

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

平成22年10月20日
経済産業省
環境省

中古車であるか使用済自動車であるかの決定は、所有者の意志を踏まえつつ、所有者と引取業者の間で決まるものであるものの、実際の中古車流通や不適正保管の現場においては、明らかに自動車の機能を損ない、使用済自動車と考えられる車両も存在している。

このような状況を受け、使用済自動車とするか否かを判別する際の拠り所となるガイドラインを策定するため、経済産業省及び環境省にて合同審議会を本年7月に設置し、検討を行ってきたところ。

本資料は、その際の各委員や関係団体からのヒアリングを踏まえ、論点を整理したものである。

I. ガイドラインの位置づけ

- ①自動車リサイクル法第4条に規定する関連事業者の責務（引取業者等の役割分担）、第6条に規定する国の責務（再資源化等に関する国民の理解促進）及び第7条に規定する地方公共団体の責務（地域の実情に応じた再資源化等の促進）に基づく関係者の認識の共有化を図る。
- ②自動車リサイクル法第5条に規定する自動車の所有者の責務（自動車の長期間使用）が果たされるべきであり、本ガイドラインが使用済自動車を増やすことを目的としたものにならない。
- ③「使用済自動車の適正な流通の確保」に関しては、流通における当事者間の問題であることから、ある程度幅のあるものであるべき。一方、「不法投棄・不適正保管事案への対応の迅速化」については、行政権の発動につながるものであるため、ある程度明確なガイドラインが必要。このような違いを踏まえた上で本ガイドラインの策定を行うべき。

II. ガイドラインの内容

1. 「使用済自動車の適正な流通の確保」に関する論点

(1) 引取業者から自動車ユーザーへの情報提供のあり方

- ①引取業者が自動車の下取り又は使用済自動車の引取りを行うに当たっては、以下のような内容について情報提供した上で、自動車ユーザーへの意思確認を行うべきではないか。
 - ・自動車リサイクル法に基づく使用済自動車の処理の流れ、登録抹消費用の負担、自動車保険の解約、車検残存期間に見合った重量税の還付等
- ②市場の評価は市場が決めるので、自社での査定結果については、目安としての情報提供に留めるべきではないか。
- ③引取業者は、市場についての知見があるので、自動車ユーザーの意思を尊重しつつ、適切な助言を行うべきではないか。
- ④ユーザーが所有する自動車の処理に際して、意思確認の手段として以下のような書面を活用してはどうか。
 - i) 引取業者（自販連会員企業、全軽会員企業）が交付している「使用済自動車引取依頼書」
 - ii) 中古自動車取引の際の書面である「譲渡証明書」等

(2) 使用済自動車と判別される車両の判断基準

- ①「走行距離」「年式」「査定価格」「自走の可否」等の項目は、製品の状態によって異なるため、一律の基準を作ることは難しいのではないか。
- ②財団法人日本自動車査定協会による「査定基準価格」等の設定がない場合、最終所有者の意思確認の上、使用済自動車として引き取られている実態もあることを踏まえて検討すべきではないか。
- ③また、同様に「査定基準価格」等の設定がない場合には、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状を踏まえて判断することを検討してはどうか。
 - i) 初度登録後 13 年以上が経過した車両

ii) 走行距離が 10 万キロを超えた車両

④大手自動車販売会社では、初年度登録から 15 年を超過した車両を原則として使用済自動車としている例がある。

⑤なお、査定基準に当てはまらない希少車・骨董的価値のある車両が存在する他、オートオークション等にて市場価値が認められる事もあり得ることを考慮すべきではないか。

⑥車両に何らかの不具合または欠損・損傷*があり自走不可能であって、それらを修繕しようとした場合、修繕費が修繕後の車両相場を上回る場合は、使用済自動車と判別されるのではないか。

※不具合または欠損・損傷の例

- i) 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
- ii) 事故等により、車両骨格に重大な損傷がある車両
- iii) 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のある車両

(3) オートオークション会場における使用済自動車と思われる車両の取扱い

①オートオークション会場は使用済自動車の引取窓口(引取業者)ではなく、商品車である中古車の流通市場であるため、自動車としてのリユースが困難な車両については取り扱うべきではないのではないか。

例えば、以下のような車両は出品を断るべきではないか。

- i) エンジンやミッションが取り外されている車両
- ii) 多数の部品取りがされた車両
- iii) ルーフ切断等により接合車の可能性がある車両
- iv) 広範囲で延焼している車両
- v) 自走不可能車、未登録車、メーター改ざん車(事前申請のないもの)

(参考：現在、各会場共通事項として、下記の車両は出品不可能。)

- ・使用済自動車として引取報告がなされている車両
- ・違法車(差押え車・盗難車・接合車)、抵当権設定車(解除不能)、犯罪関与車等法的な問題がある車両
- ・譲渡書類が添付されていない車両

②ただし、事故車両等であっても、修繕費が修繕後の車両相場を下回る場合は、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ことを考慮すべきではないか。

③自動車としてのリユースが困難な車両については、解体業の許可をもった業者のみ参加可能な「使用済自動車コーナー（仮称）」を設置し、そこで取引することとしてはどうか。

2. 「不法投棄・不適正保管事案への対応の迅速化」に関する論点

10月20日の議論を踏まえ記載予定。

使用済自動車の再資源化等に関する法律（抜粋）

（関連事業者の責務）

第四条 関連事業者は、使用済自動車の再資源化を適正かつ円滑に実施することにより、使用済自動車に係る廃棄物の適正な処理及び資源の有効な利用の確保を図るため、使用済自動車の再資源化に関する知識及び能力の向上に努めなければならない。

2 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、自動車所有者による使用済自動車の引渡しが行われるよう努めなければならない。

（自動車の所有者の責務）

第五条 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、自動車が使用済自動車となることを抑制するよう努めるとともに、自動車の購入に当たってその再資源化等の実施に配慮して製造された自動車を選択すること、自動車の修理に当たって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、使用済自動車の再資源化等を促進するよう努めなければならない。

（国の責務）

第六条 国は、使用済自動車の再資源化等に関する研究開発の推進及びその成果の普及その他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

2 国は、自動車所有者による使用済自動車の引渡し及び関連事業者によるその再資源化の適正かつ円滑な実施を促進するため、使用済自動車の再資源化等に要した費用、その再資源化により有効利用された資源の量その他の使用済自動車の再資源化等に関する必要な情報を適切に提供するよう努めなければならない。

3 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なければならない。

（地方公共団体の責務）

第七条 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なければならない。