

使用済自動車判別ガイドライン
に関する報告書
(案)

産業構造審議会

環境部会 廃棄物・リサイクル小委員会

使用済自動車判別ガイドラインWG

中央環境審議会

廃棄物・リサイクル部会 自動車リサイクル専門委員会

使用済自動車判別ガイドラインWG

平成 23 年 2 月

本報告書について

平成 17 年 1 月に施行された使用済自動車の再資源化等に関する法律（平成十四年法律第八十七号。以下「自動車リサイクル法」又は「法」という。）では、「施行後五年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」ととされており（法附則第 13 条）、これを受け、産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ及び中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会（以下「合同会議」という。）において、制度の施行状況について評価・検討が行われ、平成 22 年 1 月に「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」が取りまとめられた。

同報告書においては、個別課題と具体的な対策が示されたが、その一つとして中古車と使用済自動車の取扱いの明確化について下記のとおり指摘されたところである。

＜中古車と使用済自動車の取扱いの明確化＞（抜粋）

所有者からの使用済自動車の適正な引渡し、不法投棄や不適正処理への迅速な対応等の観点から、中古車と使用済自動車の区別の容易化、引取業者の役割分担の徹底、一般ユーザーへの情報提供や普及啓発を行う。

一方で、使用済自動車か否かの判断は、個別の自動車の状況や条件、判断を行う場面等により異なり、一律の基準によって切り分けられるものではない。このため、下取り、オートオークション及び不法投棄に対する地方公共団体の対応等、場面毎の判断の際の拠り所となるガイドラインを提示することが適当として、産業構造審議会及び中央環境審議会において合同ワーキンググループを設置し、検討を行った。また、議論に対してパブリックコメントを実施し、その内容を検討の際の参考材料とした。

なお、検討の過程では、様々な意見が交わされたが、適正な流通の確保に関する内容と、不法投棄等の処理の迅速化に関する内容とでは、その対象とする自動車の位置づけや環境等の状況が著しく異なり、ガイドラインとしての性質も異なることから、第 1 部として「使用を終えた自動車の適正な流通の確保に向けたガイドライン」、第 2 部として「不法投棄及び不適正保管事案への対応に向けた使用済自動車判別ガイドライン」の二部に分けて整理し、取りまとめることとした。

今後は、これらのガイドラインの活用を通じ、使用を終えた自動車の適正な流通の確保や、不法投棄等の処理の迅速化が期待されるとともに、国においては、引き続き、循環型社会の構築に向けて、自動車リサイクルの一層の推進がなされるよう、自動車の所有者や関連事業者への必要な情報提供や地方公共団体への援助に努めていくことが望まれる。

第1部 使用を終えた自動車の適正な流通の確保に向けたガイドライン（案）

第1章 背景及び基本的考え方

1. 検討の背景	1- 1
2. 基本的考え方	1- 2
(1) 法律上の考え方	1- 2
(2) 引取場面で提供すべき情報についての一定の指針	1- 2
(3) オートオークションにおいて取り扱う商品車の明確化	1- 2
(4) 留意すべき事項	1- 2

第2章 使用済自動車の適正な流通の確保に向けた検討

1. 使用済自動車の流通実態について	1- 3
2. 下取り又は引取り段階での所有者の判断にかかる合意形成について	1- 4
3. 所有者の適切な判断に向けた必要情報と手続について	1- 4
(1) 引取業者から所有者に提供すべき情報の例について	1- 4
(2) 所有者に対する明確な意思確認の方法について	1-11
4. 引取業者の資質向上	1-13

第3章 オートオークション会場における出品にあたっての取扱い

1. オートオークション市場の現状	1-15
2. オートオークション会場において取り扱う商品車について	1-16
3. 低年式車、多走行車、低価格車等を中心に扱うコーナーについて	1-18
4. オートオークション会場における流札車両の取扱いについて	1-19
5. 今後の検討課題	1-20

第4章 使用を終えた自動車の適正な流通の確保のために

第2部 不法投棄及び不適正保管への対応に向けた使用済自動車判別ガイドライン（案）

第1章 背景及び基本的考え方

1. 検討の背景	2- 1
(1) 不法投棄及び不適正保管の現状	2- 1
(2) ガイドライン策定の目的	2- 3

- 2. 基本的考え方
 - (1) 客観的状況に基づく判断の指針…………… 2- 3
 - (2) 廃棄物の該非判断の考え方…………… 2- 3
 - (3) 放置自動車対策との関係…………… 2- 3

第2章 使用済自動車の該非判断の考え方の整理

- 1. 廃棄物の該非判断に照らした使用済自動車該非判断の考え方…………… 2- 4
- 2. 放置自動車への対応状況の整理…………… 2- 5
 - (1) 放置自動車に関する地方公共団体における取扱い…………… 2- 5
 - (2) 放置自動車の撤去に関する判断基準の整理…………… 2- 8

第3章 使用済自動車該当性の判断基準

- 1. 占有者が確知されない不法投棄疑いの事案…………… 2-10
- 2. 占有者が中古車の保管と主張している不法投棄・不適正保管疑い事案… 2-12

第4章 使用済自動車の不法投棄・不適正保管事案への迅速な対応のために… 2-15

産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会
使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ、
中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会
使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ

委員名簿

(敬称略・五十音順)

座長	永田 勝也	早稲田大学理工学術院教授
委員	大塚 直	早稲田大学法学部教授
	大橋 岳彦	一般社団法人日本ELVリサイクル機構副代表理事
	岡野 直樹	財団法人日本自動車査定協会理事・事務局長
	岡本 弘毅	三重県環境森林部廃棄物対策室長
	鬼沢 良子	NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長
	久米 正一	社団法人日本自動車連盟専務理事
	下平 隆	社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事
	鈴木 渡	群馬県板倉町役場環境水道課長
	砂田 八壽子	NPO法人関西消費者連合会消費者相談室長
	仁井 正夫	社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事
	林 義高	社団法人日本自動車販売協会連合会業務部長
	宮寄 拓郎	社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事
	武藤 孝弘	社団法人日本中古自動車販売協会連合会専務理事
	森山 龍幸	一般社団法人日本オートオークション協議会事務局長
	横田 覚	川崎市環境局生活環境部長

使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ審議経過

<産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ、中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ 合同会議>

第1回：平成22年7月1日（木） 13：00～15：00

◇使用済自動車判別ガイドライン検討にあたっての視点の整理

◇使用済自動車及び中古車の判断の現状について

- ・財団法人日本自動車査定協会
- ・社団法人日本損害保険協会

第2回：平成22年9月1日（水） 14：00～16：00

◇関係団体に対するヒアリング

- ・社団法人日本自動車販売協会連合会
- ・社団法人全国軽自動車協会連合会
- ・社団法人日本中古自動車販売協会連合会
- ・一般社団法人日本オートオークション協議会
- ・一般社団法人日本ELVリサイクル機構

第3回：平成22年10月20日（水） 15：30～17：30

◇地方公共団体に対するヒアリング

- ・全国知事会
- ・全国町村会
- ・全国市長会

◇使用済自動車判別ガイドラインに係るこれまでの論点について

第4回：平成22年12月22日（水） 13：30～16：00

◇「使用済自動車判別ガイドラインに係るこれまでの論点」に対するパブリックコメントの結果概要について

◇使用済自動車判別ガイドライン素案（骨子案）について

第5回：平成23年2月1日（火） 13：00～15：00

◇使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書（案）について

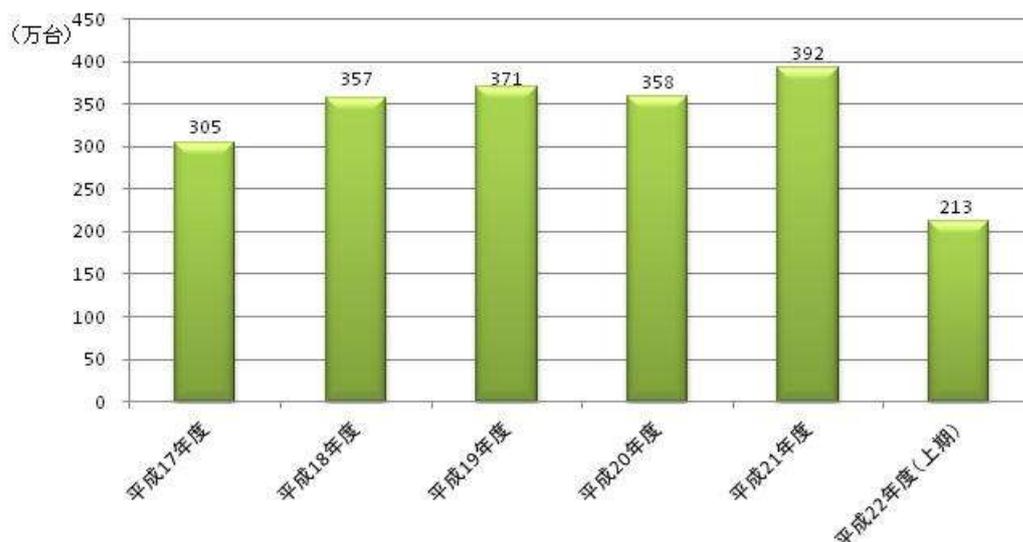
第 1 部

使用を終えた自動車の適正な流通の確保に
向けたガイドライン（案）

第1章 背景及び基本的考え方

1. 検討の背景

現在、我が国における自動車の保有台数は約7,500万台であり、毎年350万台以上の使用済自動車が発生している【図1参照】が、概ねその全量が自動車リサイクル法の下で適正に処理されている。自動車リサイクル法が施行された平成17年以前のリサイクル率は自動車重量ベースで約83%であったが、現在は約95%まで向上している。



【図1】使用済自動車の引取台数推移

出典：公益財団法人自動車リサイクル促進センター

このように我が国の自動車リサイクル制度は概ね順調に機能しているが、今後も引き続き適正かつ安定的に運用されるためには、自動車リサイクル法に基づき関係者が各々の役割分担を適切に果たしていく必要がある。

具体的には、以下のような役割が法律上明記されている。

- ・引取業者は、自動車製造業者等と協力し、自動車の再資源化等に係る料金その他の事項について自動車の所有者に周知を図るとともに、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ること（法第4条第2項）
- ・自動車の所有者は、自動車をなるべく長期間使用することにより、使用済自動車の発生を抑制するよう努めるとともに、使用済自動車の再資源化により得られた物又はこれを使用した物を使用すること等により、再資源化等を促進するよう努めること（法第5条）
- ・国は、教育活動、広報活動等を通じて、使用済自動車の再資源化等に関する国民の理解を深めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるよう努めること（法第6条第3項）

- ・地方公共団体は、国の施策と相まって、当該地域の実情に応じ、使用済自動車の再資源化等を促進するよう必要な措置を講ずることに努めること（法第7条）

本ガイドラインは、こうした関係者の役割を改めて明らかにするとともに、昨今の状況を踏まえ、関係者の認識の共有を図り、今後も引き続き適正かつ安定的に自動車リサイクル制度が運用されることを目的として策定するものである。

2. 基本的考え方

(1) 法律上の考え方

自動車リサイクル法では、自動車としての使用（倉庫としての使用その他運行以外への用途への使用を含む。）を終了したものを「使用済自動車」と定義しており（法第2条第2項）、これを廃棄物とみなして廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和四十五年法律第百三十七号。以下「廃棄物処理法」という。）の規定を適用することとしている（法第121条）。

また、循環型社会形成推進基本法（平成十二年法律第百十号。以下「循環基本法」という。）においては、廃棄物等となることができるだけ抑制されなければならない（循環基本法第5条）とした上で、再使用、再生利用、熱回収、適正処分の順に優先されるべき（これによらないことが環境への負荷の低減にとって有効であると認められるときは除く。）と定められている（循環基本法第7条）。

自動車リサイクル法においても、この循環基本法の考え方を踏まえており、自動車の所有者は保有する自動車をできる限り長く使う努力義務（法第5条）が課せられている。したがって、自動車リサイクル法はいたずらに使用済自動車を増やすという立場に立脚しているものではない。

(2) 引取場面で提供すべき情報についての一定の指針

自動車リサイクル法上、引取業者には、一般ユーザーとの接点として使用済自動車か否かを判断するための関連情報提供を行うことが期待されている（法第4条第2項）ことから、提供すべき情報の具体的内容について一定の指針を示す必要がある。

(3) オートオークションにおいて取り扱う商品車の明確化

事業者間の中古車取引市場である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の一つとなっている現状を踏まえ、オートオークションにおいて取り扱う商品車両の明確化を図るとともに、関係者間で認識の共有化を図る必要がある。

(4) 留意すべき事項

使用済自動車か否かの判断は、個別の車両の状況や条件、判断を行う場面等により異なり、一律の基準によって切り分けられるものではない。したがって、場面毎の判断の際の拠り所となるようなガイドラインとすべきである。

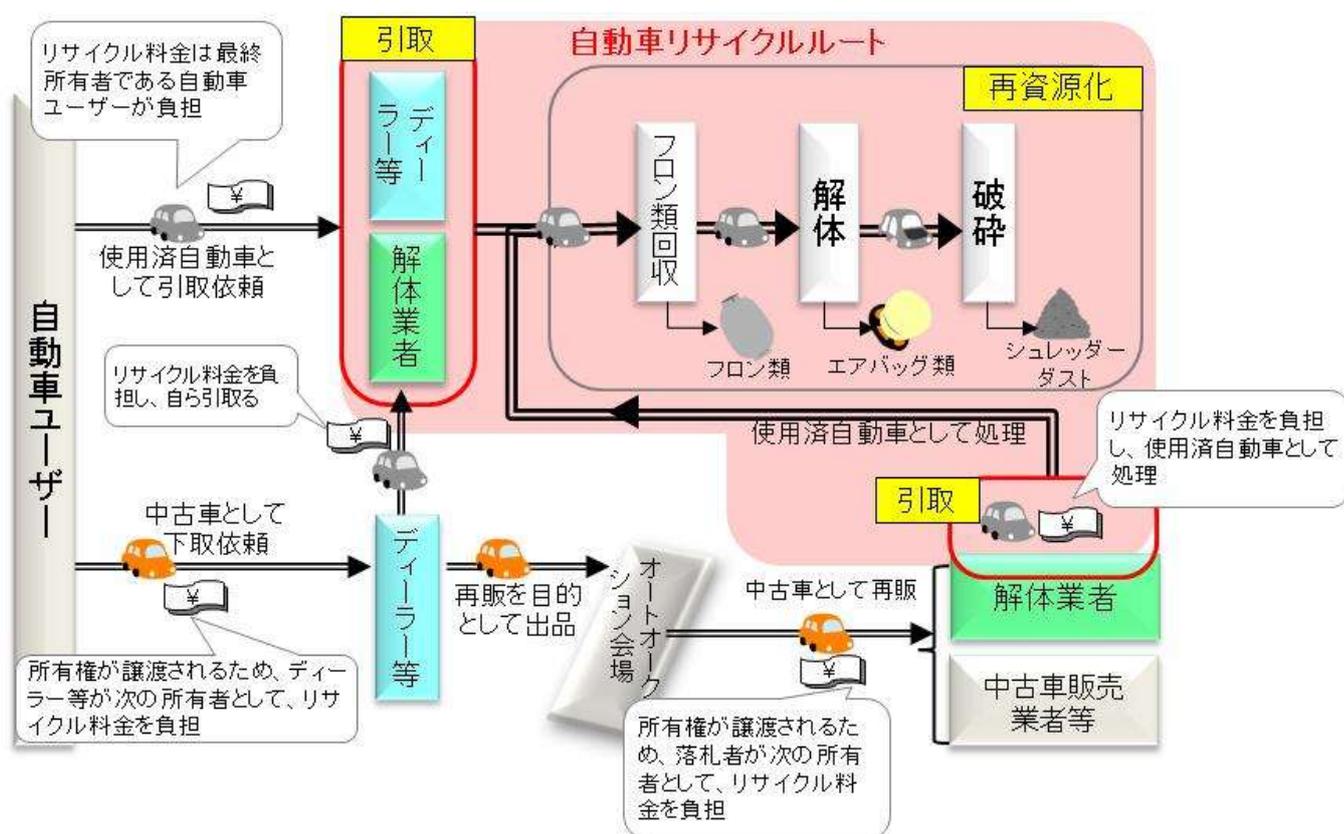
第2章 使用済自動車の適正な流通の確保に向けた検討

1. 使用済自動車の流通実態について

市場に流通している自動車は、幾つかのルートを経て、最終的には使用済自動車として適正処理されることになる【図2参照】。使用済自動車が引き取られる一般的なルートは、新車購入時にディーラー等に依頼するというものであるが、直接解体業者へ依頼する場合も最近増加している。

一方、引き続き市場価値を持つと考えられる車両を所有者が手放す場合は、ディーラー等が下取りの上、中古車としての再販を行うこととなる。この際、事業者向けの取引市場であるオートオークション市場も広く活用されている。

ただし、中古車として引き取ったものの、結果として再販の見込みがない場合には、自らが最終使用者となってリサイクル料金を負担して引取りを行い、解体業者に引き渡すことになる。



【図2】自動車の使用を終えた場合の流通ルート

このように、まずは中古車としての再利用可能性を追求した上で、使用が不可能となった車両や経済的価値が見いだせなくなった車両等については、使用済自動車としての引取りを行い、自動車リサイクル法に基づき適正処理されることとなる。

2. 下取り又は引取り段階での所有者の判断にかかる合意形成について

引取業者は、自動車製造業者や自動車輸入業者と協力し、自動車のリサイクル料金等について自動車の所有者に周知を図るとともに、自動車の所有者による使用済自動車の引渡しが無難に行われるよう努めなければならないとされている（法第4条第2項）。

その趣旨は、中古車か使用済自動車かの判断は一義的には所有者の意思に基づき判断されることが基本であるが、引取業者は自動車の所有者よりも豊富な情報を有していることから、当該自動車の客観的な情報を提供し、最終所有者が判断しやすくすることへの期待を表している。

また、引取業者は、使用済自動車の引取りを求められたときは、その引取りを求めた者から当該使用済自動車を引き取らなければならないとされている（法第9条第1項）。したがって、引取業の登録を受けた者は正当な理由がない限り所有者からの引取依頼を拒否出来ないことから、円滑に引取りが行えるよう引取行為に習熟している必要がある。

3. 所有者の適切な判断に向けた必要情報と手続について

(1) 引取業者から所有者に提供すべき情報の例について

自動車の所有者がその使用を終えた車両の今後の取扱いについて適切な判断を行うにあたっては、自動車の所有者よりも豊富な情報を有している引取業者から十分かつ分かりやすい情報を提供することが期待される。使用済自動車とするか否かを判断する際に、引取業者が所有者に対して提供すべき具体的な情報としては、以下のものが挙げられる。

- ・ 査定基準価格（財団法人日本自動車査定協会（<http://www.jaai.or.jp/>）が定める標準的価格）や、類似車両が市場で流通している場合にはその相場価格。

（中古車の価格情報の例）

消費者や自動車販売業界向けに、中古車取引の目安となる中古車の価格情報を「中古車価格ガイドブック」として毎月発刊している。

「シルバーブック」



◇消費者が中古自動車を購入する際の目安となるよう、中古車の小売価格を掲載。

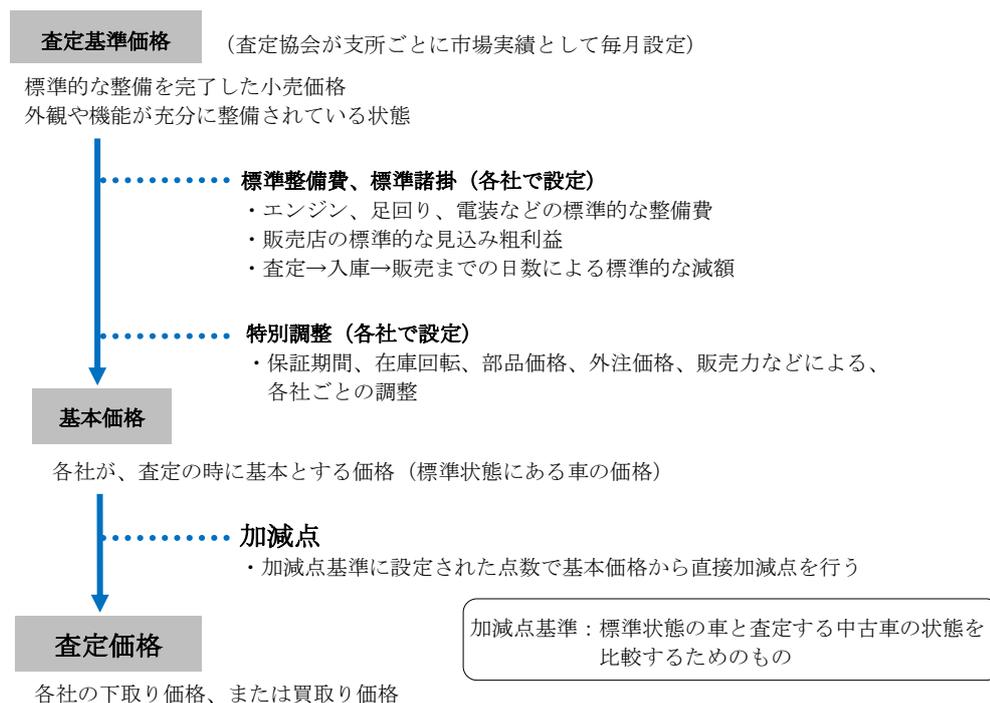
「イエローブック」



◇自動車販売業界の方々に、中古車取引の目安となる中古車の価格情報を提供するため、卸売価格を掲載。

出典：財団法人日本自動車査定協会

(財団法人日本自動車査定協会における査定価格算出方法)



出典：財団法人日本自動車査定協会

- ・自走不可能な不具合又は欠損・損傷がある車両については、修繕に経済的価値が見いだせるかどうか。【事例1参照】
- ・そのほか必要に応じ、経済的価値の算定が困難な車両についても何らかの判断材料となるような情報。【図3参照】

リサイクル料金の取扱いだけでなく、自動車重量税等の還付に関する情報など中古車とするか使用済自動車とするかでどういった経済的得失があるのかといった情報も、所有者の関心が高く重要な判断材料となることから、引取段階で分かりやすく十分な説明が行われることが望ましい。【参考1参照】

また、使用済自動車とするか否かを判断するに際しては、以下のような点にも留意しながら、当該車両の状態と照らし合わせたうえで総合的に行われるべきものである。

- ・欠損・損傷が大きい場合には修繕の費用も高額となるが、それを上回る経済的価値を持つ車両等もあること。
- ・多走行車や低年式車であっても、車両の状態によっては引き続き中古車として利用することが可能なものがあり、これらは海外市場における需要があること。
- ・査定基準価格が低い場合でも、希少車・骨董品の価値がある車両も存在すること。【事例2参照】

【事例1】自走不可能な不具合又は欠損・損傷があり、修繕に経済的価値が見いだせなかった車両



◇エンジン、ミッション、足回り等に重大な欠損・損傷があり、修繕に経済的価値が見いだせなかった車両

出典：一般社団法人日本ELVリサイクル機構



◇車両骨格に重大な損傷があり、修繕に経済的価値が見いだせなかった車両

出典：社団法人日本損害保険協会

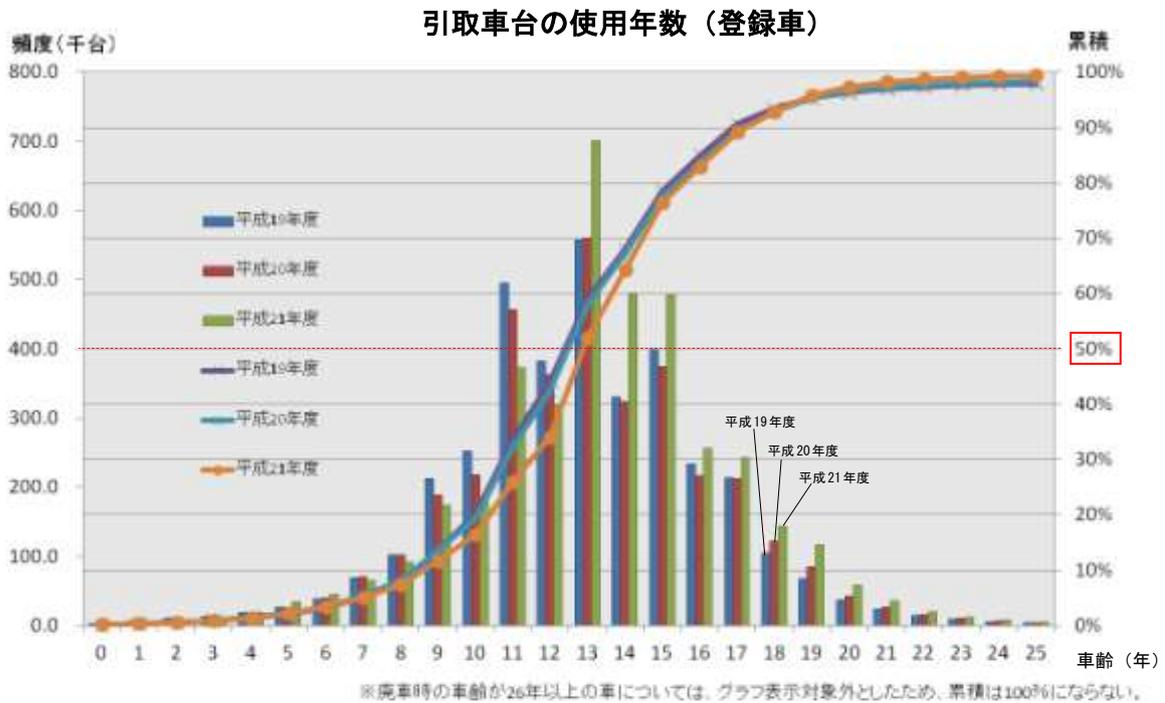
【事例2】希少車・骨董品的価値がある車両

生産・輸入などの供給量が限られ、オリジナリティに溢れたデザイン・スタイルに魅力を感じ、熱心な愛好者を獲得している車両。

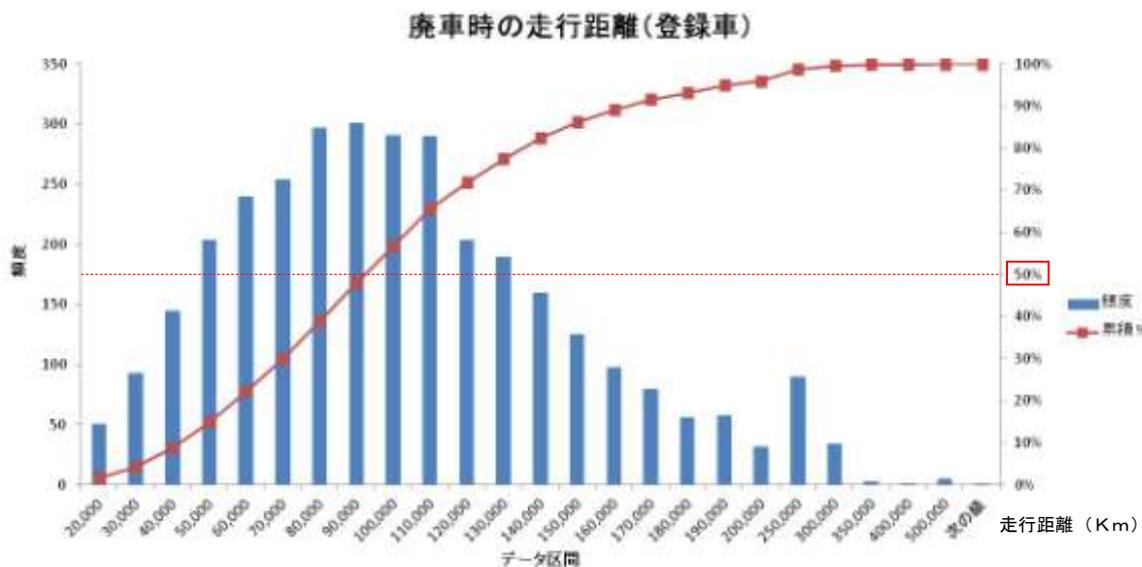


【図3】 初度登録年数及び走行距離での廃車率

使用済自動車进行调查したところ、初度登録後13年以上が経過した車両や、走行距離が10万キロを超えている車両が半数以上であった。これらの低年式車、多走行車の状態によっては引き続き中古車として利用することが可能なものがあり、海外市場での需要もある。



出典：公益財団法人自動車リサイクル促進センター



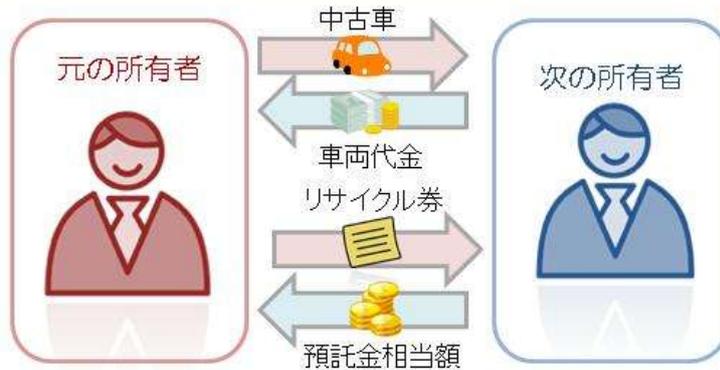
調査対象：3,300台強の登録車（事故車、軽自動車、トラック・バスを除く）

出典：一般社団法人日本ELVリサイクル機構（平成21年11月調査）

車両引き渡し時におけるリサイクル料金及び 自動車諸税等還付例

＜中古車として他者に譲り渡す場合＞

自動車の中古車として他者に譲り渡す場合には、預託金相当額を受け取った上で「預託証明書（リサイクル券）」を次の所有者に引き渡すことになります。



新車及び中古車の購入者は、以下の預託金相当額の支払いが義務づけられています。このうち①～④は、その自動車が廃車になるまでの間、公益財団法人自動車リサイクル促進センターに預託されています。

預託証明書（リサイクル券） 概ね11,440円程度

①シュレッダー ダスト処理料金 平均6,640円	②エアバッグ 類処理料金 平均2,510円	③フロン類 回収料金 平均2,060円	④情報管理 料金 230円(改定前130円)	⑤資金管理 料金 380円(6注)
------------------------------------	---------------------------------	-------------------------------	----------------------------------	-----------------------------

(注)引取時預託の場合480円

出典：公益財団法人自動車リサイクル促進センター

自動車の所有者は、自動車税及び自賠責保険等の残存月数等に応じた返戻金等を受けられる場合があります。

※還付される料金の例

2000cc、1.2tの普通乗用車(自家用)、初度登録年後10年、車検残存期間3ヶ月(2年車検)、自賠責(24ヶ月、本土、平成20年4月1日～23年3月31日に契約)の残存期間3ヶ月の車両を12月に引き渡し、抹消登録手続を行っている場合

自動車税 39,500円	×	過払い期間 $\frac{3}{12}$	=	還付額 9,800円 <small>(100円未満切捨)</small>
-----------------	---	-------------------------	---	--

※自動車税は、毎年4月1日に1年分の税金を納付しているため、車検抹消の翌月から年度末までの期間分の還付を受けられる。

自賠責保険 720円/月	×	残存月数 3ヶ月	=	返戻金 2,160円
-----------------	---	-------------	---	---------------

※月割りの試算は便宜上のものであり、保険会社の定める解約保険料表による保険料が返還される。

<使用済自動車として引取業者に引き渡した場合>

自動車を使用済自動車として引取業者に引き渡した場合には、預託されたりサイクル料金は使用済自動車の適正処理費用として使われます。その際、自動車の最終所有者は、車検残存期間等に応じた税金等の還付を受けられる場合があります。

※還付される料金の例

2000cc、1.2tの普通乗用車(自家用)、初度登録年後10年、車検残存期間3ヶ月(2年車検)、自賠責(24ヶ月、本土、平成20年4月1日～平成23年3月31日に契約)の残存期間3ヶ月の車両を12月に使用済自動車として引き渡し、抹消登録手続きを行っている場合

自動車重量税	×	車検残存期間	=	還付額
37,800円		$\frac{3}{24}$		4,725円

※自動車重量税は、車検時に一括して納付しているため、残存期間に応じて還付を受けられる(残存期間1ヶ月以上の場合に限る)。

自動車税	×	過払い期間	=	還付額
39,500円		$\frac{3}{12}$		9,800円 <small>(100円未満切捨)</small>

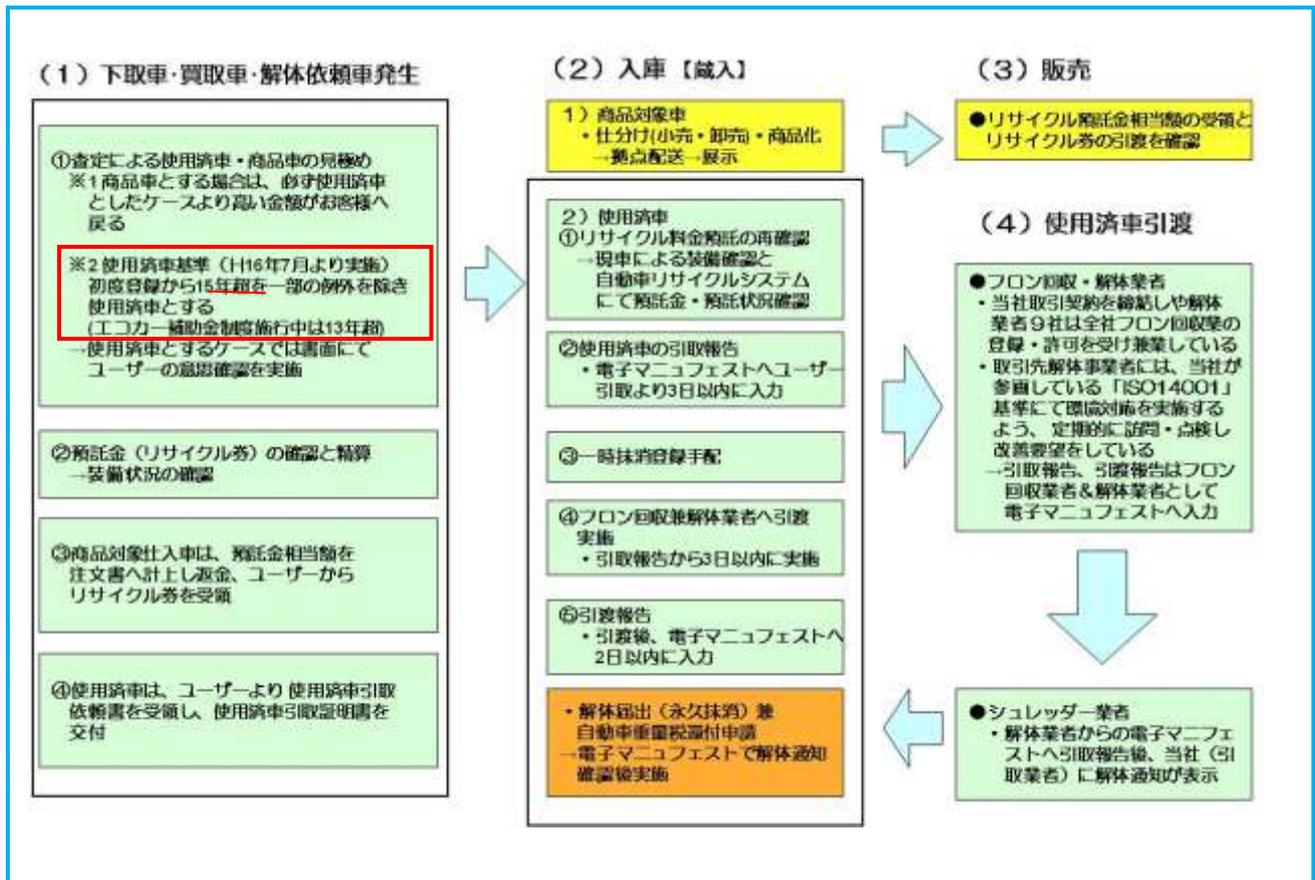
※自動車税は、毎年4月1日に1年分の税金を納付しているため、車検抹消の翌月から年度末までの期間分の還付を受けられる。

自賠責保険	×	残存月数	=	返戻金
720円/月		3ヶ月		2,160円

※月割りの試算は便宜上のものであり、保険会社の定める解約保険料表による保険料が返還される。

なお、事業者が独自に使用済自動車と判断する基準を定める事例も存在する【参考2 参照】。この場合、こうした基準が事業者独自に定めた基準であり、一般的に定められたものでない旨を自動車の所有者に説明し、理解を得た上で判断される限りは、自動車の所有者の円滑な判断に資するものと評価される。

【参考2 A社における下取車・買取車・解体依頼車の流れ】



社団法人自動車販売協会連合会及び社団法人全国軽自動車協会連合会の会員企業においては、このリサイクル券の収受に加えて、「使用済自動車引取依頼書」【参考4参照】の受領が推奨されている。一般の引取事業者においても、広く同様の手法を活用し、所有者の意思確認が図られることが望ましい。

【参考4 使用済自動車引取依頼書】

管理NO.



使用済自動車引取依頼書

<見本>

御中

下記の<車両>を、下記の<条件>にて使用済自動車として引取依頼いたします。

<車両>

車台番号	
登録番号	
リサイクル券番号	
車名	
通称名	
初度登録年月日	
車検満了日	
年式	
型式	
引取時走行距離	
使用者	
所有者	
残債先(完済予定)	
残債決済方法	

<使用済自動車引取依頼者(最終所有者名)>

氏名又は名称 _____ 印

住所 〒 _____

電話番号 _____

<現車装備状況と預かり預託金額>

	装備状況	預託状況	預かり預託金額
シュレッダーダスト料金	—	済・未	
エアバッグ類料金	有・無	済・未	
フロン類料金	有・無	済・未	
(有りの場合)種別	CFC・HFC	—	—
情報管理料金	—	済・未	
合計			

<条件>

依頼者支払額	使用済自動車残債	
	抹消登録手続代行費用(消費税込み) ①	
	抹消登録預かり法定費用	
	リサイクル法 関連費用	預かり預託金額合計
	資金管理料金(消費税込み) ②	
	使用済自動車処理費用(消費税込み) ③	
	合計 ④	
販売店支払額	使用済自動車引取価格	
	(課税事業者の場合)消費税・地方消費税	
	自賠責保険未経過相当額	
	(受領権限を委任する場合)自動車重量税未経過相当額	
	合計 ⑤	
お客様支払額 (④-⑤)		

消費税・地方消費税合計	(①+②+③) × 5/105
-------------	-----------------

(注1) 手続代行費用には、書類作成費用は含まれておりません。
(注2) 販売店は本引取依頼書記載の個人情報を、使用済自動車の引取りに関する事項以外には使用しません。

また、中古車取引の際にも、所有者の意思確認を書面にて行うことが期待される。例えば、中古車取引の際の書面である「譲渡証明書」を活用して、リサイクル料金の返還等についての情報を記載する方法も考えられる。【参考5参照】。

【参考5 譲渡証明書を活用して適切な情報提供を行う事例】

第2-1号様式 (譲渡証明書)

譲 渡 証 明 書

次の自動車を譲渡したことを証明する。

車 名	型 式	車 台 番 号	原動機の型式

譲渡年月日	譲渡人及び譲受人の氏名又は名称及び住所	譲渡人印
/		
譲 渡 者		

(日本工業規格JIS S 5035)

(注) 型式の変更等があった場合は、備考欄にその旨を記入すること。

<下記について説明を受けた場合にはチェックしてください>

中古車を譲渡した場合には、リサイクル料金が返還されます。
 なお、使用済自動車として引き渡す場合は、車検残存期間等に応じて自動車重量税が運付されます。

出典：一般社団法人日本ELVリサイクル機構

4. 引取業者の資質向上

引取業者は、引取業務に習熟するとともに所有者に対する適切な情報提供を行うため、市場動向や関連法制度についての積極的な情報収集が望まれる。また、教育システムの構築や社内研修等の実施等を通じ、専門家として能力の向上に資する方策の検討が期待される。

なお、自動車リサイクルシステムのウェブサイト※では、同システムに慣れ親しんでもらうための練習用システムや工程・目的に応じたマニュアル等を公開しており、新たに引取業務を行う事業者や担当者にとって、実践的かつ効果的な内容となっている【参考6参照】。

※自動車リサイクルシステムの構築・運用に関する指定3法人（資金管理法人、指定再資源化機関、情報管理センター）、一般社団法人自動車再資源化協力機構、ASRチーム（TH、ART）、一般社団法人日本自動車工業会で運営。 (<http://www.jars.gr.jp>)

自動車リサイクルシステム練習用システムとは

自動車リサイクル法に基づく、自動車リサイクルシステム（資金管理システム及び電子マニフェストシステム）の画面操作に慣れ親しんでいただき、業務イメージをご理解いただくための自習ツールです。音声等により操作指示に従って、実際の預託実務や移動報告等に関する全体像をPC上にて学ぶことができます。



練習用システム画面イメージ

1 引渡報告の実施

ログイン → メニュー選択 → 引渡先事業者入力 → 対象車台選択 → 引渡報告 → 完了

戻る 進む

1. 引渡実施事業者（自社）情報
 事業所コード 123456789102 事業者／事業所名 (詳細) ○○オート販売 株式会社

2. フロン類回収業者情報 (注) 事業所
 事業所コード 112345678103
 郵便番号 123-4567

3. 運搬事業者情報
 ※印の項目は、e-マニフェストを利用していない場合にのみ
 なお、「運搬委託」を選択した場合は、委託した運搬事業者名と収集運搬許可番号を入力してください。
 自社運搬、又は引渡先運搬
 運搬委託（事業者名等：）

4. 引取報告済車台の一覧
 該当車台は4件です

引渡報告日	車台番号	型式	車名	引渡報告
20XX/00/00	AB123A12345	EF-AB123A	○○○	DFC
20XX/00/00	CD12W-12345	GH-CD12W	○○○	HEC
20XX/00/00	EF15H-123456	KL-EF15H	○○○	
20XX/00/00	GH5SR-11111	MN-GH5SR	○○○	

(注) 保存、確定様のボタンを押さずにメニューに戻った場合は、入力内容が保存されません。

メニューに戻る

引渡先と引渡報告を行う車台を確定します。
「引渡先確定」ボタンをクリックしてください。

各種マニュアル

システム操作や車台の処理について、引取業者・フロン類回収業者等、業態別に業務実態にあわせた詳細マニュアルの他、間違った引取報告事例を集約した事例集などを掲載しております。



各種マニュアル類



自動車リサイクルシステム（各種マニュアル類）

URL: <http://www.jars.gr.jp/dmn/exdm2000.html>

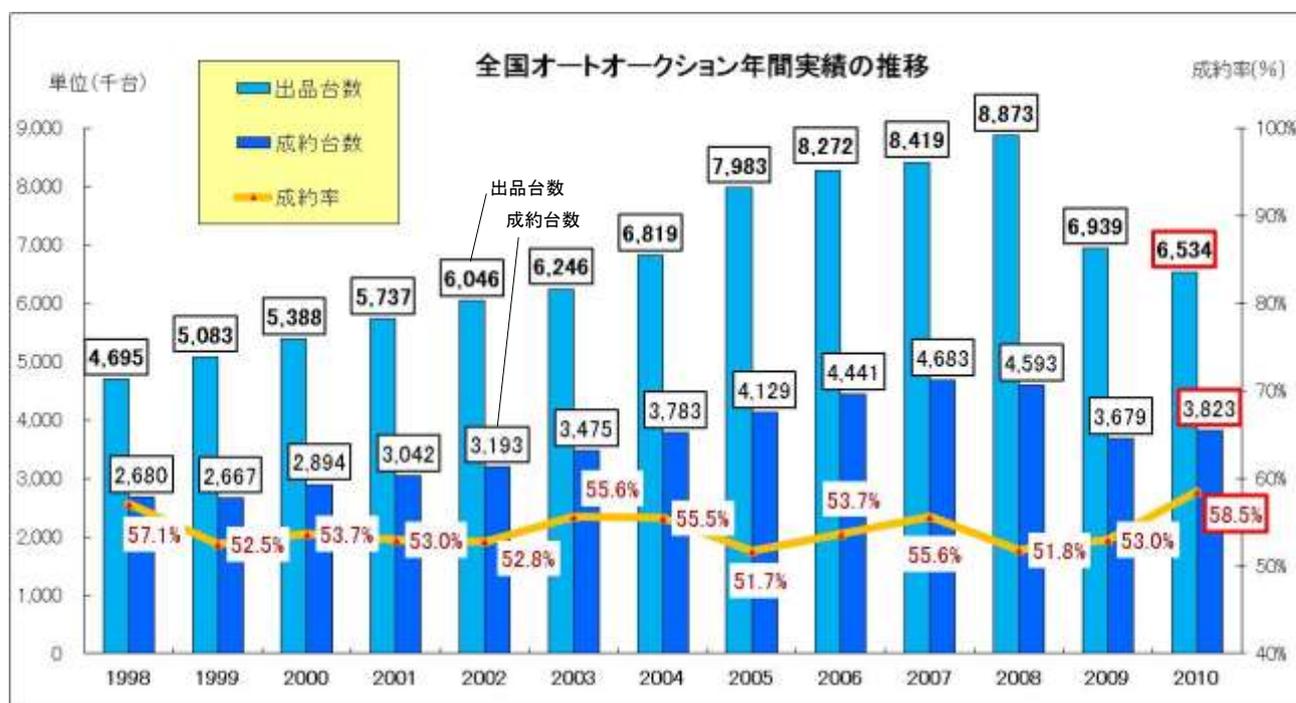
第3章 オートオークション会場における出品にあたっての取扱い

1. オートオークション市場の現状

我が国の中古自動車に関する企業間取引市場であるオートオークション市場は、高度経済成長時にモータリゼーション化が加速する中、新車販売が拡大しその副産物として下取車両が増加したことに伴い、店頭での過剰な在庫車両を有効に市場へ流通させることなどを目的にその取引所としての機能を確立させてきた。

こうしたオートオークション市場は、中古車仕入販売の効率化を求める声に応える形で年々取引量を拡大する傾向にあり、大型会場の開設やインターネットを利用した場外入札システムの整備など、効率的な企業間取引環境の整備を行ってきている。

オートオークションの全国組織である一般社団法人日本オートオークション協議会によれば、2010年時点で、オートオークション会場は全国に127会場存在する。出品台数は、2008年まで10年連続で増加であったが、2008年のリーマンショックに端を発する世界同時不況、2009年のスクラップインセンティブ（経年車を廃車し環境性能に優れた新車を購入する者に対する優遇策）による中古車流通の減少、及びロシアの中古車輸入関税引き上げなどや円高による中古車輸出の急減速などにより、最近では2年連続で減少しており、2010年では約653万台となった。そのうち成約台数は約382万台で、成約率は約59%となっている【図4参照】。



【図4】 オートオークション年間実績の推移 (ユーストカー調べ)

出典：一般社団法人日本オートオークション協議会

所有者が手放した車両をディーラー等が引き受ける場面に際しても、その車両に市場価値があると考えられる場合、これを使用済自動車として引き取るのではなく、中古車として下取りし、オートオークション会場を經由して流通させるというケースが増加している。

このように、所有者が手放した車両がオートオークション会場を通じて中古車として再使用され得ることは、自動車の長期使用にもつながるため、自動車リサイクル制度上の趣旨にかんがみ合理的な動きであると言える。

2. オートオークション会場において取り扱う商品車について

オートオークション会場では、公正な取引を行うために、出品車両の入庫時に、修復歴、冠水歴、盗難歴等についての検査を実施し「商品車」の取引環境を提供している。

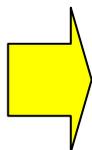
また、「使用済自動車及び使用済自動車と判断される自動車」と考えられる以下のような車両については、各会場個別の判断として、出品を断っている事例がある。

【出品を断る事例】

- ・エンジンやミッションが取り外された車両
- ・多数の部品取りがされた車両【事例3参照】
- ・損壊状況が大きい車両【事例4参照】
- ・自走不可能車両（簡単な修理によって自走可能となる車両を除く）【事例4参照】
- ・広範囲で延焼している車両 等【事例5参照】

【事例3】多数の部品取りがされた車両*

※会場の個別判断によるものであり、共有化された基準ではありません。



◇外観は通常の車両だが、シート等が多数部品取りされている

出典：一般社団法人日本オートオークション協議会

【事例4】 損壊状況が大きい車両及び自走不可能車両*

※会場の個別判断によるものであり、共有化された基準ではありません。



◇車両前方及び後方が激しく損傷し、タイヤも歪んでいる

出典：一般社団法人日本オートオークション協議会

【事例5】 広範囲で延焼している車両*

※会場の個別判断によるものであり、共有化された基準ではありません。



◇車両内部及び外部が広範囲にわたり延焼している

出典：一般社団法人日本オートオークション協議会

商品車として出品した結果として、価格設定が折り合わない、又は市場価値がないと判断されることによって使用済自動車となる車両もある。

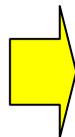
なお、事故車両等であっても、その価格に修繕費用を加えても修繕後の車両相場を一定程度下回る場合は、事故現状車として取引され、修繕後に修復車両としてオートオークション会場に再出品されている例もある【事例6参照】。

【事例6】修繕後に修復車両としてオートオークション会場に再出品された車両※

※会場の個別判断によるものであり、共有化された基準ではありません。



(修繕前の出品車両)



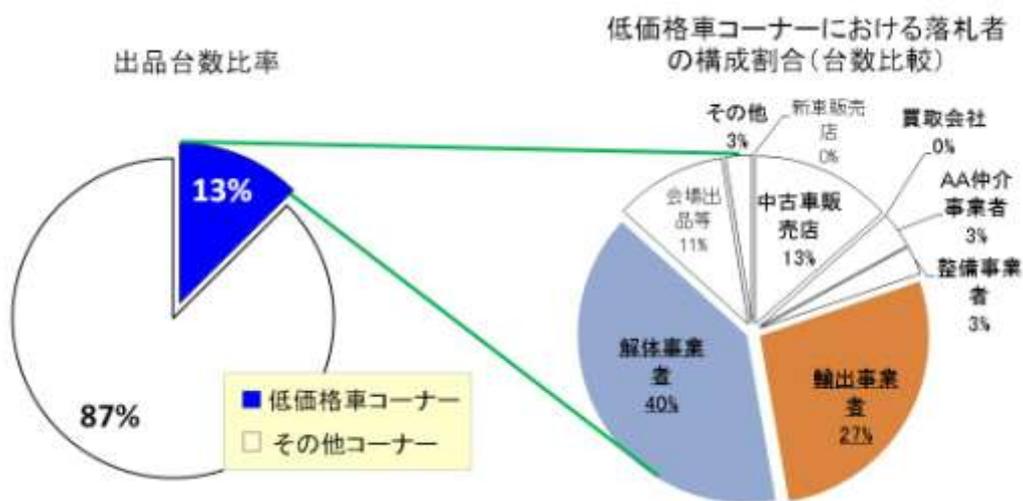
(修復車両として再出品された車両)

出典：一般社団法人日本オートオークション協議会

3. 低年式車、多走行車、低価格車等を中心に取り扱うコーナーについて

オートオークション会場における効率的な取引環境整備の一環として、低年式車、多走行車、低価格車等を中心に取り扱うコーナー（以下「低価格車コーナー」という。なお、一部の会場では、リユースコーナーと呼ばれている。）を設ける会場が増加しており、一般社団法人日本オートオークション協議会によれば、約半数の会場が低価格車コーナーを設置しており、通常のオークションより成約率が2割近く高くなっている。

2010年9月に、一般社団法人日本オートオークション協議会が主要な5会員に対して実施したサンプル調査の結果によれば、2009年の出品台数1,704,778台（全国比率約25%）に対し、落札台数は998,934台で落札率58.6%であり、低年式車、多走行車等を取り扱う低価格車コーナーについては出品台数のうちの13%を占めており、落札率は65.8%となっている。【図5-1参照】



【図5-1】出品台数比率

【図5-2】落札者構成割合

調査対象：低価格車コーナーを設置している5会員（調査台数は全国比率で約25%）

※一般社団法人日本オートオークション協議会提供資料を元に事務局作成

低価格車コーナーにおける落札者の構成を見てみると、解体業者と輸出事業者の割合が大きい【図5-2参照】。このことから、部品取りや入庫台数確保のために、預託金相当額を負担してでもオートオークション会場を使用済自動車の入手先としている解体業者が多数存在していることが伺える。

こうした状況は、近年の世界的な原材料価格の高騰を背景としてスクラップ価格等が高値で推移したことが大きな要因と考えられるが、解体業者が自ら預託金相当額を負担して解体する状況は、自動車リサイクル制度の制定当初の趣旨から乖離しているのではないかと指摘もあり、今後の動向を注視する必要がある。

4. オートオークション会場における流札車両の取扱いについて

出品店がオートオークションにかけた結果、価格設定が折り合わない、又は市場価値がないと判断され流札した車両については、以下のような取扱いとなっている。

- ・出品店が持ち帰る例（他の会場に持ち込む場合を含む）
- ・出品店の希望により「使用済自動車」として、会場が引取り又は引取業者に斡旋する例
- ・出品店の希望により会場が中古車として買取りをする例

なお、平成17年当時、オートオークション会場において、オークションで流札した車両が使用済自動車となる時期及びその最終所有者となるべき者の考え方が必ずしも明確でないとの指摘がなされた。このため、一般社団法人日本オートオークション協議会と経済産業省で協議した結果、「リユースコーナー（類似コーナー）と流札車両についての取扱について」（平成17年10月26日）を定め、各会員に周知徹底している。

<リユースコーナー（類似コーナー）と流札車両についての取扱について（平成17年10月26日）>（抜粋）

1. 出品店が一度オークションにかけた結果、流札した車両の取扱

①出品店が持ち帰る

②出品店の希望により「使用済み自動車」として、解体業者を斡旋する。

- ・リサイクル料金は出品店の負担となる
- ・その際の引渡し条件等は当事者間での協議による
- ・会場は斡旋を行っているだけのため、自動車リサイクル法上の業務を行う必要はない（この解体業者は引き取り業の登録を行っていることが必要）

③希望により会場が引取りまたは買取りをする。

- ・その車両が「使用済み自動車」であるか「中古車」であるかを会場が精査した上で、出品店と合意の上、以下の（イ）または（ロ）の方法により、引き取りまたは買取りをする

（イ）「使用済み自動車」として引き取る場合

- ・会場は自動車リサイクル法上の「引き取り業者」としての登録が必要

- ・会場は引き取り報告、リサイクル券の発行などの諸業務を行なう事が必要
- ・リサイクル料金は出品店の負担となる
- ・その際の引渡し条件は当事者間での協議による

(ロ) 会場が中古車として市場価値があると判断し、「中古車」として買い取る場合

- ・再度セリにかけた後、再度流札した場合は、会場の判断により「使用済み自動車」として解体業者に引き渡す事になるが、この場合のリサイクル料金は、会場の負担となる

2. 出品店が複数回（例えば二回）オークションにかけた結果、流札した車輛の取扱

- ・中古車としての市場価値がないと判断されるため、上記①、②又は③（イ）のいずれかに従うことが必要

5. 今後の検討課題

オートオークション会場が自動車リサイクルルートへの入口となっている現状を踏まえ、出品車両の入庫時検査等の実施を通じて、同会場で扱うべき商品車の明確化が重要であることから、公正・適正な流通を確保することを目的として、引き続き自主的な検査を継続するとともに関係者間の自主的な認識の共有化を進めることが必要である。

オートオークション会場における流札車両や使用済自動車と思われる車両についての適切な取扱いについては、使用を終えた自動車の適正な流通の確保に向けたガイドラインにおいて、各会場共通の規制項目を定めるのではなく、むしろ定期的な各会員会場等への周知徹底等自主的な取組が図られるべきと考える。

第4章 使用を終えた自動車の適正な流通の確保のために

自動車リサイクル制度は、資源の有効利用の確保や廃棄物の適正処理により生活環境の保全及び国民経済の健全な発展に大きく寄与するものであり、循環型社会の構築に向け、関係者それぞれが責任を持ち自動車リサイクル制度上の役割を担うことが求められている。

こうした観点からも、自動車リサイクル制度の一翼を担うべき自動車の所有者に対して、制度に関する十分な情報が得られる機会を増やす必要がある。その際、専門的内容に偏った情報だけでは適切な判断を下す材料として不適切であり、分かりやすい情報を提供できるよう努めるべきである。

仮に、使用済自動車とする一律の基準を定めることができれば、自動車の所有者は簡易で円滑な判断を行うことができるが、今回の検討を通して、流通の過程においては、所有者が手放す自動車を使用済自動車とするか否かは、個々の車両の状況や条件、判断を行う場面等により大きくその取扱いが異なり、そうした一律の基準を設定することは困難であることが明らかになった。

このような状況から、自動車の所有者がその車両の状態に応じた適切な判断を行えることが大事であり、第1部ではこうした観点から流通における場面毎の情報の整理に努めた。

また、今後、低炭素社会の推進の観点から電気自動車等の次世代自動車が本格的に普及し始めるとともに、資源価格や海外市況など様々な要因によって変化する中古車流通の形態や自動車リサイクルルートを巡る取扱いも、時代とともに変化していくと考えられる。

自動車リサイクル制度は、こうした状況変化に遅滞なく柔軟に対応し、中長期的に適切に機能する必要がある。そのためには、今後とも経済・社会情勢等の変化を十分に踏まえつつ、引き続き自動車の所有者に対して最新の情報を提供していかなければならない。使用を終えた自動車の適正な流通の確保に向けたガイドライン策定を契機として、引取業者、解体業者、オートオークション業者など関係者間において緊密な情報共有を行うなど、業界内の自主的な取組が期待される。