

「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で寄せられた御意見一覧

番号	論点に対する 該当箇所	ご意見の概要
1	I. ②	このガイドライン策定の議論を機に、各業界が自らの果たすべき役割について再度確認すべき。将来の世代にむけて今我々がすべきことを、経済合理性の追求のみではない観点から議論する必要がある。
2	II 全体	使用済車の判断基準とは、対象車両の客観的状況(年式・走行等)や外見的判断(部品欠損等)条件を判断基準とするのではなく、以下のような保管状況であるかが、判断基準の本質であるべき。 ①価値を主張するに値する保管状況である ②周辺環境に悪影響(油類の漏れ出し)を与えるような保管では無い ③使用の継続が困難と容易に判断が出来る保管状況でないか 等
3	II. 1 全体	法第5条「自動車の所有者の責務」にかんがみ、経済原則に立って取引が成り立つ一般の中古車売買において、使用済自動車の定義に関するガイドラインを無理に作成する必要はない。
4	II. 1. (2) 全体	自動車ユーザーから車両を買い取る際、予め使用済自動車として処理するような説明は出来ない。
5	II. 1. (2). ①	自動車販売時に、新しく販売した車両価格と下取りの車両価格を合わせた総額表示のみで、詳細・明細が不明、もしくは提示しないまま、自動車ユーザーに提示しているケースが見られることから、該当部分の説明を徹底すべきである。
6	II. 1. (2). ②	過去において、廃自動車は常に市場原理にゆだねた結果、廃自動車の路上放置やシュレッダーダストの違法投棄が大きな社会問題となったことが契機となり、自動車リサイクル法が制定されたと認識している。 よって、再び”評価は市場にゆだねる”というのは、我々が過去に抱えてしまった問題を再発させると考える。
7	II. 1. (2). ④	大多数の引取り業者はリサイクル料金逃れのためにオークション会場へ出品するのでこれを防ぐ為、使用済自動車引取依頼書を交付した車両に付いては、厳格に解体処理を義務付けるべき。
8	II. 1. (3) 全体	使用済自動車の判断基準としては、以下の2点とすべき。 1.一定の年式(15年超)かつ自走不可能な車両。 * 15年超の車両でナンバーも付いておらず、警告しても2年以上中古新規検査を受けていない車両。(クラシックカー等特殊車両は相当期間内に申請要) 2.高年式でも全焼、半分にカットされている車両。
9	II. 1. (3) 全体	「走行距離」「年式」「査定価格」「自走の可否」等の判断(使用済自動車にするか否か)については、市場が判断すべきである。
10	II. 1. (3) 全体	これらの判断基準について、ただ守ることが好ましい規範や方向性など、目安を示すに過ぎないのではないか。
11	II. 1. (3). ①	ある程度の経過年数によって走行距離・使用状況によって程度差が出てくるのは当然ではあるが、一定の基準は設けるべきである。 使用済みであるか否かの判断基準を個々の車両の程度や個人の価値で判断するのは混乱を招くのみ。
12	II. 1. (3). ②	日本自動車査定協会による「査定基準価格」は、実勢価格(オークション相場等)と乖離していると認識しており、価格の設定がない車両についても、オークション等において、相当の金額で取引されていると思われる。よって、査定基準価格の設定の有無を最初の条件とすることには反対である。
13	II. 1. (3). ③	法第5条「自動車の所有者の責務」から大きく逸脱しており、半数近くが使用過程にあるものを使用済自動車とするのは、いたずらに使用済自動車を増加させるものであり、容認出来ない。
14	II. 1. (3). ③	地方都市においては、公共交通機関が益々乏しくなっている中で、低年式車・低価格車へのニーズも高くなっている状況にかんがみ、走行距離や車歴に拘らないユーザーの欲求へ配慮する必要がある。

番号	論点に対する 該当箇所	ご意見の概要
15	Ⅱ. 1. (3). ⑥	一律に修繕費と車両相場は別物で一律に判断できない。また、「エンジン」や「ミッション」など損傷が有っても、修理するかは、使用ユーザーの判断であり一律の基準では判断できない。
16	Ⅱ. 1. (3) ⑥	保険会社は「全損」として保険金を支払うことにより全損車両を代位取得するが、これは「修繕費が修繕後の車両相場を上回る場合」に相当する状態と考えられる。実務上、全損となり、保険会社が代位した場合であっても、中古車として譲渡されるケースはある。修繕費が修繕後の車両相場を上回るという事象は、使用済自動車か否かを総合的に判断する際の一要素にはなり得るが、かかる事象を以ってのみ使用済自動車と判別することはできないと考える。
17	Ⅱ. 1. (4) 全体	リサイクル料金を別途支払うという方法で、中古車取引の体裁を整えています。実態はリサイクル料金の解体業者へのつけ回し、となっている部分がかかなりあると思われる。 このような対象車両は、売買成立後の一定期間内に使用済車として登録されるか否かで、リサイクル料金を後精算する方法をとれば問題は解消されるのではないかと考える。
18	Ⅱ. 1. (4) 全体	理想的ではあるが、オートオークション会場における出品について、オークション会場側は出品車両の限定を行うのだろうか。
19	Ⅱ. 1. (4) 全体	オークション会場は、中古車として流通する車を中古車業者間で売買する場を提供するのであって、流通するに値しない車、落札に値しない車に対して買い取り価格を謳い、煽ってそのまま引き取るのはオークション会社の役割の範疇を外れていると思われるため、オークション会社は使用済自動車の窓口ではないので買取行為を禁止すべき。
20	Ⅱ. 1. (4) 全体	オークション会場が中古車流通市場であるのに使用済自動車にも関わろうとするなら、その関係性を明確にするべき。あやふやで中途半端な立場のままなら「使用済自動車の再資源化等に関する法律」の関連業者でないことから、使用済自動車に関わるのはおかしいと思われる。このため、オークション会社と使用済自動車の関係、オークション会社の「使用済自動車の再資源化等に関する法律」上の立場、流札車の買取行為などに関してオークション会社と自動車リサイクル法の関連性・存在意義を考えたうえで「使用済自動車判別ガイドライン」を議論すべき。
21	Ⅱ. 1. (4). ①	本文中の該当箇所を、以下のとおり変更すべき。 【変更前】 現状では、オートオークション会場によっては、以下のような車両については出品を断っている実態があることを考慮すべきではないか。 【変更後】 現状では、オークション会場個別の判断として、商品車として経済的な価値が見い出せないと推測される場合、以下のような車両については出品を断っている事例がある。
22	Ⅱ. 1. (4). ①. iii)	ニコイチ(2車両から1車両)等の違法改造車であり、強度的なことも含めて安全性に問題がある車両を指していると思われるが、正規に申請(改造申請)され公認されているものはこの限りでないことから、削除すべき。
23	Ⅱ. 1. (4). ①. v)	以下のとおりすべてに例外が散見するので削除すべき。 ・自走不可能車は、簡単な修理によって(バッテリー上がり・スターター不良・クラッチすべり等)自動可能となる車両が多く流通している。 ・未登録車とは、自動車車検証が存在しない車両、自動車予備検査証が交付された並行輸入車、外交官車両等、多く流通している。 ・メーター改ざん車とは、走行メーターが巻き戻されている事が確認できる車両であり、使用済自動車とは無縁のものである。
24	Ⅱ. 1. (4). ①	オートオークションにおいても使用済自動車の引取窓口を行っても良いのではないかと考える。オートオークションは市場であるため、自動車としてリユースが困難な車両であるか否か、多くの業者のもとセリを行うことで確認をしても良いのではないかと考える。
25	Ⅱ. 1. (4). ①	オートオークションは、あくまでも中古自動車の流通市場であり、使用済自動車の「引き取り窓口」ではないことを関係業界関係者が再度認識すべき。
26	Ⅱ. 1. (4). ①. i) 及び ii)	該当車両であっても、まだまだ商品車として価値のある車両が多い為、使用済車両と判断することは出来ない。なお、部品取りがされた車両についても、パーツの組み合わせで充分商品車として流通させることが出来る。

番号	論点に対する 該当箇所	ご意見の概要
27	Ⅱ. 1. (4). ①	記載されているような車両は現在でもオートオークションに出品されている。 これらの車両は自動車リサイクル法違反(車両解体行為)及びオートオークションの趣旨から外れると思われる。
28	Ⅱ. 1. (4). ②	修復業者は、解体業の許可を持たずに部品取り行為を行います。その部品取り行為はSRSを含む事により、正規な解体業とでは価格を高く落札する事が出来ます。つまり、事故車の出品がすべて修復目的では無い。
29	Ⅱ. 1. (4). ③	本件は、オークション協議会側から出された意見でなく、他の一部委員の意見であることを明示するか、他の項目で紹介すべき。
30	Ⅱ. 1. (4). ③	オークション会場における、会場設備費やシステム投資等の額が大きく、加えて開催時の費用も必要となり、一定規模以上の出品車両数により経済性を確保しているが、実態として引取報告後30日以内に引渡報告を提出しなければならないリサイクル法上の規則や、引取報告のあった一定規模以上の車両数の確保など、オークション事業者として提案を受け入れるには、いくつかの課題を克服する必要がある。
31	Ⅱ. 1. (4). ③	オークション会場にて使用済コーナーを設置することは、引取業者がリサイクル料金を払いたくないための言い分である。 現実オークションはそうになってしまっている。家電リサイクル法に準拠する料金を逃れるために全国にある廃家電1円買取店が出来ているのと同じである。自動車、廃家電いずれも海外へ不法に流れて行き不法に処理されているのではないか。
32	Ⅱ. 1. (4). ③	「使用済自動車コーナー(仮称)」の設置については反対。使用済自動車であることの蓋然性の極めて高い車両に対し、更に輸送コスト、オークション出品料等の経費をかけ、使用済自動車の価格をいわずらに引き上げるべきではない。
33	Ⅱ. 2全体	路上放棄車両等の処理には、法的な枠組みが必要との市区町村等の意見もあることについては理解出来るところであり、これに係るガイドラインの作成については進展を期待したい。
34	Ⅱ. 2. (1) 全体	法を整備し、民間でも自治体でも土地の所有者が認知しない車両に関しては、土地所有者の権限で撤去を可能にするべき。その手続きを煩雑にしたり曖昧にしたりすると、適応基準が自治体によって相違してしまい、有効なものでなくなる恐れがあるので、所有者問合せ方法の確立、撤去依頼書(張り紙及び所有者への送付用)の公文書化等が必要。
35	Ⅱ. 2. (2). ②	不適正保管されているその場所の所有者が中古車と言っているならば中古車だとせざる得ないはずですが、その保管状態が積み上げてあるなどする場合には、保管状況への指導に留めるべきである。
36	その他	最終所有者及び引取業者を務めるのは、解体業者が実施している車両が、5割以上(弊社実績)あり、その際のリサイクル料金は、解体業者が負担するような現状となっている。 それらの多くは、中古車として購入する形でリサイクル料金の負担の先送りを行い、本来実施しなければならない、道路運送車両法の「解体の届出」の押し付けを、解体業者に押し付けている。 よって、ガイドラインは、自動車リサイクル法関連だけではなく、車検証を取扱う、道路運送車両法関連を含めて議論されるべきであり、市場が決める際の明確な判断基準とするべき。
37	その他	中販連の意見に賛同する。
38	その他	国が排気ガスを削減しようとするなら、使用済みを判別するのは、自動車製造業者(メーカー)がすべき。そうしないと、いくら次世代自動車を販売しても、下取り車の中古車になるのであれば、排気ガスは増えることになる。
39	その他	リサイクル料金の先送りを防ぐために、リサイクル料金は新車購入時に購入者が負担すべき。
40	その他	道路運送車両法での「解体の届出」を、ネットで申請可能にするなどの簡素化を図り、解体の届出を促す為に導入された、自動車重量税還付を廃止し、車両本来の価値を車両状態及び、車種で決められるようにして、販売業者が中古車にするのか、使用済自動車にするのかを、純粋に車両価値で判断すべき。
41	その他	不法投棄車両でも産業廃棄物としてでは無くリサイクル可能な物もあり適正処理ができるなんらかの窓口の設置が必要と考える。

番号	論点に対する 該当箇所	ご意見の概要
42	その他	諸外国のリサイクル部品の利用率(30%程度)からしても、日本の再利用率は低すぎることから、レスポンスのよい低価格の部品を利用できる環境整備を行うため、廃車した車両からの部品を、整備工場において保管・販売することを認めてほしい。
43	その他	解体してリサイクルするエネルギーは、自動車を長く使用することによるエネルギーよりも環境負荷が大きいと考えられるため、古い自動車を廃車して新しい自動車へ買い換えすることよりも、長く大切に使用することのほうが重要ではないか。走行距離にエコポイントをつけてもいいのではないか。
44	その他	自治体の登録・許可を有する業者においても、自動車リサイクルシステムに未登録の業者が存在する。現在、自動車リサイクルシステムに入力することにより解体される仕組みであるが、システム登録しない業者は次工程業者に先送りしている実態がある。引取業者等が自らシステム入力することにより、最終所有者を確認できるようにし、違法者を排除できないか。
45	その他	システム入力されない自動車(使用済自動車らしき車)については、自動車者製造時に打刻された車体番号で自動車(使用済自動車らしき車)を追跡できるよう情報を提供してもらい、違法者を検挙等できないか。
46	その他	スクラップインセンティブ実施時の使用済自動車流通が本来の姿だと思われる。あらためてスクラップインセンティブ実施時の「使用済自動車判別ガイドライン」の検証が必要である。