防止策
- 車のリサイクルはユーザも責任負う
- バッテリーのリサイクル法制化も？

等

情報発信の在り方に係る課題について

- 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。

第1回情報発信の在り方等に関する検討会資料

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

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. 情報公開の結果

- ・ 市場のニーズに対し情報提供を行い、社会的責任の一定の効果はあったものとする。

3. 今後の情報公開の考え方

- ・ 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。

以上

参考資料

三菱自動車 HP 記載項目 <http://www.mitsubishi-motors.com/jp/social/environment/index.html>

環境への取り組み	商品・技術	事業活動	環境報告書
トップページ 取り組み方針 環境担当役員メッセージ 三菱自動車環境指針 環境ビジョン2020 環境行動計画2015	走行時のCO2排出量低減 電動化技術の開発 - 電気自動車 - プラグインハイブリッド車 燃費向上技術の開発 - エンジンでの取り組み - 車体での取り組み 走行時の排出ガスのクリーン化 車室内VOC削減 リサイクルの取り組み - リサイクルに配慮した設計・開発 環境負荷物質の低減	生産での取り組み - CO2排出量低減 - 大気汚染防止 - 化学物質管理 - 土壌汚染・水質汚濁の防止 - 資源有効利用の促進 物流での取り組み 購買お取引先との取り組み オフィス・販売店での取り組み 社会との協働 - 生物多様性保全の取り組み - 環境コミュニケーション・地域との連携	環境報告書 環境データ集 製作所環境データ - 過去の実績 グリーン購入法について 自動車リサイクル - 自動車リサイクル法への対応 - お客様向けリサイクル料金 - 関係事業者向けリサイクル料金 - 関係事業者向けリサイクル取基準・指定リサイクル所 - 自動車リサイクル法再資源化等の実績 - 駆動用・アシスト・バッテリーのリサイクル
環境トピックス 環境トピックス一覧			
環境マネジメント 環境マネジメントの体制 LCA(ライフサイクルアセスメント)の取り組み 環境教育			

自工会 HP 記載項目 <http://www.jama.or.jp/eco/recycle/index.html>


一般社団法人 日本自動車工業会
Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

[English](#) | [ヘルプ](#) | [サイトマップ](#)

[環境問題](#) | [リリース/お見](#) | [データファイル](#) | [ライブリー](#)

[ホーム](#) > [クルマと環境](#) > [リサイクル](#)

- [環境に関する自工会の取り組み](#)
- [排出ガス](#)
- [微小粒子状物質SPMからPM2.5へ](#)
- [環境対策](#)
- [リサイクル](#)
- [低燃費・低排出ガス車認定制度](#)
- [燃費品質に関する措置](#)
- [ディーゼル車規制に対する自動車メーカーの対応](#)
- [騒音](#)
- [ASR基準重量の算出手順の基本的な考え方](#)
- [環境対策を前提とした自動車リサイクル説明会資料](#)
- [乗用車・貨物車の2015年度燃費基準](#)
- [重量車\(トラック・バス\)の燃費基準](#)
- [車室内VOC\(揮発性有機化合物\)低減に対する自主取り組み](#)
- [自動車環境情報](#)

リサイクル

リサイクルの促進と廃棄物の低減をめざして

2005年1月より自動車リサイクル法が施行されました。同法では自動車メーカー、輸入業者にフロン、エアバッグ、ASR(シュレッターダスト)の引取りとリサイクル・適正処理を義務づけています。ASRについては2015年度までリサイクル率を70%以上にすることが決まっており、これによりリサイクル率は法施行前の80%程度から95%以上にまで向上しました。また、同法は使用済自動車の引取りからリサイクルに至る工程を電子マニフェストで管理する世界初の仕組みを採用しています。日本自動車工業会が中心的な役割を果たすべく、電子システムの構築や、その後のシステム維持・改善について協力及び費用負担をしています。3R(リデュース・リユース・リサイクル)の観点からは、自動車を設計する際に、軽量化や原材料の工夫等を図るとともに、製造工程で発生する特定副産物の発生抑制及びリサイクルに取り組んでいます。その結果、2013年度の最終処分量は基準年度(1990年度)比で99.9%の削減(最終処分量:0.4千トン)を実現し、目標の「2015年度時点での最終処分量1万トン以下」を早期に達成しました。

<資料>

参考資料 トヨタ自動車 HP 記載項目

http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/plan/sixth_plan/index.html

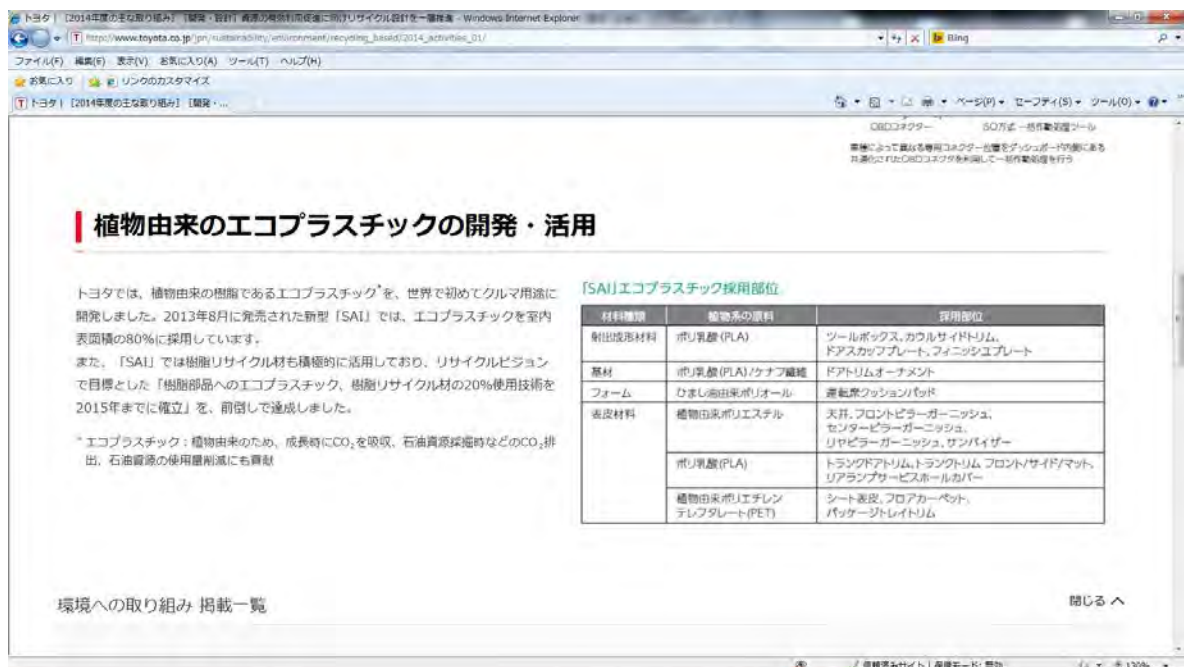
環境への取り組み 掲載一覧

トヨタ環境チャレンジ2050	環境マネジメント	トヨタ環境取組プラン	低炭素社会の構築
環境チャレンジ2050 トップ	環境理念・方針と環境取組プラン	第6次「トヨタ環境取組プラン」	基本的な考え方
環境チャレンジ2050 詳細	推進体制・仕組み	第5次「トヨタ環境取組プラン」	次世代車開発の推進
	連結環境マネジメントの強化・推進	第4次「トヨタ環境取組プラン」	燃費性能を目指す開発への対応
	環境評価システム、Eco-VASの概要		FCVの普及を目指して
	Eco-VASの推進		SCOPE3への対応
	サステイナブル・プラント活動の推進		生産活動における温室効果量の低減
	ビジネスパートナーとの連携		物流活動におけるCO ₂ 削減
	遵法活動		物流分野のCO ₂ 削減
	エコ・ファクトリー活動		「Fun To ECO-DRIVE」エクト
	工場の環境保全活動の取り組み事例		WBCSD
	海外事例		海外事例
	車種別環境情報		再生可能エネルギーの
	エコカーの法律、支援施策など		次世代車のライフサイクル
	生産活動における環境取り組み		取り組み
	社員のエコマインド向上活動		環境技術
	グリーン調達ガイドライン		
循環型社会の構築	環境保全と自然共生社会の構築	その他	
基本的な考え方	基本的な考え方	海外事業体での取り組み	
動画で紹介：自動車リサイクルへの取り組み	都市大気環境改善に資する排出ガスの低減	環境データ	
リサイクル設計の推進	製品含有化学物質の管理	環境展示会（エコプロダクツ展）	
廃棄物の低減と資源の有効利用	生産活動における環境負荷物質の低減	お客様向けサイト リンク集	
資源有効利用の推進	排出ガス低減への取り組み	トヨタの森づくり	
自動車リサイクル法対応	工場の森づくりを通じた生態系保護	ITS：環境への取り組み	
海外事例	生物多様性ガイドライン	ITS：低炭素交通システムの構築	
クルマとリサイクル	生物多様性の取り組み事例	スマートグリッド	
車種別リサイクル料金一覧	生物多様性 論文・冊子		
再資源化等の実績	生物多様性への取り組み		
リサイクル関係事業者向け情報	海外事例		
HVバッテリーリサイクル	トヨタ環境活動助成プログラム		
適正処理関連マニュアル	トヨタ白川郷自然学校		

(例) トヨタ HV 取外しマニュアルのダウンロードページ



(例) エコプラスチックの採用部位情報



参考資料 本田 HP 記載項目

<http://www.honda.co.jp/environment/report/activities/recycling/p4.html>

* Honda は毎年、Honda 環境年次レポートを発信し、環境活動の PR を行っています。

【Honda の資源循環への取り組み事例】

トップメッセージ	特集	環境取り組みの概要	製品における取り組み	企業活動における取り組み	PDFダウンロード	事業所に関する環境データ	本レポートの関連情報
----------	----	-----------	------------	--------------	-----------	--------------	------------



製品の資源循環・3R領域

- 使用段階での取り組み
- 使用済み部品のリサイクル

修理・交換などで発生する使用済み部品を全国の販売店などから回収し、リサイクルする取り組みを行っています。2014年度は約20万個の使用済みオイルフィルター、約18万本の使用済みバンパーを回収し、リサイクルしました。回収した使用済みバンパーは再生し、「フリード」のスプラッシュガードなどに使用しています。使用済みトルクコンバーターの回収・再生（リマン）を含め、今後も使用済み部品のリサイクルを継続していきます。

使用済みバンパーリサイクルの流れ



トップメッセージ	特集	環境取り組みの概要	製品における取り組み	企業活動における取り組み	PDFダウンロード	事業所に関する環境データ	本レポートの関連情報
----------	----	-----------	------------	--------------	-----------	--------------	------------



● ハイブリッド車用ニッケル水素バッテリーのリサイクル

1999年の初代「インサイト」発売から、ハイブリッド車に搭載しているニッケル水素バッテリーを独自のシステムで自主回収し、ステンレス材料にリサイクルしてきました。2012年4月からは日本重化学工業株式会社と共同で、使用済みニッケル水素バッテリーからレアメタル・レアアースを抽出するリサイクルに取り組み^{※1}、2013年より解体したニッケル水素バッテリーの構成部品のうち、再利用と品質保証が可能なリユース部品として「シビックハイブリッド」用補修用バッテリーの生産に活用しています。

ハイブリッド車用ニッケル水素バッテリーリサイクルの流れ



ホームページ：

<http://www.honda.co.jp/environment/report/activities/recycling/p4.html>

参考資料

日産自動車 HP 記載項目

<http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/CAR/RECYCLE/>

例：リサイクルへの取組 TOP

環境への考え方

クルマでの取り組み

長期目標とロードマップ

車種別環境情報

ゼロ・エミッションモビリティの推進

電気自動車

燃料電池車

燃費の向上

ハイブリッド車

クリーンディーゼル車

排出ガスのクリーン化

車両の軽量化

希少資源の削減

車室内 VOC 削減

リサイクルへの取り組み

開発時の取り組み

生産時の取り組み

サービス時(販売店)の取り組み

使用済み時の取り組み

自動車リサイクル法への対応

環境負荷物質の低減

LCA

工場での取り組み

販売店での取り組み

オフィスでの取り組み

サプライヤーとの取り組み

社会とともに

環境コミュニケーション

環境データ集

環境ホット・トピックス

自動車リサイクル法

例：解体しやすい構造の開発

例：解体マニュアルの開示

参考資料 いすゞ自動車 HP CSR トップ 記載項目

<http://www.isuzu.co.jp/company/csr/eco/policy/index.html>

ISUZU

[Home](#)
[リコール情報](#)
[お問い合わせ](#)
[English](#)

検索

[商品情報](#)
[販売・サービス網](#)
[トラックステーション](#)
[企業情報](#)
[投資家の皆様へ](#)
[CSR](#)
[採用情報](#)

[CSRトップ](#)
[環境](#)
[環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント](#)

環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント

環境

環境への取り組み方針

環境への取り組み体制

環境マネジメント

地球環境憲章

「地球環境憲章」は豊かで持続可能な社会の実現を目指す、いすゞの環境ビジョンです。

基本方針



- ・豊かで持続可能な社会の実現
- ・事業活動全体の環境負荷低減
- ・社会活動への協調参加

活動指針

1. 持続可能な社会の実現
2. 環境技術開発の推進
3. 法の遵守、自主取り組みの実施
4. 環境マネジメントシステム構築、関連会社との連携
5. 社会とのコミュニケーション、社会貢献の推進
6. 教育・訓練・環境マインドの育成

[CSRトップ](#)
[環境](#)
[環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント](#)

社会貢献	環境	品質	従業員の尊重
社会貢献への取り組み一覧	環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント 環境への取り組み一覧	品質への取り組み方針、体制 品質への取り組み報告	従業員の尊重への取り組み報告
地域社会との調和	情報の開示	コンプライアンス	
地域社会との調和への取り組み一覧		コンプライアンスへの取り組み方針、体制 コンプライアンスへの取り組み報告	

リサイクル情報：いすゞ自動車 HP 「いすゞ車のリサイクル情報」

<http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html>

ISUZU

ミュージアム

いすゞテクノロジー

世界のはたらく車

Home

リコール情報

お問い合わせ

English

商品情報

販売・サービス網

トラックステーション

企業情報

投資家の皆様へ

CSR

採用情報

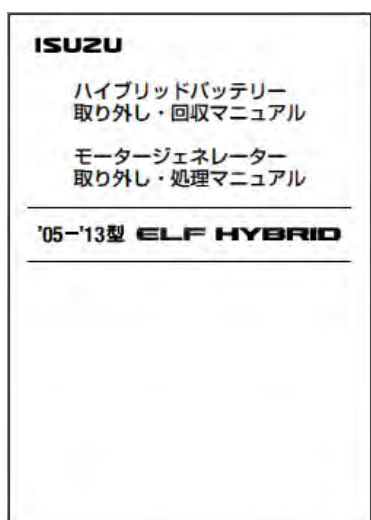
CSRトップ > いすゞ車のリサイクルについて > いすゞ車のリサイクル情報

いすゞ車のリサイクル情報

よくお読みいただき、注意事項を厳守し安全な作業を行ってください。

No	項目	対象車種
1	エルフハイブリッド車レスキュー時の取り扱いについて(3.5MB)	エルフ
2	エルフハイブリッドバッテリーの取り外し・回収マニュアル(15.3MB)	エルフ
3	CNG車ガス容器くず化マニュアル(2.9MB)	エルフ フォワード 大型路線バスエルガ 中型路線バスエルガミ オ
4	大型路線バス エルガハイブリッドバッテリーの取り外し・回収マニュアル(874kB)	大型路線バスエルガ
5	大型路線バス エルガハイブリッド車レスキュー時の取り扱いについて(3.5MB)	大型路線バスエルガ

<掲載されているリサイクルマニュアルの例>



参考資料

スズキ HP 記載項目

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/policy/index.html#envPlan>

環境取り組み一覧 HP抜粋

スズキ環境計画2015

スズキは「スズキ地球環境憲章」に基づき、美しい地球と豊かな社会を次の世代に引継ぐために2012年度から2015年度までの環境保全の取り組み「スズキ環境計画2015」を策定しました。スズキは事業活動などに伴い発生する環境への影響を真摯に受け止め、環境に配慮した製品開発を行い、環境への影響を低減する事業活動を推進することを最重要課題として考え、下記4つのテーマで国内外の関連会社を含めグループ一丸となって「スズキ環境計画2015」に取り組んでいます。

■ 地球温暖化の抑制

地球温暖化の要因とされるCO₂排出量を低減するため、トップクラスの低燃費車や次世代自動車の開発を推進していきます。
また、生産・物流においても省エネを徹底し、効率的な事業活動を推進していきます。



ワゴンR

e-Let's

■ 環境保全等の推進



Deセンサーとメタルハニカム触媒を搭載したマフラー

排出ガスと環境負荷物質等においては、法規制や業界自主規制への対応にとどまらず、規制以上の目標値を自主的に設定して環境負荷の低減を推進していきます。

■ 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進

無駄を出さない開発・生産段階から、使用済み段階の効率的な再資源化まで、一貫して資源を大切に利用することによって持続可能な循環型社会の実現に貢献していきます。

リサイクル材を使用した部品例



エンジンアンダーカバー



フットレスト



バッテリーホルダー

■ 社会との連携



スズキの森 植林活動

社会の一員として、様々なステークホルダーの皆さまと環境コミュニケーションの推進に取り組むことで、共に自然環境と調和した社会の発展を目指します。

生物多様性ガイドライン

スズキは「スズキ地球環境憲章」に基づき、美しい地球と豊かな社会を次世代へ引き継いでいくために、輸送機器メーカーとして地球環境の保全に取り組んでいます。
加えて、人類の誕生以来、私たちの生活に多大な自然の恵みをもたらしている「生物多様性」の保全も、事業活動等によって避けられない影響を及ぼす重要な環境課題と認識しています。
そこで、スズキは事業活動等において「生物多様性」の保全と持続可能な利用に取り組む指針として、「スズキ生物多様性ガイドライン」を策定しました。

(例)リチウムイオンバッテリーの回収・取り外しマニュアル HP抜粋

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/battery/index.html>

企業情報トップ	会社概要	生産拠点	研究開発	環境・社会貢献	沿革	リコール情報	お問合せ・お知らせ
							
環境・社会貢献							
自動車リサイクルトップ							
自動車リサイクルへの取組みについて							
自動車リサイクル料金について（2004年12月以前の車種）							
自動車リサイクル料金について（2005年1月以降の車種）							
軽自動車							
登録車							
回収業者・解体業者の皆様へ							
リチウムイオンバッテリー回収・リサイクルについて							
再資源化等の実施状況							
2014年度							
2013年度							
2012年度							
2011年度							
2010年度							
2009年度							
2008年度							
2007年度							
2006年度							
リチウムイオンバッテリー回収・リサイクルについて							
使用済自動車の再資源化等に関する法律（通称：自動車リサイクル法）施行規則が、2012年2月1日に改正・施行され、事前回収物品に「リチウムイオン電池」と「ニッケル・水素電池」が追加されました。							
スズキ（株）では、使用済のリチウムイオンバッテリーの適正な処理を行なうため、回収を行なっております。							
スズキ（株）が製造するリチウムイオンバッテリー搭載車を廃車解体処理する際は、必ず事前にリチウムイオンバッテリーを取り外していただき、回収にご協力ください。							
尚、安全確保のため、回収・リサイクルマニュアル、及び対象車種の取り外しマニュアルをよくお読みいただき、適正・安全な取り外し作業を行なってください。							
対象車種マニュアル類一覧							
1. 解体事業者様向け回収・リサイクルマニュアル							
ENE-CHARGE S-ENE CHARGE搭載車全車共通（PDF版） [939KB]							
2. スズキリチウムイオンバッテリーパック引取依頼票							
ENE-CHARGE S-ENE CHARGE搭載車全車共通							
Word版 [457KB]							
PDF版 [253KB]							
3. 解体事業者様向け取り外しマニュアル							
ワゴンR MH34S（ENE-CHARGE搭載車）（PDF版） [701KB]							
ワゴンR MH44S（S-ENE CHARGE搭載車）（PDF版） [743KB]							
アルト エコ HA35S（ENE-CHARGE搭載車）（PDF版） [884KB]							
アルト HA36S（ENE-CHARGE搭載車）（PDF版） [884KB]							
ラパン HE33S（ENE-CHARGE搭載車）（PDF版） [884KB]							

例)リサイクルしやすい樹脂材料の使用
スズキ環境・社会レポート2015から抜粋

http://www.suzuki.co.jp/about/csr/report/2015/pdf/2015_envj_04_04.pdf

リサイクルしやすい樹脂材料の使用

プラスチックを大きく分けると「熱硬化性樹脂※1」と「熱可塑性樹脂※2」の2種類に分けられます。
スズキでは、ほとんどの樹脂部品に「熱可塑性樹脂」を使用して、環境に配慮したクルマ作りに取り組んでいます。



部品名

ルームミラー & ルームランプ	ハウジング	グローブボックス	ボックス	ドアトリム	フロント	ボード
	ステイ		リッド			アームレスト
センタビラートリム	レンズ	サイドシルスカッフ			リヤ	ポケット
	アッパー	ロアボックス				ボード
レーダーカバー	ロア	コンソールボックス		ラゲッジボード	バック	ブルケース
アシストグリップ		インストルメントクラスターパネル				裏反
クォータートリム	アッパー	インストルメントパネル				ベース
	ロア	フロントビラートリム				アッパー
		ドアハンドル				ロア

※1 熱硬化性樹脂
熱と圧力によって硬化した後は、再加熱しても軟化・溶融しない樹脂。
※2 熱可塑性樹脂
成形後も再加熱により軟化・溶融し、冷却すると固化する樹脂。溶融・固化を繰り返し行うことで再利用が可能。

参考資料 ダイハツ HP 記載項目

http://www.daihatsu.co.jp/company/csr/env_management/index.htm

環境マネジメント[CSR] 【ダイハツ企業情報】

DAIHATSU

商品・サービス 企業情報 IR情報 広報発表 採用情報 Global リコール等情報 検索

企業情報トップ

メッセージ

会社概要

ダイハツのクルマづくり

CSR

調達活動

トップ > CSR > 環境保全への取組み > 環境マネジメント

文字のサイズ 小 大

CSR

- トップメッセージ
- ダイハツのビジネス
- スモールカードからこぞできること
- ダイハツのCSR
- マネジメント
- お客様への取組み
- サプライヤーへの取組み
- 株主・投資家への取組み
- 従業員への取組み
- 社会への取組み
- 環境保全への取組み
- 環境マネジメント
- 開発・設計での取組み
- 生産での取組み
- 物流での取組み
- 販売会社での取組み
- 使用済自動車への取組み
- 環境コミュニケーション
- 報告方針

環境マネジメント

企業活動と
環境影響

環境取組み
プラン

環境推進
体制

環境教育・
啓発

環境会計

LCA
(ライフサイクル)

企業活動によって発生する環境負荷の概要

当社グループは、企業活動における物質やエネルギーなどのインプット、アウトプットを把握し、環境負荷低減に努めています。

■クルマの生産から廃棄までの間に発生する環境への影響

INPUT

- エネルギー
電気: 30万kWh
都市ガス: 6万kWh
- 水: 250万L
- 自動車用材料
鉄: 7,000トン
樹脂: 40万L
- CO₂排出削減
2,400トン

OUTPUT

- 自動車: 10万台
- エンジン: 42万台
- 海外組立車店
75万セツ

企業活動分野

	素材製造・ 部品調達	車両製造	物流	使用 (走行)	販売・ サービス	廃棄・ リサイクル
低炭素社会 の構築	素材製造時の エネルギー使用 によるCO ₂ 排出	製造ラインでの エネルギー使用 によるCO ₂ 排出	輸送トラックの 化石燃料使用に よるCO ₂ 排出	走行時のガソリン の燃焼による CO ₂ 排出	フロンガス漏洩 による温暖化	フロンガス漏洩 による温暖化
循環型社会 の構築	部材製造による エネルギー使用 によるCO ₂ 排出	フロンガス充填 時の漏洩による 温暖化			フロンガス漏洩 による温暖化	解体、破砕工程 でのエネルギー 使用によるCO ₂ 排出
環境保全と 自然共生社会 の構築	廃棄物の排出 水資源の使用	廃棄物の排出 水資源の使用	梱包資材の 使用、消費	タイヤ、バッテ リー、オイルな どりの交換による 廃棄物の発生	ASRキーパ リサイクルし 資源を有効活用	
	水質汚濁物質の 排出	水系、土壌への 水質汚濁物質・ 化学物質の排出		NOx、SOxの 排出		フロンガス漏洩 によるオゾン層 破壊
	水系、土壌への 化学物質の排出	重金属などから のNOx、SOx 排出		車室内VOCに よる健康被害	フロンガス漏洩 によるオゾン層 破壊	液・油漏洩による 水、土壌汚染
	NOx、SOxの 排出	建設設備などから のVOC、 化学物質の排出		走行時の騒音、 振動		重金屬による 土壌汚染
		操縦時の振動、 騒音		走行時の排気 騒音、振動		エアバッグ展開 事故による人的 被害

参考資料 日野自動車 HP「環境報告」 記載項目

http://www.hino.co.jp/csr/environment/env_index.html

環境マネジメント

環境保全に関する基本的な考え方「日野地球環境憲章」に基づき各種活動を推進しています。

- ▶ 日野地球環境憲章
- ▶ 2015年環境取り組みプラン(目標と実績)
- ▶ 環境保全推進体制
- ▶ 環境マネジメントシステム
- ▶ 環境監査
- ▶ サプライチェーンでの取り組み
- ▶ 環境負荷の全体像
- ▶ 環境リスク管理
- ▶ グリーン購入
- ▶ グリーン調達ガイドライン
- ▶ 環境会計
- ▶ 2014年度の主な環境パフォーマンス

環境活動レポート

さまざまな環境課題に対応するため、環境取り組みプランの枠組みに沿って積極的に活動を推進しています。



製品・サービス

▶ 考え方 / 直近の実績と課題

地球温暖化への取り組み

- ▶ 日野自動車の製品環境技術
- ▶ LOAを取り入れた製品環境マネジメント
- ▶ エコドライブ講習

3Rを通じた資源循環の推進

- ▶ リサイクル性を考慮した製品設計
- ▶ 再資源化段階の環境活動

環境保全と自然との共生

- ▶ 大気環境改善に資する排出ガス低減技術
- ▶ 化学物質への取り組み



モノづくり

▶ 考え方 / 直近の実績と課題

地球温暖化への取り組み

- ▶ 工場におけるCO₂排出量の低減事例
- ▶ 再生可能エネルギーへの取り組み
- ▶ 物流におけるCO₂排出量の低減事例

3Rを通じた資源循環の推進

- ▶ 工場における省資源事例
- ▶ 工場における節水取り組み

環境保全と自然との共生

- ▶ 生物多様性への配慮
- ▶ 植樹による森林保全活動
- ▶ エコファクトリー活動の推進



その他取り組み (環境コミュニケーション)

▶ 考え方 / 直近の実績と課題

取り組み事例

- ▶ 環境教育
- ▶ 環境意識向上のための取り組み
- ▶ 社外との環境コミュニケーション
- ▶ 日野自動車グリーンファンド
- ▶ 国内外グループ会社における環境活動

(例) 環境配慮設計事例紹介

環境報告

リサイクル性を考慮した製品設計

日野自動車は1990年代初頭より、リサイクル性を考慮した製品開発、設計に取り組んでいます。98年には「自主行動計画」を策定し、リサイクル率等の具体的数値を掲げ、活動の強化を図ってきました。また近年の国内外の環境負荷物質規制に対応すべく、早期の削減に取り組んできました。

リサイクル材料の使用

製品の一部に再生フェルト、廃木材（ハードボード）、樹脂バンパー回収品などリサイクル材を使用することで、資源の有効利用に貢献しております。



バッテリーカバーに樹脂バンパー回収品を使用

リサイクル性を考慮した材料の採用

インパネやバンパーゲリルなど樹脂部品について材料の統合化や無塗装の高光沢樹脂を採用するなどリサイクルしやすい材料を製品開発段階で折り込むようにしております。



無塗装高光沢樹脂のバンパーゲリル

(例) ハイブリッド車バッテリーリサイクルマニュアル

サービス情報

ハイブリッド車バッテリーリサイクル

このマニュアルは日野自動車(株)の「ハイブリッド車 バッテリーユニット」の回収・リサイクルマニュアルです。それぞれのバッテリーユニットの取扱は、必ず方法については、本マニュアルの該当する項目をご覧ください。

なお、車種によりバッテリーユニットの形状、取扱は、必ず方法等が異なりますので、必ず車種・型式をご確認の上、対応する項目を熟読していただき、安全な作業を行ってください。

<HVバッテリーユニット引取依頼>

☐ HVバッテリーユニットの引取依頼を行なう方はこちら

<回収・リサイクルマニュアル>

☐ 表紙/注意書..... (355kb / 8P)

1. はじめに
2. HVバッテリーユニットの回収・リサイクルシステム概要
3. HVバッテリーユニットの取扱上の留意点
4. HVバッテリーユニットの引取れお断りする場合の事例

車種ごとの取り外しマニュアル

小型トラック 日野デュトロハイブリッド

☐ VF-X/KU系..... (592kb / 4P)

☐ BJG-X/KU系..... (495kb / 4P)

☐ SUG-X/KU系..... (450kb / 4P)

中型トラック 日野レンジャーハイブリッド

☐ F111E/F131E系..... (600kb / 4P)

《掲載マニュアル》

HVバッテリーユニット
回収・リサイクルマニュアル

日野デュトロ [SUG-X/KU系]
■バッテリー・搭載位置、取り付け方法



バッテリー

バッテリー

参考資料 富士重工業 HP 記載項目

http://www.fhi.co.jp/envi/csr/report/pdf/2015/environment_report-jp.pdf

環境情報

- ① 環境ビジョン
- ② 環境マネジメント
- ③ 環境に配慮したクルマ
- ④ 自動車リサイクル
- ⑤ 工場・オフィスの取り組み
- ⑥ 物流の取り組み
- ⑦ 販売の取り組み
- ⑧ 環境コミュニケーション
- ⑨ グローバルでの取り組み
- ⑩ 環境データ

(例) 富士重工業の環境コミュニケーションのページ

児童向け環境コミュニケーション

当社では、各事業所周辺地域の児童向けにさまざまな活動を行なっています。

群馬製作所

小学校教育の一助として工場見学の受け入れを継続して実施し、2014年度は、約84,200名の児童を受け入れました。

また、同敷地内にあるスバルビジターセンターでは、8月に工場とクルマのリサイクルを紹介するゾーンを別フロアに移動し一新しました。

こちらでは、壁面のパネルの中に実際にリサイクルされるもの、リサイクルの結果出来上がったものを収納し、見学にいらした小学生のみなさまにとってより判り易い展示となりました。



宇都宮製作所

宇都宮市内の小学生や半田市内の小・中学校に、従業員が出向き、環境問題への理解を深めてもらう環境出前教育を継続的に行っています。2014年度は約1,289名の小学生が参加しました。

地球温暖化の原因として、二酸化炭素を主とした温室効果ガスが挙げられています。環境出前教育では、地球に見立てたフラスコを2つ用意し、1つには二酸化炭素を、もう1つには空気を充填させ、太陽に見立てた赤外線ランプで温め温度の変化を測定しました。

すると二酸化炭素を充填させたフラスコの方の温度が高くなり、二酸化炭素には温室効果がある、ということを実感してもらいました。



今後も、児童向けコミュニケーションの充実を図っていきます。

(例) 富士重工業（スバル）の環境配慮設計のページ

リサイクル配慮設計の推進

当社では、限りある資源を有効に活用していくために、リサイクルを考慮したクルマづくりを推進しています。

■ ワイヤリングハーネス類の解体性向上

ワイヤリングハーネスには多くの銅が使用されているため、シュレッダー処理前にこれらが使用済み自動車より回収できれば、鉄と銅の分別が進み、資源の利用価値も上がります。

当社では、短時間で効率よく回収できるハーネスレイアウトや構造について研究を行っています。「5代目レガシィ(2009年国内発売)」以降の新型車には、これらの成果を織り込んでいます。



■ 材質表示の改善

部品材料のリサイクルは、その材質確認が重要です。

当社は業界ガイドラインに先駆け、1973年から樹脂部品の材質表示を行っています。

以前は目立たない裏面に表示し、部品を分解しないと材質が確認できませんでしたが、リサイクルする際に分解作業なしで部品を材質で仕分け、作業を効率化するように表示位置を改善しました。

現在、スバル全車種のバンパーに実施しています。



富士重工業株式会社：商品に関する重要なお知らせ > 自動車リサイクル | リサイクル技術 - Windows Internet Explorer

http://www.fhii.co.jp/envi/recycle/index_04.html

ファイル(E) 編集(E) 表示(V) お気に入り(A) ツール(T) ヘルプ(H)

★ お気に入り ★ スノリ エアバッグ適正... 本社

▼ ページ(P) ▼ セーフティ(S) ▼ ツール(Q) ▼

車種別リサイクル料金
事業者の方への情報
リサイクル技術

リサイクルの容易な車輛開発

● ハーネス設計ガイドライン

解体容易性の向上	事例
- 上記の作業後の状態でニプラ・覆板・保護板から主要なハーネスを簡単に識別できるように配慮する。 - ニプラ・覆板で覆いためのレイアウト、スペースに配慮する。 - 破損、劣化などから、手づかみで引抜けるように配慮する。	- インパル・バンパー上面をストレーンに配置している。(巻きつけるような状態にしない) - エアダクトに隠れないように配慮している。 (効果) - ニプラ・覆板・保護板から主要なハーネスを簡単に識別できる。(識別時間の短縮、回収率の向上) - 作業時に破損、劣化しない。

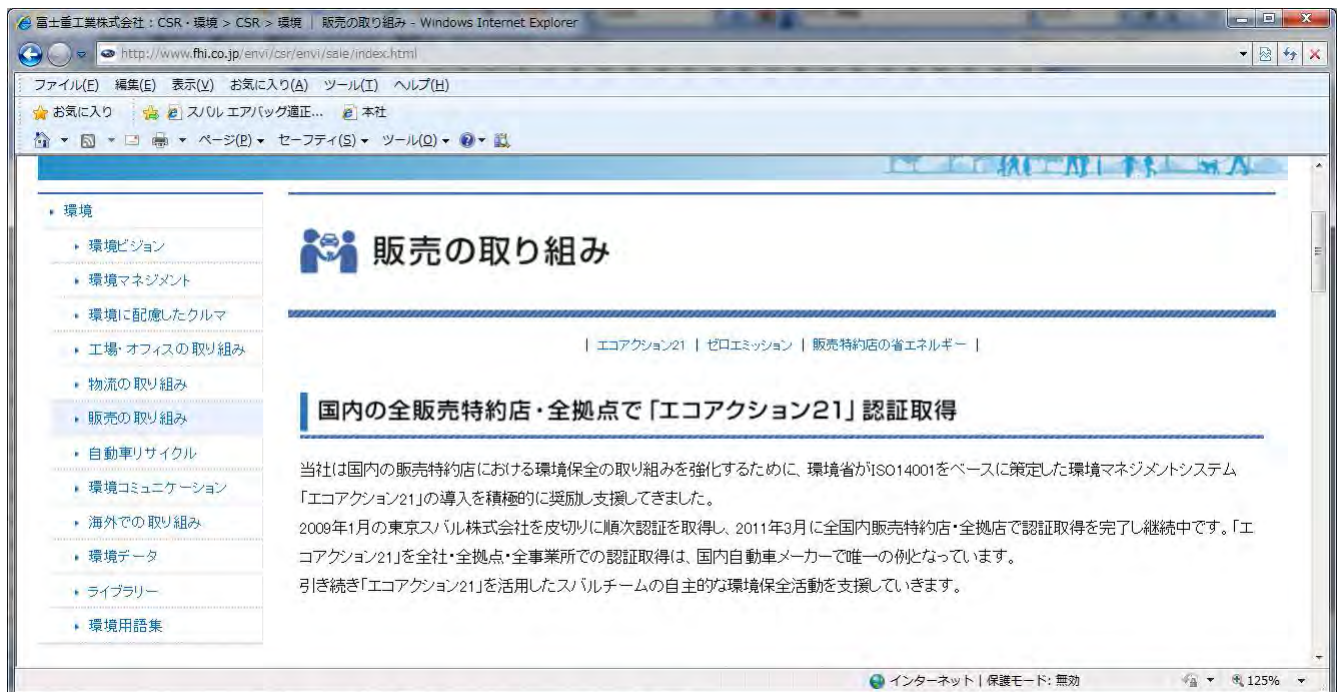
ワイヤリングハーネスは多くの銅が使用されているため、シュレッダー処理前にこれらを使用済み自動車から解体できれば鉄と銅の分別回収の向上につながり、資源リサイクルとしての利用価値が上げられます。当社は、効率よく短時間で回収しやすくするためのハーネスレイアウト、構造について研究を行っており、ARTと共同でハーネス設計ガイドラインの策定に取組みました。

設計ガイドラインの詳細はこちら(ARTホームページ)

(例) 富士重工業（スバル）の自動車リサイクルのページ



(例) 富士重工業（スバル）の販売の取組みのページ



参考資料 マツダ HP 記載項目

<http://www.mazda.com/ja/csr/environment/>

CSR

環境保全への取り組み

環境ビジョン

環境マネジメント

商品・技術開発における取り組み

生産・物流における取り組み

使用済自動車・部品の回収リサイクル

車種別環境情報

CSR

特集

CSRへの取り組み

環境保全への取り組み

安全への取り組み

社会貢献への取り組み

社外からの主な評価

ガイドライン対照表

報告書ダウンロード

2014年度版アンケート結果

編集方針

リサイクル法への取り組み

(例) マツダ キャパシター強制放電要領のダウンロードページ

リサイクル法への取り組み
act for automobile recycling

- 自動車リサイクル法に基づく公表事項
- バッテリー類の回収/処理
 - リチウムイオンバッテリーの回収
 - ニッケル水素バッテリーの回収
 - キャパシターの適正処理

バッテリー類の回収/処理 Automobile Battery

キャパシターの適正処理

マツダ車の特定のモデルには、迅速エネルギー再生システム「i-ELOOP(アイ・イーループ)」用としてキャパシターが搭載されており、使用状態により電気が残留していることがあります。

電気が残留している状態で使用済自動車が廃棄されると、キャパシターに溜まっている電気が原因で破砕時の火花発生、火災、ハーネス切断時のショートによる発熱、火傷、濡れた人体接触による感電等が発生するおそれがあります。

事故を防ぐため、使用済自動車の解体時に必ずキャパシターの強制放電処理を実施してください。

作業時の安全確保のため、事前にキャパシター処理要領をよくお読みいただき、適正・安全な放電作業を行ってください。

1. キャパシター強制放電要領

デミオ	DJ5FS, DJ5AS (i-ELOOP搭載車) (PDF版) [620KB]
CX-3	DK5FW, DK5AW (i-ELOOP搭載車) (PDF版) [573KB]
アクセラ	BM5FS, BM2FS (i-ELOOP搭載車) (PDF版) [811KB]
アクセラ	DL1FFD, DL1FFB, DL1FFC, DL10AP, DL1FFW, DL1KFW, DL10FW, DL10AW

CSRサイトマップ
ガイドライン対照表

目的別インデックス

- 自動車リサイクルデータ
- 車種別環境情報
- サイト別環境データ

マツダのCSR
CSR Initiatives

安全への取り組み
Safety Initiative

社会貢献への取り組み
Social Contribution Initiatives

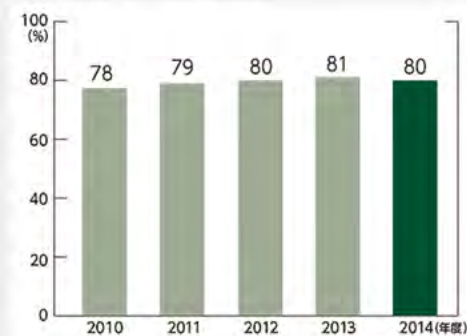
(例) 使用済部品の回収・リサイクルの推進

使用済部品の回収・リサイクルの推進（国内）

国内の使用済自動車から取り外されるバンパーや市場損傷バンパーを回収し、新車用バンパーの樹脂材料として利用する水平リサイクルに積極的に取り組んでいます。

■ 市場損傷バンパーリサイクル：自動車の修理などにより交換されたバンパーを国内の販売店から回収し、独自の技術で樹脂部品（新車バンパー、アンダーカバーなど）にリサイクルしています。2014年度は、66,757本（回収率80%相当）を回収しました。

市場損傷バンパー回収率の推移（国内）



参考資料

三菱ふそうトラック・バス HP 記載項目

<http://www.mitsubishi-fuso.com/ECO/index.html>

(例) 三菱ふそう Canter エコハイブリット 情報

<http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/lineup/truck/canter/eco-hybrid/2012/technology/feature/index.html>

(例) 三菱ふそう ゼロミッション電気小型トラック

http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/news/news_content/150630/150630.html

三菱ふそう
ゼロエミッションの電気小型トラック「キャンター E-CELL」
ポルトガルでの1年間の実用供試が終了

2015年6月30日

三菱ふそうトラック・バス株式会社(本社:神奈川県川崎市、代表取締役社長・CEO: マーク・リストセーヤ、以下MFTBC)は、6月29日にポルトガルのリスボンにて、同国ポルトガス副首相をはじめとする政府関係者、実用供試に協力いただいたお客様を招待し、ポルトガル国内で1年間実施した、排出ガスゼロの電気小型トラック「キャンター E-CELL」の実用供試が無事終了した事を発表しました。

MFTBC代表取締役社長・CEOおよびダイムラートトラック・アジア総責任者のマーク・リストセーヤは、「今回のキャンター E-CELLのプロジェクトは、ポルトガル政府とダイムラートトラック部門にとって革新的な出来事であり、協力体制の結果であります。この車両は、お客様と社会全体にメリットをもたらすとともに、持続可能性と信頼性のある、次世代の輸送業界をリードする一つの解決策です。この実用供試に協力いただいたお客様は、キャンターE-CELLのコンセプトが都市内の配送にとって効率的で、信頼性があることを特に実感いただけており、私達の取り組みが正しい方向に向かっていっていると確信しています。」と述べました。

MFTBCは、ダイムラートトラック部門において、ハイブリッド技術の開発をリードして参りました。この電気小型トラック「キャンター E-CELL」は、これまでの経験を活かし開発を進めた車両です。



参考資料 UD Trucks HP 記載項目

http://cdn.udtrucks.com/media.axd/Files/Japan/environmental%20care/full_0515.pdf?v=1xB4pdA5AAA

CSR活動報告⑦

環境経営の推進に向けて

UDトラックスは、ボルボ・グループのビジョンに沿った環境プログラムや環境管理・保全に関する中長期計画に基づき、製品の環境性能の向上と自社の事業活動に伴う環境負荷の低減を積極的に推進し、持続可能な社会の実現をめざしています。



環境マネジメント方針

4つのプログラムで持続可能な社会の実現に貢献

ボルボ・グループは、「環境への配慮」を企業理念の一つに掲げ、この分野におけるリーディングカンパニーをめざしています。

このビジョンに沿って、UDトラックスは、「全体的な視点」「継続的な改善」「技術の発展」「資源の利用効率向上」の4つからなる環境プログラムを推進し、持続可能な社会の実現をめざしています。

環境プログラム

全体的な視点
製品ライフサイクル全体を考慮し、製品・業務・サービスが環境に及ぼす影響を低減する取り組み

継続的な改善
従業員が主体となって、それぞれの業務のなかで必然的・継続的に推進する取り組み

技術の発展
お客様や社会からの要請・期待を上回る、自発的・先駆的な研究開発

資源の利用効率向上
天然資源の消費削減や廃棄物の発生抑制につながる取り組み

事業活動に伴う環境影響

製品ライフサイクルの全段階で資源の有効利用と環境負荷低減を推進

UDトラックスは、開発・設計から廃棄・リサイクルまで製品ライフサイクルのすべての段階で環境負荷分析を行い、環境に配慮した製品を提供するとともに、資源の有効利用と環境負荷の低減に取り組んでいます。

化学物質の管理

製品に含まれる化学物質の管理を徹底

化学物質の製造・輸入・管理・環境配慮設計・リサイクルなどに関する法規制や産業界の自主基準の遵守を前提に、自動車業界の統一化学物質リスト(GADSL)に基づき、製品に含有される化学物質の管理に努めています。

廃棄物削減

製品廃棄時の環境負荷を低減

製品ライフサイクルで最も多く廃棄物が発生するのは、ディーラーでの製品廃棄時です。そのためUDトラックスでは廃棄物管理体制を構築し、2014年には廃棄物分別管理に関する社内処理基準を各ディーラー拠点に導入しています。

これに従って、各ディーラー拠点では専用の設備を設置して廃棄物を26カテゴリーに分別する取り組みを行っています。

また、UDトラックスでは、製品廃棄・リサイクル段階以外の廃棄物削減も推進しています。開発段階においては、パンパーの3分割化など、部品の解体のしやすさを考慮した設計を行っています。また生産段階では、最終処分量の削減を目標に、廃棄物の発生抑制と再資源化に取り組んでいます。2013年度においては、焼却残さの再資源化や廃棄物の分別活動などを推進し、廃棄物最終処分量を1990年度比で99.9%削減しました。また、再資源化率も全社で99%以上(ゼロエミッション)となりました。

さらに、流通段階ではサービスパーツの発送に使う梱包容器の再利用のためにリターナブル化を進めています。

化学物質管理の取り組み

開発・設計段階

- 各工程でサプライヤーを含めた化学物質の使用状況を確認
- 必要に応じてIMDS^{※1}へ情報を登録

生産段階

- PRTR制度^{※2}に基づき毎年届出報告を実施
- 社内基準として運用し有害物質代替活動を推進

※1 世界各国の自動車メーカーが環境保全を目的に共同で運営している材料データベース。

※2 特定化学物質の環境への排出量の把握等および管理の改善の促進に関する法律。

【解体事業者向け情報】

趣旨: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。

掲載箇所: 自再協 HP 最新トピックスにて各社の取り外し/レスキューマニュアルの URL、対象車種、問い合わせ窓口等を紹介（毎年 5 月時点で更新）

http://www.jarp.org/pdfs/information/20151014_hybridcar_information.pdf

いすゞ自動車（株）

レスキューマニュアル

<http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html>

取外しマニュアル

<http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html>

スズキ（株）

取外しマニュアル

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/evandhybridtoriatsukai.html>

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/battery/index.html>

ダイハツ工業（株）

取外しマニュアル

http://www.daihatsu.co.jp/company/csr/recycle/pdf/hv_cargo_recycle.pdf

トヨタ自動車（株）

レスキューマニュアル

http://www.toyota.co.jp/jpn/tech/safety/technology/help_net/rescue.html

取外しマニュアル

http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling_based/battery_recycle/index.html#title02

日産自動車（株）

レスキューマニュアル

<http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/RESCUE/>

取外しマニュアル

http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/A_RECYCLE/BATTERY/

日野自動車（株）

レスキューマニュアル

<http://www.hino.co.jp/service/hybrid/index.html>

取外しマニュアル

http://www.hino.co.jp/service/hv_battery_recycle/index.html

富士重工業（株）

レスキューマニュアル

<http://www.fhi.co.jp/rescue/hybrid/>

本田技研工業（株）

レスキューマニュアル

<http://www.honda.co.jp/rescue-auto/>

取外しマニュアル

http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_07.html

マツダ(株)

レスキューマニュアル

<http://www.mazda.co.jp/service/support/advice/rescue/>

取外しマニュアル

<http://www.mazda.com/jp/csr/environment/recycling/info.html>

三菱自動車工業（株）

レスキューマニュアル

<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/spirit/technology/library/maintenance/index.html>

取外しマニュアル

<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/social/environment/recyclelow/battery.html>

三菱ふそうトラック・バス（株）

レスキューマニュアル

http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/information/rescue_manual/index.html

取外しマニュアル

http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/information/battery_recycle/index.html

【解体事業者向け情報】

趣旨：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、取り外しマニュアルを JARS HP を通じて解体事業者へ情報を提供している。

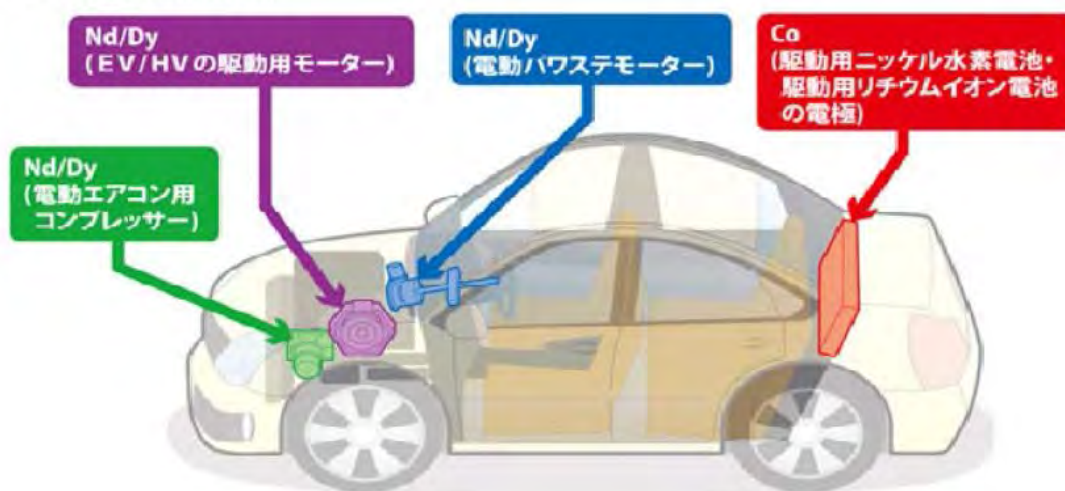
掲載箇所：公益財団法人自動車リサイクル促進センター(JARC)の自動車リサイクルシステム(JARS)HP 解体業者向け「お知らせ」に各社のモデル別レアメタル含有部品情報、取り外しマニュアルの URL を紹介（毎年5月時点で更新）

<http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448B05179F3ADC849257A97005536C2?OpenDocument>

【主な使用部位】

[http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/\\$FILE/%E8%B3%87%E6%96%991%20%E3%83%AC%E3%82%A2%E3%83%A1%E3%82%BF%E3%83%AB%E5%90%AB%E6%9C%89%E9%83%A8%E5%93%81%E4%BB%A3%E8%A1%A8%E4%BE%8B.pdf](http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/$FILE/%E8%B3%87%E6%96%991%20%E3%83%AC%E3%82%A2%E3%83%A1%E3%82%BF%E3%83%AB%E5%90%AB%E6%9C%89%E9%83%A8%E5%93%81%E4%BB%A3%E8%A1%A8%E4%BE%8B.pdf)

資料 1 レアメタル含有部品代表例



【レアメタル含有部品使用モデル一覧表（抜粋）】

[http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/\\$FILE/%E8%B3%87%E6%96%992%20%E5%90%84%E7%A4%BE%E3%83%A2%E3%83%87%E3%83%AB%E6%AF%8E%E4%BD%BF%E7%94%A8%E9%83%A8%E5%93%81%E4%B8%80%E8%A6%A7%E8%A1%A8.pdf](http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/$FILE/%E8%B3%87%E6%96%992%20%E5%90%84%E7%A4%BE%E3%83%A2%E3%83%87%E3%83%AB%E6%AF%8E%E4%BD%BF%E7%94%A8%E9%83%A8%E5%93%81%E4%B8%80%E8%A6%A7%E8%A1%A8.pdf)

資料 2 各社モデル毎使用部品一覧表

メーカー名	対象車種 / 対象部品名	販売期間	○：対象車種を使用している ×：対象車種を使用していない			
			電動用モーター	ネオプラム(H4)、シスプロンウム(Dy)	電動パワステモーター	コバルト(Co)
いすゞ	大型路線バス エルガハイブリッド	2012年8月～	○	○	○	○
	エルガハイブリッド	2005年2月～	○	○	○	○
	スズキ	2015年8月～	○	○	○	○
スズキ	ソリオ	2015年8月～	○	○	○	○
	ソリオバンディット	2015年8月～	○	○	○	○
	ダイハツ	2012年9月～	○	○	○	○
ダイハツ	エルティス	2012年9月～	○	○	○	○
	エルティス	2013年4月～	○	○	○	○
	（ニッケル水素電池搭載車）					
ダイハツ	アクア NHP10	2011年1月～	○	○	○	○
	アルファード/ヴェルファイアー AYH30W	2015年1月～	○	○	○	○
	アルファード/ヴェルファイアー ATH20W	2011年1月～	○	○	○	○
ダイハツ	アルファード ATH10W	2003年7月～2008年4月	○	○	○	○
	ヴォクシー ZWR80G	2014年1月～	○	○	○	○
	ノア ZWR80G	2014年1月～	○	○	○	○
ダイハツ	エスティマハイブリッド					
	・AHR10W	2001年6月～2006年11月	○	○	○	○
	・AHR20W	2006年6月～	○	○	○	○
ダイハツ	カムリ AVV50	2011年9月～	○	○	○	○
	カローラアクシオ NKE165	2013年8月～	○	○	○	○
	カローラフィールダー NKE165G	2013年8月～	○	○	○	○
ダイハツ	クラウンハイブリッド GWS204	2008年5月～2012年12月	○	○	○	○
	クラウンハイブリッド AWS210	2013年1月～	○	○	○	○
	クラウンハイブリッド GWS214	2013年9月～	○	○	○	○
ダイハツ	クルーガハイブリッド MHU28W	2005年3月～2007年5月	○	○	○	○
	ハリアーハイブリッド MHU38W	2005年9月	○	○	○	○
	ハリアー AVU85W	2013年12月～	○	○	○	○
ダイハツ	SAL AZK10	2009年12月～	○	○	○	○
	シエンタHV NHP170G	2015年7月～	○	○	○	○
	MIRAI	2014年12月～	○	○	○	○
トヨタ	プリウス					
	・NHW10	1997年12月～2000年4月	○	○	○	○
	・NHW15	2000年6月～2005年6月	○	○	○	○

【各社取外しマニュアル URL 一覧表】

[http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/\\$FILE/%E8%B3%87%E6%96%993%20%E5%90%84%E7%A4%BE%E5%8F%96%E5%A4%96%E3%81%97%E3%83%BB%E5%9B%9E%E5%8F%8E%E3%83%9E%E3%83%8B%E3%83%A5%E3%82%A2%E3%83%AB%E6%8E%B2%E8%BC%89HP%E3%82%A2%E3%83%89%E3%83%AC%E3%82%B9%E4%B8%80%E8%A6%A7%E8%A1%A8.pdf](http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/$FILE/%E8%B3%87%E6%96%993%20%E5%90%84%E7%A4%BE%E5%8F%96%E5%A4%96%E3%81%97%E3%83%BB%E5%9B%9E%E5%8F%8E%E3%83%9E%E3%83%8B%E3%83%A5%E3%82%A2%E3%83%AB%E6%8E%B2%E8%BC%89HP%E3%82%A2%E3%83%89%E3%83%AC%E3%82%B9%E4%B8%80%E8%A6%A7%E8%A1%A8.pdf)

※以下は一覧表記載の各社取外しマニュアルの URL

いすゞ自動車（株）

<http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html>

スズキ（株）

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/battery/index.html>

ダイハツ工業（株）

<http://www.daihatsu.co.jp/company/csr/recycle/hv-recycle/index.htm>

トヨタ自動車（株）

http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling_based/battery_recycle/index.html#title02

日産自動車（株）

http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling_based/batt

[ery_recycle/index.html#title02](#)

日野自動車（株）

http://www.hino.co.jp/service/hv_battery_recycle/index.html

富士重工業（株）

http://www.hino.co.jp/service/hv_battery_recycle/index.html

本田技研工業（株）

http://www.hino.co.jp/service/hv_battery_recycle/index.html

マツダ（株） <http://www.mazda.com/jp/csr/environment/recycling/info.html>

三菱自動車工業（株）

<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/social/environment/recyclelow/battery.html>

三菱ふそうトラック・バス（株）

http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/rescue_manual/index.html

自動車リサイクル制度に係る JAIAおよび輸入車インポーターの情報発信

2015年11月24日（火）



日本自動車輸入組合(JAIA)
Japan Automobile Importers Association

Contents

- 1. JAIAから関係者への情報発信**
- 2. 環境配慮設計の取組みの公表**
- 3. ELV指令に基づく再生資源の利用拡大**
- 4. 参考情報（リサイクル料金の低減）**
- 5. 今後の課題**

1. JAIAから関係者への情報発信

(1) 業界団体としての取組み

関連業者へ

解体、リサイクル促進
の為の情報

ユーザーへ

リサイクル料金、リサイクル実績、
3Rの取組み、製品の環境情報

ディーラーへ

リサイクル料金預託等
各種実務の情報

輸入車各社及び自動車再資源化
協力機構（自再協）、ASRチー
ムを通じて情報提供

- ・エアバッグ類適正処理情報
- ・全部再資源化促進関連情報
- ・駆動用リチウムイオン電池の
回収スキーム、解体マニュアル

輸入車のエアバッグ類適正処理について

メルセデス・ベンツ
S-Class HYBRID
S-Class HYBRID ロング
《モデル221》
リチウムイオンバッテリー
回収・リサイクルマニュアル

- ・ホームページ掲載
- ・サステナビリティレポート発行

Sustainability Report

Environmental protection

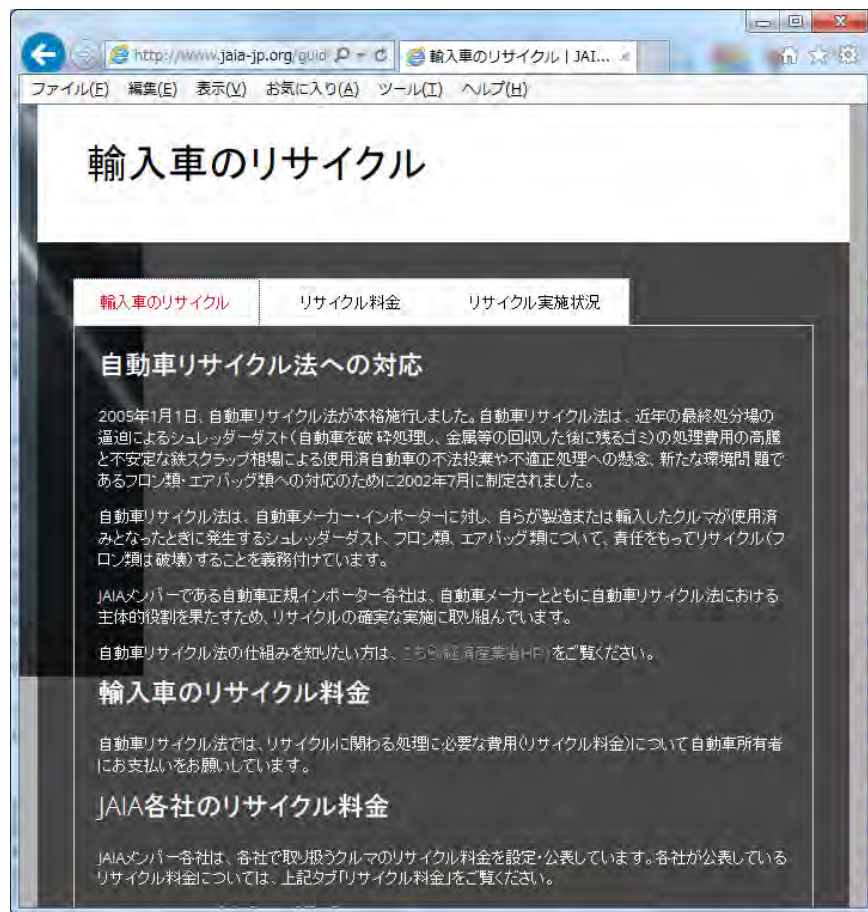
- ・預託実務マニュアル作成

輸入車ディーラー用
新車販売時におけるリサイクル料金預託実務の手引き
（第4版）

日本自動車輸入組合（JAIA）

1. JAIAから関係者への情報発信

(2) JAIA HPでユーザーへ自動車リサイクル法・制度、リサイクル料金に関する情報を提供



輸入車のリサイクル

輸入車のリサイクル リサイクル料金 リサイクル実施状況

自動車リサイクル法への対応

2005年1月1日、自動車リサイクル法が本格施行しました。自動車リサイクル法は、近年の最終処分場の逼迫によるシュレッダーダスト(自動車を破砕処理し、金属等の回収した後に残るゴミ)の処理費用の高騰と不安定な鉄スクラップ相場による使用済自動車の不法投棄や不適正処理への懸念、新たな環境問題であるフロン類・エアバッグ類への対応のために2002年7月に制定されました。

自動車リサイクル法は、自動車メーカー・インポーターに対し、自らが製造または輸入したクルマが使用済みとなったときに発生するシュレッダーダスト、フロン類、エアバッグ類について、責任をもってリサイクル(フロン類は破壊)することを義務付けています。

JAIAメンバーである自動車正規インポーター各社は、自動車メーカーとともに自動車リサイクル法における主体的役割を果たすため、リサイクルの確実な実施に取り組んでいます。

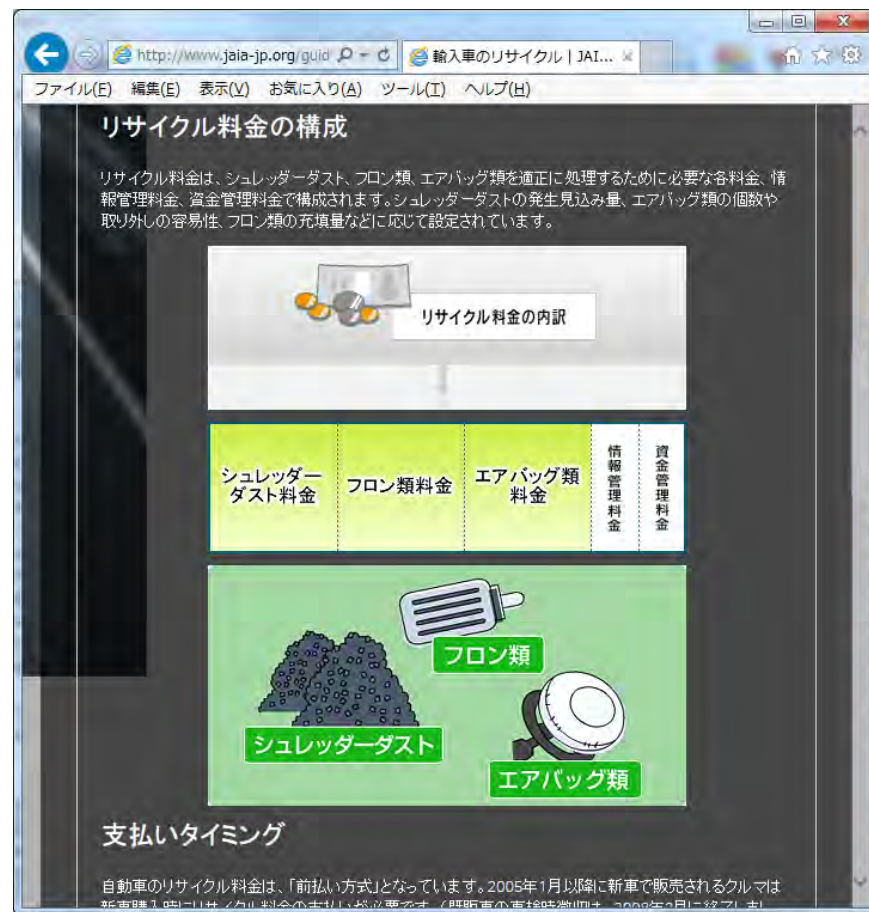
自動車リサイクル法の仕組みを知りたい方は、こちら(経済産業省HP)をご覧ください。

輸入車のリサイクル料金

自動車リサイクル法では、リサイクルに関わる処理に必要な費用(リサイクル料金)について自動車所有者にお支払いをお願いしています。

JAIA各社のリサイクル料金

JAIAメンバー各社は、各社で取り扱うクルマのリサイクル料金を設定・公表しています。各社が公表しているリサイクル料金については、上記タブ「リサイクル料金」をご覧ください。



リサイクル料金の構成

リサイクル料金は、シュレッダーダスト、フロン類、エアバッグ類を適正に処理するために必要な各料金、情報管理料金、資金管理料金で構成されます。シュレッダーダストの発生見込み量、エアバッグ類の個数や取り外しの容易性、フロン類の充填量などに応じて設定されています。

リサイクル料金の内訳

シュレッダーダスト料金	フロン類料金	エアバッグ類料金	情報管理料金	資金管理料金
				

支払いタイミング

自動車のリサイクル料金は、「前払い方式」となっています。2005年1月以降に新車で販売されるクルマは、新車購入時にリサイクル料金の支払いが必要で、旧車販売時の買取価格から引かれて支払われます。

1. JAI Aから関係者への情報発信

(3) JAIA HP上に輸入車のリサイクル料金及びリサイクル実績のポータルサイトを
設置し、輸入車各社の掲載ページを案内

The figure consists of two side-by-side screenshots of websites, with a large blue arrow pointing from the left one to the right one.

Left Screenshot (Japanese Website): The URL is <http://www.jala-jp.org/guid/>. The page title is "輸入車のリサイクル | JAI...". The main content is a table with two columns: "輸入車のリサイクル" (Recycling of Imported Cars) and "リサイクル実施状況" (Recycling Implementation Status). The table lists various car models and brands, including: インポートカー (Import Car), アウディジャパン (Audi Japan), FCAジャパン (FCA Japan), エルシーアイ (ELC-AI), ジャガーランドローバー (Jaguar Land Rover), スクニア (Skoda), ゼネラルモーターズ (General Motors), Tesla Motors Japan, ニコル・レーシング (Nicola Racing), ビー・エム・ダブリュー (BMW), ビー・エム・ミニ (BMW Mini), ヒュンダイ (Hyundai), フェラーリ (Ferrari), フォード (Ford), and フォルクスワーゲン (Volkswagen).

Right Screenshot (German Website): The URL is <http://www.volkswagen.com>. The page title is "輸入車のリサイクル | JAI...". The main content is a table with two columns: "輸入車のリサイクル" (Recycling of Imported Cars) and "リサイクル実施状況" (Recycling Implementation Status). The table lists various car models and brands, including: インポートカー (Import Car), アウディジャパン (Audi Japan), FCAジャパン (FCA Japan), エルシーアイ (ELC-AI), ジャガーランドローバー (Jaguar Land Rover), スクニア (Skoda), ゼネラルモーターズ (General Motors), Tesla Motors Japan, ニコル・レーシング (Nicola Racing), ビー・エム・ダブリュー (BMW), ビー・エム・ミニ (BMW Mini), ヒュンダイ (Hyundai), フェラーリ (Ferrari), フォード (Ford), and フォルクスワーゲン (Volkswagen).

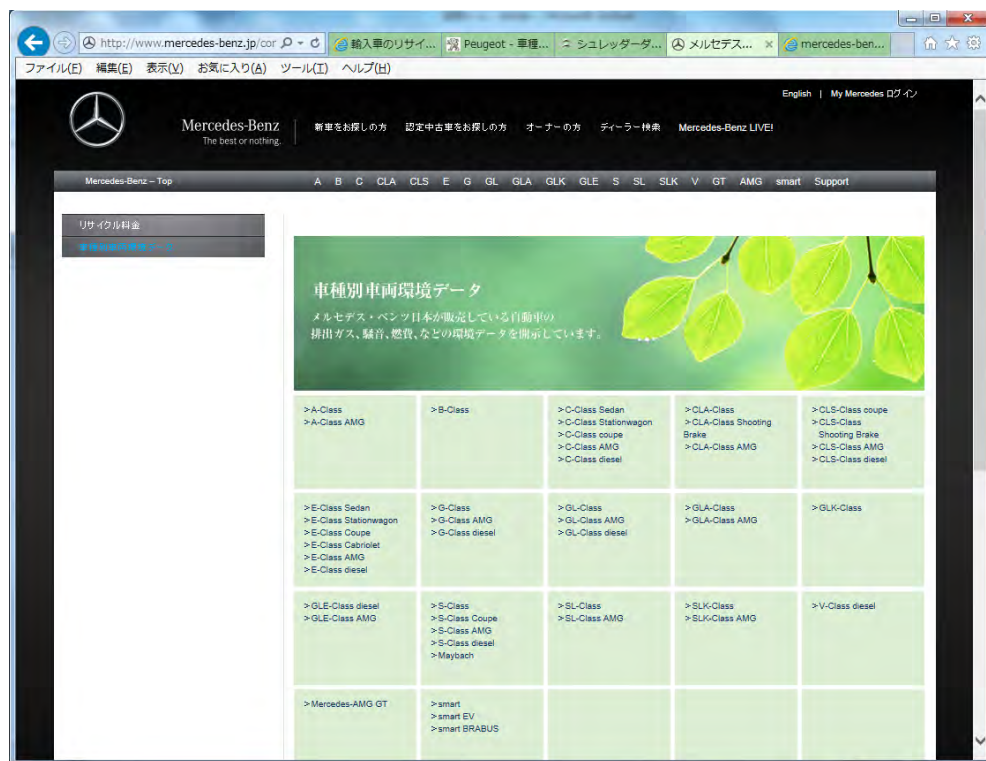
2. 環境配慮設計の取組みの公表

(1) ボルボ・カー・ジャパンの取組み

- 排出ガスレベルの規制値、燃料消費率、CO排出量、騒音性能、冷媒の種類・量やリサイクル設定の有無等を記載した冊子を作成し、ユーザーへ提供。

(2) メルセデス・ベンツ日本の取組み

- 自社HPの中で各モデルのリサイクル配慮設計等の環境データを公開。



【参考】

- BMWは、本社解体工場にて開発段階の車両の解体性試験を行い開発段階で、自社基準において一定の解体性を担保するようにしている。

3. ELV指令に基づく再生資源の利用拡大

(1) Daimlerの取組み

- 本国サイトで主力モデルの再生原料の使用状況等を公開。
- 再生原料はホイールアーチライニング、アンダーボディパネルなど、主にPP材（ポリプロピレン）からなる部品に使用される。

(2) BMWの取組み

- 熱可塑性樹脂の20%程度が再生材を使用し、日常で直接手に触れる部品への採用も始めている。

4. 参考情報（リサイクル料金の低減）

（1）ISO対応エアバッグ

- 解体段階における作業時間の短縮のため、ISO規格一括作動処理ツールに対応したエアバッグの搭載を進めている。
- インポーターによっては、2015年の新車販売台数の8割以上が当該エアバッグ搭載車となっている。

（2）フロン類の冷媒転換

- 自動車リサイクル法に基づく回収義務のない、HFO-1234yfへの転換を始めている。

5. 今後の課題

- 輸入車のインポーターの組織は、販売、マーケティング、アフターセールスの機能は有するが、開発機能は有していないことから、環境配慮設計に係る情報の入手が難しい。従って、環境配慮設計の定義の議論や出される結論の検証も困難になると思われる。
- 環境配慮設計の定義およびそれに基づくリサイクル料金の低減等の施策については、検討の段階からJAIAとしても積極的に参画・貢献する所存である。なお、環境配慮設計の定義作りに際しては、国際動向も踏まえ、シンプルなものを望む。

2016 年 5 月 31 日

一般社団法人 日本自動車工業会

日本自動車輸入組合

リサイクル関連情報発信に関する取組みについて

1. 現 状（添付資料 ご参照）

・国産車/輸入車の各自動車メーカー等では、ユーザーに向けて自動車リサイクルに関する各種情報発信をカタログやホームページなどで自主的に実施中

（１）カタログ

- ・カタログ内に環境負荷物質使用状況や再生材使用部品等のリサイクル関連項目を掲載（業界自主取組みとして項目等を標準化）－別添 1 P1～15－
- ・各社が独自に実施中のリサイクルに関する取組みを掲載－別添 1 P4, 6, 7－

（２）ホームページ

① 車種毎のページ

- ・上記情報やリサイクルの取組み等を各社掲載－別添 1 P16～19－

② 企業ページ

- ・リサイクルの取組み等について、より細かく情報発信を実施、また動画等も掲載し分かり易い周知を各社で実施中－別添 1 P20～55－
- ・自動車リサイクル法への対応として、年度毎のリサイクル実績等を各社掲載、また自動車リサイクル促進センターや自動車再資源化協力機構へのリンク等も実施－別添 1 P56～69－
 - ※その他 事業者向けの情報として、ハイブリッドバッテリーの回収マニュアル掲載等 事業者向けの情報も各社にて掲載中－別添 1 P70～74－
 - ※ 輸入車については別添 2 を参照

2. 課 題

・車両情報に比べ、リサイクル取組みはユーザーの関心が薄いなか、各社限られた広報・宣伝費の中で可能な限りの情報発信は実施中であり、個社ベースでの取組みには予算面で限界あり

3. 今後の対応

- ① 継続してカタログ・ホームページ等にて可能な限りの周知活動を展開
- ② 今後のユーザーインセンティブ制度開始等 ユーザーのリサイクルへの関心が高まるタイミングを見計らい周知活動を強化

第4回情報発信の在り方等に関する検討会
「リサイクル関連情報発信に関する取組みについて」
添付資料

1. 現状	頁
(1) カタログ.....	1
(2) ホームページ	
①車種毎のページ.....	16
②企業ページ	
・各社の取り組み(環境配慮設計・資源有効活用 of 取組みを中心に紹介)	
いすゞ自動車(株).....	20
スズキ(株).....	22
ダイハツ工業(株).....	26
トヨタ自動車(株).....	29
日産自動車(株).....	38
日野自動車(株).....	41
富士重工業(株).....	43
本田技研工業(株).....	45
マツダ(株).....	47
三菱自動車工業(株).....	50
三菱ふそうトラック・バス(株).....	52
UDトラック(株).....	54
・リサイクル実績の掲載例.....	56
・リサイクル関係団体へのリンク例	
自動車リサイクルシステム(JARS)へのリンク.....	64
自動車リサイクル促進センター(JARC)へのリンク.....	66
自動車再資源化協力機構(JARP)へのリンク.....	67
・事業者向け情報の掲載例	
レスキュー/取り外しマニュアルの掲載.....	70
レアメタル含有部品情報等の掲載.....	73

カタログ 環境情報部分抜粋

■トランスミッションギヤ比一覧

いゝが自動車「エルフ」

型式	変速比	第1速	第2速	第3速	第4速	第5速	第6速	後退	種類
MYE-5A		5.315	2.908	1.558	1.000	0.721	—	5.068	オーバードライブ付5速
TMM-5		4.225	2.341	1.458	1.000	0.796	—	4.255	オーバードライブ付5速
MYE-6E		5.979	3.434	2.040	1.379	1.000	0.759	5.701	オーバードライブ付6速

■燃費値計算条件

車型	エンジン			トランス ミッション 型式	シミュレーション計算仕様			車両総重量 範囲	最大 積載量 区分	標準諸元値					
	型式	出力 (kW)	eco stop		最終 減速比	タイヤ(後輪)				空車時 車両重量 (kg)	最大 積載量 (kg)	乗車 定員 (人)	全高 (mm)	全幅 (mm)	ボディ 架装
						サイズ	動荷重半径 (m)								
NHR	4JJ1-TCN	81	●	TMM-5	3.727	165R14-8PR	0.301	3.5トン超 7.5トン以下	1.5トン以下	1,957	1,490	3	1,982	1,695	平ボディ
			—	TMM-5	3.727	165R14-8PR	0.301								
NHS			●	MYE-5A	4.100	205/70R16	0.338								
			—	MYE-5A	4.100	205/70R16	0.338								
			●	MYE-6E	3.583	165R14-8PR	0.301								
NHR			—	MYE-6E	3.583	165R14-8PR	0.301								

- ◆主要諸元表に記載の重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。
 ◆この燃費値は法令に定められた上表の車両総重量範囲および最大積載量区分ごとの標準諸元値・車型による走行抵抗とシミュレーション計算仕様およびエアコンOFFなどの条件のもとに算出しています。
 ◆なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車両、運転、架装ボディ、整備の状況)が異なっていますので、それに応じて燃費は異なります。

■環境情報

基本情報	車名		エルフ							
	駆動		2WD				4WD			
			TRG-(ecostop付)	TPG-(ecostop無)	TRG-(ecostop付)	TPG-(ecostop無)	TRG-(ecostop付)	TPG-(ecostop無)		
	車両型式		NHR				NHS			
	積載量		1.5トン以下				1.5トン以下			
	エンジン	型式	4JJ1-TCN							
		総排気量(cc)	2999							
		種類	直列4気筒直接噴射式							
		使用燃料	軽油							
		燃料供給装置	電子制御式燃料噴射(コモンレール)装置							
最高出力[kW(PS)](ネット値)		81 (110)								
最大トルク[N・m(kg・m)](ネット値)		250 (25.5)								
駆動装置	駆動方式	2-2D又は2-4D				2D-2D又は2D-4D				
	変速機	TMM5		MYE6E		MYE5A				
環境性能情報	消費燃費	重量車モード燃費(km/L) ※	12.00	11.60	12.00	11.60	12.00	11.80		
		CO ₂ 排出量(g/km)	216	223	216	223	216	219		
		参考	平成27年度 燃費基準 +10%達成	平成27年度 燃費基準 +5%達成	平成27年度 燃費基準 +10%達成	平成27年度 燃費基準 +5%達成	平成27年度 燃費基準 +10%達成	平成27年度 燃費基準 +5%達成		
		適合規制	平成22年(ポスト新長期)排出ガス規制に適合							
	排出ガス	認定レベル	平成21年低排出ガス車認定							
		JE05モード 規制値・ 認定値 (g/kW・h)	CO	2.22						
			NMHC	0.17						
			NO _x	0.63						
			PM	0.009						
			無負荷急加速光吸収係数(m ²)	0.5						
低公害車指定制度		九都県市低公害車指定制度適合車 平成21年基準「優」低公害車 平成13年騒音規制に適合								
騒音	適合レベル	80						81		
	加速騒音規制値[dB(A)]									
エアコン冷媒使用量 (仕様により異なる場合があります)		代替フロン HFC134a 500g								
環境負荷物質削減	鉛*1	自工会2006年目標達成(1996年の1/10以下)								
	水銀*2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)								
	六価クロム	「環境への取組み」欄参照								
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)								
	自工会目標適用除外部品	*1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) *2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスプレイヘッドランプ、室内照明灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)								
環境の取り組み	リサイクルし易い材料を使用した部品	バンパー、フロントオーナメント、インパネ、ドアパッド、ビラー類								
	鉛	1996年比鉛使用量を1/4以下に低減を達成(自社製品比) 電子基板・電気部品のはんだ、軸受/ベアリングなどに使用 廃止済部品:燃料タンク、ホイールバルブナー、電着塗料など								
	水銀	ディスプレイヘッドランプ、ナビゲーション等の液晶ディスプレイに極微量使用								
	六価クロム	使用無し 廃止済部品:ボルト・ナット類、金属部品類など								
	カドミウム	使用無し 廃止済部品:電気・電子部品のICチップ基板など								

※:重量車モード燃費値はエンジン燃費を測定し、代表的な標準車型に置き換えてシミュレーションにより算出した国土交通省審査値。

環境情報

※※※「アルト」

基礎情報	機種名	X/S/L				F		VP				
	車両型式	DBA-HA36S						HBD-HA36V				
	エンジン	型式	R06A型						R06A型			
		総排気量(L)	0.658						0.658			
	駆動装置	トランスミッション	CVT		5MT		5AGS		5MT	5AGS		
環境性能情報	駆動方式	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)		フルタイム4WD		
	車両重量 (kg)	650	700	610	660	620	670	610	620	670		
	備考	充電制御付アイドリングストップ装置			—			—				
	燃料消費率	燃料消費率 (km/L)※8	37.0	33.2	27.2	25.2	29.6	27.4	25.8	26.2	24.0	
		CO ₂ 排出量 (g/km)	62.7	69.9	85.4	92.1	78.4	84.7	90.0	88.6	96.7	
		参考	平成32年度燃費基準+20%達成		平成32年度燃費基準+10%達成	平成32年度燃費基準+10%達成	平成32年度燃費基準+20%達成	平成32年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+25%達成	平成27年度燃費基準+10%達成	
	排出ガス	適合規制・認定レベル	SU-LEV (平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)						SU-LEV (平成19年規制・平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)			
		試験モード	JC08H+JC08Cモード									
		規制値・認定値等 (g/km)	CO	1.15						4.02		
			NMHC	0.013								
環境への取り組み		NOx	0.013									
	低公害車指定制度等	九都県市低公害車指定制度の基準に適合										
	環境対応車普及促進税制対象車※9	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	グリーン税制対象車※10	○	○	○	○	○	○	—	○	—		
	グリーン購入法適合車	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	適合騒音規制レベル	平成10年規制に適合 加減速走行騒音規制値:76dB(A)						平成11年規制に適合 加減速走行騒音規制値:76dB(A)				
	エアコン冷媒使用量	代替フロン HFC134a 300g										
	車室内VOC	自工会目標達成 (厚生労働省室内濃度指針値以下)										
	環境負荷物質削減	鉛※1	自工会2006年目標達成 (1996年使用量の1/10以下)									
		水銀※2	自工会目標達成 (2005年1月以降使用禁止)									
六価クロム		自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)										
カドミウム		自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)										
	自工会目標適用除外部品	*1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) *2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスプレイヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)										
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易い材料を使用した部品	インパネ、インナードリム、バンパー、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用									
		再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット裏面などの吸音材						ダッシュサイレンサー、サイレントシートなど			
		樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり									
	環境負荷物質使用状況	鉛	電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子等(PZTセンサー)に使用									
	その他		国内生産工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得									

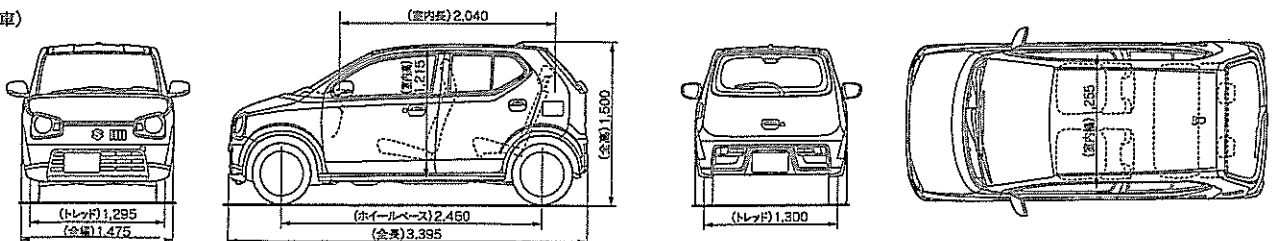
※8 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

※9 ご購入時に自動車取得税、自動車重量税の減税措置が受けられます(自動車取得税は平成29年3月31日新車届出まで、自動車重量税は平成29年4月30日新車届出まで)。

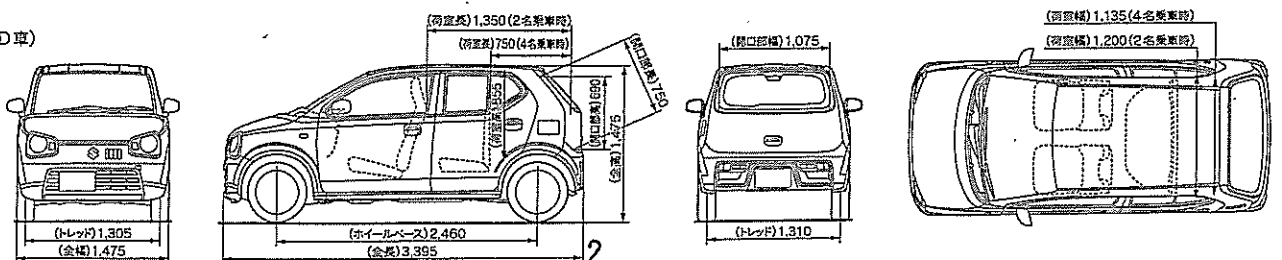
※10 「グリーン化特別」によりご購入の翌年度の軽自動車税について減税措置が受けられます(平成28年3月31日新車届出まで)。

〈リサイクル料金表〉○自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要です。					リサイクル料金は2015年4月時点の金額です。	
	シュレッダーダスト料金	エアバッグ類料金	フロン類料金	情報管理料金	資金管理料金	合計
アルト セダン	3,530円	1,980円	1,860円	130円	380円	7,880円
アルト バン	3,440円	1,980円	1,860円	130円	380円	7,790円

寸法図(X 2WD車)
単位:mm



寸法図(VP 2WD車)
単位:mm



タント カスタム主要諸元表

ダイハツ工業

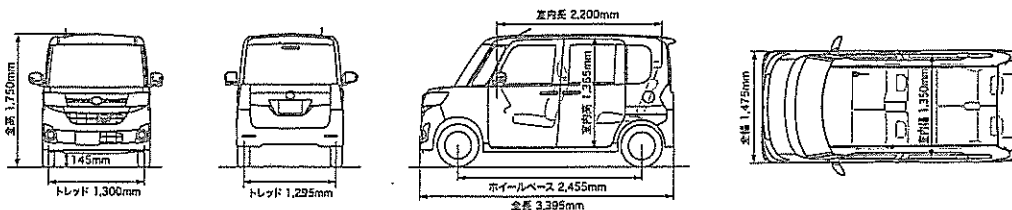
エコカー減税(環境対応車普及促進税制)適合車

駆動方式 グレード		2WD				4WD			
		RS *SA II*		X *SA II*		RS *SA II*		X *SA II*	
車名・型式		ダイハツDBA-LA600S				ダイハツDBA-LA610S			
車種記号		CVTインパネセンターシフト		★#GBVZ		★#GBVF		★#GBMF	
寸法・重量		全長		mm		3,395			
		全幅		mm		1,475			
		全高		mm		1,750			
		室内		mm		2,200			
		長		mm		1,930		2,200	
		幅		mm		1,350			
		高		mm		1,365			
		ホイールベース		mm		2,455			
		トレッド		mm		1,300			
		前		mm					
		後		mm		1,295		1,265	
		最低地上高		mm		145			
		車両重量		kg		950		940	
		乗車定員		名		4		1,000	
		燃料消費率		km/L		26.0		28.0	
		走行燃費		km/L		26.0		28.0	
		主要燃費向上対策				自動無段変速機:CVT		ロックアップ機構付トルコン	
		最小回転半径		m		4.7		4.4	
		型式				KF型			
		種類		水冷直列3気筒12バルブDOHC インタークーラー付横置		水冷直列3気筒 12バルブDOHC横置		水冷直列3気筒12バルブDOHC インタークーラー付横置	
		総排気量		cc		658			
		内径×行程		mm		63.0×70.4			
		圧縮比				9.5		11.3	
		最高出力(ネット)		kW[PS]/rpm		47[64]/6,400		38[52]/6,800	
		最大トルク(ネット)		N·m[kg-m]/rpm		92[9.4]/3,200		60[6.1]/5,200	
		燃料供給装置				EFI(電子制御式燃料噴射装置)			
		使用燃料およびタンク容量		L		無鉛レギュラーガソリン・30			
		駆動方式				FF(前2輪駆動)		フルタイム4WD(4輪駆動)	
		クラッチ形式				3要素1段2相形(ロックアップ機構付)			
		変速比				3.327~0.628			
		前進				2.230			
		後退							
		最終減速比				4.800		5.105	
		ステアリング形式				ラック&ピニオン			
		ブレーキ形式				ベンチレーテッドディスク			
		駐車ブレーキ				リーディング・トレーリング			
		サスペンション形式				機械式後2輪制動			
		前				マクファーソン・ストラット式コイルスプリング			
		後				トーションビーム式コイルスプリング		3リンク式コイルスプリング	
		タイヤ				165/55R15 75V		155/65R14 75S	
						165/55R15 75V		155/65R14 75S	

※「エコカー減税(環境対応車普及促進税制)」の適用には、購入時に自動取得税額及び自動車重量税の軽減措置が受けられ、詳しくは販売会社におたずねください。自動取得税額は平成29年3月31日迄、自動車重量税は平成29年4月30日迄。★「グリーン税制(グリーン化特例)」に適合し、ご購入の翌年度(平成28年度)の軽自動車税についてグリーン税制(グリーン化特例)による軽減措置が受けられます。(平成28年3月31日までの新車新現品出庫を対応。) #「グリーン購入法」で指定調達物品等の判断基準、および政府公用車の基準に適合しています。詳しくは販売会社におたずねください。※1:ウェルカムシートは持ち込み後装時の装着(寸法・重量)により、エコカー減税(環境対応車普及促進税制)およびグリーン税制(グリーン化特例)の対象であることが決定します。※2:3人乗り車は3名になります。※3:「同等による環境物品等の調達促進法」に関する法律。■[]内は従来の表示を参考値です。■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エコドライブ等)により燃料消費率は異なります。■「DVVT」、「キープフリーシステム」、「eco IDLE」、「スマートアシスト」、「EGR」はダイハツ工業株式会社の登録商標です。■「EPI」、「VSC」、「TRC」はトヨタ自動車株式会社の登録商標です。(使用許諾) ■道路運送車両法による自動車型式指定申請番号(ウェルカムシート除く) ■製造事業者:ダイハツ工業株式会社

タント カスタム寸法図

車種: RS SA II 2WD



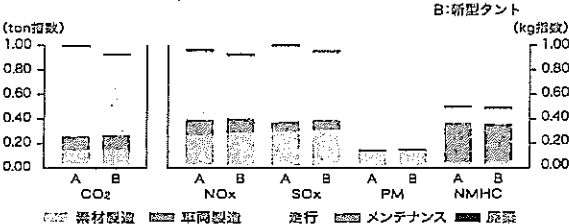
人とクルマと自然が、いつまでもいい関係でいられるように。

ダイハツは、生産から物流・販売、走行、廃棄に至るすべての段階で、「人」と「環境」に配慮したクルマづくりをめざしています。クルマそのものの低燃費化、低公害化を高次元で実現することはもちろん、全生産工場がISO14001^{※1}の認証を取得するなど、さまざまな角度から環境保全対策を推進しています。

Eco-VAS^{※2}/LCA^{※3}による環境負荷の削減

ダイハツでは2006年からEco-VASを導入し、環境負荷物質、リサイクル、LCA等の6つの環境目標を設定して開発を進めています。LCAでは素材製造から生産、走行、廃棄に至るライフサイクルすべてにおけるエネルギーの使用量や、CO₂などの環境への排出を評価し削減に努めています。

LCAの実施結果(2WD/自然吸気)



NMHC: 非メタン炭化水素(Non Methane Hydrocarbons)
PM: 粒子状物質(Particulate Matter) SOx: 硫黄酸化物(Sulfur Oxide)
NOx: 窒素酸化物(Nitrogen Oxide)
■自動車の生産走行距離10万km(10年)をJC08モードで走行した場合の結果です。
■ダイハツではLCAにより相対的な環境メトリックを確認することを目的としているため、評価結果は指数で示しています。また、CO₂はtonレベル、それ以外の項目はkgレベルで排出されますので、指数を別に示しています。
※1: 国際標準化機構(ISO)が1996年に制定したマネジメント(EMS)の国際規格。環境負荷を組織的に低減できるシステムを構築した企業、自治体の認定などに認定が与えられます。※2: Eco-VAS=Eco-Vehicle Assessment System(自動車環境適合評価システム) ※3: LCA=Life Cycle Assessment ※4: ウェルカムシートを除く。※5: 国土交通省審査値。
※6: 全車種共通の値です。※7: 国土交通省審査値。※8: 省エネ法に基づき定められている燃費目標値。※9: JC08モード走行。

環境負荷物質の低減

廃棄時に漏出する恐れがある環境負荷物質(鉛、水銀、六価クロム、カドミウム)の削減は、日本自動車工業会(自工会)の目標を達成しています。

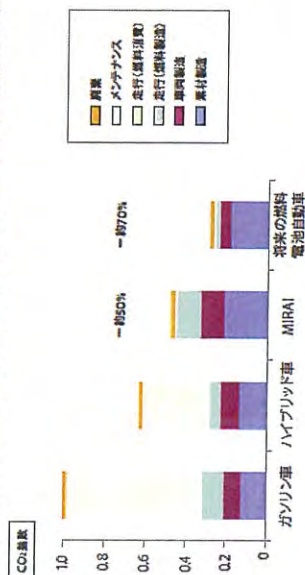
タント カスタムの環境仕様

環境仕様	車名・型式	DBA-LA600S		DBA-LA610S	
		GBVZ	GBVF	GBVZ	GBVF
エンジン	型式	KF型			
総排気量	cc	658			
燃料消費率	JCO8モード 走行燃費 (km/L)	26.0	28.0	24.6	25.8
CO ₂ 排出量	(g/km)	89	83	94	90
排出ガス	適合規格・認定レベル	平成17年基準排出ガス75%低減レベル			
環境負荷物質	鉛	0.013			
	水銀	0.013			
	六価クロム	0			
	カドミウム	0			
リサイクル	リサイクル率	95%			
環境負荷物質	使用状況	電子部品・電子機器のほとんど、圧着端子に使用			

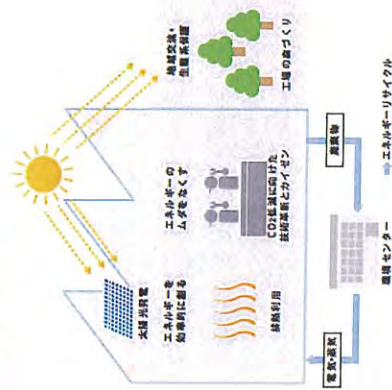
水素は、 未来のクルマと 社会のエネルギー。

水素は水や有機化合物の中など、あらゆるところに存在します。石油のように限りのある資源ではないので、枯渇してしまいう心配のいらないクリーンエネルギーです。

— 走行中だけでなく、全ライフサイクルでの環境負荷の低減をめざしています。



ものづくり・工場



— エネルギーを大切に作るものづくりを進めています

MIRAIは、自然エネルギー、自然と調和する工場づくりをめざした3つの観点からなる「サステイナブル・プラント」で生産されています。

【エネルギーを効率的に作る】再生可能エネルギー（太陽光などの）の活用や工場での排熱利用
【エネルギーのムダをなくす】省エネ設備の導入や省人化・省エネルギー活動
【地域社会・生態系保護】工場周辺の緑づくり

また環境センターでは、工場から排出される廃棄物の一部を焼却して、電気・蒸気をつくり、エネルギーとしてリサイクルしています。

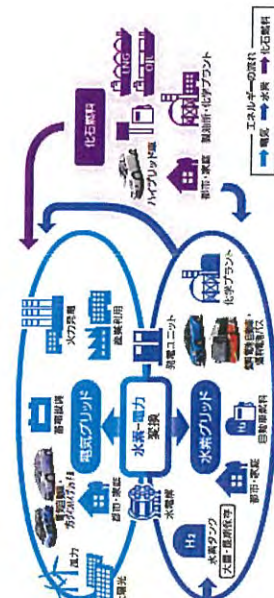
MIRAIは水素の製造方法によりガソリン車やハイブリッド車と比べて大幅な削減が期待できます。

トヨタの取り組み範囲において、資源循環から廃棄・リサイクルまでの全段階で、LCI（ライフサイクルアセスメント）による環境負荷評価を実施しています。燃料電池自動車の走行時に使う水素の製造・輸送・貯蔵・使用の全段階で環境負荷を評価しています。



MIRAIはガソリン車、ハイブリッド車と比較して、製造・輸送・ライフサイクル全体による環境負荷を大幅に削減しています。

サステイナブルなエネルギー社会



— 水素も活用した、サステイナブルなエネルギー社会へ

水素はさまざまな一次エネルギーから、各地域のエネルギーの普及にも大きな役割を担っています。再生可能エネルギーの普及により、大量の再生可能エネルギーが安定的に供給されることで、社会は再生可能エネルギーの利用に合わせ、水素も活用していく必要があり、水素も活用した、サステイナブルなエネルギー社会へ

に比べてライフサイクル環境負荷を大きく削減することが期待されています。

LCI（ライフサイクルアセスメント）による環境負荷評価を実施しています。燃料電池自動車の走行時に使う水素の製造・輸送・貯蔵・使用の全段階で環境負荷を評価しています。

MIRAIはガソリン車、ハイブリッド車と比較して、製造・輸送・ライフサイクル全体による環境負荷を大幅に削減しています。

廃棄・リサイクル



— 最先端の取り組みが生まみだす新しい未来
希少金属を未来に。＜世界初*1＞

MIRAIに搭載されている燃料電池スタックには、希少金属が使用されています。トヨタでは、MIRAIの発売に合わせて、世界初の燃料電池スタックの回収・リサイクルの仕組みを立ち上げ、わたしたちの未来に向けて、資源循環の輪をさらに広げていきます。

何度も再利用、わたしたちの未来のために。＜世界初*1＞

MIRAIの燃料電池スタックは、その中でも燃料電池/スタックは2010年から世界で初めて、再び燃料電池材料に再生するリサイクル/リサイクルを推進。さらに2013年からは、ビルやオフィスなどの「定置用蓄電池」としての再利用も世界で初めて開始。わたしたちの未来のために、貴重な資源を何度も再利用します。

*1 2014年12月現在、トヨタグループ内、トヨタグループ外、トヨタグループ外、トヨタグループ外

トヨタ MIRAI 環境仕様

環境情報	性能	走行時CO ₂ 排出量	g/km	0
	車外騒音	(加速/定常/近接)	dB	75/70/—
	冷媒の種類(GWP値*1)/使用量		g	HFC-134a(1,430*2)/470
	環境負荷物質削減	鉛		自工会2006年自主目標達成(1996年比1/10以下*3)
		水銀		自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止*4)
		カドミウム		自工会自主目標達成(2007年1月以降使用禁止)
		六価クロム		自工会自主目標達成(2008年1月以降使用禁止)
	車室内VOC *5			自工会自主目標達成
	リサイクル関係	リサイクルし易い材料を使用した部品	TSOP *6	バンパー、インストルメントパネルアップバー、フロアカバーなど
			TPO *7	ビラーガーニッシュ、カーテンシールドエアバッグなど
		植物素材の活用	ケナフ	パッケージトレイトリム
		樹脂、ゴム部品への材料表示		あり
		リサイクル材の使用	再生フェルト	フロアカーペット、サイレンサー類など
			再生PET・再生オレフィン	ダッシュサイレンサー

*1. GWP : Global Warming Potential (地球温暖化係数)

*2. フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までに GWP150 以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められております。

*3. 1996年乗用車の業界平均 1,850g (バッテリーを除く)。

*4. 交通安全の観点で使用する部品(ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージランプ、室内蛍光灯)を除く。

*5. VOC : Volatile Organic Compounds (ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどの揮発性有機化合物)

*6. TSOP : Toyota Super Olefin Polymer *7. TPO : Thermo Plastic Olefin

ニッサン・グリーンプログラム

日産は、「人とクルマと自然の共生」を目指して、「CO₂排出量低減」「エミッションのクリーン化」「資源循環」にチャレンジしてきました。そしてこれからも、将来の世代へ誠実に責任を果たし、かけがえのない地球環境の保護に取り組んでいきます。

日産リーフ 環境への配慮

CO₂排出量ゼロ

日産リーフは電気自動車。走行中はCO₂を一切出しません。

エアコン冷暖

日産は2023年までに、エアコンで使用するフロン冷媒の目標GWP*3値150(国内向け年間出荷台数の加重平均値)の達成を目指しています。日産リーフのエアコンでは、HFC-134a(GWP値1430)を450g(ヒートポンプシステム有時:850g)使用しています。この冷媒は、大気放出禁止、廃棄時回収が必要です。

*3 Global Warming Potential: 地球温暖化係数。

排出ガスゼロ

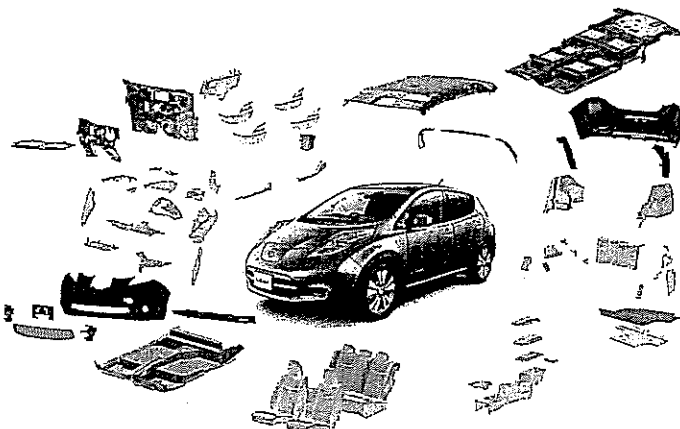
日産リーフは電気自動車。走行中は排出ガスを一切出しません。テールパイプがないことをご確認ください。

免税措置の適用

日産リーフ*1は免税措置*2が適用されます。

*1 エコカー減税 自動車取得税および自動車登録税・購入時登録税(自動車取得税は車検1回目も免税)。グリーン税制 自動車税(75%)。

*2 エコカー減税 自動車取得税:2017年3月末までの登録車。自動車登録税:2017年4月末までの自動車。グリーン税制 自動車税:2016年3月末までの登録車(登録の翌年度から1年間適用)。



リサイクル性の向上

クルマの材料製造時、廃棄時の環境への影響も最小限にした電気自動車です。

●さまざまなリサイクル材を積極的に採用しています。

●設計段階から使用済みまでの段階を考えたクルマづくりを行い、リサイクル可能率99%*を達成しています。

*ISO26262に規定されているリサイクル率に相当

- 廃車由来リサイクル材
- 家電由来リサイクル材
- パンパーリサイクル材
- その他リサイクル材
- 塗料付きパンパーリサイクル材
- バイオPETクロス資材
- その他リサイクル資材

自動車リサイクル法について

使用済み自動車を適正に処理し、資源の再利用と環境負荷低減を目的とした自動車リサイクル法が施行されました。この法律によりクルマの所有者、メーカー、関連事業者それぞれに役割が定められています。2005年1月1日以降、シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類のリサイクル・適正処理費用としてクルマの購入時にリサイクル料金が別途必要となります。詳しくはカーライフアドバイザーにお問い合わせください。

日産の販売会社は全店舗、日産グリーンショップ認定を取得しています。

日産リーフはグリーンショップ認定を取得しています。

日産は環境への取り組みの指針を環境大臣に約束し、業界をリードする「エコファースト企業」に認定されました。



車庫に関する情報の公開

日産リーフの環境安全への取り組みは、WEBサイトでご覧いただけます。(車庫別環境情報 http://www.nissan.co.jp/INFO/E_NOTE/)

な状態になりそうなき時も安全な状態に戻すようドライバーをサポートします。

(ビークルダイナミクスコントロール(TCS機能含む))

センサーにより、ドライバーの運転操作や車速などを検知し、ブレーキミーター出力を自動的に制御。滑りやすい路面やコーナリング、障害物回避する際に発生する横滑りを軽減し、車両の安定性を向上させ、走り心地を高めま。

衝突が避けられないときに被害を最小限にとどめます。

安全ボディ(ゾーンボディ)

キャビンと衝撃吸収ボディで、乗員を守るゾーンボディ(高強度安全ボディ)をさらに進化。自車の保護性能と相手車両への加害性の低減を両立。コナティビリティ対応ゾーンボディを採用しました。衝突時に衝撃吸収材がより効率的にエネルギーを吸収。さらにキャビンを強化し、生存空間を確保する高強度キャビンを実現した最新の安全ボディです。

● EBD (電子制御制動力配分システム)

乗車人数によるブレーキの効きの変化を抑えて安定した制動力を発揮するEBD(電子制御制動力配分システム)に、ABS(アンチロックブレーキシステム)、ブレーキアシストを組み合わせ、万一の際の危険回避能力を高めています。

● ブレーキアシスト ● ABS (アンチロックブレーキシステム)

● 歩行者衝突軽減ボディ ● 運転席・助手席SRSエアバッグシステム

● 運転席・助手席SRSサイドエアバッグシステム ● SRSカーテンエアバッグシステム

● 運転席2ステージロードリミッター付ダブルプリテンショナーシートベルト

● 助手席2ステージロードリミッター付プリテンショナーシートベルト ● 全席ELR付3点式シートベルト

※運転席・助手席SRSエアバッグシステムは万一の緊急事態の際に、シートベルトを補助して乗員への衝撃を低減する装置です。必ずシートベルトを適切に使用してください。運転席・助手席SRSエアバッグ、SRSサイドエアバッグおよびSRSカーテンエアバッグは衝突の状況によっては作動しない場合があります。「エアバッグ付車では、助手席にチャイルドシートを後向きに取付けない」等、その他の乗員安全とは異なる事項があります。詳しくは取扱説明書に記載されており、必ずお読みください。SRS-Supplemental Restraint System (補助制動装置)



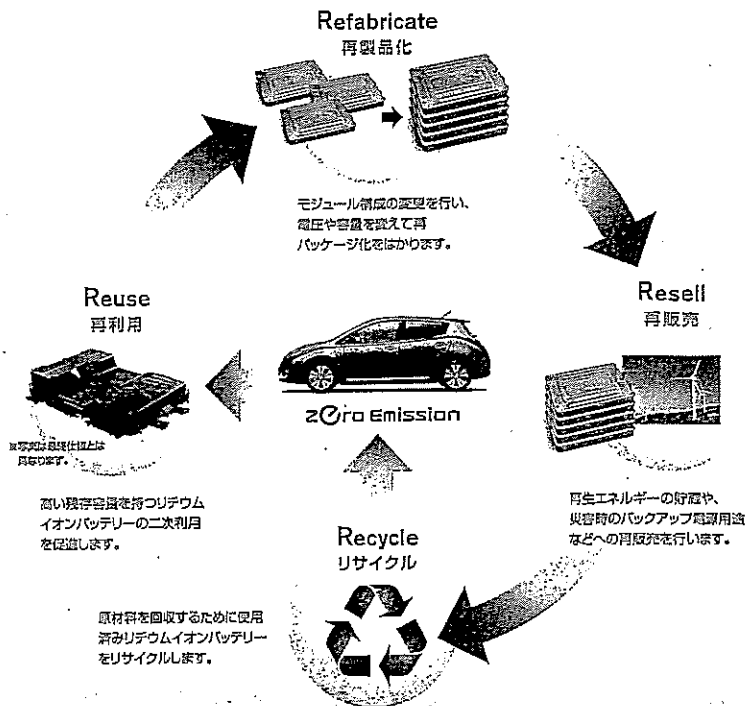
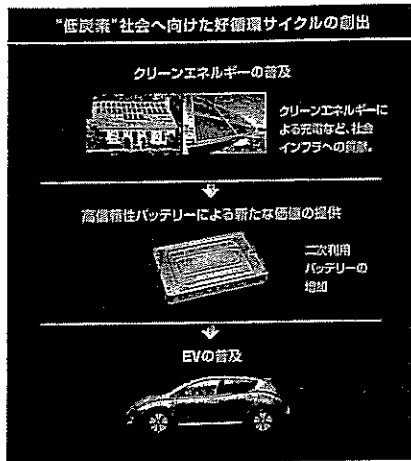
※ディーラーオプションの詳細内容につきましては、オプションパーツカタログをご覧ください。

※装備・仕様の詳細はP38~39の主要装備一覧をご覧ください。

さらに詳しい情報は <http://ev.nissan.co.jp/LEAF/>

日産リーフに搭載されるリチウムイオンバッテリーは、クルマで使用した後も高い残存容量を持ち、エネルギー貯蔵のソリューションとして二次利用することで、新たな価値を生み出します。日産は住友商事株式会社と共同でフォーアールエナジー株式会社を設立。バッテリーの二次利用を行う「4Rビジネス」の検討を進めています。

* [Reuse]=再利用, [Refabricate]=再製品化, [Resell]=再販売, [Recycle]=再生の頭文字をとって「4R」



Safety



SAFETY SHIELD

SAFETY SHIELD

「クルマが人を守る」という考え方

通常運転から衝突後まで、クルマが状況に応じて様々なバリア機能を働かせ、少しでも危険に近づけないようサポートし続けます。

いつでも安心して運転できるようドライバーをサポートします。

- オートライトシステム(フロントワイパー連動、薄暮れ感知「おもいやりライト」機能付) **[グレード別設定]**
従来のオートライトシステム機能と比較して、周囲が薄暮りになり始めた薄暮れ時および雨天時にフロントワイパーを使用した際に自動的にヘッドライトを点灯。夕暮れ時や雨天時に自車両を目立たせ、周囲の歩行者やドライバーへの注意喚起することで、事故低減への効果が期待される、「おもいやりライト」機能付です。
- LEDヘッドランプ(ロービーム、オートレベライザー付) **[グレード別設定]**
ハロゲンランプの約2倍の光束でより明るく遠くを照らし、夜間走行時の視認性を高めます。
- バックビューモニター(カラー、車幅/距離/予想進路線表示機能付) **[グレード別設定]**
ギアシフトを「R」に入れると、自動的に車両後方がカラーでモニターに表示されます。
[※グレードによってはカラーオプションでバックビューモニターをお選びいただけます。]
- 高輝度LEDリヤコンビネーションランプ ○ リヤ間接式ワイパー
- LED式ハイマウントストップランプ ○ 車両接近通報装置(Approaching Vehicle Sound for Pedestrians)



日産自動車はおもいやりライト機能を搭載しています。
<http://www.nissan-light.com/>

世界から信頼される環境推進企業を目指して。 「デトロ」

日野は、人と地球に配慮したトラックづくりを進めています。

全社的に取り組む環境保全活動

世界トップレベルの環境性能を持つ製品の提供をはじめ、生産から廃車に至るまでの環境負荷の低減を目指し、「日野地球環境憲章」と「日野自動車環境取り組みプラン」を策定。取り組みプランに基づいた環境保全活動に全社的に取り組んでいます。

車室内VOC※2の低減

内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しによりVOCの発生量を抑制。

厚生労働省が定めている「室内濃度指針値」を下回るレベルとし、業界自主目標を達成しています。

※2:VOC(Volatile Organic Compounds:揮発性有機化合物)

Eco-VAS※1の導入

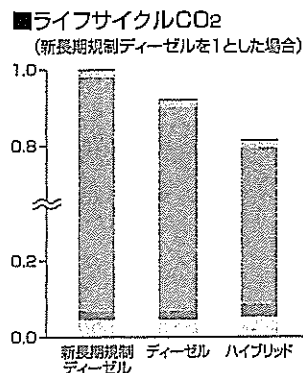
製品のライフサイクル(生産・使用・廃棄)全ての段階において環境負荷を把握し、削減するために、日野ではじめてEco-VASを導入しました。

※1:Eco-VAS(エコバス):Eco-Vehicle Assessment System
車の開発段階における、LCA(ライフサイクルアセスメント)の考え方を踏まえた総合的な環境評価システム。



LCA(ライフサイクルアセスメント)の実施

走行段階だけでなく、トラックなどが製造・使用され、最終的に廃棄するまでの全ライフサイクルで環境への負荷を把握するのがLCA(ライフサイクルアセスメント)。日野では、その観点から、排出するCO₂や大気汚染物質の総量を従来車に比べ低減しています。



※右記のグラフは代表的な車両の算出結果です。
燃費値は重量車モード燃費値を使用しています。
●日野ではLCAにより相対的な環境メリットを確認することを目的としているため、評価結果は指数で示しています。

燃費値計算条件

車両総重量範囲	最大積載量	エンジン		標準諸元						トランスミッション	計算条件		
		型式	最高出力(kW(PS))(ネット)	空車時車両重量(kg)	最大積載量(kg)	乗車定員(人)	全高(mm)	全幅(mm)	ボデー架装		最終減速比	タイヤサイズ	軸荷半径(m)
3.5トン超 7.5トン以下	(1)1.5トン超 2.0トン以下	N04C-UQ	132(180)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	6速MT(MZZ6R)	3.900	205/70R17.5 195/85R16	0.358
		N04C-UP	110(150)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	5速MT(M550)	4.100	185/85R16	0.350
										5速MT(MYY5A)	3.900	195/75R15	0.327
										6速MT(MYY6S)	3.900	205/70R17.5 195/85R16	0.358
										6速AT(A860E)	4.100	205/85R16	0.366
		N04C-UL	110(150)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	Pro Shift V(M550)	3.900	205/75R16	0.347
										5速MT(M550)	3.583	185/85R16	0.302
										5速MT(MYY5A)	3.900	195/75R15	0.327
										6速AT(A860E)	4.300	215/85R16	0.373
										5速MT(M550)	3.900	195/75R15	0.327
										6速AT(A860E)	4.300	215/85R16	0.373
		N04C-UM	85(116)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	6速MT(MZZ6R)	4.625	225/80R17.5	0.389
	(2)2.0トン超 3.0トン以下	N04C-UQ	132(180)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	5速MT(M550)	4.333	205/85R16	0.366
										5速MT(MYY5A)	4.333	205/75R16	0.347
										6速MT(MYY6S)	4.333	215/85R16	0.374
										6速AT(A860E)	3.900	225/70R16	0.351
		N04C-UP	110(150)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	Pro Shift V(M550)	4.100	195/85R16 205/70R17.5	0.358
										5速MT(M550)	4.333	205/70R17.5	0.358
										5速MT(MYY5A)	4.333	205/75R16	0.347
										6速MT(MYY6S)	4.333	215/85R16	0.374
										6速AT(A860E)	4.333	225/80R17.5	0.389
		N04C-UL	110(150)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	6速MT(MZZ6R)	4.625	215/70R17.5	0.363
										6速MT(MYY6S)	4.100	225/70R16	0.351
										6速AT(A860E)	4.100	225/70R16	0.351
										Pro Shift V(M550)	4.625	215/70R17.5	0.363
	(3)3.0トン超 4.0トン以下	N04C-UQ	132(180)	2,979	3,749	3	2,363	2,161	平ボデー	6速MT(MZZ6R)	4.625	215/70R17.5	0.363
		N04C-UP	110(150)	2,979	3,749	3	2,363	2,161	平ボデー	6速MT(MYY6S)	4.100	225/70R16	0.351
										6速AT(A860E)	4.100	225/70R16	0.351
		N04C-UL	110(150)	2,979	3,749	3	2,363	2,161	平ボデー	Pro Shift V(M550)	4.625	215/70R17.5	0.363
7.5トン超8.0トン以下※3	(4)4.0トン超	N04C-UQ	132(180)	3,543	4,275	2	2,454	2,235	平ボデー	6速MT(MZZ6N)	4.100	215/85R16	0.374

※3:オプション装備により適用となる場合があります。

リサイクル料金

自動車リサイクル法により、下表のリサイクル料金が必要になります。

区分	モデル名	車型	リサイクル料金預託金				資金管理料金	合計
			シュレッダーダスト料金	エアバッグ類料金	フロン類料金	情報管理料金		
小 型	日野デトロ	シングルキャブ XKC, XKU, XZC, XZU, TRC, TRU, BZU	4,690	2,050 ※6	1,950 ※6	130	380	9,200
		ダブルキャブ XZU, TRC	5,910					10,420
		ルートバン XZC	6,560					11,070

※6:エアバッグ及びエアコンの装備がない場合は0円になります。
リサイクル預託金が預託済のお車を商品車として買取する旧所有者(譲渡人)は車両価値部分とリサイクル預託金相当額の合計額を新所有者(買受者)からお受取になることにより、リサイクル預託金の返金を受けることができます。車種によっては、上記の料金と異なる場合があります。詳しくは販売会社営業スタッフに、ご確認ください。

(単位:円/台)
2015年4月時点

■環境仕様

名称			日野デュトロ								
排出ガス記号・車型			TSG-XK系	TKG-XZ系				TDG-XZ系	ABG-TR系	NBG-BZ系	
エンジン	エンジン型式		N04C-UL	N04C-UQ	N04C-UP	N04C-UN	N04C-UM	N04C-UQ	2TR-FE	1BZ-FPE	
	種類		直列4気筒直接噴射式						水冷直列4気筒DOHC	水冷直列4気筒OHV	
	総排気量 (L)		4.009						2.693	4.104	
	使用燃料		超低硫黄軽油(S-10ppm)						カルビ(低硫黄ディーゼル)	LPG(液化石油ガス)	
	燃料噴射装置		電子制御式(コモンレール)						電子制御式	電子制御式	
	最高出力(ネット) kW(PS)/rpm		110(150) /2,500	132(180) /2,800	110(150) /2,500	100(136) /2,500	85(116) /2,500	132(180) /2,800	109(148) /4,800	85(116) /3,600	
	最大トルク(ネット) N・m(kgf・m)/rpm		420(43.0) /1,400	480(49.0) /1,400	420(43.0) /1,400	390(40.0) /1,400	325(33.0) /1,400	480(49.0) /1,400	235(24.0) /3,800	306(31.2) /2,000	
駆動装置	駆動方式		2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)、 2D-4D(4WD)	2-4D(2WD)、 2D-4D(4WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	
	トランスミッション		Pro Shift V	6速MT	5速MT、6速AT、6速MT	5速MT、6速AT、6速MT	5速MT、6速AT	6速MT	5速MT	5速MT	
燃料消費率	質量車モード燃費値 ^{※4} (km/L)	(1)1.5トン超2.0トン以下	12.20	—	10.40	10.40	10.40	10.00	—	—	
		(2)2.0トン超3.0トン以下	11.60	—	9.60	9.60	—	9.20	—	—	
		(3)3.0トン超4.0トン以下	9.50	—	8.20	—	—	7.60	—	—	
		(4)4.0トン超	—	7.30	—	—	—	—	—	—	
	60km/h定地走行 ^{※5} (km/L)	(1)1.5トン超2.0トン以下	—	—	—	—	—	—	9.40	6.10	
		(2)2.0トン超3.0トン以下	—	—	—	—	—	—	8.10	5.70	
	CO ₂ 排出量(計算値) (g/km)	(1)1.5トン超2.0トン以下	212	—	249	249	249	259	—	—	
		(2)2.0トン超3.0トン以下	223	—	269	269	—	281	—	—	
(3)3.0トン超4.0トン以下		272	—	315	—	—	340	—	—		
(4)4.0トン超		—	354	—	—	—	—	—	—		
主要燃費改善対策		ハイブリッド自動車 アイドリングストップ装置 高圧噴射 電子制御式燃料噴射							可変バルブタイミング機構 電子制御式燃料噴射		
排出ガス	国土交通省	燃費基準	平成27年度燃費基準 +15%達成				平成27年度燃費基準達成				
		排出ガス規制	平成22年(ポスト新長期)排出ガス規制(規制値に対しNOx▲10%かつPM▲10%)						平成17年排出ガス規制		
		規制値 (g/kWh)	CO	2.22						16.0	
			NMHC	0.17						0.23	
			NOx	0.7						0.7	
	PM		0.010						—		
	自治体	低公害車指定	九都県市指定低公害 「H21 優低公害車」						九都県市指定低公害 「H21 優低公害車」		
指定基準値 (g/kWh)		九都県市	NOx:0.7、PM:0.007 平成27年度燃費基準達成						NOx:0.7 PM:0.007		
車外騒音		規制適合(規制値)	平成13年騒音規制(加速騒音:80dB-A(4WD車は81dB-A))								
エアコン冷媒と使用量		代替フロンHFC134a 標準軽キャブ:400g/ワイドキャブ:500g(サブコンデンサー付は650g)									
車室内VOC		自工会自主目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)									
環境負荷物質削減	鉛	自工会自主目標達成(1996年の1/10)									
	水銀	自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止)									
	カドミウム	自工会自主目標達成(2007年1月以降使用禁止)									
	六価クロム	自工会自主目標達成(2008年1月以降使用禁止)									
	自工会目標適用除外部品	鉛 :鉛バッテリー 水銀:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯 (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)									
取組の概要	リサイクル	リサイクルしやすい材料を使用した部品	ドアトリム、インストルメントパネル等								
		樹脂、ゴム部品への材料表示	あり								
	環境負荷物質使用状況等	鉛	電子基板・電気部品のはんだ、軸受、ベアリング等に使用								
	ボデー仕様	環境負荷物質削減	車工会自主目標達成								

※4:重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な燃費値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省燃費値です。
この燃費値は法令で定められた左表の各車両区分の条件ごとの標準燃費値・車型による走行抵抗と、最終減速およびタイヤの仕様、エアコンOFFなどの条件の下に算出しています。
なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車両、運転、乗客、積荷、整備等)が異なってくるため、それに応じて燃費は異なります。
※5:60km/h定地走行燃費消費率は定められた試験条件のもとでの国土交通省燃費値です。
実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、乗客、積荷、整備等)が異なってくるため、それに応じて燃費消費率が異なります。

VSCはあらゆる状況において、車両の横転やスピン等を完全に防止するものではありません。運転時は、常に法定速度を守り、周囲の状況に応じた安全運転を心がけてください。また、次のような状況ではVSCが作動しなかったり、作動してもその効果が十分に得られない場合があります。
●車両の速度がVSCの制御の限界を超えている時。●非常に滑りやすい凍結した路面を走行している場合。●横風・脱輪・バンクなど、危険要因が生じた場合。●過積載や低荷・高荷など、積荷の積み方が適正でない場合。●このほか、VSCについて重要な注意事項が記載されておりますので、詳しくは取扱説明書をお読みください。

SRSエアバッグは、シートベルトを補助する乗員保護装置です。安全のために正しい姿勢で正しくシートベルトを着用することが前提となります。エアバッグは衝突時の衝撃が弱い場合、衝突された時、横転時などの条件下および乗員によっては作動しない場合があります。また、チャイルドシートを助手席に装着する場合には、後ろ向きにしないなど、ご注意ください。項目があります。車両の取扱説明書を必ずご覧ください。

■各安全装備システムだけに頼った運転は、絶対に行わないでください。各装備システムはドライバーの安全運転の支援が目的であり、それ自体で事故や衝突を防止および回避するものではありません。運転時には、常に周囲の状況を把握した上で法定速度を守った安全運転を心がけてください。また、装備システムを過信せず、体調不良を感じた時は必ずすみやかに安全な場所に停止し、休憩してください。
■各安全装備システムについての詳細は、販売会社にお問い合わせください。

富雄工業 「インプロレッサ SPORT」

低燃費+低排出ガス性能の向上のために

SUBARUは、力強い走りと燃費性能、低排出ガス性能を両立するための取り組みを積極的に行っています。

○エンジンの高効率化、パワートレインの最適化、軽量化

○各種燃費情報の表示等、低燃費走行へとドライバーを導く装備の搭載

運営基準達成レベル 平成27年度燃費基準+5%達成

2.0i 2WD車(車両重量1320kg以上)、
2.0i-5 2WD車(車両重量1320kg以上)

平成27年度燃費率達成

1.6i-L リニアトロニック車、1.6i-S、2.0i(上記以外)、
2.0i EyeSight、2.0i-S(上記以外)、2.0i-S EyeSight

排出ガス認定レベル 平成17年基準排出ガス75%低減



車室内VOC*の低減

鼠、のどなどへの刺激の原因とされるホルムアルデヒド、トルエン等の揮発性有機化合物を低減するために、車室内の部材や接合剤を見直すことで、その揮発性を抑制しました。また、厚生労働省の定めた13物質の室内湿度指数値を下回るレベルとし、車室内の環境に配慮しました。

*VOC=Volatile Organic Compounds(揮發性有機化合物)

生産における環境負荷の低減

SUBARUは、工場から排出される廃棄物をゼロレベルにする「ゼロエミッション工場」化をすすめています。また、生産における省エネルギー化、水使用量の低減など、環境に優しいクルマづくりをすすめています。

リサイクル性の向上

リサイクル性に優れたPP材を内外装部品に積極的に使用しています。

■ 環境仕掛け

[]内はMT型の数値

		インプレッサ SPORT														
グレード名		1.6i		1.6i-L		1.6i-S		2.0i		2.0i EyeSight		2.0i-S		2.0i-S EyeSight		
車両型式		DBA-GP2	DBA-GP3	DBA-GP2	DBA-GF3	DBA-GP2	DBA-GP3	DBA-GP6	DBA-GP7	DBA-GF7	DBA-GP6	DBA-GP7	DBA-GF7	DBA-GP7	DBA-GF7	
エンジン	エンジン型式	FB16														
	総排気量(cc)	1599														
	種類	1.6ℓ 水平対向4気筒DOHC 16バルブ デュアルAVCS														
	燃料系統	2.0ℓ 水平対向4気筒DOHC 16バルブ デュアルAVCS														
駆動装置	駆動方式	2WD	AWD	2WD	AWD	2WD	AWD	2WD	AWD	AWD	2WD	AWD	AWD	AWD	AWD	
	変速機	リニアトロニック	リニアトロニック /SMT	リニアトロニック	リニアトロニック /SMT	リニアトロニック	リニアトロニック	リニアトロニック	リニアトロニック	リニアトロニック	リニアトロニック	リニアトロニック	リニアトロニック	リニアトロニック	リニアトロニック	
車両重量(kg)		1250	1310[1260]	1260	1320[1260]	1280	1340	1300	1350	1350	1310	1370	1370	1370	1370	
燃費	燃費値(km/ℓ)	(国土交通省審査値)														
	消費率	CO ₂ 排出量(g/km)	142	151[149]	132	143[149]	132	147	132[137]※	143	143	132[137]※	143	143	143	
	適合規格	低排出ガス車認定レベル	—	—	達成	達成(—)	達成	達成	達成(+5%達成)※	達成	達成	達成(+5%達成)※	達成	達成	達成	
	排出ガス	試験モード	平成17年規制 平成17年基準75%低減 JC08CH													
	環境性能情報	CO ₂ (g/km)	1.15													
騒音	延燃値	NMHC(g/km) 0.013														
	NOx(g/km)	0.013														
	適合規格	平成10年規制 76														
	エアコン冷媒の種類、使用量	代替フロンHFC134a、475g														
	車室内VOC	目工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下) 目工会2006年目標達成(96年時点の1/10以下) 目工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) 目工会目標達成(2008年1月以降使用禁止) 目工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)														
取扱い上の注意	鉛 #1	バンパー、インパネ、ドアトリム等にリサイクルし易い熱可塑性樹脂を多用														
	水銀 #2	一部の樹脂部品に市場回収リサイクル材を、防振防音材に衣類縫製端材・故紙を再利用														
	六価クロム	100g以上の樹脂部品、200g以上のゴム部品に材質表示														
	カドミウム	リヤゲートの取り外し容易化、バンパーの材質を取り外し前に確認できる位置に表示														
	リサイクル	リサイクル	使用部品：電子基板・電気部品のはんだ、圧電素子(PZTセンサー)等 一部適用除外部品(HIDヘッドランプ)を除き、切り替え済み													
資源負荷削減取り組み状況	組	全廃済み														
	水銀	全廃済み														
	六価クロム	全廃済み														
	カドミウム	全廃済み														

※：0内はオプション表示により車両重量が1320kg以上となった場合の数値です。

■燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。したがって、実際の走行時には、気象、道路における交通の混雑の状態、運転方法、習慣、整備状況およびその他の状況に応じて燃料消費率が異なってきます。なお、JC08モード

燃費は10・15モード燃費に比べ、より実際の走行に近くなるように新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。■202車の燃料消費率はインテリジェントモード時の数値です。

■自工全目録適用除外部品 *1: 3バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) *2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、HIDヘッドランプ、室内照明灯(交通安全上必要な部品の機能確保を除外) ■CO₂排出量は燃費からの計算値です。

図 リサイクル料率表

●自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要になります。

●リサイクル預託金を預託済みの自動車を、中古車として譲渡する場合には、車両価額金額に加えリサイクル預託金相当額を新所有者からお受け取りになることにより、リサイクル預託金の返金を受けることができます。

区種	リサイクル預託金				合計
	シュレッダーダスト 料金	エアバッグ類 料金	フロン類 料金	情報管理 料金	
全車	7,900円	2,050円	1,950円	130円	12,410円

●販売価格にはメーカー希望小売価格に消費税6%が含まれた金額表示です。●メーカー希望小売価格は参考価格です。販売価格は各販売店が独自に決めていますので、それぞれにお問い合わせください。●価格にはタイヤ/ノック修理キットとタイヤ交換用工具を含む価格です。●価格にはオプションは含まれておりません。●リサイクル料金、税金(消費税を除く)、保険料、登録料に伴う諸費用等は別途必要となります。●登録料に伴う手続代行政費用については別途消費税が必要となります。

■写真のナンバープレートはすべて合成です。■掲載のイラストはすべてイメージ図です。■内装写真の一部は撮影用カクテルを使用しています。■撮影用の小物は商品には含まれません。■画面はすべてハメコミ合成です。また画面は露出と異なる場合があります。■空想の走行にあたっては、取扱説明書をよくお読みください。

△この仕様はお断りなく変更する場合があります。■写真はイメージで、印刷インクの性質上、実際の色とは異なって見えることがあります。

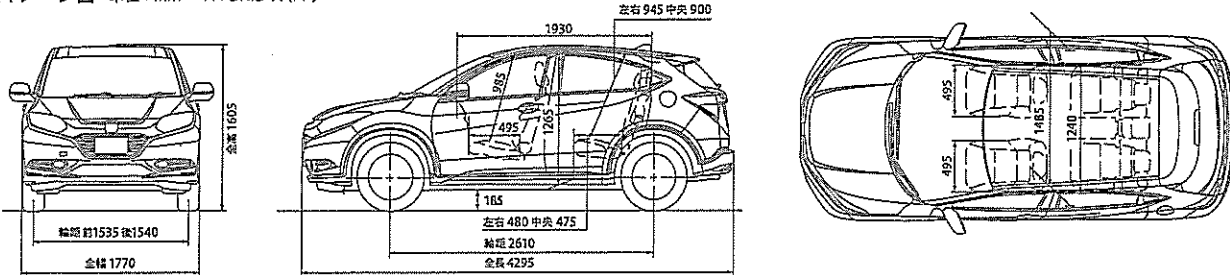
主要諸元

ホンダ「ヴェゼル」

タイプ 駆動方式		1.5L i-VTEC+I-DCD						1.5L i-VTEC					
		HYBRID		HYBRID X		HYBRID Z		G		X		5	
		FF	4WD	FF	4WD	FF	FF	4WD	FF	4WD	FF		
		ホンダ-DAA-RU3分	ホンダ-DAA-RU4分	ホンダ-DAA-RU3分	ホンダ-DAA-RU4分	ホンダ-DAA-RU3分	ホンダ-DAA-RU1分	ホンダ-DAA-RU2分	ホンダ-DAA-RU1分	ホンダ-DAA-RU2分	ホンダ-DAA-RU1分		
車名・型式		7速オートマチック+パドルシフト						無段変速オートマチック(トルクコンバーター付)※1					
トランスミッション													
寸法・重量・乗車定員		全長(m)/全幅(m)/全高(m)						4.295/1.770/1.605					
		ホイールベース(m)						2.610					
		トレッド(m) 前/後						1.535/1.540					
		最低地上高(m)		0.185		0.170		0.185		0.170		0.185	
		車両重量(kg)		1,270		1,350		1,280		1,370		1,380	
		最大車両重量(kg)※2		1,270		1,360		1,300		1,370		1,380	
		乗車定員(名)						5					
		客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ						1.930/1.485/1.265					
原動機 エンジン	原動機型式	LEB-H1						L15B					
	エンジン型式	LEB						L15B					
	エンジン種類・シリンダー数及び配置	水冷直列4気筒横置						DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2					
	弁機構	DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2						1.496					
	総排気量(L)	73.0×89.4						11.5					
	内径×行程(mm)	電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)						無鉛レギュラーガソリン					
	圧縮比	40						—					
	燃料供給装置形式	97[132]/6,600						96[131]/6,600					
	使用燃料種類	155[15.9]/4,600						155[15.8]/4,600					
	燃料タンク容量(L)	22[29.5]/1,313-2,000						160[16.3]/0-1,313					
性能 エンジン	電動機(モーター)	H1/交流同期電動機						—					
	最高出力(kW[PS]/rpm)	97[132]/6,600						96[131]/6,600					
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	155[15.9]/4,600						155[15.8]/4,600					
	電動機(モーター)	22[29.5]/1,313-2,000						160[16.3]/0-1,313					
	最高出力(kW[PS]/rpm)	97[132]/6,600						96[131]/6,600					
	最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)	155[15.9]/4,600						155[15.8]/4,600					
	【CO2】※3 走行燃料消費率(国土交通省審査値)(km/L)	27.0	23.2	26.0(24.2)	23.2	21.6	24.2	20.6	19.0	20.6	19.0	19.2	
	主要燃費向上対策	ハイブリッドシステム、直噴エンジン、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、電動パワーステアリング						直噴エンジン、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、自動無段変速機(CVT)、電動パワーステアリング					
	最小回転半径(m)	5.3						—					
	動力用主電池		リチウムイオン電池/48						—				
動力伝達・走行装置		変速機 CVT 前進/後進						2.526~0.408※3/2.706~1.382					
		7AT 速/2速/3速/4速/5速/6速/7速/逆速						—					
		減速比						5.588 前5.588 後2.533 5.588 前5.588 後2.533 5.588 5.436 前5.436 後2.533 5.436 前5.436 後2.533 5.436					
		ステアリング装置形式						ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)					
		タイヤ(前・後)						215/60R16 95H 215/60R16 95H (215/55R17 94V) 215/60R16 95H 215/55R17 94V 215/60R16 95H 215/55R17 94V					
		主ブレーキの種類・形式(前/後)						油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク					
		サスペンション方式(前/後)						FF車:マクファーソン式/車軸式 4WD車:マクファーソン式/ド・ディオン式					
		スタビライザー形式(前/後)						FF車:トーションバー式/4WD車:トーションバー式/トーションバー式					

(*)内はメーカーオプションの「17インチアルミホイール」装着車。※1 Sは7スピードモード+パドルシフトとなります。※2 メーカーオプションを組み合わせる場合の最大車両重量は販売会社にお問い合わせください。※3 Sはマニュアルモード付となります。■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。☆印の車両は、自動車取得税、自動車重量税、自動車税の軽減措置が受けられます。(取得税は2017年3月31日まで、登録税は2017年4月30日までの新車登録が対象。自動車税は2016年3月31日までの新車登録が対象となり、新車登録の翌年度に軽減措置が受けられます。)詳しくは販売会社へお問い合わせください。■主燃費向上は道路運送車両法による型式指定申請書取得。■VEZEL、アレルフリー、センタータンクレイアウト、エコアシスト、G-CON、i-DCD、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。■Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。■HDMI®、HDMI®ロゴおよびHigh-Definition Multimedia Interfaceは、米国およびその他の国々におけるHDMI Licensing, LLCの商標または登録商標です。■iPhone®、Siri®は、米国およびその他の国々で登録されたApple Inc.の商標です。■VICSは(株)道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。■製造事業者:本田技研工業株式会社

寸法イメージ図 単位: mm HYBRID X (FF)



環境仕様

「平成32年度燃費基準+20%達成車」 「平成32年度燃費基準+10%達成車」 「平成27年度燃費基準+10%達成車」 「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車

基本仕様	車両型式	DAA-RU3					DAA-RU4		DBA-RU1		DBA-RU2	
	原動機	型式/総排気量 (L)					LEB-H1/1.496		L158/1.496			
	駆動機構	FF					4WD		FF		4WD	
	変速機	7速デュアルクラッチトランスミッション					CVT					
燃費消費率	燃費 (km/L)※1	27.0	26.0	24.2	23.2	21.6	20.6	19.2	19.0			
	CO2排出量 (g/km) (燃費からの換算値)	86.0	89.3	95.9	100.1	107.5	112.7	120.9	122.2			
	参考	平成32年度 燃費基準 +20%達成車		平成32年度 燃費基準 +10%達成車		平成32年度 燃費基準 +10%達成車	平成31年度 燃費基準 +10%達成車		平成27年度 燃費基準 +10%達成車			
	排出ガス	適合規制・認定レベル					平成17年排出ガス基準75%低減					
環境性能情報	燃費消費率	JC08H+JC08Cモード		CO		1.15						
	燃費消費率 (単位: g/km)	NMHC		0.013								
		NOx		0.013								
	参考	九都県市指定低公害車の基準に適合										

環境性能情報	適合騒音規制レベル	平成10年騒音規制 規制値:加速走行76dB(A)	
	エアコン冷媒の種類および使用量	種類:代替品P134a 使用量:430g	
	車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度計検査以下)	
	燃費削減 物質削減	船舶 水煙 六価クロム カドミウム	自工会2006年度達成(1996年使用量※2の1/10) 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止※3) 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止※4) 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)
環境への取り組み	リサイクル	樹脂、ゴム部品への材料表示 リサイクルしやすい材料**を 使用した部品	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て バンパーフェースなどの内外装部品
	再生材を使用している部品	アンダーカバー、スプラッシュガード、吸音材	
	リサイクル可能率	車全体で95%以上※5	
	その他	グリーン購入法適合状況	グリーン購入法適合車

*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。*2 1996年採用の基準平均燃費使用量は1850g(リッターを1L除く)。*3 交通安全上必須の部品は減量使用を除外。*4 ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。*5 「新車型」のリサイクル可能率の算出と算出方法のガイドライン(1998年 日工企)に基づき算出。※6 環境性能は2015年4月現在のものです。

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

次世代のために、今できること。これからすべきこと。Hondaは常に考え、積極的に行動していきます。



子どもたちに夢を

製品のライフサイクルの各段階で資源使用と環境負荷の最小化をめざすとともに、製品によって、モビリティを暮らし全体で提供する温かい社会のゼロ化をめざします。

Safety for Everyone
すべての人の安全をめざして

すべての人が、心から安心して、どこへも自由に移動することができ、そんな喜びのある社会をつくりたい。その想いで、Hondaは力を尽くしていきます。



Together for Tomorrow

地域に根ざした企業として、社会や人々と心から協力して、明日をめざす社会活動を、グループ全体ですすめています。

快適なカーライフを過ごしていただくために

新車登録日から3年間、安心のメーカー保証。

保証期間は、新車登録日から3年間※1。また、Hondaが特に指定した部品は5年間※2となります。保証内容は保証書、または販売会社にてお確かめください。※1 期間内でも走行80,000kmまで ※2 期間内でも走行100,000kmまで

Honda C-card

入会受付中

Honda販売会社での新車購入/車検、日々のカードのご利用でポイントが貯まるHonda Cカード。貯まったポイントは現金や楽天Edyでキャッシュバック。詳しくはCカードホームページへ。http://www.honda.co.jp/C-CARD/

マイク 「デミオ」

*

燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境（気象、渋滞等）や運転方法（急発進、エアコン使用時等）に応じて燃料消費率は異なります。

XD Touring L Package 2WD (FF) 車



Ecology 環境仕様

車両仕様	車名・型式		三菱・DBA-A03A	
	駆動方式		2WD	
	類別	XTHX		XTMX
		G		M
排出ガス	エンジン型式		3A92 MIVEC	
	変速機形式		INVECS-Ⅲ CVT(自動無段変速機)	
	適合規制または適合基準		平成17年基準排出ガス 75%低減レベル	
	規制値または基準値 (JC080+JC08Hモード走行)	NOx	(g/km)	0.013
NMHC		(g/km)	0.013	
CO		(g/km)	1.15	
燃料消費率	主要燃費向上対策		アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング機構、自動無段変速機、電動パワーステアリング、充電制御	
	JC08モード	燃費(国土交通省審査値)	(km/L)	25.4
		CO2排出量(燃費換算)	(g/km)	91
		(参考)平成32年度燃費基準		達成
温室効果ガス	HFC-134a*1 [GWP値:1430]*2 エアコン冷媒の使用量		(g)	270
車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)			
車外騒音	加速走行騒音(適合規制値)		(dB-A)	
環境負荷物質削減	鉛		自工会2006年目標達成(1996年時点の1/10以下)	
	水銀		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)	
	カドミウム		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
	六価クロム		自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
リサイクル関係	リサイクルしやすい材料を使用した部品		バンパー、インパネ、ドアトリム類	
	樹脂・ゴム部品への材料表示		有り	
	リサイクル材の使用		ダッシュパネルやルーフの吸音材、天井基材	
環境負荷物質使用状況等	鉛		電子基板・電子部品のはんだ・銅及びアルミ合金材等に使用	
	水銀		—	
	カドミウム		—	
	六価クロム		—	
グリーン購入法	適合			

*1:この冷媒は大気放出の禁止、廃棄時の回収が必要です。*2:GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP値150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることが求められています。

三菱エレクトリック・ハブ
「スーパーグレートV」

■環境仕様

エンジン	型式		6R10(T2)	6R10(T3)	6R1D(T4)	6R10(T5)
	総排気量(L)		12.8			
	使用燃料		軽油			
	最高出力(ネット) [kW(PS)/rpm]		257(350)/1,800	279(380)/1,800	309(420)/1,800	279(380)/1,800
	最大トルク(ネット) [N・m(kgf・m)/rpm]		1,810(185)/1,200	1,810(185)/1,200	1,810(185)/1,200	2,160(220)/1,200
駆動装置	駆動方式		2-4D・4(前2・後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2・2・後4駆動・4駆動)、 2-4D・4D(前2・後4駆動・4駆動)	2-4D・4(前2・後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2・2・後4駆動・4駆動)、 2-4D・4D(前2・後4駆動・4駆動)	2-4D・4(前2・後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2・2・後4駆動・4駆動)、 2-4D・4D(前2・後4駆動・4駆動)	2-4D・4(前2・後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2・2・後4駆動・4駆動)
	変速機		直結12段、直結7段	直結12段、直結7段、OD7段	直結12段、直結7段	直結12段
排出ガス	適合規制・認定レベル		平成21年規制に適合(JE05モード) 低排出ガス認定 NOx&PM 10%低減			
	JE05モード 規制値または 認定レベル値 (単位:g/kWh)	CO	2.22			
		NMHC	0.17			
		NOx	0.63			
		PM	0.009			
	無負荷加速 光吸収係数(m ⁻¹)		0.50			
適合騒音規制レベル			平成13年騒音規制に適合、規制値:加速騒音:81dB(A)			
エアコン冷媒使用量			代替フロンHFC134a 400g/950g(蓄冷式リャクーラー付)			
環境負荷物質 使用状況	鉛 ^{※1}		ホイールバルancer、電子基盤・電気部品のはんだ/軸受・ベアリングなどに使用 鉛廃止済み部品:電筒塗装、ラジエーター、ヒーターコア (1996年平均使用量の1/3以下)			
	水銀 ^{※2}		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)			
	六価クロム		金属部品、ボルト・ナット類の防錆目的コーティングに使用(ただし、一部三価クロムに代替済)			
	カドミウム		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)			
リサイクル	リサイクルしやすい材料を 使用した部品		コンソール類、騒音カバー類、吸気ダクトなど			
	リサイクル材の使用		ホイールハウスカバー、ヘッドライニング、フロア制振材など			
	樹脂部品への材料表示		あり(100g以上の部品)			

※1 自工会目標適用除外部品:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外)

※2 自工会目標適用除外部品:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)

主要諸元表(架装例)

車種番号	1	2
車種	ハイルーフキャブ	
	超ロング平ボディ 高床	ウィングボディ
最大積載量	4.45トン積	3.65トン積
荷台タイプ	アルミブロック 3方開	軽置仕様
後輪タイヤ	ダブル	
エンジン出力 kW (PS)	129(175)	
トランスミッション	6速デュアルクラッチ式AMT(5速マニュアル)	
届出型式 (JIS無)	TKG-FED9Y	TKG-FED9Y
メーカー型式 (JIS無)	デュアルクラッチ式AMT車 K73S004	デュアルクラッチ式AMT車 K73S004
	マニュアル車 K74S004	マニュアル車 K74S004
届出型式 (JIS付)	TPG-FED9Y	TPG-FED9Y
メーカー型式 (JIS付)	デュアルクラッチ式AMT車 K73S008	デュアルクラッチ式AMT車 K73S008
	マニュアル車 K74S008	マニュアル車 K74S008
架装メーカー	パバコ	
フロントサスペンション	リーフサスペンション	
リアサスペンション	リーフサスペンション	

●寸法

全長 (mm)	8,150	8,385
全幅 (mm)	2,290	2,315
全高 (mm)	2,290	3,510
ホイールベース (mm)	4,750	4,750
トレッド	前 (mm)	1,665
	後 (mm)	1,670
最低地上高 (mm)	210	210
荷台内法	長 (mm)	6,200
	幅 (mm)	2,160
	高 (mm)	400
床面地上高 (mm)	1,025	1,015

● 産産

車両重量 (kg)	3,290 [3,270]	4,100 [4,080]
最大積載量 (kg)	4,450	3,650
乗車定員 (人)	3	3
車両総重量 (kg)	7,905 [7,885]	7,915 [7,895]

●性能

最小回轉半徑(m)	8.3	8.3
燃料消費率(km/ℓ)※1	重量車モード 燃費値(JIS値) 7.60	重量車モード 燃費値(JIS値) 7.80
※1	① ②	① ②

●エンジン・シャーシ

エンジン型式	4P10(T6)
オルタネーター(V-A)	24V-80A
バッテリー (型式×個数)	(IS5 無) 95D31L × 1 + 65D23L × 1 (IS5 付) 115D31L × 1 + 65D23L × 1
トランスミッション型式	M038S6 [M038S5]
ファイナル減速比	5.714[5.285]
ブレーキ 形式	前 ディスク 後 ディスク
補助ブレーキ形式	エキゾーストブレーキ
ABS + EBD	標準
ブレーキオーバーライドシステム	標準
タイヤ サイズ	前 225/80R17.5 後 225/80R17.5
燃料タンク容量 (ℓ)	100

●設定グレード

DX	●	●
CUSTOM (オプション)	●	●

※1:燃料消費率(km/l)重量車以下燃費値

軽自動車モード燃費値は法令に基づき標準的な燃費値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。この燃費値は法令に定められた車両重量制限および最大積載量区分ごとの下階級率標準元・車型による走行抵抗とシミュレーション計算値、およびエンジン効率などの条件のもとに算出しています。(※)最高燃費値7.5t超過以上のトラック：空車時燃費標準値3,543km/L、最大燃費値4,275km/L、乗員定員2名、全高2,454mm、全幅2,235mm、平バネ式架装 ※なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、河川、橋梁、築造状況、整備後の状況)が異なってきましたので、それに沿って燃費は異なります。(※)特別燃費(燃料消費率)の「燃費表示」は「燃費表示一対燃費(燃料消費率)」のみであり、「燃費表示二対燃費(燃料消費率)」はありません。詳しくはホームページをご覧ください。

本カタログ記載の仕様、諸元などは予告なく変更することがあります。本カタログのすべてのイメージは、コンピュータグラフィックスでカタログ用に特別に制作されたものであるため、実際の車両とは仕様や色など多少異なる場合があります。オプション装着により、重量が変わる場合があるため、車両の詳細につきましてはお近くのUDトラック販売会社へお問い合わせください。

製造事業者：三菱ふそうトラック・バス株式会社（本カタログは2015年2月現在のものです。）

エンジン諸元表

[illegible]

* 「ネット」とは、エンジンを車両に搭載したのとほぼ同じ状態で測定した数値です。

トランスミッション諸元表

型式	M038S6 [M038S5]
エンジン型式	4P10(T6)
形式	6速デュアルクラッチ式 AMT [5 速マニュアル]
第1速	5.397 [5.494]
第2速	3.788 [3.193]
第3速	2.310 [1.689]
第4速	1.474 [1.000]
第5速	1.000 [0.723]
第6速	0.701 [-]
後退	5.397 [5.494]

*〔〕内は5速マニュアルの諸元値。

重疊車王一卜燃費一覽

車両 総質量	最大 積載量	エンジン		トランス ミッション	燃料消費率 (km/l)		CO ₂ 排出量 (g/km)	シミュレーション計算仕様					
		型式	出力 (kW/PS)		燃費モード別燃費			モード	ファイナル		タイヤ (径x幅)		
					ISS側	ISS付			減速比	サイズ		動荷重率 (%)	
75t超 以下	(D)	4,275kg	4P10(T6)	129/175	6速デュアルクラッチ式AMT	7.6	7.8	①	340	332	5.285	215/70R17.5	0.363
					5速マニュアル	7.6	7.8	②	340	332	5.285	215/80R17.5	0.380

※ 空車モード燃費値は法令に基づく標準的な燃費値および条件を用いてエンジン燃費を算出し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。

※ この燃費値は法令に定められた車両総重量区分および最大積載量区分ごとの下記燃費値を算出、車型による走行抵抗と上述シミュレーション計装仕様のおよびエプソン OFD などの条件のもとに算定されています。【C】C 排出量は「空車モード燃費値」からの算出値です。

(D) 車両総重量 7.5t 超 8t 以下のトラック：空車時車両重量 3,543kg、最大積載量 4,275kg、車重定員 2 名、全高 2,454mm、全幅 2,235mm、平ボディ塗装

※ なお、実際の走行時にはその通り方であり、気象、道路、車間、運転、塗装ボディ、設備等の状況）が異なっておりますので、それに応じて燃費は異なります。

※ 積荷量は「標準的ボディ」に定めた数値で条件（乗客、積荷）を定めた上で算出された値となります。

環境仕様

	型式	4P10(TG)	
エンジン	総排気量(ℓ)	2,998	
	使用燃料	軽油	
	最高出力(ネット)kW(PSt)/rpm	129(175)/2,860～3,500	
	最大トルク(ネット)kgf・m(kgf・m)/rpm	430(43.8)/1,600～2,860	
駆動装置	駆動方式	2-4D(前2-後4駆動)	
	変速機	6速デュアルクラッチ式 AMT 5速マニュアル	
排出ガス	適合規制/認定レベル		平成22年規制に適合(IE05モード) 低排出ガス車認定 NOx&PM 10% 低減
	IE05 モード 規制値または 認定レベル値	CO	2.22
		NMHC	0.17
		NOx	0.63
		PM	0.009
	無負荷急加速光吸収係数(m ⁻¹)		0.50
参考	九都県市指定「H21基準超低公害車」		
適合騒音規制レベル		平成13年規制に適合、規制値：加速騒音、80dB(A)	
エアコン/冷媒使用量		代替フロンHFC134a 500g	
環境 負荷物質 使用状況	鉛 #1	自工会2006年目標達成(1996年平均使用量の1/4) ホイール(ランナー、電子基板、電気部品)のほとんど、 軸受(ベアリング、など)に使用 鉛廃止済み部品：電着塗料、ラジオエータ、ヒーターコア	
	水銀 #2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)	
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
	リサイクル	リサイクル材の使用	インパネ、コンソール、内装トリム類、フェンダー等 シャーシカバネ、キャブカバネ、エアリナーケース等
	樹脂部品への材料表示	有り(100g以上の部品)	

※1 自工全目原適用除外部品：鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外)

※2 自工会目標適用除外部品：ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスプレイヘッドランプ、室内照明灯（交通安全上必須な部品の取換使用を除外）

DX 主要裝備

- 異形灯ハロゲンヘッドランプ
- 複合曲面サイドミラー
- 大型アンダーミラー
- 助手席電動格納式ミラーステア(運転席手動格納式)
- ウォッシャー内蔵式ワイパー
- 可変間欠ワイパー(時間調節付)
- 室内セミトリム
- フロアカーペット(ニードルパンチ)
- 運転席リクライニング&スライド機構付ファブリックシート
- インパネシフト
- 運転席SRSエアバッグシステム
- EA&フュテンショナー付3点式ELRシートベルト(運転席)
- 集中ドアロック + キーエントリースystem
- 運転席アームレスト
- 衝撃吸収ステアリングシステム
- テルト&テレスコピックスステアリング
- パワーステアリング
- サイドドアビーム(左右ドア)
- パワーウインド
- マニュアルエアコン
- デジタル時計付自動選局AM/FMラジオ(2スピーカ-)
- イモビライザー
- 運転席&助手席側ドアポケット
- インパネトレイ
- リッド付2DINボックス(カップホルダー付)
- 運転席シートバックポケット
- ドライバー・ロアポケット
- ロアポケット
- ドア灰皿

※詳細につきましてはお近くのUDトラック販売会社へ
お問い合わせください。

- 平成22年排出ガス規制(ポスト新長期) 適合車
- 平成27年度重量車燃費基準達成車 (ISS無車)
- 平成27年度燃費基準+5%達成車 (ISS付車)
- 低排出ガス車認定車 (NOx&PM 10%低減)
- 九都県市指定低公害「H2」基準超低公害車
- 平成13年騒音規制適合車



(2)ホームページ

①車種毎のページ

自工会HPに「車種別環境情報」のページを設け、会員各社が販売している自動車の環境情報を提供している。(各社HP「車種別環境情報」ページへのリンク形式)

環境負荷の少ない自動車の購入を希望する消費者に、車種比較・選択のための情報取得を可能としている。

リサイクルについては、リサイクル設計、再生材使用部品、再生材料名などを記載

自工会HP「車種別環境情報」http://www.jama.or.jp/eco/eco_car/info/index.html

JAMA
一般社団法人 日本自動車工業会
Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

English | ヘルプ | サイトマップ

検索

JAMA自工会の概要

リリース/会見

データファイル

ライブラリー

ホーム > クルマと環境 > 自動車環境情報 > 車種別環境情報

- 環境に関する自工会の取り組み
- 排出ガス
- 微小粒子状物質SPMからPM2.5へ
- 環境対策
- リサイクル
- 低燃費・低排出ガス車認定制度
- 燃料品質に関する提言
- ディーゼル車規制に対する自動車メーカーの対応
- 騒音

自動車環境情報

車種別環境情報

このコーナーは自動車を購入する際、購入候補車両の環境性能の比較を希望されるお客様に、当会会員各社が現在販売している自動車の環境情報(下記の各メーカーホームページ参照)を提供するものです。

燃費、排出ガス、騒音などの自動車の環境性能は法律によって基準が定められていますが、必ずしもすべての車両の環境性能は同じレベルではありません。我が国における燃料消費、CO2排出および大気汚染に占める自動車の割合は比較的大きく、少しでも環境負荷の少ない自動車を購入したいというお客様のご要望にお応えし、その比較・選択のための情報を提供いたします。なお、環境情報以外の車両説明は各社が提供しているカタログ等をご参照下さい。

車種別環境情報は3つのパートから構成されており、各自動車メーカーは当会がとりまとめた記載要領に基づいて下記の情報を提供しています。
記載情報の説明をご覧になりたい方は、各項目をクリックして下さい。

1. 基礎情報

車名、車両型式、ボデー形状、エンジン、駆動装置等、車両を特定するために必要な情報で、**環境性能を表すものではありません。**

用語は各社がカタログで使用しているものを使用しています。

2. 環境性能情報

車両の環境性能を比較するための情報です。

自動車を使用・廃棄する上で比較的環境負荷が大きく、メーカー間・車種間で比較可能な以下の項目を取り上げています。

☐ 燃料消費率	☐ エアコン冷暖使用量
☐ 排出ガス	☐ 車室内VOC
☐ 騒音	☐ 環境負荷物質

「参考」欄は各社の補足情報です。比較を目的とした情報ではありません。

3. 環境への取り組み

環境性能を定量的に比較するためのものではありません。

また、以下の項目以外に企業としての取り組みや宣伝などを記載している場合もあります。

☐ リサイクルなど

なお、低公害車(電気自動車、天然ガス自動車)について記載されている場合、環境省の「低公害車ガイドブック」の内容(全部または一部)を記載しており、ガソリン車・ディーゼル車と記載情報の項目が異なる車両もあります。

ご覧になりたい自動車のメーカー名を選択しクリックして下さい。

いすゞ自動車(株)	本田技研工業(株)(四輪)
川崎重工業(株)	本田技研工業(株)(二輪)
スズキ(株)	マツダ(株)
ダイハツ工業(株)	三菱自動車工業(株)
トヨタ自動車(株)	三菱ふそうトラック・バス(株)
日産自動車(株)	ヤマハ発動機(株)
日野自動車(株)	UDトラックス株式会社
富士重工業(株)	

各社車種別環境情報にリンク

日産自動車(株)

環境仕様書

[illegible]

環境への取り組み	リサイクル	プラスチック部品及びゴム部品への材料表示	あり
		リサイクルしやすい材料を使用した部品	バンパー、インストルメントパネル、ビラーガーニッシュ 等
		その他材料部品の再生材使用	フロアカーペット、ダッシュインシュレーター、バックドアフィニッシャー 等
		リサイクル可能率	99%以上(*3)
		解体マニュアル	「使用済み自動車のリサイクルマニュアル」発行済み
	環境負荷物質使用状況	鉛	電球と点火プラグ、電子基板、電気部品のはんだ、圧電素子等(PZTセンサー)

トヨタ自動車(株) 車種別環境情報

TOYOTA

環境への取り組み

クルマ情報

テクノロジー

イベント

CSR・環境・社会貢献

企業情報

ニュース

投資家情報

採用情報

Q

Global Website

Select Region

f

t

+

o

CSRマネジメント

トヨタ環境チャレンジ2050

環境マネジメント

トヨタ環境取組プラン

海外事業体での環境取組

環境データ

環境評価

環境取組

環境理念・方針と環境取組プラン

推進体制・仕組み

環境マネジメントの強化・推進

環境評価システム・Eco-VAS

工場・環境保全活動の取組事例

海外事例

車種別環境情報

グリーン調達ガイドライン

車種別環境情報

コンパクト

bB

環境負荷低減

環境負荷低減

アクア

環境負荷低減

環境負荷低減

ウィッツ

環境負荷低減

環境負荷低減

スペイド

環境負荷低減

環境負荷低減

ポルテ

環境負荷低減

環境負荷低減

環境仕様

ECOLOGY

トヨタは、「トータルグリーン」を推進しています。

「トータルグリーン」を基本理念に、環境に配慮したクルマづくりを進めています。生産から廃棄に至るトータルライフの視点により、環境への取り組みのひとつとつをすべての過程で実現させ、クリーンなクルマづくりをめざします。さまざまな環境目標を、バランスを取りながら達成し、総合的に環境性能の向上を図ります。

トヨタの環境技術を凝縮した、世界トップレベルの環境性能。

●「低燃費」「低排出ガス」の基準を達成し、世界をリードしています。

●全ライフサイクルでのCO₂排出量を削減。

●VOC*を削減。

トヨタアクア 環境仕様

項目	内容	標準値
燃費	100kmあたり燃費	7.1L/100km
CO ₂ 排出	100kmあたりCO ₂ 排出量	149g/km
NOx排出	100kmあたりNOx排出量	0.14g/km
PM排出	100kmあたりPM排出量	0.003g/km
騒音	走行時騒音（50km/h）	51.5dB
燃費	100kmあたり燃費	7.1L/100km
CO ₂ 排出	100kmあたりCO ₂ 排出量	149g/km
NOx排出	100kmあたりNOx排出量	0.14g/km
PM排出	100kmあたりPM排出量	0.003g/km
騒音	走行時騒音（50km/h）	51.5dB

リサイクル関係部分（拡大）

リサイクル関係	リサイクルしやすい材料を使用した部品	TSOP *7	TPO *8	バンパー、リアコンソールボックス、インストルメントパネル
	樹脂、ゴム部品への材料表示			フロントスポイラー、カーテンシールドドアバッグ
	リサイクル材の使用	再生綿フェルト		あり
		再生チップウレタン		フロアカーペット、ドアトリム、デッキサイドトリム
				フロアサイレンサー

*1. 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境（気象、渋滞等）や運転方法（急発進、エアコン使用等）に応じて燃料消費率は異なります。*2. 省エネ法に基づき定められている燃費目標基準。*3. JC08モード走行 *4. 平成17年基準排出ガス75%低減レベル *5. GWP: Global Warming Potential (地球温暖化係数) *6. フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下（対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値）にすることを求められています。*7. TSOP: Toyota Super Olefin Polymer *8. TPO: Thermo Plastic Olefin

自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要となります。					※リサイクル料金は15年11月時点の金額	
リサイクル料金表 (単位:円)	リサイクル預託金				資金管理料金	合計
	シュレッダーダスト料金	エアバッグ燃料金	フロン燃料金	情報管理料金		
全車	5,420	1,930	1,650	130	380	9,510

●リサイクル預託金が預託済のお車を商品車として譲渡する旧所有者（譲渡人）は、車両価額部分とリサイクル預託金相当額の合計額を新所有者（受让人）からお受け取りになることにより、リサイクル預託金の返金を受けることができます。

環境負荷物質

環境負荷物質削減	鉛 ^{*1} 水銀 ^{*2} カドミウム 六価クロム	自工会自主目標達成（1996年時点の1/10以下） 自工会自主目標達成（2005年1月以降使用禁止） 自工会自主目標達成（2007年1月以降使用禁止） 自工会自主目標達成（2003年1月以降使用禁止）
環境負荷物質使用状況等	鉛 水銀 六価クロム カドミウム	電子部品・電気部品のはんだ、圧電素子（PZTセンサー）等へ使用 鉛廃止済み部品：電線塗料、燃料ホース、パフステ高圧ホース、ホイールバルブナー、電球と点火プラグ、塩ビ・ゴム部品、ノリシート、軸受けなど 水銀廃止済み部品：コンピネーションメーター 六価クロムの使用無し 六価クロム廃止済み部品：金属部品類やボルト・ナット類の防錆目的のコーティング他 カドミウムの使用無し カドミウム廃止済み部品：電気・電子部品のICチップ基盤、厚膜ペースト他

*1:鉛（バッテリー）（リサイクル回収ルートが確立されているため除外）
*2:水銀（ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンピネーションメーター、ディスプレイヘッドランプ、室内照明灯（交通安全上必須な部品の機能確保を除外））

車種別環境情報

環境仕様

各車種の環境仕様(燃費、排出ガス、車外騒音、エアコン冷媒質、リサイクル)および環境負荷情報をご覧ください。

乗用車

軽自動車

乗用車



デミオ

環境仕様 (PDF)

[871 KB] >

環境負荷物質 >

アクセラスポーツ

環境仕様 (PDF)

[3.36 MB] >

環境負荷物質 >

アクセ

環境仕様

[3.36 MB] >

環境負荷物質 >

リサイクル関係部分 (拡大)

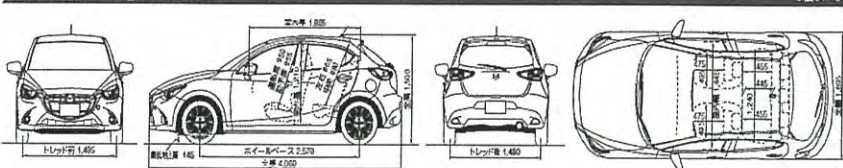
Environmental Specifications (環境仕様) / Dimensions (四面図)

車種名	130		136/139 L Package		XD/XD Touring/XD Touring L Package	
	2WD (FF)	4WD	2WD (FF)	4WD	2WD (FF)	4WD
車名・型式	マツダ DBA-DJ3FS	マツダ DBA-DJ3AS	マツダ DBA-DJ3FS	マツダ DBA-DJ3AS	マツダ LDA-DJ5FS	マツダ LDA-DJ5AS
エンジン	型式 P3-VPS型		型式 P3-VPS型		型式 P3-VPS型	
総排気量	1,298		1,298		1,498	
CO ₂ 排出量	24.6	20.6	24.6	20.6	26.4 (26.6)	30.0 (23.0)
CO ₂ 排出係数	94	113	94	109	96 (97)	86 (112)
燃費	平成27年度 燃費基準+20%達成	平成27年度 燃費基準+10%達成	平成27年度 燃費基準+20%達成	平成27年度 燃費基準+10%達成	平成27年度 燃費基準+20%達成	平成27年度 燃費基準+20%達成
排出ガス	適合レベル	適合レベル	適合レベル	適合レベル	適合レベル	適合レベル
CO	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9
HC	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13
NOx	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13
PM	0.015	0.015	0.015	0.015	0.015	0.015
騒音	76		76		76	
エアコン冷媒	R134a		R134a		R134a	
VOC	適合		適合		適合	
リサイクル	リサイクルしやすい材料使用部品		リサイクルしやすい材料使用部品		リサイクルしやすい材料使用部品	

1: JIS-XD Touring, XD Touring L Packageに限り、エアコン冷媒R134aの充填量は、標準値(420g)となります。

2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスプレイヘッドランプ、室内照明灯(交通安全上必須な部品の軽微な使用を除外)

XD Touring L Package 2WD (FF) 車



リサイクル

リサイクルしやすい材料使用部品
樹脂、ゴム部品への材料表示
植物由来素材使用部品
リサイクル材使用部品

バンパー、内装材などにリサイクルしやすい熱可塑性樹脂を使用
あり
ラジエータタンク
アンダーカバー、スブラッシュシールド

車種別環境情報

環境負荷物質

各車種の環境負荷情報をご覧ください。

乗用車

軽自動車

商用車

乗用車

デミオ

環境負荷物質

物質	削減状況	使用状況
鉛*1	自工会2006年目標達成 ('96年時点の1/10以下)	使用部品: 電子基板・電気部品 のほとんど、 圧電素子、軸受/ベアリング など
水銀*2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)	—
六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	—
カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	—

*1: 鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外)

*2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスプレイヘッドランプ、室内照明灯(交通安全上必須な部品の軽微な使用を除外)

HP企業ページ（環境配慮設計・資源有効活用の取り組みを中心に抜粋）

いすゞ自動車(株) 掲載例 <http://www.isuzu.co.jp/company/csr/eco/index.html>

[ミュージアム](#) [いすゞテクノロジー](#) [世界のはたらく車](#)

[Home](#) [リコール情報](#) [お問い合わせ](#) [English](#) [検索](#)

[商品情報](#) [販売・サービス網](#) [トラックステーション](#) [企業情報](#) [投資家の皆様へ](#) [CSR](#) [採用情報](#)

[CSRトップ](#) > [環境](#)

[環境](#)

いすゞグループ全体で
環境保全に取り組んでいます。

環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント

いすゞは地球に暮らす市民として、事業活動を通して環境保全に取り組んでいます。

環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント

- ・環境への取り組み方針
(地球環境憲章)
- ・環境への取り組み体制
(地球環境委員会)
- ・環境マネジメント
(環境マネジメントシステム(EMS)の構築と運用 / いすゞグリーン調達 / お取引先様による推進施策 /)



環境への取り組み一覧

2014年度以降の環境への取り組みをご紹介します。

環境への取り組み一覧

- ・いすゞの活動
- ・グループの活動
- ・環境データ



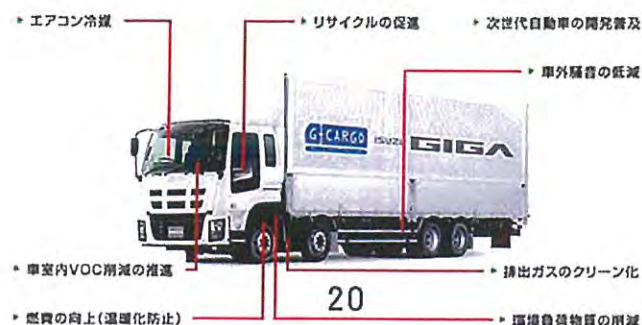
環境に配慮した商品開発



いすゞでは、安全(Safety)、経済性(Economy)、環境(Environment)の3つの分野で技術の高度化を目指す、「Seeテクノロジー」を開発のベースコンセプトとしています。

環境技術において8項目を重点課題として選定し、それぞれ個別の専門部会を運営しながら、部門横断で環境に配慮した商品開発に取り組んでいます。

【環境技術重点8課題】



環境負荷物質の削減(製品含有化学物質の管理徹底)

いすゞは製品中の化学物質含有状況を把握するため、IMDS(International Material Data System)を活用し、欧州REACH規制※など、年々変化する国内外の化学物質規制に対応できるよう、化学物質管理の徹底を行っています。

※欧州REACH規制：2007年6月発効の欧州連合新化学物質規制。

車室内VOCの低減(VOC対策のグローバル展開)

国内で進めてきた車室内VOC※低減活動をグローバル展開し、海外においても厚生労働省の指針値指定物質をクリアした商品を提供しています。

今後も車室内VOC低減のグローバル展開を進めていきます。

※VOC(Volatile Organic Compounds)：

ホルムアルデヒド、トルエンなどの常温常圧で揮発しやすい有機化合物。高濃度での暴露を受けた場合に鼻やのどに刺激を感じるなどの体調不良が生ずるいわゆるシックハウス(室内空気汚染)症候群を引き起こすことがある化学物質。

【展開車型】



ピックアップトラック「D-Max」



SUV「MU-X」

ISUZU

[Home](#)
[リコール情報](#)
[お問い合わせ](#)
[English](#)

[商品情報](#)
[販売・サービス網](#)
[トラックステーション](#)
[企業情報](#)
[投資家の皆様へ](#)
[CSR](#)
[採用情報](#)

[CSRトップ](#) > [いすゞ車のリサイクルについて](#)

いすゞ車のリサイクルについて

自動車リサイクル法への取り組み

自動車リサイクル法への取り組み、リサイクル料金、実績等をお伝えします。

▶ [自動車リサイクル法への取り組み](#)

いすゞ車のリサイクル情報

ハイブリッド車のバッテリー処理や、CNG容器のくず化処理等、使用済みとなった部品の処理方法をお伝えします。

▶ [いすゞ車のリサイクル情報](#)

いすゞ車のリサイクル情報		
よく読みいただき、注意事項を厳守し安全な作業を行ってください。		
No	項目	対象車種
1	▶ エルフハイブリッド車レスキュー時の取り扱いについて(3.5MB)	エルフ
2	▶ エルフハイブリッドバッテリーの取り外し・回収マニュアル(15.3MB)	エルフ
3	▶ CNG車ガス容器くず化マニュアル(3.1MB)	エルフ フォワード ギガ 大型路線バス エルガ 中型路線バス エルガミオ
4	▶ 大型路線バス エルガハイブリッドバッテリーの取り外し・回収マニュアル(874kB)	大型路線バス エルガ
5	▶ 大型路線バス エルガハイブリッド車レスキュー時の取り扱いについて(3.5MB)	大型路線バス エルガ

[企業情報](#)
[ホーム](#)
[企業情報](#)
[IR情報](#)
[採用情報](#)
[関連企業](#)
[リコール等情報](#)
[GLOBAL](#)

[企業情報トップ](#)
[会社概要](#)
[生産拠点](#)
[研究開発](#)
[環境・社会貢献](#)
[沿革](#)
[お問い合わせ](#)

[企業情報トップ](#)
[環境・社会貢献](#)

環境・社会貢献

スズキは環境への取り組みの基本となる考え方として、「スズキ地球環境憲章」を2002年に策定しました。スズキはこの地球環境憲章の考え方の下、会社をあげて環境への取り組みを体系的に推進するとともに、従業員一人ひとりが地球環境保全に取り組んでいます。

スズキ環境・社会レポート2015

スズキ地球環境憲章（2002年策定、2006年改訂）

環境保全

美しい地球と豊かな社会を次の世代に引き継いでいくために、一人ひとりの行動が地球の未来を左右する大きな力を持つことを自覚し、地球環境保全に取り組んでいきます。

環境に
基本方針

- 環境法規を遵守し、自主基準の運用を推進します。
- 事業活動及び製品の環境負荷を積極的に低減します。
- 環境管理体制を整備し、継続的に改善していきます。
- 環境コミュニケーションを積極的に推進します。

スズキの環境ブランド SUZUKI GREEN

SUZUKI GREEN

スズキは、「スズキ地球環境憲章」の実現に向けて、スズキが取り組む方針、技術や活動を「SUZUKI GREEN」と名付けました。

「SUZUKI GREEN」には環境方針、次世代環境技術、環境活動などを示す3つのカテゴリー（SUZUKI GREEN Policy・SUZUKI GREEN Technology・SUZUKI GREEN Activity）を設けています。

SUZUKI GREEN Policy

環境計画や各種ガイドラインなどを含む、スズキの環境に対する政策や方針を定めます。

スズキ 環境計画 2015

スズキ 生物多様性ガイドライン

[詳しく見る >](#)

SUZUKI GREEN Technology

低炭素化技術・軽量化技術などの新技術を含む、スズキが開発し、製品に活かしている次世代環境技術を示します。

[詳しく見る >](#)

SUZUKI GREEN Activity

地球温暖化の抑制や環境保全の推進などに対する、開発・生産・物流など各部門が取り組んでいる様々な活動を含む、スズキの環境に対する理念を実現するための取り組み、活動を定めます。

- ・スズキの森 植林活動
- ・スズキ クリーン・アップ・ザ・ワールド・キャンペーン
- ・製品製造工程の削減、3R、環境保全の推進等に対する開発・生産・物流・オフィスにおける取り組み など

[スズキ環境・社会レポート](#) [環境技術の研究開発](#)

■ 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進

無駄を出さない開発・生産段階から、使用済み段階の効率的な再資源化まで、一貫して資源を大切に利用することによって持続可能な循環型社会の実現に貢献していきます。

リサイクル材を使用した部品例



エンジンアンダーカバー



フットレスト



バッテリーホルダー

▼ 主な取り組み内容

製品開発・生産・物流・販売

資源の有効利用

リサイクルの配慮

- ・リサイクル可能樹脂の使用拡大
- ・リサイクル部品の分解を容易にする設計の推進

日本：ASRリサイクル率70%以上を維持 使用済みバンパーの回収・リサイクルの推進

海外：各国自動車リサイクル法への対応

SUZUKI :: 企業情報

IR情報 | サイトマップ | GLOBAL | ホーム

企業情報トップ | 会社概要 | 生産拠点 | 研究開発 | 環境・社会貢献 | 沿革 | リコール情報 | お問い合わせ

環境・社会貢献

スズキ環境・社会レポート 2015

最新の「環境・社会レポート」をPDF形式でダウンロードできます。

◀ 環境・社会貢献TOP

はじめに

- ▶ ごあいさつ
- ▶ 会社概要

社会への取り組み

- ▶ お客様とともに
- ▶ お取引先様とともに
- ▶ スズキの財団活動等
- ▶ 従業員とともに
- ▶ 株主・投資家の皆様とともに
- ▶ 地域社会とともに

環境・社会レポート 全ページダウンロード

過去の「環境・社会レポート」はこちら

特集

- ▶ 環境に優しい軽自動車
- ▶ 「新中期経営計画 SUZUKI NEXT 100」を発表

CSRの考え方

環境への取り組み

- ▶ 環境管理の推進
- ▶ 地球温暖化の抑制
- ▶ 環境保全等の推進
- ▶ 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進
- ▶ 社会との連携

国内販売代理店の取り組み

海外グループ会社の取り組み

環境データ

- ▶ 2014年度主要製品の環境データ
- ▶ スズキ国内工場・国内グループ製造会社の環境データ
- ▶ 環境取り組みの歴史

スズキ環境・社会レポート



スズキ 環境・社会レポート 2015

はじめに | 特集 | CSRの考え方

環境への取り組み | 社会への取り組み | 国内販売代理店の取り組み | 海外グループ会社の取り組み | 環境データ

3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進

廃棄物を出さない開発・生産段階から、使用済み段階の効率的な再資源化まで、一貫して資源を大切に利用することによって持続可能な循環型社会の実現に貢献しています。

リサイクルの配慮

四輪車

リデュース

*3Rで最初に推進すべき項目は、リデュース（排出量削減）です。このため、スズキは小・軽短（次）の方針の下、徹底した使用材料低減・軽量化に取り組みリデュース（排出量削減）を推進しています。例えば、2014年12月発売のアルトのフロントバンパーでは、バンパー本体の薄肉化やフィニッシュプレート裏面の肉抜きを実施しています。

リデュースの取り組み（例：アルト フロントバンパー）

フィニッシュプレート裏面の肉抜き | バンパー本体の薄肉化

リサイクル設計

●リサイクル設計（四輪）

リサイクルの観点から配慮したクルマ作り（リサイクル設計）は、自動車の設計を行う上で大切な取り組みです。スズキは、樹脂製の外装部品や内装部品にリサイクルしやすい材料を使用する等、環境に配慮したクルマ作り日々取り組んでいます。

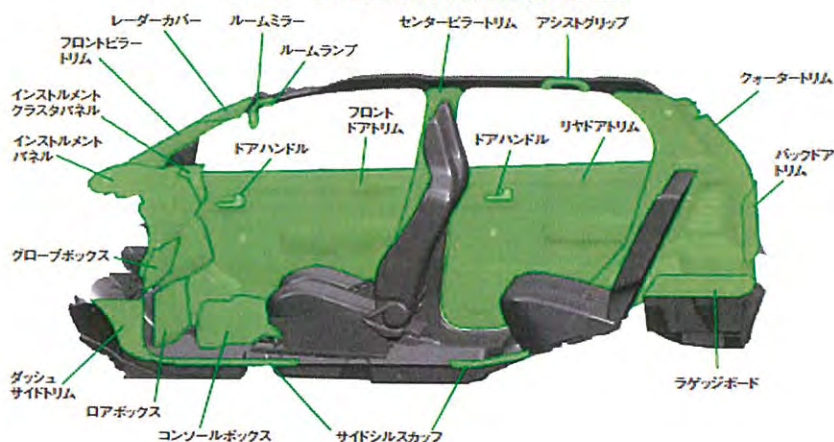
主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所（例：アルト外装）

カウルトップ ガーニッシュ | フロントフェンダー | ドアミラー | ドアハンドル | バックドア ハンドル | グリル | ヘッドランプ | ファンダー ライニング | バンパー | リヤコンビネーション ランプ

リサイクルしやすい樹脂材料の使用

プラスチックを大きく分けると「熱硬化性樹脂※1」と「熱可塑性樹脂※2」の2種類に分けられます。
スズキでは、ほとんどの樹脂部品に「熱可塑性樹脂」を使用して、環境に配慮したクルマ作りに取り組んでいます。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(軽アルト内装)



部品名

ルームミラー & ルームランプ	ハウジング ステイ レンズ
センターピラートリム	アッパー ロア
レーダーカバー	
アシストグリップ	
フットレスト	アッパー ロア

グローブボックス	ボックス リッド
サイドシルスカッフ	
ロアボックス	
コンソールボックス	
インストルメントクラスタパネル	
インストルメントパネル	
フロントピラートリム	
ドアハンドル	

ボード	フロント アームレスト ポケット ボード リヤ ブルケース 裏面 ベース
ラゲージボード	アッパー ロア

※1 熱硬化性樹脂

熱と圧力によって硬化した後は、再加熱しても軟化・溶融しない樹脂。

※2 熱可塑性樹脂

成形後も再加熱により軟化・溶融し、冷却すると硬化する樹脂。溶融・硬化を繰り返し行うことで再利用が可能。

リサイクルの自主取り組み

●バンパーリサイクルの取り組み

資源の有効利用のため、代理店で修理交換時に発生する使用済みバンパーの回収・リサイクルを進めています。

当初はバンパー形状のまま代理店から回収していましたが、2000年以降は全国の代理店(一部の代理店を除く)にバンパー破砕機を設置し、バンパーを破砕して回収しています。さらに2012年度にバンパー破砕機を新設・増設しました。これによりバンパー輸送時の容積は6分の1となり、効率の良い運搬を行うことで物流に係るCO2排出量を削減しました。

現在、回収したバンパーは、バッテリーホルダー、エンジンアンダーカバー、フットレストなどの自動車部品にリサイクルしています。

リサイクル材を使用した部品の例



キャリイ サイドデッキ インシュレーターカバー

バッテリーリサイクル

●「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクル

ワゴンRをはじめとしてスペーシア、アルト、ハスラー、ソリオ、スイフト等に採用されている低燃費化技術エネチャージやS-エネチャージにはリチウムイオンバッテリーが採用されています。スズキは、これら車両の廃棄時、使用済みリチウムイオンバッテリーを回収し、適正処理するための回収システムを構築・運用しています。

「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクルの詳細については、下記HPをご覧ください。

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/battery/index.html>

環境保全等の推進

環境負荷物質の削減

(一社)日本自動車工業会の削減目標や欧州ELV指令厳守はもとより、その他の規制外の事業地域において環境負荷物質である重金属4物質削減の取り組みを進めています。

また、国連POPs条約に基づいたHBCD(難燃剤)の2014年4月以降製品への使用を禁止としました。

(一社)日本自動車工業会の削減目標(新型車)

削減物質	削減目標
鉛	四輪車:2006年1月以降1/10以下('96年比) 二輪車:2006年1月以降60g以下(210kg車重車)
水銀	2005年1月以降、以下を除き使用禁止 ・ナビゲーション等の液晶ディスプレイ ・コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯
六価クロム	2008年1月以降、使用禁止
カドミウム	2007年1月以降、使用禁止

車室内VOCの低減 設計・開発

車室内VOC(Volatile Organic Compounds:揮発性有機化合物^{※1})の低減

車室内環境をより快適にするため、内装部品の材料、接着剤、塗装方法などを見直すことにより、VOC発生量の低減に取り組んでいます。2006年1月以降、国内で販売する全ての新型四輪車について、自動車業界の自主取り組み^{※2}の目標値である厚生労働省のVOC室内濃度指針値以下を達成しています。2014年度は「アルト」と「エブリイ」について達成しました。さらに、欧州で販売している「ピターフ」や中国で販売している「アリビオ」等、スズキにおけるグローバルな事業地域での販売車両についても車室内VOC低減対応を実施して、同様に指針値以下を達成しました。

また、現在、車室内VOC低減について世界的に関心が高まっており、国際標準(ISO)や中国法規制など新たな規格や規制が制定されています。そのため、スズキでは、車室内VOC測定のための専用の恒温恒湿槽を新たに導入して、各規制に対応できる体制を整え、今後も各対象国のお客様に安全かつ快適な自動車を提供できるよう努めていきます。



新たに導入した恒温恒湿槽での車室内VOC測定の様子

2014年度 VOC室内濃度指針値以下を達成した車種例



アルト



エブリイ



ピターフ

※1 VOCは、シックハウス症候群(頭痛や喉に刺激を感じるなどの症状)の原因として考えられており、人体への影響が注目されています。

※2 (一社)日本自動車工業会では、2007年4月以降販売開始の新型乗用車及び、2008年4月以降販売開始の新型商用車に対して、厚生労働省指定13物質の車室内濃度を、全て指針値以下とする自主取り組みを進めています。

CSR

開発・設計での取り組み

関連リンク

■ トップメッセージ

■ ダイハツのビジネス

■ スモールカーだからアテできるアト

■ トップクラスの
燃費性能

■ 次世代車の
開発

■ リサイクル設計

■ 低エミッション
技術

■ 製品含有化学
物質の管理

■ [小さいクルマはエ
コ](#)

■ [ニュースリリース](#)

目標と実績

2014年度は、環境取組みプランごさい、資源有効利用の部品取外し性、材料分離・分別性向上への取組み、樹脂部品へのエコプラスチック(バイオプラスチック)、樹脂リサイクル材の使用技術の確立に取り組ましました。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン2011～2015年度
循環型社会の構築に向けた取組み > 開発・設計

項目	具体的な実施事項・目標など
資源の有効利用に 配慮したリサイクル 設計の推進	・ 資源有効利用のための部品取外し性、材料分離・分別性向上への取組み ・ 樹脂部品へのエコプラスチック(バイオプラ)、樹脂リサイクル材の2015年20%使用技術確立



第5次ダイハツ
環境取組みプラン

リサイクルしやすい車両開発

当社が加盟する(一社)日本自動車工業会のリサイクル設計ガイドラインに基づき、取り付け点数の削減、解体マークの設定などを実施し、リサイクルしやすい車両を開発しています。

■ [「使用済自動車への取組み」もご覧ください。](#)



トヨタグループ
オリジナル
「解体性向上マ
ーク」

リサイクルに適した材料の開発

リサイクルに適したプラスチックである熱可塑性樹脂の開発を進め、自動車製造に必要な材料の統合化を図り、材料種類の削減に取り組んでいます。

エコプラスチック(バイオプラスチック)の使用技術の確立

エコプラスチックとは、生分解性プラスチックと呼ばれ、製品が廃棄された後に、微生物の機能により完全に分解される性質を持ちます。また、資源の制約が危惧される化石燃料を使用せず、生物資源を使用することにより、CO₂を排出しないプラスチックとして期待されています。そのため、当社では、2015年度までに樹脂部品へのエコプラスチック使用技術の確立することを目指しています。

修理交換済みバンパーのリサイクル

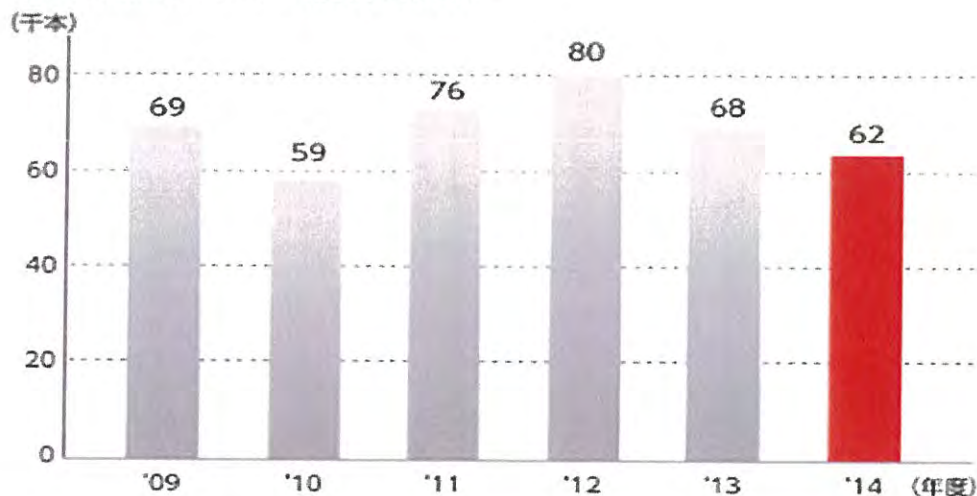
1992年度から販売会社で発生する修理交換済みバンパーの回収を近畿地区6府県の販売会社から開始し、1997年度から全国展開を始めています。

回収したバンパーは破砕・溶融・再ペレット化し、シート・アンダートレイ、エンジンアンダーカバーなどのダイハツ車の部品としてリサイクルしています。2014年度の回収量は約6万2千本でした。



修理交換済みバンパーの回収

■修理交換済みバンパーの回収本数推移



CSR

開発・設計での取組み

[トップメッセージ](#)
[ダイハツのビジネス](#)
[トップクラスの
燃費性能](#)
[次世代車の
開発](#)
[リサイクル設計](#)
[低エミッション
技術](#)
[製品含有化学
物質の管理](#)

目標と実績

自動車廃棄時に汚染が特に懸念される主要4物質(鉛、水銀、六価クロム、カドミウム)の削減については、(一社)日本自動車工業会の自主削減目標に沿い、取組みを行っており、2008年以降の新型車はすべて目標を達成しています。

また、2007年度には、「DAIHATSU グリーン調達ガイドライン」を発行し、サプライヤーと連携したサプライチェーン全体を通じた化学物質管理を推進しています。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度 環境保全と自然共生社会の構築に向けた取組み > 開発・設計

項目	具体的な実施事項・目標など
製品含有化学物質の管理充実	- 従来規制物質に加え、製品に含有される多様な化学物質管理の推進 - 環境負荷のより少ない物質への代替技術の開発と代替推進



第5次ダイハツ
環境取組み
プラン

車室内VOCの低減

近年、シックハウス症候群の一要因として問題視されているVOC(揮発性有機化合物)に対して、当社は、内装部品の素材などを見直すことで、2007年度発売の新型乗用車から、その放出量を厚生労働省が定めた室内濃度指針値以下とし、(一社)日本自動車工業会の自主目標を達成しています。

TOYOTA

環境への取り組み

CSR Web 目次

クルマ情報
テクノロジー
イベント

CSR・環境・社会貢献

企業情報
ニュース
投資家情報
採用情報

Global Website
Select Region

CSRマネジメント
トヨタ環境チャレンジ2050
海外事業体での環境取り組み

特産2015
環境マネジメント
環境データ

社会への取り組み
トヨタ環境取組プラン
環境展示会「エコプロダクツ」

環境への取り組み
低炭素社会の構築
循環型社会の構築

社会貢献活動
レポートライブラリ
環境保全と自然共生社会の構築

基本的な考え方
自動車リサイクル法に基づく公表事項

動画で紹介自動車リサイクルへの取り組み
リサイクル設計の推進

資源物の低減と資源の有効活用
資源有効利用の推進強化

自動車リサイクル法への対応推進

海外事例
クルマとリサイクル

【2014年度の主な取り組み】【開発・設計】
資源の有効利用促進に向けリサイクル設計を一層推進

【2014年度の主な取り組み】【開発・設計】

資源の有効利用促進に向けリサイクル設計を一層推進

車両解体性向上の取り組みを設計に反映

使用済み自動車の資源循環を推進するために、解体業者を実際に訪問し実情を調査した上で、解体しやすく分別しやすい構造を研究開発し、新型車両に積極的に採用しています。2012年6月にエアバッグ類一括動作処理のISO規格が制定されたのを受け、2014年1月に販売された「ヴォクシー／ノア」を頭出しに、以降の新型車やモデルチェンジ車はISO規格対応車に切り替え、作業性を向上させています。



車種によって異なる専用コネクタ位置をダッシュボード内側にある共通化されたOBDコネクタを利用して一括動作処理を行う

植物由来のエコプラスチックの開発・活用

トヨタでは、植物由来の樹脂であるエコプラスチック^{*}を、世界で初めてクルマ用途に開発しました。2013年8月に発売された新型「SAI」では、エコプラスチックを室内表面積の80%に採用しています。

また、「SAI」では樹脂リサイクル材も積極的に活用しており、リサイクルビジョンで目標とした「樹脂部品へのエコプラスチック、樹脂リサイクル材の20%使用技術」を2015年までに確立^{*}を、前倒して達成しました。

^{*}エコプラスチック：植物由来のため、成長時にCO₂を吸収、石油資源採掘時などのCO₂排出、石油資源の使用量削減にも貢献

「SAI」エコプラスチック採用部位

材料種類	植物系の原料	採用部位
射出成形材料	ポリ乳酸(PLA)	ツールボックス、カウルサイドトリム、ドアスカッフプレート、フィニッシュプレート
基材	ポリ乳酸(PLA)/ケナフ繊維	ドアトリムオーナメント
フォーム	ひまし油由来ポリオール	運転席クッションパッド
表皮材料	植物由来ポリエステル	天井、フロントビラーガーニッシュ、センタービラーガーニッシュ、リヤビラーガーニッシュ、サンバイザー
	ポリ乳酸(PLA)	トランクドアトリム、トランクトリム フロント/サイド/マット、リアランプサービスホールカバー
	植物由来ポリエチレンテレフタレート(PET)	シート表皮、フロアカーペット、パッケージトレイトリム

CSRマネジメント	格別2015	社会への取り組み	環境への取り組み	社会貢献活動	レポートライブラリ
トヨタ環境チャレンジ2050	環境マネジメント	トヨタ環境取組プラン	気候変動への対応	低炭素社会の構築	環境保全と自然共生社会の構築
海外事業体での環境取組	環境データ	環境賞授与会 【エコプロダクツ】	資源有効利用の推進強化	自動車リサイクル法への対応推進	海外事例
基本的な考え方	顧客で活用 自動車リサイクル への取組	リサイクル設計の推進	廃棄物の削減と 資源の有効活用	資源有効利用の推進強化	クルマとリサイクル

[2014年度の主な取り組み] [販売・リサイクル]

資源有効利用の推進強化

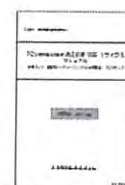
販売店・部品共販店で着実なリサイクル推進

【修理交換済みパーツの回収・リサイクルの推進】

全国の販売店、部品共販店では、従来より、バンパー、鉛バランスウェイトなど、修理交換済みパーツの回収や、タンクローリー車でのオイル運搬によるドラム缶の削減、中古部品販売等、車両の使用時にも販売店などで可能な限りのリサイクルを推進しています。

2014年12月に販売を開始した「MIRAI」も、市場に導入するに当たり、使用済みバッテリーや水素タンクなどの適正処理や再資源化が、安全かつ効率的に行えるよう自動車解体事業者向けに「適正処理関連マニュアル」を作成するなどして作業に当たれるよう、態勢を整えています。

「適正処理関連マニュアル」はこちら▶



FCV適正処理/回収・
リサイクルマニュアル

使用済みバッテリーのリサイクル促進

1997年12月に世界初の量産ハイブリッド乗用車「プリウス」を発売以来、トヨタは、独自の回収ネットワークを構築して使用済みバッテリーのリサイクルに取り組み、2015年3月末時点で約4万2,000台を回収し、全量リサイクルしています。ハイブリッドバッテリーには、ニッケル・コバルト・レアアースなどの貴重な資源が含まれています。トヨタは貴重な資源をもう一度新しいバッテリーに戻す、世界初となるCar to Carリサイクル技術を開発しています。

また、使用済みバッテリーは2020年代には数万個の発生が見込まれているため、使用済みバッテリーを再利用する技術も開発しました。修理交換用バッテリーとして再利用する技術、また太陽光発電用の定置式蓄電池への再利用です。

廃車のバッテリーを上手に再利用し、エコな再生エネルギー活用も進めています。再利用が終わった後は、金属素材リサイクルでもう一度新しいバッテリーに使います。

詳しくはこちら▶

HVモーターからのネオジム、ジスプロシウム回収

磁石には、レアアースの一種であるネオジムとジスプロシウムを使用しています。トヨタは、それらのレアアースを極力使わないモーターの研究開発を進めると同時に、Car to Carリサイクルについても、磁石メーカーと連携してネオジム、ジスプロシウムを抽出し、新品の磁石に循環させる世界初のリサイクルシステムをスタートしています。

2012、13年度には、関係会社の豊田メタル（株）、豊通リサイクル（株）が新エネルギー・産業技術総合開発機構の実証事業支援を得て、モーターから磁石分離を行う設備を導入し、リサイクル技術を確立。2012年2月以降、累計で磁石を17t回収しました。

こちらから動画をご覧ください▶



トヨタが目指す磁石のCar to Carリサイクル

ワイヤーハーネスの銅資源を、Car to Carリサイクル

電線や送電線に使われる銅資源は、可採年数があと40年程度と言われている中、新興国で送電線の需要が拡大しています。一方で、今後さらに普及が見込まれるハイブリッド車などモーターを搭載する次世代車でも銅は多く使われます。

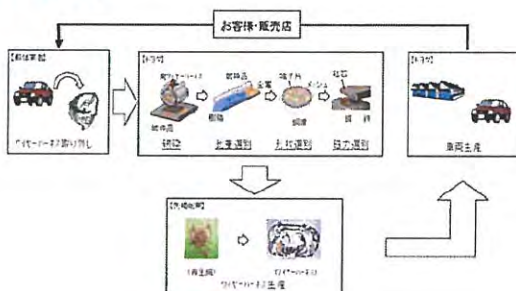
そのため自動車業界としては、銅を使用するワイヤーハーネスのリサイクルが大きな課題になっています。そこでトヨタは、矢崎総業（株）、豊田通商（株）、および同社と取引のある中部地区解体業者7社と連携し、Car to Carリサイクルの技術開発を進めてきました。

2011年に微少な不純物の混入を防ぐ世界初の機械式選別方法を開発。2013年からは、本社工場内の実証ラインで再生銅の少量生産を開始し、2014年3月に純度99.96%の銅を安定的に生産できるめどがつかしました。2013年4月以降、ワイヤーハーネスを累計で80t回収しました。

中部地区解体業者7社（順不同）

会社名	所在地
ニュー岩田(株)	愛知県一宮市三ツ井
城北自動車興業(株)	愛知県春日井市勝川町
(資)三利	愛知県豊田市市竹町
(有)森田車輛	愛知県半田市旭町
(株)山内商店	愛知県稲沢市片原一色町
小林商店	三重県津市安濃町
(有)丸大産業	長野県伊那市西春近

Car to Car リサイクルフロー



冊子の作成

TOYOTA

環境への取り組み

CSR・環境・社会貢献	CSRマネジメント	経営2015	社会への取り組み	環境への取り組み	社会貢献活動	レポートライブラリ
トヨタ環境チャレンジ2050	環境マネジメント	トヨタ環境取組プラン	低炭素社会の構築	循環型社会の構築	環境保全と自然共生社会の構築	
海外事業体での環境取組	環境データ	環境展示会『エコプロダクツ』	廃棄物の低減と資源の有効活用	資源有効利用の推進強化	自動車リサイクル法への対応推進	海外事例
基本的な考え方	動画で紹介自動車リサイクルへの取組	リサイクル設計の推進	廃棄物の低減と資源の有効活用	資源有効利用の推進強化	自動車リサイクル法への対応推進	海外事例
自動車リサイクル法に基づく公表事項	HVバッテリーリサイクル	適正処理関連マニュアル				
						クルマとリサイクル

クルマとリサイクル

明日のために今日・・・

限りある地球上の資源を有効に利用し、未来の子供たちがいつまでも豊かに暮らし続けていけるように、トヨタは、その実現のために資源循環の分野においても常に最先端の取り組みをしています。そして社会・地球の持続可能な発展に貢献します。



トヨタのリサイクルへの取り組みをわかりやすくまとめた冊子『クルマとリサイクル』はこちら ▶



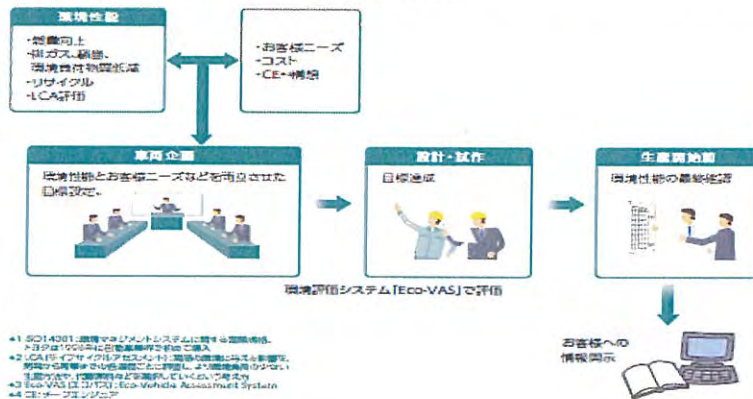
はじめに
クルマのライフサイクル全体を考えた資源とリサイクル
具体的な取り組み内容
開発・設計
・ 環境を考慮した開発・設計
・ 解体しやすい車両構造
・ リサイクル以外の取り組み内容例
生産・物流
・ 資源有効利用の推進
販売
・ 販売段階でのリサイクル
廃棄
・ 一般的なクルマのリサイクルの概要
・ 使用済自動車シュレッダーダストのリサイクル
・ リサイクル研究
・ レアメタル・レアアースの資源循環
国内リサイクル法対応
海外リサイクル法対応
トヨタグループのこれまでの取り組み

具体的な取り組み内容

開発・設計

環境を考慮した開発設計

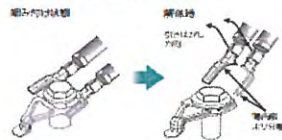
トヨタでは1999年に開発設計部門に自動車業界で初めてISO14001^{※1}を導入、リサイクル分野では車両開発時にリサイクル性を事前評価をしてきました。2005年からは、環境マネジメント3原則を目的に、車両の全開発プロセスを通じて、LCA^{※2}(ライフサイクルアセスメント)の考え方を導入した統合的評価システム「Eco-VAS^{※3}」を導入しています。



開発・設計

解体しやすい車両構造

■ワイヤーハーネス ブルタブ式アース端子部採用



■ワイヤーハーネス配置の工夫 ワイヤーハーネスが他部品に干渉することなく 引き剥がすことができます。



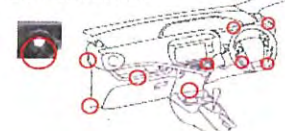
■「解体性向上マーク」 の採用

解体作業のきっかけとなる
ポイントに「解体性向上マ
ーク」を付けました。



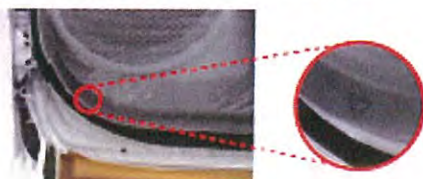
■インストルメントパネルの取外し

V字モンの設置によりインパネ部分を強く引っ張ると容易に
取り外せるようにしています。



■ドアトリムの引き剥がし

従来より引き剥がし荷重を30%低減できるポイントを
割り出し、解体性向上マークを付けました。



■ハイブリッド車用バッテリーの 重量部品の取外し

プリウスからさらに部品の取外し時間を削減。
新たに解体性向
上マークを付け、
重い部品をバラ
ンスよく吊り出せる
ようにしました。



リサイクル以外の取り組み内容例

植物由来プラスチックの開発・活用拡大

トヨタはリサイクル以外にも地球温暖化防止のためにCO₂排出量を削減しています。

石油系プラスチック

植物由来プラスチック

- ・地球温暖化防止のためにCO₂排出量を削減
- ・石油資源の活用量を削減に貢献しています

植物から作ったプラスチックを
クルマに使えるよう研究したんだよ

■エコプラスチックのCO₂削減概念

■自動車への採用実績

2003年5月	「ラウム」にエコプラスチック採用	→	エコプラスチック®を自動車に採用	世界初
2011年1月	「CT200h」に新エコプラスチック採用	→	さとうさび由来のバイオPET®を使った新エコプラスチック®	世界初
2011年11月	「SAI」内装表皮に新エコプラスチック採用 内装部品の生産機全体の80%に到達	→	従来のエコプラスチックでは困難であった部分にも採用 部品コストも含めて石油系プラスチックと同等のレベルを確保。	

量産車で採用!!

高い耐摩耗性能が必要な部分
...シート表皮、フロアカーペット など

SAI



CT200h



《SAIにエコプラスチックの採用部位》



《SAIで新エコプラスチックの採用部位》



さとうさび

※1 エコプラスチックはトヨタが独自開発した、一般に利用可能なプラスチックとは異なる。耐摩耗性、耐熱性、耐衝撃性など向上させた植物由来プラスチックと同等の性能を確保している。

※2 バイオPETは、さとうさび由来の原料の一部である。エコプラスチックは、さとうさび由来の原料の一部である。エコプラスチックは、さとうさび由来の原料の一部である。

※3 エコプラスチックは、耐摩耗性、耐熱性、耐衝撃性など向上させた植物由来のプラスチックとは異なる。

販売

販売段階でのリサイクル

廃バンパーを販売店から回収し、樹脂再生

廃バンパーは容易にリサイクル可能なポリプロピレンを使用しているため、全国のトヨタ販売店を通じて、積極的に回収しています。

バンパーのリサイクルで培った技術を開発させ、使用済自動車バンパーを原料とするリサイクル材を開発しました。

- バンパー付着の砂など異物の徹底除去
- きめ細かな成分調整によって品質を確保
- デフレクターに採用を開始



エンジンルーム用デフレクター

さらに、2013年にエコプラスチック・再生樹脂材を樹脂部品全体の20%に使用できる技術を開発しました。

廃バンパーからの再生樹脂材の採用拡大に向けた新たな技術開発

- 対象部品を決めて廃排をフォロー
- 耐衝撃性を低下させる塗膜の除去など



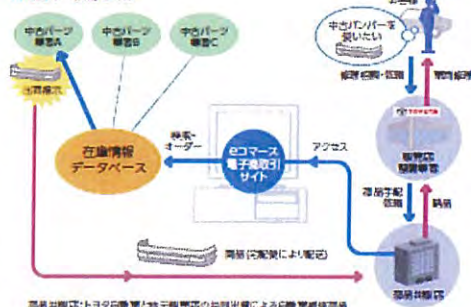
中古部品の利用拡大

中古部品の利用拡大、リビルト部品の供給など、部品の有効活用のために、eコマース(電子取引)を活用した中古部品の取り扱いを2001年から全国で展開しています。

■リビルト部品*1と新品部品の供給実績概算(2012年度)

部品名称	供給台数	
	中古車庫・リビルト部品	新品(要費)
リビルト部品		
AV/アトランスミッション	3,775	99
パワーステアリング	9,908	4,721
トルクコンバーター	3,753	5,766
中古車庫	46,135	—

■eコマースのしくみ



※1 リビルト部品：分解・洗浄した上で、必要に応じて部品を交換するなどの工程を経た部品

樹脂のリサイクル研究

樹脂のリサイクルの更なる拡大を図る上で廃車から回収した部品で自動車の機能部品に再利用出来ないか検討しています。

例) 廃車バンパー材 → ボデー機能部品に再利用
また、廃車バンパー材 → バンパーの様なリサイクル資源に向け、研究開発を進めています。



自動車部品写真

ハイブリッド専用バッテリーの取外しおよび回収処理技術の研究

使用済みとなったハイブリッド専用バッテリーユニットは基本的に高電圧状態にあり、取外し作業中に接触した場合、スパークや発火、液漏れ事故の原因となる為、安全な取外しが必要です。そのため、日本EV機構と協力し、ハイブリッド専用バッテリーの適切で安全な取外し講習会を全国で実施しています。



ハイブリッド専用バッテリー取外し技術の講習会

また、トヨタ自動車(株)公式企業サイト

<http://www.toyota.co.jp/> でも

ハイブリッド専用バッテリーの解体・取外しマニュアルを公開しています。



レアメタル・レアアースの資源循環

近年、自動車はモーターや電子部品を多く使用するようになりました。特にハイブリッド車ではバッテリーやモーターなど、従来の車に比べて希少金属「レアメタル」*1や「レアアース」*2を使った部品が増えていきます。



トヨタは、お客様によりクルマを安定的にお届けするために、希少金属の対応に取り組んでいます。

資源リスク

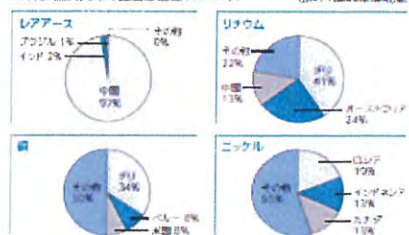
- 回収率やが低い
- 産出量が集中
- 暴落や政治的動向の影響を受けやすい
- 価格の乱高下が顕著

↓
今後の自動車生産・販売に大きな影響を与える要因の一つ

対応策

- 資源リスクがある金属の使用量削減
- 新たなルートの開拓による安定調達
- 都市鉱山からの資源確保

■ 非鉄金属資源の上位産出国(2009年)



- *1 レアメタル: 入手しにくい金属。リチウム、コバルト、ニッケルも該当
- *2 レアアース: 電石製造、鉄鋼の生産に必要。すべてレアメタルに含める
- *3 回収率: 資源を生産している国や地域が経緯で異なるため異なる

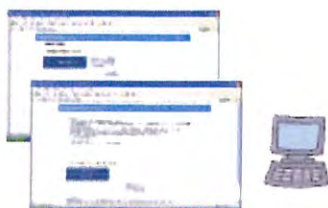
COPPER BREAK 元素周期表

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	H 1.008																	He 4.003
2	Li 6.941	Be 9.012											B 10.811	C 12.011	N 14.007	O 15.999	F 18.998	Ne 20.180
3	Na 22.990	Mg 24.305											Al 26.982	Si 28.086	P 30.974	S 32.06	Cl 35.45	Ar 39.948
4	K 39.098	Ca 40.078	Sc 44.956	Ti 47.88	V 50.942	Cr 51.996	Mn 54.938	Fe 55.845	Co 58.933	Ni 58.69	Cu 63.546	Zn 65.38	Ga 69.723	Ge 72.64	As 74.922	Se 78.96	Br 79.904	Kr 83.80
5	Rb 85.468	Sr 87.62	Y 88.906	Zr 91.224	Nb 92.906	Mo 95.94	Tc 98.906	Ru 101.07	Rh 102.91	Pd 106.37	Ag 107.87	Cd 112.41	In 114.82	Sn 118.71	Sb 121.76	Te 127.6	I 126.91	Xe 131.29
6	Cs 132.91	Ba 137.33	La 138.91	Hf 178.49	Ta 180.95	W 183.84	Re 186.21	Os 190.23	Ir 192.22	Pt 195.08	Au 196.97	Hg 200.59	Tl 204.38	Pb 207.2	Bi 208.98	Po 209	At 210	Rn 222
7	Fr 223	Rg 261																
	La 138.91	Ce 140.12	Pr 140.91	Nd 144.24	Pm 144.91	Sm 150.36	Eu 151.96	Gd 157.25	Tb 158.93	Dy 162.50	Ho 164.93	Er 167.26	Tm 168.93	Yb 173.05	Lu 174.97			

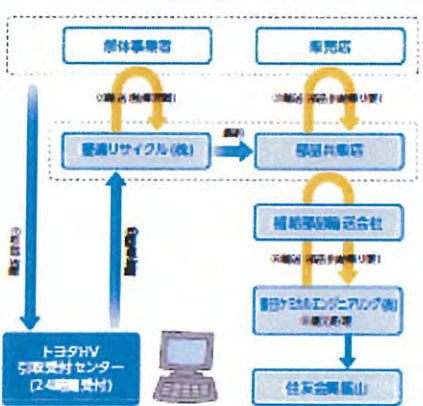
レアメタル・レアアースの資源循環

従来、バッテリーの回収は、トヨタ・ハイブリッド専用ネットワークを構築し、トヨタHV専用回収センター（※）として全国から回収依頼を受け付けています。このシステムによって、使用済みバッテリーの回収率が目標（※）となりました。（2010年度実績）

また、このシステムは、トヨタの修理用交換部品をお客さまに提供し、修理への負担を多くすることで、CO₂排出量を削減しています。今後は、レアメタル・レアアースの資源循環システムを構築する予定です。



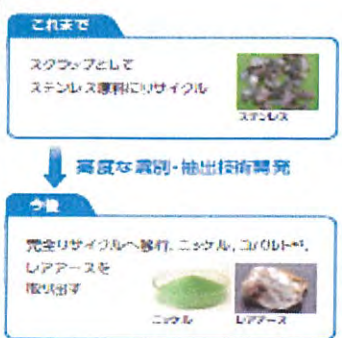
専用ネットワーク全体の概要



※1: Hybrid Vehicle ハイブリッド車

バッテリーに含まれるニッケル^{※1}のリサイクル

トヨタは、使用済みニッケル水素バッテリーから、ニッケルを抽出し、バッテリー原料として再資源化する世界初の「バッテリー to バッテリー」リサイクル事業を、2010年10月より、関係各社と共同で、開始しました。希少金属の完全リサイクルは最終目標と見込んでいます。



※1: ニッケル・レアアース
※2: 廃棄物処理法に基づき、廃棄物の処理と、資源の有効利用の両面から資源と見做すこと
※3: コバルト・マンガン

レアメタル・レアアースの資源循環

レアアースの資源循環

ハイブリッド等の駆動モーターなどに使用される磁石には、レアアースの一種であるネオジムとジスプロシウム^{*1}が欠かせません。

トヨタの対応

レアアースを強力使わない
モーターの開発

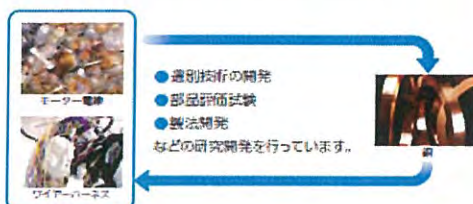
磁石のCar to Carリサイクルの
システム開発

■トヨタが目指す磁石のCar to Carリサイクル



銅の資源循環

HVや電気自動車では、ワイヤーハーネス(電線等)に加え、モーター・電線・バッテリー電線などにも銅が使用されています。



*1 ネオジム・ジスプロシウム(強い磁力を持った永久磁石を生産するために使用されるレアアースの一種)

銅・アルミ・レアメタル・非鉄金属の資源循環

リチウムバッテリーはニッケル水素バッテリーに比べて少ない金属資源で同じ容量のバッテリーを作ることができます。

トヨタではリチウムバッテリーからもニッケル水素バッテリーと同じようにレアメタル・非鉄金属などをリサイクルできる技術を開発しています。



リチウムバッテリー

超硬製品屑(タングステン)のリサイクルループ

- 住友電工/トヨタが協力し、世界初・最先端の超硬製品屑からのタングステン(レアメタル)リサイクルの国内実証システムを他社に先駆け事業として確立しました。
- 超硬製品屑からタングステンの100%回収・リサイクルを達成しました。
- 現在、活動をトヨタグループへ展開中(16社 展開済)です。



環境への取り組み

クルマ情報	CSRマネジメント	特徴2015	社会への取り組み	環境への取り組み	社会貢献活動	レポートライブラリ
テクノロジー	トヨタ環境チャレンジ2050	環境マネジメント	トヨタ環境戦略プラン	低炭素社会の構築	循環型社会の構築	環境保全と自然共生社会の構築
イベント	海外事業体での環境取り組み	環境データ	環境展示会『エコプロダクツ』			
CSR・環境・社会情報	基本的な考え方	【動画で紹介】自動車リサイクルへの取り組み	リサイクル設計の推進	廃棄物の削減と資源の有効活用	資源有効利用の推進強化	自動車リサイクル法への対応推進
企業情報						
ニュース						
投資家情報						
採用情報						
Q	自動車リサイクル法 （リユース法）の概要	HVバッテリー （リユース法）	適正処理 （リユース法）			

動画で紹介 自動車リサイクルへの取り組み



はじめに

トヨタでは、クルマが生まれてから廃棄されるまでのライフサイクル全体でリサイクルを考え、資源循環を推進しています。Car to Car リサイクルのバリューチェーン構築など、循環型社会の構築に貢献していきます。



シュレッダー処理 ASRリサイクル

1970年に自動車メーカーとして世界で初めて設立したシュレッダー会社の「豊田メタル株式会社」では、使用済車のシュレッダー処理やASRのリサイクルを行っています。

シュレッダー処理 ASR



廃オイル・HV電池処理

1973年設立の「豊田ケミカルエンジニアリング株式会社」では、同様の廃正処理を行っている他、ハイブリッド車の使用済ニッケル水素電池から高純度のニッケル素材を効率的に取り出しています。

廃オイル・HV電池処理



触媒・HV電池回収

1985年設立の「豊田リサイクル株式会社」は、国内の15の拠点を通じて、触媒、HV電池の回収ネットワークを構築しています。

触媒・HV電池回収



易解体性設計

車が使用済となった際、容易に解体でき、資源を回収しやすくする「トヨタ易解体性設計」を開発段階で新車開発に取り込んでいます。

易解体性設計



アルミリサイクル

トヨタの工場に隣接する「豊通メタルテックテクノロジー株式会社」では、トヨタの工場と市場から回収したアルミ屑を溶かしたアルミ原料をそのままトヨタの工場へ供給し、生産・輸送のエネルギーを節約しています。

アルミリサイクル



工場発生端材リサイクル

クルマの製造工程で発生する鋼板などの端材は、グループ企業の製鉄会社である愛知製鋼で再び金属製品にリサイクルされています。

工場発生端材リサイクル



タングステンリサイクル

トヨタは、2010年に超硬工具等の再生メーカーである住友電気工業株式会社などと連携し、廃棄された超硬工具からタングステンをリサイクルするシステムを確立しました。

タングステンリサイクル



バンパーリサイクル

トヨタは、全国のトヨタ販売店で修理交換時に発生する廃バンパーを回収し、材料メーカーの小島屋建設株式会社と共同開発した技術で、リサイクルを進めています。

バンパーリサイクル



中古部品システム

トヨタグループでは、全国のトヨタ部品供給網が中古部品ネットワーク事業者の在庫情報を確認し、発注できる仕組みを2001年に構築しました。

中古部品システム



自動車リサイクル研究所

2001年に設置した、自動車メーカーとして世界初のリサイクル専門外部研究機関である「自動車リサイクル研究所」では、クルマのリサイクル技術の開発や、クルマの効率的な解体工法や工具の開発を行っています。

自動車リサイクル研究所



ワイヤーハーネスリサイクル

枯草が懸念される銅が使われているワイヤーハーネスについて、部品メーカーの矢崎総業株式会社と、豊田通商の取引先の「中部地区解体事業者」などと協力して、世界初のCar to Carリサイクル技術を開発しました。

ワイヤーハーネスリサイクル



モーター磁石リサイクル

トヨタでは、ハイブリッド車のモーターの磁石からレアアースを再生するために、自動車リサイクル研究所、豊田メタル、豊通リサイクルと協力し、磁石等の回収技術を開発しました。

モーター磁石リサイクル

NISSAN MOTOR CORPORATION



会社情報 | ニュース・イベント | **CSR・環境・社会活動** | 投資家の皆さまへ | ブランド・プロダクト | 日産のクルマづくり

環境への取り組み



TOP > 環境への取り組み > クルマでの取り組み > リサイクルへの取り組み

環境への考え方

・ニュースリリース

・クルマでの取り組み

- ・長期目標とロードマップ
 - ・車種別環境情報
- ・ゼロ・エミッションモビリティの推進
 - ・電気自動車
 - ・燃料電池車
- ・燃費の向上
 - ・ハイブリッド車
 - ・クリーンディーゼル車
- ・排出ガスのクリーン化
- ・車両の軽量化

・希少資源の削減

・車室内VOC削減

・リサイクルへの取り組み

- ・開発時の取り組み
- ・生産時の取り組み
- ・サービス時(販売店)の取り組み
- ・使用済み時の取り組み
- ・自動車リサイクル法への対応

・環境負荷物質の低減

・LCA

・工場での取り組み

・販売店での取り組み

・オフィスでの取り組み

・サプライヤーとの取り組み

・社会とともに

・環境コミュニケーション

・環境データ集

リサイクルへの取り組み

小 中 大 PRINT

新興国の経済発展に伴い鉱物資源の需要が急速に拡大し、この状況が継続すれば2060年には現時点で確認済みの地下鉱物資源がすべて採掘されてしまうという予測も出ています。また現在稼働中の採掘現場や新たな探査現場の一部は、生態系の保全価値が高い地域に位置しており、採掘時の表土掘削や森林伐採、廃水などが与える環境への影響が懸念されています。

こうした課題に対応しながらお客さまにこれからもクルマを提供していくために、日産は従来取り組んできたクルマの生産過程で投入する資源の削減といった資源の利用効率の向上だけでなく、再生可能な資源や再生材の採用を促進していきます。特に再生材については、「一度採掘した天然資源を、品質を維持しながら活用し続けることで環境負荷を最小にする」という考えに基づき、2016年度までにクルマ1台当たりにおける再生材の使用率を55%まで引き上げることを目標に定めています。

クローズド・ループ・リサイクルの仕組みを拡大

クローズド・ループ・リサイクルとは、生産時に発生した廃棄物、スクラップや、回収した自社の使用済み製品を、同じ品質の部品材料として再生し、再び自社製品の部品に採用する手法です。この手法により、同じ材料を繰り返し使用できるようになり、製品ライフサイクルにおけるCO₂排出と環境負荷を大幅に低減させることができます。

特に日産では、クルマの材料として占める割合が高く、かつ天然資源採掘時の環境への影響が大きく、材料製造時や廃棄時に多くのエネルギーを要する鉄、アルミニウム、樹脂といった3つの材料のクローズド・ループ・リサイクルに注力しています。鉄とアルミニウムは、



クローズド・ループ・リサイクル

生産時に発生する端材を最大限に活用し、発生した端材をビニールハートアークと溶かしながら回収し、自動車用の材料に再生することに努めています。さらに使用済み自動車のアルミロードホイールの回収・再生利用を推進しています。2013年度は、約2,700トンのアルミホイールを回収しています。樹脂については、工場内で発生する塗装済みバンパーのスクラップを、塗装工場の塗装済みバンパー再生工程で塗膜を除去して再生しています。これらは新車用のバンパーに生まれ変わり「日産リフ」をはじめ、多くの新車に使われています。また、販売会社で交換されたバンパーを再生資源として回収し、アンダーカバーなどの部品の材料として採用しています。

・バンパー回収量

クローズド・ループ・リサイクル 具体的な取り組み

アルミロードホイールの再生利用

日産は、使用済み自動車から回収したアルミロードホイールを、日産の工場内で材料として再生し、高品質のサスペンション部品等へ採用することを可能にしました。これによりバネ・材料の使用を削減しています。従来から、廃アルミニウム材はエンジンをはじめとして、幅広くアルミニウム部品としてリサイクルされていましたが、全国のリサイクル事業者で日産のアルミロードホイールのみの分別回収を徹底して行うことにより、より高いグレードのアルミニウム部品に再生利用しています。

・テクニカルノート



アルミロードホイールの回収



溶解(横浜工場)



サスペンション部品
(スカイラインV35)



使用済みPETボトルの再生利用

【使用済みPETボトルの繊維を用いた部品を採用】

日産は再生PET（ポリエステル）の細径繊維化の技術開発に成功し、使用済みPETボトルの繊維をダッシュならびにフロアインシュレーターの吸音層の主成分として再生利用しています。



【PETボトルのキャップを回収し自動車部品に再生利用】

PETボトルのキャップはクルマの部品にも多く使用されているポリプロピレンという樹脂からできています。そこで日産は、飲み終わったペットボトルのキャップをクルマの材料として再生する仕組みを協力会社と連携して構築し、日本国内の事業所および一部の関連会社からキャップを回収し、クルマの部品材料として再生利用しています。



環境への取り組み

TOP > 環境への取り組み > クルマでの取り組み > 希少資源の削減

環境への考え方

ニュースリリース

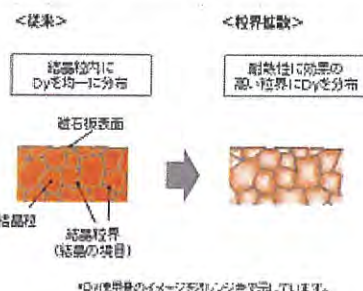
クルマでの取り組み

- 長期目標とロードマップ
 - 車種別環境情報
- ゼロ・エミッションモビリティの推進
 - 電気自動車
 - 燃料電池車
- 燃費の向上
 - ハイブリッド車
 - クリーンディーゼル車
- 排出ガスのクリーン化

希少資源の削減

ハイブリッド車や電気自動車(EV)は、製品ライフサイクルでCO₂排出量がガソリン車に比べて少ない一方、電動化に必要な部品にはレアアースと呼ばれる希少資源が使用されています。レアアースは資源の偏在や需給バランスによる価格変動が懸念されており、その使用量削減が課題となっています。

2012年、日産はレアアースマグネットのサプライヤーと協働し、レアアースのひとつであるジスプロシウム(元素記号:Dy)を従来比で40%削減したEV用モーターを開発、11月にマイナーチェンジした日産リーフIIに採用しました。EVなどの電動車両用モーターには、その小型化および高性能化に必要な高い磁力を発揮できるNd-Fe-B磁石(以下、ネオジム磁石)を使用しており、ジスプロシウムはネオジム磁石の耐熱性を高めるために添加されています。これまでは、ネオジム磁石全体にジスプロシウムが均一に分布されるよう添加していました。今回開発したモーターでは、粒界拡散技術を採用し、従来と同等の耐熱性を確保しながらジスプロシウムの使用量を40%削減することが可能となりました。ネオジム磁石の耐熱性を高めるためには、磁石の結晶粒界(結晶の境目)にジスプロシウムを分布させることが効果的であり、粒界拡散とはその特性に基いた技術です。今後ハイブリッド車用にもジスプロシウムを削減したモーターを開発し採用していきます。また駆動用モーター以外の部品では、ジスプロシウムの使用量が最終的にゼロとなるよう、開発を進めています。



*Dy使用量のイメージをオレンジ色で示しています。



環境への取り組み

TOP > 環境への取り組み > カルマでの取り組み > **車室内VOC削減**

+ 環境への考え方

+ ニュースリリース

+ カルマでの取り組み

+ 長期目標とロードマップ

+ 車種別環境情報

+ ゼロ・エミッションモビリティの推進

+ 電気自動車

+ 燃料電池車

+ 燃費の向上

+ ハイブリッド車

+ クリーンディーゼル車

+ 排出ガスのクリーン化

+ 車両の軽量化

+ 希少資源の削減

+ **車室内VOC削減**

+ リサイクルへの取り組み

+ 環境負荷物質の低減

+ LCA

車室内VOC削減**自主的な基準を設定して削減**

VOC(Volatile Organic Compounds)とは、揮発性有機化合物のことで、ホルムアルデヒドやトルエンなどの常温で揮発しやすい有機化合物を指します。

日産は、車室内のVOCを低減するため、シートやドアトリム、フロアカーペットなどの部材や接着剤の見直しを推進しています。

具体的には、2007年7月以降、市場に導入した新型車から、自主的な基準値を満足するよう、削減を進めています。

車室内VOCについての詳細は、下記をご覧ください。

+ 社団法人 日本自動車工業会

小 中 大



+ PRINT



車室内VOC濃度を厚生労働省の規制値以下に低減しているブルーバードシルフィ

+ ページトップへ



DAKAR RALLY

お問い合わせ

検索ワードを入力



商品情報

販売会社検索

ご購入サポート

アフターサービス

企業情報

IR情報

CSR

採用情報

ホーム > CSR > 環境報告 > 環境活動レポート > 製品・サービス > 3Rを通じた資源管理の推進 > **リサイクル性を考慮した製品設計**

トップメッセージ

特集

CSRマネジメント

社会性報告

環境報告

> 特集

> 環境マネジメント

> **環境活動レポート**

> 製品・サービス

> モノづくり

> その他取り組み

> 環境検査マップ

> 環境活動の沿革

> 第三者からの意見

環境サイトデータ

GRIガイドライン対照表

ISO26000対照表

よくあるご質問

年次報告バックナンバー

環境報告

リサイクル性を考慮した製品設計

> 印刷用 (PDF 624KB)

日野自動車は1990年代初頭より、リサイクル性を考慮した製品開発、設計に取り組んでいます。98年には「自主行動計画」を策定し、リサイクル率等の具体的数値を掲げ、活動の強化を図ってきました。また近年の国内外の環境負荷物質規制に対応すべく、早期の削減に取り組んできました。

リサイクル材料の使用

製品の一部に再生フェルト、廃木材(ハードボード)、樹脂バンパー回収品などリサイクル材を使用することで、資源の有効利用に貢献しております。



バッテリーカバーに樹脂バンパー回収品を使用

リサイクル性を考慮した材料の採用

インパネやバンパーグリルなど樹脂部品について材料の統合化や無塗装の高光沢樹脂を採用するなどリサイクルしやすい材料を製品開発段階で取り込むようにしております。



無塗装高光沢樹脂のバンパーグリル

部品解体性の向上

製品の部品解体性を考慮し、固定クリップの樹脂化やビス締め点数の削減を図っております。



ビス締め点数の削減

これまでのリサイクル設計採用実績

リサイクル設計	使用先	2000年	2005年	2010年
リサイクル材料の使用				
・ 再生フェルト	・ フロアマット			
・ 再生ウレタン	・ シートクッション			
・ 廃木材	・ 室内トリム			
・ ケナフ	・ 荷台おもり板			
	・ 室内トリム			
・ 樹脂バンパー回収品	・ バッテリーカバー			
リサイクル性を考慮した材料の採用				
・ 樹脂部品の材料統合	・ ガーニッシュ			
	・ ドアトリム			
・ 高光沢樹脂	・ ドアガーニッシュ			
	・ バンパーゲリル			
部品解体性の向上				
・ 固定クリップ樹脂化	・ インパネ			
・ ビス締め点数削減	・ ホイールハウス固定クリップ			

環境

- 環境ビジョン
- 環境マネジメント
- 環境に配慮したクルマ
- 工場・オフィスの取り組み
- 物流の取り組み
- 販売の取り組み
- 自動車リサイクル**
- 環境コミュニケーション
- 海外での取り組み
- 環境データ
- ライブラリー
- 環境用語集

・自動車リサイクル法

自動車リサイクル

| 自動車リサイクルの流れ | リサイクル配慮設計 | 環境負荷物質の削減 | 車室内VOCの低減 | 使用済み自動車(ELV) |

自動車リサイクルの流れ

自動車リサイクル法では、自動車が使用済となった場合に、シュレッダーダスト、エアバッグ類のリサイクルとフロン類の処理が行われます。詳細は、自動車リサイクルをご覧ください。



リサイクル配慮設計の推進

当社では、限りある資源を有効に活用していくために、リサイクルを考慮したクルマづくりを推進しています。

ワイヤリングハーネス類の解体性向上

ワイヤリングハーネスには多くの銅が使用されているため、シュレッダー処理前にこれらが使用済み自動車より回収できれば、鉄と銅の分別が進み、資源の利用価値も上がります。

当社では、短時間で効率よく回収できるハーネスレイアウトや構造について研究を行っています。「5代目レガシィ(2009年国内発売)」以降の新型車には、これらの成果を盛り込んでいます。



材質表示の改善

部品材料のリサイクルは、その材質確認が重要です。
当社は業界ガイドラインに先駆け、1973年から樹脂部品の材質表示を行っています。

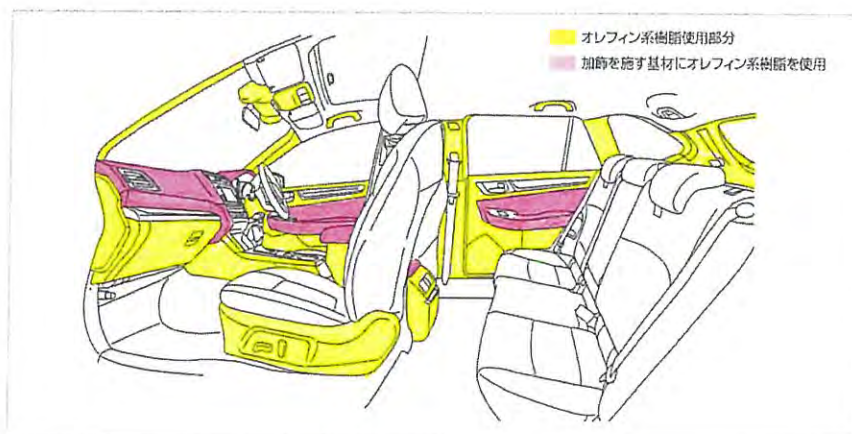
以前は目立たない裏面に表示し、部品を分解しないと材質が確認できませんでしたが、リサイクルする際に分解作業なしで部品を材質で仕分けて、作業を効率化するように表示位置を改善しました。

現在、スバル全車種のバンパーに実施しています。



リサイクルしやすい材料の採用

新型車・モデルチェンジ車のほとんどの内外装樹脂材に、リサイクル性に優れたオレフィン系樹脂を使用しています。
今後も積極的に採用していきます。



環境負荷物質の削減

当社では自動車の環境負荷低減にも積極的に取り組んでいます。
開発車の日本自動車工業会の削減目標を達成すると共に、鉛・水銀の更なる削減や、臭素系可燃剤等の環境負荷物質の代替を進めています。

削減目標／日本自動車工業会の自主行動計画

削減物質	目標(実施時期)	削減内容
鉛	2006年1月以降	1996年比、1台あたりの使用量1/10以下
水銀	2005年1月以降	一部(ディスチャージヘッドライト、液晶パネルなどごく微量に含有)を除き、使用禁止
カドミウム	2007年1月以降	使用禁止
六価クロム	2008年1月以降	使用禁止

車室内VOCの低減

人体の鼻、のどなどへの刺激の原因とされるホルムアルデヒド、トルエン等の揮発性有機化合物を低減するために、車室内の部材や接着剤の見直しに取り組んでいます。

「レガシィ」「レヴォーグ」「インプレッサ」「フォレスター」「エクシーガ」「BRZ」は、厚生労働省が定めた指定13物質について、室内濃度指針値を下回るレベルに低減し、日本自動車工業会自主目標*を達成しています。

今後もVOC低減を進め、さらなる車室内環境の快適化に努めていきます。

*自主目標: 日本自動車工業会が発表した2007年度以降の新型乗用車(国内生産、国内販売)に対する「車室内のVOC低減に対する自主取り組み」にて、厚生労働省が定めた13物質について、室内濃度を指針値以下にするというもの

HONDA
The Power of Dreams

・クルマ ・バイク ・汎用製品 ・モータースポーツ ・テクノロジー ・企業情報

CSR・環境・安全

持続可能な社会の実現に向けたHondaの企業活動をご紹介します。

CSR

サステナビリティの考え方や具体的な取り組みなどHondaの企業活動全般をご紹介します。

環境への取り組み

基本姿勢や環境情報をご紹介します。映像ライブラリーや子ども向けの環境情報もご覧いただけます。

安全への取り組み

Hondaの「安全」に関わる基本姿勢やクルマ・バイクの技術や装備などをご紹介します。

社会活動

「地球環境を守る活動」や「子ども達の育成支援活動」など、地域の皆さまと共に行っているさまざまな活動をご紹介します。

交通安全への取り組み

Hondaの安全運転普及活動の様子や安全運転に関する啓蒙・情報などをご紹介します。

廃棄段階のリサイクル

クルマ、バイクの廃棄段階におけるHondaの取り組み情報をご紹介します。

HONDA
The Power of Dreams

・クルマ ・バイク ・汎用製品 ・モータースポーツ ・テクノロジー ・企業情報

廃棄段階のリサイクル

自動車リサイクル法 》 3品目の具体的な取り組み

TOPページ

自動車リサイクル法

トップページ

自動車リサイクル法のしくみ

3品目の具体的な取り組み

リサイクル料金について

車種別リサイクル料金一覧

解体事業者向け情報

再資源化等の状況

二輪車リサイクル自主取り組み

電気自動車・ハイブリッド車バッテリーリサイクル

EDLC MODULE (キャパシタ)の強制放電

CNG 容器のくず化処理

お知らせと更新情報一覧

お問い合わせ先一覧

サイトマップ

四輪車環境仕様インデックス

グリーン購入法適合車種一覧

自動車メーカーに課せられたフロン類、エアバッグ類の回収・再資源化、およびシュレッダーダストの再資源化を実施するため、Hondaでは、関係事業者、自動車工業会・指定法人の協力のもと、下記のような取り組みを積極的に進めています。

フロン類

カーエアコンに充填されているフロン類を大気中に放出することなく、適正に処理するシステムを構築し、一般社団法人自動車再資源化協力機構に「回収・運搬・破壊処理」の一連の業務を委託して進めています。

一方、フロン充填量の削減や、フロンを使わないエアコンの開発など、今後の新型車に対しても積極的な展開を図っていきます。

フロン類の抜き取り作業

エアバッグ類

安全装置であるエアバッグを展開させるためのインフレーター（ガス発生装置）を適正にリサイクルすることが必要です。リサイクルの手法としては、インフレーターを車体から取り外して指定した施設でリサイクルする方法と、使用済み自動車に装着したまま車の中で展開してリサイクルする2つの方法があります。どちらの方法で実行するかは、解体事業者にお任せすることになりますが、Hondaはツールや設備の開発を行いながら、事業者の方々で協力しつつ、車上展開によるリサイクルを推奨していきたいと考えています。

また、車上展開する際に、数多く装着されているエアバッグを1つずつ展開するのではなく、1回で同時に展開できるシステムを'98年モデルより適用し、現在ほとんどのHonda車が、このシステムを装備しています。これにより、解体事業者の処理作業の手間が大きく削減できるようになります。これら一連の取り組みを自動車再資源化協力機構に委託、協力して進めています。

エアバッグ車上展開作業

● グリーン購入法適合車出荷台数

● 環境への取り組み

● 公益財団法人自動車リサイクル促進センター

● 一般社団法人自動車再資源化協力機構

● 豊通リサイクル株式会社

*「フロン、エアバッグの業務委託先」は、こちらをご覧ください。

▶ 自動車再資源化協力機構HP

■ シュレッダーダスト(ASR)

使用済み自動車は、解体工程を経て破砕工程でシュレッダー設備にかけられ、金属類と分離されて残ったものがASRであり、自動車リサイクル法施行以前は、ほとんどが埋め立てられていました。法の施行後は、このASRを自動車メーカーが引を取ってリサイクルを進めています。リサイクルを効率的、確実に行うために、Hondaはトヨタ自動車、ダイハツ工業、日野自動車と共同で、THチームを作り活動を展開しています。

ASRのリサイクルは設備によって多くの手法があり、リサイクル率とリサイクル費用のバランスを取りつつ、お客様の費用負担を削減すべく取り組んでいます。

また、ASRのリサイクル率は段階的な向上が法律で設定されており(2005年30%、2010年50%、2015年70%)、これらを遵守し早期展開を図ります。(2007年度77.8%早期達成済み)一方、新型車においては、ASRの発生量を減らすように軽量化を図り、燃焼時に有害物質を出さないような材料開発を積極的に進めています。



シュレッダーダスト

*「シュレッダーダストの業務委託先」は、こちらをご覧ください。

▶ 豊通リサイクル株式会社ASR再資源化事業部HP

HONDA
The Power of Dreams

・クルマ

・バイク

・汎用製品

・モータースポーツ

・テクノロジー

・企業情報

検索ワードを入力



環境への取り組み > Honda環境年次レポート > 企業活動における取り組み > 製品の資源循環・3R領域

Honda
環境年次レポート 2015

トップメッセージ

特集

環境取り組みの概要

製品における取り組み

企業活動における取り組み

PDFダウンロード

事業所に関する環境データ

本レポートの関連情報

製品の資源循環・3R領域

● リユース、リサイクル設計

リサイクル性やメンテナンス性に配慮した構造設計、リサイクルしやすい材料や再生樹脂の使用、樹脂、ゴム部品への材質表示などに取り組み、リユース、リサイクル性の向上を進めています。

四輪車では、新型「レジェンド」のアンダーコート、インナーウェザーストリップ、インパネ表皮など、多岐にわたる内外装部品にリサイクルしやすい材料^{※1}を使用し、またエアコンダクトには再生材を使用。さらに樹脂、ゴム材料には可能な限り材質表示を行うなど、リサイクルしやすい環境を整えています。2014年度に発売したすべての新型車、モデルチェンジ車で、一般社団法人日本自動車工業会(以下、自工会)「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン」によるリサイクル可能率が、四輪車90%以上、二輪車95%以上となっており、汎用製品においても使用部材のリカバリー可能率^{※2}95%以上を継続しています。

	リサイクル可能率	主な製品と部品
二輪車	95%以上	NC750S ● リヤフェンダー ● FIユニットボックス
四輪車	90%以上	新型「レジェンド」 ● エアコンダクト
汎用製品	95%以上 (リカバリー可能率)	EU551S ● フロントカバー ● メンテナンスカバー ● エアクリナー



＜ 環境保全への取り組み ＞

エネルギー／温暖化対策 2

商品・技術開発における取り組み

クリーンエミッション >

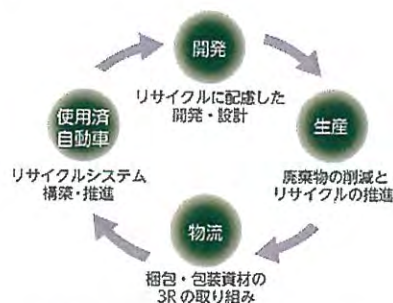
資源循環の推進 >

＜ 環境保全への取り組み ＞

資源循環の推進

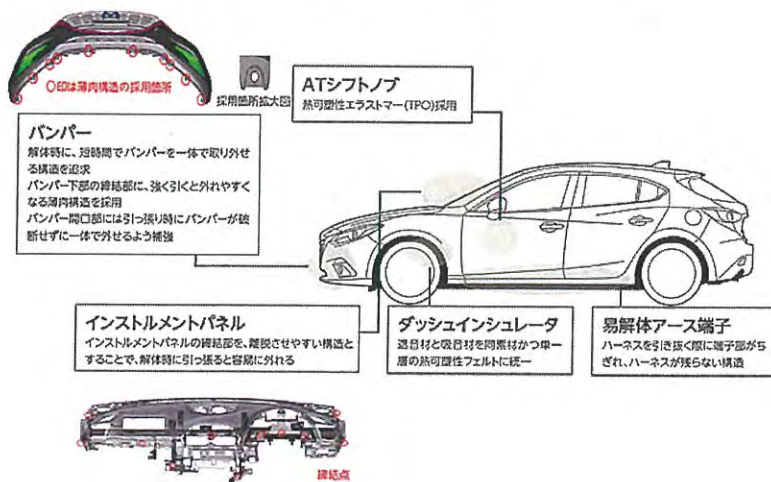
リサイクルに配慮した開発・設計

マツダでは自動車の全ライフサイクルにおいて3R（リデュース、リユース、リサイクル）を軸とした資源循環の取り組みを行っています。自動車の材料には、鉄、アルミニウム、樹脂、レアメタルなど限りある資源が含まれています。マツダは、「リサイクル設計ガイドライン」を1992年に策定し、開発中のすべてのクルマに3R設計を取り入れています。



具体的には、以下の取り組みを推進することで、新車のリサイクル性を向上させています。

1. リサイクル可能な部品や素材を取り出しやすくするために、解体・分離が容易な車両の設計、解体技術の研究
2. ASR※1の構成重量の多くを占める樹脂について、リサイクルしやすい材料の採用



CSR関連情報

CSRへの取り組み >

安全への取り組み >

社会貢献への取り組み >

バイオマテリアルの採用を拡大

排出削減に貢献できる植物由来の材料からなる、新しい自動車部品を商品化しています。

2011年に導入したSKYACTIV-G搭載デミオ（海外名：Mazda2）のラジエータータンクにバイオプラスチックを初採用し、その後順次採用車種を拡大しています。

2014年に、自動車外装部品にも使用できる無塗装で高質感のバイオプラスチックを開発し、2015年5月発売の新型ロードスター／MX-5のカップホルダーベゼルにマツダ車として初めて採用しました。今後の新型車にも順次展開していく予定です。

バイオプラスチックを採用したラジエータータンク搭載車種

プレマシー／Mazda5（ガソリン車）

CX-5

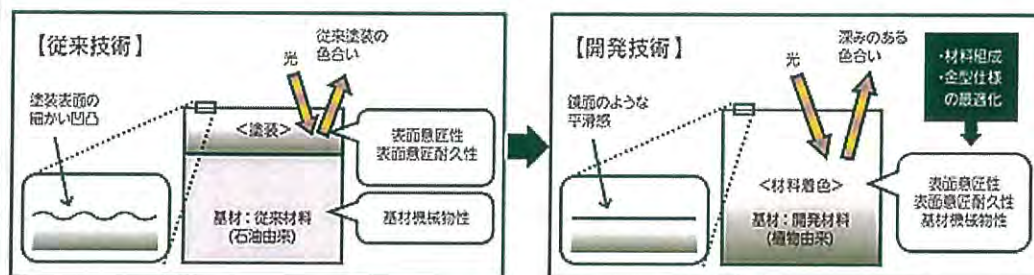
アテンザ／Mazda6（ディーゼル車）

アクセラ／Mazda3（ディーゼル車）

新型デミオ／Mazda2

新型CX-3

新型ロードスター／MX-5



使用済自動車バンパーtoバンパーリサイクル

マツダは、持続的な資源の有効利用を目指して、使用済自動車バンパーを新車バンパーの材料として水平リサイクルする技術を世界で初めて実用化※2。2011年8月生産分よりビアンテのリアバンパー用として使用を開始しました。

※2 2011年8月現在 マツダ調べ（協力会社）ヤマコー（株）、高瀬合成化学（株）。

＜ 環境保全への取り組み

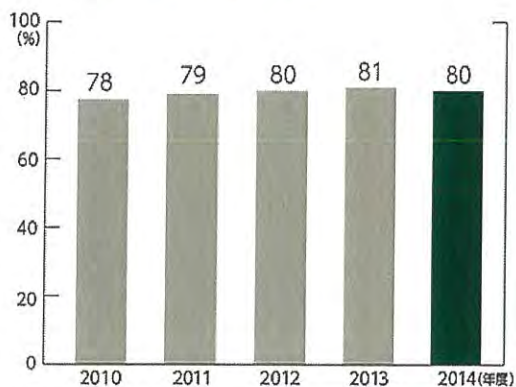
使用済自動車・部品の回収・リサイクル

国内の使用済自動車から取り外されるバンパーや市場損傷バンパーを回収し、新車用バンパーの樹脂材料として利用する水平リサイクルに積極的に取り組んでいます。

■ 市場損傷バンパーリサイクル：自動車の修理などにより交換されたバンパーを国内の販売店から回収し、独自の技術で樹脂部品（新車バンパー、アンダーカバーなど）にリサイクルしています。2014年度は、66,757本（回収率80%相当）を回収しました。

使用済自動車

市場損傷バンパー回収率の推移（国内）



環境保全への取り組み

環境ビジョン ＞

環境マネジメント ＞

商品・技術開発における取り組み ＞

生産・物流における取り組み ＞

使用済自動車・部品の回収・リサイクル

三菱自動車工業(株)

http://www.mitsubishi-motors.com/jp/social/environment/product/recycle_development.html


[ホーム](#)
[Mitsubishi Motors Japan オフィシャルサイト](#)
[Global Network](#)
[English](#)
[サイトマップ](#)
[お問い合わせ](#)

文字サイズの変更:

[商品情報](#)
[三菱自動車のクルマづくり](#)
[CSR・環境・社会貢献](#)
[企業情報・投資家情報](#)
[ニュース・イベント](#)

[ホーム](#)
[CSR・環境・社会貢献](#)
[環境への取り組み](#)
[商品・技術](#)
[リサイクルの取り組み](#)
[リサイクルに配慮した設計・開発](#)

CSR・環境・社会貢献トップ
 トップメッセージ
 CSRへの取り組み
 環境への取り組み
 取り組み方針
 環境トピックス
 環境マネジメント
 商品・技術
 走行時のCO₂排出量低減
 電動化技術の開発
 燃費向上技術の開発
 走行時の排出ガスのクリーン化
 車室内VOC削減
 リサイクルの取り組み
 リサイクルに配慮した設計・開発
 環境負荷物質の低減
 事業活動
 社会との協働
 環境報告書
 環境データ集
 自動車リサイクル
 社会への取り組み
 企業倫理委員会
 社会貢献活動
 CSRLレポート

環境への取り組み

商品・技術 / リサイクルの取り組み / リサイクルに配慮した設計・開発

自動車の3R推進に関する取り組み

日本や欧州では、自動車リサイクルに関する法制化が進み、リサイクルに配慮した製品開発が自動車メーカーの義務となっています。三菱自動車では、リサイクルが目的だけでなく、リデュース、リユースの3Rを積極的に取り入れた開発を進めており、特に設計構想段階からの独自の「リサイクル設計ガイドライン」に基づいて取り組んでいます。

三菱自動車では、1993年以降クルマの開発に「リサイクル設計ガイドライン」を設定し、これに基づいた3R設計を積極的に取り入れています。ワイヤー・ハーネス・モーター類の取り外し性向上については、「ハーネス設計ガイドライン」に基づき、リサイクル性の向上を図りました。

また、再生材を使用した部品については、販社修理交換リバー再生材をスベアータイヤカバー部分に採用しています。三菱自動車では引き続き、車両開発の初期段階から3Rに配慮したクルマづくりを進め、省資源化をはじめリサイクル容易化を推進します。




2014年発売新型トライトンにおけるリサイクル容易な熱可塑性樹脂の主な採用箇所(グリーン部)

環境への取り組み



商品・技術 / リサイクルの取り組み



自動車リサイクルイニシアティブの制定

1980年代、使用済自動車由来のシュレッダーダストの最終処分場不足などを背景に発生した、大規模な自動車のシュレッダーダストの不法投棄による社会問題を受け、1997年5月に通産省(現在の経済産業省)がリサイクルと適正処理を促進するため、「使用済自動車リサイクル・イニシアティブ」を策定しました。

これを受け、1998年2月に一般社団法人日本自動車工業会は自主行動計画として、自動車リサイクルイニシアティブを策定するとともに、三菱自動車は同年同月「三菱自動車リサイクルイニシアティブ」を策定しました。

三菱自動車リサイクルイニシアティブでは、リサイクル可能率の向上、鉛(バッテリーを除く)の使用量削減、新型車へのリサイクル材(バンパー、内装基材、フロアマットなど)の適用拡大推進目標を定め、継続的に取り組みを行っています。三菱自動車では独自のガイドラインに沿って設計・開発の初期段階からリサイクルに配慮し、自主目標値を達成しています。

各国自動車リサイクル法への対応

日本では自動車リサイクル法(2005年)が施行され、自動車メーカーは使用済となった自動車のシュレッダーダスト、エアバッグ類、フロンの類(3物品)の引き取りと適正な再資源化処理を実施しており、循環型社会の形成に向けた取り組みを推進しています。

欧州では、リサイクル可能率が認証要件となるELV指令(2003年)が施行され、リサイクル設計を推進しています。

今後、アジアの新興国にも広がりを見せる自動車リサイクル法に逐次対応していきます。

Environmental Activities

環境への取り組み

[環境への取り組みトップへ](#)

環境に関する活動	環境サステナビリティプラン	低公害車の紹介	環境・社会報告書
車種別環境情報	自動車リサイクル法	トラック・バス規制の概要と影響	自動車関係諸税のグリーン化

車種別環境情報

■ 当社が販売している自動車の車種別環境情報を提供するものです。

燃費、排出ガス、騒音などの自動車の環境性能は法律によって基準が定められていますが、必ずしもすべての車両環境性能は同じレベルではありません。我が国における燃料消費、CO₂排出および大気汚染に占める自動車の割合は比較的大きく、その比較のための情報です。

なお、環境情報以外の車両説明はカタログを参照下さい。この内、グリーン購入適合車種については、別一覧表にまとめております

- [車種別一覧ページへ](#)
- [グリーン購入法適合車種一覧ページへ](#)
- [グリーン購入法対象車両などの出荷実績（2010年度）](#)
- [グリーン購入法適合車種の判断基準](#) 日本自動車工業会のページへリンクしております
- [グリーン購入法の説明ページへ](#) 環境省 グリーン購入法.netのページへリンクしております

■ 記載情報の説明

- 記載情報の詳細については日本自動車工業会のホームページをご参照ください。

Environmental Activities

環境への取り組み

[環境への取り組みトップへ](#)

環境に関する活動	環境サステナビリティプラン	低公害車の紹介	環境・社会報告書
車種別環境情報	自動車リサイクル法	トラック・バス規制の概要と影響	自動車関係諸税のグリーン化

環境・社会報告書

■ 2015年版

- [コンテンツを見る](#)

- [全ページをダウンロードする（PDF: 2,475KB）](#)

冊子をご希望の場合は、エコまっとうラインよりご請求ください。

http://www.ecohotline.com/products/detail.php?product_id=1994



自動車リサイクル法

Act on Recycling, etc. of End-of-Life Vehicle

- ◆ASR:2,808t(9,812台)を引取り, リサイクル率97.8%で法定基準(50%以上)を達成。
- ◆エアバッグ類: 3,130個(1,684台)を引取り, リサイクル率は93.8%で法定基準(85%以上)を達成。
- ◆フロン類: 2,548kg(6,599台)を引取り, 適正処理を実施。
- ◆資金管理法から払渡を受けた預託金総額は123,879千円。再資源化等に要した費用総額は132,495千円でした。
- ◆Received and recycled 2,808t (9,812 units) of ASR for a recycling rate of 97.8%, achieving the statutory standard (50% or more).
- ◆3,130 airbags (1,684 units) were recycled by collection or after actual activation in vehicles. Recycling rate was 93.8% of the total number of airbags, meeting the required legal standard (more than 85%).
- ◆2,548 kg (6,599 units) of CFCs were collected and properly treated.
- ◆Total deposits remitted by the fund-managing corporation were 123,879,000 yen and total expenses for recycling, etc., were 132,495,000 yen.

2014年度実績 Results for FY2014

	ASR	エアバッグ類 Airbags	フロン類 Fluorocarbons
引取り台数 / Vehicles collected	9,812	1,684	6,599
引取り量 / Amount collected	2,808 t	3,130	2,548 kg
リサイクル率 / Recycling rate	97.8%	93.8%	-

法施行から2015年3月までの引取り累計

Totals accumulated from the date the law was enacted to March 2015

	ASR	エアバッグ類 Airbags	フロン類 Fluorocarbons
引取り台数 / Vehicles collected	160,416	8,481	78,098
引取り量 / Amount collected	361,061 t	15,875	31,795 kg

リサイクル率基準値

Recycling percentages for ASR and airbags

	ASR	エアバッグ類 Airbags
2005-2009	30%	85%
2010-2014	50%	
2015-	70%	

UD Trucks (株)

<http://www.udtrucks.com/ja-jp/about-us/environmental-care/environmental-reports>
<http://www.udtrucks.com/ja-jp/about-us/environmental-care/environmental-reports>

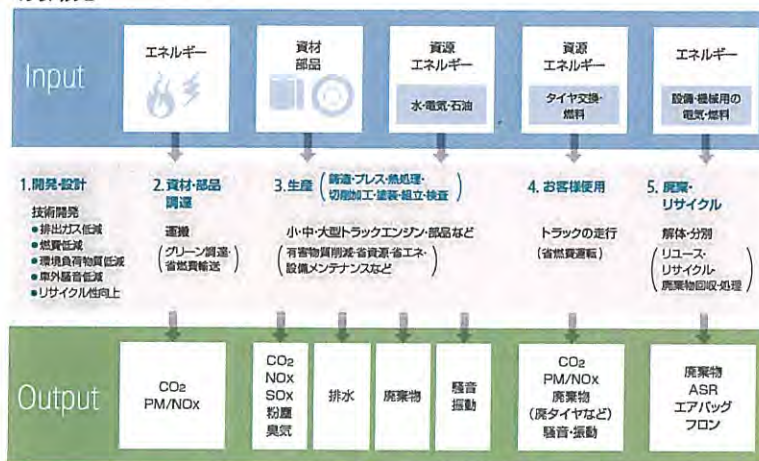


事業活動に伴う環境影響

製品ライフサイクルの全段階で 資源の有効利用と環境負荷低減を推進

UDトラックスは、開発・設計から廃棄・リサイクルまで製品ライフサイクルのすべての段階で環境負荷分析を行い、環境に配慮した製品を提供するとともに、資源の有効利用と環

マテリアルフロー



トラックのライフサイクルでの環境負荷は、ほとんどが使用中に発生するCO₂と排ガス(PM・NO_x)です。

化学物質の管理

製品に含まれる化学物質の管理を徹底

化学物質の製造・輸入・管理、環境配慮設計、リサイクルなどに関する法規制や産業界の自主基準の遵守を前提に、自動車業界の統一化学物質リスト(GADSL)に基づき、製品に含有される化学物質の管理に努めています。

化学物質管理の取り組み

開発・設計段階

- 各工程でサプライヤーを含めた化学物質の使用状況を確認
- 必要に応じてIMDS※1へ情報を登録

生産段階

- PRTR制度※2に基づき毎年届出・報告を実施
- 社内基準として運用し有害物質代替活動を推進

※1 世界各国の自動車メーカーが環境保全を目的に共同で運営している材料データベース。

※2 特定化学物質の環境への排出量の把握等および管理の改善の促進に関する法律。

廃棄物削減

製品廃棄時の環境負荷を低減

製品ライフサイクルで最も多く廃棄物が発生するのは、ディーラーでの製品廃棄時です。そのためUDトラックスでは廃棄物管理体制を構築し、2014年には廃棄物分別管理に関する社内処理基準を各ディーラー拠点に導入しています。

これに従って、各ディーラー拠点では専用の設備を設置して廃棄物を26カテゴリーに分別する取り組みを行っています。

また、UDトラックスでは、製品廃棄・リサイクル段階以外の廃棄物削減も推進しています。開発段階においては、バンパーの3分割化など、部品の解体のしやすさを考慮した設計を行っています。また生産段階では、最終処分量の削減を目標に、廃棄物の発生抑制と再資源化に取り組んでいます。2013年度においては、焼却残さの再資源化や廃棄物の分別活動などを推進し、廃棄物最終処分量を1990年度比で99.9%削減しました。また、再資源化率も全社で99%以上(ゼロエミッション)となりました。

さらに、流通段階ではサービスパーツの発送に使う梱包容器の再利用のためにリターナブル化を進めています。

リサイクル実績の掲載例

トヨタ自動車(株)

ホーム CSR・環境・社会貢献 環境への取り組み 循環型社会の構築 自動車リサイクル法に基づく公表事項 再資源化の実績

自動車リサイクル法に基づく 2014年度 再資源化等の実績

環境への取り組み 循環型社会の構築 自動車リサイクル法に基づく公表事項 再資源化の実績

CSR
Web
目次

再資源化等の実績

自動車リサイクル法に基づく 2014年度 再資源化等の実績

1.対象期間

2014年4月1日～2015年3月31日

2.再資源化等の状況

項 目			2014年度 (2014/4～2015/3)	2013年度 (2013/4～2014/3)
ASR ※1	引取台数	引取使用済自動車台数	659,896 台	694,274 台
		委託全部利用引渡解体自動車台数	48,986 台	46,563 台
		合計	708,882 台	740,837 台
	引取量	引取ASR重量	147,814 t	154,278 t
		委託全部利用引渡ASR相当重量	10,565 t	10,047 t
		合計【A】	158,379 t	164,325 t
	再資源化 重量	再資源化施設再資源化重量 (① - ②) ※2	142,998 t	148,067 t
		① 施設投入重量	147,814 t	152,570 t
		② 施設排出残渣重量	4,816 t	4,503 t
		委託全部利用再資源化重量 (③ - ④)	10,423 t	9,964 t
		③ 委託全部利用したASR相当重量	10,565 t	10,047 t
		④ 排出残渣重量	142 t	83 t
		合計【B】	153,421 t	158,031 t
エアバッグ類	引取台数	取外回収台数	106,958 台	98,903 台
		車上作動台数	443,867 台	449,176 台
		一部取外回収/一部車上作動台数	14,440 台	10,000 台
		合計	565,265 台	558,079 台
	引取量	取外回収個数 ※3	347,247 個	297,595 個
		車上作動個数	1,874,229 個	1,824,867 個
		合計	2,221,476 個	2,122,462 個
	再資源化 重量	再資源化施設の引取重量【C】 ※4	246,636 kg	195,604 kg
		再資源化重量【D】	232,190 kg	183,939 kg
フロン類	引取台数	CFC引取台数	17,662 台	21,256 台
		HFC引取台数	610,992 台	627,117 台
		合計	628,654 台	648,373 台
	引取量	CFC引取重量	3,976 kg	5,070 kg
		HFC引取重量	170,620 kg	177,288 kg
		合計	174,596 kg	182,358 kg

※1 ASR :Automobile Shredder Residue 自動車シュレッダーダスト

※2 ASR再資源化施設の基準適合状況は、下記の量通りサイクル(株)のホームページを参照
http://www.toyotsurecycle.co.jp/ASR/asr-receipt02.html

※3 エアバッグ類の取外回収個数は指定引取場所において引き取った個数

※4 指定引取場所において引き取った後、再資源化施設で引き取ったエアバッグ類の重量

注1)上表の合計欄の数値は、各項目の四捨五入の関係上、一致しない場合があります。

3.基準の遵守状況

項 目		基 準	2014年度 (2014/4~2015/3)	2013年度 (2013/4~2014/3)
再資源化率	ASR ※上表の【B】 / 【A】	30%以上(2005年度~2009年度)	97%	96%
		50%以上(2010年度~2014年度)		
		70%以上(2015年度~)		
	エアバッグ類 ※上表の【D】 / 【C】	85%以上	94%	94%

4.払渡を受けた預託金および再資源化等に要した費用

(単位：円)

項目		合計	内フロン類	内エアバッグ類	内ASR
収入	払渡を受けた預託金【E】	8,337,634,035	1,418,331,331	1,394,200,311	5,525,102,393
	内 預託金利分【F】	774,101,415	—	—	—
支出	再資源化等に要した費用【G】	-7,546,194,969	-1,163,053,580	-1,317,988,110	-5,065,153,279
	内 社内費用(人件費)【H】	-26,800,172	—	—	—
	内 社内費用(システム費)【I】	-12,446,000	—	—	—
収支【J】(【I】=【E】+【G】)		791,439,066	—	—	—

(参考)再資源化等の運営に要したメーカー負担金とメーカーとしてのリサイクル全体収支

	自動車リサイクル促進センターの 運営関連費用【J】	-376,718,533	—
	ASRリサイクル関連費用【K】	-106,446,258	—
合計【L】(【L】=【J】+【K】)		-483,164,791	—
メーカーとしてのリサイクル全体収支【M】 (【M】=【I】+【L】)		308,274,275	—

(参考：2013年度)(2013/4-2014/3)

払渡を受けた預託金および再資源化等に要した費用(2013年度)

項目		合計	内フロン類	内エアバッグ類	内ASR
収入	払渡を受けた預託金【N】	8,480,200,530	1,446,069,432	1,345,265,280	5,688,865,818
	内 預託金利分【O】	699,741,700	—	—	—
支出	再資源化等に要した費用【P】	-7,538,465,250	-1,188,547,028	-1,235,892,030	-5,114,026,192
	内 社内費用(人件費)【Q】	-28,265,366	—	—	—
	内 社内費用(システム費)【Q】	-14,799,000	—	—	—
収支【R】(【R】=【N】+【P】)		941,735,280	—	—	—

※ 2013年度 払い渡しを受けた預託金について以下のとおり訂正を致します。
ASR 額)5,653,296,079円→正)5,688,865,818円

(参考)再資源化等の運営に要したメーカー負担金とメーカーとしてのリサイクル全体収支(2013年度)

	自動車リサイクル促進センターの 運営関連費用【S】	-402,018,161	—
	ASRリサイクル関連費用【T】	-115,113,992	—
合計【U】(【U】=【S】+【T】)		-517,132,153	—
メーカーとしてのリサイクル全体収支【V】 (【V】=【R】+【U】)		424,603,127	—

日産自動車(株)

NISSAN MOTOR CORPORATION



自動車リサイクル法



TOP > 自動車リサイクル法に基づく2014年度 再資源化等の状況について

自動車リサイクル法に基づく2014年度 再資源化等の状況について

- 2013年度実績
- 2012年度実績
- 2011年度実績
- 2010年度実績
- 2008年度実績
- 2008年度実績
- 2007年度実績
- 2006年度実績
- 2005年度実績
- 2004年度実績

自動車リサイクル法に基づく2014年度 再資源化等の状況について

小 中 大 PRINT

2005年1月1日に施行された自動車リサイクル法^{※1}に基づき、2014年度(2014年4月～2015年3月)に実施したASR^{※2}(自動車シュレッダーダスト)、エアバッグ類、フロン類の特定3物品の再資源化等の状況を以下にご報告いたします。
自動車リサイクル法においては自動車メーカーは使用済み自動車の特定3物品の引取りと再資源化の義務を負うとともに、お客様より廃車を受けたリサイクル料金によって再資源化等の業務を行っております。

当社は2014年度、ASRを108,231トン(500,055台)引き取り、106,538.7トンの再資源化を実施しました。その結果、ASR再資源化率は97.5%となり、2015年度の法定基準である70%を2005年度以降継続して達成いたしました。この実績は、リサイクル実効率^{※3}89.6%^{※3}に相当します。また、当社はASRの埋立処理及び焼却処理ゼロ化^{※4}を達成しました。

エアバッグ類は1,664,042個(442,366台)を引き取り、回収処理または車上作動^{※5}により再資源化を実施しました。エアバッグ類再資源化率は94.2%となり、法定基準85%を上回りました。またフロン類は130,430,684g(469,247台)を引き取り、適正な処理を行いました。

なお、特定3物品の再資源化等に要した費用総額は52億3,785万3,316円、リサイクル料金を収受しリサイクル等の実施時まで管理運用を担う資金管理人から払い渡しを受けた預託金総額は60億3,202万5,285円となり、全体収支は7億8,417万1,969円のプラスとなりました。

これにより、2004年度～2014年度の累計収支は37億7,123万9,867円のプラスとなりました。これは1台あたり547円に相当します。今後も中長期でバランスが取れるよう取り組んでいます。

自動車リサイクル法について

リサイクル料金について

車種名別リサイクル料金一覧

業者様へのお支払料金

エアバッグ類 フロン類 シュレッダーダストの引取基準

エアバッグ類 フロン類 シュレッダーダストの指定引取場所

詳しいリサイクルの取り組み

リチウムイオンバッテリーリサイクル

当社は、今後も法規目標である使用済み自動車の再資源化等を推進するとともに、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2016」で掲げたリサイクル率の向上・トップレベルのリサイクル実効率を達成する」という目標に向けて取り組んでおり、ASRの再資源化施設を積極的に開拓し活用したことで、2012年度以降継続してASRの埋立及び焼却処理ゼロを実現することができました。今後は、ASRの再資源化率100%を目指して、残量のゼロ化に取り組んでいます。

・リサイクルの取り組みの詳細についてはこちらをご覧ください。

※1 自動車リサイクル法(正式名称は「使用済み自動車の再資源化等に関する法律」)第27条2項及び施行規則第29条に基づく

※2 ASR : Automobile Shredder Residue (自動車破砕残渣)

※3 リサイクル実効率^{89.6%}の算出根拠:2003年5月合同審議会の資料で提示されている、自動車解体、粉砕で再資源化した比率は81.5%であり、残りの18.4%をASR分としています。使用済み自動車リサイクル率(実効値)は、この18.4%に当社のASR再資源化比率97.5%を乗じたものを上記の81.5%に加算し、算出したものです。
リサイクル実効率^{89.6%}=81.5%+(18.4%×97.5%)

※4 ASR再資源化基準適合施設がリサイクルする際に生じる「残渣」の埋立処理分を除く

※5 車内にエアバッグ類を取り付けたままの状態でも、燃焼しリサイクルする方法

「自動車リサイクル法に基づく2014年度 再資源化等の状況」

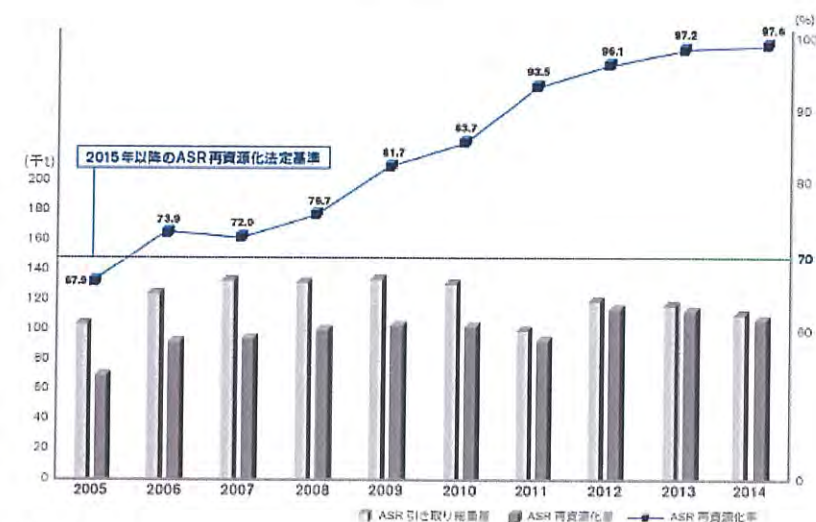
- 1. 対象期間
- 2. 基準の遵守状況
- 3. 再資源化等の状況
- 4. 払渡しを受けた預託金額および再資源化等に要した費用
- 5. ASRの再資源化等の取り組み

1. 対象期間

2014年4月～2015年3月

2. 基準の遵守状況

ASR											エアバッグ類									
14 年 度	13 年 度	12 年 度	11 年 度	10 年 度	09 年 度	08 年 度	07 年 度	06 年 度	05 年 度	14 年 度	13 年 度	12 年 度	11 年 度	10 年 度	09 年 度	08 年 度	07 年 度	06 年 度	05 年 度	
再 資 源 化 率	97.6 %	97.2 %	96.1 %	93.5 %	83.7 %	81.7 %	76.7 %	72.0 %	73.9 %	67.9 %	94.2 %	94.1 %	93.8 %	93.8 %	94.3 %	94.4 %	94.6 %	91.3 %	91.2 %	93.5 %
基 準	80%以上(2005年度～2009年度) 50%以上(2010年度～2014年度) 70%以上(2015年度～)										85%以上									
	0%未満だったガスの発生量の総量																			



ASR再資源化率の推移

3. 再資源化等の状況

ASR		重量	台数
項目			
ASR再資源化量		106,538.7[t]	500,065
		… [(2)-(3)] + [(5) - (6)]	[台]
ASR回収総重量と使用済み自動車総台数		109,231.0[t]	
		… (1) × (4)	
ASR回収重量および使用済み自動車台数		103,940.6[t]	474,526
		… (1)	[台]
ASRリサイクル施設※1への投入ASR重量		103,940.6[t]	
		… (2)	
ASRリサイクル施設※1で生じた当該ASR由来の廃棄物重量※2		2,560.5[t]	
		… (3)	
委託全部再資源化※3で全部利用者に引き渡したASR重量及び廃棄物重量		5,290.4[t]	25,539
		… (4)	[台]
委託全部利用したASR総重量		5,290.4[t]	
		… (5)	
委託全部利用者で生じた当該使用済み自動車由来の廃棄物重量※4		71.8[t]	
		… (6)	

エアバッグ類		
項目	価額	台数
エアバッグ類引取総価額	1,554,042[個]	442,366[台]
取外回収価額	194,872[個]	54,172[台]
車上作動価額	1,469,170[個]	375,885[台]
一部取外回収台数および一部車上作動台数	-	12,309[台]
再資源化施設の引取り重量		
	137,667.0[kg]・・・(7)	
再資源化重量		
	123,653.4[kg]・・・(8)	

フロン類		
項目	重量	台数
フロン類引取総重量	130,430,684[kg]	469,247[台]
CFC引取り重量	2,315.309[kg]	10,467[台]
HFC引取り重量	138,115.375[kg]	458,780[台]

※1 ASRリサイクル施設とは

自動車リサイクル法第28条で主務大臣の認定を取得したASR指定引取り場所のうち、施行細則第28条に定める基準に適合した施設(「基準適合施設」)。また基準適合施設(自動車破砕残渣処理基準適合施設)および各施設の基準適合内容については、下記のART (Automobile shredder residue Recycling promotion Team 自動車破砕残渣リサイクル促進チーム)のホームページより公表しておりますので、ご確認ください。

<http://www.asrtp.jp/page.html>

※2 ASRをリサイクルすることによって生じるスラグや飛灰等のうち、販売や処理されないで施設に残ったもしくは埋立処分された廃棄物の総重量。

※3 委託全部再資源化とは自動車リサイクル法第31条で主務大臣の認定を所獲した全部再資源化業務委託先(解体事業者、プレス・せん断処理業者)と委託全部利用者(国内の電機・電器等)においてASRを生じさせないで、使用済自動車等を再資源化する仕組み。またこの仕組みについては、下記のART (Automobile shredder residue Recycling promotion Team 自動車破砕残渣リサイクル促進チーム)のホームページより説明しておりますので、ご確認ください。

<http://www.asrtp.jp/taisho1.pdf>

※4 委託全部利用者と鉄鋼製鋼を生産する際に生じるスラグや飛灰等のうち、販売や処理されないで施設に残ったもしくは埋立処分された廃棄物の総重量。

※5 エアバッグ類の取外回収価額は指定引取場所において引き取った価額。

※6 指定引取場所へ引を取った後、再資源化施設へ引を取ったエアバッグ類の価額。

4. 払渡しを受けた再資源化金額および再資源化等に要した費用

(単位: 円)

	ASR	エアバッグ類	フロン類	合計
払い渡しを受けた 預託金	3,835,055,750	1,154,070,547	1,092,888,988	6,082,025,285
再資源化等に 要した費用	3,477,394,623	949,396,439	872,052,254	5,297,853,316
収支	357,671,127	205,674,108	220,826,734	784,171,959

2004年度から2014年度の累計

	ASR	エアバッグ類	フロン類	合計
払い渡しを受けた 預託金	40,863,042,439	7,989,090,252	11,190,022,442	60,042,155,133
再資源化等に 要した費用	38,885,011,338	7,017,188,533	10,368,715,305	56,270,915,176
収支	1,978,031,101	971,901,719	821,307,137	3,771,239,957

5. ASRの再資源化等の取組み

日産自動車では、ART (Automobile shredder residue Recycling promotion Team 自動車破砕残渣リサイクル促進チーム)を結成し、ASRの再資源化等を実施しております。

ARTとしての実績については、下記のARTのホームページより公表しておりますので、ご参照ください。

* <http://www.asrtp.jp/result.html>



[ニュースリリース](#) | [IR・投資家情報](#) | [採用情報](#) | [リコール](#) | [お客様窓口](#)

[クルマ](#) | [バイク](#) | [汎用製品](#) | [モータースポーツ](#) | [テクノロジー](#) | [企業情報](#)



廃棄段階のリサイクル

自動車リサイクル法 » 再資源化等の状況

TOPページ

自動車リサイクル法

[トップページ](#)
[自動車リサイクル法のしくみ](#)
[3品目の具体的な取り組み](#)
[リサイクル料金について](#)
[車種別リサイクル料金一覧](#)
[廃棄業者向け情報](#)

再資源化等の状況

二輪車リサイクル自主取り組み

電気自動車・ハイブリッド車
バッテリーリサイクル

EDLC MODULE (キャパシタ)
の強制放電

CNG 容器のくず化処理

Hondaは自動車リサイクル法(使用済自動車の再資源化等に関する法律)に基づき、自動車のフロン類、エアバッグ類、シュレッターダスト(ASR)の3品目についての適正処理・再資源化に関わる業務を2005年1月より開始し、その状況を年度ごとに公表いたしております。以下に年度ごとの状況を公表します。

- 2014年度(2014年4月～2015年3月)
- 2013年度(2013年4月～2014年3月)
- 2012年度(2012年4月～2013年3月)
- 2011年度(2011年4月～2012年3月)
- 2010年度(2010年4月～2011年3月)
- 2009年度(2009年4月～2010年3月)
- 2008年度(2008年4月～2009年3月)
- 2007年度(2007年4月～2008年3月)
- 2006年度(2006年4月～2007年3月)
- 2005年度(2005年4月～2006年3月)
- 2004年度(2005年1月～2005年3月)



廃棄段階のリサイクル

自動車リサイクル法 » 再資源化等の状況 » 2014年度

TOPページ

自動車リサイクル法

[トップページ](#)
[自動車リサイクル法のしくみ](#)
[3品目の具体的な取り組み](#)
[リサイクル料金について](#)
[車種別リサイクル料金一覧](#)
[廃棄業者向け情報](#)

再資源化等の状況

二輪車リサイクル自主取り組み

2014年度、Honda車のフロン類の引取り台数は約46万台(前年比+4%)、エアバッグ類の引取り台数は約41万台(前年比+10%)、また使用済自動車処理の最終工程であるASRの引取り台数は約61万台(前年比+3%)でした。

ガス発生器の再資源化率は34%、ASRの再資源化率は96.8%であり主務省令で定められた再資源化率(ガス発生器85%以上、ASR2015年度70%以上)をそれぞれ達成しています。

再資源化等に要した費用の総額が48.9億円であり払渡しを受けた再資源化等預託金の総額は56.3億円でした。

2014年度の「使用済自動車再資源化等の状況」について

●期間

開始した年月日:平成26年4月1日
 終了した年月日:平成27年3月31日

電気自動車・ハイブリッド車
バッテリーリサイクル

EDLC MODULE (キャパシタ)
の強制放電

CNG 容器のくず化处理

トお知らせ更新情報一覧

トお問い合わせ先一覧

トサイトマップ

四輪車環境仕様インデックス

グリーン購入法適合車種一覧

グリーン購入法適合車出荷台数

環境への取り組み

公益財団法人自動車リサイクル
促進センター

一般社団法人
自動車再資源化協力機構

豊通リサイクル株式会社

●再資源化率

品目		項目	2014年度	2013年度 (参考)	
フロン類	引取重量	(1)CFC引取重量 (kg)	1,813	2,370	
		(2)HFC引取重量 (kg)	121,848	118,758	
		合計引取重量 (1)+(2)/Kg	123,761	121,128	
	引取台数	(1)CFCの引取台数 (台)	9,280	10,562	
		(2)HFCの引取台数 (台)	445,885	426,900	
		合計引取台数 (1)+(2)/台	455,165	437,462	
エアバッグ類	引取台数	(1)回収台数 (個)※1	173,833	141,343	
		(2)作動台数 (個)※2	1,280,159	1,104,350	
		合計台数 (1)+(2)/個	1,454,092	1,245,703	
	引取台数	(1)回収台数 (台)	48,258	39,984	
		(2)作動台数 (台)	338,888	316,431	
		(3)一部回収／一部作動台数 (台)	28,542	19,997	
		合計台数 (1)+(2)+(3)/台	412,688	376,412	
		再資源化重量	引を取ったガス発生器の総重量 (kg)→A	119,006	80,334
		引を取ったガス発生器で再利用できる状態にした総重量 (kg)→B	111,893	84,891	
	ASR	引取台数	(1)引取使用済自動車台数 (台)	475,897	464,637
			(2)委託全部利用投入解体自動車台数 (台)	30,232	25,877
			合計引取台数 (1)+(2)/台	506,129	490,564
引取重量		(1)引取ASR重量 (g)	90,759	89,391	
		(2)委託全部利用引取ASR相当重量 (g)	5,672	4,958	
再資源化重量		引取重量合計 (1)+(2)/t→C	96,431	94,349	
		(1)リサイクル施設投入ASR重量 (g)	90,759	88,400	
		(2)リサイクル施設排出残渣重量 (g)	3,026	2,697	
		(3)再資源化重量 (1)-(2)/t	87,733	85,713	
		(4)委託全部利用投入ASR相当重量 (g)	5,672	4,958	
		(5)委託全部利用排出残渣重量 (g)	72	55	
		(6)再資源化重量 (4)-(5)/t	5,600	4,903	
		再資源化重量合計 (3)+(6)/t→D※3	93,332	90,616	
		減量されたASR重量 (g)→E	0	0	

●再資源化率

品目	項目	2014年度	2013年度 (参考)
エアバッグ類→B/A	ガス発生器の再資源化率(%)※4	94.0	93.8
ASR→D/(C+E)	自動車破砕残渣の再資源化率(%)※5	98.8	96.0

●収支

品目	項目	2014年度	2013年度 (参考)
フロン類	払い渡しを受けた再資源化等預託金の額 (円)	1,047,886,286	896,274,649
	再資源化等に要した費用の総額 (円)	851,188,930	810,827,045
	収支 (円)	196,697,356	185,447,604
エアバッグ類	払い渡しを受けた再資源化等預託金の額 (円)	1,016,120,248	894,058,259
	再資源化等に要した費用の総額 (円)	913,042,418	790,582,907
	収支 (円)	102,077,830	103,455,352
ASR	払い渡しを受けた再資源化等預託金の額 (円)	3,583,327,207	3,456,101,450
	再資源化等に要した費用の総額 (円)	3,125,062,820	2,851,760,223
	収支 (円)	458,264,387	474,341,227
三品目合計	払い渡しを受けた再資源化等預託金の額 (円)	5,626,332,741	5,346,414,558
	再資源化等に要した費用の総額 (円)	4,889,293,968	4,553,170,175
	収支 (円)	737,038,773	763,244,383

◆基準適合施設名（自動車破砕残渣処理基準適合施設）

Hondaが使用した自動車破砕残渣処理基準適合施設は、下記『豊通リサイクル(株)ASR再資源化事業部』のホームページよりご確認ください。

豊通リサイクル(株)ASR再資源化事業部

<http://www.toyotsure-cycle.co.jp/asr/index.html>

注)【※1】 車体からエアバッグを取り外して、インフレーターを回収し、再資源化施設にてリサイクルする方法。

【※2】 車体に取り付けたままエアバッグを震開しリサイクルする方法。

【※3】 ASR再資源化重量合計値が各項目合計と一致しないのは四捨五入によるもの。

【※4】 エアバッグ類再資源化率＝回収金属重量／回収インフレーター重量

【※5】

$$\text{ASR 再資源化率} = \frac{\begin{array}{c} \text{リサイクル施設投入 ASR 重量} \\ - \text{排出残渣重量} \end{array} + \begin{array}{c} \text{全部利用 ASR 相当重量} \\ - \text{排出残渣重量} \end{array}}{\begin{array}{c} \text{引取 ASR 重量} \\ + \text{全部利用 ASR 相当重量} \end{array}}$$

企業HPからリサイクル関係団体へのリンク例

自動車リサイクルシステム（JARS）へのリンク

いすゞ自動車

JARS トップページ



JARS-よくある質問

車種別リサイクル料金からのリンク
トヨタ自動車

車種別リサイクル料金一覧

レクサス

自動車リサイクルに関する一般的なご質問は、「自動車リサイクルシステム」のホームページをご覧ください。

車種名	型式
LS600hL	UVF46系
LS600h	UVF45系
LS460L	USF41, 46系
LS460	USF40, 45系

JARSトップページ

自動車リサイクルシステム

本業のために、環境のために、みんなで築こう、リサイクル社会！

システム最新情報

現在、重要なお知らせなどはございません。

訂正・変更時
代表理事の手引き

よくあるご質問
お問い合わせセンターへお問い合わせください。

お問い合わせセンター
050-3788-7788
営業時間：9時～17時
受付時間：9時～17時
お問い合わせセンター
050-3788-7788

事業報告書ダウンロード

事業報告書ダウンロード
お問い合わせセンターへお問い合わせください。

お問い合わせセンター
050-3788-7788

最新のお知らせ

お問い合わせセンターへお問い合わせください。

お問い合わせセンター
050-3788-7788

マツダ

リサイクル料金

現在販売中の車：乗用車

■CX-3 ■CX-5 ■アクセラセダン ■アクセラスポーツ ■アクセラハイブリッド ■アテンザセダン ■アテンザワゴン ■デミオ ■ピアンテ ■プレマシー ■ロードスター

CX-3

■型式(※1)：DK系
■販売期間：2015年12月～ 販売中



フロアマット料金	¥1,750
エアバッグ類料金(※2)	¥2,280
ASR(※3) 料金	¥6,620
合計(※4)	¥10,650

* ※1～※4の注釈についてはこちらからご確認ください。

登録番号(ナンバープレート番号)などから、リサイクル料金の預託状況及び使用済み自動車の処理状況などを確認することができます。

自動車リサイクルシステム

JARS-自動車ユーザー向け-調べてみよう！
「リサイクル料金」と「使用済み自動車処理状況」

自動車リサイクルシステム

トップページ | よくあるご質問 | 関連事業者情報検索 | このサイトについて

トップページ > 自動車ユーザー向け

自動車ユーザー向け

PDFファイルを閲覧するには、Adobe Readerまたは Adobe Acrobat Readerが必要です。

自動車ユーザーのみならずにご利用いただきたい便利な機能や、大切な情報をお伝えします。

調べてみよう！「リサイクル料金」と「使用済み自動車の処理状況」

あなたのクルマのリサイクル料金は？

リサイクル料金検索
あなたのクルマのリサイクル料金を調べてみよう！

あなたのクルマの処理状況は？

使用済み自動車処理状況検索
あなたのクルマの処理状況を確認しよう！

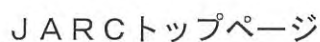
リサイクル料金を調べる方法は…

使用済み自動車処理状況を調べる方法は…

ここがポイント！ 自動車リサイクル法

1. 使用済み自動車にする際は、必ず「引取証明書」をもらいましょう！

ホンダ



自動車再資源化協力機構（JARP）へのリンク

富士重工業

富士重工業株式会社

企業情報 株主・投資家の皆様へ CSR・環境情報 採用情報 商品情報 [ENGLISH](#)

HOME > [商品に関する重要なお知らせ](#) > [自動車リサイクル](#) > [自動車リサイクル法について](#)

商品に関する重要なお知らせ INFORMATION

- SUBARUリコール情報
- スバル ハイブリッド車 レスキュー時の取り扱い
- 車種別環境情報
- 自動車リサイクル
 - 自動車リサイクル法について
 - リサイクル料金について
 - 車種別リサイクル料金
 - 事業者の方への情報

このページを印刷

文字サイズ: 小 中 大

自動車リサイクル法について

2005年1月に施行された『使用済自動車の再資源化等に関する法律(自動車リサイクル法)』により、自動車メーカーは自ら製造した自動車が使用済自動車となった際に、シュレッダーガスト(ASR)、エアバッグ類、フロン類を引取り、これを適正にリサイクルすることが義務付けられています。

※フロン類は破壊されます。

関連リンク

- [自動車リサイクルシステム](#)
- [自動車再資源化協力機構](#)
- [ART「自動車特殊廃棄物リサイクル促進チーム」](#)

お知らせ

2013/06/01
自動車リサイクル法に基づき、「2014年度ASR・エアバッグ類・フロン類に関する再資源化等の実施状況(PDF 34.5KB)」を公表致しました。



JARPトップページ

[トップ](#)
[法人営業](#)
[お知らせ](#)
[フロン類](#)
[エアバッグ類](#)
[お問い合わせ](#)

最新トピックス

- 2016.4.22 破砕工程でエアバッグ類未処理による人身事故が発生しました
- 2016.4.20 フォルクスワーゲン・アウディよりエアバッグのリコール届出が行われました！
- 2016.4.20 ゴールデンウィーク期間中のフロン類回収業務に関するお知らせ
- 2016.4.20 (サツマ酸毒工業遺児会)熊本地震の影響による「フロン類集荷業務」へのご協力のお礼
- 2016.4.20 エアバッグ類車上作動処理登録取消事業者(福岡県1事業者、茨城県1事業者)を掲載しました。

[...その他の記事](#)

自再協がフロンの破壊、 エアバッグのリサイクルにつなげます。

自動車メーカー

フロン回収業者

自動車解体業者

自再協
JARP
自動車リサイクル協力機関

契約再資源化
処理施設

自再協は自動車リサイクルの業務を円滑に行う窓口です。

PICK UP

- 車上作動処理登録取消等の関連情報
- エアバッグ類の遅延の事前報告書
- 引取工程・リサイクル料金に関する説明資料
- フロン類回収工程に関する説明資料
- 解体工程に関する説明資料

お問い合わせ

サイトマップ

[ホーム](#)
[フロン類](#)
[エアバッグ類](#)
[お問い合わせ](#)

[法人営業](#)
[作業マニュアル](#)
[作業マニュアル](#)
[回収報告書作成フォーム](#)

JARP HP PDFファイル
フロン類引取基準

68

※引取基準に定める「性状」「剪定」「引取方法」に適合しない場合、原則として引取拒否となり、エアバッグ類回収金は支払われませんのでご注意ください。

クルマ情報

テクノロジー

イベント

CSR・環境・社会貢献

リサイクル関係事業者向け情報

自動車リサイクルに関する一般的なご質問は、「自動車リサイクルシステム」のホームページをご覧ください。

回収・運搬料金等

4. 指定引取場所

回収業者の利便性と社会効率性を踏まえ、全国に設置しています。

- エアバッグ類の指定引取場所はこちら [※1](#)
- フロン類の指定引取場所はこちら [※2](#)
- ASRの指定引取場所はこちら [※2](#)

※1 一般社団法人 自動車再資源化協力機構のホームページにリンクしています。

※2 豊通リサイクル株式会社ASR再資源化事業部のホームページにリンクしています。



JARP-フロン類指定引取場所一覧

回収業者所在地	指定引取場所
北海道	早来工業(株)札幌工場 〒061-3242 北海道石狩市新港中央3-750-6
青森 岩手 宮城 秋田 山形 福島 栃木 群馬 新潟	エコシステム秋田(株) 〒017-0005 秋田県大館市花岡町字堤沢42
埼玉 茨城 千葉 東京 神奈川 山梨 長野	旭硝子(株)千葉工場 〒290-5566 千葉県原市三井海岸10

JARP-エアバッグ類指定引取場所一

指定引取場所の所在地等道府県	指定引取場所
北海道	日立物産ダイレックス(株) 北海道札幌市西区発寒十条12丁目2-20 TEL: 011-666-9907 / FAX: 011-666-9908
秋田	御容愛社 秋田工場 秋田県湯沢市岩崎字塩ノ上5-3 TEL: 0183-73-3774 / FAX: 0183-72-5788
宮城	御日立物産東京日本 宮城県仙台市宮城野区順町3-2-28 TEL: 022-232-5456 / FAX: 022-782-0388 (株)容愛社 宮城リサイクル工場 宮城県黒川郡大郷町川内字中坪山1-36 TEL: 022-359-2281 / FAX: 022-359-2030
栃木	御容愛社 栃木リサイクル工場 栃木県河内郡上三川町大字石田字西谷2309-2 TEL: 0285-56-3773 / FAX: 0285-55-1074
	御日立物産福賀 栃木営業所

事業者向け情報の掲載例

レスキュー/取り外しマニュアルの掲載

自動車再資源化協力機構（JARC）HP 最新トピックスにて、各社（自工会四輪車生産メーカー12社・日本自動車輸入車組合同員メーカー6社）の取外し/レスキューマニュアルのURL、対象車種、問い合わせ窓口等を紹介している。（毎年3月末時点で情報更新）

JARC HP http://www.jarp.org/pdfs/information/20160510_manual_list.pdf

（趣旨）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の主な注意事項について、マニュアルにより周知を図っている。

JARC HP 最新トピックス

最新トピックス

- 2016.5.10 損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取扱い時の主な注意事項(2016.3.31更新)
- 2016.5.9 〔有明通商選択業者〕熊本地震の影響による「エアバッグ類乗務」の営業再開のお知らせ
- 2016.4.22 破壊工程でエアバッグ類未処理による人身事故が発生しました
- 2016.4.20 フォルクスワーゲン・アウディよりエアバッグのリコール届出が行われました！
- 2016.4.20 ゴールデンウィーク期間中のフロン類回収業務に関するお知らせ

別紙 自動車メーカー等別レスキュー/取外しマニュアル 抜粋

2016年5月10日
一般社団法人日本自動車工業会
日本自動車輸入組合

損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車を取り扱う事業者の皆様へ

損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取扱い時の主な注意事項

1. 損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車を撤去（運搬・保管等）する場合

※走行可能等通常状態の車両の撤去は通常の取扱いが可能です。

(1) 感電等の防止のため、以下を行ってください。

- ①必ず絶縁手袋を着用してください
- ②オレンジ色の高電圧ケーブルには絶対に触らないでください

(2) 各種事故防止の観点より、以下を行ってください。

- ①防護めがねを着用してください
- ②マスクを着用してください

(3) その他留意事項（ほか/安全観等通常の現場作業に必要な装備は必須）

- ①バッテリーを破壊させるような衝撃を与えないでください
- ②液漏れが疑われるバッテリーはよく乾燥させてください

2. 電気自動車・ハイブリッド自動車を解体処理する場合

電気自動車・ハイブリッド自動車を製造する自動車メーカー等のホームページ（別紙一覧表参照）、又は自動車再資源化協力機構（自再協）のホームページから車種別の取外し等に関する各種マニュアルを確認し、指定の手順に従って安全な取外しを行ってください。

いすゞ自動車(株)	
①レスキューマニュアル トップページ→CSRトップ→いすゞ車のリサイクルについて→いすゞ車のリサイクル情報 http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html	
②取外しマニュアル トップページ→CSRトップ→いすゞ車のリサイクルについて→いすゞ車のリサイクル情報 http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html	
③主な対象車種 エルファハイブリッド 大型路線バス エルガハイブリッド	④お問合せ先・電話番号 お客様相談センター 0120-119-113
スズキ(株)	
①レスキューマニュアル ありません	
②取外しマニュアル 車種A トップページ→企業情報→環境・社会貢献→リサイクル(四輪車)→関係自治体様向けのご案内 http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/evandhybridoriatsukai.html 車種B トップページ→企業情報→環境・社会貢献→リサイクル(四輪車) →回収業者・解体業者の皆様へ 2. リチウムイオンバッテリー回収・リサイクルについて http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/battery/index.html	
③主な対象車種 車種A: フル電気自動車 エブリイ電気自動車 ツインハイブリッド 車種B: エネチャージ、仕様車 S-エネチャージ仕様車 ソリオ ハイブリッド	④お問合せ先・電話番号 車種A: お客様相談室 フリーダイヤル 0120-402-253 受付時間 9:00~12:00、13:00~17:00(土日祝日等 除く) 車種B: スズキ電池引取受付センター フリーダイヤル 0120-022-050 受付時間 9:00~12:00、13:00~17:00(土日祝日等 除く)
ダイハツ工業(株)	
①レスキューマニュアル ありません	
②取外しマニュアル トップページ→企業情報→自動車リサイクルへの取り組み→ハイブリッドバッテリーについて http://www.daihatsu.co.jp/company/recycle/pdf/hv_cargo_recycle.pdf	
③主な対象車種 ハイゼットカーゴハイブリッド、 アルティス、メビウス	④お問合せ先・電話番号 トヨタ HV 引取受付センター 0120-39-8120

緊急対応時マニュアル

MiEV(電気自動車)及びアウトランダーPHEV(プラグインハイブリッドEV)、ディグニティ(ハイブリッド車)の乗員救助ならびに事故処理等を行う際、安全に作業していただくための注意事項がございます。事前に内容をよくご確認のうえ、注意事項を遵守してください。

乗員救助時の注意事項(レスキューマニュアル)

- 1 i-MiEV編(PDF 5.3MB)
- 2 MINICAB-MiEV編(PDF 3.0MB)
- 3 アウトランダーPHEV編(PDF 1.8MB)
- 4 DIGNITY編(PDF 4.9MB)



緊急時対応マニュアル



2011-9

はじめに

本マニュアルは、i-MiEVの乗員救助ならびに事故処理等を行う際の注意事項を記載しています。
i-MiEVは高い電圧のバッテリーを搭載した電気自動車であり作業中の取扱いを誤ると、感電など重大な障害を受ける恐れがあります。
安全に作業していただくためには、事前に本マニュアルを熟読頂き、注意事項を遵守してください。

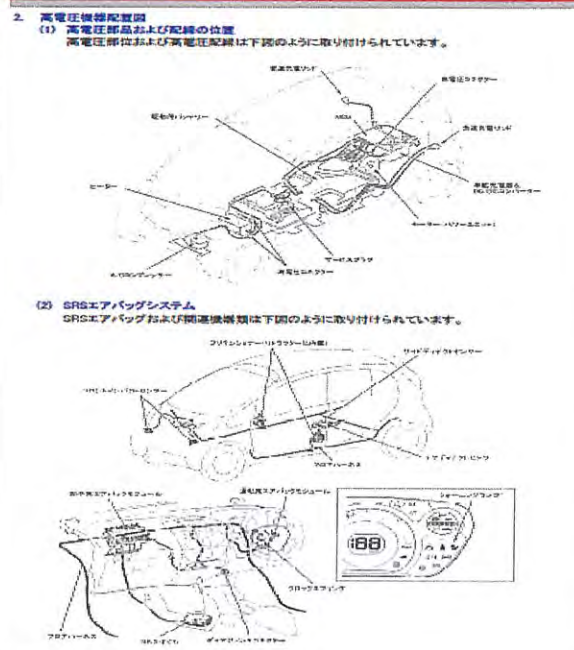
安全に関する表示
運転者や他の人が障害を受ける恐れがあること、その回避方法をつぎの表記で記載しています。
重要な事項ですので必ず読んでお守りください。

- 警告** 記載事項を守らないと、死亡や重大な障害につながる恐れがあること。
- 注意** 記載事項を守らないと、傷害や事故につながる恐れがあること。

● 装備仕様の変更等により、本マニュアルの内容が被救助車両と一致しない場合がありますのであらかじめご了承ください。

目次

1. 安全に作業を行うために
 - (1) 高電圧の隔離
 - (2) 高電圧の遮断
 - (3) 乗員救助時の注意
2. 高電圧機器配置図
 - (1) 高電圧部品および配線の位置
 - (2) SRSエアバッグシステム
3. 車両外観の特徴
 - (1) 特徴の一覧
 - (2) 外観
 - (3) 車台番号(型式)
4. 事故現場での留意事項
 - (1) 必要な工具など
 - (2) 事故現場での安全対策
5. 乗員救助時の取扱いポイント
 - (1) 準備
 - (2) Case1: 高電圧配線や車体の切断などを必要としない場合
 - (3) Case2: 高電圧を遮断する時間(作業時間約10分)があり、車両の切断などを必要とする場合
 - (4) Case3: 高電圧を遮断する時間がなく、車体の切断などを必要とする場合、もしくはオレンジ色の配線が露出している場合
 - (5) Case4: 車両が水没している場合
 - (6) Case5: 横転している車両を起こす場合
 - (7) Case6: 車両火災の場合
6. 車両諸元および事故車両の移動・運搬時の注意
 - (1) 車両諸元
 - (2) 自走での移動
 - (3) レッカー車での運搬
 - (4) けん引ロープでの移動



アフターサービス

HV バッテリーユニット

回収・リサイクルマニュアル

HVバッテリーユニット

1. はじめに

HVバッテリーユニットは、自野ハイブリッド自動車の駆動用バッテリーとして使用されたものです。HVバッテリーユニット内にはニッケル水素電池、コンピュータ等を搭載しています。
このHVバッテリーユニットの内部は高電圧であり、また量産機ですので、本書を指針の上、安全な作業を行ってください。

使用済みHVバッテリーユニットの安全な回収にご協力

廃車からHVバッテリーユニットを取りはずす際、および取りはずした後、絶対守っていただきたいこと

(1) サービスプラググリップを必ず引き抜いてください。

まず最初に、取りはずし作業を行う前に、必ずサービスプラググリップを引き抜いてください。

サービスプラググリップを抜かずに高電圧部位の箱体、高電圧の配線(オレンジ色)およびそのコネクタの取りはずし、分解、切断などは生命にかかわるような重大な傷害を引き起こす恐れがあり、大変危険ですので、絶対に行わないでください。

(2) 転落・接触・火災等をおこさないでください。

HVバッテリーユニットは適切に回収されずに第三者が当電圧部位等に触れた場合、感電事故などが発生する恐れがあります。

取壊し及び取りはずされたHVバッテリーユニットは安全上の事故防止のため、速やかな回収を行っていますので、回収にご協力ください。
適切に回収されず、事故が発生した場合として、次のようなことが想定されます。

① 適切に回収されず、不法投棄または放置され、第三者が高電圧部位に触れてしまひ、感電事故が発生する。

② 用途専用のハイブリッド車以外でHVバッテリーユニットを使用(改造等を含む)、感電事故、発熱・発煙・発火・爆発事故、アルカリ電解液漏出事故等が発生し、人体に重大な危害や周辺物の焼損・損害を招く。

特に、転落・侵襲等を行いますと、相手方でのこれらの危険性が認識されず、事故につながりやすくなります。

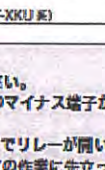
車両からHVバッテリーユニットを取りはずした後は、速やかに本社が引取受付センターまでご連絡をいただき、回収にご協力ください。

デュトロ (VF-XKU 系)

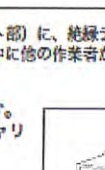
<注意！>

- 作業は必ず絶縁手袋を着用して行ってください。
- サービスプラグを外す前に補機バッテリーのマイナス端子からケーブルを切り離してください。
- サービスプラグは、スターターキー LOCK でリレーが閉いた上で、更に確実を期すため機械的に電源を遮断するものであり、全ての作業に先立って行ってください。
- 同路内にコンデンサーがあるため、サービスプラグを抜いてから高電圧ケーブルに触れるまで10分以上時間をとってください。
- 絶縁破壊のない高電圧端子に触れるときには、テスターで電圧が0Vであることを確認してください。

1. 補機バッテリーのマイナス端子を切り離す。
 - (1) 補機バッテリーカバーを取り外す。
 - (2) ナットをゆるめ、補機バッテリーのマイナスの端子からケーブルを切り離す。
2. サービスプラグを取り外す。
 - (1) ボルト (4本) を外し、リッドを取り外す。
 - (2) 絶縁手袋を着用して、サービスプラグを引き抜く。



リッド



サービスプラグ

(3) サービスプラグの取り外し部 (ソケット部) に、絶縁テープを貼り絶縁する。
 ※取り外したサービスプラグは、作業中に他の作業者が誤って取り付けることがないように、ポケットに入れて携帯する。

3. バッテリーキャリアの左側パネルを取り外す。
 - (1) ボルト (8本) を外し、バッテリーキャリアの左側パネルを取り外す。



レアメタル含有部品情報等の掲載

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、自動車リサイクルシステム(JARS)HP解体業者向け「お知らせ」に各社のモデル別レアメタル含有部品情報、取り外しマニュアルのURLを紹介している。(毎年3月末時点情報に更新)

JARS HP

<http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448B05179F3ADC849257A97005536C2?OpenDocument>

JARS 事業者トップページ

自動車リサイクルシステム

トップページ | よくあるご質問 | 関連事業者情報検索 | このサイトについて

① 事業者向けシステム | ② 各種マニュアル | ③ 各種申請書様式

自動車リサイクルトップページ > **事業者トップページ** > お知らせ

レアメタル回収に関するお知らせ

レアメタル回収に関するお知らせ

一般社団法人 日本自動車工業会

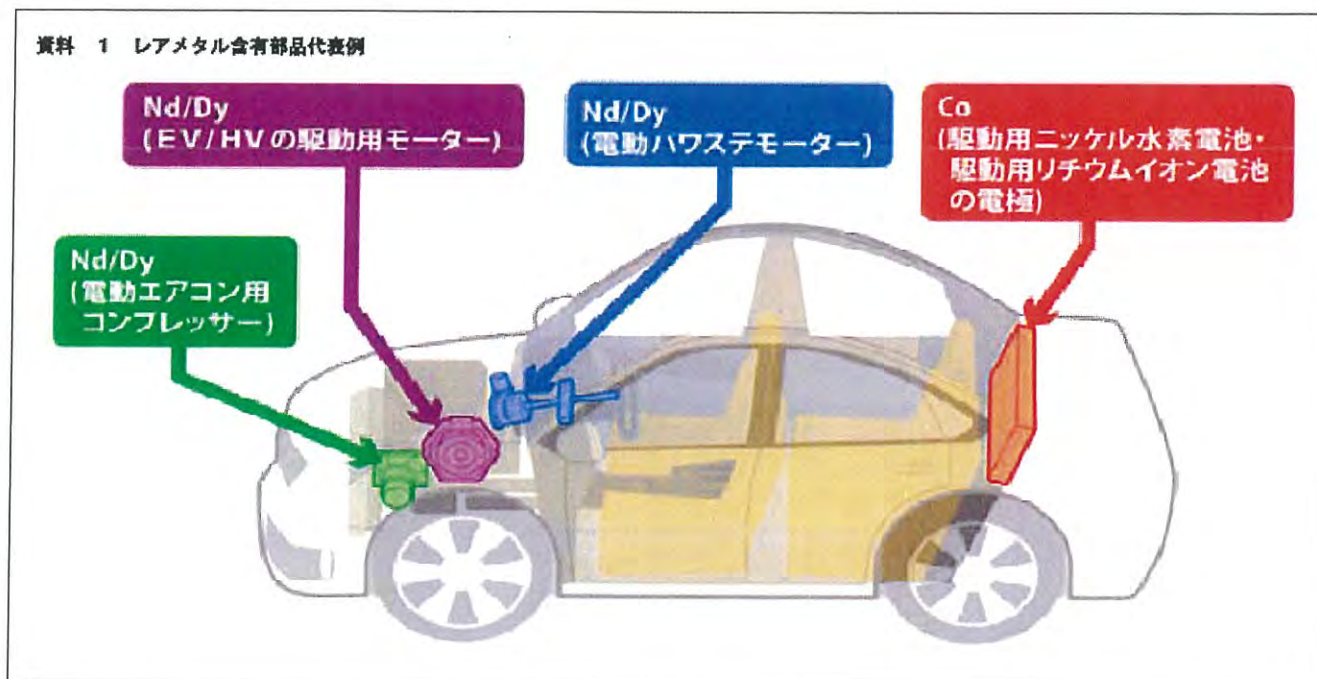
日本自動車工業会では、次世代自動車のレアメタル含有部品の効率的な回収・リサイクルに資するため、レアメタルを含有する代表的な部品について、情報提供致しますので、是非ご活用ください。

資料1 レアメタル含有部品代表例.pdf

資料2 各社モデル毎使用部品一覧表.pdf

資料3 駆動用バッテリー各社取外し・回収マニュアル 掲載アドレス一覧表.pdf

【資料1 レアメタル含有部品代表例】



資料2 レアメタル含有部品使用モデル一覧表(抜粋)

対象車種 / 対象部品名			○:対象車種を使用している -:対象車種を使用していない ネオジム(MG), シスプロシテム(MG)			
メーカー名	車名	販売期間	駆動用モーター	電動エアコン用コンプレッサー	電動パワステモーター	コバルト(Co) 駆動用電池
トヨタ	レクサスLS600					
	～UVF4S (600h)	2007年5月～	○	○	○	○
	～UVF4S (600hL)	2007年5月～	○	○	○	○
	レクサスNX300h	2014年7月～	○	○	○	○
	レクサスRC300h	2014年10月～	○	○	○	○
	レクサスRX450h	2009年1月～	○	○	○	○
日産	リーフ					
	リーフ	2011年5月～	○	○	○	○
	リーフ	2012年1月～	○	○	○	○
	リーフ	2012年8月～	○	○	○	○
	リーフ	2012年8月～	○	○	○	○
	リーフ	2012年8月～	○	○	○	○
日野	日野デュロハイブリッド					
	日野デュロハイブリッド	2011年7月～	○	○	○	○
	日野デュロハイブリッド	2011年11月～	○	○	○	○
	日野デュロハイブリッド	2013年2月～	○	○	○	○
	日野デュロハイブリッド	2010年8月～	○	○	○	○
	日野デュロハイブリッド	2011年11月～	○	○	○	○
富士	スバル XEV ハイブリッド					
	スバル XEV ハイブリッド	2013年6月～	○	○	○	○
	スバル XEV ハイブリッド	2015年7月～	○	○	○	○
	スバル XEV ハイブリッド	2015年7月～	○	○	○	○
	スバル XEV ハイブリッド	2015年7月～	○	○	○	○
	スバル XEV ハイブリッド	2015年7月～	○	○	○	○
本田	フィットハイブリッド					
	フィットハイブリッド	2010年10月～2013年06月	○	○	○	○
	フィットハイブリッド	2013年09月～	○	○	○	○
	フィットハイブリッド	2011年06月～2015年3月	○	○	○	○
	フィットハイブリッド	2011年10月～	○	○	○	○
	フィットハイブリッド	2011年10月～	○	○	○	○
マツダ	アクセラハイブリッド-C					
	アクセラハイブリッド-C	2013年11月～	○	○	○	○
	アクセラハイブリッド-S	2013年11月～	○	○	○	○
	アクセラハイブリッド-S L-Package	2013年11月～	○	○	○	○
	アクセラハイブリッド-S L-Package	2013年11月～	○	○	○	○
	アクセラハイブリッド-S L-Package	2013年11月～	○	○	○	○
三菱	ミニキャブ・ミニキャブ					
	ミニキャブ・ミニキャブ	2009年7月～	○	○	○	○
	ミニキャブ・ミニキャブ	2011年12月～	○	○	○	○
	ミニキャブ・ミニキャブ	2013年1月～	○	○	○	○
	ミニキャブ・ミニキャブ	2013年1月～	○	○	○	○
	ミニキャブ・ミニキャブ	2013年1月～	○	○	○	○

(注) 日野 大型トラック プロフィアCHVは一般のHVとは位置づけが異なるため、以下の注記を付した。
 ・駆動用モーター: 一般のHVと異なり、駆動を行わず、充電のみを行うため、当該欄に「○ 充電用として」と記入。
 ・電動エアコン用コンプレッサー: CHVは再生エネルギー(発電を含む)を電動冷凍機に供給するしくみ。よって、当該欄に「(○ 上物=冷凍機用として)」と記入。

資料3 駆動用バッテリー各社取り外しマニュアル掲載アドレス一覧表(抜粋)

いすゞ自動車	
①取外しマニュアル トップページ→CSRトピック→いすゞ車のリサイクルについて→いすゞ車のリサイクル情報 http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html	
②主な対象車種 エルファハイブリッド 大型路線バスエルガハイブリッド	③お問合せ先・電話番号 お客様相談センター: 0120-119-113
スズキ(株)	
①取外しマニュアル トップページ → 企業情報 → 環境・社会貢献・リサイクル(四輪車) → 回収業者・解体業者の皆様へ 2. リチウムイオンバッテリー回収・リサイクルについて http://www.suzuki.co.jp/about/car/recycle/battery/index.html	
②主な対象車種 ソリオ ハイブリッド	③お問合せ先・電話番号 フリーダイヤル 0120-022-050 スズキ電池引取受付センター 受付時間 9:00～12:00、13:00～17:00(土日祝日等除く)
ダイハツ工業	
①取外しマニュアル トップページ→企業情報→CSR・環境→自動車リサイクルへの取り組み→ハイブリッドバッテリーについて http://www.daihatsu.co.jp/company/csr/recycle/hv-recycle/index.htm	
②主な対象車種 ハイゼットカーゴハイブリッド アルティス メビウス	③お問合せ先・電話番号 トヨタHV引取受付センター 0120-39-8120

輸入車のリサイクル関連の 情報発信に関する取組み

2016年5月31日（火）



日本自動車輸入組合(JAIA)
Japan Automobile Importers Association



Contents

1. 自動車リサイクル制度に関する情報発信
2. 車種別の環境情報に関する発信
3. 環境配慮設計に関する情報発信
4. 再生資源利用に関する情報発信
5. その他の情報発信
6. 海外メーカーの情報発信
7. 今後の課題

1. 自動車リサイクル制度に関する情報発信

(1) Audi, BMW, Ford, Jaguar

アウディジャパン (株)

http://www.audi.co.jp/jp/brand/ja/service_accessory/info_to/Recycle.html



ビー・エム・ダブリュー (株)

<http://www.bmw.co.jp/ja/footer/info/recycle-law.html>



フォード・ジャパン・リミテッド

http://www.pagi-info.com/elv/ford/main_01.html



ジャガー・ランドローバー・ジャパン (株)

<http://www.jaguar.co.jp/about-jaguar/sustainability/index.html>



1. 自動車リサイクル制度に関する情報発信

(2) Mercedes-Benz, Peugeot, VW, Volvo

メルセデス・ベンツ日本 (株)

<http://www.mercedes-benz.jp/corporate/csr/recycle/index.html>



プジョー・シトロエン・ジャパン (株)

<http://www.servicing.peugeot.co.jp/recycle/>



フォルクスワーゲングループジャパン (株)

<http://www.volkswagen.co.jp/ja/service/recycle.html>



ボルボ・カー・ジャパン (株)

<http://www.pagi-info.com/elv/volvo/>



2. 車種別の環境情報に関する発信

(1) VWの車両環境データ

フォルクスワーゲングループジャパン（株）は、カタログで各モデルの環境仕様を公表（電子データ（PDF）を自社HPにも掲載）

Golf GTE カタログ請求

カタログ冊子をあなたの手元にフォルクスワーゲンにお届けいたします。
手にとってじっくりご覧になりたい方は下記リンクよりお申し込みください。
PDF形式でダウンロードもご依頼いただけます。

環境仕様

二酸化炭素(CO ₂)排出量	98g/km(JC08モード走行 燃費換算)
排出ガス	一酸化炭素(CO):1.15g/km/ 非メタン炭化水素(NMHC):0.013g/km/ 窒素酸化物(NOx):0.013g/km
騒音	近接騒音騒音:68dB/ 定常走行騒音:68dB/ 加速走行騒音:72dB
エアコン冷暖	種類:R134a/ 使用量:500±15g/ GWP値:1,430/ 環境影響度目標値:150/ 目標年度 2023年

●本仕様・主要装備・諸元などは予告なく変更される場合があります。●フォルクスワーゲングループジャパンが日本に輸入する車は、安全対策及び排ガス対策の点で現行の国内基準をすべて満たしています。●燃料消費率や充電電力使用時走行距離および電力消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件（気象、道路、車両、運転、整備などの状況）が異なってくるため、それに伴って実際の値は異なります。●スノーチェーンのご使用に際し、製品によってはボディに干渉する恐れがありますので、詳しくは正規ディーラーにお問い合わせください。●ボディカラー、内張り・シートのカラーについては、撮影・印刷条件により実際の車両と異なって見えることがありますのでご了承ください。●本カタログ中で使用した写真及びイラストは、細部で日本仕様と異なる場合がありますのでご了承ください。

Golf GTEは、CEV補助金と減税（エコカー減税・自動車グリーン税制）の対象です。

エコカー減税（環境対応車 普及促進税制、自動車グリーン税制、自動車グリーン税制（購入年度の自動車グリーン税制））、自動車グリーン税制（購入年度の自動車グリーン税制）の適用対象となる場合があります。平成27年9月30日以前に購入した自動車については、詳細については正規ディーラーにお問い合わせください。

2. 車種別の環境情報に関する発信

(2) Volvoの車両環境データ

ボルボ・カー・ジャパン（株）は、自社HPの各モデルのページ（主要諸元＆装備表）およびカタログで車両環境データを公表

<http://www.volvocars.com/jp/>

V40 車両本体価格 ¥3,240,000~

V60 車両本体価格 ¥4,540,000~

V70 車両本体価格 ¥5,590,000~

CROSS COUNTRY

V40 CROSS COUNTRY 車両本体価格 ¥3,390,000~

V60 CROSS COUNTRY 車両本体価格 ¥4,940,000~

V40

主要諸元＆装備表

V40ならではの特長をご覧ください。

[T3の詳細はこちら（PDF）](#)

[T4の詳細はこちら（PDF）](#)

[D4/D4 SE/T5 R-DESIGNの詳細はこちら（PDF）](#)

ENVIRONMENT INFORMATION 環境情報

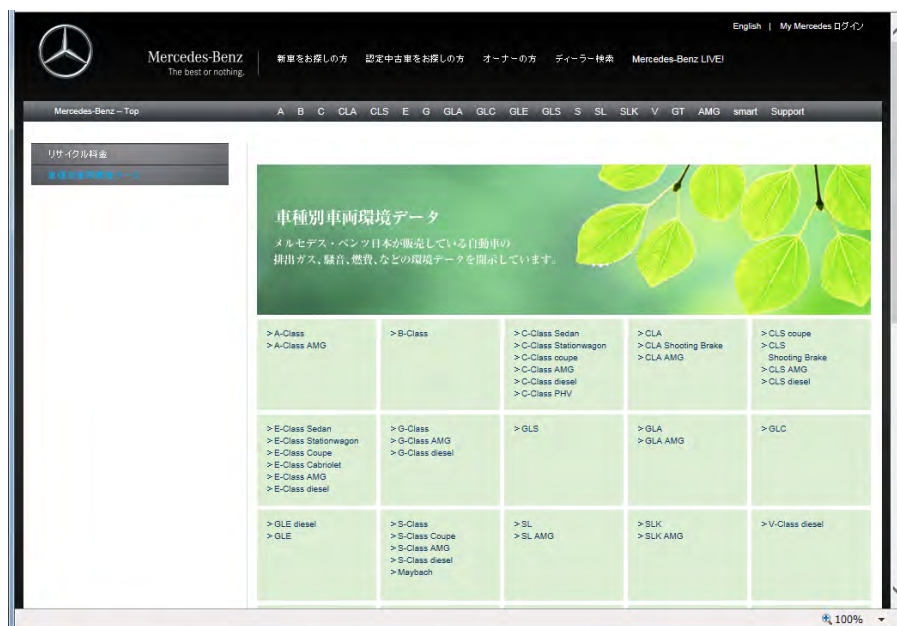
	2.0ℓディーゼルトーボエンジン (D4)	2.0ℓターボエンジン (T5)
排出ガス重量:JC08H+JC08CモードCO排出量(g/km)	0.63	1.15
排出ガス重量:JC08H+JC08CモードNMHC排出量(g/km)	0.024	0.013
排出ガス重量:JC08H+JC08CモードNOx排出量(g/km)	0.08	0.013
排出ガス重量:JC08H+JC08CモードPM排出量(g/km)	0.005	—
排出ガス適合基準	平成21年排出ガス 基準適合	平成17年排出ガス 基準75%低減
アイドリングCO濃度(%)	—	0.5
アイドリングHC濃度(ppm)	—	100
燃料の種類	軽油	ガソリン(無鉛プレミアム)
JC08モード燃料消費率(km/ℓ)	20.0	15.9
JC08モードCO ₂ 排出量(g/km)	116	146
近接排気騒音(デシベル/回転数)	96/3,000	96/4,000
定常走行騒音(デシベル)	72	72
加速走行騒音(デシベル)	76	76
カーエアコン冷媒	種類:HFC134a/GWP値	使用量:650g/GWP値:1,430
冷媒の環境影響度の低減	フロン排出抑制法における目標値/目標年度	目標値:GWP150/目標年度:2023年度
リサイクル設計の有無/リサイクル部品名	有/ホイールアーチャライナー等	有/ホイールアーチャライナー等

●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、気象、道路、車両、運転、整備などの条件が異なれますので、それに応じて燃料消費率は異なります。

それぞれのモデルの排出ガス、燃費、騒音、カーエアコン冷媒使用量、リサイクル設計の有無、使用しているリサイクル部品名等の環境情報を確認できる

2. 車種別の環境情報に関する発信 (3) Mercedes-Benzの車両環境データ

メルセデス・ベンツ日本（株）は、自社HPでモデル別の車両環境データを公表
<http://www.mercedes-benz.jp/corporate/csr/model/index.html>



一覧ページ内のモデル名をクリックすることにより、個々の車種の詳細情報を確認できる

各モデルのページからも左記一覧ページに画面遷移できる

メルセデス・ベンツ Sクラス 車両環境データ

モデル		5550 × long		5400 h	
				8インチ OSDメニュー バックライト	
車両型式		DLA-222163		DLA-222057	
原動機		278M30		276	
総排気量		2,996		3,497	
変速機		電子制御7速AT		電子制御7速AT	
駆動方式		後輪駆動(FR)		後輪駆動(FR)	
排出物	適合規制・認定レベル	欧州CE認定基準 平成17年基準適合クラス 75%低硫黄・ゼロ適合		欧州CE認定基準 平成17年基準適合クラス 75%低硫黄・ゼロ適合	
	ISO9001+ISO14001認証 環境安全・認定済	一酸化炭素(CO)	g/h	1.15	1.15
		炭化水素(HC) (NABC)	g/h	0.013	0.013
		窒素酸化物(NOx)	g/h	0.013	0.013
		粒子状物質(PM)	g/h	-	-
騒音	適合規制・レベル	平成10年規格に適合		平成10年規格に適合	
		加速走行騒音(周知制)	db	76	76
		定常走行騒音(周知制)	db	72	72
		計測時騒音(周知制)	db	96	96
燃料の種類		無鉛プレミアム・ガソリン/電氣		無鉛プレミアム・ガソリン	
燃料消費率*		燃費	13.4	15.4	13.8
(L/100km・モード)		二酸化炭素(CO ₂)排出量 燃料消費率(L/100km)の算出値	173	191	168
		平成17年度燃費基準	改善劣	+20%達成	+20%達成
		平成22年度燃費基準	改善劣	+20%達成	+10%達成
		備考			
ブレーキ油圧とエンジン油圧は、常時同時に (操縦影響なし)両方使用可能。型式番号：JAB2002		構造：K334 (OAP-LKD)	使用量：約3kg	使用量：12kg	
リサイクル		リサイクル資源の有無	有	有	
その他		グリーン購入法適合性	○	○	
		九思希市指定買い取り業者	平成17年基準 総合評価基準の基準に適合	平成17年基準 総合評価基準の基準に適合	

※ 上記の燃料消費率の数値は国土交通省管轄です。燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行時には、気象、道路、車両、運転、整備等の状況が異なりますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

■ 本車関係データの内容は、2015年8月10日現在のものです。

モデル別の排出ガス、騒音、燃費、CO2排出量、カーエアコン冷媒使用量、リサイクル設計の有無等の環境情報を確認できる

3. 環境配慮設計に関する情報発信

(1) Abarth（アバルト）の環境情報

FCAジャパン株式会社は、AbarthブランドのHPで環境に対する取り組みを発信
<http://www.abarth.jp/recycle/>



【有害物質の排除】

ブレーキパッドやクラッチライニングにアスベストの代わりに無害な材料を使用するなど、潜在的に有害と疑われる物質を製造過程から徹底して排除

【資源の活用】

ポリプロピレンのバンパーは粉碎され、ダッシュボードなどのダクトに使用され、さらにフロアマットなどにリサイクル合成樹脂製の燃料タンクをエンジンやボディーのアンダーガードに再利用するなど、資源を活用

3. 環境配慮設計に関する情報発信 (2) Porscheの環境情報

ポルシェジャパン株式会社は、自社HPで環境に対する取り組み（Porsche E-Performance）を発信

<http://www.porsche.com/microsite/e-performance/japan.aspx?ws=1>



環境にやさしい車を目指し、化石燃料を再生可能な電力に置き換えることにより、燃料消費量やCO2排出量、そしてエネルギー消費量全体を低減

CO2排出量をできるだけ抑えて車を利用したいと考えるなら、再生可能な電力の利用は将来における有力な選択肢になる

3. 環境配慮設計に関する情報発信 (3) GMの環境情報

ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社は、自社HPで環境に対する取り組み（自動車の電動化）を発信

<http://www.gm-japan.co.jp/info/fuelcell/index.html>



車両の電動化は、エネルギー源の多様化と効率の向上のための重要

短期的には、内燃機関の効率向上やハイブリッド自動車に取り組み、中長期的には、電気自動車であるE-REV（エクステンデッド・レンジEV）、バッテリー電気自動車と燃料電池電気自動車を展開

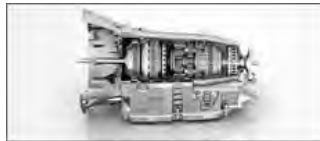
4.再生資源利用に関する情報発信

(1) Mercedes-Benzのリマン部品

メルセデス・ベンツ日本（株）は、自社HPで再生部品（リマン部品：リマニュファクチュアド部品の略）に関する情報を公表。

http://www.mercedes-benz.co.jp/content/japan/mpc/mpc_japan_website/ja/home_mpc/passengercars/home/servicesandaccessories/maintenance_top/mercedes_parts/reman.html

メルセデス・ベンツは、世界中で取り外された部品を回収し、ドイツで再生。内部の機能部品はすべて新品に交換され、外側をきれいに洗浄。新品と同様の検査基準に合格した部品は、リマン部品として再び車両に装着されている。



4.再生資源利用に関する情報発信

(2) Audiの生産活動における取り組み

アウディジャパン（株）は、自社HP（生産活動における取り組み）で生産工程における省資源対策に関する情報を公表。

http://www.audi.co.jp/jp/brand/ja/exp/design_technology/ECO/production.html

The screenshot displays the Audi Japan website's 'Production Activities' section. It features a sidebar with navigation links and a main content area with three sub-sections: 'Sustainable Production' (持続可能な生産), 'Recycling' (リサイクル), and 'Recycling of Materials' (素材のリサイクル). Each section includes text and images illustrating Audi's commitment to environmental friendliness and resource efficiency.

材料の大部分を再利用可能な梱包材に梱包

廃棄物の95%を再利用

金属は100%再利用

4.再生資源利用に関する情報発信

(3) BMW i3のリサイクルされた繊維材料

ビー・エム・ダブリュー（株）は、自社HP（BMW i3の製品紹介ページ）でリサイクルされた繊維材料に関する情報を公表。

<http://www.bmw.co.jp/ja/all-models/bmw-i/i3/2013/design.html>



シートカバー素材にPETから製造されたリサイクリング・ポリエステルを使用

5. その他の情報発信

(1) 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

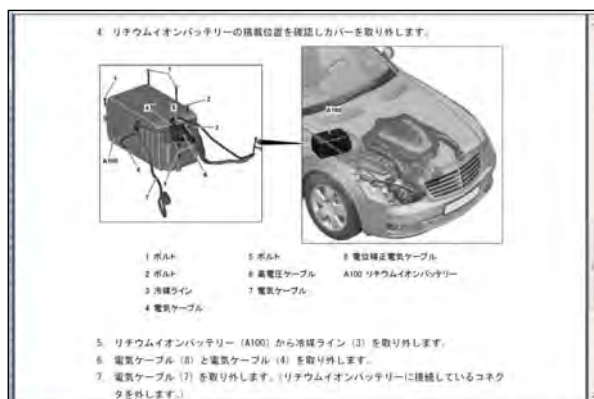
電気自動車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車を扱うインポーター各社は、使用済自動車からのニッケル水素/リチウムイオンバッテリーユニットの取り外し方法及び回収方法をマニュアル化し、解体事業者殿向けにHPで公表

メルセデス・ベンツ日本（株）

<http://www.mercedes-benz.jp/corporate/csr/recycle/04.html>

ポルシェジャパン（株）

http://www.porsche.co.jp/owner_service/recycle/hybrid.php



5. その他の情報発信

(2) ハイブリッド車等のレスキューマニュアル

電気自動車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車を扱うインポーター各社は、レスキュー（乗員の救助や事故処理等）を行う際の注意事項をマニュアル化し、HPで公表

アウディジャパン（株）
http://www.audi.co.jp/jp/brand/ja/service_accessory/info_to_p/hybrid_rescue.html

ビー・エム・ダブリュー（株）
<http://www.bmw.co.jp/ja/footer/info/rescue-during.html>

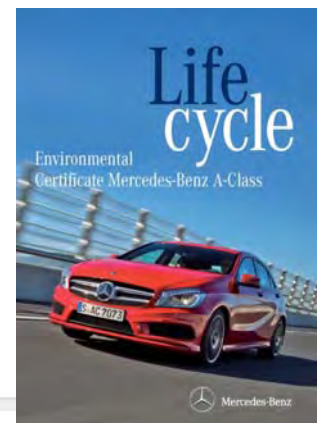
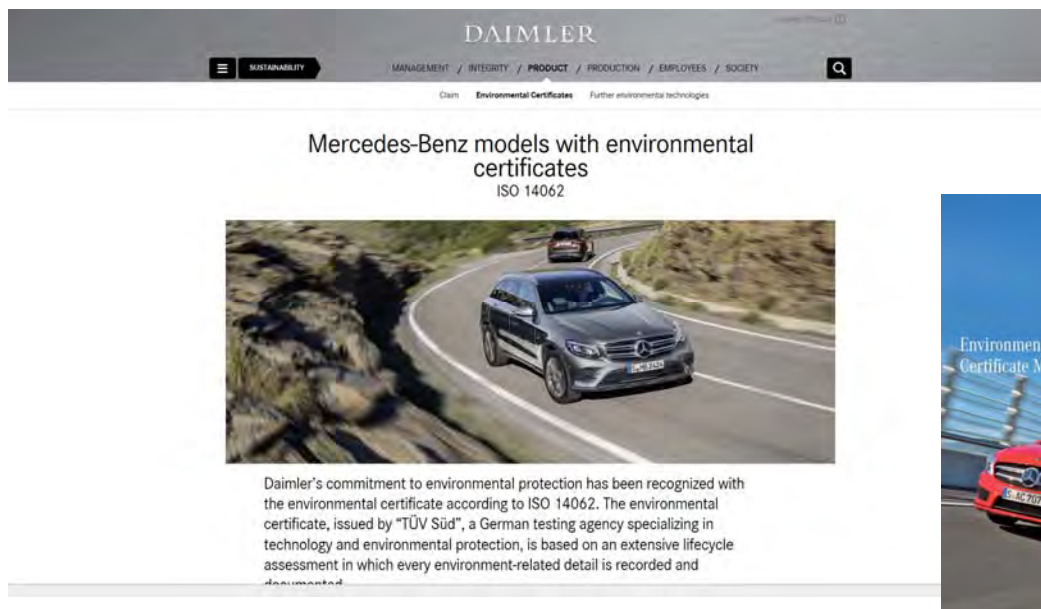


6. 海外メーカーの情報発信

(1) DAIMLER本社

DAIMLER本社は、HPでMercedes-Benz主要モデルのライフサイクルアセスメントを公表

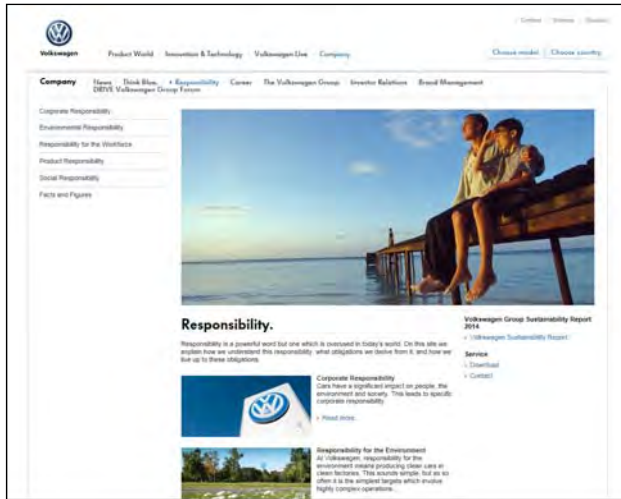
<http://www.daimler.com/sustainability/product/environmental-certificates/>



6. 海外メーカーの情報発信 (2) VW本社

VW本社は、HP (Sustainability Report) でVW Golfの材料構成を公表

http://en.volkswagen.com/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/nachhaltigkeitsberichte/group-sustainability-report-2014/jcr_content/renditions/rendition.file/volkswagen_sustainability_report_2014.pdf

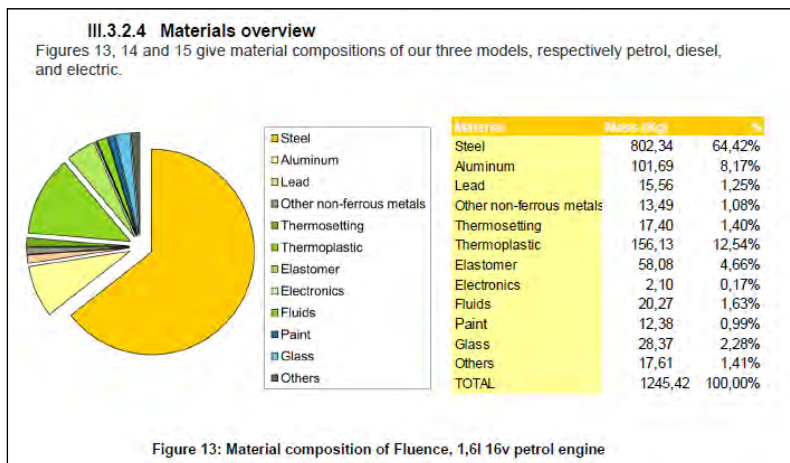


油脂類 4.69%
 電子部品 0.17%
 再生資源を含んだ材料 4.41%
 ポリマー加工 1.21%
 ポリマー材 18.58%
 非鉄金属、鍛造アルミ 2.22%
 軽合金、鍛造アルミ 9.74%
 スチール・鉄金属 58.99%

6. 海外メーカーの情報発信 (3) Renault本社

Renault本社は、HP (Sustainability Report) で代表的モデルの材料構成を公表

<https://group.renault.com/wp-content/uploads/2014/09/flurence-acv-2011.pdf>



スチール 64.42%
 アルミニウム 8.17%
 リード 1.25%
 非鉄金属 1.08%
 熱硬化性樹脂 1.40%
 熱可塑性物質 12.54%
 エラストマー 4.66%
 電気部品 0.17%
 油脂 1.63%
 塗料 0.99%
 ガラス 2.28%
 その他 1.41%

7. 今後の課題 JAIA HPの充実

日本自動車輸入組合（JAIA）は、HPで自動車リサイクル法・制度、リサイクル料金に関する情報を発信

<http://www.jaia-jp.org/guide/recycle/>



今後、情報発信の在り方等検討会の方針に従い、内容を充実させていきたい

第1回情報発信の在り方等に関する検討会 説明資料

平成27年11月24日

一般社団法人日本自動車販売協会連合会

自販連とは

<団体名> 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会

<代表者> 会長 櫻井 誠己

<設 立> 昭和34年6月8日(昭和36年4月1日 社団法人に改組、
平成24年1月4日 一般社団法人に移行)

<会員数> (自販連会員総合調査より)

○ 通常会員 1,302社 系列・県販売(店)協会62団体

○ 支店営業所・賛助会員 277社

<支 部>

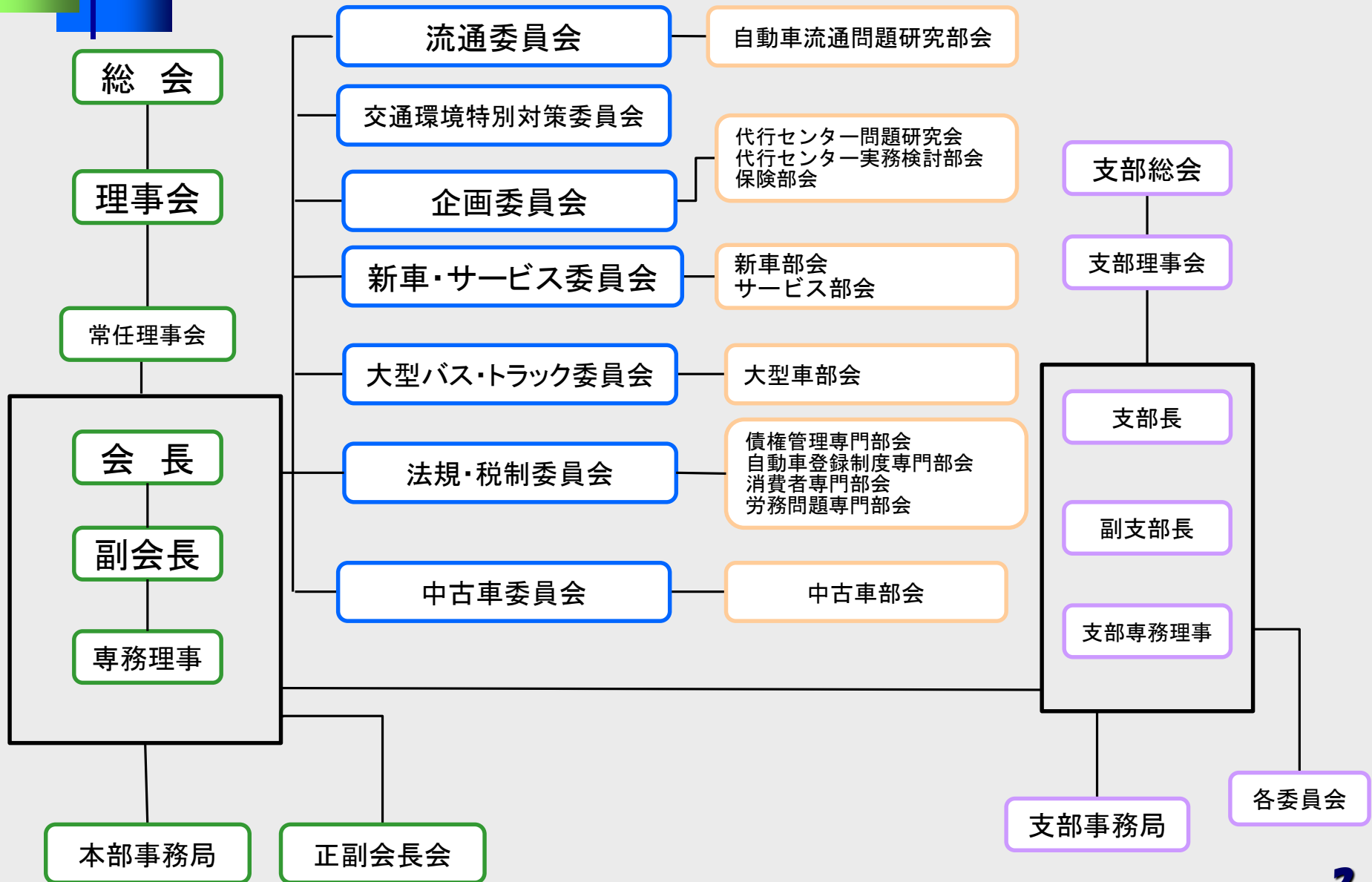
○ 52支部(全国各都府県に1支部 北海道に6支部)

<目 的>

健全な車社会の形成と流通の改善を図り、もって国民経済の発展に
寄与することを目的とする

自販連の組織について

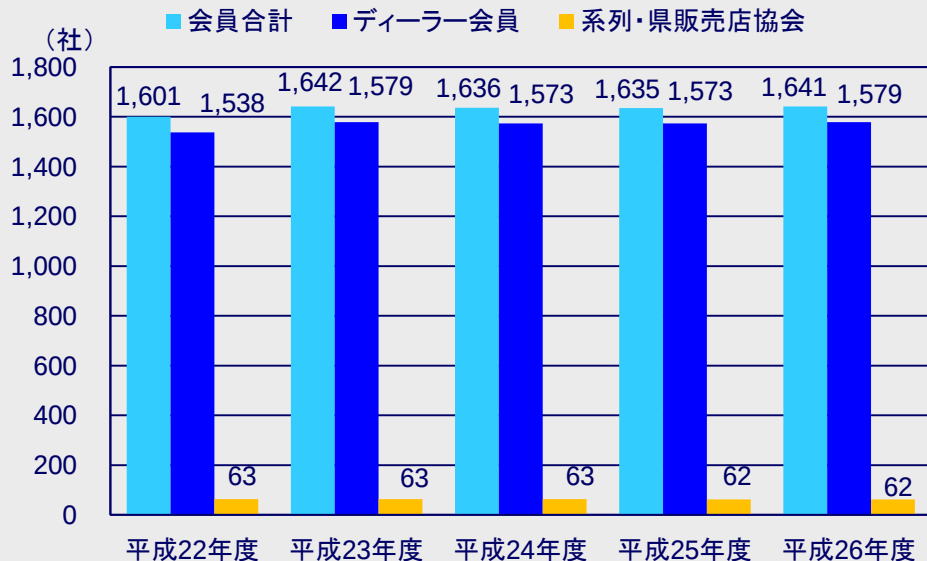
JAPAN AUTOMOBILE DEALERS ASSOCIATION



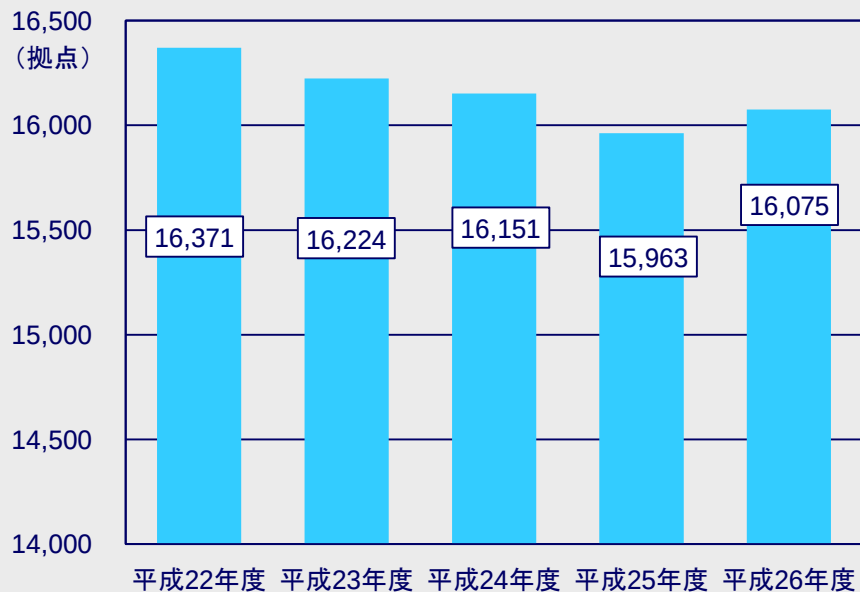
会員数・事業所数・総従業員数(自販連会員総合調査より)

JAPAN AUTOMOBILE DEALERS ASSOCIATION

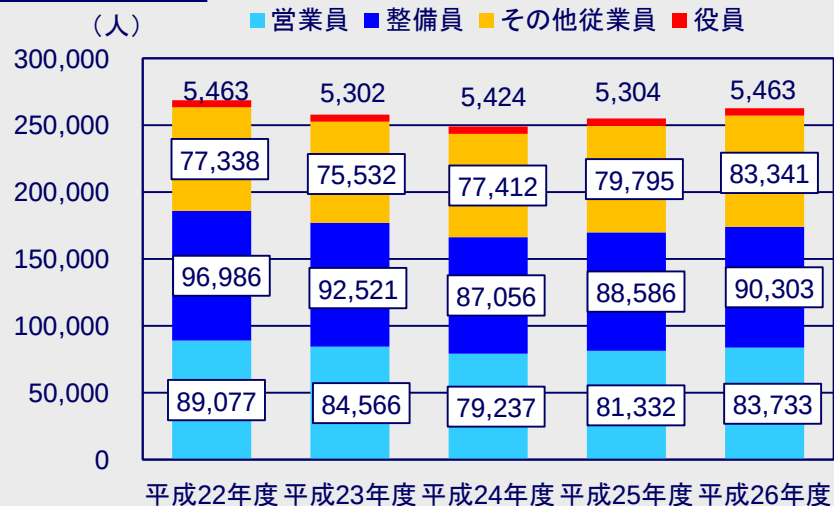
会員数



事業所数



総従業員数

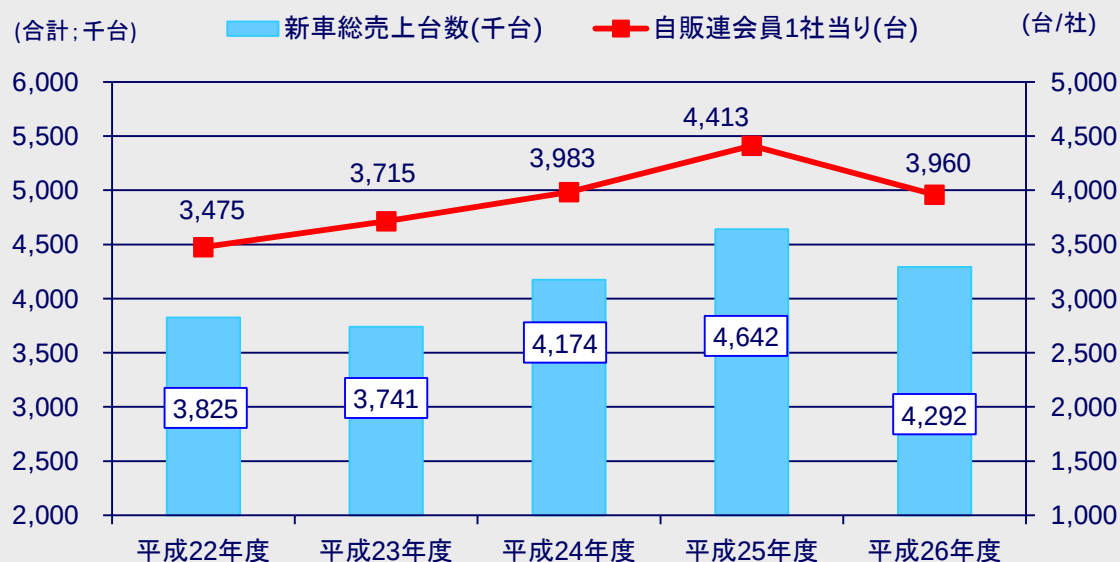


総従業員数: 268,864 257,921 249,129 255,017 262,840

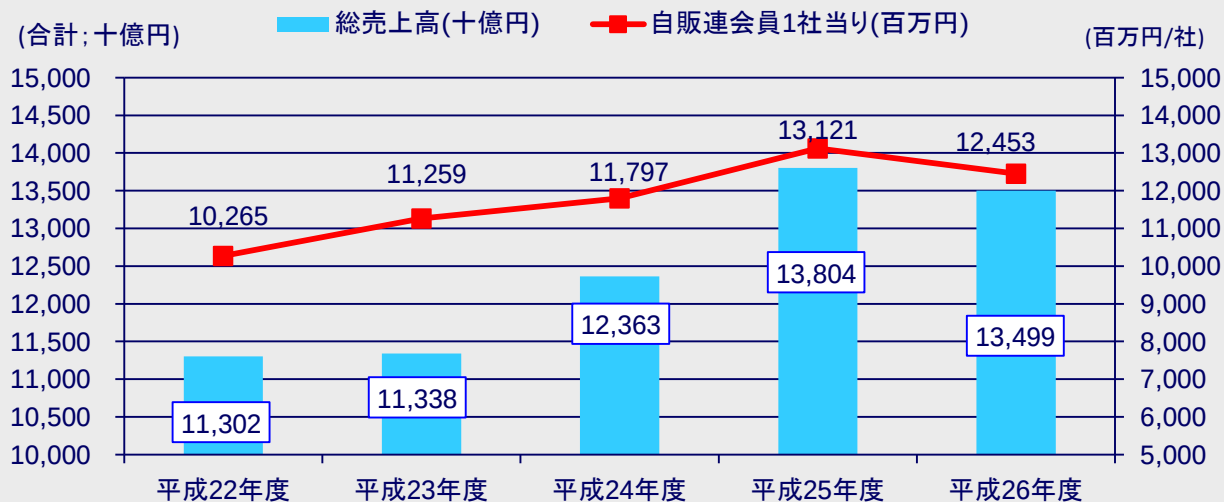
新車売上台数・総売上高（自販連会員総合調査より）

JAPAN AUTOMOBILE DEALERS ASSOCIATION

新車売上台数



総売上高



1. 情報提供について

1) ユーザーへの情報提供

2) 会員ディーラーへの情報提供

2. 使用済自動車の判別について

3. 使用済自動車の流れについて

1) 引取時の「有償」、「無償」、「逆有償」の割合

2) 引取自動車の業務の流れについて

1. 情報提供について

1) ユーザーへの情報提供

- ◆一般ユーザー向けに、自販連ホームページの「事業活動『自動車リサイクル』」で自動車リサイクルの概要について説明

一般社団法人日本自動車販売協会連合会
JAPAN AUTOMOBILE DEALERS ASSOCIATION

HOME 自販連とは 統計データ **事業活動** 出版

自動車リサイクル

Q&A
個人情報保護法
官達犬育成事業
自動車と税金
自動車相談 Q&A
愛車購入豆知識

お知らせ

■ 自動車保有関係手続ワンストップサービス (CSS)

2014/09/10: 平成26年8月中
2014/09/04: 平成26年8月兼月
2014/09/04: 平成26年8月新車
2014/09/08: 月刊『自動車販売』

イベント最新情報

2014/08/12: 自販連新車大商

JAPAN AUTOMOBILE DEALERS ASSOCIATION

《①自動車リサイクル法の仕組み》 《②リサイクル料金》 《③廃車する時》

一般社団法人日本自動車販売協会連合会
JAPAN AUTOMOBILE SALES ASSOCIATION

HOME | 自動車と社会 | 統計データ | 事業活動 | 出版物 | リンク集

- 自動車ライイフォルム
 - 自動車ライイシステムに就く
 - 自動車ライイシステム項目
- CSR
- 個人情報保護法
- 窃盗大被害調査
- 自動車税概要
- 自動車修理費の目安
- 自動車保険加入知識
- 会員案内メニュー

- 自動車ライイフォーラム



③ 産業研究

車を所有する時は、自分だけの利益を受けたディーラーや中古車販売店、整備業者、軽便業者などの「利権者」に奪われ、引換えに大きな損失を被っている消費者は、絶対に許さず要求することや損害を訴えています。なか、我々自身も時には、業の利益によって消費者に不利な行為が繰り返される傾向にある場合があります。

消費者としての権利を守るためには、引取業者などとの連絡が必要ですが、この連絡を通じて関係行政官署は、迅速な反応又は協賛的な態度を示し関係行政官署の場合は協賛的な態度に所与する事が期待されたの手段を伴うことにはなりません。この中継点として、世帯別調査期間が経っている限りであれば、その間隔に応じて自動車業界の代表者を訪ねることが出来ます。

これらの結果について、車庫の引き取り依頼した引取業者に訪問し、自れさせられ、関係業者などのホームページには連絡が掲載されています。

 - ①国交省ウェブページ
愛知自動車の手話手帳について
<http://www.jitac.jp/kobai/handbook/jugoku.pdf>
 - ②協賛自動車実用会ホームページ
愛知自動車の手話手帳について
<http://www.kokushin.co.jp/>
 - ③国際化ホームページ
自動車業界の商業取引事例について
<http://www.hkx.jp/>

その他、自動車ライイフォーラム全編に掲載されているお問い合わせに関するお問い合わせについては、自動車ライイシステムのホームページにも掲載されておられますので、ぜひご覧ください。

 - 自動車ライイフォーラムホームページ
<http://www.ric.jp/>

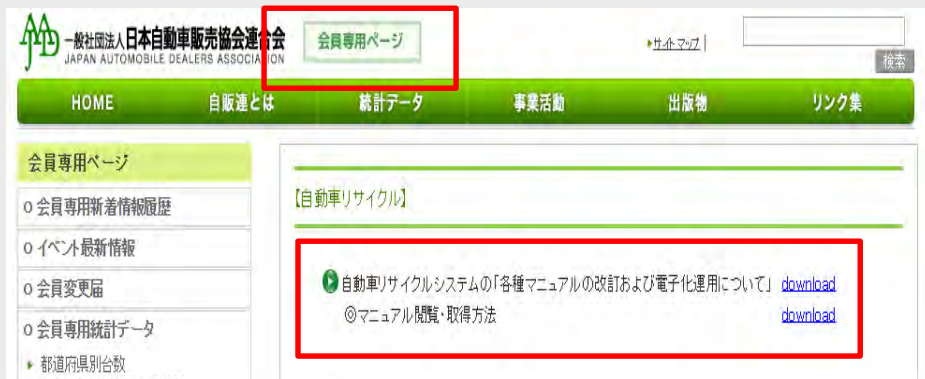


HOME | このサイトについて | 個人情報保護政策について | 協賛機関と個人型個人型個人型について | お問い合わせ

COPYRIGHT © 2017 JAPAN AUTOMOBILE SALES ASSOCIATION. ALL RIGHTS RESERVED.

2) 会員ディーラーへの情報提供

◆ 自販連ホームページの会員専用ページ、「自販連の取り組み『自動車リサイクル』」で自動車リサイクルシステムのマニュアル閲覧・取得方法を案内



2. 使用済自動車の判別について

- ◆使用済自動車の判断基準については、会員毎に独自の基準があり、自販連はその基準の参考となる資料等の展開を行っている。
また、会員から一般ユーザーに情報提供を行う際に用いる資料を作成し、展開している。

<資料の展開例>

- 「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」をe-mailで会員代表者宛に展開。
- 「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」を作成し、平成23年12月7日から自販連ホームページで展開。
- 平成27年9月の「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」を自販連ホームページ「会員専用ページ」にアップし、同報告書の内容について自販連の委員会・部会で会員に説明。

<自販連会員専用ページ「自動車リサイクル」>



一般社団法人日本自動車販売協会連合会
JAPAN AUTOMOBILE DEALERS ASSOCIATION

[会員専用ページ](#)

[HOME](#)
[自販連とは](#)
[統計データ](#)
[事業活動](#)
[出版物](#)
[リンク集](#)

会員専用ページ

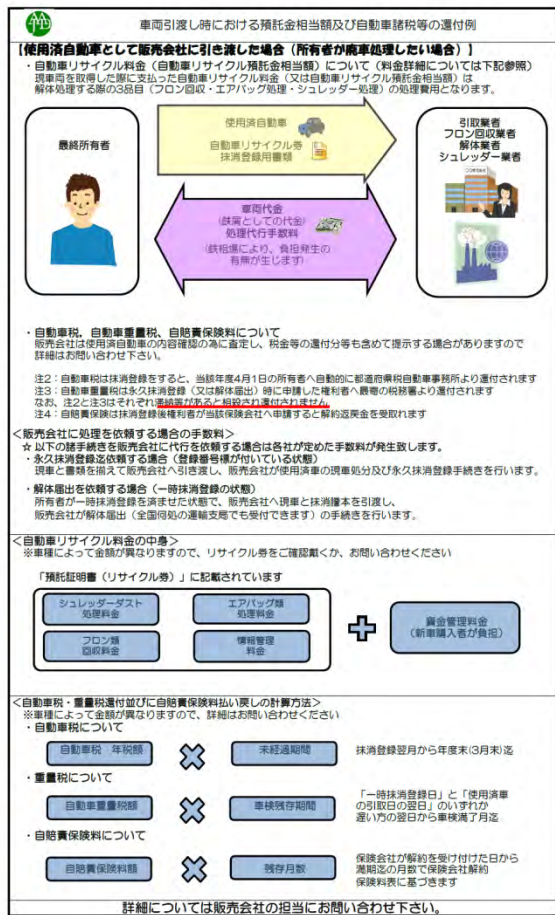
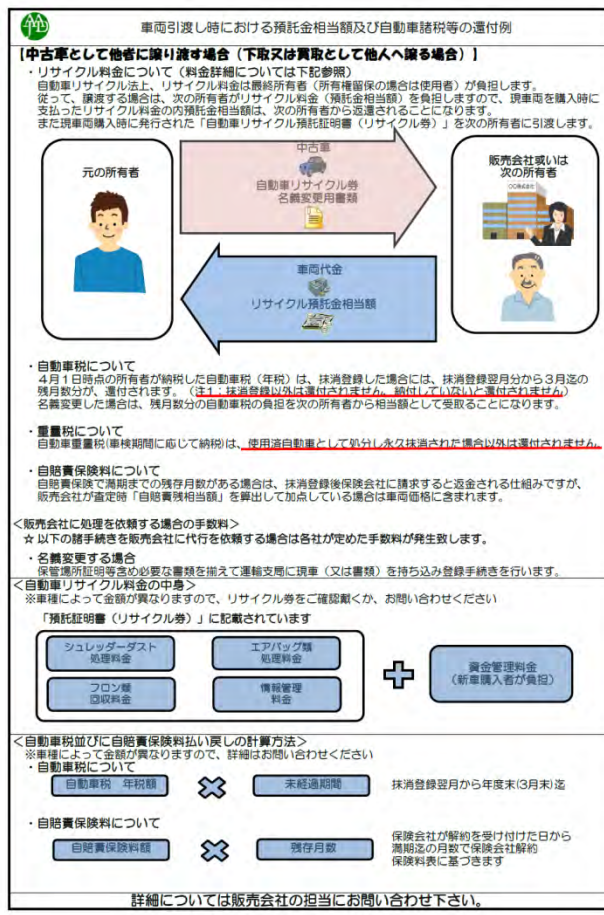
- 会員専用新着情報履歴
- 会員変更届
- 会員名簿
- 会員専用統計データ
 - ▶ 都道府県別台数
 - ▶ 中古車在庫・販売・在庫統計
 - ▶ 条件を指定して検索
- **自販連会員総合調査**
 - ※ 調査記入にお迷いになる前にこちらをご覧ください
 - ▶ **調査記入**
 - ▶ 操作マニュアル
 - ▶ 調査結果
- ご案内
 - ▶ 注文書モデル書面・裏面約款
 - ▶ 委員会報告
 - ▶ 会員代表者ブロック懇談会
 - ▶ 経営セミナー
 - ▶ 海外自動車事情視察団
- 自販連の取り組み
 - ▶ プレストサマリー
 - ▶ **自動車リサイクル**
 - ▶ 個人・情報保護法
 - ▶ 税制改正
 - ▶ ASV(先進安全自動車)
- 収支関係等

支部の方はコチラからログインして下さい。
[支部専用ページ](#)

【自動車リサイクル】

- ⑥ 自動車リサイクルシステムの「各種マニュアルの改訂および電子化運用について」
◎ マニュアル閲覧・取得方法
- ⑦ 「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」について
平成23年12月7日付文書 自販連23-業第85号M「『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』の配布について」でご案内しましたとおり、自販連では、自動車ディーラーが引取業者としての責務を果たすために「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」を作成しました。
会員販社におかれましては、本資料をご活用戴き自動車リサイクル法の更なる理解促進とお客様への情報提供について周知徹底戴きますようよろしくお願い申し上げます。
◎ 自販連23-業第85号 M「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」の配布について
① 「使用済自動車判別ガイドライン」を踏まえた取組みの展開について
⇒ 「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」平成23年2月
⇒ 「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」平成27年9月
② 【会員配布資料】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
③ 【販売会社内部資料】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
④ アレンジ用資料(excel形式)
⑤ 【アレンジ例】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資料
⑥ 会員活動状況報告用紙
- ⑧ その他自動車リサイクルシステムに関してご不明な点等ございましたら、公益財団法人 自動車リサイクル促進センターの自動車リサイクルシステム「よくあるご質問(事業者関連)」についてなどでご確認ください。

<「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」>



3. 使用済自動車の流れについて

1) 引取時の「有償」、「無償」、「逆有償」の割合

＜平成26年4月～平成27年3月 使用済自動車引取台数＞

(自販連会員総合調査 中古車在庫・販売・在庫統計より)

回収率: 約62%

(中古車として在庫)

(単位: 台、%)

(使用済自動車として引取)

(単位: 台、%)

	中古車在庫台数	内使用済自動車 となった台数 (A)
台数	1,692,786	192,877
構成比	100.0	11.4

	有償	無償	逆有償	合計 (B)
使用済自動車として 引き取った台数	41,370	41,064	3,941	86,375
構成比	47.9	47.5	4.6	100.0

(単位: 台、%)

	中古車として在庫し、 使用済自動車 となった台数(A)	使用済自動車として 引き取った台数(B)	使用済自動車合計 (A)+(B)
台数	192,877	86,375	279,252
構成比	69.1	30.9	100.0

【ご参考】使用済自動車の項目の定義について

有償・・・使用済自動車に価格を付けて引き取った台数

無償・・・お客様からの希望により使用済自動車となったものや、
事故車等で価格が付かず使用済自動車として処理されることについて
お客様の同意を得て、使用済自動車の価値を0円として引き取った台数

逆有償・・・使用済自動車の運搬費等、リサイクル料金以外の処理費用が
使用済自動車の価値を上回り、顧客に負担頂き引き取った台数

2) 引取自動車の業務の流れについて

◆東京トヨペット株式会社の事例（次ページ以降）

東京トヨペット株式会社 概要

<代表者> 古谷 俊男
<資本金> 80億9千万円
<従業員数> 約3,100名
<拠点数> 102拠点

<2014年度実績（2014/4-2015/3）>
<売上高> 1,819億円
<新車販売台数> 42,056台
<整備台数> 829,122台

1. 自動車リサイクル法に対するお客様への周知及び認知状況

2. 引取業者としての業務

1. 自動車リサイクル法に対するお客様への周知及び認知状況

◆商談時 車両価格表への記載

＜資料1＞

◆商談締結時 注文書(新車・中古車)への 自動車リサイクル料金明細記載

＜資料2-1＞、＜資料2-2＞

◆納車時 自動車リサイクル券

＜資料3＞

2. 引取業者としての業務

- ◆最終所有者の意思確認を書面で行い
使用済自動車としての引取依頼は原則断らない
＜資料4＞、＜資料5＞

- ◆使用済自動車の引渡先の確認
 - 基本契約を締結する
＜資料6＞
 - 年1回以上解体現場の確認を実施
＜資料7＞

- ◆使用済自動車引渡価格は屑鉄相場等を考慮し
年1回見直しを実施

<資料1>

CROWN ■クラウン・アスリート

車 種			ミッション	駆動 装置	型 式	車両本体 価 格	リサイクル 料金	取得税 （％）	重量税 （％）	標準付属品 セット価格	標準付属品セット価格に含まれる付属品明細 付 属 品 合 計 価 格
2500 ハイブリッド	2WD	Hybrid アスリート G	電気式無段変速	★	DAA-AWS210-AEYXH	5,590,963	13,090	109,700	93,100	5,850,163	250,200
		Hybrid アスリート S		★	DAA-AWS210-AEXXH	4,824,000	13,090	120,800	80,400	5,083,200	259,200
		Hybrid アスリート		★	DAA-AWS210-AEXWH	4,217,143	13,090	113,400	70,200	4,476,343	259,200
	4WD	Hybrid アスリート G Four		★	DAA-AWS211-AEYXH	5,806,963	13,090	145,100	95,700	6,066,163	259,200
		Hybrid アスリート S Four		★	DAA-AWS211-AEXXH	5,040,000	13,090	123,000	84,000	5,299,200	259,200
		Hybrid アスリート Four		★	DAA-AWS211-AEXWH	4,433,143	13,090	111,800	73,800	4,692,343	259,200
2500	2WD	アスリート G	6速A/T		DBA-GRS210-AEYXH	5,045,073	13,090	126,000	84,000	5,266,473	221,400
		アスリート S			DBA-GRS210-AETXH	4,248,000	13,090	104,100	70,700	4,469,400	221,400
		アスリート			DBA-GRS210-AETWH	3,672,000	13,090	91,800	51,200	3,893,400	221,400
	4WD	アスリート G iFour			DBA-GRS211-AEYXH	5,281,691	13,090	132,000	88,000	5,503,091	221,400
		アスリート S iFour			DBA-GRS211-AETXH	4,484,571	13,090	112,100	74,700	4,705,971	221,400
		アスリート iFour			DBA-GRS211-AETWH	3,908,572	13,090	97,700	55,100	4,129,972	221,400
3500	2WD	アスリート G	8速A/T		DBA-GRS214-AEYXH	5,914,285	13,090	147,800	98,500	6,173,485	250,200
		アスリート S			DBA-GRS214-AEXXH	5,112,000	13,090	127,700	85,100	5,371,200	259,200

●リサイクル材・シュレッダーダスト利用・エアバグ・汚泥利用・フロア材利用・情報資源利用・産廃処理等利用は建設に含まれておりませんので別途ご請求となります。

●リサイクル預託金が預託済みのお車を売却車として譲渡する住所所有の譲渡人(注)は、車両価額割分とリサイクル預託金割当額の合計額を譲渡者(譲受人)からお受け取りになることにより、リサイクル預託金の返金を受けることが出来ます。詳しくは、カーライフパートナーにおたずねください。

※特選登録分の遊税対象につきましてはカーライフパートナーまでおたずねください。

＜資料2-1＞

[illegible]

＜資料2-2＞

[illegible]

・この注文書には標準請求書として引取依頼のあった場合、これに換しては記載されておりません。
・車両に関する税金は全額確定後に税額の計算するものとします。

U-Car 注文書

裏面記載の特約事項に基づき、下記のとおり注文いたします。

注文いたします。

平成 年 月 日

担当店舗
担当スタッフ

貴士注文者	氏名	姓 名		課長・免状審査 電話番局 FAX				
	住所	〒 市 区 町 丁目 番 号		〒 市 区 町 丁目 番 号				
	生年月日	年	月	日	性別			
	郵便番号	〒		市	区	町	丁目	番

使用本領証		（ロー）		所有権	
登録名義人 使用者	買主との関係	1 親主と同じ 2 親主と異なる	氏名	買主と有る場合のみ 親戚/血縁関係 の取扱いに 対応します。	婚姻状況 種 F A X
	住所	〒			
	生年月日	年	月	日	性別
	職業	（ロー）			結果
密着番号		Eメール			既婚番号

[illegible]

〔注〕 依託の場合の各項は次のように読み替えます。

南歐元金→殘代金 割賦手数料→利息 賦引金計→殘代金繰上 割賦販売価格→支払総額

(注2) 信用借入金ありせんの場合の各額は次のように読み替えます。

消費税込→消費税抜 消費手数料→分割手数料（支払い回数2回以下の場合、消費税課税対象）

(注3) 陸奥の場合の史料及び史料類については、後述の国別史料欄に記載した。

〔注4〕手続費代行費用には、書類作成費用は含まれておりません。

(注5) 販売車が本邦仕立て、リサイクル法関連費用明細合計欄に金額表示がある場合(0円以外)で、かつ、エアバッグ、あるいはエアコンの装備があるにもかかわらず、エアバッグ類料金、あるいはフロン類料金が0円の場合は、お客様が使用車両として引渡す時点で同料金のお支払いが必要となります。なお、その際、資金管理料金の支払いが必要です。

(注6) 販売率が未納品で、リサイクル法関連費用閉鎖合計が1円の場合、使用済車として引渡時に同費用の支払いが必要です。

自動車保険(車両保険)買主様修繕選別		確認印	確認日
☐ 1. 車庫トコバツドで納入します。	☐ 4. 他社で車両入替え手続を行います。	☐	☐
☐ 2. 他社で納入します。	☐ 5. 自動車保険(車両保険)には加入しません。	☐	☐
☐ 3. 車庫トコバツドに車両入替え手続を依頼します。		☐	☐

見本

〔A 券〕 預託証明書（リサイクル券）

《料金欄》

シュレッダーダスト料金	¥7,500
エアバッグ類料金	※※※※※
フロン類料金	¥1,050
情報管理料金	¥130
預託金額合計	¥8,680

※本券（A券）は車両欄記載の車台番号の車両にのみ有効です。
※料金欄で「オプション」と表示されている項目はリサイクル料金が預託されていない装備です。使用済自動車引渡時に装備がある場合はリサイクル料金の追加預託が必要です。

＜使用済自動車引渡時、引取業者切離し＞

引取日： 年 月 日

<引渡者>	
氏名・名称	
<引取業者>	
登録番号	
氏名・名称	
事業所名称	

※本券（Ｂ券）は使用済自動車の再資源化等に関する法律第９条の規定により、使用済自動車を引取った際に同法第８０条の規定に基づき当該使用済自動車の引取りを求めた者に交付する書面となります。

所在地
TEL.

＜受領証（C券）利用時切離し＞

受領金額	¥380 (消費税込み)
------	-----------------

公益財団法人
自動車リサイクル促進センター
2014年4月1日 発行
事務処理番号: 004-12345678<4>

支払金額合計	¥9,061,000
シュレッダーダスト料金	¥7,500,000
エアバッグ類料金	※※※※※
フロン類料金	¥1,050,000
情報管理料金	¥130,000
資金管理料金	¥380,000
フロン券による事前支払額	※※※※※

2014年4月1日 発行

<資料4>

平成26年 9月 6日

使用済車引取依頼書

お問い合わせ等は、下記担当者までお願いします。

連絡先	店舗名
	担当者

東京トヨペット株式会社 殿

見本

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いたします。

<車両>

車台番号	GX100-
登録番号	練馬 300
リサイクル券番号	0400-7557-
車 名	トヨタ
通称名(車名)	マ-22
車検満了日	27. 5. 12
年 式	10年式
型 式	GX100-ATPQK
引取時走行距離	162,917km
使用者	鈴木
所有者	鈴木
残債先	
(完済予定)	
残債精算方法	

<使用済車引取依頼者(最終所有者名)>

氏名又は

名 称

住 所

電話番号

<現車装備状況と預り預託金>

	装 備 状 況	預 託 状 況	預り預託金
シリンダーダスト料金	(有)	(済)・未	0
17インチ 類料金	(有)・無	(済)・未	0
フロン類料金	(有)・無	(済)・未	0
(有りの場合) 種別	CFC (HFC)		
情報管理料金		(済)・未	0
合 計			0

<条件>

使用済車残債		0
お 客 様	抹消登録手続代行費用(消費税込)	① 8,208
支 払 額	抹消登録預り法定費用	350
	リサイクル法 預り預託金	0
	関連費用 資金管理料金(消費税込)	② 0
	預り自動車税	0
合 計	(A)	8,558
販売店支払額	使用済車引取価格	1,000
	(課税事業者の場合) 消費税・地方消費税	
合 計	(B)	1,000
差引お客様支払額	(A)-(B)	7,558
消費税・地方消費税合計	(①+②) × (8/108)	608

(注) 手続代行費用には、書類作成費用は含まれておりません。

005-1912-01-01

<資料5>

85期 7-9月下取（孫取）車見極めの基準

◎ カーチェックシート作成、受注日共に 2014年7月1日 ～ 9月30日の場合は、下記内容にて対応

	初度登録月からの経過月数 (カーチェックシート作成時点が基準)	見極め基準	
		対象外	
商品車	180ヶ月以内	■ 現地処分車で相場情報センター提示価格が1,000円 ■ 事故現状車・故障による自走不能車で業者見積もりでも価格対応の出来ない車両	左記は「使用済車」
使用済車	181ヶ月以上	クラウン、マークII、プレミオ、アリオン、カローラ、 セリオ、ハイエース、ハイラックス、ランドクルーザー、プロード、1-4-8ツバトトラック、 他トヨタ2000GT等の7ミリアー	左記は「商品車」

※ 詳細は個別修正担当者まで

<注意事項>

1. 各施策対象外の商品車・使用済車の税金等処理方法と「1千円値付け車」の下取価格

(1) 商品車

- ・リサイクル預託金相当額、未経過自動車税は注文書上で返金
- ・重量税還付金相当額、自賠責加点は下取価格に加算（除く個別修正・施策等使用車両）

<相場情報センター・輸入車買取センターにて「1千円」値付けの車両>

【 1千円 + 自賠責加点 + 自動車重量税の還付相当額 】 の合計額を下取価格として下さい

例) マークII GX110 初度登録：平成14年4月 車検有効期間：平成25年5月

A 1千円（相場情報センター提示価格）

B 自賠責加点 10点（10千円・基本価格表にて確認できます）

C 自動車重量税還付相当額計算式

自動車重量税額 30,000円	×	車検残月数 12ヶ月	÷	12	24	36
--------------------	---	---------------	---	----	----	----

→この場合は「百円単位」切り上げで 【 15,000円 】

この車の下取価格はA+B+Cの合計 【 26,000円 】

※平成22年4月より自動車重量税が本則税率へ戻り、従来より安くなっています

計算間違いは即査定落ちとなりますので充分にご留意下さい

・値付け 3万円未満 の商品車の場合、使用済車(1千円 + 自賠責解約金 + 重量税還付金)とした方が高いケースがあります。その場合の下取価格は、上記計算式を使用してご提示下さい（元の値付け価格は1,000円）

(2) 使用済車

- ・リサイクル券 又は リサイクル料金の回収を行なう
 - ・自動車税は、一次抹消登録又は永久抹消後、都道府県自動車税事務所から所有者へ還付されます
 - ・自動車重量税還付金は、電子マネーに上り解体報告日が入力された以降、当社が陸運局へ解体届出 又は 永久抹消の申請後、最終所有者の居住地域を管轄する税務署より最終所有者へ還付されます
 - ・自賠責の解約は、当社扱い保険会社は当社が、その他保険会社はお客様自身が手続きをさせていただきます
- 必要書類・手続きの詳細は、イントラネット「店舗業務マニュアル・下取車編」をご参照下さい

<資料6>



使用済み自動車引渡し契約書

引渡者：東京トヨペット株式会社（以下「甲」という）と
 引取者：■■■■株式会社（以下「乙」という）は、
 甲から乙への使用済み自動車引渡しおよび甲が乙に引渡した使用済み自動車の解体処理等に関し、次の通り契約（以下「本契約」という）を締結する。

第1条（総則）

1. 甲および乙は、お互いに協力し、継続的な取引を行い、信義に基づき誠実に本契約を履行するものとする。
2. 乙は、使用済み自動車の甲からの引取り、解体処理、破砕業者あるいは解体自動車全部利用業者（以下「破砕業者等」という）への引渡しに関し、「使用済み自動車の再資源化等に関する法律」（以下「自動車リサイクル法」という）、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律」（以下「フロン回収破壊法」という）、「水質汚濁防止法」ならびに関係法令（以下合せて「法令」という）を遵守するとともに、二次公害の発生、生活環境の破壊、地域住民からの苦情および事故が起らないように努めるものとする。
3. 前項において、第三者に損害を与えた場合には、乙の責任と負担において問題を解決し、甲に対して一切迷惑をかけないものとする。但し、甲の責任に帰すべき事由による場合を除く。
4. 甲は、乙への使用済み自動車の引渡しに関し、法令を遵守する。

第2条（乙の許可事業の証明）

1. この自動車リサイクル法における許可事業の範囲は、別表1-1、1-2の通りであり、乙は、乙の事業範囲を証するものとして、許可証の写しを甲に提出する。
2. この自動車リサイクル法またはフロン回収破壊法に基づくフロン回収に係る登録は、別表1-3の通りであり、乙は、乙の登録を証するものとして、登録通知書の写しを甲に提出する。
3. 本条第1項の乙の許可事業あるいは第2項の登録事項に変更があったときは、乙は、速やかにその内容を甲に通知するとともに変更後の許可証の写しあるいは登録通知書の写しを甲に提出する。
4. 乙は、情報管理センターおよび、有限責任中間法人自動車再資源化協力機構への「システム登録完了通知書（仮称）」の写しを甲に提出する。

第3条（情報収集および提供）

乙は、自動車製造業者等がエアバッグ類処理や解体処理等についての適正化あるいは効率化に関する情報を提供している場合は、積極的にこれらを収集することに努める。

第4条（使用済み自動車の引渡条件）

1. 甲は、別表2の甲の事業所にて、乙に自動車を引渡す。
2. 乙は甲から使用済み自動車の引取り依頼があった場合、原則3日以内に引取るものとする。但し、乙において特段の事情がある場合はこの限りではない。

<資料7>



平成27年11月24日

自動車リサイクル制度に関する当会の取組みについて

一般社団法人 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

- ① 各都道府県軽自動車協会を通じて、経済産業省・環境省・JARCが開催する法制度説明会への会員ディーラーの参加を呼びかけた。
- ② リサイクル法施行に当たっての経済産業省・環境省・JARC等からの各種通知・資料を、各都道府県軽自動車協会に展開し、軽自動車協会会員ディーラーへの周知を実施した。

(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

- ① 各都道府県軽自動車協会の専務理事会議で報告書について説明するとともに、会員ディーラーへの周知を要請した。
- ② 引取業者である自動車ディーラーには所有者への適切な情報提供及び書面による所有者の意思確認が期待されている点について、各都道府県軽自動車協会に文書で通知し、軽自動車協会会員ディーラーへの周知を実施した。

2. 軽自動車協会会員ディーラーの活動状況

- (1) 各軽自動車協会会員ディーラーは、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、リサイクル料金の収受及びリサイクル券の発行を実施している。

- (2) 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。

情報発信の在り方等に関する検討会

自動車リサイクル制度に係る これまでの取組みについて

平成27年11月24日

 (一社) 日本中古自動車販売協会連合会

1. (一社)日本中古自動車販売協会連合会について

- ・社 名：一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会
- ・設 立：昭和46年9月18日(任意団体)
昭和50年3月27日(社団法人)
平成25年4月 1日(一般社団法人)
- ・会 員：47都道府県協会
- ・傘下会員数：約10,000社
- ・事業目的：中古自動車販売業の健全な発展を図るため、中古自動車の販売を主たる業とする企業の体制の高度化と中古自動車の公正な流通の促進を推進するとともに、消費者利益の保護、環境の保全、安全の確保等、国の行政施策に協力することにより、国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

2. 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

- (1) 下取車両の小売と業販
- (2) オークション取引の実態 等
- (3) 使用済自動車の引取り引渡し実施状況 等

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

- (1) 機関誌「JU中販連」に報告書の概要を掲載
- (2) 会員専用ネットワーク「JUイントラネット」に報告書を掲載
- (3) 報告書を各都道府県協会事務局へ配布し、会員への周知を実施 等

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

- (1) 電話、FAXによる実態把握の調査を実施し結果を報告
- (2) 自動車課からのヒアリング項目への回答 等

3. 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

- ① 中古車の発生源は自動車ユーザーであるが、そのほとんどが直前まで自動車として使用されているため、自動車としての外観・機能を十分に備えている。
- ② そのため、下取車両についてユーザーは中古車としての対価を要求する場合がほとんどである。
- ③ 中古車として売買する場合は、車両代金、自動車税未経過相当額、自賠責保険未経過相当額、リサイクル預託金の総額が売買価格となる。
- ④ ただし、下取り時点でその車両を廃棄することの合意ができた場合は、使用済自動車として引取り、リサイクル券を使用しリサイクルルートに乗せるところになる。(リサイクル預託金負担:所有者(ユーザー))…次ページA
- ⑤ 中古車の価格は、市場の需要と供給を反映した形で古物商が行なう事業者間取引である「オートオークション」において相場価格として形成されている。
- ⑥ 中古車の下取りは仕入の一種でありオートオークションの相場価格を参考に予定販売価格を見込んで仕入価格を決めている。
- ⑦ ただし、販売方法は自社での小売と業販(大半がオートオークション)の二通り想定しているが、見込み価格で販売できるとは限らない。
- ⑧ 販売できなかった中古車は、販売店が使用済自動車と判断して解体事業者へ引渡すこととなる。(リサイクル預託金負担:所有者(販売店))…次ページB

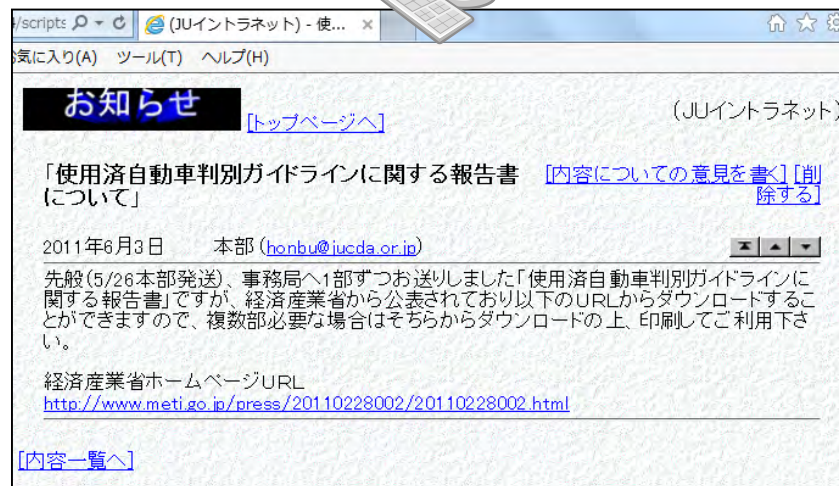
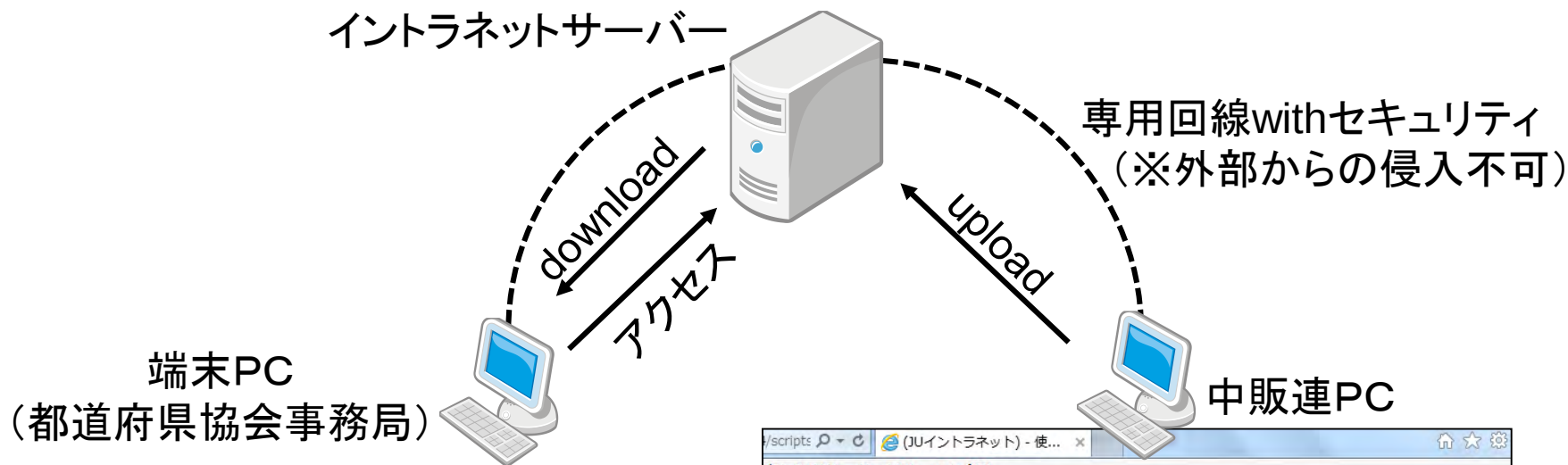
(2)使用済み自動車としての引取

使用済み自動車 となるパターン		ユーザー→販売店	販売店→解体業者
A	ユーザーの意思で 所有車解体	ユーザーは有償を希望	使用済み自動車(ELV)相場 での引渡し
B	販売店下取車だった が、販売不調で やむなく解体	・その時点での中古車 相場で下取り ・下取車のため高い価 格設定	ELV相場での引渡し

- ・中古車は、時間の経過とともに相場は下がるもの。
- ・Aパターンでは、引取り、引渡しで収支は均衡もしくは若干の収益あり。
- ・Bパターンでは、時間の経過とともに赤字となるケースがあり得る。
- ・ELV相場とリンクせずに儲かることもあれば損することもある。

4. 中古自動車販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傘下会員(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



「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」の公表

JU中販連の主張通る

「使用済自動車か否かの判断は、 一律の基準によって切り分けられるものではない」

経済産業省と環境省は、使用済自動車判別ガイドラインに関する合同ワーキング・グループにおいて、平成22年7月から平成23年2月までの間に合計5回の会議を開催し、「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」を取りまとめた。

所有者からの使用済自動車の適正な引渡し、不法投棄や不適正処理への迅速な対応等の観点から、当該自動車を使用済自動車とするか否かを判断するための場面毎の判断の振り所を検討し報告書として取りまとめ、使用済自動車か否かの判断は、一律の基準によって切り分けられるのは困難であるため、むしろ、自動車の所有者や自治体の担当者が適切な判断を行えるような、場面毎の判断材料となる情報をガイドラインとして整理しています。

この報告書は2部構成としてまとめられており、概要は以下の通りです。

第1部「使用を終えた自動車の適正な流通の確保に向けたガイドライン」

- ① 引取業者から必要な情報の提供が行われることが望ましい
「査定基準価格や類似車両の相場価格」
「欠損・損傷車両については修繕に経済的価値が見いだせるか」
「その他、登録年数及び走行距離と廃車率の統計データ等」
- ② オートオークション会場における取り扱いについて図られるべき取組み
「入庫時検査において出品を断る事例の共有(主要部品が取り外された車両、損壊状況が大きい車両、広範囲で延焼している車両等)」
「流札車両の取扱いについての業界内通達の周知徹底」

第2部「不法投棄等と疑われる事案における使用済自動車判別基準」

- ① 占有者が確知されない不法投棄疑い事案
「自動車としての本来の用に供する状態であり、生活環境保全上の支障が発生するおそれのあるものであるか否か」
「占有者が自動車として継続使用する意志が客観的に認められるか否か」
* 燃料や廃油・廃液等の漏出など周辺への悪影響が想定される車両や崖下など投棄の意図が明らかでない車両は、使用済自動車との判断が妥当
- ② 占有者が中古車の保管と主張している不法投棄・不適正保管疑い事案
「本来の用に供し、生活環境保全上の支障がないか」
「継続使用または譲渡の意志が認められるか」
「継続使用を前提とした保管がなされているか」

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

- ・リサイクルシステムの停止日
- ・マニフェスト誤発行防止
- ・リサイクル料金 等について



5. 中古自動車販販売協会連合会としての情報共有について

①中古部品の活用推進について、ユーザーへの啓発、周知活動等を目的とした「自動車リサイクル部品活用推進会議」への参加し、参加団体等との情報共有を実施

◆参加団体等

- 日本自動車リサイクル部品協議会
- 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
- 日本損害保険協会
- 経済産業省
- 国土交通省
- 環境省

◆街頭活動、チラシ、ポスターによるキャンペーン活動を実施 等

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。

(年間取扱高は、約8000万円)

※会員向けの機関誌にリサイクル部品の広告を掲載するとともに、商品カタログをDM発送し商品販売のあっせんを行い、リサイクル部品を利用することでCO2削減に寄与することを広報・PRしている。



6. 情報発信および情報共有についての課題

◆自動車リサイクル法の第5条（自動車をなるべく長期間使用することにより、自動車が使用済自動車となることを抑制するよう努める）にある通り、中古自動車販売事業者かつ引取業者としてユーザーにできるだけ長く使用済自動車とならないよう周知し、リユースを第一に考えていただくこと、及び使用済自動車となった場合にも中古部品として使用することでCO2排出が削減できること等を積極的に周知し、環境保護に努めてまいります。

①保険利用をせず、新品部品より安価な中古部品の積極的に利用することで、結果的に自動車保険料の低減にもつながるという選択肢があることをユーザーに周知する。

②中古自動車部品の活用を推進するには、不具合箇所の特定制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。

情報発信の在り方等に関する検討会
第1回説明資料

平成27年11月24日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会

1. 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会の概要

- ・事業目的・・・自動車の適正な点検・整備を通じて、くるま社会の安全確保、環境の保全を図るため、自動車の整備に関する設備の改善及び技術の向上等を促進し、自動車整備事業の健全な発展に資する
- ・正会員数・・・ 53(各都道府県にある自動車整備振興会)
- ・特別会員数・・・ 24(国内自動車メーカー等)
- ・根拠法律・・・ 道路運送車両法

<自動車整備事業場数・・・92,000(平成26年8月末)>

<形態別事業場 内訳>

○専 業 :56,948

(自動車整備の売上高が総売上高の50%を超える事業場)

○兼 業 :15,294

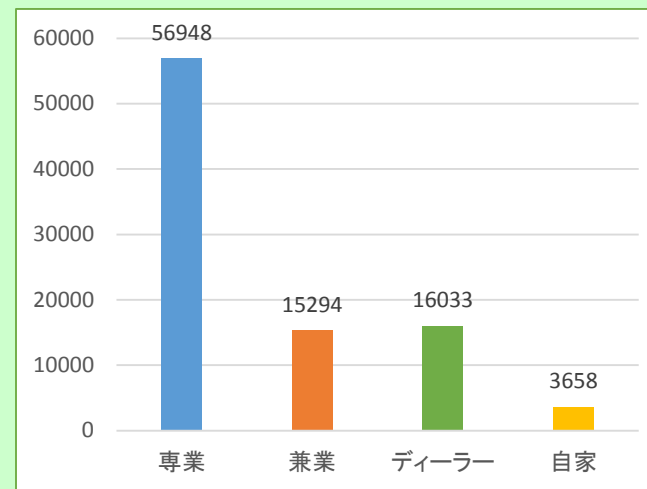
(兼業部門(車両販売、用品販売、保険等)の売上高が総売上高の50%以上を占める事業場)

○ディーラー:16,033

(自動車製造会社または国内一手卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる企業の事業場)

○自 家 :3,658

(主として、自企業が保有する車両の整備を行っている事業場)



<整備要員規模別事業場 内訳>

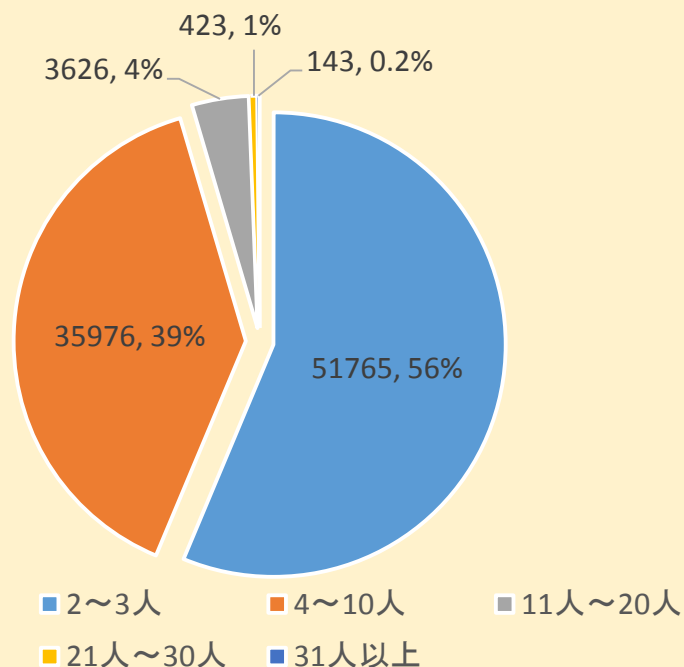
2～3人 : 51,765 (56.3%)

4～10人 : 35,976 (39.1%)

11～20人 : 3,626 (3.9%)

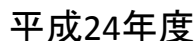
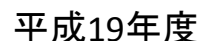
21～30人 : 423 (0.5%)

31人以上 : 143 (0.2%)



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。
(19年度版、24年度版は日本自動車リサイクル部品協議会の協力により作成)

平成15年度



②各種会議等への参画

「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)、「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」、「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」等に参画。

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

- ・自動車整備の部品交換時において、新品部品又はリサイクル部品の選択は、一般的にユーザーが行う。整備事業者はリサイクル部品に関する情報を提供し、ユーザーの判断を仰ぐ。(ユーザーから修理費用を安くしたい等の相談を受けることから、リサイクル部品を使用した場合の見積書を提示。提示した部品の保証状況等も説明。)
- ・ユーザー自らリサイクル部品の使用を希望することはない。
- ・殆どの整備事業者は、複数のリサイクル部品入手ルートを確保している。

④リサイクル部品の使用拡大に係る課題

- ・年式の新しい車両のリサイクル部品が在庫等少ない。
- ・同じ部品でも品質にバラつきがある。ある程度規格等統一できれば更に使い勝手はよくなる。

3. その他

・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、出处不明な部品（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。

4. 参考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

規 模 項 目	A1(2～3人)		A2(4～10人)		B(11～20人)		C(21～30人)		D(31人以上)		合 計	
	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%
①. 使用している	1,499	90.5	2,446	93.3	947	91.9	166	94.9	70	92.1	5,128	92.2
②. 使用していない	97	5.9	120	4.6	54	5.2	3	1.7	4	5.3	278	5.0
不 明	60	3.6	56	2.1	30	2.9	6	3.4	2	2.6	154	2.8
計	1,656	100%	2,622	100%	1,031	100%	175	100%	76	100%	5,560	100%

2. リサイクル部品の調達方法

規 模 項 目	A1(2～3人)		A2(4～10人)		B(11～20人)		C(21～30人)		D(31人以上)		合 計	
	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%
①. 部品商から購入	1,082	75.2	1,888	79.4	681	73.5	113	70.2	43	63.2	3,807	76.6
②. 商工組合(北海道は地区協同組合)から購入	136	9.5	131	5.5	26	2.8	6	3.7	1	1.5	300	6.0
③. 解体業者から購入	765	53.2	1,021	42.9	456	49.2	81	50.3	29	42.6	2,352	47.3
④. その他	124	8.6	354	14.9	209	22.6	35	21.7	29	42.6	751	15.1
集計事業場数	1,439	—	2,378	—	926	—	161	—	68	—	4,972	—

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

規 模 項 目	A1(2～3人)		A2(4～10人)		B(11～20人)		C(21～30人)		D(31人以上)		合 計	
	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%
①. 必要な部品の在庫がないなど入手が困難な場合がある	784	62.7	1,304	60.6	544	64.8	95	63.3	38	59.4	2,765	62.1
②. 新品との価格差が小さい	520	41.6	809	37.6	299	35.6	44	29.3	20	31.3	1,692	38.0
③. 部品によってはきちんとした保証が欲しい	474	37.9	897	41.7	378	45.1	73	48.7	32	50.0	1,854	41.6
④. 調達方法を確立して欲しい	115	9.2	182	8.5	62	7.4	16	10.7	3	4.7	378	8.5
⑤. その他	44	3.5	111	5.2	41	4.9	9	6.0	8	12.5	213	4.8
集 計 事 業 場 数	1,250	—	2,152	—	839	—	150	—	64	—	4,455	—

4. 主な中古・リビルト部品の使用状況

部品名 項 目	①. スタータ		②.オルタネーター		③. ターボ・ チャージャー		④. オートマチック・ トランスミッション		⑤. バンパー		⑥. キャブレター		⑦. トルクコンバータ	
	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%
①. 10%未満	1,287	51.7	1,552	51.5	254	46.2	679	62.7	347	36.0	24	39.3	59	72.8
②. 10以上20%未満	580	23.3	689	22.9	129	23.5	189	17.5	306	31.7	17	27.9	12	14.8
③. 20以上30%未満	245	9.8	311	10.3	88	16.0	92	8.5	157	16.3	11	18.0	3	3.7
④. 30%以上	164	6.6	203	6.7	46	8.4	46	4.2	71	7.4	3	4.9	1	1.2
不 明	212	8.5	256	8.5	33	6.0	77	7.1	83	8.6	6	9.8	6	7.4
計	2,488	100%	3,011	100%	550	100%	1,083	100%	964	100%	61	100%	81	100%

部品名 項 目	⑧. エアコン用 コンプレッサ		⑨. エンジン		⑩. ラジエータ		⑪. パワーステアリング		⑫. ドライブ・シャフト		⑬. 燃料噴射ポンプ		⑭. フェンダー	
	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%
①. 10%未満	363	50.7	351	50.1	272	43.2	329	69.4	828	49.1	126	54.8	195	33.9
②. 10以上20%未満	178	24.9	191	27.3	158	25.1	74	15.6	424	25.1	55	23.9	200	34.8
③. 20以上30%未満	71	9.9	67	9.6	75	11.9	23	4.9	183	10.9	22	9.6	79	13.7
④. 30%以上	49	6.8	25	3.6	53	8.4	19	4.0	111	6.6	13	5.7	47	8.2
不 明	55	7.7	66	9.4	72	11.4	29	6.1	140	8.3	14	6.1	54	9.4
計	716	100%	700	100%	630	100%	474	100%	1,686	100%	230	100%	575	100%

部品名 項 目	⑮. ボンネット		⑯. ドア		⑰. タイヤ		⑱. バッテリー		⑲. ウィンドガラス		集 計 事業場数
	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	事業場数	%	
①. 10%未満	121	35.5	232	40.1	141	39.0	16	37.2	65	37.4	
②. 10以上20%未満	111	32.6	168	29.0	100	27.6	13	30.2	54	31.0	
③. 20以上30%未満	47	13.8	86	14.9	58	16.0	5	11.6	26	14.9	
④. 30%以上	25	7.3	46	7.9	22	6.1	3	7.0	16	9.2	
不 明	37	10.9	47	8.1	41	11.3	6	14.0	13	7.5	
計	341	100%	579	100%	362	100%	43	100%	174	100%	5,560

5. 参考2 リサイクル部品の検索システム

●日本自動車整備商工組合連合会(整商連)HP:<http://www.jasca.or.jp/>

■【TRSの各サービス】

●お問い合わせは自動車整備商工組合・協同組合まで



Total Recycle System

トータルリサイクルシステム

- トータルリサイクルシステムは、ネット使用しオンライン・リアルタイムの在庫を組合員様自ら検索できるシステムです。
- インターネットにつながる端末(パソコン・タブレットなど)とメールがあれば簡単にご利用になれます。(ブラウザ使用の簡単・便利なシステムです)

**新規会員登録はこちら
(無料)**

WEBまたはFAXどちらでも登録申請可能です。
詳しくはTRSホームページをご覧ください。



**操作は簡単!!
テスト**



PCを使って
ラクラク検索

TRSは小売価格表示機能が付いておりますので、たとえばタブレット端末を利用して、直接ユーザー様にリサイクル部品の案内が可能です。

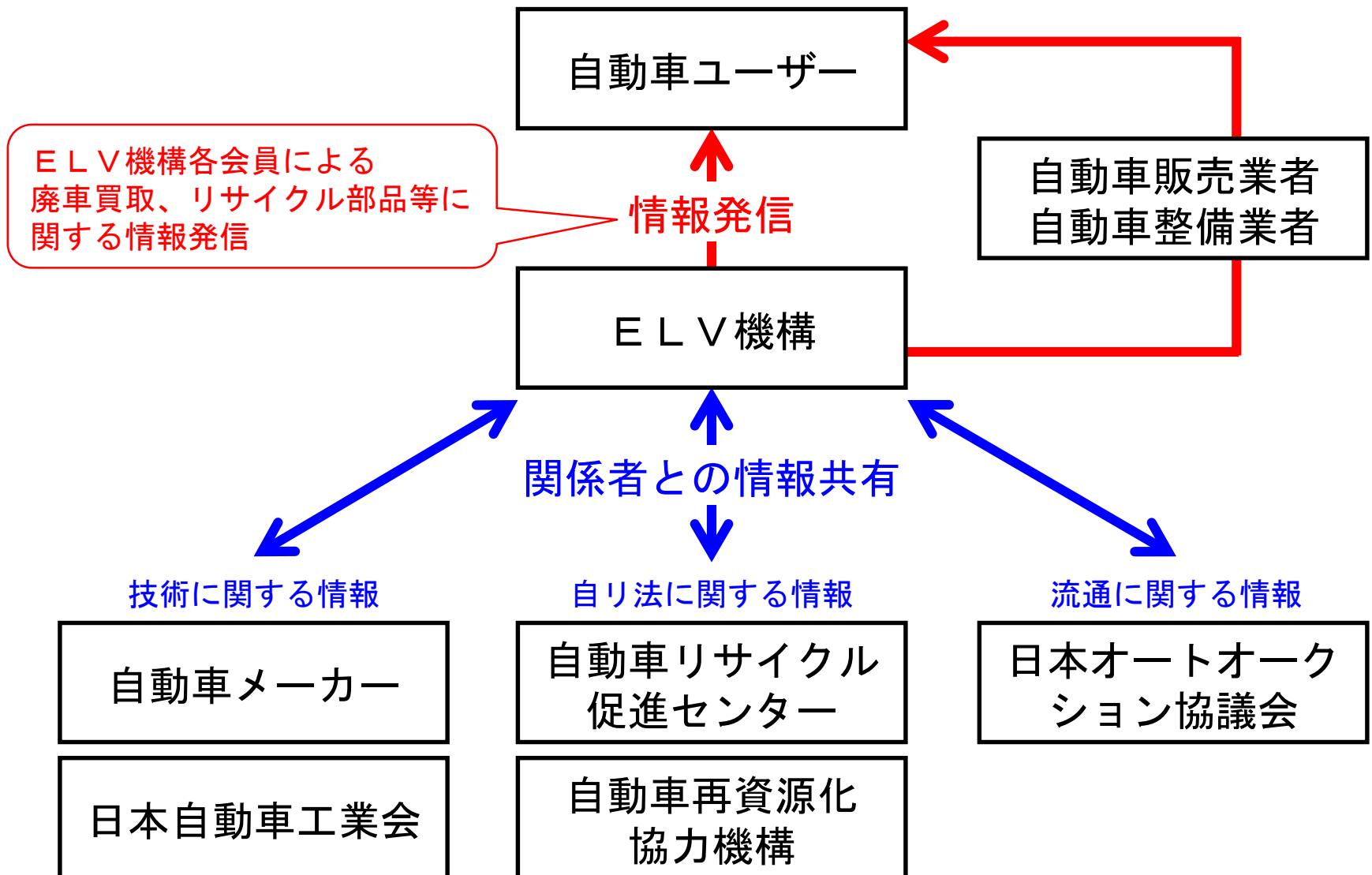
第1回情報発信の在り方等に関する検討会

自動車リサイクルに係る 情報発信と情報共有について

2015年11月24日

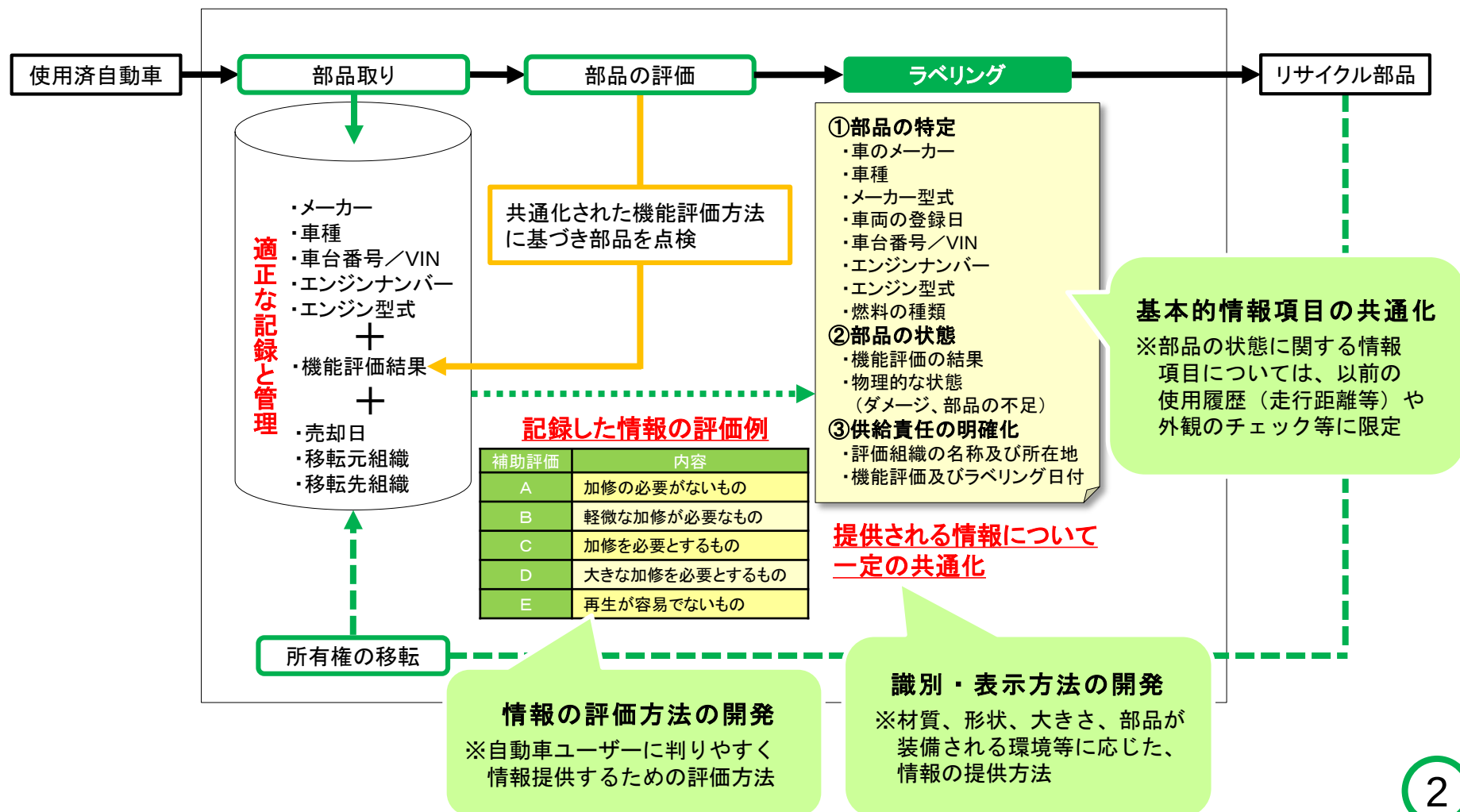
一般社団法人 日本ELVリサイクル機構

1. 概要



2. 自動車ユーザーへの情報発信について

《規格策定に向けた準備》



2. 自動車ユーザーへの情報発信について

《保証基準・品質基準の共通化》

日本自動車リサイクル部品協議会の
取り組み

保証基準の共通化

部品の範囲	保証期間
主要機能部品 [エンジン、ミッション]	6ヶ月 (ただし、5,000kmを 超えた場合を除く)
準主要機能部品 [コンプレッサー、セルモーター、 オルタネーター、ターボチャージャー、 パワステポンプ、噴射ポンプ、 スロットルボディー]	3ヶ月 (ただし、3,000kmを 超えた場合を除く)
エンジン関連部品、トランスミッション 部品、足回り部品、電装部品 [主要機能部品、準主要機能部品を除く]	1ヶ月 (ただし、1,000km以内)
外装部品、内容部品	1週間 (現品確認)

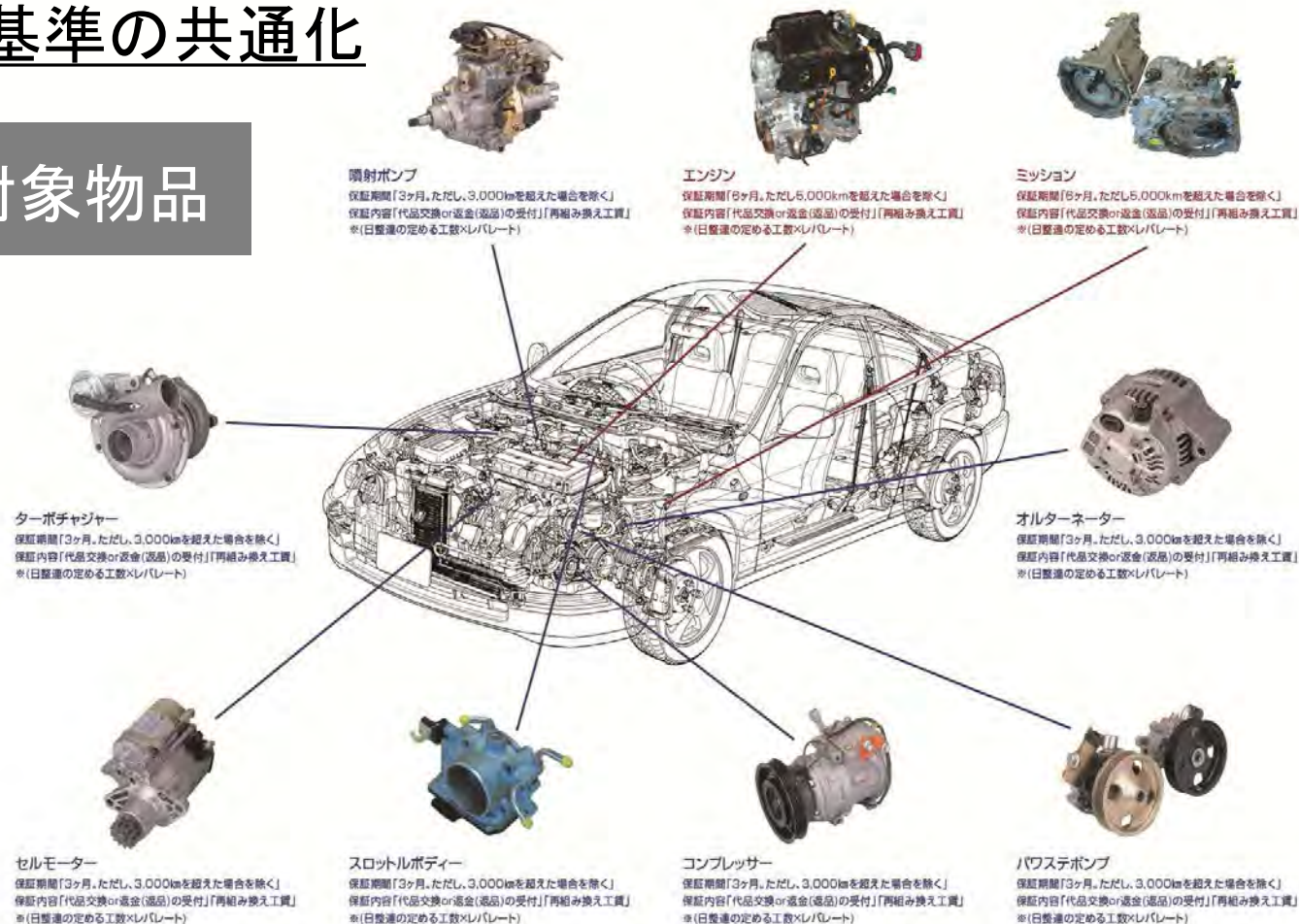
2. 自動車ユーザーへの情報発信について

《保証基準・品質基準の共通化》

日本自動車リサイクル部品協議会の
取り組み

品質基準の共通化

対象物品



3. 関係者との情報共有について

(1) 自動車リサイクル士制度

- 経済産業省、環境省、日本自動車工業会、自動車リサイクル促進センター、自動車再資源化協力機構との検討会開催
- 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

(2) 資源循環への取り組み

- メーカーの新技术情報の共有 … (例) トヨタによるFCV解体デモ
- JARS HPを通じた情報提供 … (例) レアメタル含有部品情報
- ELV機構による事業結果の報告

(3) 意見交換

- 自動車再資源化協力機構と月に1回情報交換会を実施
- 日本オートオークション協議会と年に1回を目安として情報交換会を実施
- 日本自動車工業会、自動車リサイクル促進センター、自動車再資源化協力機構との4法人意見交換会も定期的の実施予定

4. 情報発信・情報共有における課題について

(1) 自動車ユーザーへの情報発信における課題

自動車ユーザーとの直接的な関わりが少ない

■ 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

■ 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

(2) 関係者との情報共有における課題

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

2016年1月26日

一般社団法人 日本ELVリサイクル機構

第2回情報発信の在り方等に関する検討会 資料

消費者団体とELV機構との意見交換

概要

- 日時 2015年3月17日（火）10:00～11:45
- 場所 廃棄物・3R研究財団8階会議室
- 目的 ELV機構広報部会による取材：解体業界以外のさまざまな業界へ取材を行って、そこから得た新たな知見をELV機構会員へフィードバック^(※)するため。 （※）別紙参照
- 取材先 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

主な内容（鬼沢様から伺ったご意見を一部抜粋しました）

日本の自動車リサイクル

- ・自動車リサイクルに関して、ヨーロッパでいろいろ取材を行ったが、一番思ったのは、日本の自動車リサイクル法は素晴らしい法律だということ。
→ ドイツは年間140万台（廃車の44%）の行方不明車がある、それと比べたら日本はすごい。
- ・日本はうまくいっているからこそ、もっと「将来どうするべきか」ということを明確にしていく必要があると思う。
→ もっと先を考えて、将来を考えて、どうあるべきか。
- ・今ちゃんとリサイクルできているものがあるが、できていないものもある。将来を見据えたら、今のうちからちゃんと研究開発をしなくてはいけないものもたくさんあるだろう。
→ 今いただいているリサイクル料金の活用方法ももっとあるのではないか。

自動車ユーザーからみた自動車リサイクル

- ・ユーザー側からすると、車を購入して廃車するまでの間は結構長い。大体12年～13年は必ず乗るので、その間はあまり自動車リサイクルに関心を持たないで過ごしてきてしまう。
→ それをもう少し意識できるようにすることが大切だと思う。
- ・ユーザーの関心が少ないというか、皆さんのような団体（ELV機構）がどうしているか、ユーザーは知らないのではないか。
- ・ユーザーは自動車リサイクルと直接関わるのが少ない。車に毎日乗っていても、本当に手放すときじゃないと、そこに関係しない。
- ・（地元で自動車リサイクルの啓蒙活動をしている業者もいるという話から）そういった啓蒙活動は非常に大切なこと。地域の人が「その事業者さんがどうしているか」に関心を持つことが大切。
- ・業界の中だけだったら専門用語でわかり合えるが、消費者だとそういうわけにはいかない。

以上

■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、表彰するだけでなく、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苦勞だったり、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が続けてきたんですけども、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がありますが（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な」とって向こうの方がおっしゃってて（笑）。「おめでとう」と言われました、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、そうですか（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には何かありますか？

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勞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る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

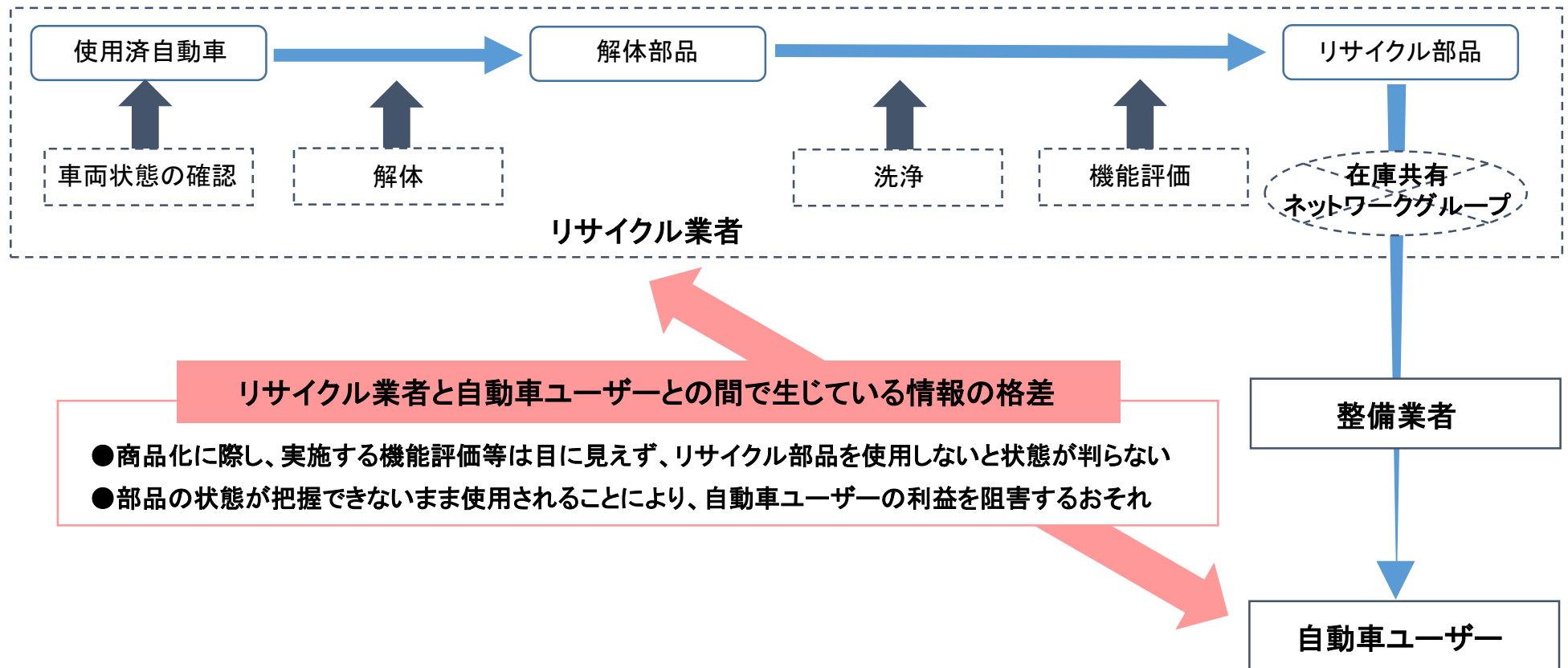
2016年5月31日
日本ELVリサイクル機構

事業概要

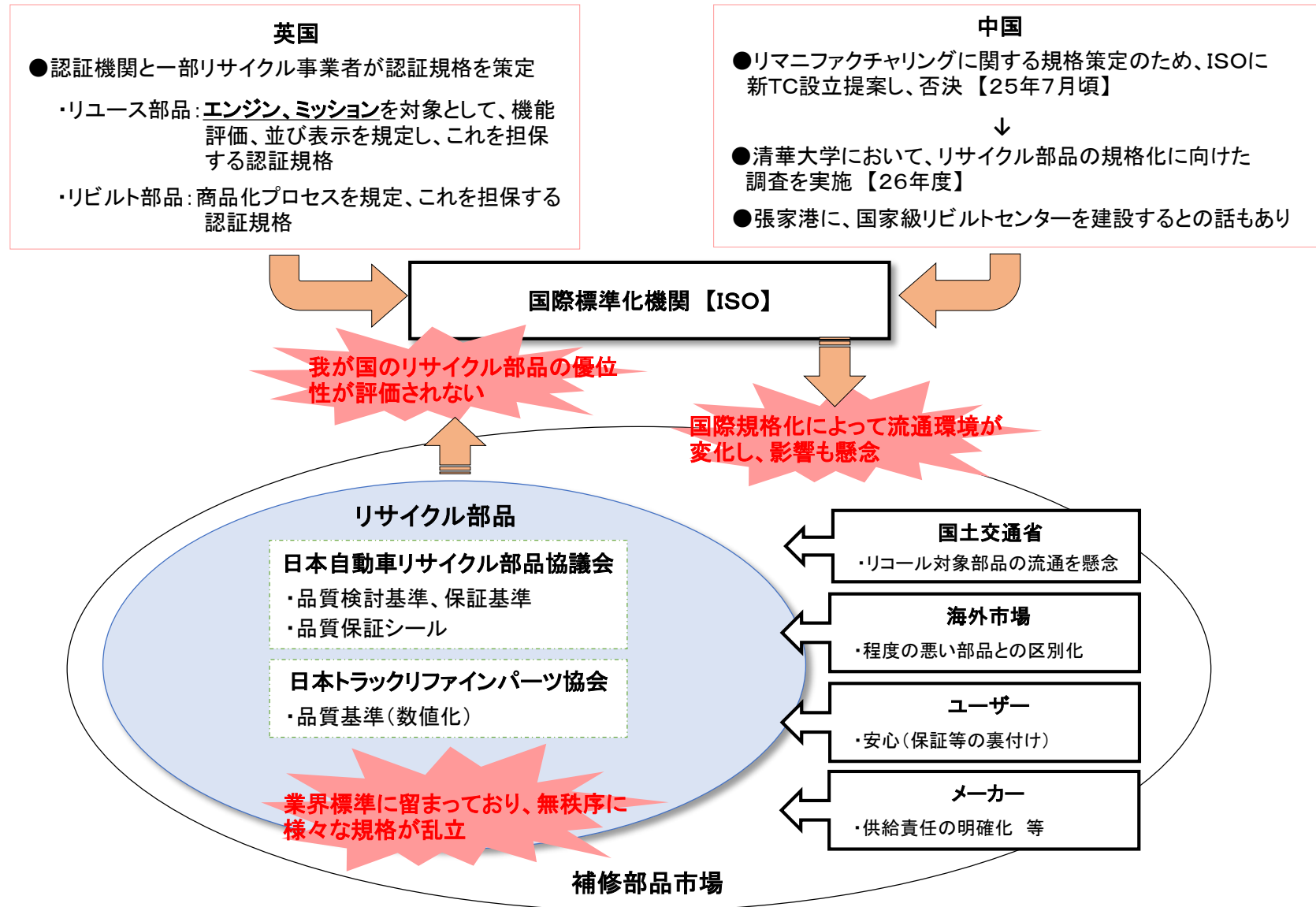
自動車補修用リサイクル部品の規格策定の概要

(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

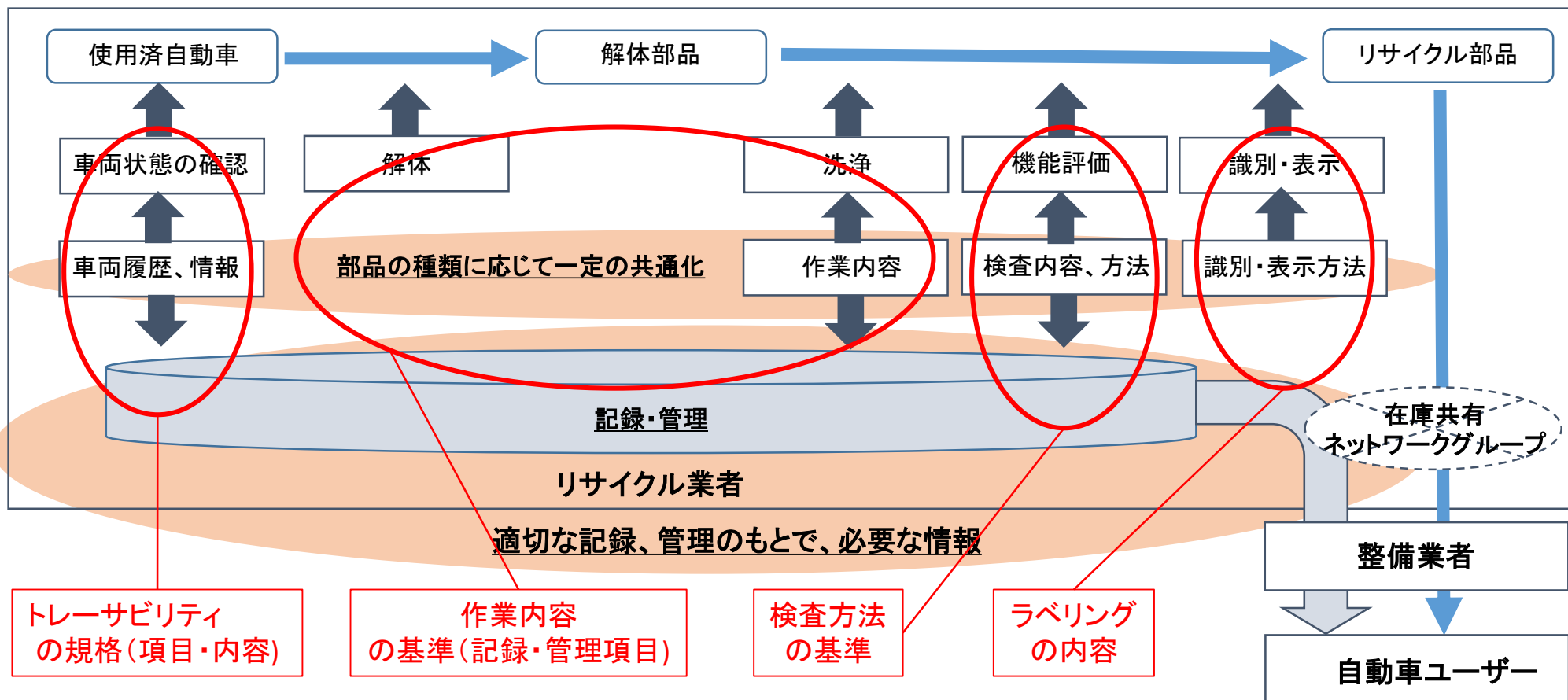


リサイクル業界が主導して標準化を推進し、補修部品市場においてリサイクル業界の取組が適正に評価され、市場におけるリサイクル部品の位置付けをより強固にしていくことが重要

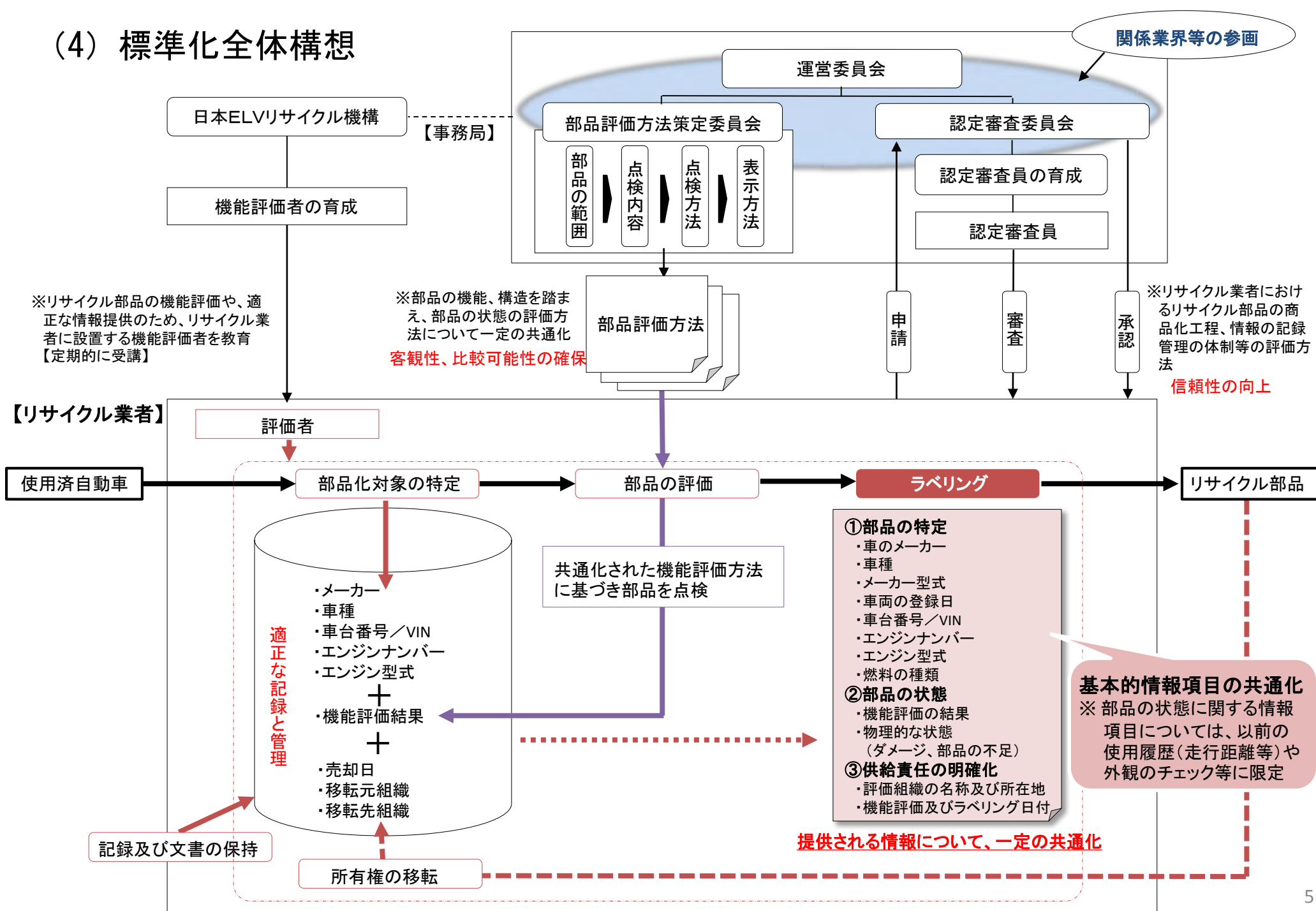
(3) 規格策定の考え方

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

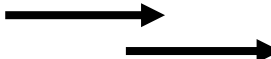
原案作成WG

- ・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

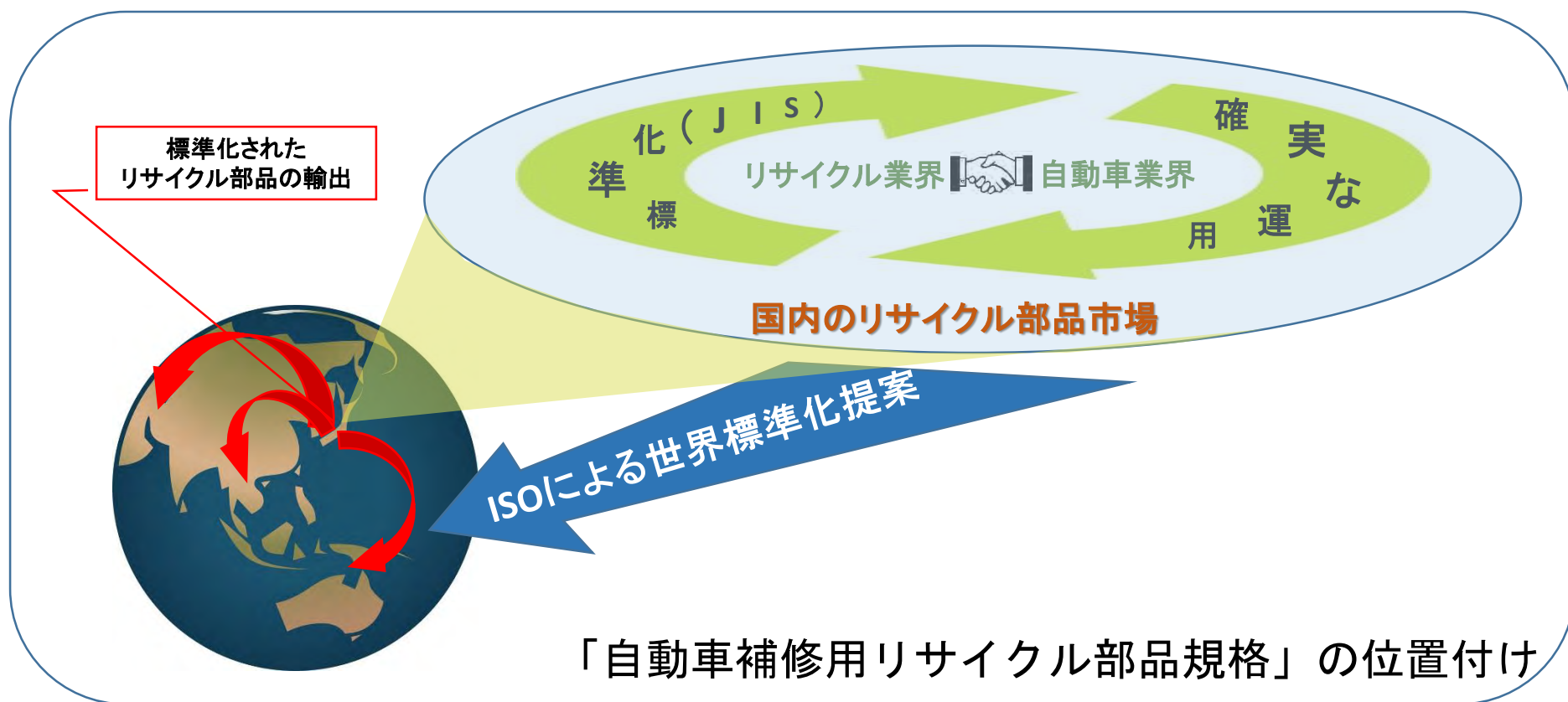
(1) 関連業界団体からのご意見（リサイクル部品の困りごと）

（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）

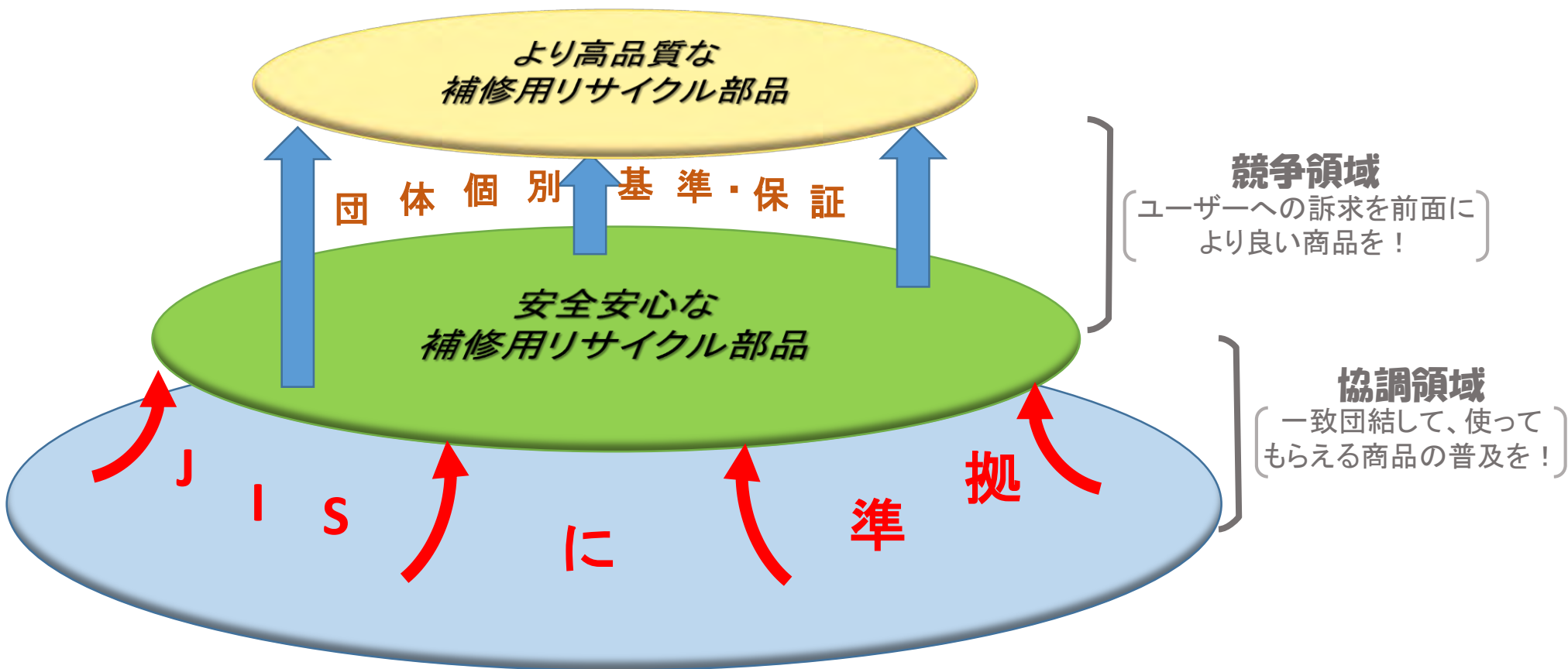
日部協	・どれでも安心という品質にはなっていない ・流通コストで価格アップしておりメリットが出にくい ・リビルト、リビルター、リユースなど表現が色々あり分かりにくい
日車協連	・新品部品に対して中古部品でどの位安くなったか分からない ・部品の構成が違うので、新品と1:1で価格比較ができない
日整連	・部品の入手に時間がかかる ・整備業者がユーザーに上手く説明できない（どう説明すればよいのか）
損保協会	・リコール品に対してどういう扱いになっているか不明である ・ユーザーへの訴求の方法が難しい（エコと言っているが）
中販連	・部品がAssyの単位なので整備業者が取扱いを嫌がる ・リコール品が分からずに中古車で使われていると困る
部工会	・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	・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					
識別項目 ブロック	標準ブロック				
	部品固有番号				
	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番号(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)

c) 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)

d) 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)

e) 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、板金部品を表す記号“P”又は、機能部品を表す記号“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,

4. 又は 5 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
PA	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	0～10,000 km	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場が生産し、甲自動車工業が販売した“リサイクル部品（リユース王バンパー-ASSY）”である場合は、次のように表記する。

呼称						
部品名	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 JIS D 123C-RUPP/1111×1234567C PA/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

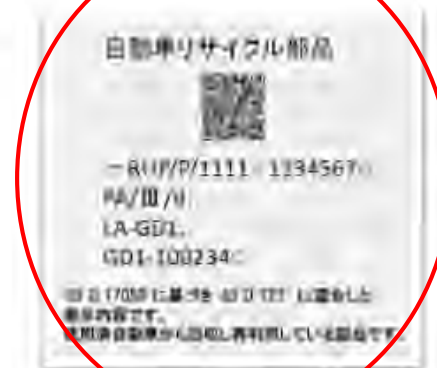
位置 3: 使用年数

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 123〇

自動車補修用リサイクル部品－呼び方のシステム－

〇版/2017年1月〇日

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

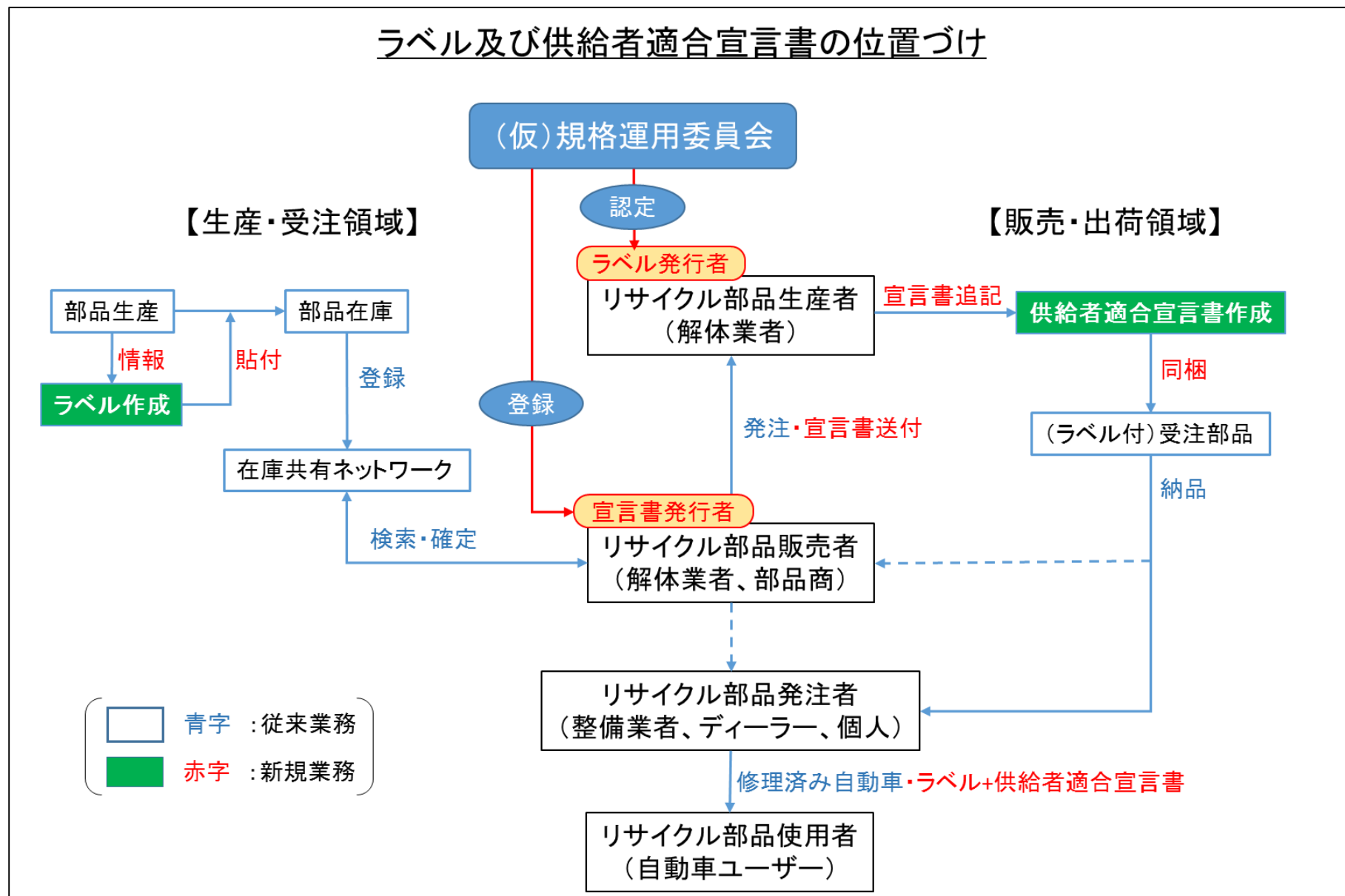
宣言書の発行日

(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					○				○		

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 (G P P) 認証シール導入
(品質・保証+ C O 2 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いました。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、完成された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。

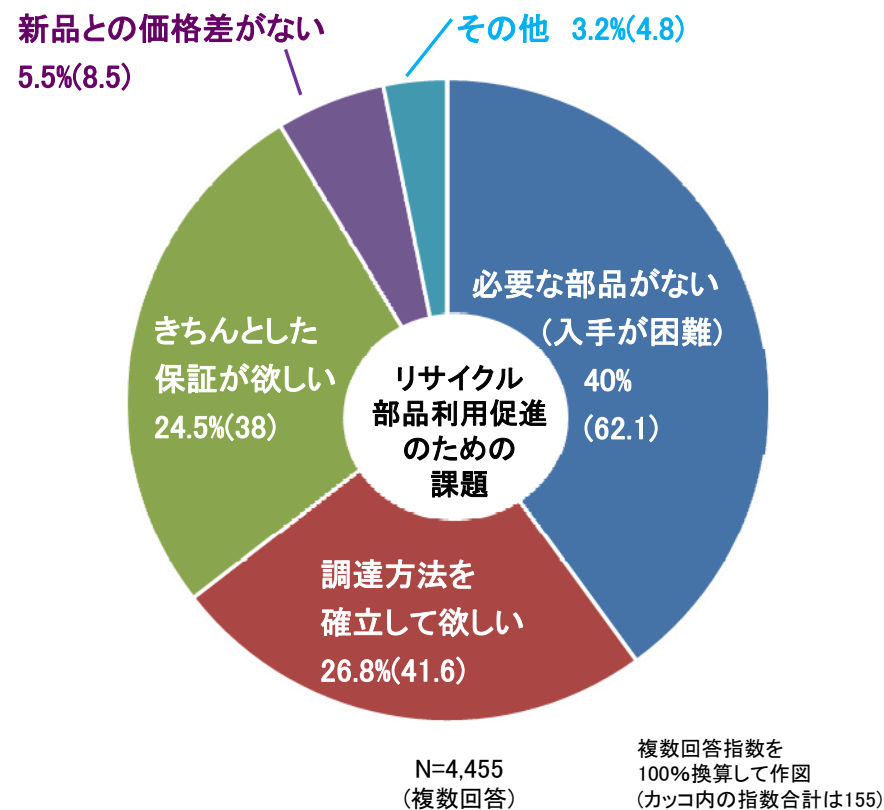
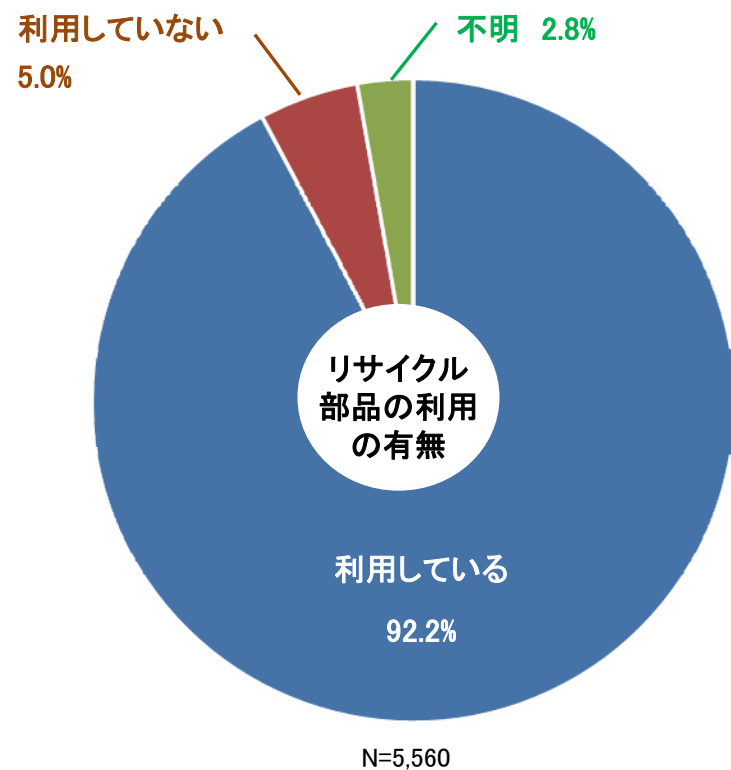
今日、自動車の利用車齢が大幅に伸びてきている市場構造からも「リユース部品、リビルド部品による修理」は今後ますます需要が増大するものと考えられます。リユース部品、リビルド部品を含めたリサイクル部品の利用普及には「ユーザーに分かりやすい品質・保証基準の提示」が不可欠であります。

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)



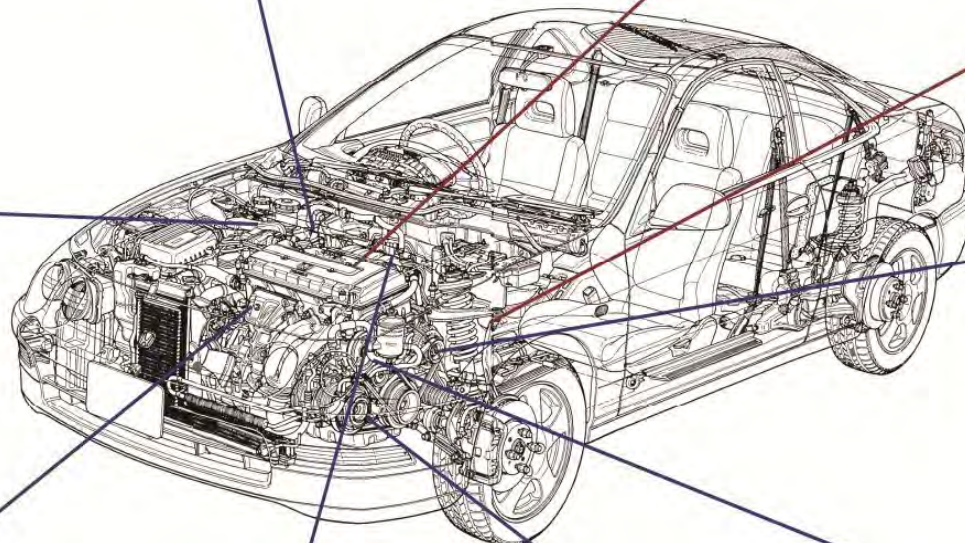
ミッション

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asket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
			・リアオイルシールの確認
		・プレッシャースイッチの確認	
		⑥アイドルリング、レーシングの状態	⑥良・否の選択
		⑦ブローバイガスの状態	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インヒー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にじみを含み有・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			

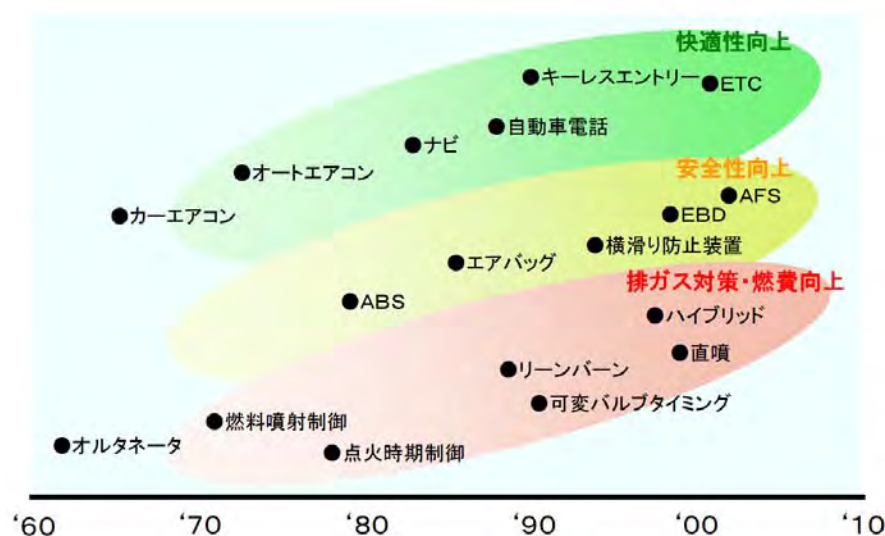
6. 今後の展望

(1)「品質検討基準」完成へのロードマップ

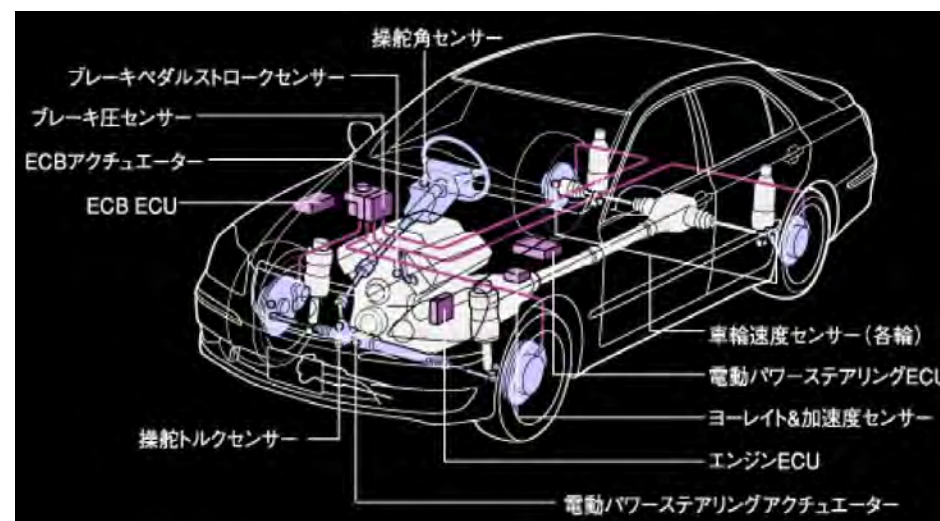
作 業 行 程	2012(平成24)年			2013(平成25)年			2014(平成26)年		
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬
9品目以外のアイテムの 品質検討基準策定									
自動車電子化に伴う アイテムへの対応の検討									
自動車電子化に伴う アイテムの品質検討基準策定									

(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

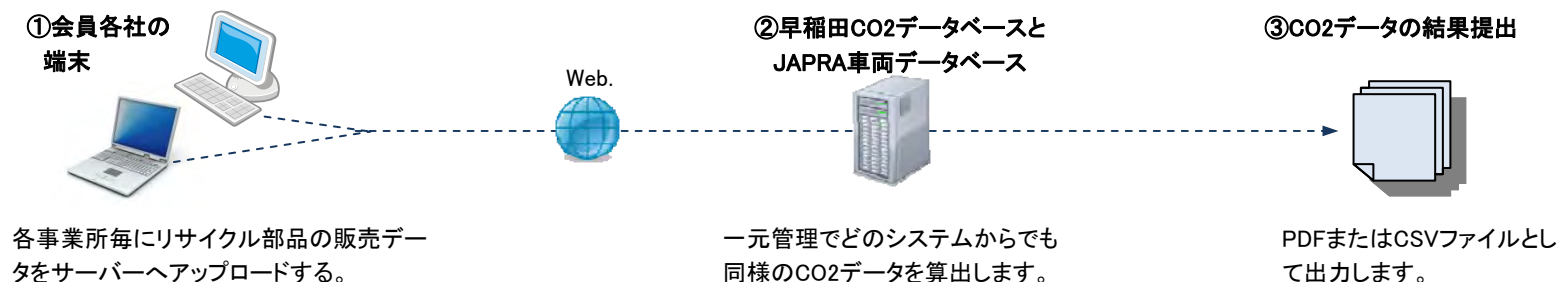
1997年、トヨタのハイブリッド車「プリウス」発売前後から「車両・車体制御」関連の電子化が急速に進んできた。エアバッグシステムの増強、バックモニターの採用、電子制御ブレーキ、電動式リアゲート、パーキングアシスト、電子キーシステム等々である。電子キーシステムを例にあげると、センターとなるECUはエンジンECU、ステアリングロックECUなど主要なECUと連動しており、キー持ち主のIDが判断できなければ、全ての機能が作動しない、といった仕組みになっている。だが事故等に伴う「部品の再利用」の段階ではソフトウェアのリセットを含む複雑な対応が必要だ。簡単に取り出し「リユース部品」として再利用することは困難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

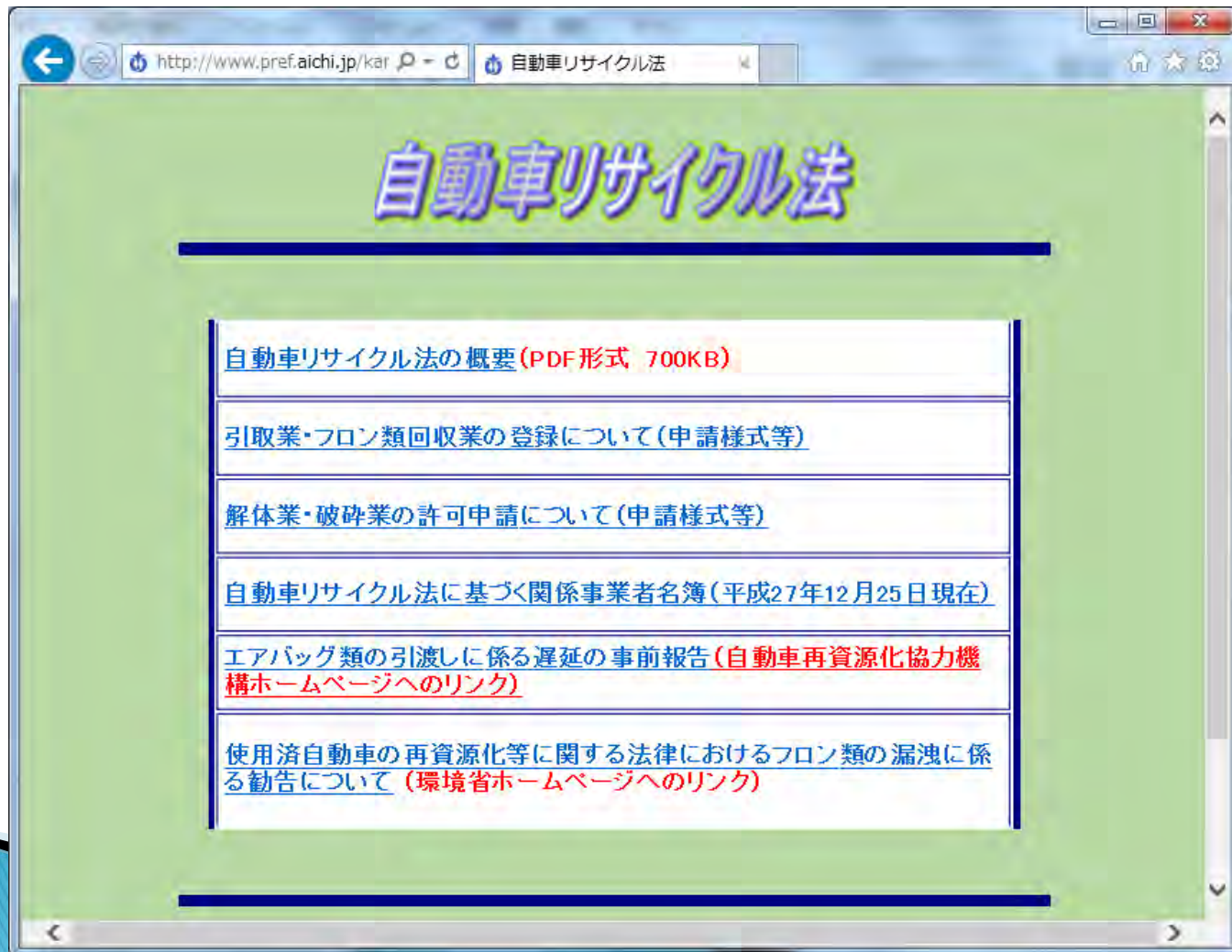
- ✓ ホームページによる制度概要等の周知
- ✓ ポスター掲示等
- ✓ 映像の放映

▶ 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

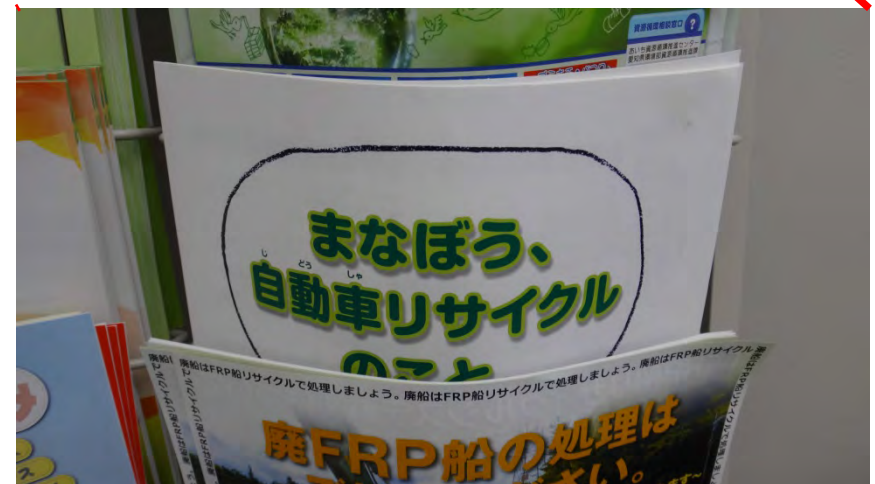
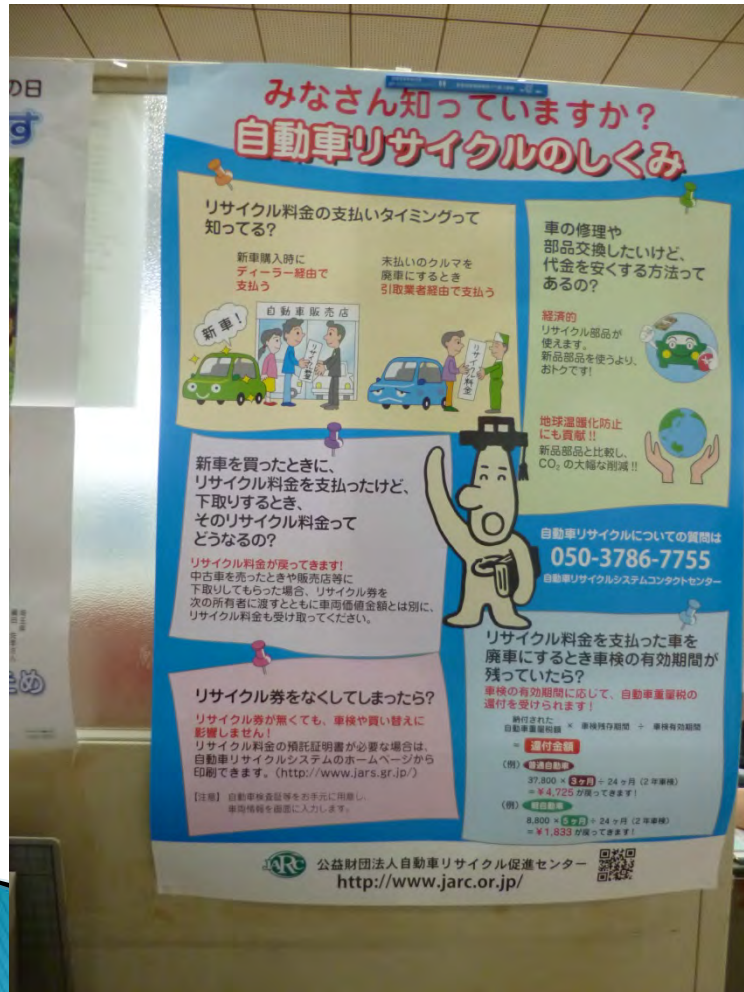
ユーザーへの情報発信①

- ✓ 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

JARC 情報発信等に係るこれまでの取組みと課題について

公益財団法人自動車リサイクル促進センター

《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



エコプラクツ展



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。

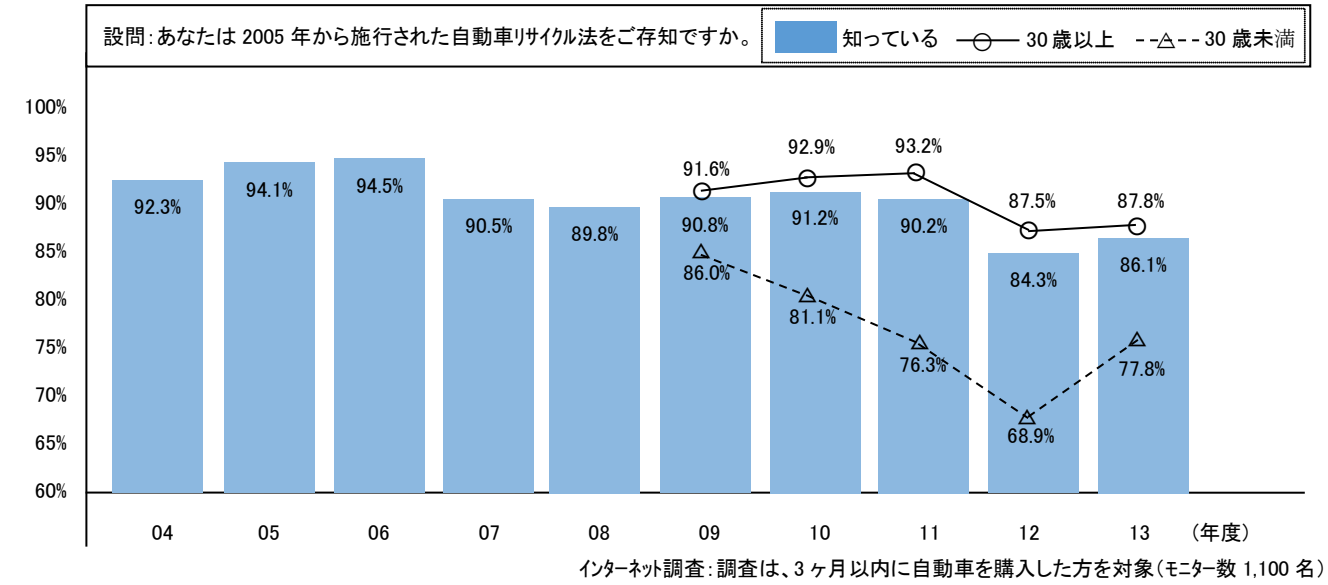
区分	項目	主な発信先	内容
資金管理業務	預託額・払渡額等の状況	ユーザー	預託台数・預託金額、払渡台数・払渡額、輸出取戻台数・払戻額、各年度で得た運用利益金、特預金出えん等額、再資源化預託金等残高、他
	預託金等の運用状況		預託金等キャッシュベース入金額・支出額・前期繰越額、運用可能額に対する債券取得額、新規取得債券種別構成比、新規取得債券評価指標利回・実績最終利回り、月末保有債券年限別構成、保有債券全体最終利回り推移、他
	預託金等の利息計算利率		利率推移、利率算式、各年度運用利益金総額、年度末預託金等残高、等

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、破砕工程)、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渡数量、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 ページに掲示
- ・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つな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されるまでの間、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収受・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。

以 上

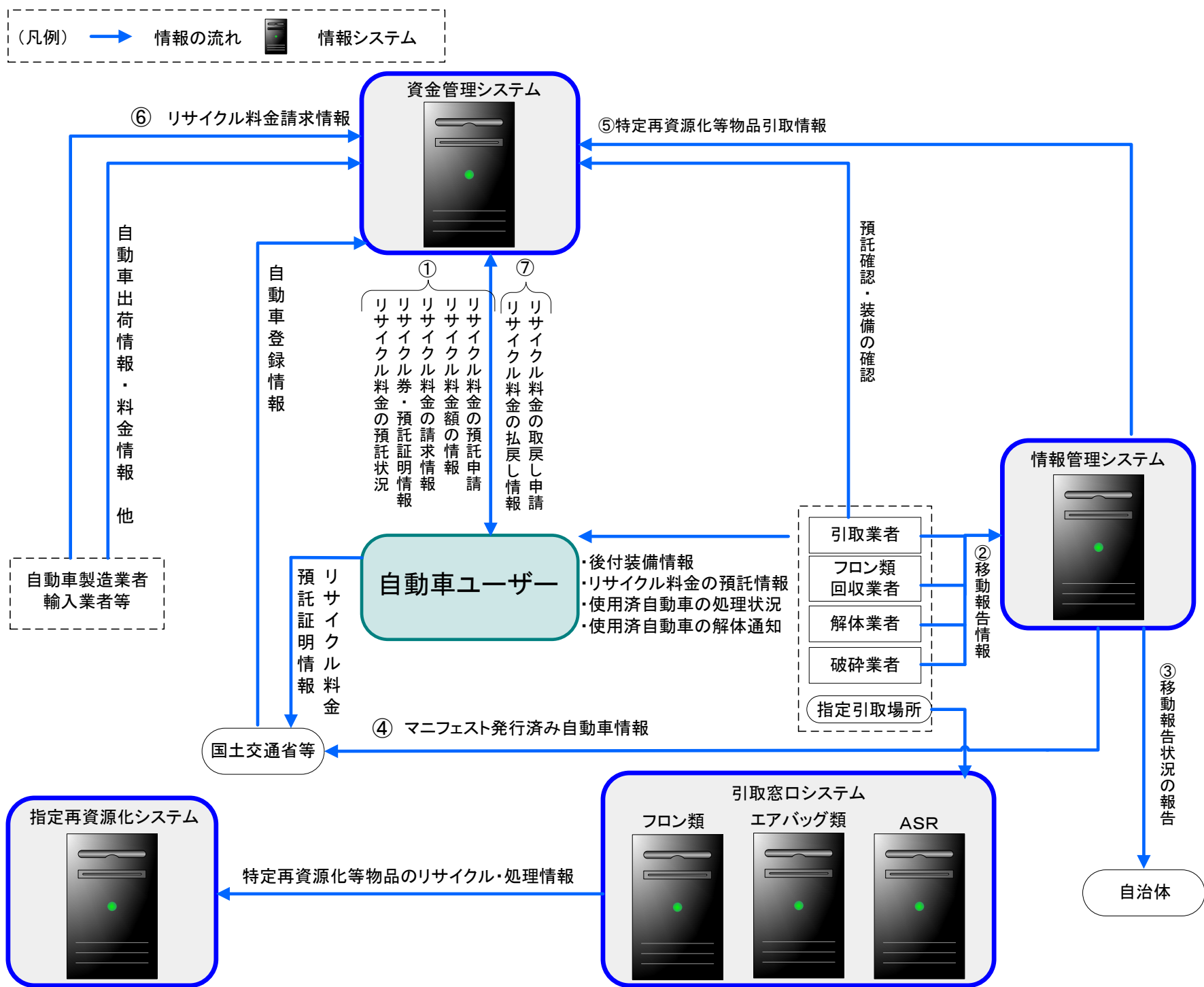


図1 自動車リサイクルシステムにおける主な情報の流れ(概略図)

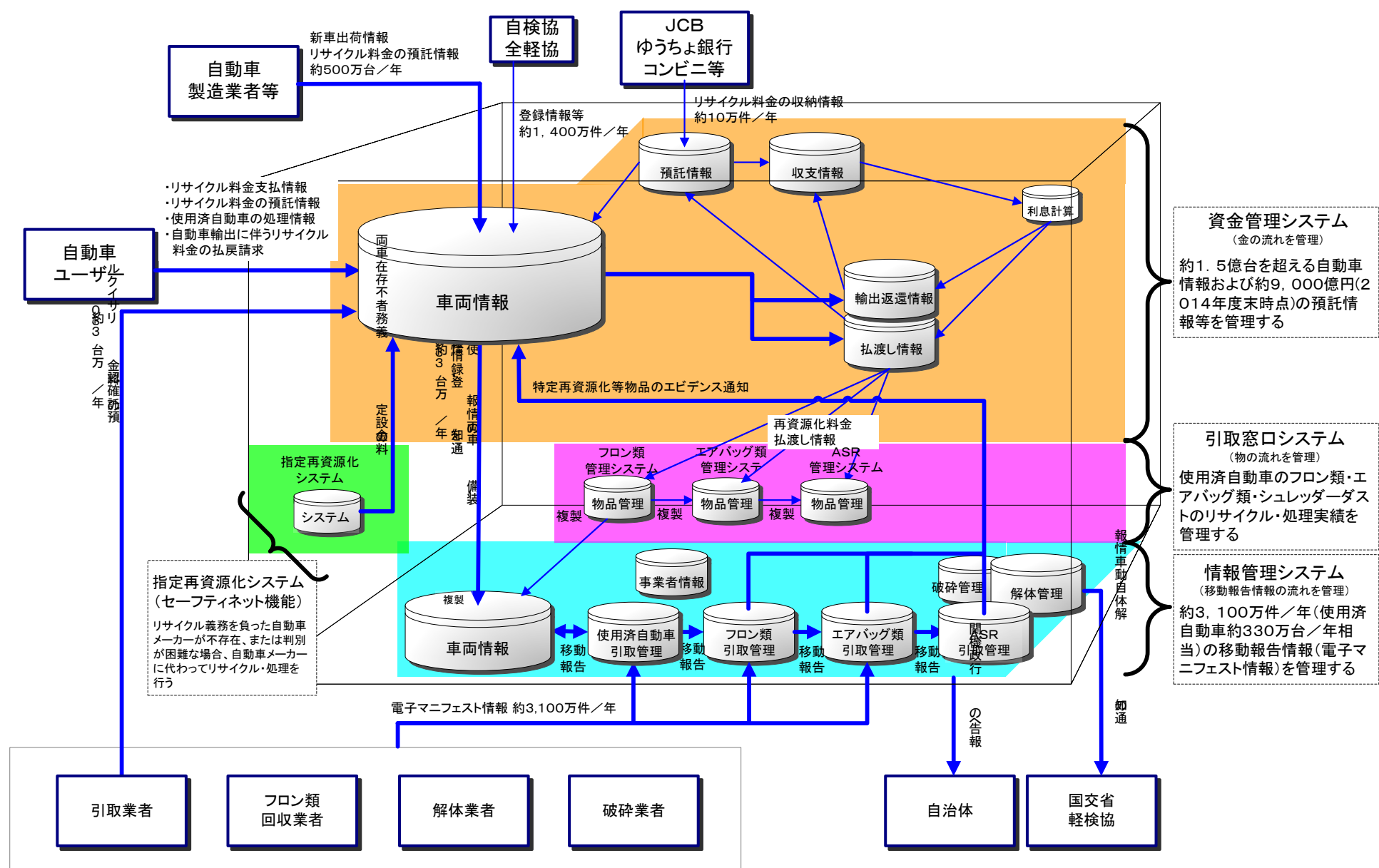


図2 情報システムにおける「金・物・情報」の関連付けイメージ(概略図)

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が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	自動車の国交省・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、破碎業)
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、破碎業)
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、破碎業)

(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、FHC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

①ASR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	破碎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(廃車ガウ)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 ガウ輸出業者)に引き渡す場合

(4)破砕工程関連

#	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(廃車ガウ)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 330う***	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 ** *1* **	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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	〇〇〇解体業者	10301	回収選択個数	19	0	30	49
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	△△△解体業者	10302	作動処理選択個数	324	297	450	1071
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	□□□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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	***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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	\$\$\$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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	●●●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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	▲▲▲解体業者	10307	解体業者支払対象回収個数	30	0	30	60
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	◆◆◆解体業者	10308	装備個数	388	297	482	1167
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	◇◇◇解体業者	10309	装備超過個数	0	0	0	0
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	×××解体業者	10310	装備過少個数	3	0	2	5
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	〇〇〇解体業者	10301	回収選択個数	0	0	0	0
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	△△△解体業者	10302	作動処理選択個数	76	112	83	271
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	□□□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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	***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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	\$\$\$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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	●●●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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	〇〇〇解体業者	10307	解体業者支払対象回収個数	0	9	0	9
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	△△△解体業者	10308	装備個数	76	140	83	299
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	□□□解体業者	10309	装備超過個数	0	0	0	0
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	***解体業者	10310	装備過少個数	0	0	0	0
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	\$\$\$解体業者	10301	回収選択個数	3	0	0	3
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	●●●解体業者	10302	作動処理選択個数	202	195	204	601
YYYY/MM	N0-***	***都道府県等	N0-*****	▲▲▲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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	◆◆◆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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	◇◇◇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	N0-***	***都道府県等	N0-*****	×××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

本報告書について

平成 17 年 1 月に施行された使用済自動車の再資源化等に関する法律（平成十四年法律第八十七号。以下「自動車リサイクル法」又は「法」という。）では、「施行後五年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」ととされており（法附則第 13 条）、これを受け、産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ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（以下「合同会議」という。）において、制度の施行状況について評価・検討が行われ、平成 22 年 1 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」が取りまとめられた。

同報告書においては、個別課題と具体的な対策が示されたが、その一つとして中古車と使用済自動車の取扱いの明確化について下記のとおり指摘されたところである。

＜中古車と使用済自動車の取扱いの明確化＞（抜粋）

所有者からの使用済自動車の適正な引渡し、不法投棄や不適正処理への迅速な対応等の観点から、中古車と使用済自動車の区別の容易化、引取業者の役割分担の徹底、一般ユーザーへの情報提供や普及啓発を行う。

一方で、使用済自動車か否かの判断は、個別の自動車の状況や条件、判断を行う場面等により異なり、一律の基準によって切り分けられるものではない。このため、下取り、オートオークション及び不法投棄に対する地方公共団体の対応等、場面毎の判断の際の拠り所となるガイドラインを提示することが適当として、産業構造審議会及び中央環境審議会において合同ワーキンググループを設置し、検討を行った。また、議論に対してパブリックコメントを実施し、その内容を検討の際の参考材料とした。

なお、検討の過程では、様々な意見が交わされたが、適正な流通の確保に関する内容と、不法投棄等の処理の迅速化に関する内容とでは、その対象とする自動車の位置づけや環境等の状況が著しく異なり、ガイドラインとしての性質も異なることから、第 1 部として「使用を終えた自動車の適正な流通の確保に向けたガイドライン」、第 2 部として「不法投棄及び不適正保管事案への対応に向けた使用済自動車判別ガイドライン」の二部に分けて整理し、取りまとめることとした。

今後は、これらのガイドラインの活用を通じ、使用を終えた自動車の適正な流通の確保や、不法投棄等の処理の迅速化が期待されるとともに、国においては、引き続き、循環型社会の構築に向けて、自動車リサイクルの一層の推進がなされるよう、自動車の所有者や関連事業者への必要な情報提供や地方公共団体への援助に努めていくことが望まれる。

— 目次 —

第1部 使用を終えた自動車の適正な流通の確保に向けたガイドライン

第1章 背景及び基本的考え方

- 1. 検討の背景…………… 1- 1
- 2. 基本的考え方…………… 1- 2
 - (1) 法律上の考え方…………… 1- 2
 - (2) 引取場面で提供すべき情報についての一定の指針…………… 1- 2
 - (3) オートオークションにおいて取り扱う商品車の明確化…………… 1- 2
 - (4) 留意すべき事項…………… 1- 2

第2章 使用済自動車の適正な流通の確保に向けた検討

- 1. 使用済自動車の流通実態について…………… 1- 3
- 2. 下取り又は引取り段階での所有者の判断にかかる合意形成について…………… 1- 4
- 3. 所有者の適切な判断に向けた必要情報と手続について…………… 1- 4
 - (1) 引取業者から所有者に提供すべき情報の例について…………… 1- 4
 - (2) 所有者に対する明確な意思確認の方法について…………… 1-11
- 4. 引取業者の資質向上…………… 1-13

第3章 オートオークション会場における出品にあたっての取扱い

- 1. オートオークション市場の現状…………… 1-15
- 2. オートオークション会場において取り扱う商品車について…………… 1-16
- 3. 低年式車、多走行車、低価格車等を中心に扱うコーナーについて… 1-18
- 4. オートオークション会場における流札車両の取扱いについて…………… 1-19
- 5. 今後の検討課題…………… 1-20

第4章 使用を終えた自動車の適正な流通の確保のために…………… 1-21

第2部 不法投棄及び不適正保管への対応に向けた使用済自動車判別ガイドライン

第1章 背景及び基本的考え方

- 1. 検討の背景…………… 2- 1
 - (1) 不法投棄及び不適正保管の現状…………… 2- 1
 - (2) ガイドライン策定の目的…………… 2- 3
- 2. 基本的考え方
 - (1) 客観的状況に基づく判断の指針…………… 2- 3
 - (2) 廃棄物の該非判断の考え方…………… 2- 3
 - (3) 放置自動車対策との関係…………… 2- 3

第2章 使用済自動車の該非判断の考え方の整理

- 1. 廃棄物の該非判断に照らした使用済自動車該非判断の考え方…………… 2- 4
- 2. 放置自動車への対応状況の整理…………… 2- 5
 - (1) 放置自動車に関する地方公共団体における取扱い…………… 2- 5
 - (2) 放置自動車の撤去に関する判断基準の整理…………… 2- 8

第3章 使用済自動車該当性の判断基準

- 1. 占有者が確知されない不法投棄疑いの事案…………… 2-10
- 2. 占有者が中古車の保管と主張している不法投棄・不適正保管疑い事案… 2-12

第4章 使用済自動車の不法投棄・不適正保管事案への迅速な対応のために… 2-15

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ワーキンググループ、
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ワーキンググループ

委員名簿

(敬称略・五十音順)

座長	永田 勝也	早稲田大学理工学術院教授
委員	大塚 直	早稲田大学法学部教授
	大橋 岳彦	一般社団法人日本E L Vリサイクル機構副代表理事
	岡野 直樹	財団法人日本自動車査定協会理事・事務局長
	岡本 弘毅	三重県環境森林部廃棄物対策室長
	鬼沢 良子	N P O法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長
	久米 正一	社団法人日本自動車連盟専務理事
	下平 隆	社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事
	鈴木 渡	群馬県板倉町役場環境水道課長
	砂田 八壽子	N P O法人関西消費者連合会消費者相談室長
	仁井 正夫	社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事
	林 義高	社団法人日本自動車販売協会連合会業務部長
	宮寄 拓郎	社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事
	武藤 孝弘	社団法人日本中古自動車販売協会連合会専務理事
	森山 龍幸	一般社団法人日本オートオークション協議会事務局長
	横田 覚	川崎市環境局生活環境部長

使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ審議経過

＜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ワーキンググループ、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ワーキンググループ 合同会議＞

第1回：平成22年7月1日（木） 13：00～15：00

◇使用済自動車判別ガイドライン検討にあたっての視点の整理

◇使用済自動車及び中古車の判断の現状について

- ・財団法人日本自動車査定協会
- ・社団法人日本損害保険協会

第2回：平成22年9月1日（水） 14：00～16：00

◇関係団体に対するヒアリング

- ・社団法人日本自動車販売協会連合会
- ・社団法人全国軽自動車協会連合会
- ・社団法人日本中古自動車販売協会連合会
- ・一般社団法人日本オートオークション協議会
- ・一般社団法人日本ELVリサイクル機構

第3回：平成22年10月20日（水） 15：30～17：30

◇地方公共団体に対するヒアリング

- ・全国知事会
- ・全国町村会
- ・全国市長会

◇使用済自動車判別ガイドラインに係るこれまでの論点について

第4回：平成22年12月22日（水） 13：30～16：00

◇「使用済自動車判別ガイドラインに係るこれまでの論点」に対するパブリックコメントの結果概要について

◇使用済自動車判別ガイドライン素案（骨子案）について

第5回：平成23年2月1日（火） 13：00～15：00

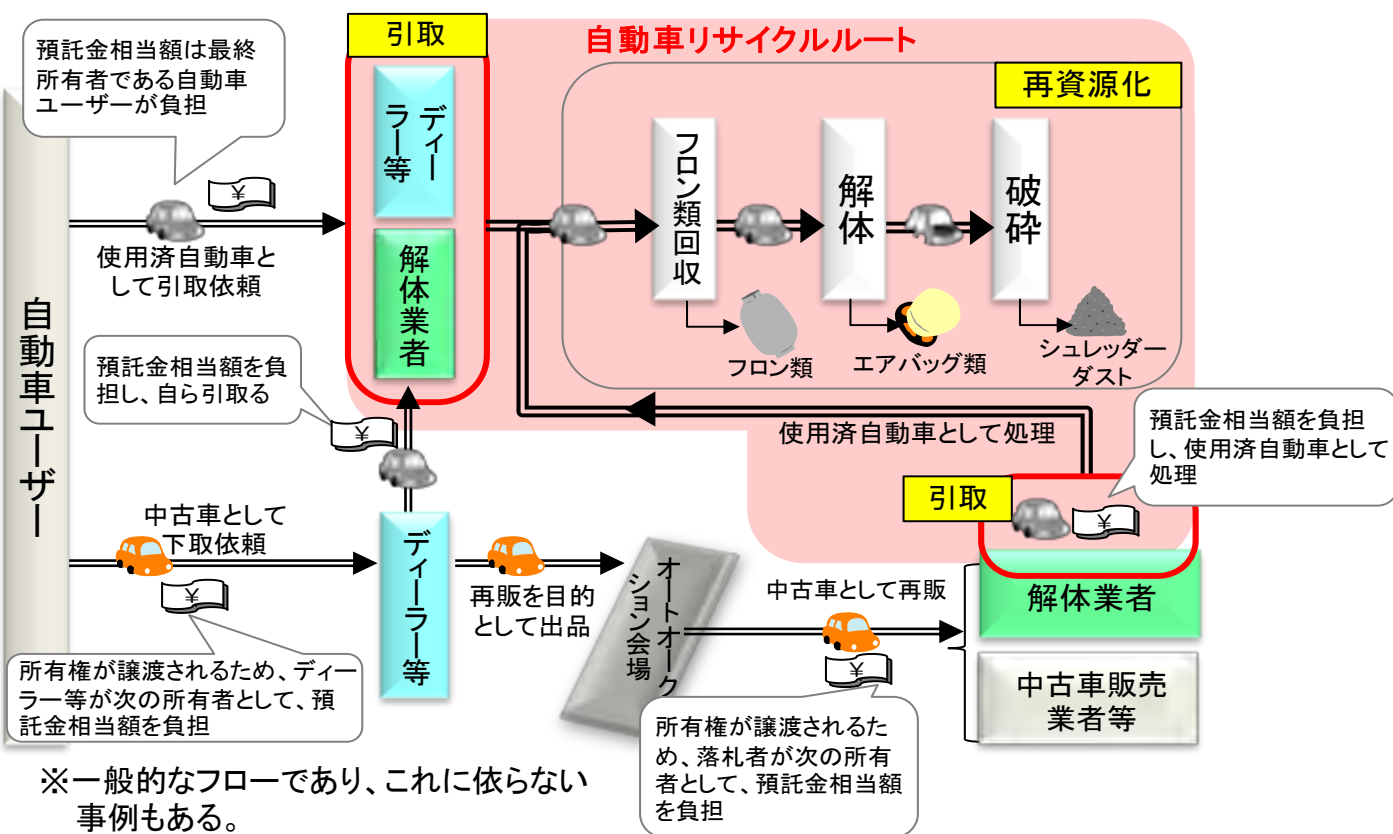
◇使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書（案）について

使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書について

使用済自動車か否かの判断は、個別の自動車の状況や条件、判断を行う場面等により異なり、一律の基準によって切り分けられるものではない。そのため、様々な場面毎の判断の手順や関係者の関与のあり方、実際の判断基準を整理し、判断の拠り所とするガイドラインを策定。

使用を終えた自動車の適正な流通の確保に向けたガイドライン

所有者がその使用を終えた自動車は、以下のように多様なルートを送り、使用済自動車として適正処理される。



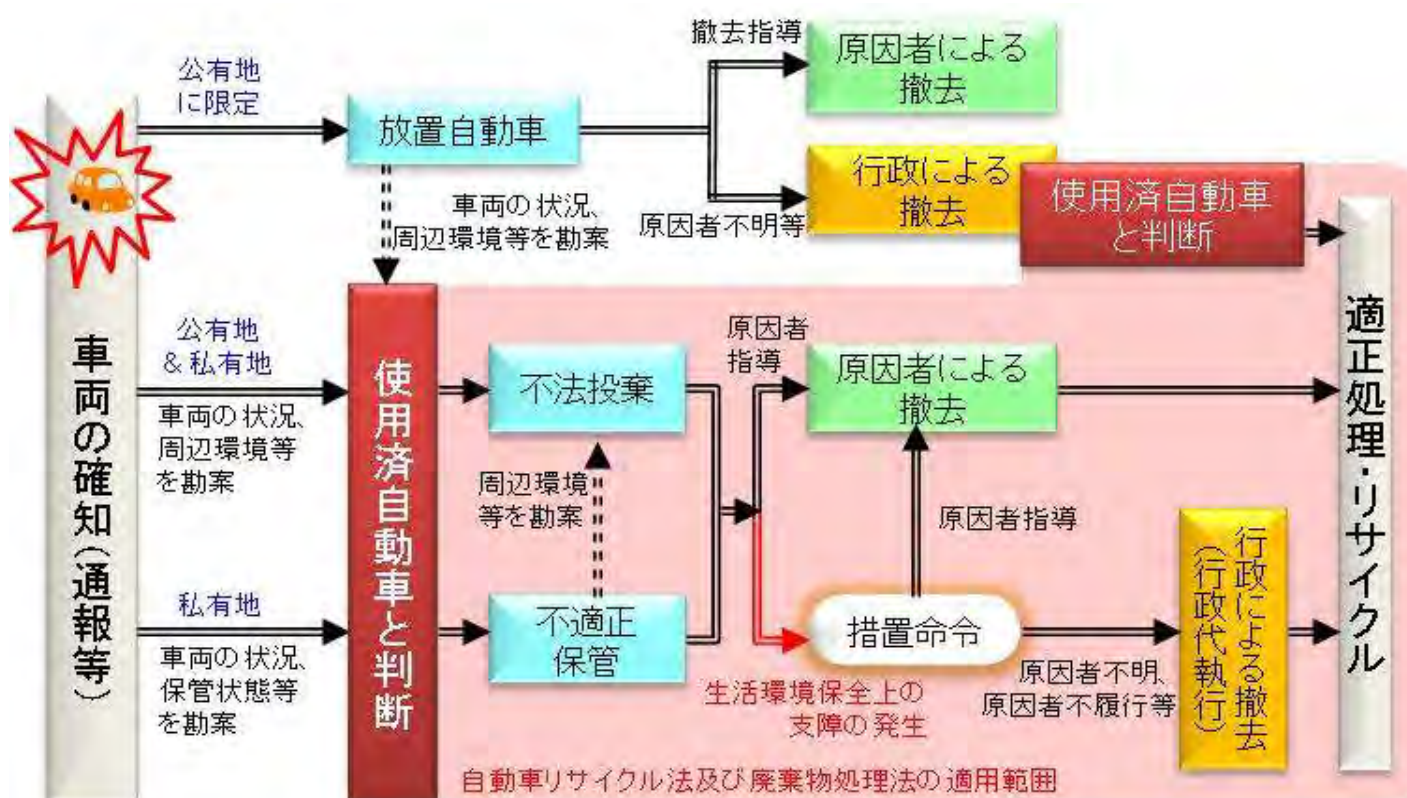
◆引取業者からの必要な情報の提供

- ・ 経済的価値、損傷状態、走行距離、年式、預託金相当額、自動車諸税還付などについて、車両の状況と照らし合わせた判断材料の提供。
- ・ 「使用済自動車引取依頼書」や中古車の「譲渡証明書」など、書面による意思確認・情報提供の実施。
- ・ 引取業務研修システム等を活用した、継続的な業務資質の向上。

◆オートオークション（AA）会場における取扱い

- ・ AA会場を通じた中古車取引が拡大する中、低年式車や多走行車等を扱う「低価格車コーナー」を設置する会場も増加。
- ・ 会場毎に定めている出品を断る事例、流札した車両の取扱いに関する取り決め等を関係者間で共有し、認識の共有化を図る。
- ・ 流札車両や使用済自動車と思われる車両の取扱いについては、定期的な各会員会場等への周知徹底等自主的な取組が図られるべき。

不法投棄・不適正保管の車両に対する地方公共団体による指導の迅速化・効率化のため、判断に資する具体的な要件の設定が必要とされている。



※一般的なフローであり、これに依らない事例もある。

◆不法投棄等と疑われる事案における使用済自動車判断基準（総合判断）

①占有者が確知されない不法投棄疑い事案

【自動車としての本来の用に供する状態であるか】

主要部品の装備状況、車両の損傷状態

【継続使用の意思が認められるか】

（そもそも継続使用の意思がある可能性は低い、補強材料として）

ナンバープレート、車台番号の存否、使用の形跡等

・また、燃料や廃油・廃液等の漏出など周辺への悪影響が想定される車両や、崖下投棄など投棄の意図が明らかな車両は使用済自動車との判断が妥当。

②占有者が中古車の保管と主張している不法投棄・不適正保管疑い事案

【自動車としての本来の用に供する状態であるか】

主要部品の装備状況、車両の損傷状態

【継続使用または自動車として譲渡の意思が認められるか】

車台番号や車検証の存否、部品の取り外し状況等

【継続使用を前提とした管理がなされているか】保管方法、保管場所等

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

使用済み自動車のリサイクル促進のためには、自動車ユーザーのニーズにあった良質なリサイクル部品が供給され、健全なリサイクル部品市場を育成していく必要がある。

しかしながら、リサイクル部品の安全性等の品質面で不安を抱く自動車ユーザーもいるのが現状である。リサイクル部品の利用を促進するためには、リサイクル部品を出荷する前の点検や万一のトラブルの際の保証の内容等について、自動車整備事業や車体整備事業の方々（以下「自動車整備事業者等」という。）とリサイクル部品供給事業者との間で共通認識を形成し、リサイクル部品に対する信頼性を高めるとともに、自動車ユーザーへの情報提供やアフターサービスを充実させ、自動車ユーザーのリサイクル部品に対する評価を高めることが必要である。

本報告書は、自動車ユーザー及び自動車整備事業者の方々に対してアンケート調査を実施し、リサイクル部品の利用拡大に際しての課題を抽出するとともに、「再生補修部品の品質確保等に関する調査検討会」（委員長：永田勝也早稲田大学理工学部教授）を設置して、自動車整備事業者等とリサイクル部品供給事業者の意見をとり入れ、自動車整備事業者等とリサイクル部品供給事業者との共通認識を形成するために、リサイクル部品利用時に、自動車整備事業者等が確認すべきこと、リサイクル部品供給事業者への依頼すること、自動車ユーザーへの対応をガイドラインとしてとりまとめたものである。報告書の概要は次のとおりである。

1 リサイクル部品に対する意識や使用の状況

自動車ユーザー560名、自動車整備事業者55工場にリサイクル部品の利用状況や評価などについてのアンケート調査を実施してリサイクル部品の利用拡大に際しての課題を抽出した。

2 リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインの必要性

リサイクル部品の利用促進のためには、次のような課題が抽出された。

- ・ 自動車ユーザーのリサイクル部品の品質に対する不安感の払拭
- ・ 自動車ユーザーへの説明の充実
- ・ 自動車整備事業者等の不安感の払拭

上記のような課題に対応するためには、リサイクル部品の品質確保等のための事前点検や保証の内容について、自動車整備事業者等とリサイクル部品供給事業者との間で、共通認識を持つことが必要であり、そのためのガイドラインを策定する。

3 利用促進のためのガイドライン

(1) ガイドラインの位置づけ

個々の自動車整備事業者等がリサイクル部品を利用する際に、必要な確認を適切に行うことにより、リサイクル部品市場がより健全に拡大することを期待し、以下のことを自動車整備事業者等とリサイクル部品供給事業者の共通認識とするためにとりまとめた。

- ・ 自動車整備事業者等がリサイクル部品を調達する際に注意すべきこと
- ・ リサイクル部品の品質確保のために確認すべきこと
- ・ 自動車ユーザーへの対応について など

(2) 本ガイドラインにおけるリサイクル部品の定義

本ガイドラインにおけるリサイクル部品の定義は以下のとおりである。

本ガイドラインにおけるリサイクル部品の定義

リビルト部品	・ 使用済み自動車から取り外した部品を修理し、新品と同等の機能を持っているもの ・ リビルト部品供給事業者の保証がついているもの
リユース部品	・ 使用済み自動車から取り外して、必要な点検をし、要件を満たしたもの ・ リユース部品供給事業者の保証がついているもの
その他	・ 使用済み自動車から取り外した部品で上記以外のもの

(3) 発注時にリサイクル部品供給事業者に伝えるべき情報

リサイクル部品を発注するときには、自動車検査証とコーションプレート（ネームプレート、モデルナンバープレートとも呼ばれる）の記載事項を用意すると正確な発注が可能になる。リサイクル部品の発注には、次のような情報が必要である。

リサイクル部品の発注の際にリサイクル部品供給事業者に伝えるべき情報

自動車検査証記載事項	初度登録年月、メーカー名、型式、車台番号、原動機の型式、燃料の種類、型式指定番号、類別区分番号
コーションプレート記載事項	カラーコード（外装部品の場合）、トリムコード（内装部品の場合）、ミッション形式、アクスル形式

(4) リビルト部品を利用するにあたり確認すべきリビルト作業の内容

自動車整備事業者等がリビルト部品を利用する際には、以下のリビルト部品供給事業者のリビルト作業の内容を確認することが望ましい。

- ・ 分解、清掃作業の実施状況
- ・ コア（注）の検査の実施状況
- ・ コア（注）の検査の基準
- ・ 構成部品の交換や修正の内容
- ・ 再組立作業の内容
- ・ 完成品テストの実施状況

- ・ 保証及びアフターケアの内容
など

(注) コア：リビルト部品の材料となる、“使い古された部品”。

(5) リユース部品を利用するにあたり必要な点検の内容

自動車整備事業者等がリユース部品を利用するにあたり必要な事項は以下のとおりである。

- ・ エンジンやドアなどのアセンブリ（A S S Y）の範囲を、原則統一し、万一過不足があるときは事前に伝えること。
- ・ 自動車整備事業者等が、安心して自動車ユーザーにリユース部品を勧めるために最低限必要とする点検項目を示し、これらの点検を実施すること。ただし、リユース部品の価格がいたずらに高くないようにするため、リサイクル部品供給事業者と自動車整備事業者等が相談し、点検項目や方法について柔軟に対応すること。

本ガイドラインにおいて点検項目を設定した部品

【外装・内装部品】

パネル類（ドア、バンパを含む）

ガラス・レンズ類

ライト

【機能部品】

エンジン

オートマチックトランスミッション [AT/M]

マニュアルトランスミッション [MT/M]

ディファレンシャル・ギヤ

ドライブシャフト

ラック&ピニオン

パワーステアリングポンプ

ターボチャージャ

ラジエータ

コンデンサ

ショックアブソーバ

マフラ

【電装品】

スタータ

オルタネータ

コンプレッサ

点検項目の例（スタータ）

スタータのリユース部品に関して、点検をのぞむ標準的な項目は以下のとおりである。スタータの劣化は、始動回数によるので走行キロはあまり意味をもたない。

自動車整備事業者等が点検してもらいたいとする点検項目				備考
項目	方法	標準項目かどうか 〔◎：標準、○：推奨〕	点検結果の表示例	
エンジン始動時テストの調子	エンジンを実際に始動して行う	◎	正常／異常	
異常音	エンジンを実際に始動して行う	◎	なし／あり	
シャフトのガタ	目視	◎	正常／異常	

(6)保証

リサイクル部品の保証期間、保証内容、免責事項は自動車整備事業者等とリサイクル部品供給事業者との間で、明確にする必要がある。

① 保証期間

期間または走行距離で表す。期間は、リサイクル部品供給事業者がそれぞれ提示し、自動車整備事業者等が部品を選択する際の判断の材料とする。

② 保証の対象

リサイクル部品の保証の対象

部品の種類	保証の対象
・ リビルト部品 ・ 外装・内装部品以外のリユース部品（エンジンなど）	載せ換え工賃、運賃、代替品
・ 外装・内装部品	運賃と代替品

③ 免責事項

保証の対象とならないのは、事故による破損や取り付け作業のミス、誤った使用により不具合が発生した場合等であるが、免責事項があまりに細かいと、自動車整備事業者等がリサイクル部品の利用を躊躇することにも繋がる。

ただし、万が一トラブルが発生したときには、自動車整備事業者等とリサイクル部品供給事業者は、互いに連携し、自動車ユーザーの立場に立った円満な解決を図ることが大切である。

(7)自動車ユーザーへの対応

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。

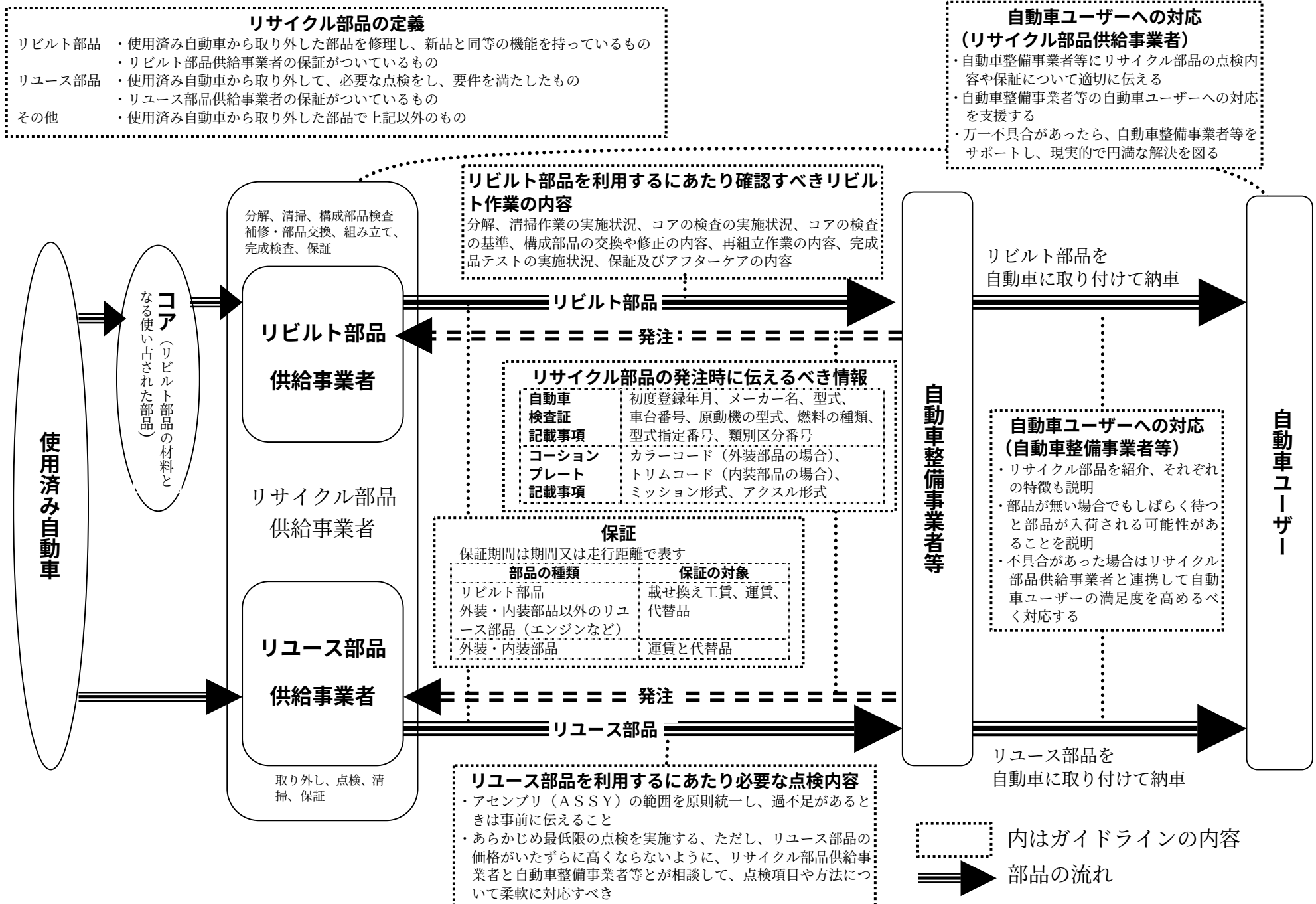
- ・ ユーザーに対し、新品の部品だけでなく、リビルト部品やリユース部品等のリサイクル部品も紹介する。その際、それぞれの部品の特徴を説明する。
- ・ 必要なリサイクル部品がすぐに見つからない場合でも、しばらく待つと部品が入荷する可能性があることを自動車ユーザーに説明する。
- ・ 部品に不具合があった場合はリサイクル部品供給事業者と連携し、自動車ユーザーの満足度を高めるべく対応する。

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に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

ガイドラインの内容



企業の環境情報開示のあり方について
～強固で持続可能な社会に向けた環境情報開示～
（中間報告）



平成 23 年 6 月 23 日

企業の環境情報開示のあり方に関する検討委員会

企業の環境情報開示のあり方に関する検討委員会 委員名簿

	稲永 弘	株式会社トーマツ審査評価機構 代表取締役社長
	魚住 隆太	KPMG あずさサステナビリティ株式会社 代表取締役社長
	小野 達哉	帝人株式会社 環境・安全室 担当部長
	加藤 正裕	三菱UFJ信託銀行株式会社 株式運用部ESGグループ 主任調査役
	菊池 勝也	大和証券投資信託委託株式会社 エクイティ運用部 シニア・ファンドマネージャー
◎	上妻 義直	上智大学 経済学部教授
	國部 克彦	神戸大学大学院 経営学研究科教授
	後藤 敏彦	環境監査研究会 代表幹事
	佐藤 泉	佐藤泉法律事務所 弁護士
	竹ヶ原 啓介	株式会社日本政策投資銀行 環境・CSR部長
	富田 秀実	ソニー株式会社 CSR部 統括部長
	西堤 徹	トヨタ自動車株式会社 環境部 環境コミュニケーショングループ担当部長
	古田 清人	キヤノン株式会社 環境本部 環境企画センター センター所長
	八木 裕之	横浜国立大学 経営学部教授
(敬称略、五十音順、◎印：委員長)		

【ゲスト】

岸上 有沙	FTSE 責任投資 エグゼクティブ
平塚 敦之	経済産業省 経済産業政策局 企業会計室長
藤井 良広	上智大学大学院 地球環境学研究科教授

(所属・肩書は本報告書発行時点)

【オブザーバー】

経済産業省	経済産業政策局 企業行動課
同	産業技術環境局 環境政策課 環境調和産業推進室
金融庁	総務企画局 企業開示課

【ワーキンググループ】

環境報告ワーキンググループ 委員名簿

- 江良 明嗣 日興アセットマネジメント株式会社 株式運用部
企業調査グループ コーポレートガバナンス マネージャー
- ◎ 上妻 義直 上智大学 経済学部教授
- 小崎 亜依子 株式会社日本総合研究所
創発戦略センター/E S G リサーチセンター 副主任研究員
- 富田 勝己 パナソニック株式会社 環境本部 環境企画グループ
コミュニケーションチーム チームリーダー
- 堀江 美保 株式会社サステナビリティ会計事務所 コンサルタント
- 森 洋一 日本公認会計士協会 自主規制・業務本部テクニカルスタッフ
- 山崎 誠也 富士通株式会社 環境本部環境企画統括部 プロジェクト課長
(敬称略、五十音順、◎印：座長)

環境会計ワーキンググループ 委員名簿

- 大井 孝光 株式会社日本政策投資銀行 事業開発部 C S R 支援室 調査役
- 齋尾 浩一朗 有限責任 あずさ監査法人 I F R S 事業部 パートナー
- 松尾 敏行 株式会社リコー 社会環境本部 環境コミュニケーション推進室
スペシャリスト
- 葦嶋 真理 S R I アナリスト
- ◎ 八木 裕之 横浜国立大学 経営学部長
(敬称略、五十音順、◎印：座長)

【ゲスト】

- 宮井 博 日興フィナンシャル・インテリジェンス株式会社 専務取締役

環境情報の開示促進ワーキンググループ 委員名簿

- 歌島 秀明 株式会社エフピコ 環境対策室
- 江藤 一弘 株式会社リコー 社会環境本部 環境経営企画室
環境経営マネジメントグループ グループリーダー
- ◎ 後藤 敏彦 環境監査研究会 代表幹事
- 宮崎 幸恵 株式会社グッドバンカー S R I アナリスト
- 森下 研 株式会社エコマネジメント研究所 代表
(敬称略、五十音順、◎印：座長)

(所属・肩書は各ワーキンググループ開催当時のもの)

【事務局】

環境省 総合環境政策局 環境経済課

目次

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（概要）	1
---------------------------------------	---

本文

はじめに	8
使用した用語の定義	10
1. 本報告書における基本的な考え方と背景	11
(1) 持続可能な社会の構築に向けた環境情報開示の役割	11
(2) 環境情報の説明責任と利用者	12
(3) 環境情報の開示方法	12
(4) 社会的側面の情報開示	13
(5) 環境情報開示及び環境経営に関する動向	13
(6) 自然災害などの急激な社会変化	15
2. 持続可能な社会の構築に向けた環境経営の方向性	16
(1) 今後 10 年間に想定される社会変化	16
(2) 環境経営の方向性	17
(3) 目指すべき環境経営像	19
(4) 環境経営のプロセス	20
3. 環境金融の役割と方向性	22
(1) 環境金融の役割	22
(2) 環境金融の方向性	23
(3) 環境情報開示における金融の視点	24
4. 企業の環境情報開示のあり方について	26
(1) 環境情報開示の目的	26
(2) 有用な環境情報の質的特性	28
(3) 開示情報の決定プロセスと開示統制	28
(4) 開示要素と開示内容	30
(5) 開示に当たって考慮すべき事項	31
(6) 定量情報と記述情報	31
(7) 環境リスク管理の状況	32
(8) 企業の環境情報開示における論点と今後の検討すべき事項	32

5. 環境に係る財務情報	37
(1) 環境に係る財務情報の基本的な考え方	37
(2) 環境に係る財務情報の必要性和効果	38
(3) 環境に係る財務情報の開示事例	39
(4) 環境に係る財務情報の種類	40
(5) 開示において考慮すべき事項	41
(6) 環境に係る財務情報における論点と今後の検討すべき事項	41
6. 環境経営・環境情報開示の普及のための促進策	43
(1) 促進策の必要性	43
(2) 環境情報の利用を促進させるための基盤作りに関する施策	43
(3) 環境経営・環境情報開示に取り組む企業に経済的便益をもたらす施策 ..	45
(4) 売上高 1000 億円未満の企業への促進策	45
おわりに	48

(参考資料)

1. 環境報告作成と環境マネジメントシステム認証取得の状況	50
2. 企業の環境情報開示の実態に関する調査	52
3. 各国の環境情報を含む情報開示制度	57
4. 各国の環境経営・環境情報開示に関する促進策	60
5. 主要団体等の環境情報開示に関わる国際動向	61
6. マテリアルフロー	62

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（概要）

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（概要）

はじめに

○環境問題の深刻化はさらに進行する可能性があり、人類一人ひとりが自らの行動を環境に配慮した方向へと転換し、着実に実行する社会体制を整備する必要がある。

○持続可能な社会を実現するためには、企業の環境配慮行動を促進するような社会的な仕組みが不可欠。

○環境経営の事業戦略性が増せば増すほど、持続可能な社会に向けて環境情報開示における投資家や金融機関の視点は重要になる。

○我が国企業の環境配慮行動を促進し、同時に我が国の経済競争力をさらに高めるためにも、この検討結果を踏まえた新たな開示枠組作りが急務である。

1. 本報告書における基本的な考え方と背景

（１）持続可能な社会の構築に向けた環境情報開示の役割

○「企業の環境経営促進の仕組み」を社会全体で有効に機能させるために、環境情報開示の果たすべき役割は極めて大きい。

（２）環境情報の説明責任と利用者

○環境問題の深刻化は、環境負荷の全容の適正な開示を社会的な要請として強めていくと想定され、企業はその要請に真摯に応えていくことが求められる。

（３）環境情報の開示方法

○開示する環境情報には、企業の戦略的な対応の違いに応じて、企業固有の状況を適切に反映させることが必要である。

○一方で、環境報告が一定の規範に基づいて行われ、開示された情報が環境経営の実態を忠実に表現しつつ、理解容易かつ比較容易な形式で開示されることも重要。

（４）社会的側面の情報開示

○環境的側面と社会・経済的な側面は複雑に絡み合っており、環境と併せて社会的側面の情報開示も引き続き検討が必要。

（５）環境情報開示及び環境経営に関する動向

○グローバルな視点を基に国際的な環境情報開示の議論と整合した形で、国内企業における環境情報開示が促進されることが不可欠。

（６）自然災害などの急激な社会変化

○環境経営の実践には、天災・事故等が起こったときの環境影響の把握と予防的な対応も含まれる。

2. 持続可能な社会の構築に向けた環境経営の方向性

（１）今後 10 年間に想定される社会変化

○環境や社会に関わる様々な領域で多くの解決困難な問題が発生し、各国行政によ

る環境政策や規制の強化、ステークホルダーの環境意識の高まり、新たなイノベーションの出現などが、企業を取り巻く社会変化として起こる。

(2) 環境経営の方向性

○事業環境の変化に伴って発生するリスクや機会に対して適切に対処できる能力が、企業の長期的な持続可能性にとって重要。

○今後 10 年間にわたる環境経営を展望すれば、次のような課題が明らかになる。

- ① 経営者の強力なリーダーシップ
- ② 環境と経営の戦略的統合
- ③ 資源生産性の抜本的向上
- ④ ライフサイクル志向によるバリューチェーンマネジメント
- ⑤ トレードオフ回避のための全体最適化

(3) 目指すべき環境経営像

経営者の強いリーダーシップのもとで、設定した中長期の将来ビジョンや目標を全社で共有し、バリューチェーン全体でのリスク管理と事業活動に伴う資源消費や環境負荷を極力最小化するため、重要な環境課題を事業活動の戦略的中核に組み込んだ環境経営を実践する。加えて、新たな成長機会を創出し、より強固で持続可能なリスク回避と成長をもたらす事業基盤を構築する。

(4) 環境経営のプロセス

○環境と経営が戦略的に統合した形での環境経営のプロセスは以下のとおり。なお、このプロセスの履行に当たっては、経営者による環境方針の明示と、その実践に向けた十分な組織体制とガバナンスの仕組みを整備することが必要。

- ① 環境負荷の全容の認識・測定
- ② ステークホルダー・エンゲージメント
- ③ 環境に係る重要課題の決定
- ④ 将来ビジョンと環境に係る経営目標の設定
- ⑤ 環境経営の戦略と計画の策定
- ⑥ PDCA サイクルにより一体的に実行
- ⑦ 環境パフォーマンスの分析・評価
- ⑧ 環境経営に関わる計画の見直し

3. 環境金融の役割と方向性

(1) 環境金融の役割

○環境金融の役割を示すと以下の 2 つとなる。

- (a) 環境負荷を低減させる事業や自然資源の持続可能な利用を図る事業に資金が直接使われる投融資
- (b) 企業行動に環境への配慮を組み込もうとする経済主体を評価・支援することで、そのような取組を促す投融資

○我が国の個人金融資産の運用において、環境金融の 2 つの役割が有効に発揮する

のであれば、環境金融は持続可能な社会の構築に少なからず寄与する。

（２）環境金融の方向性

○環境金融は、企業価値を多面的に評価することにより、重要な収益獲得機会やリスクの可能性を投資判断に反映することを意図している。

○環境金融は、投融資における将来キャッシュフローの毀損リスクを低減するのに、より効果的な金融手法になりうる。

（３）環境情報開示における金融の視点

○環境経営の良否は財務業績に大きな影響を与える可能性があるので、投資家は環境情報に重大な関心を持つようになる。

○投資家の求める環境情報は、持続可能な社会への適応力が高い企業を識別するのに有効なので、他のステークホルダーにとっても有用性が高くなると考えられる。

4. 企業の環境情報開示のあり方について

（１）環境情報開示の目的

○環境報告の目的は、事業者が社会に対して環境負荷についての説明責任を果たし、ステークホルダーの意思決定に有用な情報を提供することにある。

○ステークホルダーとのコミュニケーションと適切な情報利用者の特定により、社会的な関心度の高い情報が適切に伝達される環境報告が可能となる。

（２）有用な環境情報の質的特性

○有用な環境情報の質的特性

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
			理解容易性
	表現の忠実性		検証可能性
			適時性

（３）開示情報の決定プロセスと開示統制

○開示される環境情報は、まず目的適合性の観点から判別される。特に経営上の重要課題に関する環境情報は、必ず開示されるべき項目に当たる。

○目的適合性を備えるために、ステークホルダー・エンゲージメントが重要となる。

○開示された情報の質を確保するためには、開示統制が必要となる。

（４）開示要素と開示内容

○環境情報のうちの開示要素は、以下のように分類される。

- ・ 基本的要件
- ・ 環境方針
- ・ コーポレートガバナンス
- ・ 将来ビジョン・目標
- ・ 戦略・行動計画
- ・ パフォーマンス・分析及び評価

- ・ 今後の対応

（５）開示に当たって考慮すべき事項

○ 有用な環境情報の開示において、情報利用者が環境経営の範囲や取組内容を比較的容易に判別できることが求められる。

（金融の視点を織り込んだ有用な環境情報開示の考慮事項を記載）

（６）定量情報と記述情報

○ 企業の環境経営の全容を分かりやすく伝えるために、経営者は環境に関わる重要課題に関して、適切なK P I（key performance indicator：主要業績評価指標）を設定する必要がある。

○ 経営者には、K P Iなどの定量情報と記述情報の適切な選択により、環境経営の全容を説明することが求められる。

（７）環境リスク管理の状況

○ ステークホルダーがリスク対応状況の十分性を評価して自らへの影響を予測するために、企業は環境リスク管理の状況を適切に開示する必要がある。

（８）企業の環境情報開示における論点と今後の検討すべき事項

○ 有用な環境情報の開示を目指すうえにおいて、下記の内容を検討する必要がある。

- ・ 開示項目の構成順序
- ・ 開示情報の決定プロセス
- ・ K P I が時系列で分かる一覧
- ・ 個別環境配慮事項の重要課題一覧（注記事項含む）
- ・ 個別環境配慮事項の詳細説明
- ・ 比較容易性
- ・ バリューチェーン
- ・ 適時性
- ・ 環境報告の開示媒体
- ・ 詳細データの開示（データ集等の利用）
- ・ 開示情報の信頼性

5. 環境に係る財務情報

（１）環境に係る財務情報の基本的な考え方

○ 「環境に係る財務情報」とは、環境報告として開示される環境に係る金額情報とこれに関連する情報を指すものとした。

○ 「環境に係る非財務情報」と「環境に係る財務情報」を関連付けて見ることで、より客観的に企業が目指す環境経営像をイメージできるようになる。

（２）環境に係る財務情報の必要性和効果

○ 「環境に係る財務情報」は、企業の将来キャッシュフローに重要な影響を与える可能性もあるため、投資家から求められる環境情報となる。

○ 「環境に係る財務情報」の開示により、環境と経営の戦略的統合が促進される。

(3) 環境に係る財務情報の開示事例

(「環境に係る財務情報」の開示事例を記載)

(4) 環境に係る財務情報の種類

○環境に係る財務情報の種類は、概ね以下のように区分される。

- ・ 過去情報・将来情報
- ・ 定量情報・記述情報
- ・ フロー情報・ストック情報
- ・ 投下資源・成果（効果）に関する情報
- ・ 実績情報・推定情報

(5) 開示において考慮すべき事項

(「環境に係る財務情報」の開示に当たっての考慮事項を記載)

(6) 環境に係る財務情報における論点と今後の検討すべき事項

○環境に係る財務情報の開示において、下記の事項を今後検討していく必要がある。

- ・ 個別環境配慮事項の重要課題一覧の注記事項
- ・ 環境負荷や環境保全効果の経済価値評価
- ・ 対象期間や効果の発現
- ・ スtock情報の充実
- ・ 会計基準に基づく財務情報の有効利用

6. 環境経営・環境情報開示の普及のための促進策

(1) 促進策の必要性

○高い環境意識の浸透や環境配慮型製品の抜本的な普及には時間も要するため、国として持続可能な社会構築のための道筋を示したうえで、各経済主体の環境配慮行動を後押しするための諸施策を実施していくことが非常に重要となってくる。

(2) 環境情報の利用を促進させるための基盤作りに関する施策

- ① K P I の設定に参考になる重要な環境課題の共有化
- ② 情報通信技術（I C T）を利用した情報インフラの基盤整備

(3) 環境経営・環境情報開示に取り組む企業に経済的便益をもたらす施策

- ① 公共調達における環境経営・環境情報開示状況の考慮
- ② バリューチェーンにおけるグリーン調達の促進策
- ③ 環境金融の促進策

(4) 売上高 1000 億円未満の企業への促進策

- ① 環境経営・環境情報開示を推進するための人材育成に関する施策
- ② 環境経営・環境情報開示のための基盤づくりに関する施策
- ③ 企業に対する経済的便益を促進させる施策

おわりに

- 環境情報の重要性は益々増していくため、さらなる情報の質の向上が求められていくと想定される。
- 社会全体として効率的かつ効果的に環境情報を管理する仕組みを作り、うまく環境と経済成長のバランスを取っていく必要がある。
- 目指すべき環境経営像に全世界の企業が向かい、企業を取り巻くあらゆるステークホルダーが、企業を適正に評価して環境配慮行動を後押しする、そのような経営環境を醸成していくことが、強固で持続可能な社会構築のために、また健全な経済成長につなげていくためには必要である。

環境報告ガイドライン (2012年版)

目 次

はじめに	1
序章	2
1. 環境報告の位置付け	2
2. 環境報告ガイドラインの改訂にあたって	3
(1) 環境報告の現状・課題について	3
(2) 本ガイドラインの対象について	4
(3) 2007年版の改訂ポイントについて	4
(4) 2012年版の改訂ポイントについて	5
3. これから環境報告を始める事業者の方へ	7
第一部 環境報告の考え方・基本指針	8
第1章 環境報告の考え方	9
1. 環境報告とは何か	9
(1) 環境報告の定義と環境報告ガイドライン	9
(2) 環境報告の基本的機能	10
2. 環境報告と環境配慮経営	12
(1) 環境報告と環境配慮経営	12
(2) 環境配慮経営の方向性	14
3. ステークホルダーと環境報告	16
第2章 環境報告の基本指針	18
1. 環境報告の一般原則	19
2. 環境報告の重要な視点	24
3. 環境報告を実施する上での基本事項	28
第3章 環境報告の記載枠組み	34
第二部 環境報告の記載事項	40
第4章 環境報告の基本的事項	42
1. 報告にあたっての基本的要件	43
(1) 対象組織の範囲・対象期間	43
(2) 対象範囲の捕捉率と対象期間の差異	44
(3) 報告方針	46
(4) 公表媒体の方針等	47
2. 経営責任者の緒言	49
3. 環境報告の概要	50

（１）環境配慮経営等の概要	50
（２）ＫＰＩの時系列一覧	52
（３）個別の環境課題に関する対応総括	54
4. マテリアルバランス	58

第5章 「環境マネジメント等の環境配慮経営に関する状況」を表す情報・指標	60
1. 環境配慮の方針、ビジョン及び事業戦略等	61
（１）環境配慮の方針	61
（２）重要な課題、ビジョン及び事業戦略等	62
2. 組織体制及びガバナンスの状況	64
（１）環境配慮経営の組織体制等	64
（２）環境リスクマネジメント体制	67
（３）環境に関する規制等の遵守状況	68
3. ステークホルダーへの対応の状況	70
（１）ステークホルダーへの対応	70
（２）環境に関する社会貢献活動等	71
4. バリューチェーンにおける環境配慮等の取組状況	72
（１）バリューチェーンにおける環境配慮の取組方針、戦略等	72
（２）グリーン購入・調達	75
（３）環境負荷低減に資する製品・サービス等	76
（４）環境関連の新技术・研究開発	78
（５）環境に配慮した輸送	79
（６）環境に配慮した資源・不動産開発／投資等	81
（７）環境に配慮した廃棄物処理／リサイクル	83

第6章 「事業活動に伴う環境負荷及び環境配慮等の取組に関する状況」を表す情報・指標	84
1. 資源・エネルギーの投入状況	86
（１）総エネルギー投入量及びその低減対策	86
（２）総物質投入量及びその低減対策	88
（３）水資源投入量及びその低減対策	91
2. 資源等の循環的利用の状況（事業エリア内）	92
3. 生産物・環境負荷の産出・排出等の状況	93
（１）総製品生産量又は総商品販売量等	93
（２）温室効果ガスの排出量及びその低減対策	94
（３）総排水量及びその低減対策	96
（４）大気汚染、生活環境に係る負荷量及びその低減対策	98
（５）化学物質の排出量、移動量及びその低減対策	100
（６）廃棄物等総排出量、廃棄物最終処分量及びその低減対策	103
（７）有害物質等の漏出量及びその防止対策	106
4. 生物多様性の保全と生物資源の持続可能な利用の状況	108

第7章 「環境配慮経営の経済・社会的側面に関する状況」を表す情報・指標	111
1. 環境配慮経営の経済的側面に関する状況	112
（1）事業者における経済的側面の状況	112
（2）社会における経済的側面の状況	114
2. 環境配慮経営の社会的側面に関する状況	118
第8章 その他の記載事項等	121
1. 後発事象等	121
（1）後発事象	121
（2）臨時的事象	121
2. 環境情報の第三者審査等	122
「環境報告書の記載事項等に関する告示」と本ガイドラインとの比較	123
本ガイドラインと「環境報告ガイドライン（2007年版）」との比較	125
【参考資料】	127
1. 【検討委員名簿】	128
2. 【用語解説】	129
3. 【記載事項一覧表】	133
4. 【環境効率指標例】	138
5. 【指標の一般的な計算例】	141
6. 【個別の環境課題に関連する財務影響等（例示）】	149
7. 【社会的側面の状況に関する情報・指標（詳細）】	152
8. 【環境配慮経営の評価チェックシート（例示）】	156

「*」のついた用語は参考資料 2. 【用語解説】を参照ください。

はじめに

世界的な人口増加や新興国を中心とした経済成長によって、消費と生産の規模は拡大する傾向にあり、それに伴う資源・エネルギー消費や環境負荷の増加は現代社会にとって大きな課題になっています。また、金融市場のグローバル化と国際貿易の進展が地球規模で地域間の複雑な相互依存関係を作り出しているために、この課題への対応には国際的な連携や協調体制の確立が不可避な状況になっています。

また世界規模で広がる環境課題は、貧困などの社会的な課題とも密接に係わっていることがあります。そのため、これらの課題の解決には、環境・経済・社会の3つの側面に配慮することが必要です。地球環境との調和が図られ、かつ安心して生活を営むことのできる社会を将来世代へ遺していくためにも、「環境と経済、社会の統合的な向上」が図られた持続可能な社会を構築することが、重要な政策課題となっています。

こうした中で、事業者による環境配慮等の取組は、持続可能な社会の構築へ向けた大きな牽引力として、その役割がますます重要性を増しています。環境負荷の抜本的な低減には、事業者の自主的な取組による新技術の開発や環境配慮型製品・サービスの普及が不可欠です。また、その取組範囲の拡大は、事業活動に伴う直接的な環境負荷の低減だけでなく、グリーン調達¹の推進や環境配慮製品・サービスの提供を通じて、社会全体における環境負荷の低減にも寄与しています。

そして、事業者による環境配慮等の取組範囲が拡大するに連れて、その内容は戦略的な色彩を帯びようになるのが一般的な傾向です。事業活動に伴うリスクやビジネス機会を的確に認識し、経営資源を重要な環境課題に投入し、戦略的に対処することで、事業者はビジネス上の成功を得ることができます。このような事業者の環境配慮への積極的な取組は、結果として、グリーン・イノベーション²や経済・社会のグリーン化を加速させ、持続可能な発展を推進する経済・社会システムへの移行をさらに促進させることにつながっていきます。

しかし、こうした環境と経済が好循環する社会基盤を円滑に機能させるためには、事業者の環境情報開示が不可欠な要因となります。なぜなら、環境配慮に積極的な事業者に成功をもたらすためには、より多くの経済主体が事業者の環境配慮行動を合理的に評価して、事業者に経済的な便益をもたらすような社会的仕組みを構築することが必要ですが、その仕組みを支える血脈として、環境情報がきわめて重大な役割を担うからです。

ただし、開示された環境情報がその役割を果たすためには、利用者が抱く情報ニーズに合致し、品質が適切に担保され、また比較が可能であるなど、環境報告の有用性が確保されたものであることが前提となります。

本ガイドラインは、事業者が環境を利用するものとしての社会に対する説明責任を果たし、かつ環境報告が有用となるための指針です。これが、環境報告を実施する事業者の有効な道標となり、また、環境報告の利用者が事業者の環境配慮行動を正しく理解するための手引きとして役立つことによって、環境と経済が好循環する持続可能な社会の実現に貢献できることを期待しています。

第一部 環境報告の考え方・基本指針

第1章 環境報告の考え方

1. 環境報告とは何か

(1) 環境報告の定義と環境報告ガイドライン

環境報告とは、事業者が事業活動に関わる環境情報により、自らの事業活動に伴う環境負荷及び環境配慮等の取組状況について公に報告するものです。

この環境報告を実施することにより事業者は、社会に対して自然資源を利用して事業を行う者としての説明責任を果たし、またステークホルダーの判断に影響を与える有用な情報を提供するとともに、環境コミュニケーションを促進することができます。

なお、環境報告を実施するにあたっては、このガイドラインに記載した一般原則等に則り、総合的かつ体系的に記述する必要があります。

解説：環境報告書の名称

環境報告は、その名称や環境以外の分野に関する情報の記載の有無、公表形式や公表媒体に関わらず、上記定義に該当するすべての報告が含まれます。

現在、環境報告は「環境報告書」以外にも、社会や経済分野まで記載した「サステナビリティ（持続可能性）報告書」や「社会・環境報告書」、企業の社会的責任（CSR）に基づく取組の成果を公表する「CSR報告書」等、その内容や作成趣旨によりさまざまな公表形式において実施されています。そのため、名称の如何を問わず環境報告が実施されている報告書であれば、本ガイドラインで言うところの「環境報告書」とみなします。

解説：環境報告の公表媒体

環境報告の公表媒体には、冊子・印刷物、ウェブ（PDF、HTML、電子ブック等）等さまざまなものがあります。形式・媒体は何であれ、その内容が本ガイドラインの定義に合致し、事業者が自らの事業活動に伴う環境負荷の状況及び事業活動における環境配慮等の取組状況を総合的に取りまとめ、公表するものであれば、環境報告となります。

解説：環境報告の公表・報告

基本的には事業者の事業年度または営業年度に合わせ、少なくとも毎年（度）一回、作成・公表することが望まれます。例えば、環境報告書は会計年度終了時や株主総会等、ステークホルダーへの情報提供にふさわしい時期に作成・公表することが考えられます。ウェブを活用する場合等、公表媒体によっては、その開示内容に応じて公表頻度を多くすることも有効です。

（２）環境報告の基本的機能

環境報告には、事業者と社会とのコミュニケーションツールとしての外部（社会的）機能と、事業者自身の事業活動における環境配慮等の取組を促進させる内部機能の二つの基本的機能があります。これらにより、事業者の自主的な事業活動における環境配慮等の取組が推進されます。

外部機能には、次の三つの機能があります。

- ①事業者の社会に対する説明責任に基づく情報開示機能
- ②ステークホルダーにとって有用な情報を提供するための機能
- ③事業者の社会とのプレッジ・アンド・レビュー（誓約と評価）による環境活動等の推進機能

内部機能には、次の二つがあります。

- ④自らの環境配慮等の取組に関する方針・目標・行動計画等の策定・見直しのための機能
- ⑤経営責任者や従業員の意識付け、行動促進のための機能

環境報告を行う際には、これらの機能を適切に果たすよう留意することが必要です。

解説：事業者と社会とのコミュニケーションツールとしての外部機能

環境報告は、「事業者が、社会に対して開いた窓であり、コミュニケーションの重要なツールである」と言えます。ステークホルダーはその窓を通して、その事業者が環境問題等についてどのように考え、どう対応しようとしているのかを知ることができます。また、事業者はその窓を通して、ステークホルダーからのフィードバックを受けることにより、ステークホルダーが事業者に何を求め、どう感じているのかを知ることができます。

また、幅広いステークホルダーの間で環境コミュニケーションが進むことにより、社会全体の環境意識が向上するとともに、各主体の取組の状況と課題についての認識が深まれば、それぞれの役割に応じたパートナーシップの下で社会全体での取組のレベルアップに役立つことが期待されます。

解説：①事業者の社会に対する説明責任に基づく情報開示機能

社会経済活動の主要な担い手である事業者は、その事業活動を通じて公共財である「環境」を利用し、その結果として、「環境」に大きな負荷を発生させています。そのため、「環境」をどのように利用して、どのような環境負荷を発生させているのか、また、これを低減するためにどのような環境配慮の取組を行い、どのような成果を得たのか等について、社会に対して明確に説明する責任があります。環境報告は、その手段として最も重要な地位を占めるものです。

解説：②ステークホルダーにとって有用な情報を提供する機能

取引先や消費者、公共機関等による製品やサービスの選択、投資家や金融機関による投融資先の選択等にあたっては、各種の製品情報や経営情報の開示が必要不可欠であり、その際に環境面やリスク管理等に関する情報が重要な判断材料になると考えられます。事業者はそのようなステークホルダーの意思決定の判断材料となる有用な情報を提供することが求められています。

解説：③事業者の社会とのプレッジ・アンド・レビュー（誓約と評価）による環境活動等の推進のための機能

事業者が社会に対して事業活動における環境配慮等の取組に関する方針や目標を誓約し公表することにより、社会がその状況を評価するいわゆるプレッジ・アンド・レビューの効果が働き、取組がより着実に進められると共に、より高い目標を設定していくことが期待されます。

また、このプレッジ・アンド・レビューの効果は、ステークホルダーとのコミュニケーションを図り、様々な意見や要請を自らの活動にフィードバックすることによって、確実なものとなります。

さらに、環境報告の実施にあたって、外部の目や同業他社との比較を意識し、より前向きに取組を行っていくことにより、環境保全に向けて社会全体の取組が進展することにもつながると考えられます。

解説：④自らの環境配慮等の取組に関する方針・目標・行動計画等の策定・見直しのための機能

環境負荷の実態や事業活動における環境配慮の取組状況を外部に報告することにより、事業者自身が報告の内容を充実させるため、事業活動における環境配慮の取組の内容やレベルを自主的に高める効果があるとともに、社内的に環境情報の収集システムが整備され、事業者自身の環境配慮の取組に関する方針、目標、行動計画等を見直し、新たに策定する契機になります。

解説：⑤経営責任者や従業員の意識付け、行動促進のための機能

自らの取組内容を従業員に理解してもらい、その環境意識を高めるために、環境報告書は従業員の教育・研修のツールとしても活用でき、さらには自らの事業活動における環境配慮等の取組状況を知るとともに、それらの取組を行うことにより従業員自身が、自社に誇りを持つことにつながります。

また、環境報告書に経営責任者による誓約等を記載することにより、経営責任者自身の意識付けも期待できます。

2. 環境報告と環境配慮経営

(1) 環境報告と環境配慮経営

環境報告において、「自らの事業活動に伴う環境負荷及び環境配慮等の取組状況」を記述することにより、環境配慮経営の状況を適切に利用者に伝えることが可能となります。

このガイドラインにおいて、環境配慮経営とは、事業活動に伴って直接的または間接的に発生する環境への影響や関連する経済・社会的影響を削減・管理するために、事業者がバリューチェーン全体を視野に入れて行う取組を総称したものです。

解説：「環境配慮経営」という用語を使用する意義

そもそも経営を安定的に継続していくためには、経営の目的が社会のニーズに沿ったものであり、社会の発展に貢献していくものである必要があります。

環境配慮等の取組は、経営が持続可能であるために必要不可欠な活動であり、経営の社会的な存在意義や責任に包含される一つの要素となるべきものです。そのため、本来、環境を経営から切り離すことは意味をなすべきものではありません。ただし、本ガイドラインが環境報告を対象としていることや、事業者による環境配慮等の取組を更に普及促進することが環境政策の一つの目的であることから、敢えて強調して「環境配慮経営」という用語を使用しています。

解説：環境配慮経営と環境への影響

環境配慮経営を行うには、事業活動において利用している自然資源やその利用等に関連して発生する環境への影響を適切に把握することが必要となります。

事業活動に伴って発生する環境への影響には、自らが起因となって発生した環境負荷による外部への影響、及び社会全体で発生した環境負荷による自らへの影響が含まれます。また、環境への影響は直接的なものと、例えば、使用段階における環境負荷など他者等を介して発生する間接的なものがあります。さらに、配慮される影響は環境的側面のみならず、環境に関連する経済的側面や社会的側面の影響も含まれることが望まれます。

そして、事業者による環境配慮が、経済・社会のグリーン化やグリーン・イノベーションを創出し、地球環境の保全と持続可能な発展に寄与するものであることを踏まえると、事業者の事業活動に伴って発生するそれらの影響は、社会経済と事業者との間の正と負の両面にわたる相互影響であると考えられることもできます。

そのため、環境配慮経営の実践においては、原料の調達から廃棄に至るバリューチェーン全体を広く視野に入れて、環境への影響及び関連する経済・社会的影響を削減・管理することで、社会経済の持続可能な発展に貢献していくことが肝要です。

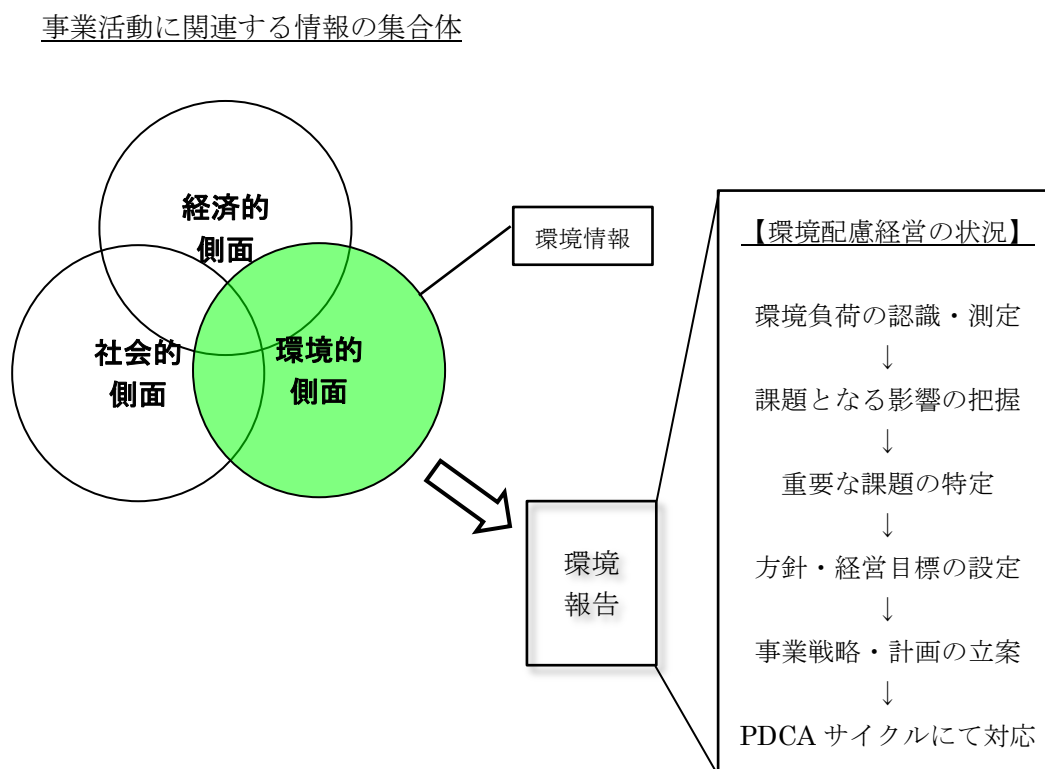
解説：環境報告と環境配慮経営

環境配慮経営は、事業活動のうち環境の視点から抽出される活動の集合体であるとも言えます。つまり、実際に認識・測定された環境負荷（自然資源の利用を含む）に対して、事業上の課題となり得る影響を把握し、重要な課題を特定して、その課題に経営活動の中で目標・指標等を設定し、計画的にPDCA（Plan-Do-Check-Act）サイクルにて対応していく、この一連の行為がまさに環境配慮経営であると考えられます。

また、序章で説明したとおり、環境情報は事業者の事業活動に関わる情報から、環境の視点により抽出された情報です。この環境情報には、環境配慮経営の状況を説明するために必要な情報、すなわち事業活動における環境的側面の影響や削減・管理などの活動、及び関連する経済・社会的側面の影響や活動に関する情報が含まれます。

事業者は、本ガイドラインに則り、これらの環境情報に基づく環境報告を実施することにより、「自らの事業活動に伴う環境負荷及び環境配慮等の取組状況」を説明することによって、環境配慮経営における一連の行為の状況を利用者に伝えることができるようになります。

図 2 環境配慮経営と環境報告の関係イメージ



(2) 環境配慮経営の方向性

環境配慮経営は、環境問題が世界的に深刻化するにつれ、事業活動のリスクと収益獲得の機会に密接に関わることから、事業活動に一体的に組み込まれて戦略的に展開される傾向が強くなっています。各事業者が環境配慮経営を実践して行く上で、今後の重点事項としては、以下の5つが挙げられます。

- ① 経営責任者のリーダーシップ
- ② 環境と経営の戦略的統合
- ③ ステークホルダーへの対応
- ④ バリューチェーンマネジメントとトレードオフ回避
- ⑤ 持続可能な資源・エネルギー利用

なお、事業者が従業員や取引先の協力を得ながら、これらの重要事項を継続的かつ確実に実践していくためには、そのための「組織体制とガバナンス」の構築が必要です。

※①～⑤の各項目の説明は、次ページに記載しています。

解説：環境配慮経営の重点事項

事業者が配慮すべき環境課題は、今後、社会的な課題との関連が強まるなど複雑化かつ多様化することが予想されます。また、事業者に課せられる責任範囲も、自社の活動範囲のみならず、より広範囲に渡って行くこと可能性もあります。

この環境課題に的確に対応するためには、より中長期の時間軸で予防的に対応し、またより広範囲なバリューチェーンを視野に入れ、さらに戦略的に経営資源を配分し、環境配慮経営を効率的に実践する必要があります。また、関連して発生するリスクや機会に的確に対処できれば、自らの持続可能性を高めることにつながります。

なお、上記の5つの重点事項うち①～④及び組織体制とガバナンスは、環境的側面に限定されたものではなく、経済的側面及び社会的側面の課題に対しても同様に重要な事項として位置付けられます。そのため、経営全般の重要事項とも考えられます。また、⑤は環境保全と経済成長の両立を図る上で、ますます取組が重要になってくる課題であると考えられます。

参考：環境配慮経営の発展ステップ

環境配慮経営を進める上での参考として発展の移行ステップを時間軸・範囲・戦略性でモデル化すれば、以下のようになります。事業者が環境配慮経営を展開するに当たっては、より上位のレベルとなるように努めていくことが望まれます。

レベル	I	II	III
類型	外部の要請等、事業上の必須事項を実施	短期かつ限定された範囲で重点的に実施	中長期かつ広い範囲で戦略的に実施
内容例	水・大気、化学物質など法令遵守や取引先要請等により、自社の狭い範囲で環境配慮行動を実施	省エネ・省資源・廃棄物削減など短期的の効果を得やすい環境配慮行動を事業活動内に限定して実施	中長期かつバリューチェーン全体にて重要な課題を特定し、経営戦略に組み込み、かつ取引先とも協力して実施

解説：環境配慮経営の重要な事項

① 経営責任者のリーダーシップ

事業者が解決困難な様々な社会変化と対峙し、同時に自らの持続可能な成長を遂げるためには、経営責任者のリーダーシップが一層不可欠となります。環境配慮経営には期間の異なる組織的課題が多く含まれ、中長期に渡る全社的かつ抜本的な取組を必要とします。そのため、経営責任者には将来に渡る社会変化への対応と自社の社会的責任への認識を反映した明確な経営ビジョンを全社で共有し、強いリーダーシップによって環境配慮経営に取り組むことが求められます。

② 環境と経営の戦略的統合

持続可能な社会への移行が進めば、持続可能な消費と生産が市場の基調となります。企業がそうした事業環境で持続的に成長しようとするれば、事業活動そのものを環境配慮志向へ変容させる必要があります。その結果、環境配慮的な原材料調達や環境配慮型製品・サービスの市場供給等によって、社会全体の環境負荷低減に貢献することが可能になります。そのためには、事業戦略に環境配慮の考え方を組み込んで、経営活動と環境配慮行動を戦略的に統合した環境配慮経営を遂行していくことが必要になります。

③ ステークホルダーへの対応

事業が安定的に営まれるためには、事業者を取り巻くステークホルダーへの期待に的確に応える必要がありますが、今後は事業者を取り巻く経営環境の変化がより複雑化して、事業に影響する課題を特定することが困難になる状況が想定されます。そのため、事業者は特定のステークホルダーの意見や要請に偏重し過ぎることなく、様々なステークホルダーからの要請を真摯に理解するように努め、何が重要な課題であるかを的確に判断し、誠実に対応していくことで、その要請を経営に活かしていくことが必要です。

④ バリューチェーンマネジメントとトレードオフ回避

社会からの監視の強化、拡大生産者責任の増大、化学物質*などの規制強化などに伴い、原材料の採掘から製品の廃棄に至るまでライフサイクルのすべての段階で、資源消費と環境負荷の実態を把握し、それらを一元的に削減管理することが重要となります。また、特定の環境負荷を削減する活動が、異なったライフサイクル段階で別の環境負荷を発生させないことにも配慮が必要です。このような課題に的確に対応し、リスク回避と収益獲得を実現していくためには、バリューチェーン全体を視野に入れ、かつ総合的に全体最適となるような方法で環境配慮経営を実践することが不可欠です。

⑤ 持続可能な資源・エネルギー利用

世界的な人口増加や経済成長に伴って増大する環境制約・資源制約は、事業者の持続可能性にとって深刻なリスク要因にもなる可能性があります。また、社会全体としても、経済成長が資源・エネルギー利用と環境負荷の増大に結びつかないようにすることが、持続可能な社会に向けて大きな課題になっています。そのため、事業者は事業活動において、自然資源の持続可能な利用と、より少ない資源の利用と消費で多くの付加価値を生み出す、いわゆる資源生産性の向上に抜本的に取り組む、持続可能な成長を目指していく必要があります。

3. ステークホルダーと環境報告

ステークホルダーとは、事業者やその活動に影響を与えたり、またはそれらに影響を受ける個人又はグループであり、事業者にとって利害関係を有する個人又はグループをいいます。これらの利害関係者としては、消費者、投資家、取引先、従業員、地域社会、行政機関等が考えられます。

事業者は説明責任を果たすため、環境報告により環境情報をステークホルダーに提供します。また、ステークホルダーは環境報告を利用することにより、さまざまな意思決定や判断に必要な情報を入手することができます。

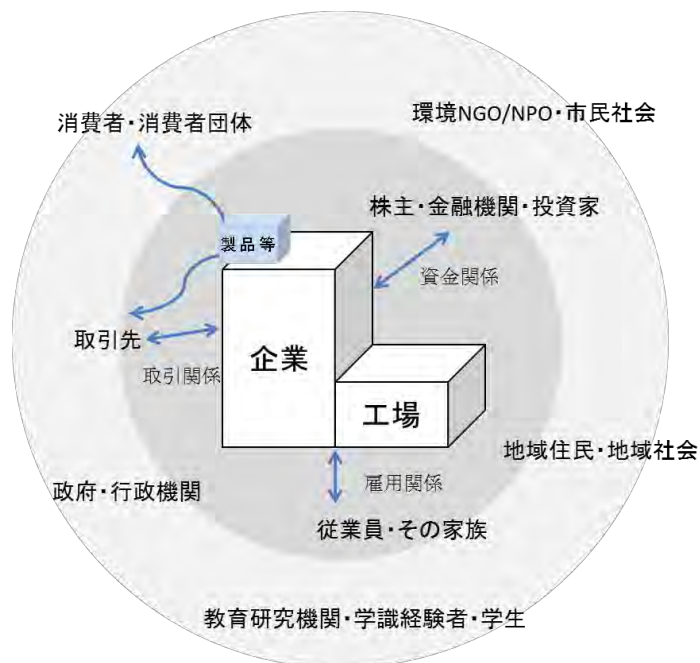
解説：ステークホルダーと環境報告の利用者

環境報告により、事業者は多くのステークホルダーに対して、事業活動に伴う環境負荷の状況や環境配慮等の取組状況を説明することが可能となります。また、環境報告に関してステークホルダーからのフィードバックを受けることにより、事業者とステークホルダーの相互理解や環境配慮経営を進展させることが期待されます。

しかし、個々のステークホルダーが必要とする情報内容や開示水準、さらに冊子やウェブといった公表媒体に対する要望は極めて多様であり、すべてのステークホルダーの満足を得ることは困難です。例えば、投資家であれば経営全体に関連する事項に関心があり、地域住民であれば近隣の工場等に関連する事項に関心があります。また、全事業所を集約した情報だけではなく、地区や事業別の詳細情報も、適切な理解のためには必要となる場合があります。

このように表示の仕方や開示する媒体等には複数の選択肢があります。事業者が説明責任を適切に果たしていくためには、環境報告の利用者であるステークホルダーの要請を勘案して、利用者のニーズに合った最適な形で情報提供していくことが期待されます。

図 3 ステークホルダーとの関係イメージ



解説：ステークホルダーの種類と事業者との関係

事業者を取り巻くステークホルダーには、例えば以下のような個人やグループがあり、それぞれが事業者と関わりを持っています。また、例示したステークホルダー以外にも、生態系を含む社会全体との関わりもあります。

消費者・消費者団体

消費者は、環境に配慮した製品・サービス等を購入する主体となります。とくに、製品情報に関心を持ちます。また、消費者団体は、製品・サービス等や事業者の環境配慮等に関する情報を消費者に提供することにより、消費行動における注意喚起や環境に良い製品・サービス等を斡旋したりしています。

株主・金融機関・投資家

株主、金融機関、投資家は、事業者にとって資金提供者となり、何らかの形で経営に関与する主体となります。近年、企業を環境・社会など複合的に評価し、投融資を行おうとする動きが広がりつつあり、「環境」が財務に及ぼす影響について関心を強く持ちます。

取引先

取引先は、バリューチェーンマネジメントの必要性から、グリーン調達等による環境配慮評価、環境配慮製品・サービスの購入等によって共に環境配慮経営を推進するパートナーとなります。とくに化学物質等の規制対応や温室効果ガス排出の状況等、環境配慮経営や環境リスクに関する情報に関心を持ちます。

従業員・その家族

従業員は、環境配慮経営を組織的に進めていく主体となり、その家族も環境配慮行動の理解者かつ推進者となります。従業員は、経営者の考えや環境配慮の取組などに関心があります。また、従業員の環境意識の向上は、継続的な環境配慮等の取組につながります。

地域住民・地域社会

地域住民は、工場等からの汚染の有無、公害防止対策、そして災害事故時の地域への影響等について、生活環境の保全の観点から関心を持っています。事業者は、これらの情報を分かりやすく提供することにより、地域社会から信頼され、かつ地域の一員として円滑なコミュニケーションを図ることができます。

政府・行政機関

政府は、国として環境課題に対する行政の方向性や対策等を決定します。また、国または地方公共団体などの行政機関は、事業者への環境配慮等の取組促進策を施行すると共に、規制等の設定主体となります。いずれも、事業者の事業活動に大きく影響を及ぼし得る主体となります。

教育研究機関・学識経験者・学生

教育研究機関は、環境に関する新技術の開発や将来世代への環境教育を協働で行うパートナーです。学識経験者は、知見に基づいて事業者に助言等を行うほか、客観的な立場から環境配慮等の取組を評価する役割も担います。学生は、とくに就職を希望する事業者の環境配慮等の取組に関心を持ちます。

環境 NGO/NPO・市民団体

環境 NGO などの団体は、環境・社会問題に関するオピニオンリーダーとして、また世間に分かりやすく伝えるインタープリター（通訳者）として、社会的な役割を果たします。これらの団体等は、事業者の環境配慮経営の監視役でもあり、また事業者と協働で環境問題の解決に当たる協力者でもあります。

第2章 環境報告の基本指針

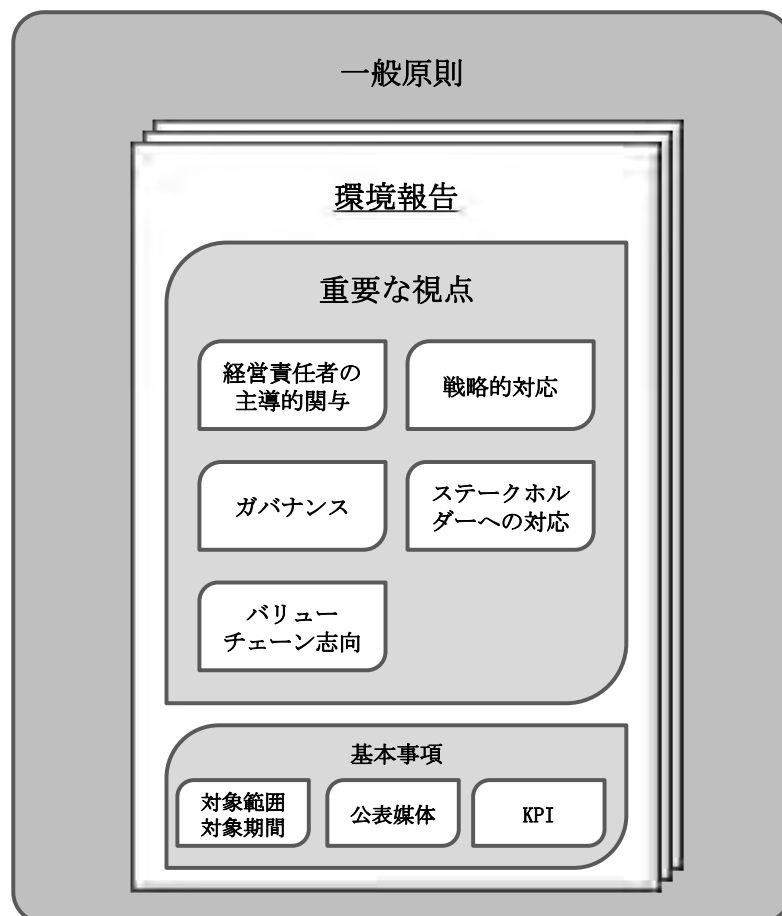
環境報告の開示内容は、事業者の組織形態、業種、規模、事業内容によって、それぞれ異なるのが一般的です。そのため、環境報告の公表媒体、様式、記載事項は、事業者が自らの判断で決定しなければなりません。その判断の規準となるのが環境報告の基本指針です。この基本指針は、一般原則、重要な視点、基本事項から構成されています。

一般原則は、「利用者にとって有用な環境報告が備える情報の特性」を示しており、これらの原則に従って作成することが環境報告の基礎的な前提条件となります。

重要な視点は、「環境配慮経営の実態を開示する上で欠かせない情報要素」を示しており、事業者が環境報告の記載事項を決定する際に考慮すべき重要な参照ポイントを提示しています。

また、環境報告を実施する上での基本事項は、「環境報告に際してとくに注意を払うべき手順とそのあり方」を示しています。

図 4 環境報告の基本指針



1.環境報告の一般原則

環境報告は、事業者の説明責任の観点及びステークホルダーの意思決定に有用な情報を提供する観点から、環境コミュニケーションのツールとして実施されるものです。

以下に示す「環境報告の一般原則」は、環境報告の基礎的な前提条件となるものであり、これらの一般原則に合致しない場合は、環境報告に期待される機能を果たすことができません。

一般原則は、目的適合性、表現の忠実性、比較可能性、理解容易性、検証可能性、適時性から構成されています。環境報告が有用な情報を提供するために基本的な原則は「目的適合性」と「表現の忠実性」であり、その他の原則は情報の有用性をさらに高めるために必要な補完的な原則となります。

原則1 目的適合性

環境報告は、事業者が利用者の意思決定に影響を与える可能性があるとは判断した情報を、提供しなければなりません。とくに、具体的な記載事項の決定にあたっては、重要な情報をすべて網羅する必要があります。

[1] 利用者の意思決定に影響を与える可能性がある情報

環境報告の利用者は、それぞれの目的を達成するために、環境報告が提供する情報に基づいて何らかの意思決定を行うことがあります。この場合、一般的に、利用者が知っているか否かで意思決定に違いが出ると考えられる情報は、「利用者の意思決定に影響を与える可能性がある情報」になります。

例えば、環境パフォーマンス指標は、利用者が環境配慮経営を評価する際に不可欠な情報なので、「利用者の意思決定に影響を与える可能性がある情報」であると考えられます。

[2] 重要性の判断による記載事項の決定（p.31解説を参照）

環境報告の記載事項は、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・社会的影響及び環境配慮等の取組状況に関して、重要な情報をすべて網羅する必要があります。

重要な情報とは「利用者の意思決定に影響を与える情報」です。特定の情報が開示されなかったり、または元の「事象」の規模が適切に表示されていないことで「利用者の意思決定に実際に影響を与える」ならば、その情報は重要な情報に該当します。

しかし、どの情報が具体的に重要な情報に該当するかは、各事業者がそれぞれの環境報告において伝えようとする個々の情報ごとに異なっており、あらかじめ一律に定めることができません。

そのため、特定の情報が重要な情報に該当するか否かは、情報が表現している元の「事象」の内容や規模を勘案して、事業者が個別に判断しなければなりません。

事業者は、環境報告の記載事項を決定する際に、自らが重要であると判断した事項と、ステークホルダーにとって重要であると考えられる事項の双方を勘案しながら、「利用者の意思決定に影響を与える可能性がある情報」の範囲を総合的に判断します。

ステークホルダーにとって何が重要な情報かは、事業者がステークホルダーへの対応を通じて、自らの責任で判断します。この場合、ステークホルダーという対象は、ステーク

ホルダー個人というよりも、消費者、株主、取引先、従業員、地域社会、社会全体等のステークホルダー・グループであり、事業者は、それぞれにとって重要と考えられる情報の範囲を、ステークホルダー全体のバランスに配慮しながら決定します。

〔3〕 記載事項の決定プロセスの開示

環境報告では、記載事項をどのような方法や方針で決定したかについて、報告方針等で説明する必要があります。

〔4〕 本ガイドラインで示した記載事項との関係

本ガイドラインの第二部で示した5分野40項目の記載項目は、環境報告の代表的な情報・指標を、事業者が記載事項を決定する際の指針として列挙したものです。

しかし、これらのうち、各項目における「記載する情報・指標」は、事業者が説明責任を果たす上で、全ての事業者に共通して「重要な情報」に該当すると考えられる事項です。そのため、もし、その中に「該当しない」「存在しない」等の理由で記載しない事項がある場合には、その旨を開示することが求められます。

また、これら以外にも事業活動やステークホルダーとの関係から「重要な情報」が存在する場合は、その事項を開示することが必要です。

原則2 表現の忠実性

環境報告は、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りません。そのためには、忠実な表現に不可欠な情報が網羅されていること（完全性）、それらの情報に偏りがいないこと（中立性）、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（合理性）が必要です。

〔1〕 「表現の忠実性」の考え方（p.31解説を参照）

環境報告は、報告対象となる「事象」を文章、指標、図・表・グラフ等の情報に加工して利用者に伝える手段であり、利用者はこれらの情報から元の「事象」を正しく理解できるようにしなければなりません。

そのため、環境報告の開示情報には元の「事象」を正しく伝えられる特性が必要です。この特性のことを「表現の忠実性」といいます。

開示情報に「表現の忠実性」が備わっているためには、その情報に完全性、中立性、合理性の3つの特性が必要です。

〔2〕 完全性

完全性とは、環境報告が「表現の忠実性」に不可欠な情報を網羅することであり、完全性のある環境報告を作成するためには、利用者に環境報告の対象事象について正しく理解させるのに必要な情報をすべて開示しなければなりません。

例えば、国際展開する環境配慮経営の実態を伝えるためには、全社的な状況を集合的に報告するだけでなく、地域別のセグメント情報が必要になる場合もあります。

また、環境パフォーマンス指標等の算定において、複数の算定方法や係数の適用が可能な状況では、算定した指標だけを開示すると、利用者はその指標から元の「事象」を

特定することができないので、採用した算定方法や係数についても説明することが必要です。

さらに、個々の指標の集計範囲が環境報告全体の対象範囲と異なる場合は、その指標の集計範囲や捕捉率についても開示が求められます。

〔3〕 中立性

中立性のある情報とは、偏りのない情報です。記載事項の決定において重要と判断された情報は、良い情報も悪い情報も、意図的に選別することなく、同じ様に開示しなければ、偏りのない情報にはなりません。

また、情報を強調したり、歪めたり、意図的に改変することで、利用者の印象を変えないようにしなければなりません。

〔4〕 合理性

合理性とは、環境報告の対象事象を表現する情報に誤りや漏れがないように、情報の作成プロセスを適切に選択し、それを誤りなく定められた手順通りに適用することを求める要請です。

表現の忠実性は、必ずしもすべての情報が正確であることを意味するわけではありません。なぜなら、環境パフォーマンス指標等の中には一定の算定方法を適用して推計しなければならないものがあり、その場合、算定結果が環境パフォーマンス等を正確に表現しているか否かは判断が困難だからです。

しかし、適切な算定方法が選択され、定められた手順通りに適用されているならば、その算定結果と算定方法を開示することによって、表現の忠実性を確保することができます。

原則 3 比較可能性

環境報告は、事業活動の各期間を通じて比較可能であり、かつ異なる事業者間においても一定の範囲で比較可能であるために、その基礎となる情報を提供することが望まれます。

〔1〕 比較の方法

利用者に開示情報の意味を理解させる上で「比較」は重要な手段です。環境配慮経営の成果や実績は単年度で見るよりも、経年的な推移を見たり、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、より一層理解が容易になるからです。

また、何の取組も行わない状態をベースラインとして、これとの比較で取組等の進捗度を伝える工夫も役に立つ場合があります。

〔2〕 比較の基礎情報

比較を容易にするためには、比較の基礎となる情報が必要です。

そうした基礎情報として、経年比較では過去の一定期間にわたる取組の実績値、また、事業者間比較ではガイドラインや業界で一般的に使われている指標等の採用が有効です。

また、目標と実績によって取組の進捗度を管理している場合は、中・長期的目標の併記も望まれます。

〔3〕 算定方法等の変更

数値データが事業者の各期間を通じて比較可能であるためには、算定方法や算定範囲等が各期間にわたって一貫していなければなりません。それゆえ、算定方法や算定範囲及び係数等を変更した場合は、その旨、理由、変更による影響について記載することが必要です。

〔4〕 事業者間の比較

環境報告で開示された情報により事業者間比較を適切に行うには、指標等の数値が算定される前提条件等の正しい理解が必要となります。各事業者の環境報告は必ずしも対象組織の範囲が同一ではなく、事業活動の諸条件が異なるなど、数値そのものが完全に比較可能な状態にはない場合が多いからです。

環境報告では、指標等の事業者間比較が行われることにも配慮して、そのような算定条件の違いが利用者に伝わるように補足情報等を記載することが望まれます。

原則 4 理解容易性

環境報告は、特別な専門知識がなくても理解できるように、情報を適切に分類し、他の情報と関連付け、または表現方法を工夫して、簡潔かつ明瞭に提供することが望まれます。

〔1〕 分類・区分表示

環境報告は、広範囲な種類の情報を提供するので、特別な専門知識のない利用者でも理解が容易になるように、それらの情報を適切に分類したり、区分表示して、簡潔かつ明瞭に伝える工夫が求められます。

環境報告の対象範囲が地域的・業種的に広い場合には、地域セグメント情報や事業セグメント情報等の提供も、利用者の理解を助ける有用な方法の一つです。

〔2〕 他の情報との関連付け

環境配慮経営が事業活動と戦略的に一体化している状況では、環境配慮等の取組状況を事業戦略や財務数値と関連付けて説明したり、中・長期的な目標と関連付けて将来見通しを提供することも、環境報告の理解容易性を高めます。

〔3〕 数値情報の活用

環境報告では、できる限り数値情報を活用することが望まれます。環境配慮等の取組における目標や実績を評価する上で、数値情報は環境報告の利用者の理解を助け、文章による記述情報の信頼性を高める効果があります。

特に、KPI (p.30「KPIの開示」の項を参照) のように、環境配慮経営における取組成果を的確に伝える指標を決定し、それを開示することが重要です。

なお、関係比率や指数等の加工した数値情報を開示する場合は、基礎となる実数値の併記が求められます。

〔４〕表現方法の工夫

わかりやすい環境報告を作成する上で、簡潔で平易な文章や文体の使用、グラフや写真等による説明の視覚化、難解な用語や専門的な数値について解説または用語集の開示は、きわめて有効な方法です。しかし、それ以外にも事業者の創意によって、環境報告の理解容易性を高める方法を工夫することが望まれます。

原則５ 検証可能性

環境報告は、記載事項について、その前提条件、作成方法、算定根拠等を明らかにし、記載事項が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にする工夫が望まれます。

〔１〕検証可能な開示方法

記載事項が対象となる事象を忠実に表現しているかどうか客観的に検証できなければ、利用者にとって環境報告を信頼できなくなるリスクが高まり、環境報告の有用性は著しく低下します。

それを防ぐためには、記載事項について、前提条件、集計範囲、算定方法、原データ等の作成プロセスに関する情報を開示し、前提条件からの論理的な推論や再計算等によって、作成結果の妥当性を検証できるようにすることが必要です。

原則６ 適時性

環境報告は、利用者の意思決定に間に合うタイミングで、公表することが望まれます。

〔１〕望ましいタイミング

利用者の意思決定に役立つためには、できる限り早いタイミングで情報開示することが求められます。

例えば、環境報告の対象期間後に発生した出来事が重要な情報である場合、対象期間の環境報告に間に合わせて開示したり、またはウェブ等で適宜開示することは、望ましい工夫です。

なお、環境負荷等の状況について経年変化を観察する利用者のために、すでに適時開示した重要な情報を、その後の期間も繰り返して開示することが有用な場合もあります。

環境報告ガイドライン

(2012 年版)

(公表)

平成 24 年 4 月

環境省総合環境政策局環境経済課

〒100-8975 東京都千代田区霞が関 1-2-2

TEL : 03-5521-8240 FAX : 03-3580-9568

ホームページ <http://www.env.go.jp/>

表紙と裏表紙の絵画は社会福祉法人日本肢体不自由児協会主催
「肢体不自由児・者の美術展」の入賞作品より掲載