使用済自動車判別ガイドラインに関する検討会
第1回検討会

1. 日時：令和8年9月 29 日(火)13:00～15:00
2. 場所：東急キャピトルタワー 4階 CR-DE、Web 会議
3. 参加委員：山本座長、阿部委員、大塚委員、酒井委員、町野委員、鬼沢委員、山内委員、青柳委員(以上対面)、窪田委員、勝又委員、嶋村委員、石井委員、岡田委員、島委員(以上オンライン)
   欠席委員：なし
   事務局：　環境省 環境再生・資源循環局 資源循環課 資源循環制度推進室
   経済産業省 製造産業局 自動車課
   (事務運営)エム・アール・アイ リサーチアソシエイツ株式会社

4. 配布資料
   資料1：開催要綱案
   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
   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
   参考資料1：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)抜粋(令和8年8月)
   参考資料2－1：使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書(平成 23 年2月)
   参考資料2－2：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(平成 26 年1月)
   参考資料3：関係事業者・関係機関からいただいたご意見
   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調査結果
   参考資料5：諸外国の使用済自動車判別に関する法令・ガイドライン等の整理

5. 議題
   ①検討会の設置趣旨
   ②使用済自動車判別ガイドラインに関する検討の背景・状況の共有
   ③使用済自動車判別ガイドラインの点検・見直しに向けた方向性の提示・議論

6. 委員からの主な意見

①検討会の設置趣旨

- 意見なし。

②使用済自動車判別ガイドラインに関する検討の背景・状況の共有

＜諸外国における ELV 判別基準・補助指標と日本の現行制度との比較＞

- 諸外国の制度と日本の現行ガイドラインとの比較について説明いただきたい。資料2の15 ページ目にて、日本の経済的基準が「なし」とまとめられているのはなぜか。
  - 事務局：日本の現行ガイドラインに記載されている内容は基準ではなく補助指標という認識である。一方で、通知で示された内容を技術的基準として解釈した。経済的基準や法的・行政的基準について、日本では直ちに ELV と判断される基準は設けられていないものとして整理した。

- EU の ELV 規則を念頭に日本で基準等を設ける場合のイメージを検討していると伺ったが、まずは現行ガイドライン・通知と諸外国の制度を整理した上で、見直しの方向性を検討すべきではないか。
  - 事務局：日本で判別基準・補助指標を整理する場合の検討は、ガイドラインへ諸外国の基準等の掲載を前提としたものではなく、法的拘束力を持たないガイドラインで整理可能な範囲を含め、今後検討する。

- 経済的基準は明快性が高いと考える。EU では技術的基準と経済的基準をどのように位置付けているか。
  - 事務局：基準の区分は事務局で整理したものであり、ELV 規則では技術的基準と経済的基準を分けて重み付けしているわけではない。また、経済的指標として、修理費用と現在の車両価値の合計が修理後の市場価値を上回る場合が示されている。

- ELV 規則では、Annex I Part A で示された基準に該当すれば ELV とし、該当しない場合は Part B で示された指標で評価する二段階の構成か。また、Part A の「保険会社による全損認定」は経済的判断と密接に関係するのではないか。
  - 事務局：Part A はいずれかに該当すれば修復不能として ELV とみなす基準であり、該当しない車両を Part B の技術的・経済的指標で評価する。日本では、保険会社が全損と認定した車両であっても、中古車として修理・再流通する場合があり、所有者判断の比重が大きいため、全損認定のみで直ちに ELV とすることは難しい。

- 「判別基準」は該当すれば ELV と判断する絶対的な基準、「補助指標」は総合判断の考慮要素という理解でよいか。日本では廃棄物該当性を総合判断するため補助指標中心となるのは当然であり、総合判断を維持するのか、海外のような絶対的基準を設けるのか、前提から検討すべきである。
  - 事務局：基準と補助指標の区分はその理解でよいが、ELV の定義自体は国ごとに異なる。法的な考え方が異なる中で海外と同様の基準を設けることが適切か、改めて検討したい。

- 一時抹消から長期間経過すると、永久抹消扱いとなる国があったように記憶している。日本において一時抹消車両がどのように扱われているのか、また ELV との関係についても整理していただきたい。

- ELV 規則のような ELV 判別基準・補助指標はいずれ必要になると考えている。法的拘束力のないガイドラインにどこまで盛り込めるかを検討しつつ、社会変化を踏まえた将来の望ましい姿を明記していただきたい。

- 諸外国の判別基準について、各制度の目的、狙い、制定理由を深掘りし、日本との共通点や相違点を踏まえて議論すべきである。
  - 事務局：公開資料からすべての制定過程を把握できるわけではないが、可能な限り整理できるよう検討する。

- 事務局：法制定時やガイドライン作成時と比べ、社会的背景や状況は変化しており、ガイドラインの見直しは必要である。一方、廃棄物処理法は廃棄物行政の根幹であり、その考え方は検討の前提になると考えている。ガイドラインに法的拘束力はないが、現行制度の中で対応可能な内容を整理し、着実に実施することが第一のステップである。

＜使用済自動車を取り巻く流通実態及び判別上の課題＞

- 資料2の 9 ページ目にある、法制定時資料から引用した「自動車としての使用を終了した」という言葉の定義である、「所有者の主観にかかわらず、客観的に自動車としての使用を終了した状態」との整理は、客観的な判別基準を設け得ることを示しているのではないか。
  - 事務局：法制定時には、所有者の意思だけで引取義務の対象が左右されないよう主観的要素を入れない整理がなされた。一方、現行ガイドラインの記載には、廃棄物処理法における廃棄物該当性の五要素の一つである「占有者の意思」が含まれており、現場での ELV 判別実態から、「占有者の意思」を完全に排除することは困難である。実運用からは乖離があるが、法制定時には客観的判断を優先する考え方があったことを改めて示すために掲載した。

- 資料2の 12 ページ目で示されている、使用済自動車（以下、ELV という。）の調達目的でのオートオークション平均落札率が約2割であることを、どのように評価しているか。
  - 事務局：解体業者が中古車を落札し、自ら ELV として引取り、処理する場合の数値であり、オークションに ELV が出品されていることは意味していない。落札率の高低のみで良否を判断することは難しく、解体業者への車両供給や中古車市場とのバランスを含め、幅広く検討する必要がある。

- 県内では、本来 ELV として解体されるような車両がオークション等を通じて海外に流出することで、解体業者が受け入れる車両が減っているとの声がある。また、通常の廃棄物であれば廃棄物該当性のうち「取引価値の有無」が重要となるが、ELV は有価であるため、「占有者の意思」が重要となっていると考えられる。占有者が中古車と主張すれば、中古車として扱わざるを得ない状況があるため、一定程度明確に ELV と判別できる基準が必要である。

- 主要部品の欠落、骨格の重大損傷、火災・水没、電動車用電池の損傷等の基準の明確化が重要である。EV、HV、PHV において、LiB の浸水・発火リスクや電子制御ユニットの損傷等は外観のみでは判断できない場合があり、安全性確保が難しいため、電動車特有の事情を踏まえた基準の新設、ガイドラインへの記載を望む。

- オークションにおける出品拒否基準や流札車の取扱い、事故車・水没車の判別基準等が会場ごとに異なっており、ネット完結型オークションの拡大によって、不適切な車両が市場に流通するリスクが高まっている。また、名義変更ができない解体車両を競りにかけ、解体業者からリサイクル料金を徴収する事例があるとの指摘もあり、全国統一的な出品基準の整備が必要である。

- 解体業許可を有しない事業者が中古部品輸出の名目でエンジン、ミッション等の取り外しや車体の切断等を行っている事例、損傷の大きい事故車を修復して中古車として輸出する事例が確認されている。中古部品輸出業者や修復車輸出業者に対する許可・登録制度の創設等を検討してほしい。

- 水害車を安価に買取り、水害歴を隠したまま流通させる事例があると聞いている。現代の車両は電子制御化が進んでおり、座席まで浸水した場合、修理後であっても安全性が十分に確保できないため、水害車の ELV 判定は修理可能性に加え、安全性の観点も踏まえて整理してほしい。

＜自動車リサイクル制度全体に関する意見＞

- 任意保険加入率は約 75%である一方、そのうちの車両保険加入率は半数程度にとどまり、災害発生時には十分な補償を受けられない所有者が多い。そのため、リサイクル部品を活用した低廉な修理や保険商品の検討を進めてほしい。また、判別基準の明確化に加え、国内資源循環の強化等の観点も含め、自動車リサイクル制度全体の検討も含めた機会として、今回の見直しを捉えてほしい。

③使用済自動車判別ガイドラインの点検・見直しに向けた方向性の提示・議論

＜使用済自動車の判別に係る基本的な考え方、判別基準及び補助指標＞

- 技術的基準は誰が判断するのかといった問題があるが、経済的基準は明快であり、現場で使用しやすいという強みがある。「取引価値の有無」を基に判別すると、解決できる自治体の事例があると考えている。一方で資料3の 11 ページ目では「『取引価値の有無』は考慮されないと整理されている」と記載があるため、記載の修正を検討いただきたい。経済的基準は強い判断根拠となり得るため、その点に留意しながら位置付けを検討いただきたい。

- ガイドラインの2-5ページ目に記載された「『取引価値の有無』は考慮されない」という記述は修理費と市場価値を比較する観点ではなく、有償譲渡の有無に関する言及だと理解している。ELV は資源価値があり有価だが、それを考慮すると廃棄物として扱いづらくなるため、この記載となったと推測される。
  - 事務局：ELV は資源価値を有することで廃棄物性が否定され得るため、現行ガイドラインでは「取引価値の有無」は考慮されないと整理されたものと認識しているが、その経緯や ELV 規則における取扱いを改めて確認する。

- 資料3の15ページ目に示された事例1は、フレームの状態となっている。この場合はELVに該当するのではないか。また、17 ページ目は現在通知で整理されているのみであるため、ガイドラインに記載すべきである。加えて、18 ページ目で示された修理・交換のための取り外し、部品取りなどは、現場での判断に迷いが生じるのを防ぐため、より具体的に整理すべきである。

- 事例1は本来であれば鉄くずとして扱われる車両であるが、事業者は市況を見ながら有利な時期に売却したいと考えている。引渡報告を行ってしまうと保管期間等の制約が生じるため、中古車であると主張しており、行政として指導に苦慮している。
  - 事務局：参考資料 4 の 15 ページ目にも、資料3の 15 ページ目と同様の事例を整理している。また、修理・交換のための取り外し・部品取り等の具体的な整理は、今後検討する。

- ELV 規則の経済的指標は修理費と車両価値の合計額を市場価値と比較するとのことだが、市場価値、つまり相場は変動するため、不明確である。また、修理費についても誰が、どのように修理するかによって異なるため、補助指標として示さざるを得ないのではないか。

- 自動車リサイクル法は廃棄物処理法の特別法と理解しているため、必ずしも廃棄物処理

法の総合判断説を採用しなくても、自動車リサイクル法独自の客観的基準を設けることが可能ではないか。総合判断説は現場で使いにくく、判断に迷いが生じている。ただちに客観的基準を設けることが難しい場合、廃棄物該当性の五要素を重み付けしてはどうか。また、判別における根拠資料をガイドラインに載せ、自治体がガイドラインに従って判断した場合に、その判断を支えられる内容としていただきたい。

- 事務局：いくつかの自治体では、独自に廃棄物該当性の五要素に重み付けを行っているため、検討の参考としたい。また、自動車リサイクル法を廃棄物処理法の特別法としてどのように捉えるかは本検討会の前提となる論点であり、現時点では廃棄物処理法の考え方を前提に議論を進めつつ、自動車リサイクル法の中で可能な整理を検討する。

＜判別シーンごとの判別主体、役割及び判断方法＞

- 不適正な輸出を防止する観点から、ガイドラインへの輸出シーンの記載は重要であり、ぜひ整理していただきたい。輸出現場で X 線検査はどの程度実施されており、どの程度有効か。
  - 事務局：X 線検査の運用や設備状況は税関ごとに異なり、相応のコストを要することから、全ての輸出車両を対象に実施されているものではない。一方、X 線検査で鉛蓄電池等を検知し、開披検査で確認された事例もある。ガイドラインで X 線検査の運用自体を定めることは難しいが、検査結果から疑義が生じた場合の判断方法については、本検討会で検討できる可能性がある。

- 中古車販売の現場では、所有者から車両の買取りや下取りを行う際、中古車としての流通可能性を判断し、丁寧に説明を行っている。資料3の8ページ目で、「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。」と記載があるが、各販売店が独自に情報収集し、値踏みしており、一律に価値を決定することはできない。加えて、オートオークション市場では、主要部品が大幅に欠損した車両などは、規約で出品できない運用となっている。ガイドライン見直しの方向性について、判別シーンごとに関係者の立場は大きく異なるので、それぞれのシーンごとに切り分けて記載すべきである。
  - 事務局：判別基準について、シーンごとに整理が必要な部分と、全体に共通する部分の両方が必要であると考えている。

- 各シーンにおける判別主体の観点が十分に示されていない。自動車リサイクル法で引渡義務を負うのは所有者である。オークション事業者や保険会社には、自動車リサイクル法上の法的義務が課されていないことを念頭に、判別主体の位置付けや役割が明確に分かるよう記載いただきたい。

- 事務局：判別シーンごとの判別主体とその役割が明確になるよう整理する。

- 実務上、当県では自動車ヤード条例や自動車リサイクル法に基づく立入検査においてELV を判別するケースがほとんどである。自動車部品を保管しているヤードで中古車の修理及び部品取りをしているケースがあるため、資料3の6ページ目のフロー図で「車両保管」を「車両保管・修理」としていただきたい。また、現状は「車両保管」から「オークション」へ直接矢印が記載されているが、「オークション業者によるELV判別」を経由すべきである。また、「車両保管」から「中古車販売」、「中古車輸出」への流れがあると伺っているため、矢印を追記していただきたい。所有者が「中古車」と強く主張する背景には、オークションに出品して落札されれば結果的に中古車として扱われる、という考え方があるため、オークションとの関係も重要である。資料3の 21 ページ目、シーン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」の情報提供先については、地方公共団体だけでなく、ヤード事業者も対象とすることが望ましい。
  - 事務局：いただいた意見を基に資料を更新する。

＜ガイドラインの実効性確保、現場での活用及び普及方策＞

- 利用シーンごとに整理する方向性は適切であり、現場で活用できるガイドラインになると考えている。

- 実際にガイドラインを使用する方々へのヒアリングを行い、結果をガイドラインに反映していただきたい。また、今回見直すガイドラインがどの程度活用され、どの程度効果があったかを把握し、早期にガイドラインの点検・見直しを行うべきである。
  - 事務局：策定後、実際に利用されることが重要である。20 年目見直し報告書でも、ガイドラインの運用徹底まで含めた提言がなされているため、策定後に期間を空けず、見直しの効果や活用状況を確認したい。

- ガイドラインの全体構成について、初めに全シーンで共通する ELV 判別に関する考え方を提示し、その後、シーンごとの補足資料や、判断要素を示すといった整理がよい。

- 判別基準の明確化をぜひ進めていただきたい。また、自治体職員が現場で使用する場面を想定した判別フローチャート、チェックリスト、立入検査時に事業者への配布を想定した簡易版ガイドラインの作成に加え、ガイドラインの多言語化を検討いただきたい。ヤード事業者は日本語でのコミュニケーションが難しい外国籍事業者も多いため、自治体職員だけでなく、事業者自身が判断材料として活用できる内容としていただきたい。
  - 事務局：現行ガイドラインの参考資料では、不法投棄・不適正保管向けのチェックリストを設けている一方、中古車流通の現場については、一律の基準で整理することが

困難なため、チェックリストは設けていない。今回、現場で活用可能な内容を求める意見が多く挙げられたことを踏まえ、判別シーンごとの整理を進め、そのアウトプットとしてチェックリストやフローチャートの作成を選択肢の一つとして検討する。

- 事業者自身がガイドラインを見て判断できるような内容としていただきたい。ガイドラインであるため法的拘束力を持たせることは難しいが、自治体職員が立入検査の際に事業者にガイドラインを見せながら説明できるような内容が望ましく、外国人事業者向けの多言語のチラシやフローなども整備していただきたい。さらに、解体業者に ELV が回らず、安易にオークションへ流れる状況が大きな問題である。そのため、オークション関係者にも活用される内容にし、適切な指導ができるようにしていただきたい。
  - 事務局：ガイドラインに記載する事項と、その後の普及や運用に向けた対応事項を検討する。

以上