

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. 輸出返還台数と輸出台数の推移	3
2. 主要な輸出仕向地域と国	5
(1) エリア別の輸出仕向地	5
(2) 主要な輸出仕向国	6
(3) 輸出が困難な仕向国の例	7
3. 輸出返還車両の分析	8
(1) ブランド別の返還台数	8
(2) 型式別の返還台数	9
(3) 用途分類別の返還台数	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	11
② 返還車両の車齢分布	12
③ 用途分類別の車齢	12
4. 輸出返還申請者のシェア	13
5. 輸出返還金額の単価の推移	14
6. 輸出返還対応業務の収支の推移	15
(1) 輸出返還手数料額	15
(2) 収支の推移	15
おわりに	16

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。公益財団法人 自動車リサイクル促進センター(以下、本財団という)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。

輸出返還の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、かつ効率化を図って申請者の負担(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、関連する財務省貿易統計等の情報をとりまとめた。以下の通り報告する。

1. 輸出返還台数と輸出台数の推移<表 1><図 1>

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(平成28年8月時点)では、ウクライナ情勢を巡る経済制裁(ウクライナ問題)や原油安により景気が低迷しているロシア向けが減少し、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である。

なお、リサイクル料金の預託が行き渡った平成20年以降は返還台数が財務省貿易統計の輸出台数よりも多い値となっているが、これは財務省貿易統計の輸出台数に20万円以下の小額貨物が含まれないためである。

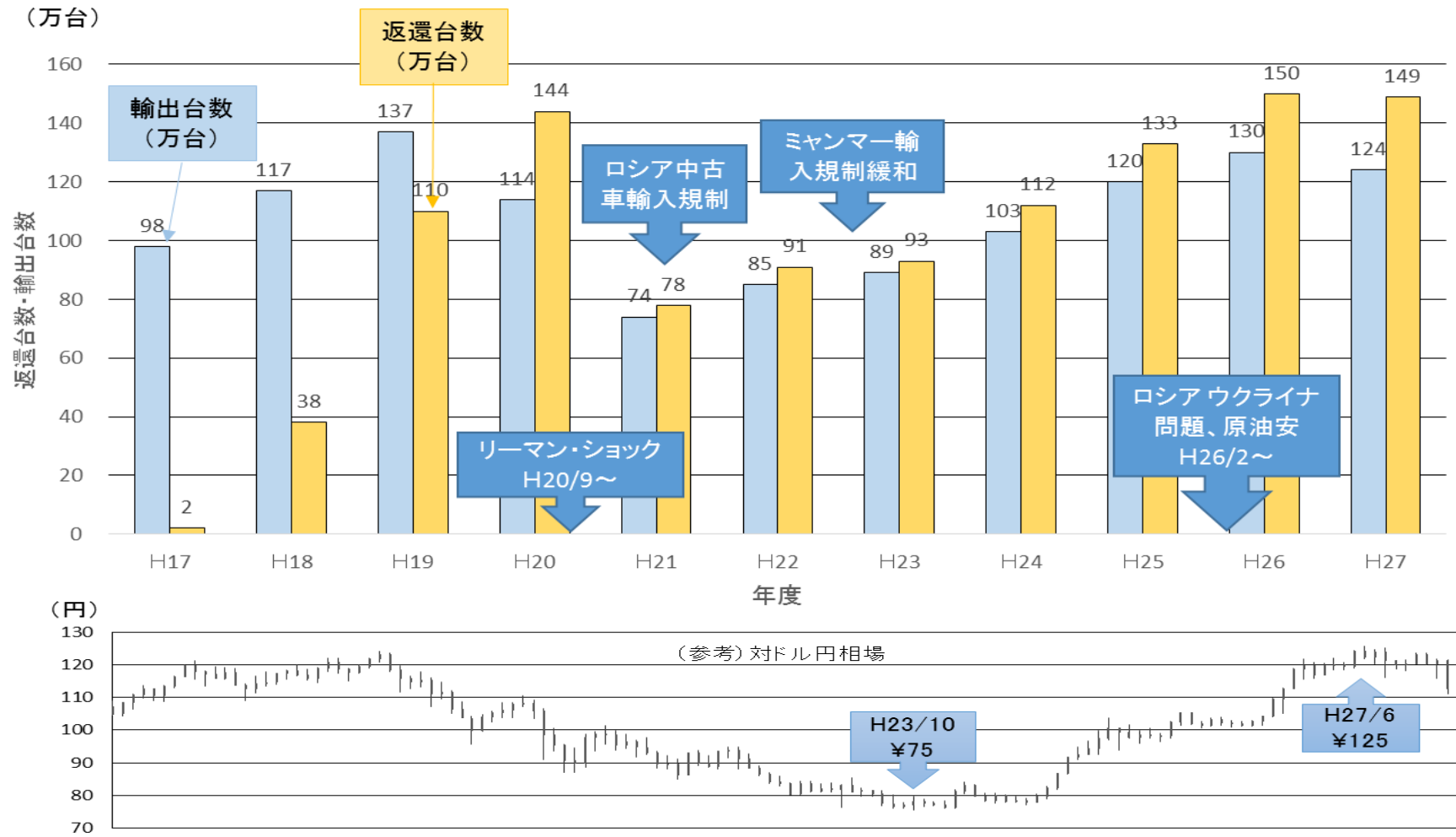
<表 1 輸出返還台数、輸出台数の推移>

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 輸出返還台数、輸出台数の推移>



2. 主要な輸出仕向地域と国

(1) エリア別の輸出仕向地

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の推移>

単位：千台

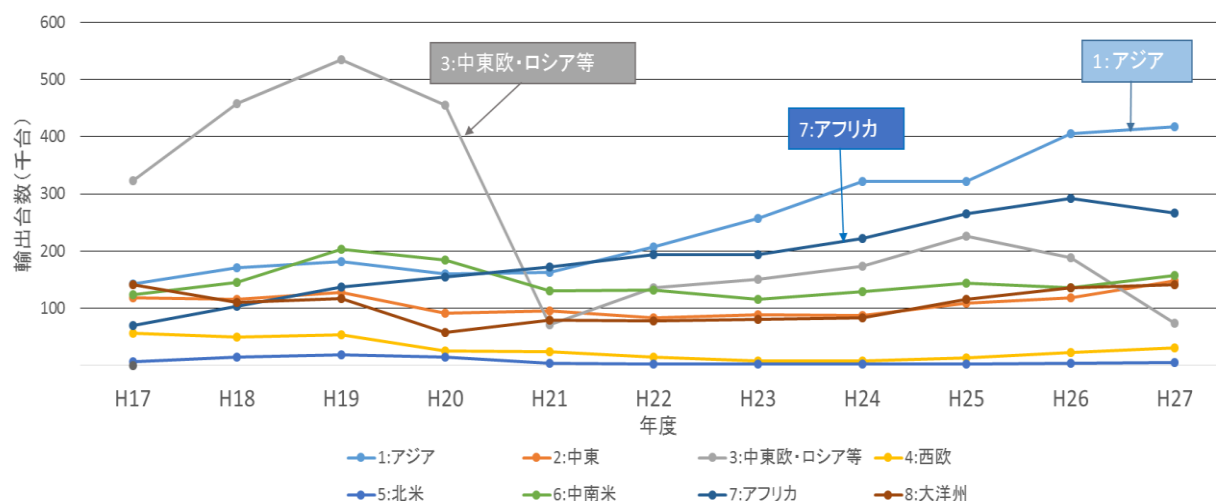
年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
1:アジア	143	170	181	159	163	207	257	322	321	405	417
2:中東	118	115	127	92	96	83	88	88	108	118	148
3:中東欧・ロシア等	323	458	535	455	71	136	150	173	226	188	74
4:西欧	56	50	54	25	24	14	8	8	12	23	31
5:北米	6	14	18	14	3	2	2	2	3	3	5
6:中南米	124	145	203	184	130	132	115	129	144	136	157
7:アフリカ	69	103	137	155	172	194	193	222	266	292	266
8:大洋州	141	110	117	58	79	78	81	83	116	135	141

※財務省貿易統計より 千台未満は四捨五入(20万円以下の少額貨物は含まない)

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の推移>



(2) 主要な輸出仕向国

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である。〈表 3〉〈図 3〉

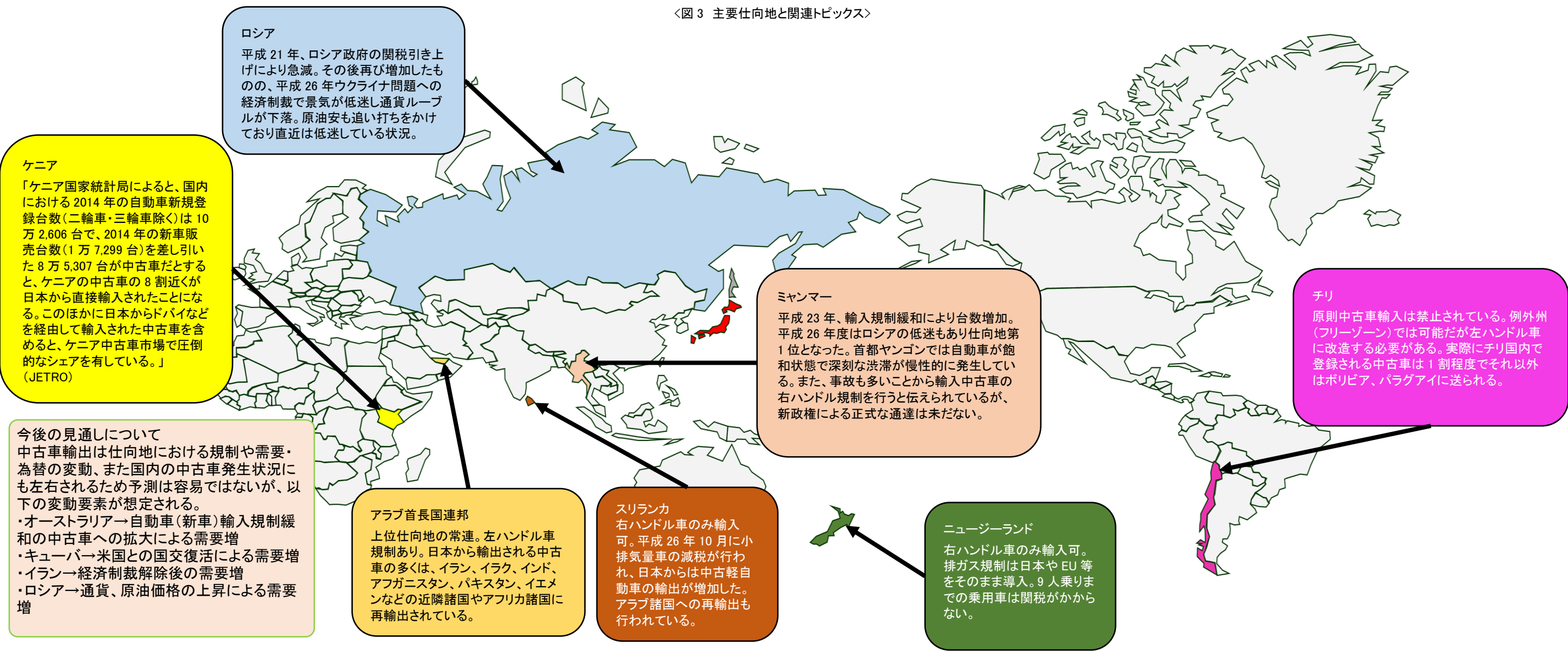
単位：千台

〈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
	仕向地	仕向地	仕向地	仕向地	仕向地	仕向地	仕向地	仕向地	仕向地	仕向地	仕向地
1	ロシア	ロシア	ロシア	ロシア	アラブ首長国連邦	ロシア	ロシア	ロシア	ロシア	ミャンマー	アラブ首長国連邦
2	ニュージーランド	アラブ首長国連邦	アラブ首長国連邦	チリ	ニュージーランド	アラブ首長国連邦	アラブ首長国連邦	ミャンマー	ミャンマー	アラブ首長国連邦	ミャンマー
3	アラブ首長国連邦	ニュージーランド	チリ	アラブ首長国連邦	チリ	ニュージーランド	ニュージーランド	アラブ首長国連邦	アラブ首長国連邦	ニュージーランド	ニュージーランド
4	チリ	チリ	ニュージーランド	ニュージーランド	南アフリカ共和国	チリ	チリ	チリ	ニュージーランド	ロシア	ケニア
5	英国	カザフスタン	ケニア	南アフリカ共和国	ロシア	ニュージーランド	南アフリカ共和国	チリ	ケニア	チリ	チリ
6	南アフリカ共和国	南アフリカ共和国	南アフリカ共和国	ケニア	ケニア	ケニア	パキスタン	ケニア	チリ	パキスタン	パキスタン
7	パキスタン	パキスタン	ペルー	バングラディシュ	バングラディシュ	スリランカ	ミャンマー	パキスタン	南アフリカ共和国	南アフリカ共和国	スリランカ
8	カザフスタン	ペルー	フィリピン	ペルー	フィリピン	バングラディシュ	ケニア	ケニア	キルギス	スリランカ	南アフリカ共和国
9	スリランカ	ケニア	シンガポール	ウガンダ	マレーシア	モンゴル	モンゴル	モンゴル	パキスタン	ロシア	ロシア
10	フィリピン	フィリピン	英国	シンガポール	ペルー	ウガンダ	スリランカ	タンザニア	タンザニア	タンザニア	タンザニア
輸出総台数	980	1,166	1,372	1,141	738	846	894	1,026	1,196	1,300	1,239

※財務省貿易統計より 千台未満は四捨五入(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)



(3)輸出が困難な仕向国の例

仕向国によっては自国の自動車産業の育成や環境保護、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 輸出が困難な仕向国の例〉

エリア	国	主な輸出困難な理由	輸出困難な状況の詳細
＜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改造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
＜アフリカ＞	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
	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. 輸出返還車両の分析

(1) ブランド別の返還台数

トヨタブランドが約半数を占めている。また、上位 10 ブランドで総返還台数の 9 割を超えており、年代により大きな順位変動はなく推移している。国内販売に比べて軽自動車の中古車輸出台数は少ないことから、軽自動車の販売比率が高く国内では上位にあるブランド(スズキ、ダイハツ)は中古車輸出については異なる結果となっている。〈表 5〉

〈表 5 ブランド別の返還台数の推移(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	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	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) 型式別の返還台数

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傾向にある(＜表 6＞内赤枠)。

＜表 6 通称名別(型式別)の返還台数の推移(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

乗用車(3、5/7 ナンバー)が多く、近年は約 80%を占めている(〈表 7〉内赤枠)。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影響していると思われる。〈図 4〉

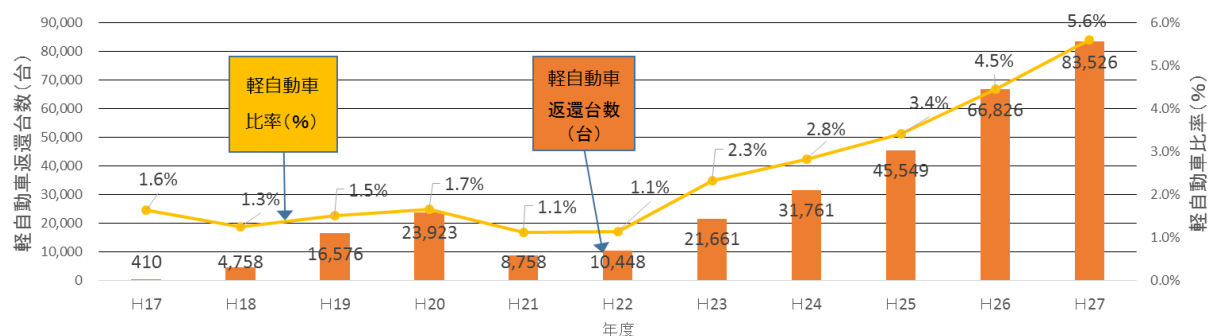
〈表 7 用途分類別の返還車両推移〉

		年度	H17		H18		H19		H20		H21		H22	
ナンバー	用途分類	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%

		年度	H23		H24		H25		H26		H27	
ナンバー	用途分類	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 軽自動車比率の推移〉



(4) 返還車両の車齢

① 平均車齢と車齢区分別の返還台数

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 年を超える車両が近年 19%以上を占めている（＜表 8＞内赤枠）。＜図 5＞

＜表 8 返還車両の車齢の推移＞

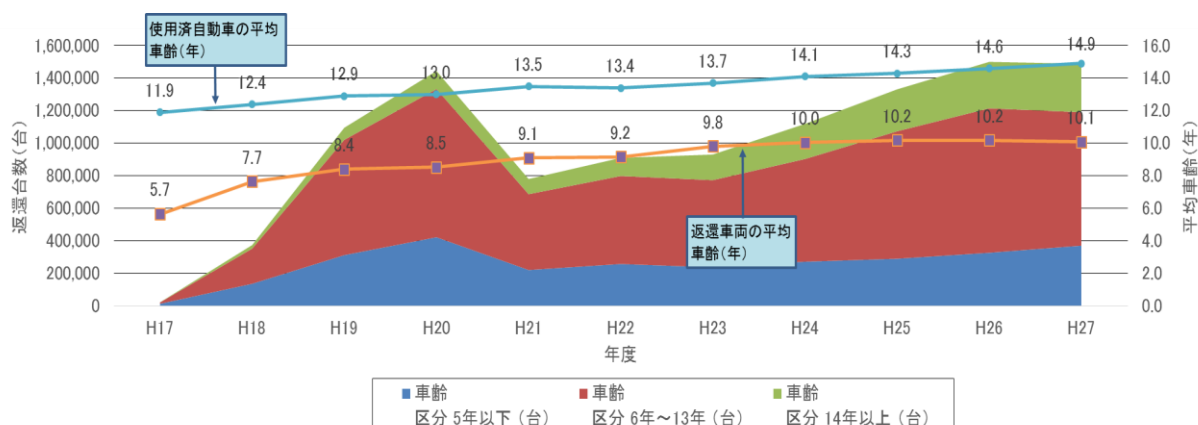
年度		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
返還車両の平均車齢 (年)		5.7	7.7	8.4	8.5	9.1	9.2	9.8	10.0	10.2	10.2	10.1
使用済自動車の平均車齢 (年)		11.9	12.4	12.9	13.0	13.5	13.4	13.7	14.1	14.3	14.6	14.9
車齢区分	5年以下	(台)	15,665	138,250	314,079	423,785	222,691	259,878	239,133	273,817	291,877	328,642
		シェア	63.0%	36.8%	28.7%	29.3%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

※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）

車齢区分のイメージ

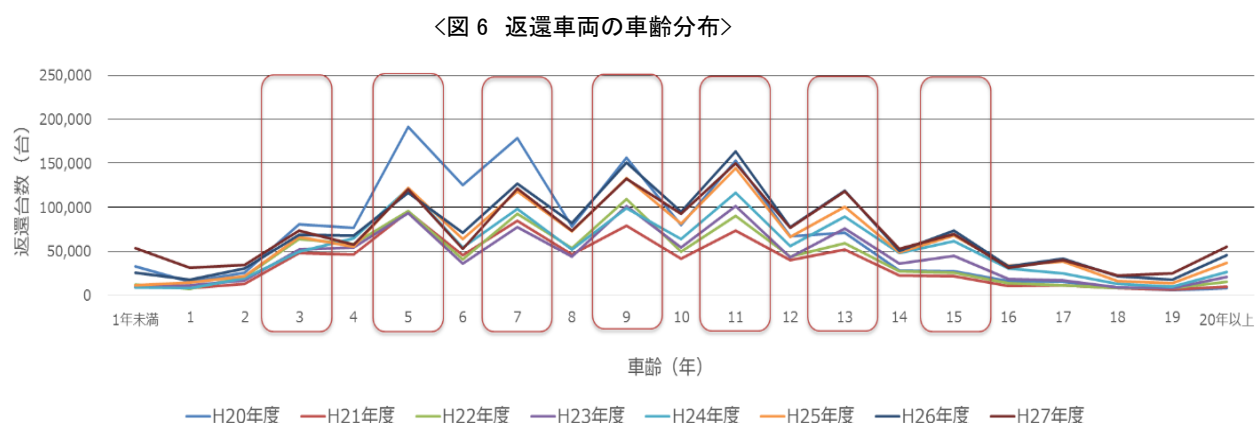
- ・ 5 年以下：比較的新しく日本国内で優良中古車として流通する車齢区分
- ・ 6 年～13 年：乗用車であれば 2 回目の車検が終わり、仕向地（国）によっては規制のかかる前の使用年数の車齢区分
- ・ 14 年以上：日本では使用済自動車となる平均車齢（約 14 年）を超えた車齢区分

＜図 5 返還車両の車齢の推移＞



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での売却が多いことによる。〈図 6〉



③用途分類別の車齢

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。特に直近では、軽自動車の乗用は車齢が短い傾向がある。これは登録未使用車の輸出が多いことによるものと考えられる(〈表 9〉内赤枠)。

〈表 9 用途分類別の車齢の推移〉

ナンバ	用途分類	登録/軽	平均車齢	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
1	普通貨物車	登録車	平均車齢	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	平均車齢	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	平均車齢	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	平均車齢	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	平均車齢	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	平均車齢	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	平均車齢	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	平均車齢	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	平均車齢	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	平均車齢	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	平均車齢	-	-	-	-	-	-	19.5	1.5	-	-	-
	全体	平均車齢	平均車齢	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	平均車齢	平均車齢	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	平均車齢	平均車齢	4.8	6.5	8.6	10.4	10.5	9.3	8.6	8.1	9.9	9.4	7.8

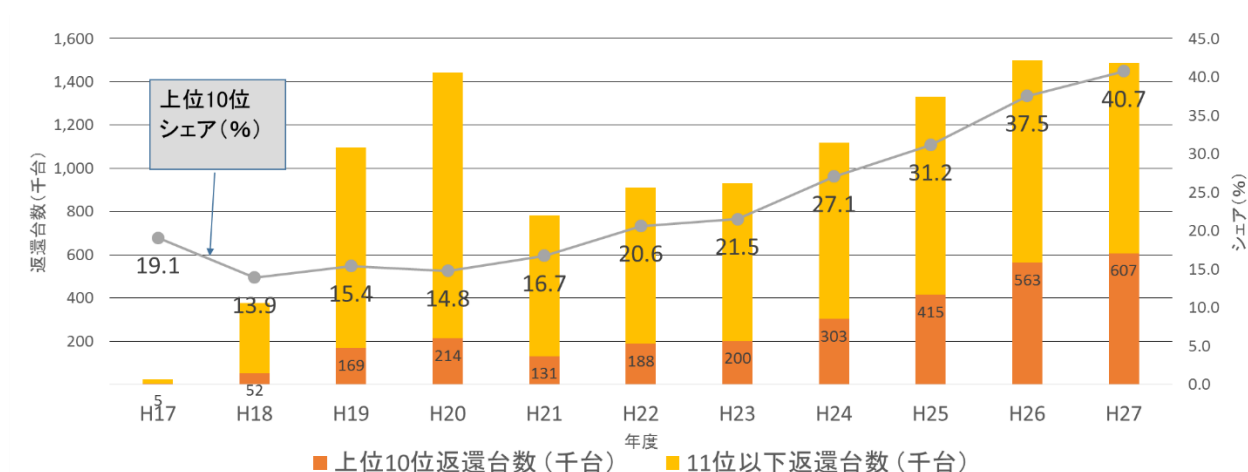
4. 輸出返還申請者のシェア

申請台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の規制情報、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 申請者シェアの推移〉

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	1,23	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 申請者シェアの推移〉



〈表 11 2015 年度の上位申請者申請台数〉

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. 輸出返還金額の単価の推移

ASR リサイクル単価の上昇およびエアバッグ類、エアコンの装備率の向上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〉

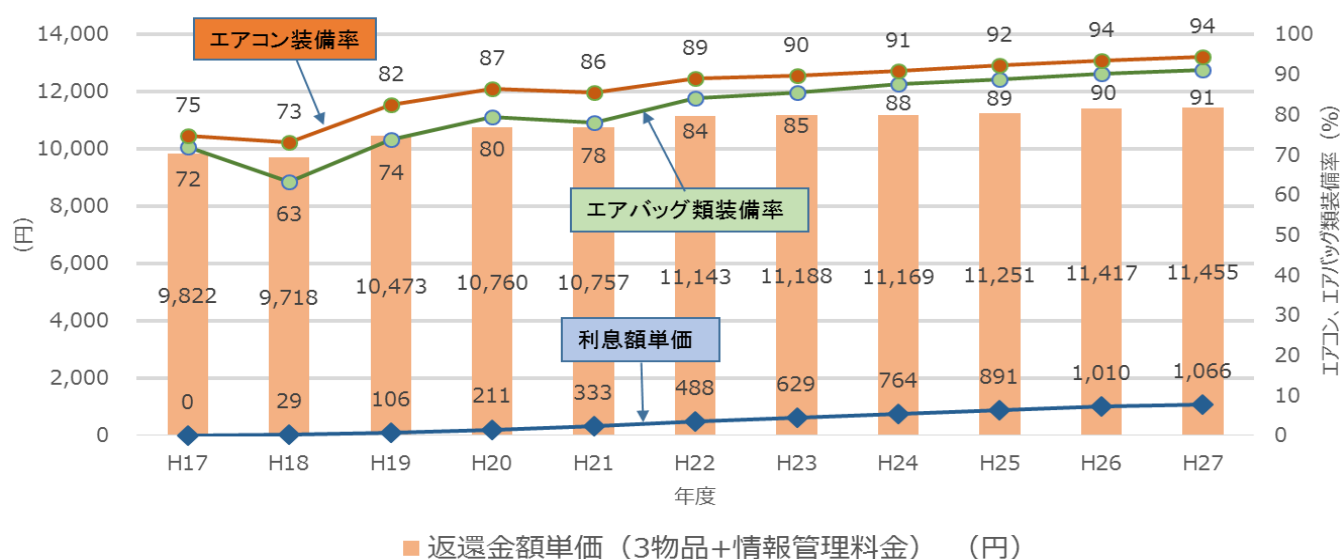
〈表 12 返還金額の単価とエアコン、エアバッグ類の装備率の推移〉

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の推移〉



6. 輸出返還対応業務の収支の推移

(1) 輸出返還手数料額

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

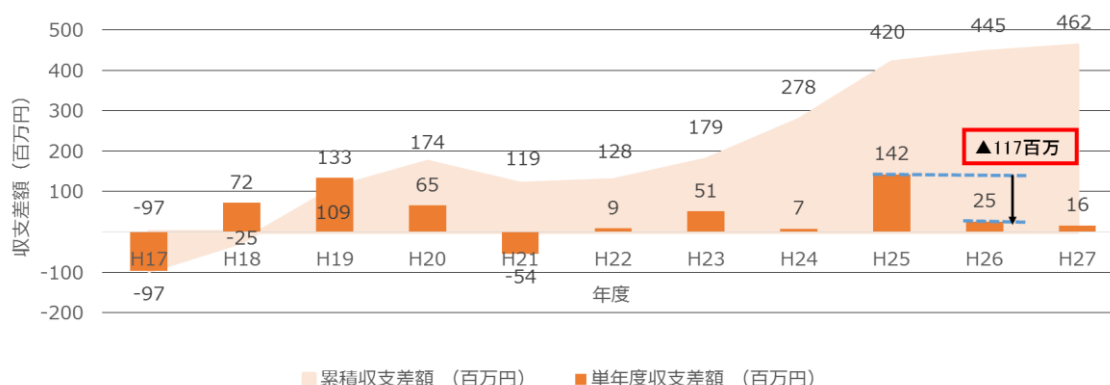
(2) 収支の推移

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、それ以降では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行う予定である。

おわりに

本財団は自動車リサイクル法第 78 条に規定された輸出返還について、その対応業務を行っている。本報告は、その業務遂行の過程で得られた各種情報を中心に解析し、とりまとめたものである。自動車リサイクルシステムから得られる情報は、返還車両の情報に関連した国交省等の登録情報や自動車リサイクル料金に関わる情報であるが、本対応業務を行う上では業務量の増減に影響する中古車輸出の実態を把握することが不可欠なため、常時輸出仕向地における規制や需要情報等も収集している。本報告では関連情報として財務省貿易統計等から得られる情報も併せて記載した。

中古車の輸出状況は、本報告で示したように世界規模での経済情勢の変化や仕向地の経済・産業政策並びに交通安全対応等によって大きく変動する。また、一方で我が国の使用車の状況によっても変化し、それは近年のハイブリッド車や軽自動車の輸出の増加に現れている。このように、世界と国内外の情勢が相互に絡み合った状況が中古車輸出に反映される複雑な事象であり、こうした状況が定量的に把握できたのも自動車リサイクル法のひとつの成果といえよう。引き続き、今後も情報の収集・分析に努め、適宜とりまとめて公表していきたい。

なお、本報告のデータ(輸出返還台数等)は本財団が年次でアップロードしている「データ book」(<http://www.jarc.or.jp/documents/databook.html>)にて順次公表していく予定である。

以上