使用済自動車判別ガイドライン
に関する報告書

産業構造審議会

環境部会　廃棄物･リサイクル小委員会

使用済自動車判別ガイドラインWG

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

使用済自動車判別ガイドラインWG

平成 23 年 2 月

本報告書について

平成 17 年 1 月に施行された使用済自動車の再資源化等に関する法律（平成十四年法律第八十七号。以下「自動車リサイクル法」又は「法」という。）では、「施行後五年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」こととされており（法附則第 13 条）、これを受け、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（以下「合同会議」という。）において、制度の施行状況について評価・検討が行われ、平成 22 年 1 月に「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」が取りまとめられた。

同報告書においては、個別課題と具体的な対策が示されたが、その一つとして中古車と使用済自動車の取扱いの明確化について下記のとおり指摘されたところである。

＜中古車と使用済自動車の取扱いの明確化＞（抜粋）
所有者からの使用済自動車の適正な引渡し、不法投棄や不適正処理への迅速な対応等の観点から、中古車と使用済自動車の区別の容易化、引取業者の役割分担の徹底、一般ユーザーへの情報提供や普及啓発を行う。

一方で、使用済自動車か否かの判断は、個別の自動車の状況や条件、判断を行う場面等により異なり、一律の基準によって切り分けられるものではない。このため、下取り、オートオークション及び不法投棄に対する地方公共団体の対応等、場面毎の判断の際の拠り所となるガイドラインを提示することが適当として、産業構造審議会及び中央環境審議会において合同ワーキンググループを設置し、検討を行った。また、議論に対してパブリックコメントを実施し、その内容を検討の際の参考材料とした。

なお、検討の過程では、様々な意見が交わされたが、適正な流通の確保に関する内容と、不法投棄等の処理の迅速化に関する内容とでは、その対象とする自動車の位置づけや環境等の状況が著しく異なり、ガイドラインとしての性質も異なることから、第１部として「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２部として「不法投棄及び不適正保管事案への対応に向けた使用済自動車判別ガイドライン」の二部に分けて整理し、取りまとめることとした。

今後は、これらのガイドラインの活用を通じ、使用を終えた自動車の適正な流通の確保や、不法投棄等の処理の迅速化が期待されるとともに、国においては、引き続き、循環型社会の構築に向けて、自動車リサイクルの一層の推進がなされるよう、自動車の所有者や関連事業者への必要な情報提供や地方公共団体への援助に努めていくことが望まれる。

― 目次 ―

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…… 1- 1
２．基本的考え方…… 1- 2
(1) 法律上の考え方…… 1- 2
(2) 引取場面で提供すべき情報についての一定の指針…… 1- 2
(3) オートオークションにおいて取り扱う商品車の明確化…… 1- 2
(4) 留意すべき事項…… 1- 2

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…… 1- 3
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…… 1- 4
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…… 1- 4
(1) 引取業者から所有者に提供すべき情報の例について…… 1- 4
(2) 所有者に対する明確な意思確認の方法について…… 1-11
４．引取業者の資質向上…… 1-13

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…… 1-15
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…… 1-16
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… 1-18
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…… 1-19
５．今後の検討課題…… 1-20

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…… 1-21

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- 1
(1) 不法投棄及び不適正保管の現状…… 2- 1
(2) ガイドライン策定の目的…… 2- 3
２．基本的考え方
(1) 客観的状況に基づく判断の指針…… 2- 3
(2) 廃棄物の該非判断の考え方…… 2- 3
(3) 放置自動車対策との関係…… 2- 3

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- 4
２．放置自動車への対応状況の整理…… 2- 5
(1) 放置自動車に関する地方公共団体における取扱い…… 2- 5
(2) 放置自動車の撤去に関する判断基準の整理…… 2- 8

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…… 2-10
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… 2-12

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… 2-15

産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会
使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ、
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
使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ

委員名簿

（敬称略・五十音順）

座長	永田 勝也	早稲田大学理工学術院教授
委員	大塚 直	早稲田大学法学部教授
	大橋 岳彦	一般社団法人日本ＥＬＶリサイクル機構副代表理事
	岡野 直樹	財団法人日本自動車査定協会理事・事務局長
	岡本 弘毅	三重県環境森林部廃棄物対策室長
	鬼沢 良子	ＮＰＯ法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長
	久米 正一	社団法人日本自動車連盟専務理事
	下平 隆	社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事
	鈴木 渡	群馬県板倉町役場環境水道課長
	砂田 八壽子	ＮＰＯ法人関西消費者連合会消費者相談室長
	仁井 正夫	社団法人全国産業廃棄物連合会専務理事
	林　義高	社団法人日本自動車販売協会連合会業務部長
	宮嵜 拓郎	社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事
	武藤 孝弘	社団法人日本中古自動車販売協会連合会専務理事
	森山 龍幸	一般社団法人日本オートオークション協議会事務局長
	横田 覚	川崎市環境局生活環境部長

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

＜産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ、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使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ　合同会議＞

第１回：平成２２年７月１日（木）　１３：００～１５：００

◇使用済自動車判別ガイドライン検討にあたっての視点の整理

◇使用済自動車及び中古車の判断の現状について

・財団法人日本自動車査定協会

・社団法人日本損害保険協会

第２回：平成２２年９月１日（水）　１４：００～１６：００

◇関係団体に対するヒアリング

・社団法人日本自動車販売協会連合会

・社団法人全国軽自動車協会連合会

・社団法人日本中古自動車販売協会連合会

・一般社団法人日本オートオークション協議会

・一般社団法人日本ＥＬＶリサイクル機構

第３回：平成２２年１０月２０日（水）　１５：３０～１７：３０

◇地方公共団体に対するヒアリング

・全国知事会

・全国町村会

・全国市長会

◇使用済自動車判別ガイドラインに係るこれまでの論点について

第４回：平成２２年１２月２２日（水）　１３：３０～１６：００

◇「使用済自動車判別ガイドラインに係るこれまでの論点」に対するパブリックコメントの結果概要について

◇使用済自動車判別ガイドライン素案（骨子案）について

第５回：平成２３年２月１日（火）　１３：００～１５：００

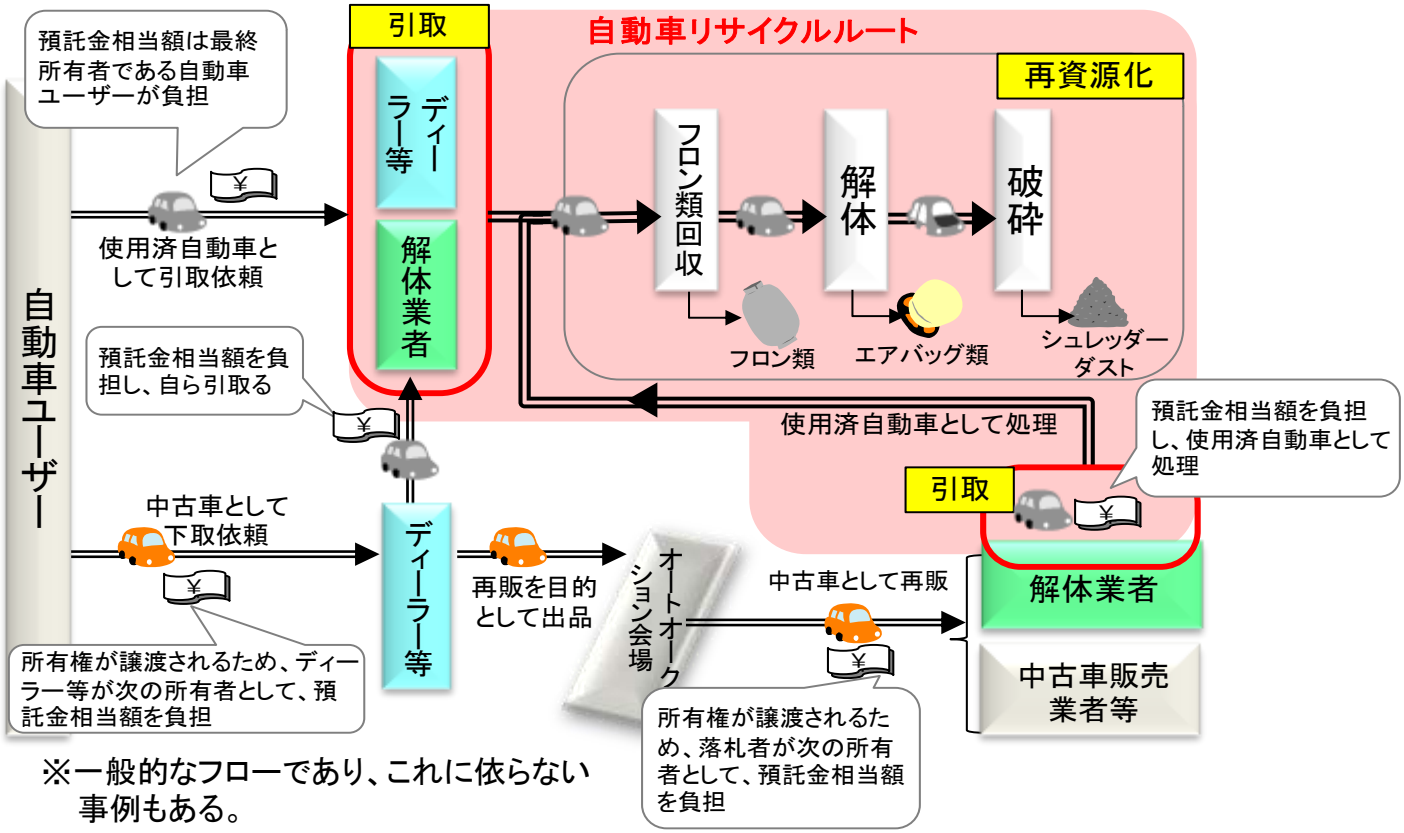
◇使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書（案）について

使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書ついて

使用済自動車か否かの判断は、個別の自動車の状況や条件、判断を行う場面等により異なり、一律の基準によって切り分けられるものではない。そのため、様々な場面毎の判断の手順や関係者の関与のあり方、実際の判断基準を整理し、判断の拠り所とするガイドラインを策定。

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

所有者がその使用を終えた自動車は、以下のように多様なルートをたどり、使用済自動車として適正処理される。



※一般的なフローであり、これに依らない事例もある。

◆引取業者からの必要な情報の提供

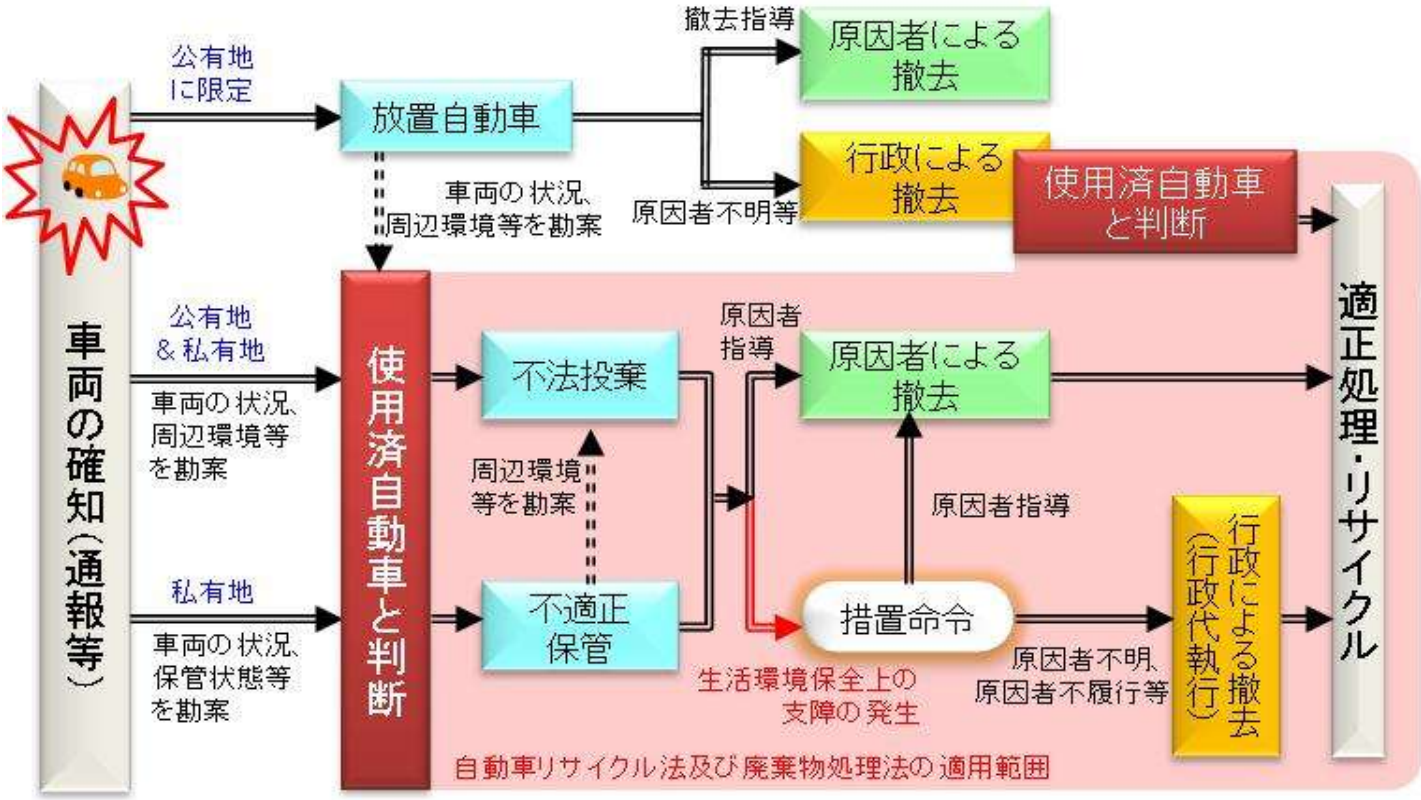
- 経済的価値、損傷状態、走行距離、年式、預託金相当額、自動車諸税還付などについて、車両の状況と照らし合わせた判断材料の提供。
- 「使用済自動車引取依頼書」や中古車の「譲渡証明書」など、書面による意思確認・情報提供の実施。
- 引取業務研修システム等を活用した、継続的な業務資質の向上。

◆オートオークション（ＡＡ）会場における取扱い

- ＡＡ会場を通じた中古車取引が拡大する中、低年式車や多走行車等を扱う「低価格車コーナー」を設置する会場も増加。
- 会場毎に定めている出品を断る事例、流札した車両の取扱いに関する取り決め等を関係者間で共有し、認識の共有化を図る。
- 流札車両や使用済自動車と思われる車両の取扱いについては、定期的な各会員会場等への周知徹底等自主的な取組が図られるべき。

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

不法投棄・不適正保管の車両に対する地方公共団体による指導の迅速化・効率化のため、判断に資する具体的な要件の設定が必要とされている。



※一般的なフローであり、これに依らない事例もある。

◆不法投棄等と疑われる事案における使用済自動車判断基準（総合判断）

①占有者が確知されない不法投棄疑い事案

【自動車としての本来の用に供する状態であるか】

主要部品の装備状況、車両の損傷状態

【継続使用の意思が認められるか】

（そもそも継続使用の意思がある可能性は低いが、補強材料として）

ナンバープレート、車台番号の存否、使用の形跡等

・また、燃料や廃油・廃液等の漏出など周辺への悪影響が想定される車両や、崖下投棄など投棄の意図が明らかな車両は使用済自動車との判断が妥当。

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

【自動車としての本来の用に供する状態であるか】

主要部品の装備状況、車両の損傷状態

【継続使用または自動車として譲渡の意思が認められるか】

車台番号や車検証の存否、部品の取り外し状況等

【継続使用を前提とした管理がなされているか】保管方法、保管場所等

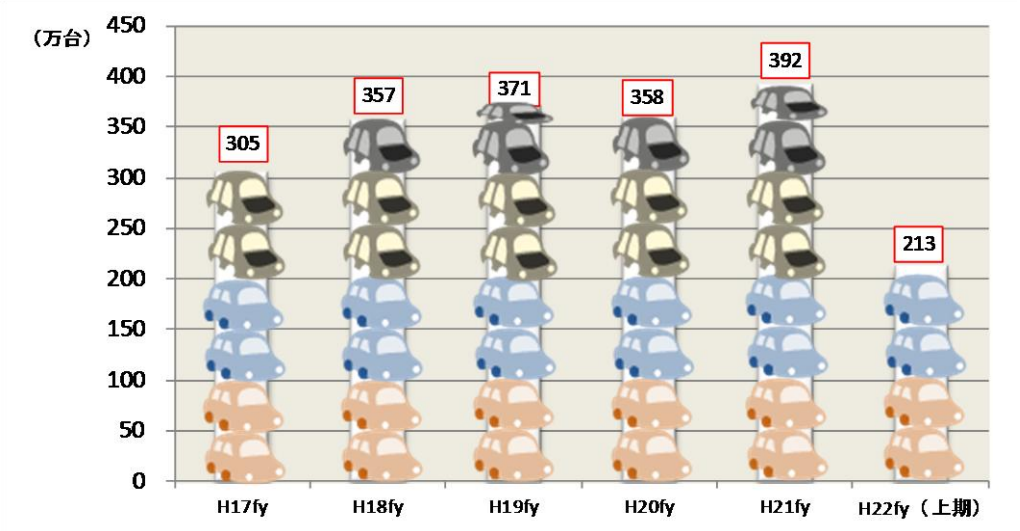
第１部

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

現在、我が国における自動車の保有台数は約 7,500 万台であり、毎年 350 万台以上の使用済自動車が発生している【図１参照】が、概ねその全量が自動車リサイクル法の下で適正に処理されている。自動車リサイクル法が施行された平成 17 年以前のリサイクル率は自動車重量ベースで約 83%であったが、現在は約 95%まで向上している。



【図１】使用済自動車の引取台数推移

出典：公益財団法人自動車リサイクル促進センター

このように我が国の自動車リサイクル制度は概ね順調に機能しているが、今後も引き続き適正かつ安定的に運用されるためには、自動車リサイクル法に基づき関係者が各々の役割を適切に果たしていく必要がある。

具体的には、以下のような役割が法律上明記されている。

・引取業者は、自動車製造業者等と協力し、自動車の再資源化等に係る料金その他の事項について自動車の所有者に周知を図るとともに、自動車の所有者による使用済自動車の引渡しが円滑に行われるよう努めること（法第４条第２項）

・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、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、再資源化等を促進するよう努めること（法第５条）

・国は、教育活動、広報活動等を通じて、使用済自動車の再資源化等に関する国民の理解を深めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるよう努めること（法第６条第３項）

・地方公共団体は、国の施策と相まって、当該地域の実情に応じ、使用済自動車の再資源化等を促進するよう必要な措置を講ずることに努めること（法第７条）

本ガイドラインは、こうした関係者の役割を改めて明らかにするとともに、昨今の状況を踏まえ、関係者の認識の共有を図り、今後も引き続き適正かつ安定的に自動車リサイクル制度が運用されることを目的として策定するものである。

２．基本的考え方

(1) 法律上の考え方

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)。

また、循環型社会形成推進基本法（平成十二年法律第百十号。以下「循環基本法」という。）においては、廃棄物等となることができるだけ抑制されなければならない（循環基本法第５条）とした上で、再使用、再生利用、熱回収、適正処分の順に優先されるべき（これによらないことが環境への負荷の低減にとって有効であると認められるときは除く。）と定められている（循環基本法第７条)。

自動車リサイクル法においても、この循環基本法の考え方を踏まえており、自動車の所有者は保有する自動車をできる限り長く使う努力義務（法第５条）が課せられている。したがって、自動車リサイクル法は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い。

(2) 引取場面で提供すべき情報についての一定の指針

自動車リサイクル法上、引取業者には、一般ユーザーとの接点として使用済自動車か否かを判断するための関連情報提供を行うことが期待されている（法第４条第２項）ことから、提供すべき情報の具体的内容について一定の指針を示す必要がある。

(3) オートオークションにおいて取り扱う商品車の明確化

事業者間の中古車取引市場である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現状を踏まえ、オートオークションにおいて取り扱う商品車両の明確化を図るとともに、関係者間で認識の共有化を図る必要がある。

(4) 留意すべき事項

使用済自動車か否かの判断は、個別の車両の状況や条件、判断を行う場面等により異なり、一律の基準によって切り分けられるものではない。したがって、場面毎の判断の際の拠り所となるようなガイドラインとすべきである。

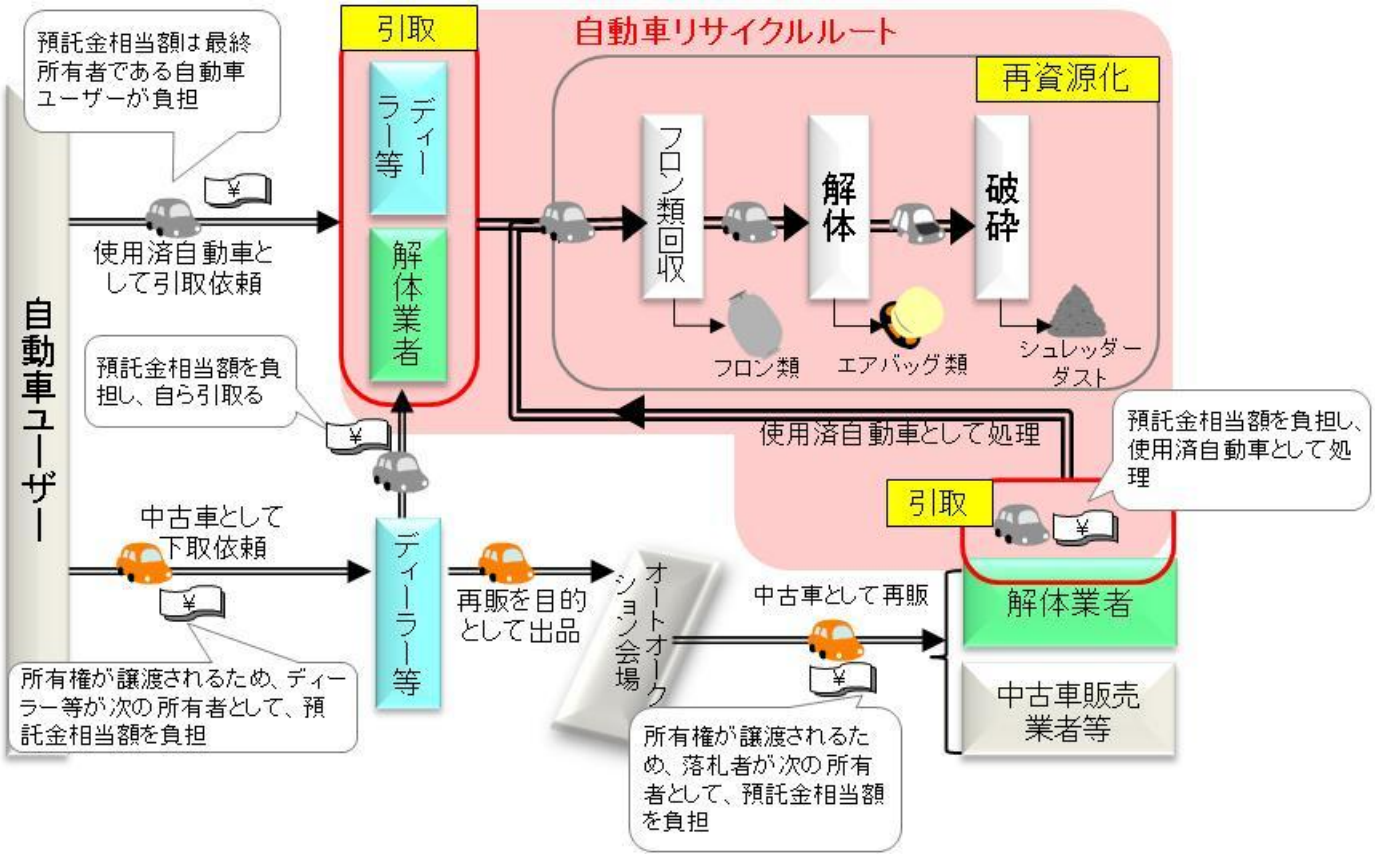
第２章　使用済自動車の適正な流通の確保に向けた検討

１．使用済自動車の流通実態について

市場に流通している自動車は、幾つかのルートを経て、最終的には使用済自動車として適正処理されることになる【図２参照】。使用済自動車が引き取られる一般的なルートは、新車購入時にディーラー等に依頼するというものであるが、直接解体業者へ依頼する場合も最近増加している。

一方、引き続き市場価値を持つと考えられる車両を所有者が手放す場合は、ディーラー等が下取りの上、中古車としての再販を行うこととなる。この際、事業者向けの取引市場であるオートオークション市場も広く活用されている。

ただし、ディーラー等が中古車として引き取ったものの、結果として再販の見込みがない場合には、自ら最終使用者となって預託金相当額を負担して引取りを行い、解体業者に引き渡すことになる。



【図２】所有者が手放した自動車の流通ルート例

このように、まずは中古車としての再利用可能性を追求した上で、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については、使用済自動車としての引取りを行い、自動車リサイクル法に基づき適正処理されることとなる。

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

引取業者は、自動車製造業者や自動車輸入業者と協力し、自動車のリサイクル料金等について自動車の所有者に周知を図るとともに、自動車の所有者による使用済自動車の引渡しが円滑に行われるよう努めなければならないとされている（法第４条第２項）。

その趣旨は、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き判断されることが基本であるが、引取業者は自動車の所有者よりも豊富な情報を有していることから、当該自動車の客観的な情報を提供し、最終所有者が判断しやすくすることへの期待を表している。

また、引取業者は、使用済自動車の引取りを求められたときは、その引取りを求めた者から当該使用済自動車を引き取らなければならないとされている（法第９条第１項）。したがって、引取業の登録を受けた者は正当な理由がない限り所有者からの引取依頼を拒否出来ないことから、円滑に引取りが行えるよう引取行為に習熟している必要がある。

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

(1) 引取業者から所有者に提供すべき情報の例について

自動車の所有者がその使用を終えた車両の今後の取扱いについて適切な判断を行うにあたっては、自動車の所有者よりも豊富な情報を有している引取業者から十分かつ分かりやすい情報を提供することが期待される。使用済自動車とするか否かを判断する際に、引取業者が所有者に対して提供すべき具体的な情報としては、以下のものが挙げられる。

・査定基準価格※や、類似車両が市場で流通している場合にはその相場価格。

※財団法人日本自動車査定協会（http://www.jaai.or.jp/）が定める標準的価格

（中古車の価格情報の例）

消費者や自動車販売業界向けに、中古車取引の目安となる中古車の価格情報を「中古車価格ガイドブック」として毎月発刊している。

「シルバーブック」



◇消費者が中古自動車を購入する際の目安となるよう、中古車の小売価格を掲載。

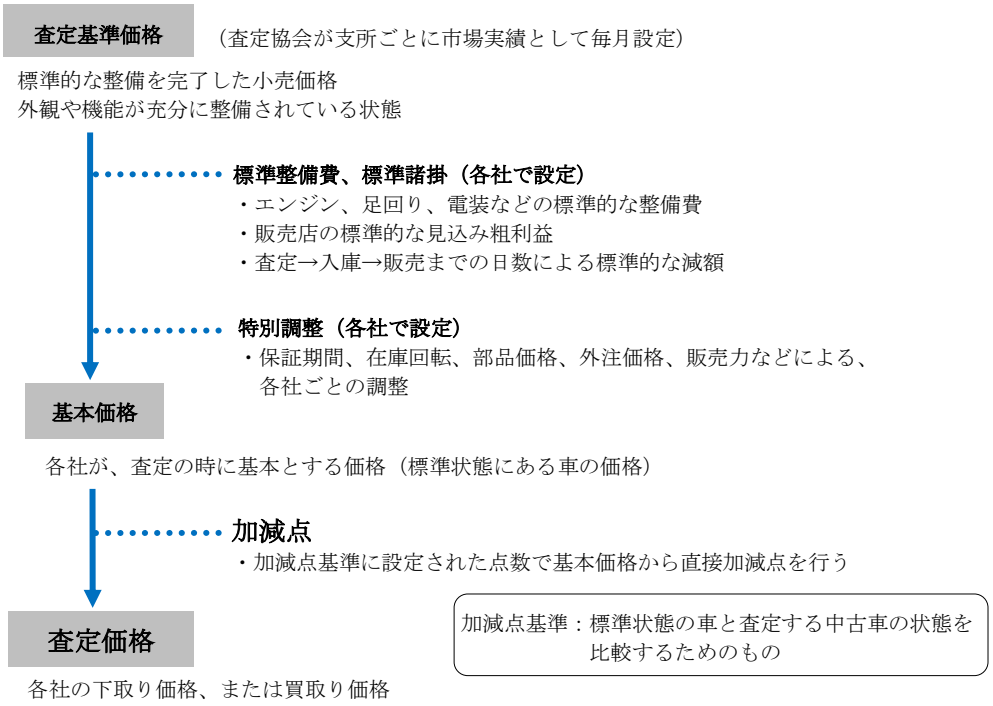
「イエローブック」



◇自動車販売業界の方々に、中古車取引の目安となる中古車の価格情報を提供するため、卸売価格を掲載。

出典：財団法人日本自動車査定協会

（財団法人日本自動車査定協会における査定価格算出方法）



出典：財団法人日本自動車査定協会

・自走不可能な不具合又は欠損・損傷がある車両については、修繕に経済的価値が見いだせるかどうか。【事例１参照】

・そのほか必要に応じ、経済的価値の算定が困難な車両についても何らかの判断材料となるような情報。【図３参照】

上記の情報に加え、リサイクル料金を初めとして、自動車諸税の還付や自賠責保険の返戻金等に関する情報など中古車とするか使用済自動車とするかでどういった経済的得失があるのかといった情報も、所有者の関心が高く重要な判断材料となることから、引取段階で分かりやすく十分な説明が行われることが望ましい。【参考１参照】

また、使用済自動車とするか否かを判断するに際しては、以下のような点にも留意しながら、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ものである。

・欠損・損傷が大きい場合には修繕の費用も高額となるが、それを上回る経済的価値を持つ車両等もあること。

・多走行車や低年式車であっても、車両の状態によっては引き続き中古車として利用することが可能なものがあり、これらは海外市場における需要があること。

・査定基準価格が低い場合でも、希少車・骨董品的価値がある車両も存在すること。【事例２参照】

【事例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



◇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

【事例２】希少車・骨董品的価値がある車両

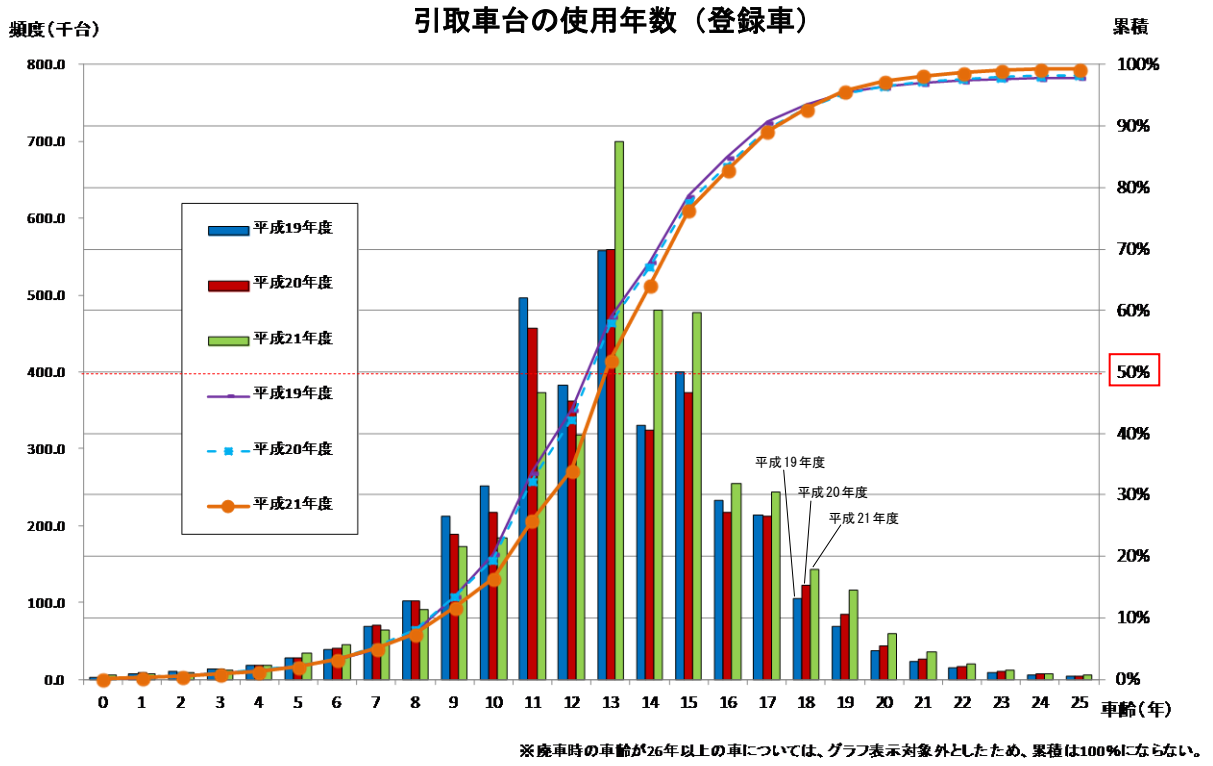
生産・輸入などの供給量が限られ、オリジナリティに溢れたデザイン・スタイルに魅力を感じ、熱心な愛好者を獲得している車両。



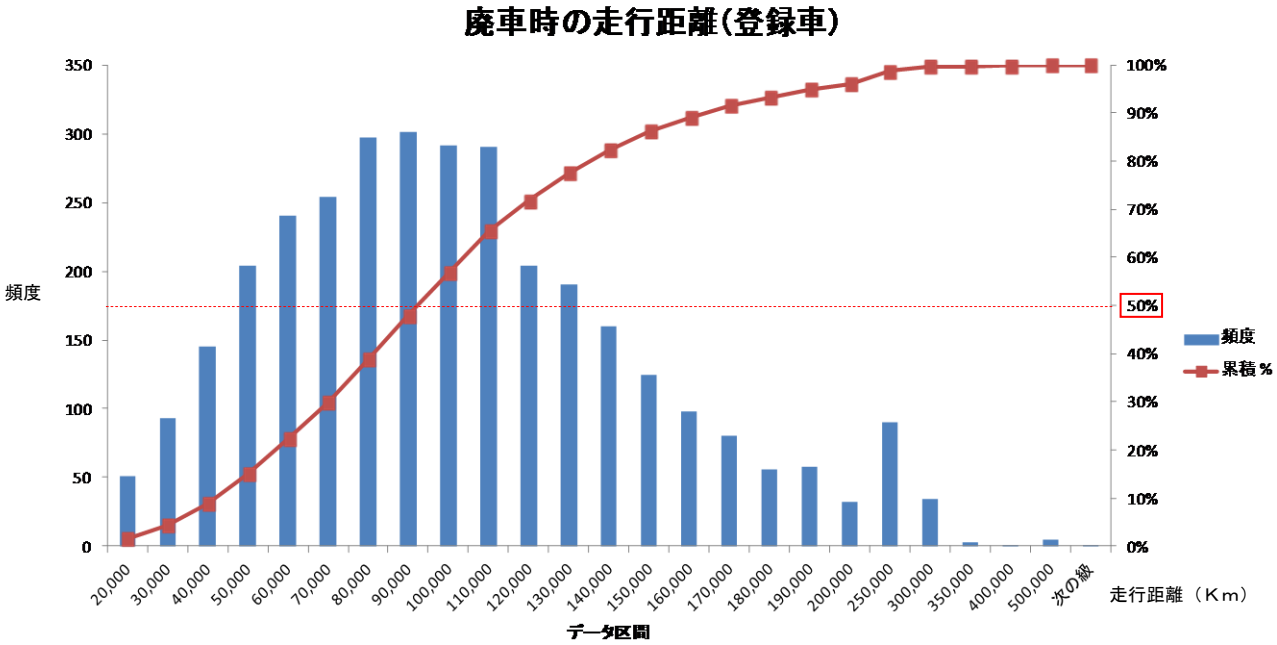


【図３】初度登録年数及び走行距離での廃車率

使用済自動車を調査したところ、初度登録後 13 年以上が経過した車両や、走行距離が 10 万キロを超えている車両が半数以上であった。これらの低年式車、多走行車の状態によっては引き続き中古車として利用することが可能なものがあり、海外市場での需要もある。



出典：公益財団法人自動車リサイクル促進センター



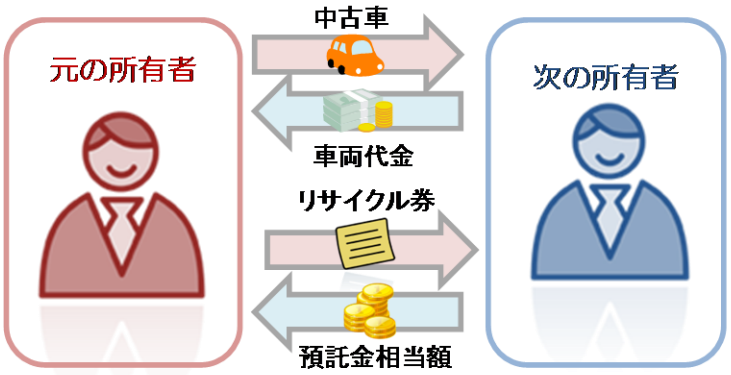
調査対象：3, 300 台強の登録車（事故車、軽自動車、トラック・バスを除く）

出典：一般社団法人日本ＥＬＶリサイクル機構（平成 21 年 11 月調査）

車両引き渡し時における預託金相当額及び自動車諸税等還付例

＜中古車として他者に譲り渡す場合＞

自動車を中古車として他者に譲り渡す場合には、預託金相当額を受け取った上で「預託証明書（リサイクル券）」を次の所有者に引き渡すことになります。



中古車の購入者は、以下の預託金相当額（①～④）の支払うことになります。預託金相当額は、自動車が廃車になるまでの間、公益財団法人自動車リサイクル促進センターに預託されています。

預託証明書（リサイクル券）　概ね11,440円程度

①シュレッダーダスト処理料金	②エアバッグ類処理料金	③フロン類回収料金	④情報管理料金	⑤資金管理料金（新車購入者の負担）
平均6,640円	平均2,510円	平均2,060円	230円（改定前130円）	380円（注）

（注）引取時預託の場合480円

出典：公益財団法人自動車リサイクル促進センター

自動車の所有者は、自動車税及び自賠責保険等の残存月数等に応じた返戻金等を受けられる場合があります。

※還付される料金の例（下記還付額等は保証されたものではございません。実際の還付額等は引取業者等に御確認ください。）
2000cc、1．2tの普通乗用車（自家用）、初度登録年後10年、車検残存期間3ヶ月（2年車検）、自賠責（24ヶ月、本土、平成20年4月1日～23年3月31日に契約）の残存期間3ヶ月の車両を12月に引き渡し、抹消登録手続を行っている場合

自動車税	×	過払い期間	=	還付額
39,500円		3／12		9,800円（100円未満切捨）

※自動車税は、毎年4月1日に1年分の税金を納付しているため、車検抹消の翌月から年度末までの期間分の還付を受けられる。

自賠責保険	×	残存月数	=	返戻金
720円／月		3ヶ月		2,160円

※月割りの試算は便宜上のものであり、保険会社の定める解約保険料表による保険料が返還される。

＜使用済自動車として引取業者に引き渡した場合＞

自動車を使用済自動車として引取業者に引き渡した場合には、預託されたリサイクル料金は使用済自動車の適正処理費用として使われます。その際、自動車の最終所有者は、車検残存期間等に応じた税金等の還付を受けられる場合があります。

※還付される料金の例（下記還付額等は保証されたものではございません。実際の還付額等は引取業者等に御確認ください。）

2000cc、1．2tの普通乗用車（自家用）、初度登録年後10年、車検残存期間3ヶ月（2年車検）、自賠責（24ヶ月、本土、平成20年4月1日～平成23年3月31日に契約）の残存期間3ヶ月の車両を12月に使用済自動車として引き渡し、抹消登録手続を行っている場合

自動車重量税	×	車検残存期間	=	還付額
37,800円		3/24		4,725円

※自動車重量税は、車検時に一括して納付しているため、残存期間に応じて還付を受けられる（残存期間1ヶ月以上の場合に限る）。

自動車税	×	過払い期間	=	還付額
39,500円		3/12		9,800円（100円未満切捨）

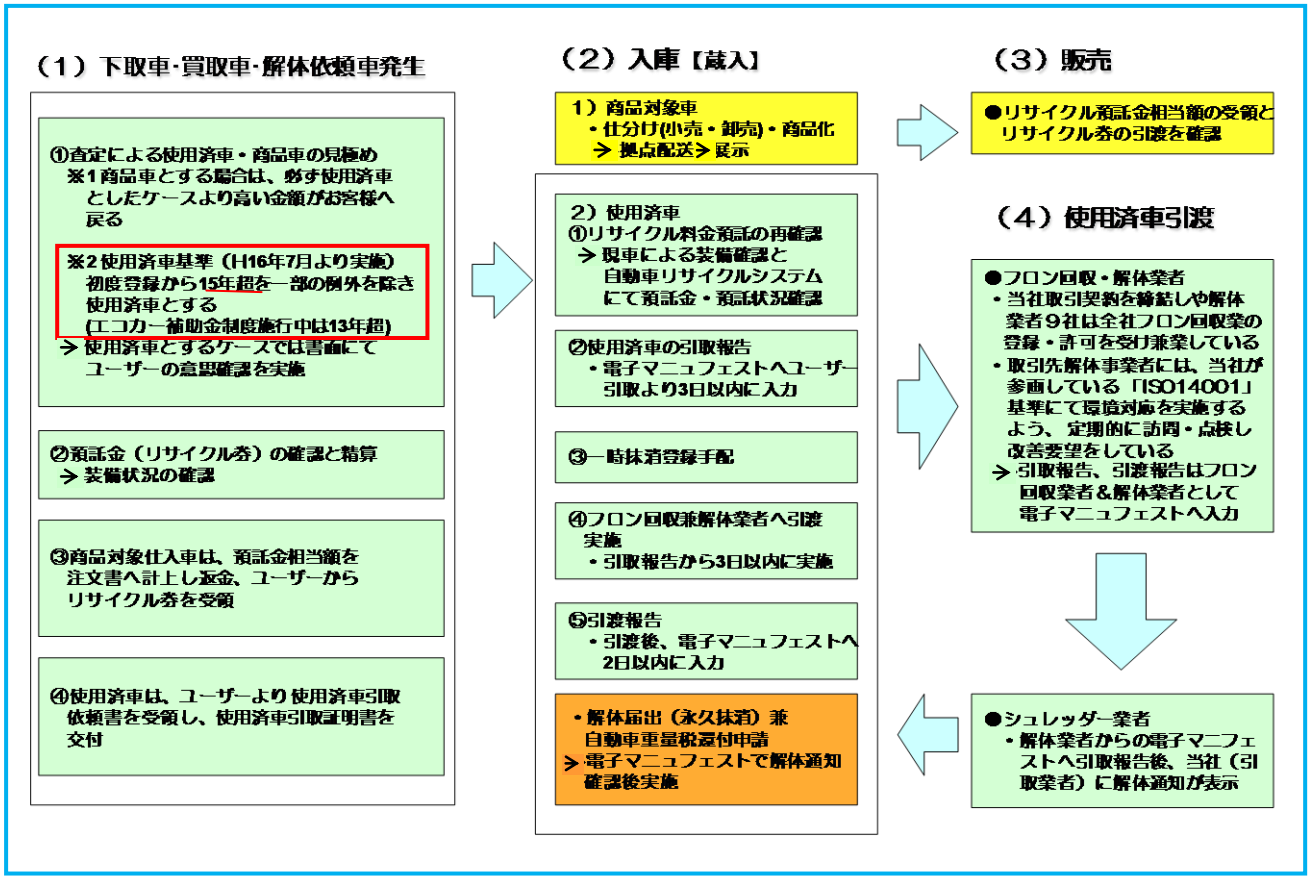
※自動車税は、毎年4月1日に1年分の税金を納付しているため、車検抹消の翌月から年度末までの期間分の還付を受けられる。

自賠責保険	×	残存月数	=	返戻金
720円／月		3ヶ月		2,160円

※月割りの試算は便宜上のものであり、保険会社の定める解約保険料表による保険料が返還される。
保険会社窓口での手続が必要です。

なお、事業者が独自に使用済自動車と判断する基準を定める事例も存在する【参考２参照】。この場合、こうした基準が事業者独自に定めた基準であり、一般的に定められたものでない旨を自動車の所有者に説明し、理解を得た上で判断される限りは、自動車の所有者の円滑な判断に資するものと評価される。

【参考２　Ａ社における下取車・買取車・解体依頼車の流れ】



(2) 所有者に対する明確な意思確認の方法について

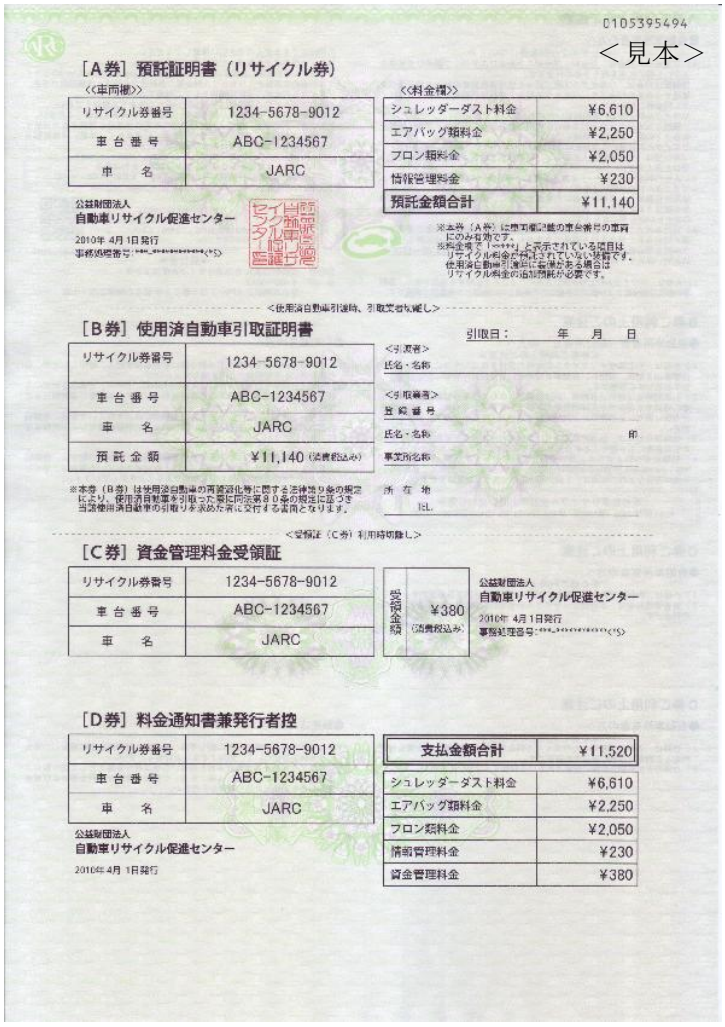
所有者が自動車を使用済自動車とする意思を明らかにし、引取業者がこれを引き取った場合を除き、車両の譲渡がなされる際は中古車として流通しているのが現状である。

所有者が車両を引き渡す際に中古車か使用済自動車かを判断しない場合、その際のやりとりが曖昧な場合には、引取業者と所有者との間で認識の齟齬が生じ、預託金相当額などの授受のトラブルが発生し得るため、当該段階における明確な意思の確認が必要である。

そのため、引取業者が自動車の所有者から中古車として下取り又は使用済自動車として引取りを行う場合は、所有者の意思確認を行うことを前提とし、その方法としては口頭ではなく書面を活用して行うことが望ましい。

なお、現在でも使用済自動車として引取りを行う際には預託証明書（リサイクル券）【参考３参照】の受け渡しを行っているが、自動車の所有者が目にする機会は少ないため、その受け渡しに際しては十分な説明を行うべきである。

【参考３　リサイクル券】



出典：公益財団法人自動車リサイクル促進センター

社団法人自動車販売協会連合会及び社団法人全国軽自動車協会連合会の会員企業においては、このリサイクル券の収受に加えて、「使用済自動車引取依頼書」【参考４参照】の受領が推奨されている。一般の引取事業者においても、広く同様の手法を活用し、所有者の意思確認が図られることが望ましい。

【参考４　使用済自動車引取依頼書】

管理NO.

使用済自動車引取依頼書　　＜見本＞

連絡先	営業所	
	担当者	

お問い合わせ等は、上記担当者までお願いします。

御中

下記の＜車両＞を、下記の＜条件＞にて使用済自動車として引取依頼いたします。

＜車両＞

車台番号	
登録番号	
リサイクル券番号	
車名	
通称名	
初度登録年月日	
車検満了日	
年式	
型式	
引取時走行距離	
使用者	
所有者	
残債先(完済予定)	
残債決済方法	

＜使用済自動車引取依頼者(最終所有者名)＞

氏名又は名称　　印

住所　〒

電話番号

＜現車装備状況と預かり預託金額＞

	装備状況	預託状況	預かり預託金額
シュレッダーダスト料金	—	済・未	
エアバッグ類料金	有・無	済・未	
フロン類料金	有・無	済・未	
(有りの場合)種別	CFC・HFC	—	—
情報管理料金	—	済・未	
		合計	

＜条件＞

依頼者支払額	使用済自動車残債		
	抹消登録手続代行費用(消費税込み)	①	
	抹消登録預かり法定費用		
	リサイクル法関連費用 預かり預託金額合計		
	リサイクル法関連費用 資金管理料金(消費税込み)	②	
	使用済自動車処理費用(消費税込み)	③	
	合計	④	
販売店支払額	使用済自動車引取価格		
	(課税事業者の場合)消費税・地方消費税		
	自賠責保険未経過相当額		
	(受領権限を委任する場合)自動車重量税未経過相当額		
	合計	⑤	
お客様支払額		(④−⑤)	

消費税・地方消費税合計	(①+②+③)×5/105	

(注1)　手続代行費用には、書類作成費用は含まれておりません。
(注2)　販売店は本引取依頼書記載の個人情報を、使用済自動車の引取りに関する事項以外には使用しません。

出典：社団法人日本自動車販売協会連合会

また、中古車取引の際にも、所有者の意思確認を書面にて行うことが期待される。例えば、中古車取引の際の書面である「譲渡証明書」を活用して、預託金相当額の返還等についての情報を記載する方法も考えられる。【参考５参照】。

【参考５　譲渡証明書を活用して適切な情報提供を行う事例】

第２１号様式（譲渡証明書）

譲 渡 証 明 書

次の自動車を譲渡したことを証明する。

車　名	型　式	車　台　番　号	原動機の型式

譲渡年月日	譲渡人及び譲受人の氏名又は名称及び住所	譲渡人印
備　考		

（日本工業規格A列５番）

（注）型式の変更等があった場合は、備考欄にその旨を記入すること。

＜下記について説明を受けた場合にはチェックしてください＞

□中古車を譲渡した場合には、預託金相当額が返還されます。
なお、使用済自動車として引き渡す場合は、車検残存期間等に応じて自動車重量税が還付されます。

出典：一般社団法人日本ＥＬＶリサイクル機構

４．引取業者の資質向上

引取業者は、引取業務に習熟するとともに所有者に対する適切な情報提供を行うため、市場動向や関連法制度についての積極的な情報収集が望まれる。また、教育システムの構築や社内研修等の実施等を通じ、専門家として能力の向上に資する方策の検討が期待される。

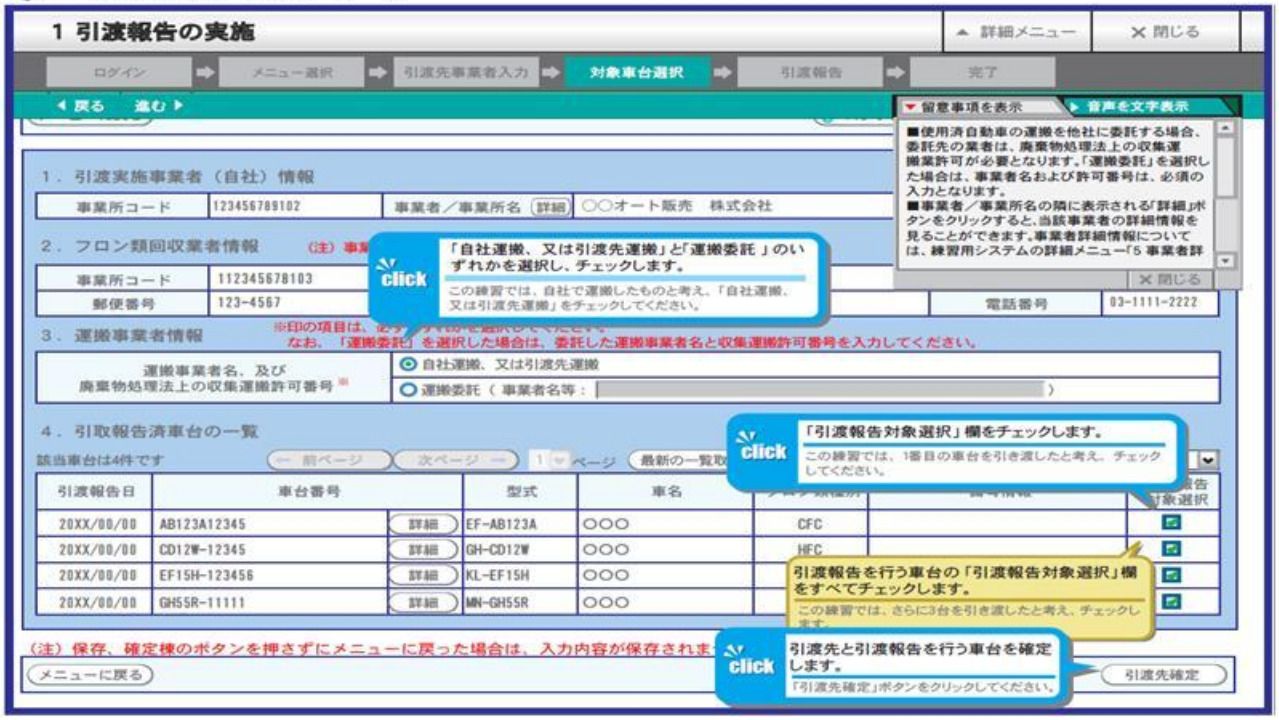
なお、自動車リサイクルシステムのウェブサイト※では、同システムに慣れ親しんでもらうための練習用システムや工程・目的に応じたマニュアル等を公開しており、新たに引取業務を行う事業者や担当者にとって、実践的かつ効果的な内容となっている【参考６参照】。

※自動車リサイクルシステムの構築・運用に関する指定３法人（資金管理法人、指定再資源化機関、情報管理センター）、 一般社団法人自動車再資源化協力機構、ASRチーム（TH、ART）、一般社団法人日本自動車工業会で運営。（http://www.jars.gr.jp）

自動車リサイクルシステム練習用システムとは

自動車リサイクル法に基づく、自動車リサイクルシステム（資金管理システム及び電子マニフェストシステム）の画面操作に慣れ親しんでいただき、業務イメージをご理解いただくための自習ツールです。音声等により操作指示に従って、実際の預託実務や移動報告等に関する全体像をPC上にて学ぶことができます。

練習用システム画面イメージ



各種マニュアル

システム操作や車台の処理について、引取業者・フロン類回収業者等、業態別に業務実態にあわせた詳細マニュアルの他、間違った引取報告事例を集約した事例集などを掲載しております。

各種マニュアル類





自動車リサイクル博士

自動車リサイクルシステム（各種マニュアル類）
URL：http://www.jars.gr.jp/dmn/exdm2000.html

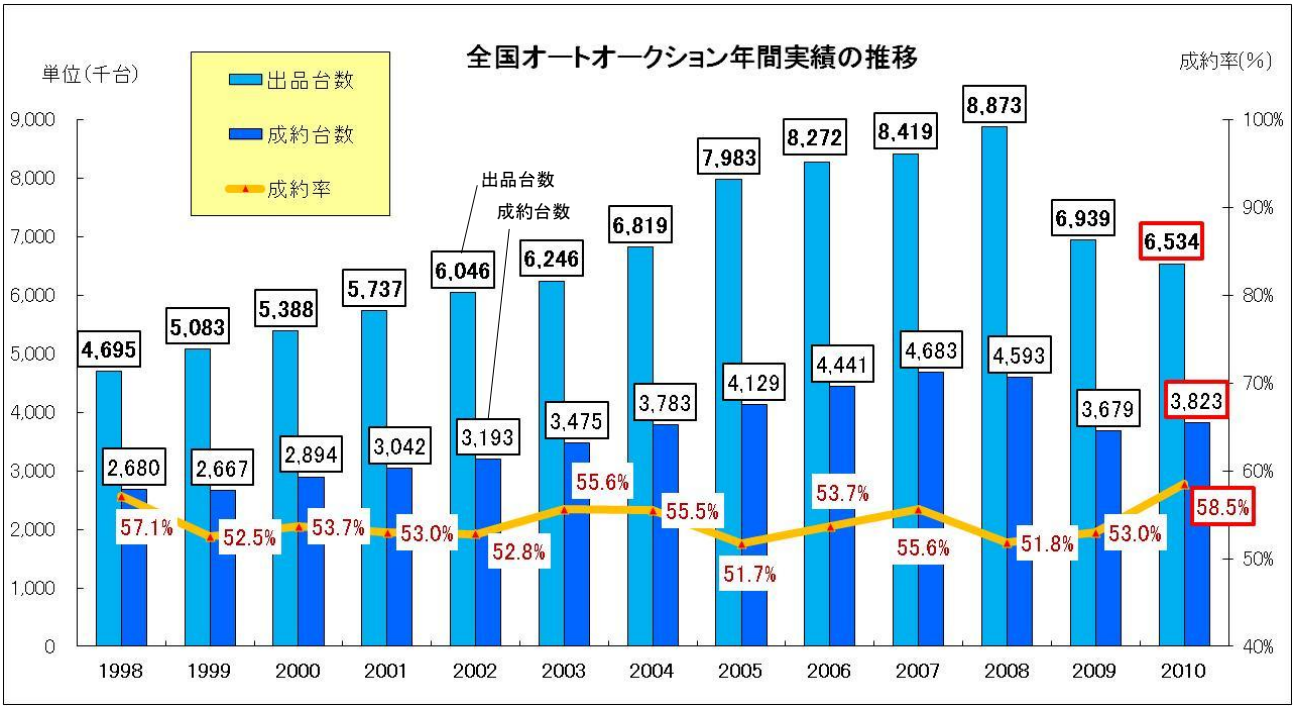
第３章　オートオークション会場における出品にあたっての取扱い

１．オートオークション市場の現状

我が国の中古自動車に関する企業間取引市場であるオートオークション市場は、高度経済成長時にモータリゼーション化が加速する中、新車販売が拡大しその副産物として下取車両が増加したことに伴い、店頭での過剰な在庫車両を有効に市場へ流通させることなどを目的にその取引所としての機能を確立させてきた。

こうしたオートオークション市場は、中古車仕入販売の効率化を求める声に応える形で年々取引量を拡大する傾向にあり、大型会場の開設やインターネットを利用した場外入札システムの整備など、効率的な企業間取引環境の整備を行ってきている。

オートオークションの全国組織である一般社団法人日本オートオークション協議会によれば、2010 年時点で、オートオークション会場は全国に 127 会場存在する。出品台数は、2008 年まで 10 年連続で増加であったが、2008 年のリーマンショックに端を発する世界同時不況、2009 年のスクラップインセンティブ（経年車を廃車し環境性能に優れた新車を購入する者に対する優遇策）による中古車流通の減少、及びロシアの中古車輸入関税引き上げなどや円高による中古車輸出の急減速などにより、最近では２年連続で減少しており、2010 年では約 653 万台となった。そのうち成約台数は約 382 万台で、成約率は約 59%となっている【図４参照】。



【図４】オートオークション年間実績の推移（ユーストカー調べ）

出典：一般社団法人日本オートオークション協議会

所有者が手放した車両をディーラー等が引き受ける場面に際しても、その車両に市場価値があると考えられる場合、これを使用済自動車として引き取るのではなく、中古車として下取りし、オートオークション会場を経由して流通させるというケースが増加している。

このように、所有者が手放した車両がオートークション会場を通じて中古車として再使用され得ることは、自動車の長期使用にもつながるため、自動車リサイクル制度上の趣旨にかんがみ合理的な動きであると言える。

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

オートオークション会場では、公正な取引を行うために、出品車両の入庫時に、修復歴、冠水歴、盗難歴等についての検査を実施し「商品車」の取引環境を提供している。

また、「使用済自動車及び使用済自動車と判断される自動車」と考えられる以下のような車両については、各会場個別の判断として、出品を断っている事例がある。

【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】

【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。

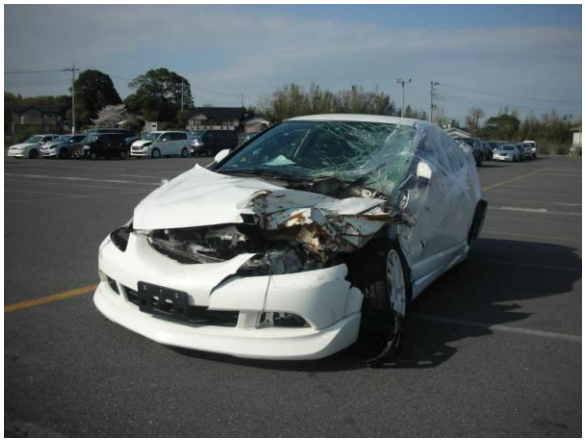


◇外観は通常の車両だが、シート等が多数部品取りされている

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

ただし、商品車として出品した結果として、価格設定が折り合わない、又は市場価値がないと判断されることによって使用済自動車となる車両もある。

また、事故車両等であっても、その価格に修繕費用を加えても修繕後の車両相場を一定程度下回る場合は、事故現状車として取引され、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ている例もある【事例６参照】。

【事例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※

※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。



（修繕前の出品車両）



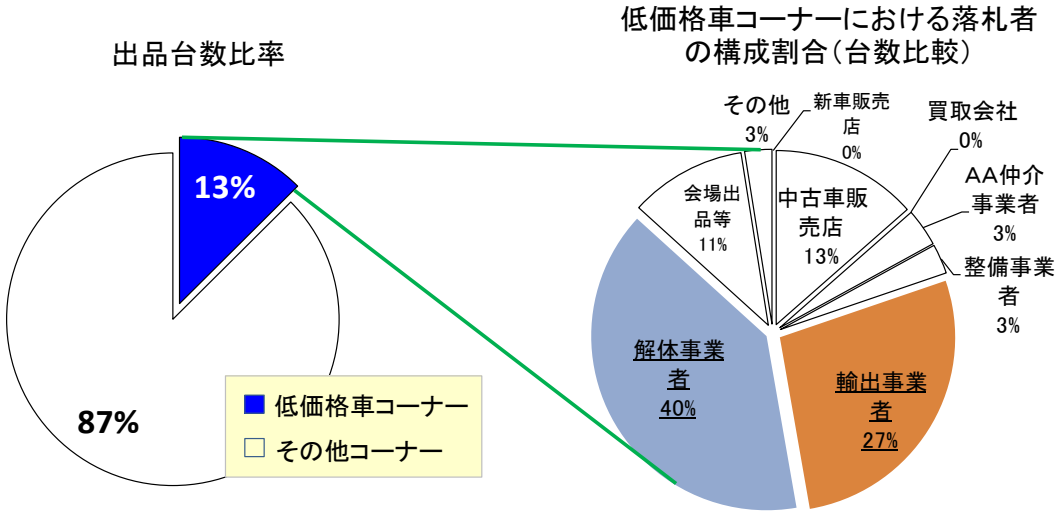
（修復車両として再出品された車両）

出典：一般社団法人日本オートオークション協議会

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

オートオークション会場における効率的な取引環境整備の一環として、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（以下「低価格車コーナー」という。なお、一部の会場では、リユースコーナーと呼ばれている。）を設ける会場が増加しており、一般社団法人日本オートオークション協議会によれば、約半数の会場が低価格車コーナーを設置しており、通常のオークションより成約率が２割近く高くなっている。

2010年９月に一般社団法人日本オートオークション協議会が主要な５会員に対して実施したサンプル調査の結果によれば、2009年の出品台数1,704,778台（全国比率約25%）に対し、落札台数は998,934台で落札率58.6%であり、低年式車、多走行車等を取り扱う低価格車コーナーについては出品台数のうちの13%を占めており、落札率は65.8%となっている。【図５－１参照】



【図５－１】出品台数比率　　【図５－２】落札者構成割合

調査対象：低価格車コーナーを設置している５会員（調査台数は全国比率で約25%）

※一般社団法人日本オートオークション協議会提供資料を元に事務局作成

低価格車コーナーにおける落札者の構成を見てみると、解体業者と輸出事業者の割合が大きい【図５－２参照】。このことから、部品取りや入庫台数確保のために、預託金相当額を負担してでもオートオークション会場を使用済自動車の入手先としている解体業者が多数存在していることが伺える。

こうした状況は、近年の世界的な原材料価格の高騰を背景としてスクラップ価格等が高値で推移したことが大きな要因と考えられるが、解体業者が自ら預託金相当額を負担して解体する状況は、自動車リサイクル制度の制定当初の趣旨から乖離しているのではないかとの指摘もあり、今後の動向を注視する必要がある。

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

出品店がオートオークションにかけた結果、価格設定が折り合わない、又は市場価値がないと判断され流札した車両については、以下のような取扱いとなっている。

・出品店が持ち帰る例（他の会場に持ち込む場合を含む）
・出品店の希望により「使用済自動車」として、会場が引取り又は引取業者に斡旋する例
・出品店の希望により会場が中古車として買取りをする例

なお、平成 17 年当時、オートオークション会場において、オークションで流札した車両が使用済自動車となる時期及びその最終所有者となるべき者の考え方が必ずしも明確でないとの指摘がなされた。このため、一般社団法人日本オートオークション協議会と経済産業省で協議した結果、「リユースコーナー（類似コーナー）と流札車両についての取扱について」（平成 17 年 10 月 26 日）を定め、各会員に周知徹底している。

＜リユースコーナー（類似コーナー）と流札車両についての取扱について（平成 17 年 10 月 26 日）＞（抜粋）

１．出品店が一度オークションにかけた結果、流札した車輌の取扱
①出品店が持ち帰る
②出品店の希望により「使用済み自動車」として、解体業者を斡旋する。
・リサイクル料金は出品店の負担となる
・その際の引渡し条件等は当事者間での協議による
・会場は斡旋を行っているだけのため、自動車リサイクル法上の業務を行う必要はない（この解体業者は引き取り業の登録を行っていることが必要）
③希望により会場が引取りまたは買取りをする。
・その車輌が「使用済み自動車」であるか「中古車」であるかを会場が精査した上で、出品店と合意の上、以下の（イ）または（ロ）の方法により、引き取りまたは買取りをする
（イ）「使用済み自動車」として引き取る場合
・会場は自動車リサイクル法上の「引き取り業者」としての登録が必要

・会場は引き取り報告、リサイクル券の発行などの諸業務を行なう事が必要
・リサイクル料金は出品店の負担となる
・その際の引渡し条件は当事者間での協議による

（ロ）会場が中古車として市場価値があると判断し、「中古車」として買い取る場合
・再度セリにかけた後、再度流札した場合は、会場の判断により「使用済み自動車」として解体業者に引き渡す事になるが、この場合のリサイクル料金は、会場の負担となる

２．出品店が複数回（例えば二回）オークションにかけた結果、流札した車輌の取扱
・中古車としての市場価値がないと判断されるため、上記①、②又は③（イ）のいずれかに従うことが必要

５．今後の検討課題

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となっている現状を踏まえ、出品車両の入庫時検査等の実施を通じて、同会場で扱うべき商品車の明確化が重要であることから、公正・適正な流通を確保することを目的として、引き続き自主的な検査を継続するとともに、関係者間の自主的な認識の共有化を進めることが必要である。

オートオークション会場における流札車両や使用済自動車と思われる車両についての適切な取扱いについては、各会場共通の規制項目を定めるのではなく、むしろ定期的な各会員会場等への周知徹底等自主的な取組が図られるべきと考える。

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

自動車リサイクル制度は、資源の有効利用の確保や廃棄物の適正処理により生活環境の保全及び国民経済の健全な発展に大きく寄与するものであり、循環型社会の構築に向け、関係者それぞれが責任を持ち自動車リサイクル制度上の役割を担うことが求められている。

こうした観点からも、自動車リサイクル制度の一翼を担うべき自動車の所有者に対して、制度に関する十分な情報が得られる機会を増やす必要がある。その際、専門的内容に偏った情報だけでは適切な判断を下す材料として不適切であり、分かりやすい情報を提供するよう努めるべきである。

仮に、使用済自動車とする一律の基準を定めることができれば、自動車の所有者は簡易で円滑な判断を行うことができるが、今回の検討を通して、流通の過程においては、所有者が手放す自動車を使用済自動車とするか否かは、個々の車両の状況や条件、判断を行う場面等により大きくその取扱いが異なり、そうした一律の基準を設定することは困難であることが明らかになった。

このような状況から、自動車の所有者がその車両の状態に応じた適切な判断を行えることが大事であり、第１部ではこうした観点から流通における場面毎の情報の整理に努めた。

また、今後、低炭素社会の推進の観点から電気自動車等の次世代自動車が本格的に普及し始めるとともに、資源価格や海外市況など様々な要因によって変化する中古車流通の形態や自動車リサイクルルートを巡る取扱いも、時代とともに変化していくと考えられる。

自動車リサイクル制度は、こうした状況変化に遅滞なく柔軟に対応し、中長期的に適切に機能する必要があり、そのためには、今後とも経済・社会情勢等の変化を十分に踏まえつつ、引き続き自動車の所有者に対して最新の情報を提供していかなければならない。今回の検討を契機として、引取業者、解体業者、オートオークション業者など関係者間において緊密な情報共有を行うなど、業界内の自主的な取組が期待される。

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

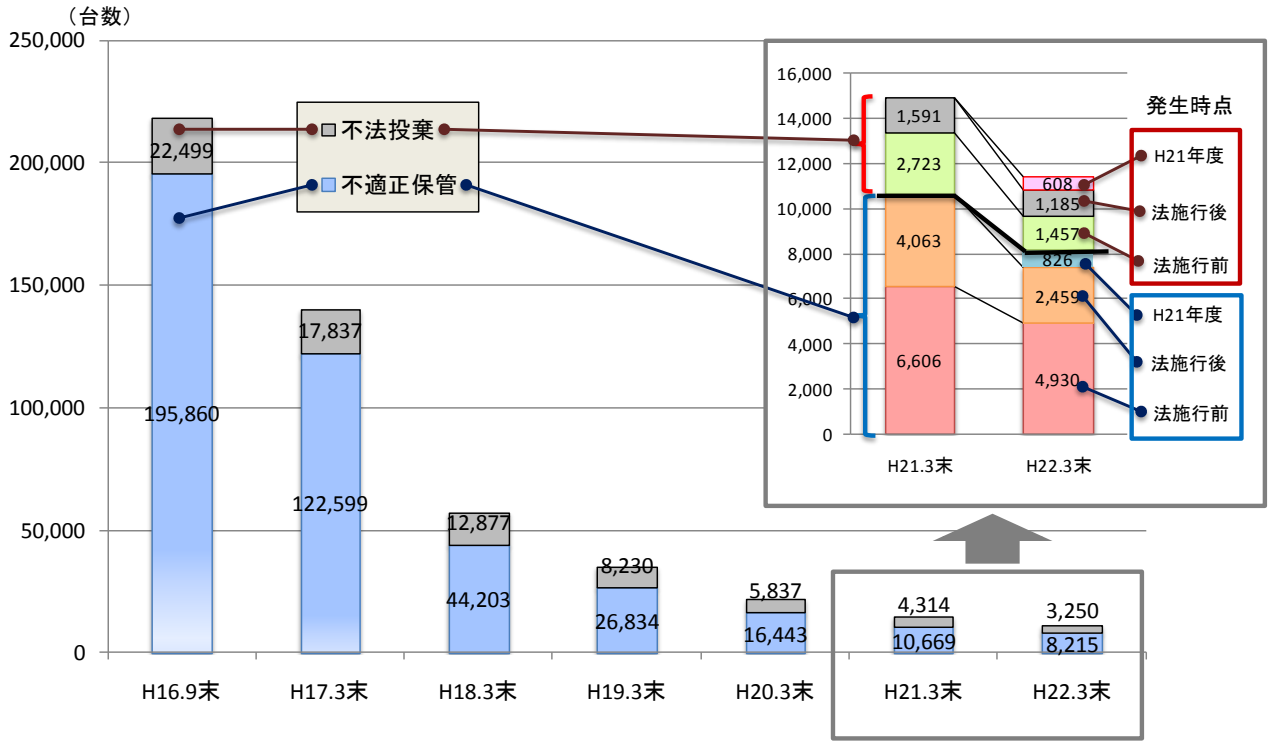
(1) 不法投棄及び不適正保管の現況

自動車リサイクル法の制定前、自動車の不法投棄・不適正保管は大きな問題となっており、これらの防止は法制定の一つの大きな目的であった。自動車リサイクル法の施行以降、リサイクル料金が預託され、自動車製造業者等の引取義務等の関係者の責任が明確化されたこと、使用済自動車の流れが電子マニフェストシステムで透明化されたこと、地方公共団体による指導や公益財団法人自動車リサイクル促進センター(以下「センター」という。)による支援が順調に進捗していること等により、不法投棄・不適正保管事案は大幅に減少している。

自動車リサイクル法施行前の平成 16 年９月末に 218,359 台存在した不法投棄等車両は、平成 22 年３月末には 11,465 台まで減少した。100 台以上の大規模案件も平成 16 年９月末の 131,709 台から、平成 22 年３月末には 1,445 台まで大きく減少している【表 2-1～表 2-3 参照】。

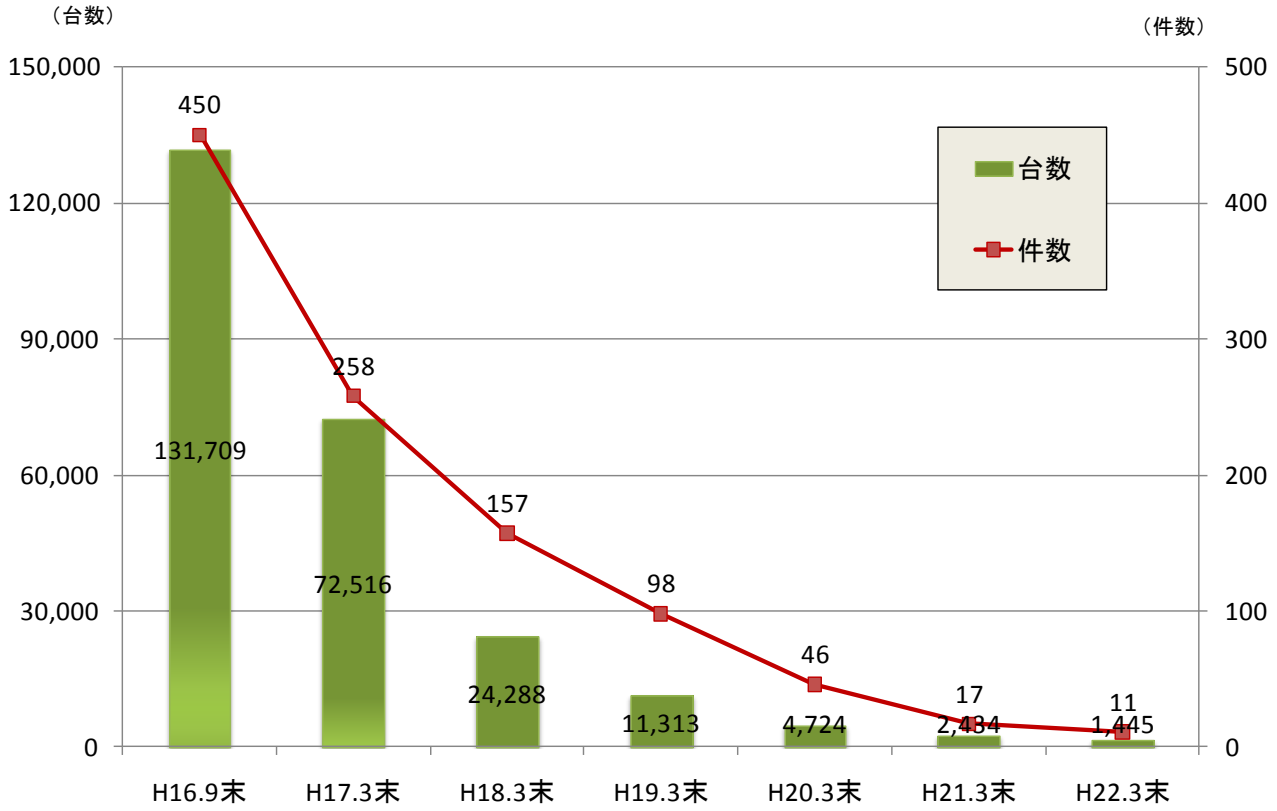
しかしながら、自動車リサイクル法施行前の事案の残存や新たな不法投棄の発生も一定程度見られており、地方公共団体の取組へのさらなる支援が必要との指摘がある。

表 2-1　不法投棄・不適正保管車両の状況



出典：第 28 回合同会議資料を元に事務局作成

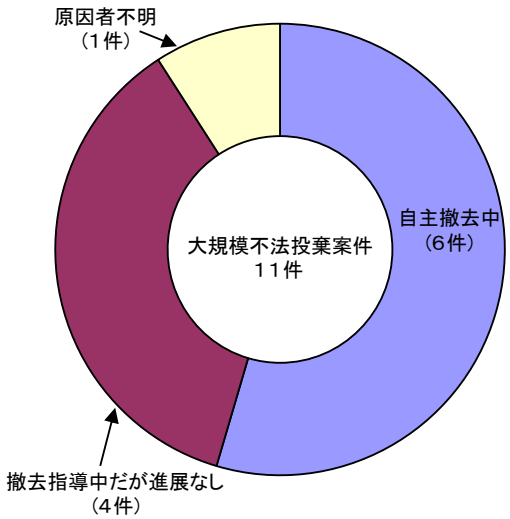
表 2-2　大規模案件（100 台以上）の推移



出典：第 28 回合同会議資料を元に事務局作成

表 2-3　大規模案件（100 台以上）の対応状況
（平成 22 年 3 月末時点）
（単位：台）

自治体		所在地	不適正保管・不法投棄台数
自主撤去中、撤去指導中・進展なしの案件			
	青森県	おいらせ町内	195
	福島県	白河市内	131
	茨城県	茨城町内	100
		城里町内	105
	群馬県	東吾妻町内	150
		富岡市内	110
	三重県	鈴鹿市内	100
	愛媛県	今治市内	100
	沖縄県	宮古島市内	154
	郡山市	田村町内	200
原因者不明の案件			
	茨城県	茨城町内	100



出典：第 28 回合同会議資料

(2) ガイドライン策定の目的

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る。このため、地方公共団体は、通常、まずは調査により行為者を確知し、行政指導を行うが、状況に応じて、廃棄物処理法に基づく措置命令※1や行政代執行※2、自動車リサイクル法に基づく勧告・命令等、法令に基づき適切に対処することが必要であり、こうした対処にあたっては、当該車両を使用済自動車と認定することが求められる。

使用済自動車とは、自動車リサイクル法第２条において「自動車のうち、その使用（倉庫としての使用その他運行以外の用途への使用を含む。以下同じ。）を終了したもの（中略）をいう。」とされているが、不法投棄・不適正保管と疑われるような事案においては、当該車両が使用済自動車に該当するか否かの判断が難しいとの指摘がある。

本ガイドラインは、上記を踏まえ、不法投棄・不適正保管事案への対処の出発点となる使用済自動車の該非判断について考え方を整理し、迅速かつ透明性の高い法運用を確保することを目的として策定するものである。

（※１）　土壌汚染等、生活環境の保全上支障が生じている、又はそのおそれがある場合、行為者に対して支障の除去等の措置を講ずべきことを命ずることができる。

（※２）　行為者が措置命令に従わない場合に地方公共団体が自ら支障の除去等の措置を講ずることができるが、行為者が確知できない場合にあっても、相当の期間を定めて公告を行ったうえで、行政代執行を行うことができる。

２．基本的考え方

(1) 客観的状況に基づく判断の指針

通常、自動車を使用済自動車とするか否かは、様々な情報をもとに、その所有者の意思により判断されることとなる。しかしながら、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、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、使用済自動車であるか否かを判断する必要がある。

(2) 廃棄物の該非判断の考え方

使用済自動車は自動車リサイクル法第 121 条の規定により廃棄物とみなされ、不法投棄・不適正保管事案に対しては、廃棄物処理法に基づく対応を含む措置を講ずることとなる。これらの措置の発動の一つの要件となる使用済自動車の判断基準を、客観的状況に基づいて設定するに当たっては、これまでに行われてきた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することが妥当と考えられる。

(3) 放置自動車対策との関係

道路や河川、公共施設等の公共用地に放置された自動車について、本ガイドラインでは、路上放置車両、路上放棄車両等と呼ばれるものを含めて放置自動車と総称することとする。

これら放置自動車については、通常、不法投棄・不適正保管事案への対処とは異なり、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※3【図 2-1 参照】。こうした対応のうち、地方公共団体が自ら放置自動車を撤去する場合の手続・条件等は、使用済自動車の該非判断の参考となるため、検討材料とすることとする。

また、従来、放置自動車の中には、廃棄物の該否判断の困難性から、本来は使用済自動車の不法投棄・不適正保管事案に該当しうるものが含まれていたと考えられる。このような事案については、使用済自動車の該否判断を効率化することで、必要に応じて廃棄物処理法に基づく行政代執行を行い、センターによる不法投棄等対策支援事業の対象とすることが可能となる。

（※3） 公有地管理の観点から放置自動車を撤去する場合の根拠法令としては、道路法、河川法、条例等がある。

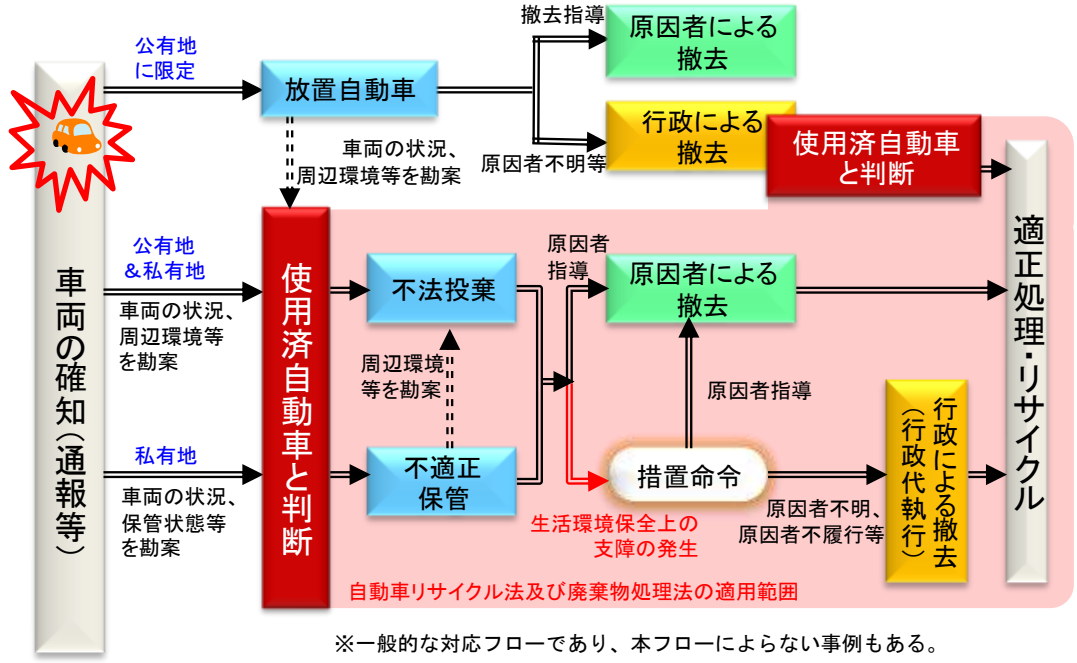


図 2-1　不法投棄・不適正保管、放置自動車への対応フロー

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

一般的に、廃棄物該当性については「行政処分の指針について（平成 17 年 8 月 12 日環廃産発第 050812003 号通知）」（参考 1 参照。以下「通知」という。）に示されているように、以下の各種判断要素の基準に基づいて慎重に検討し、それらを総合的に勘案してその物が有価物と認められるか否かを判断し、有価物と認められない限りは廃棄物として扱うこととしている。

① 物の性状

利用用途に要求される品質を満足し、かつ飛散、流出、悪臭の発生等の生活環境の保全上の支障が発生するおそれのないものであること。

② 排出の状況

排出が需要に沿った計画的なものであり、排出前や排出時に適切な保管や品質管理がなされていること。

③ 通常の取扱い形態

製品としての市場が形成されており、廃棄物として処理されている事例が通常は認められないこと。

④ 取引価値の有無

占有者と取引の相手方の間で有償譲渡がなされており、なおかつ客観的に見て当該取引に経済的合理性があること。

⑤ 占有者の意思

客観的要素から社会通念上合理的に認定しうる占有者の意思として、適切に利用し若しくは他者に有償譲渡する意思が認められること、又は放置若しくは処分の意思が認められないこと。

また、通知では、上記について「各種判断要素の一般的な基準を示したものであり、物の種類、事案の形態等によってこれらの基準が必ずしも適用できない場合は、適用可能な基準のみを抽出して用いたり、当該物の種類、事案の形態等に即した他の判断要素をも勘案するなどして、適切に判断されたい」としている。

本ガイドラインの適用対象が不法投棄・不適正保管が疑われる自動車であることに照らせば、上記の５要素はおおむね以下のように整理できると考えられ、これらが、未だ使用の途上にある自動車の判断要素の基準となる。

・自動車としての用に供する状態であること。（主として① 物の性状　及び　③ 通常の取扱い形態）
・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。（⑤ 占有者の意思）
・（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。（主として② 排出の状況）

なお、自動車リサイクル法においては、「使用済自動車」はその取引価値の有無に関わらず「廃棄物とみなす」こととされていることから、原則として「④取引価値の有無」については考慮されない。

これらをさらに具体化するための検討材料を得ることを目的として、次節では、事象の性格が不法投棄等と類似しており、地方公共団体による対応例も数多い放置自動車への対応状況について整理することとする。

２．放置自動車への対応状況の整理

(1) 放置自動車に関する地方公共団体における取扱い

放置自動車に対しては、通常、公有地管理の観点から管理者たる地方公共団体による撤去指導が行われるが、現地調査、警察等関係機関への照会等を行っても所有者が確知されない場合には、地方公共団体による撤去・処分がなされている。

既に一部の地方公共団体が条例・要綱等を定め、所要の手続に則って放置自動車を廃物※4として認定し、当該自動車の処分等を行っている【図 2-2、図 2-3 及び参考 2-1 参照】。具体的には、廃物認定委員会と呼ばれる第三者機関や管轄する警察署の判断を根拠として、当該放置自動車を廃物と認定し、当該自動車の権原を有する地方公共団体が撤去・処分している。

（※４）　「放置自動車が自動車としての本来の用に供することが困難な状態であり、かつ不要物として認められるもの」と定義されている例が多い。

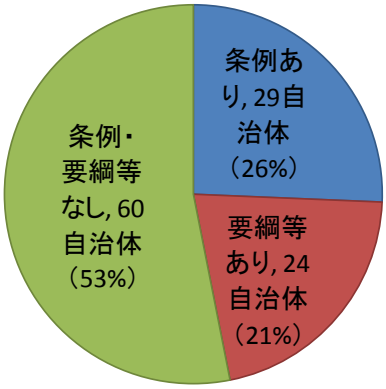


図 2-2　都道府県・保健所設置市における条例・要綱等の制定状況
（平成 22 年 11 月　環境省調べ）



例１　放置自動車事案



例２　放置自動車事案

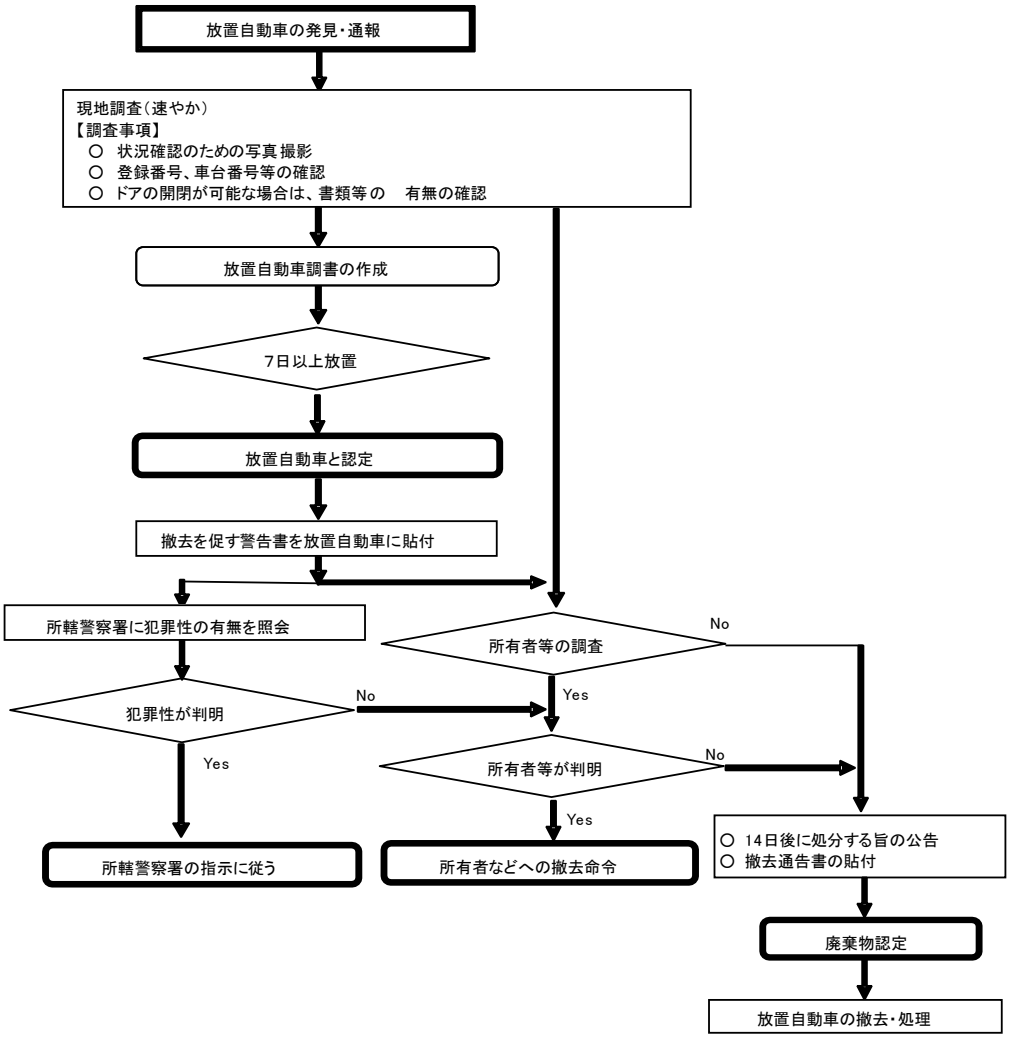


図 2-3　放置自動車処理手続の一例

全国の放置自動車の実態を網羅した統計はないが、参考までに、関係業界が設立した路上放棄車処理協力会※5による「路上放棄車両処理協力事業」※6の支援実績を示す。本事業は、路上放棄車両を市町村が処理するに際し、同協力会が市町村に対し、当該車両のリサイクル料金に見合う金額を寄附するものであった。本事業の支援実績は、自動車リサイクル法施行前の平成 15 年には 16,051 台であったものが、平成 21 年度には 1,045 台にまで大きく減少した【表 2-4 参照】。

（※５）　一般社団法人日本自動車工業会、社団法人日本自動車販売協会連合会、社団法人全国軽自動車協会連合会及び日本自動車輸入組合で構成。

（※６）　平成 23 年３月末をもって事業終了の予定。

表 2-4　路上放棄車両処理協力事業の支援実績

	協力台数（台）	寄附金総額（万円）
平成 15 年	16,051	19,973
平成 16 年	14,549	16,789
平成 17 年	8,533	8,899
平成 18 年	8,078	7,578
平成 19 年	5,291	4,963
平成 20 年	1,952	1,735
平成 21 年	1,045	947

なお、自動車リサイクル法の施行（平成 17 年 1 月）以降、このような放置自動車の撤去・処分後に、元の所有者からクレームを受けた事例が全国で数件報告されている。このうち損害賠償請求を提起された事例が 1 件あるものの既に棄却されており、大きなトラブルに発展した事例はない。

(2) 放置自動車の撤去に関する判断基準の整理

条例・要綱等による廃物認定基準は様々であるが、主に①自動車としての本来の用に供する可能性に着目した指標と、②所有者又は使用者（以下「所有者等」という。）の今後の使用継続の意図に着目した指標に大別される。これらを組み合わせ又は単独で用いることによって、廃物としての認定がなされている【参考 2-2 参照】。

①自動車としての本来の用に供する可能性に着目した指標

・フロントガラス、車枠・車体、タイヤ、ハンドル・ステアリング、エンジン、トランスミッション、バッテリー、燃料タンクなど自動車の走行に必要な主要部品が取り外されている、又は大きく損傷している車両
・火災により車体が広範囲に延焼、水没により車体が損傷している車両

②所有者等の今後の使用継続の意図に着目した指標

・車台番号が削られている、自動車登録番号標又は車両番号標（以下「ナンバープレート」という。）が外されている、自動車検査証等の書類が存在しない車両
・所有者等が確認できず、長期間にわたり使用の形跡が認められない、車内にごみが散乱しているなど放置されていると判断される車両



例３　放置自動車事案
（主要部品の欠損等）



例４　放置自動車事案
（主要部品の欠損等）



例５　放置自動車事案
（車台番号の欠損）



例６　放置自動車事案
（車台番号の欠損）

また、一部の地方公共団体では、従来の廃物認定の枠組みから踏み込んだ判断基準を独自に定め、以下のような項目のいずれかに該当するときに「使用済自動車」とみなす条例を定め、その撤去を行っている例がある【参考 2-3 参照】。

ⅰ）ナンバープレート等が欠損し所有者が判明できず、発見から１ヶ月以上経過した車両
ⅱ）所有者に対し、撤去指導を行ったものの従わないため、期限を定めて撤去を命じたが従わない車両
ⅲ）所有者は判明したが、行方がわからないため、撤去命令を公示の方法により行い、到達したとみなす日（公示から２週間後）から１ヶ月以上経過した車両
ⅳ）発見時に走行不能な状態である車両で、かつ、所有者が判明しているものの行方がわからない車両は、発見から１ヶ月以上経過したとき

以上のような条例・要綱等に関する情報は、放置自動車の撤去をより効率的に進めたい地方公共団体にとって有用と考えられるため、本ガイドラインの巻末参考資料にとりまとめた【参考２及び参考３参照】。

第３章　使用済自動車該当性の判断基準

第２章において整理した判断の考え方に沿って、占有者が確知されない不法投棄疑い事案と、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という二つの場面について、使用済自動車該非判断の基準を整理すると以下のとおりとなる。

１．占有者が確知されない不法投棄疑い事案【参考４参照】

占有者が確知されず不法投棄が疑われる事案は、行為者は少なくとも自らの占有権が及ばない場所に自動車を放置しているものであり、客観的に見て適切な保管とは考えられず、また、他者への有償譲渡の意思があるとは考えられない。

このため、第２章１．で示した該非判断の考え方に沿って、
①自動車としての本来の用に供する状態であるか否か
②占有者が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るか否か
について、総合的に判断する必要がある。

各判断要素の基準について、以下に具体的な確認項目を示すが、実際の判断にあたっては、これらを全て満たしている必要はないことに留意が必要である（次節についても同様。）。

なお、自動車リサイクル法においては、倉庫としての使用その他運行以外の用途に使用されているものについては使用済自動車とみなさないこととなっているが、占有者が確知されない場合には運行以外の用途を想定する必要性は低いと考えられる。

①自動車としての本来の用に供する状態であるか否か

・自動車の走行に必要な主要部品の装備状況

フロントガラス、車枠・車体、タイヤ、ハンドル・ステアリング、エンジン、トランスミッション、サスペンション、バッテリー、燃料タンクなど自動車の走行に必要な主要部品に腐食や大規模な破損がある、又はこうした主要部品が取り外されている車両は、自動車としての本来の用に供することが期待されないと考えられる。

・車両の損傷状況

広範囲な火災、水没により損傷している車両は、自動車の走行に必要な機能が滅失し、自動車としての本来の用に供することが期待されないと考えられる。また、損傷・劣化により燃料・エンジンオイル等が漏出している車両は、自動車としての機能が損なわれており、生活環境の保全上の支障につながるものと考えられる。



例７　不法投棄事案
（主要部品の欠損）



例８　不法投棄事案
（主要部品の欠損）

② 占有者が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るか否か

自らの占有権が及ばない場所に放置されており、一定期間の警告書の貼付、２週間の公示等の所要の手続きを行ってもなお事態が改善されず、占有者が確知できない状況では、すでに占有者が当該自動車を引き続き使用する意図を持っている可能性は低いと考えられる。しかしながら、万が一、後日、占有者が判明する事態に備え、判断を補強する材料として、以下が挙げられる。

・ナンバープレート、車台番号の存否

ナンバープレートが外されたり、車台番号が削られたりしている車両は、自動車として公道を走行できる状態にはなく、また、所有者情報を隠蔽する意図も窺われ、今後の使用継続を意図していないと考えられる。

・自動車検査証等の書類の存否

自動車検査証等、自動車の所有権等を証する書類が滅失している車両は、今後の使用継続を意図していないと考えられる。

・使用の形跡及び車内の状況

長期間にわたり使用の形跡が認められない、車内にごみが散乱しているなど放置されていると判断される車両については、今後の使用継続を意図していないと考えられる。



例９　不法投棄事案
（車中にごみが散乱）



例 10　不法投棄事案
（山中に投棄）

また、上記によらず、損傷等により燃料・エンジンオイル等が大量に漏出しているなど周辺環境への影響が容易に想定される車両や、崖下に投棄されているように投棄の意図が明らかな車両については、使用済自動車と判断されることが妥当と考えられる。



例 11　不法投棄事案



例 12　不法投棄事案

（いずれも崖下に投棄）

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【参考５参照】

占有者が中古車の保管と主張しているものの、使用済自動車の不法投棄・不適正保管と疑われる事案において、これを使用済自動車と判断するには、占有者の主張を退けるだけの確固とした根拠が必要と考えられる。また、本章１．の場合と異なり、占有者自らの継続使用の意思だけでなく、中古車として販売する可能性についても考慮が必要である。

このため、第２章１．で示した該非判断の考え方に沿って、

①自動車としての用に供する状態であるか否か

②占有者が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るか否か

③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か否か

について、総合的に判断する必要がある。

①自動車としての本来の用に供する状態であるか否か

・自動車の走行に必要な主要部品の装備状況

フロントガラス、車枠・車体、エンジン、トランスミッション、サスペンション、燃料タンクなど走行に必要な主要部品に腐食や大規模な破損がある、又はこうした主要部品が取り外された車両は、修理がなされるという合理的な見込みがある場合を除き※7、自動車としての本来の用に供することが期待されないと考えられる。

（※7） 以下③に示す当該車両の保管状況も判断材料となる。

・車両の損傷状況

広範囲な火災、水没により損傷している車両は、自動車の走行に必要な機能が滅失し、自動車としての本来の用に供することが期待されないと考えられる。また、損傷・劣化により燃料・エンジンオイル等が漏出している車両は、自動車としての機能が損なわれており、修理の見込みがない場合にあっては、自動車としての本来の用に供することが期待されず、生活環境の保全上の支障につながるものと考えられる。

②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譲渡する意思が客観的に認められるか否か

・車台番号、自動車検査証等の書類の存否

車台番号の削られた車両や自動車検査証等の書類が滅失した車両は、自動車として公道を走行できる状態にはなく、一般的には、今後の使用継続や他者への譲渡を意図していないと考えられる。ただし、所要の手続きにより自動車として再登録することで、中古車として他者に譲渡することが可能となる場合もあることに留意が必要である。

・自動車検査証記載内容の事実関係

自動車検査証記載内容が事実と異なり、その合理的理由が説明できない場合は、所有者情報を隠蔽する意図が存在すると考えられ、今後の使用継続や他者への譲渡を意図していないと考えられる。

・部品の取り外し状況

外装・内装部品、タイヤ等も含め、部品が取り外された車両は、その部品の取り外しが当該車両の整備交換のためであることを示す合理的な根拠がない場合、使用済自動車として解体されており、今後の使用継続や他者への譲渡を意図していないと考えられる。

③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か否か

・保管方法、保管場所等

大量に積み上げたり、車両の外装・内装が汚損され得る状態にしたり、車両の管理が困難な山中に保管等することは、自動車として使用又は他者に譲渡するに当たり適切な管理がなされていないと考えられる。



例 13　不法投棄・不適正保管事案
（主要部品の欠損、保管状態）

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

自動車リサイクル制度は、使用済自動車の適正な処理を確保する社会システムとして、関係者の適切な役割分担のもと、平成 17 年の施行以降、社会に根付き、不法投棄・不適正保管事案の減少に大きく寄与してきている。しかしながら、なお新たに発生する事案が見られ、また、法施行前に発生した事案が残存していることも事実である。

不法投棄・不適正保管事案に対しては、地方公共団体は行為者にこれを撤去・改善させることを第一義とし、法令に基づいて対処することとなる。具体的には、行為者の確知、行政指導に加え、状況に応じて自動車リサイクル法に基づく勧告・命令や、廃棄物処理法に基づく措置命令や行政代執行等を行うことが可能である。しかし、こうした対処の前提となる、使用済自動車であるかどうかの判断が難しいとの指摘がある。

今回の検討では、この使用済自動車の該非判断の基準について、これまで産業廃棄物一般について通知で示されていた廃棄物該当性の判断の考え方に準拠しつつ、具体的に整理した。

使用済自動車の不法投棄・不適正保管事案の解消に向けて、これまで、事案への対応に時間を要する等の課題を抱えていた地方公共団体において、本ガイドラインの活用が期待される。

なお、本ガイドラインは、現状で可能な限り広く情報を収集してとりまとめたものであり、一般的な事案への対応には広く活用できるものと考えられるが、特殊な事案については、本ガイドラインに示された要素と、必要に応じて他の要素とをあわせて総合的に勘案し、使用済自動車の該当性について適切に判断することが必要である。

また、今回の検討の過程で、主に都道府県・保健所設置市を対象に、放置自動車処理に関する条例等の制定状況及びその内容を調査した。こうした情報は、地方公共団体における放置自動車対策にも資するものと考えられることから、本ガイドラインの参考資料としてまとめたので参考とされたい。

参考１

平成 17 年 08 月 12 日付け環廃産発 050812003 号各都道府県・各政令市産業廃棄物行政主管部（局）長あて環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部産業廃棄物課長通知別添

行政処分の指針（抄）

廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和４５年法律第１３７号。以下「法」という。）については、累次の改正により、廃棄物処理業及び処理施設の許可の取消し等の要件が強化されるとともに、措置命令の対象が拡大するなど、大幅な規制強化の措置が講じられ、廃棄物の不適正処理を防止するため、迅速かつ的確な行政処分を実施することが可能となっている。しかしながら、一部の自治体においては、自社処分と称する無許可業者や一部の悪質な許可業者による不適正処分に対し、行政指導をいたずらに繰り返すにとどまっている事案や、不適正処分を行った許可業者について原状回復措置を講じたことを理由に引き続き営業を行うことを許容するという運用が依然として見受けられる。このように悪質な業者が営業を継続することを許し、断固たる姿勢により法的効果を伴う行政処分を講じなかったことが、一連の大規模不法投棄事案を発生させ、廃棄物処理及び廃棄物行政に対する国民の不信を招いた大きな原因ともなっていることから、都道府県（政令で定める市を含む。以下同じ。）におかれては、違反行為が継続し、生活環境保全上の支障を生ずる事態を招くことを未然に防止し、廃棄物の適正処理を確保するとともに、廃棄物処理に対する国民の不信感を払拭するため、積極的かつ厳正に行政処分を実施されたい。

第１　総論

１～３　（略）

４　事実認定について

(1) 行政処分を行うためには、違反行為の事実を行政庁として客観的に認定すれば足りるものであって、違反行為の認定に直接必要とされない行為者の主観的意思などの詳細な事実関係が不明であることを理由に行政処分を留保すべきでないこと。なお、事実認定を行う上では、法に基づく立入検査や報告徴収や関係機関との連携を積極的に活用し、事実関係を把握すること。

(2) 廃棄物該当性の判断について

① 廃棄物とは、占有者が自ら利用し、又は他人に有償で譲渡することができないために不要となったものをいい、これらに該当するか否かは、その物の性状、排出の状況、通常の取扱い形態、取引価値の有無及び占有者の意思等を総合的に勘案して判断すべきものであること。

廃棄物は、不要であるために占有者の自由な処分に任せるとぞんざいに扱われるおそれがあり、生活環境保全上の支障を生じる可能性を常に有していることから、法による適切な管理下に置くことが必要であること。したがって、再生後に自ら利用又は

有償譲渡が予定される物であっても、再生前においてそれ自体は自ら利用又は有償譲渡がされない物であるから、廃棄物として規制する必要があり、当該物の再生は廃棄物の処理として扱うこと。

また、本来廃棄物たる物を有価物と称し、法の規制を免れようとする事案が後を絶たないが、このような事案に適切に対処するため、廃棄物の疑いのあるものについては以下のような各種判断要素の基準に基づいて慎重に検討し、それらを総合的に勘案してその物が有価物と認められるか否かを判断し、有価物と認められない限りは廃棄物として扱うこと。なお、以下は各種判断要素の一般的な基準を示したものであり、物の種類、事案の形態等によってこれらの基準が必ずしもそのまま適用できない場合は、適用可能な基準のみを抽出して用いたり、当該物の種類、事案の形態等に即した他の判断要素をも勘案するなどして、適切に判断されたいこと。その他、平成１２年７月２４日付け衛環第６５号厚生省生活衛生局水道環境部環境整備課長通知「野積みされた使用済みタイヤの適正処理について」及び平成１７年７月２５日付け環廃産発第０５０７２５００２号本職通知「建設汚泥処理物の廃棄物該当性の判断指針について」も併せて参考にされたいこと。

ア　物の性状

利用用途に要求される品質を満足し、かつ飛散、流出、悪臭の発生等の生活環境保全上の支障が発生するおそれのないものであること。実際の判断に当たっては生活環境保全に係る関連基準（例えば土壌の汚染に係る環境基準等）を満足すること、その性状についてＪＩＳ規格等の一般に認められている客観的な基準が存在する場合は、これに適合していること、十分な品質管理がなされていること等の確認が必要であること。

イ　排出の状況

排出が需要に沿った計画的なものであり、排出前や排出時に適切な保管や品質管理がなされていること。

ウ　通常の取扱い形態

製品としての市場が形成されており、廃棄物として処理されている事例が通常は認められないこと。

エ　取引価値の有無

占有者と取引の相手方の間で有償譲渡がなされており、なおかつ客観的に見て当該取引に経済的合理性があること。実際の判断に当たっては、名目を問わず処理料金に相当する金品の受領がないこと、当該譲渡価格が競合する製品や運送費等の諸経費を勘案しても双方にとって営利活動として合理的な額であること、当該有償譲渡の相手方以外の者に対する有償譲渡の実績があること等の確認が必要であること。

オ　占有者の意思

客観的要素から社会通念上合理的に認定し得る占有者の意思として、適切に利用し若しくは他者に有償譲渡する意思が認められること、又は放置若しくは処分の意思が認められないこと。したがって、単に占有者において自ら利用し、又は他人に有償で譲渡することができるものであると認識しているか否かは廃棄物に該当するか否かを判断する際の決定的な要素となるものではなく、上記アからエまでの各種

判断要素の基準に照らし、適切な利用を行おうとする意思があるとは判断されない場合、又は主として廃棄物の脱法的な処理を目的としたものと判断される場合には、占有者の主張する意思の内容によらず、廃棄物に該当するものと判断されること。

なお、占有者と取引の相手方の間における有償譲渡の実績や有償譲渡契約の有無は廃棄物であるか否かを判断する上での一つの簡便な基準にすぎず、廃プラスチック類、がれき類、木くず、廃タイヤ、廃パチンコ台、堆肥（汚泥、動植物性残さや家畜のふん尿を中間処理（堆肥化）した物）、建設汚泥処理物（建設汚泥を中間処理した改良土等と称する物）等、場合によっては必ずしも市場の形成が明らかでない物については、法の規制を免れるため、恣意的に有償譲渡を装う場合等も見られることから、当事者間の有償譲渡契約等の存在をもってただちに有価物と判断することなく、上記アからオまでの各種判断要素の基準により総合的に判断されたいこと。さらに、排出事業者が自ら利用する場合における廃棄物該当性の判断に際しては、必ずしも他人への有償譲渡の実績等を求めるものではなく、通常の取扱い、個別の用途に対する利用価値並びに上記ウ及びエ以外の各種判断要素の基準に照らし、社会通念上当該用途において一般に行われている利用であり、客観的な利用価値が認められなおかつ確実に当該再生利用の用途に供されるか否かをもって廃棄物該当性を判断されたいこと。ただし、中間処理業者等が自ら利用する場合においては、排出事業者が自ら利用する場合と異なり、他人に有償譲渡できるものであるか否かを判断されたいこと。

② 廃棄物該当性の判断については、法の規制の対象となる行為ごとにその着手時点における客観的状況から判断されたいこと。例えば、産業廃棄物処理業の許可や産業廃棄物処理施設の設置許可の要否においては、当該処理（収集運搬、中間処理、最終処分ごと）に係る行為に着手した時点で廃棄物該当性を判断するものであること。

5　（後略）

参考２－１

都道府県・保健所設置市における放置自動車処理に関する条例・要綱等の制定状況一覧

地方公共団体名	条例･要綱等の名称	制定年月日	廃物判定基準の有無		その他の判定根拠	
			基準あり	基準なし	警察署と協議	第三者委員会等に諮問
愛知県	放置車両の廃棄物認定要領	H14.4.1	○			
三重県	生活環境の保全に関する条例	H13.3.1	○			○
京都府	路上放置車両処理要領	H7.11.24		○	○	
大阪府	放置自動車の適正な処理に関する条例	H16.3.30	○			○
鳥取県	県有地等における自動車の放置に対する措置に関する条例	H16.6.25	○			
岡山県	快適な環境の確保に関する条例	H13.12.21	○			
広島県	放置自動車等処理要領	H20.11.26	○			
	違法放置物件に対する措置について	H6.6.17		○	○	
	河川区域内の放置車両の処理について	H11.3.1	○			
	県営住宅迷惑駐車･放置車両対策実施要領	H12.5.1		○		
	港湾区域等における不法行為対策要領	H16.9.20		○		
徳島県	生活環境保全条例	H17.3.30	○			○
香川県	放置自動車の処理に関する条例	H17.2.1	○			○
高知県	放置自動車の発生の防止及び処理の推進に関する条例	H13.11.1		○		
	放置自動車等の回収要領	H10.3.23	○			
大分県	美しく快適な大分県づくり条例	H16.3.31	○			
旭川市	放置自動車処理要領	H19.9.1		○	○	
札幌市	放置自動車処理要綱実施要領	H3.11.25	○			
函館市	放置車両の処理に関する要綱	H18.8.10	○			
千葉市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H7.12.18	○			○
横浜市	放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H3.10.1	○			○
川崎市	川崎市営住宅等敷地内放置自動車処理要綱	H17.5.1	○			
	港湾局管理施設放置自動車処理要綱	H17.5.1	○			
	川崎市路上放置自動車処理要綱	S54.6.1		○	○	
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	H7.3.31		○		○
岐阜市	放置自動車等防止条例	H15.12.25	○			○
浜松市	放置車両処理要領	H7.9.1	○		○	
名古屋市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H16.12.24	○			○
京都市	自動車放置防止条例	H13.10.18	○			○
大阪市	放棄自動車処理要領	H14.4.1	○		○	
堺市	放棄自動車処理要領	H16.2.1		○	○	
東大阪市	自動車等放置防止条例	H15.7.28	○			○
神戸市	道路上放置車両等の処理要綱	S44.7.10		○		
和歌山市	放置自動車及び放置船舶の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H5.7.12		○		
下関市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H18.12.22	○			○
北九州市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H12.12.13	○			○
福岡市	路上放置自動車処理手順	H17.4.1	○			
長崎市	放置自動車処理事務取扱要領	H18.1.13		○	○	
熊本市	放置自動車防止条例	H14.3.28	○			○
岡山市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H8.7.3	○			○
宇都宮市	放置自動車等処理要領	H9.9.3	○		○	
富山市	市の管理する施設に放置された自動車の処理に関する要綱	H17.4.1	○			○
大分市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H12.6.26	○			○
豊田市	放置自動車処理要綱	H4.7.20	○			
高知市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H13.7.1	○			○
長野市	放置自動車処理要綱	H6.4.1		○		
豊橋市	路上放置車両の処理に関する要綱	H13.10.1		○	○	
	市営住宅内放置車両の処理に関する要綱	H16.6.1	○			
	競輪場駐車場内放置車両の処理に関する要綱	H19.4.1	○			
	公園内放置車両の処理に関する要綱	H14.4.1	○			
	社会教育施設敷地内放置車両の処理に関する要綱	H15.4.24	○			
	文化施設敷地内放置車両の処理に関する要綱	H19.4.17	○			
	市民病院敷地内放置車両の処理に関する要綱	H18.12.1	○			
	老人福祉施設等に係る敷地等放置車両の処理に関する要綱	H18.4.1	○			
高松市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H5.7.1		○		○
相模原市	路上放置自動車取扱要綱	H15.4.1		○	○	
西宮市	道路上放置車処理要綱	S46.4.1		○	○	
倉敷市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H8.6.28	○			○
奈良市	放置自動車の発生の防止及び適切な処理に関する条例	H8.3.28	○			○

（次頁に続く）

地方公共団体名	条例・要綱等の名称	制定年月日	廃物判定基準の有無		その他の判定根拠	
			基準あり	基準なし	警察署と協議	第三者委員会等に諮問
船橋市	路上放置車両処理事務取扱要綱	H5.10.1		○	○	
岡崎市	放置自動車の処理に関する事務取扱要綱	H14.6.1	○			○
高槻市	市管理林道における放置自動車等の処理に関する要領	H18.1.10	○			
高槻市	放置自動車等の適正な処理に関する要領	H17.7.10	○			
柏市	不法投棄対策条例	H19.3.28		○		
久留米市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H10.3.31	○			○
四日市市	都市公園条例	S38.3.25		○		
前橋市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H6.12.8		○		○
大津市	放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例	H7.3.22		○		○

（平成 22 年 11 月　環境省調べ）

※放置自動車処理に関する条例の一例

参考２－２

三重県生活環境の保全に関する条例

平成十三年　三月二七日三重県条例第　七号

改正　平成一五年　三月一七日三重県条例第一六号
平成一六年　三月二三日三重県条例第二四号
平成一七年一〇月二一日三重県条例第六七号
平成二十年一〇月二四日三重県条例第四四号

三重県生活環境の保全に関する条例をここに公布します。

三重県生活環境の保全に関する条例

三重県公害防止条例（昭和四十六年三重県条例第四十六号）の全部を改正する。

目次

第一章　総則（第一条―第四条）
第二章　事業活動及び日常生活における環境への負荷の低減
第一節　自主的な環境保全活動の推進（第五条―第七条）
第二節　温室効果ガス等の排出抑制等（第八条―第十条）
第三節　自動車等の使用に伴う環境への負荷の低減（第十一条―第十五条）
第四節　焼却行為等の制限（第十六条―第二十条）
第五節　日常生活等における水質汚濁の防止（第二十一条）
第三章　工場等における公害の防止
第一節　ばい煙等の排出の規制（第二十二条―第四十一条）
第二節　大気汚染物質の総排出量規制（第四十二条―第四十六条）
第三節　建設作業等に関する規制（第四十七条―第五十五条）
第四節　地下水採取の規制（第五十六条―第七十二条）
第五節　土壌及び地下水汚染に関する規則（第七十二条の二―第七十二条の十）
第四章　環境美化等
第一節　環境美化の促進（第七十三条―第七十六条）
第二節　放置されている自動車の撤去の推進（第七十七条―第八十六条）
第五章　産業廃棄物の適正処理
第一節　排出事業者の義務（第八十七条―第九十条）
第二節　指定産業廃棄物（第九十一条―第九十三条）
第三節　産業廃棄物の処理に関する環境配慮（第九十四条―第九十六条）
第六章　生活環境保全調整会議（第九十七条―第百条）
第七章　雑則（第百一条―第百五条）
第八章　罰則（第百六条―第百十三条）
附則

－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－

注　平成二一年四月一日から施行

目次中

「　　第五章　産業廃棄物の適正処理
第一節　排出事業者の義務（第八十七条―第九十条）
第二節　指定産業廃棄物（第九十一条―第九十三条）
第三節　産業廃棄物の処理に関する環境配慮（第九十四条―第九十六条）　」

を「第五章　削除」に改める。

－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－

第一章　総則

（目的）

第一条　この条例は、三重県環境基本条例（平成七年三重県条例第三号）の理念にのっとり、公害の防止のための規制、事業活動及び日常生活における環境への負荷の低減並びに資源の循環的利用を図るための措置その他の環境の保全について必要な事項を定めることにより、県民の健康の保護、県内における良好な生活環境の保持及び保護並びに環境水準の向上に関する施策を総合的に推進し、もって現在及び将来の生活環境の保全を図ることを目的とする。

【　～（略）～　】

第四章　環境美化等

【　～（略）～　】

第二節　放置されている自動車の撤去の推進

（放置の禁止）

第七十七条　何人も、正当な理由なく自動車（道路運送車両法第二条第二項に規定する自動車をいう。以下この節において同じ。）を放置（自動車が正当な権原に基づき置くことを認められた場所以外の場所に相当期間置かれていることをいう。以下同じ。）し、若しくは放置させ、又はこれを放置し、若しくは放置させようとする者に協力してはならない。

２　県は、生活環境の保全を図るため、自動車の放置の防止に関して必要な施策を講ずるものとする。

（調査等）

第七十八条　知事は、県が所有し、又は管理する土地において放置されている自動車（以下「放置自動車」という。）があるときは、当該放置自動車の状況、所有者等（自動車の所有権、占有権若しくは使用権を有する者又は自動車を放置し、若しくは放置させた者をいう。以下同じ。）その他の事項を調査するとともに、当該放置自動車の撤去を促すために警告書をはり付けることができる。

２　知事は、前項の規定により放置自動車を調査する場合において、次の各号のいずれにも該当するときは、当該放置自動車の施錠を解除し、その目的を達成するために必要な範囲内で、車内の調査をすることができる。

一　道路運送車両法第十一条の規定により取り付けられた自動車登録番号票が滅失していること。

二　放置自動車の外部からの調査での所有者等が判明しないこと。

３　前二項の規定による調査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

４　第一項及び第二項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈をしてはならない。

（放置自動車の移動及び保管等）

第七十九条　知事は、前条第一項の規定により警告書をはり付けた日から規則で定める期間を経過した日以後引き続き当該放置自動車が置かれている場合において、生活環境の保全上の著しい支障が生じるおそれがあると認めるときは、自ら指定する場所に当該放置自動車を移動し、保管することができる。

２　知事は、前項の規定により放置自動車を移動し、保管した場合は、当該放置自動車が置かれていた場所を管轄する警察署にその旨を通知するものとする。

３　知事は、第一項の規定により放置自動車を移動し、保管した場合は、当該放置自動車の所有者等に対し、規則で定めるところにより、その旨を通知しなければならない。ただし、当該放置自動車の所有者等が判明しない場合（所有者等の住所又は居所が判明しない場合を含む。以下同じ。）は、規則で定めるところにより、その旨を公示するものとする。

（勧告及び命令）

第八十条　知事は、第七十八条第一項及び第二項の規定による調査の結果、放置自動車の所有者等が判明したときは、当該所有者等に対し、その放置自動車の撤去その他必要な措置を講ずることを勧告することができる。

２　知事は、前項の規定による勧告を受けた者が、当該勧告に従わないときは、その者に対し、当該勧告に従うことを命じることができる。

（廃物認定）

第八十一条　知事は、第七十八条第一項及び第二項の規定による調査を行ったにもかかわらず、放置自動車の所有者等が判明しない場合において、当該放置自動車が次の各号のいずれにも該当するときは、当該放置自動車を廃物（放置自動車が自動車としての本来の用に供することが困難な状態にあり、かつ、不要物として認められるものをいう。以下同じ。）と認定することができる。

一　道路運送車両法第十一条の規定により取り付けられた自動車登録番号標が滅失していること。

二　第七十八条第一項の規定により警告書をはり付けた日の翌日から一月以上経過していること。

三　自動車の走行に必要な装置の主要な部分が破損し、若しくは腐食し、又は失われていること。

２　知事は、前項の規定により放置自動車が廃物であるかどうか判断することが困難なときは、次条の自動車廃物認定委員会の意見を聴くことができる。

３　知事は、第一項の規定により放置自動車を廃物として認定するときは、あらかじめ、規則で定めるところにより、その旨を告示するものとする。

（自動車廃物認定委員会）

第八十二条　知事は、県内に放置されている自動車を廃物として認定することその他必要と認める事項について、調査し、審議させるため、三重県自動車廃物認定委員会（以下「委員会」という。）を置く。

２　委員会は、委員十人以内をもって組織する。

３　委員は、専門的知識を有する者のうちから、知事が任命する。

４　委員の任期は二年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

５　前各項に定めるもののほか、委員会の運営等に関し必要な事項は、規則で定める。

（処分）

第八十三条　知事は、第八十一条第一項の規定により放置自動車を廃物と認定したときは、当該放置自動車の処分を行うことができる。

２　知事は、第八十一条第一項の規定により廃物として認定することが困難な放置自動車の所有者等が判明しない場合において、規則で定めるところにより、次に掲げる事項を告示するものとする。

一　警告書をはり付けた日

二　放置されている場所（第七十九条第一項の規定により保管している場合にあっては、放置されていた場所及び保管している場所）

三　車名、塗色又は自動車登録番号

四　告示後の取扱い

五　その他規則で定める事項

３　知事は、前項の規定により告示をした日から三月を経過した日以後において、当該放置自動車を処分することができる。

（費用の請求）

第八十四条　知事は、第七十九条第一項の規定により放置自動車を移動し、保管した場合又は前条の規定による処分を行った場合において、当該放置自動車の所有者等が判明したときは、当該所有者等に対し、その移動、保管及び処分に要した費用を請求することができる。

（市町が実施する施策への助言等）

第八十五条　県は、放置されている自動車の撤去に関する市町の施策に協力するため、必要な情報の提供、技術的な助言その他の支援を行うものとする。

２　知事は、前項の技術的な助言を行う場合においては、委員会の意見を聴くことができる。

（国等との協力等）

第八十六条　知事は、放置自動車の撤去等の推進を図るため、国及び市町（以下この条において「国等」という。）と密接に連絡し、必要があると認めるときは、国等に協力を求めることができる。

２　知事は、国等が所有し、又は管理する土地において、放置されている自動車により生活環境の保全上の著しい支障が生じるおそれがあると認めるときは、国等に対し当該自動車の撤去等必要な措置を講ずることを求めることができる。

【　～（略）～　】

第八章　罰則

【　～（略）～　】

第百十条　次の各号のいずれかに該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。

一　第二十三条第一項の規定による届出又は第二十五条第一項の規定による届出（第二十三条第一項第四号又は第五号に掲げる事項（騒音又は振動に係る届出にあっては同項第三号から第五号までに掲げる事項）の変更に係る届出に限る。）をせず、又は虚偽の届出をした者（ばい煙又は汚水に係る届出をした者を除く。）

二　第四十九条第二項又は第五十五条第二項の規定による命令に違反した者

三　第六十七条第一項又は第六十九条第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

四　第八十条第二項の規定による命令に違反した者

五　第八十七条第二項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

【　～（以下、略）～　】

※放置自動車処理に関する条例の一例

参考２－３

市原市放置自動車の処理に関する条例

平成 17 年 12 月 19 日
条例第 55 号

市原市放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例（平成５年市原市条例第 10 号）の全部を改正する。

（目的）

第１条　この条例は、公共施設等に放置された自動車の処理について必要な事項を定めることにより、公共施設等の機能を速やかに回復するとともに、地域の美観の保持及び安全で快適な生活環境の保全を図ることを目的とする。

（定義）

第２条　この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

（１）　自動車　道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第２条第２項に規定する自動車をいう。

（２）　放置自動車　国、地方公共団体又は公共的団体が管理する道路、公園、広場その他の公共の用に供されているもの（以下「公共施設等」という。）に、故なく置かれている自動車のうち、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 51 条の４に規定する放置車両以外のものをいう。

（３）　所有者等　自動車の所有権を有する者及び自動車を使用する権利を有する者をいう。

（放置の禁止）

第３条　何人も、故なく自動車を放置し、若しくは放置させ、又はこれらの行為を行おうとする者に協力してはならない。

（調査）

第４条　市長は、放置自動車を発見したときは、直ちに当該放置自動車の状況、所有者等その他の事項を調査するものとする。

２　前項の規定による調査を行うため、放置自動車に損傷を加えなければ調査の目的を達成できないときは、必要最小限の範囲内でこれを行うことができるものとする。

３　第１項の規定による調査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

（撤去指導）

第５条　市長は、前条第１項の規定による調査の結果、放置自動車の所有者等が判明したときは、当該所有者等に対して速やかに撤去するよう指導するものとする。この場合において、市長は、公共施設等の管理者に当該指導を行った旨を通知するものとする。

２　市長は、前条第１項の規定による調査を行ったにもかかわらず、放置自動車の所有者等が判明できないときは、当該放置自動車の状況その他の必要な事項を警察署長に情報提供するものとする。

（撤去命令）

第６条　市長は、前条第１項の規定による指導を行ったにもかかわらず、所有者等が放置自動車を撤去しないときは、当該所有者等に対して、期限を定めて当該放置自動車を撤去するよう命ずるものとする。

２　市長は、第４条第１項の規定による調査の結果、放置自動車の所有者等は判明したが、その者の行方がわからないときは、前項の規定による撤去命令を民法（明治 29 年法律第 89 号）第 98 条に規定する公示の方法により行うものとする。

（協議）

第７条　市長は、第５条第１項の規定により、公共施設等の管理者に撤去指導した旨の通知をしたときは、当該放置自動車の処理等について、当該管理者と協議するものとする。

（放置自動車の使用の終了）

第８条　市長は、次の各号のいずれかに該当するときは、放置自動車の使用を終了したものとみなすことができる。

（１）　第４条第１項の規定による調査を行ったにもかかわらず、発見から１か月以上経過しても所有者等が判明しないとき。

（２）　所有者等が、第６条第１項の規定により撤去命令を受けたにもかかわらず、正当な理由なく、期限までに当該放置自動車を撤去しないとき。

（３）　第６条第２項の規定により撤去命令を公示の方法によって行った場合において、民法第 98 条第３項の規定により当該撤去命令が到達したものとみなす日から１か月以上経過しても、所有者等が当該放置自動車を撤去しないとき。

（４）　発見時においてタイヤ、エンジン等の損失、損壊等により自動車の走行が不可能な状態にあり、かつ、第４条第１項の規定による調査を行ったにもかかわらず、所有者等が判明できないとき又は所有者等の行方がわからず、発見から１か月以上経過したとき。

（移動）

第９条　市長は、放置自動車が著しく通行の支障になっているため又は周囲の環境に著しく悪影響を与えているため、緊急の必要があると認めるときは、当該放置自動車を適切な場所に移動することができるものとする。

（使用済自動車の再資源化等に関する法律との関係）

第 10 条　市長は、第８条の規定により使用が終了したものとみなした放置自動車については、使用済自動車の再資源化等に関する法律（平成 14 年法律第 87 号）に基づいて処理するため、引取業者に引き渡すことができるものとする。

（費用の徴収）

第 11 条　市長は、前条の規定による処理に要した費用については、当該放置自動車の所有者等から徴収するものとする。

（土地管理者等の管理）

第 12 条　公共施設等以外の土地に放置された自動車については、その土地の管理者等（土地を所有し、占有し、又は管理する者をいう。以下同じ。）が適切な管理を行う上で対応するものとする。

２　前項に規定する土地の管理者等から当該土地に放置された自動車について、所有者等の調査の依頼があったときは、市長は速やかに調査し、その結果を知らせるものとする。

（委任）

第 13 条　この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

附　則

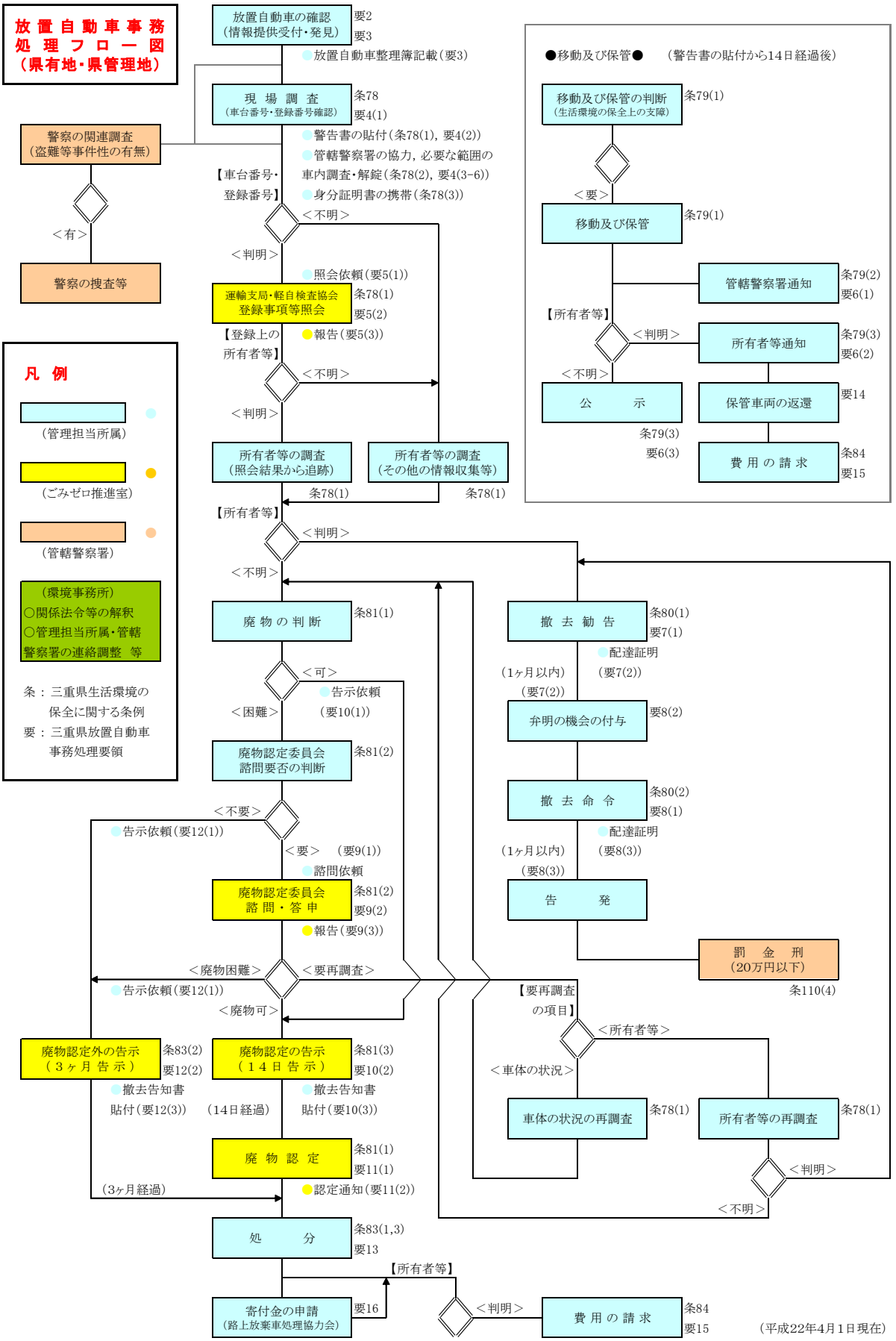
（施行期日）

１　この条例は、平成 18 年１月１日から施行する。

（市原市特別職の職員等の給与および費用弁償支給に関する条例の一部改正）

２　市原市特別職の職員等の給与および費用弁償支給に関する条例（昭和 38 年市原市条例第 85 号）の一部を次のように改正する。

三重県における放置自動車処理の流れ



出典：第３回使用済自動車判別ガイドラインWG資料

三重県における自動車廃物認定に係る調査項目

第1号様式（第3条関係）

放置自動車整理簿　別紙「自動車廃物認定基準」

メーカー 車名		調査	大破又は腐食著しい	中破又は腐食進行	小破又は腐食目立	備考
外装	ドア（フェンダー）ミラー					
	※ フロントガラス					
	リアガラス					
	サイドガラス					
	塗装（サビ）					
	ヘッドライト					
	テールランプ					
	積載装置（荷台等）					
	※ 車枠・車体					
	ドア類					
	バンパー					
内装	メーター類					
	キーボックス					
	※ 運転席の座席					
	座席（運転席以外）					
	ルームミラー					
走行及び操縦装置	※ アクセル・ペダル					
	※ ホイル・タイヤ					
	※ ステアリング・ハンドル					
	ギア・ボックス					
	ロッド・アーム類					
	かじ取り車輪					
	パワー・ステアリング					
制動装置	※ ブレーキ・ペダル					
	駐車ブレーキ・レバー					
	ブレーキのロッド、ケーブル					
	ブレーキ・ホース、パイプ類					
	マスタ及びホイル・シリンダ					
	ドラム、ブレーキ					
	ディスクブレーキ					
	制動倍力装置					
	エア・ブレーキ					
原動機	※ エンジン本体					
	排気管					
	冷却系統					
	吸・排気系統					
電気装置	始動装置					
	点火装置					
	発電装置					
	配線関係					
	※ バッテリー					

【調査項目の留意点】

●「※印」の項目は、自動車の走行に必要な装置として特に主要な部分であり、破損等の状況が廃物判断に大きく影響するため、可能な範囲で確実に調査を行うこと。

【写真撮影の留意点】

●次の点が確認できる写真は確実に撮影すること。
○放置場所を含めた放置の全体状況。
○室内及びボンネット内の状況。
○「※印」の項目の破損等状況。
○ナンバープレート有の場合は番号の判読。
○（可能な範囲で）車台番号の判読。削り取られている場合はその状況。
○警告書の貼付状況。

複数回の現場調査を行った場合、その旨（調査日等）を備考欄へ記入。

整理番号等		調査	大破又は腐食著しい	中破又は腐食進行	小破又は腐食目立	備考
燃料装置	キャブレータ					
	※ 燃料タンク					
	噴射ポンプ、高圧パイプ					
動力伝達装置	※ クラッチ・ペダル					
	※ プロペラ・シャフト					
	※ ドライブシャフト					
	デファレンシャル					
	リヤ・アクスル・ハウジング					
	A／T・M／T		☐ A／T		☐ M／T	
緩衝装置	シャシばね					
	連結部、取付部					
	ショック・アブソーバ					
	独立懸架装置					
	トルク・ロッド					
	エア・サスペンション					

●調査できた項目の「調査」欄にレ点のうえ、破損等の状態について該当欄に○をすること。
　○大破・・・滅失又は概ね2分の1以上の破損（通常復元が困難）
　○中破・・・概ね2分の1未満4分の1以上の破損（通常復元が困難）
　○小破・・・概ね4分の1未満の破損（通常復元が困難）
●調査できた範囲において記入すること。

【放置の状況】

・車台番号が削り取られている。		該当欄に○をすること。
・室内のごみの散乱が大量にある。		
・山中に放置されている等、状況から判断して投棄した可能性が高い。		
（その他放置の状況）		

調査日　平成　年　月　日　調査職員

◎ 事務局使用欄

破損等の状態	箇所数	点数	廃物認定委員会　平成　年　月　日
大破（※項目）			（委員会審議記録・廃物判断可否等）
大破（※以外）			
中破			
小破			
計			
廃物認定基準 該当　・　非該当			

出典：第３回使用済自動車判別ガイドラインWG資料

参考４

使用済自動車の該非判断に必要と思われる項目（例）
（占有者が確知されない不法投棄疑い事案の場合）

車　　種	
車台番号	
放置場所	
確知年月日	平成　　年　　月　　日（　　）
調査年月日	平成　　年　　月　　日（　　）

①自動車としての本来の用に供する状態であるか否か

項目		状況	判断結果
外装	フロントガラス	取り外されているもの	
		破損しているもの	
	リアガラス	取り外されているもの	
		破損しているもの	
	車枠・車体（ドア、ボンネット、バンパー等）	取り外されているもの	
		概ね２分の１以上の破損があるもの	
	タイヤ	破損、取り外されているもの（全部）	
		破損、取り外されているもの（一部）	
内装	ハンドル・ステアリング	取り外されているもの	
動力伝達装置	トランスミッション	取り外されているもの	
		破損・腐食しているもの	
原動機等	エンジン	取り外されているもの	
		破損・腐食しているもの	
	バッテリー	取り外されているもの	
		破損・腐食しているもの	
燃料装置	燃料タンク	取り外されているもの	
		破損・腐食しているもの	
緩衝装置	サスペンション	取り外されているもの	
		破損・腐食しているもの	
その他	火災・水没の状況	概ね２分の１以上の破損があるもの	

②占有者が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るか否か

項目	状況	判断結果
ナンバープレート	偽造又は取り外されているもの	
車台番号	削ってあることが明示的なもの	
自動車検査証等	自動車検査証等が存在しないもの	
放置期間	相当な期間放置されているもの	
室内の状況	車内にごみが散乱しているもの	

判定年月日	平成　　年　　月　　日（　　）
判定結果	使用済自動車と　　判断される　・　判断されない

参考５

使用済自動車の該非判断に必要と思われる項目（例）

（占有者が中古車の保管と主張する不法投棄・不適正保管疑い事案の場合）

車　　種	
車台番号	
放置場所	
確知年月日	平成　　年　　月　　日（　　）
調査年月日	平成　　年　　月　　日（　　）

①自動車としての本来の用に供する状態であるか否か

項目		状況	判断結果
外装	フロントガラス	破損、取り外しの状況	
	リアガラス	破損、取り外しの状況	
	車枠・車体（ドア、ボンネット、バンパー等）	破損・腐食、取り外しの状況	
動力伝達装置	トランスミッション	破損・腐食、取り外しの状況	
原動機等	エンジン	破損・腐食、取り外しの状況	
燃料装置	燃料タンク	破損・腐食、取り外しの状況	
緩衝装置	サスペンション	破損・腐食、取り外しの状況	
その他	車外の状況	燃料や廃油・廃液の漏出の有無	
	火災・水没の状況	概ね２分の１以上の破損があるもの	

②占有者が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るか否か

項目		状況	判断結果
外装	ヘッドライト	取り外しの状況	
	テールランプ	取り外しの状況	
	方向指示器	取り外しの状況	
	ミラー類	取り外しの状況	
	タイヤ	取り外しの状況	
内装	ハンドル・ステアリング	取り外しの状況	
	シート	取り外しの状況	
その他	車台番号	車台番号の有無	
	自動車検査証等	自動車検査証等の存否、記載内容の事実関係	

③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か否か

項目	状況	判断結果
保管目的	保管目的が適切か否か	
保管期間	相当な期間放置されているもの	
保管場所	保管方法が適切か否か	
保管状態	保管量が適正か否か	
外装・内装の状況	汚損の状況	

判定年月日	平成　　年　　月　　日（　　）
判 定 結 果	使用済自動車と　　判断される　・　判断されない