


産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG・中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会合同会議

自動車リサイクル制度における 中古自動車販売業者の実態

平成26年10月2日

 (一社)日本中古自動車販売協会連合会

・平成20年12月25日、本合同会議にて自動車リサイクル制度における中古自動車販売業者(引取業者)の当時の現況を説明

・平成23年8月23日、本合同会議にて「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」(23年2月公表)を踏まえたフォローアップ実施状況について以下の通り報告

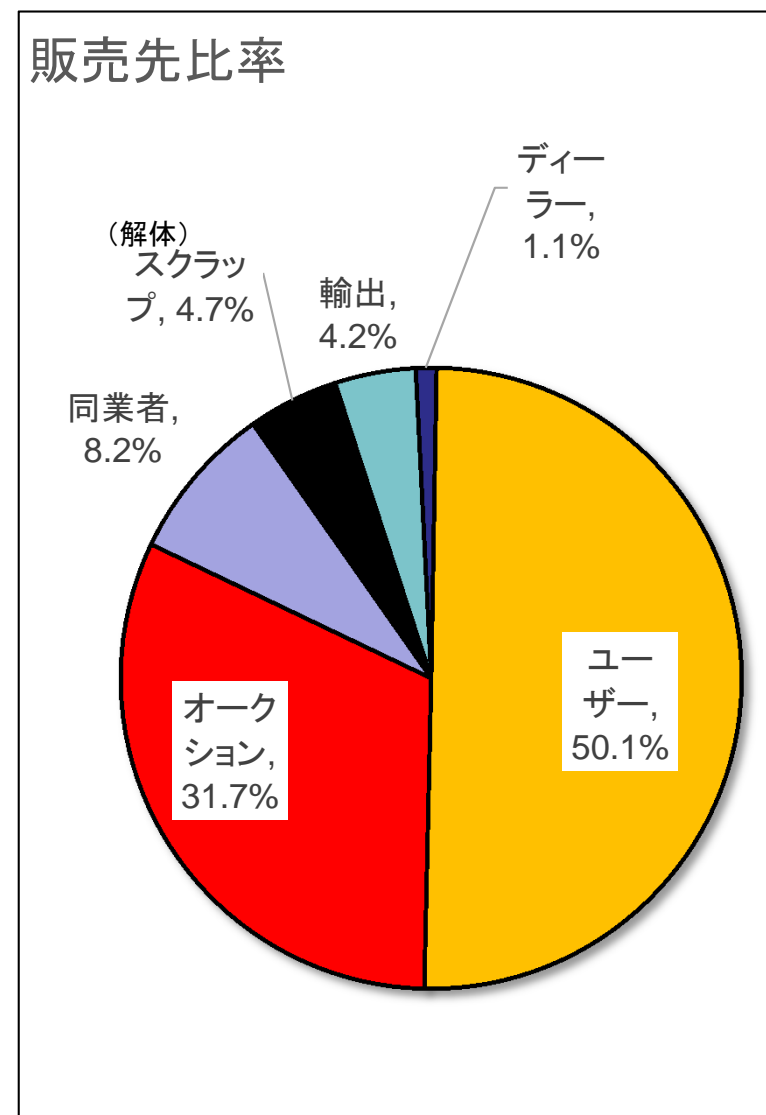
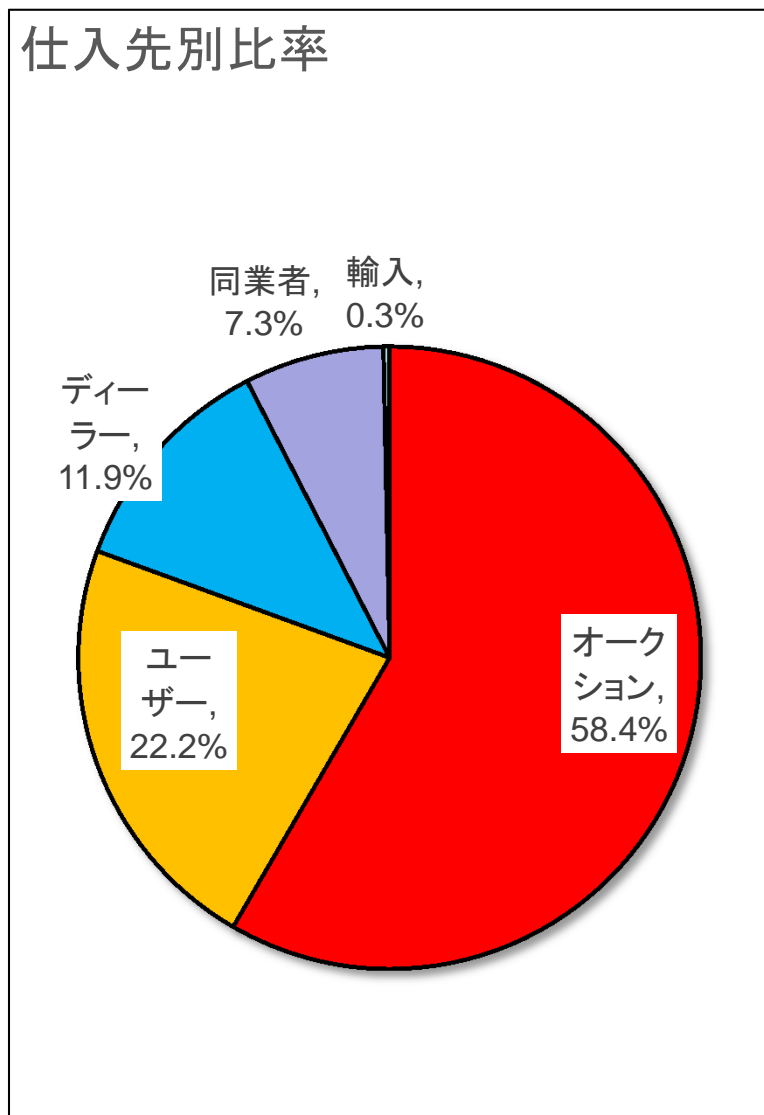
- (1) 機関誌「JU中販連」に報告書の概要を掲載……………添付1
- (2) 会員専用ネットワーク「JUイントラネット」に報告書を掲載……………添付2
- (3) 理事会・総会等にて報告書の内容を報告
- (4) 報告書を各都道府県協会事務局へ配布し、会員への周知を実施

本日(平成26年10月2日)は、上記フォローアップ後の自動車リサイクル制度における中古自動車販売業者の実態について次ページ以降の通り報告します。

1. 下取車両の売買

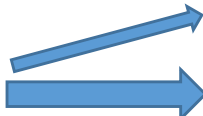

- ① 中古車の発生源は自動車ユーザーであるが、そのほとんどが直前まで自動車として使用されているため、自動車としての外観・機能を十分に備えている。
- ② そのため、下取車両についてユーザーは中古車としての対価を要求する場合がほとんどである。
- ③ 中古車として売買する場合は、車両代金、自動車税未経過相当額、自賠責保険未経過相当額、リサイクル預託金の総額が売買価格となる。
- ④ ただし、下取り時点でその車両を廃棄することの合意ができた場合は、使用済自動車として引取り、リサイクル券を使用しリサイクルルートに乗せるところになる。(リサイクル預託金負担:所有者(ユーザー))…5ページA
- ⑤ 中古車の価格は、市場の需要と供給を反映した形で古物商が行なう事業者間取引である「オートオークション」において相場価格として形成されている。
- ⑥ 中古車の下取りは仕入の一種でありオートオークションの相場価格を参考に予定販売価格を見込んで仕入価格を決めている。
- ⑦ ただし、販売方法は自社での小売と業販(大半がオートオークション)の二通り想定しているが、見込み価格で販売できるとは限らない。
- ⑧ 販売できなかった中古車は、販売店が使用済自動車と判断して解体事業者へ引渡すこととなる。(リサイクル預託金負担:所有者(販売店))…5ページB

2. 中古車販売・仕入先別比率



平成23年度JU中古自動車販売業実態調査調べ

3. 使用済み自動車としての引取・引渡金額――①

使用済み自動車となるパターン	ユーザー→販売店	販売店→解体業者	販売店の損益
A ユーザーの意思で所有車解体	ユーザーは有償を希望	使用済み自動車(ELV)相場での引渡し	収支均衡 若干収益あり 
B 販売店下取車だったが、販売不調でやむなく解体	・その時点での中古車相場で下取り ・下取車のため高い価格設定	ELV相場での引渡し	赤字傾向 

- ・中古車は、時間の経過とともに相場は下がるもの。
- ・Aパターンでは、引取り、引渡しで収支は均衡もしくは若干の収益あり。
- ・Bパターンでは、時間の経過とともに赤字となるケースがあり得る。
- ・ELV相場とリンクせずに儲かることもあれば損することもある。

3. 使用済み自動車としての引取・引渡金額――②

A. ユーザーからの引取金額(購入金額)

ユーザー ⇒ 中古車販売店

台当たり平均(有価取引): 24,368円

0 ~ 52,000円

B. 解体事業者への引渡金額(売却金額)

中古車販売店 ⇒ 解体事業者

台当たり平均(有価取引): 23,469円

5,000 ~ 52,000円

※中販連会員へのサンプリング調査結果

(1) 機関紙「JU中販連」



「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」の公表

JU中販連の主張通る

「使用済自動車か否かの判断は、一律の基準によって切り分けられるものではない」

経済産業省と環境省は、使用済自動車判別ガイドラインに関する合同ワーキング・グループにおいて、平成22年7月から平成23年2月までの間に合計5回の会議を開催し、「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」を取りまとめました。

所有者からの使用済自動車の適正な引渡し、不法投棄や不適正処理への迅速な対応等の観点から、当該自動車を使用済自動車とするか否かを判断するための場面毎の判断の拠り所を検討し報告書として取りまとめており、使用済自動車か否かの判断は、一律の基準によって切り分けられるのは困難であるため、むしろ、自動車の所有者や自治体の担当者が適切な判断を行えるような、場面毎の判断材料となる情報をガイドラインとして整理しています。

この報告書は2部構成としてまとめられており、概要は以下の通りです。

第1部「使用を終えた自動車の適正な流通の確保に向けたガイドライン」

- ① 引取業者から必要な情報の提供が行われることが望ましい
 - 「査定基準価格や類似車両の相場価格」
 - 「欠損・損傷車両については修繕に経済的価値が見いだせるか」
 - 「その他、登録年数及び走行距離と廃車率の統計データ等」
- ② オートオークション会場における取り扱いについて図られるべき取組み
 - 「入庫時検査において出品を断る事例の共有(主要部品が取り外された車両、損壊状況が大きい車両、広範囲で継続している車両等)」
 - 「流札車両の取扱いについての業界内通達の周知徹底」

第2部「不法投棄等と疑われる事案における使用済自動車判別基準」

- ① 占有者が確知されない不法投棄疑い事案
 - 「自動車としての本来の用に供する状態であり、生活環境保全上の支障が発生するおそれのあるものであるか否か」
 - 「占有者が自動車として継続使用する意志が客観的に認められるか否か」
 - *燃料や廃油・廃液等の漏出など周辺への悪影響が想定される車両や崖下など投棄の意図が明らかでない車両は、使用済自動車との判断が妥当
- ② 占有者が中古車の保管と主張している不法投棄・不適正保管疑い事案
 - 「本来の用に供し、生活環境保全上の支障がないか」
 - 「継続使用または譲渡の意志が認められるか」
 - 「継続使用を前提とした保管がなされているか」

時論車論

日刊自動車新聞社

編集局第3部 記者 秋田 憲作

使用済み自動車判別ガイドラインが決定

2005年1月に施行した自動車リサイクル法の見直しに伴う使用済み自動車判別ガイドライン案がまとま

った。これによると、走行距離や使用年数による一定の判別基準は設けずに、個別の車両の状況に応じて判断することとした。また、引取業者側からユーザーへの情報提供と意思確認の実施を徹底することを求めている。

2月1日に開催された経済産業省の産業構造審議会と環境省の中央環境審議会の「使用済み自動車判別ガイドラインワーキンググループ」第5回合同会議では、使用済み自動車の判別に関する報告書案をまとめた。10年7月以降、関係団体や自治体へのヒアリング、パブリックコメントの内容を踏まえたもので、使用を終えた自動車の適正な流通の確保と不法投棄及び不適正保管への対応を目的とした。

使用済み自動車か中古車かの判断については、低年式車や過走行車でも車両の状態によっては必要があるとして、年数や走行距離に一定の基準を設けずに、ユーザーが適切な判断を行うために引取業者から十分に情報提供することを求めた。このため、口頭だけではなく、リサイクル券や使用済み自動車引取依頼書といった書面の活用によりユーザーの意思確認が必要とした。また、自動車税や自賠責保険、自動車重量税の還付金額を具体的に明示して情報を提供する例や日本ELVリサイクル機構が提供した譲渡証明書を活用したユーザーへの情報提供事例を紹介した。

中古車オークション(AA)側には、出品車の検査において、使用済み自動車と判断された場合に出品を断ることなどこれまで通りの対応にとどめた。また、各会場共通の規制を定めずに、取り扱いや判断基準の周知徹底など自主的取り組みが図られるべきとした。

自動車リサイクル法の施行以降、使用済み自動車を引取業者が商品中古車としてAAに多く出品したことから、解体業界側から引取業者に対して不満の声が続出した。一方のAA側も「我々は売買を仲介する立場」とした上で、商品中古車と使用済み自動車を判断するのは引取業者側の意識の問題と主張しており、引取業者側の対応が課題となっていた。これを受けて今回のガイドラインでは、引取業者の資質向上を明記した。積極的な情報収集と社内研修の実施、自動車リサイクルシステム練習用システムの活用など能力向上に期待するとしており、両者の主張が受け入れられた格好だ。

合同会議を終えて、委員を務めた日本ELVリサイクル機構の大橋岳彦副代表理事は「引取業者がユーザーへの説明責任と意思確認をするということでは、概ね合意できたのではないかと感想を語った。同じく委員の日本中古自動車販売協会連合会の武藤孝宏専務理事は「我々の主張が受け入れられた」と評価する。日本オートオークション協議会森山龍幸事務局長は「AAが自動車リサイクルの入り口と言われており、自り法の中心となっているという認識を持っている」と引き続き協力する姿勢を見せている。

今後、使用済み自動車の円滑な流通に引取業者側の役割がより重要となってくる。しかし、ディーラーや中古車販売事業者、整備事業者の間では、商談時に使用済み自動車を引き取る際の説明が不十分なケースも見受けられる。ある関係者は「販売の現場では車を売ることだけに意識が取られており、対応できるかどうか」と不安視する。

合同会議のガイドラインでは、ユーザーと多くの接点を持つのは引取業者であることを前提として、ユーザーが所有した車を商品中古車とするのか、もしくは使用済み自動車とするのかの判断について、引取業者側の役割を重要視する内容となった。資源循環型社会の形成に各方面から期待が寄せられおり、引取業者としてより高度な取り組みが求められている。



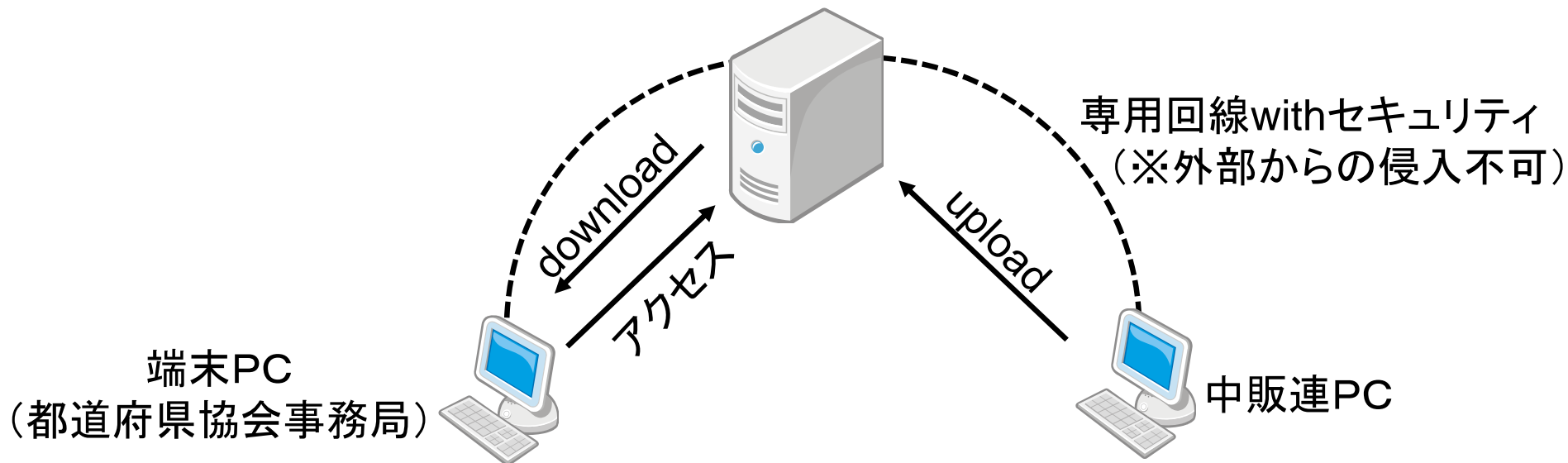
中古車か使用済み自動車かの見極めには引取業者の知識が重要に



財団法人日本中古自動車販売協会連合会

(2) 会員専用ネットワーク「JUイントラネット」

イントラネットサーバー



お知らせ (JUイントラネット)

[\[トップページへ\]](#)

「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書 [\[内容についての意見を書く\]](#) [\[削除する\]](#)
[\[こについて\]](#)

2011年6月3日 本部 (honbu@iucda.or.jp)

先般(5/26本部発送)、事務局へ1部ずつお送りしました「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」ですが、経済産業省から公表されており以下のURLからダウンロードすることができますので、複数部必要な場合はそちらからダウンロードの上、印刷してご利用下さい。

経済産業省ホームページURL
<http://www.meti.go.jp/press/20110228002/20110228002.html>

[\[内容一覧へ\]](#)