

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

# 自動車リサイクル制度における 引取業者の実態

平成20年12月25日

 (社)日本中古自動車販売協会連合会

# 使用済自動車の定義①

使用済自動車の再資源化等に関する法律

(平成十四年七月十二日法律八十七号)

(定義)

第二条

- 2 この法律において「**使用済自動車**」とは、**自動車のうち、その使用**(倉庫としての使用その他運行以外の用途への使用を含む。以下同じ。)**を終了したもの**(保冷貨物自動車の冷蔵用の装置その他の自動車の使用を終了したときに取り外して再度使用する装置であつて政令で定めるものを有する自動車にあつては、その使用を終了し、かつ、当該装置を取り外したもの)をいう。

自動車関係団体各位

使用済自動車及び中古自動車の取引に当たつての確認事項

平成17年8月9日

経済産業省製造産業局自動車課自動車リサイクル室  
環境省廃棄物・リサイクル対策部自動車リサイクル対策室

1. 引取業者、最終所有者から自動車を引き取る場合、最終所有者に対し当該自動車が中古車であるか使用済自動車であるかの区別を明確にした上で引き取る義務がある。この場合において、**中古車であるか使用済自動車であるかは、一義的には所有者の意志に基づき決定されることが基本であり、また、当該自動車の客観的な状況によるものである。したがって、いずれに該当するのかについては引取業者は当該自動車の客観的な状況も踏まえつつ最終所有者と相談の上、合意に達することが不可欠である。**そのような合意を経ずに又は所有者の意志を踏まえずに、あるいは、自動車の客観的な状況と一切関係なく一方的に中古車扱いとして引き取る場合には、自動車リサイクル法第9条第1項(引取業者の引取義務)に違反することとなる。なお、使用済自動車として引き取った場合には、当該自動車を以降中古車として取り扱うことはできない。

## 使用済自動車の定義②

新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けて  
＜自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方＞

平成13年9月  
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

### ② 使用済自動車の定義

新たな自動車リサイクルシステムにおいて、適切にリサイクルを実施するための措置を講ずるべき義務が課せられるものとして「使用済自動車」を定義し、これを明確に規定することによって、義務がかからない中古車と区別する必要がある。その定義は、最終ユーザーと引取者との間でもはや自動車として利用することの困難であることが書面等により確認された自動車とする。

この場合、自動車ユーザーが、引取者としての登録を受けている販売事業者等に自動車を引き渡した場合であっても、もはや自動車として利用することの困難であることを明確に示さない場合には、販売事業者が単に中古車として受領したという取扱いとなり、当該自動車はリサイクルルートに乗せることが義務付けられるのではなく、中古車市場等での流通過程にあることとなる。その際、当該自動車を使用済自動車として扱うか否かは当該自動車を受領し所有者となった販売事業者等が判断することとなる。使用済自動車として扱うこととする場合には、所有者である販売事業者が最終ユーザーとなるとともに、引取者である場合にはこれも兼ねることとなる。

また、例外的には、最終ユーザーと引取者との間でもはや自動車として利用することの困難であることが確認された自動車であっても、その後、中古車として国内販売又は輸出されるものがあると考えられる。その際には、もはや自動車として利用することの困難であることを確認した最終ユーザー及び引取者の了解を一定の期間のうちに何らかの形で得ることを必要とし、そうでなければ中古車として再度国内で流通又は海外へ輸出することはできないものとするのが望ましい。

## 下取車両の小売と業販

- 中古車の発生源は自動車ユーザーであるが、そのほとんどが直前まで自動車として使用されているため、自動車としての外観・機能を十分に備えている。
- そのため、下取車両についてユーザーは中古車としての対価を要求する 경우가ほとんどである。
- ただし、下取り時点でその車両を廃棄することの合意ができた場合は使用済自動車としてリサイクルルートに乗せることになる。
- 中古車の価格は、市場の需要を反映した形で古物商が行なう事業者間取引である「オートオークション」において相場価格として形成されている。
- 中古車の下取りは仕入の一種でありオートオークションの相場価格を参考に予定販売価格を見込んで仕入価格を決めている。
- 販売方法は自社での小売と業販(大半がオートオークション)の2通り想定しているが、見込み価格で販売できるとは限らない。
- 販売できなかった中古車は、自社が排出する使用済自動車となる。

## 中古車か使用済自動車かは市場が決める

- 市場の需要がなくなれば、自動車としての外観・機能を十分に備えている中古車でも、値段がつかず結果的に使用済自動車になる。
- 市場の需要が国内でない場合でも、海外で需要があれば、中古車として値段がつき取引される。
- 日本車は、海外においては品質・機能面で高く評価されており、中古車の相場価格は概して日本よりも相当高い。
- 海外の中古車需要に支えられることにより、国内の中古車相場価格が形成されている。
- ただし、最近の世界的不況・円高騰により、海外の中古車需要は急激に落ち込んできている。

平成19年	中古車国内年間登録・届出台数	7,530,096台
	オークション年間出品台数(延べ台数)	8,419,295台
	成約台数	4,683,400台
	成約金額	26,098億円
	中古車輸出台数	1,301,162台

((株)ユーストカー調べ・財務省統計)

# オークション会場



会場内部

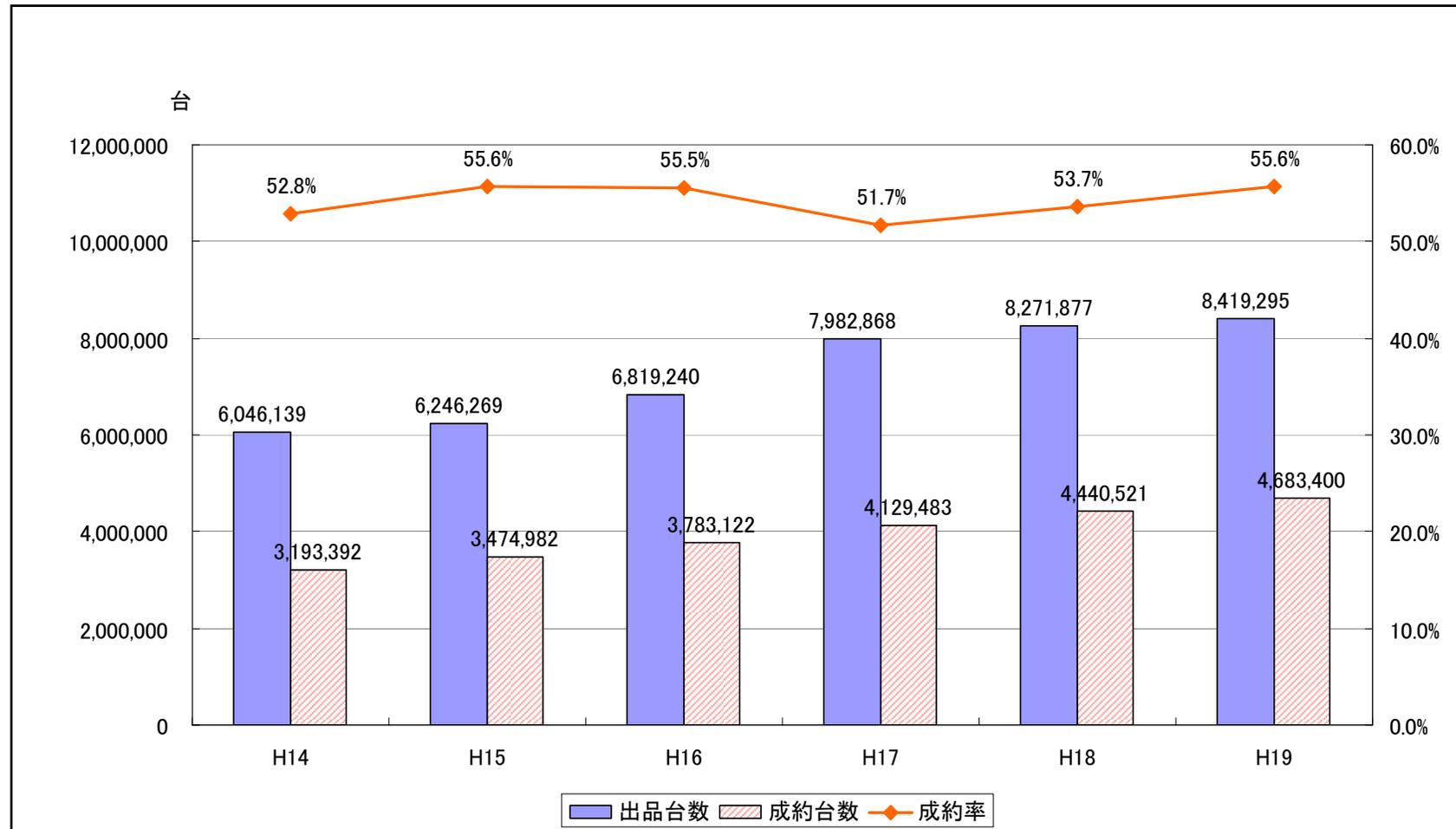


会場外観



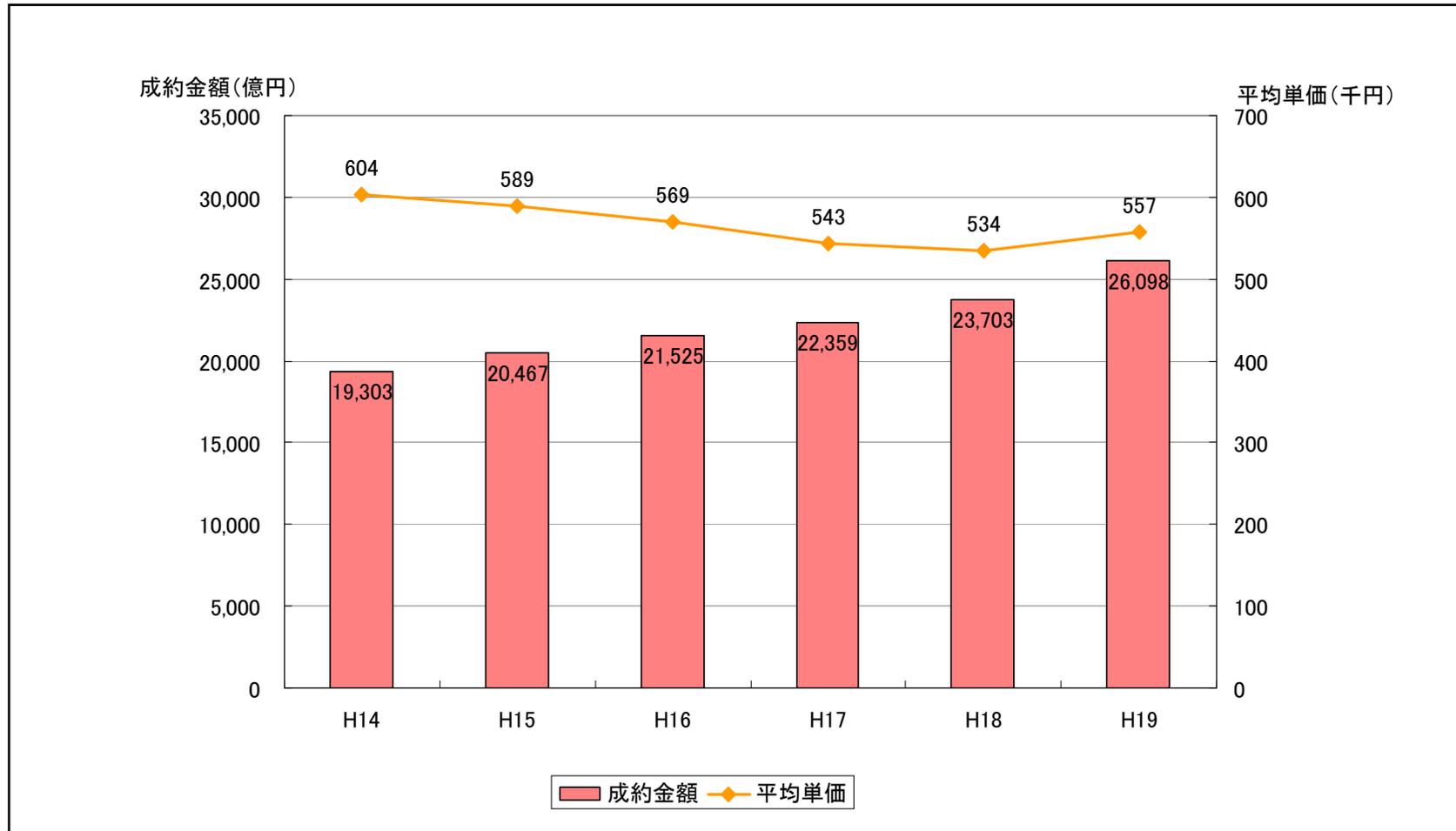
セリ風景

# 全国オークション6年間の推移 (出品台数、成約台数、成約率)



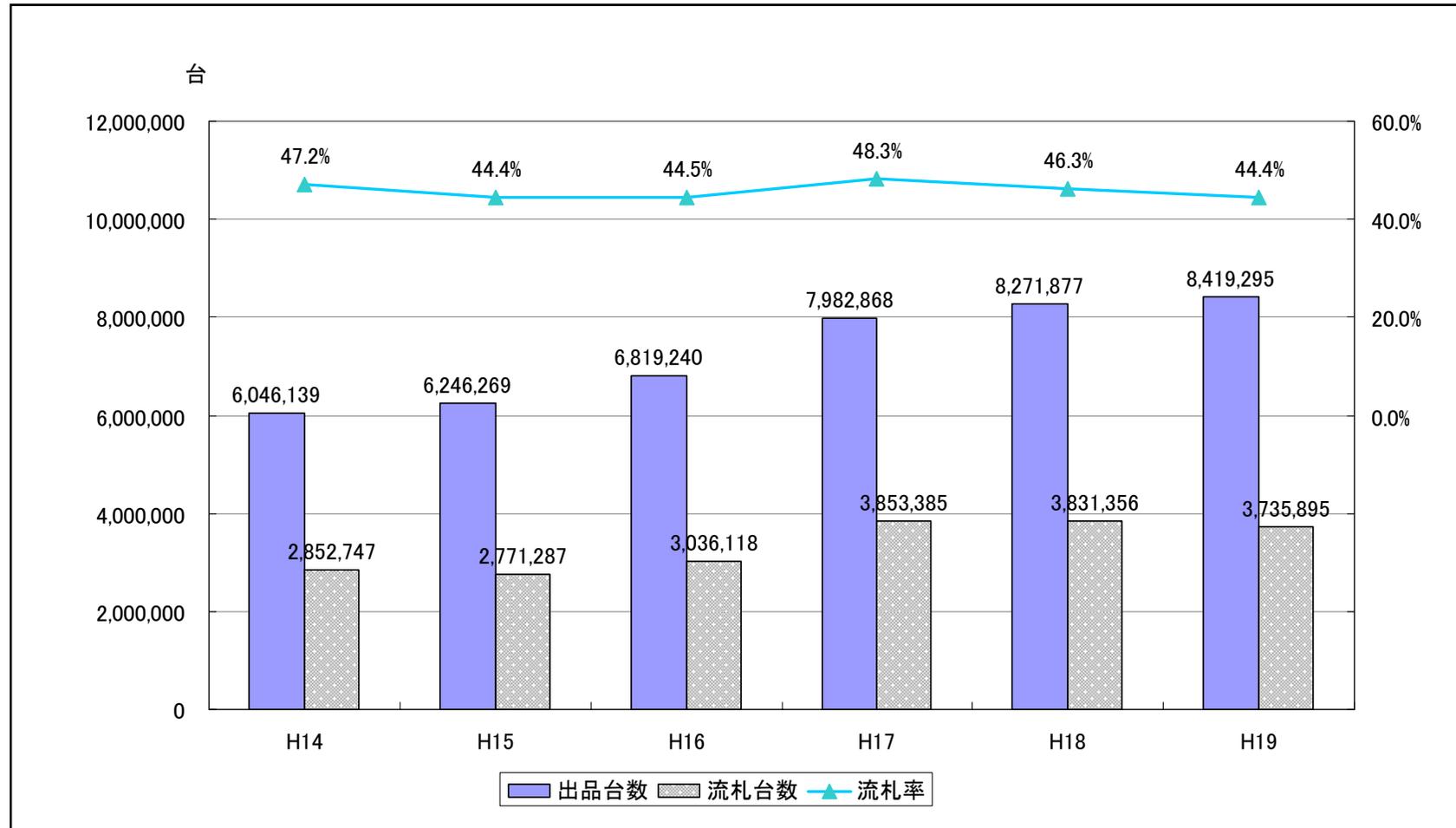
(株ユーστοカー調べ)

# 全国オークション6年間の推移 (成約金額、平均単価)



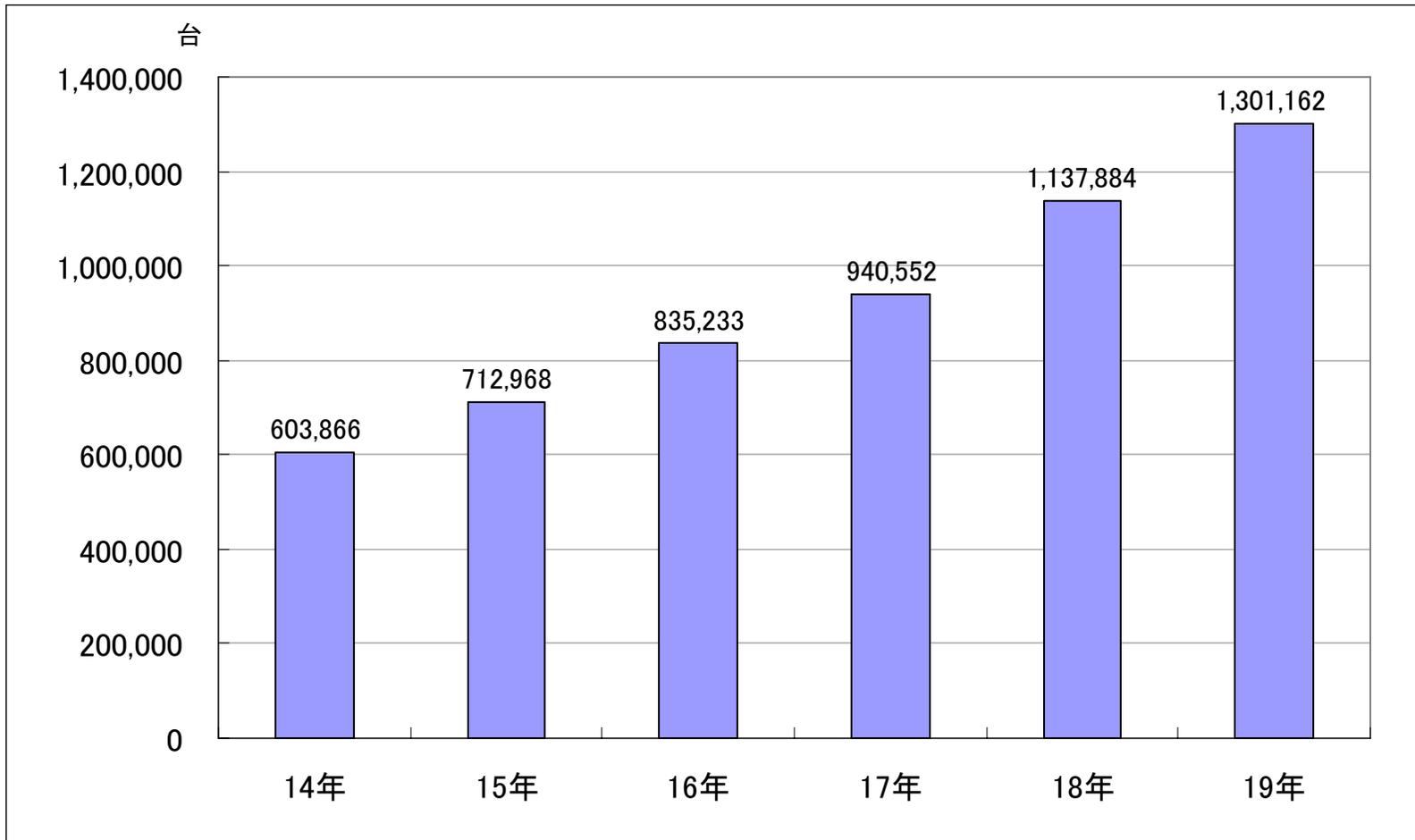
(株ユーστοカー調べ)

# 全国オークション6年間の推移 (出品台数、流札台数、流札率)



(株)ユーストカー調べから算出)

# 中古車輸出台数の推移



(財務省統計)

# 「有価流通の創出」と不法投棄

新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けて  
＜自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方＞

平成13年9月  
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

— 略 —

## 21ページ中絶

すなわち、使用済自動車のリサイクル・処理に要する費用のうち、適切に賄われないおそれのある要因（現時点では、ASR、フロン、エアバッグのリサイクル・処理）に対応するための一定の費用を自動車リサイクルシステムに内部化する手段として、従来の**使用済自動車の引取価格から切り離し**、料金として自動車ユーザーに負担を求めることとし、同時に、それらのリサイクル・処理の責任を自動車製造事業者等に負わせることとしたものである。

— 略 —

## 21ページ下段

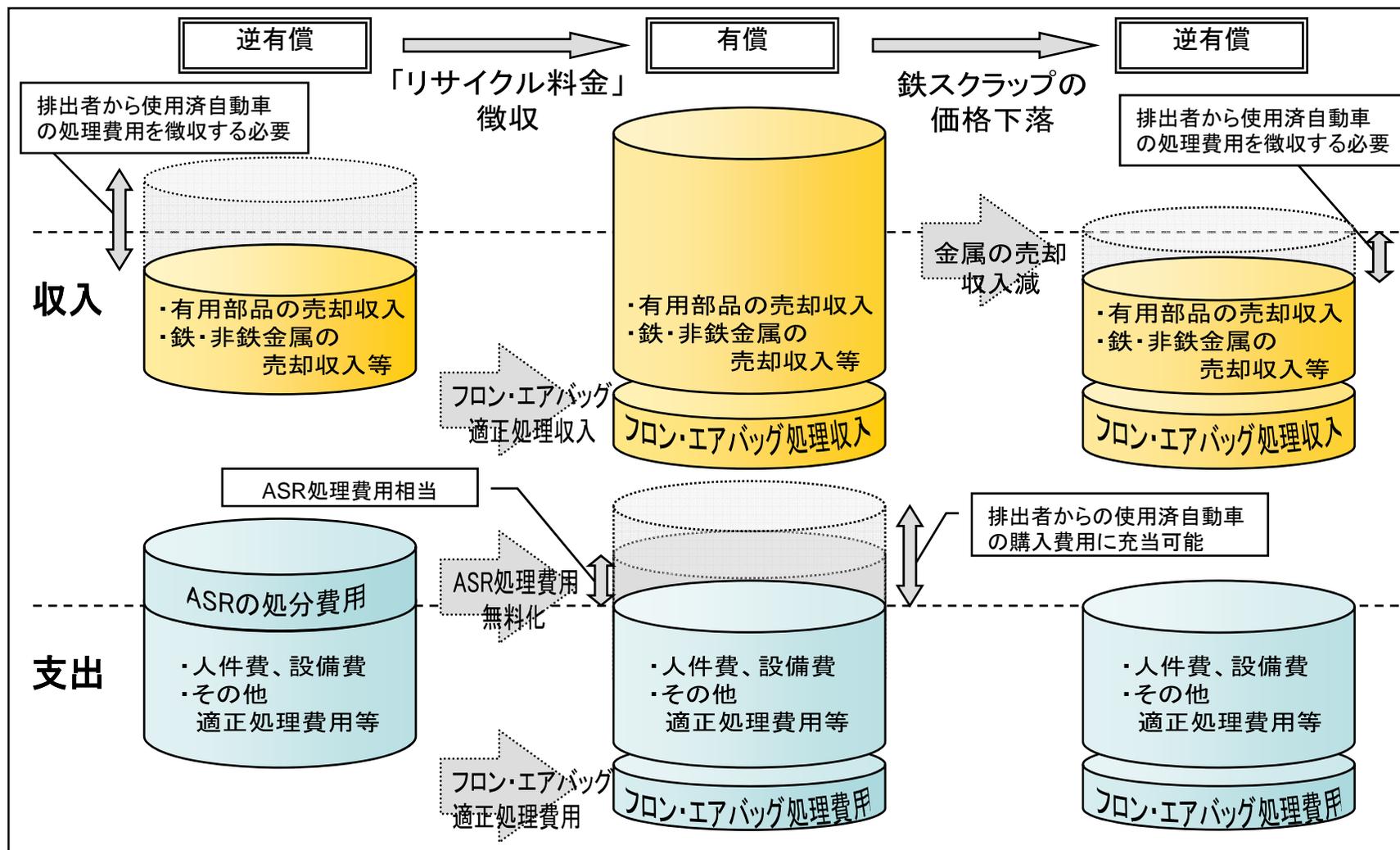
なお、この場合、**使用済自動車の引取価格は、リサイクル・処理に要する一定の費用を引取価格から切り離したことを前提として形成される**こととなる。

— 略 —

## 27ページ上段

新たな自動車リサイクルシステムにおいては、適切なリサイクル・処理に必要な費用を確実に徴収し、使用済自動車のリサイクル・処理を行った事業者に支払うことにより、使用済自動車がリサイクル・処理の実施過程において**概ね有価で流通する状況を改めて創出し**、事業者による**不法投棄を減少させる**ことをその大きな目的の一つとしている。

# 3品目(ASR・フロン・エアバッグ)以外の 適正処理費用による逆有償問題



平成20年12月25日

産構審・中環審合同会議説明資料 別紙

社団法人日本中古自動車販売協会連合会

<ヒアリング項目毎の整理>

### ① 法令上の義務を適切に履行しているか

- ・使用済自動車の再資源化に関する知識及び能力の向上に係る取組状況
  - 自動車リサイクル法施行前後に開催した経済産業省主催の説明会に会員販売店が参加した。
  - J U中販連独自に全国の協会で開催した。
  - 毎年全国の協会で開催している古物管理者講習会のハンドブックに自動車リサイクル法に関する資料を掲載し講習を行っている。
  - 新しい情報については都度J U中販連のホームページ、機関誌やポスターの掲示等にて会員販売店への周知に努めている。
  
- ・中古車販売時のリサイクル料金の自動車ユーザーへの周知状況
  - 自動車公正競争規約に則り、商品車のプライスボードにリサイクル料金に関する表示を行っている。
  - J U中販連オリジナルのリサイクル料金表示用紙を製作し、会員販売店に頒布して表示している。
  - ユーザーとの商談時や契約時にリサイクル料金の説明を行っている。
  - J U中販連のホームページにリサイクルシステムの料金照会画面へのジャンプボタンを設定している。
  
- ・引取時におけるリサイクル料金の自動車ユーザーへの周知状況
  - 自動車リサイクル促進センターが作成したチラシを配布した。
  - 引取時にユーザーに対しリサイクル料金の説明を行うとともに、車検残がある車両については自動車重量税が還付される旨を説明している。
  
- ・その他の自動車ユーザーによる使用済自動車の引渡の円滑化に係る取組状況
  - J U中販連オリジナルの引取業者標識を製作・頒布し、ユーザーに対して引取業者であることの明示に努めている。
  - 自動車リサイクル促進センターが作成したチラシを配布した。

・引取時預託車両の発生実態

○長期抹消車、構内車やエアコン・エアバッグ後付車が少量発生している。

・使用済自動車の引取、引渡の実施状況

⇒ネットオークションについて

ネットオークションには2つのタイプがあり、古物商同士しか参加できない会員制のオートオークションにインターネットの端末を利用して参加するものと、YAHOOなどが運営する一般のホームページで行われるセリに個人ユーザーが参加するものがある。前者については、オークション会場の主催者に状況を確認することはできるが、後者はオークション運営者から詳細が公表されてなく実態は不明である。

このことから、以下の質問中に記載されているネットオークションとはインターネット端末を利用して参加するタイプの古物商間のオークションと解釈して回答いたします。

○ユーザーから使用済自動車を引き取る場合は法に則り処理している。ただし、年式の古い車両であっても中古車として引取りを要請され、販売店で商品価値があると判断した車両については、中古車としてユーザーに再販売したり、オークションに出品することになる。ただし、オークションに出品した車両が落札されずに流札となった場合は、日本オートオークション協議会のルールに従い流札複数回で自社の使用済自動車として処理している。

→使用済自動車の引取における入手経路の状況

○個人ユーザーからの入手がほとんどである。

→使用済自動車としての引き取ることの確認方法の実態、入庫した自動車の仕向先別仕向割合

○ユーザーとの間で使用済自動車として処理することが合意できた車は使用済自動車として引取り、それ以外は中古車として引取る。そのうち結果として再販できなかったものは使用済自動車として処理している。

○入庫した自動車の出荷先は、スクラップが8%、ユーザーが48%、オークションが31%、同業者8%、ディーラー2%、輸出3%となっている。仕入先はオークションが55%、ユーザーが22%、同業者8%、ディーラー15%となっている。（H17年度JU中販連会員販売店実態調査より）

・オートオークション、ネットオークションにおける自動車流通の状況

○オートオークションの意義・役割

「相場形成」需要と供給のバランスにより消費者ニーズを反映した価格が決定される

「安定仕入」販売店の大小に関係なく対等の立場で仕入の場に参加できる

「安定供給」地域的需要、消費者の多様化等に合わせた供給が可能である

「経営の効率化」売買の場の提供と相場の形成により、車両の仕入れ、処分（換金）、交換等が容易に行える

「適正流通の促進」出品車両の走行メーターを管理する「走行管理システム」の導入により走行メーター改ざん行為が激減した

○出品台数、成約台数の推移

	H 1 6	H 1 7	H 1 8	H 1 9
出品台数	6,819,240	7,982,868	8,271,877	8,419,295
成約台数	3,783,122	4,129,483	4,440,521	4,683,400
流札台数	3,036,118	3,853,385	3,831,356	3,735,895
成約率	55.5%	51.7%	53.7%	55.6%
成約単価（千円）	569	543	534	557

（株ユーストカー調べ）

○出品台数の基準設定及び遵守状況

日本オートオークション協議会では経済産業省等の要請を受けて平成17年10月に「リユースコーナーなどのコーナーにおける流出車両の引き取りについて複数回流札した車両については使用済自動車と判断する」などの新たな取引基準を設定し、その基準に従って運用している。

○会員の業態構成

オークションに参加する事業者に輸出関係の外国人バイヤーの割合が増えている。

・電子マニフェストシステムの登録及び移動報告の実施状況 等

○J U中販連会員の引取業者登録状況

H17.12 時点 11,023 社中 6,768 社（63.1%）が引取業の登録済み

※各自治体のホームページ上の引取業者名簿の公開状況にバラツキがあり、公開されていない自治体や公開情報が著しく古い自治体があり、登録状況の確認を全国一律に行うことは難しい。

○登録更新状況

サンプリング調査（鳥取県）では本年9月までに更新を迎えた当会会員の内

44社中38社が更新した。

○リサイクルシステムへの登録状況

サンプリング調査（鳥取県）では、当会会員61社中52社が引取業者登録を行っており、そのうち46社がリサイクルシステムに登録をしている。

○登録率が低いことへの考え方

ユーザーが使用済自動車としての処理を希望することはほとんどなく、また販売業者としても中古車として再販できると考えるケースが多かったため結果として販売業者の引取行為を行う機会が少なかったためではないか。

今後は、鉄スクラップ価格の下落により逆有償化もでてくることが予測されるため、販売店での引取行為が増えてくるものと思われる。

○電子マニフェストシステムの評価

現状、実車の確認は車両置き場で行い、電子マニフェストの入力は事務所で行われているので、誤入力の発生しやすい状況となっている。

今後は、携帯電話等の端末を利用して、車両置き場で電子マニフェスト入力が行えるようなシステムの検討が必要。

## ② 役割分担の在り方

・①の義務履行においての問題点

○引取業という業種区分の必要性については、この審議会の議論でも自動車ユーザーと再資源化事業者との接点となることが期待されており、自動車ユーザーと日常的に接点がある「販売事業者」としては自動車ユーザーが不法投棄をせずに適切なリサイクルルートに乗せるための窓口的役割があるので業種区分は必要であると考えます。

・他の責務者の役割分担についての意見

○特になし

## ③ 3Rの推進状況について

・自動車の修理・整備における、使用済自動車から回収した部品等の再使用の推進の状況

○J U中販連では平成5年より(株)ユーパーツと提携（平成10年より(株)ビッグウェーブとも提携）し、会員販売店に対して中古部品の利用の促進を図っている。

[中古部品売上金額の推移]

平成17年 1億833万円

平成18年 9529万円  
平成19年 7614万円  
平成20年 6853万円（1～11月）

平成17年以降売上が減少しているが、理由としては、全体的にメンテナンス・修理が減っていることや売れ筋商品の在庫が無いことからオーダーに対応してもらえないことなどが挙げられる。

利用者からの要望としては、正確な対応部品の検索、品質に対する不安の払拭、分かりやすい価格表示、在庫点数の充実、損害保険制度でのインセンティブの充実などが挙げられる。

・リユース部品等の品質を保証する方法の検討・実施状況 等

○J U中販連では、エコ推進（中古部品を利用してCO2の排出削減）の観点からも取り組みの強化を図っている。今後利用の拡大を図るためには、オーダーに対する供給率の向上やユーザーへの理解活動の促進が重要となってくる。

そのためには、業界統一的な品質基準の策定や保証制度等の充実化が必要と考える。

#### ④ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

・制度施行による効果と影響

○車検時預託制度により、既販車について6300万台預託ができたことは大成功であったと考えている。

・道路運送車両法に基づく諸手続き、自動車重量税及びリサイクル料金の還付に係る手続きについての評価

○一時抹消車両の所有者変更手続きにインセンティブを与えることの検討が必要。

・制度検討時には想定されていなかった新たな課題の発生状況

○今後は3品目以外の適正処理費用による逆有償化問題への対応の検討が必要。

・短期、中長期的な将来の自動車リサイクル制度の在り方 等

○輸出還付制度の再検討が必要。

以上