

社団法人日本自動車販売協会連合会

## < ヒアリング項目毎の整理 >

法令上の義務を適切に履行しているか

- ・ 引取時におけるリサイクル料金の自動車ユーザーへの周知状況

### 【法施行前】

自動車リサイクル法(2005.1.1)施行前に、フロン回収破壊法(2002.10.1カーエアコン)の施行により、ユーザーへの理解活動については、充分なる事前学習が関係業者に行き渡った。

その為、リサイクル法施行前後では、メーカー系列毎に、また自販連の各都道府県毎に、事前説明を繰り返し開催した。

更に、施行前に設立された「自動車リサイクル促進センター」の詳細マニュアルやユーザー向け案内チラシ・ポスターを自販連会員ディーラーの事業所に説明配布した。

自販連で施行前に毎月、支部ごとに把握していた使用済自動車の発生状況が「自動車リサイクル促進センター」が設立され、情報管理センターで詳細に把握されるようになった為、別途会員ディーラーの引取状況を3ヵ月毎に把握するようにした。

### 【法施行後】

新車販売時に、リサイクル券を発行し、リサイクル料金の預託が確実に実施されるよう、自販連モデル注文書(雑型)を改訂し、会員ディーラーとユーザーに周知を図り、スムーズな預託が定着化した。

下取車についても、リサイクル預託金の返還が確実に実施されるよう、同じく「モデル注文書」を改訂し、定着化が図られた。

「引取依頼書」.....使用済自動車をユーザーから直接持ち込まれた場合、処理確認し、リサイクル預託金を受領して、透明性、確実性を図った。

## ・引取・引渡状況

登録車と届出車(軽自動車)の区分をしていない為、自検協の15条永久抹消登録、輸出抹消登録のデータだけでは不十分で照合が出来ていない。

オートオークション、ネットオークションにおける自動車流通の状況については、会員ディーラーの中古車情報の一環として、平成21年より把握するべく、集計システムを新たに構築し、自販連支部に展開する予定。

## 役割分担の在り方

### ・引取業および解体業の現状・課題

使用済自動車の定義により、会員ディーラーが「引取業者」となったり、「最終所有者」となったりするケースが生じる。

これはリサイクルシステムの良し悪しの問題ではなく、各企業の経営判断事項であると思う。

今後とも取引先の解体業者との関係を緊密にし、円滑なりサイクルシステムの遂行に努めていく。

新車販売の代替時に発生する使用済自動車は、新車需要が中長期的に低落傾向になることが想定される。

これに併せた引取業者、解体業者の中長期の事業継続ビジネスモデルを想定することが必要ではないかと思料する。

## 3 Rの推進状況について

### ・自動車の修理・整備における使用済自動車から回収した部品等の再使用の推進状況(ユーザーへの情報提供の状況)

メーカー系列毎に濃淡があるものの、メーカーの指導のもとユーザーへの理解活動と情報提供に努めている。

- ・リユース部品等の品質を保証する方法の検討

ユーザーのクルマ使用期間が長期化する現状で、残使用期間に合わせた品質保証部品の検討と早期の当該部品情報の公開ネットワークを構築することが望まれる。

### 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

- ・制度施行による効果と影響

当然のことながら、ユーザーが代替下取車としてディーラーに出したあとのトレースが、ディーラー内で出来るようになった。

中古車流通の透明性が高くなったことは評価できる。

使用済自動車については、情報管理センターでフォローできるが、一時抹消車両が中古車流通市場で業者間取引される際、発生する使用済自動車、中古車輸出についての不透明さが払拭されていない。

- ・制度検討時には想定されなかった新たな課題の発生状況

金属価格相場の変動など、廃車ガラ引取価格の影響が直接的に使用済自動車の取引価格に及び、本来、想定されていたリサイクル料金による円滑な取引に齟齬を来たしかねない状況が現出した。

具体的には、オートオークション会場でのE L Vコーナーの設置や路上放置車両が無くなったり、中古車在庫の払底などという思わぬ事態が発生した。

以 上