

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

平成 22 年 11 月 2 日
経 済 産 業 省
環 境 省

中古車であるか使用済自動車であるかを判断するにあたって、場面毎の判断の拠り所となるガイドラインを策定するため、経済産業省及び環境省にて合同審議会を本年 7 月に設置し、検討を行ってきたところ。

本資料は、その際の各委員や関係団体からのヒアリングを踏まえ、これまでに出された意見を論点毎に整理したものである。

I. ガイドライン策定に当たっての基本的考え方

- ①本ガイドラインは自動車リサイクル法第 2 条 2 項に規定する使用済自動車の定義に変更を迫るものではなく、その解釈の拠り所となるもの。
- ②自動車リサイクル法第 4 条に規定する関連事業者の責務（引取業者等の役割分担）、第 6 条に規定する国の責務（再資源化等に関する国民の理解促進）及び第 7 条に規定する地方公共団体の責務（地域の実情に応じた再資源化等の促進）に基づく関係者の認識の共有化を図る。
- ③自動車リサイクル法第 5 条に規定する自動車の所有者の責務（自動車の長期間使用）が果たされるべきであり、本ガイドラインがいたずらに使用済自動車を増やすことを目的としたものにならない。
- ④本ガイドラインの目的である「使用済自動車の適正な流通の確保」と「不法投棄・不適正保管事案への対応の迅速化」では、それぞれ整理すべき問題の性格が異なるため、ガイドラインの位置付けや内容もこれらの違いを踏まえて検討する。

II. ガイドラインの内容

1. 「使用済自動車の適正な流通の確保」について

(1) ガイドラインの位置付け

○流通における当事者間の問題であることから、ある程度幅のある内容とし、弾力的に運用すべきではないか。

(2) 引取業者から自動車ユーザーへの情報提供のあり方

①引取業者が、使用済自動車に該当する蓋然性が一定程度ある車両をユーザーから引き取るに当たっては、以下のような内容について情報提供した上で、自動車ユーザーに対し、使用済自動車とするか否かの意思確認を行うべきではないか。

- ・ユーザーへの還付又は追加負担の根拠とその額〔リサイクル料金の承継に伴う還付（中古車譲渡時）、車検残存期間に見合った自動車重量税の還付（使用済自動車引渡時）、登録抹消費用の負担等〕
- ・自動車リサイクル法に基づく使用済自動車の処理の流れ（環境に配慮し適正に処理されること）

②市場の評価は市場が決めるので、自社での査定結果については、目安としての情報提供に留めるべきではないか。

③引取業者は、市場についての知見があるので、自動車ユーザーの意思を尊重しつつ、適切な助言を行うべきではないか。

④ユーザーが所有する自動車の処理に際して、意思確認の手段として以下のような書面を活用してはどうか。

- i) 引取業者（社団法人自動車販売協会連合会会員企業、社団法人全国軽自動車協会連合会会員企業）が交付している「使用済自動車引取依頼書」
- ii) 中古車取引の際の書面である「譲渡証明書」等

(3) 使用済自動車に該当する蓋然性が一定程度ある車両の判断基準

①「走行距離」「年式」「査定価格」「自走の可否」等の項目は、製品の状態

によって異なるため、一律の基準を作ることは難しいのではないか。

- ②財団法人日本自動車査定協会による「査定基準価格」等の設定がない場合、最終所有者の意思確認の上、使用済自動車として引き取られている実態もあることを踏まえて検討すべきではないか。
- ③「査定基準価格」等の設定がない場合には、以下のような車両の半数以上が使用済自動車となっている（半数近くは使用過程にある）現状を踏まえて判断することを検討してはどうか。
 - i) 初度登録後 13 年以上が経過した車両
 - ii) 走行距離が 10 万キロを超えた車両
- ④大手自動車販売会社では、初年度登録から 15 年を超過した車両を原則として使用済自動車としている例がある。
- ⑤査定基準に当てはまらない希少車・骨董的価値のある車両が存在する他、オートオークション等にて市場価値が認められる事もあり得ることを考慮すべきではないか。
- ⑥車両に何らかの不具合または欠損・損傷*があり自走不可能であって、それらを修繕しようとした場合、修繕費が修繕後の車両相場を上回る場合は、使用済自動車と判別されるのではないか。

※不具合または欠損・損傷の例

- i) エンジン、ミッション、足回り等に重大な欠損・損傷がある車両
- ii) 事故等により、車両骨格に重大な損傷がある車両
- iii) 冠水等により、外見上の損傷が認められないが、重要箇所に損傷の可能性のある車両

(4) オートオークション会場における出品に当たっての取扱い

- ①オートオークション会場は使用済自動車の引取窓口（引取業者）ではなく、商品車である中古車の流通市場であるため、自動車としてのリユースが困難な車両については取り扱うべきではないのではないか。現状では、オートオークション会場によっては、以下のような車両については出品を断っている実態があることを考慮すべきではないか。
 - i) エンジンやミッションが取り外されている車両

- ii) 多数の部品取りがされた車両
- iii) ルーフ切断等により接合車の可能性がある車両
- iv) 広範囲で延焼している車両
- v) 自走不可能車、未登録車、メーター改ざん車（事前申請のないもの）

（参考：以下の車両は、主なオートオークション会場において出品を断っている。）

- ・使用済自動車として引取報告がなされている車両
- ・違法車（差押え車・盗難車・接合車）、抵当権設定車（解除不能）、犯罪関与車等法的な問題がある車両
- ・譲渡書類が添付されていない車両

②事故車両等であっても、修繕費が修繕後の車両相場を下回る場合は、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ことを考慮すべきではないか。

③自動車としてのリユースが困難な車両については、解体業の許可をもった業者のみ参加可能な「使用済自動車コーナー（仮称）」を設置し、そこで取引することとしてはどうか。

2. 「不法投棄・不適正保管事案への対応の迅速化」について

(1) ガイドラインの位置付け

①ガイドラインは不法投棄・不適正保管の現場においては、地方公共団体による行政権の発動における判断材料となるものであり、ある程度明確な位置付けと内容が必要ではないか。

②路上放置車両は自動車所有者の意思が判明していない車であり、一義的に使用済自動車と判断するのではなく、地方公共団体による弾力的な運用（裁量）を認めるべきであり、地方公共団体における様々な路上放置車両対策の実態を調査し、参考となる指標及び廃物認定手続の運用についても整理して情報提供してはどうか。

③既に条例・要綱等を定めている地方公共団体において支障・混乱を来すことがないように、位置付けや内容の整合に配慮すべきではないか。

(2) 使用済自動車の判断基準

- ①不法投棄の現場においては、車両の所有者を確知することが困難な場合も多いため、車両の状況及び周辺環境等の客観的条件に基づき使用済自動車であるか否かを判断する必要があるのではないか。
- ②不適正保管の現場において、地方公共団体が指導等を行う際には、車両の所有者がこれらを中古車であると主張する場合があるため、指導の根拠として、車両の状況や保管状態等の客観的条件から使用済自動車であることを判断する必要があるのではないか。
- ③車両の状況に関する指標としては、以下のような路上放置車両の廃物認定における主要な項目が参考になるのではないか。
 - i) フロントガラス、車枠・車体、タイヤ、ハンドル・ステアリング、エンジン、ミッション、バッテリー、燃料タンクなど自動車の走行に必要な主要部品が取り外されている車両
 - ii) 車両登録番号が削られている、自動車登録番号標（ナンバープレート）が外されている、車検証等の書類が存在しないなど、今後の使用継続を意図していないと判断される車両
 - iii) 火災により車体が損傷している車両
 - iv) 所有者等が確認できず、長期間にわたり使用の形跡が認められない、車内にごみが散乱しているなど放置されていると判断される車両
- ④周辺環境や保管状態等に関する指標としては、以下のような不法投棄・不適正保管事例が参考になるのではないか。
 - i) 燃料や廃油・廃液などが漏出している車など周辺環境への影響が容易に想定される車両
 - ii) 崖下に投棄されているなど今後の使用継続を意図していないことが容易に想定される車両
 - iii) 車両を大量に積み上げて保管するなど今後の使用継続を期待できない場合

使用済自動車の再資源化等に関する法律（抜粋）

（定義）

第二条（略）

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。

3～17（略）

（関連事業者の責務）

第四条 関連事業者は、使用済自動車の再資源化を適正かつ円滑に実施することにより、使用済自動車に係る廃棄物の適正な処理及び資源の有効な利用の確保を図るため、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努めなければならない。

2 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なければならない。

（自動車の所有者の責務）

第五条 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、自動車が使用済自動車となることを抑制するよう努めるとともに、自動車の購入に当たってその再資源化等の実施に配慮して製造された自動車を選択すること、自動車の修理に当たって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、使用済自動車の再資源化等を促進するよう努めなければならない。

（国の責務）

第六条 国は、使用済自動車の再資源化等に関する研究開発の推進及びその成果の普及その他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

2 国は、自動車の所有者による使用済自動車の引渡し及び関連事業者によるその再資源化の適正かつ円滑な実施を促進するため、使用済自動車の再資源化等に要した費用、その再資源化により有効利用された資源の量その他の使

用済自動車の再資源化等に関する必要な情報を適切に提供するよう努めなければならない。

- 3 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なければならない。

(地方公共団体の責務)

第七条 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なければならない。