

### 第三章 自動車リサイクル法施行の現状

#### 3-1 はじめに

2005年1月1日に施行され、不法投棄の防止や最終処分場の逼迫状況を軽減させることなどの目的で作られた自動車リサイクル法だが、同法施行の効果と現状を調査した内容をこの章で述べる。

#### 3-2 目的

自動車リサイクル法の目的に掲げた、

- ・産業廃棄物の最終処分場の残余年数の減少
- ・使用済自動車の不法投棄・野積みの懸念

などの、主に環境面の分野から見た現状を知ることにより、法律の目標としたことが達成されているのか、それがどの程度達成されているのか、割合を明らかにする。

また、自動車リサイクル法の中で、使用済自動車の預託の状況や、リサイクル料金の預託状況を明確にする。法律の施行前までに懸念されていた不法輸出についても、調査する。

#### 3-3 調査方法

上記の現状を調査するために、不法投棄の現状については、環境省の情報により、使用済自動車の不法投棄の現状を調査する。対象範囲としては、全国とし、対象年度は2003年3月から2005年3月までの2年間とし、自動車リサイクル法の効果を明確にする。

また、産業廃棄物の最終処分場の残存容量について、表2-1と表2-2に示しているように、データは環境省の最終処分場残存容量の最新データが2004年度までの統計しかなかった。

目的は法律施行前後でどのような変化があるのか明らかにするため、最終処分場の逼迫の懸念とされている、自動車のシュレッダーダストのリサイクル率がどの程度向上しているのか調査する。このことによって、シュレッダーダストの埋立が減少することにより、最終処分場の残存容量の負担を軽減させるという項目と結びつくと考えられる。

#### 3-4 結果及び考察

##### 3-4-1 自動車リサイクルシステムの運用状況

###### 3-4-1-1 預託状況

自動車リサイクル法が施行され、使用済自動車を適正処理させるために車一台一台にリサイクル料金をかけるように義務付けた。そのリサイクル料金について、現状としてどれほどの車に預託されているのか、また、約2年という期間で全自動車にリサイクル料金がかけられることになっているが、その達成率はどのくらいなのか、調査する。表3-1に自動車リサイクル法におけるリサイクル料金の預託台数を示す。また、表3-2に自動車リサイクル法におけるリサイクル料金の預託金額を示す。

表 3-1 自動車リサイクル法におけるリサイクル料金の預託台数<sup>1)</sup>

預託種別	預託台数 (単位 台)				
	05年度	2006年4～6月	2006年7～9月	2006年10～12月	法施行後累計
新車登録時	5,884,572	1,349,781	1,435,952	1,309,714	11,594,812
車検時	31,062,252	6,129,567	6,050,777	5,963,742	57,061,175
引取時	2,570,163	661,824	546,109	493,712	4,728,397
合計	39,516,987	8,141,172	8,032,838	7,767,168	73,384,384

表 3-2 自動車リサイクル法におけるリサイクル料金の預託金額<sup>2)</sup>

預託種別	預託金額 (単位 億円)				
	05年度	2006年4～6月	2006年7～9月	2006年10～12月	法施行後累計
新車登録時	645	148	159	145	1,272
車検時	2,910	595	602	591	5,432
引取時	200	50	41	36	365
合計	3,755	793	802	772	7,069

表 3-1 に示したとおり、2006 年 12 月末時点でのリサイクル料金の預託台数は 73,384,384 台である。一方、2006 年 10 月末現時点での自動車リサイクル法対象自動車数は 75,250,555 台<sup>3)</sup>であることから、およそ自動車保有台数の 97.5% にリサイクル料金が預託済みということになっている\* )。

自動車保有台数が 12 月末までのデータではないため、多少正式な値ではないが、自動車保有台数はほとんど変化がないことから、97.5% の値が求められる。

97.5% の自動車にリサイクル料金がかけられているということは一見達成されつつあるが、残り 2.5% の値を求めた結果、 $2.5\% \times 75,250,555$  (台) = 1,881,264 (台) となり、約 188 万台の車がリサイクル料金未預託という計算になる。法律施行後 2 年間でこの値が求められた。1 年間に換算すると、90 万台になるため、決して無視できる数字ではない。このように考えたため、この 188 万台について、次のような検討を行った。

- ① まず、188 万台については一時抹消中の車にあてはまると考えたが、聞き取り<sup>A)</sup>により、自動車保有台数の中には一時抹消中の車は除いているため、この考察は不適ということがわかった。
- ② 次に、リサイクル料金を預託するときは、新車は購入時、それ以外の車は 2 年おきの車検時に支払うが、新車を購入したときが 2004 年 1 月～12 月であった場合は、新車の車検が 3 年後のため、リサイクル料金支払いまで 3 年の猶予がある (2007 年 1 月～12 月)。これにより 188 万台の差が出ているのではないかと考えた。
- ③ そこで、2004 年 1 月～12 月でリサイクル料金未預託の対象となっている台数について調査を行ったところ、2004 年の新車販売台数が約 585 万台<sup>4)</sup>であった。つまり、リサイクル料金預託台数が少ないという問題は解消された。尚、188 万台と 585 万台の差については、リサイクル料金預託済みの車が中古車市場などに保管されている、一時抹消中となっているケースが当てはまるのではないかと考えられる。

リサイクル料金に関して言えば、きちんと各自動車に預託されているということがこのデータで明らかになった。しかし、リサイクル料金を支払っているのが必ずしも最終ユーザーではないため、問題が浮上していると考えられる。(4-4-1-3, 図 4-16 参照)

また、表 3-2 に示した預託金額の内訳は上記の通りとなっており、預託されたりサイクル料金の運用が行われ、全体の 78% が国債購入に充てられ、それ以外は政府保証債・地方債等の購入に充てられている。

### 3-4-1-2 工程引取状況

自動車リサイクル法では、図 2-1 の自動車リサイクル法の概念図に示しているように、関係事業者の役割を明確にし、各事業者に引取・引渡報告を義務付けた。使用済自動車の流れの中で、各工程の報告がきちんとして行われているかを確認する必要がある。

表 3-3 に工程種別引取実施状況を示す。

表 3-3 自動車リサイクル法における工程種別取引実施状況<sup>5)</sup>

工程種別	預託台数 (単位 台)				
	05年度	2006年4～6月	2006年7～9月	2006年10～12月	法施行後累計
引取工程	3,048,539	931,962	855,125	862,786	5,698,412
フロン類回収工程	2,419,473	697,016	622,625	621,218	4,360,332
解体工程	3,167,138	994,864	897,555	901,223	5,960,780
破砕工程	4,823,812	1,572,847	1,409,405	1,393,401	9,199,465

工程取引において、電子マニフェストによる実施状況を調査することにより、イメージとしては一台の車を、流れ作業のように報告し、最終的に解体された車は届出をすることにより、永久抹消となる。表 3-3 のように、各工程で預託台数にかなりの違いが表れている原因は何か、次の 3-4-1-2-1 にその詳細を記す。

#### 3-4-1-2-1 工程別取引の数値の詳細

表 3-3 の工程種別引取実施状況の数値の違いがあることに関して聞き取りを行ったところ<sup>6)</sup>、以下の回答を得ることができた。

1. 解体工程の中でも一つの業者のみではないということ。特に破砕工程では、破砕前処理のみを行う業者や、シュレッダーをする業者など、一つの工程で複数の業者が関連していることにより、統計的に数値の違いが出てくる。
2. フロン類回収工程は、フロンを搭載していない車に関して引取工程からそのまま解体工程へと流れるため、数値的に少なくなっている。最近市場に出た車にはほとんどエアバックが搭載されているが、数年前の車にはエアバックが搭載されていないものが多いために、これほどの数値の違いが出てきている。
3. それぞれの工程別に猶予期間が設けられているため、若干の統計のズレが生じてくる可能性がある。

電子マニフェスト制度は、使用済自動車の不法投棄などの不適正処理を未然防止することを主目的として設けられた制度であるため、確認通知・遅延報告までの期間をあまりにも長期間に設定することではその意味が薄れるが、極端に短い期間を設定することは現実的ではないため、実態を踏まえ具体的な期間について以下のようになっている。

例：各工程別確認通知までの猶予期間<sup>6)</sup>

引取工程：30日

フロン類回収工程：20日（使用済自動車のみ）

解体工程：120日

破碎工程：30日

各工程引取状況において、3-4-1-1 や 3-4-1-2 のような調査をすることにより、電子マニフェストの実施状況の明確化と意味合いの理解がしやすくなる。

しかし、電子マニフェストの入力においては、不透明な部分もある。実際に使用済自動車をきちんと処理していないにもかかわらず、入力だけこなし、そのまま次の工程へと流す場合である。このような問題が実際にあるという報告も聞いている<sup>7)</sup>。もちろんこのようなことは処理法違反となり罰則を与えられるが、一連の作業の中の密な関係ならば、問題を発見しにくい状況である。現段階では、このような問題に対して把握が完全にできているわけではないため、いかに抜け穴を防止するかの解決策を導くことが今後の重要課題である。

### 3-4-2 環境面から見た現状

この項目では、自動車リサイクル法の問題として挙げられていた「使用済自動車の不法投棄・野積み」の懸念について、この問題の現状がどのようになっているのか、調査する。

自動車リサイクル法は不法投棄を軽減させることを目的の一つとして掲げられたが現状はどうか調査することにより、自動車リサイクル法の目的としたことが達成されているのか確かめることができる。以下表3-4に2003年3月の不適正保管、不法投棄の使用済自動車台数を、表3-5に2004年9月の不適正保管、不法投棄の使用済自動車台数を、表3-6に2005年3月の不適正保管、不法投棄の使用済自動車台数を記す。

#### 3-4-2-1 不正保管・不法投棄数の変化割合<sup>7)</sup>

表3-4 不適正保管、不法投棄の使用済自動車台数（2003年3月）

2003年3月時点	不正保管	不法投棄	計
全国	122,799	46,027	168,806
うち離島分	7,113	13,069	20,603
廃棄物処理法違反のおそれ			170,000
		合計	359,409

表3-5 不適正保管、不法投棄の使用済自動車台数（2004年9月）

2004年9月時点	不正保管	不法投棄	計
全国	195,860	22,299	218,159
うち離島分	13,503	3,204	16,707
		合計	234,866

表 3-6 不適正保管,不法投棄の使用済自動車台数 (2005年3月)

2005年3月時点	不正保管	不法投棄	計
全国	122,599	17,837	140,436
うち離島分	9,640	4,317	14,013
	合計		154,449

また,表 3-4,表 3-5,表 3-6 の値を自動車リサイクル法施行時期と比較する.図 3-1 に不適正保管・不法投棄の台数の変化を示す.

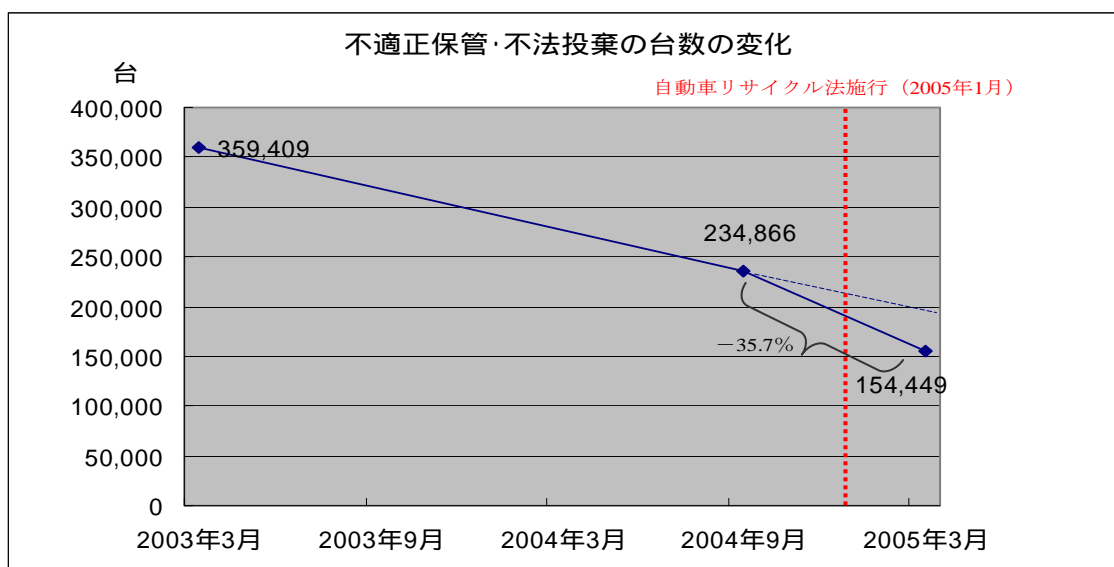


図 3-1 不適正保管・不法投棄の台数の変化

自動車リサイクル法施行前後での不法投棄の増減割合を調査した.表 3-4,表 3-5,表 3-6 に示すとおり,調査時期が3月と9月であり,単純な比較はできないが,不適正保管・不法投棄の量がかなり減少していることがわかる.具体的な数値を割り出し,現状を把握することができた.特に表 3-5 の 2004 年 9 月の調査から表 3-6 の 2005 年 3 月の調査に至っては,全国台数の減少率はマイナス 35.7%となり,自動車リサイクル法によって,車の監視をきちんと行ったことによる効果が見られている.図 3-1 でも 2004 年 9 月からの減少の度合いがわかる.

自動車一台一台にきちんとした監視を設け,適正処理させるために施行された自動車リサイクル法だが,本来の目的として掲げられた「不法投棄が多発したことによる社会問題」は解消される傾向にあることがわかった.このように現状の不法投棄を算出し,どれほどの効果が得られたのかを把握することにより,よりこの法律の意義が増してくると考えられる.

しかし,逆を言えば 2005 年 3 月時点で,不適正保管・不法投棄の台数が 15 万台以上あるということは,まだまだ手放しでは喜べない状況である.さらなる徹底した監視と使用済自動車の動向を確認していくことが重要となってくる.

### 3-4-2-2 自動車リサイクル率の現状

次に自動車リサイクル率について述べる。

使用済自動車全体のリサイクル率はすでにマテリアルリサイクルで 80%程度まで達成している状況である。埋立最終処分場の極小化に伴い、さらなるリサイクル率向上のために自動車リサイクル法の規定に基づいて自動車製造業者等が達成すべき基準を設定した。

また、自動車の設計上の工夫によるリサイクル容易な自動車の開発や、円滑なリサイクルのため、自動車の構造・部材に関する情報を提供することを義務付けた<sup>8)</sup>。

そこで、自動車製造業者の現状として自動車リサイクル法の施行により、どの程度のリサイクル率が達成されつつあるのか、また、法律施行前後でリサイクル率の変化があったのか調査していくこととする。

聞き取りにより<sup>9)</sup>、自動車リサイクル法が施行されてから自動車リサイクル率が向上したのかどうかを調査した。その結果、2005年1月1日の法律施行時点で、既に自動車のシュレッダーダストやエアバック、フロン類は回収しやすいように製造されていたことがわかった。

そして自動車リサイクルについてこのような自動車リサイクル率向上に関する取り組みを行ってきたきっかけとしては、自動車リサイクル法が制定された時期（2002年7月）頃から、目標を明らかにし、取り組みを行ってきたということもわかった。

また、自動車製造業者の立場から最終処分場の逼迫を軽減させるために現在の自動車のリサイクル率について調査したところ、80%程度のリサイクル率を満たした車が多い中、現在ではリサイクル率 95%の車も登場している。

つまり、現在の自動車リサイクル率は自動車リサイクル法のもと、環境に配慮した車自身のリサイクル率の向上だけでなく、取り組みを行う現場の製造業者の意識の向上も促しているということがわかる。

#### 3-4-2-2-1 ASR リサイクル率の現状

自動車は廃車となってもさまざまな有価物が含まれている。このため、いろいろなリサイクルが行われているが、中にはリサイクルしにくいもの、新たな環境課題がもちあがった部品などがあり、それらに対応するためにできたのが自動車リサイクル法である。使用済自動車が、いろいろな形でリサイクルされ、あとに残った 20~25%がいわゆるシュレッダーダスト（=ASR）であり、年間約 70 万 t<sup>9)</sup> が発生、そのほぼ全量を埋め立てに頼ってきた。しかし、埋立処分場の受容量は逼迫状態にあることから、ASR の量を最小化するとともにリサイクル率を高める必要性が出てきた。つまり、20~25%のシュレッダーダストの行方が重要視されているわけである。以下表 3-7 に各自動車メーカー別の 2005 年度の ASR（シュレッダーダスト）のリサイクル率、重量、引取り台数状況を示す。

表 3-7 各自動車メーカー別 2005 年度の ASR (シュレッダーダスト) のリサイクル率,重量,引取り台数状況<sup>※</sup>

自動車メーカー	ASRリサイクル率 (%)	ASR(万t)	引取り台数(万台)
トヨタ	57.0	16.2	80.6
日産	67.9	10.7	53.1
ホンダ	59.6	3.9	26.2
マツダ	63.0	2.6	16.8
富士重工業(スバル)	70.0	2.1	14.8
スズキ	65.2	2.4	22.0
ダイハツ	56.0	2.0	19.3
三菱	64.2	4.3	26.1

2005 年度 (2005 年 4 月 1 日～2006 年 3 月 31 日) の各メーカー別使用済自動車の引取り台数と ASR (シュレッダーダスト) のリサイクル率についての集計結果が揃い,表 3-7 のような結果となった。

シュレッダーダストについては金属等の資源を回収した後の最終残渣であるため,マテリアルリサイクルが本来的に容易ではなく,最終処分場の極小化を図り廃棄物処分場の逼迫の問題等の解消を資するためには,サーマルリサイクルを相当程度位置づけることが必要不可欠なため,リサイクル率が重要視される部分である。

ASR リサイクル率の計算方法について表 3-8 に示す。

表 3-8 ASR リサイクル率の計算方法<sup>10)</sup>

$$\text{ASRリサイクル率} = \frac{\text{ASR投入施設活用率を満たす施設への投入ASR重量} - \text{当該施設から排出される残さ重量} + \text{電炉等投入した廃車ガラのASR相当量} - \text{電炉等から排出される残さ重量}}{\text{自動車製造業者等が引取ったASR重量} + \text{電炉等投入した廃車ガラのASR相当量}}$$

自動車リサイクル法において ASR リサイクル率が満たすべき水準が掲げられており,2005 年度以降は 30%以上,2010 年度以降は 50%以上,2015 年度以降は 70%以上の目標を設定している<sup>11)</sup>。つまり,自動車の全メーカーは 2006 年時点でこの基準をクリアしていることが明らかとなった。

また,表 2-2 に示しているように,最終処分場の残存容量が 2004 年時点で 1 億 8418 万 m<sup>3</sup>,最終処分量が年間全国で 3000 万 t であることから,年間約 70 万 t の ASR が排出され埋立しかされない ASR がリサイクル率向上によって,現在約 60%程度の ASR リサイクル率が達成されていることから,年間約 40 万 t の埋立がなくなる計算となる。

自動車リサイクル法で目標に掲げられたリサイクル率の向上や,ASR リサイクル率の向上により,最終処分場の逼迫の問題は少なからず良い影響を及ぼしているということがわかった。

### 3-5 まとめ

本章では、自動車リサイクル法が施行され、具体的な変化を、自動車リサイクル法において掲げられた目標を元に調査した。

まず、自動車リサイクル法が施行され、各関係事業者に電子マニフェストにより車一台ずつに監視ということで引取り・引渡し報告を義務付け、そのシステムがうまく機能しているのか調査した。

リサイクル料金の預託台数を調査したところ、2005年度と2006年度の4月から12月のデータをもとに、調査した。リサイクル料金の預託台数においては、新車以外の車検は2年周期であるため、およそ丸2年でほとんどの車にリサイクル料金がかけられる計算になる。

結果として約97.5%の車にリサイクル料金がかけられる計算となった。残り2.5%の車に自動車リサイクル料金がかけられていない理由として考えられることは、2004年12月以前に新車を購入したケースである。そのときに新車を購入したのであれば、第一回目の車検まで3年間の猶予があるため、対象車の2.5%の車に自動車リサイクル料金が未預託であると考えられる。つまり、自動車リサイクル料金の預託状況に関して言えば、ほぼきちんと機能していることが言える。しかし、預託状況が機能していても、リサイクル料金を支払っているのが、必ずしも最終ユーザーではないため、問題が浮上していると考えられる。詳細は4章4-4-1-3で説明する。

次に、関係事業者の引取・引渡し報告を義務付けたことから、その工程種別取引について現状を調査した。引取報告件数は表3-3に示している通り約305万台である。引取りにおいて自動車リサイクル法が施行される以前では約400万台の廃車が排出されていたことから、使用済自動車の引取りがかなりの減少を招いていることがわかる。この減少原因についてさらに調査していく必要がある。

自動車リサイクル法において掲げられた目標の中、不法投棄件数について調査したところ、かなりの減少を導く結果を生み出している。それだけでなくデータが掲載された2003年3月から2004年9月の減少量よりも、2004年9月から2005年3月の減少量が、かなり割合が高いことがわかった。よって、自動車リサイクル法が目標として掲げた不法投棄の問題については、少なからず解消されているということがわかった。

また、最終処分場の逼迫による懸念もあったために、自動車リサイクル法の中でシュレッダーダストの軽減や適正処理を促した。シュレッダーダストの軽減が達成されている数値の参考資料として、自動車リサイクル率を用いたが、ここでも基準を大幅に超えるリサイクル率が達成されているため、自動車リサイクル法施行の裏づけとなった、最終処分場の逼迫の軽減が少なからず達成されつつあるとの見方ができる。

これらのことから、さまざまな目標や環境配慮をするために掲げられた法律だが、数値上の情報と、目標の達成状況からきちんと機能しているということがいえると考えられる。



しかし、上記に述べたリサイクル料金がきちんと納められている背景には、内部の違法な取引によるものや、リサイクル料金を納めるべきユーザーが納めず、別のところからお金が発生しているケース、リサイクル料金を負担しないように別の流れでお金を納めない方法など、トラブルが相次いでいる現状がある。

また、引取報告や引渡報告の際に現状では電子マニフェスト上の確認しかできないため、その内容に虚偽の報告があっても簡単に見つけられることが出来ない状況である。

これらのことから、実際に内部はどのような状況になっているのか、また、現場での聞き取りから、外からは知ることのない現状を次章で明らかにしていく。

#### 【参考文献】

- 1) 2) 自動車リサイクル促進センター：自動車リサイクルシステムの06年度第2四半期運用状況について：データ  
<<http://www.jarc.or.jp/topics/news/061011.html>>,2006-10-11
- 3) 財団法人自動車検査登録協力会：自動車保有台数データ  
<<http://www.aira.or.jp/number/pdf/01.pdf>>,2007-1-6  
2006年10月末時点での、自動車保有台数79,332,649台より、自動車リサイクル法対象外車となる、被けん引車・二輪車・大型特殊自動車・小型特殊自動車を抜いた数値である。
- \* 現時点での「保有台数」と過去から総統計を算出している「リサイクル預託台数」は正確な比較はできないが、ある程度おおよその数値を算出するために用いている。
- 4) 社団法人日本自動車販売協会連合会：統合車（登録車＋軽自動車）2004年度新車販売台数：データ,<<http://www.jada.or.jp/contents/data/type/index00.php>>,2007-2-8
- 5) 自動車リサイクル促進センター：自動車リサイクルシステムの06年度第3四半期運用状況について：データ  
<<http://www.jarc.or.jp/topics/news/061011.html>>,2007-1-20
- 6) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料-  
経済産業省, 環境省 p79 確認通知・遅延報告までの期間 2006-4-25
- 7) 環境省・リサイクル対策部・リサイクル推進室：データ  
<<http://www.env.go.jp/council/03haiki/y035-08/mat10.pdf>>,2006-10-12  
表3-5,表3-6における数値は表3-4での廃棄物処理法違反のおそれがある数値を含めた数値となっている。
- 8) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料- 2006-10-4  
経済産業省, 環境省 p89 シュレッダーダスト・エアバック類の再資源化の基準
- 9) 社団法人日本鉄リサイクル工業会：データ  
<<http://www.jisri.or.jp/news/h15news/news-03052756.html>>,2006-11-11

- ※ 自動車メーカー別 ASR リサイクル率, 再資源化等の実績 2006-12-7
- ・ トヨタ自動車株式会社, 再資源化等の状況, データ ;  
<[http://www.toyota.co.jp/jp/environment/recycle/law/recycle\\_fee/recycling.html](http://www.toyota.co.jp/jp/environment/recycle/law/recycle_fee/recycling.html)>
  - ・ 日産自動車株式会社, 再資源化等の状況, データ ;  
<[http://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/A\\_RECYCLE/R\\_FEE/SAISHIGEN/](http://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/A_RECYCLE/R_FEE/SAISHIGEN/)>
  - ・ 本田技研工業株式会社, 再資源化等の状況, データ ;  
<[http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle05\\_2005.html](http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle05_2005.html)>
  - ・ マツダ株式会社, 再資源化等の状況, データ ;  
<<http://www.mazda.co.jp/corporate/csr/environment/recycling/12-01-02-06.html>>
  - ・ 富士重工株式会社 (スバル自動車), 再資源化等の状況, データ ;  
<<http://www.fhi.co.jp/recycle/used.html>>
  - ・ スズキ株式会社, 再資源化等の状況, データ ;  
<[http://www.suzuki.co.jp/cpd/koho\\_j/kankyo/index.html](http://www.suzuki.co.jp/cpd/koho_j/kankyo/index.html)>
  - ・ ダイハツ工業株式会社, 再資源化等の状況, データ ;  
<<http://www.daihatsu.co.jp/info/recycle/index.htm>>
  - ・ 三菱自動車工業, 再資源化等の状況, データ ;  
<[http://www.mitsubishi-motors.co.jp/social/environment/recycle\\_report/j/index.html](http://www.mitsubishi-motors.co.jp/social/environment/recycle_report/j/index.html)>
- 10) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料- 2006-10-4  
経済産業省, 環境省 p89 シュレッダーダスト・エアバック類の再資源化の基準
- 11) 自動車リサイクル法の本格施行に向けて-関係事業者御説明資料- 2006-10-4  
経済産業省, 環境省 p90 ASR リサイクル率が満たすべき水準

【脚注】

- A) 財団法人 自動車検査登録協力会 自動車統計課, A氏, 2007-1-23, 私信
- B) 自動車リサイクル法促進センター, コンタクトセンター, B氏, 2006-11-19, 私信
- C) 京都府 解体処理業者 C, 2005-11-22, 私信
- D) 自動車メーカーD社のE氏, 2006-9-18, 私信