

ガイドラインの検討における視点の整理

1. 視点整理にあたって

「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書」（平成 22 年 1 月 29 日）では、ガイドラインの検討において整理が必要と考えられる指標の例として、以下のようなものを挙げている。

例) 主要部品の欠損状況、自動車の損壊状況、自動車の使用状態（車齢、走行距離等）、自動車の市場の評価、オートオークション等の取扱い状況、自動車所有者の不存在や周辺環境への影響 等

こうした指標について情報を収集し、想定される判断の場面毎に基準となりうるか検討していく必要がある。

情報収集に当たっては、各種既存の統計等データを活用するほか、様々な流通チャネルを通して行われている中古車取引の実態や、不適正保管、不法投棄等車両への対処の実態も踏まえるため、関係各業界や地方公共団体からの協力を得ながら情報を集積していくことが有効と考えられる。

なお、これらの指標が判断にどのように影響を与えうるかは、自動車の種類や用途、また、地域によって異なることも考えられる点に留意する必要がある。

また、本ガイドラインは、単に基準を示すのみならず、実際の判断を円滑に行うに当たっての関係者の役割分担も示すものであることにも留意して検討を進める必要がある。

2. ガイドラインが活用され得る場面に応じた検討

(1) ユーザー—引取業者間の取引時

自動車リサイクル法第 4 条第 2 項に「引取業者は、(中略) 自動車の所有者による使用済自動車の引渡しが行われるよう努めなければならない。」とあり、ディーラー等引取業者が自動車所有者に対し、使用済自動車として引き渡すかどうかの判断の一つの拠り所となる関連情報を提供することが必要とされる。

このため、ガイドラインでは、引取業者が自動車の所有者から引取を求められた際の関連情報提供のあり方、内容について整理することが適当と考えられる。

この関連情報の内容としては、一般的な市場の評価が考えられるが、その評価に影響を与えうると考えられる自動車の損壊状況、自動車の使用状態（車齢、走行距離等）等も含め、どのような項目が適切であり、どの程度客観的な情報が提供可能であるか、実態に即して整理する必要がある。

（２）オートオークションへの出品時、流札時

オートオークション会場は商品車としての業者間の中古車市場であり、「使用済自動車、使用済自動車と判断される自動車」は出品できないこととされている。また、平成 17 年 10 月には同一会場で二度以上流札した車両については使用済自動車とみなすとのことでオートオークション業界にて決議されている。

このように、オートオークション会場が自動車リサイクルルートの入口となる可能性を踏まえ、ガイドラインでは、出品される車両や流札した車両に対するオークション会場の関与のあり方について整理するとともに、これらの場面において使用済自動車と判断される車両の判断基準について整理することが適切と考えられる。

具体的な判断基準については、（１）と同様、自動車としての市場評価に関連する指標が中心になると考えられるが、一部のオートオークション会場において使用済自動車と考えられる車両が取り扱われているとの指摘もあることに留意し、主要部品の欠損状況も含め判断基準を整理する必要がある。

（３）不適正保管・解体、路上放棄・不法投棄事案への対処時

使用済自動車の不適正保管・解体や無許可解体に対し地方公共団体が指導を行う場合、指導の根拠として、当該車両が使用済自動車に当たるか否かの判断が求められることが考えられる。また、路上放棄・不法投棄の現場においては、当該車両の所有者を確知することが困難な場合も多く、車両の状況及び周辺環境等の客観的な条件に基づいて使用済自動車であるか否かを判断することとなる。

このような判断については従来も各地方公共団体において行われてきたものの、指導の迅速化、容易化のため、判断に資する具体的な要件が必要との指摘があることから、ガイドラインでは、上記のような場面において地方公共団体が行う使用済自動車の該非判断の手順や、判断の参考となる客観的指標について整理することが適当であると考えられる。

具体的な指標としては、主要部品の欠損状況、自動車の損壊状況など車両の状況に加え、路上放棄・不法投棄事案の場合は自動車所有者の不存在、周辺環境等も主要な判断基準となると考えられる。

3. 各指標に関する情報収集及び検討の当面の方針

(1) 情報収集及び検討の基本方針

上記に挙げた項目を基本として、今後以下の通り、統計データや各関係者からの協力を得ながら情報収集を行っていくこととする。

①自動車の損壊状況

- ・中古車査定や自動車保険の査定において、自動車の損壊状況はどのように扱われているか。
- ・これらはどの程度指標となりうるか。また、客観的情報は入手可能か。
→中古車販売関連業界、保険業界等の協力を得て情報収集。

②主要部品の欠損状況

- ・一般的に、欠損した場合に自動車としての体をなさない部品にはどのようなものが考えられるか。
- ・主要部品の欠損した車両が自動車として復活するケースは、一般的にみてどの程度あり得るのか。
→中古車販売関連業界等の協力を得て情報収集。
- ・地方公共団体が不適正保管・不法投棄等事案に対処する場合、主要部品の欠損は廃物認定の重要な要素となりうるか。
→地方公共団体の協力を得て情報収集。

③自動車の使用状態

- ・使用済自動車となる自動車、中古車として流通する自動車の車齢や走行距離はどのようになっているか。
→廃車平均車齢等は統計データあり。走行距離データは入手可能か。
- ・これらはどの程度指標となりうるか。また、客観的情報は入手可能か。
→中古車販売関連業界等の協力を得て情報収集。

④市場評価

- ・中古車査定はどのように行われているか。
- ・市場評価と密接な関係のある客観的指標にはどのようなものがあるか。
- ・事故車はどのように扱われているのか。
→中古車販売関連業界、保険業界等の協力を得て情報収集。

⑤周辺環境等

- ・路上放棄・不法投棄事案への対処に当たり、車両の置かれた周辺環境は廃物認定にどのような影響を与えているか。
→地方公共団体の協力を得て情報収集。

⑥その他

- ・判断基準となりうる指標は他にないか。また、その指標は、どのような情報源から入手可能か。
- ・様々な指標のうち、どの指標が関連づけされどのように捉えることができるのか。
- ・様々な指標が複雑に関連づけされている中で、各判断の場面においてどの指標がもっとも重要と考えられるのか。

(2) 検討に当たっての留意事項

上記の方針にて収集した各指標に関する情報をもとに、判断基準の検討を行うこととなるが、その際、自動車の種類や用途、また、取引の行われる地域等によって状況が異なると考えられる。議論の混乱を避けるため、例えば以下のような点に留意し、その都度対象を区切って検討することが有効と考えられる。

・車種、用途

新車販売台数、保有台数、中古車登録台数の約70%~80%を占める乗用車（別紙参照）と、貨物車、乗合車、特種用途車では、流通経路が異なり、使用状況や中古市場評価の際の観点も大きく異なると考えられる。また、乗用車の中でも、タクシーは使用の状況が大きく異なると考えられる。

・国内取引と輸出

下取りやオークションの際、輸出を前提に自動車の価値判断を行う場合があると考えられるが、こうした場合、その価値は輸出相手国の国内事情によるところもあり、国内の判断とは大きく異なる場合が考えられる。

(別紙)

表 1 新車販売台数

	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
乗用車(軽含む)	4,441,354	4,460,014	4,768,101	4,748,391	4,641,708	4,400,259	4,227,594	3,923,714
貨物車(軽含む)	1,334,380	1,346,908	1,066,802	1,085,776	1,080,099	937,705	839,206	672,896
バス	16,359	21,256	18,147	17,754	17,600	15,617	15,333	12,572
計	5,792,093	5,828,178	5,853,050	5,851,921	5,739,407	5,353,581	5,082,133	4,609,182
乗用車割合	76.7%	76.5%	81.5%	81.1%	80.9%	82.2%	83.2%	85.1%

※ (社) 日本自動車販売協会連合会、(社) 全国軽自動車協会連合会 HP のデータから集計

表 2 保有台数

	H13年度末	H14年度末	H15年度末	H16年度末	H17年度末	H18年度末	H19年度末	H20年度末
乗用車(軽含む)	53,487,293	54,471,376	55,288,124	56,288,256	57,097,670	57,510,360	57,551,248	57,682,475
貨物車(軽含む)	17,726,154	17,343,079	17,015,253	16,860,783	16,707,445	16,490,944	16,264,921	15,858,749
バス	234,244	233,180	231,984	232,000	231,696	231,758	230,981	229,804
計	71,447,691	72,047,635	72,535,361	73,381,039	74,036,811	74,233,062	74,047,150	73,771,028
乗用車割合	74.9%	75.6%	76.2%	76.7%	77.1%	77.5%	77.7%	78.2%

※ (財) 自動車検査登録情報協会のデータから集計

表 3 中古車登録台数

	H20累計	H21累計
乗用車(軽含む)	5,668,189	5,339,315
貨物車(軽含む)	1,389,357	1,248,532
バス	16,193	15,293
その他	104,516	95,452
計	7,073,739	6,603,140
乗用車割合	79.0%	79.7%

※ (社) 日本自動車販売協会連合会、(社) 全国軽自動車協会連合会 HP のデータから集計

表 4 輸出台数

	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
乗用車(軽含む)	498,232	565,027	678,766	759,051	842,299	1,015,396	1,054,558	481,538
貨物車(軽含む)	89,709	122,449	128,545	146,386	236,428	227,362	234,597	161,005
バス	9,341	10,892	9,918	10,615	10,898	11,107	9,900	9,027
計	597,282	698,368	817,229	916,052	1,089,625	1,253,865	1,299,055	651,570
乗用車割合	83.4%	80.9%	83.1%	82.9%	77.3%	81.0%	81.2%	73.9%

※財務省貿易統計から集計