参考資料4

使用済自動車判別ガイドラインに係る
自治体アンケート結果分析

2026/9/29

自治体アンケートの概要

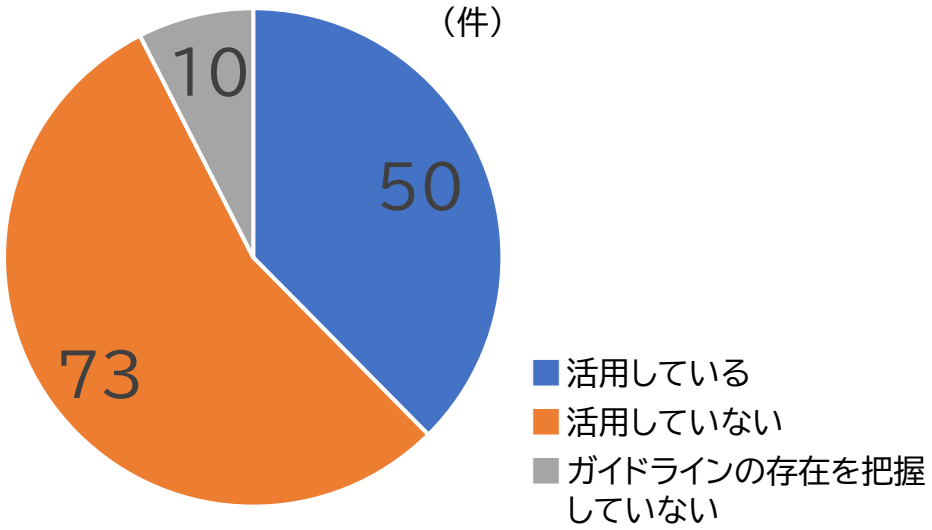
- **都道府県と保健所設置市を対象としてアンケートを実施**
  - 134自治体が対象
  - 特別区は調査対象外
- **回収状況は133件/134件**

- **アンケート設問は以下の通り**
  - 調査票1：ガイドラインの活用状況
    - 問1：ガイドラインの活用状況
      - 活用有無
      - ガイドラインの活用場面
      - 活用していない理由
    - 問2：客観的状況に基づく判別が必要となった事例の有無
      - 事例の有無
      - 事例の概要、判別に迷った事例、最終的な判別結果
  - 調査票2：ELV判別に係る条例等の有無
    - 問1：ELV判別に係る条例・規則・内規等の有無
      - 条例・規則・内規等の有無
      - 条例・規則・内規等の名称
      - ELV判別基準の内容

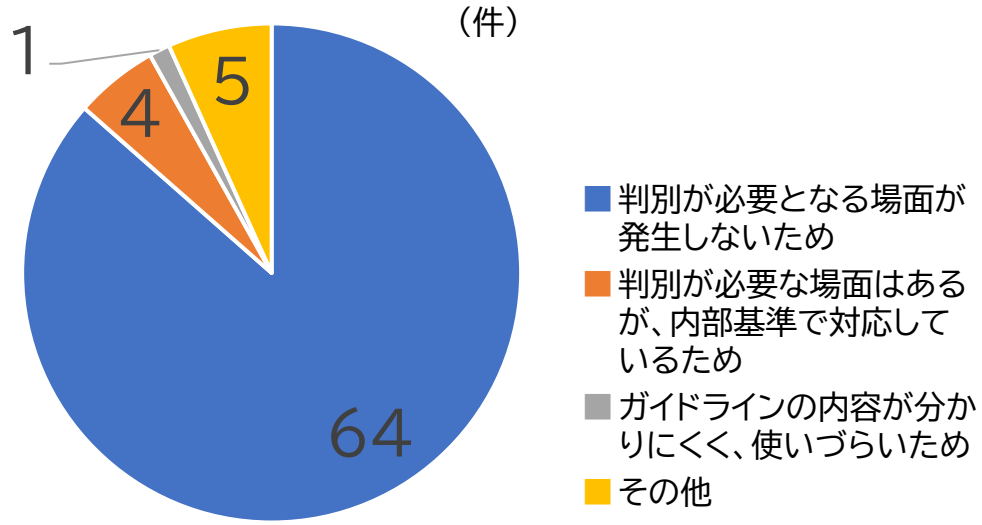
ガイドラインの活用状況

- ガイドラインを活用している自治体は50件にとどまり、83件が「活用していない」、もしくは「存在を把握していない」と回答した。活用していない理由は「判別が必要となる場面が発生しないため」が64件と大半を占めた。

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



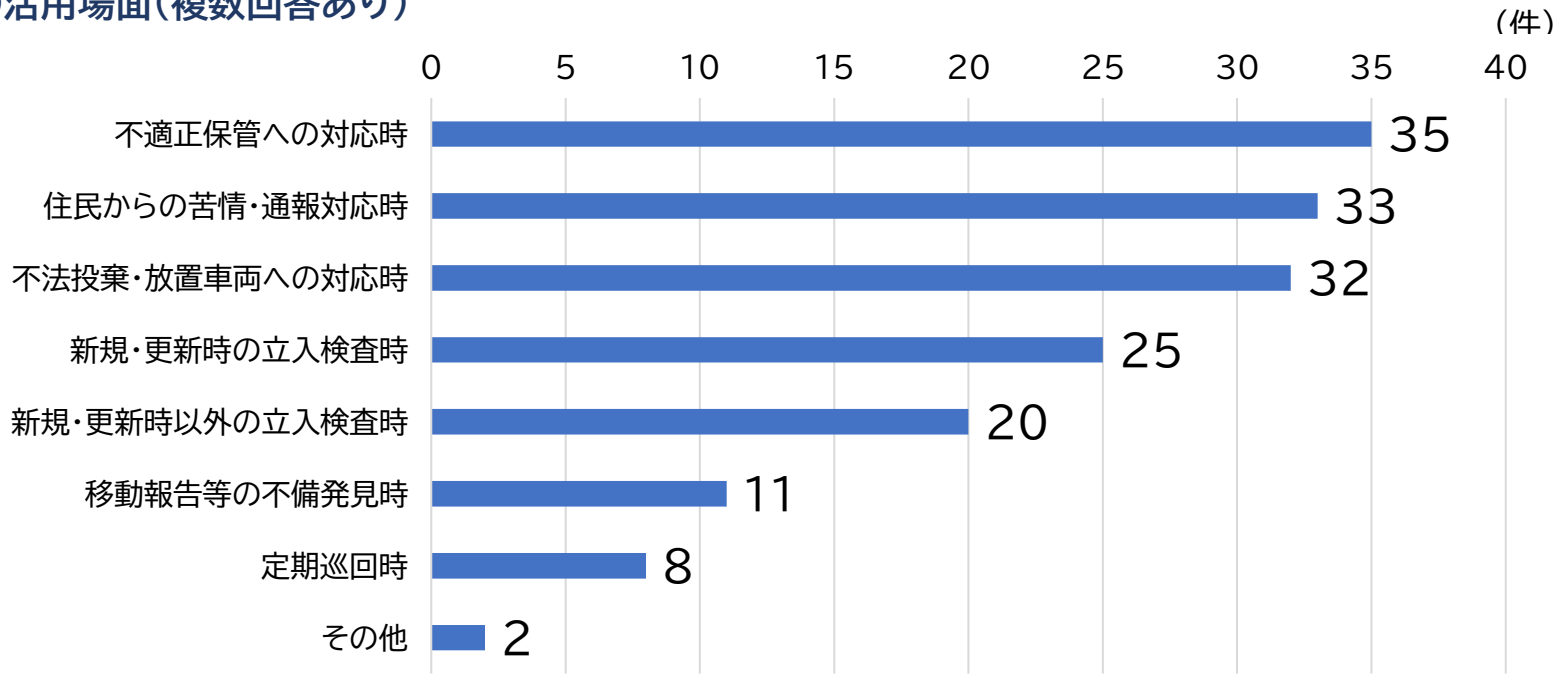
「内部基準で対応しているため」、「その他」の自由記述内容（一部抜粋）

区分	自治体	自由記述内容（要約）
内部基準で対応しているため	横浜市	「廃物判定基準一覧表（自動車）」により対応。（詳細はP7,9を参照）
	三重県	県条例第81条（放置自動車の廃物認定）に基づき対応。（詳細はP7を参照）
その他	久留米市	自動車リサイクル法のQ&Aやリサイクルシステム内のQ&Aで対応。
	北九州市	所属内で、立入指導をどういった基準に基づいて行うか、再度検討中であるため
	八尾市	活用していない訳ではないが、情報源の1つとして使用

ガイドラインの活用場面

- 活用場面は「不適正保管への対応時」が35件、「住民からの苦情・通報対応時」が33件、「不法投棄・放置車両への対応時」が32件と多く、次いで立入検査時（25件・20件）が続き、現場対応の場面で参照される傾向がうかがえる。

ガイドラインの活用場面（複数回答あり）



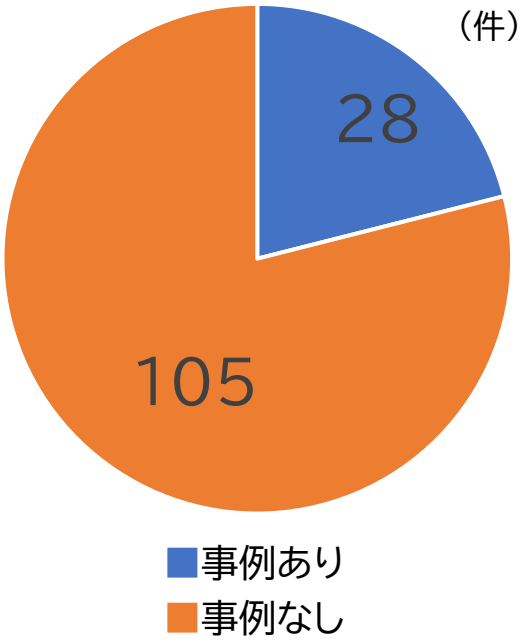
活用場面「その他」の自由記述内容

自治体	自由記述内容（要約）
神奈川県	「使用済自動車の不法投棄、不適正保管状況調査」において、管内市町から提出される回答が使用済自動車に該当するか否かについて疑義が生じた場合に参照。
沖縄県	内部マニュアルの使用済自動車の判別方法の出典元として活用

客観的状況に基づく判別が必要となった場面の事例の有無

- 客観的判別が必要となった事例は「あり」28件、「なし」105件であった。事例では、保管状況からは使用済自動車と考えられる一方、占有者が中古車と主張するため、使用済自動車と判断できないケースが複数報告された。

客観的判別が必要な事例の有無



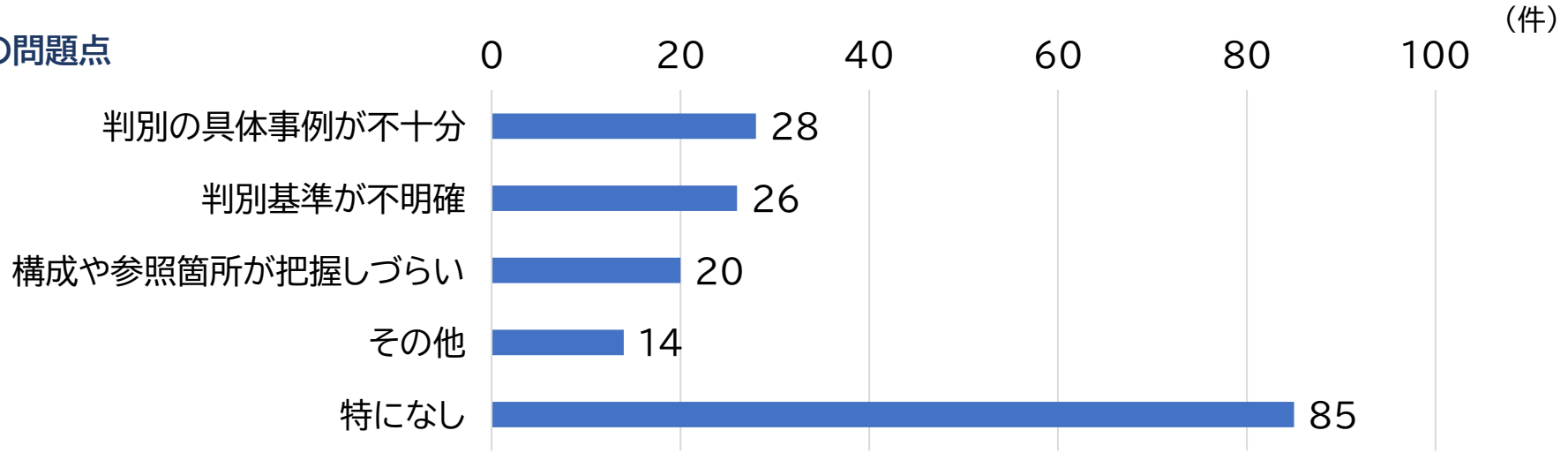
客観的判別が必要な事例の自由記述内容（一部抜粋）

自治体	事例の概要（要約）	判別に迷った理由（要約）	最終的な判別結果（要約）
北海道	数百台の自動車、廃タイヤ、金属くずを屋外保管。有価物は売却し、それ以外は処分していた。	台数が多く、事業者も全車両の売却見通しや有価性を判断できず、占有者の意思による判別が困難。	改善指導書を交付し、ドローン空撮や立入検査による監視・指導を継続。
千葉県	ほぼ全ての部品が外されたフレーム状態の車両を、事業者が事故車として出品すると主張した。	外形上は使用済自動車に見えるが、所有者が中古車と強く主張する場合の客観的基準が不明確。	使用済自動車と断定できず、中古車と判別。
富山県	敷地内・周辺道路に中古車と解体ガラを長期保管し、一部は主要部品が外されていた。	購入・売却台帳がなく、需要に沿った管理がないことを判別根拠にできるか不明確。	有価物と廃棄物を分別させ、廃棄物の処分または適正保管を指導。
奈良県	事故車20～30台を一部2段積みで保管し、所有者は修理後の海外輸出を主張した。	損傷・欠損や不適切保管から使用済自動車にも見えるが、所有者の中古車主張と対立。	保管改善を指導。改善申出と搬出を確認し、使用済自動車には該当しないと判断。
沖縄県	2か所のヤードに約330台を保管し、一部は農地で1年以上2段積みとなっていた。	事業者が中古車購入を主張し、解体の形跡もないため、占有者の意思を覆せなかった。	現状は中古車扱い。今後の保管状況や許可取得後の処理段階により使用済自動車と判断する可能性あり。
前橋市	解体事業者が約10台を積み重ね、少なくとも5年間野ざらしで保管し、水田汚染のおそれがあった。	事業者が修理すれば乗れる中古車と説明した。	劣化と修理予定の不存在から使用済自動車と判断し、保管場所への移動を指示。

ガイドライン運用上の問題点

- 運用上の問題点は「特になし」が85件と最多だが、「判別の具体事例が不十分」28件、「判別基準が不明確」26件など、判断基準の明確化を求める声が多い。

運用上の問題点



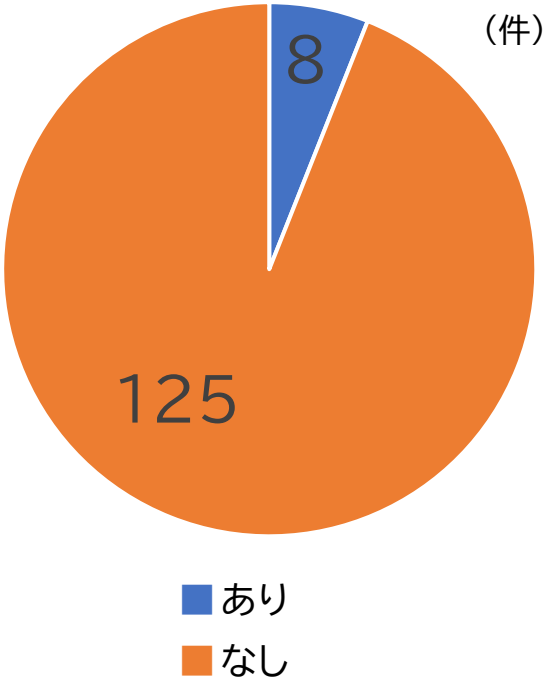
運用上の問題点に関する主な意見

自治体	運用上の問題点（要約）
北海道	制定から年数が経過しているため内容を見直してほしい。
山形県	大規模災害で所有者不明となった車両の取扱いもガイドラインに盛り込んでほしい。
千葉県	所有者が中古車と主張する場合の判定が困難。客観的な判別基準やフローチャート・チェックリストを整備してほしい。
福岡県	オークション会場等の取引情報の共有や、立入に関する通知・マニュアルの整備を希望。
鹿児島県	「総合的な判断」とされ、どこまで該当すれば使用済かが分からず指導が難しい。
沖縄県	基準が緩い海外への輸出を前提とした主張への該否判断が難しい。国から自治体への通知を発出してほしい。
新潟市	「使用済」の定義や、部品取りの具体例（場合分け）を明記してほしい。
相模原市	線引きが難しいことは把握しているため、最高裁の判例があれば参考として掲載してほしい。
八尾市	事実認定の手法や必要な客観的証拠の具体化、捜査機関との調整が必要。
松山市	ガイドラインの存在を把握しておらず、研修等での自治体向け説明を行ってほしい。

条例・規則・内規等の有無

- 条例・規則・内規等を定めている自治体は8件、定めていない自治体は125件であった。定めている自治体では、放置自動車を対象に廃物判定基準を整備するケースや、判定委員会を設置して判断するケースがある。

条例・規則・内規等の有無



条例・規則・内規等の具体的内容

自治体	条例・規則・内規等の名称	主な内容（要約）
三重県	三重県生活環境の保全に関する条例	ナンバープレートの滅失、警告書貼付から1か月以上経過、主要装置破損の全てに該当する場合に廃物と認定。判断が困難な場合は自動車廃物認定委員会の意見を聴取。
沖縄県	自動車リサイクル法関連事業者等への立入検査等マニュアル	投棄の意思、主要機能・付属機能の喪失、社会経済上の価値、放置等の状況の区分ごとに具体的な判断項目を提示。判別ガイドラインを参考に作成されていると考えられる。
前橋市	前橋市放置自動車の発生の防止及び処理に関する条例・同施行規則（P9に詳細を記載）	判断基準は設けず、自動車の専門的知識を有する者や学識経験者等で構成する放置自動車判定委員会を設置して判定。
横須賀市	放置自動車の発生防止及び適正処理に関する条例	調査後1か月以上経過しても所有者等が判明しない場合や、本来の用に供することが困難で所有者等が不明な場合に、使用が終了したものとみなす。
浜松市	浜松市放置車両処理要領	所轄警察署に判断を依頼し、車両本来の機能の喪失、所有者の意思確認、所有者不明（ナンバープレート無・1か月以上の放置等）の項目により廃棄車両と判断。
松江市	松江市道における放置自動車処理要綱	警告書の貼付から3か月経過後もなお放置され、ナンバープレート・車台番号の滅失、機能の滅失、所有者不明等のいずれかに該当する場合に不法投棄された一般廃棄物と認定し、告示を経て撤去・処分。
鹿児島市	使用済自動車判別ガイドラインの運用に関する事務取扱内規	現地調査、警察への犯罪性の照会、運輸支局等への所有者照会を行い、使用済自動車への該当性等に応じて行政指導、措置命令、行政代執行等を行う処理フローを整備。

提供情報

- 前橋市の条例・規則・内規
- 各地方公共団体のELV判別事例

前橋市の条例・規則・内規等の詳細

自治体	条例・規則・内規等の名称	主な内容
前橋市	前橋市放置自動車の発生の防止及び処理に関する条例 前橋市放置自動車の発生の防止及び処理に関する条例施行規則	判断基準はなく、専門委員会（前橋市放置自動車判定委員会（以下「委員会」という。））を設置する。 委員会は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する委員をもって構成する。 （1）自動車について専門的知識を有する者 （2）学識経験者 （3）関係行政機関の職員 （4）前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

自治体アンケートで提供された事例

- 自治体アンケートで自治体から提供いただいた事例の一部を以下の通り整理した。写真も提供された場合は併せて掲載した。

番号	自治体
①	北海道
②	宮城県
③	千葉県
④	富山県
⑤	三重県
⑥	奈良県
⑦	大分県
⑧	鹿児島県
⑨	地方公共団体A
⑩	福岡市
⑪	地方公共団体B
⑫	四日市市
⑬	前橋市

①北海道での事例

- 事例：スカイパトロールにより、数百台の自動車・廃タイヤ・金属くずが屋外にて保管されていることを覚知し、立入検査を実施。事業者が全ての自動車について、売却等の見通しを立てておらず、占有者の意思を軸とした判別が難しい。改善指導書を交付すると共に、定期的なドローン空撮、立入検査等により監視・指導を継続。

②宮城県での事例

- 事例1：金属スクラップヤード内に車両があることを確認。車両を入手した経緯は不明とのことで、車体番号等も確認できなかった。使用済自動車の引取・解体を行う場合は登録・許可を事前に取得するよう指導。
- 事例2：引取業登録のみを有した事業者が、多量の車両を保管。航空写真から、多少は車両の増減がある様子を確認。中古車ではあるが、生活環境保全上の支障が出ない保管とするように指導。
- 事例3：解体業新規申請において、許可前の現地確認にて多量の車両保管を確認。許可取得前にELVを回収していたと見られるが、事業者は中古車と主張。販売できない場合は最終所有者として、自動車リサイクル法に基づき適切に処分するように指導。



事例1の提供写真


事例3の提供写真

③千葉県での事例

- 事例1：ほとんどの部品が取り外されたフレーム状態の車両を確認。事業者は自ら部品を取り外した上で、事故車としてオークションへ出品すると主張。ELVであると外形上明らかであると思料されるが、所有者が中古車と強く主張するため、明確にELVと判別するに至らず、中古車と判別。
- 事例2：ほぼ全ての内装部品が取り外されている車両を確認。事業者が雨に濡れた部品を乾燥させるために取り外し、後日再度取り付けた上で中古車として輸出すると主張。後日、復元状況の報告を求めたが未報告。明確にELVと判別するに至らず、中古車と判別。

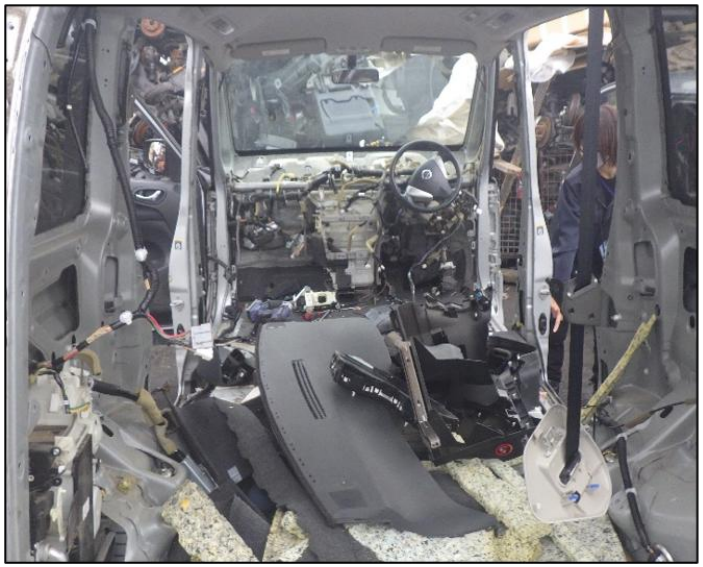
事業者が事故車としてオークションに出品予定と主張する車両



事例1の提供写真

事業者が取り外した内装部品を全て元どおりに取り付けると主張する自動車





事例2の提供写真

④富山県での事例

- 事例：事業所敷地内及び周辺道路において、中古車やELVが長年にわたり保管されている状態が確認された。事業者が中古車や部品の購入記録及び売却記録を作成しておらず、中古車としての使用を前提に、適切な管理がされていないと判断してよいかに苦慮。当敷地内には、総合判断により廃棄物と判断されるものが混在しており、廃棄物は処分又は適正に保管するよう指導。



事例の提供写真①



事例の提供写真②



事例の提供写真③



事例の提供写真④

⑤三重県での事例

- 事例1：解体業者が車体フレームを販売するために、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。使用済自動車として破砕業者に引き渡すよう継続的に指導。
- 事例2：解体業者が場内に使用済自動車と中古車を保管している。混在しているため、見た目だけでの判断が難しい。

⑥奈良県での事例

- 事例1：河川管理用道路に車両が長期間放置。近隣住民の無断駐車と混在し、各車両の使用実態や所有者の特定が困難で、使用済自動車への該当性の判断に苦慮。貼り紙等による対応で順次撤去が進むが、最終的な判別には至っていない。
- 事例2：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。適切な保管・管理の指導後、適切に管理を行う旨の申し出があったため、中古車と判断。

⑦大分県での事例

- 事例：軽自動車がナンバープレートのない状態で放置。車両には植物が巻き付いており、放置されてから長期間経過しているものと思われ、自動車として継続的に使用する意思が客観的に認められないため、不法投棄と判断。

⑧鹿児島県での事例

- 解体業の許可更新の審査時に、ナンバープレートが全て取り外され、一部の部品が欠けた車両が保管されていることを発見。部品取りのための長期保管が疑われたが、事業者は中古車と主張しており、ナンバーの再取得や部品の再装着により使用できる状態であったことから、外観のみでは判断できず苦慮。ELVと判断できる十分な材料がなく、中古車と判別。

⑨地方公共団体Aでの事例

- 事例：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。走行に必要な機能の滅失や保管状況の不適切さまでは認められず、現時点では中古車と判別。



事例の提供写真①



事例の提供写真②

⑩福岡市での事例

- 事例：市民から自動車解体業の許可を取得していない業者が部品取りのような作業を行っているとの通報があった。現地調査及び事業者へのヒアリングを行い、自動車の状況等を勘案し中古車と判別。

⑪地方公共団体Bでの事例

- 事例：解体業許可業者が、ネットオークションで部品取り後の車体フレームを中古車として販売。車体の状況からELVと思われるが、事業者が中古車と認識しており、双方の考えに齟齬が生じていた。部品取り後であり、走行不能な状況から、ELVと判断。



事例の提供写真

⑫四日市市での事例

- 事例1：無許可で自動車を解体している事業所があるとの通報を受け、現場確認を実施。車体の損傷が少なく、自動車としての本来の用に供する状態であった。主要部品の取外しが見受けられたが、修理・整備交換に必要な範囲での行為であり、修理した車両をネットで販売するといった他者に譲渡する意思が認められたため、中古車に該当すると判断。
- 事例2：取り扱っている車両が、物の性状、占有者の意思から、明らかに中古車であると判断した。



事例1の提供写真



事例2の提供写真

⑬前橋市での事例

- 事例：解体事業者が所有している敷地内に、積み重ねられて保管された自動車約10台を確認。近くに水田があり、廃油・廃液の流出によって汚染事故につながるおそれがあった。事業者が修理によって中古車として利用可能であると説明したが、解体業許可更新時の立入検査で積み重ねられたままであることを確認。ELV保管場所への移動指示に応じ、自動車を移動。



事例の提供写真①



事例の提供写真②



事例の提供写真③