



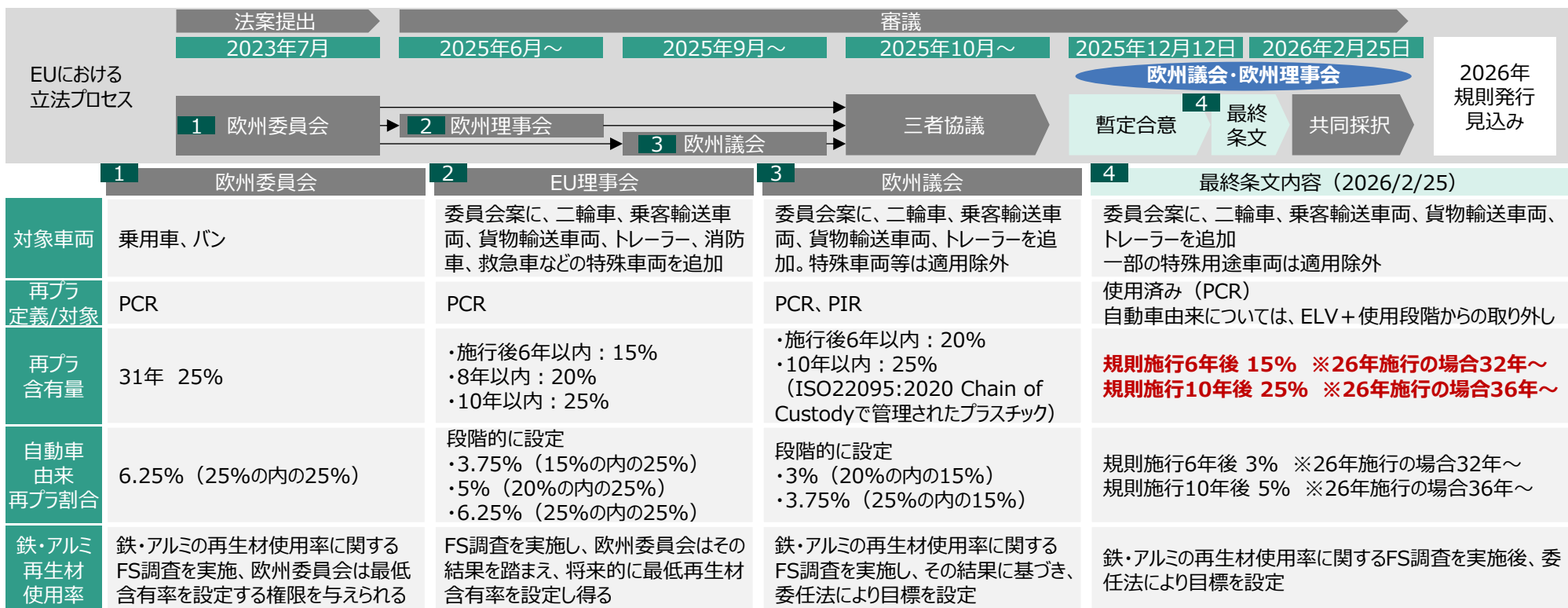
自動車向け再生プラスチック市場構築のための 産官学コンソーシアム 開催結果

令和8年3月
環境省 環境再生・資源循環局

欧州ELV規則案の最終条文内容（26/2/25時点）



- 欧州委員会・欧州理事会・欧州議会の三者協議を経て、**ELV規則案の暫定合意（規則施行6年後 15%、規則施行10年後 25%、うち自動車由来20%）**が2025年12月12日に発表され、2026年2月25日に条文案が公表された。
- 欧州議会及び欧州理事会による共同採択のタイミングは現時点では不明だが、**2026年中にELV規則が施行する見込み**。



	1 欧州委員会	2 EU理事会	3 欧州議会	4 最終条文内容（2026/2/25）
対象車両	乗用車、バン	委員会案に、二輪車、乗客輸送車両、貨物輸送車両、トレーラー、消防車、救急車などの特殊車両を追加	委員会案に、二輪車、乗客輸送車両、貨物輸送車両、トレーラーを追加。特殊車両等は適用除外	委員会案に、二輪車、乗客輸送車両、貨物輸送車両、トレーラーを追加 一部の特殊用途車両は適用除外
再プ ラ 定義/対象	PCR	PCR	PCR、PIR	使用済み（PCR） 自動車由来については、ELV + 使用段階からの取り外し
再プ ラ 含有量	31年 25%	<ul style="list-style-type: none"> ・施行後6年以内：15% ・8年以内：20% ・10年以内：25% 	<ul style="list-style-type: none"> ・施行後6年以内：20% ・10年以内：25% (ISO22095:2020 Chain of Custodyで管理されたプラスチック) 	規則施行6年後 15% ※26年施行の場合32年～ 規則施行10年後 25% ※26年施行の場合36年～
自動車 由来 再プ ラ 割合	6.25%（25%の内の25%）	段階的に設定 <ul style="list-style-type: none"> ・3.75%（15%の内の25%） ・5%（20%の内の25%） ・6.25%（25%の内の25%） 	段階的に設定 <ul style="list-style-type: none"> ・3%（20%の内の15%） ・3.75%（25%の内の15%） 	規則施行6年後 3% ※26年施行の場合32年～ 規則施行10年後 5% ※26年施行の場合36年～
鉄・アルミ 再生材 使用率	鉄・アルミの再生材使用率に関するFS調査を実施、欧州委員会は最低含有率を設定する権限を与えられる	FS調査を実施し、欧州委員会はその結果を踏まえ、将来的に最低再生材含有率を設定し得る	鉄・アルミの再生材使用率に関するFS調査を実施し、その結果に基づき、委任法により目標を設定	鉄・アルミの再生材使用率に関するFS調査を実施後、委任法により目標を設定

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



- 環境省において、経済産業省と連携し、**産官学連携の下、我が国における戦略的対応を検討するためのコンソーシアムを令和6年11月20日に立ち上げ。**
- 昨年度2回開催し、動静脈連携に基づく取組（設備投資や実証事業）の必要性やその実現に向けた国の支援策等について議論し、**令和7年3月31日に「アクションプラン」を公表。**今年度も2回開催し、**各施策の「ロードマップ」を取り纏めた。**

令和6年度

第1回会合（11月20日）、第2回会合（3月17日）

【議題】

- 自動車向け再生プラスチックに関する現状について
- 自動車向け再生プラスチック市場構築のための課題とアクションプラン

令和7年度

第1回会合（10月28日）の概要

【議題】

- 市場構築・拡大に向けて必要な施策（「再生プラスチック集約拠点」等）

第2回会合（3月3日）の概要

【議題】

- 市場構築・拡大に向けた施策の概要
- 産業競争力のある再生プラスチック市場構築に向けたロードマップ



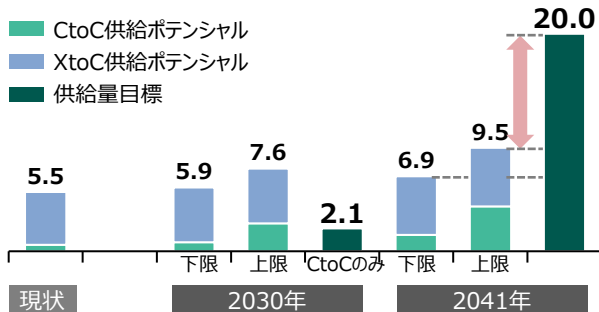
令和7年度第1回会合の様子
※石原環境大臣が冒頭挨拶

再生プラスチックの量・質・コストの定量分析結果

- **量**：現状分析において、**供給量目標に対して将来的にも不足する見込み**であり、Car to Car、X to Carともに供給量拡大に向けた更なる対応が必要であることが明らかとなった。
- **質**：品質評価の結果、自動車向けに利用できるポテンシャルが一定程度示された一方で、**品質の底上げと、バラつきを抑えるための均質化**が必要であることが示唆された。
- **価値**：環境価値訴求については、GX-ETS^{*1}でのGHG排出量削減の可視化、WBCSD^{*2}におけるGCP^{*3}の循環性指標等の議論を踏まえ、引き続きの検討が必要である。再プラ製造コストについては、バージン材販売価格を上回る試算結果となり、**コスト削減に向けた大規模化・集約化**が必要であることが示唆された。

供給見込み量試算結果

- 資源回収インセンティブ制度およびプラ新法が一定程度普及する現状維持シナリオにおいて、**2041年時点の供給見込み量は約6.9~9.5万t^{*4}**であり、**供給量目標（20万t）に対して不足する見込み**



- C to C、X to Cともに供給量不足解消に向けた更なる**制度普及、技術導入等の施策検討**が必要

品質評価結果

- **自動車向け利用ポテンシャルがある原料が一定数存在する一方、同一由来でも品質のばらつきがあることが明らかとなった**

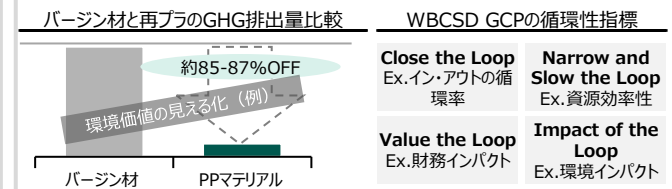
自動車向け品質目標値を満たすサンプル割合^{*5}：
14% ^{*6}

機械物性	サンプル割合	物性値の分布状況
密度	約74%	目標値範囲内に集中
MFR	約26%	目標値範囲外のサンプル多数
常温衝撃強度	約51%	同一由来でも 数値が広く分布 (サンプル間のばらつき) ⇒ 均質化・安定化が必要
曲げ強度	約91%	
曲げ弾性	約88%	
荷重たわみ温度	約76%	

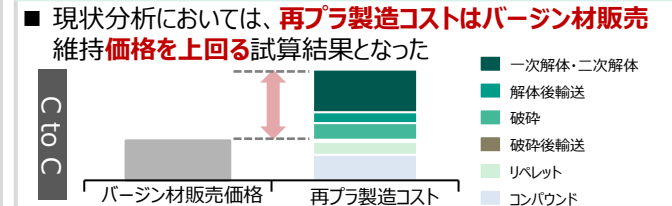
- 機械物性以外では、特に「**異物**」「**環境負荷物質**」「**臭気**」に課題があり、対応策の検討が不可欠であることが示された

- 詳細な原因分析を実施の上で、**サプライチェーン全体でのプロセスや処理・技術の最適化による品質向上**が必要

再プラ価値訴求検討結果



再プラ製造コスト試算結果

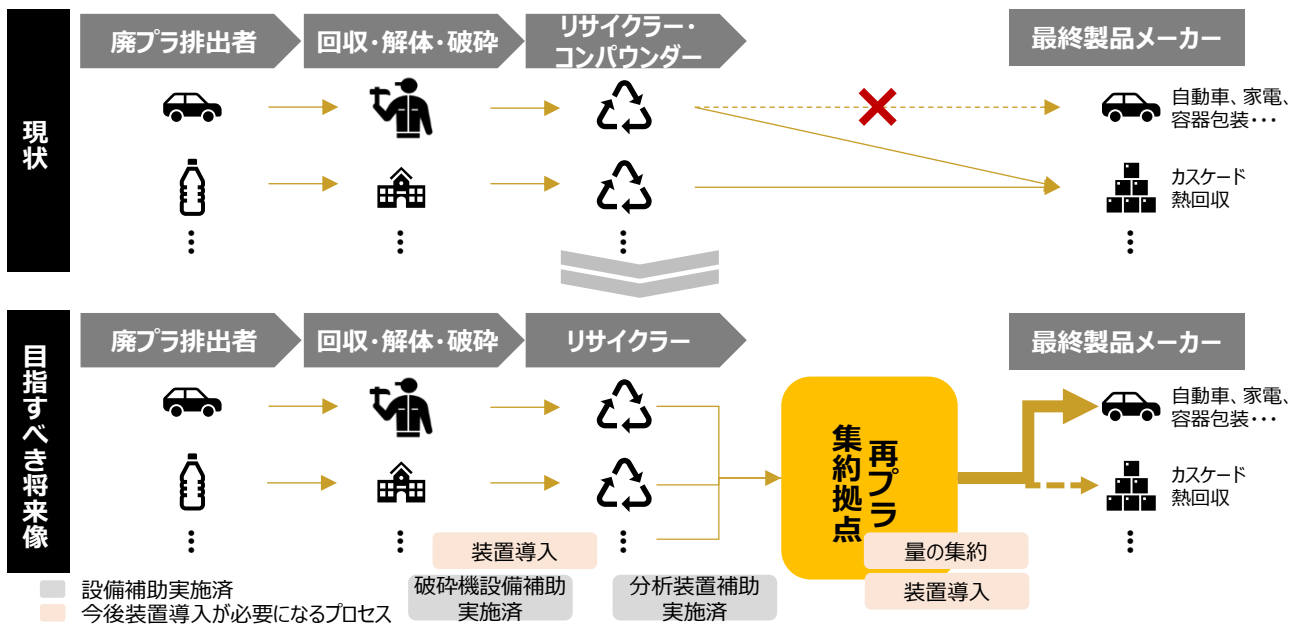


- **コスト削減に向けた大規模化・集約化や環境価値訴求、消費者の意識醸成等**などの推進が必要

^{*1} GX-ETS（排出量取引制度）。^{*2} WBCSD（持続可能な開発のための世界経済人会議）。^{*3} GCP（グローバル循環プロトコル）とは、組織の循環性パフォーマンスとインパクトを測定し、管理し、コミュニケーションするためのグローバルかつ相互運用可能なフレームワーク。^{*4} PPのみを対象に試算（供給量目標は、PPに限定しない）。また、自動車向けの適用可否については今回の分析には含まれていない。^{*5} 一般社団法人日本自動車工業会（JAMA）が公表しているコンバウンド後相当の汎用PPの目標値に対し、再プラ100%のサンプルが全項目の目標値を満たす割合。^{*6} 今回の評価対象サンプルに限った結果であり、現状市場に流通する再プラの14%が自動車等向けに利用可能であることを示唆するものではない

サプライチェーン強靱化のための「再生プラスチック集約拠点」の必要性

- 現状の再生プラスチック（再プラ）製造は、地域分散型で1社あたりの生産量が少なく、量の確保が不安定であることに加え、品質のばらつきが大きいことから、**自動車向け再プラ供給における供給能力・高品位を実現するサプライチェーンが多くは存在しない。**
- 自動車向け再プラの供給能力を有し、サプライチェーンを強靱化する体制を構築するためには、地域に根差した適正処理のネットワークを活かし、**各リサイクラーで生産される再プラを全国何か所かで束ねる「再プラ集約拠点」が必要**ではないか。



現状の課題

- ・ 調達する再プラ原料の量、質がばらつく
- ・ 自動車適用のための品質検査コスト、品質向上コストが高い。地域分散による輸送コストが高い
- ・ 長期且つ安定した量、質の再プラ供給に向けた在庫管理、品質保証コストが高い
- ・ 再プラの需要が不透明であり、投資予見性がない

目指すべき将来像

- ・ 各リサイクラーから多様な再プラを収集するため、量、質の安定化
- ・ 再プラの取扱量が増えることで、単位あたりの検査コスト、品質向上コスト、輸送コストの低減
- ・ ものづくり産業への安定供給体制（在庫管理、品質保証）の構築
- ・ 自動車分野も含めた多様な最終製品メーカーへの供給

再プラ集約拠点の発展的対応

- ・ 更なる高度選別やコンパウンドを行うことで世界最高水準の品質を担保
- ・ 自動車産業等のニーズに沿った品質の再プラをタイムリーに供給することが可能

定量・定性分析を踏まえた課題及び施策の方向性（5つの軸）

- 定量・定性分析を踏まえ、5つの施策の方向性として、**①国内資源循環量の最大化（量の確保）、②技術導入（再プラ回収・製造技術の高度化・量産化・標準化等）、③再プラ拡大設計（設計段階の工夫）、④情報連携基盤の活用（トレサビ等）、⑤再プラ価値訴求（認証制度等）**を設定する。

本質的な課題

1 国内循環（自動車等向け）に回すモチベーション不足	国内流通量の減少傾向に歯止めをかけるべきではないか 再プラを使うモチベーションがないのではないか
2-1 装置導入が必要	国内機器装置メーカーのプレゼンスが低い 運用する上でのナレッジが必要
2-2 量の集約が必要	
3 再プラ拡大設計が必要	プラ回収を前提とした製品・素材設計が必要ではないか 解体プロセス効率向上に向けた情報の連携が必要ではないか 上記を評価・価値化する仕組みづくりが必要ではないか
4 情報連携が必要	品質情報（種類、特性、由来等）の開示・連携が限定的 会社情報（処理ノウハウ・設計情報等）の開示が限定的 情報連携の基盤がない
5 再プラの価値訴求が必要	

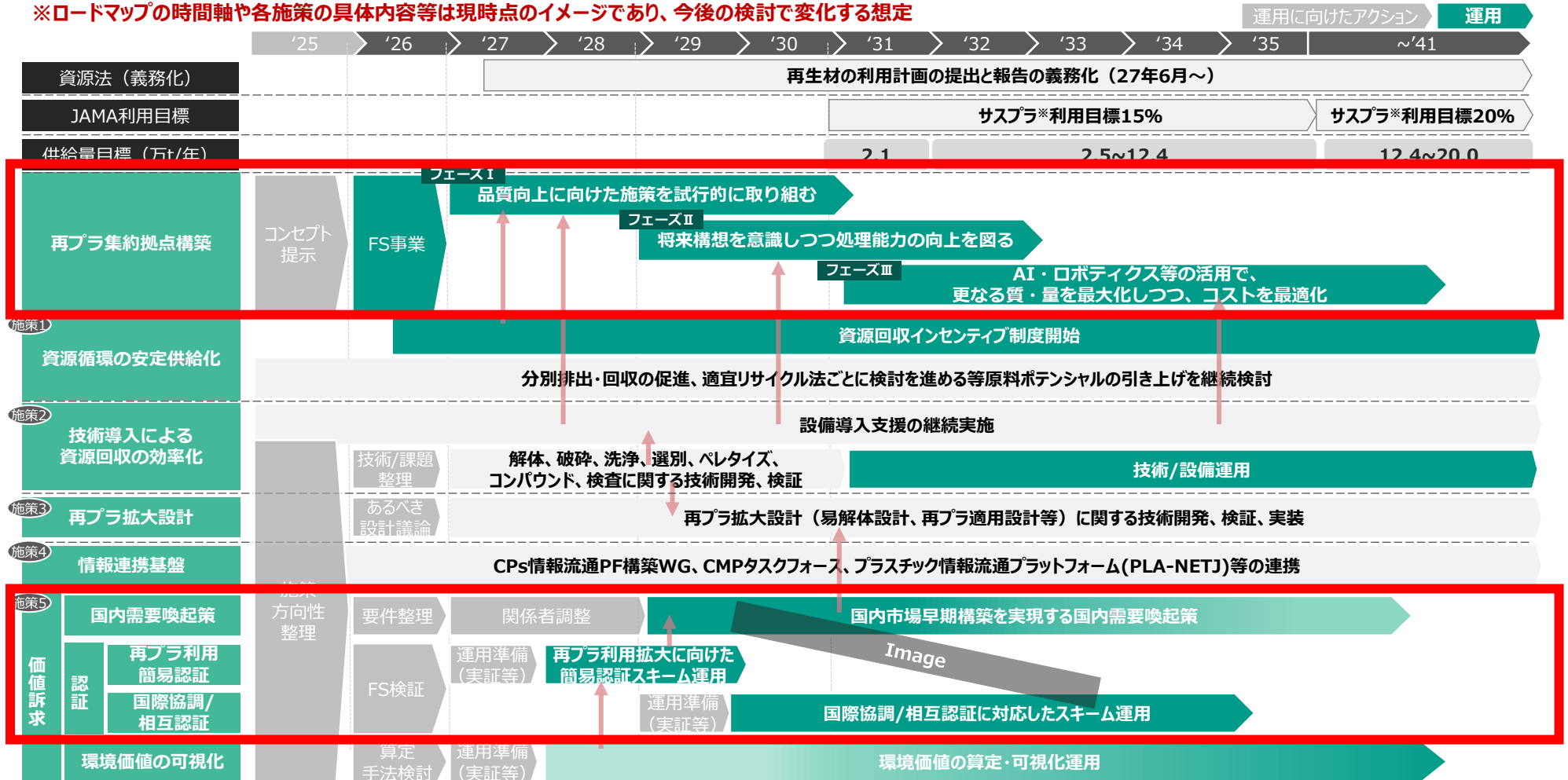


目指すべき将来像（理想）に向けた施策の方向性

施策1	国内資源循環量の最大化 域外流出防止 分別排出の高度化・回収スキーム高度化
施策2	技術導入等による資源回収の効率化・質の高度化 国内装置産業の参入促進に向けた機運醸成 ものづくり産業向け再プラ集約拠点化
施策3	再プラ拡大設計の実現 プラスチック回収量拡大・再プラ利用拡大のための設計 解体効率向上に向けた情報連携
施策4	情報連携基盤を活用した資源循環の透明性と効率性の実現 トレーサビリティ 静脈事業者間処理ノウハウの共有 品質の可視化・需給マッチング
施策5	自発的行動/ルールによる再プラ価値の引き上げ 再プラ利用車両を評価・価値化する仕組みづくり 需要喚起による再プラ価値の引き上げ

産業競争力のある再プラ市場構築に向けたロードマップ【中長期】

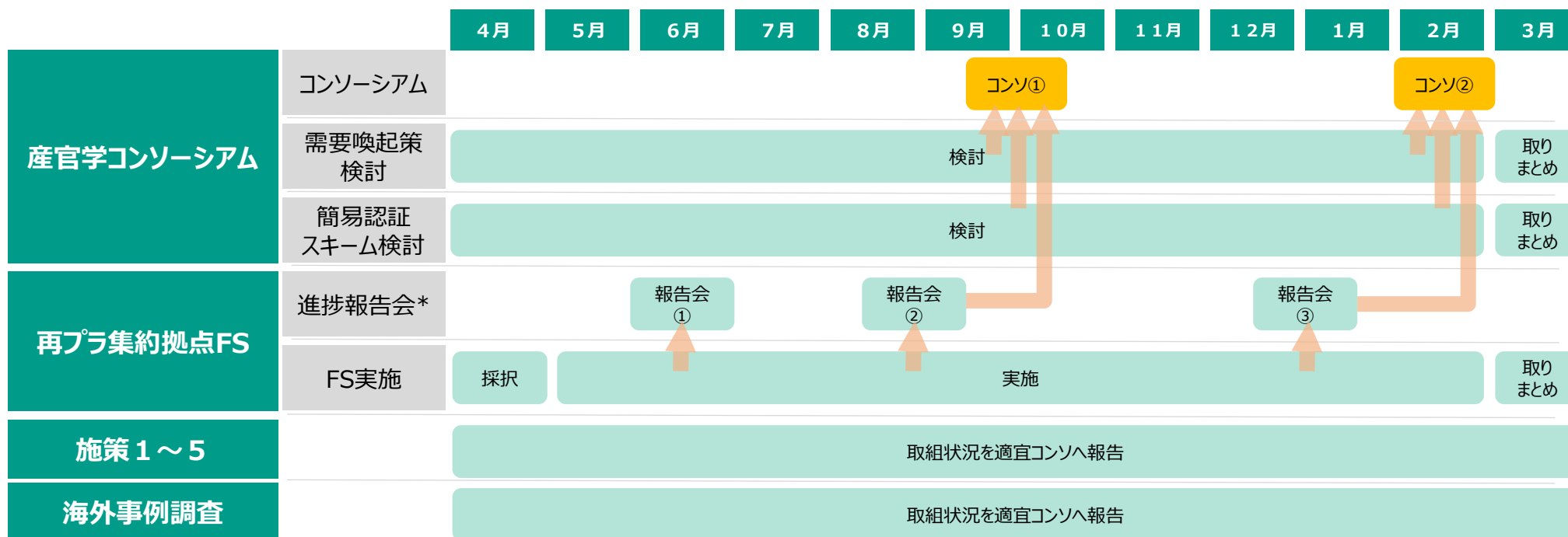
※ロードマップの時間軸や各施策の具体内容等は現時点のイメージであり、今後の検討で変化する想定



※サスプラ：プラスチック材(工程内端材/マスバランス材も含むマテリアル品・ケミリサ品)、バイオプラスチック材

来年度の産官学コンソーシアムのスケジュール（案）

- R8年度は、産官学コンソーシアム、再プラ集約拠点の各FS事業を中心に取組を進める。
- 産官学コンソーシアムのWGは設置せず、年2回のコンソーシアムのみを開催予定。主に、各FS内容を踏まえた再プラ集約拠点の全体戦略の方向性案および、需要喚起策、需要喚起に必要な簡易認証スキームについて検討を行う予定。



*進捗報告会は各FSでの実施を予定（非公開）