

産業構造審議会 産業技術環境分科会廃棄物・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 循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会 合同会議 第61回

中古車取引の現状及び リサイクル料金の適切な運用と検証について



2025(令和7)年10月14日

(一社)日本中古自動車販売協会連合会

目 次

1. 日本中古自動車販売協会連合会について	P.3
2. 中古車取引の現状	P.4
3. リサイクル料金の適切な運用と検証	P.12
4. その他	P.14

1. 日本中古自動車販売協会連合会について



- 社 名 : 一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会
(略称:JU中販連)
- 設 立 : 昭和46年9月18日(任意団体)
昭和50年3月27日(社団法人)
平成25年4月1日(一般社団法人)
- 会 員 : 47都道府県協会
- 傘下会員数 : 11,385社(令和7年3月末現在)
- 事業目的 : 中古自動車販売業の健全な発展を図るため、中古自動車の販売を主たる業とする企業の体制の高度化と中古自動車の公正な流通の促進を推進するとともに、消費者利益の保護、環境の保全、安全の確保等、国の行政施策に協力することにより、国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

2. 中古車取引の現状

(1) 中古車の下取に係る実際の取引

- ① 中古車の発生源は消費者(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
- ② 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場合がほとんどである
- ③ 中古車として売買する場合は、車両代金、自動車税未経過相当額、自賠責保険未経過相当額、リサイクル預託金相当額の総額が売買価格となる
- ④ ただし、下取り時点でその車両を廃棄することの合意がなされた場合は、使用済自動車として引取り、リサイクル券を使用しリサイクルルートに乗せることになる(リサイクル預託金負担:所有者(ユーザー))

⇒ 「(2) 使用済自動車としての引取り (6 ページ) A」

2. 中古車取引の現状

(1) 中古車の下取に係る実際の取引 (前頁からの続き)

- ⑤ 中古車の価格は、市場の需要と供給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
- ⑥ 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
- ⑦ ただし、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
- ⑧ 販売できなかった中古車は、販売店が使用済自動車と判断して解体事業者へ引渡すこととなる(リサイクル預託金負担:所有者(販売店))

⇒ 「(2) 使用済自動車としての引取り (6ページ) B」

2. 中古車取引の現状

(2) 使用済自動車としての引取り

(ELV: End-of Life Vehicles)

ELVとなるパターン		ユーザーとの取引価格
A	ユーザーが ELV希望	ELV相場
B	販売店下取(買取)車	中古車相場



①販売店は販売に努める

小売、輸出、
オートオークション等へ

②販売不調のためやむなくELV

ELV相場

自動車リサイクル法
(自動車の所有者の責務)

第5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……

2. 中古車取引の現状

(3) 中古車の取引価格は『自由市場経済の原則』で市場が決めている

- 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、市場の需要がなくなれば、値段がつかず結果的に使用済自動車になる
- 国内で市場の需要がない場合でも、海外で需要があれば中古車として取引される
- 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
- 海外中古車需要に支えられることにより、国内中古車相場価格が形成されている
- 円安により、海外の中古車需要は好調

2024(令和6)年 中古車国内年間登録・届出台数 約650万台

オートオークション年間出品台数(延べ) 約750万台

成約台数 約530万台

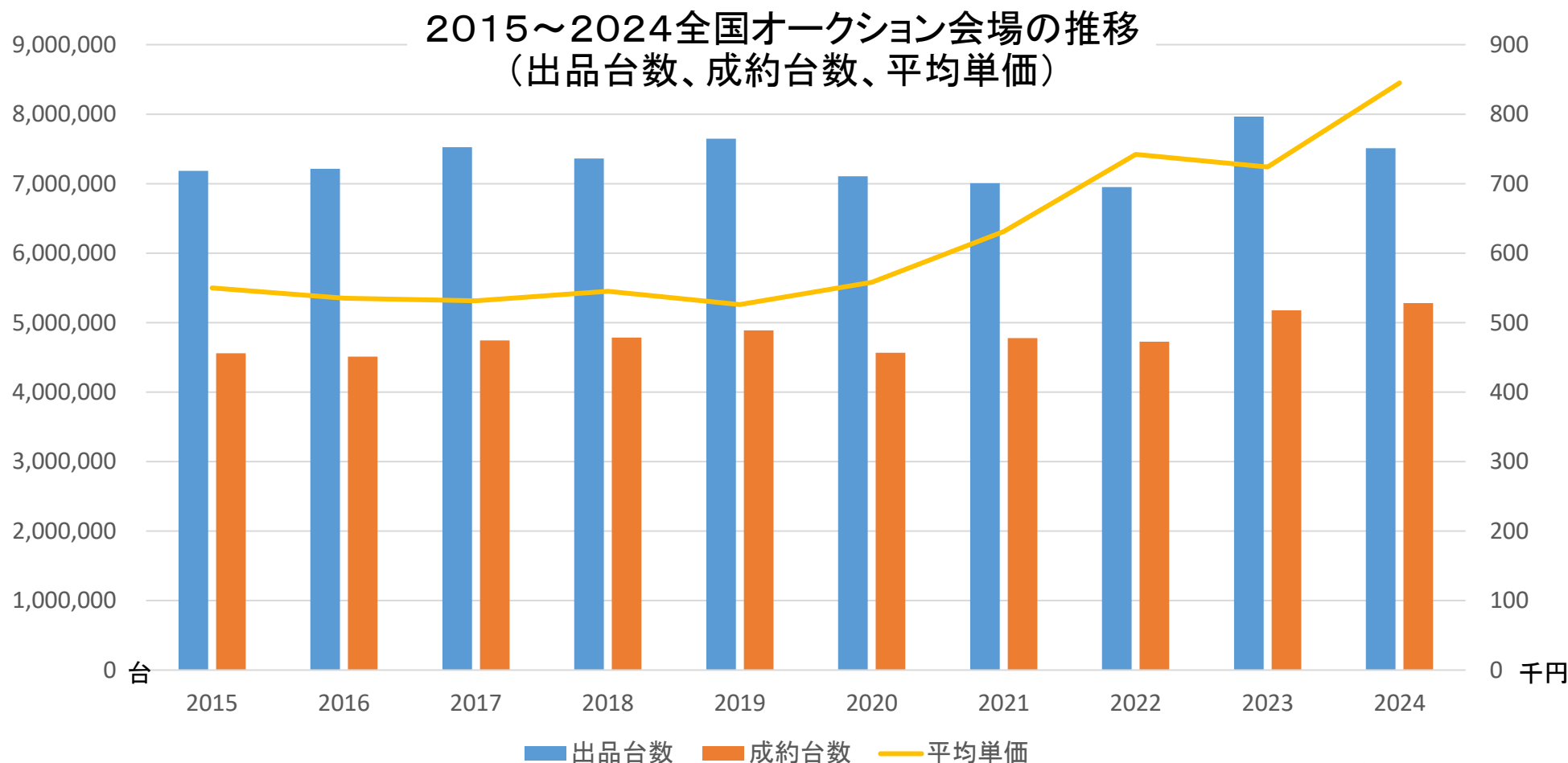
成約金額 約4兆4657億円

(自販連・全軽自協統計、(株)ユーストカー調べ、財務省統計より)

中古車輸出台数 約157万台

2. 中古車取引の現状

(4) オートオークションについて



(株)ユーストカー調べ

2. 中古車取引の現状

(4) オートオークションについて

- ①古物商であれば参加可能
(一般消費者は不可)
- ②一番高い金額を入札した
事業者が落札
- ③使用済自動車は出品不可
- ④多数の部品取りがされた車両
等は出品不可(各会場で判断)
- ⑤一定の修繕により商品化が
可能な車両が出品される

オートオークション会場



出品者
新車販売店、中古車販売店
中古車買取店等

(中古車)



出品

落札

落札

落札

A事業者

B事業者

C事業者

小売販売するため

輸出するため

使用済自動車にするため



(参考) 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書 より

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経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



事例4



事例5

(参考) JU系オートオークション主要会場 取引内容の概略

- ①出品・落札するために、事業者は古物営業法の「市場主」である各会場に「古物商」として登録会員となっている
- ②主要会場では基本的に週1回オークションが開催され、約1000～5000台(会場規模による)の中古車が出品される

登録会員の構成割合

	JU札幌	JU宮城	JU埼玉	JU愛知	JU奈良	JU広島	JU福岡	全体
小売業	89%	83%	45%	45%	60%	89%	50%	65.9%
輸出業	5%	15%	20%	40%	25%	5%	20%	18.6%
解体業	5%	1%	5%	5%	10%	5%	10%	5.9%
その他	1%	1%	30%	10%	5%	1%	20%	9.7%

※小売業、輸出業、解体業、その他の分類はオークション会場側の認識による

1開催あたりの出品者の構成割合

	JU札幌	JU宮城	JU埼玉	JU愛知	JU奈良	JU広島	JU福岡	全体
小売業	90%	86%	65%	30%	90%	89%	60%	72.9%
輸出業	10%	4%	20%	55%	2%	5%	20%	16.6%
解体業	0%	3%	5%	5%	1%	5%	10%	4.1%
その他	0%	7%	10%	10%	7%	1%	10%	6.4%

※すべての事業者が中古車の出品もしている

1開催あたりの落札者の構成割合

	JU札幌	JU宮城	JU埼玉	JU愛知	JU奈良	JU広島	JU福岡	全体
小売業	50%	86%	25%	30%	40%	47%	40%	45.4%
輸出業	40%	4%	40%	55%	40%	18%	30%	32.4%
解体業	10%	3%	5%	5%	10%	17%	20%	10.0%
その他	0%	7%	30%	10%	10%	18%	10%	12.2%

※出品車両の約60～80%が落札される。その落札された車両の落札者別割合

3. リサイクル料金の適切な運用と検証

(5) リサイクル預託金相当額について

- ① 中古車売買の一般的な取引において、「リサイクル預託金相当額」は、現状では車両価格とは別に取引されている

小 売

車両価格
+ リサイクル預託金相当額
+ その他費用

オートオークション

落札金額(車両価格)
+ リサイクル預託金相当額
+ その他費用

- ② 「リサイクル預託金相当額」は、所有者が応分の負担をする方が公平であると考えるが、実態は最終所有者が負担している



3. リサイクル料金の適切な運用と検証

(6) 現状の「リサイクル預託金相当額」の取引についての意見

リサイクル預託金相当額を、車両価格と別ではなく、車両代金に含めて取引することによって、逆有償化を防ぐとともに、最終所有者の負担感を和らげることができるのではないか



(7) 制度検討時には想定されていなかった新たな課題

車載用蓄電池(EV用LiB)の回収については、自動車製造業等による自主的回収スキームで対応しているが、使用済自動車の解体において排出されるものであることから、自動車リサイクル制度の検討の中で必要な対応を考えるべきではないか。

4. その他

(8) 自動車リサイクル法 第5条の周知徹底

ユーザーにできるだけ長く自動車として使用することを推奨し、使用済自動車の発生を遅らせ、リデュース・リユースを考えると及び使用済自動車となった場合にも中古部品として使用することを積極的に周知することに努めることが使命

使用済自動車の再資源化等に関する法律(抄)

(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。