資料2

使用済自動車判別ガイドラインに関する検討の背景・状況の変化

2026/9/29

目次

1. はじめに

2. 使用済自動車判別ガイドラインとは

3. ガイドライン策定後の状況の変化

使用済自動車判別ガイドラインの点検・見直しの必要性と検討会の目的

- 「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」（20年目見直し報告書）（令和8年8月）において、使用済自動車の適正な流通の確保の観点から、不適正な解体や輸出が行われることを防止するために使用済自動車判別ガイドライン等の点検・見直しと運用徹底が求められた。本ガイドラインでは、例えば輸出におけるシーンは整理されていないため、シーン追加を含めたガイドラインの点検・見直しが必要となる。
- 使用済自動車判別ガイドラインは、公表後これまでに一度も改定が行われていない。この間、使用済自動車の減少、電動車の増加、ガイドラインを活用したELV判断事例の追加、国内外のELVに関する政策動向等の変化等、ガイドライン策定時からの状況が大きく変化している。現行の内容の更新や事例の追加を含めたガイドラインの点検・見直しが必要となる。
- 現行ガイドライン策定時からELVを取り巻く環境は大きく変化したことを踏まえ、本検討会では、関係者が共通の認識下で個別案件に対応できるという役割を果たすガイドラインとなるように内容を点検・見直すことを目的とする。
  - ガイドラインの見直しが、自動車としての適正なリユースの促進と自動車リサイクル制度に基づく適正処理の確保の両立を図る一助となることを目指す。

20年目見直し報告書の論点と今後の対応策

- 20年目見直し報告書では、9つの論点から20の対応策が取りまとめられた。ELV判別ガイドラインに関係するのは(1)①②の赤字部分。

1. 自動車リサイクル制度の安定化・効率化

(1)中古車・廃車ガラ輸出の増加等における使用済自動車減少への対応
①**使用済自動車判別ガイドライン等の基準と照らし合わせた、オークション出品基準の例示**と流札時の取引円滑化策の検討
②**国内外の実態・制度動向を踏まえた、使用済自動車判別ガイドラインや中古車輸出通知の令和8年度からの点検・見直しと運用徹底**
③廃車ガラ不適正輸出対策の強化と令和8年度からの追加策検討
④制度全般の見直しと併せ、リサイクル料金の輸出返還制度を検討

(2)不適正な解体業者等への対応
①解体業許可基準への知識・技能要件導入をR8年度から準備
②JARC主体の講習会・検定の実施と導入の具体化

(3)不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理
①既存対策の継続・強化と、被災車両増加を踏まえた追加策の検討
②特預金の執行状況・資金見通しの評価と新たな使途の総合的検討

(4)電動車の使用済車載用蓄電池の適正な回収・再資源化の推進
①使用済車載用LiBの適正処理体制の方針・実施時期を整理
②排出見通し等を調査分析し、R8年度中に作業部会を設置・集中協議

2. 国内資源循環の推進(再生材等の流通促進)

(1)リユース可能な部品の流通促進
①安心して使える環境整備・普及啓発と流通実態の把握・促進策の検討

(2)再生材(プラスチック等)の流通量拡大
①資源回収インセンティブ制度等を推進・R8年度から活用促進策を検討
②再生プラスチックの流通拡大策を継続検討

(3)ASRリサイクルの高度化
①ASR由来プラスチックの高度なマテリアルリサイクルを推進
②ASR化の前後を一体とした資源循環の在り方を継続検討
③ASRの2チーム統合の是非をR8中に検討開始

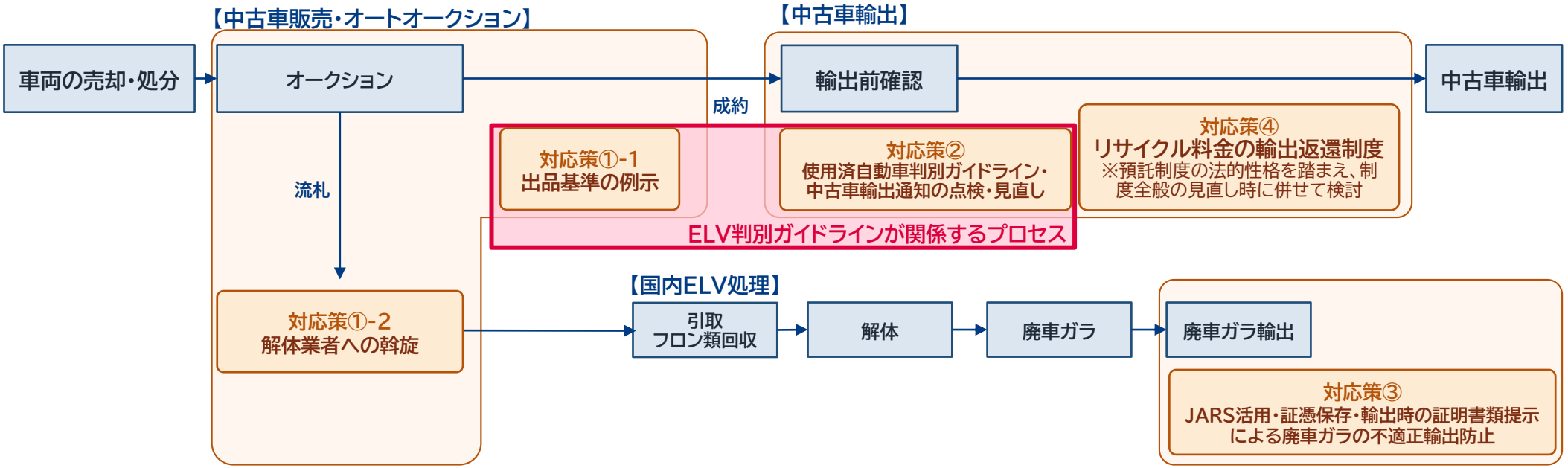
3. その他、発展的・横断的要素への対応

(1)情報システムの効率的な活用
①JARS改造で得られるデータを不適正事業者対策等に活用
②JARSの利便性向上とデータ分析・提供方法をR8年度から検討

(2)CN・3Rの高度化
①GHG排出実態の把握・データ整備と削減取組のフォローアップ
②ベースメタル・レアメタル等の国内資源循環の強化策を検討

【参考】20年目見直し報告書の中古車・廃車ガラ輸出の増加等における使用済自動車減少への対応の節でまとめられた今後の対応策と使用済自動車・中古車輸出等のフローの関係

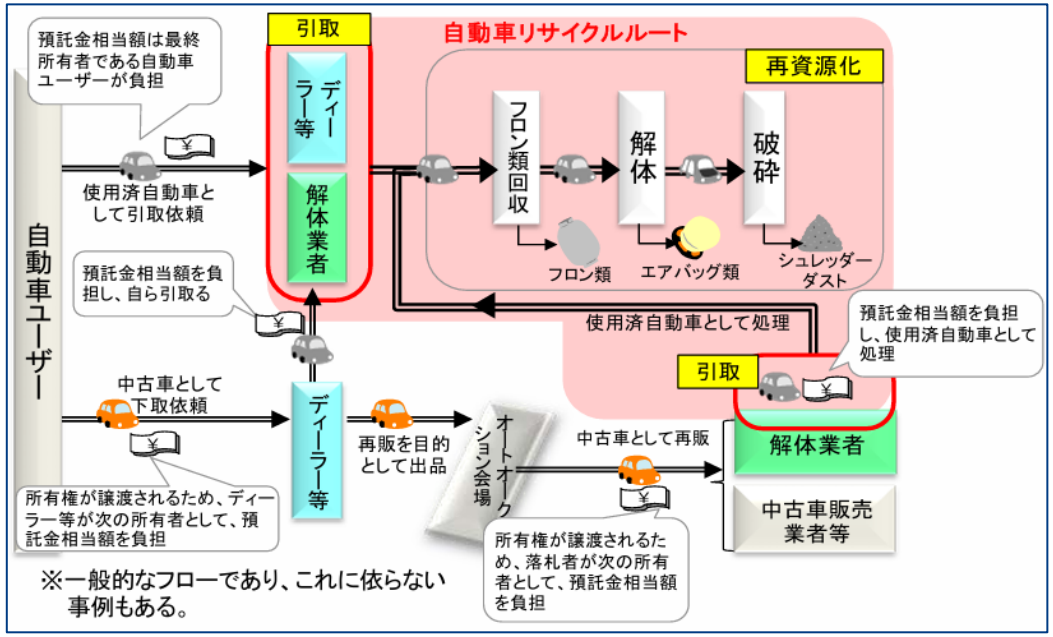
- 20年目見直し報告書の第1章(1)中古車・廃車ガラ輸出の増加等における使用済自動車減少への対応で取りまとめられた4つの対応策が、使用済自動車・中古車輸出等のフローのどこに位置するかについて以下に示す。
  - 複数の対応策の一部にELV判別ガイドラインは関係している。
  - なお、ELV判別ガイドラインでは、放置車両・不適正保管といった異なるシーンの話題も整理



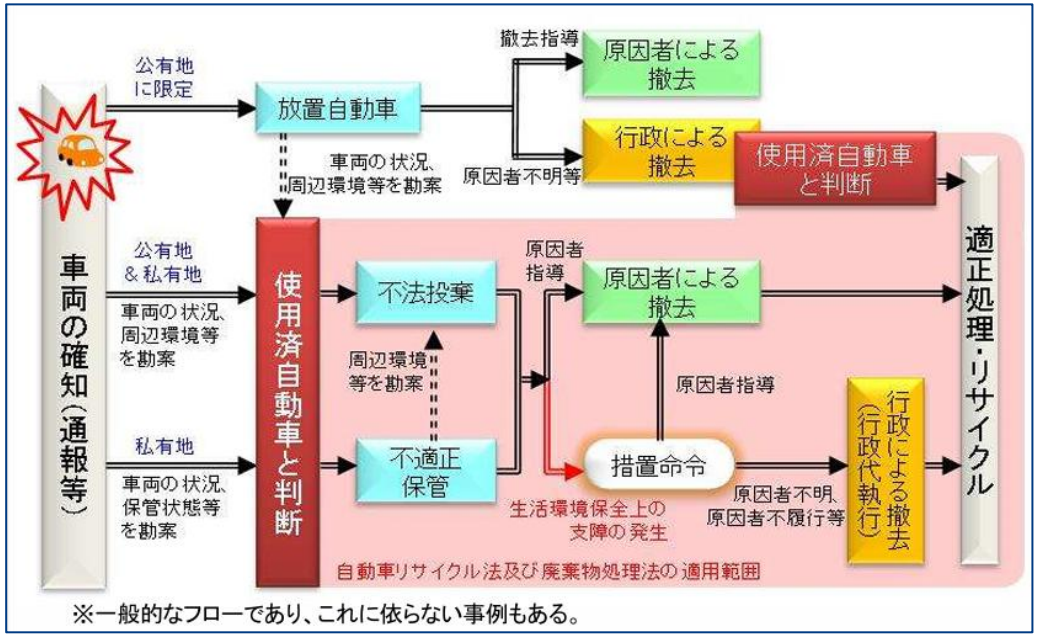
使用済自動車判別ガイドラインとは

- **使用済自動車判別ガイドライン（ガイドライン）では、使用済自動車か否かの判断が生じる場面ごとに、判断の手順、関係者の関与の在り方、実際の判断基準等が判断の拠り所として整理されている。**
  - 平成２２年1月の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（合同会議）において、「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（５年目見直し報告書）」が取りまとめられ、＜中古車と使用済自動車の取扱いの明確化＞について指摘が行われたことを受け、検討・策定されたもの。
  - 様々な意見が交わされた結果、適正な流通の確保に関する内容（第1部）と不法投棄等の処理の迅速化に関する内容（第2部）をそれぞれ独立させて取りまとめられることとなった。

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全体像



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全体像



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の概要

- **第1部は、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く判断を基本として、所有者が車両の状態に応じた適切な判断を行えるよう、流通における場面毎の情報、意思確認の手続及び関係者の役割を整理したものである。**

第1部	概要
基本的な考え方	• 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く、まずは中古車としての再利用可能性を追求し、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を使用済自動車として引き取り、自動車リサイクル法に基づき適正処理
主な対象読者	• 自動車の所有者、引取業者・ディーラー、オートオークション運営事業者
ELV判断の基準・判断の考え方	• 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 • 判断材料は、査定基準価格、類似車両の相場価格、自走不可能な不具合又は欠損・損傷、修繕に経済的価値が見いだせるかどうか等 • 欠損・損傷が大きくても、それを上回る経済的価値を持つ車両、多走行車・低年式車でも中古車として利用可能な車両、希少車・骨董品的価値がある車両も存在するため、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と整理
掲載事例	共通化された基準ではないと留意点を挙げた上で、以下の事例を写真付きで掲載 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 2. 希少車・骨董品的価値がある車両 3. 多数の部品取りがされた車両 4. 損壊状況が大きい車両及び自走不可能車両 5. 広範囲で延焼している車両 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

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の概要

- **第2部は、不法投棄・不適正保管事案に対処する地方公共団体を主な対象として、廃棄物の一般的な該非判断の考え方に自動車特有の条件を加え、車両の状態、継続使用・譲渡の意思及び管理状況等の客観的な状況に基づく使用済自動車の該非判断の基準を整理したものである。**

第2部	概要
基本的な考え方	• 不法投棄・不適正保管事案は、行為者にこれを撤去・改善させることが第一義であり、地方公共団体は、行為者の確知、行政指導に加え、状況に応じて勧告・命令、措置命令、行政代執行等により対処
主な対象読者	• 地方公共団体（廃棄物・自動車リサイクル行政担当者、公共用地管理者）
ELV判断の基準・判断の考え方	• 不法投棄・不適正保管の疑いがある事案では、占有者が確知されない、又は占有者の主張が社会通念と異なることがあるため、当該自動車の客観的な状況に基づき、場合によっては占有者の主張によらず判断 • 使用済自動車の判断基準は、廃棄物の一般的な該非判断の考え方をもとに、自動車特有の条件を考慮して設定 • 廃棄物該当性に関する判断要素である「1）物の性状」「2）排出の状況」「3）通常の取扱い形態」「4）取引価値の有無」「5）占有者の意思」を踏まえて整理している。 • 不法投棄・不適正保管が疑われる自動車については、「未だ使用の途上にある自動車」の判断要素を、次の3点に整理している。 　• 自動車としての用に供する状態であること 　• 占有者が自動車として継続的に使用する、又は自動車として他者に有償譲渡する意思が客観的に認められること 　• 保管されている場合、自動車として使用されることを前提とし、需要に沿った適切な管理がなされていること。 • 使用済自動車は取引価値の有無にかかわらず廃棄物とみなされるため、原則として「取引価値の有無」については考慮されないとの記載有（中古車としての市場性や販売可能性を評価しないという意図ではない）
掲載事例	• 放置自動車事案（6例）、不法投棄事案（6例）、不法投棄・不適正保管事案（1例）が写真付きで掲載

【参考】使用済自動車に関する基本的な考え方

● 自動車リサイクル法における「使用済自動車」の定義・解釈

- 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）。

- 通常、自動車を使用済自動車とするかどうかは、様々な情報を基に、その所有者の意思に基づき判断されることが基本であるが、使用済自動車の解体行為が行われている場合は、当該行為が行われる前に既に使用済自動車となっていたことが外形上明らかであることから、法的にも使用済自動車として取り扱うことが適当である。

- また、不法投棄・不適正保管の疑いがある事案の場合、占有者が確知されないことや占有者の主張が社会通念と異なることがあるため、当該自動車の客観的な状況に基づき、場合によっては占有者の主張によらず、使用済自動車であるか否かを判断する必要がある。

  ※法制定時の法制局審査においては、『「**自動車としての使用を終了した**」とは、**所有者の意思・主観にかかわらず客観的に使用を終了した状態**にあることをいい、かつ、当該所有者のみならず第三者においても当該自動車の使用を行わない状態をいう。』との解釈が示されていた。

● 自動車の所有者の責務等

- 自動車リサイクル法では、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、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（法第５条）。

- 自動車の所有者は、当該自動車が使用済自動車となったときは、引取業者に当該使用済自動車を**引き渡さなければならない**（法第８条）。

ガイドライン策定後の状況の変化

- **ガイドラインは、策定後15年が経過しているが、これまでに一度も更新が行われていない。**
- **ガイドライン策定後の15年間では以下の観点から状況の変化等について整理する。**

A) ガイドラインの運用状況

i. 地方公共団体のガイドライン活用状況

B) 自動車流通市場の変化

i. 中古車輸出台数の増加と国内使用済自動車の減少

ii. 電動車の増加

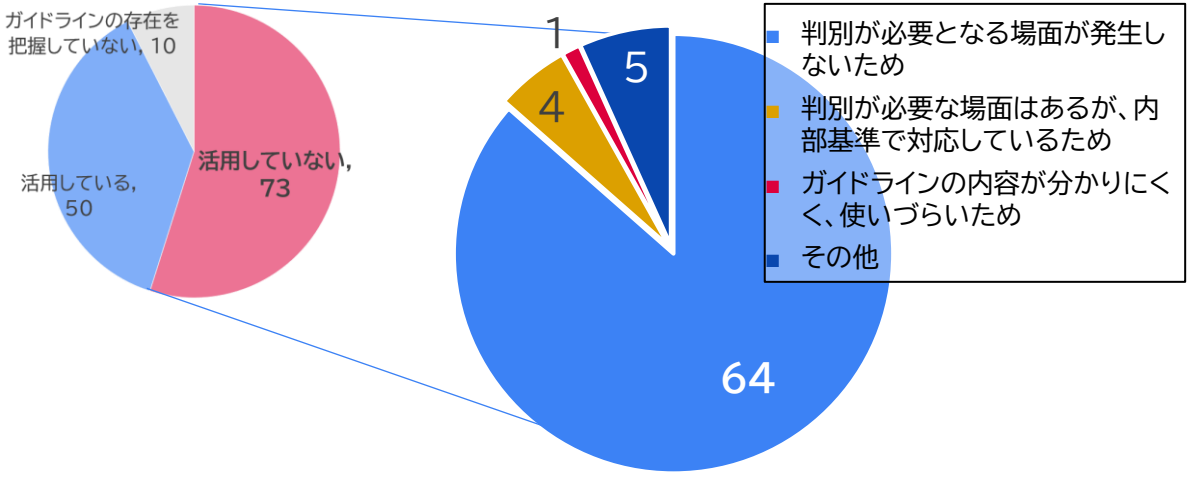
C) 国内外の政策動向

i. 国内：中古自動車の輸出時における一時的な部品の取り外し範囲についてのお知らせ

ii. 海外：諸外国の使用済自動車の判別に関する状況

A-i)地方公共団体のガイドライン活用状況

- **地方公共団体は、不法投棄や不適正保管された車両の判断にガイドラインを用いていたが、具体事例が無いことや判別基準が明確でないことを問題点として挙げていた。**
  - 全国の都道府県及び保健所設置市に対して、現行ガイドラインの使用状況や改善点に関する調査を実施したところ、全体の62%(83/133件)は、ガイドラインを活用していない、又は存在を知らないと回答した。
  - 活用していない地方公共団体の8割は判別が必要なシーンが発生していないことを理由に挙げており、ガイドラインの内容が分かりにくく使っていないという回答は1件のみだった。
  - 他方で、ガイドライン運用上の問題点を調査したところ、具体事例が少ないこと(28件)や判別基準が明確でないこと(26件)に関する意見が多く得られた。



ガイドラインの活用状況　　**ガイドラインを活用していない理由**

運用上の課題(抜粋、要約)

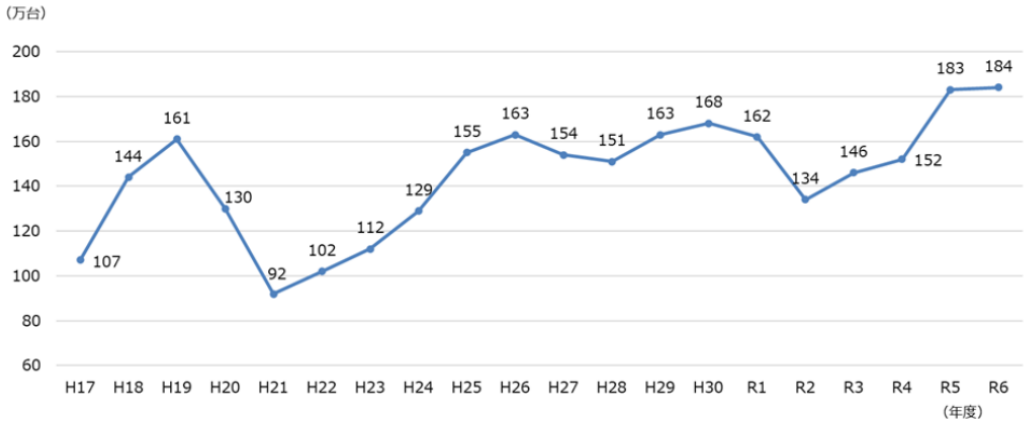
- 具体事例の追加
  - 大規模災害で所有者不明となった車両の取扱いの追加
  - オークション会場等との取引情報の共有
  - 過去の判例の追加
  - 部品取りの具体例・場合分けの追加
- 判別基準の明確化
  - 客観的な判別基準やフローチャート・チェックリストの整備
  - 該否判断に関する通知等の発出
  - 総合的な判断の具体化・指導

詳細は、参考資料4を参照

B-i)中古車輸出台数の増加と国内使用済自動車の減少

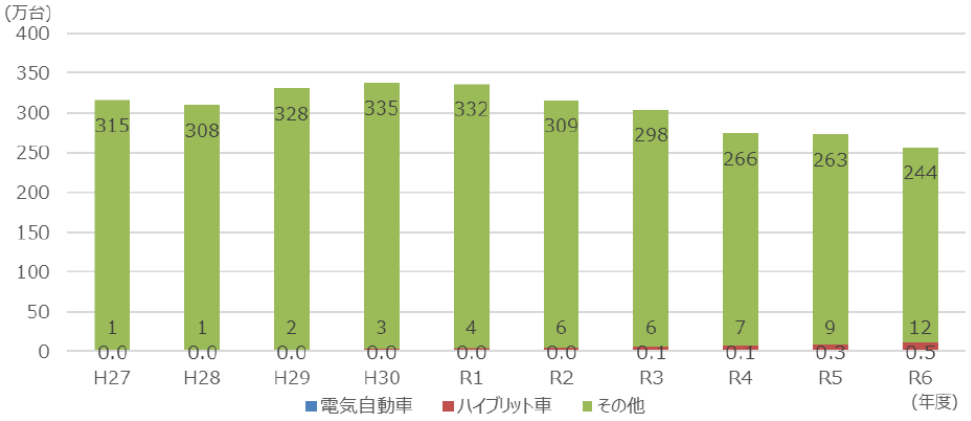
- **円安を背景とした中古車輸出台数の増加、国内での新車販売台数の低迷、オートオークション市場の競争の活発化等により、国内で解体・破砕工程に回る使用済自動車の確保が困難となっている。**
  - 中古車輸出台数は令和2年度から毎年増加しており、令和6年度は約184万台に到達
  - 国内の使用済自動車引取台数は近年減少傾向が続き、令和6年度は約256万台まで減少
- **国内解体業者は、オートオークション会場から使用済自動車を調達する割合が年々増加しているが、使用済自動車の調達目的での平均落札率は約2割と低く、調達手段として安定していない。**

中古車輸出台数の推移



出典：国土交通省のデータより経済産業省、環境省作成

使用済自動車引取台数の推移



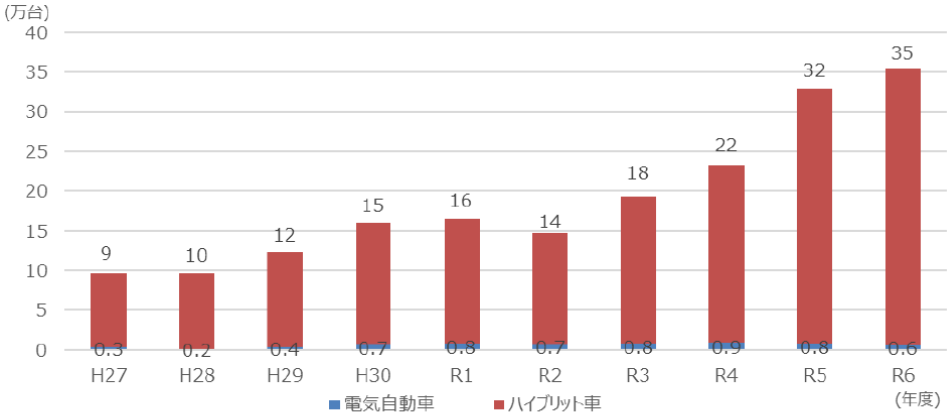
出典：(公財) 自動車リサイクル促進センター

出所）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（令和8年8月）https://www.env.go.jp/council/content/03recycle03/000421219.pdf（2026年9月25日閲覧） 詳細は参考資料1参照

B-ii）電動車の増加

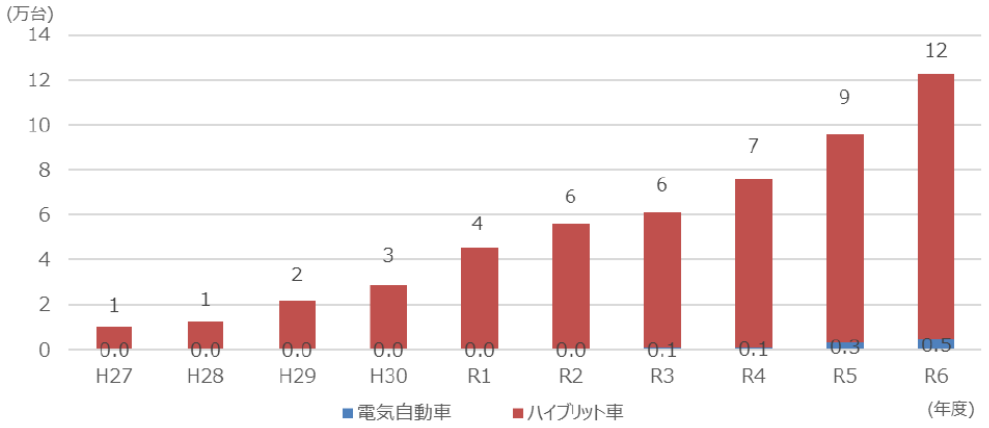
- **新車時預託台数や中古車輸出、使用済自動車の発生台数に占める電動車（ハイブリッド車及び電気自動車）の割合は少しずつ増加している。**
  - ハイブリッド車は、中古車輸出・使用済自動車引取台数ともに増加傾向
  - 電気自動車は、使用済自動車引取台数は増加傾向だが全体量に比して少数
  - 国内の使用済自動車引取台数は近年減少傾向が続き、令和６年度は約２５６万台まで減少

中古車輸出に伴う再資源化預託金等の返還台数における電動車の推移



出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

使用済自動車引取台数における電動車の推移



出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

出所）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（令和８年８月）https://www.env.go.jp/council/content/03recycle03/000421219.pdf（2026年９月２５日閲覧） 詳細は参考資料1参照

C-i)国内:中古自動車の輸出時における一時的な部品の取り外し範囲についてのお知らせ

- ガイドラインでは取り上げられていない中古自動車の輸出時に関しては、平成24年度に「中古自動車の輸出に関する検討会」が開催され、検討結果の公表及び「中古自動車の輸出時における一時的な部品の取り外し範囲についてのお知らせ(以下通知)」が通知された。
- 通知では、解体行為の明示、付属品の取外し行為、一時的な取外し行為について下表のように整理されている。

解体/非解体行為	解体・非解体行為の内容
解体・切断行為	①ハーフカット、②ノーズカット、③ルーフカット、④テールカット、⑤エンジンの取り外し、⑥車軸の取り外し、⑦サスペンションの取り外しは使用済自動車の解体行為である。
付属品の取外し行為(非解体行為)	①カーナビ、②カーステレオ、③カーラジオ、④車内定着式テレビ、⑤ETC車載器、⑥時計、⑦サンバイザー、⑧サイドバイザー、⑨ブラインド(カーテン、カーテンレールを含む。)、⑩泥除け、⑪消火器、⑫運賃メーター、⑬防犯灯、⑭防犯警報装置、⑮防犯ガラス(プラスチック製のものを含む。)、⑯タコグラフ(運行記録計)、⑰自重計、⑱運賃料金箱(両替機を含む。)
一時的な取外し行為(非解体行為)	①タイヤ、②ミラー、③バンパー、④ボンネット、⑤リアハッチ・トランクリッド

出所)中古自動車の輸出時における一時的な部品の取り外し範囲についてのお知らせ、https://www.env.go.jp/recycle/car/pdfs/130204document.pdf(2026年9月25日閲覧) 詳細は参考資料2-2参照

C-ii)諸外国の使用済自動車の判別に関する状況

- **下表に示す12の国・地域・州において、使用済自動車の判断に関する法令やガイドライン等の有無を調査したところ、いずれの国においても使用済自動車の判別を行う基準*が設けられていた。**
  - EUでは、ELVに該当すると判断するための基準だけでなく、ELVである可能性を示す指標も整理
- **事務局において、技術的基準、経済的基準、法的・行政的基準に区分し整理したところ、技術的基準と経済的基準のどちらかは必ず含まれていた。**
  - 日本では、技術的基準と技術的、経済的、法的・行政的な補助指標に当たる内容がガイドライン等で整備

国・地域・州		法令・ガイドライン等	使用済自動車の判別基準 ○あり ーなし		
			技術的基準	経済的基準	法的・行政的基準
EU		法律(ELV規則)	○**	○**	○**
		ガイドライン	○**	○**	○**
フランス		法律、省令	○	○	○
オランダ		ガイドライン	○	ー	○
イギリス		ガイドライン	○	ー	○
オーストラリア		ガイドライン	○	ー	ー
アメリカ	カリフォルニア州	法律	○	○	ー
	ルイジアナ州	法律	○	○	ー
	ニューヨーク州	行政規則(政省令)	ー	○	ー
	テキサス州	法律	ー	○	ー
中国		部門規章(省令相当)	○	ー	ー
韓国		法律	○	○	ー
参考)日本		ガイドライン、通知	○**	ー**	ー**

*各国でELVの定義が異なり、全損車両、サルベージ車両等の内容も含めて整理している。そのため、国内法と同じ解釈とはならない場合があることに留意いただきたい。
**EU及び日本では、1つでも該当すれば原則としてELVに該当すると判断するための基準だけでなく、ELV該当性を直接判定するものではないが、ELVである可能性を示す指標も整理されている。
詳細は、参考資料5を参照

C-ii)諸外国の使用済自動車の判別に関する状況

- 事務局において、判別基準と補助指標の内容を基に類型化した。判別基準については、どの観点も2カ国以上該当していた。日本の現行ガイドライン等の内容についても追記した。

類型			国・地域(法令区分)	補足情報
判別基準	技術的基準	解体・切断	EU(ELV規則)、EU(ガイドライン)、オランダ(ガイドライン)、イギリス(ガイドライン)、オーストラリア(ガイドライン)、日本(通知)	・ ー
		主要部品の欠落・構造機能の重大損傷	EU(ELV規則)、EU(ガイドライン)、フランス(省令)、オランダ(ガイドライン)、イギリス(ガイドライン)、オーストラリア(ガイドライン)、カリフォルニア州(州法)、韓国(法律)	・ ー
		火災・水害等による損傷	EU(ELV規則)、フランス(省令)、オーストラリア(ガイドライン)、カリフォルニア州(州法)、ルイジアナ州(州法)、韓国(法律)	・ ルイジアナ州では水害が多く発生するため、水害車専用のタイトルが設定されている。
		専門家等による技術・安全性評価	EU(ELV規則)、中国(部門規章)	・ 自動車専門家による技術的評価に基づいた保険会社による全損認定や、国内の安全技術基準不適合、連続での車検不合格が含まれる。
		使用年限	中国(部門規章)、韓国(法律)	・ 旅客用自動車のみが対象で、一般車両は含まれない。
	経済的基準	修理費・損害額と車両価値の比較	EU(ELV規則)、EU(ガイドライン)、フランス(法律)、カリフォルニア州(州法)、ルイジアナ州(州法)、ニューヨーク州(行政規則)、テキサス州(州法)、韓国(法律)	・ アメリカの多くの州では経済合理性による基準を下回るとただちにELVとなるのではなく、「サルベージ」タイトルとして扱う。修理して使用することは可能だが、車両に「リビルト」タイトルが付与される。 ・ 修理費＞修理後車両価値、修理費＋残存価値＞修理後車両価値、修理費＞修理後車両価値の75%など、閾値は国・州によって異なる。 ・ 文化的価値を有する車両の適用除外が含まれる。
	法的・行政的基準	制度・手続要件	EU(ELV規則)、EU(ガイドライン)、オランダ(ガイドライン)、イギリス(ガイドライン)	・ 処理施設への引渡し、仕向国の中古車輸入要件への不適合、放置車両の引取り手不在等が含まれる。
		車両識別情報	フランス(省令)、オランダ(ガイドライン)	・ ー
補助指標	技術的指標	車両状態	EU(ELV規則)、EU(ガイドライン)、日本(ガイドライン)	・ 解体、溶接が含まれる。
		所有・保管・輸送状態	EU(ELV規則)、EU(ガイドライン)、日本(ガイドライン)	・ ー
		安全・環境リスク	EU(ELV規則)、EU(ガイドライン)、日本(ガイドライン)	・ ー
		火災・水害による損傷	EU(ELV規則)、日本(ガイドライン)	・ ー
	経済的指標	経済合理性	EU(ELV規則)、EU(ガイドライン)、日本(ガイドライン)	・ ー
	法的・行政的指標	制度・手続要件	EU(ガイドライン)、日本(ガイドライン)	・ 車検の未実施が含まれる。
		車両識別情報	EU(ELV規則)、EU(ガイドライン)、日本(ガイドライン)	・ ー

・ ELV規則では補助指標に該当しただけでは直ちにELVとならず、技術評価及び所有者判断を経て、5年以内に道路適合証明を取得しない場合にELVとなる。
・ EUガイドラインでは補助指標を「廃棄物の分類時に関連する場合がある」としている。

詳細は、参考資料5を参照