

産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG
中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会

自動車リサイクル制度における 引取業者の実態

平成20年12月25日



(社)日本中古自動車販売協会連合会

使用済自動車の定義

使用済自動車の再資源化等に関する法律

(平成十四年七月十二日法律八十七号)

(定義)

第二条

- この法律において「使用済自動車」とは、自動車のうち、その使用(倉庫としての使用その他運行以外の用途への使用を含む。以下同じ。)を終了したもの(保冷貨物自動車の冷蔵用の装置その他の自動車の使用を終了したときに取り外して再度使用する装置であって政令で定めるものを有する自動車にあっては、その使用を終了し、かつ、当該装置を取り外したもの)をいう。

自動車関係団体各位

使用済自動車及び中古自動車の取引に当たっての確認事項

平成17年8月9日

経済産業省製造産業局自動車課自動車リサイクル室
環境省廃棄物・リサイクル対策部自動車リサイクル対策室

- 引取業者、最終所有者から自動車を引き取る場合、最終所有者に対し当該自動車の中古車であるか使用済自動車であるかの区別を明確にした上で引き取る義務がある。この場合において、中古車であるか使用済自動車であるかは、一義的には所有者の意志に基づき決定されることが基本であり、また、当該自動車の客観的な状況によるものである。したがって、いずれに該当するのかについては引取業者は当該自動車の客観的な状況も踏まえつつ最終所有者と相談の上、合意に達することが不可欠である。そのような合意を経ずに又は所有者の意志を踏まえずに、あるいは、自動車の客観的な状況と一切関係なく一方的に中古車扱いとして引き取る場合には、自動車リサイクル法第9条第1項(引取業者の引取義務)に違反することとなる。なお、使用済自動車として引き取った場合には、当該自動車を以降中古車として取り扱うことはできない。

使用済自動車の定義

新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けて
< 自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方 >

平成13年9月
産業構造審議会環境部会
廃棄物・リサイクル小委員会
自動車リサイクルワーキンググループ

使用済自動車の定義

新たな自動車リサイクルシステムにおいて、適切にリサイクルを実施するための措置を講ずるべき義務が課せられるものとして「使用済自動車」を定義し、これを明確に規定することによって、義務がかからない中古車と区別する必要がある。その定義は、最終ユーザーと引取者との間でもはや自動車として利用することの困難であることが書面等により確認された自動車とする。

この場合、自動車ユーザーが、引取者としての登録を受けている販売事業者等に自動車を引き渡した場合であっても、もはや自動車として利用することの困難であることを明確に示さない場合には、販売事業者が単に中古車として受領したという取扱いとなり、当該自動車はリサイクルルートに乗せることが義務付けられるのではなく、中古車市場等での流通過程にあることとなる。その際、当該自動車を使用済自動車として扱うか否かは当該自動車を受領し所有者となった販売事業者等が判断することとなる。使用済自動車として扱うこととする場合には、所有者である販売事業者が最終ユーザーとなるとともに、引取者である場合にはこれも兼ねることとなる。

また、例外的には、最終ユーザーと引取者との間でもはや自動車として利用することの困難であることが確認された自動車であっても、その後、中古車として国内販売又は輸出されるものがあると考えられる。その際には、もはや自動車として利用することの困難であることを確認した最終ユーザー及び引取者の了解を一定の期間のうち何らかの形で得ることを必要とし、そうでなければ中古車として再度国内で流通又は海外へ輸出することはできないものとするのが望ましい。

下取車両の小売と業販

- 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。
- 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 경우가ほとんどである。
- 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リサイクルルートに乗せることになる。
- 中古車の価格は、市場の需要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。
- 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。
- 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2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。
- 販売できなかった中古車は、自社が排出する使用済自動車となる。

中古車か使用済自動車かは市場が決める

- 市場の需要がなくなれば、自動車としての外観・機能を十分に備えている中古車でも、値段がつかず結果的に使用済自動車になる。
- 市場の需要が国内でない場合でも、海外で需要があれば、中古車として値段がつき取引される。
- 日本車は、海外においては品質・機能面で高く評価されており、中古車の相場価格は概して日本よりも相当高い。
- 海外の中古車需要に支えられることにより、国内の中古車相場価格が形成されている。
- ただし、最近の世界的不況・円高騰により、海外の中古車需要は急激に落ち込んできている。

平成19年	中古車国内年間登録・届出台数	7,530,096台
	オークション年間出品台数(延べ台数)	8,419,295台
	成約台数	4,683,400台
	成約金額	26,098億円
	中古車輸出台数	1,301,162台

(株)ユーストカー調べ・財務省統計)

オークション会場



会場内部

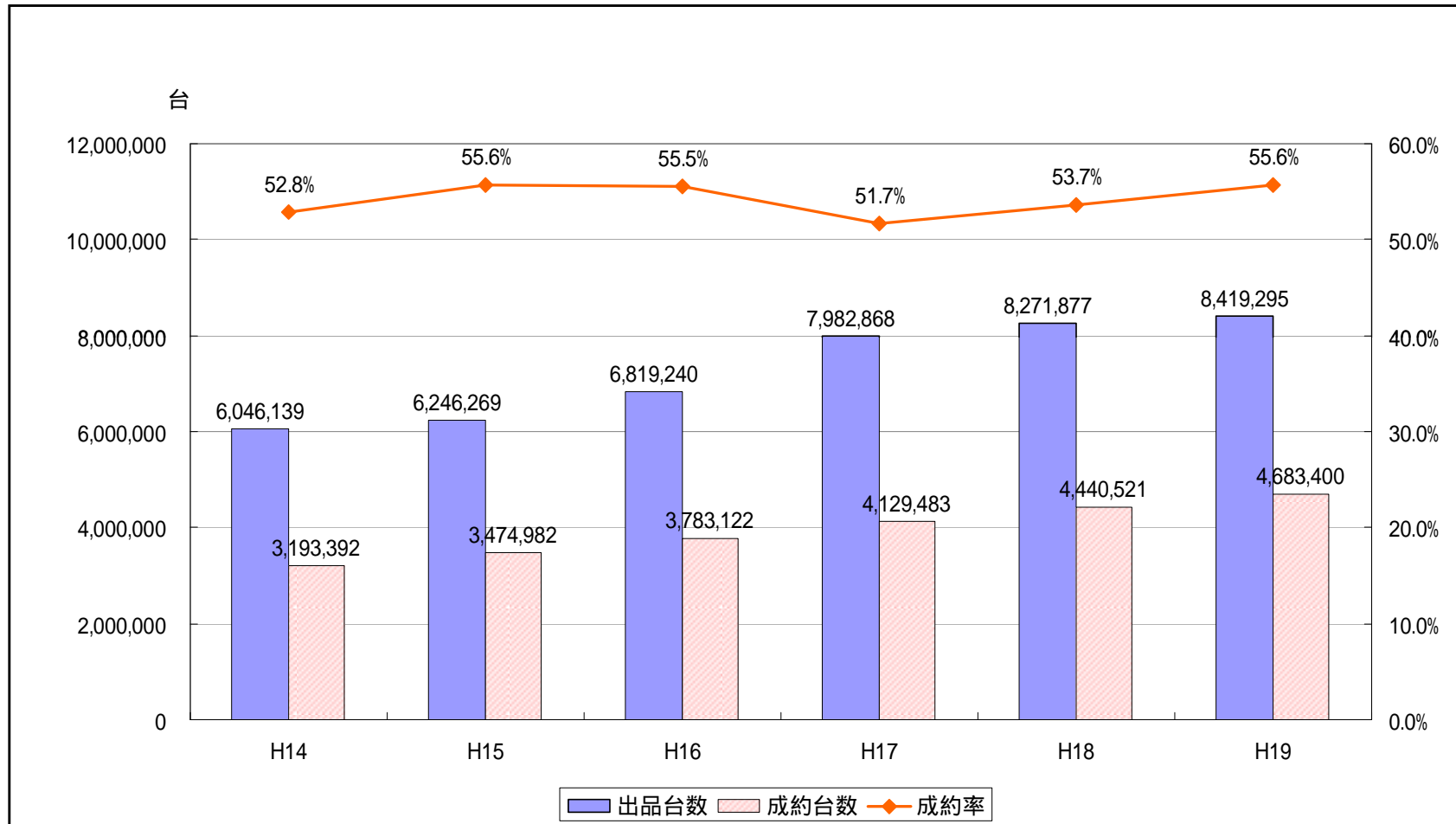


会場外観



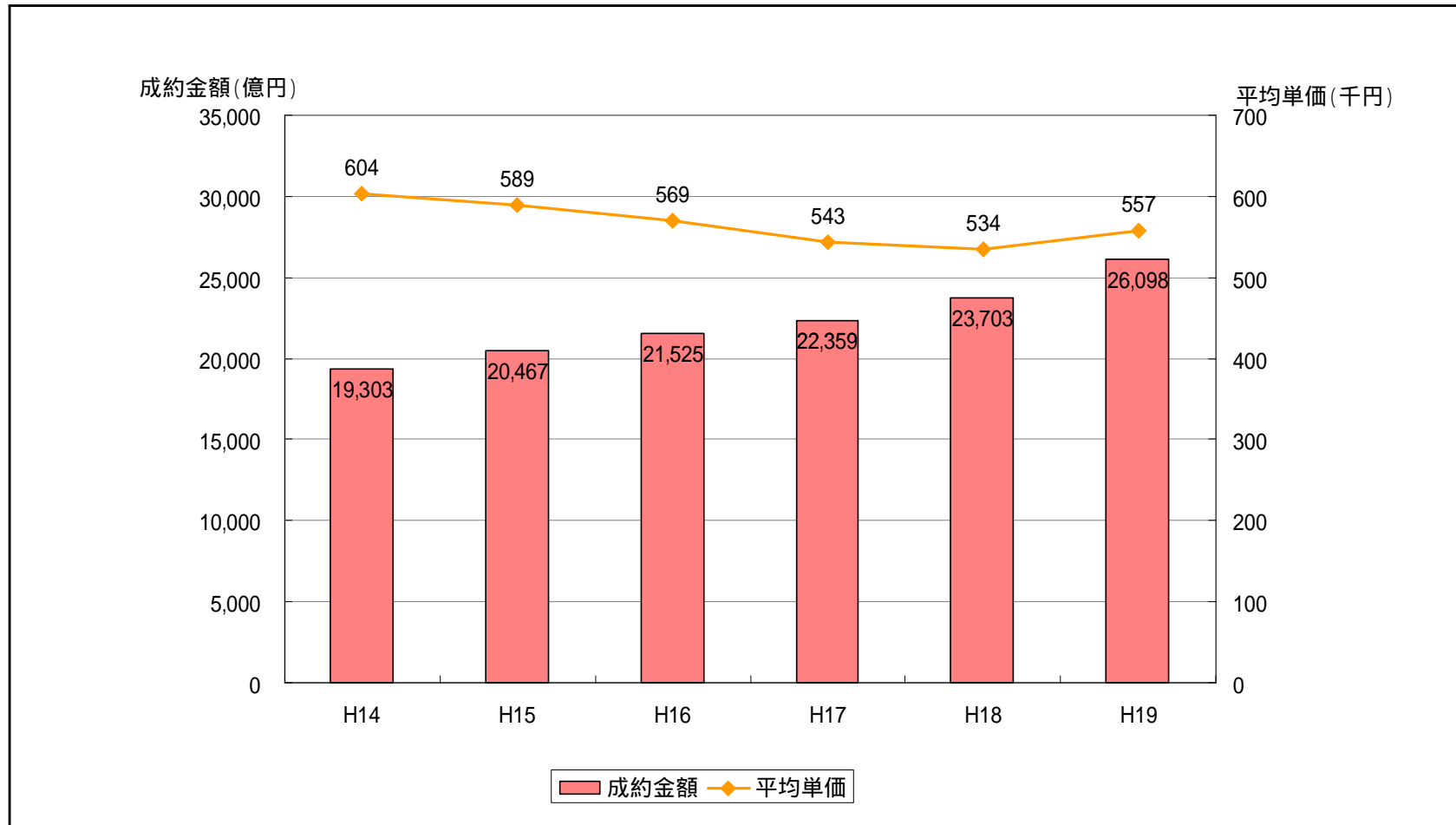
セリ風景

全国オークション6年間の推移 (出品台数、成約台数、成約率)



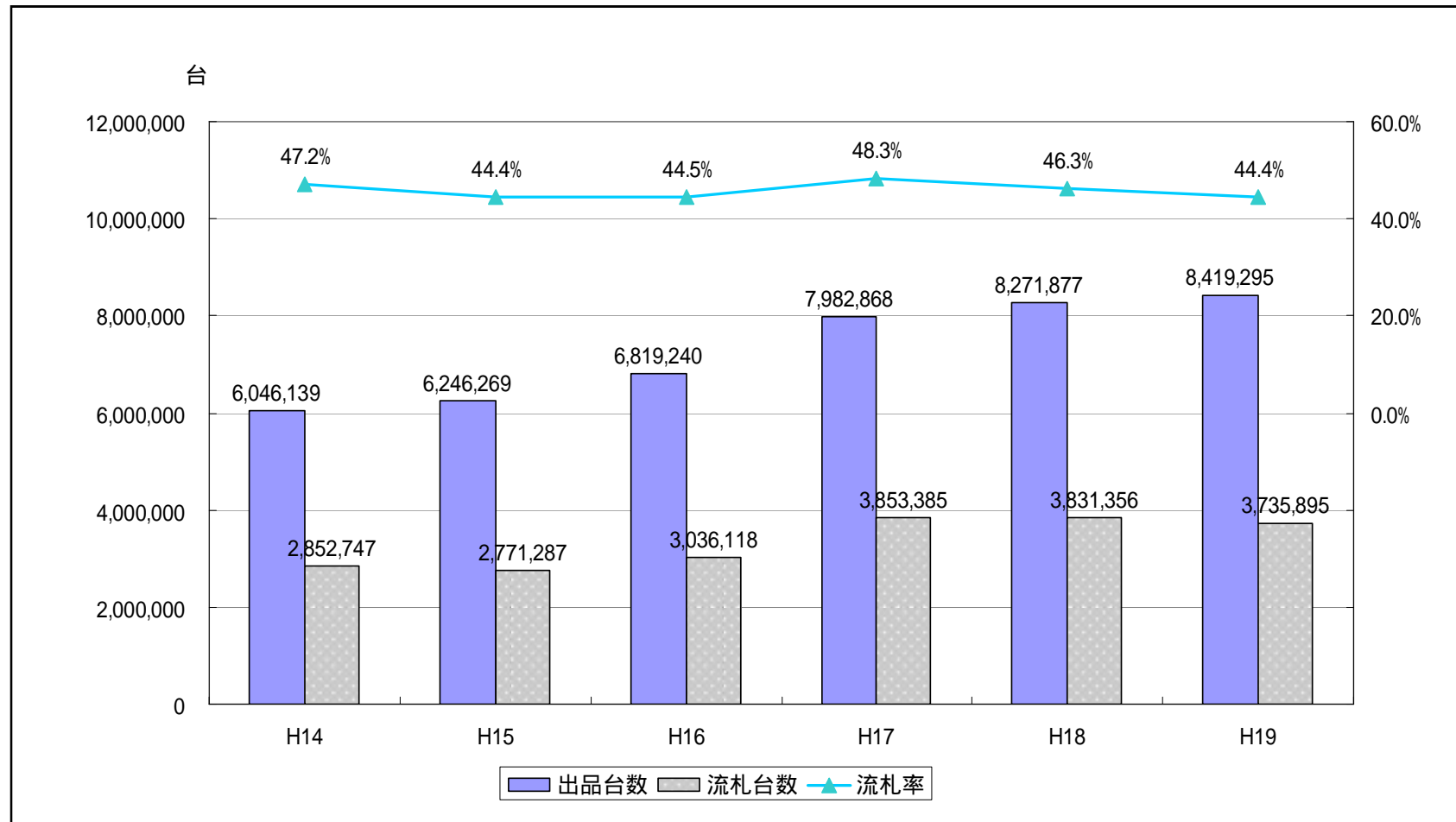
(株ユーστοカー調べ)

全国オークション6年間の推移 (成約金額、平均単価)



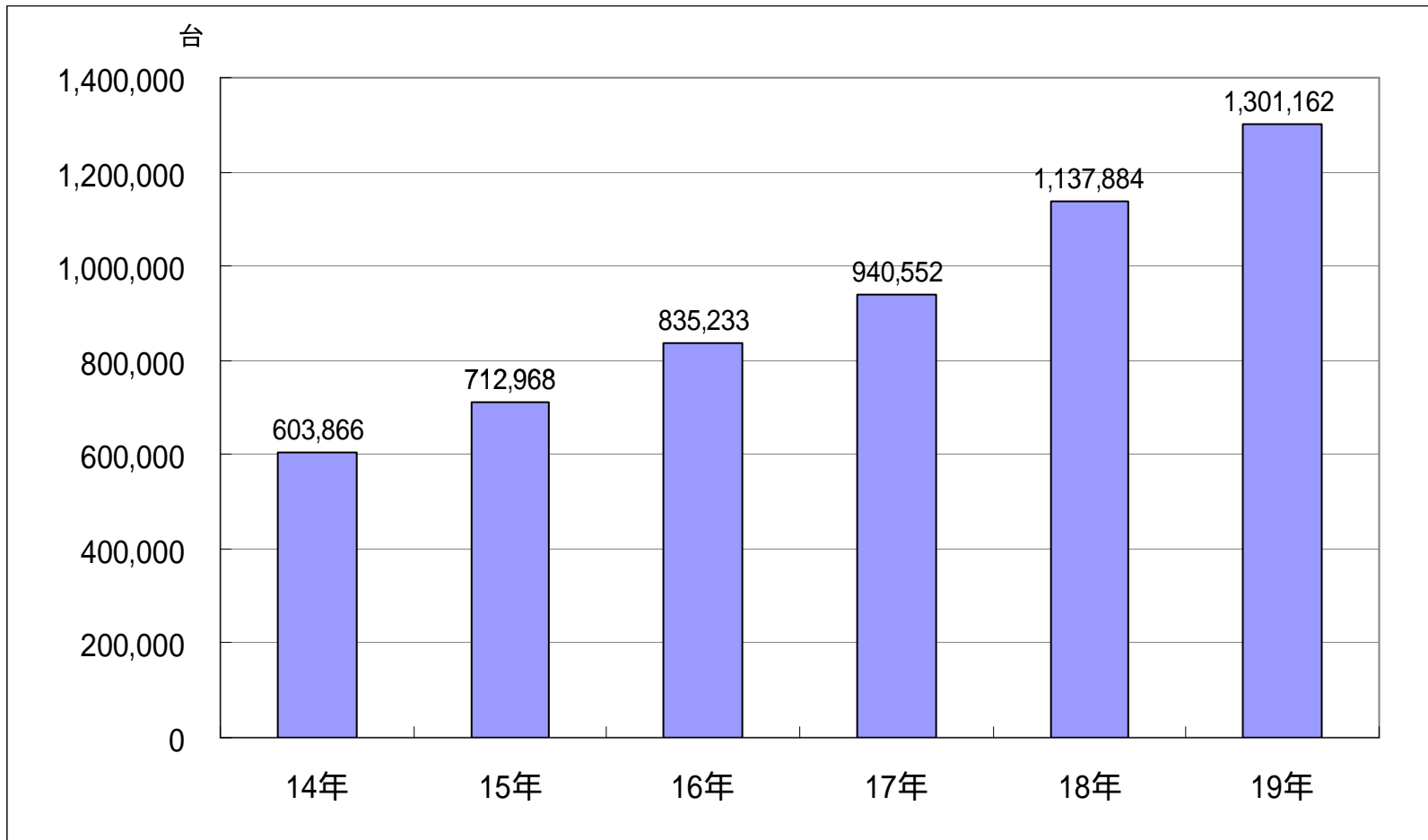
(株ユーστοカー調べ)

全国オークション6年間の推移 (出品台数、流札台数、流札率)



(株)ユーストカー調べから算出)

中古車輸出台数の推移



(財務省統計)

「有価流通の創出」と不法投棄

新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けて
＜自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方＞

平成13年9月
産業構造審議会環境部会
廃棄物・リサイクル小委員会
自動車リサイクルワーキンググループ

略

21ページ中絶

すなわち、使用済自動車のリサイクル・処理に要する費用のうち、適切に賄われないおそれのある要因（現時点では、ASR、フロン、エアバッグのリサイクル・処理）に対応するための一定の費用を自動車リサイクルシステムに内部化する手段として、従来の使用済自動車の引取価格から切り離し、料金として自動車ユーザーに負担を求めることとし、同時に、それらのリサイクル・処理の責任を自動車製造事業者等に負わせることとしたものである。

— 略 —

21ページ下段

なお、この場合、使用済自動車の引取価格は、リサイクル・処理に要する一定の費用を引取価格から切り離したことを前提として形成されることとなる。

— 略 —

27ページ上段

新たな自動車リサイクルシステムにおいては、適切なリサイクル・処理に必要な費用を確実に徴収し、使用済自動車のリサイクル・処理を行った事業者を支払うことにより、使用済自動車のリサイクル・処理の実施過程において概ね有価で流通する状況を改めて創出し、事業者による不法投棄を減少させることをその大きな目的の一つとしている。

3品目 (ASR・フロン・エアバッグ) 以外の 適正処理費用による逆有償問題

