

# 資源回収インセンティブ制度参加のための 解体業者向け手引書

2026年3月

一般社団法人 日本自動車リサイクル機構

## はじめに

本手引書は2026年4月から実施される資源回収インセンティブ制度について制度の趣旨を紹介し、これまでのJAERAでの実証事業や各種関係者からの情報・意見を整理して作成したものです。制度参加において必要な業務内容や申請方法を整理して、中小の解体業者が本制度に参加できるようにコンソーシアムを通じた仲間づくりに焦点を当てた取り組みを提案しています。また、破碎業者、再生プラスチック材メーカー等の協力を得られるようにネットワーク作りの考え方も紹介します

これまではサーマルリサイクルにより処理されていたASR内のプラスチックを、マテリアルリサイクルすることでCO<sub>2</sub>排出量を削減し、カーボンニュートラルを目指す取り組みであることを理解して頂き、より多くの事業者が本制度へ参加して頂ければと思います。また、プラスチック素材販売という新たなビジネスにより、解体業者を始め本事業に参加される方々の収益改善に役立てるものと信じております。

内容については制度実施前の想定も含めたものになっているため、すべての要望項目にお答えできているものではないことをご理解ください。制度開始後の実業務に基づいた内容の変更などがあることも想定されるので、適宜改定を進める予定であることも併せてご理解下さい。

なお、本手引書は公益財団法人自動車リサイクル高度化財団の事業支援を受けて実施した内容に基づいています。

一般社団法人 日本自動車リサイクル機構  
専務理事  
阿部 知和

## 目次

<b>1. 資源回収インセンティブ制度概要</b> .....	<b>5</b>
1.1. 制度を取り巻く環境.....	6
1.2. 制度の仕組み.....	7
1.3. インセンティブ料金およびプラスチック取引価格の関係について.....	8
1.4. 資源回収インセンティブ制度対象となる自動車メーカー .....	10
<b>2. 資源回収インセンティブ制度参加前準備</b> .....	<b>11</b>
2.1. コンソーシアムの形成 .....	11
2.2. 各関係業者の役割 .....	12
2.2.1. 解体業者.....	12
2.2.2. 回収部品引取業者 .....	13
2.2.3. 原材料メーカー .....	13
2.2.4. 管理会社.....	14
2.3. ART・TH チームへの申請 .....	15
2.3.1. 審査申込の流れ（ART・TH 共通） .....	15
2.3.2. 審査申込書（ART・TH 共通） .....	16
2.3.3. 外部リンク .....	25
<b>3. 資源回収インセンティブ制度参加後作業・管理</b> .....	<b>26</b>
3.1. 作業内容.....	28
3.1.1. 解体業者.....	28
(1) 対象部品の回収.....	28
(2) 異物除去.....	30
(3) JARS への部品回収報告.....	31
(4) 部品保管.....	33
(5) JARS への部品の引渡報告 .....	34
(6) 輸送.....	34
3.1.2. 回収部品引取業者 .....	35
(1) 品質確認.....	35
(2) 重量計測.....	36
(3) JARS への部品の引取報告（重量登録） .....	37
(4) 回収部品の粉碎・選別・洗浄等.....	37
(5) 原材料メーカーへの粉碎品輸送.....	37
(6) JARS への引渡先事業者報告 .....	38
3.1.3. 原材料メーカー.....	39

(1) 粉砕品から再生材を製造 .....	39
(2) 再生材の用途報告 .....	39
3.1.4. 管理会社 .....	39
3.2. 管理チェックシート .....	40
3.3. 管理工数試算 .....	42
3.3.1. 解体業者 .....	42
(1) 部品回収作業費例 .....	43
(2) 部品回収作業効率化一案 .....	45
3.3.2. 回収部品引取業者 .....	48
3.3.3. 原材料メーカー .....	48
3.3.4. 管理会社 .....	49
3.4. プラスチック資源回収事業に関わる設備導入について .....	50
3.4.1. 破砕機の仕様 .....	50
(1) 高速型 .....	50
(2) 低速型 .....	50
3.4.2. 設備投資および破砕工程コスト試算 .....	51
3.4.3. 品質保証 .....	52
3.4.4. 設置許可の確認と取得 .....	52
3.4.5. 補助金など .....	53
3.4.6. 情報提供いただいた破砕機メーカー様 .....	53
<b>4. コンソーシアム形成のための回収・原材料・管理会社候補 .....</b>	<b>54</b>
4.1. 回収部品引取業者 .....	54
4.2. 原材料メーカー .....	55
4.3. 管理会社 .....	55
<b>5. 資源回収インセンティブ制度のための JAERA のサポート .....</b>	<b>56</b>
<b>6. Q&amp;A 集 .....</b>	<b>57</b>
<b>7. トラブル事例集 .....</b>	<b>58</b>
<b>8. 言葉の定義・索引 .....</b>	<b>59</b>
<b>9. 現場作業用シート一覧 .....</b>	<b>62</b>
9.1. 解体業者現場日報（一覧表タイプ） .....	62
9.2. 回収部品引取業者現場日報 .....	63
9.3. 解体業者管理チェックシート .....	64
9.4. 回収部品引取業者管理チェックシート .....	65

## 1.資源回収インセンティブ制度概要

資源回収インセンティブ制度とは、自動車リサイクルにおける自動車破碎残さ（以下ASR）処理において、サーマルリサイクルをされていたプラスチックやガラスを資源として再利用することでASRの安定的な処理と資源の再利用を促進する制度です。

国が定めた「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、自動車の生産、利用、廃棄を通じたCO<sub>2</sub>ゼロを目指すこととされています。自動車リサイクルにおける資源回収インセンティブ制度の取組は、自動車リサイクルプロセスにおける温室効果ガスの排出削減、ひいてはカーボンニュートラルの実現にもつながり得るものであり、2050年のカーボンニュートラルの実現を目指すこととされている国内外の社会情勢に応えるものです。

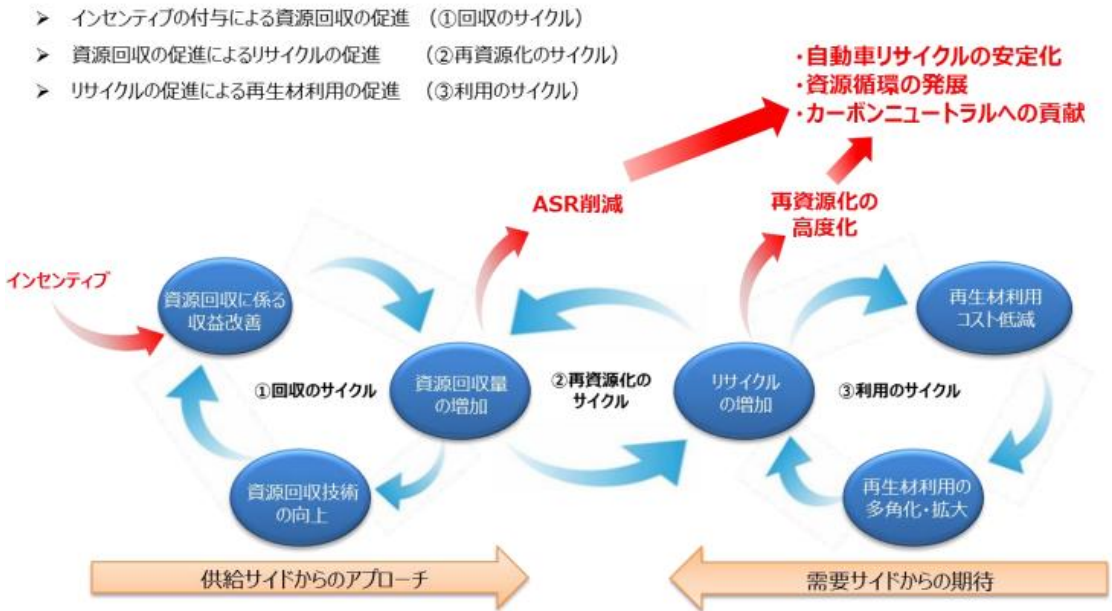


図 1-1.インセンティブ制度の目指すべき方向性

出所：「使用済自動車に係る 資源回収インセンティブ制度ガイドライン」（経産省；令和7年3月）

[https://www.meti.go.jp/policy/mono\\_info\\_service/mono/automobile/automobile\\_recycle/other/pdf/incentive/guideline.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/automobile_recycle/other/pdf/incentive/guideline.pdf)

## 1.1.制度を取り巻く環境

欧州の指針では、新車を製造する際に一定量の再生プラスチックの使用を義務づけ（25%想定）、さらに再生プラスチックの中で使用済自動車由来の再生プラスチックの使用（25%想定）が提案され審議が進められています。つまり 6.25%の自動車由来再生プラスチックの使用が指針として示されています。

（一社）日本自動車工業会（以下 JAMA）では、欧州における ELV 指令の改正を視野に入れて、再生プラスチックの利用拡大を進めることを発表しています（図 1-2）。

国内でも環境省が主導して、再生プラスチックの利用拡大の方針が示されています。これらから、2030 年頃までに再生プラスチックの需要拡大が見込まれ、使用済自動車からのプラスチック部品の回収の必要性が高まると考えられます。

資源回収インセンティブ制度は、このような環境の変化に合わせて進められる制度であり、自動車関連業界が連携して推進することが必要となります。JAERA としても資源循環を積極的に進めることを目的に、資源回収インセンティブ制度の実効性を高める取組みを推進しています。

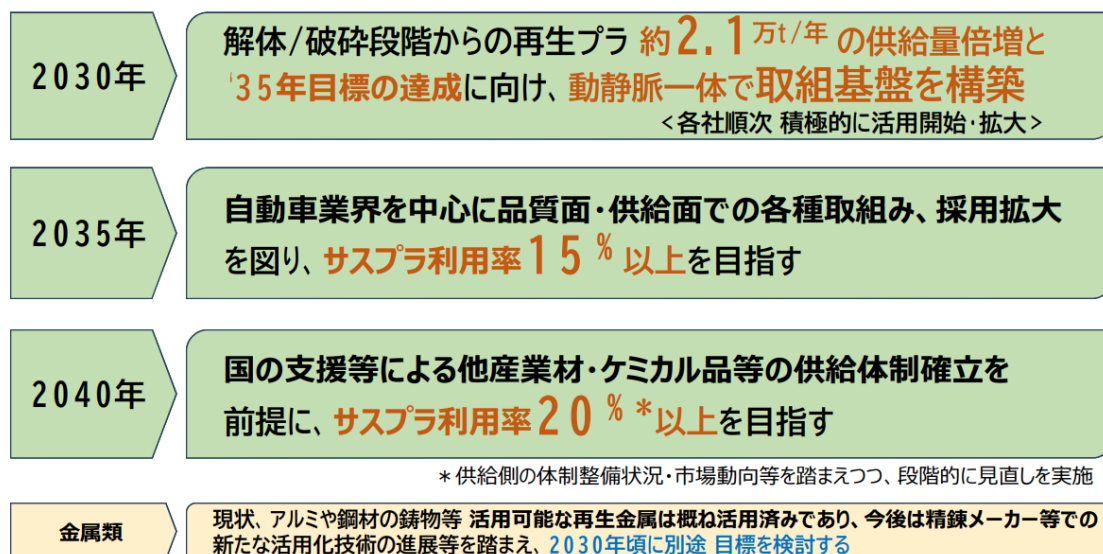


図 1-2.JAMA の再生プラスチック利用目標値

出所：再生材活用促進に向けた自工会の取組みについて -2050 年 長期ビジョンと中長期ロードマップ  
(含む 自主目標値) (2024 年 9 月 一般社団法人 日本自動車工業会)

[https://www.jama.or.jp/operation/ecology/recycle/pdf/promote\\_use\\_of\\_recycled\\_materials.pdf](https://www.jama.or.jp/operation/ecology/recycle/pdf/promote_use_of_recycled_materials.pdf)

## 1.2.制度の仕組み

図 1-3 に示すように通常の使用済自動車の処理スキームでは、ASR 中のプラスチックやガラスは ASR 再資源化施設において処理され、それに対して ASR 処理料金が支払われています。それに対して、資源回収インセンティブ制度のスキームでは、仮に解体業者がプラスチックおよびガラス部品を 1 台から 20kg 回収し、再生材の素材産業に引渡した場合、処理すべきだった ASR が 20kg 削減されたこととなります。その減量分相当の処理料金が解体業者に資源を回収したインセンティブ料金として支払われる仕組みです。

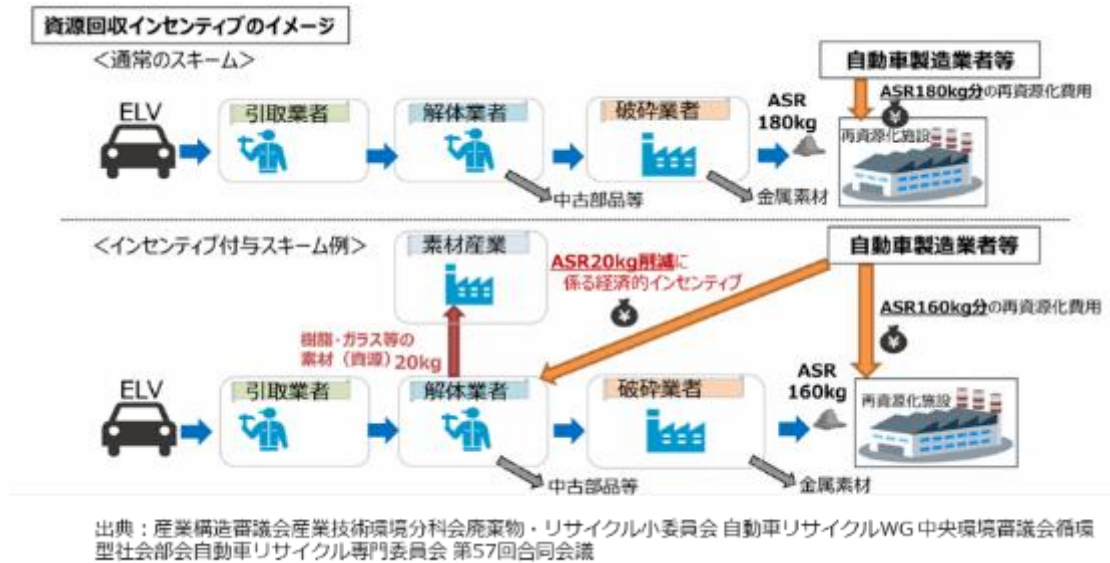


図 1-3.資源回収インセンティブ制度概要

### 1.3.インセンティブ料金およびプラスチック取引価格の関係について

資源回収インセンティブ料金は、自動車リサイクルシステム（以下、JARS）において、各車台からどの部品（バンパー（前・後）および内装）を回収したのかを入力することで、各車台のASR削減量があらかじめ設定された「みなし重量値」に基づき計算され、その削減量に対する回収料金として計算されるものです。

取外し回収した部品（バンパーや内装）は、一定量が溜まるまで保管されます。そのため、複数の部品回収車台の樹脂等が1つの荷姿に紐付けされ、出荷されます。引渡先事業者は、引取時に荷姿毎に実重量を計量し、JARSに実重量を入力します。

ASR再資源化チーム（TH/ART）は、定期的にJARS上で回収拠点（引渡し先事業者）が入力した実重量値を検証し、各解体事業者の「みなし重量値」の見直しを行います。その結果、各解体事業者の回収実態に近い「みなし重量値」へ更新されることになります。

インセンティブ額について、ARTチームはみなし重量に基づき支払われる一方で、THチームはカテゴリー車両別の資源回収率に基づき計算されます。

プラスチックの取引価格は、回収拠点での計量結果とその時の重量あたりの買取価格に基づき支払われるため、上記のインセンティブ料金計算のための「みなし値」とは異なります。

解体業者が自ら部品の取外し回収、異物除去などを実施する場合、出荷されるプラスチックが単一素材として引渡すことが可能となるため、買取価格が高く設定されることが想定されます。一方、バンパー等にあるクリップやネジ、付属品等の異物を除去せず、取り外した部品をそのまま引渡した場合は、引渡先で異物除去等の加工を実施することになるため、買取価格が低くなることが想定されます。

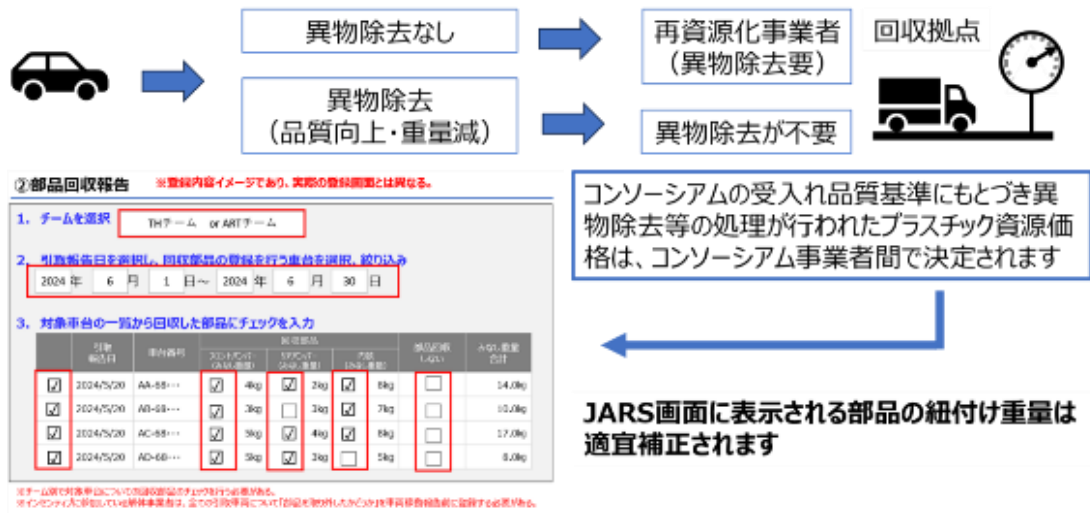


図 1-4. 1.3.インセンティブ料金の算定方法

使用済自動車から部品が取外し回収され、JARSに回収報告が入力された時点で、資源回収インセンティブの支払額が確定されます。取外し回収部品の出荷とは関係なく、イン

センティブの支払いが行われます。よって対象となる車台の報告は原則修正ができません。(入力誤りの無いようご注意ください)

資源回収インセンティブ制度対象部品の出荷タイミングは、JARS への荷姿登録、車台紐付入力(チェック)後、コンソーシアム内の判断で決定します。

ASR 削減量に対して資源回収インセンティブ料金が支払われることから、コンソーシアム内の商取引に用いられる出荷重量と資源回収インセンティブ制度による支払い対象重量とは異なります。(図 1-5)

なお、資源回収インセンティブ料金の振込日は各チームにご確認ください。

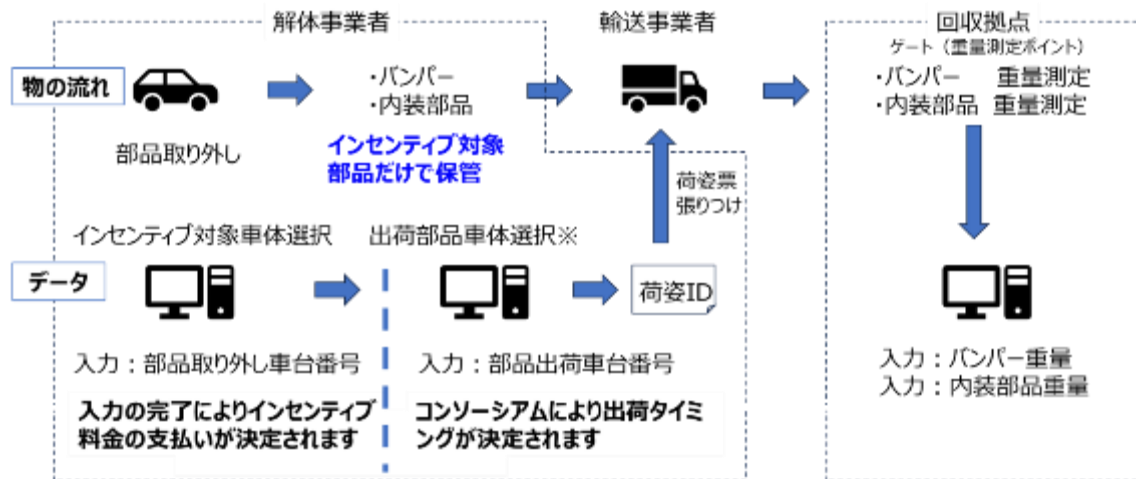


図 1-5.資源回収インセンティブ料金の支払い方法

### 1.4.資源回収インセンティブ制度対象となる自動車メーカー

本制度の対象となる取外し回収部品は、自動車リサイクル法の使用済自動車から回収された有価物に限られます。

取外し回収する部品（ポリプロピレン>PP<のみ回収など）は、コンソーシアム内の品質管理契約に基づき確実に再資源化されていることを、本制度応募時に ASR 再資源化チームに提示してください。

表 1-1.資源回収インセンティブ制度対象となる自動車メーカー

ART (11社)	TH (7社)
いすゞ	ダイハツ
スズキ	トヨタ
日産	日野
マツダ	ホンダ
三菱	BMW
三菱ふそう	フォルクスワーゲングループジャパン
SUBARU	Stellantisジャパン
UDトラック	
ジャガー・ランドローバー・ジャパン	
ボルボ・カー・ジャパン	
メルセデス・ベンツ日本	

※バス、トラックについては検討中

## 2.資源回収インセンティブ制度参加前準備

### 2.1.コンソーシアムの形成

先述したように、資源回収インセンティブ料金は、自動車リサイクル法に基づいて自動車所有者が預託するリサイクル料金の一部（ASR リサイクル料金）が原資です。プラスチックやガラスなどの資源を取外し回収したことで減量された ASR のリサイクル料金相当額が、資源を回収した事業者に資源回収インセンティブ料金として支払われます。そのため、その支払いが適正である仕組みが求められます。

その仕組みとして、本制度参加には、使用済自動車から回収したプラスチックの再資源化が可能なコンソーシアムの構築が必要です。コンソーシアムは、解体業者、回収部品引取業者、再資源化事業者および必要に応じ商社などの管理会社により構成されます（図 2-1）。回収部品引取業者は解体業者、破砕業者、二次解体専門業者、原材料メーカー等が役割を担うことが可能です。ただし、回収部品引取業者を解体業者が担う場合、車両から部品を回収した事業者とは別の解体業者である必要があります。

回収部品引取業者、原材料メーカー、管理会社の具体的な候補先については「4 コンソーシアム形成のための回収・原材料・管理会社候補」で説明します。

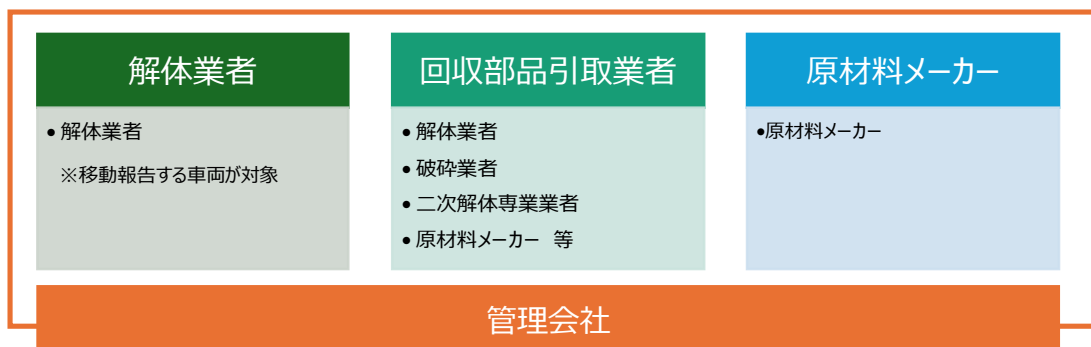


図 2-1.コンソーシアム形成イメージ

## 2.2.各関係業者の役割

解体業者、回収部品引取業者、原材料メーカーの役割を図 2-2 に示しています。

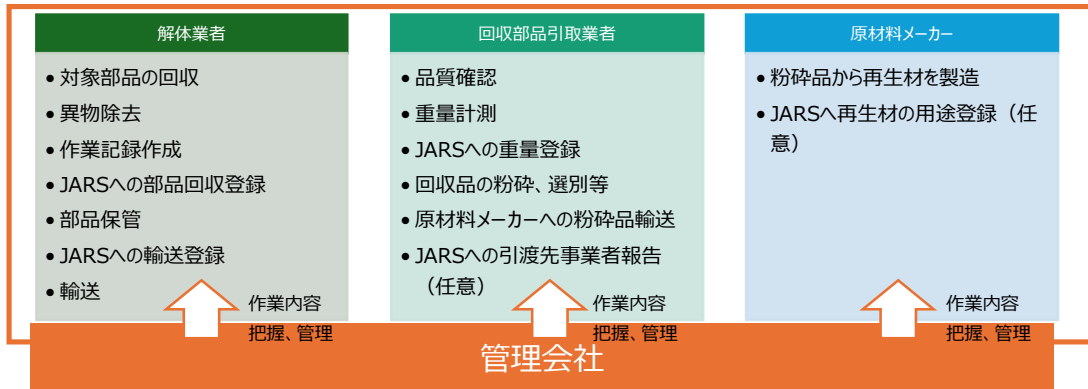


図 2-2.各事業者の役割

### 2.2.1.解体業者

解体業者は、使用済自動車の解体作業を行う際に、1.4 資源回収インセンティブ制度対象となる自動車メーカーの車台から対象部品の取外し回収を行い、その回収部品情報や送付情報を JARS に登録します。解体業者および回収部品引取業者が事前に相談した回収量が集積したら、その回収した部品を荷姿登録（荷姿に紐づけ）し、回収部品引取業者へ引渡します。JARS への情報登録の詳細は「3.1.1(3)JARS への部品回収報告、3.1.1(5)JARS への部品の引渡報告」で説明します。

なお、取外し回収部品の異物除去度合いや、回収部品引取業者への引渡荷姿などは、コンソーシアムを形成する回収部品引取業者、原材料メーカーとの合意に基づきます。

取外し回収部品の重量は、回収部品引取業者が計測するため、解体業者での計測は不要ですが、重量計測の妥当性については、コンソーシアム内で検討をしてください。

解体業者の作業・管理内容の詳細は「3 資源回収インセンティブ制度参加後作業」で説明します。

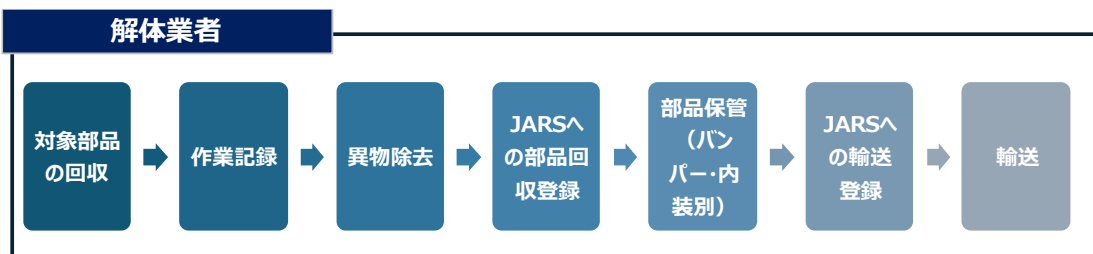


図 2-3.解体業者の作業内容

### 2.2.2.回収部品引取業者

回収部品引取業者は、解体業者から引き取った回収部品が、使用済自動車由来の回収部品であるか、原材料メーカーの受け入れ品質に合致しているか確認し、重量を解体業者毎にバンパー・内装別に重量計測します。計測した重量は、JARS に登録します。JARS への情報登録の詳細は「3.1.2(3)JARS への部品の引取報告（重量登録）」で説明します。

その後、自社で回収した部品を加工する事業者は、二次解体（異物除去）、粉碎、洗浄などを実施いただき（解体業者毎に行う必要はなく、重量計測以後は一括で実施）、原材料メーカーへ粉碎品を輸送した後、JARS への引渡事業者報告を行います。

なお、回収部品引取業者の作業内容・管理内容詳細は「3 資源回収インセンティブ制度参加後作業」でご説明します。

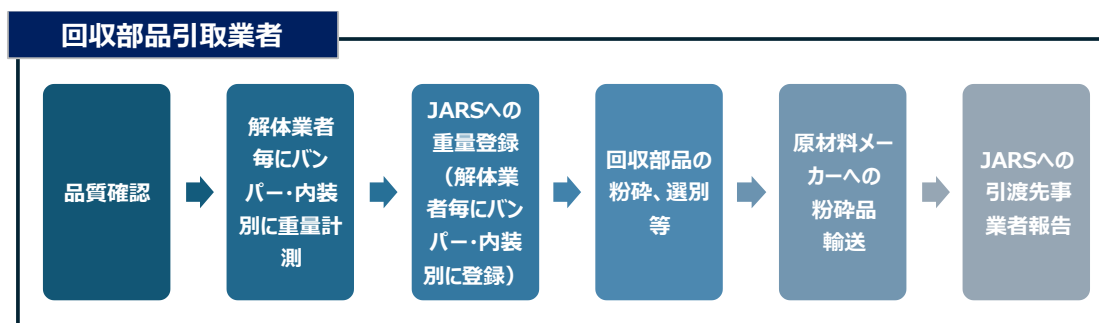


図 2-4.回収部品引取業者の作業内容

### 2.2.3.原材料メーカー

原材料メーカーは、回収部品引取業者から引き取った回収部品（樹脂粉碎品）から再生材を製造します。引き取った資源から製造した原材料に関する情報を管理会社の求めに応じて報告を行います。

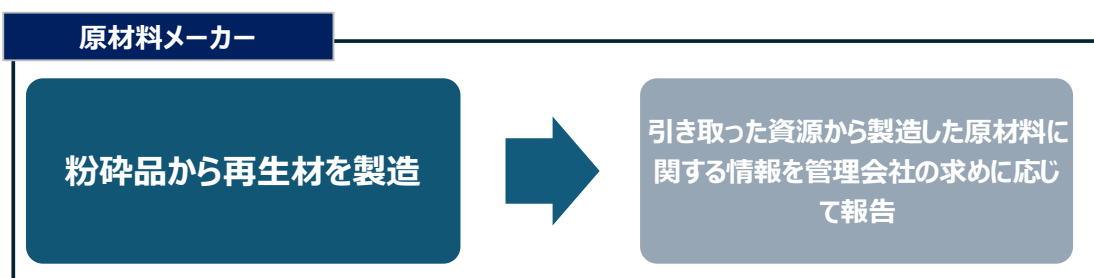


図 2-5.原材料メーカーの作業内容

## 2.2.4.管理会社

管理会社は、解体業者、回収部品引取業者、原材料メーカーによるコンソーシアム形成・チームへの申請、資源回収インセンティブ制度開始後の各事業者の部品の回収～再生材製造の一連の工程が適切に実施されているか管理する役割を担います。必要に応じて、管理状況などを ART および TH チームに報告する必要があります。

なおコンソーシアム形成・チームへの申請を行うための主な管理会社の作業を以下に示します。申請に関する内容の詳細は「2.3ART・TH チームへの申請」で説明を行います。

- コンソーシアム内の解体、回収、再生材製造の作業体制を構築する。
- 資源が確実に引き渡されるような管理・運搬体制を構築する。
- コンソーシアム内の標準作業書や基準書を定める。
- コンソーシアム内のデータモニタリングおよび監査体制を構築する。
- コンソーシアム提案書を取りまとめ ASR チームに提案する。
- コンソーシアムメンバーと契約を締結する。
- ASR チームとインセンティブ契約に基づく 2 者間契約を締結する。

管理会社は、解体業者、回収部品引取業者、原材料メーカー又は商社などが役割を担うことができます。ART チームの場合、管理会社がコンソーシアムの監査を行い、その内容を ART チームに報告を行います。TH チームの場合、管理会社が TH チーム管理の委託を受けている豊通りサイクルの監査に同行する必要があります。

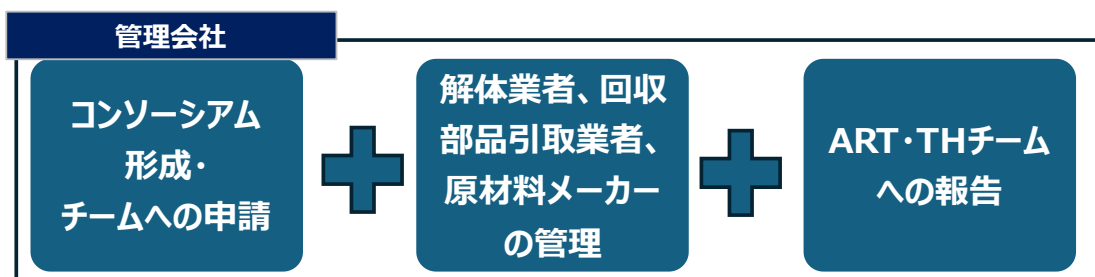


図 2-6.管理会社の作業内容

## 2.3.ART・TH チームへの申請

### 2.3.1. 審査申込の流れ（ART・TH 共通）

本制度による資源回収インセンティブ料金は ASR リサイクル料金の一部が原資となるため、その支払いが適正であることの記録が求められます。

制度参加には ASR 再資源化チームの応募要領に沿った運用、必要な設備および管理要件を満たすコンソーシアムを構築し応募します。ART および TH チームの審査に合格し、契約を締結するとコンソーシアムとして JARS 上に登録されます。また制度開始後、適宜 ART および TH チームの監査を受けることになります。

なお、制度参加にあたっては、ASR 再資源化チーム（ART、TH）それぞれからコンソーシアムの承認を受ける必要があります。

資源回収インセンティブ制度契約開始までの流れを図 2-7 に示しています。

まず、解体業者、回収部品引取業者、原材料メーカー、管理会社にてコンソーシアムを形成します。これら関係者で形成されたコンソーシアムの管理会社にて、制度の要件を満たす提案審査申込書を作成し、ART チーム、TH チームのそれぞれに提出します。

各チームの書類審査、現地審査を通過したコンソーシアムは、両チームと契約し、制度開始（2026 年 4 月）という流れとなります。

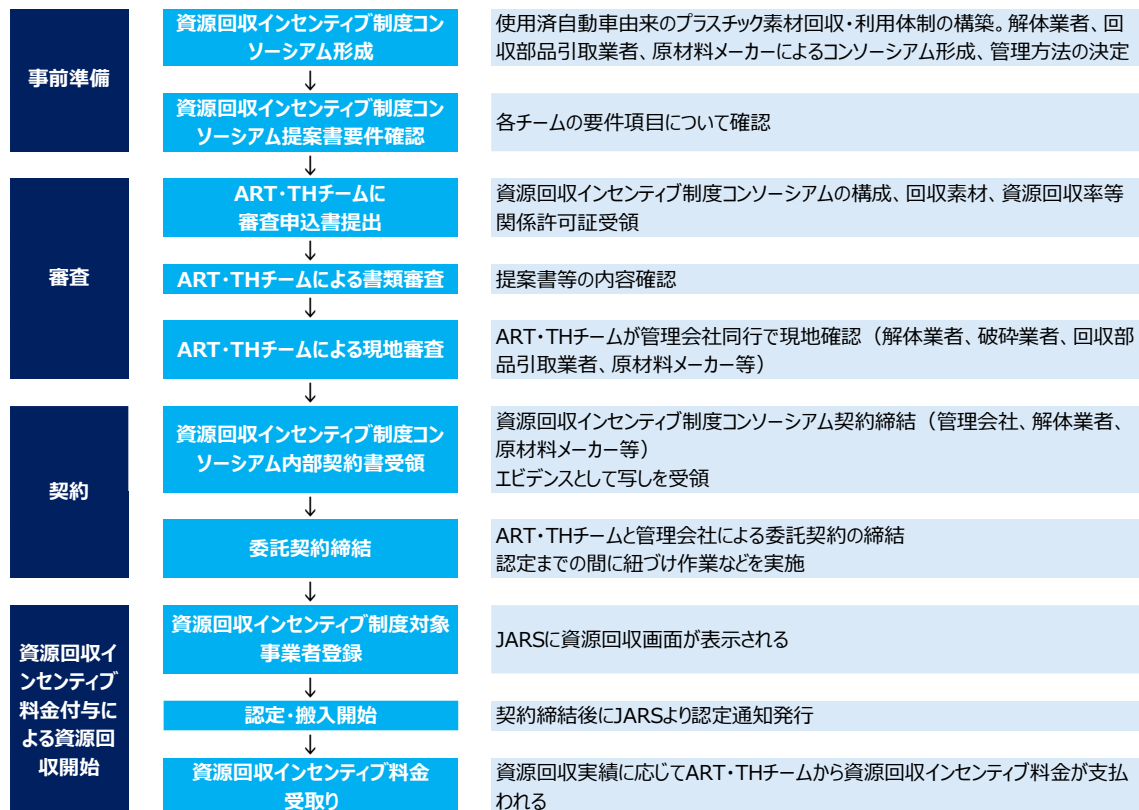


図 2-7. 資源回収インセンティブ制度契約開始までの流れ

## 2.3.2.審査申込書（ART・TH 共通）

資源回収インセンティブ制度の審査申し込みにおける参画時の留意事項を図 2-8 に示しています。申し込みを行う各社は留意事項に対応してください。

申込書\_ver.1

自動車破砕残さリサイクル促進チーム（ART）  
豊通リサイクル株式会社（TH） 御中

### 資源回収インセンティブ制度\_審査申込書

当社はART殿、TH殿（以下両チーム）に対し、資源回収インセンティブ制度参画の審査を申し込みます。当該申込みに係る契約条件は、別添の契約条項に従うものとします。

<参画時の留意事項>

- (1) 回収する資源は、国内での再資源化（ベレット化・カレット化）を前提としていること。  
※運用開始後は販売実績の開示が必要
- (2) 解体自動車から資源回収を行う事業者は、自動車リサイクル法上の解体業・破砕業の許可を取得していること。
- (3) 回収する資源、回収方法について具体的な手法が確立していること。
- (4) 資源を回収した車台について記録の保管を適切に実施するとともに、自動車リサイクルシステムの回収報告を適切に実施すること。
- (5) 引取工程担当者は、受入検収を実施し、その重量を自動車リサイクルシステムへ登録すること。
- (6) コンソーシアム構成各社間でコンソーシアム締結の合意形成がなされており、運用開始までにコンソーシアム基本契約が締結されること。
- (7) 管理会社は、両チームの要請に基づき必要な情報（売却伝票、実績報告等）を速やかに報告できる体制を構築すること。
- (8) 管理会社は、コンソーシアムの適正な運営がなされるよう管理監督すること。
- (9) 管理会社は、コンソーシアム構成者への費用支払が契約に基づき行われるよう、管理監督すること。
- (10) コンソーシアム構成各社は、両チームまたは両チームが委託した者が行う業務の遂行状況等の確認及び立入調査等を受入れること。
- (11) 自己及び自己の役員並びにコンソーシアム構成各社が、暴力団、暴力団員、またはこれらに準ずる者及びこれらの構成でなくなった時から5年を経過しない者でないこと。
- (12) 両チームから審査結果の判定理由を開示しないことを了承すること。
- (13) 原材料メーカーは対象品目の事業実績があること。
- (14) 全てのコンソーシアム構成者が本書に記載の留意事項を理解していること。

申 込 日 :	年	月	日	
管理会社 :	_____			
所属部署 :	<div style="background-color: yellow; border: 2px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; display: inline-block;">           本制度参加にあたっての 担当部署_責任者以上の方の記入をお願いします。         </div>			
役 職 :				
責 任 者 :				

図 2-8.資源回収インセンティブ制度の審査申し込みにおける参画時の留意事項

図 2-9. 審査申込から運用開始までに必要な書類を図 2-9 に示す。審査申込時には、図 2-10～図 2-16 の書類に加え、現場で車台番号に基づき部品回収を記録するための作業記録を提示する必要があります。そのほか、解体業者における部品回収による ASR 減量を計算するためのみなし重量テーブル設定表を提出する必要があります。みなし重量設定表については詳しくは後述します。

様式0\_ver.2

### ■ 審査申込みから運用開始までに必要な書類

運用開始までの流れ	日程 (目安)	申請時										契約時		運用開始時			
		様式1	様式2	様式3	様式4	様式5	様式6	作業記録	販売実績	みなし重量 テーブル設定表 (現場調査まで)	契約書		搬入口庫				
		総覧書	工程分組書	部品回収	引取・計量	記録書	処理工程書				内部	チーム					
関係へのご相談、お問合せ																	
コンソーシアム参加者の合意形成																	
申請書類（総覧書）提出	N-4月	●	●	●	●	●	●	●	●	●							
最終調査	N-4月																
現場調査	N-3月																
契約用書類の提出	N-2月											●	●				
最終調査	N-2月																
両チーム業務委託契約締結、システム登録	N-1月														●	●	
運用開始	N月 1日																

※ チームとの契約後は提出内容に変更があった際の維持管理が必要となります。  
 ※ 必要に応じて上記以外の資料をご提出いただく場合があります。

図 2-9. 審査申込から運用開始までに必要な書類

様式1\_ver.1

作成日    2025/6/1

### ■ コンソーシアム構成者一覧表

<ご記入時の留意点>  
 ※1 コンソーシアムに参加する全事業者をご記入ください。  
 ※2 事業所情報は実際の作業を行う事業所をご記入ください。  
 例) 解体業者が管理会社となり1社でコンソーシアムを組むケース

構成者 ※1	(1) 事業者情報			(2) 事業所情報 ※2						(3) 会社概要	
	会社名	代表者	本社住所	事業所住所	JARS登録コード (末尾04)	担当部署	担当者	担当者連絡先	担当者E-Mail	設立年月日	資本金 (百万円)
管理会社	●●自動車	●●太郎	東京都***	千葉県***							
部品回収業者	●●自動車	●●太郎	千葉県***	千葉県***	*****103						
回収部品引取業者	△△回収	△△一郎	埼玉県***	埼玉県***							
原材料メーカー	□□メーカー	□□花子	神奈川県***	神奈川県***							

管理会社：コンソーシアムを管理する代表者又は責任会社として、コンソーシアム内や自動車製造業者等（ASR チーム）との調整を行う

部品回収業者：解体自動車等から有用な資源を回収する（解体業者/破砕業者等を指す）

回収部品引取業者：解体業者等が回収した資源（部品）を引取り計量・選別・原材料メーカーへの運搬等を行う

原材料メーカー：解体業者や破砕業者が回収した資源を適切な形で引取り、当該資源を利用して再生材料を始めとした原材料を製造

※ コンソーシアムごとで様々なパターンが想定されるため、構成者の定義等についてはガイドラインおよびチーム等へご確認ください。  
 ※ 複数の解体業者（支店・別事業所含む）や複数の原材料メーカーで一つのコンソーシアムを組む場合はすべての構成者を記載ください。

図 2-10. 様式 1-提案書（コンソーシアム構成者一覧表）

様式2\_ver.1

**■ 工程分担表** 作成日 2025/6/1

例) 解体業者が管理会社となり1社でコンソーシアムを組み販売先原材料メーカーも1社のみケース

No.	社名 (事業所名)	部品回収			引取・計量			原材料化			支払窓口	
		バンパー	内装	サイドガラス	バンパー	内装	サイドガラス	バンパー	内装	サイドガラス	TH	ART
1. 管理	●●自動車											●
2	●●自動車	●	●									●
3	△△回収機				●	●						
4	□□メーカー側							●	●			
5												
6												
7												
8												
9												
10												

※支払窓口について  
TH分は実作業を行う各解体業者等のみ支払います。  
ART分は任意の構成者に支払い可能です。

各社の担当業務に●印を記載ください。

**■ 回収部品表** ※他に回収想定部品があれば記載ください。

No.	社名 (事業所名)	バンパー		内装部品									
		フロント	リア	ピラー	ドアスラックフック	カーゴトレイ	フレームキック	カウルサイドトリム	シート下のトレイ	コラムカバー	他※	他※	
1	●●自動車 株式会社	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													

※回収想定(可能性がある)部品をすべて選択ください。  
※複数社で構成される場合は各社ごとに記入ください。

該当部品に●印を記載ください。

図 2-11.様式 2-工程分担表

様式3\_ver.1

複数の事業所で回収作業を行う場合は、各社ごとに作成ください。

作成日	2025/6/1
●●自動車_本社工場	

## ■ 部品回収工程\_運用手順確認事項

自動車リサイクル法に基づくリサイクル料金を原資としたインセンティブを付与する趣旨から、下記要件を満たしている必要があります。

### <要件>

- ・資源回収車台とそれ以外の車台が明確に区別ができる作業手順が設定されていること。
- ・作業結果を自動車リサイクルシステムに登録できるよう情報管理できていること。
- ・引渡前(計量前)の資源回収対象物に異物やその他部品等が混入しないよう保管されていること。

### 1) 現場への作業指示・作業結果の記録方法

※資源回収対象車台とそれ以外の車台の区別や、どの部品を取り外すかの判断方法や作業記録方法を、実際の手順を踏まえ具体的に記載ください。

例) 車台毎に指示書を作成し指示書記載の管理番号をマーキングのうえ現場へ引渡し。作業者は指示書に従い作業を行い作業後は実施記録を記入する。作業記録は1日の作業後にまとめて事務担当者へ引き渡す。

### 2) 回収資源の保管方法

※取外した回収資源と他の回収物が混入しない、異物が混入しないよう保管する運用方法を、実際の運用手順を踏まえ具体的に記載ください。

例) 作業員は対象部品は専用容器(バンパーは青色/ガラスは白色)に入れ一定量たまつたあとは出荷前保管スペースへ移動し保管。作業記録用紙には専用容器の番号が記載されており紐付けできている。

### 3) 作業記録のJARSへの登録手順

※1)の作業記録をどのような手順でJARS登録するか具体的な運用手順を記載ください。

例) 作業員は日々の作業終了後に作業記録を事務所事務員へ渡す。事務員は作業結果をもとに翌日にJARSへの登録を実施。また、作業記録に基づき回収品を保管した専用ケースと対象車台が紐付くよう回収物の管理表に記載。

### 4) 出荷部品と引渡車台情報との紐付け方法

※回収資源を出荷する際に実際の荷姿と車台情報をどのように選択し引渡報告を行うか具体的な運用手順を記載ください。

例) 3)の作業結果により専用ケースごとに入っている車台情報がわかるため、その情報をもとに出荷時に紐付け作業を行う。

### 5) 実際に出荷する荷姿の作成手順

※引渡報告(荷姿ID等)と出荷荷姿自体とが一致しているかの付け合わせ(検収)のためどのような運用手順を記載ください。

例) フレコンごとに荷姿ID/会社名/内容物/重量等をき記載したタグをつける

図 2-12.様式 3-部品回収工程

様式4\_ver.1

複数の事業所で回収作業を行う場合は、各社ごとに作成ください。

作成日	2025/6/1
△△回収(株)	

## ■引取・計量工程\_運用手順確認事項

引取・計量工程において登録された重量は国に報告され、回収実績や料金の算出に使用されるため下記の要件を満たす必要があります。

### <要件>

- ・引渡された荷姿に自動車以外の素材や対象外の部品等が混入していないこと。
- ・計量値とシステムへの登録値に間違いがないことを証明ができること。
- ・計量に使用できる計量器は特定計量器かつ計量結果を残せる仕様のもthingとなります。

### 1) 引取・検取方法

※引取時に、荷姿情報・引渡されたもの自体や状態・品質をどのタイミングで誰が確認するか具体的な手順がわかるように記載ください。

例) 搬入時に事前連絡を受けた車両/荷主であるかの確認を行う。その後、荷下ろし前に上部カメラおよび荷受け作業者が目視で荷姿を確認。指定置き場に荷下ろししたあとは中身の検品を実施。

### 2) 計量手順・計量記録方法

※引渡された荷物ごとの計量手順と計量結果の記録方法と計量単位を記載ください。

例) ・計量手順：荷姿(フレコン等)ごとにA倉庫にある小型台貫Bにて計量を行う  
 ・計量結果：システム内で集計/計量記録がプリントアウトされるのでファイルに保管する  
 ・計量単位：1kg

### 3) 計量結果のJARSへの登録手順

※2)の計量結果をいつ・誰がJARSに登録するか具体的な手順を記載ください。

例) ・社内システムに自動登録された計量結果をもとに、都度担当者が登録を行う。  
 ・計量器より出力された計量票をもとに翌日中に担当者が登録を行う。

図 2-13.様式 4-引取・計量工程

様式5\_ver.1

作成日	2025/6/1
●●自動車(株)本社工場	

## ■ 添付書類\_配置図

### < 部品回収工程 (解体業・破砕業) 事業所の場合 >

- ・事業所配置図に「①: 部品回収場所」「②: 回収物の引渡前\_保管場所」を記載してください。
- ・「保管場所」にはおおよその保管数量(フレコン個数や保管重量等)を記載してください。

### < 引取・計量工程\_担当事業所の場合 >

- ・事業所配置図に「A: 検品場所」「B: 計量前\_保管場所」「C: 計量場所」「D: 計量後\_保管場所」を記載してください。
- ・「保管場所」にはおおよその保管数量(フレコン個数や保管重量等)を記載してください。

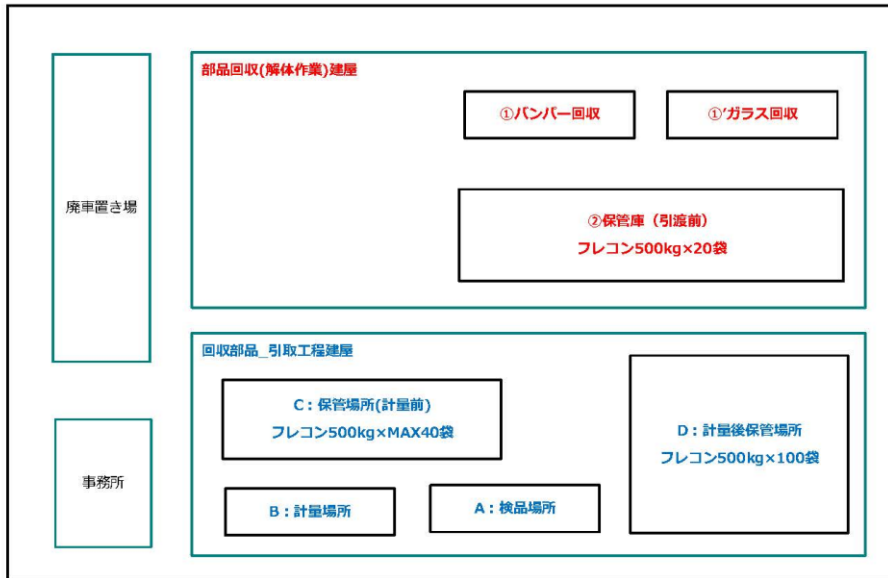


図 2-14.様式 5-配置図

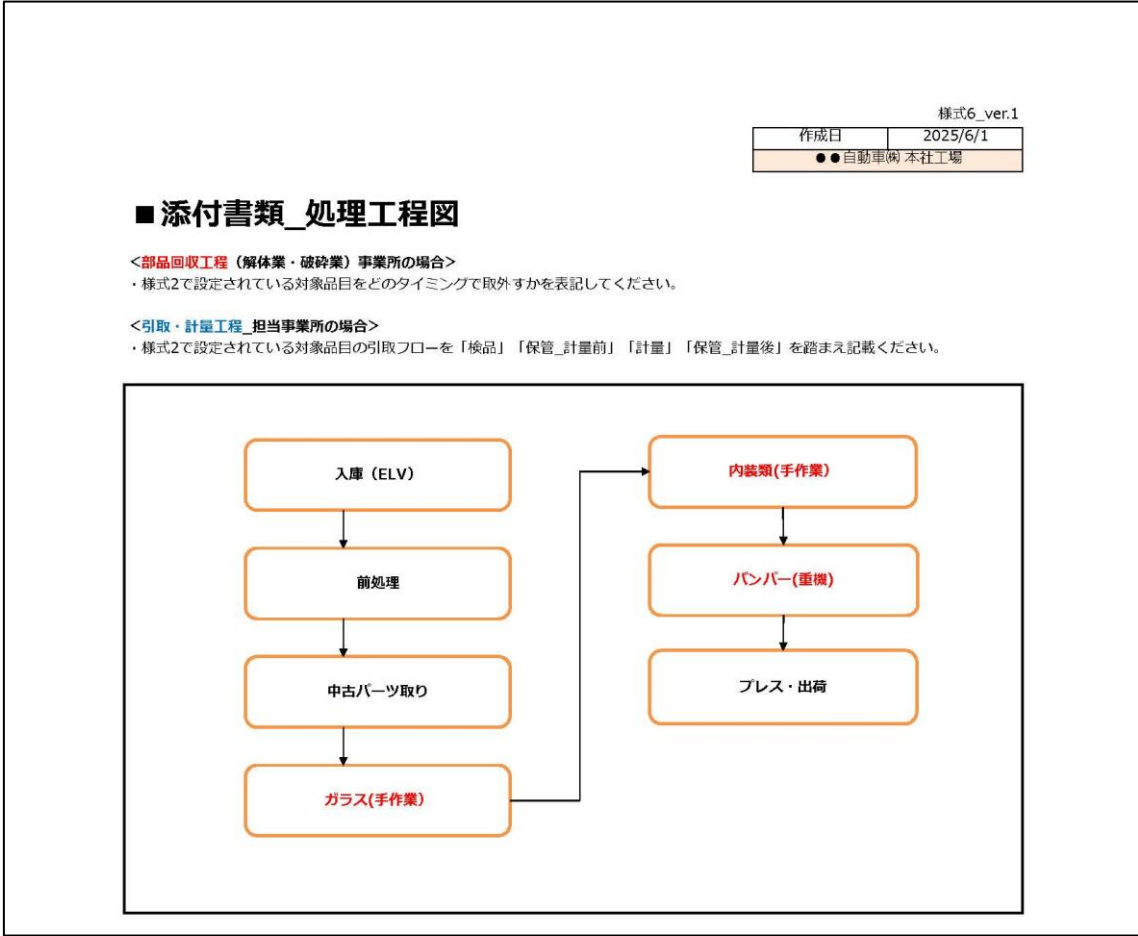


図 2-15.様式 6-処理工程図

原材料_販売実績		作成日	2025/6/1
原材料メーカー	□□メーカー㈱		
製品名 例)PP/ペレット	会社名/事業所名		
	販売数量(予定量)		kg/年
製品名 例)ペレットA	会社名/事業所名		
	販売数量(予定量)		kg/年
製品名 例)ペレットB	会社名/事業所名		
	販売数量(予定量)		kg/年

図 2-16.原材料販売実績

資源回収インセンティブ制度においては、実際の回収資源の重量ではなく、解体業者ごとおよび部品ごとに設定された「みなし重量テーブル」に基づいて算出された重量を回収重量として取り扱います。そのため、事前に回収対象部品のサンプリング（回収および計量）を実施し、みなし重量テーブルを設定する必要があります。大型乗用車、中小型車、軽自動車をそれぞれ 15 台ずつ（合計 45 台）対象に部品を回収してテーブルを作成してください。作成表を表 2-1 に示します。

2025 年 6 月 9 日

## 資源回収インセンティブ制度 みなし重量テーブル設定について

ASR チーム

資源回収インセンティブ制度においては、実際の回収資源の重量ではなく、解体業者ごとおよび部品ごとに設定された「みなし重量テーブル」に基づいて算出された重量を回収重量として取り扱います。そのため、事前に回収対象部品のサンプリング（回収および計量）を実施し、みなし重量テーブルを設定する必要があります。

つきましては、現地審査実施前までに、以下のデータをご提出くださいますようお願いいたします。

### ●サンプリング内容

- ・大型乗用車、中小型車、軽自動車をそれぞれ 15 台ずつ（合計 45 台）対象に部品を回収  
※車種分類は、TH のカテゴリー表 I～III を参照してください  
[https://www.toyotsurecycle.co.jp/asr/assets/car\\_list.pdf](https://www.toyotsurecycle.co.jp/asr/assets/car_list.pdf)
- ・各車両ごとに回収した部品を計量  
※前バンパー、後バンパー、内装樹脂全体、サイドガラス全体は、それぞれ個別に計量  
※実際のコンソーシアムで想定される取外し部品および異物除去の状態での計量を実施
- ・車台番号および ASR 基準重量（確認可能な場合）を記録
- ・計量結果は、別途提供する「みなし重量テーブル設定表」に入力し、  
データ形式でご提出ください

### ●注意事項

- ・測定可能な場合は、小数点第 1 位（0.1kg 単位）まで測定してください
- ・未認定の計量器の使用も可
- ・TH および ART 両方の車両が混在していても問題ありません  
※ART の車種分類については、TH のカテゴリー表を参考に判断ください

### ●その他

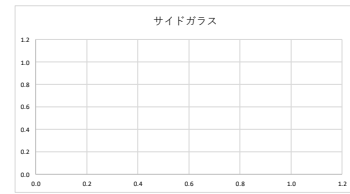
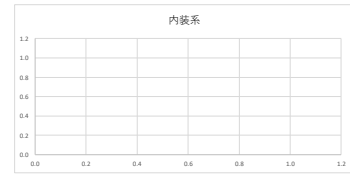
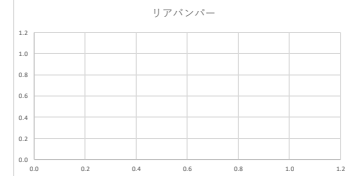
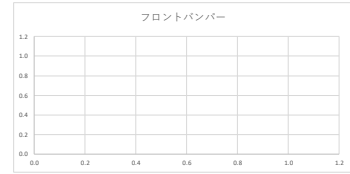
- ・TH 車両については、本データを資源回収率の決定に使用します
- ・ART 車両については、みなし重量テーブルにより算出された重量でインセンティブ料金を決定します

ご不明点があれば、各チーム窓口までお問い合わせください。

以上



表 2-1. みなし重量テーブル設定表

No.	サイズ	業務者名 (自動車メーカー名)	車台番号	ASR基準重量 (kg)	フロントバンパー重量 (kg)	リアバンパー重量 (kg)	内装系合計重量 (kg)	サイドガラス合計重量 (kg)
1	大型							
2	大型							
3	大型							
4	大型							
5	大型							
6	大型							
7	大型							
8	大型							
9	大型							
10	大型							
11	大型							
12	大型							
13	大型							
14	大型							
15	大型							
16	中小型							
17	中小型							
18	中小型							
19	中小型							
20	中小型							
21	中小型							
22	中小型							
23	中小型							
24	中小型							
25	中小型							
26	中小型							
27	中小型							
28	中小型							
29	中小型							
30	中小型							
31	軽自動車							
32	軽自動車							
33	軽自動車							
34	軽自動車							
35	軽自動車							
36	軽自動車							
37	軽自動車							
38	軽自動車							
39	軽自動車							
40	軽自動車							
41	軽自動車							
42	軽自動車							
43	軽自動車							
44	軽自動車							
45	軽自動車							



### 2.3.3.外部リンク

審査申込書原本等の詳細は下記リンク先をご参照ください。

チーム	QR	URL
ART		<a href="https://www.asrrt.jp/resource_recovery/consortium/index.html">https://www.asrrt.jp/resource_recovery/consortium/index.html</a>
TH		<a href="https://www.toyotsurecycle.co.jp/asr/shigen">https://www.toyotsurecycle.co.jp/asr/shigen</a>

### 3. 資源回収インセンティブ制度参加後作業・管理

2.2 各関係業者の役割で簡単に説明しましたが、1.1.インセンティブ料金を受け取るために必要な解体業者、回収部品引取業者、原材料メーカー、管理会社の実作業・管理の詳細を表 3-1 に示しています。

表 3-1. 解体業者、回収部品引取業者、原材料メーカー、管理会社の作業・管理詳細

事業者	主な作業内容	詳細
解体業者	① 対象部品の回収	回収部品引取業者及び原材料メーカーの要求に応じて決定した部品を回収する。
	② 現場日報記入	車台番号ごとに、フロントバンパー、リアバンパー、内装のいずれかを回収したか、又は何も回収しなかったか、JARS登録前に現場日報に記入する。
	③ 異物除去	回収部品引取業者及び原材料メーカーの要求水準に応じて異物除去を実施する。
	④ JARSへの部品回収報告	車台番号ごとに、フロントバンパー、リアバンパー、内装のいずれかを回収したか、又は何も回収しなかったかJARSに登録を行う。
	⑤ バンパー・内装別に部品保管	回収した部品を輸送までの一定期間保管する。なおインセンティブ対象部品以外が混ざらないようにバンパー・内装別に分けて保管する。
	⑥ JARSへの部品の引渡報告	バンパー・内装別に車台番号から輸送登録を行う。
	⑦ 輸送	回収部品引取業者へインセンティブ対象部品を輸送する。なおインセンティブ対象部品以外が混ざらないようにバンパー・内装別に分けて輸送する。
回収部品引取業者	① 品質確認	使用済自動車の回収品であること、また事前に決定した回収部品・異物除去度合いであるか品質確認を行う。
	② 重量計測	荷姿ID毎に重量計測を行う。
	③ JARSへの部品の引取報告(重量登録)	計測した実重量をJARSに登録する。
	④ 回収品の粉砕・選別・洗浄等	原材料メーカーの要求水準に応じて、粉砕・選別・洗浄等を実施する。
	⑤ 原材料メーカーへの粉砕品輸送	原材料メーカーに粉砕品を輸送する。
	⑥ JARSへの引渡先事業者報告	JARSへ引渡し先事業者情報(原材料メーカー情報)を登録する。
原材料メーカー	① 粉砕品から再生材を製造	粉砕品から再生材を製造する。
	② 再生材の用途登録	原材料メーカーは、引き取った資源から製造した原材料に関する情報を管理会社の求めに応じて報告する。
管理会社	① 運用	回収した資源と車台との関連付けができるよう帳簿等により管理する。 コンソーシアム契約に基づき、インセンティブ費用をコンソーシアムメンバーに適切に分配する(ASRチームがインセンティブ費用を管理会社に支払う場合)。 資源から製造した原材料に関する情報を指定する期間保存する。 求めに応じて資源から製造した原材料に関する情報をASRチームへ報告する。



資源回収インセンティブ料金を受け取るためには、資源回収インセンティブ制度で定められたルールにおいて、再資源化実績情報を JARS に提供する必要があります（表 3-1 の解体業者の④部品回収報告、⑥部品引渡報告、回収部品引取業者の③部品の引取報告（荷姿毎の重量登録））

本制度に登録された解体業者の JARS 画面には、エアバッグ類引渡報告画面の後に、プラスチック回収報告画面が表示されます。解体業者は JARS に②部品回収報告および⑤部品の引渡報告（荷姿作成、車台紐づけ含む）を行う必要があります。

回収部品引取業者には、実重量を入力する JARS 画面が割り当てられ、⑧部品の引取報告を行う必要があります。次項以降、詳細画面とともに説明を行います。

業務	システム操作
使用済自動車の引取	引取報告
使用済自動車の解体	
エアバッグ類の処理、引渡	エアバッグ類処理方法の選択 エアバッグ類の引渡報告
インセンティブ対象部品の取り外し	
インセンティブ対象部品の回収報告	2.2.2 部品回収報告
回収部品の加工/保管 (異物除去、粉砕、洗浄)等	
解体自動車の引渡	車台の引渡報告
荷姿(回収部品)の作成	2.2.3 引渡荷姿作成
荷姿(回収部品)の引渡	2.2.4 引渡報告

     : 通常のリサイクル業務   
      : 資源回収特有の業務

図 3-1.JARS 登録フローイメージ（解体事業者）

出所：自動車リサイクル資源回収インセンティブ制度 特設サイト「資源回収インセンティブシステム操作マニュアル」2-11

### 3.1. 作業内容

解体業者、回収部品引取業者、原材料メーカーの作業内容および JARS への登録等について、想定される作業順に説明を行います。

#### 3.1.1. 解体業者

##### (1) 対象部品の回収

###### ① 回収部品の決定・取外し回収

回収部品について、樹脂ではバンパーや内装等の PP 素材が対象となります。実際にどの部品を車台から回収するかは、コンソーシアムを形成した回収部品引取業者・原材料メーカーに受け入れ可能な部品（素材）を確認し、決定します。

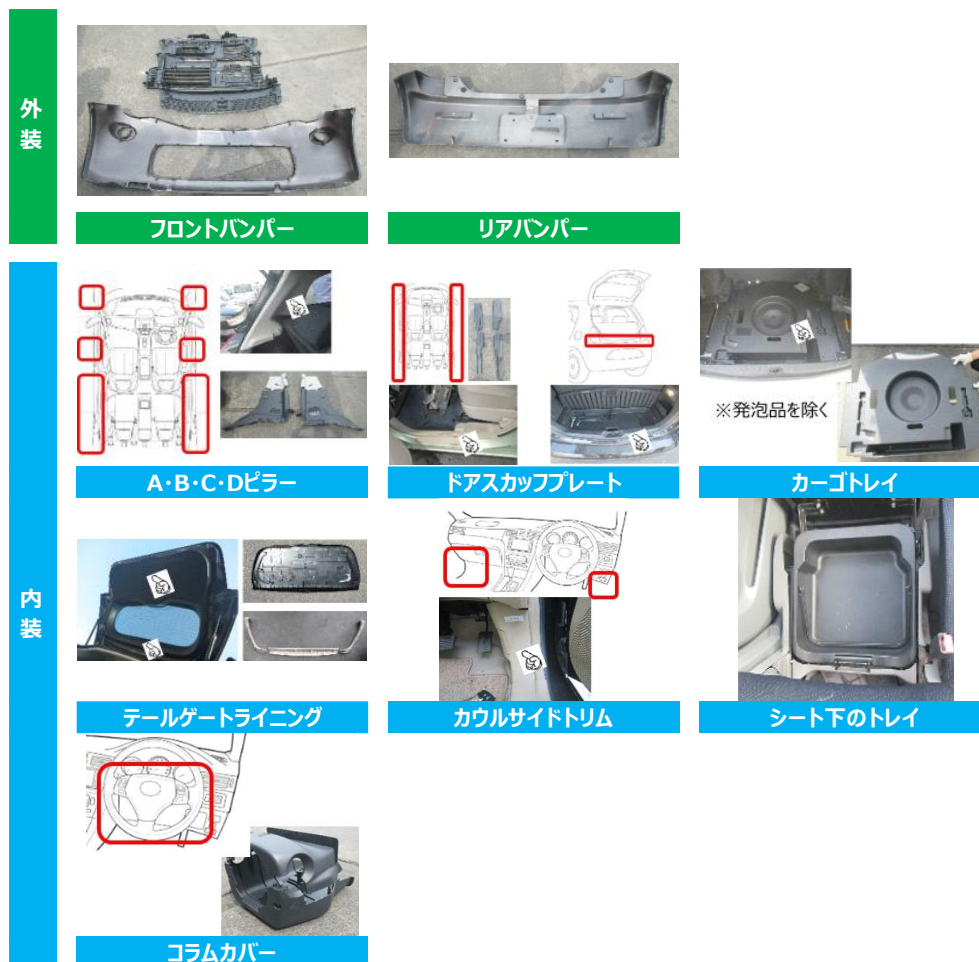


図 3-2. 回収部品例 (PP)

## ② 刻印確認・チェック

回収部品引取業者・原材料メーカーの求めに応じて、回収部品の刻印確認もします。プラスチック製品は JIS の規定により 100g 以上であれば材質が必ず刻印されています。

PP は必ず >PP< と表記されます。PP 刻印の一例を表 3-2 に示していますが、対象となる刻印を、回収部品引取業者・原材料メーカーに確認してください。

例えば、PP で始まったとしても、リサイクルに手間がかかる GF（グラスファイバー）や CF（カーボンファイバー）混入品や、発泡 PP は基本的には回収の対象外です。

また刻印を確認した時に刻印にペンで印をつけることで、刻印場所が明確になり、回収部品引取業者での刻印の再確認が容易になります（図 3-3）。

表 3-2.PP 刻印一例

	表示記号	基本構成
①単一素材の表記例 (JIS K 6899-1 (ISO 1043-1) )	>PP<	ポリプロピレン
②樹脂マージンブレンド又はアロイ	>PP+E/P<	PPとE/P（エチレンプロピレンゴム）の混合樹脂：高強度ポリプロピレン
	>PP+EPM<	
	>PP+E/P-T〇<	高衝撃粉末タルク添加高強度タルク ※〇〇には数字が入る
	>PP+E/P-TD〇<	
	>PP+EPM-T〇<	
	>PP+EPM-TD〇<	
	>PP/PE<	PPにPEをブレンド
>PP+PE<		
>PP-S〇〇-T〇〇<	合成有機物含有タルク入りPP ※〇〇には数字が入る	
③特殊な性質を示す記号	>PP-HI<	耐衝撃性ポリプロピレン（PP-H（高）I（衝撃性））
④充填又は強化材 (JIS K 6899-2 (ISO 1043-2) )	>PP-F<	フィラー添加PP
	>PP-TD〇〇<	粉末タルク添加PP ※〇〇には数字が入る
	>PP-T〇〇<	



図 3-3.刻印チェック一例

## (2) 異物除去

異物除去のレベルについてはコンソーシアム内の回収部品引取業者・原材料メーカーの受け入れ基準に基づき、決定する必要があります。

大まかに分けると、以下の3つのパターンが想定されます。

想定1は、最も異物除去の難易度が高いパターンであり、PP以外の異物をすべて除去し、ノリ等も削って落とすもしくは、その部分は切り取る必要があります。

想定2は重量が重い異物は除去、不織布も簡単にはがすパターンです。

想定3は、回収部品引取業者が異物除去可能な粉碎・選別工程で処理を行うため、解体業者での異物除去は不要というパターンです。



図 3-4. 異物除去度合い（想定3パターン）

### (3)JARS への部品回収報告

#### ① 現場日報記入

資源回収インセンティブ制度では、JARS へ車台番号ごとに部品回収登録を行う必要があります。そのため、車台番号に紐づけてフロントバンパー、リアバンパー、内装の回収をチェックすることになります。JARS への情報入力可能な日報を現場で作成・管理する必要があります。なお、日報形態は車台番号、回収部品（フロントバンパー、リアバンパー、内装部品）等の情報が入力可能なものであれば紙面でも電子データでも問題はありません。一覧表形式の現場日報例を表 3-3 に示します。それ以外に、詳細情報や、既存の現場作業書に部品情報追加するという方法でも問題はありません（表 3-4、図 3-5）。

表 3-3 の書式は、9 現場作業用シート一覧に掲載をしているので必要に応じて活用してください。

表 3-3.一覧表形式の現場日報例

チーム	車台番号	回収部品		
		フロントバンパー	リアバンパー	内装部品
—	例) BBB-987654321	○	○	○
ART				
TH				

※ART=いすゞ、スズキ、日産、マツダ、三菱、三菱ふそう、SUBARU、UDトラック  
 ジャガー・ランドローバー・ジャパン、ボルボ・カー・ジャパン、メルセデス・ベンツ日本  
 ※TH=ダイハツ、トヨタ、日野、ホンダ、BMW、フォルクスワーゲングループジャパン  
 Stellantisジャパン  
 ※バス、トラックについては検討中

表 3-4.詳細情報や、既存の現場作業書に部品情報追加

インセンティブ部品回収記録		
フロントバンパー	リアバンパー	内装部品

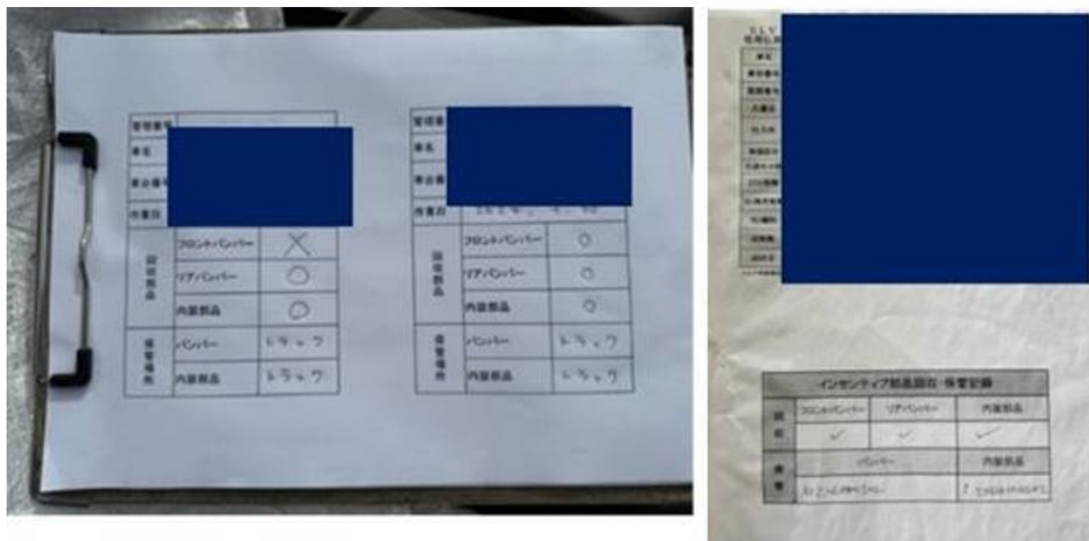


図 3-5.詳細情報や、既存の現場作業書に部品情報追加実例

## ② JARS への部品回収報告

先述したように、本制度に登録された解体業者の JARS 画面には、エアバッグ類引渡報告画面の後に、プラスチック回収報告画面が表示されます。入力内容・操作方法については、自動車リサイクル資源回収インセンティブ制度 特設サイト「資源回収インセンティブシステム操作マニュアル」をご確認ください。

### (4)部品保管

資源回収インセンティブ制度の対象として回収した部品は、バンパー・内装別に保管し、制度対象外の部品が混入することが無いよう、厳密に管理する必要があります。

バンパーの保管方法例としては、ラック・カゴ、PPバンド結束、平置き、フレコン等があります。

内装の保管方法例としては、フレコン、カゴ等があります。



図 3-6.バンパー・内装の保管

### (5)JARS への部品の引渡報告

回収部品引取業者への部品の引渡しに際しては、部品の引渡報告をシステムにて行います。入力内容・操作方法については、自動車リサイクル資源回収インセンティブ制度 特設サイト「資源回収インセンティブシステム操作マニュアル」をご確認ください。

### (6)輸送

資源回収インセンティブ制度の対象として回収された部品は、資源回収インセンティブ制度対象外部品などと分けて管理し、他の異物が入らない、バンパー・内装別に分離された状態で輸送（引渡し）ください。

輸送物は売価に対して、運搬費用や処理費用が下回っていた場合、有価物の扱いとなり、産業廃棄物収集運搬業許可がなくとも輸送することが可能です。一方で、売価に対して、運搬費用や処理費用が上回っていた場合、廃棄物の扱いとなり、輸送には産業廃棄物収集運搬業許可が必要となります。

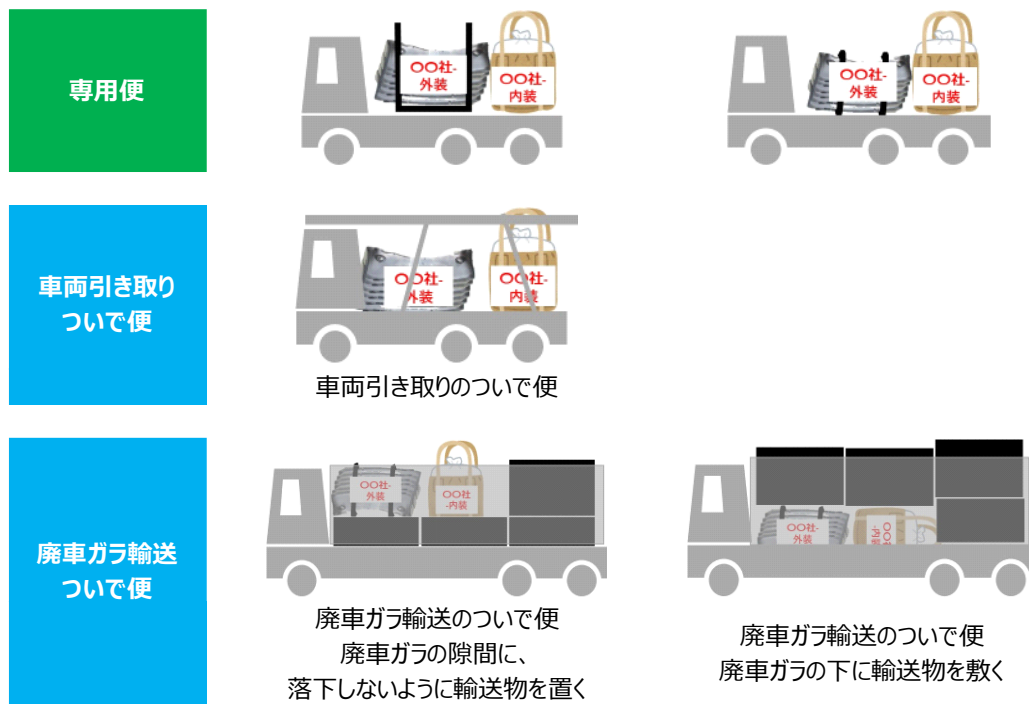


図 3-7.輸送方法一例

### 3.1.2.回収部品引取業者

#### (1)品質確認

回収部品引取業者では、輸送された回収物が使用済自動車由来であることの確認や、決定した回収対象部品以外のものが含まれていないか目視確認を行います。



図 3-8.回収部品引取業者での品質確認の様子

(2)重量計測

回収部品引取業者では、引取時に荷姿 ID に紐付けられた回収部品の実重量計測を行います。また JARS へ実重量を登録するため、計測した実重量を記録する必要があります。記録表の形態は紙面、電子データのいずれでも問題なく、引取日、引渡元事業者/事業所、荷姿 ID、部品、実回収重量を記録してください。現場記録フォーム案を表 3-5 に示します。

なお、実際に重量計測を行う機器は、特定計量器の認定を受け、2年に1回の定期検査、重量データが保存又は印字できる機器である必要があります。

なお、重量計測以後は資源回収インセンティブ制度対象品とその他を分ける必要はなく、他の再生材向け原料と混合しても問題ありません。

表 3-5 は印刷可能なように 9 現場作業用シート一覧に A3 サイズで張り付けて適宜活用してください。

表 3-5.回収部品引取業者の記録フォーム案

回収部品引取日	引渡元事業者/事業所	荷姿ID	部品	実回収重量 (kg)
(例) 2024/9/1	●●●自動車解体	A-202406-1	バンパー	30
(例) 2024/9/1	●●●自動車解体	A-202406-2	内装部品	20

### (3)JARS への部品の引取報告（重量登録）

先述したように、回収部品引取業者には JARS 画面が割り当てられ、部品の引取報告を行う必要があります。入力内容・操作方法については、自動車リサイクル資源回収インセンティブ制度 特設サイト「資源回収インセンティブシステム操作マニュアル」をご確認ください。

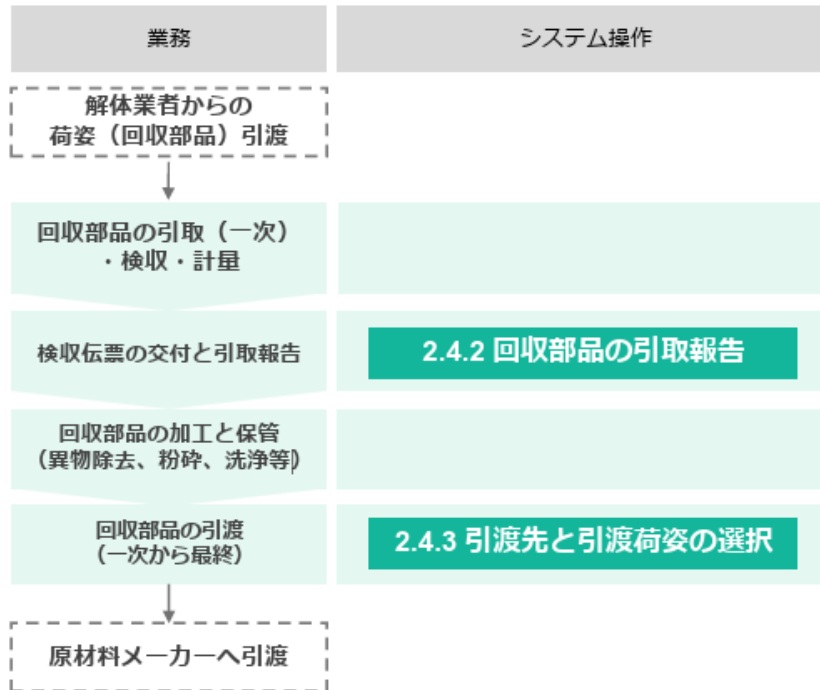


図 3-9.JARS 登録フロー(回収部品引取業者)

出所：自動車リサイクル資源回収インセンティブ制度 特設サイト「資源回収インセンティブシステム操作マニュアル」2-31

### (4)回収部品の粉砕・選別・洗浄等

原材料メーカーの求めに応じて二次解体（異物除去）・粉砕・選別・洗浄等を実施してください。先述したように、重量計測以降は、資源回収インセンティブ制度対象品とその他回収素材を分けて管理・加工する必要はなく、他の再生材向け原料と混合して問題ありません。

### (5)原材料メーカーへの粉砕品輸送

原材料メーカーに対して粉砕品を輸送し、引渡します。

## (6)JARS への引渡先事業者報告

JARS へ引渡先事業者（原材料メーカー）報告を行う必要があります。入力内容・操作方法については、自動車リサイクル資源回収インセンティブ制度 特設サイト「資源回収インセンティブシステム操作マニュアル」をご確認ください。

### 3.1.3.原材料メーカー

#### (1)粉砕品から再生材を製造

回収部品引取業者から送付されてきた粉砕品から再生材を製造してください。

#### (2)再生材の用途報告

ASR 再資源化チームの求めに応じ、管理会社は、引き取った資源から製造した原材料に関する情報を報告する必要があります。原材料メーカーは、引き取った資源から製造した原材料に関する情報を ASR 再資源化チームが指定する期間保存し、ASR 再資源化チームの求めに応じて、管理会社を通じて報告します。

### 3.1.4.管理会社

管理会社は、チームへの申請時の内容に基づき、適切に資源の回収が行われ、重量報告がなされているのか管理を行う役割を担います。必要に応じて、それら内容のチームへの報告や、チームによる監査時の同行を行います。そのほか、契約内容に基づき、資源回収インセンティブ費用の分配等の役割を担います。主な作業・管理内容を以下に示します。

- 回収した資源と車台との関連付けができるよう帳簿等により管理する（させる）。
- コンソーシアム契約に基づき、インセンティブ費用をコンソーシアムメンバーに適切に分配する（ASR チームがインセンティブ費用を管理会社に支払う場合）。
- 資源から製造した原材料に関する情報を指定する期間保存する。
- 求めに応じて資源から製造した原材料に関する情報を ASR チームへ報告する。

### 3.2. 管理チェックシート

「3.1 作業内容」が解体業者および回収部品引取業者で適切に実施されているか管理するためのチェックシートを表 3-6、表 3-7 に示します。コンソーシアム内での作業・管理内容確認のためにご活用ください。

表 3-6、表 3-7 は印刷可能なように 9 現場作業用シート一覧に A3 サイズで張り付けてあります。

表 3-6. 解体業者チェックリスト

解体業者としての実施内容				
実施内容	確認項目	検証基準		検証方法
		チェック	チェック	
作業の流れ		全体的な作業内容、作業場の再確認		
車両の選定	部品の回収	・今回対象とした車両はどういう風を選んだか？（確認する中で、入庫順にはならなかったことを確認したい）		作業員の現場ヒアリング
		・指定のPPへの刻印を確認しているか否か ・どのタイミングで確認したか？		回収部品の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
		・異物除去をしましたか？どういった異物がありましたか？ ・異物除去度合いが回収拠点の要求水準を満たしているか否か（フレコンの中を見れない場合は、回収拠点で確認する）		回収部品の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
日報記入	フォーマット	・日報が必要項目（車台番号、車台引き取り日、回収部品目、置き場）を満たした内容かどうか ・（インセンティブ制度の実施を見据え）決定した日報のフォーマットは入力しやすかったか		日報の確認 現場作業員へのヒアリング
	記入	・間違いなく記入できるように1台1台作業員が記入しているか（まとめて記入となってしまうか）		日報の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
	情報共有（事務員への日報共有）	適切なタイミングで、日報が事務員さんのもとに行く体制になっているかどうか		現場作業員へのヒアリング 事務員へのヒアリング
	JARSへの回収部品入力	・日報が事務員に到着した段階で、適宜入力可能な体制となっているか		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
保管	置場管理のルール	・作業中に回収した部品はどうしているのか？（足元に直置き？箱に入れるのか？ ・その置き場にある部品の車台番号を把握することは可能か？（出来ない場合）何台分か把握可能か？ ・バンパー・内装別に保管品とJARS登録品を合致可能な置き場管理となっているか（車台引取日間に別部品を外装、内装別で保管、置き場は何か所必要となるか確認）		現場確認 現場作業員へのヒアリング
	保管姿・容器	・異物が混入しない保管姿か。決定した保管容器は回収部品を入れるのに十分な容積・強度であるか（あふれたり、無理やり入れている状況でないか） ・実際に作業して入れにくい等あるか？ ・量が増えても同じ保管方法にするか？		現場確認 現場作業員へのヒアリング
	保管期間	・部品の保管期間は適切か、保管場所は最大どの程度保管できるか（何台分の内装、外装を保管可能か）		現場確認 現場作業員へのヒアリング
JARSでの輸送荷姿ID発行	輸送決定	・輸送手配は誰がどのようなタイミング・判断で実施するのか（保管エリアがいっぱいになったら？何か基準がある？）		現場作業員へのヒアリング
	荷姿IDと車台番号の紐づけ（置き場管理）	・バンパー・内装別に保管品と荷姿ID発行品が合致可能な置き場管理となっているか？ ・車台引取日間に別部品を外装、内装別で保管可能か？この場合置き場は何か所必要となるか確認		現場確認 現場作業員へのヒアリング
	チェック体制	・荷姿IDの発行の際に、保管品と荷姿IDの発行品が間違いなく登録できる体制にあるか（入力者、確認者の2人のチェック体制が構築） ・このチェック体制が現実的か？自社システムなど、解体業者さんが持つ案をヒアリング		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
輸送	荷姿	・内装、外装別に異物が混入しない荷姿か		積み込み時の目視確認
	安全性	・輸送品が落下する恐れがないか		積み込み時の目視確認

表 3-7. 回収部品引取業者チェックリスト

回収部品引取業者としての実施内容				
実施内容	確認項目	検証基準		検証方法
		チェック		
荷下ろし	発生費用 ※インセンティブの管理項目ではない		誰が荷下ろしするのか	
			どのように実施するのか、クレーン等必要なものはあるか？	
			荷下ろし時間想定	
輸送品確認	回収拠点の要求水準を満たした回収部品か		自動車以外、又は自動車でもPP以外の異物が入っていないか	現場確認 回収拠点作業員へのヒアリング
			仮に明らかな異物が入っていた場合、出元への確認を行える体制か	作業員へのヒアリング
重量確認	測定タイミング		荷受け時にすぐに解体業者別にバンパー・内装別に重量計測を行えたか	現場確認 回収拠点作業員へのヒアリング
	使用器具		使用した計測器具は適切だったか、計量情報の保管が適切に行えるか 計量の重量情報の保管（5年保管？）、特定計量器の認定を受け、2年に1回の定期検査、重量データが保存又は印字できる機器か	現場確認 回収拠点作業員へのヒアリング
日報記入	フォーマット		日報が必要項目（荷姿ID、計測重量）を満たした内容かどうか  （インセンティブ制度の実施を見据え）決定した日報のフォーマットは入力しやすかったか	日報の確認 現場作業員へのヒアリング
	記入		間違いなく記入できるように1荷姿ID毎に重量を計測し、即座に入力しているか（まとめて記入となってしまうとどうか）	日報の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
	情報共有（事務員への日報共有）		適切なタイミングで、日報が事務員さんのもとに行く体制になっているかどうか	現場作業員へのヒアリング
				事務員へのヒアリング 現場作業員へのヒアリング
JARSへの計測重量入力	入力		日報が事務員に到着した段階で、適宜入力可能な体制となっているか	作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
	チェック体制		現場入力の日報に基づき、JARSに間違いなく入力ができているか（入力者、確認者の2人のチェック体制が構築）	作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング

### 3.3. 管理工数試算

#### 3.3.1. 解体業者

解体業者における各作業について必要と想定される内容を表 3-8 に示します。各コンソシアムの要件に基づき、作業内容は異なると想定されますので参考として活用ください。

表 3-8. 解体業者の想定作業内容一覧

作業項目	内容
事前準備	作業員への回収部品・異物除去等指示書作成
	現場日報用意
	作業用工具手配
	保管用具手配
	上記の作業員への周知
樹脂部品回収 (一次解体)	樹脂回収車両の選定
	樹脂部品作業場所への車両移動
	作業用工具用意
	樹脂部品回収
	刻印確認
	車台番号毎のJARSへの現場日報記入
	車台番号毎のJARSへの部品回収登録
異物除去 (二次解体)	異物除去までの一次保管
	作業用工具用意
	異物除去
粉砕・洗浄等	粉砕・洗浄等までの一次保管
	粉砕・洗浄等
輸送までの保管	部品保管用具の用意
	輸送までの部品の保管
	車台番号毎のJARSへの部品の引渡し報告
輸送	回収部品引取業者への輸送連絡
	荷積み
	輸送
	荷下ろし

### (1)部品回収作業費例

J-FAR 助成事業「自動車由来樹脂リサイクル可能性実証（2018年）」において計測したPP 部品解体時間から、PP 部品回収の作業時間、費用目安を表 3-9 に示します。なお一次解体とは車体からPP 部品を取り外すこと、二次解体とはその取り外したPP 部品からPP 以外の異物（クリップやシール等）を除去する作業を言います。

外装はフロントバンパー1個、リアバンパー1個の回収時間平均値から計算しています。外装の作業時間は一次解体が84秒、二次解体が141秒かかっています。そこに解体業者の作業費0.5円/秒<sup>1</sup>をかけると、一次解体費用は42円/個、二次解体費用は71円/個と計算されます。外装の平均重量は4kg/個とすると、重量当たりの平均作業費は一次解体費用が10円/kg、二次解体費用が18円/kg、合計28円/kgと計算されます。

内装はピラー1個、カウルサイドトリム1個、ドアスカッププレート1個、テールゲートライニング1個の回収時間平均値から計算しています。作業時間は一次解体が25秒、二次解体が53秒かかっています。そこに解体業者の作業費0.5円/秒をかけると、一次解体費用は13円/個、二次解体費用は26円/個と計算されます。内装の平均重量は0.6kg/個とすると、重量当たりの平均作業費は一次解体費用が22円/kg、二次解体費用が40円/kg、合計62円/kgと計算されます。

資源回収インセンティブ料金、素材としての買い取り価格、作業コストを考慮し、各社にとって最も合理的な作業と向け先を選択する必要があります。

表 3-9.PP 部品回収の作業時間、費用目安

部位	【1】解体時間平均値 (秒) ※過去実年実績値			【2】解体業者の作業費0.5 円/秒の場合の解体費用 (円/個) 【1】×0.5			【3】重量当たりの平均作業費 (円/kg) 【2】÷平均重量			
	一次 解体	二次 解体	合計	一次 解体	二次 解体	合計	平均 重量 (kg)	一次 解体	二次 解体	合計
外装平均	84	141	225	42	71	113	4	10	18	28
内装平均	25	53	78	13	26	39	0.6	22	40	62

※外装はフロントバンパー1本、リアバンパー1本の回収時間平均値から計算

※内装はピラー1個、カウルサイドトリム1個、ドアスカッププレート1個、テールゲートライニング1個の回収時間平均値から計算

※J-FAR助成事業「自動車由来樹脂リサイクル可能性実証（2018年）」において計測した解体時間

出所：J-FAR 助成事業「自動車由来樹脂リサイクル可能性実証（2018年）」

<sup>1</sup> ※解体業者の作業費は、厚生労働省大臣官房統計情報部雇用・賃金福祉統計課「毎月勤労統計調査年報（全国調査:2018年2月確報）を参考に算出した（月間現金給与額・調査産業計265,434円/月÷月間実労働時間及び出勤日数・調査産業計139時間=1,909.6円/時間=0.5円/秒）

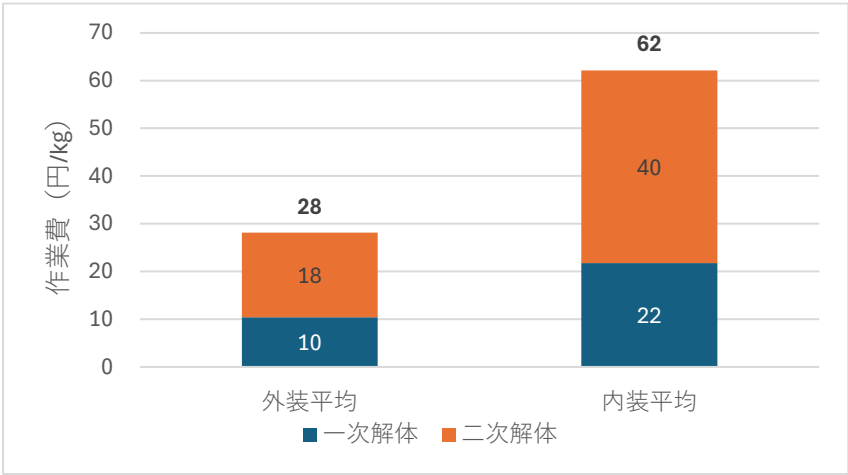


図 3-10. PP 部品回収の作業時間、費用目安

出所：J-FAR 助成事業「自動車由来樹脂リサイクル可能性実証（2018年）」

## (2)部品回収作業効率化一案

実証事業において部品回収の現場で得られた好取組みの事例を以下に示します。

### ① フォークリフトの巧みな活用

一次解体において、人手ではなくフォークリフトのツメおよび間隔を工夫しニブラの様に用いることで、樹脂部品取外しの一部を機械化することができます。人手を必要とするのは、部品の分別保管に限られ、高い作業速度が得られます。



図 3-11. フォークリフトの巧みな活用

### ② 車台の作業高さの工夫

内装部品の取外し作業はドアの限られた開口部から行われるため、車台の高さが作業性に与える影響は大きいです。リフターの導入、車台床面を周囲より高くするなどの工夫で作業性の向上が可能です。



図 3-12. 車台の作業高さの工夫

### ③ 回収部品の横持ち移動の工夫

資源回収において部品の移動は「部品取外し⇒（移動）⇒車外⇒（移動）⇒保管場所」となり、途中の仮置き（床置き、車内置き）が業効率の低下原因となります。

複数人の作業により、部品の仮置きなく保管ラックに移動することで作業効率が得られます。



図 3-13. 回収部品の横持ち移動の工夫

### ④ 車体ルーフ上の活用

取り外された部品を仮置きする場合、車台周辺の床動線が塞がれ作業効率の低下が発生する場合があります。

オペレーション人数や作業スペースが限られている場合、車体ルーフ上に仮置きすることで動線が塞がれることなく作業を行うことができます（資源回収を行う場合、車内に樹脂部品を戻さないため効果大）



図 3-14. 車体ルーフ上の活用

### ⑤ 車輪付きラックの活用

部品保管ラックに車輪を設けることで、車台/ラック間の横持ち距離を最小化し、仮置き（床置きなど）なく、作業効率の向上を図ることができます。

## ⑥ 工程の分割、複線化

中古部品と資源回収の工程を完全分離することで、中古部品品質への懸念なく、資源回収に集中することができ、作業効率が向上できます。

処理台数が多い場合、内装部品の資源回収工程がボトルネックになることを防ぐため、複線化し、全体のタクト低下なく作業が行えるように解体ラインを改組みすることも一案です。

### 3.3.2.回収部品引取業者

回収部品引取業者の各作業について、必要と想定される作業内容の一覧を表 3-10 に示します。各コンソーシアムの要件に基づき、作業内容は異なると想定されますが、参考として活用ください。

表 3-10.回収部品引取業者の想定作業一覧

作業項目	内容
事前準備	現場日報用意
輸送	解体業者への輸送連絡
	荷積み
	輸送
	荷下ろし
重量計測	重量計測場所への回収品移動
	重量計測
	荷姿ID毎の現場日報記入
	荷姿ID毎のJARSへの部品回収登録
品質確認	輸送物の品質確認（刻印等）
解体業者へのフィードバック	異物等の情報のフィードバック

### 3.3.3.原材料メーカー

原材料メーカーの各作業について、必要と想定される作業内容の一覧を表 3-11 に示します。各コンソーシアムの要件に基づき、作業内容は異なると想定されますが、参考として活用ください。

表 3-11.原材料メーカーの想定作業一覧

作業項目	内容
再生材製造	回収部品（樹脂粉碎品）から再生材を製造
報告	原材料の情報を管理会社の求めに応じて報告

### 3.3.4.管理会社

管理会社の各作業について、必要と想定される作業内容の一覧を表 3-12 に示します。各コンソーシアムの要件に基づき、作業内容は異なると想定されますが、参考として活用ください。

表 3-12.管理会社の想定作業一覧

作業項目	内容
コンソーシアム 形成 チームへの申請	コンソーシアム内の解体、回収、再生材製造の作業体制を構築する
	資源が確実に引き渡されるような管理・運搬体制を構築する
	コンソーシアム内の標準作業書や基準書を定める
	コンソーシアム内データモニタリングおよび監査体制を構築する
	コンソーシアム提案書を取りまとめASRチームに提案する
	コンソーシアムメンバーと契約を締結する
	ASRチームとインセンティブ契約に基づく2者間契約を締結する
運用	回収した資源と車台との関連付けができるよう帳簿等により管理する（させる）
	コンソーシアム契約に基づき、インセンティブ費用をコンソーシアムメンバーに適切に分配する（ASRチームがインセンティブ費用を管理会社に支払う場合）
	資源から製造した原材料に関する情報を指定する期間保存する
	求めに応じて資源から製造した原材料に関する情報をASRチームへ報告する

### 3.4.プラスチック資源回収事業に関わる設備導入について

使用済自動車から回収されるプラスチック部品は品質、資源価値を高めるためのみならず輸送効率向上のための破碎処理が行われます。

設備導入では処理目的に応じた破碎機の導入が重要です。

#### 3.4.1.破碎機の仕様

破碎機には高速型と低速型の二種類があり目的に応じたタイプの選択が可能です

##### (1)高速型

大量処理に適した破碎機であり異物混入に対して比較的許容性がある装置です。バンパーなど大きな部品が破碎できる装置は処理能力も大きく高価であるため、装置稼働率が重要となります。高速機の場合粗破碎を行ったのち粉碎機を用いて、目的の製品サイズに加工する二段階の設備で処理が行われます。

例) 粗破碎機+小型乾式粉碎機 (日本シーム社製 MS-1260+CS-48)  
処理 150 mmアンダー+15 mmアンダー 150 kg/hr. 本体価格 1,200 万円～

電力設備工事などが必要になるため、仕様・費用については自社設備状況を踏まえた検討が必要になります。また、騒音など環境に関する規制対応についても、地域行政に確認する必要があります。

##### (2)低速型

小規模な破碎能力を有する (最大 200 kg/時程度) 低速型はナットなど異物に対して許容性が低いため、鉄など硬質な異物の確実な前工程での除去が必要ですが、低騒音でコンパクトであるため小規模事業者に適した装置になります。1 台の装置内で粗破碎と粉碎を連続して行えるため、設置面積も少ない装置になります。ただし異物による破損時の修理費は高額になるので工程管理の徹底が求められます。また、騒音など環境に関する規制対応については地域行政に確認する必要があります。

### 3.4.2. 設備投資および破碎工程コスト試算

中小規模の事業者に適した小規模投資による破碎機導入の試算事例を表 3-13 に示します。試算結果から処理台数が増加することで設備稼働率が向上し、処理費が下がることを確認しています。

処理費に占める人件費の影響は大きく、作業効率の向上や省人化が重要なことが分かります。処理台数を増やすことで処理費の低減が図られるため、複数の小規模解体業者が連携し、破碎拠点を設けて集約し、破碎加工することも有効です。また、行政等で準備する補助金を活用することで設備導入時の費用を低減することも可能です。

表 3-13. 中小事業者向けに適した小規模投資による破碎機導入の試算事例

人件費・電気代・設備等を含む部品破碎の重量あたり費用（円/kg）

補助金	処理台数 (台/月)	高速		低速
		200(kg/h)	150(kg/h)	100(kg/h)
		篩下 # 20mm	篩下 # 15mm	篩下 # 12mm
なし	200	92	97	85
	400	53	58	57
	600	41	45	48
	800	34	38	43
	1000	30	35	40
50%	200	53	58	57
	400	34	39	43
	600	28	32	38
	800	24	29	36
	1000	22	27	35

試算条件	設備費	破碎工程のみについて試算、投入準備（異物除去等）含まず （前後）バンパー＋内装：15kg/台 設備費：破碎機＋付帯設備 電源1次含まず ※高速型は破碎時の防音対策が必要になる場合があります		
		1,400万円		1,000万円
	設備償却	5年均等		
	人件費	2,500円/h × 1人		
		12.5円/kg	16.7円/kg	25円/kg
	設備定格	25kw		15kw
	負荷	70%		
電力価格	40円/kw			

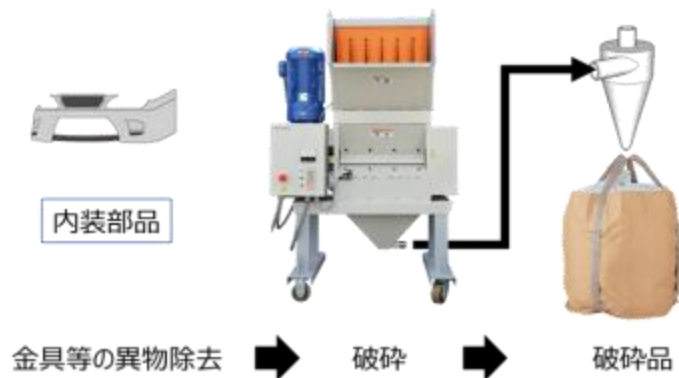


図 3-15.破碎工程例

### 3.4.3.品質保証

回収部品引取業者の受け入れ条件により、破碎されたプラスチックは異物等に関する品質管理が求められる場合があります。また、樹脂原材料メーカーとの品質管理条件についてはコンソーシアム内での取り決めが必要になります。

### 3.4.4.設置許可の確認と取得

破碎機は騒音などに関する基準を満たす必要があります。

また、有価物のみではなく、廃棄物も破碎の可能性もある場合も地域行政に確認が必要です。

### 3.4.5.補助金など

設備導入に関わる補助金の活用が可能な場合があります。

公益財団法人 廃棄物・3R 研究財団：自働車における再生材供給拡大に向けた産学官連携推進事業

■公募サイト <https://www.jwrf.or.jp/news/>

(最新情報は上記サイトをご確認ください。)

### 3.4.6.情報提供いただいた破砕機メーカー様

[日本シーム株式会社](https://www.nihon-cim.co.jp/) <https://www.nihon-cim.co.jp/>

[ホロン精工株式会社](https://www.holon-seiko.co.jp/) <https://www.holon-seiko.co.jp/>

## 4.コンソーシアム形成のための回収・原材料・管理会社候補

コンソーシアム形成のための回収・原材料・管理会社候補を示します。現状掲載確認中の企業が数社ございますので、確認完了、追加を行います。

なお各企業とコンソーシアム形成の相談を実施されたい場合、JAERA 事務局（連絡先：5.資源回収インセンティブ制度のための JAERA のサポート）までお問い合わせいただければ、各社に連絡を取らせて頂きます。

### 4.1.回収部品引取業者

回収部品引取業者候補を表 4-1 に示します。原材料メーカーが回収部品引取業者になる場合は、その会社が回収部品を再生材にする原材料メーカーになる場合に限定されます。

表 4-1.回収部品引取事業者候補

地域	事業者名	業態
北海道	株式会社マテック	破碎業者・原材料メーカー
東北	株式会社相田商会※	原材料メーカー
	株式会社青南商事	破碎業者
関東	株式会社ツルオカ	破碎業者
	石塚化学産業株式会社※	原材料メーカー
	リバー株式会社	破碎業者
中部	協和産業株式会社※	原材料メーカー
	株式会社エコネコル	破碎業者
	株式会社プランニック※	原材料メーカー
	株式会社篠原産業	破碎業者
	株式会社いその※	原材料メーカー
中国	永興物産株式会社※	原材料メーカー
	株式会社ヒラキン	破碎業者
九州	株式会社新生	破碎業者
	株式会社いその※	原材料メーカー
沖縄	拓南商事株式会社	破碎業者

※原材料メーカーが回収部品引取業者になる場合は、その会社が回収部品を再生材にする原材料メーカーになる場合に限定されます。

## 4.2.原材料メーカー

原材料メーカー候補企業を表 4-2 に示します。

表 4-2.原材料メーカー候補企業

地域	事業者名	業態
北海道	株式会社マテック	破碎業者・原材料メーカー
東北	株式会社相田商会	原材料メーカー
関東	石塚化学産業株式会社	原材料メーカー
	協和産業株式会社	原材料メーカー
中部	株式会社プランニック	原材料メーカー
	株式会社いその	原材料メーカー
	永興物産株式会社	原材料メーカー
	株式会社富士美化成	原材料メーカー
九州	株式会社いその	原材料メーカー
	新興産業株式会社	原材料メーカー

## 4.3.管理会社

管理会社候補企業を表 4-3 に示す。

表 4-3.管理会社候補企業

事業者名	業態
豊通マテリアル株式会社	商社

## 5.資源回収インセンティブ制度のための JAERA のサポート

本資料に関する資源回収インセンティブ制度関連のお問い合わせは以下の窓口にお願いします。

一般社団法人日本自動車リサイクル機構（JAERA）

〒105-0003

東京都港区西新橋 1-11-3 虎ノ門アサヒビル 3階


TEL：03-3519-5181 FAX：03-3597-5171

## 6.Q&A 集

自動車リサイクル促進センターの「自動車リサイクル資源回収インセンティブ制度特設サイト (<https://www.jarc.or.jp/shigenkaisyu/login/>)」をご確認ください。

## 7. トラブル事例集

表 7-1. トラブル事例集

相談者	トラブル事例	対応策
回収部品回収業者	<p>解体業者から、回収予定のない素材（異物付き）が送られてきました。産業廃棄物になってしまうのですが、どのように対応すればよいでしょうか？解体業者に返却すればよいですか。</p> <p>例：異物が多くついているドアの内張</p> 	<p>資源回収インセンティブ対象として輸送されてきた素材は、すでにインセンティブ料金が支払われることが確定したものです。そのため、解体業者に返送することができません。コンソーシアム内で処理について相談いただき、次回以降同様の問題が発生しないように解体業者に対する指示を管理会社が行ってください。</p>

## 8. 言葉の定義・索引

用語	解説
<b>本制度の関係者</b>	
ARTチーム	ASRリサイクル促進のために結成された自動車メーカーから成る2つのチームのうちの一つ。 正式名称：自動車破砕残さリサイクル促進チーム。
THチーム	ASRリサイクル促進のために結成された自動車メーカーから成る2つのチームのうちの一つ。 正式名称：豊通リサイクル株式会社ASR再資源化事業部。
解体業者	使用済自動車の解体を行う事業者。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。本制度では資源（部品）を回収する役割を担う。法第60条1項の許可を受けている事業者。 資源回収インセンティブ制度上では、解体業者＝部品回収業者である。
回収部品引取業者	本制度において、解体業者が回収した資源（部品）を引取り計量・選別・原材料メーカーへの運搬等を行う事業者。
原材料メーカー	資源回収した素材を国内において新しい製品の材料や原料の全部または一部として利用するもしくは、利用できる状態にする事業者。
破砕業者	解体自動車の破砕を行う事業者。破砕後に有用な資源（金属等）を回収する役割を担っている。 法第67条1項の許可を受けている事業者。
管理会社	資源回収のためのコンソーシアムにおいて、実効性があり資源が確実に引き渡されるような作業体制・運搬・管理体制を構築し、コンソーシアムの代表者又は責任会社として自動車製造業者等（ASRチーム）との調整を行う役割を担う。

用語	解説
<b>本制度のガイドライン等で用いられる用語</b>	
ASR	解体自動車を破砕し、金属その他の有用なものを分離し、これらを回収した後に残存するもの。(自動車破砕残さ、シュレッダーダスト)。
ASR再資源化施設	使用済自動車をリサイクル処理した後に残るASRを再資源化するための処理施設。
PP	ポリプロピレン (polypropylene) の略称。 様々な分野で広く汎用的に使われるプラスチックの材料の一つであり、軽量性及耐衝撃性に優れ、本制度の対象部品となるバンパーや内装材にも使用されている。
移動報告	引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者等が自動車リサイクル情報システムを通じて行う各車台、フロン類、エアバッグ類、ASRの引取報告および引渡報告のこと。
サーマルリサイクル	廃棄物を燃焼させる際に発生する熱エネルギーを回収して利用するリサイクル方法 (熱回収)。
ケミカルリサイクル	廃棄物を化学的に分解して、元の化学成分に戻し、新たな製品を作るリサイクル方法。
マテリアルリサイクル	再び新たな製品や部品の原料として再利用するリサイクルの方法。
コンソーシアム	使用済自動車に係る資源回収インセンティブ制度に関する業務を行う事業者の共同体。例えば、解体業者、破砕業者、原材料メーカー等から構成される。
再資源化	本制度においては、解体業者や破砕業者が樹脂やガラスといった資源を回収し、その一部を再生利用することができる状態にすること。
再生材	本制度においては、回収した樹脂やガラスが再資源化の工程を経て製品製造に使われる原材料 (再生原料) を意味する (PPならベレット、ガラスならカレット)。
資源回収インセンティブ制度	解体業者や破砕業者が処理の工程においてASRになる前に樹脂やガラスを回収し原材料メーカーに引き渡した場合、本来ASRになるであろう重量が減量されることから、その減量分に相当する再資源化費用 (ASRリサイクル料金) を原資として、資源を回収した事業者へ経済的インセンティブを付与する制度。
資源回収インセンティブ制度コンソーシアム提案書	資源回収インセンティブ制度参画の申し込みに際し、ASRチーム (ART/THチーム) へ提出する審査書類。
資源回収インセンティブ制度対象外車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小規模メーカー車両 (年間製造台数1万台未満)</li> <li>・輸入車両</li> <li>・義務者不存在車 (メーカーが廃業、輸入代理店が撤退等の車両)</li> </ul>
資源回収インセンティブ料金	再資源化費用 (ASRリサイクル料金) を原資として、ASRになる前に樹脂やガラス等の資源を回収した事業者へ経済的インセンティブを付与する料金。

用語	解説
<b>本制度のガイドライン等で用いられる用語</b>	
自動車リサイクルシステム	自動車リサイクル法に基づいて運用される、使用済自動車のリサイクルの流れを登録・管理するための情報システム（JARS）。 自動車リサイクル制度では、自動車リサイクルシステムにより、使用済自動車の引取からASRの再資源化までの一連のリサイクル過程を記録し、適切に管理を行う。また、本制度に係る情報もこの情報システムで管理を行う。
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の通称。
使用済自動車	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）（ELV）。
荷姿ID	本制度を管理する自動車リサイクルシステムにおいて、複数の車台から回収した部品や素材を原材料メーカー等に引渡す際の荷姿に付与される固有のID。 このIDにより、荷姿に含まれる部品や素材の車台情報等を識別することができる。
歩留まり	投入された原料や素材に対して、実際に得られた生産数量の割合。本制度においては、回収した資源重量のうち、再生材の原材料として活用できる資源重量の割合。
フレコン	大型の袋状容器（フレキシブルコンテナバッグ）で、土砂、廃棄物、穀物、粉体やペレット状の資材などを運搬・保管するために使用されるもの。
ペレット	粒状の形をした合成樹脂（プラスチック）で、フィルムや成形品の原料となるもの。
みなし重量	使用済自動車等より回収した樹脂・ガラス等の資源ごとに設定された、回収が見込まれる仮の重量（素材回収基準重量）。本制度の施行後、部品回収業者ごとに実際に計量された重量（JARSへの入力値）をもとに、ASRチームが適時見直しを行う。
みなし重量テーブル	みなし重量が登録されたテーブル。このテーブルを用いて、ASR基準重量の補正とインセンティブ額が算出される。
リサイクル料金	自動車ユーザーが負担する使用済自動車の「フロン類」「エアバッグ類」「ASR」の適正処理に要する料金。

9.現場作業用シート一覧

9.1.解体業者現場日報（一覧表タイプ）

チーム	車台番号	回収部品		
		フロントバンパー	リアバンパー	内装部品
－	例) BBB-987654321	○	○	○
ART				
TH				

※ART=いすゞ、スズキ、日産、マツダ、三菱、三菱ふそう、SUBARU、UDトラック  
 ジャガー・ランドローバー・ジャパン、ボルボ・カー・ジャパン、メルセデス・ベンツ日本  
 ※TH=ダイハツ、トヨタ、日野、ホンダ、BMW、フォルクスワーゲングループジャパン  
 Stellantisジャパン  
 ※バス、トラックについては検討中



9.3.解体業者管理チェックシート

解体業者としての実施内容				
実施内容	確認項目	検証基準		検証方法
		チェック	チェック	
作業の流れ		全体的な作業内容、作業場所の再確認		
車両の選定		・今回対象とした車両はどのような風を選んだか？（確認する中で、入庫順にはならなかったことを確認したい）		作業員の現場ヒアリング
部品回収	部品の回収	コンソーシアムで決定した部品を回収しているかどうか		回収部品の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
	刻印確認	・指定のPPへの刻印を確認しているか否か ・どのタイミングで確認したか？		回収部品の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
	異物除去	・異物除去をしましたか？ どのような異物がありましたか？ ・異物除去度合いが回収拠点の要求水準を満たしているか否か（フレコンの中を見れない場合は、回収拠点で確認する）		回収部品の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
日報記入	フォーマット	・日報が必要項目（車台番号、車台引き取り日、回収部品目、置き場）を満たした内容かどうか ・（インセンティブ制度の実施を見据え）決定した日報のフォーマットは入力しやすかったか		日報の確認 現場作業員へのヒアリング
	記入	・間違いなく記入できるように1台1台作業員が記入しているか（まとめて記入となってしまうか）		日報の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
	情報共有（事務員への日報共有）	適切なタイミングで、日報が事務員さんのもとに行く体制になっているかどうか		現場作業員へのヒアリング 事務員へのヒアリング
JARSへの回収部品入力	入力	・日報が事務員に到着した段階で、適宜入力可能な体制となっているか		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
	チェック体制	・現場入力の日報に基づき、JARSに間違いなく入力ができるか（入力者、確認者の2人のチェック体制が構築）		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
保管	置場管理のルール	・作業中に回収した部品はどうしているのか？（足元に直置き？箱に入れるのか？ ・その置き場にある部品の車台番号を把握することは可能か？（出来ない場合）何台分か把握可能か？ ・バンパー・内装別に保管品とJARS登録品を合致可能な置き場管理となっているか（車台引取日間に部品を外装、内装別で保管、置き場は何か所必要となるか確認）		現場確認 現場作業員へのヒアリング
	保管姿・容器	・異物が混入しない保管姿か。決定した保管容器は回収部品を入れるのに十分な容積・強度であるか（あふれたり、無理やり入れている状況でないか） ・実際に作業して入れにくい等あるか？ ・量が増えても同じ保管方法にするか？		現場確認 現場作業員へのヒアリング
	保管期間	・部品の保管期間は適切か、保管場所は最大どの程度保管できるか（何台分の内装、外装を保管可能か）		現場確認 現場作業員へのヒアリング
JARSでの輸送荷姿ID発行	輸送決定	・輸送手配は誰がどのようなタイミング・判断で実施するのか（保管エリアがいっぱいになったら？何か基準がある？）		現場作業員へのヒアリング
	荷姿IDと車台番号の紐づけ（置き場管理）	・バンパー・内装別に保管品と荷姿ID発行品が合致可能な置き場管理となっているか？ ・車台引取日間に部品を外装、内装別で保管可能？この場合置き場は何か所必要となるか確認		現場確認 現場作業員へのヒアリング
	チェック体制	・荷姿IDの発行の際に、保管品と荷姿IDの発行品が間違いなく登録できる体制にあるか（入力者、確認者の2人のチェック体制が構築） ・このチェック体制が現実的か？自社システムなど、解体業者さんが持つ案をヒアリング		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
輸送	荷姿	・内装、外装別に異物が混入しない荷姿か		積み込み時の目視確認
	安全性	・輸送品が落下する恐れがないか		積み込み時の目視確認

9.4.回収部品引取業者管理チェックシート

回収部品引取業者としての実施内容					
実施内容	確認項目	検証基準		検証方法	
		チェック		チェック	
荷下ろし	発生費用 ※インセンティブの管理項目ではない		誰が荷下ろしするのか		
			どのように実施するのか、クレーン等必要なものはあるか？		
			荷下ろし時間想定		
輸送品確認	回収拠点の要求水準を満たした回収部品か		自動車以外、又は自動車でもPP以外の異物が入っていないか		現場確認 回収拠点作業員へのヒアリング
			仮に明らかな異物が入っていた場合、出元への確認を行える体制か		作業員へのヒアリング
重量確認	測定タイミング		荷受け時にすぐに解体業者別にバンパー・内装別に重量計測を行えたか		現場確認 回収拠点作業員へのヒアリング
	使用器具		使用した計測器具は適切だったか、計量情報の保管が適切に行えるか 計量の重量情報の保管（5年保管？）、特定計量器の認定を受け、2年に1回の定期検査、重量データが保存又は印字できる機器か		現場確認 回収拠点作業員へのヒアリング
日報記入	フォーマット		日報が必要項目（荷姿ID、計測重量）を満たした内容かどうか		日報の確認
			（インセンティブ制度の実施を見据え）決定した日報のフォーマットは入力しやすかったか		現場作業員へのヒアリング
	記入		間違いなく記入できるように1荷姿ID毎に重量を計測し、即座に入力しているか（まとめて記入となってしまうでしょうか）		日報の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
		情報共有（事務員への日報共有）		適切なタイミングで、日報が事務員さんのもとに行く体制になっているかどうか	
JARSへの計測重量入力	入力		日報が事務員に到着した段階で、適宜入力可能な体制となっているか		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
	チェック体制		現場入力の日報に基づき、JARSに間違いなく入力ができているか（入力者、確認者の2人のチェック体制が構築）		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング