

使用済自動車判別ガイドライン 骨子案

平成22年12月22日
経済産業省
環境省

「使用済自動車の再資源化等に関する法律」（平成17年1月施行；以下「自動車リサイクル法」という。）施行後、制度についての評価・検討が行われ、その指摘事項として中古車と使用済自動車の取扱いの明確化が挙げられた。

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、これらをもって判断の拠り所とするガイドラインを策定することにより、関係者間の役割の明確化を図る。

第1章 ガイドライン策定にあたっての基本的考え方

1. 検討の背景

- ・自動車リサイクル制度はおおむね順調に機能しているが、今後も引き続き安定的に制度が運用されるためには、制度の趣旨に沿った関係者の役割を適切に果たしていく必要がある。
- ・本ガイドラインは、自動車リサイクル法施行後の状況等を踏まえ、関係者間の役割の明確化を図るものである。

2. 基本的考え方

（循環型社会形成推進基本法及び自動車リサイクル法に基づく考え方）

- －「循環型社会形成推進基本法」（平成12年6月施行）では、廃棄物等の発生を抑制し、再使用、再生利用、熱回収、適正処分の順に優先されるべきと定められている。自動車リサイクル法もこの考え方を踏まえた法律であり、いたずらに使用済自動車を増やすべきものではない。

（引取業者が自動車の所有者に提供すべき情報の内容についての一定の指針）

- －また、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に努めることが定められていることから、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。

（オートオークションにおける取扱車両の明確化）

- －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ける取扱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。

(不法投棄・不適正保管に対する対応の目安)

ー使用済自動車の不法投棄の現場においては、所有者を確知することが困難な場合も多いため、対応の迅速化、容易化のため、客観的かつ具体的な条件や要件が必要である。

ー不適正保管の現場においては、地方公共団体が指導等を行う際に、車両の所有者がこれらの中古車であると主張する場合があるため、車両の状況や保管状態等の客観的条件から使用済自動車であることを判断する必要がある。

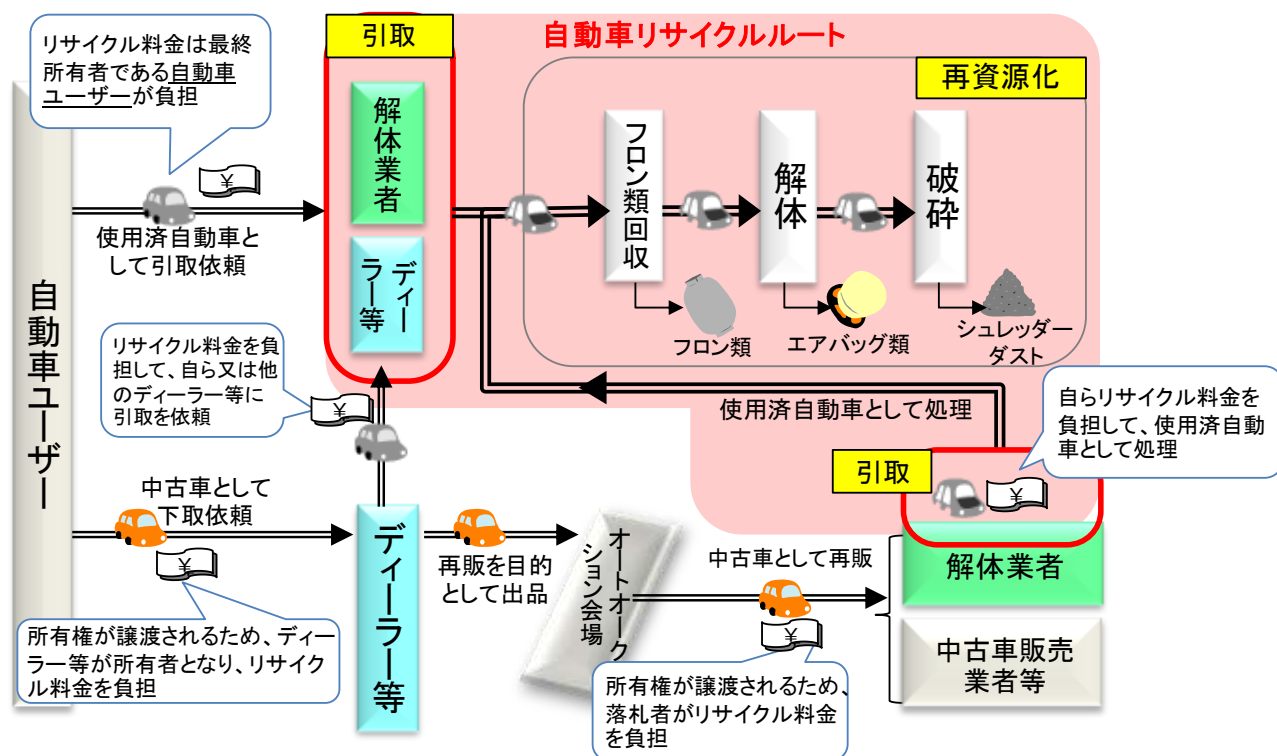
(本ガイドラインは、一律の基準ではなく、場面毎の判断の拠り所)

ーただし、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。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」について

1. 使用済自動車の流通実態について

- ・自動車の所有者が、新車への買換え等により、所有していた自動車を手放した場合には、幾つかのルートを経て、中古車として他者が使用するか、使用済自動車としてリサイクル・適正処理される（下図参照）。



図：自動車の使用を終えた場合のルート

- ・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. 引取段階での所有者の意思決定にかかる合意形成について

- ・自動車所有者よりも豊富な情報を有している引取業者が、当該自動車の客観的な情報を提供し、中古車か使用済自動車かの意思決定について所有者と合意形成を行うべき。
- ・また、引取業者は正当な理由がない限り自動車の所有者から使用済自動車として引取り依頼を拒否できないことから、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。
- ・なお、所有者が引取業者に対して使用済自動車を引渡したと客観的に判断される場合に、恣意的にリサイクル料金の負担を後工程の事業者（フロン回収業者又は解体業者）に強制する行為は、独占禁止法で禁止されている「不公正な取引方法（優越的地位の濫用）」に該当するおそれがある。

3. 所有者の意思決定に向けた手続と必要情報について

- ・引取業者が所有者に対して中古車か使用済自動車かを明らかにせずに引き受けた場合、引取業者と所有者との間で認識の齟齬が生じ、リサイクル料金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また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。
 - ・現在でも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、「使用済自動車引取依頼書」の受領が推奨されている。団体外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。
 - ・また、中古車取引の際の書面である「譲渡証明書」について、使用済自動車としてではなく、中古車として譲渡するという意思確認ができる項目を設定している例もある。このように、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、使用済自動車とするか否かを判断するに当たって引取業者が所有者に対して提供すべき必要な情報としては、以下のものが挙げられる。
 - －査定基準価格（財団法人日本自動車査定協会が定める標準的価格）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。
 - －自走不可能な不具合または欠損・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。
 - －その他必要に応じ、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。
- （例）当該車両の走行距離や車齢と同程度の車両が、どの程度使用済自動車となってい

るか。例えば、乗用車の場合、10万キロを超えている車両や初度登録から13年以上が経過した車両の半数以上が使用済自動車となっている。(出典：第2回 WG 資料／日本 ELV 機構調査)

- ・上記の情報提供に際しては、以下の点に留意し、当該車両と照らし合わせ「使用済自動車」とするか否かについて総合的に判断されるべき。

- ①欠損・損傷が大きい場合であっても、修繕により経済的価値を回復する場合もあること。
- ②過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であり、これらは海外市場における需要も底堅いのが現状であること。
- ③査定基準価格が低い場合でも、海外市場における需要や、希少車・骨董品的価値がある車両も存在すること。

4. 引取業者の資質向上

- ・引取業者は、専門家としての高い知識・能力の維持に努め、所有者に対する適切な情報提供を行うことが求められている。そのため、社内研修等の実施を含めた教育システムの再構築や既存のツール（例えば、公益財団法人自動車リサイクル促進センターの引取業務研修システム）の活用等により業務上の資質向上を図るとともに、引取業者全体の底上げが期待される。

第3章 オートオークション会場における自動車の出品にあたっての取扱い

1. オートオークション会場の現状

- ・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、中古車仕入販売の効率化を求める声に応える形で拡大してきており、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。
- ・自動車の所有者が手放した車の引取りを行うディーラー等においても、まずオートオークション会場に出品するケースが増加している。
- ・また、事故車両等であっても、その価格に修繕に要する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、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。
- ・オートオークション会場は、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ているところ。なお、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

- ・ 損壊状況が大きい車両
 - ・ 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）
 - ・ 広範囲で延焼している車両 等
- ・ このように、出品車両の入庫時に検査を実施することで、適正な流通を確保することが可能となる。ただし、出品した結果として、価格設定が折り合わないまた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があることも事実である。

2. 低価格車コーナーについて

- ・ オートオークション会場における取引環境の整備の一環として、低年式、過走行車、事故現状車等の専門コーナーを設ける会場の増加とともに、一部の購入者は、初めから使用済自動車として取扱う前提で同コーナーにて調達している実態があるなど、立場による認識の差異が生じているとの指摘がある。
- ・ 「リユースコーナー」という呼称は、あたかも使用済自動車コーナーの流通の場であるとの印象を与えるおそれがあるため、名称を変更すべきではないか。例えば、「低価格車コーナー」という呼称にしてはどうか。
- ・ リユースコーナーにおける落札者の構成を見ると、輸出事業者とともに解体業者の割合も大きく、オートオークション会場が解体業者にとって使用済自動車の仕入先として大きな割合を占めている。
- ・ こうした状況は、近年スクラップ価格が高値で推移していることが大きな要因と考えられるが、解体業者が自らリサイクル料金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との指摘もある。
- ・ 自動車としてのリユースが困難な車両については、解体業の許可を持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との意見もあるが、いたずらに競争を過熱し使用済自動車の適正な流通に支障を来すとの、否定的な意見もある。
- ・ 出品店が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た場合等の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。
 - （1）出品店が持ち帰る例（他の会場に持ち込む場合を含む）
 - （2）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
 - （3）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
- ・ 一般社団法人日本オートオークション協議会においては、事業運営規約・細則集において「リユースコーナー（類似コーナー）の流札車両についての取扱いについて」（平成 17

年 10 月 26 日) を定め、各会員に周知徹底している。

3. オートオークションの課題と今後のあり方

- ・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る可能性を踏まえ、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。
- ・そのため、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。
- ・流札車両や使用済自動車と思われる車両についての取扱いについては、まずは規制的手法ではなく、定期的な各会員会場等への周知徹底等自主的な取組が望ましい。

第 4 章 不法投棄及び不適正保管事案への対応の迅速化について

1. 不法投棄及び不適正保管の現況

- ・不法投棄・不適正保管の車両は自動車リサイクル法施行前から現在にかけて減少している。また、離島における不法投棄等車両も減少している。ただし、同法施行前の事案の残存や新たな不法投棄の発生に対して地方公共団体への更なる支援が必要との指摘がある。
- ・このような車両については、その場所が公有地か私有地か、また所有者の確知の有無等によって、その取扱い方が異なるため、場合毎の検討を行う必要がある（下図参照）。

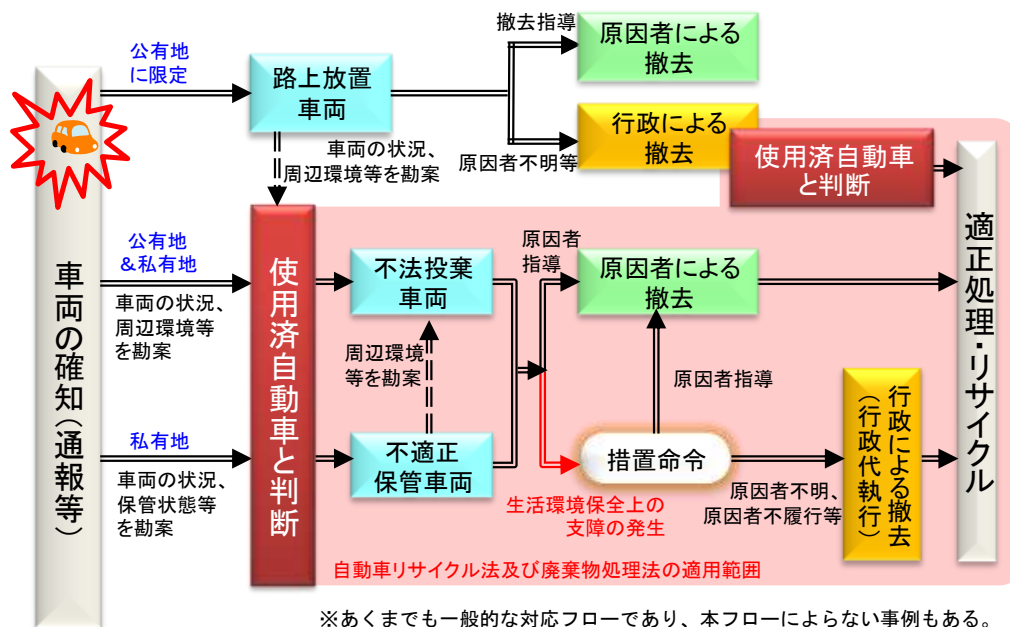


図 不法投棄・不適正保管車両への対応フロー

2. 不法投棄・不適正保管と類似の事案

(1) 路上放置車両に関する地方公共団体における取扱い

- ・路上放置車両とは、一般に道路や河川、公共施設等の公共用地に放置された車両であ

り、公有地管理の観点から地方公共団体による撤去指導が行われ、所有者が確知されない場合に撤去・処分がなされている。

- ・既に一部の地方公共団体では、条例・要綱等により第三者機関や警察署の判断を根拠に路上放置車両を廃物と認定し、地方公共団体が最終所有者としてこれを使用済自動車としている。
- ・このような路上放置車両の撤去条件等には、不法投棄事案や不適正保管事案に対処する上でも利用可能な情報が含まれていると考えられる。また、これらの情報は、路上放置車両の撤去をより効率的に進めたい地方公共団体にとっても有用である可能性が高いため、ガイドラインの参考資料として取りまとめることとする。
- ・路上放棄車両処理協力事業（※）による支援実績は、自動車リサイクル法施行前の平成15年には約16,051台であったが、平成21年度には1,045台まで大きく減少している。
（※）路上放棄車両を市町村が処理するに際し、当該車両のリサイクル料金に見合う金額を、関係業界が設立した路上放棄車処理協力が寄附するもの。

（2）路上放置車両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には、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（使用者）の今後の使用継続の意図に着目した指標がある。
- ・また、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、これに該当する車両を「使用済自動車」とみなし、その撤去を行っている地方公共団体もある。
- ・なお、自動車リサイクル法の施行以降、こうした路上放置車両の撤去・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、うち損害賠償請求を提起された事例が1件あるが、これは棄却されている。

3. 不法投棄・不適正保管と疑われる事案における使用済自動車該当性の判断

（1）目的の整理

- ・不法投棄事案への対処については、第一義的にはその行為者による撤去となるが、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には、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（以下「廃棄物処理法」という。）に基づく措置命令の対象とすべきであり、従わなければ地方公共団体による行政代執行を実施することも可能である。
- ・また、不適正保管事案についても自動車リサイクル法及び廃棄物処理法に基づく指導等を行うべきであり、従わなければ勧告・命令等を含めた対応を実施することも可能である。

- ・こうした対処は、当該車両が使用済自動車と認められることが前提となることから、迅速かつ透明性の高い法運用を確保するため、当該車両の客観的状况に基づき、その物の性状、通常の取り扱い形態、占有者の意思等を総合的に勘案し、場合によっては所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) 判断基準

① 所有者が確知されない場合

路上放置車両の例を参考に、以下のような指標が考えられる。

- i) 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
 - ・エンジン、ミッション、燃料タンクなどが取り外された車両
 - ・火災、水没により車体が損傷した車両
- ii) 所有者（使用者）の今後の使用継続の意図に着目した指標
 - ・自動車登録番号標（ナンバープレート）が取り外された車両
 - ・車両登録番号が削られた車両
 - ・車検証等の書類が確認できない車両
 - ・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

また、上記によらず、燃料や廃油・廃液が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。

② 所有者が当該車両を中古車と主張している場合*

所有者の主張を退けて判断するには、①の場合よりも強い根拠が必要と考えられるが、例えば以下のような項目により総合的に判断することが可能と考えられる。

(※倉庫としての使用実態がある場合を除く。)

【判断材料として極めて重要な項目】

- ・エンジン、ミッション、燃料タンクなど走行に必要な主要部品の装備状況
- ・車両登録番号、車検証の存否、車検証記載内容の事実関係
- ・燃料や廃油・廃液の漏出など周辺環境への影響
- ・大量に積み上げて保管するなど、保管状態
- ・火災、水没による車体の損傷状態

【判断の際に確認の必要性が高いと思われる項目】

- ・ランプ・ガラス・ミラー類など走行に必要な部品の装備状況
- ・車内（ごみの散乱の有無など）及び周辺の状況

【判断に配慮すべきと思われる項目】

- ・保管目的や保管期間、使用の形跡、保管場所（山中、河川敷など）