資料3

使用済自動車判別ガイドラインの点検・見直しの項目と今後の方向性

2026/9/29

目次

1. ガイドラインの点検・見直しの項目

2. 現行ガイドラインの目次構成に関する状況及び課題

3. ELV判別シーンの整理と現行ガイドラインの状況及び課題

4. ガイドラインの点検・見直しの今後の方向性の確認

ガイドラインの点検・見直しの項目

- **本検討会においては、現行ガイドラインの構成及び内容について点検・見直しを実施する。**
  - 現行ガイドラインの構成については、現行ガイドラインの目次構成等全般的な課題を整理する。
  - 現行ガイドラインの内容については、ELVを判別するシーンを整理した上で、各シーンにおける現行ガイドラインの記載状況やELV判別における課題について整理する。

現行ガイドラインの目次構成

- 現行のガイドラインの目次構成は、以下の通り。

部	章	節
冒頭	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 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書ついて	
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	第1章 背景及び基本的考え方	1.検討の背景
		2.基本的な考え方
	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
		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
		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
		4.引取業者の資質向上
	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
		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
		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
		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
		5.今後の検討課題
	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	第1章 背景及び基本的考え方	1.検討の背景
		2.基本的考え方
	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.放置自動車への対応状況の整理
	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.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
	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	
参考	判別基準に関する通知、条例の例	

ガイドラインの目次構成等の全体的な課題

- **現行のガイドラインの目次構成等の課題は、以下の３点が考えられる。**
  - 報告書として取りまとめられている点
  - 各部が独立しておりELV判別についての全般的な考え方・基準の整理が無い点
  - 電動車等の最新状況や最新の判別事例が考慮されていない点

【課題の詳細】

A） 第1部冒頭に審議会資料と本文が混在しており、ガイドラインの本編がどこからはじまるかが分かりにくい。

B） 判別内容と判別以外の情報が報告書としてまとめられており、判別に関する内容がどこにあるか一読するだけでは理解できない。

C） 「はじめに」が存在せず、ガイドラインの趣旨・背景・対象読者が冒頭で説明されていない。

D） 第1部で所有者の判断とオークションでの判断が混在しており、読者側で読み分ける必要がある。

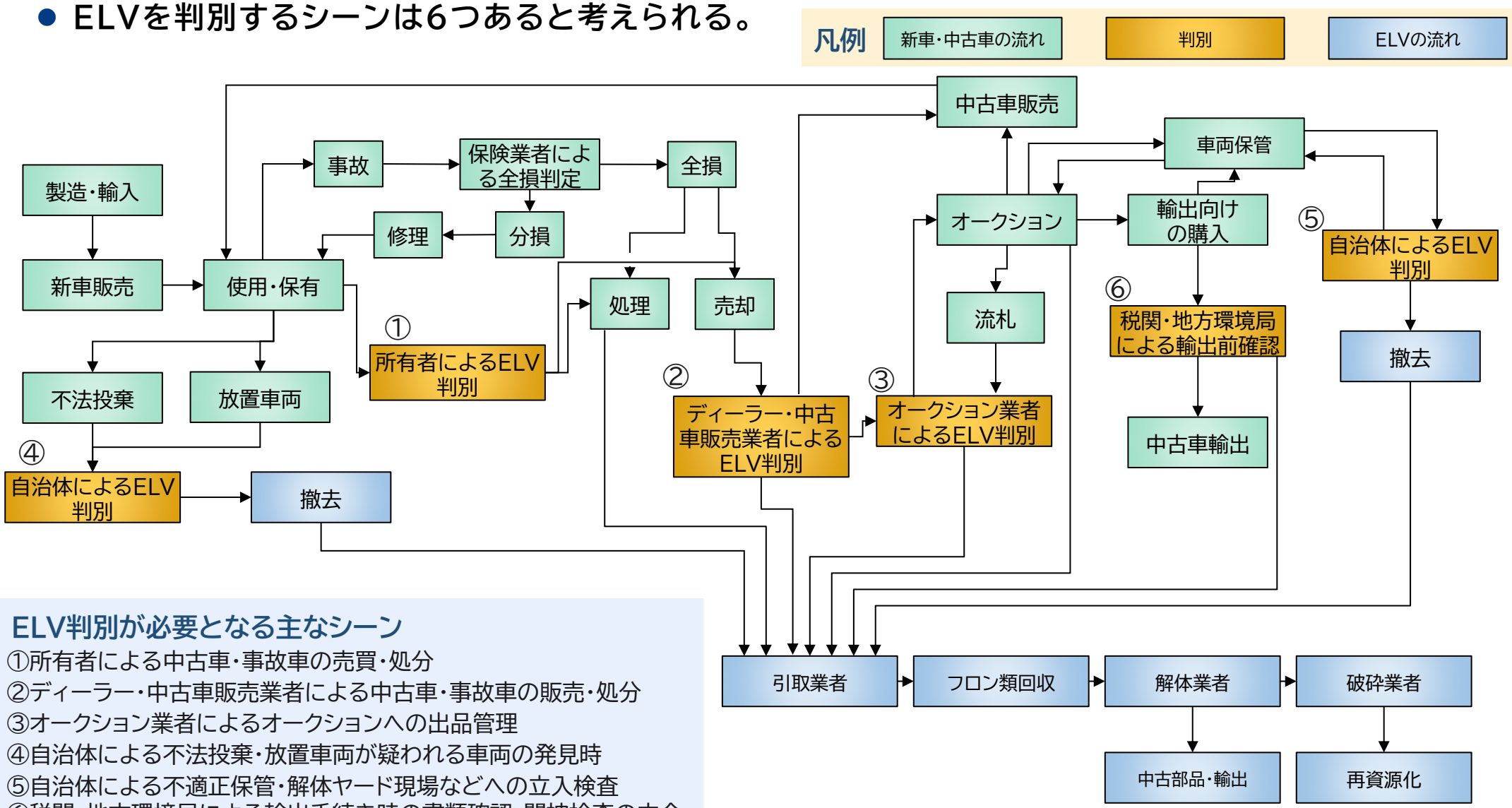
E） ELVを判別するシーンが網羅的に取り上げているかが示されていない。

F） 統一的・客観的なELV判断基準がシーン横断で整理されておらず、第1部と第2部で別建ての内容で取りまとめられている。

G） 策定後一度も改定が行われておらず、ハイブリッド車・EV固有の課題（LiB発火リスク等）への対応、国内資源循環の推進など、新たに登場した問題・課題が記載されていない。

自動車のライフサイクルとELV判別シーン

- ELVを判別するシーンは6つあると考えられる。



ELV判別が必要となる主なシーン

①所有者による中古車・事故車の売買・処分
②ディーラー・中古車販売業者による中古車・事故車の販売・処分
③オークション業者によるオークションへの出品管理
④自治体による不法投棄・放置車両が疑われる車両の発見時
⑤自治体による不適正保管・解体ヤード現場などへの立入検査
⑥税関・地方環境局による輸出手続き時の書類確認・開披検査の立会

①②事故車・中古車の売買・処分

1. ガイドラインへの記載状況

- 「事故車・中古車の売買」という独立したシーンや節は設けられていない。関連内容は、「使用済自動車の流通実態」「下取り又は引取り段階」「所有者の判断に必要な情報・手続」の中に分散して記載されている。（第1部第2章第1節～第3節、1-3～1-13頁）
- 事故車に直接関係する例として、自走不可能な不具合又は重大な欠損・損傷があり、修繕に経済的価値が見いだせなかった車両が掲載されている。（第1部第2章第3節（1）、1-6頁）
  - 具体的には、エンジン、ミッション、足回り等に重大な欠損・損傷がある車両と、車両骨格に重大な損傷がある車両が例示されている。



◇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

①②事故車・中古車の売買・処分

2. 本シーンのELV判別に関する課題

- 判断の中心が所有者の意思に置かれている一方、客観的な車両状態をどの程度優先するかが示されていない。(1-4～1-6頁)
  - 引取業者が客観情報を提供することは示されているが、所有者の意思と損傷状態・修繕可能性・経済的価値が食い違う場合の判断方法は明示されていない。
- 事故車の物理的状態に関する判別基準が例示にとどまる。(1-6頁)
  - エンジン、ミッション、足回り、車両骨格等の重大な損傷事例は掲載されているが、「重大」の具体的範囲や、当該状態を単独でELV判別に用いることができるかは示されていない。
- 国内市場と海外市場で経済的価値が異なる場合の扱いが具体化されていない。(1-5頁)
  - 海外需要を考慮する必要性は示されているが、海外市場で利用可能であることを誰が、どの情報によって確認するかは示されていない。
- 自動車の所有者と、車両を中古車として下取り・買取りする事業者又は使用済自動車として引き取る引取業者に向けた情報発信が必要だが、両者が共有すべき情報が一体的に整理されていない。

③オークションへの出品・流札後の対応

1. ガイドラインへの記載状況

- オートオークションは、所有者が手放した車両を中古車として再販するための事業者間市場である一方、ディーラー等が中古車として引き取った車両に再販の見込みがない場合には、ディーラー等が最終所有者として使用済自動車の引取りを行い、解体業者へ引き渡す流れが示されている。(1-3頁)
- 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ことを踏まえ、会場で取り扱う商品車両を明確化し、関係者間で認識を共有する必要があるとされている。(1-2頁)
- オートオークション会場では、出品車両の入庫時に、修復歴、冠水歴、盗難歴等を検査し、「商品車」の取引環境を提供している。(1-16頁)
- 「使用済自動車及び使用済自動車と判断される自動車」と考えられる車両について、各会場の個別判断により出品を断る事例として、以下が示されている。(1-16～1-17頁)
  - 【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】

③オークションへの出品・流札後の対応

1. ガイドラインへの記載状況

- 前ページの事例3～事例5（1-16、1-17頁）

2. 本シーンのELV判別に関する課題

- 新たなネットオークション完結型の商流に関して、ガイドラインに盛り込まれていない。（事前ヒアリング）

【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。

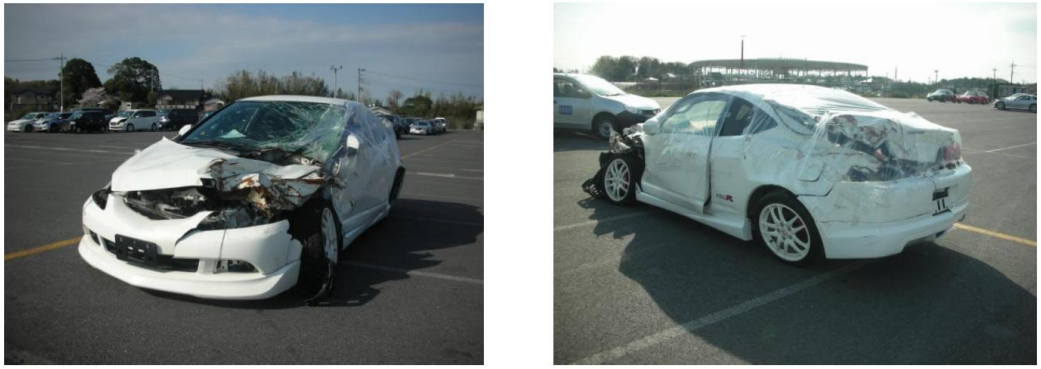


◇外観は通常の車両だが、シート等が多数部品取りされている

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

④自治体による不法投棄・放置車両が疑われる車両の発見

1. ガイドラインへの記載状況

- 不法投棄・不適正保管への対応については、第2部として独立して整理されており、地方公共団体による指導の迅速化・効率化のため、使用済自動車の該非判断に資する具体的な要件を示すことを目的としている。(2-1～2-3頁)
- 廃棄物該当性の一般的な判断要素として、「物の性状」「排出の状況」「通常の取扱い形態」「取引価値の有無」「占有者の意思」が示され、これらを総合的に勘案して判断する考え方が引用されている。(2-4～2-5頁)
- 不法投棄・不適正保管が疑われる自動車については、上記の判断要素を踏まえ、次の3つの観点に整理されている。(2-5頁)
  - 自動車としての用に供する状態であること
  - 占有者が継続使用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は、将来の自動車としての使用を前提に、需要に沿った適切な管理がなされていること
- 自動車リサイクル法では、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、不法投棄・不適正保管が疑われる使用済自動車の該非判断では、原則として廃棄物該当性の要素である「取引価値の有無」は考慮されないと整理されている。

④自治体による不法投棄・放置車両が疑われる車両の発見

1. ガイドラインへの記載状況

- 公有地上の放置自動車については、通常、不法投棄・不適正保管への対応とは異なり、公有地管理の観点から地方公共団体が撤去指導等を行っている。放置自動車の処理手続の例として判断フローが示されている。（2-4頁、2-7頁）
- 地方公共団体の廃物認定基準は、主として次の2つの観点に大別されると整理されている。（2-8頁）
  - 自動車としての本来の用に供する可能性
    - 占有者が確知されない不法投棄疑い事案では、まず、自動車としての本来の用に供する状態であるかを、主要部品の装備状況及び車両の損傷状態から確認（2-10～2-11頁）
  - 所有者又は使用者の今後の使用継続の意図
    - 占有者が中古車の保管と主張する場合には、占有者不明の場合よりも確認範囲が広く、1）自動車としての本来の用に供する状態であるか、2）継続使用又は自動車として譲渡する意思が客観的に認められるか、3）継続使用を前提とした管理がなされているかの3つの観点から判断するとされている。（2-12～2-14頁）
    - 車両状態について、ガラス、車枠・車体、トランスミッション、エンジン、燃料タンク、サスペンション等の破損・腐食・取外しの状況に加え、燃料・廃油・廃液の漏出、火災・水没の状況を確認するとされている。その他、継続使用又は譲渡意思の確認項目、管理状況の確認項目が整理されている。（2-12～2-13頁、2-30～2-31頁）

④自治体による不法投棄・放置車両が疑われる車両の発見

2. 本シーンのELV判別に関する課題

- 地方公共団体ごとに廃物認定の根拠と基準が異なっている。(2-6～2-8頁)
  - 条例・要綱等の制定状況や、第三者機関・警察署の関与方法が異なり、廃物認定基準もさまざまであることが示されているため、同様の状態の車両であっても、地方公共団体によって確認方法や取扱いが異なる可能性がある。
- 車両状態に関する項目は示されているが、総合判断における重み付けが明確でない。(2-8、2-10～2-14頁)
  - 主要部品の欠損、破損・腐食、火災・水没、書類がないこと、放置期間等が列挙されている一方、どの項目を満たせば使用済自動車と判断できるのか、複数項目をどのように組み合わせるのかは一律には示されていない。
- 現行ガイドラインには個々の判断要素はあるが、それらを確認する順序や判断フローが示されていない。(事前ヒアリング)

⑤自治体による不適正保管・解体ヤード現場などへの立入検査

1. ガイドラインへの記載状況

- 占有者が中古車の保管と主張しているものの、不適正保管と疑われる事案について整理されている。（2-12～2-14頁）
- ヤードへの巡回・立入検査時、JARS上の移動報告の申請書類の確認時において、ELVに該当する可能性のある車両を発見した際のELV判断に関する具体的な記載は含まれていない。

2. 本シーンのELV判別に関する課題

- ヤードでは、中古車とELVが混在して保管されている場合があり、外観から判断することが難しい。（自治体アンケート調査）



例 13　不法投棄・不適正保管事案
（主要部品の欠損、保管状態）

⑤自治体による不適正保管・解体ヤード現場などへの立入検査

2. 本シーンのELV判別に関する課題

- ELVと疑われるが、所有者が中古車を主張する場合にELVと判断することが難しい。
  - フレーム状態となった自動車を中古車として保管している。中古車と強く主張される場合に明確な違反として根拠を示すことが難しい。（事例1、自治体アンケート調査）
  - ヤードでは、中古車とELVが混在して保管されている場合があり、外観から判断することが難しい。（事例2、自治体アンケート調査）

⑤自治体による不適正保管・解体ヤード現場などへの立入検査

2. 本シーンのELV判別に関する課題

- ELVと疑われるが、所有者が中古車を主張する場合にELVと判断することが難しい。
  - 事故車とみられる車両20～30台を保管し、一部は二段積みである。所有者は輸出目的の中古車と主張したが、損傷・欠損や保管状況から客観的には使用済自動車とも見受けられ、判断に苦慮。（事例3、自治体アンケート調査）
  - 解体業の許可業者において、引渡遅延報告を受けて立入調査を実施したところ、対象車以外に30台程度が保管されていた。事業者は中古車と主張し、ガイドラインの判断基準にある「長期間にわたり使用の形跡が認められない」の期間が不明瞭で判断に苦慮。（事例4、自治体アンケート調査）



⑥輸出手続き時の書類確認・開披検査の立会

1. ガイドラインへの記載状況

- ガイドラインに記載なし。
- なお、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）において、以下の内容は解体行為であるとし、中古車として輸出できないと整理されている。ただし、次の付属品等を外す行為は解体行為とは解釈されず、コンテナ輸送に伴いやむを得ず一時的に取り外し車両と同一のコンテナに積載する場合に限りは解体行為と解釈されない。

解体/非解体行為	日本の現行ガイドラインにおける中古車/ELVの判断の内容
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解体行為である。（通知）
付属品の取外し行為（≠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（≠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

⑥輸出手続き時の書類確認・開披検査の立会

2. 本シーンのELV判別に関する課題

- ELVの判別を行うシーンに含まれるが、現行のガイドラインに記載はない。
- 現行通知は具体的な部品を列挙しているが、次の境界が十分に明確ではない。
  - 修理・交換のための取外しと部品取り
  - 一時的な取外しと恒久的な欠落
  - 専門的な解体技術を要する作業の範囲
  - 乗用車とトラック等で異なる車体・架装の取扱い
- 輸出事業者に、ELVの判断に関する情報や事例を十分に提供できていない。加えて、輸出事業者・税関・地方環境局の関係者間で情報をすり合わせることはできていない。（事前ヒアリング）

本日特にご意見いただきたい点

- ガイドラインの点検・見直しの方向性・留意点
- ガイドラインに追加・更新が必要なシーン及び内容の整理
- ガイドラインの点検・見直しの今後のスケジュール

ガイドラインの点検・見直しの方向性・留意点

- **ELV判別に関する参考となる情報で、本日の資料に整理しきれていない内容はあるか。**
- **点検・見直しを進めるにあたって、アウトプットのイメージ・方向性をどのように考えるか。**

  例）各シーン毎の具体的事例追加・判別基準の整理、全シーンに共通する統一的基準の整理、等

- **点検・見直しを進めるにあたって、留意すべき点をどのように考えるか。**
  - 事前にいただいた主なご意見（例）
    - 中古車流通・オークション・解体業など、関係者ごとにELV判別において判断目的・重視する視点が異なる

関係者	判断目的・重視する視点
解体業界	判別に迷うシーンは限定的であるが、中古車・ELVの商流において適正にELVが判断されることを重視
自治体	行政指導・撤去等の対象か否かを判断するため、所有者が中古車と主張する場合等に説明できる判別根拠を重視
オートオークション業	ELV判別主体ではないが、出品できる車両か否かを判断するため、出品を管理する判別根拠を重視
損害保険業	保険上の全損・分損を判断するため、事案ごとの車両の損傷状態と市場価値を重視。ELV判別はしていない
地方環境局	中古車としての輸出可否（廃棄物に該当しないか）を判断するため、開披検査等において車両の実態を重視

（関係者からのヒアリングをもとに、事務局にて整理・作成）

    - ガイドラインは法的拘束力を持つものではなく、所有者・事業者等が参考・拠り所となる位置づけのもの。ガイドラインを改正するのみではなく、関係者への周知及び各現場での運用上の整理までが重要
    - 自動車リサイクル法条文における定義「自動車としての使用を終了した」の解釈を逸脱すべきではない。ガイドラインが法目的にかなった妥当な内容とすることに留意が必要
    - 輸出を目的とする車両は、国内市場と海外市場で経済的価値や走行可能な車両状態が異なるため、輸出を前提に中古車と主張されると判断が難しい。
    - 事故車や部品取外し車は、修理・再利用を前提に中古車と主張されると判断が難しい。

ガイドラインに追加・更新が必要なシーン及び内容の整理

- **以下の6つのシーンの他に、ELVを判別するシーンは考えられるか。**
- **ガイドラインは、以下のシーンごとに本ガイドラインを活用する事業者・地方公共団体等を設定し、それぞれの情報提供先が必要な情報（考え方、事例、判断の仕方）を整理していくのはどうか。**
  - ガイドラインは、各シーンで章立てを行い、それぞれのシーンで必要な情報（考え方、事例、判断の仕方）を整理していくことが一案か。
- **それぞれのシーンでどのような内容を整理していくと良いか。**

シーン		情報提供先	現行ガイドライン	追加・更新の方針
①	所有者による中古車・事故車の売買・処分	所有者	記載あり	情報の再整理・更新
②	ディーラー・中古車販売業者による中古車・事故車の販売・処分	中古車販売業者	記載あり	情報の再整理・更新
③	オークション業者によるオークションへの出品管理	出品者、オークション業者	記載あり	情報の再整理・更新
④	自治体による不法投棄・放置車両が疑われる車両の発見時	地方公共団体	記載あり	事例・判断手順の追加
⑤	自治体による不適正保管・解体ヤード現場などへの立入検査	地方公共団体	記載あり	事例・判断手順の追加
⑥	税関・地方環境局による輸出手続き時の書類確認・開披検査の立会	輸出事業者、地方環境局、税関	記載なし	考え方・事例の追加

ガイドラインの点検・見直しの今後のスケジュール

- 以下のスケジュール及び議題案のとおり、検討を進めていってはどうか
- なお、ガイドラインの点検・見直しは年度内に検討を終え、点検・見直し後のガイドライン案を年度末に開催予定の合同会議で報告できるように進めていくことを想定。

検討会の開催時期		議題案
第1回検討会	令和8年9月29日	• 検討の背景の共有 • ガイドラインに係る状況の共有 • ガイドラインの点検・見直しに向けた方向性の提示・議論
第2回検討会	令和8年12月頃（予定）	• 点検・見直し後ガイドライン素案の提示・議論
第3回検討会	令和9年2月頃（予定）	• 点検・見直し後ガイドライン案の取りまとめ • 各シーンでの課題・今後の対応事項の整理
産業構造審議会イノベーション・環境分科会資源循環経済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	令和9年3月頃（予定）	• 点検・見直し後ガイドライン修正案の報告