

カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会

カーボンニュートラルに向けた 中古自動車販売について

2021(令和3)年4月16日

(一社)日本中古自動車販売協会連合会



目次

1. 中古車市場について	P.3
2. 中古自動車とカーボンニュートラル	P.6
3. カーボンニュートラルへの課題(政府への要望)	..	P.9

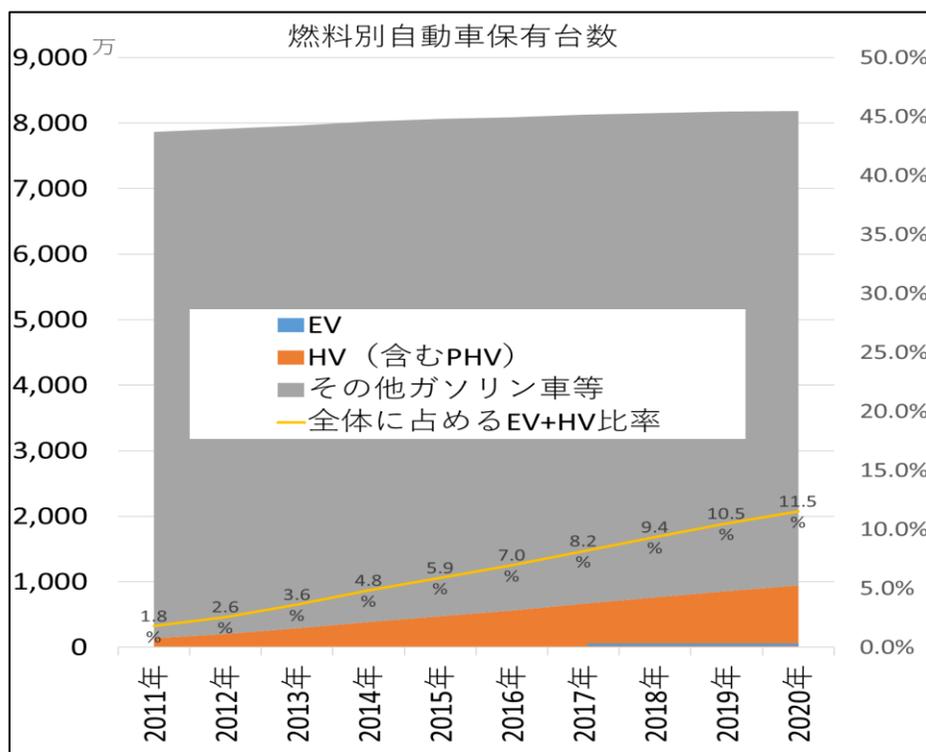
- ・ 社 名 : 一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会 (JU中販連)
- ・ 設 立 : 昭和46年9月18日(任意団体)
昭和50年3月27日(社団法人)
平成25年4月1日(一般社団法人)
- ・ 会 員 : 47都道府県協会
- ・ 傘下会員数 : 約10,900社
- ・ 事業目的 : 中古自動車販売業の健全な発展を図るため、中古自動車の販売を主たる業とする企業の体制の高度化と中古自動車の公正な流通の促進を推進するとともに、消費者利益の保護、環境の保全、安全の確保等、国の行政施策に協力することにより、国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。



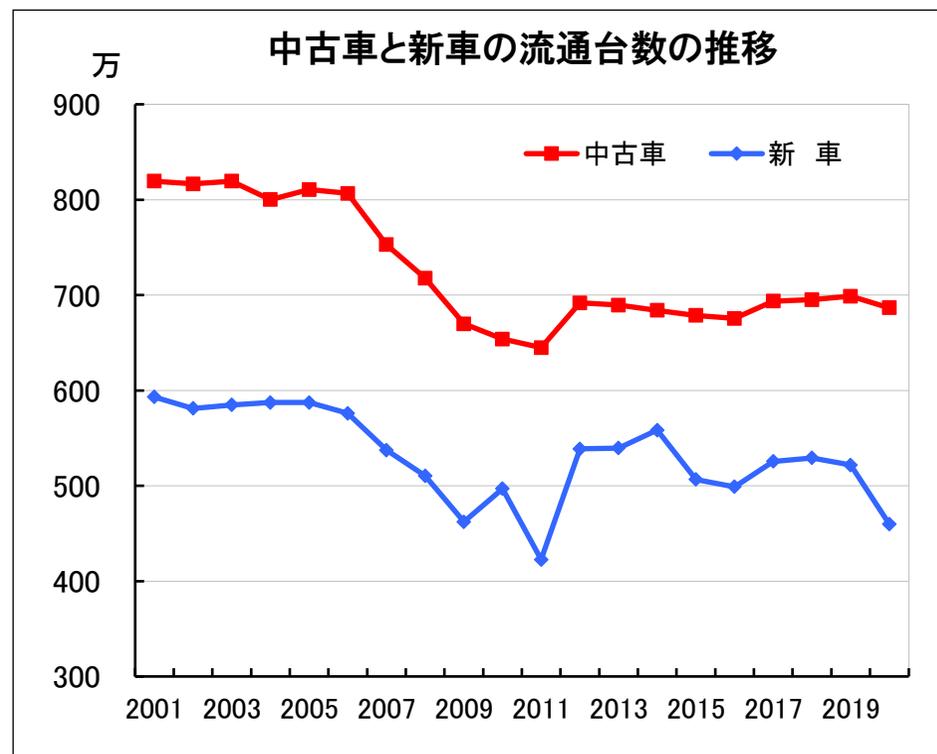
1-1. 中古自動車市場について

日本で保有されている自動車は約8,200万台（内乗用車：6,200万台）となっており、乗用車の平均使用年数（使用済自動車になるまで期間）は13.26年、平均車齢は8.72年である。

内EV・HV乗用車保有台数 [EV:約11万台(0.15%) HV:約930万台(11.39%)]



出典元：自動車検査登録情報協会



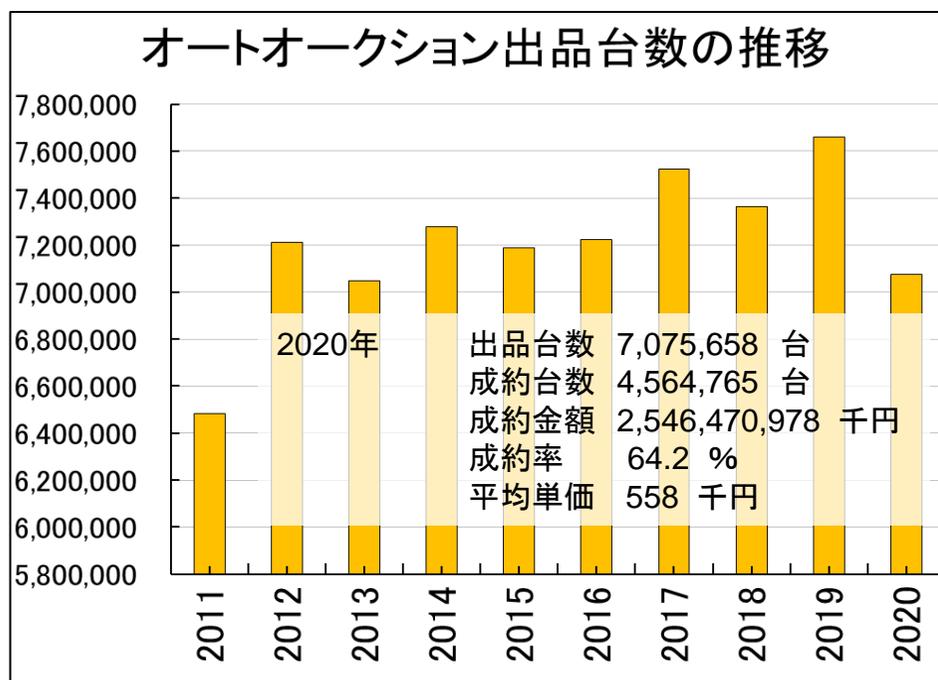
出典元：日本自動車販売協会連合会／全国軽自動車協会連合会

1-2. 中古自動車市場について

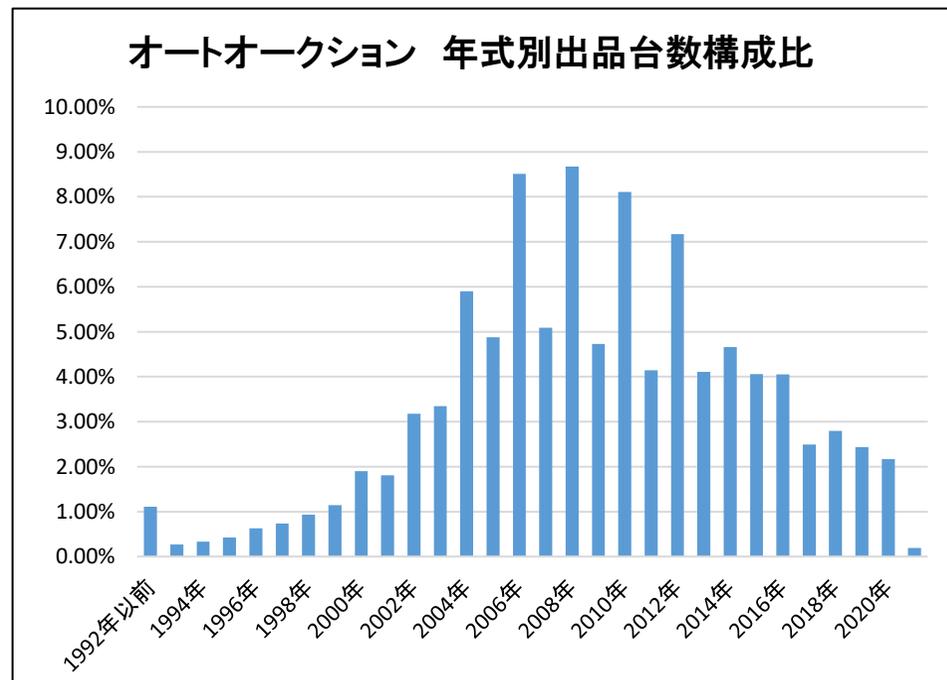
販売店は、ユーザーからの直接売買(下取り、買取り)もあるが、古物商である同業者からのオークション(AA)取引が主な仕入れルートとなっている。

仕入ルート構成比 [AA:59%、ユーザー:27%、その他:14%]

AAで流通している710万台の半数以上は平均車齢10年超となっていることから、EV、HV等の中古車市場における流通台数は、その他ガソリン車等に対して非常に少ないといえる。



出典元：ユーストカードットコム



JU系AA会場で31会場 2021/3/30時点直近90日分データより

1-3. 中古自動車市場について

- ① 中古車の発生源は消費者(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正当な資産(市場)価値を求める場合がほとんどである。
- ③ 取引価格は、年式、走行距離、機能状態(整備状況、不具合箇所の有無)を勘案(オートオークション相場を参考)して決まる。
- ④ 内燃機関車両は走行距離及び整備履歴から適正な評価が可能。一方で、駆動用バッテリー搭載車両はバッテリーの性能評価が困難なため、取引価格が下がる構造になっている。
- ⑤ **中古自動車の価格は、需要と供給で決まるため、ユーザーが決められている**といえる(市場価値が安定し、また環境・経済にも優れているHV中古車の人気は高いが、EV中古車はバッテリーの性能評価を正しく行うことができないので人気は低い)。

2-1. 中古自動車とカーボンニュートラル

- CO₂の排出を防ぐ第一の方法は、できるだけ新たな物を製造しないこと。
- しかし、経済活動を行うためにも、CO₂の排出をゼロにすることはできない。
- 既に製造された中古車は製造済みであるため、製造時のCO₂排出はゼロである。
- ただし、廃棄時にはCO₂排出がされることになる。
- **よって、新たな製造は抑制し廃棄もしないこと、現存する車両を大切に長く使うことが、カーボンニュートラルに向けた理想的な活動のため、より一層の中古車普及促進に努めたい。**



**中古自動車を利用することは
カーボンニュートラル**



参考

「自動車リサイクル法」では長く大事に使う

中古自動車販売事業者かつ引取業者として、ユーザーにできるだけ長く自動車として使用することを推奨し、使用済自動車の発生を遅らせ、リユースを第一に考えること及び使用済自動車となった場合にも中古部品として使用することを積極的に周知することに努める。

使用済自動車の再資源化等に関する法律(抄)

(目的)

第一条 この法律は、自動車製造業者等及び関連事業者による使用済自動車の引取り及び引渡し並びに再資源化等を適正かつ円滑に実施するための措置を講ずることにより、使用済自動車に係る廃棄物の減量並びに再生資源及び再生部品の十分な利用等を通じて、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な利用の確保等を図り、もって生活環境の保全及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

(自動車の所有者の責務)

第五条 自動車の所有者は、自動車をなるべく長期間使用することにより、自動車が使用済自動車となることを抑制するよう努めるとともに、自動車の購入に当たってその再資源化等の実施に配慮して製造された自動車を選択すること、自動車の修理に当たって使用済自動車の再資源化により得られた物又はこれを使用した物を使用すること等により、使用済自動車の再資源化等を促進するよう努めなければならない。

2-2. 中古自動車とカーボンニュートラル

カーボンニュートラルについての考え方

- ① 電動化を進める中でEV自動車の場合、現行発電能力の主力である火力発電でCO₂を多く排出することになるので、カーボンニュートラルにはどうやってもならない。
- ② 電動化推進は、発電方法のカーボンオフセットの実現性と同時進行しない限り、CO₂排出量は減らせないと考える。
- ③ ライフサイクルアセスメント(LCA)で考えることが必要ではないか。
- ④ これから製造される車両と既存車両との全体のバランスを考慮することが重要。

3. カーボンニュートラルへの課題（政府への要望）

- 自動車の燃費の度合いを根拠に重課するのではなく、初度登録からの経年の度合いを根拠に重課している現行自動車税制は、「**自動車をなるべく長期間使用**」しているユーザーに重課することになっているので、経年重課制度は改めていただきたい。
- EV等の普及を目的とするのであれば、補助金・減免税制を、新車・中古車問わず実施すべきではないか。
- 中古車になった電動車両の駆動バッテリーの性能評価が正しくなされないと、適正な価値を評価できず、中古電動車の購入（オークション、小売）につながらないので、駆動用バッテリーの適正な評価制度創設を要望する（販売事業者へバッテリー性能や修理情報等、ユーザーへの必要な情報が提供されなければ、市場価値が正しく評価されない）。