「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書（案）」に対する
パブリックコメントで寄せられた御意見の概要及びそれに対する考え方

＜実施方法＞
・意見募集期間：令和８年６月19日（金）から令和８年７月18日（土）まで
・告知方法：経済産業省・環境省ホームページ、電子政府ホームページ
・意見提出方法：電子政府の総合窓口、郵送または電子メール

＜意見提出数＞
整理された意見数　21件

番号	報告書（案）の該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方
1	第1章3（1）⑤	システム大改造について、その経費及び効率化による節約した人件費を示すべきである。また、将来のシステム大改造に備えた資金は別枠で示すべきであり、システム大改造にかかる費用はシステム改造後のユーザーが負担するべきである。さらに、管理料金等は受益者負担の性質を有することから、将来の管理料金の値上げ抑制のために特預金を留保する必要はなく、リサイクル料金の割引等による利用者還元を実施するべきである。	自動車リサイクルシステム（JARS)については、令和8年1月より大規模改造のシステムが稼働し、システムの安定的な運用や業務の効率化を図っております。システム大改造の実績や効果については、業務効率化等の観点から引き続き検証を行ってまいります。 また、特預金の活用については、システムの維持・更新を含めた将来的な費用負担の見通しや、自動車リサイクル制度の安定的な運営の観点を踏まえながら検討する必要があると考えております。リサイクル料金の割引等を含む特預金の活用の在り方については、こうした点も踏まえつつ引き続き検討してまいります。
2	第1章3（1）⑥	リサイクル料金は、自動車リサイクル法に基づき自動車所有者が負担する義務であり、ユーザー向けの理解活動をする必要性はない。また、ユーザー向け情報発信は経済産業省及び環境省が行うべきであり、JARCによる情報発信にかかる費用は事業費として請求するべきである。	自動車リサイクル制度に関する理解活動については、自動車リサイクル法第106条第7号において、指定再資源化機関の業務として「必要な調査並びに知識の普及及び啓発」を行うこととされています。 そのため、自動車所有者をはじめとする関係者に対して、自動車リサイクル制度への理解促進や適正な制度利用に向けた情報発信を行うことは重要であると考えております。なお、理解活動の実施に当たっては、費用対効果にも留意しながら、効果的・効率的な取組となるよう進めてまいります。
3	第3章1（1）	中古車輸出増加の原因分析において実務上重要な論点が欠落していると考える。輸出先国における関税、VAT、登録税、環境関連税その他の公租公課を回避又は圧縮するため、実際の販売価格よりも低いインボイス価格で輸出申告を行うことに加え、完成車としての実質を有する車両について、形式上はパーツ、スクラップ、カット車、部品取り車等として輸出する手法が用いられている。 したがって、これらの実態について重点的な調査や厳正な対応・処分等を実施・明記すべきである。	部品やスクラップ等の形に変えて輸出されるものについては、本来「中古車」ではなく廃車ガラや中古部品として取り扱われるものであることから、直接的に「中古車」輸出増加の要因としては含めておりません。 他方で、第3章1（1）においては、廃車ガラ輸出の増加や、フロン類・エアバッグ類等が未回収の不適正な廃車ガラの問題について指摘しており、こうした不適正な輸出事案の防止に向けて、関係機関と連携しつつ、必要な対策の検討を進めてまいります。
4	第3章1（1）	輸入時に関税・VAT・取得税などがかかるため、再度組み立てできるように一部カットしてスクラップや部品として輸出するなど、実際の販売価格より低い価格で税関申告することが常態化していると考えられる。よって、税関や国税庁と連携して取り締まりを強化するべきである。	廃車ガラ輸出は鉄鋼や製品の原材料として全部利用されることをもって認められるものであり、自動車リサイクル法として輸出先国で中古車として再度組み立てられてはならず、引き続き不適正な廃車ガラ輸出等の防止に向けて、関係機関と連携しつつ、必要な対策の検討を進めてまいります。
5	第3章1（1）	正当に使用可能な中古車の輸出まで過度に制限されることは、国際的なリユースや資源効率の観点から望ましくない。そのため、制度見直しにあたっては、「使用済自動車相当の車両」と「引き続き使用可能な中古車」を明確な区別や、部品リユース・中古車輸出等によるライフサイクル全体での環境負荷等を踏まえて検討するべきである。	使用済自動車判別ガイドライン等については令和８年度より関係者間での点検・見直しの検討を図っていくこととしており、その中で中古車に対する過度な規制への留意や中古車・部品リユース等のライフサイクル全体での配慮など、総合的に勘案して検討してまいります。
6	第3章1（1）	国内資源循環の確保のみを重視するあまり、自動車リサイクル法に定められた所有者の責務である「自動車の長期間使用（廃棄物発生の抑制）」を形骸化させないよう、慎重な使用済自動車判別ガイドラインの設計を求める。	自動車リサイクル法第5条（自動車の所有者の責務）において、自動車の長期間使用・使用済自動車となることの抑制に努めることされている点については、使用済自動車の判別基準等を点検・見直しを図る上でも自動車のライフサイクル全体を踏まえた重要な論点であると認識しているため、制度検討にあたっても十分留意する必要があると考えております。
7	第3章1（1）	自動車リサイクル制度の適正運用の徹底、および廃車放置・不適正ヤード問題に対する強制力のある対策強化として以下の内容を求める。 ・行政による立入検査の強化と実効性の担保 ・ヤード保管事業者等に対する、撤去費用等を補填するための一定の担保金を国に預け入れる制度の導入 ・違反時の行政代執行の短縮・明確化や、指導に従わない悪質な事業者に対する資金凍結等の強制的措置の法制化 ・一定期間（例：10年以上）放置された土地及び車両に対する行政が強制的収用（国有化）できる制度等の整備	不適正ヤード等の対策においては、第3章1（1）に記載のとおり、自動車リサイクルシステムの新たな機能を活用し、特に注意・指導が必要と思われる事業者等の抽出や情報整理等を行うなどして、立入検査の実効性向上を図ってまいります。また、自動車リサイクル制度のほか、廃棄物処理法の改正などにおいても不適正スクラップヤード対策等を目的とした措置が進められているため、それらの議論も踏まえながら、不適正事案の抑制や放置車両等への対応を含めた追加的な対策について検討を進めてまいります。
8	第3章1（1）	中古車・廃車ガラ輸出による国内資源の流出を防止するため、リサイクル料金の輸出返還制度の早期かつ抜本的な見直し、不適正な廃車ガラ輸出に対する水際対策の強化（「装備変更や事前回収の証憑保存」、「輸出時の電子マニフェスト提示の義務化」、「コンテナの赤外線検査の全量実施」など）、使用済自動車と中古車の判別基準の明確化やオートオークションにおける出品管理の適正化等を進めるべきである。	中古車・廃車ガラ輸出の増加等への対応については、第3章1（1）に記載のとおり、使用済自動車判別ガイドラインの点検・見直しやオートオークション関係者との連携強化、不適正な廃車ガラ輸出に対する水際対策等について検討を進めてまいります。また、リサイクル料金の輸出返還制度については、預託制度の法的性格を踏まえ、自動車リサイクル制度全般の見直しを検討する際に併せて検討してまいります。

番号	報告書（案）の該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方
9	第3章1（1） 第3章1（2）	「新規許可解体業者における外国籍割合の急増（約7割）」という実態、および過度な円安を背景とした中古車・自動車資源の急激な海外流出に対し、極めて強い危機感を持つため、以下の内容を報告書に明記することを要望する。 ・「新規許可時における国内の厳格な身元保証人の義務化」や「過去の違法・マナー違反行為に対する即時の許可取り消し」など、参入・監視規制の抜本的強化 ・警察行政（警察庁・各都道府県警）とのリアルタイムな連携の義務付け、盗難多発車種の解体・引取報告に対する車台番号や引取ルートの厳格な二重チェックシステム等の導入 ・中古車の海外流出や国内の「買い負け」の是正に向けて、一定の年式・車種に対する輸出時のリサイクル料金還付制度の見直しなど、国内流通を優先させるための中長期的な対応策の検討	解体業許可基準の見直しを通じて、自動車解体業の規律強化や不適正事案の発生抑制に向けた制度設計を検討・実行を進めることとしております。また、その状況も踏まえながら、関係行政機関との情報連携による取締り強化などの追加的な対応策についても、引き続き検討してまいります。 また、中長期的な検討課題としてご指摘いただいたリサイクル料金の輸出返還制度については、預託制度の法的性格を踏まえ、自動車リサイクル制度全般の見直しを検討する際に併せて検討してまいります。
10	第3章1（1） 第3章1（2）	不透明なヤード（解体・保管施設）への規制強化に向け、国籍を問わず全ての解体・リサイクル・中古部品事業者に対する厳格な登録・管理や、定期的な稼働実態・在庫報告を義務付けるべきである。また、盗難品の買取り・不正解体・マニフェストの虚偽報告等を行った事業者に対する許可取消しや罰則の強化を図るべきである。さらに、警察庁や出入国在留管理庁等との連携による違法事案への対応を強化するとともに、自動車や部品等の押し買い行為や不審な訪問行為に対する規制強化を求める。	不適正な解体業者等への対応については、第3章1（2）に記載のとおり、不適正な事案の発生の根本的な抑制を図るため、解体業許可基準への知識・技能要件の導入に向けた検討を進めてまいります。また、自動車リサイクルシステムの新たな機能の活用等により、立入検査の実効性向上を図るとともに、不適正な解体業者等の実態把握や監督の強化に取り組んでまいります。 また、盗難車両の不正流通や不適正な解体・輸出への対応については、関係行政機関とも連携しながら、不適正事案の抑制に向けた取組を進めてまいります。 さらに、不適正ヤード対策については、自動車リサイクル法による対応に加え、廃棄物処理法の改正など関連制度においても対策の強化が進められており、その動向も踏まえながら必要な対応を検討してまいります。 なお、御指摘のありました自動車や部品等の買い取り行為等については、自動車リサイクル制度に限らず関係法令に関わる事項であることから、関係行政機関とも連携しながら適切な対応が図られることが重要であると考えております。
11	第3章1（2）	不適正な解体業者等の取り締まり・罰則を強化すべきである。	不適正な解体業者等への対応について、第3章1（2）に記載のとおり、不適正な事案の発生の根本的な抑制を図るため、解体業許可基準に「知識・技能要件」を設けるべく検討を進めてまいります。
12	第3章1（2）	不適正な解体業者の排除と適正事業者への車両還流を促進するため、解体業許可基準への専門知識・技能要件の早期の導入、日本語能力や環境法令等の実務知識を適切に確認する認定制度の構築、立入検査等による取締りの強化、設備要件の厳格化（解体作業上への屋根設置の義務化等）などを進めるとともに、既存の適正事業者へ過度な負担が生じないよう実効性のある経過措置を設けるなどして配慮するべきである。また、中古車と使用済自動車の区分の明確化に向け、道路運送車両法における永久抹消・一時抹消登録制度の厳格な運用や、解体・輸出など目的別区分を明確化した新たな制度の検討を求める。	不適正な解体業者等への対応については、第3章1（2）に記載のとおり、不適正な事案の発生の根本的な抑制を図るため、解体業許可基準への知識・技能要件の導入に向けた検討を進めてまいります。検討にあたっては、関係法令や実務に関する知識の確保の在り方についても議論してまいります。 また、立入検査等の強化や法の厳格な運用、関係機関との連携強化についても進めるとともに、制度の具体化にあたっては、既存の適正事業者への影響等も踏まえながら検討してまいります。そして、中古車と使用済自動車の区分の明確化については、令和8年度より使用済自動車判別ガイドライン等について関係者間での点検・見直しの検討を図っていくこととしており、その中で道路運送車両法との整合など、総合的に勘案して検討してまいります。
13	第3章1（4）	使用済車載用蓄電池について、拡大生産者責任に基づいた共同回収セーフティネットを法制化するとともに、低価値・損傷バッテリーを含めた安全な回収・処理体制を構築するべきである。また、高度なリサイクル事業者への使用済車載用蓄電池の安定的な集約や費用補填等を通じて、持続可能な電池エコシステムを構築するべきである。	使用済車載用蓄電池への対応については、第3章1（4）に記載のとおり、令和8年度中に設置する作業部会の場において、適正かつ持続可能な回収・処理体制の構築に向けた検討を進めてまいります。 検討にあたっては、共同回収スキームの持続可能性、車載用蓄電池の安全性、電動車の普及や将来的な排出見通し等について調査・分析を行いながら、関係事業者への影響等も考慮しつつ、関係者との議論を進めてまいります。
14	第3章2（1）	リサイクルよりも、リユース・デリュースの方が環境負荷が軽く、自動車の販売・購入抑制、長期使用等の施策も、環境保護にために必要である。	自動車についても、リサイクルに先立ってリユースを進める考え方が基本であり、自動車の長期使用や中古車・中古部品としての有効活用についても重要であると考えております。そのため、新車販売や中古車流通等の状況も注視しながら、自動車リサイクル制度において、リユース部品の流通促進をはじめとした適正な国内資源循環に向けた取組を進めてまいります。
15	第2章2 第3章2（2）	EUのELV規則案等を踏まえた国内対応の検討において、自動車に用いられる各種素材毎のリサイクル特性を踏まえた適切な資源循環政策を進めることを基本に、我が国の自動車産業や自動車に関係するすべての産業の国際競争力が損なわれることのないよう、他国における自国産業保護を意図した政策に的確に対応するべきである。とりわけ、プラスチックと同様に規制導入の俎上にに上がっている鉄鋼については、既存のリサイクルフローの成熟やスクラップの品質等の観点から、再生材使用率の規制指標化をすべきではなく、他方でそれら規制が導入された他国へ対応するため、自動車バリューチェーン全体で連携した取組が必要である。	欧州のELV規則案をはじめとした国際的な資源循環の規制化の動きに対応するためにも、第2章2に記載の「自動車向け再生プラスチック市場構築のための産官学コンソーシアム」の取組や資源有効利用促進法の改正など、様々な制度・政策が総合的に進められております。自動車リサイクル制度としても、それらの動向を注視しながら、関係者と連携しつつ、素材ごとの特性にも留意しながら、プラスチック・鉄等を含めた再生材の流通量拡大に資する必要な対応について引き続き検討してまいります。
16	第3章2（2）	資源回収インセンティブ制度の定着・拡大に向けた国による継続的・積極的な支援を行うとともに、地方・中小事業者の参入促進に向けた支援策（広域物流コストへの支援や地域コンソーシアムの形成を後押しするなど）を講じるべきである。また、自動車メーカーの積極的な採用促進による再生プラスチックの需要創出や、PP以外にも多様な樹脂の活用促進に向けた技術開発等支援、及び動静脈連携による資源循環の構築を進めるべきである。	再生材の流通量拡大については、第3章2（2）に記載のとおり、資源回収インセンティブ制度の効果や実施状況等を踏まえながら、関係者と連携しつつ、プラスチックをはじめとする再生材の流通拡大に向けた取組を進めてまいります。 また、地域や事業規模による課題にも留意しながら、制度の定着や資源循環の高度化に向けた対応を検討してまいります。
17	第3章2（3）	ASRリサイクルの高度化に向け、先進的な選別設備等への国による直接的・継続的な財政支援を行うべきである。また、ASR2チーム制に係る事務負担の軽減を図るとともに、チーム統合の検討に当たっては、統合された場合の価格交渉力の過度な強まり・処理委託単価の不当な引き下げなどがないよう、静脈産業の適正な事業環境に配慮し、慎重に議論を進めるべきである。さらに、認定全部利用についても、プラスチック資源循環や高品質な金属リサイクルの方向性と調和した制度の在り方について検討するべきである。	ASRリサイクルの高度化については、第3章2（3）に記載のとおり、資源循環の高度化に向けた取組や支援策の検討を進めてまいります。 また、ASRチームの在り方については、自動車製造業者等を中心に、ASRチームや関連事業者等の実態・意向も踏まえながら、2チームを統合することによるメリット・デメリットや法的妥当性等を比較衡量しつつ、関係事業者への影響にも留意しながら検討を進めてまいります。 さらに、認定全部利用についても、今後の資源循環の高度化との関係を踏まえながら検討してまいります。

番号	報告書（案）の該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方
18	第3章3（2）	重要鉱物（ベースメタルやレアメタル等）の安定供給に向け、使用済自動車からの有用資源の回収・再生を推進するとともに、駆動用モーター等に使用される永久磁石等の回収・選別技術への必要な設備投資・技術開発の財政支援を行うべきである。また、動脈産業と静脈産業が連携し、資源回収に係る経済性を確保した持続可能な資源循環スキームを構築するべきである。	CN・3Rの高度化については、第3章3（2）に記載のとおり、使用済自動車からの有用資源の回収・再生利用の促進に向けた取組や支援策の検討を進めてまいります。 また、重要鉱物等の回収・再資源化の高度化に向けて、回収・選別技術の高度化や持続可能な資源循環の実現にも留意しながら、関係者と連携しつつ必要な対応について検討を進めてまいります。
19	全体	自動車リサイクル制度が目指す「リデュース（発生抑制）」の実効性を担保するため、経年車の長期使用を妨げている現行の自動車税・重量税の「13年超重課措置」の撤廃・緩和に向け、環境省・経済産業省が主導して関係省庁へ働きかけることを求める。	新車新規登録から一定期間経過した自動車に適用される重課については、車体課税見直し等における、重量や環境性能等に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組みの観点から検討していくべき事項です。 そのため、自動車リサイクル制度の観点のみから当該重課措置の見直し等を行うことは想定しておりませんが、関連する制度や施策の動向については関係省庁とも情報共有を図りながら対応してまいります。
20	全体	自転車においては各メーカーで特殊工具無しでは解体・修理できない設計となっているため、メーカー間で設計の共通化を図り、自転車の寿命を延ばすべきである。	「自動車」リサイクルに関する報告書であるため、「自転車」については議論の対象としていませんが、循環型社会の形成の推進に向けて、関係法令に基づき適切な対応が図られることが重要であると考えております。
21	全体	EVや高度化する自動車の開発・普及に伴い、中古車の資産価値の低下や解体・リサイクルコストの増加が国民負担につながっている。自動車リサイクル制度において、メーカーの製品ライフサイクル責任をより明確化するとともに、リサイクルプロセスの効率化や解体容易性に配慮した設計を推進し、国民負担の軽減を図るべきである。	自動車リサイクル制度は、自動車製造業者等が一定の責任を担いながら、使用済自動車の適正処理及び資源の有効利用を図る制度として運用されております。 また、自動車リサイクル法第3条において、自動車製造業者等は、自動車の設計及びその部品又は原材料の種類を工夫することにより、使用済自動車の再資源化等を容易にし、再資源化等に要する費用を低減するよう努めることとされております。 さらに、本報告書においても、車載用蓄電池への対応、再生材利用の促進、自動車リサイクルにおけるCN・3Rの推進・質の向上等の観点から、自動車リサイクルの高度化に向けた取組を進めることとしております。 引き続き、自動車製造業者等を含む関係者と連携しながら、資源循環の高度化及び効率的なリサイクルの推進に取り組んでまいります。