

自動車リサイクル法

輸出取戻し対応業務

実施 10 年の振り返り

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター
資金管理センター
平成 28 年 9 月

【目次】

はじめに	2
1. 輸出台数、返還台数の推移	3
2. 主要輸出仕向地の推移	5
(1) エリア別輸出仕向地の推移	5
(2) 主要輸出仕向地の推移	6
(3) 輸出が困難な仕向地(国)の例	7
3. 返還車両の分析	8
(1) ブランド別返還台数	8
(2) 型式別返還台数	9
(3) 用途分類別の返還台数推移	10
(4) 返還車両の車齢	11
① 平均車齢と車齢区分別の返還台数推移	11
② 返還車両の車齢分布	12
③ 用途分類別の車齢推移	12
4. 申請者シェア推移	13
5. 返還金額単価の推移	14
6. 輸出返還対応業務の収支推移	15
(1) 手数料額の推移	15
(2) 収支推移	15

はじめに

使用済自動車の再資源化等に関する法律第 78 条第1項では、自動車所有者は自動車リサイクル料金が預託されている自動車を輸出した場合、リサイクル料金の取戻しが行えることとしている。本財団は平成 17 年1月の法施行に合わせ、輸出取戻し(以下、輸出返還という)対応業務を開始した。

申請台数は国内に流通する自動車の預託率の上昇に伴い増加したが、一時、リーマン・ショックに端を発した世界経済情勢の変化や、主要仕向地における中古自動車の輸入規制等により大幅に減少した。その後は再び増加傾向となり平成 27 年度末時点では累計 1,100 万台の輸出返還を行っている。

本財団は増減する申請量に柔軟かつ適正に対応し、かつ効率化を図り申請者の負担(手数料)の低減にも努めながら本対応業務を実施している。今般、輸出返還対応業務が 10 年を経過したことから、本対応業務で得られた各種データを集計するとともに財務省貿易統計等の関連情報をまとめたので以下の通り報告する。

1. 輸出台数、返還台数の推移

自動車リサイクル法が平成17年1月1日に施行されたことに伴い、輸出返還対応業務も同時にスタートした。当初はリサイクル料金預託済の輸出車両が少なかったため、返還台数は2万台/年程度に止まったが、その後は増加し平成20年度は140万台/年を超えた。

しかし、平成20～21年にかけてリーマン・ショックを発端とした世界経済情勢の変化や主要仕向地であるロシアの輸入規制等により78万台/年(平成21年度)に大幅減となった。

平成22～26年度は、日本の中古車需要が再び高まり、ミャンマーの輸入規制緩和や円安を背景に過去最高の150万台/年(平成26年度)に達した。

平成27年～現在はウクライナ問題によるルーブル安でロシア向けが低迷、好調だったミャンマー向けも右ハンドル規制情報やヤンゴンの自動車飽和状態から全体的に減少している状況。〈表1〉〈図1〉

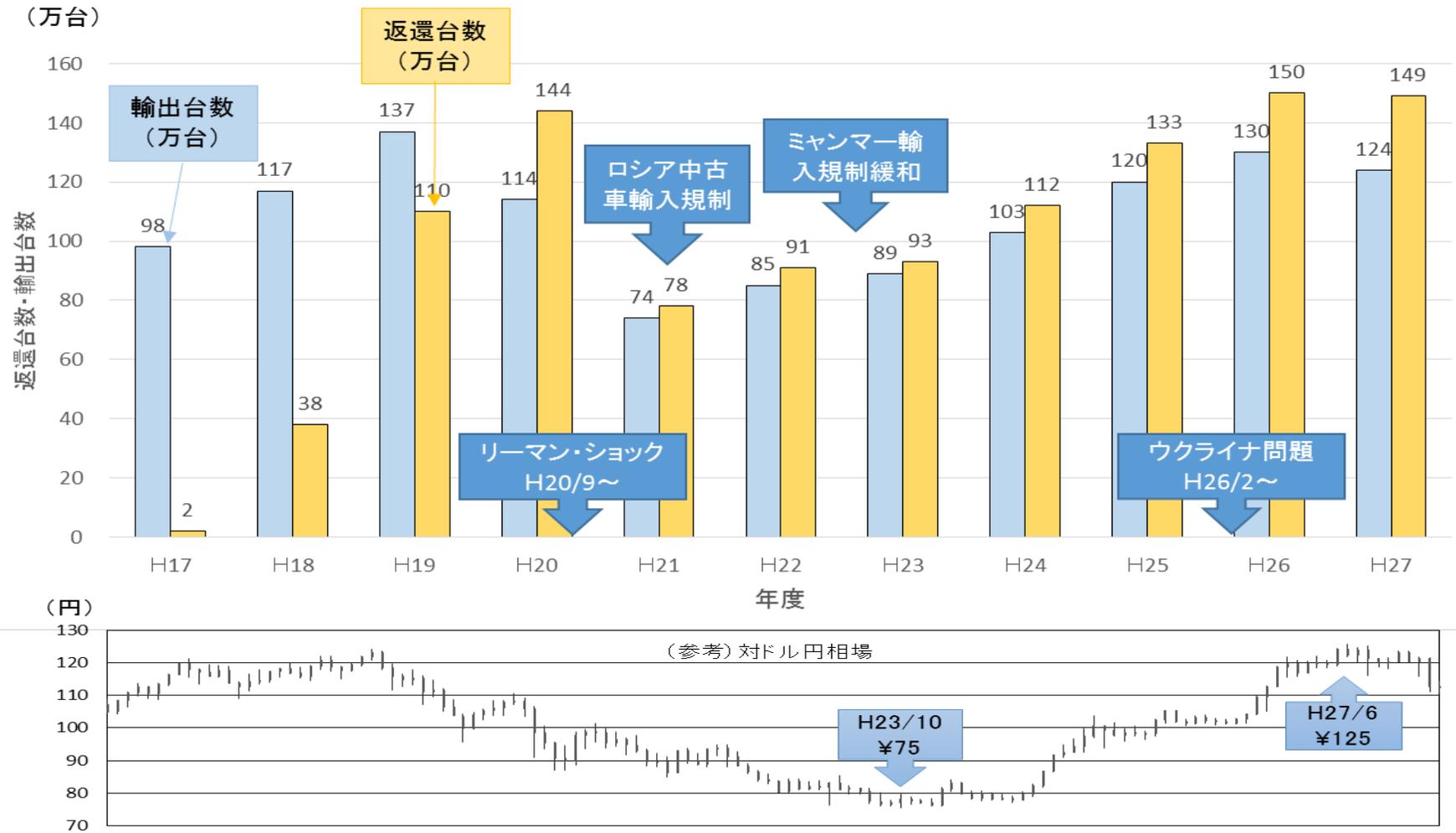
〈表1 輸出台数、返還台数の推移〉

年度		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	累計
返還台数 ※1	(万台)	2	38	110	144	78	91	93	112	133	150	149	1,100
輸出台数 ※2	(万台)	98	117	137	114	74	85	89	103	120	130	124	1,190

※1 1万台未満は四捨五入

※2 財務省貿易統計より 1万台未満を四捨五入(20万円以下の小額貨物は含まない)

<図1 返還台数、返還金額の推移>



2. 主要輸出仕向地の推移

(1) エリア別輸出仕向地の推移

輸出規制やウクライナ問題により大幅に減少した中東欧・ロシア向けに対して、ミャンマーを筆頭としたアジア向けやアフリカ向けが増加している。

<表 2><図 2>

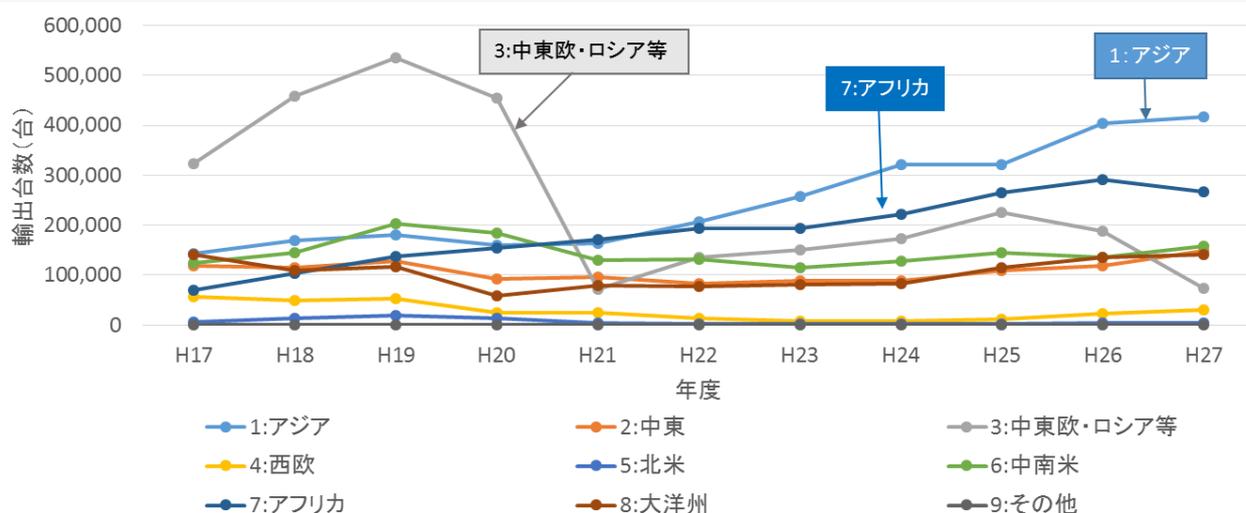
<表 2 エリア別中古車輸出推移>

年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
1:アジア	142,696	170,058	181,028	159,497	163,084	207,218	256,559	321,824	321,291	404,535	417,394
2:中東	117,835	115,210	127,368	91,545	95,634	82,910	87,785	87,660	108,418	118,240	147,878
3:中東欧・ロシア等	323,067	458,403	534,541	454,642	71,283	135,854	150,143	173,193	225,905	188,466	73,824
4:西欧	55,719	49,880	53,782	24,951	23,843	14,287	8,051	7,912	12,441	22,801	30,920
5:北米	5,976	14,089	18,286	13,722	3,240	1,925	1,972	1,848	2,737	3,439	5,003
6:中南米	123,859	145,083	203,331	184,036	130,383	131,658	115,378	128,515	143,998	136,112	157,122
7:アフリカ	69,369	103,337	136,898	154,844	172,026	193,688	192,959	222,103	265,625	291,746	266,307
8:大洋州	141,045	109,641	116,660	57,951	78,626	78,102	80,764	83,034	115,540	135,106	141,046

※財務省貿易統計より。エリアは財務省貿易統計「外国貿易等に関する統計基本通達 別紙第1 統計国名符号表」より。

<http://www.customs.go.jp/toukei/sankou/dgorder/a1.htm>

<図 2 エリア別中古車輸出推移>



(2) 主要輸出仕向地の推移

法施行後の主要仕向地(国)の上位 10 位の推移および関連トピックは以下の通り。〈表 3〉〈図 3〉

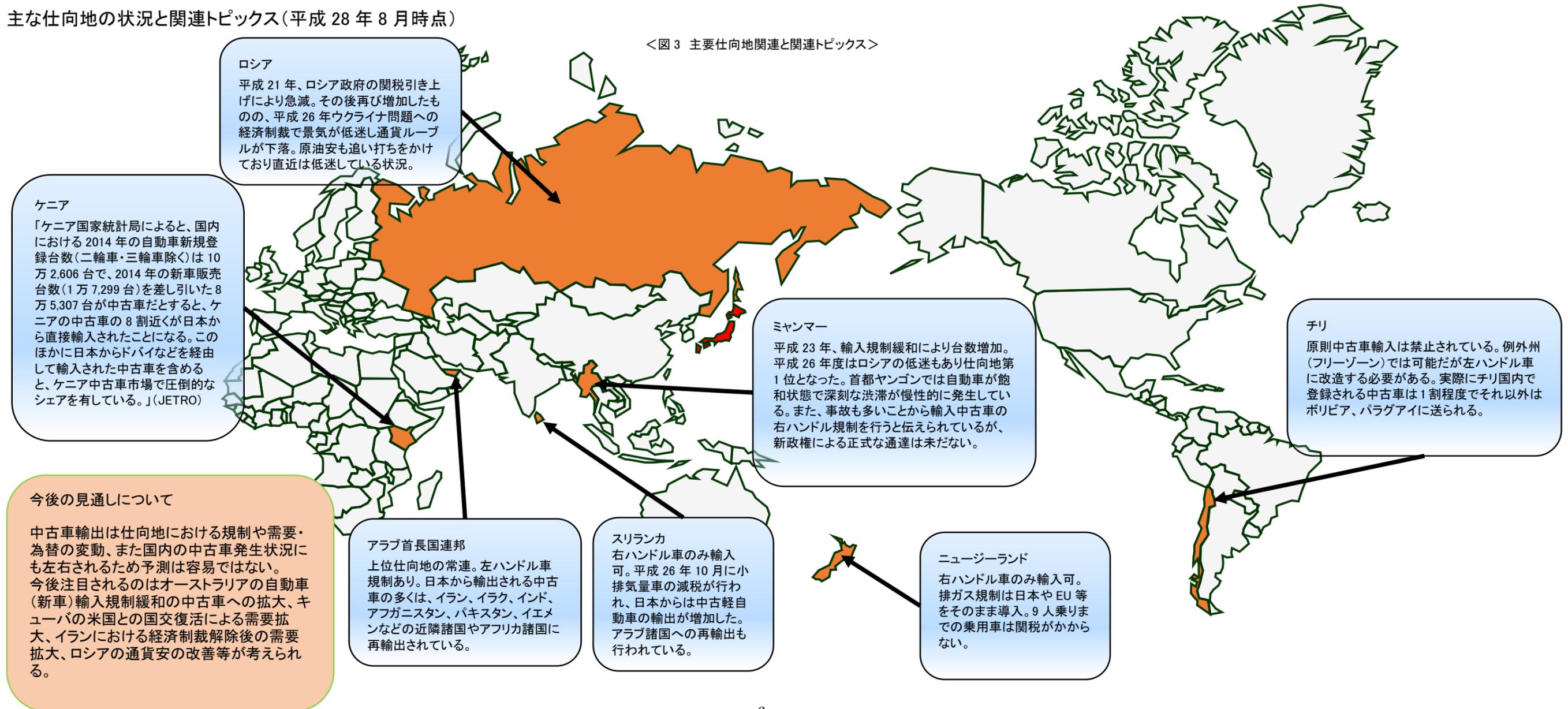
〈表 3 上位仕向地の推移〉

順位	H17年度		H18年度		H19年度		H20年度		H21年度		H22年度		H23年度		H24年度		H25年度		H26年度		H27年度	
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	国名	台数	国名	台数	国名	台数	国名	台数	国名	台数	国名	台数	国名	台数	国名	台数
1	ロシア	301,278	ロシア	413,448	ロシア	519,314	ロシア	444,793	アラブ首長国連邦	92,577	ロシア	114,383	ロシア	118,770	ロシア	145,821	ロシア	159,743	ミャンマー	167,000	アラブ首長国連邦	145,298
2	ニュージーランド	121,664	アラブ首長国連邦	114,052	アラブ首長国連邦	126,421	チリ	97,938	ニュージーランド	66,144	アラブ首長国連邦	80,822	アラブ首長国連邦	85,323	ミャンマー	128,298	ミャンマー	132,669	アラブ首長国連邦	116,802	ミャンマー	137,258
3	アラブ首長国連邦	117,388	ニュージーランド	92,727	チリ	109,646	アラブ首長国連邦	90,272	チリ	65,534	アラブ首長国連邦	76,820	アラブ首長国連邦	67,596	アラブ首長国連邦	86,016	アラブ首長国連邦	106,622	ニュージーランド	114,214	ニュージーランド	117,550
4	チリ	49,490	チリ	66,918	ニュージーランド	99,390	ニュージーランド	45,920	南アフリカ共和国	63,993	南アフリカ共和国	68,994	チリ	66,955	チリ	68,614	ニュージーランド	97,539	ロシア	112,139	ケニア	71,249
5	英国	30,026	カザフスタン	41,811	ケニア	42,472	南アフリカ共和国	45,312	ロシア	58,769	ニュージーランド	65,411	南アフリカ共和国	62,344	ニュージーランド	67,572	チリ	80,859	ケニア	70,429	チリ	64,027
6	南アフリカ共和国	26,987	南アフリカ共和国	37,971	南アフリカ共和国	36,145	ケニア	42,437	ケニア	47,509	ケニア	48,082	パキスタン	45,425	南アフリカ共和国	64,075	ケニア	64,079	チリ	68,212	パキスタン	51,110
7	パキスタン	25,591	パキスタン	29,063	ペルー	31,006	バングラディシュ	31,786	バングラディシュ	34,812	スリランカ	37,765	ミャンマー	42,416	パキスタン	57,217	南アフリカ共和国	57,265	南アフリカ共和国	52,646	スリランカ	50,725
8	カザフスタン	20,660	ペルー	28,780	フィリピン	25,656	ペルー	29,920	フィリピン	26,667	バングラディシュ	27,426	ケニア	39,729	ケニア	44,974	キルギス	42,754	スリランカ	44,177	南アフリカ共和国	46,434
9	スリランカ	20,366	ケニア	27,639	シンガポール	25,624	ウガンダ	22,819	マレーシア	25,845	モンゴル	24,483	モンゴル	34,952	モンゴル	31,267	モンゴル	34,479	パキスタン	41,915	ロシア	44,501
10	フィリピン	20,094	フィリピン	24,793	英国	22,243	シンガポール	21,390	ペルー	23,875	ウガンダ	22,959	スリランカ	33,186	タンザニア	25,255	タンザニア	32,227	タンザニア	39,744	タンザニア	43,535
輸出総台数	979,566		1,165,701		1,371,894		1,141,188		738,119		845,642		893,611		1,026,089		1,195,955		1,300,445		1,239,494	

※財務省貿易統計より(20万円以下の少額貨物は含まない)

主な仕向地の状況と関連トピックス(平成 28 年 8 月時点)

〈図 3 主要仕向地関連と関連トピックス〉



(3)輸出が困難な仕向地(国)の例

仕向地(国)によっては自国の自動車産業保護や環境保護、交通安全を目的とした規制があり中古車輸出が困難となっている。〈表4〉

〈表4 輸出が困難な仕向地(国)の例〉

エリア	国	主な中古車輸入規制	備考
〈アジア〉	1.中国	商業目的の輸入不可 右ハンドル車不可	商業目的の中古車輸入は原則できません(商務部「自動車貿易政策:2005年16号令」第7章第37条)。長期滞在駐在員の個人用として1台に限り持ち込むことが認められますが、これも左ハンドル車に限られ、右ハンドル車の公道の走行は禁じられています。
	2.タイ	商業目的の輸入は事実上不可 高関税	中古車ビジネスとしての輸入は事実上不可能です。国内産業保護育成と環境汚染抑制の観点から中古車は「輸入許可取得必要品目」(全19品目)の一つとされ、かつ新車と同様、規格基準への適合(車両重量3,500kg以下)が求められます。関税を含め厳しい輸入条件が課せられており、輸入許可の条件は主に個人用、政府関係、再輸出目的に限られます。
	3.インドネシア	原則輸入不可	中古車の輸入は認められていません。中古車の輸入は2007年2月28日以降、いったん停止(2006年12月29日付商業大臣文書第1311号)となり、その後、中古財の輸入に関わる商業大臣令(57/M-DAG/PER/12/2008)が公布されましたが、輸入可能な中古財リストに自動車に掲載されていないためです。
	4.ベトナム	右ハンドル車不可 高関税	中古車ビジネスとしての輸入は事実上不可能です。左ハンドルの中古車のみ輸入ができますが、タイと同様に、規格基準への適合と高関税+特別消費税の課税などが課されているためです。右ハンドル車は、輸入前に左ハンドル仕様に変更されたものを含めて輸入禁止です。すなわち日本国内仕様の右ハンドル車は輸出できません。
	5.インド	商業目的の輸入は事実上不可 高関税	中古車ビジネスとしての輸入は事実上不可能です。同国の自動車法(Motor Vehicles Act, 1988)と安全基準CMVR(Central Motor Vehicle Rules, 1989)など諸条件をクリアすれば制度上は輸入可能ですが、高関税や煩雑な手続きなどをすべてクリアした上で輸入販売の認可を受けるのは極めて困難です。ビジネスとしての中古車輸入はほとんど無いのが実情です。実際に日本からの輸出にあたっては船積み前検査(インド政府指定検査会社)と検査機関発行の型式認定(Homologation Certificate)への適合証明が必要とされています。しかし、これらの機関は、中古車についてはコストに見合わないなどの理由で対応していません。
	6.パキスタン	商業目的の輸入は不可	ビジネスとしての中古車輸入は禁止されており、パキスタン国籍の個人が個人所有あるいはギフトとして持ち込むケースなどに限られています(中古品の輸入禁止品目=Import Policy Order, APPENDIX-C、個人貨物の例外 Personal Baggage Schemes=通達666(I)/2006号)。
	7.カンボジア	右ハンドル車不可	新車/中古車の区別なく右ハンドル車の輸入は禁止されています(政令No.209 ANK.BK)。
〈中南米〉	8.チリ	原則輸入不可(例外あり)	原則輸入はできません。例外としてフリーゾーンのある第1州(イキケ)と第12州(プンタ・アレナス)へは輸入可能ですが、他州への販売はできません(法第18,483号、第21条、1985年12月28日官報)。フリーゾーンから周辺国への再輸出は可能ですが、再輸出先国の輸入制限等を確認する必要があります。
	9.ペルー	右ハンドル車不可	左ハンドル車両であれば輸入できます。ただし、製造時点では右側であったものを後に改造した車両は不可です。2012年末まではイロ、マタラニの輸出加工区(CETICO)でハンドル改修業が認められていましたが、現在は認められていません(法29303;2008年12月18日公布)。
	10.アルゼンチン	原則輸入不可	原則輸入はできません。(公共歳入連邦管理庁決議2146/2006)。
	11.ブラジル	原則輸入不可	中古車の輸入はできません。これは、国産品が存在しない中古生産財の輸入は認めています(中古財の輸入に関する法令91年通達8号第22条)が、中古消費財の輸入を禁止しているためです(同第25条)。従って、中古車を輸入申請しても開発商工省貿易局(MDIC/SECEX)に却下されます。
	12.メキシコ	原則輸入不可	中古車の輸入はできません(日墨経済連携協定(2005年4月発効)第7条(輸出入制限)付属書2)。一方、NAFTAからの輸入には自由化傾向がみられます。
	13.コスタリカ	右ハンドル車不可	右ハンドル車の輸入はできません。これは、右ハンドル車の国内走行は禁止されていることに加えて、左ハンドルへの改造車は登録に当たってRITEVE(自動車登録機関)に当該自動車メーカー作成によるハンドル変換が可能であることの証明書の提示が求められるためです。
	14.パナマ	右ハンドル車不可	右ハンドル車の輸入はできません。また、国内走行も禁止されています。税関局長通達901-02-106-DG(2009年1月23日)
	15.パラグアイ	右ハンドル車不可	右ハンドル車の輸入はできません。また、国内走行も禁止されています。パラグアイ上院:法令2153/03号(改正中古自動車、農機、建機の輸入を認める法律)
	16.ドミニカ共和国	右ハンドル車不可	右ハンドル車、右ハンドルを左ハンドルに変更し改造した車は輸入禁止です(税関総局2008年10月6日付)。通商弘報2008年10月16日パナマ発参照
	17.コロンビア、エクアドル、ベネズエラ	原則輸入不可	中古車の輸入はできません。また、中古車の部品の輸入も禁止されています。これは、アンデス共同体自動車補完協定に基づいて規定されています。コロンビア法令2685号、エクアドル外国貿易投資審議会決定184号、アンデス共同体:ベネズエラ法令3679号
〈アフリカ〉	18.南アフリカ共和国	商業目的の輸入不可	商業目的の中古車は実質輸入禁止です。日本から相当数の中古車が同国向けに輸出されていますが、これらは同国を経由して第三国へ再輸出されているようです。
	19.エジプト	右ハンドル車不可	右ハンドル車は輸入禁止です。左ハンドル車の車齢条件等は、以下の貿易管理制度より輸出入法施行規則付表2を参照ください。また、エジプトでは2011年4月に日本製品の輸入禁止規制が発令されました。現在は緩和されていますが、高い放射線量が検出される中古車は、実質的に日本からの輸出は不可能です。ジェトロの関連情報に留意しておくことをお勧めします。
〈その他の地域〉	20.ウズベキスタン	右ハンドル車不可	ウズベキスタンでは、右ハンドル車の登録と使用が禁止されており、右ハンドル車の輸入自体が禁止されています(閣僚会議決定No.90「道路交通安全保障に関する追加的措置について」、1993年2月17日付)。同国では、国産車の販売を促進する方針もあり、輸入車のシェアはわずかです。さらに、環境保全の目的で中古車(走行距離に関係なく、生産日から3年を超えるものを中古車と定義)の輸入には新車より高率の関税が課されています。

※日本貿易振興機構(JETRO)サイト「貿易・投資相談Q&A 中古車の輸入が制度上困難な国々」より抜粋

<https://www.jetro.go.jp/world/qa/04J-101001.html>

関係機関 日本中古車輸出業協同組合

調査時点:2012/09

3. 返還車両の分析

(1) ブランド別返還台数

トヨタブランドが約半数を占めている。上位10ブランドが総返還台数の9割を超えている。大きな順位変動はなく推移している。〈表5〉

〈表5 ブランド別返還台数の推移(TOP10)〉

年度	H17			H18			H19			H20		
順位	ブランド	台数	シェア	ブランド	台数	シェア	ブランド	台数	シェア	ブランド	台数	シェア
1	トヨタ	12,489	50.3%	トヨタ	180,662	48.0%	トヨタ	535,449	48.9%	トヨタ	727,018	50.3%
2	ニッサン	3,707	14.9%	ニッサン	52,715	14.0%	ニッサン	147,179	13.4%	ニッサン	192,821	13.4%
3	三菱	1,912	7.7%	ホンダ	25,701	6.8%	ホンダ	93,053	8.5%	ホンダ	122,337	8.5%
4	ホンダ	1,862	7.5%	三菱	20,831	5.5%	三菱	66,220	6.0%	三菱	79,855	5.5%
5	マツダ	1,445	5.8%	マツダ	20,714	5.5%	マツダ	53,475	4.9%	マツダ	68,621	4.8%
6	いすゞ	749	3.0%	三菱ふそう	18,020	4.8%	いすゞ	30,055	2.7%	スズキ	40,429	2.8%
7	スズキ	654	2.6%	いすゞ	17,389	4.6%	スズキ	29,174	2.7%	スバル	36,183	2.5%
8	三菱ふそう	601	2.4%	スズキ	7,020	1.9%	三菱ふそう	28,747	2.6%	三菱ふそう	33,732	2.3%
9	スバル	411	1.7%	スバル	6,938	1.8%	スバル	25,876	2.4%	いすゞ	32,877	2.3%
10	メルセデスベンツ	201	0.8%	日野	5,348	1.4%	メルセデスベンツ	14,605	1.3%	メルセデスベンツ	19,013	1.3%
-	その他	821	3.3%	その他	20,769	5.5%	その他	72,158	6.6%	その他	91,305	6.3%

年度	H21			H22			H23			H24		
順位	ブランド	台数	シェア									
1	トヨタ	421,017	53.9%	トヨタ	511,875	56.2%	トヨタ	515,898	55.4%	トヨタ	665,790	59.5%
2	ニッサン	89,531	11.5%	ニッサン	104,849	11.5%	ニッサン	106,280	11.4%	ニッサン	121,771	10.9%
3	ホンダ	50,537	6.5%	ホンダ	58,210	6.4%	ホンダ	68,368	7.3%	ホンダ	77,627	6.9%
4	三菱	36,633	4.7%	三菱	39,321	4.3%	マツダ	43,734	4.7%	マツダ	46,975	4.2%
5	マツダ	30,359	3.9%	マツダ	38,600	4.2%	三菱	37,851	4.1%	三菱	36,865	3.3%
6	三菱ふそう	26,635	3.4%	三菱ふそう	25,099	2.8%	スズキ	26,669	2.9%	スズキ	31,484	2.8%
7	いすゞ	26,048	3.3%	スズキ	22,230	2.4%	三菱ふそう	21,935	2.4%	三菱ふそう	25,179	2.2%
8	スズキ	20,478	2.6%	いすゞ	21,748	2.4%	スバル	19,846	2.1%	いすゞ	19,366	1.7%
9	スバル	16,238	2.1%	スバル	19,691	2.2%	いすゞ	18,314	2.0%	スバル	18,682	1.7%
10	メルセデスベンツ	11,250	1.4%	メルセデスベンツ	12,505	1.4%	メルセデスベンツ	13,929	1.5%	メルセデスベンツ	15,035	1.3%
-	その他	52,520	6.7%	その他	56,729	6.2%	その他	58,643	6.3%	その他	60,845	5.4%

年度	H25			H26			H27		
順位	ブランド	台数	シェア	ブランド	台数	シェア	ブランド	台数	シェア
1	トヨタ	749,584	56.3%	トヨタ	805,986	53.7%	トヨタ	783,794	52.6%
2	ニッサン	155,067	11.6%	ニッサン	179,109	11.9%	ニッサン	174,366	11.7%
3	ホンダ	101,750	7.6%	ホンダ	131,532	8.8%	ホンダ	124,505	8.4%
4	マツダ	61,713	4.6%	マツダ	70,974	4.7%	マツダ	72,825	4.9%
5	スズキ	43,614	3.3%	スズキ	53,665	3.6%	スズキ	66,128	4.4%
6	三菱	42,802	3.2%	三菱	45,645	3.0%	三菱	39,559	2.7%
7	三菱ふそう	29,532	2.2%	スバル	30,142	2.0%	三菱ふそう	29,867	2.0%
8	スバル	24,561	1.8%	三菱ふそう	29,623	2.0%	スバル	29,029	1.9%
9	いすゞ	23,621	1.8%	メルセデスベンツ	25,321	1.7%	ダイハツ	28,480	1.9%
10	メルセデスベンツ	20,196	1.5%	ダイハツ	25,023	1.7%	メルセデスベンツ	27,544	1.8%
-	その他	79,185	5.9%	その他	103,125	6.9%	その他	112,775	7.6%

※自動車リサイクルシステム 返還車両データより「ブランド」で集計

(2) 型式別返還台数

小型の乗用車、貨物が上位を占めている。近年は国内需要と同様、ハイブリット車が増加している。〈表6〉

〈表6 通称名別返還台数の推移(TOP10)〉

年度	H17					H18					H19				
	順位	型式	台数	通称名	用途 シェア	型式	台数	通称名	用途 シェア	型式	台数	通称名	用途 シェア		
1	CBA-ZNE10G	1,037	トヨタ ウィッシュ	乗用	4.2%	DBA-ZNE10G	6,369	トヨタ ウィッシュ	乗用	1.7%	E-RD1	12,705	ホンダ CR-V	乗用	1.2%
2	CBA-ACU30W	626	トヨタ ハリアー	乗用	2.5%	KC-LH113V	4,154	トヨタ ハイエースバン	貨物	1.1%	TA-NZE121	11,150	トヨタ カローラ	乗用	1.0%
3	GG-EE103V	306	トヨタ カローラバン	貨物	1.2%	KG-LH172V	4,094	トヨタ ハイエースバン	貨物	1.1%	E-AE110	10,435	トヨタ カローラ	乗用	1.0%
4	GF-AE110	303	トヨタ カローラ	乗用	1.2%	TA-NZE121	4,033	トヨタ カローラ	乗用	1.1%	E-SXM10G	8,368	トヨタ イブサム	乗用	0.8%
5	KE-CE107V	291	トヨタ カローラバン	貨物	1.2%	E-RD1	3,299	ホンダ CR-V	乗用	0.9%	KG-LH172V	8,038	トヨタ ハイエースバン	貨物	0.7%
6	TA-MNH10W	288	トヨタ アルファード	乗用	1.2%	UA-SCP10	2,904	トヨタ ヴィッツ	乗用	0.8%	LA-GD1	7,153	ホンダ フィット	乗用	0.7%
7	GG-EE102V	278	トヨタ カローラバン	貨物	1.1%	TB-EE103V	2,442	トヨタ カローラバン	貨物	0.6%	E-AE100	7,087	トヨタ カローラ	乗用	0.6%
8	KG-LH172V	218	トヨタ ハイエースバン	貨物	0.9%	GC-KR42V	2,422	トヨタ タウンエースバン	貨物	0.6%	GF-SXM10G	6,731	トヨタ イブサム	乗用	0.6%
9	DBA-ZNE10G	215	トヨタ ウィッシュ	乗用	0.9%	TB-VFY11	2,088	ニッサン ADバン	貨物	0.6%	GF-AE110	6,318	トヨタ カローラ	乗用	0.6%
10	GF-FB15	210	ニッサン サニー	乗用	0.8%	GG-EE103V	2,043	トヨタ カローラバン	貨物	0.5%	TB-EE103V	5,978	トヨタ カローラバン	貨物	0.5%

年度	H20					H21					H22				
	順位	型式	台数	通称名	用途 シェア	型式	台数	通称名	用途 シェア	型式	台数	通称名	用途 シェア		
1	E-AE110	15,962	トヨタ カローラ	乗用	1.1%	E-AE110	8,513	トヨタ カローラ	乗用	1.1%	TA-NZE121	10,364	トヨタ カローラ	乗用	1.1%
2	TA-NZE121	13,194	トヨタ カローラ	乗用	0.9%	TA-NZE121	7,624	トヨタ カローラ	乗用	1.0%	DBA-KSP90	9,514	トヨタ ヴィッツ	乗用	1.0%
3	E-RD1	13,019	ホンダ CR-V	乗用	0.9%	CBE-NCP51V	7,377	トヨタ プロボックスバン	貨物	0.9%	CBE-NCP51V	8,272	トヨタ プロボックスバン	貨物	0.9%
4	E-SXM10G	12,782	トヨタ イブサム	乗用	0.9%	E-RD1	6,944	ホンダ CR-V	乗用	0.9%	GF-SXM10G	7,531	トヨタ イブサム	乗用	0.8%
5	LA-GD1	11,395	ホンダ フィット	乗用	0.8%	DBA-KSP90	5,650	トヨタ ヴィッツ	乗用	0.7%	DBA-NZE121	7,143	トヨタ カローラ	乗用	0.8%
6	GF-SXM10G	9,133	トヨタ イブサム	乗用	0.6%	KG-LH172V	5,617	トヨタ ハイエースバン	貨物	0.7%	E-AE110	6,881	トヨタ カローラ	乗用	0.8%
7	UA-NZE121	8,777	トヨタ カローラ	乗用	0.6%	GF-AE110	5,598	トヨタ カローラ	乗用	0.7%	GF-AE110	6,503	トヨタ カローラ	乗用	0.7%
8	UB-NCP51V	8,467	トヨタ プロボックスバン	貨物	0.6%	E-SXM10G	5,345	トヨタ イブサム	乗用	0.7%	DBA-ANH20W	6,312	トヨタ アルファード	乗用	0.7%
9	E-SXA11G	7,983	トヨタ RAV4	乗用	0.6%	DBA-NZE121	5,148	トヨタ カローラ	乗用	0.7%	DBA-NZE141	6,043	トヨタ カローラAXIO	乗用	0.7%
10	E-EP91	7,956	トヨタ スターレット	乗用	0.6%	GF-SXM10G	5,107	トヨタ イブサム	乗用	0.7%	DBA-SC11	5,934	ニッサン ティーダラティオ	乗用	0.7%

年度	H23					H24					H25				
	順位	型式	台数	通称名	用途 シェア	型式	台数	通称名	用途 シェア	型式	台数	通称名	用途 シェア		
1	DBA-KSP90	10,848	トヨタ ヴィッツ	乗用	1.2%	CBE-NCP51V	13,718	トヨタ プロボックスバン	貨物	1.2%	DBA-KSP90	15,315	トヨタ ヴィッツ	乗用	1.2%
2	CBE-NCP51V	9,755	トヨタ プロボックスバン	貨物	1.0%	DBA-KSP90	13,638	トヨタ ヴィッツ	乗用	1.2%	CBE-NCP51V	15,190	トヨタ プロボックスバン	貨物	1.1%
3	TA-NZE121	8,347	トヨタ カローラ	乗用	0.9%	TA-NZE121	12,250	トヨタ カローラ	乗用	1.1%	TA-NZE121	13,889	トヨタ カローラ	乗用	1.0%
4	E-AE110	8,104	トヨタ カローラ	乗用	0.9%	DBA-NZE141	11,660	トヨタ カローラAXIO	乗用	1.0%	DBA-NZE141	12,742	トヨタ カローラAXIO	乗用	1.0%
5	GF-SXM10G	7,621	トヨタ イブサム	乗用	0.8%	E-AE110	10,334	トヨタ カローラ	乗用	0.9%	DAA-NHW20	11,597	トヨタ プリウス	乗用	0.9%
6	DBA-NZE141	7,398	トヨタ カローラAXIO	乗用	0.8%	DBA-SC11	9,376	ニッサン ティーダラティオ	乗用	0.8%	DBA-NZT260	11,044	トヨタ アリオン	乗用	0.8%
7	DBA-NZT260	6,905	トヨタ アリオン	乗用	0.7%	GF-AE110	9,169	トヨタ カローラ	乗用	0.8%	DBA-ANH20W	10,582	トヨタ アルファード	乗用	0.8%
8	GF-AE110	6,757	トヨタ カローラ	乗用	0.7%	GF-SR40G	8,906	トヨタ タウンエースノア	乗用	0.8%	DBA-GE6	10,542	ホンダ フィット	乗用	0.8%
9	LA-GD1	6,369	ホンダ フィット	乗用	0.7%	DBA-SCP90	8,707	トヨタ ヴィッツ	乗用	0.8%	LA-GD1	10,436	ホンダ フィット	乗用	0.8%
10	E-RD1	6,338	ホンダ CR-V	乗用	0.7%	DAA-NHW20	8,416	トヨタ プリウス	乗用	0.8%	DBA-SCP90	9,879	トヨタ ヴィッツ	乗用	0.7%

年度	H26					H27				
	順位	型式	台数	通称名	用途 シェア	型式	台数	通称名	用途 シェア	
1	TA-NZE121	14,424	トヨタ カローラ	乗用	1.0%	DAA-NHW20	17,558	トヨタ プリウス	乗用	1.2%
2	DAA-NHW20	14,206	トヨタ プリウス	乗用	0.9%	DBA-GE6	14,446	ホンダ フィット	乗用	1.0%
3	DBA-NZE141	13,810	トヨタ カローラAXIO	乗用	0.9%	DBA-NZE141	13,296	トヨタ カローラAXIO	乗用	0.9%
4	DBA-GE6	13,372	ホンダ フィット	乗用	0.9%	DBA-NZT260	13,155	トヨタ アリオン	乗用	0.9%
5	CBE-NCP51V	13,061	トヨタ プロボックスバン	貨物	0.9%	DBA-GD1	12,171	ホンダ フィット	乗用	0.8%
6	DBA-KSP90	12,867	トヨタ ヴィッツ	乗用	0.9%	DBA-SCP90	11,972	トヨタ ヴィッツ	乗用	0.8%
7	DBA-SCP90	12,365	トヨタ ヴィッツ	乗用	0.8%	DBA-C11	11,929	ニッサン ティーダ	乗用	0.8%
8	DBA-E11	11,734	ニッサン ノート	乗用	0.8%	DBA-DE3FS	11,785	マツダ デミオ	乗用	0.8%
9	DBA-NZT260	11,570	トヨタ アリオン	乗用	0.8%	CBE-NCP51V	11,503	トヨタ プロボックスバン	貨物	0.8%
10	DBA-C11	11,502	ニッサン ティーダ	乗用	0.8%	DAA-NHP10	11,462	トヨタ アクア	乗用	0.8%

※自動車リサイクルシステム 返還車両データより「型式」で集計し、「型式」に対応する通称名を調査し記載している(同型式で複数の通称名がある車両は代表的な通称名を採用した)

(3) 用途分類別の返還台数推移

乗用車(3、5/7 ナンバー)が多く、約 80%を占めている。次いで小型貨物(4/6 ナンバー)が多い。また、平成 23 年度頃から軽自動車の比率が上昇している。スリランカ等での軽自動車需要が高まったことが考えられる。〈表 7〉〈図 4〉

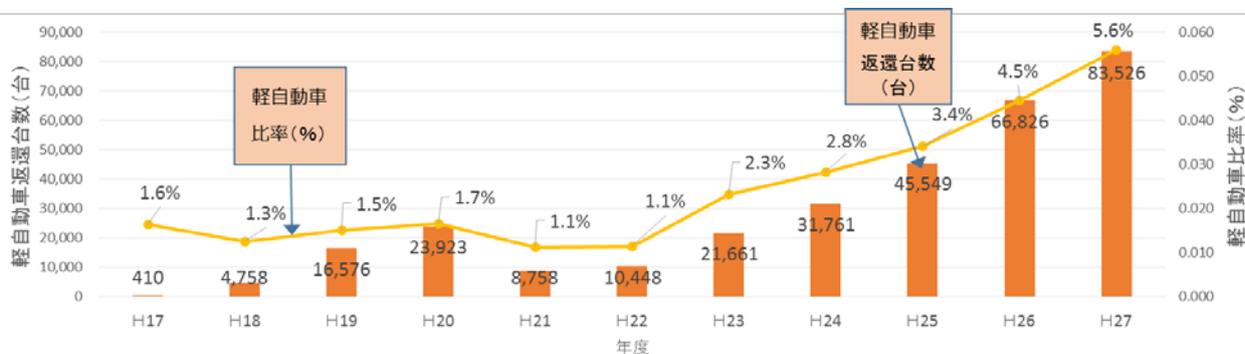
〈表 7 用途分類別返還車両推移〉

ナンバー	用途分類	年度	H17		H18		H19		H20		H21		H22		
			登録/軽	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
1	普通貨物車	登録車		1,391	5.6%	37,154	9.9%	59,314	5.4%	66,236	4.6%	51,409	6.6%	44,408	4.9%
2	普通乗合車 (定員11人以上)	登録車		222	0.9%	4,482	1.2%	7,545	0.7%	7,120	0.5%	6,220	0.8%	5,548	0.6%
3	普通乗用車 (定員10人以下)	登録車		5,517	22.2%	78,685	20.9%	308,753	28.2%	421,082	29.2%	214,972	27.5%	275,343	30.2%
4/6	小型貨物車	登録車		6,173	24.8%	98,208	26.1%	164,862	15.0%	178,195	12.3%	116,598	14.9%	113,471	12.5%
		軽自動車		291	1.2%	2,734	0.7%	10,257	0.9%	15,946	1.1%	5,389	0.7%	4,876	0.5%
5/7	小型乗用車	登録車		10,531	42.4%	143,153	38.1%	516,237	47.1%	719,093	49.8%	363,678	46.6%	443,308	48.7%
		軽自動車		113	0.5%	1,968	0.5%	6,160	0.6%	7,803	0.5%	3,255	0.4%	5,459	0.6%
8	特種用途自動車	登録車		523	2.1%	9,529	2.5%	22,660	2.1%	28,490	2.0%	19,589	2.5%	18,314	2.0%
		軽自動車		6	0.0%	56	0.0%	159	0.0%	174	0.0%	114	0.0%	113	0.0%
-	未登録車	登録車		85	0.3%	138	0.0%	44	0.0%	52	0.0%	22	0.0%	17	0.0%
		軽自動車		0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
返還総台数				24,852	100.0%	376,107	100.0%	1,095,991	100.0%	1,444,191	100.0%	781,246	100.0%	910,857	100.0%
軽自動車				410	1.6%	4,758	1.3%	16,576	1.5%	23,923	1.7%	8,758	1.1%	10,448	1.1%

ナンバー	用途分類	年度	H23		H24		H25		H26		H27		
			登録/軽	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
1	普通貨物車	登録車		38,760	4.2%	43,123	3.9%	49,943	3.8%	50,705	3.4%	54,473	3.7%
2	普通乗合車 (定員11人以上)	登録車		4,750	0.5%	4,678	0.4%	5,661	0.4%	5,972	0.4%	6,039	0.4%
3	普通乗用車 (定員10人以下)	登録車		283,931	30.5%	342,991	30.6%	408,325	30.7%	496,529	33.1%	502,225	33.7%
4/6	小型貨物車	登録車		110,986	11.9%	128,819	11.5%	153,290	11.5%	150,606	10.0%	154,367	10.4%
		軽自動車		10,996	1.2%	13,681	1.2%	27,905	2.1%	40,456	2.7%	46,750	3.1%
5/7	小型乗用車	登録車		454,759	48.8%	550,480	49.2%	647,471	48.6%	707,735	47.2%	666,836	44.8%
		軽自動車		10,486	1.1%	17,881	1.6%	17,059	1.3%	25,548	1.7%	35,728	2.4%
8	特種用途自動車	登録車		16,610	1.8%	17,752	1.6%	21,359	1.6%	21,749	1.4%	21,389	1.4%
		軽自動車		178	0.0%	198	0.0%	585	0.0%	822	0.1%	1,048	0.1%
-	未登録車	登録車		10	0.0%	15	0.0%	27	0.0%	23	0.0%	17	0.0%
		軽自動車		1	0.0%	1	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
返還総台数				931,467	100.0%	1,119,619	100.0%	1,331,625	100.0%	1,500,145	100.0%	1,488,872	100.0%
軽自動車				21,661	2.3%	31,761	2.8%	45,549	3.4%	66,826	4.5%	83,526	5.6%

※自動車リサイクルシステム 返還車両データより「登録番号」で集計

〈図 4 軽自動車比率推移〉



(4) 返還車両の車齢

① 平均車齢と車齢区分別の返還台数推移

法施行後、年式が古い車両(既販車)への預託が浸透することにもない、平均車齢が上昇した。近年は概ね 10 年で推移しており、使用済自動車と比較すると4~5 年若い車齢となっている。また、車齢区分別では、日本国内では使用済自動車の平均車齢とされる約 14 年超の車両が近年 19%以上を占めている。〈表 8〉〈図 5〉

〈表 8 返還車両の車齢推移〉

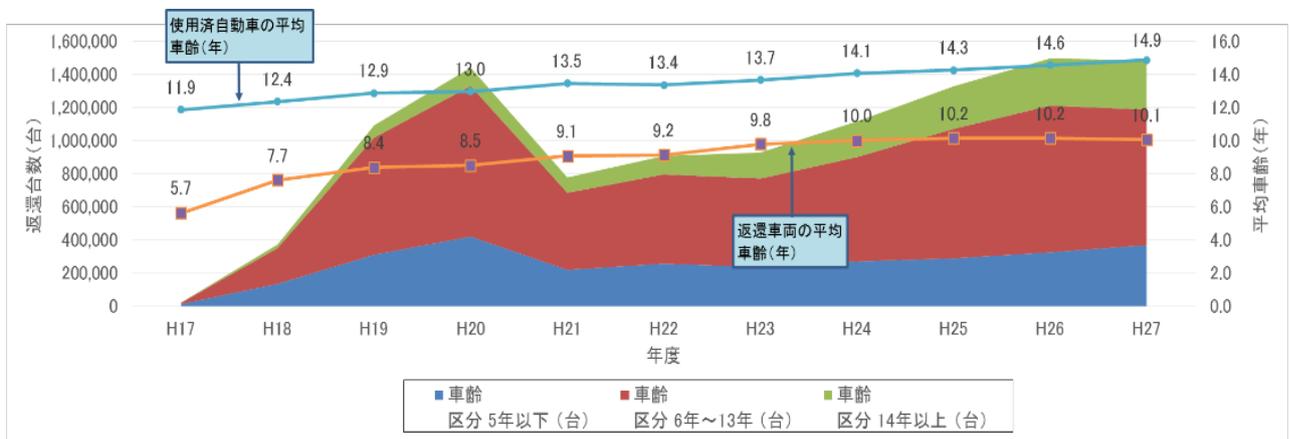
年度		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	
返還車両の平均車齢	(年)	5.7	7.7	8.4	8.5	9.1	9.2	9.8	10.0	10.2	10.2	10.1	
使用済自動車の平均車齢	(年)	11.9	12.4	12.9	13.0	13.5	13.4	13.7	14.1	14.3	14.6	14.9	
車齢区分	5年以下	(台)	15,665	138,250	314,079	423,785	222,691	259,878	239,133	273,817	291,877	328,642	372,362
		シェア	63.0%	36.8%	28.7%	29.3%	28.5%	28.5%	25.7%	24.5%	21.9%	21.9%	25.0%
	6年~13年	(台)	8,400	215,927	707,823	909,692	465,337	539,886	534,929	630,277	782,408	886,448	818,687
		シェア	33.8%	57.4%	64.6%	63.0%	59.6%	59.3%	57.4%	56.3%	58.8%	59.1%	55.0%
	14年以上	(台)	787	21,930	74,089	110,714	93,218	111,093	157,405	215,525	257,340	285,055	297,823
		シェア	3.2%	5.8%	6.8%	7.7%	11.9%	12.2%	16.9%	19.2%	19.3%	19.0%	20.0%

※自動車リサイクルシステム 返還車両データより 車齢＝輸出抹消年－初度登録年で算出(初度登録年度が不明な車両については、輸出抹消年－預託年で算出)

車齢区分イメージ

- ・ 5年以下：比較的新しく日本国内で優良中古車として流通する車齢区分
- ・ 6年～13年：乗用車であれば2回目の車検が終わり、仕向地(国)によっては規制のかかる前の使用年数の車齢区分
- ・ 14年以上：日本では使用済自動車となる平均車齢(約14年)を超えた車齢区分

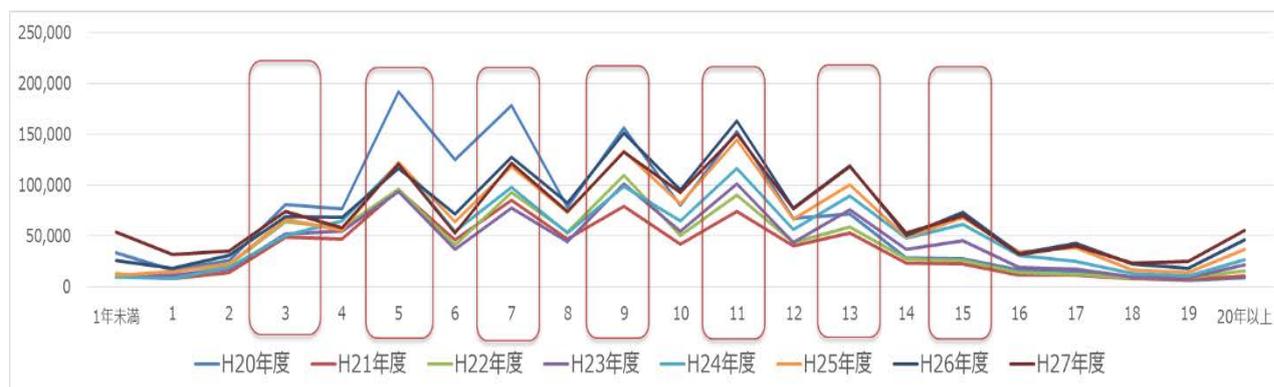
〈図 5 返還車両の車齢推移〉



②返還車両の車齢分布

各返還年度とも、3、5、7、9、11、13、15年の車齢が多い。乗用車の車検満了時のタイミングに売却が多いことが考えられる。〈図 6〉

〈図 6 返還車両の車齢分布〉



③用途分類別の車齢推移

用途別では3、5/7ナンバーの乗用車系がそれ以外の貨物等に比べて車齢が短い傾向となっている。特に近年、軽自動車の乗用は車齢が短い傾向がある。登録未使用車の輸出が多いことが考えられる。〈表 9〉

〈表 9 用途分類別の車齢推移〉

ナンバー	用途分類	登録/軽	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
1	普通貨物車	登録車	9.9	11.2	11.7	12.0	13.1	14.0	14.8	15.0	15.0	15.3	15.3
2	普通乗合車 (定員11人以上)	登録車	12.6	13.4	13.7	13.5	14.0	15.3	16.1	16.3	16.3	15.8	14.2
3	普通乗用車 (定員10人以下)	登録車	4.7	7.5	8.5	8.4	9.0	8.9	9.7	10.0	10.0	9.8	9.7
4/6	小型貨物車	登録車	6.6	8.1	8.3	8.7	9.1	9.7	10.4	10.6	11.0	11.3	11.1
		軽自動車	5.1	6.9	9.6	12.0	12.1	10.9	9.8	9.7	11.0	10.8	9.6
5/7	小型乗用車	登録車	4.9	6.2	7.8	8.0	8.3	8.4	9.1	9.4	9.6	9.7	9.8
		軽自動車	3.8	6.0	7.0	7.3	8.1	7.8	7.4	6.9	8.0	7.3	5.3
8	特種用途自動車	登録車	9.1	10.7	11.7	12.2	12.8	13.5	14.1	14.5	14.5	14.8	15.0
		軽自動車	4.7	6.1	7.2	7.7	8.7	7.6	7.9	9.4	9.1	9.7	9.3
-	未登録車	登録車	0.9	0.7	0.8	1.2	2.5	2.0	2.0	2.6	4.6	3.5	3.7
		軽自動車	-	-	-	-	-	-	19.5	1.5	-	-	-
		全体	5.7	7.7	8.4	8.5	9.1	9.2	9.8	10.0	10.2	10.2	10.1
		登録車	5.7	7.7	8.4	8.5	9.1	9.2	9.8	10.1	10.2	10.2	10.2
		軽自動車	4.8	6.5	8.6	10.4	10.5	9.3	8.6	8.1	9.9	9.4	7.8

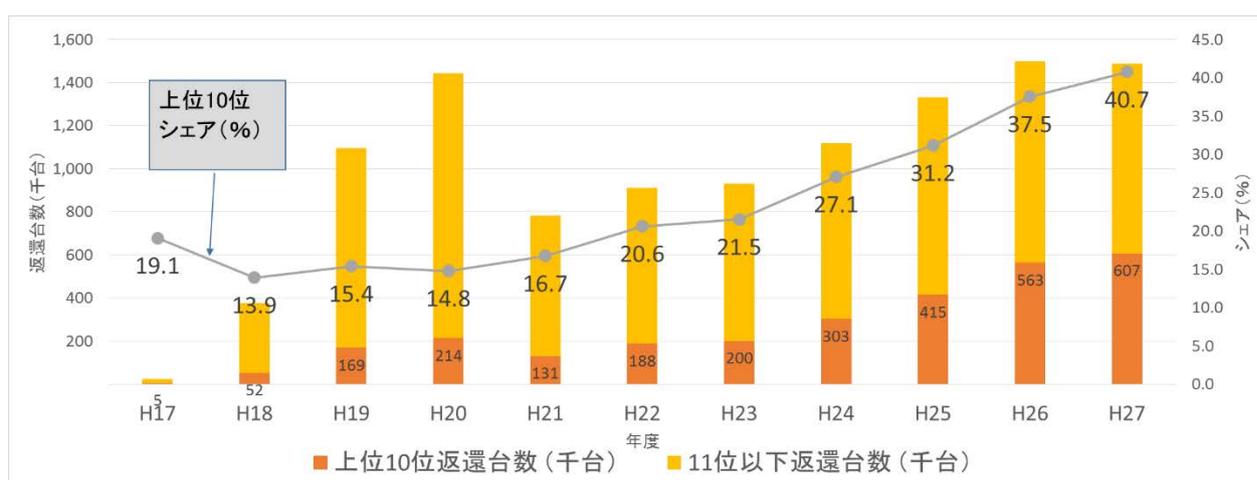
4. 申請者シェア推移

申請数の多い上位申請者によるシェアが拡大している。中古車輸出業は需要の高い車両や仕向地規制情報、現地バイヤーとのコネクション等各種ノウハウが必要であるとともに、スケールメリットを生かせる大手輸出業者が有利であることが窺える。〈表 10〉〈図 7〉〈表 11〉

〈表 10 申請者シェア推移〉

年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
上位10位返還台数 (千台)	5	52	169	214	131	188	200	303	415	563	607
上位10位シェア (%)	19.1	13.9	15.4	14.8	16.7	20.6	21.5	27.1	31.2	37.5	40.7
11位以下返還台数 (千台)	20	324	927	1,231	651	723	731	817	917	937	882
11位以下シェア (%)	80.9	86.1	84.6	85.2	83.3	79.4	78.5	72.9	68.8	62.5	59.3

〈図 7 申請者シェア推移〉



〈表 11 2015 年度の上位申請者申請数〉

順位	申請者	返還台数 (千台)	シェア
1	A社	166	11.1%
2	B社	146	9.8%
3	C社	77	5.2%
4	D社	70	4.7%
5	E社	45	3.0%
6	F社	32	2.1%
7	G社	21	1.4%
8	H社	18	1.2%
9	I社	17	1.2%
10	J社	15	1.0%
	合計	607	40.7%
	総数	1,489	100.0%

5. 返還金額単価の推移

ASR 単価上昇およびエアバッグ類、エアコンの装備率上昇に伴い返還金額の単価も上昇した。また、預託期間の長期化により利息額も上昇している。〈表 12〉〈図 8〉

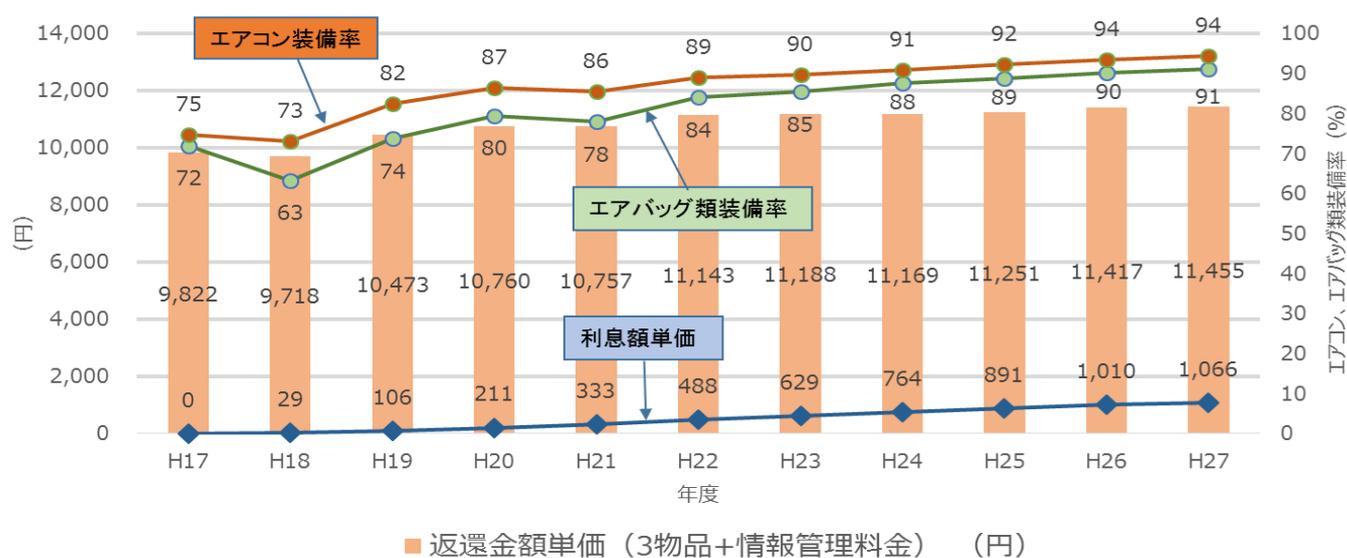
〈表 12 返還金額の単価とエアコン、エアバッグ類の装備率推移〉

年度		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
返還台数 ※1	(万台)	2	38	110	144	78	91	93	112	133	150	149
返還金額 ※2	(百万円)	244	3,655	11,478	15,540	8,404	10,150	10,421	12,505	14,982	17,127	17,054
返還金額単価 ※2	(円)	9,822	9,718	10,473	10,760	10,757	11,143	11,188	11,169	11,251	11,417	11,455
ASR 金額単価	(円)	6,562	6,653	6,938	6,956	6,985	7,115	7,104	7,017	7,018	7,097	7,117
エアバッグ類金額単価	(円)	2,169	2,195	2,252	2,305	2,333	2,381	2,394	2,378	2,416	2,441	2,441
エアバッグ類装備率	(%)	72	63	74	80	78	84	85	88	89	90	91
フロン類金額単価	(円)	2,095	2,108	2,094	2,085	2,092	2,082	2,078	2,071	2,070	2,063	2,048
エアコン装備率	(%)	75	73	82	87	86	89	90	91	92	94	94
利息額単価	(円)	0	29	106	211	333	488	629	764	891	1,010	1,066

※1 返還台数は1万台未満を四捨五入

※2 返還金額は3物品+情報管理料金(利息と手数料は含んでいない)

〈図 8 返還金額の単価とフロン類、エアバッグ類の装備率推移〉



6. 輸出返還対応業務収支の推移

(1) 手数料額の推移

輸出返還手数料の額については、平成 17 年の運用開始当初の設定以降、業務効率化等により費用削減が図られたことから 2 回改定を実施している。〈表 13〉

〈表 13 手数料額の推移〉

	H17 年 1 月 1 日 ～H19 年 4 月 30 日	H19 年 5 月 1 日 ～H26 年 3 月 31 日	H26 年 4 月 1 日 ～現在
登録事業者申請	950 円/台	440 円/台	340 円/台
非登録事業者申請	1,390 円/台	780 円/台	750 円/台

(2) 収支推移

平成 26 年 4 月 1 日の手数料改定以降、単年度収支差額は手数料改定前(平成 25 年度)に比べて 117 百万円減少し、以降収支均衡化が進んでいる。〈表 14〉〈図 9〉

〈表 14 収支推移〉

年度		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
収入	(百万円)	25	368	596	653	353	408	417	499	592	532	510
支出	(百万円)	121	296	462	587	408	399	366	400	450	506	494
単年度収支差額	(百万円)	-97	72	133	65	-54	9	51	7	142	25	16
累積収支差額	(百万円)	-97	-25	109	174	119	128	179	278	420	445	462

〈図 9 収支推移〉



- 現状収支は安定しているが、消費税率の改定(8%⇒10%)による影響等を考慮し前回の改定から 5 年後となる平成 31 年に次回手数料額の検証を行う予定。

以上