

平成 17 年度厚生労働省委託業務

---

---

平成 17 年度

サービス分野人材育成プロジェクト業務報告書

「人材マップ・人材育成計画」

— 自動車リサイクル業 —

---

---

平成 18 年 3 月

株式会社 NTT データ経営研究所



---

## 目次

1.	調査研究の概要	1
1.1.	調査研究の背景と目的	1
(1)	調査研究の背景	1
(2)	調査研究の目的	1
1.2.	調査研究の課題と実施方法	2
(1)	調査研究の課題	2
(2)	調査研究の実施方法	3
2.	自動車リサイクル業の概要	4
2.1.	産業の定義と特徴	4
(1)	定義	4
(2)	関連する法令	4
(3)	沿革	5
2.2.	産業と労働市場の動向	6
(1)	産業の動向	6
(2)	労働市場の動向	8
(3)	中長期の見通し	8
3.	自動車リサイクル業における主な職種	9
3.1.	業務の概要	9
(1)	顧客とサービス	9
(2)	ビジネスマップ	10
3.2.	主な職種	12
(1)	主な職種	12
(2)	労働市場の現況	13
(3)	将来の見通し	15
4.	リサイクル作業員の詳細	16
4.1.	人材のあり方	16
(1)	職務内容	16
(2)	人材の要件	19
(3)	人材の区分	20
(4)	労働市場の特徴	21
(5)	将来の見通し	21
4.2.	人材育成のあり方	22
(1)	入職及びキャリアアップ	22
(2)	人材育成	23

---

---

(3)	人材の区分別の状況.....	24
(4)	今後の課題と展望.....	25
5.	フロントマンの詳細.....	26
5.1.	人材のあり方.....	26
(1)	職務内容.....	26
(2)	人材の要件.....	27
(3)	人材の区分.....	28
(4)	労働市場の特徴.....	29
(5)	将来の見通し.....	29
5.2.	人材育成のあり方.....	30
(1)	入職及びキャリアアップ.....	30
(2)	人材育成.....	31
(3)	人材の区分別の状況.....	32
(4)	今後の課題と展望.....	33
6.	人材マップ及び人材育成計画.....	34
6.1.	リサイクル作業員.....	34
(1)	人材マップ.....	34
(2)	人材育成計画.....	36
6.2.	フロントマン.....	38
(1)	人材マップ.....	38
(2)	人材育成計画.....	40

---

## 1. 調査研究の概要

### 1.1. 調査研究の背景と目的

#### (1) 調査研究の背景

平成 18 年、日本経済は 1990 年代の景気の長期低迷期から脱却し、景気回復が 5 年目を迎えているが、厳しい雇用失業情勢の中、雇用の安定を図るために、新たに雇用を創出していくことが重要となっている。こうした状況の中で、サービス分野における雇用創出に向けた一層の取組の推進が必要となっている。

サービス分野における雇用創出を実現するためには、雇用需要に適合する人材育成の取組が必要であるが、人材ニーズの状況は技術革新の急速な進展等により変化し続けるものと見込まれるため、継続的に人材ニーズの状況を可能な限り具体的に把握し、その状況を踏まえた計画的な人材育成戦略の構築と推進が必要である。

このため、厚生労働省では、平成 13 年 5 月に政府が発表した 530 万人の雇用創出計画を受けて、平成 14 年度以降、雇用創出が期待されるサービス分野の 30 業種に関わる業界団体等を活用して、現在の人材の姿と、今後求められる人材の姿を、職業能力の側面からきめ細かく把握分析し、これを体系的に整理して人材マップ及び人材育成計画を作成し、業界団体、企業、教育訓練機関等に広く周知することなどにより、サービス分野における雇用需要に見合った人材の育成を図ってきたところである。平成 17 年度においても引き続き、新たな業種について人材マップ及び人材育成計画を作成し、業界団体、企業、教育訓練機関等に広く周知することなどにより、サービス分野における雇用需要に見合った人材の育成が進められている。

#### (2) 調査研究の目的

調査研究では、新たな業種について、業界団体等を活用して、求められる人材の姿を、職業能力の側面からきめ細かく把握分析し、職務遂行に必要な能力、人材の過不足状況を整理した人材マップを作成するとともに、キャリアルート、人材育成方法等を整理した人材育成計画の作成を行うこととする。

## 1.2. 調査研究の課題と実施方法

### (1) 調査研究の課題

人材マップ及び人材育成方法等の作成に向けて、調査研究では以下の課題を設定する。

#### ① 業種（産業）の特徴の把握

調査研究の対象となる各業種（産業）の人材マップ及び人材育成計画を作成するには、当該業種の労働市場の現状及び中長期見通しを検討することが必要である。しかし、労働市場は、当該業種自身の動向すなわち特定の財やサービスの市場動向と深い関連がある。そのため、ある業種の労働市場動向を調査分析するには、当該産業自身の動向と特徴を正確に把握し、労働市場との関連を明らかにすることが重要である。

#### ② 職種毎の現状及び中長期見通しを踏まえた人材マップの作成

人材マップは、当該業種において求められる人材の姿を、職種毎に、職業能力の側面からきめ細かく把握分析し、職務遂行に必要な能力、人材の過不足状況を整理したものである。サービス業は一般に、技術革新の急速な進展や規制緩和をはじめとする法制度の整備等により変化し続けている。そこで、人材マップの作成にあたっては、現状において求められる人材の姿のみならず、中長期の労働市場の動向を踏まえ、将来に求められる人材の姿を明らかにすることが重要である。

#### ③ キャリアの多様性を踏まえた共通的・標準的な人材育成計画の作成

人材育成計画は、当該業種における職種毎に、キャリアルート、人材育成方法等を整理したものである。キャリアルートとは、当該職種に入職し、経験を積んでキャリアアップするとともに、場合によってはそれまでのキャリアを活かして他の職種に新たに移動するなど、キャリア形成・活用の動態を示すものである。職種にはスペシャリストやジェネラリストがあるように、キャリアには専門化のほか多能化の方向もある。また、大企業と中小企業では同じ職種でも職務内容が異なる場合がある。このようなキャリアの多様性を前提とした上で、人材育成計画は、ある職種における人材育成方法について、共通的・標準的な内容を示すことが重要である。

## (2) 調査研究の実施方法

サービス分野における雇用需要に見合った人材の育成に向けた人材マップ及び人材育成計画作成の重要性を鑑み、調査研究では、学識経験者・有識者等からなる「サービス分野人材育成研究会」（以下、研究会と呼ぶ）を設けて詳細な検討を行い、本書をとりまとめた。

### ① 研究会のメンバー

サービス分野人材育成研究会のメンバーについて、表 1-1 に示す。

### ② 研究会の開催日

研究会の開催日について、表 1-2 に示す。

表 1-1 サービス分野人材育成研究会のメンバー

氏名・所属
<b>【座長】</b> 桐村 晋次 法政大学 キャリアデザイン学部 教授 <b>【座長代理】</b> 久本 憲夫 京都大学大学院 経済学研究科 教授 <b>【委員】</b> 三浦 展 カルチャースタディーズ研究所 主宰 本田 由紀 東京大学大学院 情報学環・社会科学研究所 助教授 永島 清敬 アデコ株式会社 ニューキャリア事業部 部長
<b>【オブザーバ】</b> 厚生労働省 職業能力開発局 総務課 基盤整備室
<b>【事務局】</b> 株式会社 NTT データ経営研究所

表 1-2 サービス分野人材育成研究会の開催

回	日時	主な議事内容
第 1 回	2005 年 11 月 15 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>研究会に関する企画の検討</li> <li>調査分析に関する企画の検討</li> </ul>
第 2 回	2005 年 12 月 13 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査分析に関する中間報告</li> <li>人材マップ・人材育成計画普及版作成方針の検討</li> </ul>
第 3 回	2006 年 2 月 1 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>人材マップ・人材育成計画の検討</li> <li>人材マップ・人材育成計画普及版の検討</li> </ul>
第 4 回	2006 年 3 月 8 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>人材マップ・人材育成計画の承認</li> <li>人材マップ・人材育成計画普及版の検討</li> </ul>

## 2. 自動車リサイクル業の概要

### 2.1. 産業の定義と特徴

#### (1) 定義

自動車リサイクル業とは、使用済自動車の引取、解体、フロンやエアバッグといったリサイクル部品の適正な処理・引渡し、有用な中古部品の販売等を行う事業者のことであり、一部の事業者ではさらに車体本体のスクラップ及び破砕を行う場合もある。この業種の別の呼称として、工程の一部から自動車解体業や自動車中古部品卸売業と呼ぶ場合もあるが、使用済自動車の引取から自動車の解体、中古部品の販売までを一手に行う会社が大半であるため、異なる呼称の場合でもほぼ同様の企業群を指しているといえる。日本標準産業分類では、自動車中古部品卸売業（5323）と分類されており、これは事業者が収益を最も多く上げる部分に着目した呼称であると考えられるが、今回の調査では、一連の工程を自動車リサイクルの流れと捉え、業種の呼称としては自動車リサイクル業とする。

#### (2) 関連する法令

自動車リサイクル業に関わる法令としては、自動車リサイクル法（平成17年）がある。使用済自動車は中古部品や金属回収の観点から価値が高く、市場原理の中でリサイクル・処理が行われてきたが、処理の最終工程で発生するシュレッダーダストの処分費の高騰や不安定な鉄スクラップ価格等の影響から、使用済及び解体自動車の不法投棄といった懸念が生じると共に、処理に専門技術を要するエアバッグ類搭載の自動車が増えるなど、事業者を取り巻く環境は厳しくなってきた。このような状況の中、シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類の3品目の引取、リサイクル、適正処理を自動車メーカー等に義務付け、環境保護を進める目的で成立した法律が、自動車リサイクル法である。

また、自動車リサイクル業を営むためには都道府県知事への各種許可、登録を実施する必要があり、関連する許可及び登録としては、使用済自動車の引取業者登録、特定エアコンディショナーからフロン類の回収を行うフロン類回収業登録、使用済自動車の解体業許可、解体自動車の破砕および破砕前処理（プレス処理）を行う破砕業許可などがある。

### (3) 沿革

自動車リサイクル業は、1920年代に米国のフォードやGMが日本国内に組立工場を設立し本格的な生産が開始されて以降、自動車が急速に普及したことを契機に成立した。それ以来、第二次世界大戦頃までは、解体された部品は主に工作機械の部品などに再利用されていた。

第二次世界大戦後の復興期には、空襲によって焼けた車両や米軍からの払い下げ車、バスの払い下げなどの大量の廃車が、モノ不足の中で貴重な財として取引された。またこの時期に鉄スクラップの販売が始まり、当時、鉄スクラップを精錬して鉄鋼を生産する電炉技術の発達により、高値で取引されるようになった。

1955年以降の高度経済成長の中で、自動車産業は日本の基幹産業となり、外国車に代わり国産車の製造量が大きく増加し、1958年の88万台から1978年には3,400万台へと拡大した。こうした情勢の中で自動車リサイクル業も大きな成長を遂げ、特に鉄スクラップは高値であったため、大量に廃車を仕入れ、鉄スクラップとして販売することで大きな利益を産み出していた。自動車リサイクル業は比較的少ない初期投資で事業を始めることができたため、この時期に数多くの企業が創業しており、現在の業界を先導する企業の多くはこの時期の創業である。一方で、この時期は様々な環境問題が発生していたことも事実で、このことは自動車リサイクル業においても当てはまり、オイル漏れによる土壌汚染や、タイヤの野焼きによる大気汚染などの問題を起こす事業者が一部で見られるようになっていた。

バブル景気時には国内の自動車保有台数は6000万台に達し、自動車リサイクル業はこの好景気の下で、鉄スクラップ販売によって順調な成長を遂げていた。しかしバブル景気後半の1980年代後半あたりから鉄スクラップ価格の下落が顕著となり、これまで鉄スクラップの販売で成り立っていた事業者は大きく収益が減少し、これに代わるものとして、再び中古部品販売に目を向けるようになり、全国的な部品販売ネットワークが構成され始めた。現在ではこのような部品販売ネットワークが数グループ存在している。

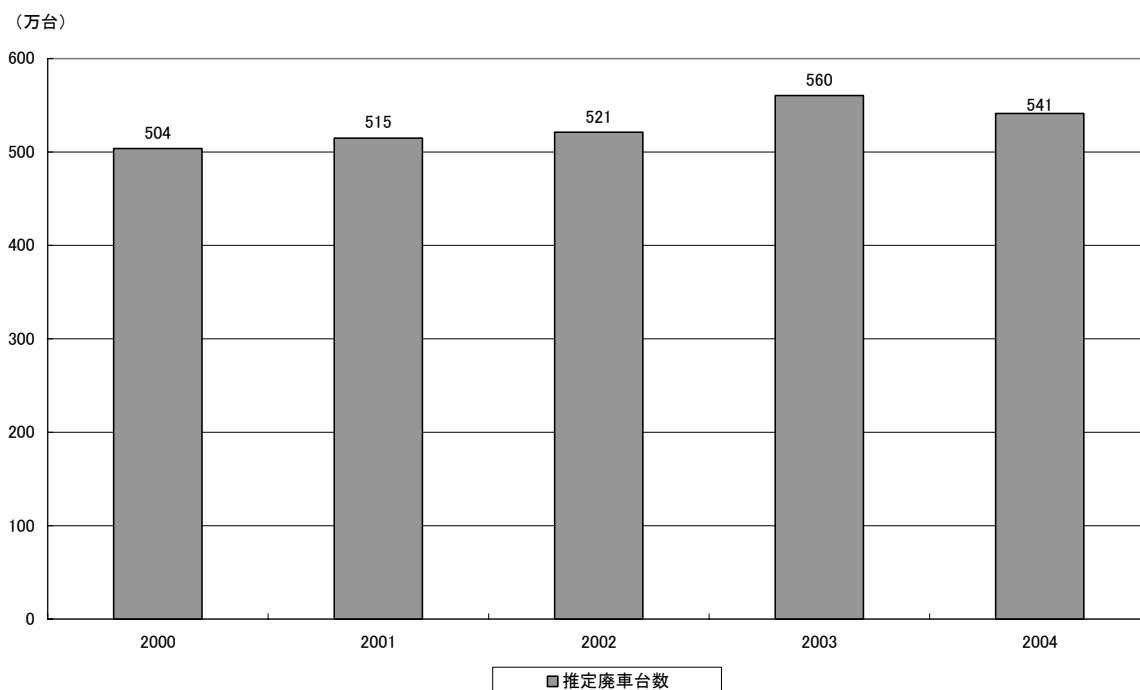
2000年以降になると、環境意識の高まりから使用済自動車の適正処理への社会的要請の高まりに伴い、自動車リサイクル法が制定され、また標準産業分類に自動車中古部品卸売業が加わるなど、以前と比較して制度面が大きく整備され、これまで以上に社会的責任が厳しく問われる状況となっている。

## 2.2. 産業と労働市場の動向

### (1) 産業の動向

#### ① 市場規模

平成 15 年の自動車リサイクル業の市場規模は 1,064 億円<sup>1</sup>である。また、平成 16 年の国内の推定廃車台数は 541 万台<sup>2</sup>であり、前年の 560 万台より減少しているものの、平成 12 年の 503 万台よりも 40 万台近く増加している。また、国内の自動車保有台数は増加傾向にある。以上のことから、今後の見通しについては、平成 17 年の自動車リサイクル法の施行により使用済自動車の適正処理が徹底されることも併せて、市場規模は増加傾向で推移していくことが予想される（図 2-1、2-2）。

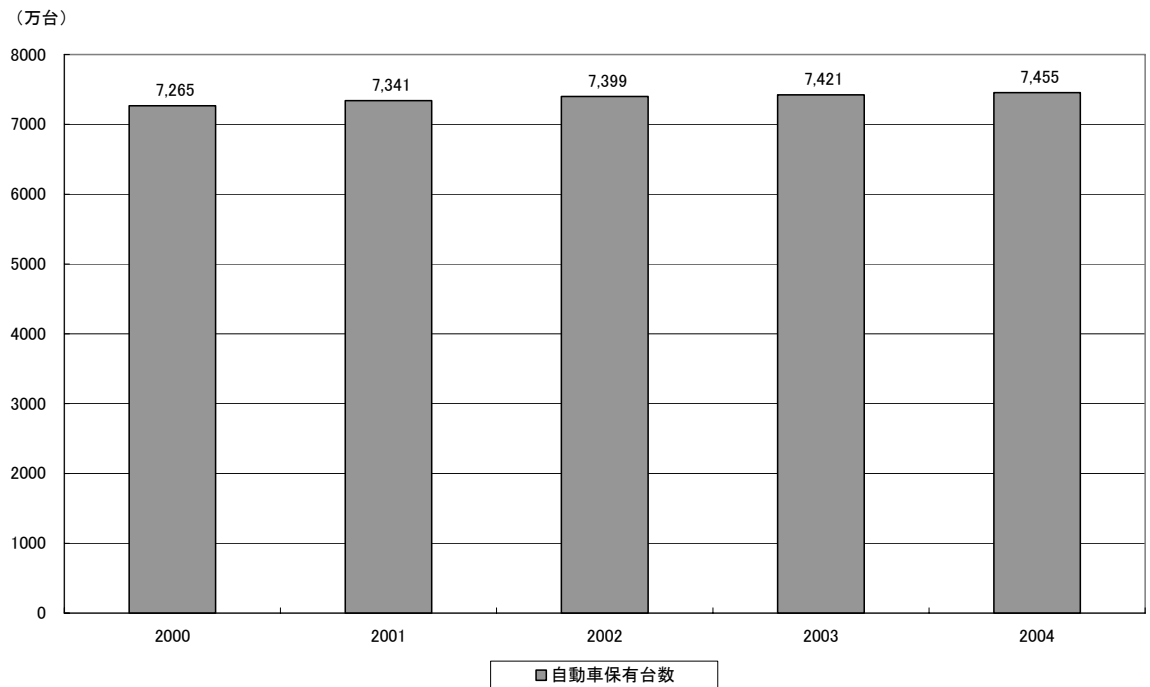


出所：『日本自動車工業会』（2005 年）

図 2-1 推定廃車台数の推移

1 矢野経済研究所の調査より

2 日本自動車工業会の調査より



出所：『日本自動車工業会』（2005年）

図 2-2 自動車保有台数の推移

## ② 事業所

経済産業省によると、平成 16 年の自動車リサイクル業の事業所数は、5,490 社となっている。平成 17 年の自動車リサイクル法施行以降は、以前より厳しく適正処理が求められているという状況から、このような適正処理を行うことの出来ない事業所は生き残りが難しくなっているといえる。

事業所の規模は中小・零細企業が中心で、環境省の「使用済自動車の解体、破碎に係る実態調査」によると、平成 14 年の 1 社あたりの平均従業者数は約 7 人である。また、鉄スクラップ、中古部品の低価格化など、業界にとって厳しい状況が続いており、今後も現在と同様の事業所数のまま推移するかどうかは定かではない。

## (2) 労働市場の動向

### ① 雇用者数

上記の産業の動向で述べた事業所数（5,490社）と1社あたりの平均従業者数（7人）を乗ずることで算出される雇用者数は3万8,430人となる。

### ② 雇用の状況

雇用者については、事務職など一部の職種でパート社員を雇っている事業者もみられるが、基本的には正規従業員がほとんどとなっている。

また、雇用者の年齢については、他の業種と比較して体力面が重視される傾向が強いため、20代及び30代の割合が高い事業者が多くなっている。性別についても、体力面が重視されるという傾向を反映してか、ほとんどが男性である。また、中途採用が中心となっており、新卒採用は比較的少ない傾向となっている。その新卒者の学歴については、採用時に考慮されることは少ないが、一部の比較的規模の大きい事業者においては、自動車整備の専門学校の卒業者や工業高校卒業者など、基礎的知識を有した新卒者を積極的に採用している場合もある。

## (3) 中長期の見通し

現在の事業所数は5,490社であるが、自動車リサイクル法に施行により、適正処理が徹底され始めたことから、これに対応できない事業者は淘汰されていく可能性が高い。ドイツにおける自動車リサイクル法の施行後には事業者が1割程度にまで減少した例からも、国内における事業所数の減少は避けられないものと推測される。また、限定的ではあるが、破碎業などの異業種もしくは関連業種からの新規参入、自動車メーカー系列の新品部品販売店による中古部品の取扱や、これまで品質が低いとみなされてきた輸入部品が以前よりも見直されつつあるなど、既存の自動車リサイクル業者の競争力が試される状況であるといえる。

一方、不法行為を行う事業者が淘汰され、業界としての信頼度が大きく向上することで、賃金の向上、より優秀な人材の獲得などが可能になると考えられ、業界にとって、これまでよりも良好な事業環境が醸成されていくとの見方もある。

### 3. 自動車リサイクル業における主な職種

#### 3.1. 業務の概要

##### (1) 顧客とサービス

自動車リサイクル業は、自動車ディーラー、自動車整備工場、損害保険会社などから使用済自動車を引取り、それらから自動車リサイクル法に定められたフロン類の回収、エアバッグの回収を行った上で、自動車製造業者等に引渡すことで回収料金を受け取っている。また使用済自動車の解体を行う中で、部品については、取り外し、選別、洗浄を通じて商品化された中古部品を、また解体後にプレスされた鉄スクラップを販売し、収益を得ている。

フロン類及びエアバッグの回収・引渡業務では、顧客は存在せず、適正な回収と自動車製造業者等への引渡しを行うことで、自動車ユーザが支払った回収料金を受け取ることができるものである。これまで、これらの作業については基本的に自動車リサイクル業者が自己負担で行っていたが、適正処理を促進する目的で、自動車リサイクル法が制定・施行されたことにより、回収料金を受け取ることができるという、事業者にとっての作業インセンティブが働くようになった。この法律が施行されたことで、これまで適正処理を実施していた事業者にとっては、以前とほぼ同様の業務を実施することにより回収料金が得られるというメリットが得られるようになったといえる。一方、適正処理を行っていなかった事業者にとっては、これまで実施していなかった業務が求められる上、行政による監視が強化されることとなったため、大幅な業務の見直しが迫られる結果となっている。

中古部品販売業務は、使用済自動車の解体により抽出された部品を商品化し、中古部品として販売する業務である。中古部品の販売は大きく国内向けと国外向けに分かれる。国内向けでは自動車整備業者や自動車ディーラーなどに販売されることになるが、直接業者に販売するケースと、全国に約 12 グループ程存在する部品販売ネットワークを通じて販売するケースがある。通常、自動車リサイクル業者はいずれかの部品販売ネットワークに属しており、安定した販売先の確保が可能となっている。一方、国外向けについては、自動車リサイクル業者が輸出用部品のバイヤーに直接販売する形態をとることが多い。

鉄スクラップ販売業務は、鉄原料として再利用できる部分を販売する業務のことであり、販売先としては、シュレッダー業者や実際の精錬から鉄への加工を行う電炉業が挙げられる。

表 3-1 自動車リサイクル業における主なサービス

サービス	顧客	内容
フロン類及びエアバッグの回収・引渡業務	—	フロン類及びエアバッグの回収、自動車製造業者等への引渡し
中古部品販売業務	自動車整備業者、自動車ディーラー	使用済自動車を解体することによって抽出された再利用可能な中古部品の販売
鉄スクラップ販売業務	シュレッダー業者、電炉業	使用済自動車の解体後、鉄原料として再利用できる部分の販売

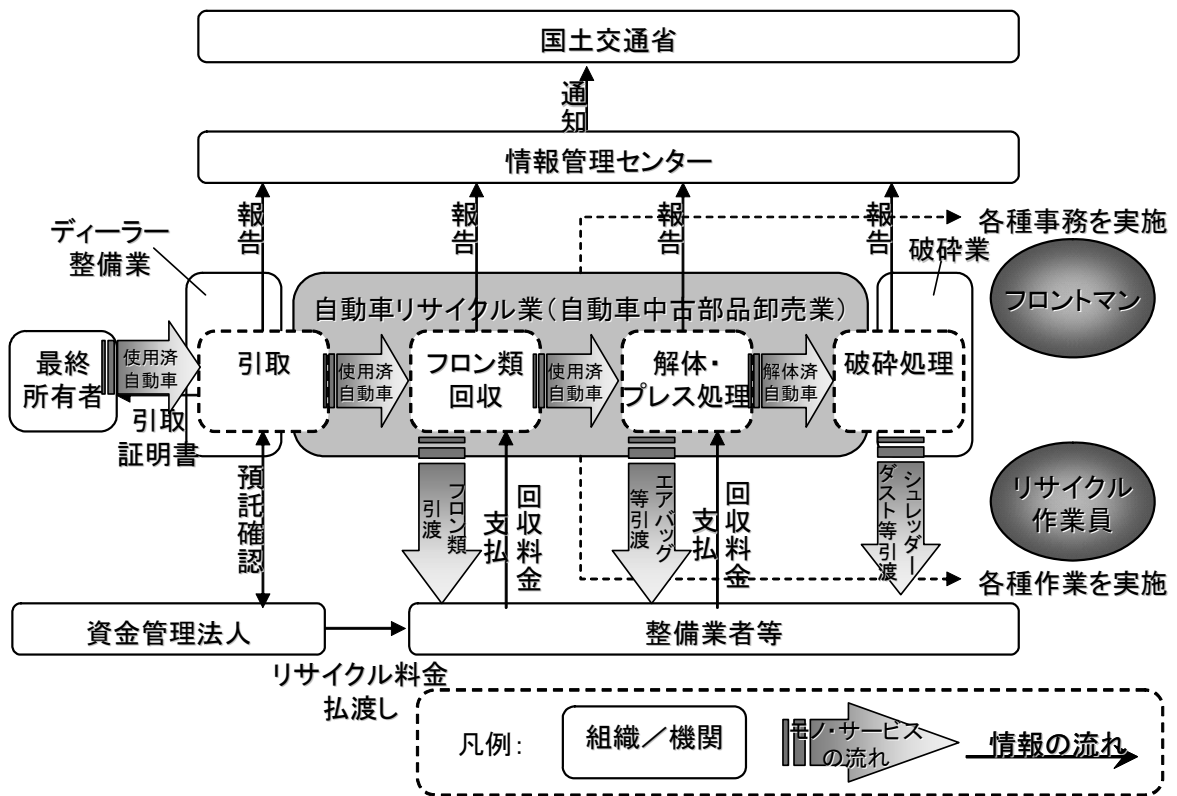
出所：研究会事務局作成

## (2) ビジネスマップ

自動車リサイクル業では、上記のサービスを提供するため、図 3-1 に示すような流れで業務を実施している。

リサイクル作業員は、自動車整備業者や自動車ディーラー、損害保険会社などからの使用済自動車の引取り、フロン類、エアバッグの回収、自動車整備業者等への引渡し、解体・プレス処理、解体済自動車の破砕業者への引渡しといった業務を行っている。また、自動車リサイクルの実施に伴う事務作業などもある。自動車リサイクル法では使用済自動車の引取り、フロン類、エアバッグの回収・引渡し、解体処理等を実施するごとに、電子マネifesto（自動車リサイクルに関わる報告用システム）を通じて情報管理センターへの報告が義務づけられており、フロントマンは主に PC を利用した入力業務を行うことになる。

フロントマンは使用済自動車の確保を目的とした営業、解体後の中古部品や鉄スクラップの販売を中心とした業務を行っている。このフロントマンは、規模の大きい事業者には存在するが、従業員が 10 名前後しかいない零細業者については、リサイクル作業員と兼務しているケースも多くなっている。



出所：研究会事務局作成

図 3-1 自動車リサイクル業のビジネスマップ

## 3.2. 主な職種

### (1) 主な職種

自動車リサイクル業における主な職種には、リサイクル作業員、フロントマンがある。リサイクル作業員は使用済自動車からのフロン類やエアバッグの回収、解体・部品取りといった、自動車解体の実際の作業を主に行う者のことをいう。フロントマンは、使用済自動車の引取先への営業、中古部品等の販売を行う者である。労働環境としては、リサイクル作業員は主に解体工場において作業を行い、必要に応じて使用済自動車の引取先に出向くなどする。ここでいう解体工場は完全な室内ではなく、屋根付きであったとしても屋外に近い環境であることが多いため、天候などの影響を受けやすくなっている。一方、フロントマンについては、事務所及び店舗を持っている事業者の場合は店舗などで勤務することになり、必要に応じて顧客先に出向く。勤務時間については、正規従業員が中心なので、フルタイムの労働が主となっている（表 3-2）。

表 3-2 自動車リサイクル業における主な職種

職種	仕事の内容	他の職種との関連
リサイクル作業員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・使用済自動車の引取り</li> <li>・フロン類やエアバッグの回収、引渡し</li> <li>・使用済自動車の解体、プレス処理</li> <li>・再利用可能な中古部品の仕分け、洗浄(商品化)</li> <li>・解体済自動車の引渡し</li> <li>・電子マニフェストの入力をはじめとする、自動車リサイクルに関わる事務作業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商品化された中古部品や鉄スクラップはフロントマンが販売</li> </ul>
フロントマン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・使用済自動車引取りの営業</li> <li>・商品化された中古部品、鉄スクラップの販売</li> </ul>	

出所：研究会事務局作成

表 3-3 職場環境及び勤務時間等

職種	職場環境	勤務時間等
リサイクル作業員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的には自社の解体工場での労働が中心</li> <li>・必要に応じて、使用済自動車の引取先などに出向く</li> <li>・工場及びオフィスの所在地は郊外が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ほぼ正規従業員で、フルタイム(8時間)の労働となる</li> </ul>
フロントマン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的には自社工場に付属するオフィス、もしくは店舗を持っている企業であれば店舗での労働が中心</li> <li>・必要に応じて、顧客先まで出向く</li> <li>・工場及びオフィスの所在地は郊外が多い</li> </ul>	

出所：研究会事務局作成

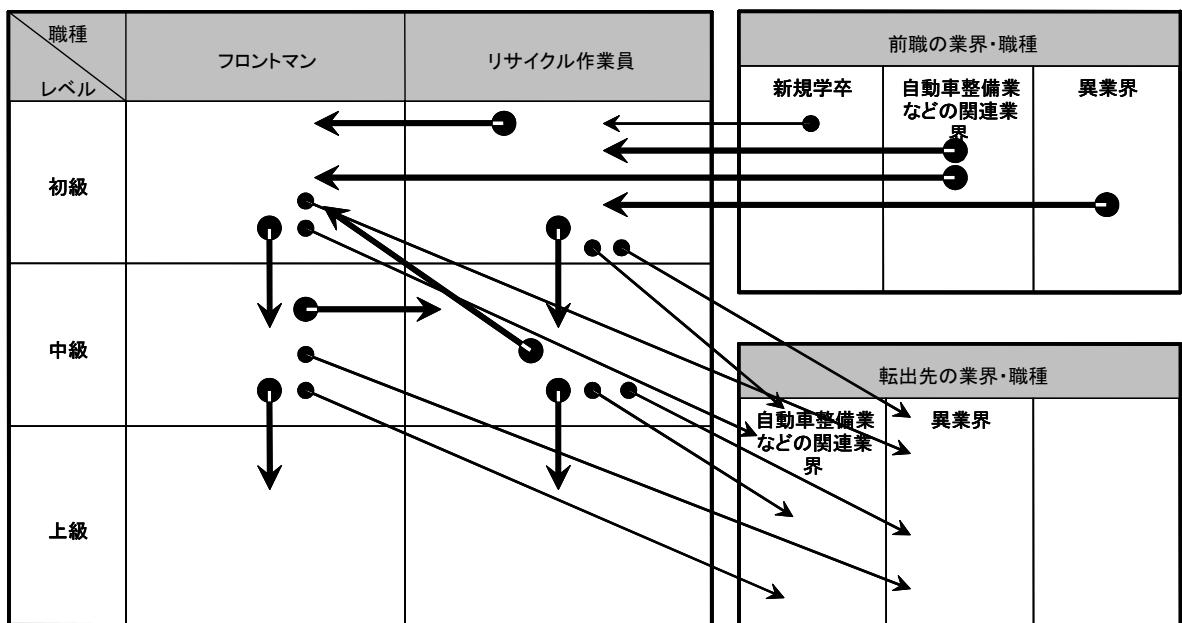
## (2) 労働市場の現況

### ① 入職

自動車リサイクル業における採用（入職）は、中途採用が中心となっているが、一部の比較的規模の大きい事業者においては、新規学卒を採用しているケースも見られる。中途採用においては、自動車整備業などの自動車関連業種からの転職が中心となっているが、体力とやる気が備わっていれば未経験者でも採用している。新卒採用の場合においては、自動車整備専門学校や工業高校卒などが中心であるが、学歴についてはあまり重視しない傾向が強い。入職時の年齢は20代から30歳前後の若年者が中心で、30代後半以降の採用についてはあまり積極的ではない企業が多い。理由としては、自動車リサイクル業の業務を行う上で、体力が重要な要素となるため、若年者の方が有利となるためである。

### ② 専門化と多能化

各職種におけるキャリアアップは、資格取得はあまり重要な位置を占めておらず、実務経験を積むことによるキャリアアップが中心となる。クレーンやフォークリフト、重機等の運転については、必要な免許を取得、または講習等を受講することになるが、一般的に難易度は高くないといえるため、事業者の必要に応じて適宜取得していけばよいといえる。職種間の異動については、リサイクル作業員からフロントマンへの異動がみられる。これは、フロントマンとして中古部品等の販売を行う際には、膨大な中古部品の種類を把握する必要があり、作業員としての経験が大いに活かせるからである。リサイクル作業員及びフロントマンの上級の者は、それぞれの過去の経験に基づく専門的知識が必要となってくる。



出所：研究会事務局作成

図 3-2 自動車リサイクル業の一般的なキャリアパス

### ③ 人材育成

自動車リサイクルに関わる専門的な知識等の研修については、自動車リサイクル事業者が独自に実施するケースはあまり見られない。ただし、入職直後に行う研修については、あいさつ・マナーなどの基本的事項から、事業者の業務概要、これから従事する職種の内容等について、一定の期間を設けて研修を実施しているところも見られる。しかし、それ以外の随時の専門研修等については、中小や零細企業が中心であるため、あまり力を入れることができないのが現状と考えられる。そのため、外部の研修を利用することになるが、属している部品販売ネットワークによる専門研修などを利用するケースが見られる。また自動車リサイクル法の制定・施行にあたって、全国各地の自動車整備振興会や中小企業向け団体などが主催する講習会などを利用するケースも見られた。

### ④ 需給ギャップ

リサイクル作業員、フロントマン共に人材の不足感が強いといえる。特に不足感が強いのは、20代から30代の若手層である。自動車リサイクル法により使用済自動車の適正処理が必要になっており、事業の見直しが必要な事業者が多い中、より優秀な人材が必要となっているが、理想とする応募者が少ない中で採用せざるを得ない状況である。

### (3) 将来の見通し

#### ① 労働市場の需給関係

バブル景気後に国内の各企業における人員の削減傾向が強まったため、自動車リサイクル業にとっては、バブル以前よりも、よりよい人材を獲得するには絶好の状況であった。しかし現状においては、少子化の進行や景気回復による国内企業の人材獲得競争の激化により、自動車リサイクル業を志望する者が減少している状況がみられ、当面はこのような厳しい状況が続くものと考えられる。このような状況を打開するためには、これまであまり良くなかった業界イメージの転換や、各事業者における事業の安定化といった取組が必要になると考えられる。

#### ② 人材育成の課題

自動車リサイクル業は中小や零細企業が多く、個別での人材育成の取組を実施する余裕のない企業が多いのが現状である。また資格については、リサイクル作業員やフロントマンの職務に適応したものがほとんど存在していない。人材育成の取組については、個別企業に依存するのではなく、業界が主体となった研修機関を設ける等、人材の能力の底上げが重要といえる。また資格についても、業界団体等を中心にした新たな資格制度を制定することにより、自動車リサイクル業に関わる職務の体系化が今後に向けて必要といえる。これらの取組を実施することにより、業界の発展、イメージ向上につながるものと考えられる。

## 4. リサイクル作業員の詳細

### 4.1. 人材のあり方

#### (1) 職務内容

リサイクル作業員は、自動車整備業者や自動車ディーラー、損害保険会社などからの使用済自動車の引取り、フロン類、エアバッグの回収、自動車整備業者等への引渡し、解体・プレス処理、解体済自動車の破砕業者への引渡しといった業務を行っている。またこれらの作業に伴う事務も同時に行うことが多い（表 4-1）。

表 4-1 自動車リサイクル作業員の職務と必要な能力

職務		職務を遂行する際に必要な能力		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	技能	知識	初級	中級	上級
使用済自動車引取	比較的単純な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運搬前の廃油、廃液等の漏出の確認</li> <li>・使用済自動車の運搬</li> <li>・使用済自動車の保管場所の確保及び安全で決められた保管</li> <li>・フロン類、エアバッグ類の装備の有無の確認</li> <li>・クレーンなど各種設備の保守点検</li> <li>・リサイクル料金の預託確認</li> <li>・各種報告（電子マニフェスト）等の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運搬にあたっての注意事項（廃油、廃液等の漏出など）の把握</li> <li>・キャリアカーやセルフローダー、クレーンなどの運搬方法の把握</li> <li>・使用済自動車の保管範囲、方法の把握</li> <li>・フロン類、エアバッグ類の装備について把握</li> <li>・各種設備の保守点検方法の把握</li> <li>・リサイクル料金の確認方法と支払方法を把握</li> <li>・各種報告方法の把握</li> </ul>	○	○	○
	比較的高度な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃油漏出の原因を解明し、必要な手段を講じる</li> <li>・使用済自動車引取について、引取状況の管理及び部下の指導</li> <li>・各種設備の保守計画の策定</li> <li>・各種報告の管理・指導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種報告の管理・指導方法の把握</li> </ul>	△	△	○
フロン類回収	比較的単純な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エアコン関係（フロン類）の回収・保管</li> <li>・自動車メーカーなどへのフロン類の引渡</li> <li>・各種報告（電子マニフェスト）等の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フロン類の回収・保管方法の把握</li> <li>・フロン類の引取基準の把握</li> <li>・各種報告方法の把握</li> </ul>	○	○	○

職務		職務を遂行する際に必要な能力		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	技能	知識	初級	中級	上級
	比較的高度な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エアコン関係(フロン類)が適切に回収、保管、引渡しされたかを管理</li> <li>・フロン類について、回収状況の管理及び部下の指導</li> <li>・各種報告の管理・指導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種報告の管理・指導方法の把握</li> </ul>	△	△	○
エアバッグ回収	比較的单純な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エアバッグ類の回収・保管</li> <li>・自動車メーカーなどへのエアバッグ類の引渡</li> <li>・各種報告(電子マニフェスト)等の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エアバッグの車上作動処理方法の把握</li> <li>・エアバッグの引取基準の把握</li> <li>・各種報告方法の把握</li> </ul>	○	○	○
	比較的高度な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エアバッグ類について回収状況の管理及び部下の指導</li> <li>・各種報告の管理・指導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種報告の管理・指導方法の把握</li> </ul>	△	△	○
解体	比較的单純な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料・オイル・冷却液等の回収・保管・処理・引渡</li> <li>・バッテリーの回収及び保管</li> <li>・廃タイヤの回収・保管・処理</li> <li>・有用部品(バンパー、ボンネット、室内パネル、シート、ライト、エンジン等)の回収・保管</li> <li>・各種部品の業者への販売、引渡</li> <li>・油水管理装置など各種設備の保守点検</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料・オイル・冷却液等の回収・保管・処理・引渡し方法の把握</li> <li>・バッテリーの回収及び保管、引渡方法の把握</li> <li>・廃タイヤの回収及び保管、引渡し方法の把握</li> <li>・再利用可能な有用部品について把握</li> <li>・有用部品の回収及び保管、販売、引渡し方法の把握</li> <li>・各種設備の保守点検方法の把握</li> </ul>	○	○	○
	比較的高度な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃油等の引取業者と委託契約を締結</li> <li>・燃料等が漏出した際に措置を講じる</li> <li>・適切な危険物の取扱</li> <li>・高圧ガス保安法への対応</li> <li>・労働安全衛生法への対応</li> <li>・各種設備の保守計画を策定</li> <li>・各種設備の故障に際し、適切な処置を講ずる</li> <li>・各種部品について、回収状況の管理及び部下の指導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業者との契約方法の把握</li> <li>・各種法令の把握</li> </ul>	△	△	○
プレス・せん断処理	比較的单純な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・解体自動車のプレス処理</li> <li>・解体自動車のせん断処理</li> <li>・プレス機、せん断機など各種設備の保守点検</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プレス処理、せん断の方法の把握</li> <li>・各種設備の保守点検方法の把握</li> </ul>	○	○	○

職務		職務を遂行する際に必要な能力		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	技能	知識	初級	中級	上級
	比較的高度な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プレス・せん断処理について状況の管理及び部下の指導</li> <li>・各種設備の保守計画策定</li> <li>・各種設備の故障に際し、適切な処置を講ずる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種設備の復旧方法の把握</li> </ul>	△	△	○
解体自動車引渡	比較的单純な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・解体自動車の保管場所の確保及び安全で決められた保管</li> <li>・フォークリフトによる解体自動車の積み下ろし</li> <li>・解体自動車の運搬</li> <li>・解体自動車収集運搬業者への引渡</li> <li>・各種報告(電子マニフェスト)等の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・解体自動車の保管範囲、方法の把握</li> <li>・フォークリフトなどの使用方法の把握</li> <li>・解体自動車の運搬方法の把握</li> <li>・業者への引渡し方法の把握</li> <li>・各種報告方法の把握</li> </ul>	○	○	○
	比較的高度な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・解体自動車の引渡しについて引渡状況の管理及び部下の指導</li> <li>・各種報告の管理・指導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種報告の管理・指導方法の把握</li> </ul>	△	△	○

注：○主に行うもの、△補助的に行うもの、－行わないもの

出所：環境省『自動車リサイクル法 標準作業書ガイドライン』に加筆・修正

## (2) 人材の要件

この職種の人材要件としては、リサイクル作業員の職務内容から、健康であり、体力に自信があること、自動車及び機械類に関心があること、報告・連絡・相談ができること、他者との作業を行う上での協調性があること、などが望ましい。特に作業環境が天候に影響されることが多いため、夏の暑さや冬の寒さなどに耐える必要があり、体力があるかどうかがこの職種で業務を遂行する上で重要な要件となってくる（表 4-2）。

表 4-2 リサイクル作業員の人材要件

職務		人材要件		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	基本的な資質・能力等	資格等	初級	中級	上級
使用済自動車引取	基本的要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務を行う上では体力が必要となるため、心身ともに健康である</li> <li>・自動車及びその解体に携わる者として、自動車及び機械類に関心がある</li> <li>・業務等における問題を自分で抱え込まず、報告・連絡・相談ができる</li> <li>・他者との作業を行う上での協調性がある</li> </ul>	<b>【必須資格】</b> ・普通自動車運転免許 <b>【推奨資格】</b> ・自動車整備士 ・RRC 認定冷媒回収技術者登録講習受講 <b>【当該事業所において必要な資格】</b> ・クレーン運転士 ・フォークリフト運転技能者 ・玉掛技能者 ・酸素欠乏危険作業主任者 ・危険物取扱者 ・廃棄物処理施設技術管理者	△	○	○
フロン類回収						
解体						
エアバッグ類取外回収						
プレス・せん断処理						
解体自動車の引渡し						
使用済自動車引取	高度な要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務管理者として、他者を指導する能力がある</li> </ul>		-	-	○
フロン類回収						
解体						
エアバッグ類取外回収						
プレス・せん断処理						
解体自動車の引渡し						

注：○必ず必要、△望ましい、-必要ない

出所：研究会事務局作成

### (3) 人材の区分

この職種は、独力で職務を遂行することのできるレベルを規準に、初級、中級、上級に区分することができる。

#### ① 初級

初級とは、上司や先輩の指示の下で、使用済自動車の引取りやフロン類・エアバッグの回収、自動車解体などの業務を行うことのできる者である。職務遂行に当たって、事業者によって使用状況は異なるが、フォークリフトやクレーン、重機などを使用することがあるため、このレベルから必要に応じて資格を取得することになる。また、使用済自動車の引取りを始め、業務の中で自動車を使用することが多いことから、このレベルから普通自動車運転免許はほぼ必須と考えてよい。初級者は就業者全体の2割前後を占めている。

#### ② 中級

中級とは、上司や先輩の指示がなくとも大半の業務を行うことができる者である。職務遂行に当たっては、普通自動車運転免許から、初級で述べたフォークリフトやクレーン、重機などの資格について、業務にて使用するものについては取得が必須である。初級から中級となるには、自動車関係の経験のある中途採用者でおよそ半年、未経験の中途採用者や新卒採用者の場合は約1年かかると考えられ、中級者は、就業者全体の7～8割程度と、多数を占めている。

#### ③ 上級

上級とは、業務に関する高度な技能、知識を有し、部下を指示することのできる者である。職務遂行に当たっては、初級・中級で述べた必要資格の取得が必須である。上級者として、部下や後輩を指導するためには、最低3～5年程度の経験が必要となるが、さらに部下などへの指導力が求められる。この能力は人によって大きく異なるため、人によっては10年以上も中級者として業務にあたっている者もいる。そういった事情も踏まえると、上級者は、就業者全体の中でもそれほど多くなく、1割前後となっている。

#### (4) 労働市場の特徴

この職種の労働市場の特徴としては、正規従業員がほとんどで、年齢は20代と30代が中心で、性別は男性が多くなっている。

表 4-3 労働市場の特徴

人材の区分	雇用・求人状況	年齢	性別	学歴等	賃金等
初級	【雇用状況】 正規従業員がほとんど	20代	現状では男性が多い	自動車専門学校、 高校卒	・300万～600万円が多い ・企業により賃金格差あり
中級	【需給ギャップ】 不足感がある	20代～ 30代			
上級	【雇用状況】 正規従業員がほとんど 【需給ギャップ】 不足感はあまりなく、中級以下の人材確保の方が重要	30代～		—	・500万円以上 ・企業により賃金格差あり

出所：研究会事務局作成

#### (5) 将来の見通し

将来的に、この職業は人材の不足が見込まれる。バブル崩壊後においては、国内の各企業の人員削減傾向を受け、よい人材を獲得しやすい状況であった。しかし、最近の景気回復の状況、さらに使用済自動車の不法投棄などの不正を行う事業者がしばしばマスコミなどで報道されるなど、業界に対するイメージがあまりよくないことや、いわゆる肉体労働が中心であること、小規模の企業が中心で安定した事業環境とはいえない状況などから、基本的な資質・能力を十分に満たした優秀な人材が集まりにくくなっている。また少子化の流れなどもあり、最も必要とされる20代、30代といった人材については、今後の不足が懸念されている。

## 4.2. 人材育成のあり方

### (1) 入職及びキャリアアップ

人材の区分毎に見た入職ルート（キャリアアップを含む）は、表 4-4 の通りである。

リサイクル作業員では、中途採用が中心であるが、一部の比較的規模の大きな事業者では新卒採用を行っている場合もある。中途については、自動車整備業やクレーンやフォークリフト等の使用経験者が望ましいと考えられるものの、未経験者でも、本人の基本的な資質・能力を見て採用を行っている。新卒では自動車整備の専門学校や工業高校出身であることが望ましいと考えられるが、こちらも本人の基本的な資質・能力を見て採用を行っている。一方、上級については、このレベルからの入職はほとんど見られない。

リサイクル作業員の場合、中級と上級の境界線はかなりあいまいなものといえる。リサイクル作業員の業務を完全に修得するには 3～5 年程度の期間が必要となるが、上級者として部下などを指導するにあたっては、業務を全て修得するだけでなく、部下を指導する資質・意識が求められる。しかし従業員の中には、全ての業務を修得した後も作業のみに専念する者が少なくない。

転職の状況については、初級・中級者は同業種への転職及びそれまでの知識・経験を糧に、自動車関連の他業種（自動車整備業など）への転職も見られるほか、全く異なる業界への転職も見られる。一方、上級者については、離職率は低くなっている。

表 4-4 入職（キャリアアップを含む）の特徴

人材の区分	入職ルートと採用・昇格要件	必要な経験年数	経験が活かせる他の業種・職種
初級	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中途採用が中心、新卒採用は一部事業者のみ</li> <li>・新卒では学歴は高卒以上、工業高校卒や自動車整備専門学校卒が理想</li> <li>・中途では経験者、資格保有者が望ましいが、未経験者でも採用する</li> <li>・昇格のためには、必要な資格を取得した上で、豊富な実務経験修得する</li> <li>・中途の場合、就職情報誌や新聞広告、ハローワークを利用した採用が中心</li> </ul>	入社時研修後	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備や自動車販売などの自動車関連業種</li> <li>・クレーンやフォークリフトなどの使用経験</li> </ul>
中級	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中途採用で関連業種の経験者、資格保有者であっても、まずは初級となるため、中級からの入職は少ない</li> </ul>	1～3年	
上級	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上級からの入職は少ない</li> </ul>	3～5年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同業他社における実務経験</li> </ul>

出所：研究会事務局作成

## (2) 人材育成

人材の区分毎に見た人材育成の実施状況は、表 4-5 の通りである。

表 4-5 人材育成の特徴

人材の区分	人材育成の実施状況	主なカリキュラム	外部機関等の活用
初級	<b>【入職(初級のみ)】</b> ・入職時研修、新入社員研修 <b>【能力開発】</b> ・基本的の実務を通じて専門知識を獲得	・企業ごとの新入社員研修、入職時研修(初級のみ)	・部品販売ネットワークが主催する専門知識を獲得するための研修
中級	<b>【レベルアップ(昇格を含む)】</b> ・実務を通じて業務遂行能力や知識レベルを高める		
上級	<b>【能力開発】</b> ・特定の取組はあまり見られない <b>【レベルアップ(昇格を含む)】</b> ・実務を通じてマネジメントスキルを向上させる	・特定の取組はあまり見られない	・特定の取組はあまり見られない

出所：研究会事務局作成

### (3) 人材の区分別の状況

#### ① 初級

初級の多くは、未経験で中途採用された者、及び一部の大規模企業において採用される新入社員が該当する。初級的能力要件等を満たすには、一般的に、新入社員研修や中途入社の場合は入職時研修を終えた後ということができる。資格取得に関しては、クレーンやフォークリフト、玉掛けなどを使用する企業の場合は、業務の必要に応じて、初級のうちから資格等を取得することが求められる。初級は一般に、OJTにて実務レベルを向上させることで、中級へとキャリアアップしていくことになる。

#### ② 中級

中級は一般的に初級がキャリアアップするほか、同業他社における経験者の中途採用の場合もある。中級的能力要件等を満たすには、自動車関係業種の経験者の場合、初級において1～2年程度の教育訓練を積んだ後、未経験者の場合、初級において2～3年程度の教育訓練を積んだ後、ということができる。資格取得に関しては、初級と同様に、クレーンやフォークリフト、玉掛けなどを使用する企業の場合は、業務の必要に応じて、初級のうちから資格等を取得することが求められる。中級はこれらの資格を取得した上で、OJTにて実務レベルを向上させ、実務経験を増やしながら、上級へとキャリアアップしていくことになる。一方で、上級になる技術を身につけていながら、他者への指示・指導をあまり行わずに、中級として業務を行い続ける者も少なくない。

#### ③ 上級

上級は一般に、中級者がキャリアアップするケースがほとんどであり、経験者の中途採用は稀なケースということができる。また、必須資格については初級もしくは中級のうちに取得しているのが普通である。上級はリサイクル作業の実務だけでなく、周辺事務や営業、販売といった自動車リサイクル業に関わる全ての業務について精通することが求められる。上級的能力要件等を満たすには、一般に、中級において2～3年程度の訓練が必要となる。また前提として、部下を指導する意識を持っていることが、上級となるためには必要である。

#### (4) 今後の課題と展望

採用面については、将来的にこの職種は人材の不足が見込まれている。近年の自動車リサイクルの市場規模拡大により、より多くのリサイクル作業員の数が必要となりつつあるが、思うような人材獲得は実現できていない状況である。特に初級・中級レベルの 20 代から 30 歳前後の若手層については、今後さらに採用が困難になることが予想される。これは少子化の進行や景気回復による国内企業の人材獲得競争の激化により、自動車リサイクル業を志望する者が減少していることが大きな要因と考えられる。また、中小や零細企業が多く賃金もあまりよくないと認識されていることや、一部に存在する不法行為を行う事業者によるイメージの悪化も、人材獲得難の要因として挙げられる。

このような状況を脱するためには、自動車リサイクル業の各事業者におけるコスト削減及び生産性向上の実現、自動車リサイクル法に対応した適正な事業運営、それに伴う業界イメージの向上、さらに賃金の向上などを実現する必要があるが、これらの基礎となるのが人材育成の施策であるといえる。

先にも述べたように、自動車リサイクル業は中小や零細企業が多く、個別での人材育成の取組を実施する余裕のない企業が多い。そのため現状では、体系的な人材育成の取組は実施せず、実際の業務の中でスキルを向上させるしかない。また資格については、フォークリフトやクレーンの運転、危険物取扱など、作業の部分における資格は存在するものの、職務全体を通じた体系的な資格は存在していない。以上のことから、人材育成の取組については、個別企業の取組に依存するのではなく、業界が主体となった研修機関を設ける等による、人材の能力の底上げが重要といえる。また資格についても、業界団体等を中心にした新たな資格制度を制定することにより、自動車リサイクル業に関わる職務の体系化が今後に向けて必要といえる（表 4-6）。

表 4-6 今後の課題/展望

人材の区分	労働市場の見通し	人材育成の課題と展望
初級	20 代から 30 歳前後の若手層が不足しており、今後の少子化の進展、他業種との人材獲得競争の激化でさらに困難な状況となる可能性が高い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・不適正な業務を行う事業者や低賃金などからくる、自動車リサイクル業に対するよくないイメージ向上の実現</li> <li>・業界が主体となった研修機関の創設</li> <li>・自動車リサイクル業の業務に適応した資格の創設</li> </ul>
中級		
上級		

出所：研究会事務局作成

## 5. フロントマンの詳細

### 5.1. 人材のあり方

#### (1) 職務内容

フロントマンは、使用済自動車の確保を目的とした営業、解体後の中古部品や鉄スクラップの販売を中心とした業務を行っている。中古部品の販売では、膨大な種類に上る中古部品について把握する必要がある。また、営業、販売の他に、自動車リサイクルの実施に伴う事務作業など行う場合もある。このフロントマンは、規模の大きい事業者には存在するが、従業員が10名前後しかいない零細業者については、リサイクル作業員と兼務しているケースも多くなっており、全ての事業者においてこの職種が存在しているわけではない(表5-1)。

表 5-1 フロントマンの職務と必要な能力

職務		職務を遂行する際に必要な能力		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	技能	知識	初級	中級	上級
営業	比較的単純な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車整備業者やリース会社、損害保険会社などからの使用済自動車の引取り依頼の受取り</li> <li>引取り担当を割当て、約束どおりに引取りを実施完了</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>使用済自動車の引取先となる業種、企業を把握</li> <li>現在の顧客を把握</li> </ul>	△	○	○
	比較的高度な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>使用済自動車の引取先の新規開拓営業</li> <li>使用済自動車の引取先との関係の良好化</li> <li>自社の引取先の管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>顧客管理方法を把握</li> </ul>	—	△	○
販売	比較的単純な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>属している部品販売グループの仕組みに従って、中古部品を販売</li> <li>自動車整備業者や自動車ディーラーに直接部品を販売</li> <li>電炉業などに鉄スクラップを販売</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車中古部品についての知識</li> <li>部品販売グループの販売の仕組みの理解</li> <li>国内向け及び国外向けの販売先について把握</li> </ul>	△	○	○
	比較的高度な業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>自社の中古部品及び鉄スクラップの販売状況の管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自社の中古部品の販売状況を把握</li> </ul>	—	△	○

注：○主に行うもの、△補助的に行うもの、—行わないもの

出所：環境省『自動車リサイクル法 標準作業書ガイドライン』に加筆・修正

## (2) 人材の要件

この職種の人材要件としては、フロントマンの職務内容から、健康であり、体力に自信があること、自動車及び機械類に関心があること、報告・連絡・相談ができること、他者との作業を行う上での協調性があること、などが望ましい。基本的にはリサイクル作業員と同様の要件となるが、作業環境が天候に影響されにくく、肉体労働の比率も低くなるため、この職種の職務を実施するにあたって、体力の有無についてはリサイクル作業員ほど重視されない。しかし、この職種の中で営業や販売を専門に行う者は、通常、事前にリサイクル作業員を経験することが多いため、そういった意味では人材要件はほとんど変わらないといつてよい(表5-2)。

表5-2 フロントマンの人材要件

職務		人材要件		レベル <sup>注</sup>		
名称	内容	基本的な資質・能力等	資格等	初級	中級	上級
営業	基本的要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務を行う上では体力が必要となるため、健康であり、体力に自信がある</li> <li>・顧客対応を行うため、社会的・コミュニケーション能力が高い</li> <li>・自動車及びその解体に携わる者として、自動車及び機械類への関心</li> <li>・業務等における問題を自分で抱え込まず、報告・連絡・相談ができる</li> <li>・他者との作業を行う上での協調性</li> </ul>	<b>【必須資格】</b> ・普通自動車運転免許 <b>【推奨資格】</b> ・自動車整備士 ・RRC 認定冷媒回収技術者登録講習受講 <b>【当該事業所において必要な資格のみを取得】</b> ・クレーン運転士 ・フォークリフト運転技能者 ・玉掛技能者 ・酸素欠乏危険作業主任者 ・危険物取扱者 ・廃棄物処理施設技術管理者(通常、この職種になるのはリサイクル作業員を経験した後が多いため、リサイクル作業員と同様に資格を取得した方がよい)	△	○	○
販売						
その他事務作業						
営業	高度な要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務管理者として、他者を指導する能力</li> </ul>		-	-	○
販売						
その他事務作業						

注：○必ず必要、△望ましい、- 必要ない

出所：研究会事務局作成

### (3) 人材の区分

この職種は、独力で職務を遂行することのできるレベルを規準に、初級、中級、上級に区分することができる。

#### ① 初級

初級とは、上司や先輩の指示の下で、使用済自動車の引取や中古部品・鉄スクラップの販売、その他の作業などの業務を行うことのできる者である。職務遂行に当たって、必要となる資格は今のところないが、自動車リサイクル法や各種部品について、販売先についてなど、多岐に渡る知識が必要となり、初級者はこれらについて、業務を通じて少しずつ修得していかなければならない。初級者は就業者全体の2割前後を占めている。

#### ② 中級

中級とは、上司や先輩の指示がなくとも大半の業務を行うことができる者である。職務遂行に当たっては、初級で述べたとおり、必要となる資格は今のところないが、自動車リサイクル法や各種部品について、販売先についてなど、多岐に渡る知識が必要であり、これらのほとんどを修得する必要がある。初級から中級となるには、自動車関係の経験のある中途採用者でおよそ半年、未経験の中途採用者や新卒採用者の場合は約1年かかると考えられ、中級者は、就業者全体の7～8割程度を占めている。

#### ③ 上級

上級とは、業務に関する高度な技能、知識を有し、部下を指示することのできる者である。職務遂行に当たっては、初級、中級で述べた知識の習得が必須である。上級者として、部下や後輩を指導するためには、最低3～5年程度の経験が必要となるが、さらに部下などへの指導力が求められる。この能力は人によって大きく異なるため、人によっては10年以上も中級者として業務にあたっている者もいる。そういった事情も踏まえると、上級者は、就業者全体の中でもそれ程多くなく、1割前後となっている。

#### (4) 労働市場の特徴

この職種の労働市場の特徴としては、正規従業員がほとんどで、年齢は20代と30代が中心で、性別は男性が多くなっているが、女性の採用に積極的な事業者も存在している(表5-3)。

表 5-3 労働市場の特徴

人材の区分	雇用・求人状況	年齢	性別	学歴等	賃金等
初級	【雇用状況】 正規従業員がほとんど	20代	男性が多いが一部では女性も	自動車整備専門学校、高校卒	・300万～600万円が多い ・企業により賃金格差あり
中級	【需給ギャップ】 不足感がある	20代～30代			
上級	【雇用状況】 正規従業員がほとんど 【需給ギャップ】 不足感はあまりなく、中級以下の人材確保の方が重要	30代～			

出所：研究会事務局作成

#### (5) 将来の見通し

将来的に、この職業は人材の不足が見込まれる。バブル崩壊後においては、国内の各企業の人員削減傾向を受け、よい人材を獲得しやすい状況であった。しかし、最近の景気回復の状況、さらに使用済自動車の不法投棄などの不正を行う事業者がしばしばマスコミなどで報道されるなど、業界に対するイメージがあまりよくないことや、小規模の企業が中心で安定した事業環境とはいえない状況などから、基本的な資質・能力を十分に満たした優秀な人材が集まりにくくなっている。また少子化の流れなどもあり、最も必要とされる20代、30代といった人材については、今後の不足が懸念されている。

## 5.2. 人材育成のあり方

### (1) 入職及びキャリアアップ

人材の区分毎に見た入職ルート（キャリアアップを含む）は、表 5-4 の通りである。

フロントマンとして営業や販売を行う前に、未経験者の場合はリサイクル作業員の実務を経験することが多く、フロントマンとして中途採用される場合は、リサイクル作業員の経験者か関連業種の経験者であることが多い。

フロントマンは中途採用が中心である。一部の比較的規模の大きな事業者では新卒採用を行っている場合もあるが、未経験者の場合、一度リサイクル作業員を経験してからフロントマンになるケースが中心である。中途については、自動車整備業などの関連業種の経験者が望ましいと考えられるものの、未経験者でも、本人の基本的な資質・能力を見て採用を行っている。この場合も、一度リサイクル作業員を経験してからフロントマンになることが多い。新卒では自動車整備の専門学校や工業高校出身であることが望ましいと考えられるが、こちらも本人の基本的な資質・能力を見て採用を行っている。一方、上級については、このレベルからの入職はほとんど見られない。

フロントマンの場合、自動車整備業などの関連業種の経験者やリサイクル作業員から異動した者が中心のため、業務を一通り修得し初級から中級になるために必要な期間は、1年程度となっている。フロントマンの知識としては、膨大な種類に上る自動車中古部品の知識が必要となる。上級者として部下などを指導するにあたっては、業務を全て修得するだけでなく、部下を指導する意識が求められる。

転職の状況については、初級・中級者は同業種への転職及びそれまでの知識・経験を糧に、自動車関連の他業種（自動車整備業など）への転職も見られるほか、全く異なる業界への転職も見られる。一方、上級者については、離職率は低くなっている。

表 5-4 入職（キャリアアップを含む）の特徴

人材の区分	入職ルートと採用・昇格要件	必要な経験年数	経験が活かせる他の業種・職種
初級	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中途採用が中心</li> <li>・リサイクル作業員を経験してからの異動</li> <li>・中途では経験者、資格保有者が望ましい</li> <li>・昇格のためには、必要な資格を取得した上で、豊富な実務経験修得する</li> <li>・中途の場合、就職情報誌や新聞広告、ハローワークを利用した採用が中心</li> </ul>	入社時研修後	・自動車整備や自動車販売などの自動車関連業種
中級	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中途採用で関連業種の経験者、資格保有者であっても、まずは初級となるため、中級からの入職は少ない</li> </ul>	1年	
上級	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上級からの入職は少ない</li> </ul>	3年	・同業他社における実務経験

出所：研究会事務局作成

## (2) 人材育成

人材の区分毎に見た人材育成の実施状況は、表 5-5 の通りである。基本的にはリサイクル作業員と同様の特徴となっている。

表 5-5 人材育成の特徴

人材の区分	人材育成の実施状況	主なカリキュラム	外部機関等の活用
初級	<b>【入職(初級のみ)】</b> ・入職時研修 <b>【能力開発】</b> ・基本的に実務を通じて専門知識を獲得	・企業ごとの新入社員研修、入職時研修(初級のみ)	・部品販売ネットワークが主催する専門知識を獲得するための研修
中級	<b>【レベルアップ(昇格を含む)】</b> ・実務を通じて業務遂行能力や知識レベルを高める		
上級	<b>【能力開発】</b> ・特定の取組はあまり見られず、業務の中で実践していく <b>【レベルアップ(昇格を含む)】</b> ・実務を通じてマネジメントスキルを向上させる	・特定の取組はあまり見られない	・特定の取組はあまり見られない

出所：研究会事務局作成

### (3) 人材の区分別の状況

#### ① 初級

初級の多くは、自動車整備業などの関連業種から中途採用された者と、未経験で中途採用された者、及び新卒社員がリサイクル作業員を経験した後にフロントマンに異動してきたケースが該当する。初級の能力要件等を満たすのは、一般的に、中途社員の入職時研修を終えた後、また、リサイクル作業員からの異動の場合は異動した時点ということができる。フロントマンの資格取得に関しては、特定の資格は存在していないが、リサイクル作業員から異動してきた場合は、既にクレーンやフォークリフト、玉掛けなど事業者ごとにリサイクル作業員として必要な資格を持っているケースが多い。初級は一般に、OJTにて実務レベルを向上させることで、中級へとキャリアアップしていくことになる。

#### ② 中級

中級は一般的に初級がキャリアアップするほか、同業他社における経験者の中途採用の場合もある。中級の能力要件等を満たすのは、初級において1年程度の教育訓練を積んだ後ということができる。資格取得に関しては、初級と同様に、特定の資格は存在していないが、リサイクル作業員から異動してきた場合は、既にクレーンやフォークリフト、玉掛けなど事業者ごとにリサイクル作業員として必要な資格を持っているケースが多い。中級はこれらの資格を取得した上で、OJTにて実務レベルを向上させ、実務経験を増やししながら、上級へとキャリアアップしていくことになる。

#### ③ 上級

上級は一般に、中級者がキャリアアップするケースがほとんどであり、経験者の中途採用は稀なケースということができる。また、必須資格については、初級もしくは中級のうちに取得しているのが普通である。上級は営業や販売だけでなく、リサイクル作業の実務や周辺事務といった自動車リサイクル業に関わる全ての業務について精通することが求められる。上級の能力要件等を満たすには、一般に、中級において2～3年程度の訓練が必要となる。また前提として、部下を指導する意識を持っていることが、上級となるためには必要である。

#### (4) 今後の課題と展望

将来的にこの職種は人材の不足が見込まれている。現状では、特に零細企業などのごく小規模の事業者においては、フロントマンを置かず、リサイクル作業員が営業や販売を兼務する状況が多く見られる。しかし、自動車リサイクル業における現在の厳しい競争環境の中では、リサイクル作業員による兼務では十分な営業及び販売活動を行うことは困難であると考えられるため、今後フロントマンが必要となりつつあるといえるが、思うような人材獲得及び育成は実現できていない状況である。

採用面については、特に初級・中級レベルの20代から30歳前後の若手層については、今後さらに採用が困難になることが予想される。これは、少子化の進行や景気回復による国内企業の人材獲得競争の激化により、自動車リサイクル業を志望する者が減少していることが大きな要因と考えられる。また、中小や零細企業が多い業界であり、賃金もあまりよくないと認識されていることや、一部に存在する不法行為を行う事業者によるイメージの悪化も、人材獲得難の要因として挙げられる。

このような状況を脱するためには、自動車リサイクル業の各事業者におけるコスト削減及び生産性向上の実現、自動車リサイクル法に対応した適正な事業運営、それに伴う業界イメージの向上、さらに賃金の向上などを実現する必要があるが、これらの基礎となるのが人材育成の施策であるといえる。

先にも述べたように、自動車リサイクル業は中小や零細企業が多く、個別での人材育成の取組を実施する余裕のない企業が多い。そのため現状では、体系的な人材育成の取組は実施せず、実際の業務の中でスキルを向上させるしかない。また資格については、フォークリフトやクレーンの運転、危険物取扱など、作業の部分における資格は存在するものの、職務全体を通じた体系的な資格は存在していない。以上のことから、人材育成の取組については、個別企業の取組に依存するのではなく、業界が主体となった研修機関を設ける等による、人材の能力の底上げが重要といえる。また資格についても、業界団体等を中心にした新たな資格制度を制定することにより、自動車リサイクル業に関わる職務の体系化が今後に向けて必要といえる（表5-6）。

表 5-6 今後の課題/展望

人材の区分	労働市場の見通し	人材育成の課題と展望
初級	20代から30歳前後の若手層が不足しており、今後の少子化の進展、他業種との人材獲得競争の激化でさらに困難な状況となる可能性が高い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・不適正な業務を行う事業者や低賃金などからくる、自動車リサイクル業に対するよくないイメージ向上の実現</li> <li>・業界が主体となった研修機関の創設</li> <li>・自動車リサイクル業の業務に適応した資格の創設</li> </ul>
中級		
上級		

出所：研究会事務局作成

## 6. 人材マップ及び人材育成計画

職種別に、人材マップ及び人材育成計画の詳細を、下表にまとめて示す。

### 6.1. リサイクル作業員

#### (1) 人材マップ

レベル	職務内容 (タスク名称)	職務を遂行する際に必要な能力	
		技能(××ができる)	知識(××を知っている)
初級 (上司や先輩の指示の元で業務の補助を行う)	使用済自動車引取	<ul style="list-style-type: none"> <li>運搬前の廃油、廃液等の漏出の確認ができる</li> <li>使用済自動車の運搬ができる</li> <li>使用済自動車の保管場所の確保及び安全で決められた保管ができる</li> <li>フロン類、エアバッグ類の装備の有無を確認できる</li> <li>クレーンなど各種設備の保守点検ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運搬にあたっての注意事項(廃油、廃液等の漏出など)を把握している</li> <li>キャリアカーやセルフローダー、クレーンなどの運搬方法を把握している</li> <li>使用済自動車の保管範囲、方法を把握している</li> <li>フロン類、エアバッグ類の装備について把握している</li> <li>各種設備の保守点検方法を把握している</li> </ul>
	フロン類回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>エアコン関係(フロン類)の回収・保管ができる</li> <li>自動車メーカーなどへのフロン類の引渡しができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>フロン類の回収・保管方法を把握している</li> </ul>
	エアバッグ類取外回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>エアバッグ類の回収・保管ができる</li> <li>自動車メーカーなどへのエアバッグ類の引渡しができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エアバッグの車上作動処理方法を把握している</li> <li>エアバッグの引取基準を把握している</li> </ul>
	解体	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料・オイル・冷却液等の回収・保管・処理ができる</li> <li>バッテリーの回収及び保管ができる</li> <li>廃タイヤの回収・保管・処理ができる</li> <li>有用部品(バンパー、ボンネット、室内パネル、シート、ライト、エンジン等)の回収・保管ができる</li> <li>油水管理装置など各種設備の保守点検ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料・オイル・冷却液等の回収・保管・処理・引渡し方法を把握している</li> <li>バッテリーの回収及び保管、引渡し方法を把握している</li> <li>廃タイヤの回収及び保管、引渡し方法を把握している</li> <li>再利用可能な有用部品について把握している</li> <li>有用部品の回収及び保管、販売、引渡し方法を把握している</li> <li>各種設備の保守点検方法を把握している</li> </ul>
	プレス・せん断処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体自動車のプレス処理ができる</li> <li>解体自動車のせん断処理ができる</li> <li>プレス機、せん断機など各種設備の保守点検ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プレス処理、せん断の方法を把握している</li> <li>各種設備の保守点検方法を把握している</li> </ul>
	解体自動車引渡	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体自動車の保管場所の確保及び安全で決められた保管ができる</li> <li>フォークリフトによる解体自動車の積み下ろしができる</li> <li>解体自動車の運搬ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体自動車の保管範囲、方法を把握している</li> <li>フォークリフトなどの使用方法を把握している</li> <li>解体自動車の運搬方法を把握している</li> </ul>
リサイクル関連事務	<ul style="list-style-type: none"> <li>リサイクル料金が預託されているかの確認ができる</li> <li>未預託の場合、リサイクル料金を受領し、資金管理人への支払ができる</li> <li>使用済自動車の引取報告(電子マニフェスト)ができる</li> <li>フロン類の引渡し報告(電子マニフェスト)ができる</li> <li>エアバッグ類の引渡し報告(電子マニフェスト)ができる</li> <li>最終所有者への引取証明書を交付できる</li> <li>最終所有者への解体の事実の通知ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>リサイクル料金の確認方法と支払方法を把握している</li> <li>電子マニフェストにおける報告事項を把握している</li> <li>引取証明書発行の方法を把握している</li> <li>最終所有者への通知方法を把握している</li> </ul>	
中級 (指示がなくとも大半の業務を行うことができる)	使用済自動車引取	<ul style="list-style-type: none"> <li>運搬前の廃油、廃液等の漏出の確認ができる</li> <li>使用済自動車の保管場所の確保及び安全で決められた保管ができる</li> <li>フロン類、エアバッグ類の装備の有無を確認できる</li> <li>クレーンなど各種設備の保守点検ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運搬にあたっての注意事項(廃油、廃液等の漏出など)を把握している</li> <li>キャリアカーやセルフローダー、クレーンなどの運搬方法を把握している</li> <li>使用済自動車の保管範囲、方法を把握している</li> <li>フロン類、エアバッグ類の装備について把握している</li> <li>各種設備の保守点検方法を把握している</li> </ul>
	フロン類回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>エアコン関係(フロン類)の回収・保管ができる</li> <li>自動車メーカーなどへのフロン類の引渡しができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>フロン類の回収・保管方法を把握している</li> <li>フロン類の引取基準を把握している</li> </ul>
	エアバッグ類取外回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>エアバッグ類の回収・保管ができる</li> <li>自動車メーカーなどへのエアバッグ類の引渡しができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エアバッグの車上作動処理方法を把握している</li> <li>エアバッグの引取基準を把握している</li> </ul>
	解体	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料・オイル・冷却液等の回収・保管・処理・引渡しができる</li> <li>バッテリーの回収及び保管ができる</li> <li>廃タイヤの回収・保管・処理ができる</li> <li>有用部品(バンパー、ボンネット、室内パネル、シート、ライト、エンジン等)の回収・保管ができる</li> <li>各種部品の廃棄・販売、引渡しができる</li> <li>油水管理装置など各種設備の保守点検ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料・オイル・冷却液等の回収・保管・処理・引渡し方法を把握している</li> <li>バッテリーの回収及び保管、引渡し方法を把握している</li> <li>廃タイヤの回収及び保管、引渡し方法を把握している</li> <li>再利用可能な有用部品について把握している</li> <li>有用部品の回収及び保管、販売、引渡し方法を把握している</li> <li>各種設備の保守点検方法を把握している</li> </ul>
	プレス・せん断処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体自動車のプレス処理ができる</li> <li>解体自動車のせん断処理ができる</li> <li>プレス機、せん断機など各種設備の保守点検ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プレス処理、せん断の方法を把握している</li> <li>各種設備の保守点検方法を把握している</li> </ul>
	解体自動車引渡	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体自動車の保管場所の確保及び安全で決められた保管ができる</li> <li>フォークリフトによる解体自動車の積み下ろしができる</li> <li>解体自動車の運搬ができる</li> <li>解体自動車収集運搬業者への引渡しができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体自動車の保管範囲、方法を把握している</li> <li>フォークリフトなどの使用方法を把握している</li> <li>解体自動車の運搬方法を把握している</li> <li>業者への引渡し方法を把握している</li> </ul>
リサイクル関連事務	<ul style="list-style-type: none"> <li>リサイクル料金が預託されているかの確認ができる</li> <li>未預託の場合、リサイクル料金を受領し、資金管理人への支払ができる</li> <li>使用済自動車の引取報告(電子マニフェスト)ができる</li> <li>フロン類の引渡し報告(電子マニフェスト)ができる</li> <li>エアバッグ類の引渡し報告(電子マニフェスト)ができる</li> <li>最終所有者への引取証明書を交付できる</li> <li>最終所有者への解体の事実の通知ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>リサイクル料金の確認方法と支払方法を把握している</li> <li>電子マニフェストにおける報告事項を把握している</li> <li>引取証明書発行の方法を把握している</li> <li>最終所有者への通知方法を把握している</li> </ul>	
上級 (業務に関する高度な技能、知識を有し、部下を指示する)	使用済自動車引取	<ul style="list-style-type: none"> <li>廃油漏出の原因を解明し、必要な手段を講じることができる</li> <li>使用済自動車引取について、引取状況の管理及び部下の指導ができる</li> <li>各種設備の保守計画を策定することができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運搬にあたっての注意事項(廃油、廃液等の漏出など)を把握及び対策の把握ができてい</li> <li>各種設備の保守の必要事項を把握している</li> </ul>
	フロン類回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>エアコン関係(フロン類)が適切に回収、保管、引渡しされたかを管理できる</li> <li>フロン類について、回収状況の管理及び部下の指導ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>フロン類の回収・保管方法を把握している</li> <li>フロン類の引取基準を把握している</li> </ul>
	エアバッグ類取外回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>エアバッグ類について回収状況の管理及び部下の指導ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エアバッグの車上作動処理方法を把握している</li> <li>エアバッグの引取基準を把握している</li> </ul>
	解体	<ul style="list-style-type: none"> <li>廃油等の引取業者と委託契約を締結できる</li> <li>燃料等が漏出した際に措置を講じることができる</li> <li>危険物の取扱を適切にできる</li> <li>高圧ガス保安法への対応ができる</li> <li>労働安全衛生法への対応ができる</li> <li>各種設備の保守計画を策定することができる</li> <li>各種設備の故障に際し、適切な処置を講ずることができる</li> <li>各種部品について、回収状況の管理及び部下の指導ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業者との契約方法を把握している</li> <li>燃料・オイル・冷却液等の回収・保管・処理・引渡し方法を把握している</li> <li>危険物取扱やガス保安法、消防法などの法規を把握している</li> <li>各種設備の復旧方法を把握している</li> <li>各種設備の保守の必要事項を把握している</li> </ul>
	プレス・せん断処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>プレス・せん断処理について状況の管理及び部下の指導ができる</li> <li>各種設備の保守計画を策定することができる</li> <li>各種設備の故障に際し、適切な処置を講ずることができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プレス処理、せん断の方法を把握している</li> <li>各種設備の復旧方法を把握している</li> <li>各種設備の保守の必要事項を把握している</li> </ul>
	解体自動車引渡	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体自動車の引渡しについて引渡状況の管理及び部下の指導ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体自動車の運搬にあたっての注意事項を把握している</li> </ul>
リサイクル関連事務	<ul style="list-style-type: none"> <li>リサイクル料金が預託されているかの確認ができる</li> <li>未預託の場合、リサイクル料金を受領し、資金管理人への支払ができる</li> <li>使用済自動車の引取報告(電子マニフェスト)及び全体管理ができる</li> <li>フロン類の引渡し報告(電子マニフェスト)及び全体管理ができる</li> <li>エアバッグ類の引渡し報告(電子マニフェスト)及び全体管理ができる</li> <li>最終所有者への引取証明書の交付及び全体管理ができる</li> <li>最終所有者への解体の事実の通知及び全体管理ができる</li> <li>(自社で運搬が出来ない場合)解体自動車収集運搬業者との委託契約が締結できる</li> <li>その他事務の作業全般について、部下に指示・指導ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>リサイクル料金の確認方法と支払方法を把握している</li> <li>電子マニフェストにおける報告事項を把握している</li> <li>引取証明書発行の方法を把握している</li> <li>最終所有者への通知方法を把握している</li> <li>各種報告の管理・指導方法を把握している</li> </ul>	

注：関連資格については、別紙1を参照

出所：研究会事務局作成

人材要件		労働市場の特徴
基本的な資質・能力	資格等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>作業を行う上では体力が必要となるため、心身ともに健康である</li> <li>自動車及びその解体に携わる者として、自動車及び機械類に関心がある</li> <li>作業等における問題を自分で抱え込まず、報告・連絡・相談ができる</li> <li>他者との作業を行う上での協調性がある</li> </ul>	<p>【必須資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>普通自動車運転免許</li> </ul> <p>【推奨資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車整備士</li> <li>RRC認定冷媒回収技術者登録講習受講</li> </ul> <p>【事業者の必要に応じて取得】</p> <p>クレーン運転士、フォークリフト運転技能者、玉掛技能者、酸素欠乏危険作業主任者、危険物取扱者、廃棄物処理施設技術管理者</p>	<p>雇用形態：(正規・パート・アルバイト・臨時等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>正規従業員がほとんど</li> </ul> <p>年齢構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>20代</li> </ul> <p>男女構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現状では男性が多い</li> </ul> <p>賃金：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>300万円程度</li> <li>企業によって格差がある</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>作業を行う上では体力が必要となるため、心身ともに健康である</li> <li>自動車及びその解体に携わる者として、自動車及び機械類に関心がある</li> <li>作業等における問題を自分で抱え込まず、報告・連絡・相談ができる</li> <li>他者との作業を行う上での協調性がある</li> </ul>	<p>【必須資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>普通自動車運転免許</li> </ul> <p>【推奨資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車整備士</li> <li>RRC認定冷媒回収技術者登録講習受講</li> </ul> <p>【事業者の必要に応じて取得】</p> <p>クレーン運転士、フォークリフト運転技能者、玉掛技能者、酸素欠乏危険作業主任者、危険物取扱者、廃棄物処理施設技術管理者</p>	<p>雇用形態：(正規・パート・アルバイト・臨時等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>正規従業員がほとんど</li> </ul> <p>年齢構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>20代から40代</li> </ul> <p>男女構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現状では男性が多い</li> </ul> <p>賃金：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>300万円～600万円程度</li> <li>企業によって格差がある</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>作業を行う上では体力が必要となるため、心身ともに健康である</li> <li>自動車及びその解体に携わる者として、自動車及び機械類に関心がある</li> <li>他者との作業を行う上での協調性がある</li> <li>作業管理者として、他者を指導する能力がある</li> </ul>	<p>【必須資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>普通自動車運転免許</li> </ul> <p>【推奨資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車整備士</li> <li>RRC認定冷媒回収技術者登録講習受講</li> </ul> <p>【事業者の必要に応じて取得】</p> <p>クレーン運転士、フォークリフト運転技能者、玉掛技能者、酸素欠乏危険作業主任者、危険物取扱者、廃棄物処理施設技術管理者</p>	<p>雇用形態：(正規・パート・アルバイト・臨時等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>正規従業員がほとんど</li> </ul> <p>年齢構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>30代から50代</li> </ul> <p>男女構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現状では男性が多い</li> </ul> <p>賃金：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>500万円～</li> <li>企業によって格差がある</li> </ul>

(2) 人材育成計画

レベル	参入について		
	入職ルートと採用要件	必要な経験年数	経験が活かせる業種・職種
初級 (上司や先輩の指示の元で業務の補助を行う)	<p><b>新規卒と中途の比率:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中途採用がほとんどで一部の規模の大きい事業者で新卒採用を実施</li> </ul> <p><b>募集形態:(定期・随時・通年等)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中途は随時、新卒は定期で採用している</li> <li>・就職情報誌や新聞広告を利用して募集を実施</li> </ul> <p><b>中途採用:(必要な職務経験等)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備や自動車販売などの自動車関連業種の経験者が多い</li> <li>・クレーンやフォークリフト等の機器の利用経験がある者</li> </ul> <p><b>人材の過不足状況:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般的に就職先として敬遠されやすい業界であるため、人材不足感がある</li> </ul>	<p><b>入職⇒初級:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入職時研修、新入社員研修後</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備や自動車販売などの自動車関連業種</li> </ul>
中級 (指示がなくとも大半の業務を行うことができる)	<p><b>中途採用:(必要な職務経験等)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入職時はまず初級となる</li> </ul> <p><b>人材の過不足状況:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般的に就職先として敬遠されやすい業界であるため、人材不足感がある</li> </ul>	<p><b>初級⇒中級:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前職で自動車整備業などの関連業種の経験者であれば1～2年程度で中級になる</li> <li>・新卒もしくは未経験者の場合2～3年程度で中級になる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備や自動車販売などの自動車関連業種</li> </ul>
上級 (業務に関する高度な技能、知識を有し、部下を指示する)	<p><b>中途採用:(必要な職務経験等)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上級からの入職は少ない</li> <li>・上級として採用される場合は、クレーンやフォークリフト等の必要機器に関する資格は必須で、同業他社などで十分な経験を積んだ者でなければならない</li> </ul> <p><b>人材の過不足状況:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上級の人材不足感はそれ程大きくなく、初級、中級の人材確保が最重要となっている</li> </ul>	<p><b>中級⇒上級:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2～3年程度で上級者となる技術は身につけることができる</li> <li>・リサイクル作業だけでなく、周辺事務や営業、販売などにも精通する必要がある</li> <li>・上記に加え、他者を指導する意識を持つことが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上級として入職する場合は同業他社で十分な経験を積んだ者</li> </ul>

注：教育訓練については、別紙2を参照

出所：研究会事務局作成

育成について		
人材育成の実施状況	このレベルからのキャリアパス	今後の課題／展望
<b>階層別研修:</b> ・入職時研修、新入社員研修 <b>テーマ別研修:</b> ・実務に関しては業務の中で修得する方向のため、テーマ別研修はあまり行われていない <b>研修方法:</b> (OJT、Off-JT、自己啓発) ・入職時研修、新入社員研修では複数名いる場合、集合研修 <b>利用している外部研修等:</b> ・部品販売ネットワークが主催する専門知識を獲得するための研修	<b>レベルアップ:</b> ・実務の中で業務遂行レベルを向上させる <b>他の職種への異動:</b> ・ほとんど行われない <b>他業種への転職:</b> ・自動車整備業や自動車販売業などの自動車関連業種が最も多い	<b>採用面:</b> ・不適正な業務を行う事業者や低賃金などからくる、自動車リサイクル業に対するよくないイメージ向上の実現 <b>人材育成面:</b> ・業界が主体となった研修機関の創設 ・自動車リサイクル業の業務に適した資格の創設
<b>階層別研修:</b> ・入職時研修 <b>テーマ別研修:</b> ・実務に関しては業務の中で修得する方向のため、テーマ別研修はあまり行われていない <b>研修方法:</b> (OJT、Off-JT、自己啓発) ・入職時研修では複数名いる場合、集合研修 <b>利用している外部研修等:</b> ・部品販売ネットワークが主催する専門知識を獲得するための研修	<b>レベルアップ:</b> ・実務の中で業務遂行レベルを向上させる <b>他の職種への異動:</b> ・リサイクル作業員としてある程度のスキルを獲得した後に、フロントマンへ異動することがある <b>他業種への転職:</b> ・自動車整備業や自動車販売業などの自動車関連業種が最も多い	<b>採用面:</b> ・不適正な業務を行う事業者や低賃金などからくる、自動車リサイクル業に対するよくないイメージ向上の実現 <b>人材育成面:</b> ・業界が主体となった研修機関の創設 ・自動車リサイクル業の業務に適した資格の創設
<b>利用している外部研修等:</b> ・企業規模が小さいため、自社での管理職等に関する研修はあまり見られないが、一部の企業では外部研修によって補っているところも見られる	<b>レベルアップ:</b> ・実務の中で管理レベルを向上させる <b>他の職種への異動:</b> ・このレベルでは異動は少なく、事業者によっては複数の職種を管理する場合がある <b>他業種への転職:</b> ・このレベルからの転職は少ない	<b>採用面:</b> ・不適正な業務を行う事業者や低賃金などからくる、自動車リサイクル業に対するよくないイメージ向上の実現 <b>人材育成面:</b> ・業界が主体となった研修機関の創設 ・自動車リサイクル業の業務に適した資格の創設

## 6.2. フロントマン

### (1) 人材マップ

レベル	職務内容 (タスク名称)	職務を遂行する際に必要な能力	
		技能面(××ができる)	知識(××を知っている)
初級 (上司や先輩の指示の元で業務の補助を行う)	営業	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車整備業者やリース会社、損害保険会社などからの使用済自動車の引取り依頼を受けられる</li> <li>引取り担当を割当て、約束どおりに引取りを実施完了できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>使用済自動車の引取先となる業種、企業を把握している</li> <li>現在の顧客を把握している</li> </ul>
	販売	<ul style="list-style-type: none"> <li>属している部品販売グループの仕組みに従って、中古部品を販売することができる</li> <li>自動車整備業者や自動車ディーラーに直接部品を販売することができる</li> <li>電炉業などに鉄スクラップを販売することができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車中古部品についての知識がある</li> <li>部品販売グループの販売の仕組みを理解している</li> <li>国内向け及び国外向けの販売先について把握している</li> </ul>
中級 (指示がなくとも大半の業務を行うことができる)	営業	<ul style="list-style-type: none"> <li>使用済自動車の引取先の新規開拓営業ができる</li> <li>自動車整備業者やリース会社、損害保険会社などからの引取り依頼を受けられる</li> <li>引取り担当を割当て、約束どおりに引取りを実施完了できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>使用済自動車の引取先となる業種、企業を把握している</li> <li>現在の顧客を把握している</li> </ul>
	販売	<ul style="list-style-type: none"> <li>属している部品販売グループの仕組みに従って、中古部品を販売することができる</li> <li>自動車整備業者や自動車ディーラーに直接部品を販売することができる</li> <li>電炉業などに鉄スクラップを販売することができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車中古部品についての知識がある</li> <li>部品販売グループの販売の仕組みを理解している</li> <li>国内向け及び国外向けの販売先について把握している</li> </ul>
上級 (業務に関する高度な技能、知識を有し、部下を指示する)	営業	<ul style="list-style-type: none"> <li>使用済自動車の引取先の新規開拓営業ができる</li> <li>自動車整備業者やリース会社、損害保険会社などからの引取り依頼を受けられる</li> <li>引取り担当を割当て、約束どおりに引取りを実施完了できる</li> <li>使用済自動車の引取先との関係を良好に保つことができる</li> <li>自社の引取先の管理ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>使用済自動車の引取先となる業種、企業を把握している</li> <li>現在の顧客を把握している</li> <li>顧客管理方法を把握している</li> </ul>
	販売	<ul style="list-style-type: none"> <li>属している部品販売グループの仕組みに従って、中古部品を販売することができる</li> <li>自動車整備業者や自動車ディーラーに直接部品を販売することができる</li> <li>電炉業などに鉄スクラップを販売することができる</li> <li>自社の中古部品及び鉄スクラップの販売状況の管理ができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車中古部品についての知識がある</li> <li>部品販売グループの販売の仕組みを理解している</li> <li>国内向け及び国外向けの販売先について把握している</li> <li>自社の中古部品の販売状況を把握している</li> </ul>

注：関連資格については、別紙1を参照

出所：研究会事務局作成

人材要件		労働市場の特徴
基本的な資質・能力	資格等	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務を行う上では体力が必要となるため、心身ともに健康である</li> <li>・顧客対応を行うため、社交的・コミュニケーション能力が高い</li> <li>・自動車及びその解体に携わる者として、自動車及び機械類に関心がある</li> <li>・業務等における問題を自分で抱え込まず、報告・連絡・相談ができる</li> <li>・他者との作業を行う上での協調性がある</li> </ul>	<p>【必須資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・普通自動車運転免許</li> </ul> <p>【推奨資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備士</li> <li>・RRC認定冷媒回収技術者登録講習受講</li> </ul> <p>【事業者の必要に応じて取得】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>クレーン運転士、フォークリフト運転技能者、玉掛技能者、酸素欠乏危険作業主任者、危険物取扱者、廃棄物処理施設技術管理者</li> </ul>	<p>雇用形態：(正規・パート・アルバイト・臨時等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・正規従業員がほとんど</li> </ul> <p>年齢構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・20代</li> </ul> <p>男女構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・男性が多いが、一部の企業では女性も採用している</li> </ul> <p>賃金：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・300万円程度</li> <li>・企業によって格差がある</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務を行う上では体力が必要となるため、心身ともに健康である</li> <li>・顧客対応を行うため、社交的・コミュニケーション能力が高い</li> <li>・自動車及びその解体に携わる者として、自動車及び機械類に関心がある</li> <li>・業務等における問題を自分で抱え込まず、報告・連絡・相談ができる</li> <li>・他者との作業を行う上での協調性がある</li> </ul>	<p>【必須資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・普通自動車運転免許</li> </ul> <p>【推奨資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備士</li> <li>・RRC認定冷媒回収技術者登録講習受講</li> </ul> <p>【事業者の必要に応じて取得】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>クレーン運転士、フォークリフト運転技能者、玉掛技能者、酸素欠乏危険作業主任者、危険物取扱者、廃棄物処理施設技術管理者</li> </ul>	<p>雇用形態：(正規・パート・アルバイト・臨時等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・正規従業員がほとんど</li> </ul> <p>年齢構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・20代から40代</li> </ul> <p>男女構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・男性が多いが、一部の企業では女性も採用している</li> </ul> <p>賃金：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・300万円～600万円程度</li> <li>・企業によって格差がある</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務を行う上では体力が必要となるため、心身ともに健康である</li> <li>・顧客対応を行うため、社交的・コミュニケーション能力が高い</li> <li>・自動車及びその解体に携わる者として、自動車及び機械類に関心がある</li> <li>・他者との作業を行う上での協調性がある</li> <li>・業務管理者として、他者を指導する能力がある</li> </ul>	<p>【必須資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・普通自動車運転免許</li> </ul> <p>【推奨資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備士</li> <li>・RRC認定冷媒回収技術者登録講習受講</li> </ul> <p>【事業者の必要に応じて取得】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>クレーン運転士、フォークリフト運転技能者、玉掛技能者、酸素欠乏危険作業主任者、危険物取扱者、廃棄物処理施設技術管理者</li> </ul>	<p>雇用形態：(正規・パート・アルバイト・臨時等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・正規従業員がほとんど</li> </ul> <p>年齢構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・30代から50代</li> </ul> <p>男女構成：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・男性が多いが、一部の企業では女性も採用している</li> </ul> <p>賃金：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・500万円～</li> <li>・企業によって格差がある</li> </ul>

(2) 人材育成計画

レベル	参入について		
	入職ルートと採用要件	必要な経験年数	経験が活かせる業種・職種
初級 (上司や先輩の指示の元で業務の補助を行う)	<p><b>新規学卒と中途の比率:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中途採用がほとんどで、新卒の場合一度リサイクル作業員を経験してから異動してくる</li> </ul> <p><b>募集形態:(定期・随時・通年等)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中途は随時採用している</li> <li>・就職情報誌や新聞広告、ハローワークを利用して募集を実施</li> </ul> <p><b>中途採用:(必要な職務経験等)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備や自動車販売などの自動車関連業種の経験者が多い</li> <li>・クレーンやフォークリフト等の機器の利用経験がある者</li> </ul> <p><b>人材の過不足状況:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般的に就職先として敬遠されやすい業界であるため、人材不足感がある</li> </ul>	<p><b>入職⇒初級:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入職時研修後</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備や自動車販売などの自動車関連業種</li> </ul>
中級 (指示がなくとも大半の業務を行うことができる)	<p><b>中途採用:(必要な職務経験等)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入職時はまず初級となる</li> </ul> <p><b>人材の過不足状況:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般的に就職先として敬遠されやすい業界であるため、人材不足感がある</li> </ul>	<p><b>初級⇒中級:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1年程度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車整備や自動車販売などの自動車関連業種</li> </ul>
上級 (業務に関する高度な技能、知識を有し、部下を指示する)	<p><b>中途採用:(必要な職務経験等)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上級からの入職は少ない</li> <li>・上級として採用される場合は、クレーンやフォークリフト等の必要機器に関する資格は必須で、同業他社などで十分な経験を積んだ者でなければならない</li> </ul> <p><b>人材の過不足状況:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上級の人材不足感はそれ程大きくなく、初級、中級の人材確保が最重要となっている</li> </ul>	<p><b>中級⇒上級:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3年程度で上級者となる技術は身につけることはできる</li> <li>・リサイクル作業だけでなく、周辺事務や営業、販売などにも精通する必要がある</li> <li>・上記に加え、他者を指導する意識を持つことが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上級として入職する場合は同業他社で十分な経験を積んだ者</li> </ul>

注：教育訓練については、別紙2を参照

出所：研究会事務局作成

育成について		
人材育成の実施状況	このレベルからのキャリアパス	今後の課題／展望
<b>階層別研修:</b> ・入職時研修 <b>テーマ別研修:</b> ・実務に関しては業務の中で修得する方向のため、テーマ別研修はあまり行われていない <b>研修方法:</b> (OJT、Off-JT、自己啓発) ・入職時研修では複数名いる場合、集合研修 <b>利用している外部研修等:</b> ・部品販売ネットワークが主催する専門知識を獲得するための研修	<b>レベルアップ:</b> ・実務の中で業務遂行レベルを向上させる <b>他の職種への異動:</b> ・ほとんど行われない <b>他業種への転職:</b> ・自動車整備業や自動車販売業などの自動車関連業種が最も多い	<b>採用面:</b> ・不適正な業務を行う事業者や低賃金などからくる、自動車リサイクル業に対するよくないイメージ向上の実現 <b>人材育成面:</b> ・業界が主体となった研修機関の創設 ・自動車リサイクル業の業務に適応した資格の創設
<b>階層別研修:</b> ・入職時研修 <b>テーマ別研修:</b> ・実務に関しては業務の中で修得する方向のため、テーマ別研修はあまり行われていない <b>研修方法:</b> (OJT、Off-JT、自己啓発) ・入職時研修では複数名いる場合、集合研修 <b>利用している外部研修等:</b> ・部品販売ネットワークが主催する専門知識を獲得するための研修	<b>レベルアップ:</b> ・実務の中で業務遂行レベルを向上させる <b>他の職種への異動:</b> ・リサイクル作業員へ異動することがある <b>他業種への転職:</b> ・自動車整備業や自動車販売業などの自動車関連業種が最も多い	<b>採用面:</b> ・不適正な業務を行う事業者や低賃金などからくる、自動車リサイクル業に対するよくないイメージ向上の実現 <b>人材育成面:</b> ・業界が主体となった研修機関の創設 ・自動車リサイクル業の業務に適応した資格の創設
<b>利用している外部研修等:</b> ・企業規模が小さいため、自社での管理職等に関する研修はあまり見られないが、一部の企業では外部研修によって補っているところも見られる	<b>レベルアップ:</b> ・実務の中で管理レベルを向上させる <b>他の職種への異動:</b> ・このレベルでは異動は少なく、事業者によっては複数の職種を管理する場合がある <b>他業種への転職:</b> ・このレベルからの転職は少ない	<b>採用面:</b> ・不適正な業務を行う事業者や低賃金などからくる、自動車リサイクル業に対するよくないイメージ向上の実現 <b>人材育成面:</b> ・業界が主体となった研修機関の創設 ・自動車リサイクル業の業務に適応した資格の創設

(別表1)自動車リサイクル業において必要な資格

対象職種	資格名称	資格の区分	取得方法	受験資格	合格率	資格認定・教育訓練機関
リサイクル作業員	クレーン運転士	国家資格 (任意) 荷重5トン以上のクレーンを運転するために必要な資格	国家試験(学科試験と実技試験)に合格することで取得可能	18歳以上 実技試験は、教育機関で実施される実技講習を修了すれば免除	学科56.9% 実技48.3%	・各地の安全衛生技術センター ・労働局長指定の教育機関(クレーン学校)
	フォークリフト運転技能者	民間資格 (任意) 1トン以上のフォークリフトを運転するための資格	各地の指定教育機関で学科と実技からなる技能講習を受講	18歳以上	95%以上	・各地の指定教育機関
	玉掛技能者	民間資格 (任意) クレーン等の玉掛業務を行うための資格	荷重1トン以上のクレーン、移動式クレーン、デリックを運転するための玉掛技能講習、あるいは、1トン以下の上記3種を運転するための玉掛業務の特別講習を受講	18歳以上	95%以上	・各地の指定教育機関
	酸素欠乏危険作業主任者	国家資格 (任意) 作業員が酸素欠乏に陥る危険性のある場所の作業を行う人材を認定	都道府県労働局が指定する教育機関などが行う技能講習を受講し、修了試験に合格する	18歳以上	99.5%	・都道府県労働局が指定する教育機関
	危険物取扱者	国家資格 (必置) 消防法によって貯蔵・運搬・取扱いに厳しい規制が加えられている危険物を取り扱うための資格	試験は年に5～6回、筆記試験が実施	甲種は、大学・短大・高校で化学に関する学科・課程を修め卒業した者、または乙種取得後2年以上の実務経験者のみ	29.7%(甲種) 40.2%(乙種) 55.3%(丙種)	・(財)消防試験研究センターの各都道府県支部
	廃棄物処理施設技術管理者	国家資格 (必置) 廃棄物処理施設の管理・監督を行う人材を認定する資格	10日間の受講資格指定講習を受けた後、4日間の技術管理者認定講習を受ける	学歴・実務経験により異なる	70%	・(財)日本環境衛生センター

出所:研究会事務局作成

(別表2)自動車リサイクル業における教育訓練の提供状況

対象職種	実施機関	訓練名称	訓練内容	対象者	備考	
リサイクル作業員	各地の指定教習機関	床上操作式クレーン運転技能講習	つり上げ荷重5t以上の床上操作式クレーンの操作についての講習	つり上げ荷重5t以上の床上操作式クレーンを操作する者	受講時間:3日間	
		フォークリフト運転技能講習	1t以上のフォークリフトの運転(道路走行を除く)の講習	1t以上のフォークリフトの運転を行う者	受講時間:2～5日間	
		玉掛技能講習	クレーン知識、玉掛方法、関連法規等の講習	クレーン等の玉掛業務を行う者	受講時間:3日間	
		酸欠乏危険作業主任者技能講習	第一種酸欠乏作業(酸欠のみ)において作業主任者として就業するために必要な技能の講習	酸欠乏等の関連作業に就業している者	受講時間:1日間	
	都道府県労働局が指定する教習機関	酸欠乏・硫化水素危険作業主任者技能講習	第二種酸欠乏作業(酸欠+硫化水素)において作業主任者として就業するために必要な技能の講習	酸欠乏等の関連作業に就業している者	受講時間:1日間	
		(財)消防試験研究センターの各都道府県支部	危険物取扱者保安講習	危険物施設において危険物の取扱作業等に関する講習	危険物取扱者免状の交付を受けていて、現に製造所、貯蔵所又は取扱所で危険物の取扱作業に従事している者	受講時間:4時間
	(財)日本環境衛生センター	基礎・管理課程講習	工学基礎、施設の構造と維持管理等、廃棄物処理法と関係法規、管理監督と理論と実際、廃棄物処理技術特論、施設の運営管理、施設整備等	実務経験年数が不足する者	実務経験年数が不足する者	受講時間:10日間
			廃棄物処理法と関係法規、管理監督と理論と実際、廃棄物処理技術特論、施設の運営管理、施設整備の計画と実際等	「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」施行規則第17条に規定する学歴および実務経験等を満たしている者	「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」施行規則第17条に規定する学歴および実務経験等を満たしている者	受講時間:4日間
		再履修課程講習	廃棄物処理法施設の技術管理者としてみればその資格要件を満たす者の知識の更新と能力向上の実施	廃棄物処理施設技術管理者講習・基礎・管理課程講習修了者等	受講時間:2日間	
		専攻課程講習	ダイオキシン類及び有害化学物質の管理・対策に関する知識・技術の習得	廃棄物処理施設技術管理者講習・基礎・管理課程講習修了者等	受講時間:5日間	

出所:研究会事務局作成