

# 中古自動車等の輸出をめぐる現状及び課題への対応について

平成24年11月

中古自動車等の輸出に関する検討会

## I 自動車リサイクル法の概要等

### (1) 自動車リサイクル法の概要

- ① フロン類の破壊並びにエアバッグ類及びシュレッダーダストの再資源化は、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。以下「自動車リサイクル法」という。）に基づき、自動車所有者の負担の下、自動車メーカー等が実施している。
- ② 自動車所有者が負担するリサイクル料金（再資源化預託金等）は、不法投棄防止等の観点から、新車購入時に、資金管理法人（公益財団法人自動車リサイクル促進センター）にあらかじめ預託される。
- ③ 海外でそのまま走行させることを目的に中古自動車<sup>※</sup>を輸出した場合には、国内では自動車の解体は行われず、フロン類、エアバッグ類、シュレッダーダストの破壊・再資源化の費用も発生しないことから、所有者は、自動車リサイクル法第78条に基づきリサイクル料金を取り戻すことが可能である。

※ 使用を終了した自動車（使用済自動車）は、自動車リサイクル法に基づき国内で適切に解体することが必要。このため、輸出時のリサイクル料金返還は行われない。

### (2) 有害廃棄物等の輸出規制

#### ① 有害廃棄物

バーゼル条約の対象となっている特定有害廃棄物等（自動車関連では、鉛蓄電池、シュレッダーダスト等が該当。）を輸出する場合には、特定有害廃棄物等の輸出入等の規制に関する法律（平成4年法律第108号）及び外国為替及び外国貿易法（昭和24年法律第228号）に基づき、経済産業大臣の承認を受けるとともに、環境の汚染を防止するために必要な措置が講じられていることについて環境大臣の確認を受けることが必要である。

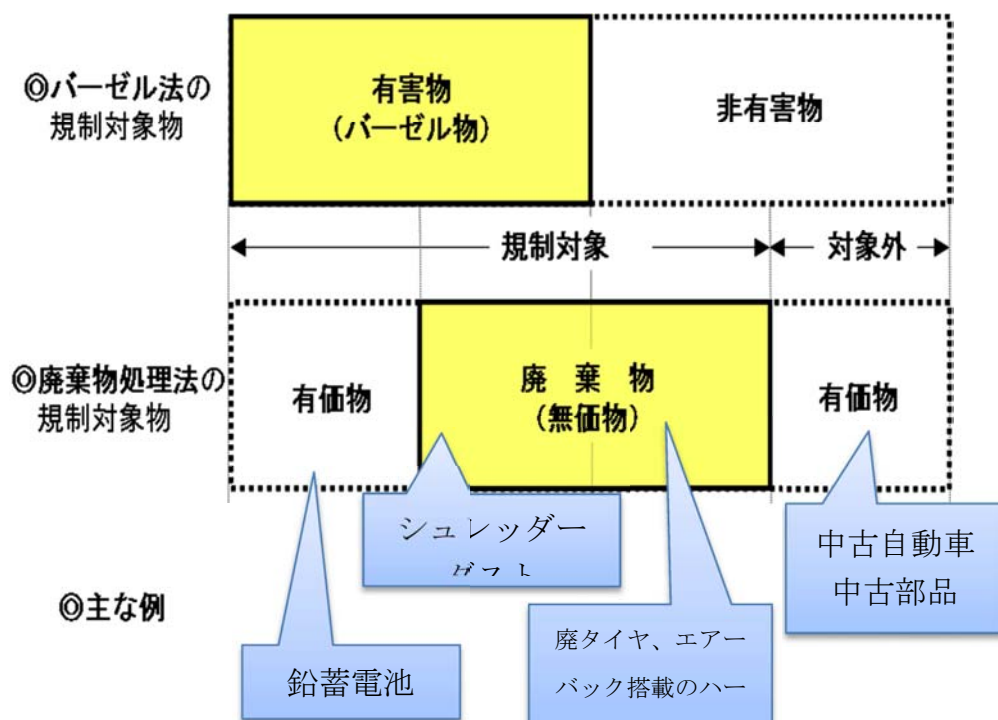
## ② 廃棄物

廃棄物（無価物）を輸出する場合には、当該廃棄物を国内において適切に処理することが困難であること等について環境大臣の確認を受けることが必要である。

①中古自動車、②使用済自動車から取り外された部品は、いずれも、リユースを目的として、有価で輸出されるのが一般的であり、基本的には、廃棄物には該当しない。

ただし、エアバッグ等を処理していないハーフカット車両等については、自動車リサイクル法に基づき廃棄物とみなされる。

（表 1）バーゼル法と廃棄物処理法の対象範囲



注：実際には、「主な例」に記載した分類と異なる分類となることもある。

## （3）中古自動車輸出の判別に当たっての考え方

① 中古自動車を輸出するとの名目で、使用済自動車や解体自動車が不適正に輸出され、海外で不法投棄される行為が横行すれば、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活用という、そもそもの自動車リサイクル法目的が没却されかねない。

こうした点も踏まえ、使用済自動車から何らかの部品を取り外す行為（いわゆる部品取り）は、基本的には解体行為と整理される。

② ただし、例外として、以下の行為は、解体行為に当たらないことを明確にしている。

（ア）カーナビ、カーステレオ等を取り外す行為

（イ）車輸出時において、コンテナに積み込む際の幅や高さ制限の問題から、ミラー・タイヤを取り外すことを余儀なくされ、取り外したミラー・タイヤを一体のものとして同じコンテナに積んで輸出する行為

## Ⅱ 近年の中古自動車等の輸出状況

### (1) 中古自動車輸出におけるコンテナ使用比率の高まり

① 我が国の中古自動車は、経済成長を続ける途上国を中心に多くの国に輸出されている。平成 21 年度には、最大の輸出相手国であるロシアが輸入関税を大幅に引き上げたこと等により、輸出台数は大きく減少したものの、その後は、回復傾向にある。途上国を中心に中古自動車の需要ポテンシャルは引き続き高いものと考えられる。

② 中古自動車輸出のコンテナ使用率は、2001 年当時は、バスや貨物車では約 3 割だったのに対し、乗用車では約 1 割程度にとどまっていた。その後、乗用車のコンテナ使用率は急激に高まり、現在では 4 割程度まで上昇している。

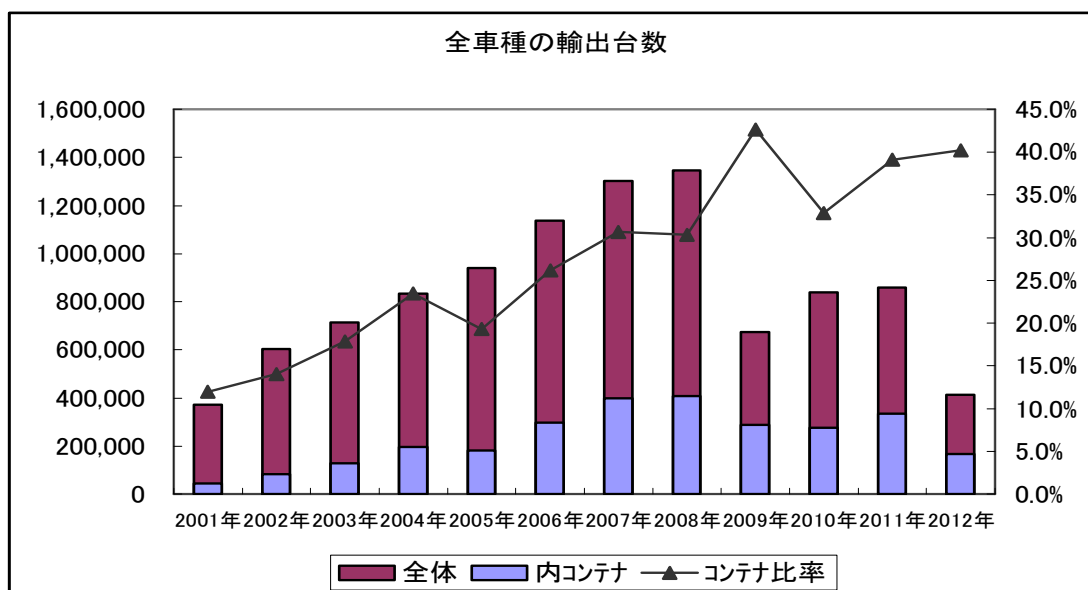
輸出国別では、アラブ首長国連邦、南アフリカ共和国、パキスタンなどに向けた輸出において、特にコンテナ使用率が高い。

cf : UAE (81.7%)、南ア (83.2%)、パキスタン (90.6%) ※括弧内は 2011 年

③ 輸出に係る輸送費用は、自動車専用船を使用した場合には自動車の台数単位で、コンテナ船を使用した場合にはコンテナの個数単位でかかる。

コンテナを使用する場合には、1 個のコンテナにより多くの中古自動車を積載することで、中古自動車 1 台当たりの輸送コストが割安になる。このため、コンテナの積載効率を上げることを目的に、一部の部品を一時的に取り外して輸出することが一般的に行われている。

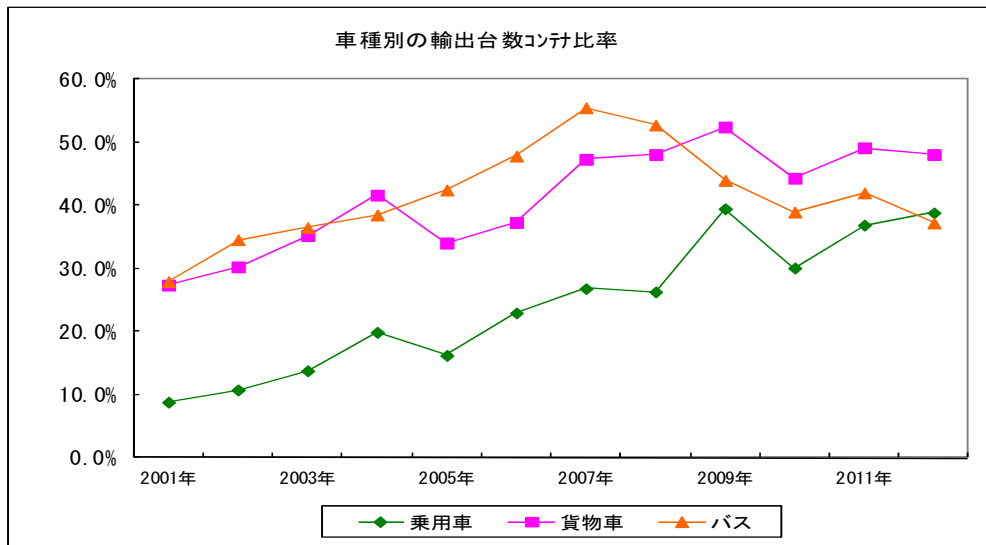
(表 2) 輸出形態の推移



※2012 年は 1~5 月時点データ

出典：財務省貿易統計

(表3) 車種別の輸出台数コンテナ比率



出典：財務省貿易統計

(表4) 中古自動車輸出上位国の推移

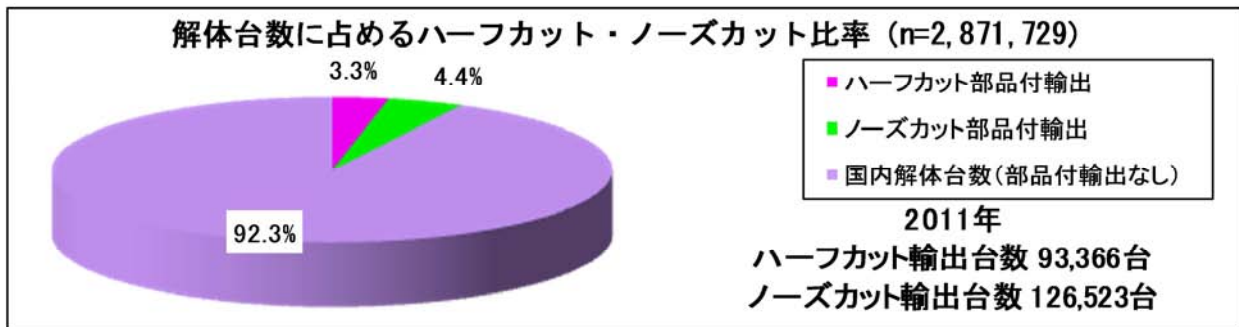
順位	平成21年(台)		平成22年(台)		平成23年(台)	
1	アラブ首長国連邦	89,966	ロシア	105,478	ロシア	110,791
2	ニュージーランド	57,427	アラブ首長国連邦	86,625	アラブ首長国連邦	80,712
3	南アフリカ共和国	55,304	チリ	79,430	チリ	69,437
4	ロシア	53,180	ニュージーランド	68,952	ニュージーランド	68,091
5	チリ	51,066	南アフリカ共和国	66,575	南アフリカ共和国	67,458
6	ケニア	44,699	ケニア	50,749	ケニア	39,248
7	バングラデシュ	37,011	バングラデシュ	29,155	スリランカ	38,496
8	フィリピン	25,721	スリランカ	27,029	パキスタン	37,880
9	ベルー	22,743	フィリピン	24,296	モンゴル	35,983
10	マレーシア	21,744	マレーシア	23,611	ウガンダ	23,791

出典：財務省貿易統計

(2) 使用済自動車から取り外された部品の輸出

- ① 新車、中古車を問わず、日本車の輸出が増えれば、必然的に整備等に必要となる部品のニーズも高まる。
- ② 使用済自動車から取り外された部品の輸出に当たっては、エンジンなど部品そのものが輸出されるケースもあれば、いわゆるハーフカットやノーズカットなど車体を切断し、細かな解体作業を伴わない状態で輸出されるケースもある。これらの多くは、コンテナに積載されて輸出されている。これら切断車両の中には、自動車リサイクル法に基づき廃油・廃液等の処理やフロン・エアバッグの処理が適切に行われていない事例が散見される。

(表5) 解体台数に占めるハーフカット・ノーズカット比率



出典：(株) 矢野経済研究所

### Ⅲ 検討課題

#### (1) 輸送形態の変化に伴う中古自動車輸出とみなす取外し部品の範囲

- ① コンテナ輸出の増加に伴い、積載効率の観点からは一部の部品を一時的に取り外して輸出するニーズが高まっている近年の情勢変化を踏まえ、現在、厳格に運用している中古自動車のコンテナ輸出時に許容される取外し部品の範囲の見直しの是非について、検討する必要があるのではないか。
- ② その際には、
  - (ア) 輸出現場での対応の統一性確保のため、どのような状態で輸出されればリサイクル料金が返還されるのか、あらかじめ明確化し、広く周知徹底しておく必要があること
  - (イ) リサイクル料金の返還が一定のインセンティブとなり、廃棄物及び廃棄物に近いものの輸出が促進されてしまうことは、望ましくないこと
  - (ウ) 輸出時の部品取り外しを幅広く認めれば、国内における違法解体を取り締まることが実態上困難となるおそれがあることなどに留意する必要があるのではないか。

#### (2) 不適正な輸出への対応

- ① ハーフカット等の切断車両については、フロンやエアバッグの処理が適切に行われていない事例が散見されるなど、国内で自動車リサイクル法に基づく自動車解体が適切に行われていないものもあるのが現状である。
- ② こうした不正な行為を防止するための横断的・統一的な対策を検討する必要があるのではないか。

## IV 課題に対する検討

### 【輸送形態の変化に伴う中古自動車輸出とみなす取外し部品の範囲】

#### 1. 基本的考え方

- (1) 使用済自動車から部品を取り外す行為は基本的には解体行為であり、許可された解体業者のみ行うことができる行為である。
- (2) 一方、使用を継続している自動車については、整備や補修などの作業において部品を取り外す行為を伴い、これは基本的に解体ではない。もちろん、自動車としての使用を継続するための作業であることから、一定の限度を超える場合は、使用済自動車の解体に当たることとなる。
- (3) 中古自動車のコンテナ輸出に当たっても、合理的な理由が認められる一時的な部品の取外しについては、中古自動車のコンテナ輸出に必要な作業として、輸出業者等が行うことを認める余地がある。

ただし、輸出の際には、部品取外しの範囲を広く認めると、不正解体や不正輸出（廃棄物輸出）につながるおそれがあることから、その認める範囲は限定的に定めるべきと考えられる。

- (4) 有識者や関係者における検討により、部品の取外しが、コンテナによる中古自動車輸出に必要な範囲内であることが合理的に認められると基本的に整理可能な事案については、中古自動車としての円滑な輸出手続が行われることが期待される。  
一方、この範囲外で、部品の取外しの要望がある場合には、必要に応じて個別に対応していく必要がある。

#### 2. 具体的な取外し品目等の検討及び必要な対応

(取外し部品の範囲を検討する要件)

- (1) 中古自動車のコンテナ輸出に当たって行われ得る部品の取外しについては、輸送する車種や混載する際の組合せなどにより多様な状況が想定される。
- (2) 一方で、通関業者や輸出業者の円滑な事業活動を可能とするとともに、輸出における関係機関による確認の透明性を確保するためには、一定の基準が具体的な品目を明らかにする形で示されることが便宜である。
- (3) また、多様な状況の中でも広く適用可能な一般的な基準として定める上では、取り外す必要性について客観的な判断が可能であり、取外し範囲が過度に拡大しないことや中古自動車としての基本性能の維持や解体行為との関係を考慮することが必要である。
- (4) こうした考え方を踏まえ、具体的な品目を検討する上での要件は、

- ① コンテナへの積載のために取り外すことが余儀なくされ、当該取り外された部品が車両と同一のコンテナに積載されていること
- ② 自動車の基本性能を損なわない範囲で行われていること
- ③ 解体に関する専門的知識・技術・経験が求められない範囲で行われることと整理することが適当である。

(具体的品目とそれに沿った対応)

(5) これに沿って検討した結果、タイヤ、ミラーに加え、バンパー、ボンネット、リアハッチ・トランクリッド、については、合理的な経済活動の範囲でこの要件に合致すると判断され、この範囲における一時的な部品の取外しに関しては、円滑な中古自動車輸出手続が可能であると想定される。

(6) この他の案件については、事業者における必要な立証のもとで、必要に応じて個別に対応する。

その際には、

- ① コンテナへの積載効率が向上すること、商品保護の要請が著しいことなど、取外しを行う合理的な理由が存在し、車両と同一のコンテナに積載されているかどうか
- ② 自動車の基本性能を損なうような取外しがなされていないか
- ③ 専門的知識・技術・経験が必要となる作業を伴う場合は適切な主体が作業を担っているかどうか

といった項目を確認し、確認の結果中古自動車と認められた事例については、関係者に適切な情報共有がなされることが必要である。

(7) ただし、外形上も明らかに使用を終了しているものと整理可能な以下の事例については、中古自動車ではなく使用済自動車であると判断を行うことが適当である。

- |           |                |
|-----------|----------------|
| A) ハーフカット | E) エンジンの取外し    |
| B) ノーズカット | F) 車軸の取外し      |
| C) ルーフカット | G) サスペンションの取外し |
| D) テールカット |                |

(8) なお、バンパー、ボンネット、リアハッチ・トランクリッドの取外しなど中古自動車のコンテナ輸出に伴う作業として合理的に認められる事例や、ハーフカットなど外形上も明らかに使用を終了しているものと整理可能な事例について、関係機関が十分な認識を共有することが事業の円滑な実施に資するため、事業者団体においては事業者への十分な周知活動を行うことが期待される。

## 【不適正な輸出への対応】

(不適正輸出の防止に資する方策)

自動車輸出される際には、中古自動車としての輸出以外に、部品や解体自動車としての輸出が考えられる。こうした場面において、廃棄物や国内で適正に解体が行われなかったものが輸出されてしまうことを防ぐためには、自動車リサイクル法に沿った適切な解体等の処理がなされることを確認することが一つの手段になると考えられる。

それぞれの場面に応じ、この確認を行うための実効性ある対応を検討することが必要であり、以下の方策が考え得る。

1. 中古自動車輸出の場面を契機とした解体作業の確認
2. 解体自動車輸出時の解体作業の確認

(具体的な対応)

### 1. 中古自動車輸出の場面を契機とした解体作業の確認

- (1) 中古自動車輸出の場面においては、部品の取外しを伴わない事例や中古自動車輸出に伴う作業として合理的に認められる範囲での部品取外しの事例のほか、外形上も明らかに使用を終了していると整理可能であるにも関わらず中古自動車と称している事例も存在する可能性がある。

なお、いずれの場合にも、輸出を行う者が中古自動車としての輸出を意図している場合には、税関への輸出申告の際に輸出抹消仮登録証明書が添付されている。

- (2) 中古自動車としての輸出を申告していながら、ハーフカットなど外形上明らかに使用を終了していると整理可能な事例が税関において確認された場合、廃棄物処理法及び自動車リサイクル法に違反することが懸念される。
- (3) このため、関係機関においては、こうした事例が確認された場合の円滑な情報提供、廃棄物輸出に該当するおそれのある場合の輸出差し止めを行うとともに、ハーフカット等の作業を行った主体の特定や輸出業者等への指導による再発防止に努めるなど、厳格な対応を行うことが期待される。

### 2. 解体自動車輸出時の解体作業の確認

- (1) 解体自動車の輸出は、自動車リサイクル法に基づき、解体業者が再資源化に関する基準に従って解体を行い、当該解体自動車の全部を製品の原材料として利用する場合に限り可能である。

しかし、一部において、海外での中古自動車用部品としての利用と申告しつつ、無許可解体業者等により不適正に解体された自動車を輸出する事案が生じた。



解体自動車の輸出に当たっては、バッテリー、タイヤ、廃油、廃液などが回収されていない場合は、廃棄物処理法及び自動車リサイクル法に違反する不適正輸出が懸念される。また、こうした事案の場合には、自動車リサイクル法に基づく移動報告もなされていない可能性がある。

- (2) こうした事態の発覚に端を発し、一部の地域においては、自治体を中心となり関係事業者、税関、環境省及び経済産業省の協力体制を構築し、自動車リサイクル法における電子マニフェストを利用した不適正解体自動車の輸出を監視する体制が構築されており、この取組により実際に違反事例の発見に至っている。
- (3) こうした取組は、解体自動車の輸出における確認を通じて、解体処理の適正化につながっていると考えられ、廃棄物の輸出を効果的に防止していると評価できる。  
ただし、一部の地域における運用のみでは不適正事案が他の地域に流れるだけに終わるなどの限界があるとの指摘がある。
- (4) より効果的・効率的な不正輸出対策を進めるため、上記取組の全国展開に向けた関係者の協力体制や環境整備を検討することが必要である。
- (5) また、水際対策とあわせ発生源対策（不適正解体に対する監視強化等）が重要であり、実効ある対策のあり方や役割分担等について関係機関等と協議しつつ検討していく必要がある。

以上

## 中古自動車等の輸出に関する検討会 検討経過

第1回：平成24年8月27日（月）10:00～12:00

- ・ 中古自動車等の輸出をめぐる現状と課題について
- ・ 輸出時の自動車部品の取り外し実態について

第2回：平成24年9月19日（水）17:00～18:45

- ・ 中古自動車等の輸出をめぐる現状と課題について
- ・ 輸出時の自動車部品の取り外し実態について

第3回：平成24年10月24日（水）15:00～17:00

- ・ 日本中古車輸出業協同組合からの提案について
- ・ 中古自動車等の輸出に関する検討会における議論の整理

## 中古自動車等の輸出に関する検討会

### 委員名簿

(敬称略・五十音順)

座長	小島 道一	独立行政法人日本貿易振興機構アジア経済研究所 新領域研究センター環境・資源研究グループ長
委員	阿部 新	山口大学教育学部 准教授
	布施 正暁	独立行政法人産業技術総合研究所 研究員
	佐藤 博	日本中古車輸出業協同組合 理事長
	武藤 孝弘	一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会 専務理事
	河村二四夫	一般社団法人日本ELVリサイクル機構 代表理事

### オブザーバー

財務省関税局業務課

国土交通省自動車局自動車情報課