

# 使用済自動車判別ガイドラインWG

## 説明資料

2010・9・1

日本ELVリサイクル機構

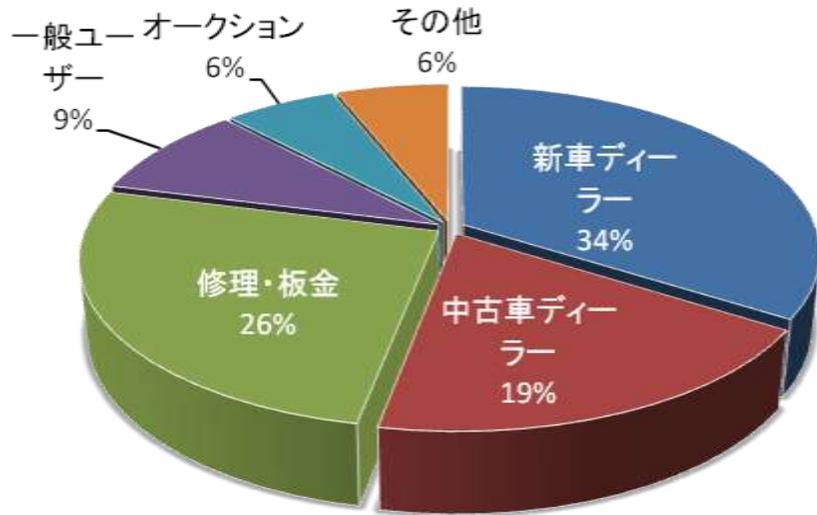


## 目次

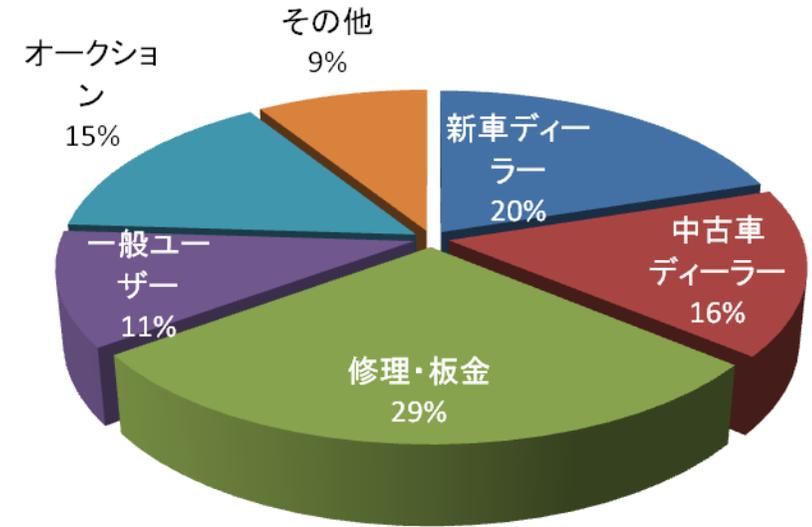
1. 使用済み自動車流通の変化
2. 関連事業者の役割
3. 解体業者から見たオートオークションの現状
4. 所有者・引き取り業者の役割整理
5. 参考：書式例
6. 使用済み自動車の実態
7. 判断基準の考え方
8. その他の考察すべき事項

# 使用済自動車流通の変化 1

## ◆ 使用済自動車流通経路の変化



リサイクル法施行前の入庫割合



リサイクル法施行後の入庫割合

法施行前後で、解体車の仕入れ先に変化が生じた

- ディーラーからの仕入れ 53%⇒36%
- オークションからの仕入れ 6%⇒15%

平成20年10月に日本ELVリサイクル機構が実施した緊急アンケート調査結果より  
対象会員数:930社 有効回答数:350

リサイクル法施行に伴い、解体業者の仕入れ先に生じた変化:

- **新車ディーラー、中古車ディーラー等からの仕入れが減少**

⇒ オークションへの出品が増加

- ・リサイクル料金預託、電子マニフェスト等、引取業務の煩雑さを回避
- ・輸出業者、解体業者を含む多岐にわたる顧客が参加することから、低年式車両の成約率が上昇

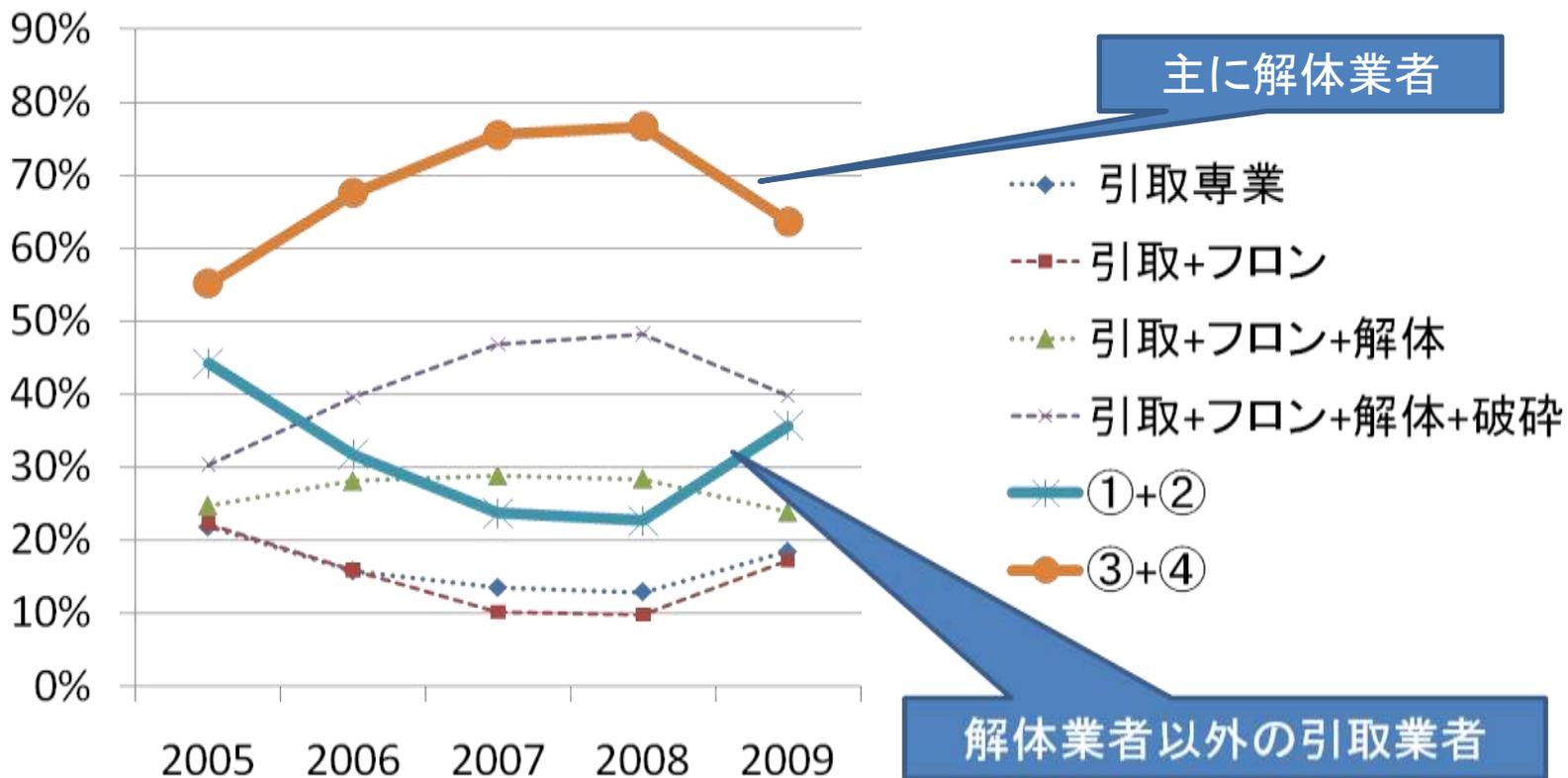
- **オークションから低年式車を仕入れる解体業者が増加**

⇒ 従来通りの仕入れが減少したことから、オークションで解体車を求める解体業者が急増

- ・オークション落札車は「中古車」であり、自ら引取業務を行い、リサイクル料金も自ら負担して解体

- 従来通りの仕入れが困難になり、一般ユーザーからの引取(買い取り)に努力する解体業者が増加

# 関連事業者の役割 1



- ①引取のみ :ディーラー(新車+中古車)及び整備、板金業者
- ②引取+フロン : //
- ③引取+フロン+解体 :解体業者
- ④引取+フロン+解体+破碎 :解体業者(前破碎、破碎を含む)

自動車リサイクル促進センター  
公表資料より作成

### 引き取り報告(マニフェスト)に見る「引取業務」の変化

- リサイクル法施行開始当初、引取件数(使用済車としての処理)全体の44.2%を占めていた「引取のみ」+「引取+フロン」に区分される業者の扱いが、2008年度には22.7%に減少、一方、55.2%であった解体業者(破碎、前破碎を含む)の扱いが、76.7%に上昇
- 2009年度には、前者の扱いが35.7%に急上昇。スクラップインセンティブの影響と考えられる
- 現在は、主にスクラップインセンティブにより、低年式車のオークション出品が減少
  - ⇒ディーラーからの仕入れがリサイクル法施行前のレベルを回復
  - ⇒インセンティブ終了後の使用済車の流れに懸念を持つ解体業者は多い

## 解体業者から見たオークションの現状

- 本来、使用済自動車か否かの適切な判断を行うべき引き取り業者が、使用済車となる可能性の高い車両を中古車としてオークションに出品し、解体目的で落札した解体業者が自らリサイクル料金を負担し解体する状況が恒常化している。
- 落札者の匿名性により、一時抹消低年式車の流通経路の把握が困難となり、不法に解体された際は適正処理のトレーサビリティが確保できない恐れがある。
- 複数回数以上流札した車両を使用済自動車とみなすルールは、複数のオークション会場を持ちまわることにより形骸化している。
- 一方で、在庫台数確保のため、オークションを積極的に活用する解体業者が存在することも事実。

## 所有者、引取業者の役割の整理

- リサイクル法では、自らが使用停止を決定した車両を業者に引き渡す際、所有者は、一義的に、当該車両を使用済自動車とするか否かの判断をする役割を担う。
- 現実には、何らかの市場価値を有する車両の場合、市場についての知見を有する引取業者が、所有者の意思を尊重しつつ適切な助言を行うか、あるいは、当該車両を引取った際には、自らが使用済自動車か否かの判断をすべきである。
- 所有者に対する適切な助言には、当該車両の適切な市場価値、使用済とした際には、登録抹消費用などの負担が生じ、かつ預託済みリサイクル料が充当されること、また、車検残存期間に見合った重量税が還付されることなど、所有者の権利・義務を明示すること等が含まれるものと考えらる。
- 引取業者は、リサイクル制度における所有者との接点たる役割を担っており、その役割の励行により、リサイクル制度のより適正な運営に貢献することが望まれる。

## 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			

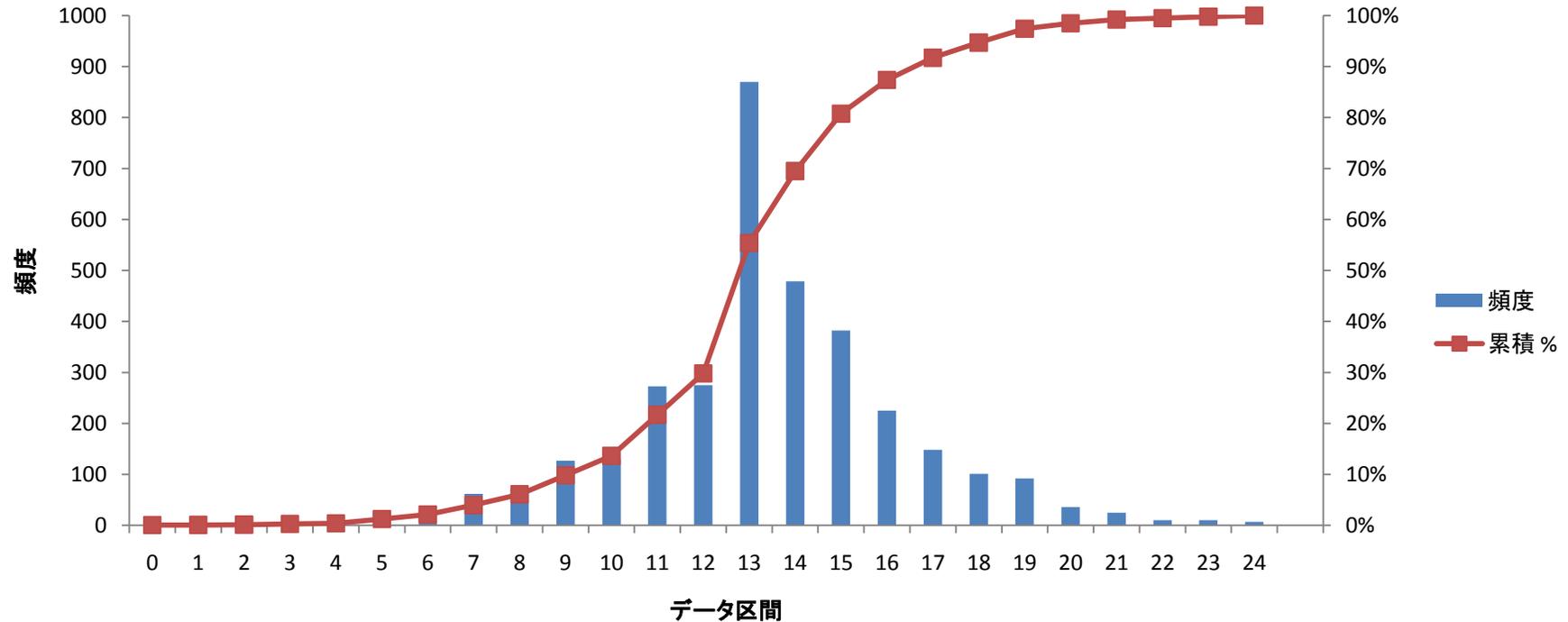
通常空欄

- 中古車として譲渡します。  
 (注) リサイクル料金は返還されます。
- 使用済み自動車として譲渡します。  
 (注) 車検残存期間に応じて重量税が還付されます。

(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。

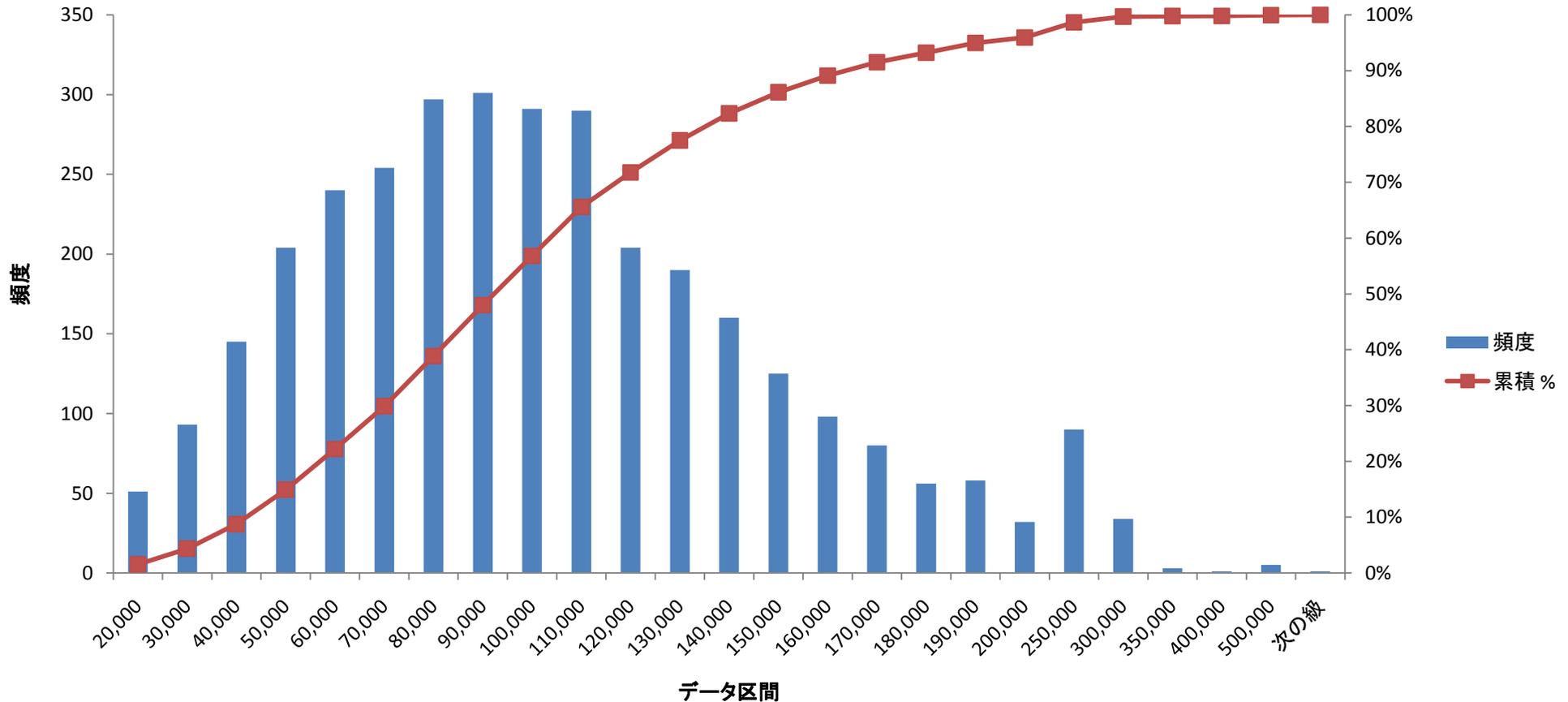
- ◆ 昨年11月一ヶ月間、関東圏内の日本ELVリサイクル機構会員7社が解体した車両約3,300台強の車齢と走行距離を集計した。
- ◆ 対象とした解体業者の規模は、月間解体台数が100台弱~1,500台強までと様々であった。
- ◆ 掲載したグラフでは、乗用車（事故車およびトラック・バス、軽自動車を除く）の状況を示した。

## 廃車時の年式(登録車)



- 車齢に関しては、第1回WG(7/1開催)資料と類似した状況を示しており、11年経過時から使用済となる車両が急増。
- 13年の突出は、スクラップインセンティブの影響と判断される。

## 廃車時の走行距離(登録車)



●全体の内、走行距離11万キロ未満の車両が60%弱を占めており、13万キロ未満は70%強を占める結果となっている。

## 1. 車両の履歴等による判断基準

ユーザーが使用継続の停止を決定した際、使用済自動車と判別するための判断基準として以下が妥当と考える；

- ・査定価格がゼロの車両

なお、加えて、以下のような車両の半数以上が使用済自動車となっている現実を踏まえて判断すべき。

- ・初度登録後13年以上が経過した車両
- ・走行距離が10万キロを越えた車両

## 2. 車両の状況による判断基準

損壊、欠損等がある車両(事故車)で、再生費用が当該車両の市場価値を上回ると判断され、かつ、再生車両の安全性が直ちに、あるいは将来的に脅かされる懸念がある場合は使用済み自動車として扱われるべきではないかと考える；

- ・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
- ・事故等により、車両骨格に重大な損傷がある車両
- ・冠水等により、外見上の損傷が認められないが、重要箇所に損傷の可能性がある車両

車両を使用済みとするか、中古車として再生させるかの判断の際、勘案されるべき他の事項

### ◆放置車両・野積車両等

路上その他に放置された所有者不明の車両、公営、私営の一般駐車場に長期間駐車したまま放置されている車両、また、二段積以上の野積車両等は使用済み車両と判断されるべきではないか。

### ◆環境基準適合性

車両の環境性能は、排気ガス基準、燃費基準等の強化により、年々向上していることから、大気汚染の防止、地球温暖化防止、資源有効利用の観点等から、より環境性能の進んだ車両への代替を促進することは環境保全の観点から好ましいことと考えられる。