

LS, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX,
MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH,
PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG,
SK, SL, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ,
UA, UG, US, UZ, VC, VN, WS, ZA, ZM, ZW.

- (84) 指定国(表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告 (条約第21条(3))

classifies a method of reusing the damaged vehicle into one of the following: a repair and sale method, in which the damaged vehicle is to be repaired and sold as a used vehicle and a recycle method, in which the damaged vehicle is to be recycled. The problem is solved thereby.

(57) 要約: カートリッジの概念に基づいて損害車Cの再利用方法を決定し、ユーザUに対してよりよい再処理方法を提示することを課題とする。損害情報取得部(51)は、損害車Cについて、その車両情報と、損害を特定可能な損害情報とを含む情報を損害車情報として取得する。損壊度決定部(52)は、損害情報に基づいて損害車の修理コストを算出し、修理コストに基づいて損壊度を決定する。残存価値決定部(53)は、車両情報に基づいて中古車相場を算出し、当該中古車相場及び損壊度に基づいて残存価値を決定する。再利用方法決定部(54)は、損壊度及び残存価値に基づいて、損害車の再利用方法として、損害車を修復して中古車販売する修復販売方法と、損害車をリサイクルするリサイクル方法とのうちの何れかに区分する。これにより、上記課題を解決する。