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

令和８年８月

産業構造審議会イノベーション・環境分科会資源循環経済小委員会

自動車リサイクルワーキンググループ

中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会

合同会議

【はじめに】 3
第１章　自動車リサイクル制度の現状 4
１．　自動車リサイクルを取り巻く環境 4
２．　自動車リサイクル制度の状況 13
（１）　登録・許可・行政処分の状況 13
（２）　使用済自動車のリサイクルの状況 16
（３）　再資源化預託金等の預託状況 25
（４）　再資源化等の収支の状況と特預金の発生状況 26
３．　令和３年報告書を踏まえた主な取組の状況 30
（１）　自動車リサイクル制度の安定化・効率化 30
（２）　３Ｒの推進・質の向上 35
（３）　変化への対応と発展的要素 38
第２章　自動車リサイクル制度に対する評価と検討に係る基本的方向性 40
１．　自動車リサイクル制度の評価 40
２．　関連する施策の動向 42
３．　基本的方向性 44
（１）　自動車リサイクル制度の安定化・効率化 44
（２）　国内資源循環の推進（再生材等の流通促進） 44
（３）　その他、発展的・横断的要素への対応 45
第３章　自動車リサイクル制度の課題と具体的な方策 46
１．　自動車リサイクル制度の安定化・効率化 46
（１）　中古車・廃車ガラ輸出の増加等における使用済自動車減少への対応46
（２）　不適正な解体業者等への対応 51
（３）　不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理 53
（４）　電動車の使用済車載用蓄電池の適正な回収・再資源化の推進 55
２．　国内資源循環の推進（再生材等の流通促進） 57
（１）　リユース可能な部品の流通促進 57
（２）　再生材（プラスチック等）の流通量拡大 58
（３）　ASR リサイクルの高度化 61
３．　その他、発展的・横断的要素への対応 63
（１）　情報システムの効率的な活用 63
（２）　CN・3R の高度化 64
【おわりに】 65

【はじめに】

平成 17 年 1 月に施行された「使用済自動車の再資源化等に関する法律」（以下「自動車リサイクル法」又は「法」という。）では、拡大生産者責任の考え方に基づき、自動車製造業者等に対して、フロン類、エアバッグ類、自動車破砕残さ（以下「ASR」という。）の特定再資源化等物品（以下「指定３品目」という。）の再資源化等を義務付けるとともに、自動車所有者に対して、その費用負担を求めることにより、使用済自動車の適正処理及び資源の有効利用の確保を図ってきた。

令和３年７月に取りまとめた「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」（以下「令和３年報告書」という。）では、法全体としては引き続き概ね順調に機能していると評価した一方で、改めて現状の自動車リサイクル制度を「あるべき姿」に照らし合わせてみると、自動車リサイクル制度が進化していくことが期待されているとし、その実現に向けて関係者が行うべき取組について提言している。その後、この提言に基づく関係主体による取組について、毎年本審議会においてフォローアップを行ってきた。

令和３年報告書において、「遅くとも５年後を目途に、かつ、必要と判断される場合には速やかに、評価・検討を行うことが適当である」としていることを受け、審議会では令和７年９月から自動車リサイクル法の施行状況に関する関係者へのヒアリングや意見交換を通して制度の評価・検討を行ってきた。

本報告書は、これらを踏まえ、自動車リサイクル制度の施行状況や現状の課題、関係者の意見等について評価・検討するとともに、国及び自動車メーカー、解体業者等の関係者が今後取り組むべき制度改善及び更なる発展に向けた対応の方向性と具体的な取組について提言するものである。

第1章　自動車リサイクル制度の現状

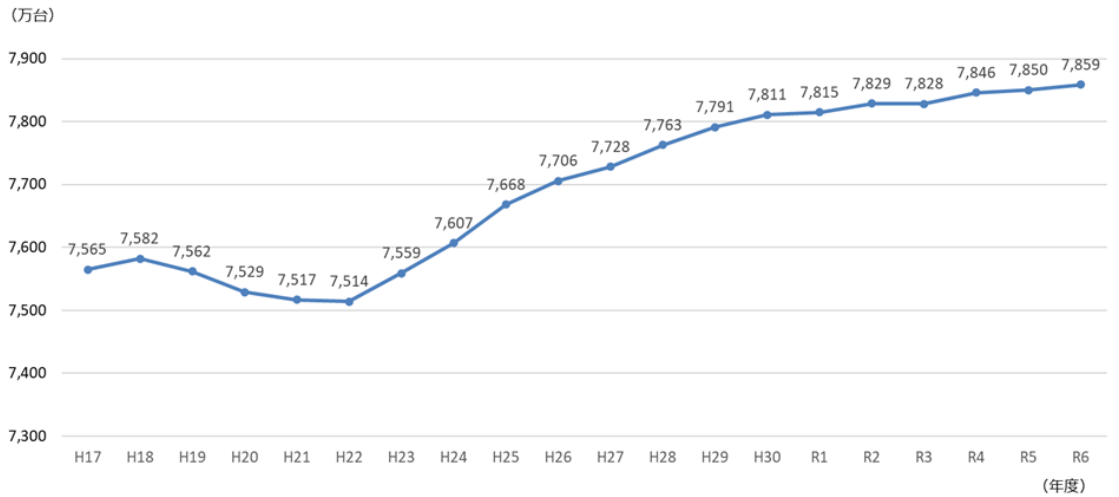
1.　自動車リサイクルを取り巻く環境

令和６年度末時点において、我が国の自動車保有台数は約 7,859 万台と増加傾向にある。令和６年度における新車販売台数は約 458 万台となっており、法制定以来、一定の規模で推移している。他方、使用済自動車の発生台数は、平成 30 年度以降毎年減少しており、令和６年度は約 256 万台にまで減少した。

中古車の登録台数は毎年 600 万台程度で横ばいである一方、中古車の輸出台数は増加傾向にあり、令和６年度は約 184 万台が輸出された。また、オートオークションの流通台数は、新型コロナウイルス感染拡大等の影響で、令和２年度から令和３年度にかけて減少傾向にあったが、現在は以前の水準まで回復している。

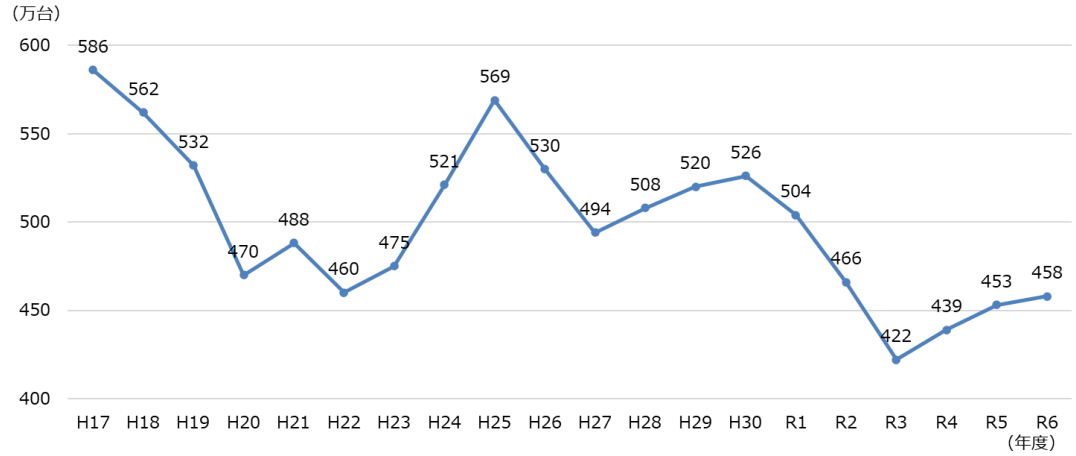
これらの自動車の大多数は、道路運送車両法等に基づく自動車車検制度及び自動車リサイクル制度に基づく電子マニフェスト制度によって、自動車の検査登録から、中古車として輸出されるまで、又は使用済自動車になりリサイクルされるまで、一貫して把握・管理されており、このような制度は諸外国にも例がない。

図　１　　自動車の保有台数の推移



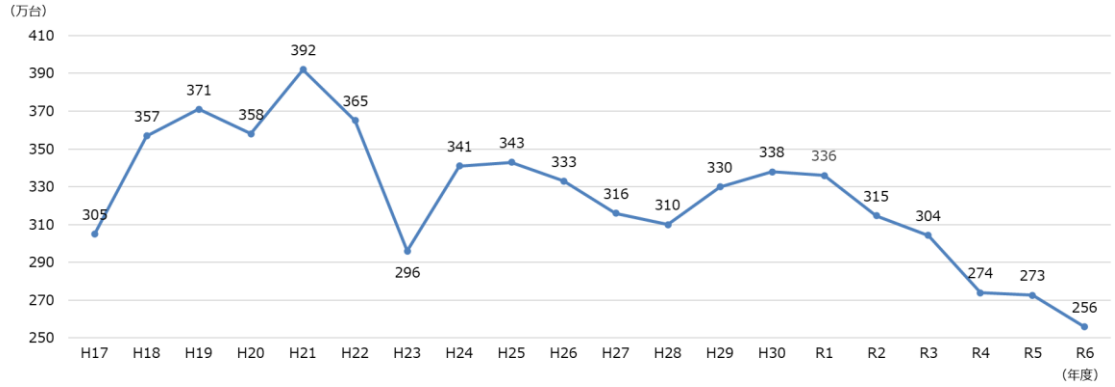
出典：（一財）自動車検査登録情報協会

図　2　新車販売台数の推移



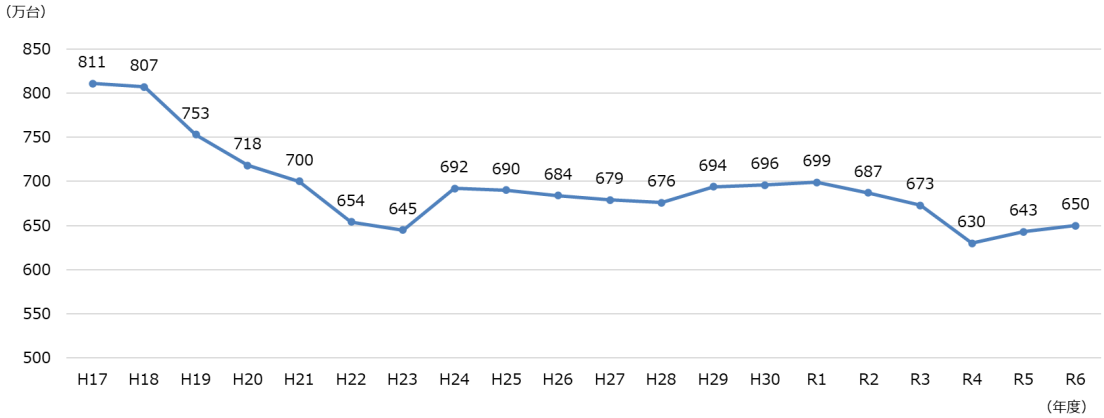
出典：（一社）日本自動車販売協会連合会

図　3　使用済自動車の発生台数推移



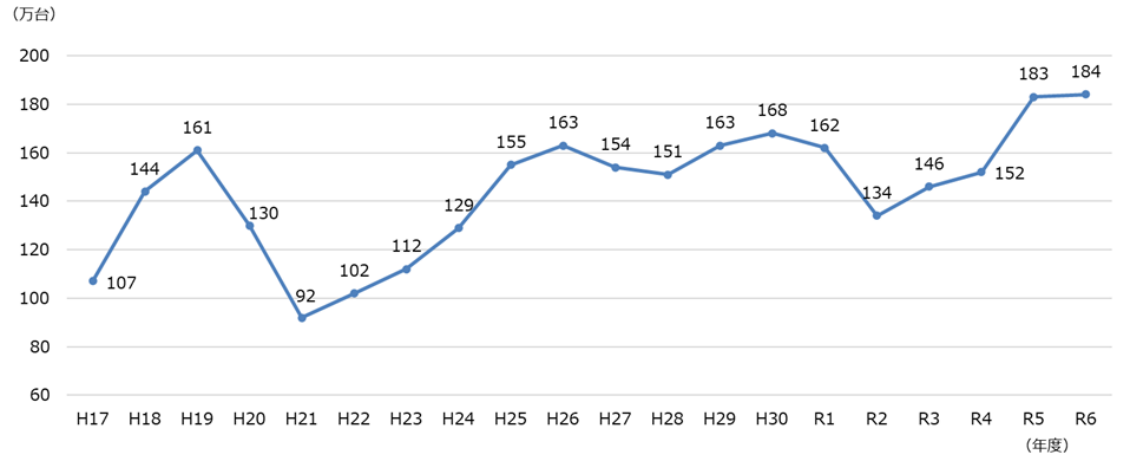
出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

図　4　中古車登録台数



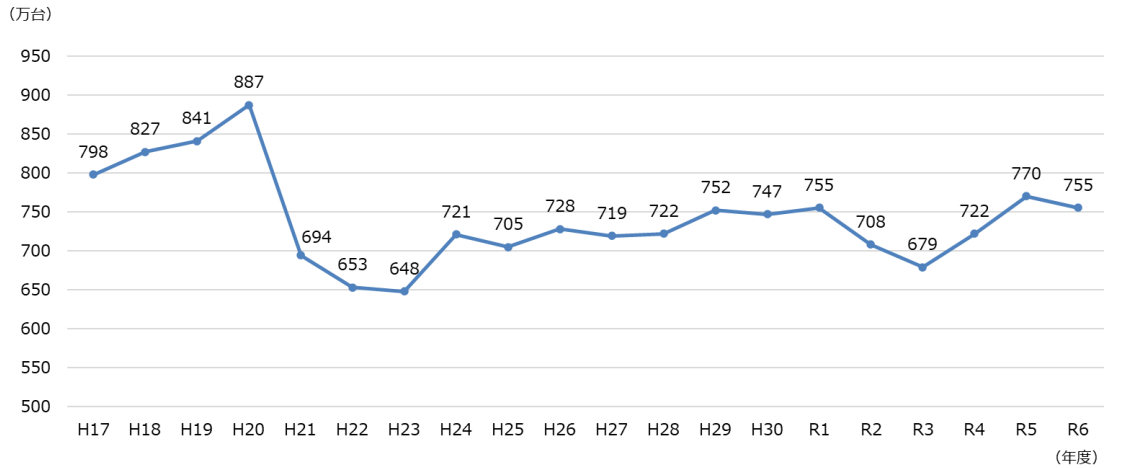
出典：（一社）日本自動車販売協会連合会、（一社）全国軽自動車協会連合会のデータを基に経済産業省作成

図　5　中古車輸出台数の推移



出典：国土交通省のデータより経済産業省、環境省作成

図　6　オークション流通台数



出典：経済産業省

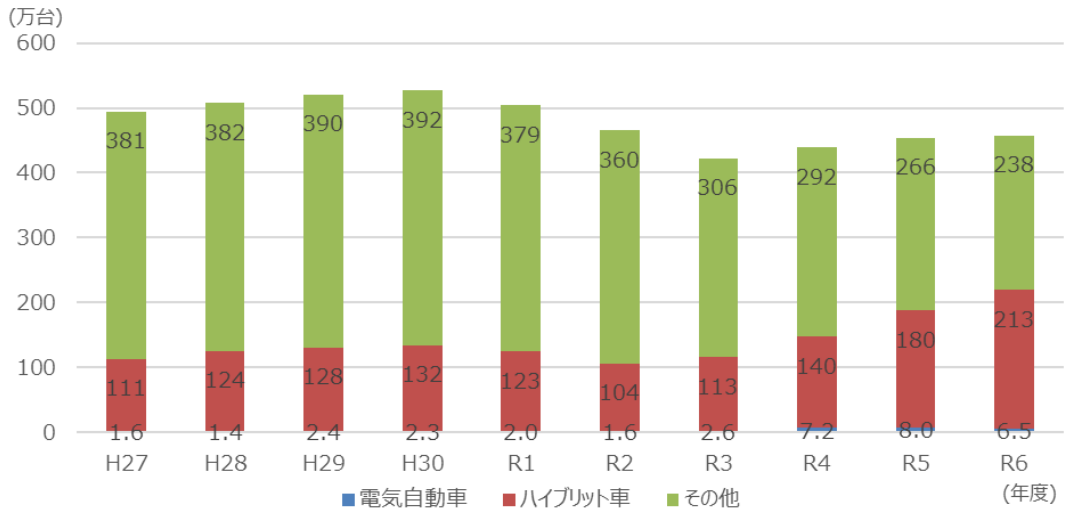
新車時預託台数[1]や使用済自動車、中古車輸出の発生台数に占める電動車（ハイブリッド車及び電気自動車）の割合は少しずつ増加している。ハイブリッド車は、令和６年度において、新車時預託台数のうち約 47%（約 213 万台）、使用済自動車引取台数のうち約５％（約 12 万台）、中古車輸出に伴う再資源化預託金等[2]の返還台数のうち約 21%（約 35 万台）を占めていた。電気自動車も同様に

[1] 自動車所有者が新車を購入する際に再資源化預託金等を預託した台数のことであり、本報告書では新車販売台数とみなしている。

[2] 再資源化預託金等は、指定３品目（フロン類、エアバッグ類、ASR）の再資源化等預託金と情報管理預託金の総称。

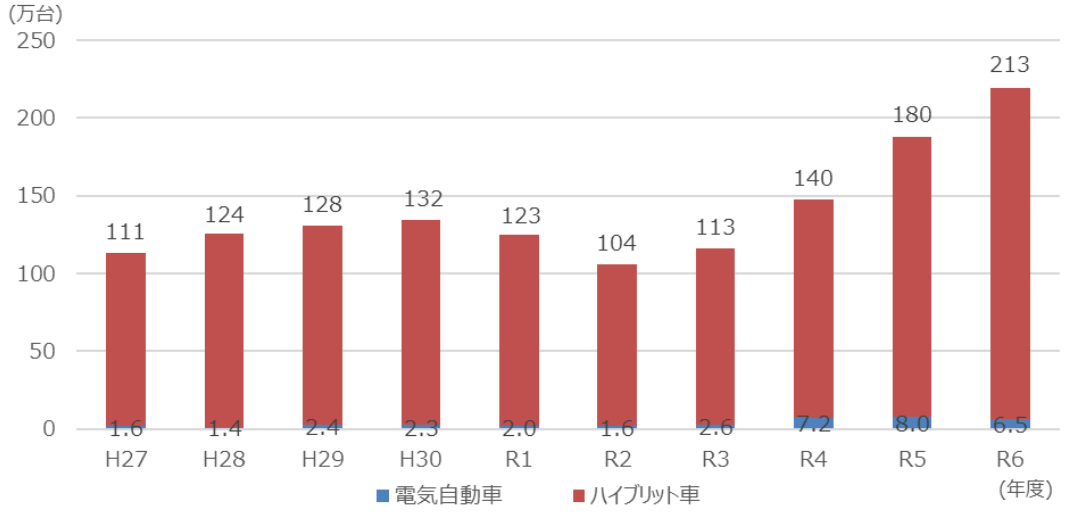
増加しているが、令和６年度において、新車時預託台数は約 1.4%（約 6.5 万台）、使用済自動車引取台数は約 0.2%（約 0.5 万台）、中古車輸出に伴う再資源化預託金等の返還台数は約 0.4%（約 0.6 万台）と全体に比してまだ少ない状況である。

図　7　新車時預託台数の推移



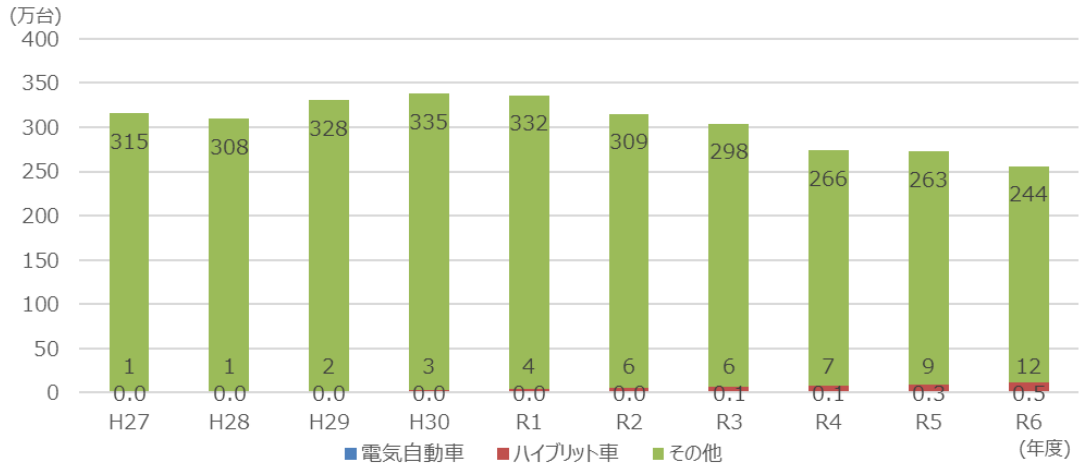
出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

図　8　新車時預託台数における電動車の推移



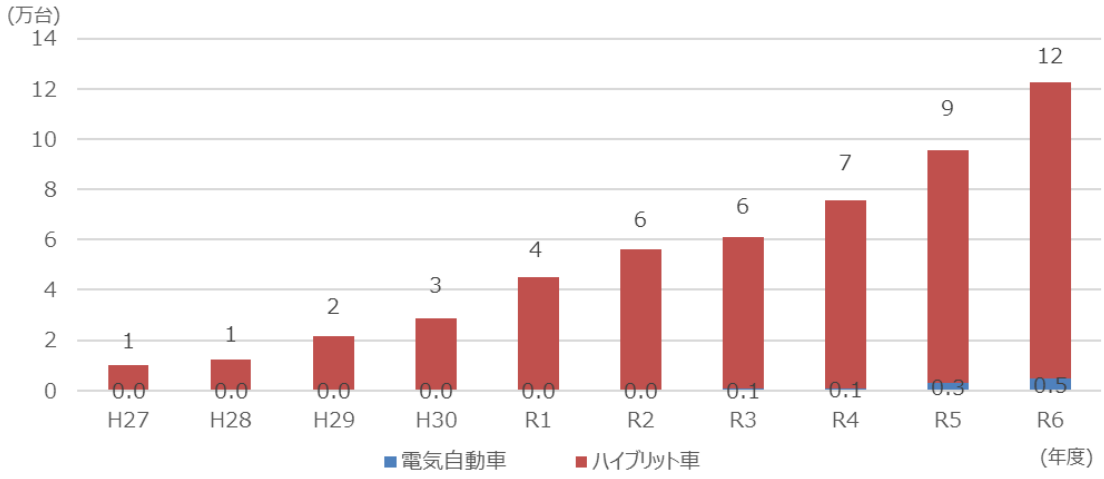
出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

図　９　使用済自動車引取台数の推移



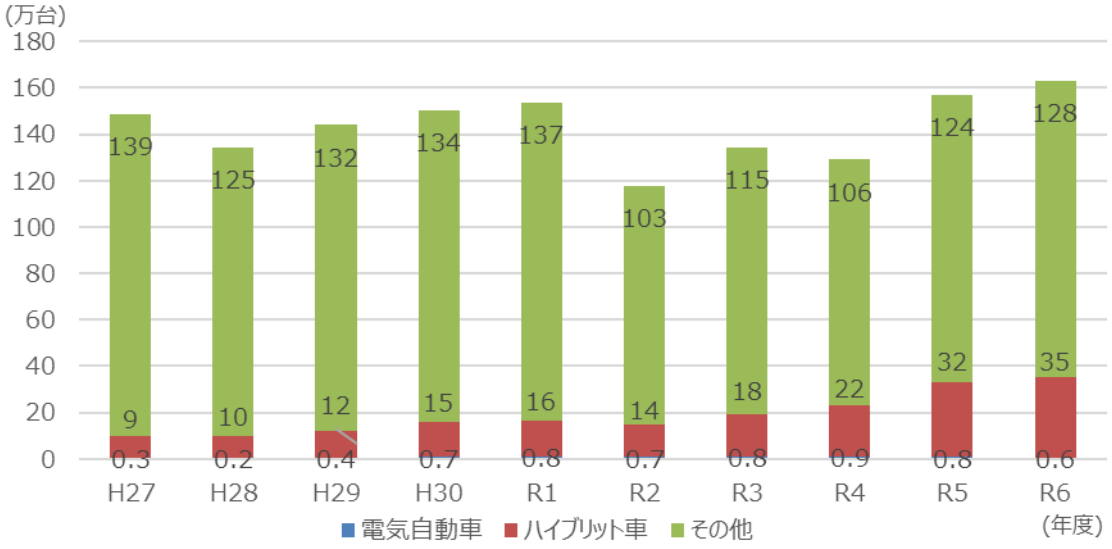
出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

図　１０　使用済自動車引取台数における電動車の推移



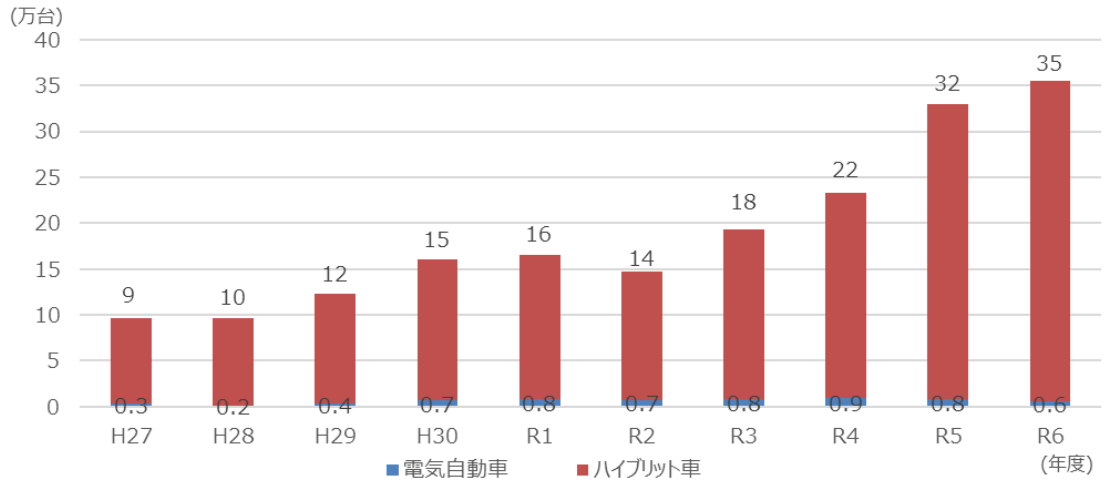
出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

図　１１　中古車輸出に伴う再資源化預託金等の返還台数の推移



出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

図　１２　中古車輸出に伴う再資源化預託金等の返還台数における電動車の推移

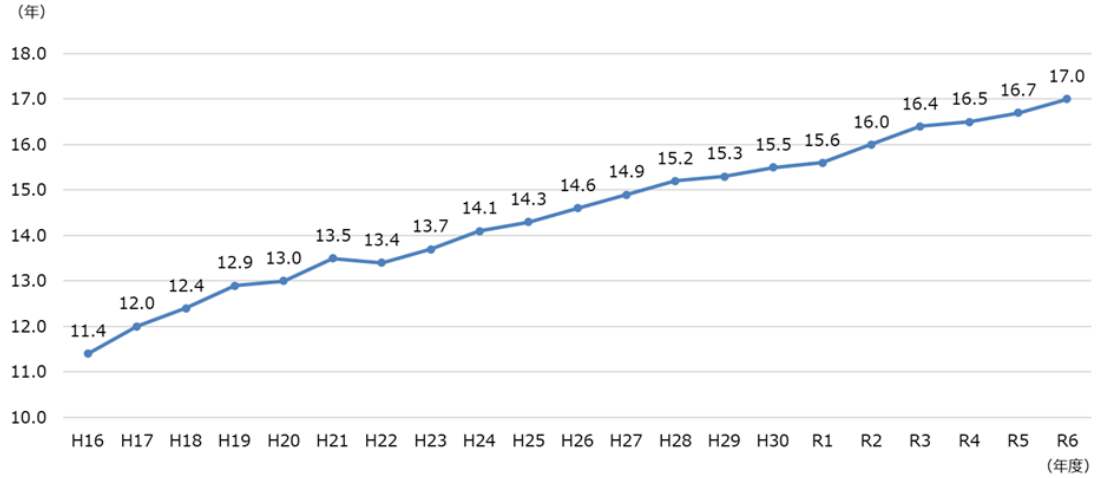


出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

自動車リサイクル法においては、自動車製造業者等の責務として「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、自動車が長期間使用されることを促進する」（法第３条第１項）ことが定められており、また、自動車所有者の責務として「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」（法第５条）ことが定められている。自動車の長寿命化等の影響により、自動車の平均使用年数[3]は毎年延びており、平成 28 年度には 15 年を超え、令和６年度は 17 年となっている。

図　１３　自動車の平均使用年数の推移

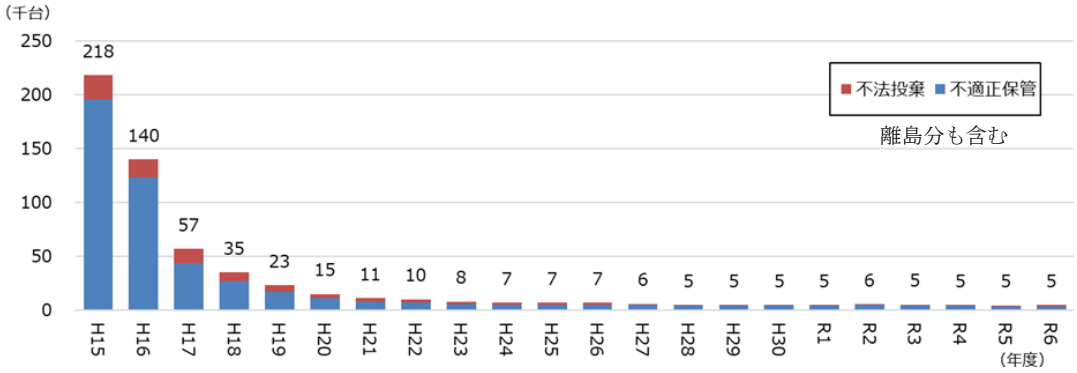


出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

自動車リサイクル法が施行され、再資源化預託金等を自動車所有者が負担したことにより、使用済自動車の流通価格が上昇したため、引取業者への適切な引渡しが進み、法制定時に特に大きな問題となっていた離島も含め、不法投棄・不適正保管の残存台数は大幅に減少した。一方、新規の不法投棄・不適正保管については、平成 22 年度以降も毎年数百台程度の発生が続いており、引き続き対策が求められている。

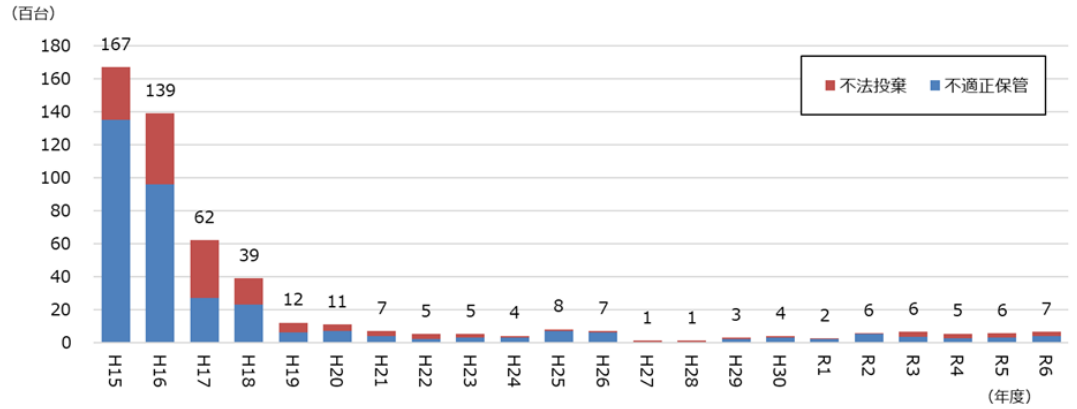
[3] 自動車所有者が再資源化預託金等を預託してから、国内で使用済自動車として引き渡されるまでの平均使用年数。

図　１４　全国における不法投棄・不適正保管の残存台数



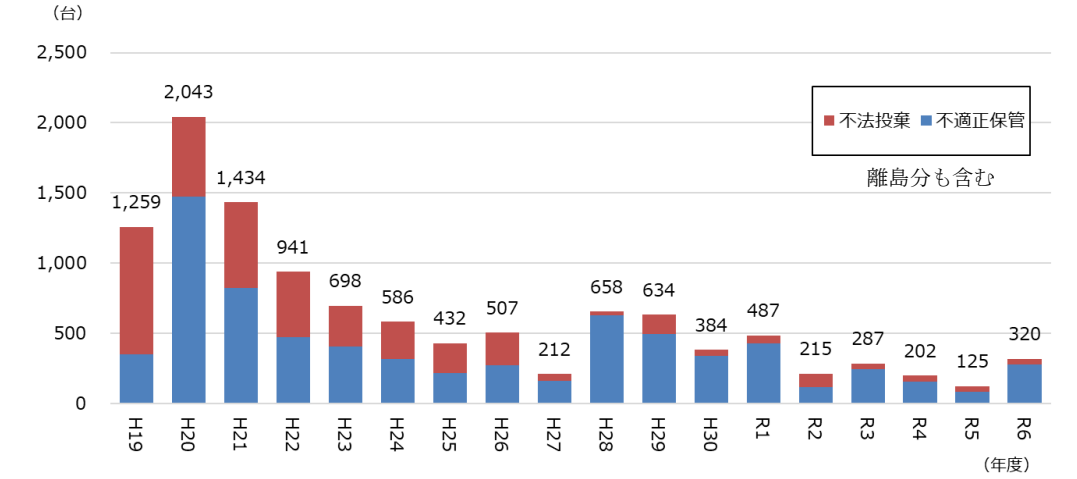
出典：経済産業省、環境省

図　１５　離島における不法投棄・不適正保管の残存台数



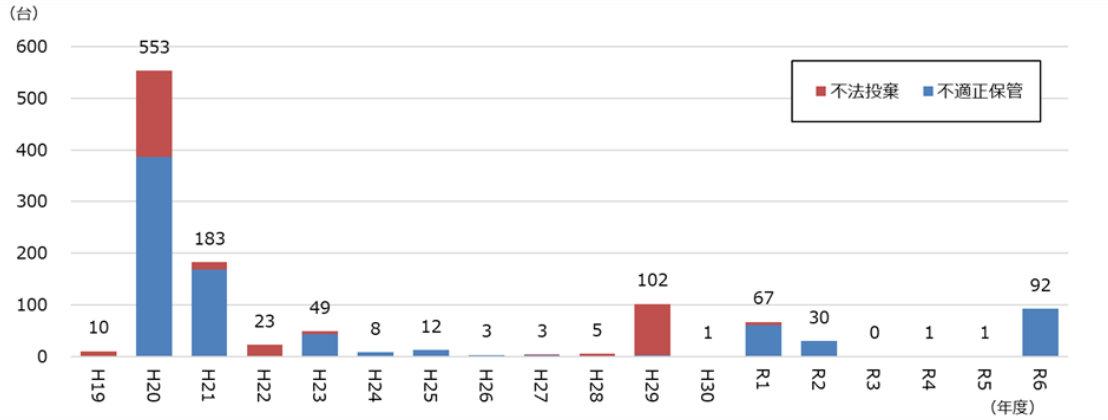
出典：経済産業省、環境省

図　１６　全国における不法投棄・不適正保管の新規発生台数



出典：経済産業省、環境省

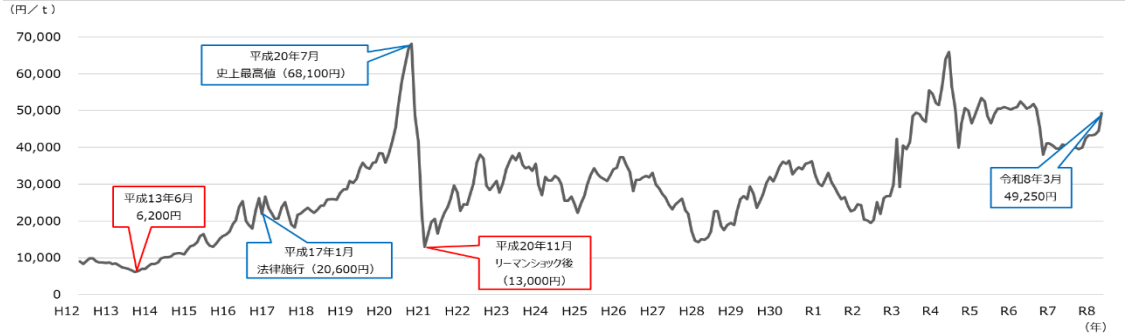
図　１７　離島における不法投棄・不適正保管の新規発生台数[4]



出典：経済産業省、環境省

法制定前は ASR の埋立処分費用の高騰及び鉄スクラップ価格の低迷により、使用済自動車の逆有償化が進んでいたが、法施行により、再資源化等預託金を自動車所有者が負担し、指定３品目について自動車製造業者等が引き取って再資源化等を行うことで、逆有償化の主要因が解消された。鉄スクラップ価格は使用済自動車の価値を決める重要な要素であるが、平成 13 年頃にトン当たり 6,000 円台であった鉄スクラップ価格は、法施行と前後して上昇した。平成 20 年のリーマンショックの影響等により、一時はトン当たり１万円台前半まで下落したが、令和８年３月時点ではトン当たり 49,250 円となっている。

図　１８　鉄スクラップ価格の推移



出典：㈱日刊市況通信社、（一社）日本鉄リサイクル工業会のデータより経済産業省、環境省作成

令和元年 11 月以降の数値は（一社）日本鉄リサイクル工業会ウェブサイト公表データの中央値を記載

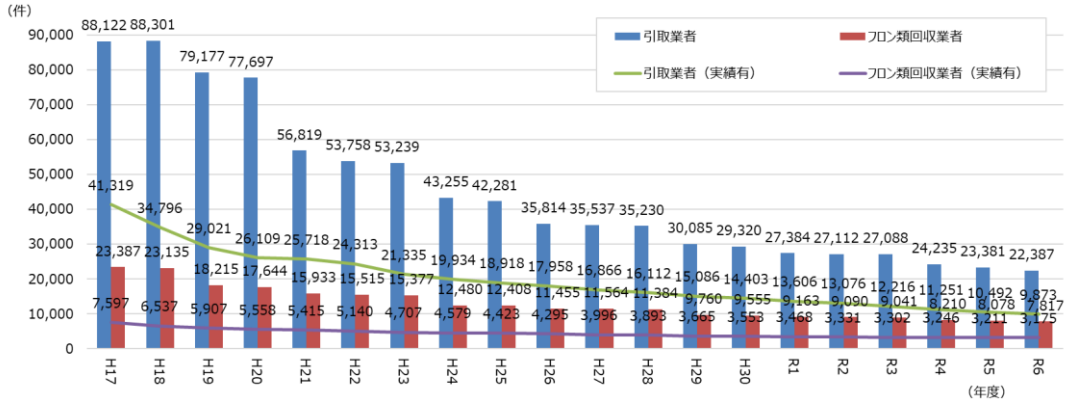
[4] 平成 29 年度の不法投棄、令和元年度の不適正保管がそれぞれ増加しているのは、それぞれ自治体の一部が不法投棄、不適正保管の計上の仕方を変更したことによる。

2. 自動車リサイクル制度の状況

(1) 登録・許可・行政処分の状況

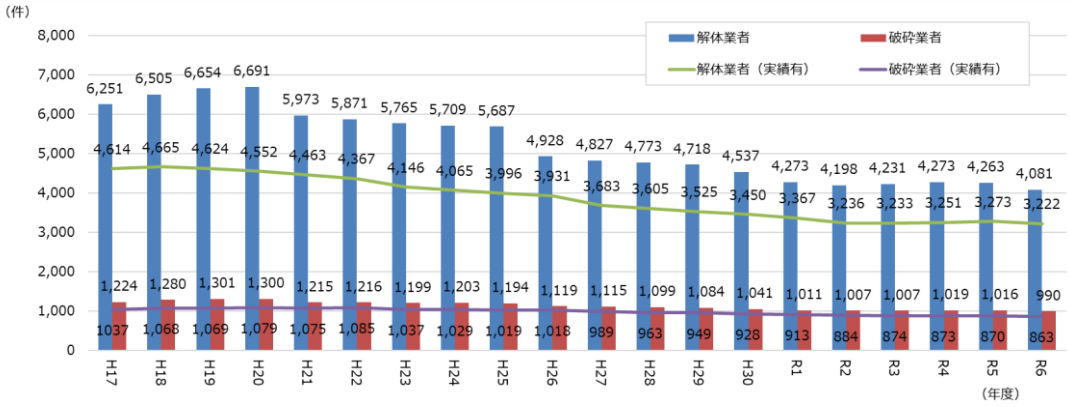
法施行により、引取業・フロン類回収業は都道府県知事又は保健所設置市長への登録を、解体業・破砕業は都道府県知事又は保健所設置市長の許可を受けることが義務付けられた。電子マニフェスト上の移動報告の実績がある登録・許可業者は、いずれも減少傾向にある。

図 １９　引取業者・フロン類回収業者の登録の状況



出典：経済産業省、環境省、（公財）自動車リサイクル促進センター

図 ２０　解体業者・破砕業者の許可の状況

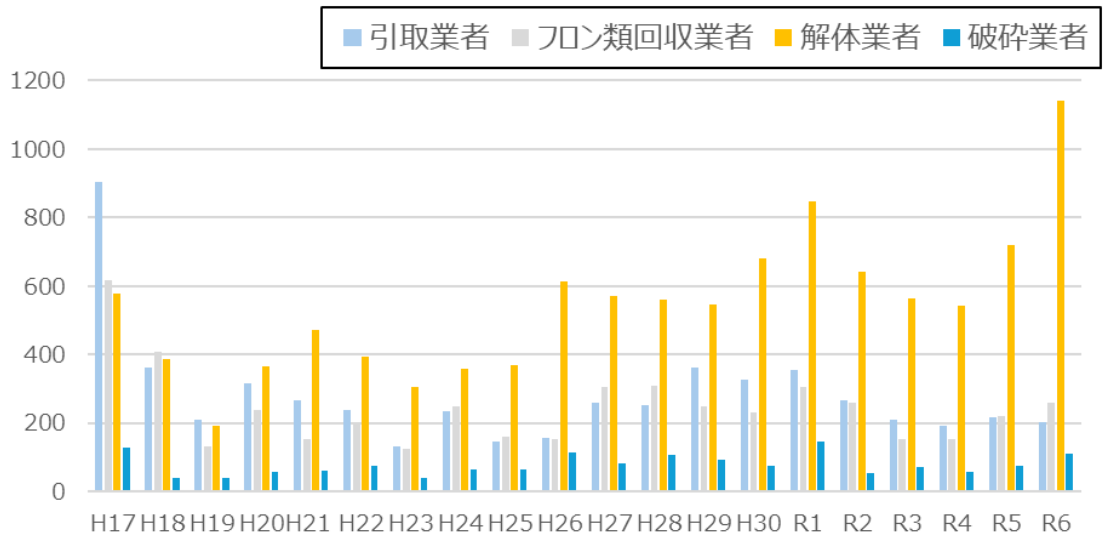


出典：経済産業省、環境省、（公財）自動車リサイクル促進センター

不適正な処理等に対しては自動車リサイクル法に基づく行政処分等により対応している。令和６年度は、自動車リサイクル法に基づく指導・助言が 1,736 件であり、解体業者への指導件数が突出して多い状況が続いている。解体業者 4,067 者の国籍は、全体では日本が約７割を占める一方で、新規許可業者では日本以外の外国籍が約７割を占めており、外国籍の解体業者が増加傾向にある。被指導・助言対象者の国籍に着目すると、日本国籍の事業者が半分強を占めている。

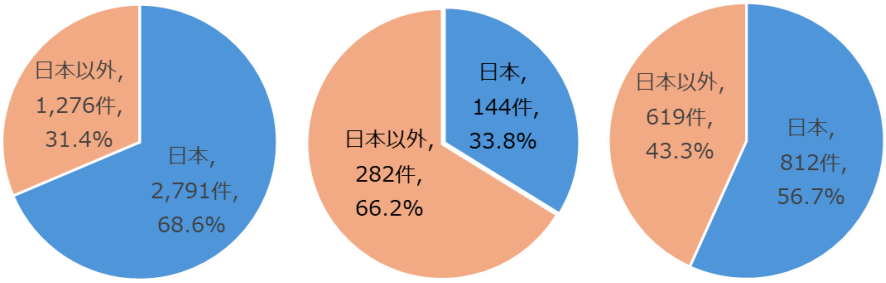
平成 21 年度以降、行政処分（勧告・命令、事業停止・取消処分）件数は減少しているが、移動報告の遅延発生状況は法施行以降、増加傾向にあり、令和６年度は約 27 万件、遅延発生率は 2.30％である。

図　２１　登録・許可業者への自治体による指導・助言件数の推移



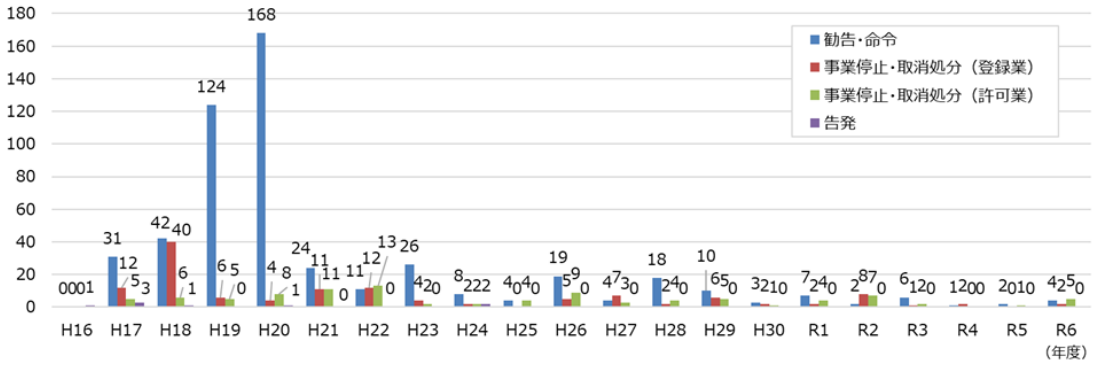
出典：経済産業省、環境省

図　２２　（左）解体業者 4,067 者の国籍（令和７年３月末時点）
（中央）令和４から令和６年度に新規許可を取得した解体業者 426 者の国籍
（右）被指導・助言対象者の国籍（令和６年度）



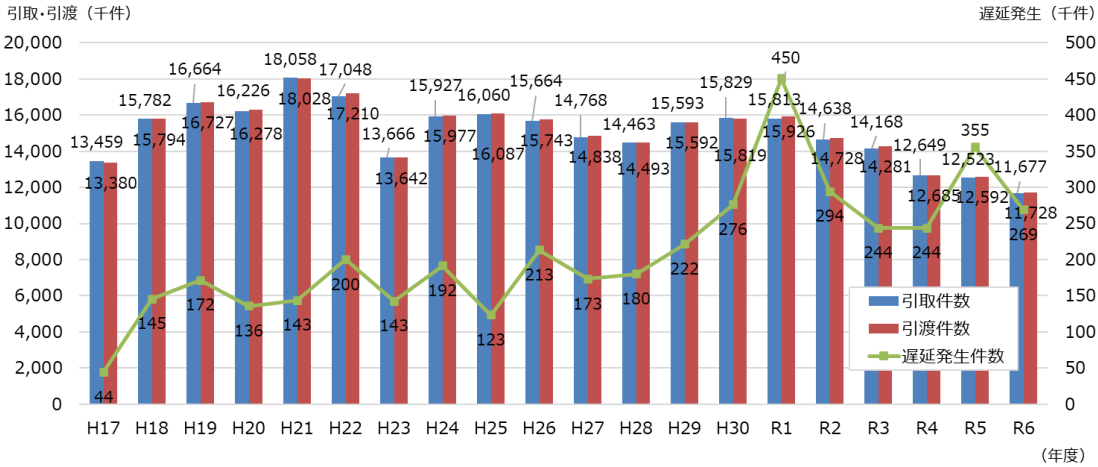
出典：経済産業省、環境省

図　２３　法に基づく行政処分（勧告・命令、事業停止・取消処分）及び告発の件数



出典：経済産業省、環境省

図　２４　移動報告の遅延発生状況



出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

（2）使用済自動車のリサイクルの状況

使用済自動車は、法施行から令和６年度までの累計で約 6,500 万台発生し、関連事業者（引取業者、フロン類回収業者、解体業者又は破砕業者）等によりリサイクルされている。法施行前は、管理型最終処分場の埋立容量がひっ迫し、ASR の処分先の確保が求められたが、令和６年度には ASR の約 97%（TH チーム：96.5%、ART チーム：96.8%）がマテリアルリサイクル又は熱回収[5]されている。自動車リサイクル法上、全ての自動車製造業者等は平成 27 年度時点で 70%という再資源化目標が設定されているが、平成 20 年度に前倒しで達成し、現在は大きく上回っている。ASR の最終処分量も、法施行前に比べて１割程度まで減少している。

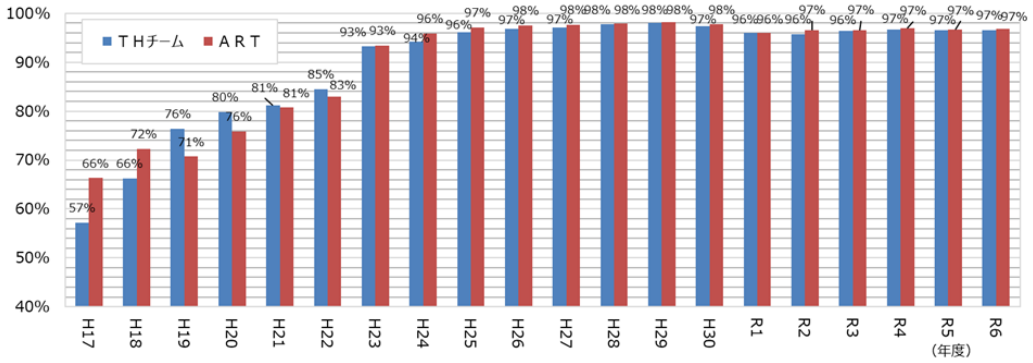
ただし、平成 26 年度以降、焼却施設・埋立施設に直接投入される ASR はゼロであったが、平成 30 年度は海外の雑品スクラップ等の受入れ停止や再資源化施設のトラブル等の影響により５年ぶりに発生した。令和３年度以降は再びゼロとなっている。また、ASR の最終処分量は近年減少傾向であり、令和６年度は 14,223 トンとなっている。

また、ASR の引取重量は近年減少傾向である一方で、ASR 処理施設等へ引き渡される解体自動車の減少等が影響し、１台当たりの ASR 重量は法施行前からほぼ横ばいの状況となっている。

ASR のマテリアルリサイクル又は熱回収の内容に着目すると、自動車リサイクル法では、量に関する基準のみが設けられ、施設活用率といった指標を活用しながら熱回収も再資源化率に計上することを認めている。令和６年度は、自動車製造業者等に引き渡された ASR（423,949 トン）のうち、67.8%が熱回収として、28.8%がマテリアルリサイクルとして有効利用されている。

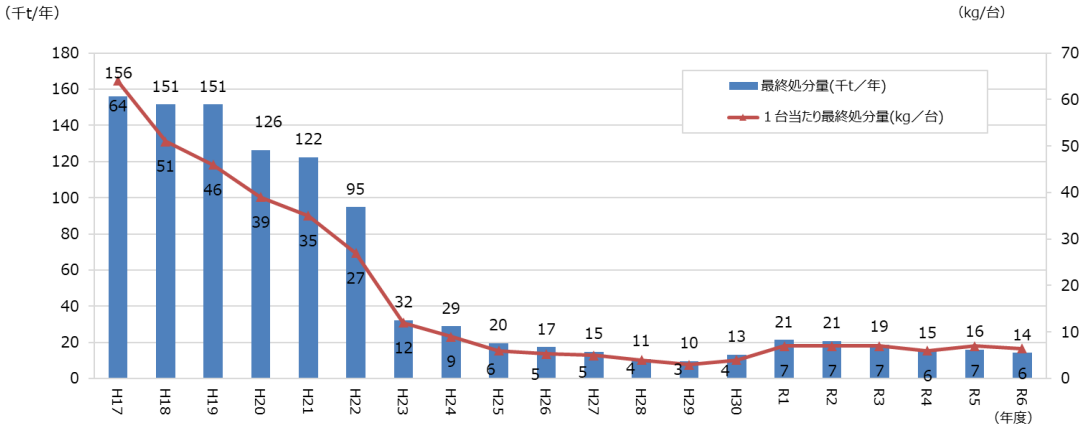
[5] 自動車リサイクル制度において、「リサイクル」とは一般的に自動車リサイクル法上の「再資源化（マテリアルリサイクル及び熱回収）」を指すが、ここでは、ASR のリサイクルの内容を区別するため、マテリアルリサイクルと熱回収を分けて記載している。

図　２５　ASR の再資源化率（熱回収を含む。）



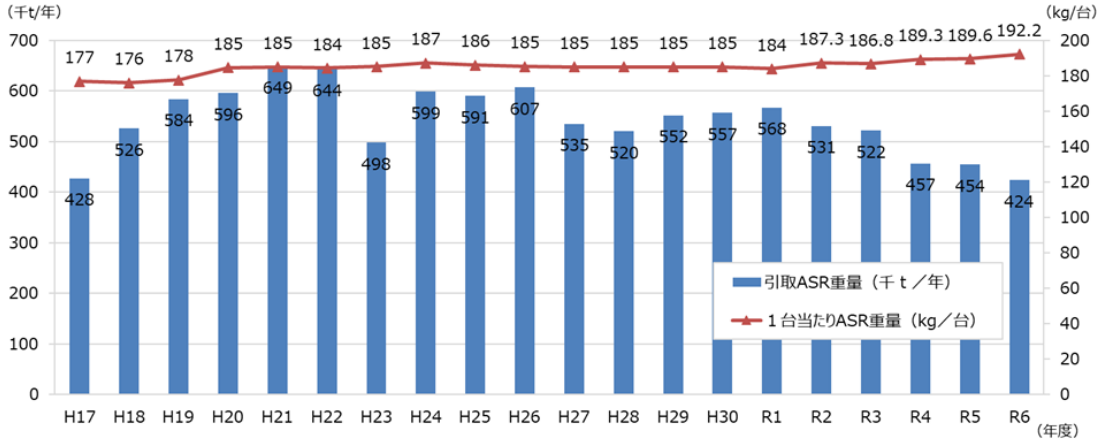
出典：経済産業省、環境省

図　２６　ASR の最終処分状況



出典：経済産業省、環境省

図　２７　ASR の発生量



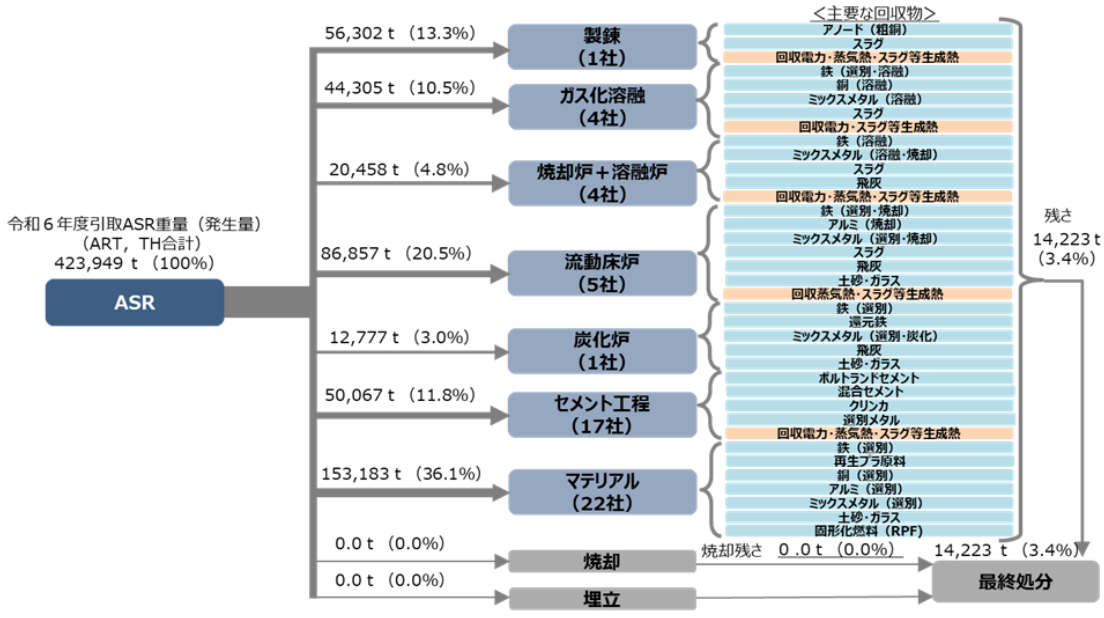
出典：経済産業省、環境省

表　１　ASR の再資源化状況（令和６年度重量実績ベース）

熱回収		67.8%
マテリアルリサイクル		28.8%
	金属類	14.1%
		スラグ
		鉄
		ミックスメタル
		銅
		スラグ・溶融メタル
	セメント類	11.1%
		セメント
		セメント原燃料
	土砂・ガラス	0.5%
	プラスチック等	1.5%
	その他	1.6%
最終処分		3.4%

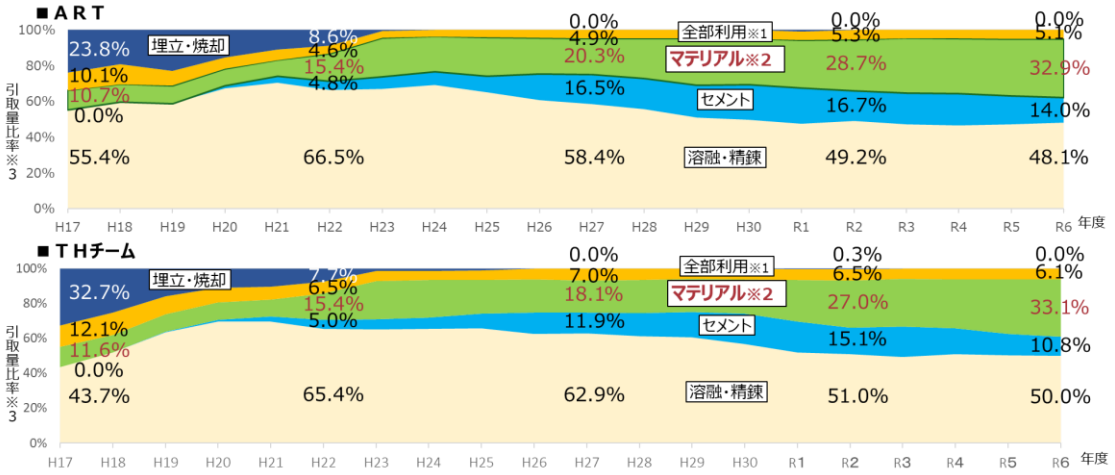
出典：経済産業省、環境省

図　２８　ASR 再資源化フロー（令和６年度重量実績ベース）



出典：経済産業省、環境省

図　２９　ASR チームによる再資源化施設等への差配



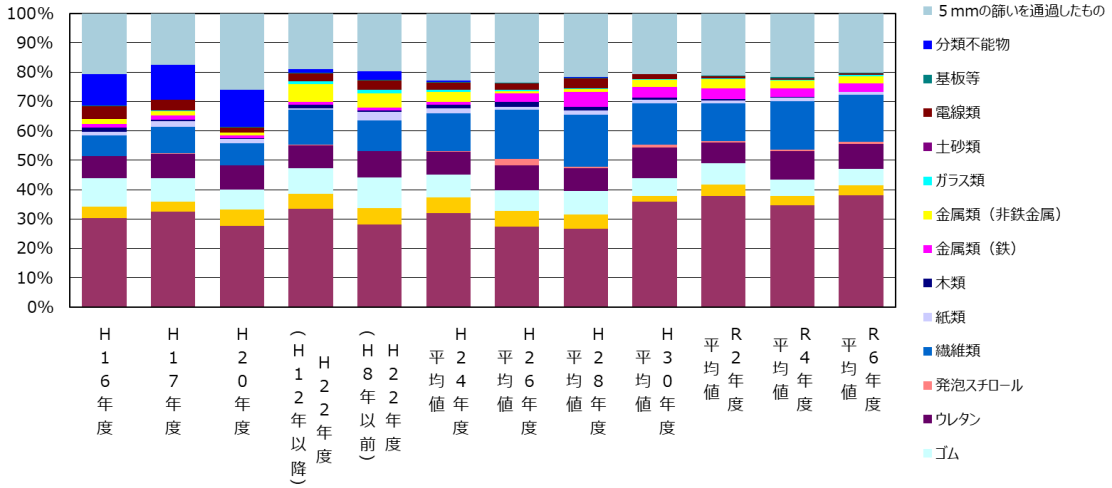
出典：ART、TH チーム保有データに基づき経産省作成

※１　電炉・転炉に廃車ガラを鉄鋼の原料として投入し、リサイクルする手法

※２　H27 年度以降は、セメントを後工程とするマテリアル施設（マテリアルリサイクル＋熱回収）との契約を進めている

※３　各施設における ASR 引取量（実績）の比率

図　３０　ASR の組成[6]



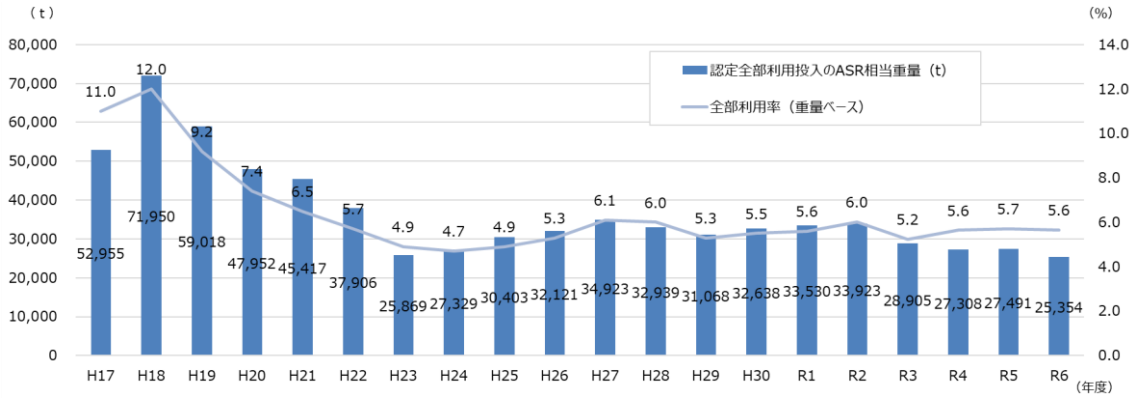
出典：環境省

[6] 年度による調査結果を比較しているが、調査年度によって対象車両や解体・破砕条件、ASR の採取条件等は異なり、あくまでも参考値として掲載している。平成 22 年度は、平成８年以前に販売された自動車と平成 12 年以降に販売された自動車について調査を行っている。

解体業者又は破砕業者は、解体自動車の全部再資源化を行うために、解体自動車を解体自動車全部利用者（解体自動車を引き取り、当該解体自動車の全部を鉄鋼の原料として利用する方法、その他の残さを発生させないものとして主務省令で定める方法によりこれを利用するもの）へ引き渡すことが認められている。解体自動車全部利用者においては、主務大臣の認定を受け、主に電炉・転炉に鉄鋼の原料として投入する認定全部利用者や、認定を受けていない電炉・転炉等への投入や、輸出を行う非認定全部利用者への引き渡しがある。

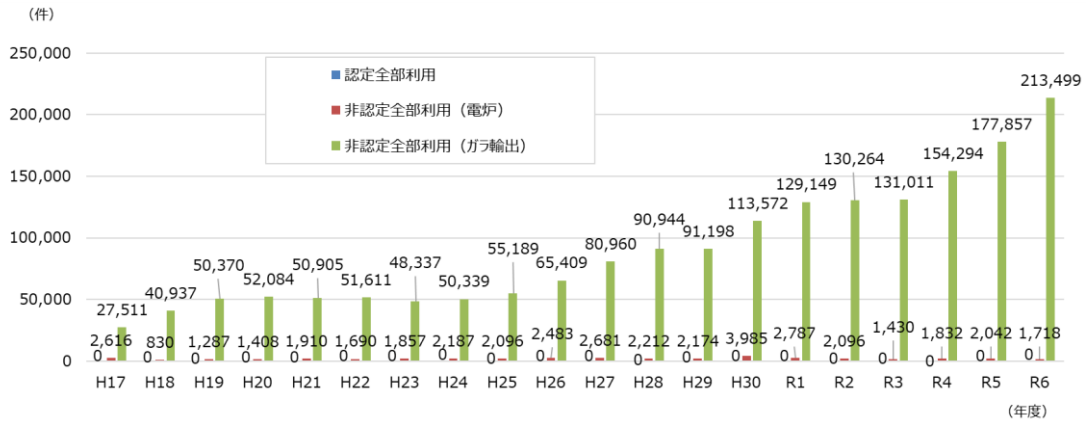
認定全部利用者による全部利用率は、過去には景気後退に伴う粗鋼生産量の減少の影響等を受けて減少傾向にあったが、近年は横ばいで推移している。これに伴い、認定全部利用投入の ASR 相当の重量は、現在おおむね２万トン台で推移している。解体工程においては、輸出を行う非認定全部利用者への引き渡しが増加しており、令和６年度は 213,499 件である。破砕工程においては、認定全部利用者への引き渡しが安定的に行われていたが、近年は減少傾向にあり、令和６年度は 139,738 件である。

図　３１　全部利用の活用状況



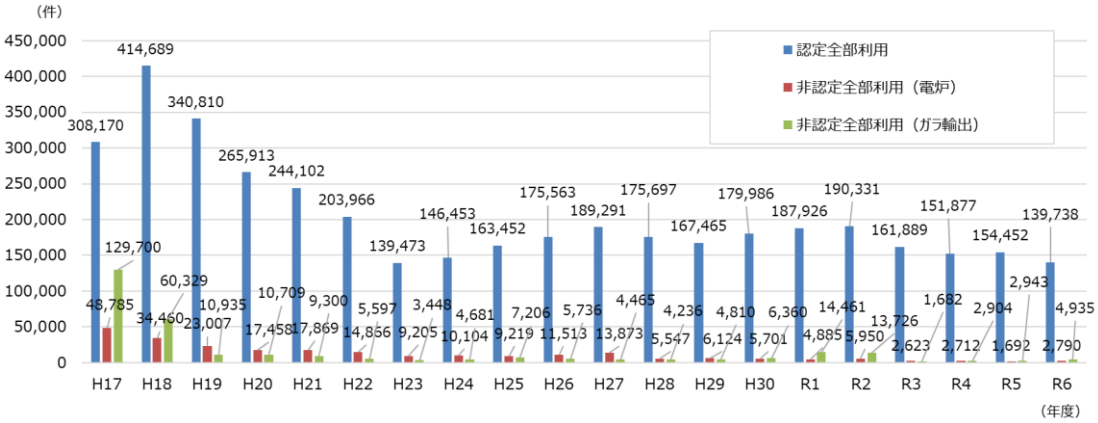
出典：経済産業省、環境省

図　３２　全部利用による処理状況（解体工程から全部利用への処理）



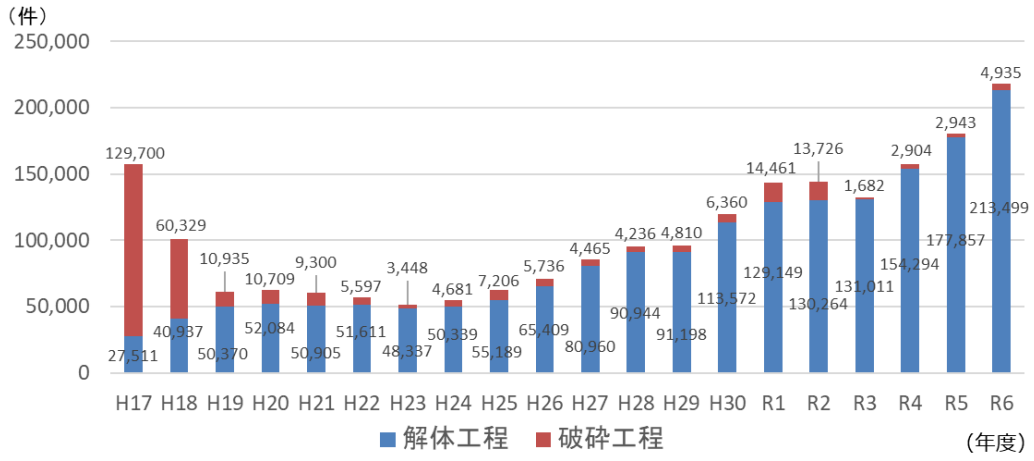
出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

図　３３　全部利用による処理状況（破砕工程から全部利用への処理）



出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

図　３４　ガラ輸出（非認定全部利用）台数の動向



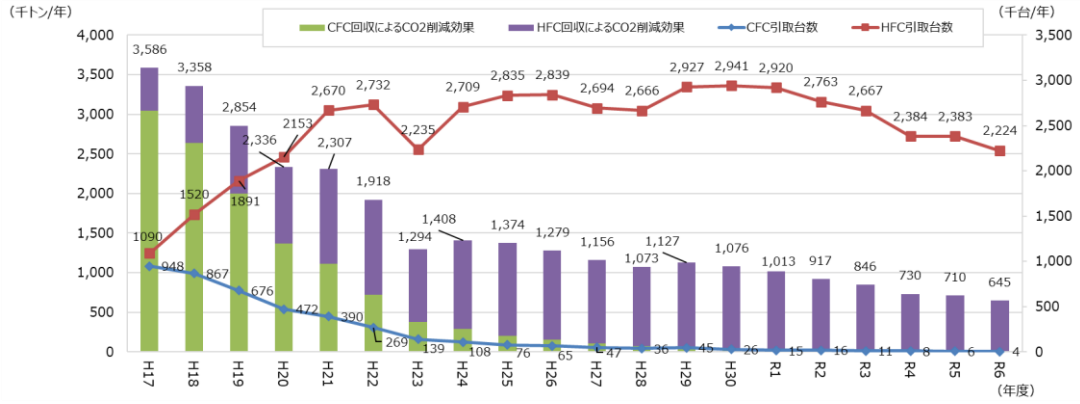
出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

フロン類については、法制定前から、「特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律[7]」により、その回収・破壊が求められていたが、自動車リサイクル法の施行により、フロン類回収業者に回収義務、自動車製造業者等に破壊義務が課せられ、法第 81 条に規定する引取り・引渡しの報告のほか、年次報告により、フロン類の回収及び破壊に係るトレーサビリティが確保されている。

なお、フロン類の回収・破壊による温室効果ガス（以下「GHG」という。）排出削減効果に関しては、フロン類の回収・破壊が着実になされるようになったことに加え、従来使用していた CFC よりも温室効果が低い HFC への代替が進んだこと等により、減少傾向にある。

また、近年新たな冷媒として HFO-1234yf が開発され、普及が進んでいる。HFO-1234yf は、地球温暖化係数（GWP）が極めて小さいため、フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律に規定するフロン類には該当しない。したがって、自動車リサイクル法においても、HFO-1234yf は回収・破壊義務の対象から外れることとなる。

図　３５　フロン類の回収台数と CO_2 削減効果



出典：経済産業省、環境省

エアバッグ類についても、自動車リサイクル法において、解体業者による取外し、自動車製造業者等への引渡し及び自動車製造業者等による再資源化義務が課せられており、関係者の連携の下、エアバッグの展開・熱処理及び金属回収等の再資源化が行われている。ただし、車上作動処理については、エアバッグ類が

[7] 現在の名称は、フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律。

解体自動車（廃車ガラ）とともにシュレッダー処理される又は解体自動車全部利用者（電炉業者等又は廃車ガラ輸出業者）に引き渡されることとなるため、その金属分が再資源化されることは自明であること及び実態上エアバッグ類部分のみを取り出してこれを計測することが不可能であることを踏まえ、全量の再資源化を当然に達成しているものとみなして再資源化率の公表対象とはせず、作動処理を行った車両の台数（装備情報上のエアバッグ類の個数も含む。）を公表することと整理されている。

自動車リサイクル法においては、全ての自動車製造業者等は 85%という再資源化目標が設定されているが、平成 17 年度の時点で目標を前倒しして達成している。

また、エアバッグ類の装備されている使用済自動車の増加や１台当たりのエアバッグ類の増加により、エアバッグ類の再資源化の処理量は増加傾向にあったが、令和元年度を境に減少に転じている。

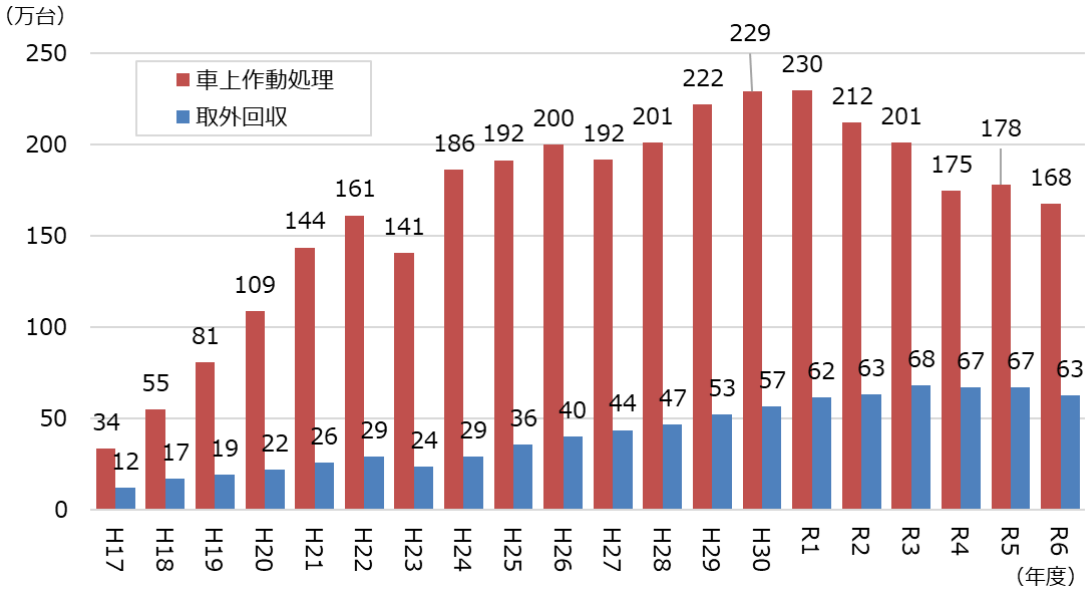
表 2　エアバッグ類の再資源化率

年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
再資源化率（%）	93.4	90.8	94.1	94.4	94.1	94.6	93.6	93.6	94.0	94.1

年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
再資源化率（%）	93.3	93.6	94.0	94.3	94.6	95.2	95.2	95.3	96.8	96.7	96.9

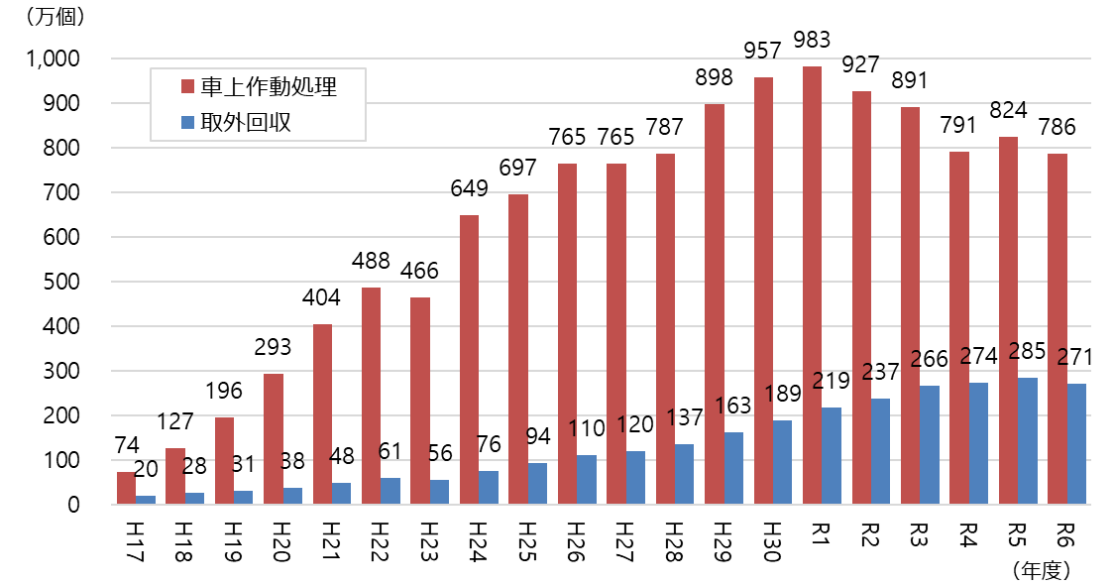
出典：経済産業省、環境省

図　３６　エアバッグ類の再資源化状況（台数ベース）[8]



出典：経済産業省、環境省

図　３７　エアバッグ類の再資源化状況（個数ベース）



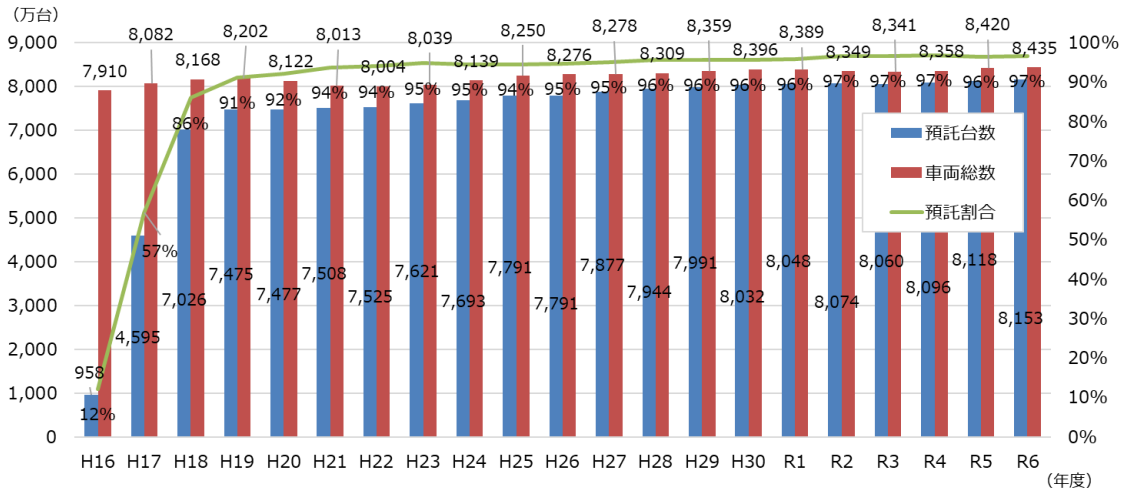
出典：経済産業省、環境省

[8] 一部取外回収・一部車上作動処理の実績台数は、取外回収台数及び車上作動処理台数の双方に加算。

（3）再資源化預託金等の預託状況

法施行当初は継続検査時預託制度があったが平成 20 年 1 月に終了し、現在は原則新車購入時に、車検を受けずに使用済みとなる構内車等は引取時に、資金管理法人に再資源化預託金等の預託が行われている。平成 19 年度以降は預託割合[9]が 90%を超え、使用済自動車として排出される前の預託が概ね達成されている。

図　３８　預託割合の推移



出典：国土交通省、（公財）自動車リサイクル促進センター、（一財）自動車検査登録情報協会、（一社）日本自動車販売協会連合会のデータより経済産業省、環境省作成

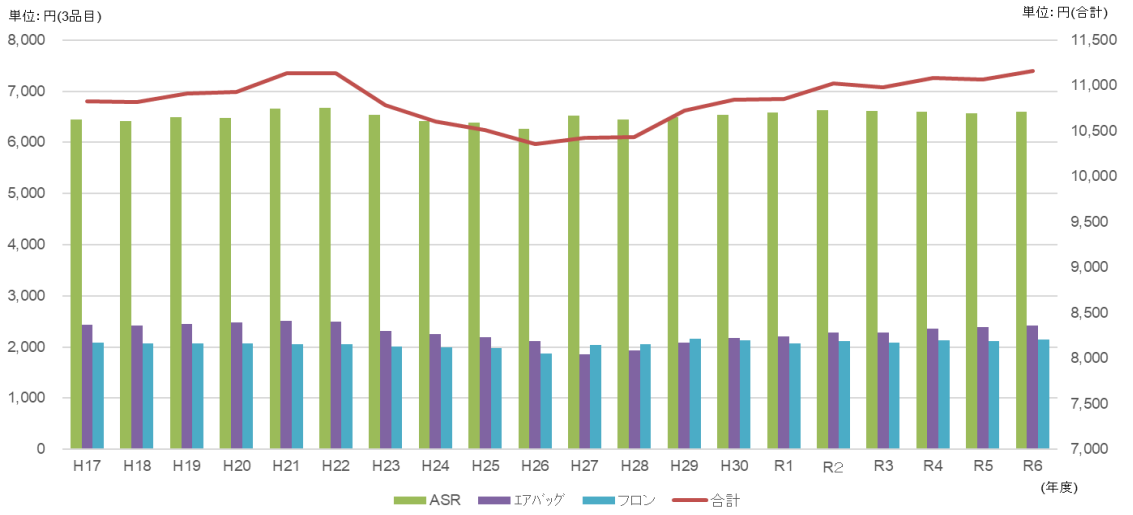
※過年度データの一部を訂正の上掲載

[9] 預託台数／車両総数（登録台数＋一時抹消登録台数＋輸出仮抹消登録台数）。

(4)再資源化等の収支の状況と特預金の発生状況

自動車製造業者等が指定３品目の再資源化を行うために要する費用は、再資源化等預託金として自動車所有者によって負担されており、自動車製造業者等は指定３品目の再資源化等に要する費用等を将来予測し、車種ごとに再資源化等料金を設定している。１台当たりの再資源化等預託金は、制度創設当初から減少傾向にあったが、現在は以前の水準まで戻っており、令和６年度の合計は11,164円である。

図　３９　１台当たりの再資源化等預託金（預託受入時）の推移



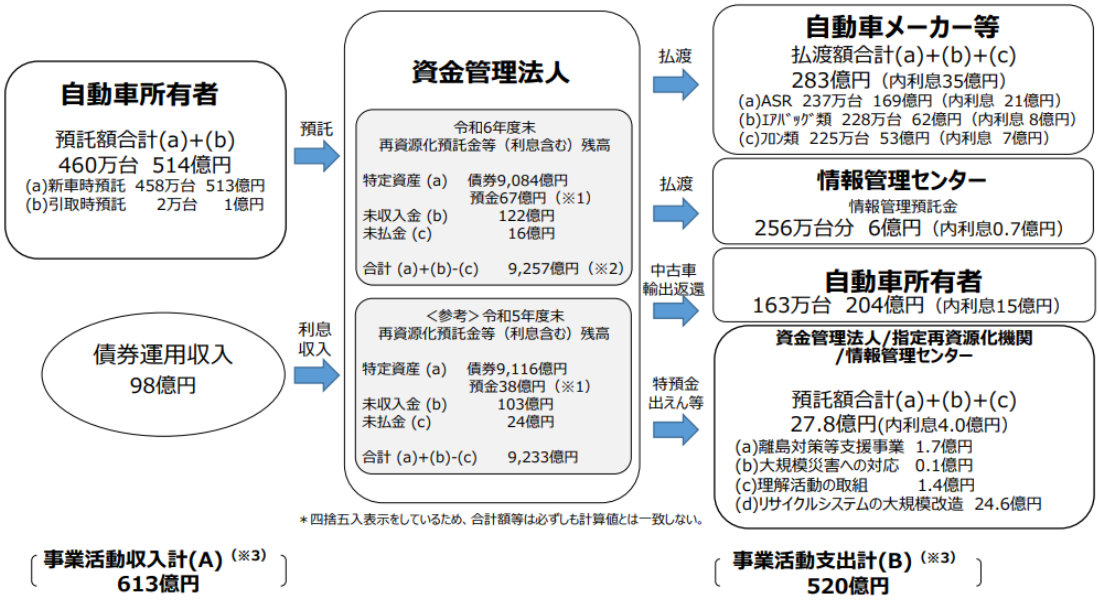
出典：（一社）日本自動車工業会

※過年度データの一部を訂正の上掲載

自動車リサイクル法上の指定法人（資金管理法人、指定再資源化機関及び情報管理センター）としては、いずれも公益財団法人自動車リサイクル促進センター（以下「JARC」という。）が指定されている。自動車製造業者等が指定３品目の再資源化等を行うために要する費用のほかに、JARC における資金管理や情報管理に要する費用についても、自動車所有者によって資金管理料金と情報管理預託金として支払われている。

なお、自動車製造業者等においては、法制度検討時から情報管理業務・資金管理業務にかかる費用の一部（人件費や施設管理費等）について自主的に負担していたが、令和７年度から拠出が休止となっている。

図　４０　JARC における令和６年度の資金のフロー[10]



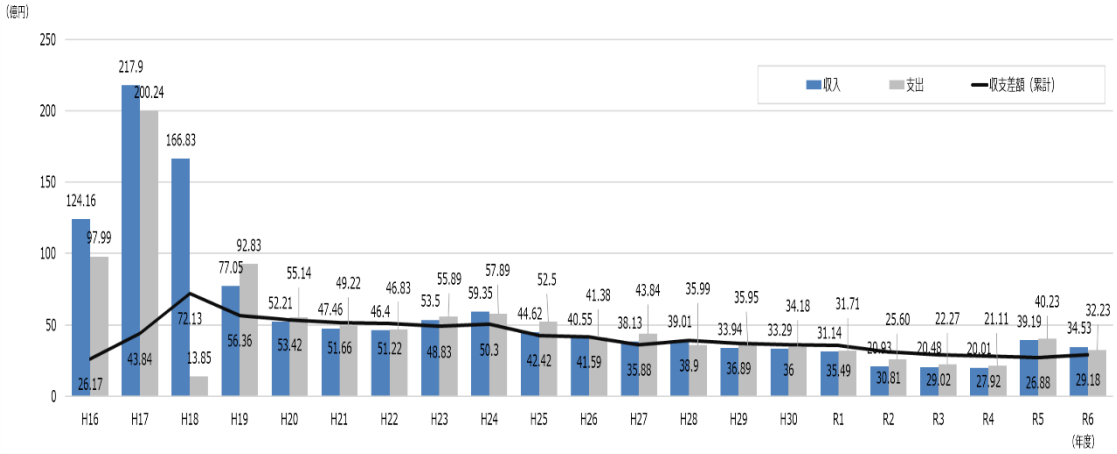
※1　預金の主な内訳　：　支払準備資金（30億円）、翌年度債券取得のための繰越額（37億円）等
※2　令和6年度末預託金残高：9,257億円　＝　令和5年度末資産合計：9,233億円　＋　事業活動収支差額：92億円（※3）　＋　令和6年度の償還差損益：△68億円
※3　事業活動収支差額(A)-(B)　92億円

出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

資金管理料金と情報管理預託金については、現在それぞれ収支が黒字化しているが、それぞれ一定期間内に収支が均衡するよう、JARC において逐次料金額の見直しを行い、適切な料金設定に努めている。

[10] 運用益による収入等は記載を省略。払渡し額等には利息を含む。また、再資源化預託金等を原資としない事業は省略。

図　４１　資金管理料金[11]と情報管理預託金の収支の状況



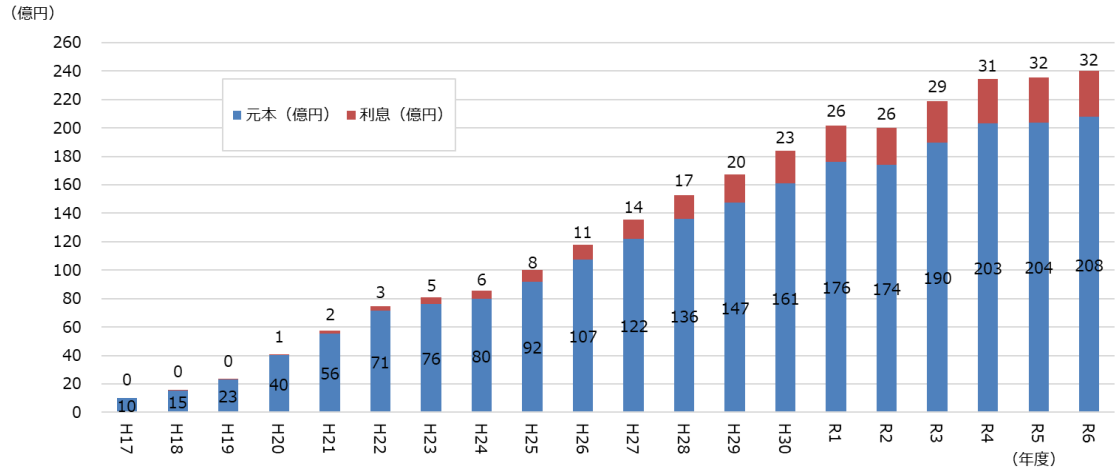
出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

自動車リサイクル制度においては、事故等によりフロン類が大気中に放出され、破壊の必要がなくなった場合や、中古車の輸出を行ったものの再資源化預託金等の返還請求がされなかった場合等、再資源化等のために使われることがなくなった再資源化預託金等については特定再資源化預託金等（以下「特預金」という。）として扱われ、離島地域で発生した使用済自動車の輸送費用等の支援や不法投棄車両の処理の支援等の法に定められた使途に用いられている。令和６年度末時点の特預金の残高は約 240 億円（利息等を含む。）となっている。

令和６年度からは最終車検日または車検証の返付から 20 年が経過した車体に係る再資源化預託金等の特預金への転化が始まった。

[11] 資金管理料金特会収支より輸出取戻し手数料収入及び輸出取戻し事業費支出を除いている。

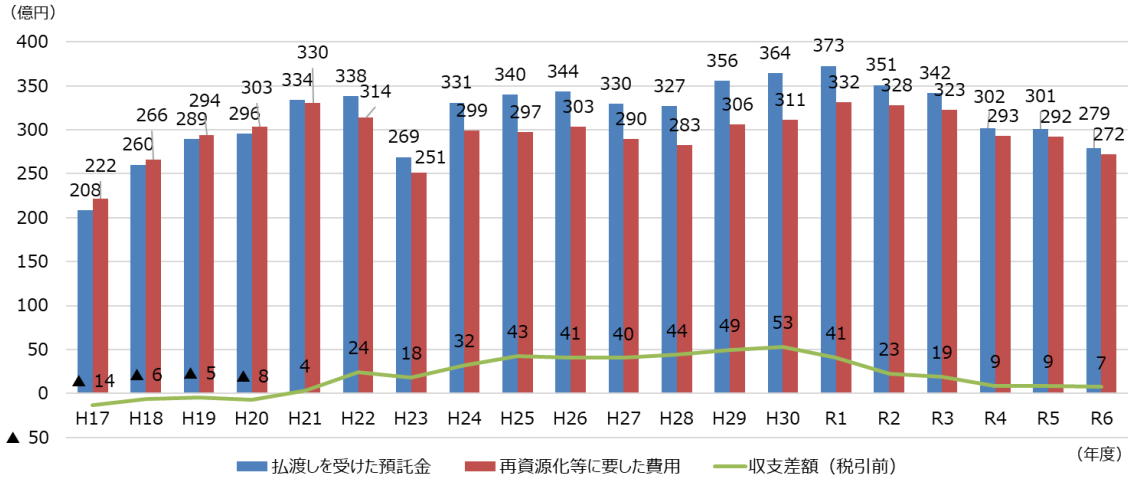
図　４２　特預金の残高推移



出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

自動車所有者によって負担される指定３品目の再資源化等預託金は、当該自動車が使用済自動車となった時に再資源化等に要する費用を車種ごとに将来予測して設定されている。法施行当初、自動車製造業者等全体としての収支は赤字傾向であったが、効率化、設備の償却等が進んだこともあり、平成 21 年度以降は黒字になっている。

図　４３　自動車製造業者等の再資源化等の収支（再資源化等預託金（利息を含む。）－再資源化等に要した費用））の状況



出典：（一社）日本自動車工業会

3. 令和3年報告書を踏まえた主な取組の状況

(1) 自動車リサイクル制度の安定化・効率化

① ASR の円滑な再資源化

○ 全部再資源化の取組促進に向けた方策の検討

解体自動車の全部再資源化は銅部品除去の際に内装樹脂をすべて取り外すため、資源回収インセンティブ制度との親和性が高い。そのため全部再資源化と資源回収インセンティブ制度をセットにして、参画事業者の新規開拓・促進を進めている。具体的には、事業者間の連携による取組促進などを行うとともに、表彰制度による解体業者のモチベーションアップなどを検討している。

○ 資源回収インセンティブ制度

令和４年度の第57回合同会合において、「資源回収インセンティブガイドライン（中間取りまとめ）」が公表され、その後、各業界団体の実務関係者とともに、カーボンニュートラルや国内資源循環の推進の観点を含めて引き続き検討を行い、令和７年３月に「資源回収インセンティブ制度ガイドライン」が策定・公表された。

本制度は、解体・破砕段階で樹脂・ガラス等を資源として回収することによりASR引取重量が減量し、再資源化費用が減額となる点に着目し、ASRの減量分相当の再資源化等預託金を原資として回収のための経済的インセンティブを付与する仕組みであり、令和８年４月から開始した。

制度導入に向けては、自動車リサイクルシステム（以下「JARS」という。）に、解体・破砕工程での回収に係る機能、支払機能、コンソーシアム管理機能、検証・モニタリング機能等の追加を進め、令和７年10月時点で追加機能の開発を完了し、制度の開始に伴い、運用を開始した。

本制度では、解体業者、破砕業者、原材料メーカー等が国内を中心として資源循環を行うコンソーシアムを形成し、ASRチームとインセンティブ契約を締結することとなる。一般社団法人日本自動車リサイクル機構（以下「JAERA」という。）では、公益財団法人自動車リサイクル高度化財団（J-FAR）の助成事業を活用し、実証事業や課題抽出等を行い、モデルケース、役割分担、作業手順、情報管理方法、管理体制等を整理した「事業参画のための手引書」を令和７年度に作成した。また、ASRチームでは、コンソーシアム形成に係る申込受付から審査、契約までの一連手続に関するトライア

ル検証を実施するなど、制度導入に向けた実証・検証が行われ、ASR両チームにおける提案資料の統一化を図り、提案事業者の負担軽減に取り組んだ。加えて、資源回収インセンティブ制度の特設サイトの開設等により周知を進め、令和８年５月末時点で全国560事業者が本サイトに登録している。

② 再資源化等預託金の適切な管理・運用

○ 実費請求方式の実施

自動車製造業者等における再資源化等の収支（再資源化等預託金（利息を含む）－再資源化等に要した費用）について、令和元年度においては合計で約41億円の黒字が発生していたが、ASR処理費の高騰や再資源化等料金の値下げ等の様々な要因によって、令和２年度に約23億円、令和３年度に約19億円と黒字額は減少しており、令和６年度には約９億円となっている。

上記の状況下、経済産業省、環境省及び自動車製造業者等で協議した結果、再資源化等預託金とその利息額を上限として自動車製造業者等が再資源化等に要した費用についてのみ請求を行う実費請求方式への移行に向け、法整備等の検討を進め、令和８年度には特預金に係る告示を改正し、自動車製造業者等が再資源化等預託金に付された利息額の全部又は一部を受領しない場合には、その払渡しの必要がないものとして新たに特預金とすることを認めることとなった。

○ 再資源化等収支及び特預金残高の見通しの検証及び割引の見送り

経済産業省及び環境省において、自動車製造業者等の再資源化等の収支（再資源化等預託金（利息を含む）－再資源化等に要した費用）及び特預金残高にかかる現状と見通しについて検証を行った。

令和８年度に実費請求方式を導入するものの、自動車製造業者等の再資源化等収支の黒字分は令和元年度以降大きく減少しており、中長期的には再資源化等収支が均衡状態となるため、新たな特預金として積み上がらない見通しとなっている。また、JARCの指定法人業務の運営経費への自動車製造業者等からの拠出の休止、フロンガスの新冷媒への移行、事故車の減少等により、特預金の残高は長期的に減少する見込みである中、将来のシステム大改造や管理料金等の値上げ抑制等に備えた資金の確保が必要である。こうした事情を考慮に入れつつ、JARCの持続的かつ健全な財務運営を維持するためには、特預金残高の一定額の確保が不可欠である。以上の検討結果を

踏まえ、今後中長期的に特預金が積み上がらないことが想定されることから、リサイクル料金の一部を割り引くことについては実施しないこととした。

○ JARC の運営経費への自動車製造業者等からの拠出の休止

令和３年報告書を受け、令和７年度から、自動車製造業者等によるJARCの指定法人業務の運営に関する費用の負担を休止することとし、これまで自動車製造業者等が負担してきた当該費用には特預金を充てることとした。

③ 各種セーフティネット機能の点検

○ 被災自動車処理支援の実施とノウハウの共有・展開

令和７年度には「市町村の一般廃棄物担当者等の市町村担当者に向けた放置自動車、被災自動車対策に関する説明会」を６回開催し、有識者による講演や放置自動車、被災自動車の適正処理に関する座学講習、図上演習等を実施し、計255名が参加した。

令和６年１月に発生した能登半島地震の被災自動車撤去処理を、国、自治体、関係団体、事業者が連携して実施した。被災自動車の処理の経験に基づき「被災自動車の処理に係る手引書・事例集」を刷新し、令和８年度より「一般廃棄物等の市町村担当者に向けた放置自動車、被災自動車対策に関する説明会」にて活用し、災害発生時に市町村が迅速に対応できる知見を提供する。

○ 毎年の審議会での状況報告

合同会合にて、各種セーフティネットの現状について議論を行った。具体的には、JARCの離島地域で発生した使用済自動車の特預金による輸送費用支援（第59回等）、一般社団法人日本自動車工業会（以下「自工会」という。）のリチウムイオンバッテリー（以下「LiB」という。）回収システム（第58回等）、一般社団法人鉛蓄電池再資源化協会の自動車用鉛バッテリーの不法投棄対策（第58回等）、日本保安炎筒工業会の廃発炎筒セーフティー・マネジメント・プログラム（SMaP）（第57回等）について議論を行った。

④ 自動車リサイクル法の適切な執行

○ 不法投棄・不適正保管車両の早期撤去を促すための対応

不法投棄・不適正保管台数50台以上の事案をターゲットとし、JARCが当該事案を管轄する自治体に対して情報共有を行い、立入検査を合同で実施し、支援スキームを紹介すること等により、事案解決に貢献した。令和７年度では６自治体、372台の削減をした。

○ 自動車リサイクル法の施行状況の把握

経済産業省、環境省及びJARCでは、自動車リサイクル制度の実態を把握するため、例年、自治体向けに施行状況調査及び不法投棄・不適正保管の状況に関する調査を実施している。また、令和７年度は解体業者・破砕業者の操業実態をより的確に把握するため、自治体による指導・助言の内容に関する追加調査を実施した。

○ その他の取組（例）

- 自治体と連携した、関連事業者の適正化に資する多言語でのサポート研修の実施（JARC）
- 外国人事業者向けの法令遵守を促すための多言語啓発ツール作成（一般社団法人自動車再資源化協力機構（以下「自再協」という。）、JARC）
- 自治体向け基礎知識研修・ステップアップ現場研修の実施（経済産業省、環境省、自再協、JARC）
- 必要な技術・知識を持った人材育成を目的とした、自動車リサイクル士認定講習会の開催（JAERA）

⑤ 情報システム活用を通じた効率化

○ システム大改造による効率化

令和８年１月より、大規模改造後のJARSが稼働した。事業者からの意見集約および実操作に基づくフィードバックを踏まえ、入力負荷の軽減と運用性の向上を図った。主な変更として、リサイクル券の紙媒体による新規発行を停止し、車検証閲覧アプリ及びJARSで預託状況を確認する運用へ移行したほか、解体・破砕業者向けに車載用蓄電池（LiB等）の装備情報や易解体情報を車台番号単位で提供した。あわせて、LiB搭載車のトレーサビリティに資するデータをJARS内に蓄積するとともに、移動報告処理の入力支援、シ

ングルログイン化、外部システムとのデータ連携を実施し、制度運用の効率化、高度化を進めた。

⑥ 普及啓発

○ JARC によるユーザー向け情報発信

JARCでは、自動車リサイクル制度における指定法人の役割を踏まえ、幅広い観点からユーザーの理解の促進に取組んだ。小学生、若年層向け施策に力点を置いて取組みを継続した結果、30 歳未満の認知が向上し、ユーザーの認知度は全体で73%（令和３年度）から81%（令和５年度）に向上した。

○ 関連事業者による普及啓発の取組

- 自動車製造業者等:自動車所有者が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よう促すため、自らが製造した自動車についての環境配慮設計に関する情報や再生資源利用に関する情報を提供している。
- 自動車販売業者:自動車所有者が適切に再資源化預託金等及び資金管理料金を負担するよう、これら預託金及び料金に係る情報を提供している。
- 引取業者:自動車所有者が使用済自動車を適切に引き渡すよう、使用済自動車の引渡しに係る情報を提供している。
- 解体業者及び整備業者:自動車所有者がリユース・リビルド部品を使用し自動車を長期間使用するよう、リユース・リビルド部品や自動車の長期使用に関する情報を提供している。

（2）3Rの推進・質の向上

① 再資源化の高度化

○ サスティナブルプラスチック利用率の自主目標値の策定・公表

自工会では、CN/CEの取組み促進を重要課題と位置づけ、産業界全体の再生材供給・活用を自動車産業が積極的に牽引するとともに、動静脈一体となって自動車関係の各事業者の取組を積極的に牽引することを目的とし、令和６年９月に「2050 年長期ビジョン」・「中長期ロードマップ（含む自主目標値）」を策定・公表した。中長期ロードマップにおいては、サスティナブルプラスチック利用率の自主目標値を掲げ、目標の達成に向けた取組事項を示した。加えて、令和７年２月には、再生材の規格に相当する目標値を公表し、供給側の取組み拡大を図っている。

○ リユース・リビルド部品の利用促進のための情報発信・共有

リユース・リビルト部品は、修理時の選択肢として価格や品質が重視されてきたが、NGP日本自動車リサイクル事業協同組合では、これに加えて、環境負荷の低減という価値をユーザーに伝える取組を進めている。

平成25年より大学との産学連携により、リユース部品の活用によるCO_2削減効果の定量的な研究を開始し、その成果を「環境貢献書」として発行している。環境貢献度を可視化することで、整備工場や保険会社など、実際に部品選択を行う現場での理解促進を図っている。

また、乗用車のリユース部品に加え、リビルト部品についてもリビルトメーカーの協力を得てCO_2削減効果の研究を進め、その成果を外部に公表している。さらに、大型車についても、大型車専門のリサイクル団体と連携することで研究体制を構築し、より広範な車両カテゴリーでの環境負荷低減の可視化を目指している。

一般社団法人日本自動車リサイクル部品協議会では、令和３年より加盟11団体のシステムをつなぐオールジャパン構想の準備に入った。システム間内でのリユース・リビルト部品の流通取引を可能とし、購入者に近い企業から部品を出荷することで送料やCO_2排出量の低減に寄与できる。さらに令和７年２月に１団体が加わり、異なる通信プロトコルをもつネットワーク同士をつなぐ機器や仕組みであるゲートウエイを介して12団体・約500社の在庫商品情報を共有化した、ARPN（オールリサイクルパーツネットワーク）が稼働した。

○ その他の取組（例）

- 「リサイクル設計事例集」の作成・横展開（JAERA、自工会）
- 第五次循環型社会形成推進基本計画の策定（環境省）
- 循環経済（サーキュラーエコノミー）に関する関係閣僚会議の開催
- 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立ち上げ（環境省、経済産業省）
- サーキュラーパートナーズ（以下「CPs」という。）自動車領域WGの開催（経済産業省）
- 自動車部品に再利用可能な廃プラスチック類の発生源・量・流通を把握するためのマテリアルフロー分析の実施（環境省）
- 自動車精緻解体等の技術実証（環境省）
- 再生材供給拡大のための分析装置・破砕設備の導入支援（環境省）
- LiBのリビルトを実施しているメーカーのニーズに沿った対応（自工会）
- LiBリサイクル高度化に向けたトレサビ管理システムの運用（自再協）
- モーター磁石（レアアース）リサイクルに向けた「磁石リサイクル連絡会」の設立（自工会）

② 有害物質の適切な対応

○ Deca-BDE を含む PBDEs 規制への取組

難燃剤として使われてきたDeca-BDEは、ストックホルム条約の附属書A（廃絶）に該当し、日本国内において製造、輸入、使用が禁止されている。残留性有機汚染物質に関する欧州規則（POPs規則）ではPBDEsに対する低濃度基準値（LPC）が段階的に引き下げられることが規定されており、令和７年末までは500ppm、令和９年末までは350ppm、以降は200ppmとされている。このLPCは、Tetra-BDE、Penta-BDE、Hexa-BDE、Hepta-BDE、Deca-BDEの合算濃度を対象としたものである。

○ ASR 由来プラスチックの POPs（PBDE、PBB、HBCD）の含有量分析を実施

環境省では、平成22年度より隔年で、ASR再資源化施設からASRを採取し、ASR由来プラスチックのPOPs（PBDE、PBB、HBCD）の含有量分析を実施している。直近３回の調査（令和２年度、令和４年度、令和６年度）では、PBDEの臭素数１～８のものについては定量下限値未満であった。また臭素数９の

ものは減少傾向にある。臭素数10のもの（Deca-BDE）のみ上昇がみられた。PBBはいずれも定量下限値未満であった。HBCDは濃度の最大値は減少傾向だが、年度ごとのばらつきが大きかった。

○ <u>その他の取組（例）</u>

- 自主行動計画に基づいた、重金属４物質の削減に向けた取組み（自工会）

(3)変化への対応と発展的要素

① カーボンニュートラル実現や、それに伴う電動化の推進や車の使い方の変革への対応

○ 使用済 LiB の製造業者等による自主回収

自工会では、自再協への委託により車載用LiBの共同回収スキームを構築している。自再協が廃棄物の処理及び清掃に関する法律（以下「廃棄物処理法」という。）の広域認定を取得し、解体業者により使用済自動車から取り外された使用済LiBが廃棄物となった場合に、無償で回収し、適正処理・リサイクルを行っている。電動車の立ち上がり段階におけるセーフティネットとして一定の効果を上げており、令和６年度は13,232個の使用済LiBを回収した。

○ GHG 排出量の削減に向けた国内の自動車リサイクルにおける GHG 排出量の試算と削減方策の検討

令和４年度から令和６年度に環境省が開催した「自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び３Ｒの推進・質の向上に向けた検討会」において、使用済自動車全体の資源循環におけるGHG排出量の実態把握及びGHG削減方策等を検討した。

自動車リサイクルにおけるGHG排出量を工程ごとに、排出起源別・GHGガス種別に試算し、解体工程・破砕工程については、事業者の行動変容を促すための「解体・破砕業者向けGHG排出量削減の手引き」を作成した。そして、事業者、業界団体、その他関係者（国を含む）のカーボンニュートラルに向けた取組状況や取組予定を一覧化して整理した。

また、資源回収インセンティブ制度を通じた「カーボンニュートラルへの貢献」について、考え方を整理し、同制度に参画するコンソーシアム単位で、資源回収量実績に応じたGHG排出量削減効果を簡易的に試算できるように準備を行った。同制度開始後は、国においてGHG排出削減効果を試算し、公表することとしている。

○ 自動車リサイクル法対象外車両のリサイクルシステムの構築

一人乗りの四輪自動車や電動キックボード等は、法律上原動機付自転車等と同様、自動車リサイクル法対象外である。令和３年度より自工会は、不法投棄等の将来的な問題に備えて、自動車リサイクル法対象車両のスキー

ムを活用した、低コストで効率的なリサイクル体制を構築した。自再協が廃棄物処理法の広域認定を取得し、令和７年１月より「次世代モビリティリサイクルシステム」の運用を開始した。

② 国際貢献に向けた取組

○ 一般財団法人海外技術者研修協会（以下「AOTS」という。）による「タイ自動車リサイクル制度構築支援」の実施

- 令和３年度実施事業：経済産業省及びAOTSでは、タイ政府関係者とのネットワーキング（制度説明、意見交換等）を実施した。
- 令和４年度実施事業：経済産業省及びAOTSでは、タイにおける現地調査、制度構築の基本的な考え方の作成、タイ政府への説明等を実施した。
- 令和５年度実施事業：経済産業省及びAOTSでは、タイにおける現地研修（解体・破砕施設、電炉、フロン・エアバッグ等処理施設等の視察、ワークショップ等）、日本での受入研修（官庁、自治体、JARC等による講義、解体・破砕施設、電炉、水素ステーション等の視察等）等を実施した。

○ JICA 技術協力プロジェクト「タイ国における使用済み自動車（ELV）の適正管理に向けた包括的制度構築／技術協力プロジェクト」への協力

- 令和５年度実施事業：JARCでは、制度構築プロジェクトに協力するため、日本の自動車リサイクル制度、情報管理システム等の説明資料を作成、提供した。また、経済産業省及びJARCでは、当該プロジェクトにかかる日タイ間合意文書の締結に協力した。
- 令和６年度実施事業：経済産業省では、技術協力プロジェクトに協力するため、国内支援委員会にオブザーバーとして参加した。

第2章　自動車リサイクル制度に対する評価と検討に係る基本的方向性

1.　自動車リサイクル制度の評価

自動車リサイクル法の施行から 20 年が経過し、この間、制度の適切な執行と関係主体の取組を通じて、不法投棄・不適正保管車両の減少、ASR 再資源化率の向上等、制度の安定化・効率化において一定の成果が確認されてきた。

また、令和３年７月に取りまとめた令和３年報告書で示された提言を踏まえ、制度運用の高度化に資する施策も着実に進捗している。具体的には、JARS について、利便性・効率性・拡張性の向上や外部連携等を目的とした情報システムの大規模改造が実施され、令和８年１月に運用が開始された。また、使用済自動車の解体・破砕段階における素材回収を促進し、ASR の減量等を通じて資源循環の高度化に資する枠組みとして、令和８年４月から資源回収インセンティブ制度が開始された。さらに、自動車製造業者等が再資源化等に要した費用の年間総額が再資源化等預託金に利息を付した年間総額を下回った場合の差額について、所有者の負担の軽減や JARS の円滑な運営に活用するため、特預金に係る告示を改正し、自動車製造業者等が再資源化等預託金に付された利息額の全部又は一部を受領しない場合には、その払渡しの必要がないものとして新たに特預金とすることを認めることとした。これらの取組を例として、令和３年報告書で示された提言に対して、制度・運用の両面で多方面から着実に進捗していることが確認され、本制度は全体として概ね順調に機能してきたと評価される。

一方で、近年は、円安を背景とした中古車輸出台数の増加、国内での新車販売台数の低迷、オートオークション市場の競争の活発化等により、国内で解体・破砕工程に回る使用済自動車の確保が困難となるなど、制度の安定性を揺るがしかねない状況が色濃く表面化している。実際、中古車輸出台数は増加傾向にあり、オートオークションの出品・成約台数も高い水準で推移している中、使用済自動車引取台数は減少傾向にある。加えて、廃車ガラ輸出の増加等に伴い、フロン類・エアバッグ類をはじめとする自動車リサイクル法において回収が義務付けられている部品等の未回収が疑われる事例や、虚偽報告の可能性を示唆するデータの傾向も指摘されており、不適正な解体・保管・輸出等を行う事業者への対応の実効性確保が重要な課題となっている。また、解体業者に対する指導件数が突出して多い状況が続いていることに加え、新規許可業者に占める外国籍事業者の割合が増加傾向にあることや、国籍に関わらず指導等が行われているとの調査結果も踏まえると、許可基準の厳格化など、解体業者の適正化に向けた対応を一

層強化する必要性が高まっている。これらの状況を踏まえ、制度の更なる発展のため、関係者との連携の下、必要な対応を検討していくことが重要である。

また、自動車リサイクルの政策目的は、従来、使用済自動車の「適正処理の確保」を制度の基礎としてきたところ、近年は、リサイクルの高度化による「国内資源循環の推進」の観点が、関連政策として一層重視されるようになっている。とりわけ、循環経済への移行が国家戦略として位置付けられ、資源循環の質と量の確保、事業者間連携によるライフサイクル全体での資源循環の徹底等が政策的に強く要請される中、使用済自動車由来の有用資源を国内循環につなげる重要性が一層高まっている。

加えて、電動化の進展に伴う使用済車載用 LiB や新素材等への対応など、制度の転換点に関わる論点が増大している。特に、使用済車載用 LiB の排出量は中長期的に増加が見込まれる一方、現行の共同回収スキームの持続可能性、未加入企業への対応、自動車を含む国内産業に及ぼす影響等の論点を含め、廃棄 LiB の適切な処理体制構築に向けて検討を進める必要がある。

2. 関連する施策の動向

自動車リサイクル制度を取り巻く外部環境は、国内外で大きく変化している。国内においては、循環経済への移行を国家戦略として位置付ける第五次循環型社会形成推進基本計画が令和６年８月に閣議決定された。また、環境省は自動車分野における再生材需要の拡大を図るため、経済産業省と連携し、同年 11 月から「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」を立ち上げ、「自動車向け再生プラスチック市場構築アクションプラン」を取りまとめた。同アクションプランでは、各リサイクラーで生産される再生プラスチックを一定規模で集約する「再生プラスチック集約拠点」の必要性が示され、産業競争力のある再生プラスチック市場構築に向けた中長期的なロードマップが提示された。

そして、第五次循環型社会形成推進基本計画における取組等の関連する施策を政府全体として戦略的かつ統合的に行うため、同年７月には循環経済（サーキュラーエコノミー）に関する関係閣僚会議が設置された。当該閣僚会議においては、令和８年４月に「循環経済行動計画」が策定され、メタルリサイクル推進戦略として、鉄・アルミ・銅・永久磁石を我が国として再生材確保の注力すべき資源として位置づけ、2030 年までの再生材供給の目標（目指す姿、需要に占める再生材の割合等）を設定し、戦略的に取り組む方針が示されたとともに、取り組むべき具体的な施策として、上記コンソーシアムにおいて提示された産業競争力のある再生プラスチック市場構築に向けた中長期的なロードマップの実施等が位置付けられた。

さらに、改正資源有効利用促進法が令和８年４月に施行され、再生材の利用により脱炭素化を推進するため、指定脱炭素化再生資源利用促進製品に指定された自動車においても、再生材利用の計画策定・定期報告が義務付けられることになった。加えて、自動車産業を含む製造業者等の需要に応じて再生材を供給する高度な再資源化事業の創出を目的として、資源循環の促進のための再資源化事業等の高度化に関する法律（再資源化事業等高度化法）が令和７年 11 月に施行され、廃棄物処分業者の判断の基準を定めるとともに、廃棄物の合理的な収集・運搬、再資源化、再生材の安定した供給までを行う事業等を国が一括して認定する制度が開始された。

一方、国際的には、欧州での「自動車設計の循環性要件及び廃自動車管理に関する規則（案）（以下「ELV 規則案」という。）」の検討において、新車製造段階における再生プラスチック使用義務の段階的導入が議論されている。現行の条

文内容では、規則発効６年後に 15%、10 年後に 25%の再生プラスチック使用を求め、そのうち 20%を自動車由来とする方向性が示されている。さらに、将来的には鉄、アルミ、重要鉱物についても再生材利用率の設定が検討対象とされている。また、蓄電池分野においても、欧州バッテリー規則により、電池のライフサイクル全体を対象とした規制の導入が進められており、カーボンフットプリントやデュー・ディリジェンス、バッテリーパスポート等の観点に加え、2031 年より再生材の一定割合の使用が求められることとされている。これらの動きにより、自動車を含む関連産業全体に与える影響は大きく、製造業（動脈）とリサイクル産業（静脈）の連携の重要性が一層高まっている。

また、中国においても、令和８年２月に「道路車両再生材料使用通則」の意見募集が開始され、再生プラスチックをはじめとする再生材の利用拡大に向けた目標値が示されたとともに、新エネルギー車（NEV）の普及に伴い、使用済動力電池の排出増加が見込まれる中、動力電池の回収・リサイクルに関する制度整備が進められている。令和８年４月施行の「新エネルギー車の使用済動力電池の回収・リサイクルに関する管理暫定弁法」では、電池メーカー及び自動車メーカーに対し、使用済動力電池の回収責任が明確化されるとともに、動力電池へのデジタル ID 付与などによるトレーサビリティ管理や、許認可取得等の制限によるリサイクル管理の強化などが求められている。

こうした国内外の動向は、我が国の自動車産業の国際競争力、再生材の需給・品質確保、さらには使用済自動車由来の有用資源の国内循環の在り方にも影響し得ることから、自動車リサイクル制度の検討においても、国内政策との整合性を確保しつつ、総合的に注視していく必要がある。

3. 基本的方向性

前記１及び２のとおり、制度の安定運用の確保に加え、国内資源循環の推進や電動化への対応等、検討すべき論点が拡大・高度化している。このため、各論点については、課題の重要性・緊急性、実装に要する期間、関係者の役割分担等を総合的に勘案しつつ、速やかに検討に着手すべき事項については早期に具体的な方向性を得るとともに、更なる情報収集や検討が必要な課題についても、自動車リサイクル制度内外の動向等も踏まえながら、段階的に検討を進めることが適当である。

(1) 自動車リサイクル制度の安定化・効率化

近年の中古車輸出の増加やオートオークション市場の競争の活発化、不適正な解体・保管・輸出等により、国内で解体・破砕工程に回る使用済自動車の減少や不適正処理の顕在化が進み、制度の安定性を揺るがしかねない状況が生じている。

このため、中古車流通、とりわけオートオークション市場における運用の適正化、使用済自動車の判別基準の点検、廃車ガラ輸出の適正化、解体業者の適正化等について、多面的な対応を講じる必要がある。あわせて、使用済車載用 LiB については、既にメーカー主導による回収・処理の取組が進められているものの、安全性や将来の排出増加等を踏まえ、持続可能な適正処理体制の構築に向けた検討を進めることが求められる。

(2)国内資源循環の推進(再生材等の流通促進)

循環経済への移行が国家戦略として位置付けられる中、産業競争力や経済安全保障の観点からも、再生材の安定供給体制の強化が必要となっている。自動車の長期使用や中古車として循環利用を基本としつつ、使用済自動車は重要な循環資源であり、国内資源循環を進める観点から、処理段階のより上流で有用部品・素材を回収することが重要である。

このため、リユース部品の流通促進や、ASR となる前段階での素材回収の拡大を進めるとともに、ASR 後のマテリアルリサイクルを含め、総合的な資源循環の在り方を検討していくことが求められる。また、欧州 ELV 規則案等の国際動向を注視しつつ、再生材の質と量の確保や動静脈連携の取組を関係主体と連携して進める必要がある。

（3）その他、発展的・横断的要素への対応

制度の高度化等に向け、令和８年１月に運用を開始した大規模改造後の JARS を基盤として、トレーサビリティの確保や蓄積データの利活用を通じた制度運用の高度化を進めることが重要である。あわせて、2050 年ネット・ゼロの実現に向け、再利用・再資源化に係る環境負荷低減の取組を継続し、工程別の排出実態の把握と削減に向けたフォローアップを行っていく必要がある。

第3章　自動車リサイクル制度の課題と具体的な方策

1.　自動車リサイクル制度の安定化・効率化

(1) 中古車・廃車ガラ輸出の増加等における使用済自動車減少への対応

自動車リサイクル制度は、使用済自動車の適正処理及び再資源化を支える基盤として機能してきたが、近年は、円安を背景とした中古車輸出台数の増加、国内での新車販売台数の低迷、オートオークション市場の競争の活発化等により、国内で解体・破砕工程に回る使用済自動車の確保が困難となっている。実際、中古車輸出台数は令和２年度から毎年増加しており、令和６年度は約 184 万台に達している。また、オートオークションにおける年間出品台数は約 750 万台、成約台数は約 530 万台と高い水準が続いており、海外需要や円安等を背景に国内中古車相場価格は高止まりの傾向がみられる結果として、国内の使用済自動車発生台数は近年減少傾向が続き、令和６年度は約 256 万台となっており、使用済自動車の確保に向けた中長期的な対応が求められる。

まず、解体業者における使用済自動車の調達実態に着目すると、調達台数総数は減少している一方、オートオークション経由での調達割合は増加傾向がみられる。解体業者へのアンケート調査[12]では、直近 10 年で、解体業者の 85%以上が使用済自動車の調達台数は減少し、50%以上がオートオークション経由での調達割合が増加したと回答した。また、解体業者にとってオートオークションは重要な調達手段の一つとなっているが、使用済自動車の調達目的での平均落札率は約２割と低く、調達手段として不安定であることがうかがえる。このような実態を踏まえ、オートオークション会場においては、不適正事案の是正・改善や使用済自動車相当と考えられる車両の取扱いの適正化といった入口策（出品管理）と、オートオークション会場で複数回流札した車両について解体業者に斡旋する仕組みといった出口策（流札対応等）の両面から、使用済自動車を国内に維持するための方策を検討する必要がある。その際、オートオークションは中古車を取り扱う市場であることを踏まえつつも、使用済自動車相当と考えられる車両が流通する場合には、自動車リサイクル法の考え方に沿った適正な対応が求められることから、関係者間での認識共有や、オートオークション事業者による自主的な取組を通じて、運営方法の適正化が図られることが望ましい。

また、更なる課題として、中古車と使用済自動車の取扱いの明確化に係る対応も求められる。中古車と使用済自動車の一般的な判断基準として「使用済自動車

[12] 経済産業省による解体業者向けのオートオークションからの調達に関するアンケート調査。（令和７年度実施）

判別ガイドラインに関する報告書」（平成 23 年２月）（以下「使用済自動車判別ガイドライン」という。）が作成されており、オートオークション会場による出品管理や、地方自治体による不法投棄・不適正保管への対応等において参照されている。また、輸出時における中古車と使用済自動車の判断については、「中古自動車の輸出時における一時的な部品の取り外し範囲についてのお知らせ」（平成 26 年１月）において具体的な基準が示されている。しかし、現行の使用済自動車判別ガイドライン等の内容では判断が難しい場合があり、地方自治体や地方環境局等へのヒアリングでは、使用済自動車と疑われる自動車のオートオークションへの出品や、無許可の解体業者による解体と疑われる部品取りについて、明確に違反を認定することが困難である旨の意見があった。加えて、中古車輸出現場において、破損等が大きいが中古車として輸出申告された車両の判断については上述した使用済自動車判別ガイドライン等だけでは判断が難しく、各現場の判断に委ねられている状況も示された。他方、国際的には、例えば、欧州において議論されている ELV 規則案では、技術的・経済的に修理不可能な車両を廃車とみなす基準の整備や具体的な判断基準の提示が行われている。さらに、こうした基準を踏まえ、解体証明書により当該車両が使用済自動車として適正に処理されたことを記録・証明する仕組みを整備する規定等も検討されており、輸出や流通の各段階における不適正な取扱いの防止に資するよう、トレーサビリティ及び執行の強化が図られている。

こうした背景も踏まえ、使用済自動車の適正な流通の確保の観点から、不適正な解体や輸出が行われることを防止するために、使用済自動車判別ガイドライン等の点検・見直しと運用徹底が求められる。

- オートオークションの入口策（出品管理）については、使用済自動車判別ガイドライン等の基準と照らし合わせ、出品の基準となるような例示作りができないか検討を行うこととし、また出口策（流札対応等）については、既存の取引慣例を尊重しつつ、解体業者への斡旋が必要なケース等においては、再資源化預託金等の負担方法を含め、取引を円滑化するための方策について引き続き関係者と議論しながら検討を行うべきである。
- 使用済自動車判別ガイドライン、中古車輸出にかかる通知等については、流通実態に加え、諸外国における制度動向も踏まえた点検・見直しの検討を関係者で令和８年度から開始し、運用徹底を進めるべきである。

近年、廃車ガラ輸出（非認定全部利用）が急増しており、令和６年度は初めて20 万台を超えた。一部の実態として、輸出向けの廃車ガラの中には、フロン類やエアバッグ類、事前回収物品（廃油、廃液及び室内照明用の蛍光灯等）が未回収であるなど法令違反が疑われるものが確認されており、例えば、JARS に登録されたデータからは、非認定全部利用された廃車ガラの装備変更率[13]が通常の約２倍以上と高い傾向が見られた。これは、エアバッグ類等の部品取りや中古車としての転用を目的として、エアバッグ類等を回収せずに虚偽の報告が行われている可能性を示唆している。一方で、フロン類及びエアバッグ類の装備変更率が高い上位 30 者を調査[14]したところ、違反事例はほとんど確認されなかった。これは事業者が短期間のうちに当該自動車を輸出業者等に引き渡す検査時に既に当該自動車が保管されていなかったという可能性も考えられる。

このような実態をより正確に把握するための対応の一つとして、まず、令和８年１月に大改造された JARS の新機能の活用を推進する必要がある。具体的には、不適正な処理が疑われる装備変更率の高い事業者や遅延報告の多い事業者など、特に注意・指導が必要と思われる事業者の上位 10 者を画面表示できるようになったため、地方自治体等においては、これらを活用した効率的な立入検査の実施が期待される。

また、装備変更率の高い事業者を所管する地方自治体へのアンケート結果では、エアバッグ類等の回収の状況を確認していないという回答が多く見られたため、特に装備変更率が高い事業者に対しては、立入検査時にエアバッグ類等の回収状況について重点的に確認するよう、地方自治体に対し周知徹底する必要があると考えられる。現状、地方自治体による立入検査の際における、これら状況の確認については、JARS への報告内容に依拠しており、証憑の保存や提示は必ずしも行われていない。したがって、装備変更やフロン類・エアバッグ類の回収を行った事実を、地方自治体等から非認定全部利用を行う事業者等へ確認する手段によらず、非認定全部利用者に対し、装備変更や事前回収物品の回収に関する証憑の提示を必要に応じ義務的に求めるなど追加的な対策を検討する必要がある。同様に、廃車ガラ輸出時の証明書類の提出も任意であるが、輸出申告における現場写真や、廃車ガラ輸出時の証明書類として「電子マニフェストの画面印刷物」等の提出を求めていくことの検討も必要である。

---

[13] 解体業者が引き取った使用済自動車について、新車販売時にはエアバッグ類等が装備されていたが、事故等により引き取った車両にエアバッグ類等が無い場合、解体業者が JARS 上で行う報告のこと。

[14] 環境省による装備変更率が高い上位 30 者を所管する地方自治体を対象とした廃車ガラの実態調査。

また、不適正スクラップヤード対策等を目的とした廃棄物処理法の改正に関する審議が進められている。有価物であっても、生活環境の保全上、廃棄物の場合と同等の適正な取り扱いを要すると認められる使用済みの金属・プラスチック物品を対象として、その保管や再生の事業を行おうとする者は都道府県知事の許可を受けることなどを義務付ける方針である。これに伴い、自動車リサイクル法の許可業者である解体業者及び破砕業者においても、使用済自動車由来の使用済みの金属・プラスチック物品の保管・再生事業を行う場合は、その許可に関するみなし規定の措置等を講じる方針である。

- 廃車ガラの不適正輸出抑止に向け、システム大改造の機能を活用し立入検査の実施等に資する情報を整理・周知し実効性向上を図るとともに、不適正スクラップヤードや廃車基準等に関する国内外の議論を注視した上で、装備変更をした事実や事前回収物品を回収した事実を確認できる証憑の保存や、廃車ガラ輸出時の証明書類の提示の徹底を求める等の追加的な対策について、令和８年度から検討を開始するべきである。

新車購入時等に預託された再資源化預託金等について、国内で使用済自動車として処理されず、中古車として輸出された場合に、最終所有者が請求することによりリサイクル料金（利息を含む）の取戻しができる仕組みを輸出返還制度という。本制度に関しては、オートオークションで中古車を調達する際に、リサイクル料金を自ら負担し入札する解体業者と比べて、リサイクル料金の返還を受けられる前提で入札する輸出業者の方が金銭的に有利になるなどの視点から、制度の再検討を求める意見もある。オートオークションにおける解体業者と輸出業者のコスト負担構造をそれぞれ分析[15]すると、解体業者がリサイクル料金の返還を受けられずコスト負担となっている一方で、輸出業者は申請によりリサイクル料金の返還を受けられるものの、港までの陸送料・海上輸送料、その他港湾荷役や輸出関連の様々な諸費用が発生しており、オートオークションに参入する解体業者・輸出業者等における競争上の有利不利は、輸出返還制度やオートオークションの仕組みのみで決まるものではないとも考えられる。

[15] 経済産業省による解体業者向けのオートオークションからの調達に関するアンケート調査（令和７年度実施）を基にしたコスト負担構造分析。

- リサイクル料金の輸出返還制度については、15 年目見直し時の結論同様に、預託制度の法的性格を踏まえ、制度全般の見直しを検討する際に併せて検討するべきである。

（2）不適正な解体業者等への対応

自動車リサイクル法においては、都道府県・保健所設置市が、引取業、フロン類回収業、解体業及び破砕業の登録・許可、立入検査、不法投棄・不適正保管への対応等を担っている。地方自治体に対する直近の調査[16]では、解体業者（法人にあっては代表者）の国籍について、全体では日本国籍の解体業者が約７割を占める一方で、新規許可業者では日本以外の外国籍の解体業者が約７割を占めており、外国籍の解体業者の増加傾向が見られた。また、外国籍の解体業者については、現状日本語にのみ対応している JARS の入力や地方自治体とのコミュニケーション等のため、日本語を理解しておく必要があるが、日本語を理解できない解体業者が多く、意思疎通が困難であるとの声が複数の地方自治体から上がっている。

地方自治体による登録・許可業者への指導に関しては、解体業者への指導件数が突出して多い状況が続いており、無許可で使用済自動車の解体を行う業者や、回収した部品の不適正な保管を行う不適正ヤードも問題となっている。また、解体業者への指導・助言の対象者の国籍に着目すると、国籍に関わらず指導等が行われている実態が確認されている。指導内容では「許可基準違反」に関する件数が最も多く、これは許可申請時に立入検査を実施する地方自治体が多いことも影響していると考えられる。その他、「他人に対する違反行為の要求、ほう助等」という許可の取り消しの要件に該当し得る重大な違反事項も確認された。その他にも、登録・許可業者による JARS 上の移動報告ミス・遅延等が発生している。

現状、登録・許可業者向けには、JARC による事業者サポート研修、JAERA による自動車リサイクル士認定講習会等が行われているが、上記のような不適正な事案の発生の根本的な抑制を図るためには、解体業者等が適正な事業を実施するために必要な能力、知識を有することを確認する仕組みを構築することで、事業者の知識、技能を向上させ、制度の適正かつ円滑な運営を図ることが求められる。このため、廃棄物処理法と同様に、自動車リサイクル法の解体事業許可基準として、全ての解体業者を対象として「知識・技能要件」を設けることが必要だと考えられる。あわせて、JARC や JAERA による親和性や実効性の高い既存制度を参考に、JARC が主体となった講習会の開催も検討することが望ましい。

なお、解体業者への指導等の件数が多い地方自治体の一部から要望があった、解体作業場への屋根設置の義務化及びもぎ取り解体[17]禁止については、地方自治

[16] 環境省による全国の地方自治体を対象とした解体業者の実態調査。

[17] 解体業の許可のある事業者の事業所内で、当該解体業者の監督・責任のもとで、外部の者が部品取りすること。

体や有識者から様々な意見が寄せられたことを踏まえ、今後はさらなる全国的な実態把握を進めつつ、関係者との丁寧な議論の上で必要な対応を検討することが求められる。

- 地方自治体による解体業者への指導件数が突出して多い状況が続いており、日本語を十分に理解しておらず意思疎通が困難な外国籍の解体業者も存在することを踏まえ、解体業者の適正化に向け、解体業許可基準に知識・技能要件を設けるべく、令和８年度から準備を開始するべきである。
- 上記と併せて、JARC が主体となり、JAERA が実施する自動車リサイクル士制度等を参考にした講習会・検定等を実施するべきである。なお、講習会の実施方法やスケジュール、財源（JARC の指定法人業務との関係を含む）について整理し、解体業者への影響や経過措置、地方自治体との連携等にも留意しながら、導入に向けた具体化を進めるべきである。

（3）不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理

自動車リサイクル法は、不法投棄・不適正保管車両問題への対応を制度の重要な目的の一つとしてきた。不法に投棄・不適正に保管された使用済自動車等を、地方自治体が廃棄物処理法に基づく行政代執行により撤去・処理した場合に、その費用の一部を JARC が支援する制度である不法投棄等対策支援事業を継続的に実施した結果、不法投棄・不適正保管車両の残存台数は、法施行前と比較すると約 98%減少した。他方、直近数か年は不法投棄・不適正保管車両の台数が全国 5,000 台程度と横ばいに推移しており、改善事案がある一方で、不法投棄・不適正保管車両は毎年数百台程度新規に発生しているため、さらなる対応が求められる。加えて、自然災害の増加に伴い、焼損・水没・転落等による被災車両の円滑な適正処理も重要な論点である。被災車両は、通常の使用済自動車と比べて資源価値が低く、焼損車等では自走不能となるため、撤去・搬送・処理に重機や公的支援を要する場合が多い。実際に令和６年の能登半島地震等では、環境省、地方自治体、JARC、関係業界団体が連携して焼損車の撤去に対応した。また、JARC は、地方自治体向け「被災自動車の処理に係る手引書・事例集」（令和３年１月）の作成・提供、各種説明会・研修会等を行い、周知を図っている。

自動車リサイクル制度では、事故等によりフロン類の破壊の必要がなくなった場合や、中古車の輸出時にリサイクル料金の返還請求がされなかった場合等、再資源化等のために使用されなくなったリサイクル料金を特預金として扱い、上述した不法投棄等対策支援事業や離島地域で発生した使用済自動車の輸送費用等の支援（離島対策支援事業）に用いている。

特預金については、令和６年度末時点の残高は約 240 億円（利息を含む。）となっている。令和６年度以降は最終車検日又は車検証の返付から 20 年が経過した車両に係るリサイクル料金の特預金への転化が開始されるなど、足下では一定の増加が見込まれるものの、JARC の指定法人業務の運営経費への自動車製造業者等からの拠出の休止、新車時預託の減少、フロンガスの新冷媒への移行、事故車の減少等に加え、今後のインフレの影響や次期システム大改造なども考慮すると、中長期的には残高が減少していく見込みである。こうした増減両面の要因を踏まえ、特預金の動向を適切に把握しつつ、その使途については制度全体への影響も踏まえて総合的な検討が必要である。

- JARC や地方自治体等が実施している現行の不法投棄・不適正保管への対応に係る取組を継続・強化しつつ、不適正車両の横ばい要因や今後の被災車両の増加等の状況を踏まえ、必要に応じ効果的な追加策を検討するべきである。
- 特預金の使途については、執行状況・資金見通し等を踏まえた評価を継続しながら、新たな使途の必要性、緊急性、被災車両の増加の状況等を総合的に勘案しながら検討するべきである。

（4）電動車の使用済車載用蓄電池の適正な回収・再資源化の推進

近年、カーボンニュートラルの実現に向けた取組の進展を背景として、ハイブリッド車や電気自動車をはじめとする電動車の普及が急速に進んでいる。また、使用済自動車として引き取られたハイブリッド車及び電気自動車は年間約 12 万台（令和６年度）であり、使用済自動車全体の約５％を占める。今後、将来的には、使用済電動車の排出増加とともに、使用済電動車由来の蓄電池（LiB やニッケル・水素電池）の排出量が本格的に増大することが見込まれている。実際に環境省の推計[18]では、使用済電動車由来の LiB の排出量は 2030 年度に年間約 13 万個、2040 年度に年間約 40 万個へ増加する見通しである。

一方で、蓄電池は動脈・静脈、様々な分野で非常に重要であり、経済安全保障推進法に基づく特定重要物資への指定や、一般社団法人日本経済団体連合会モビリティ委員会における電池エコシステム構想の発表等、蓄電池のエコシステムやサプライチェーンの構築に向けて、産業界や関係省庁を挙げた各種取組が精力的に進められている。

自動車リサイクル法において、使用済自動車の車載用蓄電池については解体業者に回収義務があり、取外し後は有価で販売できるものは販売され、廃棄処分とする場合には、自工会が構築し、自再協が窓口となっている LiB 共同回収スキームにより回収・再資源化が実施されているが、制度上の課題点がいくつか指摘されている。

まず、回収・再資源化に係る費用は、加入する自動車製造業者等各社が自主的に負担しており、自再協からの完了報告を受けて、その回収・再資源化実績に応じた委託費用（輸送費・処理費等）を自再協に支払っているため、将来的に排出量が増加した場合に退会する自動車製造業者等が発生するリスクや、国内市場から撤退する自動車製造業者等が現れた場合に、使用済車載用 LiB の処理費用が確保されないリスクが潜在的に存在する。さらに、LiB 共同回収スキームに入っておらず個別回収も行わない自動車製造業者等が製造又は販売した電動車については、解体業者に高額な費用負担が生じるおそれや、損傷した車載用 LiB を取り外す解体業者の負担が大きくなることで、不法投棄につながるおそれがある。

次に、車載用蓄電池には発火・発煙等のリスクが内在しており、実際、LiB 共

[18] 試算の前提として、使用年数を約 17 年（令和６年度の自動車の平均使用年数）、廃車発生割合を新車販売台数の 60%と仮定したが、中古 EV の輸出台数や LiB のリユース・リサイクルの動向等の影響を受けるため、推計値は変動する可能性がある。

同回収スキームでは、スキーム開始当初の平成 30 年度より、事故車や水没車等の損傷した車載用 LiB の回収を行っており、また、解体業者が搭載されている LiB の取り扱いについて自動車メーカー等に相談できる仕組みや、損傷 LiB の発火等も想定した異常電池の対応マニュアルや動画作成の取組も行われておりセーフティーネットとしての役割を果たしてきたが、引き続き、回収・保管・運搬・処理の各段階において、従来の自動車部品とは異なる安全管理の強化が求められる。

そして、車載用 LiB は、正極材に重要鉱物資源であるリチウム、ニッケル、コバルト等を用いた三元系 LiB が世界的な主流だが、昨今、中国では資源価値の低いリン酸鉄系の正極材を使用した LiB へと主流が変わっている。今後、日本においてもリン酸鉄系 LiB を搭載した電動車の流通が増える可能性があり、使用済車載用 LiB について廃棄処分にまわるものが増加する懸念がある。

こうした状況を踏まえ、使用済車載用 LiB の適正処理及び資源循環の観点から、持続可能な回収・処理体制を構築するとともに、電池エコシステム全体を見据えたリユース及びリサイクルの取組を動静脈一体となって計画的に進めていくため、早期に検討を開始することが不可欠である。

- 使用済自動車由来の車載用 LiB のリユース・リサイクルに関して、電池に係る資源循環の在り方や電池エコシステムの構築の方向性も踏まえて、廃棄 LiB の適正処理体制構築に向けた対応方針と実施時期等を検討・整理していくことが必要である。
- 検討に際しては、電動車の普及や LiB 排出の見通し、リビルト・リサイクル技術の開発動向、新規参入自動車製造業者等の動向等に加えて、自工会が構築している LiB 共同回収スキームの持続可能性（自動車製造業者等の退会リスク）や国内市場から撤退する自動車製造業者等の発生リスク、廃棄 LiB の安全性（損傷・発火等）、自動車産業を含む国内産業に及ぼす影響についても調査、分析を行った上で、これらを関係者間で集中的に議論するため、令和８年度中に作業部会を設置するべきである。

2. 国内資源循環の推進（再生材等の流通促進）

(1) リユース可能な部品の流通促進

循環型社会形成推進基本法では、発生抑制、再使用、再生利用、熱回収、埋立処分と、廃棄物処理に関する優先順位が定められている。再使用とは、循環資源を製品としてそのまま使用する或いは、循環資源の全部または一部を部品その他製品の一部として使用するリユースを指し、再生利用とは循環資源の全部又は一部を原材料として利用するリサイクルを指す。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となる。また、自動車解体業界団体独自の取組として、補修用リユース部品の品質・保証基準の共通化や、リビルド部品メーカーの保証期間終了後も一定期間代品供給を保証する仕組みが構築されている。

リユース部品の流通促進は、１台あたりの実質的な価値向上等を通じて解体業者の収益向上等につながり、プラスチックを始めとした素材の国内循環の促進にも寄与する。リユース部品流通の更なる拡大に向けて、リユース部品の品質や保証等に関する情報が共有され、安心して利用できる環境の整備を進め、併せて利用者に対する普及啓発を図ることが必要である。加えて、易解体性・易リサイクル性を高める環境配慮設計により、解体段階で回収可能な部品を増やすことも重要である。

- 自動車メーカー・部品メーカー・販売・整備・損害保険業者、自動車所有者等の関係者が連携し、情報提供を通じて安心して利用できる環境の整備や利用者に対する普及啓発にも留意しつつ、リユース部品流通の実態把握や促進策を引き続き検討するべきである。

(2)再生材(プラスチック等)の流通量拡大

現在、国を挙げて資源循環を推進する機運が高まっており、令和６年７月には循環経済（サーキュラーエコノミー）に関する関係閣僚会議が開催され、同年８月には第五次循環型社会形成推進基本計画が閣議決定された。また、令和８年４月には同会議において「循環経済行動計画」が策定された。当該計画の柱として「メタルリサイクル推進戦略」が掲げられ、鉄・アルミ・銅・永久磁石を我が国として再生材確保の注力すべき資源として位置づけ、2030 年までの再生材供給の目標（目指す姿、需要に占める再生材の割合等）を設定し、戦略的に取り組む方針が示されている。

自動車分野においても、令和６年 11 月に環境省と経済産業省が連携し、「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」を立ち上げ、高品質な再生プラスチックの流通量拡大と市場構築を進め、資源循環を促進し、廃棄物の削減及びリサイクルの高度化を進めるための検討を行っている。令和７年度時点の推計では、2041 年以降の自動車向け再生プラスチックの供給量の目標が 20 万トン/年であるのに対し、ポリプロピレン（PP）を対象とした 2041 年時点の供給ポテンシャルは 6.9～9.5 万トンで、目標値に対して未達であると推計され、今後、不足解消に向けた施策の検討が必要とされたところ、令和８年３月には、「自動車向け再生プラスチック市場構築アクションプラン」を公表し、安定供給体制の構築策として、関係主体間で「再生プラスチック集約拠点」の必要性が共有され、各リサイクラーから生産される再生プラスチックを全国数か所で集約し、ものづくり産業への安定供給体制を構築する構想が示された。また、需要喚起策や認証スキームの具体化を含むロードマップが提示され、循環経済行動計画において、取り組むべき具体的な施策として位置づけられた。なお、再生プラスチックは、環境負荷物質の管理が重要であることから、市場に流通するサンプルの品質評価を行うとともに、改善に向けた実証・検証についても進めている。

また、令和５年３月に策定された「成長志向型の資源自律経済戦略」に基づき、サーキュラーエコノミーの実現を目指し、産官学の連携を促進するため、経済産業省が中心となり、環境省等と連携して CPs が立ち上げられた。令和７年度に実施した CPs の自動車領域 WG においては、2040 年時点の供給量について３段階のシナリオに基づくシミュレーションを実施し、課題と必要な施策の整理や、短期・中長期のロードマップを取りまとめている。これらの結果を踏まえた総括的な議論が必要である。

海外においても資源循環に向けた取組は進んでおり、令和５年７月に欧州委員会は現行の ELV 指令等を改正し、新たに ELV 規則案を公表した。ELV 規則案は、設計・製造から廃車・最終処分までの全段階を対象とし、再利用性、リサイクル性、リカバリー性の促進による、環境保護、生産工程の脱炭素化、バージン材料削減を目的とし、令和７年 12 月に欧州委員会・欧州理事会・欧州議会の三者協議を経て暫定合意され、令和８年２月に条文案が公表された。ELV 規則案では、車両製造に使用するプラスチックのうち再生プラスチックの占める割合が、規則発効６年後から 15%以上（自動車由来３%以上)、規則発効 10 年後からは 25%以上（自動車由来５%以上）が求められる予定である。また、鉄・アルミの再生材についても、規則発効１年以内に再生材使用率に関する実現可能性評価を行い、規則発効２年以内に再生材使用率に関する目標と施行時期が設定されることになっている。令和８年４月末時点では、令和８年度中には欧州議会及び欧州理事会による共同採択が行われ、ELV 規則が発効される見込みである。2030 年代前半の適用開始に向けて、日本国内でも追加的な対応策の検討が必要である。

解体・破砕段階においてプラスチックやガラス等の素材の回収を進め、ASR になる前の段階での再資源化を行うことで、再生材の供給量を確保し、ASR の発生量減少にもつながる。これらの推進を目的として、令和８年４月から「資源回収インセンティブ制度」が開始された。本制度は、解体業者、破砕業者、原材料メーカー等がコンソーシアムを形成し、自動車製造業者等と契約した上で、使用済自動車からプラスチック・ガラスを回収した場合に、ASR 減量で捻出されるリサイクル料金を原資としてインセンティブを支払う仕組みである。解体・破砕業者向けに実施したアンケート[19]によると、本制度の認知度は高いものの、本制度への参加意向を持つ企業は４割程度にとどまっている。制度参加及びコンソーシアムの形成にあたっては、特に地域の中小企業を中心に、様々な課題・参入障壁があり、制度の円滑な実施に向けた議論が必要である。

[19] 経済産業省による解体・破砕業者向けの再生プラスチック供給等に関するアンケート調査。

- ASR になる前の段階での素材回収・マテリアルリサイクルの最大化に向け、2026 年度より開始した資源回収インセンティブ制度等の取組を推進していくとともに、制度の運用状況も踏まえつつ、定着及び更なる活用促進に向けた必要な対応を令和８年度から検討していくべきである。
- 産官学コンソーシアムや CPs 等の議論や国内外における規制の動向などを注視しつつ、自動車リサイクル制度においても、再生プラスチックの流通量拡大に向けて必要な対応を引き続き検討するべきである。

（3）ASR リサイクルの高度化

自動車製造業者等により使用済自動車の適正処理・再資源化が確実に実施された結果、ASR の再資源化率は近年 95%以上で推移しており、目標値である 70%を安定的に達成している。ASR 再資源化の方法は、熱回収が約 70%を占めており、マテリアルリサイクルは約 30%、そのうちプラスチックのマテリアルリサイクルは約 1.5%となっている。

ASR は、発熱量や有害物質の適正処理の観点から、熱回収施設での処理が広く行われており、こうした施設の操業維持には安定的な ASR 供給が重要な要素となっている。ASR は熱源として有効に活用されるほか、処理費収入により事業採算性を担保する役割を果たしている。

一方で、プラスチック資源循環法ではマテリアルリサイクルが熱回収よりも上位に位置付けられている。また、ASR 再資源化施設での高度な一次選別や、樹脂リサイクラーでの高度な二次選別・コンパウンド等により、再生プラスチックを生産する先進的なマテリアルリサイクル技術が徐々に社会実装されている。有用資源の回収や再生プラスチックの供給量確保の観点から、マテリアルリサイクルやケミカルリサイクルを推進することも重要である。

実際に先進的な事例として、焼却前工程におけるマテリアルプラスチック回収設備の導入や、焼却後に発生する燃え殻やばいじんからの貴金属回収技術の開発など、マテリアルリサイクルと熱回収を組み合わせたハイブリッド型リサイクル施設への転換を目指す取組などが実施されている。

また、ASR チームについて、設立時の状況からの環境等の変化を踏まえ、TH チームと ART の２チーム制の在り方について議論が行われている。制度初期には競争原理を活用し、リサイクル率の向上とリサイクル料金の低減に寄与してきたが、近年ではこれらの競争余地の縮小に加え、施設契約の重複や事務負担の増大などが顕在化してきている。一方、資源循環推進の高まりや国際的なマテリアルリサイクルの競争激化が進む状況において、ASR リサイクルの高度化への影響等広い視点からの検討が必要である。また、統合による競争性の低下や品質維持に関する懸念もあることから、チーム統合による効果と課題の両面及び継続的な見直しの必要性も含め、検討を進める必要がある。

- ASR からのプラスチックのマテリアルリサイクルの高度化について、自動車産業向けの再生プラスチックを生産する先進的なマテリアルリサイクル技術が徐々に社会実装されつつある状況を踏まえ、自動車製造業者等の自主的取組や国の設備導入支援等により推進することが必要である。
- ASR になる前段階と、ASR になった後のリサイクルを、一連の資源循環の枠組みとして捉え、総合的な資源循環の在り方を引き続き検討するべきである。
- ASR の２チーム制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、関連事業者等の実態・意向等を考慮し、２チームを統合することによるメリット・デメリット、組織的・法的な妥当性（独禁法の観点を含む）、継続的な見直しの必要性等を比較衡量しつつ、令和８年度中に検討を開始するべきである。

3. その他、発展的・横断的要素への対応

(1) 情報システムの効率的な活用

自動車リサイクル制度では、JARS の電子マニフェスト機能によって使用済自動車１台ごとの移動報告・処理状況等を管理・把握することで、処理工程の適正な追跡・管理を行っている。また、リサイクル料金については、同じく JARS のシステム上で預託台数・預託金額等を一元的に管理することで、制度の安定的な運営を支える基幹インフラとして機能している。JARS 上で蓄積された情報の一部は「自動車リサイクルデータ Book」として公表されており、制度の透明性確保とリサイクル等の実態把握に活用されている。

JARS については、利便性の向上や業務の効率化、高度なセキュリティ対応、情報システム新技術への対応などを目標として大規模改造が進められ、令和８年１月に運用が開始された。自動車リサイクル制度の高度化や執行の精緻化に対応するため、提供情報の拡充や外部システムとの連携、キャッシュレス決済の導入、リサイクル券の電子化等の機能が新たに追加された。提供情報の拡充としては、具体的には、解体・破砕業者への車載用 LiB 等の装備情報等の提供や、地方自治体へ事業者稼働状況及び遅延、違反状況から指導や立入検査を実施する事業者の抽出・選択を容易にできるデータの提供が可能となった。

さらに、保有する情報の利活用に資する新機能として、①車種や燃料区分等の様々な切り口による預託・保有・引取・輸出に係る台数の抽出、②LiB 搭載車の預託・引取・輸出と取り外した LiB の動向把握、③資源回収インセンティブ制度開始後の稼働状況の可視化等が挙げられる。他にも、LiB に関わる課題の検出といった制度評価や改善策の検討にも活用できる可能性があることから、有益な利活用について、JARC を中心に検討が進められることが望ましい。

- JARS のシステム大改造により収集可能となったデータについて、不適正事業者への対応（地方自治体による立入検査の支援等）や資源回収インセンティブ制度の推進（参画状況の分析等）のために有効利用するべきである。
- JARS のさらなる利便性向上、JARS に蓄積された有益なデータの利活用を目指し、JARC を中心に効果的なデータの分析や提供等の取組の在り方について令和８年度から検討を進めるべきである。

（2）CN・3R の高度化

令和６年８月に策定された第五次循環型社会形成推進基本計画では循環型社会の形成に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図ることが目的とされている。自動車リサイクルについては、使用済自動車の解体・破砕・ASR 処理プロセスの脱炭素化を進めるとともに、電動化の進展等への対応、さらに自動車製造における再生材の利用促進等によりライフサイクル全体での資源循環を進めることが示されている。また、令和４年度から令和６年度にかけて開催された「自動車リサイクルのカーボンニュートラル及び 3R の推進・質の向上に向けた検討会」では、国、業界団体、有識者が連携し、自動車リサイクルの各工程の GHG 排出量を試算するとともに、「解体・破砕業者向け GHG 排出量削減の手引き」を作成し、ASR 再資源化工程の排出削減方策を整理した。今後は、これら手引きや削減方策の実効性を確認するとともに、解体・破砕・ASR 再資源化の各工程における排出実態の定量的な把握が求められる。

加えて、電動化や高度化の進展に伴い、ベースメタルやレアメタルを含む重要鉱物の需要拡大と供給リスクの高まりを踏まえたリサイクル等の取組が重要である。電動車に搭載される駆動用モーターに含まれる永久磁石には希少なレアアースが含まれている。これらの資源については、現状では使用済自動車等からの回収量が限定的であることから、回収・選別技術の高度化や、回収された磁石等からのレアアース分離精製等の技術開発・検討が重要である。国内における資源循環の推進を通じて、使用済自動車等由来の有用資源を安定的に回収・再生し、供給基盤を強化するための施策（永久磁石リサイクルのスキーム確立や技術開発等を含む）が求められる。

- GHG 排出実態の把握・データ整備と排出量削減に向けた取組のフォローアップを進め、必要に応じ追加的対応を検討するべきである。
- ベースメタル・レアメタル等について、国内外の情勢の変化を考慮しつつ、国内における資源循環強化に向けた取組や支援策の検討を行うべきである。

【おわりに】

本報告書は、自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討を行うとともに、今後の自動車リサイクル制度の更なる発展に向けた対応の方向性を取りまとめたものである。今後は、本報告書を基に、国内資源循環の推進に向けて自動車リサイクルが一層推進されるよう、国及び自動車メーカー、解体業者等の関係者が連携しつつ、各施策を着実に実行していくことが求められる。

また、近年の使用済自動車の流通構造の変化や電動化の推進等により、これからの自動車リサイクルの在り方にも大きく影響を与えることになる。自動車リサイクル制度が、こうした変化に合わせて柔軟に対応し、将来にわたって安定的に維持され、更に発展していくために、重要性・緊急性の高い課題等については速やかに検討に着手しつつ、制度内外の動向も踏まえながら段階的に取組を進めていくことが重要である。このため、今後も定期的にフォローアップを行うとともに、遅くとも５年後を目途に、かつ、必要と判断される場合には速やかに、評価・検討を行うことが適当である。

別添1

中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会
委員名簿

（敬称略・五十音順・令和8年8月時点）

座長	酒井 伸一（さかい しんいち）	公益財団法人京都高度技術研究所副所長
委員	石井 浩道（いしい ひろみち）	一般社団法人日本自動車リサイクル機構代表理事
	井上 恵美子（いのうえ えみこ）	東海大学 教養学部 特任教授 兼 京都大学大学院経済学研究科附属プロジェクトセンターリサーチフェロー
	入野 泰一（いりの やすかず）	日本自動車輸入組合副理事長兼専務理事
	大塚 直（おおつか ただし）	早稲田大学法学部教授
	織 朱實（おり あけみ）	上智大学地球環境学研究科教授
	鬼沢 良子（きざわ りょうこ）	NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット理事長
	木村 ひとみ（きむら）	全日本自治団体労働組合副中央執行委員長
	窪田 哲也（くぼた てつや）	三重県環境生活部環境共生局資源循環推進課長
	嶋村 高士（しまむら たかし）	一般社団法人日本自動車工業会環境技術・政策委員会リサイクル廃棄物部会長
	袖野 玲子（そでの れいこ）	芝浦工業大学システム理工学部環境システム学科教授
	寺島 清孝（てらしま きよたか）	一般社団法人日本鉄リサイクル工業会専務理事
	内記 香子（ないき よしこ）	東京都立大学 国際センター 准教授
	根村 玲子（ねむら れいこ）	公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会環境委員会委員長
	野津 真生（のつ まさお）	一般社団法人日本自動車連盟専務理事
	室石 泰弘（むろいし やすひろ）	公益社団法人全国産業資源循環連合会専務理事

産業構造審議会イノベーション・環境分科会資源循環経済小委員会自動車リサイクルWG
委員名簿

（敬称略・五十音順・令和8年8月時点）

座長	山本 雅資（やまもと まさし）	神奈川大学経済学部経済学科教授
委員	秋和 利祐（あきわ としひろ）	一般社団法人日本自動車工業会環境技術・政策委員会委員長
	井岡 智子（いおか ともこ）	一般財団法人消費科学センター理事
	入野 泰一（いりの やすかず）	日本自動車輸入組合副理事長兼専務理事
	鈴木 真央（すずき まお）	日刊工業新聞社執行役員編集局長
	所 千晴（ところ ちはる）	早稲田大学理工学術院教授 兼 東京大学大学院工学系研究科教授
	根村 玲子（ねむら れいこ）	公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会環境委員会委員長
	町野 静（まちの しず）	弁護士
	松八重 一代（まつばえ かずよ）	東北大学大学院環境科学研究科教授
オブザーバー	荒居 正明（あらい まさあき）	一般社団法人日本自動車販売協会連合会参事(兼)業務部長
	石井 浩道（いしい ひろみち）	一般社団法人日本自動車リサイクル機構代表理事
	板崎 龍介（いたざき りょうすけ）	一般社団法人全国軽自動車協会連合会専務理事
	島 雅之（しま まさゆき）	一般社団法人日本自動車整備振興会連合会専務理事
	寺島 清孝（てらしま きよたか）	一般社団法人日本鉄リサイクル工業会専務理事
	野津 真生（のつ まさお）	一般社団法人日本自動車連盟専務理事
	山内 洋（やまうち ひろし）	一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会事務局次長

別添2

自動車リサイクル制度の評価・検討に関する審議経過

＜産業構造審議会イノベーション・環境分科会資源循環経済小委員会自動車リサイクルワーキンググループ、中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会　合同会議＞

第 60 回　令和7年9月5日（金）13:00～15:00
- 自動車リサイクル制度の評価・検討について

第 61 回　令和7年 10 月 14 日（火）13:00～15:30
- 指定法人、自動車製造業者等、関連事業者、地方自治体に対するヒアリング
  - 公益財団法人自動車リサイクル促進センター
  - 一般社団法人日本自動車工業会
  - 日本自動車輸入組合
  - 一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会
  - 福岡県

第 62 回　令和7年 10 月 21 日（火）13:00～15:15
- 関連事業者、地方公共団体に対するヒアリング
  - 一般社団法人日本自動車販売協会連合会
  - 一般社団法人日本自動車リサイクル機構
  - 一般社団法人日本鉄リサイクル工業会
  - 三重県
  - 千葉県

第 63 回　令和7年 12 月 23 日（火）10:00～12:00
- 自動車リサイクル制度の個別論点の深掘りについて（制度の安定化・効率化）

第 64 回　令和8年1月 13 日（火）15:00～17:00
- 自動車リサイクル制度の個別論点の深掘りについて（国内資源循環の推進、変化への対応と発展的要素）

第 65 回　令和8年3月2日(月)　13:00～15:00

・　自動車リサイクル制度の評価・検討における主な論点の対応の方向性について

第 66 回　令和8年6月9日(火)　15:00～17:00

・　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)について

第 67 回　令和8年7月 27 日(月)～31 日(金)　(書面開催)

・　「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(案)について

・　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)について