参考資料3

関係事業者・関係機関からいただいたご意見

2026/9/29

事前にいただいたご意見（まとめ）

- **検討会第1回の論点を整理するために、事前に実態や課題に関して以下の業界団体・関係機関・有識者にヒアリングを実施した。主なご意見は以下のとおり。**
  - **関係者ごとに、ELV判別において重視する視点・判断目的が異なっており**、単一の基準のみで整理することの難しさが確認された。
  - 一方で、ハーフカット車など明らかに使用済自動車と考えられるケースはあるものの、事故車、水没車、火災車、全損車等のグレーゾーンの車両が存在し、関係者によって評価が分かれる事例として認識されていた。
  - 特に、**所有者が中古車としての再使用意思を有する場合や、修理・輸出・部品利用等の可能性が存在する場合には、客観的な判別が難しい**との意見が多く示された。
  - 現行ガイドラインの見直しにあたっては、新たな判別基準の策定だけではなく、**現場で判断に迷う事例や運用上の課題の整理も重要**との示唆が得られた。

No.	各業界	事業者
1	解体業界	JAERA
2	自治体	三重県
3	自治体	千葉県
4	オートオークション業界	NAK
5	損害保険業界	日本損害保険協会
6	地方環境局	—

1. 解体業界：JAERA

- **ELV判別状況**
  - 解体業者が中古車／ELVを判別する場面は限定的であり、通常は中古車として引き取った後、必要に応じて使用済自動車として処理している。
- **ELV判別の課題**
  - ガイドラインを誰が、どの時点で、何のために使用するのかが明確でなく、**主な利用主体と判別場面の整理が必要である**。
  - 現行の判別基準は抽象的であり、**走行不能車、切断車、主要部品欠落車等を客観的に判別しにくい**。
- **その他御要望等**
  - ガイドラインを改訂しても、税関・地方環境局等に周知され、**統一的に運用されなければ、判断の緩い経路が抜け道として残る**。
  - 健全な中古車・リユース部品の流通を尊重しつつ、走行不能車、名ばかり中古車、不適正なパーツ輸出への水際管理を強化してほしい。あわせて、水没車についても、事故防止・安全確保の観点から、不適切な再流通・輸出を防止できるよう、判別方法や必要なエビデンスを明確化してほしい。
  - 判別基準だけでなく、判別後の処理方法、必要なエビデンス、**税関での確認方法まで含めて整理してほしい**。
  - 解体業許可や自動車リサイクル士の在籍を税関・オークション側で確認できる仕組みを構築し、不適正事業者への流出を防いでほしい。
  - ガイドラインを国内資源循環や不適正輸出対策を含む制度全体の中に位置付け、**法令・通知・関係機関の運用につなげてほしい**。

2. 自治体：三重県

- **ELV判別状況**
  - 自治体による判別は、不法投棄・放置車両、ヤード等への立入検査、JARS未登録の解体車両の確認時に行われ、外観、車体番号、JARS登録状況等を確認している。
  - ハーフカット等の明らかな解体状態はELVと判断できる一方、**事故車や部品取外し車は修復・再使用の可能性があり、占有者が中古車と主張すると判断が難しい**。
  - 放置車両では財産権との関係を踏まえて判断根拠を整理し、必要に応じて弁護士・警察・地方運輸局等と連携している。
- **ELV判別の課題**
  - 現行ガイドラインは立入検査の場面を十分に扱っておらず、三重県では条例・内規や通知、廃棄物該当性の5要素による総合判断を主に用いている。
  - 三重県の条例・内規は県有地の放置車両の撤去を目的とするものであり、解体業者が取り扱う車両のELV該当性を判断する場面を想定したガイドラインとは対象とする場面が異なる。**ガイドラインには法的拘束力がないため、一定の基準や拘束力が求められる**。
- **その他御要望等**
  - ハーフカット等の**明らかな解体状態を明確化するとともに、火災・水没・事故・部品欠落等について、どの状態の組合せでELVと判断できるかを示してほしい**。
  - 廃棄物該当性の5要素を踏まえつつ、立入検査の現場で活用できる、**具体的な判断手順・フローを整理してほしい**。
  - ELV相当車両がオークションを経由して解体業者に流れない問題を踏まえ、判別基準だけでなく、オークション等の流通段階における実効性も確保してほしい。

3. 自治体：千葉県

- **ELV判別状況**
  - 主な判別場面は、ヤード条例に基づくヤードへの巡回・立入検査であり、千葉県職員が現場でELV該当性を判別している。
  - **所有経緯や所有者への聞き取り等を踏まえて総合的に判断**している。一例として、フレームの曲がりやピラーの変形など、**車両骨格に著しい損傷があり、修理による再使用が困難な車両はELVと判断している**。
- **ELV判別の課題**
  - 火災・事故・水没車や部品取外し車の外観がELVに見えたとしても、**所有者が修理・再使用・輸出を前提に中古車と主張すると、ELV判別が困難**となる。
  - 中古車とELVを区分する明確な定義がなく、海外では事故車やハーフカット車にも再使用需要があるため、**「二度と自動車として使用されないこと」の証明が難しい**。
  - ELVにも部品・金属スクラップとしての取引価値を有する可能性があるため、廃棄物該当性の５要素のうち**「取引価値の有無」は判別指標として使いにくい**。
- **その他御要望等**
  - 車両骨格の異常や内装・部品の取外し等について、**所有者が中古車と主張する場合でも、客観的・技術的な事実に基づいてELVと判断できる基準を明確化してほしい**。
  - 廃棄物該当性の要素を踏まえ、立入検査の現場で使用できる**判別フローとチェックリストを整備してほしい**。
  - 引取業者・ディーラー等への周知を強化するとともに、自治体職員と事業者の双方が活用できる**多言語版・簡易版パンフレットを作成してほしい**。

4. オートオークション業界：日本オートオークション協議会

- **ELV判別状況**
  - 現車型オークションは売り手と買い手を仲介する立場であり、中古車／ELVを判別する主体ではない。一方、**損壊が大きい車両や自走不能車等は、ガイドラインに沿って出品を断っている**。
  - **水害車等は、保有者から直接買い取って販売するネット完結型オークションにも流通**している。ELV相当の車両の流通防止について、ネット完結型オークション事業者における確認方法や運用実態は把握していない。
- **ELV判別の課題**
  - 車両価値は車格、年式、損傷状態、売り手・買い手の需要によって異なるため、**損傷や水没の程度等による統一的なELV判別基準の設定は難しい**。
  - **「不可逆的な欠陥」とされる状態であっても、その該当性をオークション会場が判断することは困難**である。また、技術的な修理可能性のみをもってELVか否かを判別することも困難である。さらに、流札回数、車台番号の識別可否、一時抹消登録等も、ELV判別の決定的な指標にはなりにくい。
  - **オートオークション事業者は**出品時点の情報に基づき適切な運営を行っているが、**車両の使用済自動車該当性を最終的に判断する立場にはない。**
- **その他御要望等**
  - オークション事業者を一律に判別主体とするのではなく、**仲介型と、車両を直接買い取るネット完結型との機能・商流の違いを踏まえて、対象主体と役割を整理してほしい**。
  - NAK加盟事業者への追加規制よりも、NAK非加盟事業者を含む流通経路への対策や、全損・水害車等の**入口情報の管理を優先してほしい**。
  - 一律基準ではなく、出品を断った事例等を踏まえた原則的な考え方を示すとともに、不適正な解体業者の情報提供等により、不適正輸出を防止してほしい。

5. 損害保険業界：日本損害保険協会

- **全損の判別状況**
  - 事故車両の損害調査は、前回ガイドライン策定時と調査手順に変わりはないが、最近ではオンライン調査による損害確認も実施している。
  - 全損判定は**車両状態や市場価値等を踏まえて個別事案ごとに行われている**。
  - 保険上の全損には物理的全損と経済的全損があり、走行に支障がない車両が全損となる場合や、**経済的には全損でも所有者が修理を選択する場合がある**。
  - 保険会社は保険上の全損・分損を判断するのみであり、一般的には車両の引渡先が中古車として再販するか、ELVとして部品取り又は解体に回すかを判断している。
- **ELV判別の課題**
  - 現在の検討内容からは、保険実務への影響や課題を精緻に判断できないが、損保各社の全損引取車両売買の回収金が減る懸念がある。
  - 「一つ以上の部位が損傷していれば全損」といった一律の基準は保険実務にはなく、車両価値や損傷状態等を事案ごとに判断するため、ガイドラインで基準を設けた場合、保険実務における判断との間に差異が生じ、保険会社の判断と車両所有者の主張が相違することで、保険金支払いが遅れること等が懸念される。
  - 軽微な損傷でも、車両価額との関係で経済的全損となる場合があり、**全損による一律の基準を設けることは難しいと考えている**。
- **その他御要望等**
  - 「保険業者によって全損と判定されている車両」ではなく、「全損の定義に該当する車両」とするなど、**保険業者が関与しない場合も想定した内容に修正いただくことがよい**と考える。
  - 基準を設けること自体には理解を示す一方、**全損車・水没車の履歴情報の取扱いや流通後の情報連携については、個人情報・独占禁止法との関係を含めて慎重に整理してほしい**。

6. 地方環境局

- **ELV判別状況**
  - 税関から疑義車両の情報提供を受け、必要に応じて地方環境局が税関貨物検査立会を行っている。
  - X線検査を契機に疑義が把握され、開披検査を行った事例がある。写真で判断可能なものは写真確認で回答し、判断が難しいものは税関貨物検査立会を行っている。各税関によりELV疑いのある車両の確認の方法は異なると思われる。
  - 車体全体に損傷のある事故車について、中古車として輸出可能か照会を受け、**自走可能性、修理可能性、損傷状況等を踏まえて中古車として輸出可能と判断した事例、**部品・パーツとして申告された貨物が、実際にはほぼ車両1台分に近い状態で、十分に解体されていない事例があった。
- **ELV判別の課題**
  - **輸出先での使用方法や商慣習を国内側で把握・判断することにも限界がある**。事故車・走行不能車について、輸出先で修理すると主張された場合に、使用済自動車と判断しにくい。
  - ELV判別では通知を参照しているが、ドアの取外しのように**記載の無い部品について解体行為として判断してよいかが明確でない。**
  - 外形上はELV相当の事故車でも中古車として輸出可能な場合があり、**修理可能性等を踏まえた個別判断が必要**となる。現行ガイドラインでは、自走不能でも中古車となり得る記載があり、現場で中古車か使用済自動車かを即断しにくい。
- **その他御要望等**
  - **解体行為に該当する具体的な品目・事例の整理や、**「この程度の破損なら使用済自動車」と判断できるような、明確な基準や限度の見本を示すなど、現場で参照し、判断・説明に活用できる内容としてほしい。
  - 輸出事業者自らもガイドラインを確認し、ELV該当性を判断できると良いのではないか。
  - **中古車に搭載されている鉛蓄電池やLiBについて、使用可否の確認が難しい**ため、確認方法を整理してほしい。