

令和 7 年度環境省請負事業

令和 7 年度リサイクルシステム統合強化による 循環資源利用高度化促進業務

自動車リサイクル制度の高度化・効率化に関する調査・検討等編

MRI エム・アール・アイ リサーチアソシエーツ

2026 年 3 月 25 日

公共政策第二部

はじめに

使用済自動車の再資源化等に関する法律(平成14年法律第87号。以下「自動車リサイクル法」という。)について、令和3年7月に産業構造審議会産業技術分科会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG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等によりまとめられた「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」において提言された施策の取組状況及び自動車リサイクルの高度化のための情報の収集・整理、並びに施行後20年目の制度の見直しに向けた議論のため、必要な調査を実施することを目的とし、調査を実施した。

Summary

In Japan, the Act on Recycling of End-of-Life Automobiles (Act No. 87 of 2002) is nearing 20 years since it came into force. This report reviewed the progress and implementation of policy measures discussed and summarized at the Joint Meeting on Automobile Recycling (*). It also investigated recent trends to improve end-of-life vehicle (ELV) recycling. As the Act approaches its 20-year anniversary, the report examined key information needed to support policy discussions on a possible revision of the current automobile recycling system.

(*) The Joint Meeting on Automobile Recycling consists of (i) the Automobile Recycling Working Group under the Industrial Structure Council (METI) and (ii) the Automobile Recycling Expert Committee under the Central Environment Council (MOE).

目次

1. 自動車リサイクル制度の見直しに向けた議論	1
1.1 解体・破碎業者の施行状況に関する自治体向け追加調査	1
1.1.1 調査内容	1
1.1.2 調査結果	1
1.2 廃車ガラの処理・輸出等に関する実態調査	20
1.2.1 調査内容	20
1.2.2 調査結果	20
1.3 諸外国の自動車リサイクル料金徴収制度に係る調査	23
1.3.1 調査内容	24
1.3.2 調査結果	24
1.4 自動車リサイクルに係る業界団体・事業者等へのヒアリング調査	34
1.4.1 調査内容	34
1.4.2 調査結果	34
1.5 合同会議支援	35
2. 自動車のライフサイクル全体での脱炭素化及び資源循環の推進に向けた検討	38
2.1 自動車破碎残さ(ASR)の処理状況の確認	38
2.1.1 ASR の再資源化状況	38
2.1.2 自動車破碎残さ(ASR)の再資源化フロー	42
2.2 蓄電池や重要鉱物に関する国内の検討状況	42
2.2.1 会議や検討会の実施状況	43
2.2.2 実証やその他取組の状況	59
2.2.3 調査のまとめ	66
3. 有識者等へのヒアリング	67

図 目次

図 1-1 被指導・助言対象者の国籍の割合	3
図 1-2 代表者の国籍が「日本」の場合の解体業者許可件数と指導件数の相関.....	3
図 1-3 代表者の国籍が「日本以外」の場合の解体業者許可件数と指導件数の相関	4
図 1-4 指導・助言対象者が日本以外の場合の国籍.....	5
図 1-5 事案の類型(全体).....	6
図 1-6 事案の類型(対象者の国籍が日本)	7
図 1-7 事案の類型(対象者の国籍が日本以外)	7
図 1-8 立入検査実施回数と指導・助言件数の相関.....	11
図 1-9 「日本以外」の場合の新規許可を取得した解体業者の国籍	13
図 1-10 「日本」と回答した場合の日本以外の役員の国籍	14
図 1-11 多言語対応したマニュアル(例:エアバッグ類の取外し回収の引取基準).....	16
図 1-12 自動車の購入から処分までの流れ.....	21
図 1-13 非認定全部利用取扱台数が多い事業者上位 30 者への立入検査の実施状況.....	21
図 1-14 フロン類の装備変更率の高い事業者上位 30 者への立入検査の実施状況.....	22
図 1-15 エアバッグ類の装備変更率の高い事業者上位 30 者への立入検査の実施状況.....	23
図 1-16 デンマークにおける自動車リサイクルに係る料金の流れ	25
図 1-17 オランダにおける自動車リサイクルに係る料金の流れ	26
図 1-18 フランスにおける自動車リサイクルに係る料金の流れ	27
図 2-1 ASR 再資源化フロー(平成 25 年度重量実績ベース).....	39
図 2-2 ASR 再資源化フロー(令和 6 年度重量実績ベース).....	42
図 2-3 蓄電池産業戦略(2022 年 8 月策定)の取組状況	44
図 2-4 2025 年度定置用蓄電システム普及拡大検討会の目的.....	45
図 2-5 本委員会における議論のスコープ.....	46
図 2-6 リチウムイオン電池総合対策パッケージ	48
図 2-7 現状認識と経済安全保障の推進に向けた目標・アプローチ	50
図 2-8 安定供給確保取組方針の策定に向けた基本的な考え方について	52
図 2-9 循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行加速化パッケージの基本的な考え方	54
図 2-10 【概要】インフラシステム海外展開戦略 2030	55
図 2-11 マテリアル革新力強化戦略案(概念図)	57
図 2-12 「日本成長戦略」の柱としての GX.....	58
図 2-13 自動車・蓄電池のカーボンフットプリントおよびデューデリジェンスのデータ連携プロジェクト概要図	61
図 2-14 製品含有化学物質・資源循環情報プラットフォームプロジェクト概要図	61
図 2-15 自動車 LCA プラットフォームプロジェクト概要図.....	62
図 2-16 ブラックマス分類表.....	64
図 2-17 電池エコシステムの構築に向けた 2025 年版 BASC 政策提言概要図	65

表 目次

表 1-1 指導・助言の件数(件)	1
表 1-2 指導・助言総件数の多い自治体(件)	2
表 1-3 被指導・助言対象者の国籍(件、割合)	2
表 1-4 指導・助言件数が多い自治体における「日本以外」の国籍別分布(件)	5
表 1-5 違反の事案の類型(件、%)	6
表 1-6 解体業者に対する指導・助言の事案概要	8
表 1-7 直近 3 カ年の解体業に係る新規許可数(件)	12
表 1-8 新規許可数の多い自治体(件)	12
表 1-9 新規許可事業者の情報(件、%)	12
表 1-10 新規許可を取得した解体業者の国籍(件、%)	12
表 1-11 直近 3 カ年の破砕業に係る新規許可数(件)	14
表 1-12 新規許可事業者の法人・個人の件数(件)	14
表 1-13 新規許可を取得した破砕業者の国籍(件)	15
表 1-14 「日本以外」の場合の新規許可を取得した破砕業者の国籍(件)	15
表 1-15 「日本」と回答した場合の日本以外の役員の国籍(件)	15
表 1-16 外国人解体業者向け資料の把握状況(件)	16
表 1-17 申請対応や法に基づく指導・助言を行う際の問題点(共通)	18
表 1-18 申請対応や法に基づく指導・助言を行う際の問題点(解体業者)	19
表 1-19 申請対応や法に基づく指導・助言を行う際の問題点(破砕業者)	19
表 1-20 デンマークにおける自動車リサイクルに係る料金・制度の概要	25
表 1-21 オランダにおける自動車リサイクルに係る料金・制度の概要	26
表 1-22 フランスにおける自動車リサイクルに係る料金・制度の概要	27
表 1-23 イタリアにおける自動車リサイクルに係る料金・制度の概要	28
表 1-24 ドイツにおける自動車リサイクルに係る料金・制度の概要	29
表 1-25 英国における自動車リサイクルに係る料金・制度の概要	29
表 1-26 米国における自動車リサイクルに係る料金・制度の概要	30
表 1-27 台湾における自動車リサイクルに係る料金・制度の概要	31
表 1-28 諸外国の自動車の適正処理・リサイクルに係る制度の一覧	32
表 1-29 業界団体・事業者等へのヒアリング実施概要	34
表 2-1 ASR の再資源化状況(平成 25 年度重量実績ベース)	38
表 2-2 ASR の再資源化状況	41
表 2-3 チーム別 ASR の再資源化状況(令和 6 年度)	41
表 3-1 有識者等へのヒアリング実施概要	67

1. 自動車リサイクル制度の見直しに向けた議論

1.1 解体・破砕業者の施行状況に関する自治体向け追加調査

自動車リサイクル法の施行から 20 年が経過し、法制定時の目標は概ね達成していると評価されているが、その一方で、更なる制度の安定化に向けた課題への対応、また、資源循環の推進、カーボンニュートラルに向けた取組やそれに伴う電動化の推進や車の使い方の変革といった、自動車を取り巻く環境の変化への対応が必要であり、法施行 20 年目の評価・検討の論点の1つとして、「不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討」が提示されている。自治体による登録・許可業者への指導のうち、解体業者への指導・助言件数が突出して多い状況が続いており、また、不適正なヤードにおいて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も問題となっている。環境省が都道府県・保健所設置市(134 自治体)に対して、例年実施している使用済自動車の再資源化等に関する法律の施行状況調査に加え、解体業者及び破砕業者の実態把握等を行うため、追加調査を実施した。

1.1.1 調査内容

令和 6 年度における「1. 指導・助言に関する実施状況」「2. 解体業者・破砕業者の新規登録・許可状況等」「3. 解体業者・破砕業者への対応状況等」の項目について、電子メールにてアンケート調査票を送付し、回答を依頼した。

1.1.2 調査結果

追加調査の項目に沿って、調査結果を以下に示す。

(1) 指導・助言に関する実施状況

1) 指導・助言の件数

解体業者への指導が 1,131 件と最も多く、破砕業者への指導は、「破砕前処理のみ」を行う事業者が112件と「破砕工程」を行う事業者の 27 件を合わせて 139 件という結果であった(表 1-1)。解体業者への指導のうち、6 割(690 件)は指導・助言総件数の多い自治体 TOP5 で占められていた。なお、令和 6 年度末時点の全国の許可業者数¹は、解体業者 4,081 事業者、破砕業者 990(破砕前工程処理のみ 880、破砕工程を含む 110)事業者である。

表 1-1 指導・助言の件数(件)

	解体業者	破砕業者(破砕前 処理のみ)	破砕業者(破砕行 程を含む)	計
指導(19 条)	1,131	112	27	1,270
助言(19 条)	119	11	3	133

¹ 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第60回合同会議 参考資料2 自動車リサイクル法の施行状況(000338366.pdf)(2026 年 3 月 18 日閲覧)

指導・助言の総件数の多い自治体 TOP5 を表 1-2 に示す。

表 1-2 指導・助言総件数の多い自治体(件)

指導・助言 総件数の 多い自治体	指導			助言		
	解体業者	破砕業者 (破砕前処 理のみ)	破砕業者 (破砕行程 を含む)	解体業者	破砕業者 (破砕前処 理のみ)	破砕業者 (破砕行程 を含む)
自治体 A	331	13	3	0	0	0
自治体 B	166	20	2	0	0	0
自治体 C	75	17	0	0	0	0
自治体 D	59	0	9	0	0	0
自治体 E	59	5	1	1	0	0
計	690	55	15	1	0	0

2) 指導及び助言のいずれも件数が 0 の場合、その理由

指導及び助言のいずれも件数が 0 件の自治体は 83 自治体であった。主な理由の回答は以下の通り。

- 違反行為を探知していないため
- 解体・破砕業の許可を出していないため
- 指導・助言になりうる事案(違反行為)がなかったため
- 軽微な指導については件数を把握していないため

3) 指導及び助言の件数が 1 以上の場合、事案の概要

a. 被指導・助言対象者の国籍(法人の場合は、代表者の国籍)

新規許可を取得した解体業者の国籍について、直近の調査において「日本以外」の割合が増加しているため、被指導・助言対象者の国籍についての回答を依頼した結果を表 1-3 に示す。日本が 812 件、日本以外が 619 件と日本が若干多い結果となった。

表 1-3 被指導・助言対象者の国籍(件、割合)

	件数	割合
日本	812	56.7%
日本以外	619	43.3%

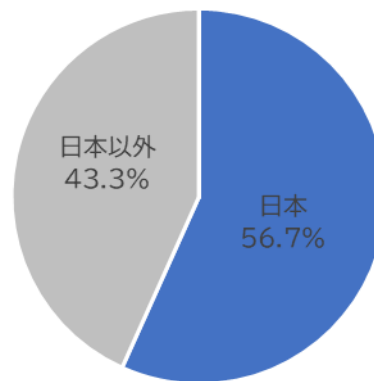


図 1-1 被指導・助言対象者の国籍の割合

施行状況調査における解体業者許可件数と、追加調査における指導件数の相関を図 1-2、図 1-3に示す。代表者の国籍に依らず、許可件数に比例して指導件数も多くなる傾向が若干みられた。他方で、指導件数の多い自治体を除くと、ほとんどが許可数と指導件数ともに 50 件程度であり、国籍による差、自治体による差に大きな違いは見られなかった。国籍に関係なく事業者により事業の実施方法は異なることから、許可数の数に比例して指導件数も機械的に増えるわけではないことが示唆された。

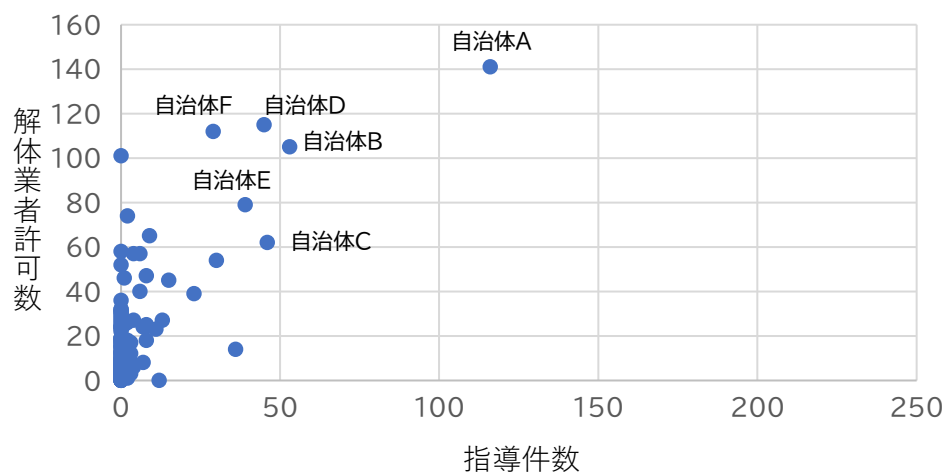


図 1-2 代表者の国籍が「日本」の場合の解体業者許可件数と指導件数の相関

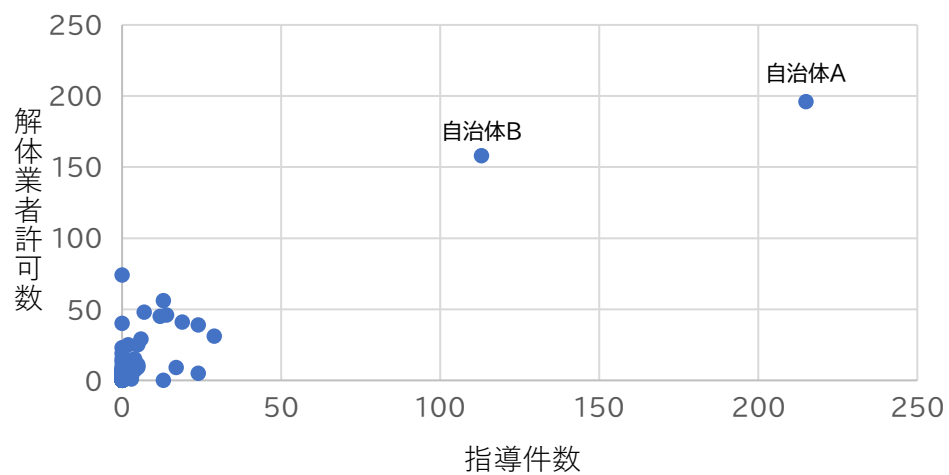


図 1-3 代表者の国籍が「日本以外」の場合の解体業者許可件数と指導件数の相関

b. 指導・助言の対象者が日本以外の場合の国籍

指導・助言の対象者を日本以外と回答した場合の国籍を図 1-4に示す。パキスタン(227件)、アフガニスタン(104 件)、スリランカ(55 件)の順に多い結果となった。中東や東アジアの国籍が大半を占めていた。

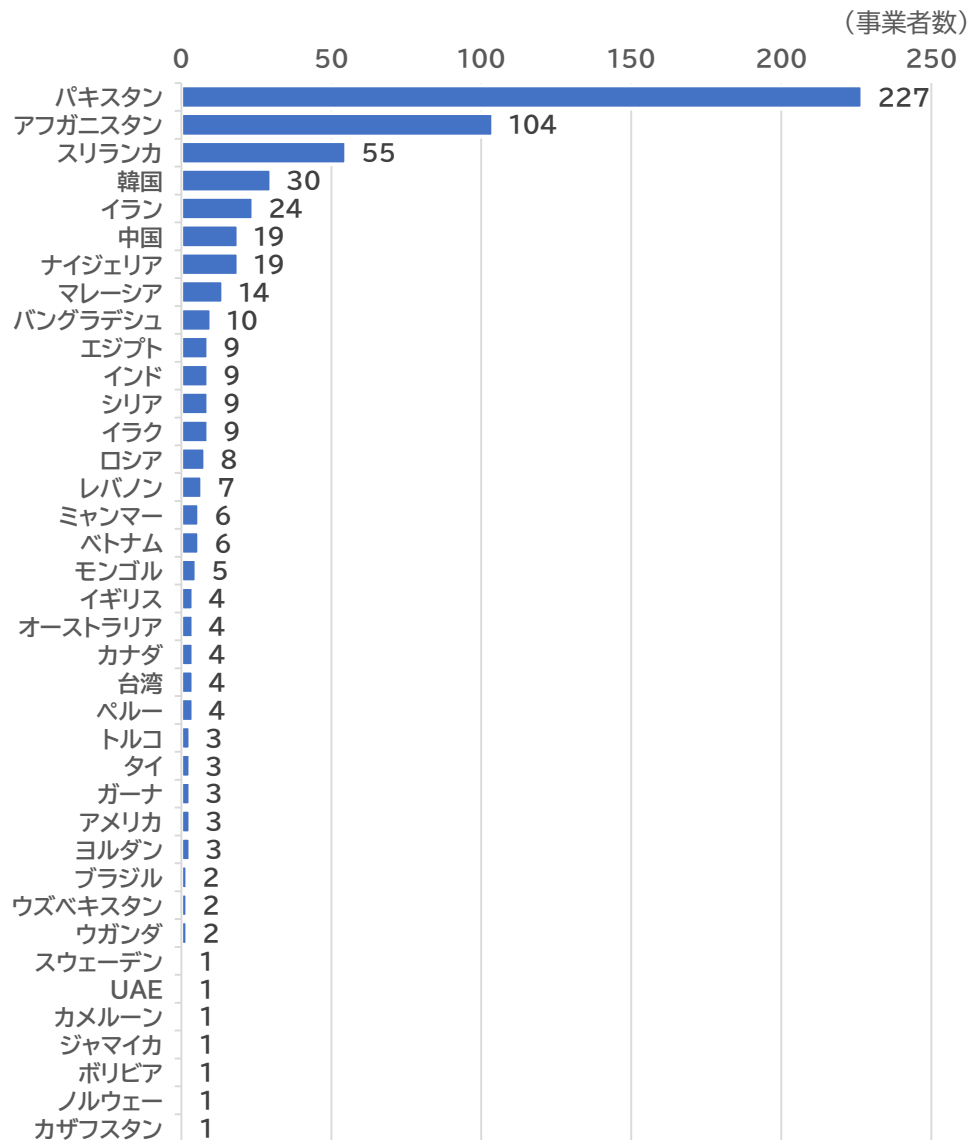


図 1-4 指導・助言対象者が日本以外の場合の国籍

指導・助言件数が多い自治体における「日本以外」の国籍別分布は以下(表 1-4)の通り。指導件数が多い自治体で指導・助言を受けた事業者の国籍は、全体の傾向と同じく、パキスタン、アフガニスタン、スリランカが突出して多かった。

表 1-4 指導・助言件数が多い自治体における「日本以外」の国籍別分布(件)

	自治体 A	自治体 B	自治体 C	自治体 D	自治体 E
パキスタン	39	71	0	10	7
アフガニスタン	85	4	0	0	0
スリランカ	20	11	0	0	0

	自治体 A	自治体 B	自治体 C	自治体 D	自治体 E
イラン	11	2	5	0	0
韓国	0	2	3	0	3
レバノン	0	0	7	0	0

c. 事案の類型

違反の事案の類型としては、表 1-5 に示すように、事業者の代表者国籍が「日本」「日本以外」いずれの場合も「許可基準違反」が最も多く、次いで「無届変更」が多くなっていた。

表 1-5 違反の事案の類型(件、%)

	全体	国籍が「日本」 の違反類型	国籍が「日本 以外」の違反 類型
無許可営業	4 (0.3%)	2 (0.2%)	2 (0.3%)
許可基準違反	597 (41.7%)	284 (35.0%)	313 (50.6%)
処理基準違反	117 (8.2%)	77 (9.5%)	40 (6.5%)
無届変更	165 (11.5%)	102 (12.6%)	63 (10.2%)
他人に対する違反行為の要求、ほう助等	10 (0.7%)	6 (0.7%)	4 (0.6%)
引取り・引渡し・再資源化義務違反	89 (6.2%)	29 (3.6%)	60 (9.7%)
移動報告義務違反	38 (2.7%)	24 (3.0%)	14 (2.3%)
使用済自動車疑いのある中古車の解体等	1 (0.1%)	1 (0.1%)	0 (0.0%)
申請書不備の指摘	83 (5.8%)	62 (7.6%)	21 (3.4%)
その他	327 (22.9%)	225 (27.7%)	102 (16.5%)

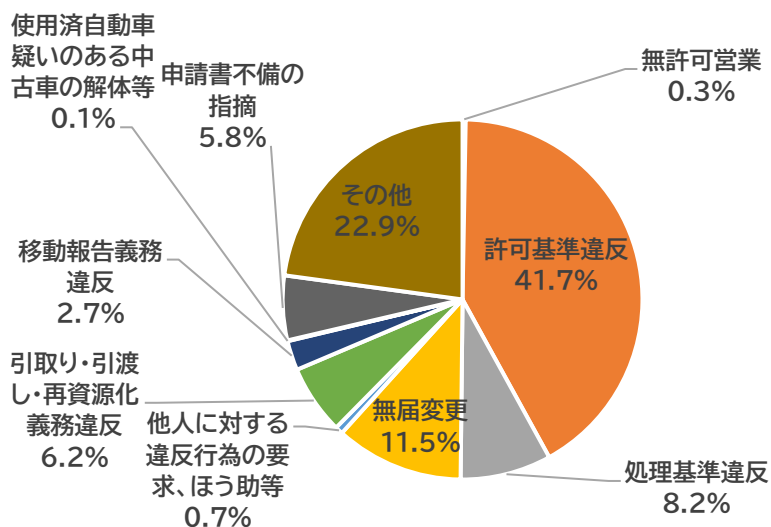


図 1-5 事案の類型(全体)

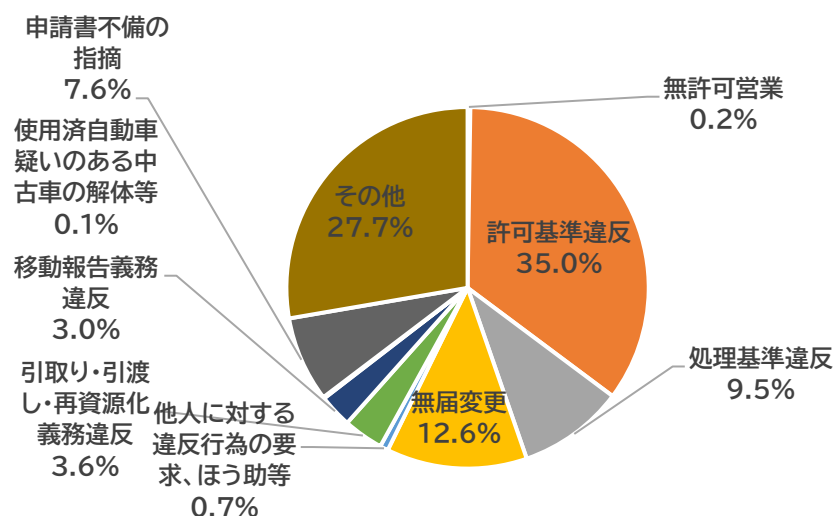


図 1-6 事案の種類(対象者の国籍が日本)

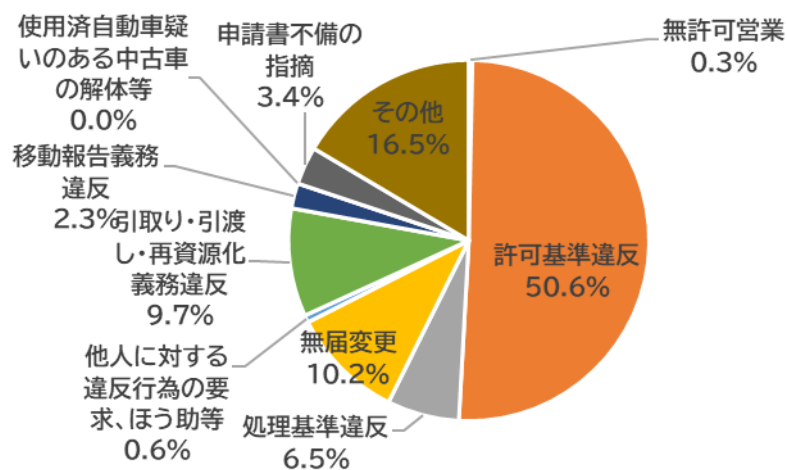


図 1-7 事案の種類(対象者の国籍が日本以外)

解体業者に対する指導・助言の事案概要を事案の種類毎に表 1-6 整理した。特に多かった事案は、許可基準違反-標準作業書書類の不備-登録内容や図面と現地状況の不一致(195 件)、その他助言-設備と環境維持-分離槽・溜ますの管理徹底:周知と日常的な維持管理の強化指導(98 件)、許可基準違反-保管場所の不適正管理-使用済自動車や部品、エアバッグ類の保管区域が不明確又は規格外(92 件)、部品・廃油・バッテリーの雨水対策不備(92 件)、許可品目以外の保管や保管台数超過(83 件)、無届変更-変更届の未提出-保管場所・事業レイアウト・解体作業場などを申請図面と異なる形で運営(76 件)であった。標準作業書・申請内容等を基に自治体が検査する際、目視により確実にわかる違反等に対し、指導や助言を行う場合が多いと考えられた。

表 1-6 解体業者に対する指導・助言の事案概要

事案の類型	分類	事案の概要	回答 件数
無許可業者		解体業の許可を受けずに解体行為を実施	1
		事業場レイアウトの無届変更	1
		無許可営業の疑いあり	2
許可基準違反	施設の管理不備	油水分離槽の管理不全(清掃未実施、雨水流入防止対策なし)	61
		溜桝、排水溝の未清掃による汚染や流出リスク	10
		事業場の囲い、門扉の破損や高さ不足	65
	保管場所の不適正 管理	使用済自動車や部品、エアバッグ類の保管区域が不明確または規定外	92
		部品・廃油・バッテリーの雨水対策不備(シートで覆わない等)	92
		許可品目外の保管や保管台数超過	83
	標準作業書・書類 上の不備	標準作業書の常備や従事者への周知が不足	5
		登録内容や図面と現地状況の不一致	195
	安全及び規定遵守 の不足	消火器の使用期限切れ	9
		許可番号・標識の未設置または情報不備	55
		油や廃棄物の処理契約書、マニフェストの未保管	12
	改修・補正提案	平面図や契約書類の修正・提出	28
処理基準違反	保管場所の不備	掲示物の未設置:使用済自動車や解体自動車保管場所の掲示板、標識、自動車リサイクル法標識の未設置や不備	36
		保管場所の不適正管理:保管場所外への使用済自動車保管、保管台数の上限超過、申請図面と異なる実態、区画明確化不足	32
		衛生・安全対策不足:雨除けや油漏れ防止シート未設置、雨水混入による油水分離槽の機能不全	5
		廃タイヤ等の保管量超過や適正な管理不備	9
	解体作業と手順の 問題	標準作業書の逸脱:エアバッグやバッテリーの適切な処理手順無視、作業書の現場未反映および更新遅延	6
		解体場所の不適正使用:許可外の場所での解体行為や無届変更	4
	社内管理・書類対 応不備	マニフェスト、契約書、変更届、標準作業書の未保管や修正不足	3
		記録不備:使用済自動車・解体自動車の紐付け情報(車台番号とエアバッグ)の管理不足	2
	現場環境と改善指 導	安全と環境対策:火災防止のため消火器設置、廃油処理、屋内保管の徹底	1
		保管場所の整備:区画を示す表示(ロープ、カラーコーン)の設置、標識や掲示物の修正	1
		作業効率と透明性の向上:設備更新(フロン回収機等の準備)、場内整理の徹底	1
無届変更	変更届の未提出	保管場所、事業場レイアウト、解体作業場などを申請図面と異なる形で運営	76
		標準作業書、保管施設の変更に伴う届出未提出	22
		無届で屋根付き保管場所の設置や運搬車両の変更が行われた	2
	保管場所の運用ミ ス	使用済自動車、解体自動車、有用品部の保管場所が申請内容から異なる	9
		保管台数の超過や保管場所の境界不明確	6
		標識や掲示板の未設置または情報の不備	17

事案の類型	分類	事案の概要	回答 件数
	書類との不一致	平面図、施設概要書、積載台数計算書などと現地状況が異なる	9
		保管場所面積、構造(鉄筋コンクリートの範囲)に申請との相違	6
		設置・修正が必要な図面・書式の未対応	1
	改善指導の内容	変更届を提出すること、あるいは元に戻すこと	17
		保管場所や作業場の明確化(白線・杭の設置など)	3
		標識の設置および内容修正	3
		保管台数を規定内に抑え、適切な運用を行うこと	1
		油水分離槽の清掃や廃油・廃液処理を適正に実施	1
		解体場以外での解体作業の防止	3
	その他	HP や看板に許可番号などの適正表示	2
		廃業の届け出や今後の解体行為禁止の指導	1
他人に対する 違反行為の要 求、ほう助等	解体業事業地の貸 与	他事業者やバイヤーに対して解体業許可を受けた事業地を貸与 第三者による解体作業場の無許可使用を容認	5 2
	無許可解体	他事業者による無許可解体の容認	3
引取り・引渡 し・再資源化 義務違反	エアバッグ類の引 渡遅延	エアバッグの車台番号紐付け不明・保管遅延・回収報告の長期遅延が常態化 自動車リサイクルシステムへの報告の未対応や入力遅延	32 1
	エアバッグ類の不 適正保管・処理	エアバッグ類を発生元不明の状態で大保管	1
		エアバッグの長期保管	38
		適切な管理・処理が行われていない	10
	不適切な取引・処 理例	エアバッグ付きシートベルトのネット販売が発覚し、停止や情報削除などの指導を実施	1
		シートベルトプリテンショナーの未回収が確認され、解体業者に是正指導を実施	1
移動報告義務 違反	報告遅延の問題	エアバッグや使用済自動車の移動報告・引渡報告が長期間未実施	12
		報告遅延解消が遅れ、特定の事案では数カ月未対応の車両が確認された	1
		システムの誤入力:引渡先の誤操作や現状と異なる内容の報告(未処理の車両を引渡済みと入力、エアバッグのない事故車で誤った引渡報告など)	1
	指導・改善事項	報告遅延を解消するための適切な処理の指導	4
		報告遅延の原因調査と防止策の報告を要求	1
		引渡報告が完了していないエアバッグやフロン類について、早急に適切な処理・引渡しを指導	4
		自動車リサイクルシステムの使い方の見直しと操作手続きの徹底を求めた	4
	特定事例	エアバッグ類の適切な引渡がなされておらず、引渡先との報告確認を要求	1
		大量に長期間保管されているエアバッグについて、適切に処理・引き渡すよう指導	1
		立入検査により発覚した誤入力や未報告案件について現状確認と是正指導を実施	1
使用済自動車 疑いのある中		通報を受け現地確認を実施、車両は個人の趣味として購入したもので解体行為はしていないとのこと。個人でも解体することはできず、自動車を解体するには許可が必要と伝え留意するよう指導	1

事案の類型	分類	事案の概要	回答 件数
古車の解体等			
その他(指導)	法令違反・書類不備	標識関連の不備:標識未設置、誤記や表示不明瞭、許可番号の更新不足。	39
		許可申請と現地の不一致: 保管場所、範囲、寸法が申請書内容と異なる	21
		産業廃棄物の対応不足:委託契約書やマニフェストの未保管、廃液・廃タイヤなどの表示や処分方法の不備	15
	保管管理の問題	不適正保管:指定場所以外での使用済自動車や解体済自動車の保管、廃棄物や部品の無計画な保管	17
		境界線不明確:使用済・解体済自動車保管場所の区画線・境界線の未設置や不明瞭	9
		保管台数超過:保管場所の上限を超えた車両の保管	1
	作業場・設備の不備	油水分離槽関連:清掃不足、管理不徹底、汚泥の適切な処理指導	19
		場内整理不足:部品や廃棄物の散乱状況や場内雑然状態の是正を指導	5
		消火器:期限切れの消火器の更新指導	2
	報告・業務管理の問題	エアバッグ遅延報告:車両のエアバッグ引渡遅延、報告不備、解消処理の指導	5
		年次報告未提出:フロン類等の年次報告の提出遅れ	1
		リサイクルシステム対応:誤入力や未報告の解消、システム運用の徹底	2
	改善指導と対応	標識・掲示板:保管場所、廃棄物保管場所、保管台数上限などの掲示板設置や修正を指導	20
		施設管理:区画線の引き直し、整備や清掃の徹底	2
		適正処理の徹底:廃棄物適正処理、仕分けと処分計画の実施	14
		業務の見直し:申請内容と現場状況の一致、施設内の管理強化	5
	特定事案	無許可解体疑い:名義貸しや事業地外解体行為の排除を指導	3
		対応未実施:過去の指導事項の未改善の場合、再指導や継続的な監視を実施	1
その他(助言)	安全管理と火災予防	残存燃料や高熱・火花の発生に注意し、火災予防を徹底	1
		盗難防止対策の強化(例: 保管中のエアバッグ類に関する防止策)	1
	保管場所・設備管理	区画線の設置:使用済自動車置き場と解体自動車置き場の明確化(白線などを利用)	1
		保管場所の囲い:高さ不足や破損部分の修理を指導	2
		有用タイヤの保管状態:適切な管理を指導	1
	設備と環境維持	油水分離槽の維持管理:適切な清掃・管理の継続を指導	1
		看板の視認性向上:雑草などで視認しづらい看板周辺の整理	1
		分離槽・溜ますの管理徹底:周知と日常的な維持管理の強化を指導	98
	全体的な改善と再確認	標準作業書の適宜改訂を指導	1
		事業場内の管理体制を強化し、継続的な改善を奨励	1

※1回の指導・助言で複数の事案について指摘をしているため、指導・助言の件数と回答件数は一致しない。

(2) 立入検査実施回数と指導・助言件数

施行状況調査における立入検査実施回数と、追加調査における指導・助言件数の相関を図1-8に示す。立入検査実施回数が多い自治体については指導・助言件数も多くなる傾向が見られた。ただし、自治体 I は立入検査年間実施回数が 1,352 回であるのに対して指導・助言は 4 件、自治体 J は立入検査年間実施回数が 1,231 回であるのに対して指導・助言は 12 件となっており、立入検査実施回数が多いが指導・助言件数が多くないことも見られた。現地検査で問題が無いことが確認され、指導・助言に至らなかった可能性が考えられる。

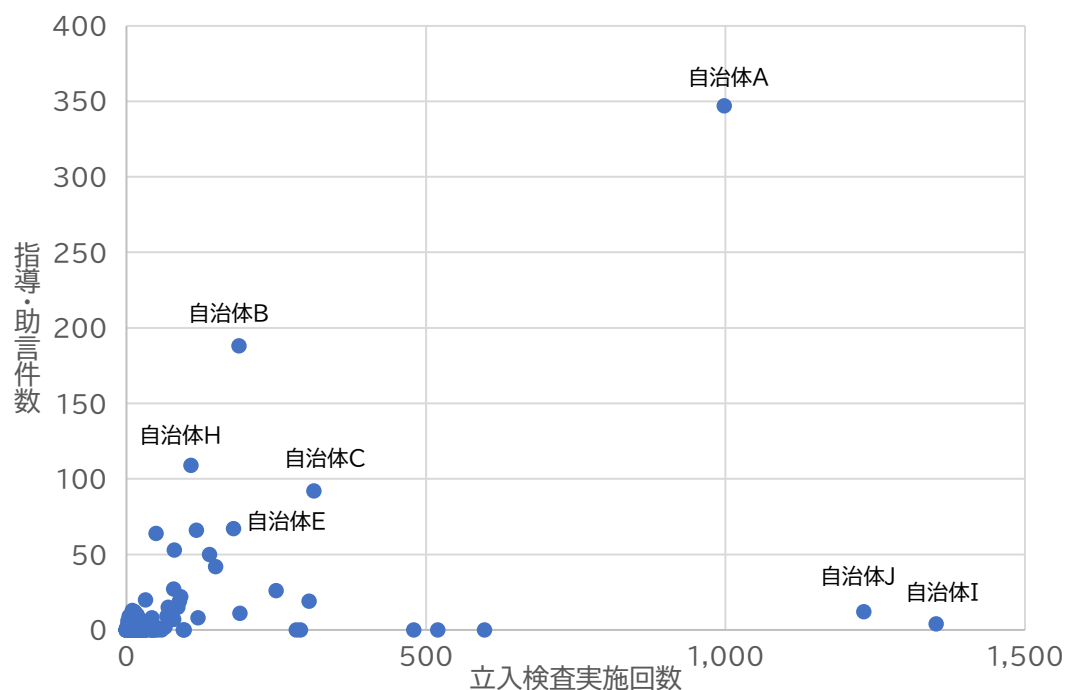


図 1-8 立入検査実施回数と指導・助言件数の相関

(3) 解体業者の新規許可状況等

1) 直近 3 カ年の解体業に係る新規許可数

直近 3 カ年の解体業に係る新規許可数を表 1-7 に示す。2022 年 160 件、2023 年 122 件、2024 年 144 件と 2022 年と比較して減少していた。

表 1-7 直近 3 カ年の解体業に係る新規許可数(件)

年度	2022	2023	2024
許可数	160	122	144

新規許可数の多い自治体を表 1-8 に示す。また、新規許可数が 0 件の自治体が 61 自治体あった。

表 1-8 新規許可数の多い自治体(件)

	2022	2023	2024
自治体 B	19	18	12
自治体 A	16	12	11
自治体 D	13	9	9
自治体 G	8	5	12
自治体 K	9	6	8
自治体 L	8	9	6
自治体 F	7	4	10
計	80	63	68

2) 新規許可事業者等の情報

新規許可事業者の法人・個人の割合を表 1-9 に示す。

表 1-9 新規許可事業者の情報(件、%)

	件数	割合
法人	368	90.9%
個人	37	9.1%

3) 新規許可事業者等の国籍情報

a. 新規許可を取得した解体業者の国籍(法人の場合は、代表者の国籍)

新規許可を取得した解体業者の国籍を下表に示す。「日本」が 144 件、「日本以外」が 282 件と日本以外が多い結果となった。

表 1-10 新規許可を取得した解体業者の国籍(件、%)

	件数	割合
日本	144	33.8%
日本以外	282	66.2%
不明	0	0.0%

b. 「日本以外」の場合の新規許可を取得した解体業者の国籍

新規許可を取得した解体業者のうち、日本以外と回答した場合の国籍は、図 1-9に示す通り、パキスタン(140)、アフガニスタン(49)、スリランカ(16)の順に多い結果となった。概ね、指導・助言の対象者と同じ傾向であった。

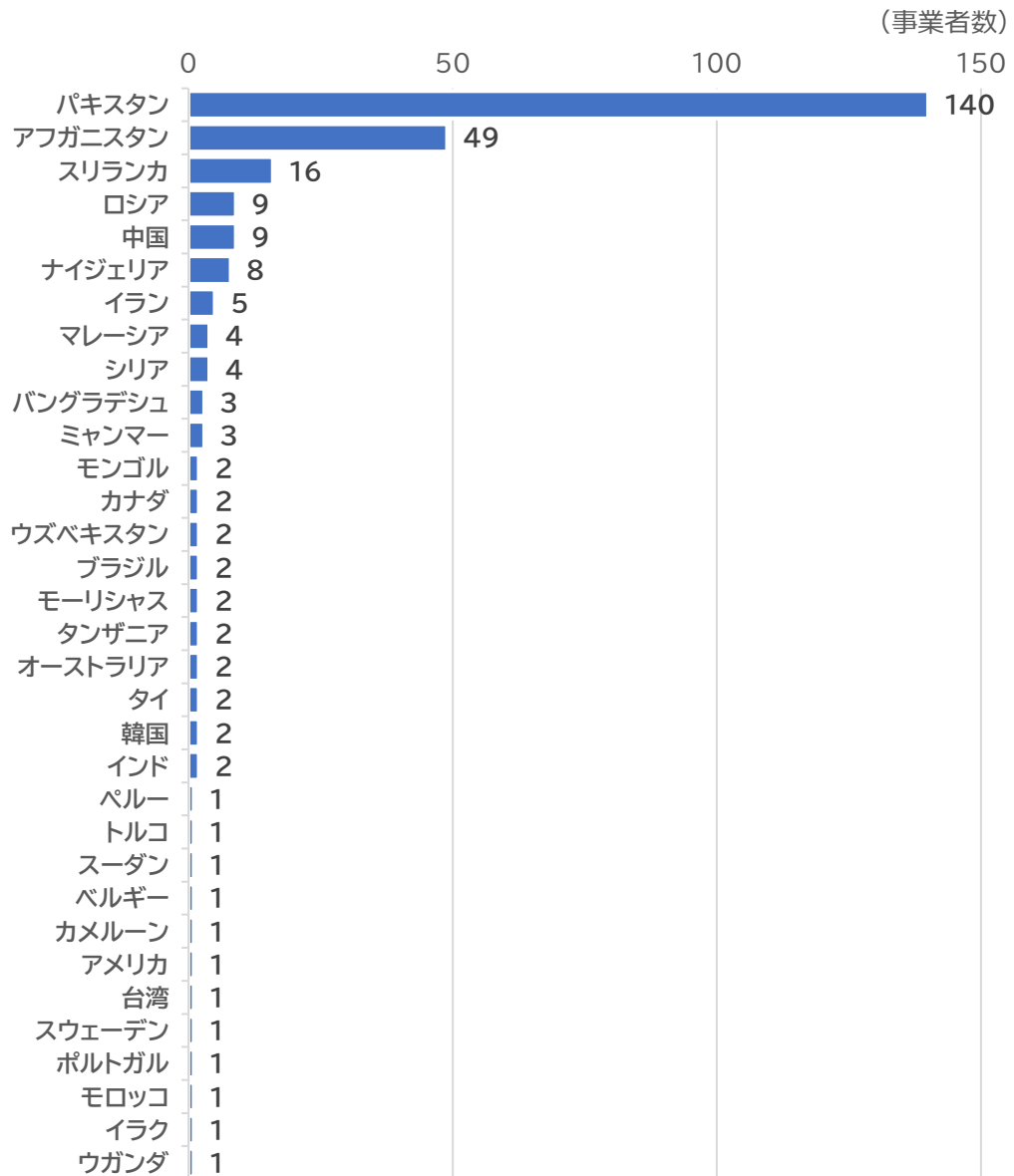


図 1-9 「日本以外」の場合の新規許可を取得した解体業者の国籍

c. 「日本」と回答した場合の日本以外の役員の国籍

代表者の国籍を「日本」と回答した場合の、日本以外の役員の国籍については、ほとんどが、「外国籍の役員はいない」との回答であったが、一部、外国人の役員の事業者もあった。

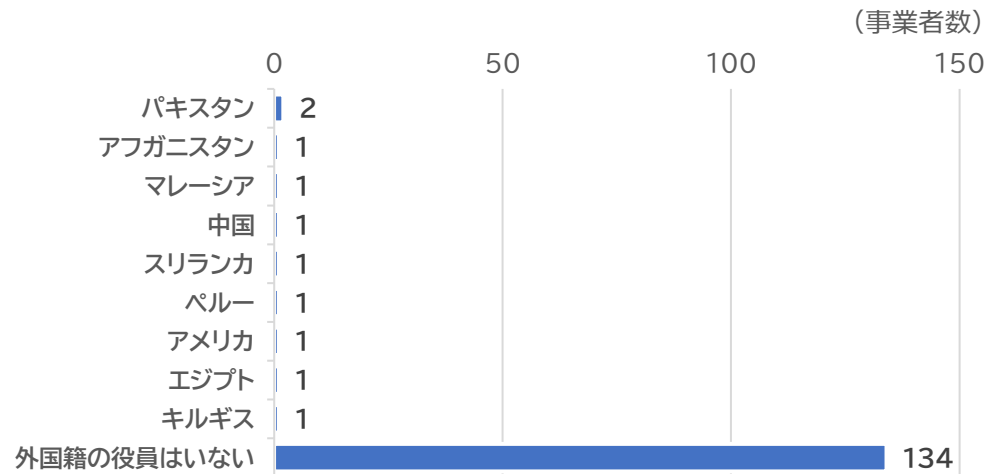


図 1-10 「日本」と回答した場合の日本以外の役員の国籍

(4) 破砕業者の新規許可状況等

1) 直近 3 カ年の破砕業に係る新規許可数

直近 3 カ年の破砕業に係る新規許可数を表 1-11 に示す。2022 年 21 件、2023 年 7 件、2024 年 8 件と、解体業者と同様に 2022 年と比較して減少していた。

表 1-11 直近 3 カ年の破砕業に係る新規許可数(件)

年度	2022		2023		2024	
破砕業者の種類	破砕業者 (破砕前処理のみ)	破砕業者 (破砕工程を含む)	破砕業者 (破砕前処理のみ)	破砕業者 (破砕工程を含む)	破砕業者 (破砕前処理のみ)	破砕業者 (破砕工程を含む)
許可数	18	3	7	0	6	2

2) 新規許可事業者等の情報

破砕業者の新規許可事業者の法人・個人の件数を表 1-12 に示す。「法人」の許可取得事業者が多く、「個人」は破砕業者(破砕前処理のみ)の 1 件のみであった。

表 1-12 新規許可事業者の法人・個人の件数(件)

	破砕業者(破砕工程を含む)	破砕業者(破砕前処理のみ)
法人	5	30
個人	0	1

3) 新規許可事業者等の国籍情報

a. 新規許可を取得した破砕業者の国籍(法人の場合は、代表者の国籍)

新規許可を取得した破砕業者の国籍を表 1-13 に示す。「日本」が 30 件、「日本以外」が 6 件であった。

表 1-13 新規許可を取得した破砕業者の国籍(件)

	破砕業者(破砕工程を含む)	破砕業者(破砕前処理のみ)
日本	5	25
日本以外	0	6
不明	0	0

b. 「日本以外」の場合の新規許可を取得した破砕業者の国籍

国籍が「日本以外」の場合の破砕業者の国籍を表 1-14 に示す。パキスタンが 2 件、ナイジェリア、ロシア、中国、インドが 1 件ずつであった。

表 1-14 「日本以外」の場合の新規許可を取得した破砕業者の国籍(件)

	破砕業者(破砕工程を含む)	破砕業者(破砕前処理のみ)
パキスタン	0	2
ナイジェリア	0	1
ロシア	0	1
中国	0	1
インド	0	1

c. 「日本」と回答した場合の日本以外の役員の国籍

代表者の国籍を「日本」と回答した場合の、日本以外の役員の国籍を表 1-15 に示す。ほとんどが、「外国籍の役員はいない」との回答であったが、パキスタン・韓国が役員の事業者もあった。

表 1-15 「日本」と回答した場合の日本以外の役員の国籍(件)

	破砕業者(破砕工程を含む)	破砕業者(破砕前処理のみ)
パキスタン	0	1
韓国	1	3
外国籍の役員はいない	4	21

(5) 解体業者・破砕業者への対応状況

1) 外国人解体業者向け資料の把握状況

自動車再資源化協力機構では、日本語以外を母語とする解体業者向けにフロン類及びエアバッグ類の適正処理に関する資料を公開している²。この資料は、英語、ロシア語、アラビア語、ウルドゥ語が整備されており、公開サイトでは作業手順等も動画で紹介されている。例として、エアバッグ類の取外し回収引取基準のマニュアル表紙と2ページ目を以下に示す³。



図 1-11 多言語対応したマニュアル(例:エアバッグ類の取外し回収の引取基準)

これらの資料に関する自治体の把握状況について表 1-16 に示す。「把握しており周知に利用している」が 27 件、「把握しているが利用していない」が 48 件、「把握していなかった」が 59 件であった。

表 1-16 外国人解体業者向け資料の把握状況(件)

外国人事業者向け資料の存在を把握しており、対象業者への周知に利用している。	27
外国人事業者向け資料の存在を把握しているが、対象業者への周知等に利用したことは無い。	48
外国人事業者向け資料の存在を把握していなかった。(本調査で初めて知った。)	59

² 自動車再資源化協力機構「マニュアル類一覧」<https://jarp.org/manuallist/>(2026 年 3 月 11 日閲覧)

³ 自動車再資源化協力機構「エアバッグ類-マニュアル類」<https://jarp.org/productslist/airbag/>(2026 年 3 月 17 日閲覧)

2) 解体業者・破碎業者からの申請対応や法に基づく指導・助言を行う際の問題点

解体業者・破碎業者への指導・助言を行う際の問題点について、都道府県・政令市等の回答を表 1-17～表 1-19 に整理した。外国籍事業者に関する指導のうち言語の壁(日本語を十分に理解できない事業者や従業員が多く、意思疎通が困難)に問題を持つ回答が顕著に多かった(18件)。

表 1-17 申請対応や法に基づく指導・助言を行う際の問題点(共通)

分類		問題点	回答 件数
外国籍事業者に関する 指導の課題	言語の壁	日本語を十分に理解できない事業者や従業員が多く、意思疎通が困難	18
		通訳者や翻訳アプリを使う対応があるものの、細かい指導内容や法的ニュアンスが伝わらない場合が頻発	1
		言葉が通じないふりをする事例もあり、指導の円滑化が難しい	1
	責任者の不在	事業者が長期間帰国してしまい、現地調査や指導ができないケースが発生	4
法令理解・遵法意識の不 足	解体業者の法令理解 の不十分さ	許可基準や自動車リサイクル法の遵守が不十分なケースが多い	3
		行政書士による許可取得代行の場合、事業者自身が法令の内容を理解していないことが懸念される	1
	申請書類作成の問題	書類作成能力が低く、手書きで提出された書類は修正が必要	2
		添付書類だけでは事業者の技術的能力を確認できない	1
自動車リサイクル制度に 関する課題	自動車や部品の分類 の曖昧さ	「使用済自動車」と「中古車」の区別が困難であり、事業者の主張を頼るしかない状況	1
	リサイクルシステムの 課題	システムが日本語のみ対応であり、外国人事業者の負担が大きい	2
		モバイル版で事業場の登録確認が不便	1
解体業者の運営・施設管 理に関する指摘	施設の設置と安全性 の問題	解体業者の施設が法令基準に沿っているかを確認する作業が困難	1
		床や建屋が重量に耐えるか審査する必要がある場合、判断が難しい	1
	解体事業所の密集問 題	騒音、振動、悪臭などの生活環境問題を引き起こしており、適切な立地規制が求められる	1
制度改正・改善提案	講習会制度の創設	解体業者の技術能力や法令知識を向上させるため、許可基準として講習の受講を必須にする提案	2
	「もぎ取り解体」の禁 止	法の趣旨をゆがめる行為として、「もぎ取り解体」の明確な禁止を要望	1
	欠格要件該当届出制 度	欠格要件に該当する事業者の許可取消を迅速に行えるような制度の創設を提案	1
	事業所の追加許可制 の導入	変更届による事業所の追加運営を許可制に改める	1
運営実務の具体的な指 導改善事項	標準作業書の不整合	施設の実態と標準作業書が一致しないケースが多い	1
	従業員への教育と指 導	現場で作業を行う従業員の指導が不足しており、意思疎通の課題だけでなく、技術的不足も見られる	1
離島業者特有の問題	物流の影響	圧縮自動車やタイヤの搬出がコンテナや輸送コストの問題により進まない事例が多い	1

表 1-18 申請対応や法に基づく指導・助言を行う際の問題点(解体業者)

分類		問題点	回答 件数
エアバッグ類や回収物品 の管理と対応	放置事例・遅延報 告の多発	エアバッグ類の取り外し・回収手順や基準の理解不足から、指定回収物品の放置や輸出事例が増加	2
		マニュアルや啓発活動が必要で、取外し・回収の制度強化が求められる	1
	残置物の制度不 備	高齢化する解体業者が法人売却後に残置された車体やエアバッグ類が遅延報告につながる例がある	1
		使用済自動車における残置物の処理責任を明確にする制度の導入が必要	1
外国人事業者に関する 課題	言語の壁と意思 疎通	外国人事業者や作業員との言語が通じず、指導が難しい	3
		日本語ができる者の同席がない場面が多く、立入検査時や指導に遅れが生じる	1
	法令理解の不足	外国人事業者や関係者が自動車リサイクル法などを十分に理解しておらず、法令順守に課題がある	1
		指導事項に迅速に対応しない事業者も見られる	1
保管状況や処理基準の 曖昧さ	使用済自動車と 中古車の区別問 題	中古車としての整備車両と使用済自動車の区別がつかない	2
		解体業者によっては、引取り報告を行わず長期保管することで、システム上の管理と実態が一致しない問題も見られる	1
		部品取りをカモフラージュした違法解体行為の把握が難しい	1
	輸出時の業法と 税関判断の相違	部品が外されていない車両が輸出されており、自動車リサイクル法と税関の部品扱いに矛盾がある	1
		「ハーフカット車体」などの輸出品が廃棄物と見なされる場合の対応が難しい	1
運営管理・制度上の問題	名義貸しや不明 確な作業	名義貸しの疑いがある事業者について、事実確認が難しい	1
		中古部品や廃車部品を混在させることで、違法解体行為の隠蔽も懸念される	1
	講習会の必要性	知識不足の事業者に対して、技術基準や法的基準を理解させる講習会の義務化が必要	1
	十分な廃油管理 基準	廃油の管理方法について、具体的な基準がないため指導が困難	1

表 1-19 申請対応や法に基づく指導・助言を行う際の問題点(破碎業者)

問題点	回答 件数
解体業者の許可申請時などの際に、解体自動車の引き渡し先の破碎業者が2つの工程(「破碎前処理工程」と「破碎工程」)のどちらの許可を取得しているのか確認したいが、自動車リサイクルシステムでは確認できないため困っている	1
シュレッダーダスト等の産廃に係る適正保管について、保管量の基準を保管日数とするなどの制度が必要	1

1.2 廃車ガラの処理・輸出等に関する実態調査

解体業者及び破砕業者は解体等した解体自動車(廃車ガラ)を非認定全部利用として、海外にガラ輸出することが可能である。令和 6 年度には、廃車ガラの輸出が初めて 20 万台を超えた。無許可業者による解体等や許可業者による基準違反の解体等(エアバッグ未回収等)による不正なガラ輸出が疑われるものも確認されていることから、廃車ガラの処理・輸出等に関する実態把握調査を実施した。

1.2.1 調査内容

(1) 自動車の購入から処分までの流れとガラ輸出の状況

廃車ガラが輸出されるルートを明らかにするため、自動車の購入から再資源化までの流れ、自動車リサイクル料金の流れ、使用済自動車の移動報告のタイミングについて整理を行った。

(2) 装備変更率の高い事業者への立入検査の実施状況

事故などにより使用済自動車として引き取られた場合、新車販売時には装備されていたフロン類やエアバッグ類等が消失・使用されていることがある。解体業者は、回収・引渡し義務のある物品が無かった場合は、装備変更を届け出る必要がある。本節では、装備変更の届出は自動車リサイクルシステム(以下、「JARS」という。)に登録されていることから、対象事業者の全取扱台数に対する装備変更を報告した台数の割合(以下、「装備変更率」という。)を事業者ごとに示すことができる。JARS に登録したデータを検証すると、非認定全部利用された廃車ガラは、装備変更率が通常の約 2 倍以上高い傾向がみられており、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、エアバッグ類を回収せずに虚偽の報告が行われている可能性が示唆された。

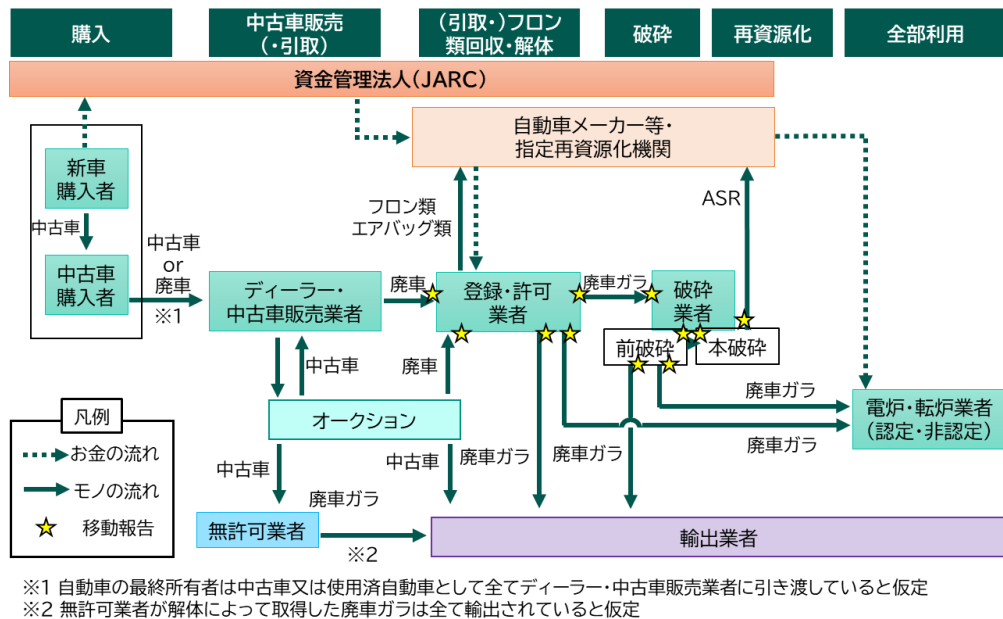
そこで、非認定全部利用(ガラ輸出)の取扱台数が全国上位 30 者、及び非認定全部利用の取扱台数が 200 台以上で、フロン類又はエアバッグ類の装備変更率の高い事業者全国上位 30 者を抽出し、対象事業者を管轄している自治体に対して、立入検査の実施状況等をメールによりヒアリングし取りまとめた。

1.2.2 調査結果

(1) 自動車の購入から処分までの流れとガラ輸出の状況

自動車が購入されてから処理・再利用等されるまでの流れを下図に示した。中古車は、車種・状態によりオークションが行われ、流札等により廃車と判断された場合に、最終所有者から引渡業者へ引き渡され、フロン類・エアバック類の回収、解体、破砕とリサイクル・処理されていく。廃車ガラが輸出される可能性のある経路としては 4 つの流れが考えられた。1 つ目は、自動車リサイクル法の許可を取得していない無許可業者が、オークションでは中古車として競り落とし、廃車ガラとして輸出業者に渡されるパターン、2 つ目はオークションで輸出業者が購入し輸出するパターン、3 つ目は、解体業者が自ら輸出する又は解体業者が処理した廃車ガラが輸出業者に流されるパターン、最後の 4 つ目は前破砕を行った業者が自ら輸出する又は処理した廃車ガラが輸

出業者に流されるパターンである。このうち、JARSにおいて流れを管理・把握できているのは、3つ目と4つ目の流れが該当した。



注釈)本フローは、廃車ガラが輸出されるタイミングを把握するために整理されたもので、すべての流れを網羅的に整理しているわけではない。

図 1-12 自動車の購入から処分までの流れ

(2) 装備変更率の高い事業者への立入検査の実施状況

非認定全部利用取扱台数が多い事業者上位 30 者への立入検査状況を下図に示す。対象事業者の取扱台数は、約 1,000 台から約 7,000 台であった。今回調査した事業者を所管する自治体による立入検査では、違反事例は見られなかった。定期立入で確認している場合が多く、フロン類やエアバッグ類、その他事前回収物品の回収有無に関する確認は半数以下であった。

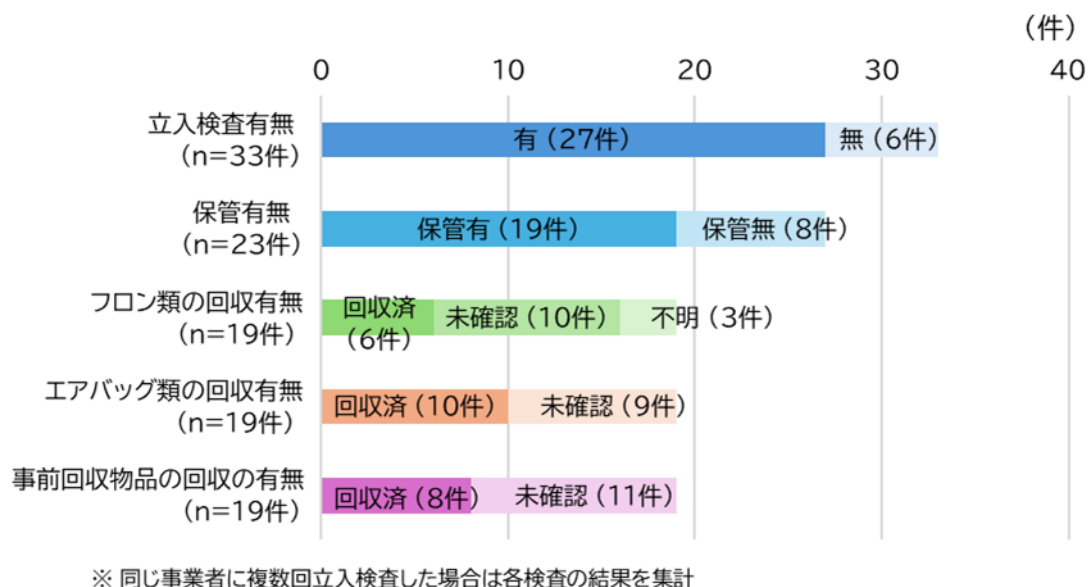
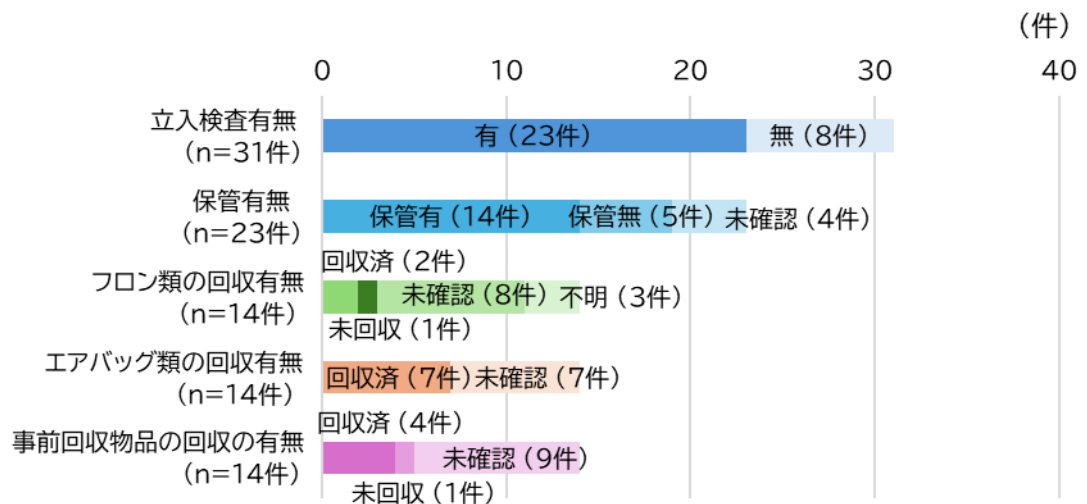


図 1-13 非認定全部利用取扱台数が多い事業者上位 30 者への立入検査の実施状況

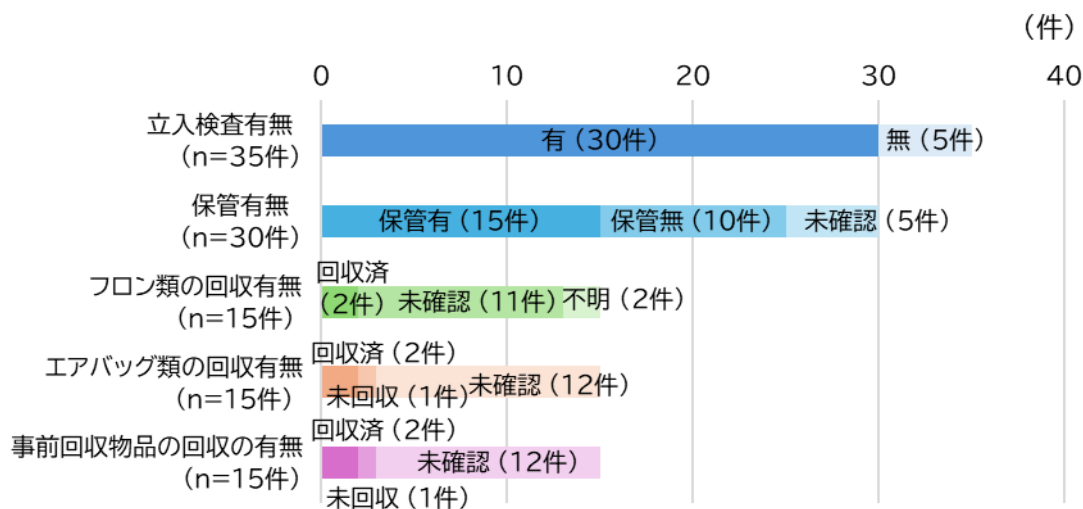
次に、フロン類の装備変更率の高い事業者上位 30 者への立入検査状況を下図に示す。対象事業者装備変更率は、100%～90.7%であった。今回調査した事業者を所管する自治体による立入検査では、違反事例はほとんど見られなかったが一部の事業者では正しい作業手順を認識しておらずフロン類が未回収の可能性のある事例が報告された。データの入力ミスといった報告も見られた。立入検査の実施理由は、許可の更新のタイミングや近隣住民等からの苦情によるものであった。フロン類やエアバッグ類、その他事前回収物品の回収有無に関する確認は半数以下だった。



※ 同じ事業者にも複数回立入検査した場合は各検査の結果を集計

図 1-14 フロン類の装備変更率の高い事業者上位 30 者への立入検査の実施状況

最後に、エアバッグ類の装備変更率の高い事業者上位 30 者への立入検査状況を下図に示す。対象事業者装備変更率は、100%～62.2%であった。今回調査した事業者を所管する自治体による立入検査では、ほとんど違反事例は見られなかった。事故車については、エアバッグが既に車上作動していたり、中破・大破していたりするため装備変更率が高いといった事業者からの回答を受けた自治体が多かった。立入検査の実施理由は、定期的な立入や許可の更新が多く、近隣住民等からの苦情も上がっていた。エアバッグの装備変更率の高い事業者への立入に対しては、フロン類やエアバッグ類、その他事前回収物品の回収有無に関する確認はほとんど行われていなかった。



※ 同じ事業者にも複数回立入検査した場合は各検査の結果を集計

図 1-15 エアバッグ類の装備変更率の高い事業者上位 30 者への立入検査の実施状況

今回調査した結果、非認定全部利用の取扱台数の多い事業者、及び装備変更率の高い事業者を所管する自治体による立入検査状況の調査からは、不適正な廃車ガラは確認されなかった。装備変更率の高い事業者について、立入検査時に廃車ガラ等が保管されていなかったという回答が約 3.5 割(未確認を除く)あった。これは、自治体の立入検査実施の主な契機が、装備変更率とは関係のない許可の更新などによると考えられる。さらに、JARS による使用済自動車の報告が、当該自動車を引き取ってから 3 日以内に行うこととされているところ、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したため、立入検査時に既に保管されていなかった可能性も考えられる。また、エアバッグ類等の回収状況を確認していないという回答が約 7 割あった。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、周知する必要性が示唆された。

1.3 諸外国の自動車リサイクル料金徴収制度に係る調査

日本では、自動車のリサイクルに係る費用は新車購入時に購入者が支払い、指定法人である公益財団法人自動車リサイクル促進センターが管理し、当該車両の再資源化等費用に充てられている。自動車リサイクル法制定に当たり、諸外国の使用済自動車の処理実態等も踏まえて、日本の自動車リサイクル料金制度は確立された⁴⁵。法施行後 20 年を経過し、諸外国のリサイクル市場の醸成は当時より進み、欧州では 2026 年中に ELV 規則が施行される見込みである。令和 7 年度の自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する議論では、自動車リサイクル

⁴ 産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会第2回企画ワーキンググループ「使用済み自動車(ELV)リサイクルシステム オランダ」<https://www.meti.go.jp/policy/recycle/main/data/oversea/pdf/11.pdf> (2026 年 3 月 17 日閲覧)

⁵ 衆議院「第 154 回国会 経済産業委員会第 20 号(平成 14 年 6 月 5 日(水曜日))」
https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_kaigirokua.nsf/html/kaigirokua/009815420020605020.htm (2026 年 3 月 17 日閲覧)

料金の適切な運用と検証が論点に挙がっている。そこで、欧州及び米国における、現在の使用済自動車の適正処理・リサイクルの状況、及びリサイクル料金の徴収実態について調査した。

1.3.1 調査内容

(1) 調査対象国

自動車製造の多い国、自動車に限らずリサイクルが進む国などの状況を勘案し、環境省と協議の上、8カ国(デンマーク、オランダ、フランス、イタリア、ドイツ、英国、米国、台湾)を選定した。

(2) 調査時期・調査項目

2025年10月までの公開情報を基に、以下に示す項目を中心に調査した。台湾のみ3月までの公開情報を含んでいる。

- 自動車リサイクルに関する法令
- 自動車リサイクルに係る料金の徴収有無
- 徴収する場合の徴収時期、管理方式、充当方式
- 制度の詳細
- その他特徴的な点

1.3.2 調査結果

調査対象国のうち、デンマーク、オランダ、フランスは、自動車のリサイクルに係る料金を新車購入者等から事前に徴収していた。台湾は、製造業者等が納付した基金が回収・処理業者に補填されるほか、所有者への奨励金が支払われていた。イタリア、ドイツ、英国、米国では、自動車リサイクルに係る料金徴収は確認されなかった。各国の自動車リサイクルに係る料金徴収体制や制度の概要を次項に整理した。なお、本調査は有識者へのヒアリングも行い妥当性を検証しているが、最新の規定や運用の確認には原典等の参照が必要な点に留意する必要がある。

(1) デンマーク

デンマークでの自動車の処理・リサイクルに係る料金の流れを以下に示した。デンマークでは、車両所有者は、車両を所有している間、毎年環境負担金を保険料と併せて支払っている。徴収された資金は、自動車環境スキームを通じて資金管理団体が管理し、適切にELVの引き渡しを行った車両所有者にインセンティブが支払われている。本制度では、輸出時や廃車時に輸出業者やリサイクル業者に資金は支払われておらず、リサイクル業者は、リサイクルにより得られた利益から、回収費用や処分費用を賄っている。

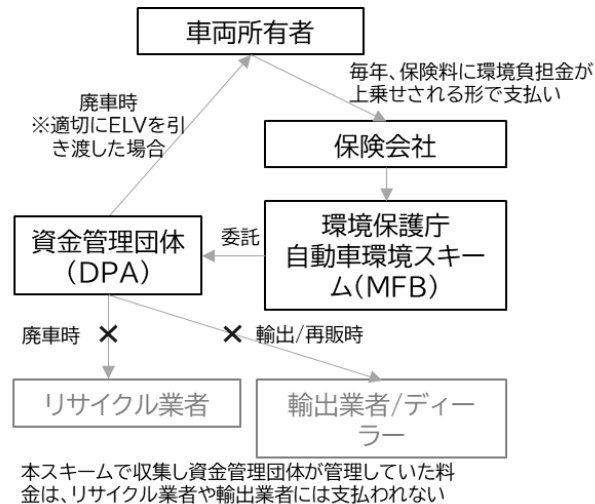


図 1-16 デンマークにおける自動車リサイクルに係る料金の流れ

デンマークにおける自動車の処理・リサイクルに関する関係法令、徴収条件、制度の詳細に関する概要を以下のように整理した⁶。

表 1-20 デンマークにおける自動車リサイクルに係る料金・制度の概要

主な関係法令	自動車廃棄物の処理、環境負担金の徴収及び廃車手当の支払いに関する政令
適正処理・リサイクルにかかる料金の徴収有無・条件	● 徴収有無：あり ● 徴収時期：車所有者から、加入義務のある保険に環境負担金を上乗せして徴収（1 年当たり 84 デンマーククローネ（DKK、約 2,000 円）であり、2026 年からは 61DKK（約 1,500 円）になる予定） ● 資金の管理方式：環境保護庁と協力協定を結んだ、「拡大生産者責任（DPA）」という政府指定の非営利団体が運用 ● 充当方式：当期充当（廃車時支給型）
制度の詳細	● ELV が適正に処理されることを目的に、適正に解体可能な施設に ELV が持ち込まれた際に、車の所有者に ELV 奨励金を支給 ● 対象車両は、9 人以下の乗用車と 3,500kg 以下の小型トラック ● 所有者は、国の承認を得た解体業者に使用済自動車が無償で引き渡した場合、2,200 デンマーククローネ（約 5.2 万円）の ELV 奨励金を受け取ることができる。 ● 解体業者は、デジタル支払いシステムで破棄証明書の記入・報告を支援する。 ● ELV 奨励金は、廃車及び破棄証明書の受領後 2 週間以内に銀行口座に振り込まれる。 ● 廃車手続き等も解体業者が行う場合は、費用を所有者に請求することができる。

(2) オランダ

オランダでの自動車の処理・リサイクルに係る料金の流れを以下に示した。オランダでは、新車を購入した際、購入者は販売業者を介して、自動車リサイクル財団にリサイクル料金を支払っている。徴収された資金は、資金管理団体により、回収やリサイクルに関する事業の費用としてリサイクル業者には支払われている。なお、使用後廃車せず中古車として国内販売や海外輸出された

⁶ 参考文献) Retsinformation 検索サイト <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2022/1654>、DPA: <https://producentansvar.dk/en/products-and-responsibility/vehicles/car-scrapping/>（2025 年 10 月 31 日閲覧）

場合に、徴収された資金は輸出業者等に支払われるスキームではない。また、中古車購入者はリサイクル料金の支払いは不要である。

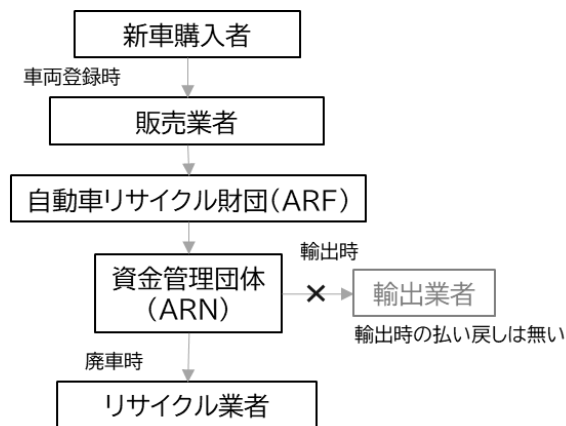


図 1-17 オランダにおける自動車リサイクルに係る料金の流れ

オランダにおける自動車の処理・リサイクルに関する関係法令、徴収条件、制度の詳細に関する概要を以下のように整理した⁷。

表 1-21 オランダにおける自動車リサイクルに係る料金・制度の概要

主な関係法令	使用済車両管理令
適正処理・リサイクルにかかる料金の徴収有無・条件	● 徴収有無:あり ● 徴収時期:車購入者から、車両登録時 ● 資金の管理方式:自動車業界団体が立ち上げた「自動車リサイクルオランダ(ARN)」という団体が資金を管理 ● 充当方式:当期充当(徴収金は回収・再資源化等の事業費用に充当)
制度の詳細	● 製造業者又は輸入業者に以下の義務を課している。 ■ 廃棄物の全国的な回収システムを構築すること ■ ELV が無償で引き取られる環境を構築すること ● 対象車両は、乗用車、3,500kg 以下の商用車、3 輪又は 4 輪の原付。 ● 車両登録時に、リサイクル料金を支払う。 ■ リサイクル料金は、毎年改定されており、2025 年は 22.5 ユーロ(約 4,000 円)。 ■ 最も高いときは制度初期の 113.12 ユーロ(1995～1997、約 2 万円) ■ 最も安いときは 15 ユーロ(2007～2009 年、約 2,700 円) ● ARN が生産者責任をメーカーから引き受けて、リサイクル料金を運用。 ■ ARN は、オランダ自動車・自転車商業組合(BOVAG)、自転車・自動車協会(RAI 協会)、解体業界団体(stiba)が参画。
その他特徴	欧州の中では、例外的にリサイクル費用を明示して徴収している。

⁷ 参考文献)Overheid.nl 検索サイト <https://wetten.overheid.nl/BWBR0013707/2024-01-01/>、ARN: <https://duurzaamheidsverslag2023.arn.nl/en/thirty-years-of-car-recycling-in-the-netherlands/>、<https://arn.nl/recyclingbijdrage>(2025 年 10 月 31 日閲覧)

(3) フランス

フランスでの自動車の処理・リサイクルに係る料金の流れを以下に示した。新車生産者(メーカー・輸入業者)は、フランス国内の市場に車を投入した際に、環境拠出金を支払う仕組みである。生産者の負担する環境拠出金は、新車購入者が購入時に支払う購入代金に含まれていると考えられる。拠出金は、国の認可した非営利環境団体又は個社の管理組織が運用する資金管理団体が管理し、廃車時にリサイクル業者に支払われている。使用後の自動車が輸出された場合に、生産者に拠出金が返金される規定は存在していない。新車購入者は、環境拠出金を含む購入代金を支払っていると考えられる。

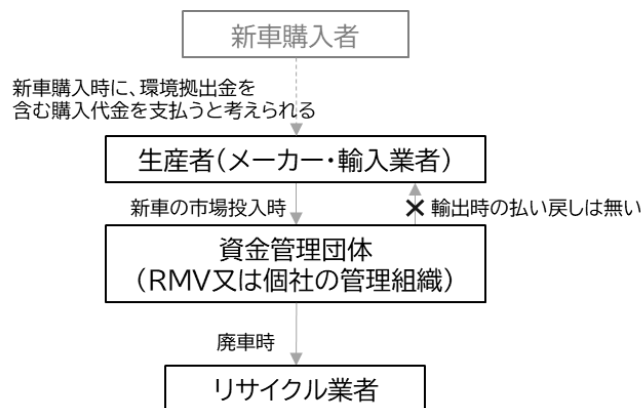


図 1-18 フランスにおける自動車リサイクルに係る料金の流れ

フランスにおける自動車の処理・リサイクルに関する関係法令、徴収条件、制度の詳細に関する概要を以下のように整理した⁸。

表 1-22 フランスにおける自動車リサイクルに係る料金・制度の概要

主な関係法令	環境法典(第 R. 543-153 条およびそれ以降の条項)、廃棄物と循環経済との闘いに関する法律
適正処理・リサイクルにかかる料金の徴収有無・条件	● 徴収有無:あり ● 徴収時期:メーカー・輸入業者から、国内市場に車を投入した際に徴収 ● 資金の管理方式:Recycler mon véhicule(仏の環境省認定の非営利環境団体)又はメーカー各社が構築した管理組織が資金を運用 ● 充当方式:当期充当(メーカー等から集めた資金は回収・処理・支援活動に利用され、管理団体が毎年報告書を公開)
制度の詳細	● ELV 所有者は ELV(仏語で VHU)を VHU センターに引き渡す義務がある。 ● VHU センターは、車種・ブランド問わず、ELV を無料で引き取る義務がある。 ● 自動車メーカーは、VHU(エンジン・触媒コンバーター・バッテリーが装備されている状態)の無料回収と輸送を保証又は手配する必要がある。 ● VHU センターは、バッテリーやオイル・洗浄剤、タイヤなどの汚染リスクのある部品等を完全に除去する必要がある、そのために再利用可能な部品を分解することが可能。 ● Recycler mon véhicule(仏の環境省認定の非営利環境団体)又はメーカー各社が構築し

⁸ 参考文献)Legifrance 検索サイト(環境基準):

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000006177000/2025-11-03、

Recycler mon véhicule(仏の環境省認定の非営利環境団体):<https://quefairedemonvhu.org/>(2025 年 10 月 31 日閲覧)

	た管理組織が、フランス市場で販売する自動車メーカーや輸入業者からリサイクル料金を徴収し、回収・リサイクルに関する費用を VHU センターに支払う。
その他特徴	本リサイクルシステムは、2023 年以降本格導入。それまでは、イタリアやドイツのようにメーカーはリサイクル料金を実質負担しないシステムだった。

(4) イタリア

イタリアにおける自動車の処理・リサイクルに関する関係法令、徴収条件、制度の詳細に関する概要を以下のように整理した⁹。イタリアでは、自動車リサイクルに係る料金徴収制度の構築は確認されなかった。EU の ELV 指令(2000/53/EC)に基づき国内法が整備されており、拡大生産者責任の元、メーカーや輸入業者は使用済自動車の回収及び処理に係る費用を負担することが規定されている。この法令にはリサイクル料金に関する規定はなく、車両所有者は排出時に料金を負担する必要はない。なお、使用済タイヤについては、新タイヤ又は交換タイヤの購入時に環境拠出金を支払うことになっており、回収や再利用等の費用に充てられている。

表 1-23 イタリアにおける自動車リサイクルに係る料金・制度の概要

主な関係法令	法令 209/2003(EU の ELV 指令(2000/53/EC)を国内法化したもの)
適正処理・リサイクルにかかる料金の徴収有無・条件	● 徴収有無: なし ● 徴収時期: ー ● 資金の管理方式: 個別管理(自社グループで引取、地域の認可解体業者と契約) ● 充当方式: ー(プールした資金の運用ではなく、ELV 排出時にメーカーが引取・処理に係る資金を必要に応じて支出)
制度の詳細	● 拡大生産者責任の元、メーカーや輸入業者が ELV の回収及び処理に係る費用を負担することを規定。 ● 法令にリサイクル料金に関する規定はないため、ELV 所有者は排出時の負担は無い。 ● メーカーや輸入業者は、ELV を無償で引取る義務があり、回収サービスの提供に係る費用は支払う必要がある。しかし、実際には、メーカー間で「解体業者は ELV の回収・リサイクルすべてに係る費用をリサイクルによる利益で賄うビジネスモデル(Zero treatment cost、ZTC)」を確認し解体業者に必要経費を支払わないことで合意していた。このモデルはカルテルに当たるとして、2025 年 4 月欧州委員会は、メーカー及び業界団体に制裁金を課した。
その他特徴	● 使用済タイヤ(伊語で PFU)の処理も生産者責任の元、法令 152/2006(環境規制)において、メーカー及び輸入業者は販売量と同等量の PFU の管理が義務付けられている。 ● 消費者は、新タイヤや交換タイヤの購入時に環境拠出金が徴収されることが同法令に規定され、タイヤの重量やサイズに応じた拠出金を消費者は支払う必要がある(例: €1/<5kg PFU1 個)。 ● PFU を回収・再利用するためのコンソーシアム(Ecopneus、ecoTYRE 等)が生産者主導で設立され、拠出金を運用管理し、使途を報告書で公開。

(5) ドイツ

ドイツにおける自動車の処理・リサイクルに関する関係法令、徴収条件、制度の詳細に関する概

⁹参考文献)イタリア議会 Web サイト(法令 209/2003、法令 152/2006):
<https://www.parlamento.it/parlam/leggi/deleghe/03209dl.htm>,
<https://www.parlamento.it/parlam/leggi/deleghe/06152dl4.#214>, PFU 回収・再利用のためのコンソーシアム:
<https://www.ecopneus.it/chi-siamo/sistema-e-gestione/contributi-ambientali/>,
<https://www.ecotyre.it/gestione-pfu/normativa> (2025 年 10 月 31 日閲覧)

要を以下のように整理した¹⁰。ドイツでは、自動車リサイクルに係る料金徴収制度の構築は確認されなかった。EU の ELV 指令(2000/53/EC)に基づき国内法が整備されており、拡大生産者責任の元、メーカーや輸入業者は使用済自動車の回収及び処理に係る費用を負担することが規定されている。この法令にはリサイクル料金に関する規定はなく、車両所有者は排出時に料金を負担する必要はない。

表 1-24 ドイツにおける自動車リサイクルに係る料金・制度の概要

主な関係法令	使用済自動車法(AltfahrzeugG)、使用済自動車の処分・引取・環境に配慮した処分に関する政令(AltfahrzeugV)
適正処理・リサイクルにかかる料金の徴収有無・条件	● 徴収有無: なし ● 徴収時期: ー ● 資金の管理方式: 個別管理(メーカー個別又はブランド別に回収・処理) ● 充当方式: ー(プールした資金の運用ではなく、ELV 排出時にメーカー等が引取・処理に係る資金を支出)
制度の詳細	● ELV 指令をドイツの法に置き換える形で制定。 ● メーカーや輸入業者による ELV の回収及び処理に係る費用負担や ELV 所有者による認可解体業者に引き渡す義務が規定。 ● 法令にリサイクル料金に関する規定はないため、ELV 所有者は排出時の負担は無い。 ● メーカーや輸入業者は、ELV を無償で引取る義務があり、回収サービスの提供に係る費用は支払う必要がある。しかし、実際には、メーカー間で「解体業者は ELV の回収・リサイクルすべてに係る費用をリサイクルによる利益で賄うビジネスモデル(Zero treatment cost、ZTC)」を確認し解体業者に必要経費を支払わないことで合意していた。このモデルはカルテルに当たるとして、2025 年 4 月欧州委員会は、メーカー及び業界団体に制裁金を課した。

(6) 英国

英国における自動車の処理・リサイクルに関する関係法令、徴収条件、制度の詳細に関する概要を以下のように整理した¹¹。英国では、自動車リサイクルに係る料金徴収制度の構築は確認されなかった。使用済自動車に関する規制は整備されており、EU と同様に、メーカーや輸入業者は使用済自動車の回収及び処理に係る費用を負担することが規定されている。この法令にはリサイクル料金に関する規定はなく、車両所有者は排出時に料金を負担する必要はない。

表 1-25 英国における自動車リサイクルに係る料金・制度の概要

主な関係法令	使用済自動車に関する規制
適正処理・リサイクルにかかる料金の徴収有無・条件	● 徴収有無: なし ● 徴収時期: 購入時負担(車両費用に含まれているとされるが明示されていない) ● 資金の管理方式: 個別管理(メーカー個別又は外部事業者へ業務委託し回収・処理) ● 充当方式: ー(プールした資金の運用ではなく、ELV 排出時にメーカー等が引取・処理に係る資金を支出)

¹⁰参考文献)連邦環境・自然保護・原子力安全省サイト:

<https://www.bundesumweltministerium.de/en/topics/water-management/circular-economy-overview/overview-types-of-waste-and-waste-flows/end-of-life-vehicles/legislation-in-germany-end-of-life-vehicle-ordinance>(2025 年 10 月 31 日閲覧)

¹¹ 参考文献)イギリス政府サイト(規則、ガイダンス):

<https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2003/2635/contents>, <https://www.gov.uk/guidance/elv>、英国自動車工業会サイト:<https://www.smmr.co.uk/automotive-intelligence/supporting-sustainability/resource-usage-waste-and-recycling>、(2025 年 10 月 31 日閲覧)

制度の詳細	● メーカーや輸入業者による ELV の回収及び処理に係る費用負担や ELV 所有者による認可解体業者に引き渡す義務が規定。 ● 法令にリサイクル料金に関する規定はないため、ELV 所有者は排出時の負担は無い。 ● メーカーや輸入業者は、ELV を無償で引取る義務があり、回収サービスの提供に係る費用は支払う必要がある。しかし、実際には、メーカー間で「解体業者は ELV の回収・リサイクルすべてに係る費用をリサイクルによる利益で賄うビジネスモデル (Zero treatment cost、ZTC)」を確認し解体業者に必要経費を支払わないことで合意していた。このモデルはカルテルに当たるとして、2025 年 4 月欧州委員会は、メーカー及び業界団体に制裁金を課した。
その他特徴	● Autogreen や Cartakeback などの大手のリサイクル事業者が、メーカーから委託を受けてリサイクルを実施。 ● 英国自動車工業会 (SMMT) は、Autogreen (リサイクル事業者) と契約を締結し、英国で商業活動を停止したメーカーの車両の回収・リサイクルを代理で実施している。

(7) 米国

米国における自動車の処理・リサイクルに関する関係法令、徴収条件、制度の詳細に関する概要を以下のように整理した¹²。米国では、市場ベースの民間取引によりリサイクル市場が成立しており、自動車リサイクルに係る連邦法の制定や料金徴収制度の構築は確認されなかった。いくつかの州では、タイヤやバッテリー等の一部の部品について、購入時に回収・リサイクル時に充てる費用として手数料を徴収していた。

表 1-26 米国における自動車リサイクルに係る料金・制度の概要

主な関係法令	なし(環境保護庁が事業者向けにガイダンスを公開)
適正処理・リサイクルにかかる料金の徴収有無・条件	● 徴収有無: なし ● 徴収時期: ー ● 資金の管理方式: ー(民間リサイクラーが買取又は無償受取) ● 充当方式: ー
制度の詳細	● 自動車リサイクルは、市場ベースの民間取引により成り立っている。 ● 一部の州政府は、環境保全の観点から解体業者・施設への許可等を行う場合がある。
その他特徴	いくつかの州では、タイヤやバッテリー等の一部の部品について、購入時に廃タイヤの回収・リサイクル等に充てる費用として手数料を徴収している 例: ニューヨーク州: 2.5 ドル/タイヤ 1 本、フロリダ州: 1.5 ドル/鉛蓄電池 1 個

(8) 台湾

台湾における自動車の処理・リサイクルに関する関係法令、徴収条件、制度の詳細に関する概要を以下のように整理した。台湾では、車両所有者からリサイクル料金が徴収されるわけではなく、製造業者・輸入業者が「回収清掃処理費」を資源回収管理基金への納付し、その基金から認定回収業者・処理業者へ料金が支払われている。さらにこの基金から、所有者が廃車を適切に引き渡した場合に、最終所有者に対して廃車回収奨励金も支払われている。

¹²参考文献) 米国環境保護庁: https://www.epa.gov/sites/default/files/2020-10/documents/eol_vehicle_guide_final_english.pdf、ニューヨーク州サイト: <https://www.tax.ny.gov/bus/tire/wtm.htm>、フロリダ州サイト: https://floridarevenue.com/taxes/taxesfees/Pages/solid_waste.aspx (2025 年 10 月 31 日閲覧)

表 1-27 台湾における自動車リサイクルに係る料金・制度の概要

主な関係法令	廃棄物管理法、応回収廃棄物責任業者管理、資源回収管理基金信託基金部分収支保管及び運用弁法、物品回収清掃処理費(機動車両類)比率
適正処理・リサイクルにかかる料金の徴収有無・条件	● 徴収有無:あり。対象者は責任業者(製造業者・輸入業者) ● 徴収時期:初回製造・輸入から2カ月以内に登録し、奇数月に2か月分を申告・納付 ● 資金の管理方式:指定された管理機関が管理(金融機関に委託保管) ● 充当方式:当期充当
制度の詳細	● 製造業者・輸入業者(責任業者)に回収・清掃・処理責任を課し、上流で「回収清掃処理費」を納付させ、その資金で回収・解体・破碎・再利用を支える仕組み。車両所有者が廃車時に法定リサイクル料金を直接納付する方式ではない制度。 ● 回収清掃処理費は、製造・輸入の段階で責任業者が申告・納付する費用。現行の自動車の法定費率は1台3,800台湾元(約19,000円)、環境ラベル付きは1台2,700台湾元(約13,500円)。これとは別に、車両所有者には一定条件下で廃車回収奨励金があり、自動車の車齢10年以上であれば1台1,000台湾元(約5,000円)を給付。
その他特徴	● 廃車回収奨励金は、二輪車にも適用され、車齢7年以上の廃二輪車1台当たり300台湾元(約1,500円)が給付される。

(9) 一覧表

これまでに調査した8カ国の自動車の適正処理・リサイクル等に係る料金徴収制度の概要を一覧表で示した。自動車のリサイクル料金を徴収していない国については、拡大生産者責任の元、メーカーが行っている使用済自動車の回収に係る情報を整理した。

表 1-28 諸外国の自動車の適正処理・リサイクルに係る制度の一覧

国／ 地域	徴収体制	概要	支払時期 購入時/排出時	資金・費用の管理方式 個別/共同/政府	充当方式 将来充当/当期充当	リサイクルの 実施体制
デ ン マーク	事前徴収 + 資金管理型	所有者からのリサイクル料金の徴収あり。所有者が ELV を国の承認を得た解体業者に引き渡すことで、ELV 奨励金を支払う制度。	廃車時に適切な解体施設に持ち込み、申請すると約 5.2 万円が最終所有者に支払われる。保険料に上乗せされて支払う環境負担金で賄われている。	環境保護庁の自動車環境スキームの下、委託を受けた資金管理団体がリサイクル料金を運用。	当期充当。徴収ではなく支給型。	リサイクル業者が実施
オラン ダ	事前徴収 + 資金管理型	所有者からのリサイクル料金の徴収あり。車登録時に登録料（登録税、リサイクル関連拠出金）が徴収され、リサイクルに使用される制度。	車両登録時。拠出金として支払う。	資金管理団体がリサイクル料金を運用。	当期充当。	リサイクル業者が実施
フラン ス	メーカーによる リサイクル料金の負担 + EPR による 無料引取型	拡大生産者責任の考えの元、所有者からのリサイクル料金の徴収なし。メーカー等から環境拠出金を徴収し、ELV の回収・リサイクルを行うリサイクル業者にリサイクル料金を支払う。	メーカーによる車市場への投入時。車所有者は負担無し。	共同管理（非営利の環境団体又は個社の管理組織）。	当期充当（メーカー等から集めた資金は回収・処理・支援活動に利用）。組織は年次予算で活動資金を運用。	リサイクル業者が実施
イタリ ア	EPR による無 料引取型	拡大生産者責任の考えの元、所有者からの ELV の回収・リサイクルに関する徴収なし。ただし、使用済タイヤについては、回収・再利用するコンソーシアムがあり、拠出金をもって運営。	メーカー負担のため所有者の支払いなし。なお、タイヤに関しては、数ドル～数百ドルを購入又は交換時に支払う。	個別管理（自社グループを形成し引取、又は地域の解体業者と契約）	徴収ではないためプールした資金の運用ではなく、ELV 排出時にメーカーが引取・処理に係る資金を支出。	リサイクル業者が実施
ドイツ	EPR による無 料引取型	拡大生産者責任の考えの元、所有者からの ELV の回収・リサイクルに関する徴収なし。	メーカー負担のため所有者の支払いなし。	個別管理（メーカー個別又はブランド別に回収・処理）	徴収ではないためプールした資金の運用ではなく、ELV 排出時にメーカーが引取・処理に係る資金を支出。	リサイクル業者が実施
英国	EPR による無 料引取型	所有者からの ELV の回収・リサイクル費用に関する徴収なし。	メーカー負担のため所有者の支払いなし。	個別管理（メーカー個別又は外部事業者による業務委託し回収・処理）。実際には、国内の大手リサイクル事業者が複数のメーカーと契約を締結し共同的に管理）	徴収ではないためプールした資金の運用ではなく、ELV 排出時にメーカーが引取・処理に係る資金を支出。	リサイクル業者が実施

国／ 地域	徴収体制	概要	支払時期 購入時/排出時	資金・費用の管理方式 個別/共同/政府	充当方式 将来充当/当期充当	リサイクルの 実施体制
米国	市場主導型	連邦統一の自動車リサイクル料金制度は存在しない。ただし、州によってはタイヤやバッテリー等品目別のリサイクル料金を販売時に徴収する例がある。(例:タイヤの州別手数料)	ELV の回収・リサイクルは、市場ベースの民間取引で成り立っており、排出時に必要であれば支払う。 タイヤ等については、購入時に回収・リサイクル等の費用を徴収する州が一部ある。	管理せず。	市場ベースの民間取引により売却・買取費用を ELV 所有者とリサイクラーがやりとり。	リサイクル業者が実施
台湾	事前徴収 + 資金管理型	製造者・輸入業者がリサイクルに係る料金を支払う。リサイクル・処理や廃車を適切に排出した所有者への奨励金等に充てられる。	初回製造・輸入から 2 カ月以内に登録し、奇数月に 2 か月分を申告・納付する。	指定された管理会が管理(金融機関に委託保管)。	当期充当。	リサイクル業者が実施
参考) 日本	事前徴収 + 資金管理型	徴収あり。「自動車リサイクル法」により、エアバッグ類・フロン類・シュレッダーダスト(ASR)の再資源化等費用を見込んだリサイクル料金を車両購入時等に所有者が預託する制度。	新車購入時。法施行前に購入済の車は最初の車検時に徴収される場合あり。	指定法人である JARC が自動車リサイクル料金を受け取り一元管理。メーカー等は費用請求時にリサイクル料金から受け取る仕組み。	将来充当。購入時に集めておき、車両がELVになった時にその処理費用の支払いを受ける。	メーカー・輸入業者、リサイクル業者が実施

1.4 自動車リサイクルに係る業界団体・事業者等へのヒアリング調査

1.4.1 調査内容

解体業者・破砕業者や、廃車ガラの処理・輸出等に関する実態把握を目的として、業界団体・事業者等への対面ヒアリングもしくはオンラインヒアリングを7件実施した。

1.4.2 調査結果

ヒアリング対象や実施日・方法、ヒアリング事項は表 1-29 に示す。ヒアリングの結果は、本業務の調査内容や検討内容に反映した。

表 1-29 業界団体・事業者等へのヒアリング実施概要

ヒアリングテーマ	ヒアリング対象	実施日・方法	ヒアリング事項
解体業者・破砕業者の実態把握	・環境省 ・経済産業省 ・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。) ・一般社団法人日本自動車工業会(以下「自工会」という。)	・2025年4月22日 ・オンライン	・公益財団法人自動車リサイクル高度化財団(以下「J-far」という。)、環境省によるアンケート対象について ・アンケート調査項目について
	・環境省 ・経済産業省 ・JARC ・自工会 ・J-far ・一般社団法人日本自動車リサイクル機構(以下「JAERA」という。) ・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。) ・株式会社矢野経済研究所	・2025年5月14日 ・オンライン ・2025年7月23日 ・対面	・解体インセンティブ制度に関する実証事業について ・自再協及び環境省による実態調査について ・J-farによる解体業者実態調査について ・環境省による自治体向け実態調査速報について
	・JARC	・2025年9月25日 ・対面	・使用済自動車の移動台数、装備変更率等に関するデータについて
廃車ガラの処理・輸出等に関する実態把握	・関東地方環境事務所横浜事務所	・2025年11月5日 ・対面	・廃車ガラ・中古車輸出の状況、実態について ・税関との協力について
	・中部地方環境事務所	・2025年12月4日 ・オンライン	・廃車ガラ・中古車輸出の状況、実態、事例について ・税関との協力について
	船舶事業者	・2026年2月3日 ・対面	・LiB コンテナ輸送の状況・実態 ・法規制への対応体制等

1.5 合同会議支援

合同会議の実施に当たり、合同会議資料の作成及び合同会議の開催支援を行った。業務実施期間の間、合同会議の開催に当たって以下の業務を行った。

<合同会議の開催に当たって実施した業務>

- 合同会議委員への連絡等の必要な手続きの補助
- 会場の確保
- Web 会議システムへの開催補助
- YouTube による合同会議の配信準備・配信(第 60 回、第 63 回、第 65 回)
- 資料の作成補助
- 資料の印刷
- 議事運営補助
- 議事概要(第 60 回、第 63 回、第 65 回)作成
- 議事概要速報版(第 61 回、第 62 回、第 64 回)作成
- 議事録(第 60 回、第 63 回、第 65 回)作成 等

<業務実施期間中に開催された合同会議(第 60 回～第 65 回)>

会議名	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 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第60回合同会議
日時	令和7年9月5日(金)13:00～15:00
場所	Web 会議併用のハイブリッド方式
議題	(1) 自動車リサイクル制度の評価・検討について (2) その他
資料	資料1 議事次第 資料2 委員名簿 資料3 自動車リサイクル制度の評価・検討について 資料4 自動車リサイクル制度の現状 資料5 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のフォローアップ状況 資料6 自動車リサイクル制度の評価・検討における主な論点案 資料7 ヒアリングの進め方について
参考資料	参考資料1 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3年7月) 参考資料2 自動車リサイクル法の施行状況 参考資料3 使用済自動車に係る資源回収インセンティブ制度ガイドライン 参考資料4 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 参考資料5 リサイクル料金の余剰部分を活用した事業 参考資料5-1 自動車リサイクル高度化財団 実施事業 参考資料5-2 日産自動車株式会社 実施事業 参考資料6 自主取組の状況について 参考資料6-1 『重金属 4 物質の削減に関する自主取組み』の進捗状況 参考資料6-2 商用車架装物リサイクルに関する自主取組みの進捗状況 参考資料6-3 二輪車リサイクル自主取組み実施報告 参考資料6-4 輸入車の重金属 4 物質等の削減・使用廃止に関する対応状況 参考資料6-5 使用済鉛蓄電池の回収・リサイクルの取組み 参考資料6-6 廃発炎筒処理システム(実績報告) 参考資料6-7 タイヤ業界におけるリサイクルへの取組み 参考資料7 令和6年度 各自動車メーカー等のリサイクル率及び収支の状況

会議名	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
-----	--

	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第61回合同会議
日時	令和7年10月14日(火)13:00～15:30
場所	Web 会議
議題	(1) 指定法人に対するヒアリング (2) 自動車製造業者等に対するヒアリング (3) 関連事業者に対するヒアリング (4) 地方自治体に対するヒアリング (5) その他
資料	資料1 議事次第 資料2 委員名簿 資料3 ヒアリングの進め方について【事務局】 資料4 ヒアリング関係資料【(公財)自動車リサイクル促進センター】 資料5 ヒアリング関係資料【自動車製造業者等】 資料5-1 ヒアリング関係資料【(一社)日本自動車工業会】 資料5-2 ヒアリング関係資料【日本自動車輸入組合】 資料6 ヒアリング関係資料【(一社)日本中古自動車販売協会連合会】 資料7 ヒアリング関係資料【福岡県】
参考資料	なし

会議名	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 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第62回合同会議
日時	令和7年10月21日(火)13:00～15:15
場所	Web 会議
議題	(1) 関連事業者に対するヒアリング (2) 地方公共団体に対するヒアリング (3) その他
資料	資料1 議事次第 資料2 委員名簿 資料3 ヒアリング関係資料【(一社)日本自動車販売協会連合会】 資料4 ヒアリング関係資料【(一社)日本自動車リサイクル機構】 資料5 ヒアリング関係資料【(一社)日本鉄リサイクル工業会】 資料6-1 ヒアリング関係資料【三重県】 資料6-2 ヒアリング関係資料【千葉県】
参考資料	なし

会議名	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 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第63回合同会議
日時	令和7年12月23日(火)10:00～12:00
場所	Web 会議併用のハイブリッド方式
議題	(1)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) (2)その他
資料	資料1 議事次第 資料2 委員名簿 資料3 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)【事務局】
参考資料	なし

会議名	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 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第64回合同会議
日時	令和8年1月13日(火)15:00～17:00
場所	Web 会議併用のハイブリッド方式
議題	(1)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) (2)その他
資料	資料1 議事次第

	資料2 委員名簿 資料3 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)【事務局】 資料4 自動車リサイクル制度の個別論点の深掘りについて(変化への対応と発展的要素)【事務局】
参考資料	委員提出資料

会議名	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 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第65 回合同会議
日時	令和8年3月2日(火)13:00~15:00
場所	Web 会議併用のハイブリッド方式
議題	(1)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 (2)その他
資料	資料1 議事次第 資料2 委員名簿 資料3-1 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(案)【事務局】 資料3-2 自動車リサイクル制度をめぐる各種状況について(補足資料)【事務局】
参考資料	参考資料1 これまでの審議会で示された主な御意見 参考資料2 第60回審議会資料6【全10論点】(再掲)

2. 自動車のライフサイクル全体での脱炭素化及び資源循環の推進に向けた検討

自動車分野は百年に一度の大変革期と言われ、CASE（Connected（コネクテッド）、Autonomous（自動走行）、Shared & Service（シェアリングとサービス）、Electric（電動化））の動きが進んでおり、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可能性がある。また、第五次循環型社会形成推進基本計画（令和6年8月閣議決定）では政策の方向性として、自動車に関して「自動車のライフサイクル全体の脱炭素化（実質排出ゼロ）」、「電動化の進展や使い方の変革等に対応した自動車リサイクルを推進」、「ライフサイクル全体での資源循環」等が記載されており、自動車のライフサイクル全体での温室効果ガスの削減やそれ以外の環境負荷の低減を図る観点から、これまで以上にリユース・リサイクルの取組が重要となる。

これを受けて、資源循環分野全体の動きに合わせた自動車のライフサイクル全体でのカーボンニュートラル及び資源循環に資する方策の一つとして ASR の処理状況の整理を行った。また、新部品・素材に対するリサイクルの実態を調査するため、蓄電池や重要鉱物に関する国内の検討状況について調査した。

2.1 自動車破碎残さ(ASR)の処理状況の確認

2.1.1 ASR の再資源化状況

産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクル WG 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第 43 回合同会議にて取りまとめられた「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（平成 27 年 9 月）」に示されている ASR の再資源化状況（平成 25 年度重量実績ベース）（表 2-1）及び ASR 再資源化フロー（平成 25 年度重量実績ベース）（図 2-1）について最新データへの更新作業を行った。

表 2-1 ASR の再資源化状況（平成 25 年度重量実績ベース）

熱回収	72.4%
マテリアルリサイクル	24.3%
スラグ	10.6%
鉄	3.7%
セメント	2.8%
ミックスメタル	2.0%
銅	1.5%
スラグ・溶融メタル	0.9%
転炉・電炉原材料	0.8%
土砂・ガラス	0.7%
セメント原材料	0.6%
プラスチック	0.5%
その他	0.1%
最終処分	3.3%

出所）産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル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（平成 27 年 9 月）「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」p.9

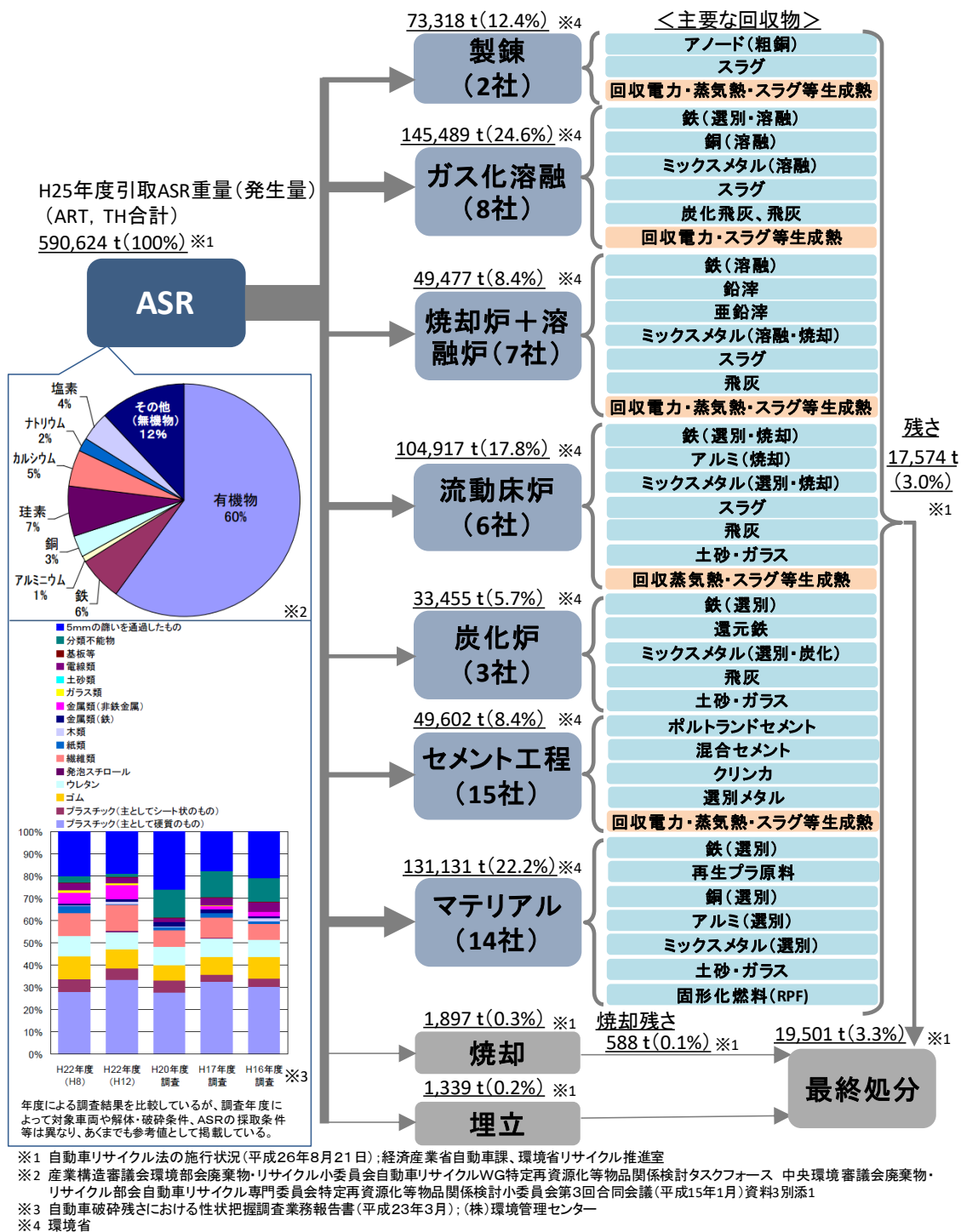


図 2-1 ASR 再資源化フロー(平成 25 年度重量実績ベース)

出所)産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル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(平成 27 年 9 月)「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」p.10

(1) ASR の再資源化に関する提供データの内容

ART チームと TH チームから提供を受けたデータのうち、下記の項目のデータを使用した。

<使用したデータ>

- ✧ 28 条施設種類別引取実績
- ✧ ASR 投入施設活用率
 - ASR(可燃分等量、灰分量、合計量)
 - その他投入物(可燃分等量、灰分量、合計量)
 - 回収マテリアル量

(2) ASR の再資源化に係る分析方法

分析は平成 25 年度の再資源化状況及び再資源化フロー作成の方法を踏襲し、(1)で示したデータを用いて、以下の流れで実施した。算出対象は全ての ASR 再資源化施設とした。なお、データの制約からマテリアルリサイクルにおける回収マテリアルの内訳項目については、平成 25 年度と一部異なっている。

<分析の流れ>

(ア)ASR 由来灰分比率の算出

ASR 由来灰分÷その他投入物由来灰分

(イ)ASR 投入 1t 当たりの回収マテリアル量

マテリアルごとの回収量×ASR 由来灰分比率((ア)で算出)

(ウ)各施設の ASR 由来のマテリアル回収量

各施設における ASR 投入量×ASR 投入 1t 当たりの回収マテリアル量((イ)で算出)

(3) ASR の再資源化に係る分析結果

1) ASR の再資源化状況の推移

ASR 再資源化施設によって回収されたマテリアルやエネルギーの割合は、表 2-2 のとおりである。ASR の再資源化の内訳は、マテリアルリサイクルが 28.8%、熱回収が 67.8%となった。平成 25 年度と比較すると、マテリアルリサイクルの割合が増加し、熱回収の割合が減少した。マテリアルリサイクルの主な用途品目では、セメント類の割合が大きく増加していた。また、令和 5 年度と比較すると、マテリアルリサイクルの割合は同水準で推移しており、熱回収の割合は微増、最終処分量は微減していた。内訳を見ると、セメント類のマテリアルリサイクルは 0.9pt 減少し、プラスチックのマテリアルリサイクルは 0.5pt 増加していた。これは、セメント施設では、石炭代替率の向上に向けて、ASR の直接処理からマテリアル施設を経由した ASR 由来回収物の利用にシフトし受入量が減っていることや、昨今のプラスチック需要の増加により積極的に再生樹脂を回収するスタンスに変化していること等が要因と考えられる。

表 2-2 ASR の再資源化状況

ASR の再資源化状況 (重量実績ベース)	平成 25 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
熱回収	72.4%	67.7%	67.8%
マテリアルリサイクル	24.3%	28.8%	28.8%
金属類	19.5%	13.9%	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	3.4%	12.0%	11.1%
セメント			
セメント原燃料			
土砂・ガラス	0.7%	0.3%	0.5%
プラスチック	0.5%	1.0%	1.5%
その他	0.1%	1.7%	1.6%
最終処分	3.3%	3.5%	3.4%

データ出所)

平成 25 年度重量実績ベース:産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクル WG 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 第 48 回合同会議(令和 2 年 8 月)、資料 4 p.18

令和 5 年度重量実績ベース:環境省

令和 6 年度重量実績ベース:環境省

2) ASR のチーム別再資源化状況

TH チーム及び ART の ASR 再資源化施設によって回収されたマテリアルやエネルギーの割合は、下表のとおりである。現状、TH チームと ART がそれぞれ契約する ASR 再資源化施設は 9 割以上が重複している。TH チームはプラスチック等のマテリアルリサイクルが ART よりもわずかに多く、ART はセメント類へのリサイクルがやや多い傾向がみられ、施設の起用方法や差配量に違いがあるものの、近年では両チームとも再資源化率が 95%以上で推移しており、大差は見られなかった。

表 2-3 チーム別 ASR の再資源化状況(令和 6 年度)

	TH	ART
熱回収	67.3%	67.4%
マテリアルリサイクル	29.2%	29.4%
金属類	15.0%	13.6%
セメント類	10.4%	12.4%
土砂・ガラス	0.6%	0.5%
プラスチック等	1.7%	1.2%
その他	1.6%	1.7%
最終処分	3.5%	3.2%

2.1.2 自動車破碎残さ(ASR)の再資源化フロー

ASR の通常処理における処理フローを図 2-2に示す。ASR 再資源化施設には、製錬、ガス化溶融、焼却炉・溶融炉、流動床炉、炭化炉、セメント工程、マテリアルの 7 種類の施設がある。ASR の再資源化については、製錬やセメント等の用途で再資源化されており、その残さを含む最終処分は 14,233t(引取 ASR 重量全体の 3.4%)である。

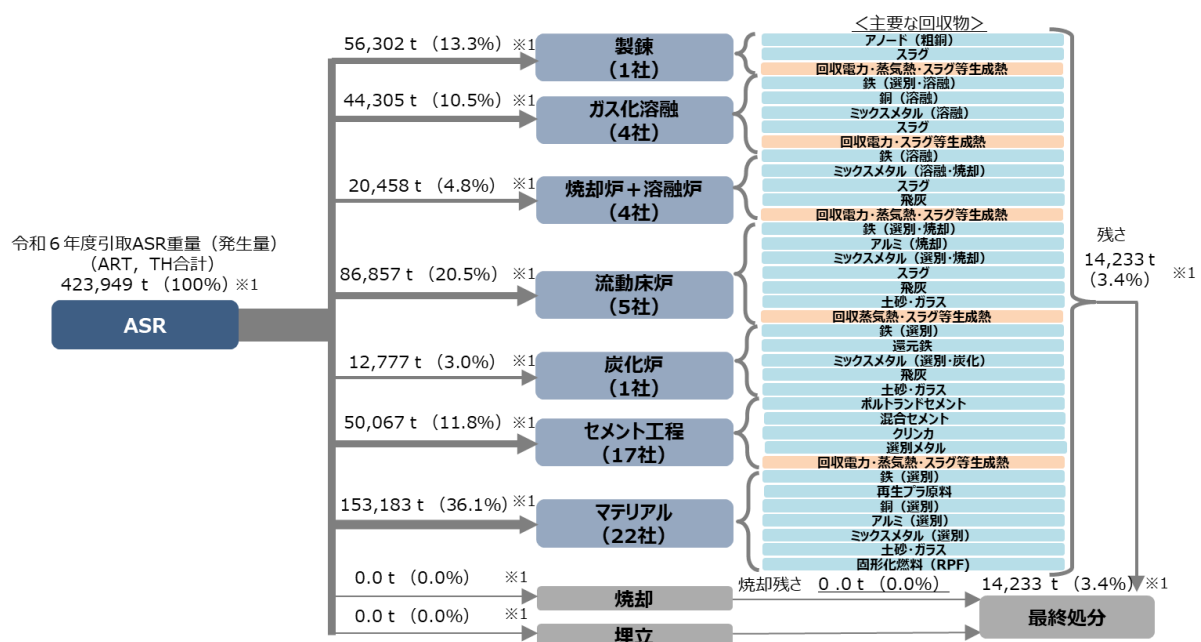


図 2-2 ASR 再資源化フロー(令和 6 年度重量実績ベース)

出所) ※1 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、第 60 回合同会議(令和 7 年 9 月) 資料 4「自動車リサイクルの現状」p.21

2.2 蓄電池や重要鉱物に関する国内の検討状況

蓄電池は車載用に限らず 2050 年カーボンニュートラル実現に向けた最重要な技術の一つである。そのため、動脈・静脈、様々な分野(自動車、太陽光、データセンター等インフラ、電力システム、リサイクル等)で広く検討や実証事業が実施されている。そこで、本節では、「蓄電池の技術開発やサプライチェーンの確保に向けて、国内の検討及び実証の状況を幅広く調査した。会議や検討をリスト化し、各会議の目的・概要やその中で蓄電池や重要鉱物(ニッケル・コバルト・リチウム等)に関して何が議論・検証されているかを中心に整理した。

重要鉱物は、様々な工業製品の原材料として、国民生活及び経済活動を支える重要な資源であり、金属鉱産物(マンガン、ニッケル、クロム、タングステン、モリブデン、コバルト、ニオブ、タンタル、アンチモン、リチウム、ボロン、チタン、バナジウム、ストロンチウム、希土類金属、白金族、ベリリウム、ガリウム、ゲルマニウム、セレン、ルビジウム、ジルコニウム、インジウム、テルル、セシウム、バリウム、ハフニウム、レニウム、タリウム、ビスマス、グラファイト、フッ素、マグネシウム、シリコン、リ

ン及びウランに限る)を指す¹³。

2.2.1 会議や検討会の実施状況

蓄電池や重要鉱物に関して検討されている会議や検討会を整理した。蓄電池や重要鉱物に関するテーマに近い会議・検討会から順に整理した。

(1) 蓄電池産業戦略推進会議

- 会議概要
 - 蓄電池産業戦略推進会議は経済産業省を事務局として、令和 5 年 9 月に第 1 回が開催され、直近では令和 8 年 3 月 5 日に第 6 回が開催された¹⁴。本会議は、令和 4 年 8 月に策定された蓄電池産業戦略に基づき、産官学が連携して施策や取組を具体化し、日本の蓄電池産業の競争力強化を図ることを目的とするものである。会議では、国内基盤拡充、上流資源の確保、次世代技術の開発、国内市場の創出など、蓄電池産業戦略の 7 つの柱を中心に議論が行われる。参加者は、電池・素材・自動車関連企業、業界団体、研究機関、関係省庁等の関係者で構成される。令和 4 年に策定された蓄電池産業戦略では、1st Target として、「遅くとも 2030 年までに蓄電池の国内製造基盤150GWh」を掲げている。
 - 第 6 回会議では、蓄電池産業戦略の進捗として、国内製造基盤の拡充や供給確保計画の認定状況が共有された。また、令和 8 年 2 月には供給確保計画の第 6 弾として蓄電池、部素材、製造装置に関する計画が認定され、国内の蓄電池生産基盤が約 100GWh/年以上に増強される見通しであること、さらに同年 3 月から供給確保計画第 7 弾の新規申請募集を開始したことが示された。また、定置用蓄電池の導入支援や人材育成に加え、フッ化物電池及び亜鉛負極電池といった革新型電池の研究開発状況が報告された。
- 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況
 - 蓄電池や重要鉱物については、第 6 回会議において、蓄電池産業戦略の柱の一つである「上流資源の確保」の中で扱われており、重要鉱物の鉱山開発・製錬事業案件への出資を支援するため、独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構（以下、「JOGMEC」という。）へ出資することが示されている。さらに、蓄電池の原材料となる重要鉱物に関し、民間の鉱山・精錬事業の例として、アルゼンチンやオーストラリアのリチウム、フィリピンやオーストラリアのニッケル・コバルト、カナダや UAE、オーストラリアの黒鉛に関する案件が紹介されている。その上で、上流資源案件は着実に積み

¹³ 経済産業省「重要鉱物に係る安定供給確保を図るための取組方針」
https://www.meti.go.jp/policy/economy/economic_security/metal/250619_torikumihoshin.pdf
(2026 年 3 月 11 日閲覧)

¹⁴ 経済産業省「蓄電池産業戦略推進会議」
https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/joho/conference/battery_strategy2/battery_strategy2.html(2026 年 3 月 11 日閲覧)

上がっている一方、特定国への依存脱却に向けて、競争力ある資源の確保のため資源国との連携を迅速に進め、継続的に強化していく必要があることが強調されている。

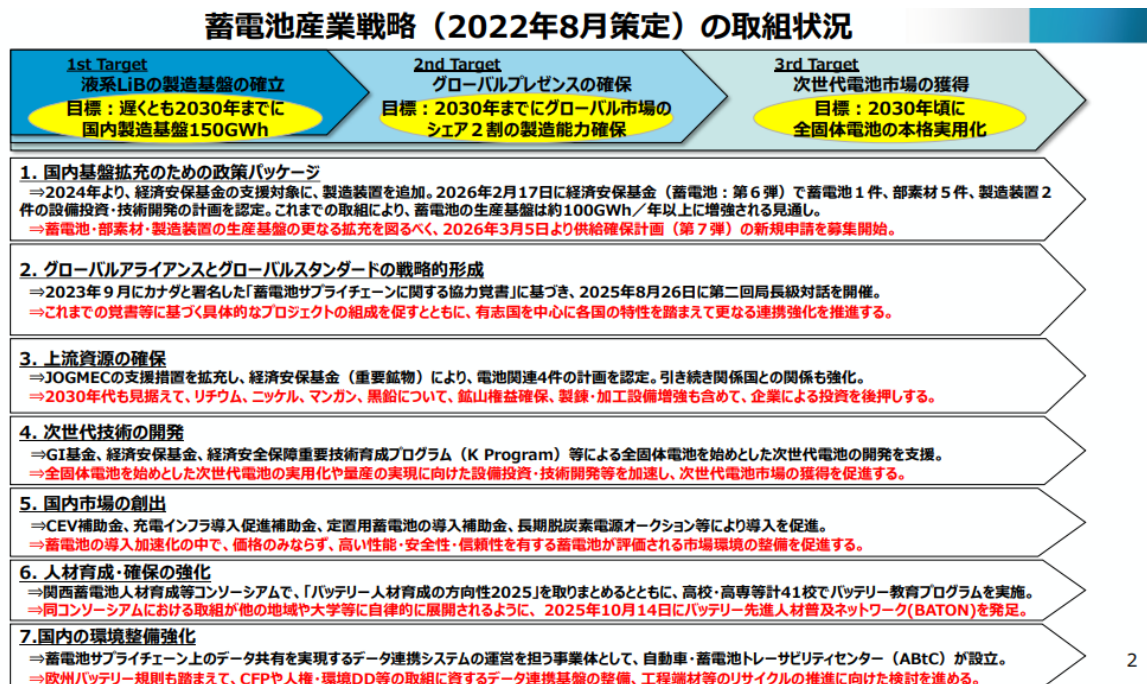


図 2-3 蓄電池産業戦略(2022年8月策定)の取組状況

出所)経済産業省 蓄電池産業戦略推進会議 第6回 資料3「蓄電池産業戦略の推進に向けて」
https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/joho/conference/battery_strategy2/shiryo03.pdf
 (2026年3月18日閲覧)

(2) 定置用蓄電システム普及拡大検討会

● 会議概要

- 定置用蓄電システム普及拡大検討会は、経済産業省資源エネルギー庁が開催する検討会であり、令和2年度に4回、令和6年度に5回開催され、令和7年度も令和7年7月に第1回が開催されている¹⁵。参加者は学識経験者、関係業界団体、事業者等で構成されている。本検討会は、再生可能エネルギーの導入拡大に伴い、調整力の確保に資する定置用蓄電システムの普及を進めるため、家庭用、業務・産業用、系統用・再エネ併設、長期エネルギー貯蔵システム(以下、「LDES」という。)を対象に、課題や必要な施策を整理することを目的としている。

● 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況

- 令和6年度の検討会では、定置用蓄電システムをめぐる現状や導入状況を踏まえ、系統用・再エネ併設蓄電システムの市場動向、導入支援事業の審査項目、家庭用・業

¹⁵ 経済産業省「定置用蓄電システム普及拡大検討会」
https://www.meti.go.jp/shingikai/energy_environment/storage_system/index.html(2026年3月11日閲覧)

務用・産業用蓄電システムの課題解決の進捗、LDES の商用利用・普及拡大に向けた課題などが議論された。さらに、令和 7 年度第 1 回検討会では、第 7 次エネルギー基本計画を踏まえ、将来の導入量の分析、安全性・持続可能性の確保、早期の運転開始、事業収益性の確保といった論点が示された。

2025年度定置用蓄電システム普及拡大検討会の目的

- 第 7 次エネルギー基本計画で取り上げたものを含めた 4 つの課題に対する具体的な取組を進めるため、本検討会では各課題についての議題を設定し具体的な検討を深めることとする。
- 第 2 回は10-12月頃、第 3 回は1-3月頃の開催を想定。
- 議論の結果については、今後の補助金事業や制度等の政策検討の参考とする。

課題	本検討会における議題
将来の導入量の分析	「2040年度におけるエネルギー需給の見通し」の実現に向け、蓄電池の導入量の見通し及びその変動要因となる主要なファクターを分析、特定し、その影響度を評価
安全性・持続可能性の確保	- 系統用蓄電池事業におけるサイバーセキュリティリスクの整理及び対策の検討 - 系統用蓄電システム等の安全性の確保や保守のあり方に関する基準等の検討
早期の運転開始	系統連系手続き（プロセス、費用、期間）に関わる情報公開の在り方及び事業者が取るべき行動に関する検討
事業収益性の確保	- 補助事業により導入された系統用蓄電システム事業者の運転・運用実績データを基にした事業収益性の評価 - 業務・産業用蓄電システムに関するユースケースの整理及び収益性の評価

14

図 2-4 2025 年度定置用蓄電システム普及拡大検討会の目的

出所)経済産業省 定置用蓄電システム普及拡大検討会 2025 年度第1回 資料4「2025 年度定置用蓄電システム普及拡大検討会開催の目的(資源エネルギー庁)」
https://www.meti.go.jp/shingikai/energy_environment/storage_system/pdf/2025_001_04_00.pdf (2026 年 3 月 18 日閲覧)

(3) 指定再資源化製品ワーキンググループ リチウム蓄電池使用製品の回収・リサイクルワーキンググループ

- 会議概要
 - 指定再資源化製品ワーキンググループ／リチウム蓄電池使用製品の回収・リサイクルワーキンググループは、経済産業省及び環境省の下で合同開催されている会議であり、令和 7 年 7 月に第 1 回、同年 12 月に第 2 回が開催されている¹⁶。本会議は、改正資源有効利用促進法を踏まえ、制度の実効性確保と事業者の予見可能性向上を目的としている。
 - 会議では、指定再資源化製品の対象範囲、自主回収の実施方法、回収目標の設定・公表、回収実績のモニタリング等を中心に議論が行われており、資源循環の促進と廃棄・処理段階における安全性確保の両輪で検討が進められている。

¹⁶ 経済産業省「指定再資源化製品ワーキンググループ」
https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/sangyo_gijutsu/resource_circulation/designated_recycled_products_wg/index.html(2026 年 3 月 11 日閲覧)

- 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況
 - 蓄電池や重要鉱物については、第 1 回会議において「GX に必要な原材料等の再資源化の促進」が制度的課題として位置付けられるとともに、小型リチウム蓄電池に起因する発煙・発火事故の増加を踏まえ、資源循環と安全性の両立を図る観点から、発火リスクの高い製品を指定再資源化製品として新たに指定する方向で検討が進められていることが示されている。さらに、小型リチウム蓄電池について、レアメタル等を含む資源性の高い製品である一方、回収率が低く、一体型製品の増加等により回収が十分に進んでいないことが課題として示されている。その上で、第 2 回会議では、指定再資源化事業者が自主回収に関する定量的な回収目標値を設定し、その実績を国が集計・モニタリングすることにより、回収・再資源化の実効性を高めていく方向性が示されている。本会議での蓄電池や重要鉱物に関する検討は、上流資源の確保そのものというよりも、使用済製品の回収・再資源化を通じた資源循環の促進という観点から整理されている。

本委員会における議論のスコープ

- 改正資源法では、**成長志向型の資源自律経済戦略の実現に向けた制度見直しに関する取りまとめ**を踏まえ、①再生資源の利用義務化、②環境配慮設計の促進、③GXに必要な原材料等の再資源化の促進、④CEコマースの促進という4つの制度的枠組みを措置した。
- 本小委員会では、**制度の実効性確保と事業者の予見可能性向上**の観点から、下記の点について御議論いただきたい。

御議論いただきたいポイント

①再生資源の利用義務化について

対象事業者が再生材利用計画を適切に策定するためには、十分な準備期間の確保が必要となうえ、再生材市場全体への影響も大きいことから、**どの資源・製品を対象とし、対象事業者にどのような計画策定・報告を求めるか**についてご議論いただきたい

- ✓ 対象資源（脱炭素化再生資源）・対象製品（指定脱炭素化再生資源利用促進製品）
- ✓ 計画・定期報告の項目 等

②環境配慮設計の促進、④CEコマースの促進について

制度の対象製品（衣料品等）についてご議論いただきたい

- ✓ 対象製品（指定省資源化製品・指定再利用促進製品） 等

③GXに必要な原材料等の再資源化の促進について

小型バッテリーの発火事故増加により回収促進が喫緊の課題。資源循環と安全性の両立を図るため、**発火リスクの高い製品（指定再資源化製品）を新たに指定すること**についてご議論いただきたい

- ✓ 対象製品（指定再資源化製品） 等

2

図 2-5 本委員会における議論のスコープ

出所)経済産業省 指定再資源化製品ワーキンググループ 第1回 資料3「事務局資料」
https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/sangyo_gijutsu/resource_circulation/designated_recycled_products_wg/pdf/001_03_00.pdf(2026年3月18日閲覧)

(4) リチウムイオン電池総合対策関係省庁連絡会議

- 会議概要
 - リチウムイオン電池総合対策関係省庁連絡会議は、リチウムイオン電池による火災の発生防止及びリチウムイオン電池に関する資源循環の構築に向け、関係省庁が緊密

な連携を図りつつ必要な対応を検討し、総合的な対策を実施するために設置された会議である¹⁷。令和 7 年 10 月に第 1 回、同年 12 月に第 2 回が開催されている。構成員は、消費者庁、総務省消防庁、経済産業省、国土交通省及び環境省の担当課長である。

- 第 1 回会議では、連絡会議の設置、各省庁の取組状況及び今後の進め方が議題とされ、まずは「全国火災予防運動」や「リチウムイオン電池による火災防止月間」について関係省庁が連携して取組み、リチウムイオン電池の適切な取扱いや分別収集への協力を呼びかけること、その上で年内を目途に「リチウムイオン電池総合対策パッケージ」を取りまとめる方針が示された。さらに、第 2 回会議では、「リチウムイオン電池総合対策パッケージ」及び火災防止に係る啓発活動の結果について議論が行われた。

- 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況

- 蓄電池や重要鉱物については、本連絡会議の設置趣旨において、リチウムイオン電池には有用金属等が含まれており、使用済リチウムイオン電池の再資源化及び再利用による、国内資源循環を推進し、経済安全保障・産業競争力の強化につなげる必要があるとされている。さらに、第 2 回会議では、リチウムイオン電池には特定国に依存している重要鉱物資源であるリチウム、コバルト及びニッケルが含まれており、これらの回収・再資源化の促進が重要であることが示されている。また、リチウムイオン電池は現状十分に回収されておらず、回収されたものについても国内で再資源化が進んでいないことが課題として示されている。

¹⁷ 環境省「リチウムイオン電池等に関する特設サイト リチウムイオン電池総合対策関係省庁連絡会議」
https://lithium.env.go.jp/recycle/waste/lithium_1/renrakukaigi.html(2026 年 3 月 11 日閲覧)



図 2-6 リチウムイオン電池総合対策パッケージ

出所)環境省 リチウムイオン電池等に関する特設サイト リチウムイオン電池総合対策関係省庁連絡会議「リチウムイオン電池総合対策パッケージについて」

https://lithium.env.go.jp/recycle/waste/lithium_1/pdf/04_taisaku_file.pdf (2026 年 3 月 18 日閲覧)

(5) 経団連モビリティ委員会における電池エコシステム構想

● 会議概要

- 経団連モビリティ委員会は、モビリティ産業の国際競争力の強化を通じて日本経済全体の成長を目指すことを目的に令和4年6月に新設された¹⁸。「自動車社会からモビリティ社会へ」という大きな変革を産業界全体で実現することに取り組んでおり、令和7年10月に第4回会議が開催された。委員長3名の下、オンラインを含め350人が参加し、「未来のモビリティ社会の実現」に向けた七つの課題の進捗が報告された。この会合では、三つの重点テーマの一つとして、「日本の電池エコシステム構築」が取り上げられている¹⁹。

● 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況

¹⁸ 日本経済団体連合会「モビリティ委員会発足-キックオフ会合を開催」
https://www.keidanren.or.jp/journal/times/2022/1013_01.html (2026 年 3 月 11 日閲覧)

¹⁹ 日本経済団体連合会「未来のモビリティ社会実現に向けて-モビリティ委員会」
https://www.keidanren.or.jp/journal/times/2025/1113_06.html (2026 年 3 月 11 日閲覧)

- 蓄電池や重要鉱物との関係では、モビリティ委員会は早い段階から、電動化・脱炭素化に伴う資源制約や供給網の課題を重要論点として扱っている。令和 5 年 2 月の会合では、BEV の製造に従来車より多くの重要鉱物が必要であること、新規鉱山の立上げに長期間を要すること、限られたリチウムをどう使うかが CO2 削減効率にも関わることが紹介された。さらに、同年 10 月の会合では、産業界と官が優先的に取り組むべき七つの課題として、「(3)国産電池・半導体の国際競争力確保」、「(4)重要資源の安定調達、強靱な供給網の構築」、「(7)業界をまたいだデータ連携や部品トレーサビリティの基盤構築」等が明示されており、蓄電池と重要鉱物はモビリティ産業政策の中核論点として整理されている²⁰。
- 車載電池の原材料調達から車両製造、電池回収、リユース、リサイクルに至るまで、産業横断的に『電池エコシステム』を構築する方針を掲げており、①エネルギー政策、②資源の経済安全保障への貢献を目指している。リユースに関しては、車載用と定置用の両面から、中古電池を徹底的に活用する仕組みを構築する方針を示している。
- 「日本の電池エコシステム構築」として、電池のリユース・リサイクルと、電池パスポート等による価値の見える化を軸に、国内循環型モデルの確立を目指す三つの実証プロジェクトが始動していることが報告された。目標時期は令和 8 年春とされ、電池資源の有効活用と CO2 削減に資する仕組みづくりに加え、経済産業省との連携の下で制度整備や事業者認証の仕組みも検討されている。また、経産省側から、特に蓄電池のリユース活性化には正しい評価方法の確立が不可欠との認識も示された。

(6) 経済安全保障推進会議/経済安全保障重点課題検討会議

● 会議概要

- 経済安全保障推進会議は、内閣総理大臣を議長とし、経済安全保障担当大臣及び内閣官房長官を副議長、内閣総理大臣が指名する国務大臣を構成員として開催される会議であり、令和 3 年 11 月に第 1 回が開催された後、令和 7 年 3 月までに 7 回開催されている²¹。また、経済安全保障重点課題検討会議は、経済安全保障推進会議の下で、経済安全保障担当大臣を議長とし、関係府省庁の局長級職員等を構成員として開催される会議であり、令和 4 年 3 月に第 1 回が開催された後、令和 7 年 2 月までに 5 回開催されている。
- 会議では、経済安全保障の取組強化に向けた政府全体の方針や、重要な産業・物資・技術をめぐるリスクの総点検、サプライチェーン強靱化、重要技術育成、把握されたりリスクへの政府横断的な対応等について議論が行われている。特に、経済安全保障重点課題検討会議では、重要な産業が直面するリスクの総点検と評価を行い、脆弱性の克服や優位性・不可欠性の獲得に向けた対応を検討する枠組みであることが示されている。

²⁰ 日本経済団体連合会「「モビリティ産業」の今後の展望と課題-モビリティ委員会」
https://www.keidanren.or.jp/journal/times/2023/1102_03.html(2026 年 3 月 11 日閲覧)

²¹ 内閣官房「経済安全保障推進会議」
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/keizai_anzen_hosyo/index.html(2026 年 3 月 11 日閲覧)

- 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況
 - 第 1 回経済安全保障推進会議では、法制上の手当てを講ずることによりまず取り組むべき分野として、「重要物資や原材料のサプライチェーンの強靱化」が提示されている。さらに、経済安全保障重点課題検討会議の開催趣旨では、国民の生活や経済活動を支える重要な産業が直面するリスクの総点検と評価を行い、脆弱性を克服し、優位性・不可欠性を獲得することが目的とされている。加えて、第 5 回経済安全保障重点課題検討会議では、重要な物資に関するリスクを含め、様々なりリスクシナリオを想定し、引き続き不断の点検と把握されたりリスクへの対応に政府横断的に取り組んでいくことが確認されており、蓄電池や重要鉱物については、個別案件ではなく、重要物資・原材料のサプライチェーン強靱化やリスク対応の対象として位置付けられている。

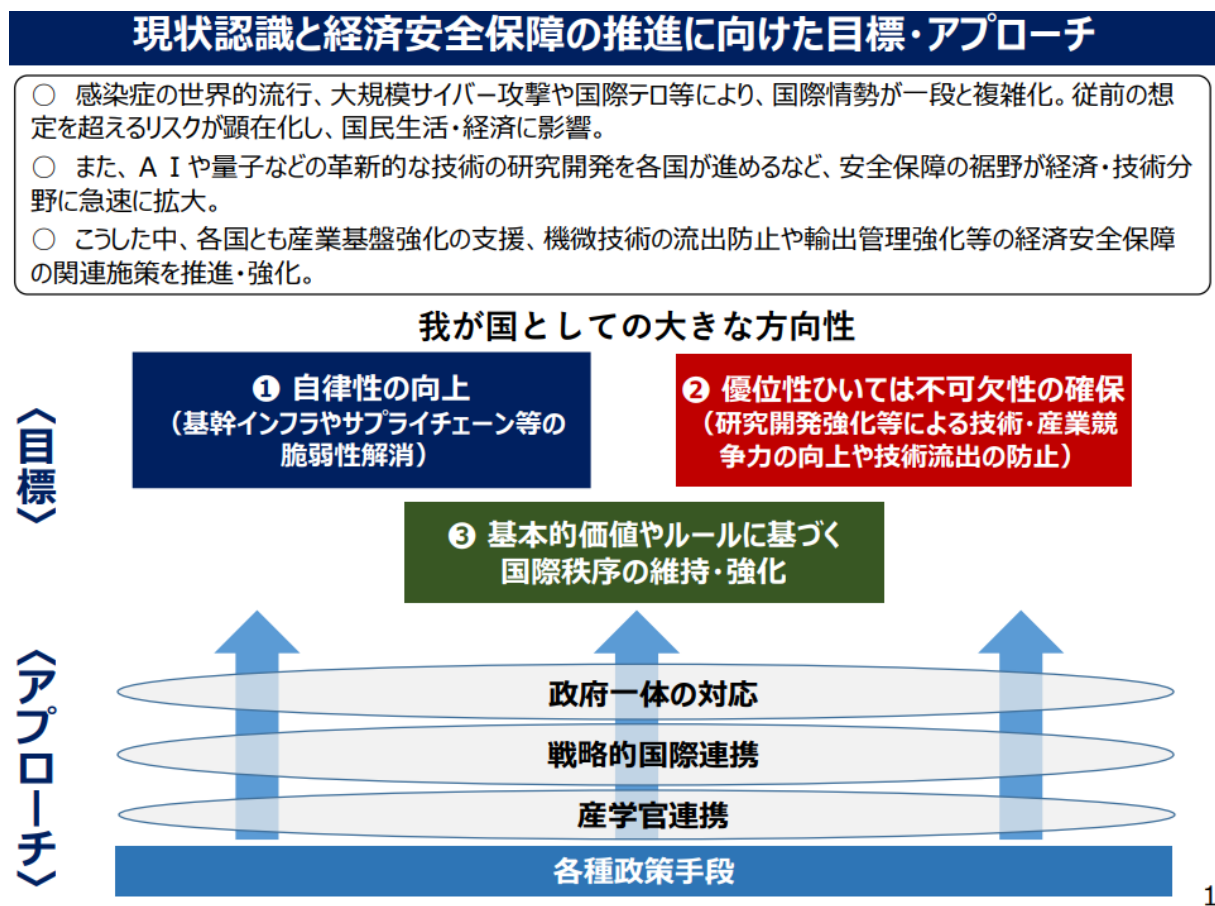


図 2-7 現状認識と経済安全保障の推進に向けた目標・アプローチ

出所)内閣官房 経済安全保障推進会議 第 1 回 資料3「経済安全保障の推進に向けて」
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/keizai_anzen_hosyo/dail/shiryou3.pdf (2026 年 3 月 18 日閲覧)

(7) 経済安全保障法制に関する有識者会議

- 会議概要
 - 経済安全保障法制に関する有識者会議は、「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」に基づき、安定供給確保基本指針、特定社会

基盤役務基本指針、特定重要技術研究開発基本指針及び特許出願非公開基本指針の案を作成するに当たって意見を聴くとともに、法の施行その他必要な事項について意見を聴くために開催される会議である。構成員は、大学教授、経済団体関係者、企業関係者、有識者等から成る²²²³。

- 令和 3 年度に 4 回の有識者会議が開催され、第 4 回会議において「経済安全保障法制に関する提言」が取りまとめられた。また、令和 4 年度以降も開催され、令和 4 年 7 月の第 1 回から、令和 8 年 1 月の第 15 回まで開催され、「経済安全保障の更なる推進に向けた提言」が取りまとめられた。これらの会議では、サプライチェーンの強靱化や基幹インフラの安全性・信頼性の確保、データセキュリティ等について議論が行われた。
- 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況
 - 蓄電池や重要鉱物については、特定重要物資の安定供給確保の観点から検討が進められている。蓄電池は、特定重要物資に指定されており、令和 4 年度以降の会議では、第 1 回及び第 2 回会議で特定重要物資の安定的な供給の確保に関する基本指針案が議題とされ、第 8 回会議では蓄電池及び重要鉱物について取組拡充の方向性が示されている。さらに、第 11 回会議及び第 12 回会議では、重要鉱物についてタングステン、フッ素、シリコン、リン、ジルコニウム、バリウムの追加やウランの追加が整理されており、対象鉱物の見直しが進められている。第 15 回会議の「経済安全保障の更なる推進に向けた提言」も踏まえ、蓄電池や重要鉱物に関する検討は、重要物資の安定供給確保、対象鉱物の追加、制度の更なる拡充という観点から進められている。

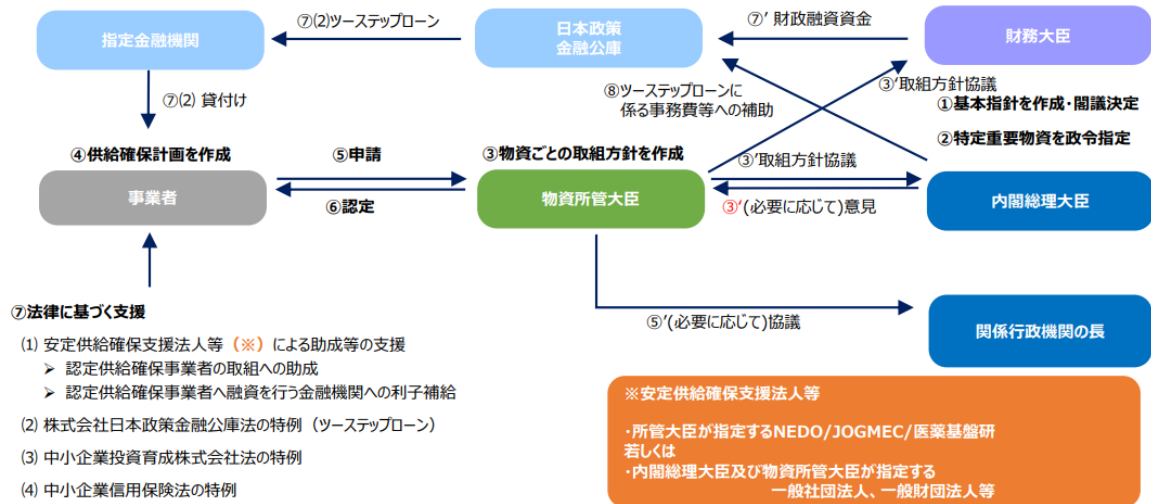
²² 内閣官房「経済安全保障法制に関する有識者会議(令和3年度)」
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/keizai_anzen_hosyohousei/index.html(2026 年 3 月 11 日閲覧)

²³ 内閣官房「経済安全保障法制に関する有識者会議(令和4年度～)」
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/keizai_anzen_hosyohousei/4index.html(2026 年 3 月 11 日閲覧)

安定供給確保取組方針の策定に向けた基本的な考え方について

- 物資所管大臣は政令指定された**特定重要物資毎**に『安定供給確保取組方針』を策定。
- 安定供給確保取組方針は、**サプライチェーン調査の成果も踏まえ**、
 - 当該物資の**サプライチェーンが抱える課題や動向**
 - **安定供給確保に関する取組の全体像・具体的な目標**
 など、物資の安定供給確保に向けて、**物資所管省庁が進める取組全体像とともに**、事業者が安定供給確保のための計画（供給確保計画）を定めるに当たっての具体的な基準として、
 - **本法による支援対象となる取組、支援の認定要件などについて規定する。**

< サプライチェーン強化に係る支援スキーム（イメージ） >



21

図 2-8 安定供給確保取組方針の策定に向けた基本的な考え方について

出所) 内閣官房 経済安全保障法制に関する有識者会議(令和4年度～) 第3回 資料1「サプライチェーン強化パートの運用に向けた検討」

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/keizai_anzen_hosyohousei/r4_dai2/siryoul.pdf (2026 年 3 月 18 日閲覧)

(8) 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

● 会議概要

- 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は、令和 6 年 7 月に第 1 回、同年 12 月に第 2 回、令和 8 年 3 月に第 3 回が開催された²⁴。本会議は、循環経済の実現を国家戦略として着実に推し進めるべく、「循環型社会形成推進基本計画」における取組等の関連施策を政府全体として戦略的・統合的に進めることを目的として開催されるものである。議長は内閣官房長官、副議長は経済産業大臣及び環境大臣が務め、構成員として関係閣僚が参加する体制となっている。
- 第 1 回会議では、循環型社会形成推進基本計画(案)及びサーキュラーエコノミーに係る各府省庁の取組が議題とされ、経済産業省からは「成長志向型の資源自律経済の確立に向けた取組について」が示された。第 2 回会議では、「循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行加速化パッケージ」が会議決定され、第 3 回会議では「循環経済への移行を巡る政策課題への対応について」が議題とされ、循環資源の獲得競争の時代を踏まえた行動計画の方向性が提示された。

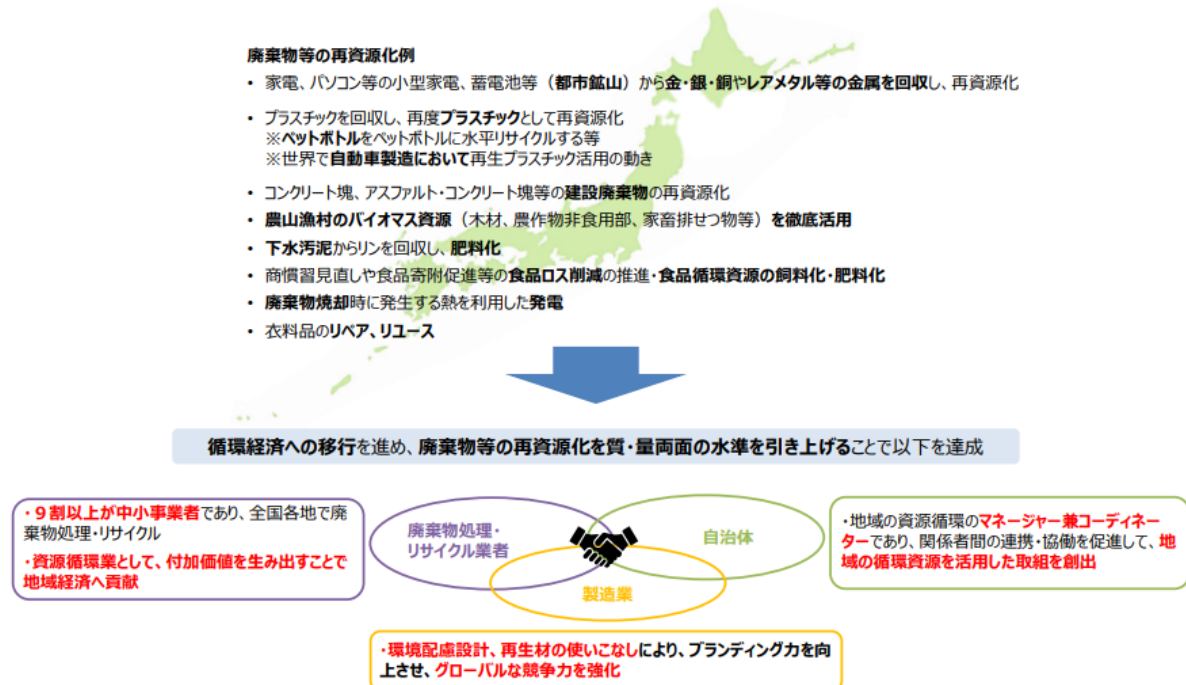
²⁴ 内閣官房「循環経済(サーキュラーエコノミー)に関する関係閣僚会議」

<https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/economiccirculation/index.html> (2026 年 3 月 11 日閲覧)

- 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況
 - 蓄電池や重要鉱物については、第 3 回会議において、各国で重要鉱物及びリサイクル資源の輸出管理強化や国内資源確保が進む中、日本としても一次資源の安定供給確保に加え、二次資源である再生材の質・量の確保と利用拡大を進める必要があるとの問題意識が示されている。その上で、令和 8 年 4 月を目途に取りまとめる行動計画の柱として、「再生資源供給サプライチェーンの強靱化(重要鉱物、金属資源等)」、「日本をハブとする国際資源循環ネットワークの構築」、「社会問題への対応(太陽光パネルリサイクル・リチウムイオン電池再資源化)」等が掲げられている。
 - また、日本の製造業が重要鉱物をはじめとして海外依存度の高い原材料調達リスクにさらされていることを踏まえ、国内での循環資源の回収拡大、不適正な国外流出抑制、再資源化拠点等の構築、動静脈連携の促進等を通じて、基幹産業に再生材を安定供給するサプライチェーンの強靱化が必要とされている。加えて、リチウムイオン電池については、再エネや EV の導入拡大に伴い使用済蓄電池の発生増加が見込まれる一方、火災事故等のリスクもあることから、適切な分別回収及び再資源化体制の構築が必要と整理されている。リチウムイオン蓄電池のリサイクルプロセスでは、解体・分別、無害化処理、破碎・選別、精錬を経て、コバルト、ニッケル、リチウムといった重要鉱物資源を回収する流れが示されている。
 - 第 2 回会議で公表された施策集では、資源循環ネットワーク・拠点構築に向けた FS 事業や港湾を核とする物流システムの整備が示され、想定される循環資源として、金属スクラップ、電子スクラップ、リチウムイオン蓄電池、使用済自動車、再エネ関連製品等が例示されている。また、不適正ヤード対策として、鉄、銅、アルミ等の金属スクラップや鉛蓄電池等の金属資源の海外流出が指摘されており、貿易品目分類の見直しや制度的措置の検討が進められている。

循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行加速化パッケージの基本的な考え方

- 循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行は、廃棄物等を資源として最大限活用し、付加価値を生み出し、新たな成長につながるもの
- 気候変動や生物多様性の保全といった環境課題の解決に加え、地方創生や質の高い暮らしの実現、産業競争力強化、経済安全保障の確保にも貢献
- 循環型社会形成推進基本計画の下、国家戦略として政府一体となり推進



4

図 2-9 循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行加速化パッケージの基本的な考え方

出所）内閣官房 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「循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行加速化パッケージ（概要）」

<https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/economiccirculation/pdf/gaiyou.pdf>（2026 年 3 月 18 日閲覧）

（9）経協インフラ戦略会議

● 会議概要

- 本会議の役割の一つとして「エネルギー・鉱物資源の海外権益確保を支援」することが明示されている。このため、経協インフラ戦略会議は、単なるインフラ輸出支援の場にとどまらず、資源確保を含む経済安全保障上の観点からも海外展開を議論する会議として位置づけられている²⁵。
- 経協インフラ戦略会議は、平成 25 年から開催されている会議であり、令和 6 年 12 月 24 日に第 58 回が開催された。本会議は、世界各地の現場で働く邦人の安全を最優先で確保しつつ、我が国企業によるインフラシステムの海外展開や、エネルギー・鉱物資源の海外権益確保を支援するとともに、我が国の海外経済協力に関する重要事項を議論し、戦略的かつ効率的な実施を図ることを目的とするものである。開催状況は、令和 2 年 12 月から令和 6 年 12 月までを「インフラシステム海外展開

²⁵ 内閣官房「経協インフラ戦略会議」<https://www.cas.go.jp/jp/seisakukaigi/keikyou/index.html>（2026 年 3 月 18 日閲覧）

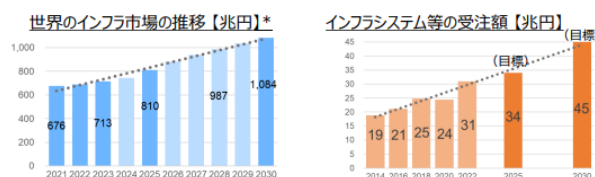
戦略 2025」の下での取組(第 49 回～第 57 回)、令和 6 年 12 月以降を「インフラシステム海外展開戦略 2030」決定以降の開催状況(第 58 回～)として整理している。

- 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況
 - 第 57 回会議では「2030 年を見据えた新戦略骨子」について議論が行われ、骨子では、①我が国の「稼ぐ力」と国際競争力を高め、相手国のニーズに応え、従来のインフラ概念を超えた新領域を含めた事業を共に創ること、②同志国やグローバルサウスと連携し、サプライチェーンの強靱化や経済安全保障を確保して国益を守ること、③グリーン・脱炭素やデジタル変革等の社会変革を成長機会として取り込むこと、の方向性が示された。続く第 58 回会議では、この骨子を踏まえて「インフラシステム海外展開戦略 2030」が決定され、2030 年のインフラシステム受注額 45 兆円を目標として、官房長官を司令塔に政府一丸で取組を推進する方針が示された。
 - 鉱物資源といったレベルでの政策議論は行われているが、蓄電池や重要鉱物としての元素までの言及は直近の会議では見られなかった。

【概要】インフラシステム海外展開戦略2030

I. 世界のインフラ市場の状況

○世界のインフラ市場は旺盛な需要に支えられて今後も成長が継続。市場規模は、810 兆円（2025）、1,084兆円（2030）に拡大するとの試算。我が国企業の海外展開の実績は31兆円（2022）に拡大。今後も成長の機会を捉えていく必要。



○国際社会は、気候変動等の地球規模の課題、自由で開かれた国際秩序への挑戦と分断リスクの深刻化、世界各地での人道危機等の「複合的危機」に直面。インフラの海外展開においても、投資・事業環境や経済安全保障上のリスクが増加。

○これらのリスクに加え、近年のインフラ市場の構造的な変化に対する対応が必要。

- ✓顧客ニーズの複雑化：質の高いインフラ（ハード）の売り切りだけでなく、サービスやソフト面での付加価値をセットで提供するビジネスモデルへの対応が必要。
- ✓新興国企業の成長：我が国企業の競争力が相対的に低下。開発途上国は対外債務の増に慎重。各国は民間資金動員に向けた取組を強化。
- ✓グローバルサウスの台頭：人口増加、経済成長に伴い世界的なプレゼンスが強まるグローバルサウス諸国に対し、それぞれの状況等に応じた連携が必要。

*英調査会社（Oxford Economics社）のデータを基に熊野村総研が試算

II. 戦略2030の方向性

○相手国ニーズを踏まえ、相手国との共創を通じた我が国の「稼ぐ力」の向上と我が国企業の国際競争力の強化。

○経済安全保障等の新たな社会的要請への迅速な対応と国益の確保。

○グリーン・脱炭素（GX）やデジタルトランスフォーメーション（DX）等の社会変革をチャンスとして取り込むための機動的な対応。

○我が国が相手国からパートナーとして選ばれるため、総理・閣僚等によるトップセールスや官民ミッション・官民フォーラム等を通じ、発信力・提案力・交渉力を強化。

○直近のインフラ市場の動向等を踏まえ、2030年のインフラシステムの受注額について、海外のインフラシステムの受注額45兆円をKPIとして設定。官民の緊密な連携の下、本戦略に掲げる各施策を強力に推進（これまでのKPIは2025年の受注額34兆円）。

III. 戦略2030の具体的な施策

①：相手国との共創を通じた我が国の「稼ぐ力」の向上と国際競争力強化

- 相手国のニーズを踏まえた「懐に入る」対応：「オファー型協力」等を通じて我が国の強みを生かした積極的な事業提案・支援を推進。海外での我が国技術の実証等に対する支援を強化。
- PPPを含めた案件形成への積極的参画支援：マスタープランの策定等「上流」段階から積極的に関与。F/S等に対する支援を通じ、我が国企業の関与を強化。
- スタートアップや中小企業、地方の企業等に対する支援：販路開拓等の環境整備や資金調達等に対する支援を実施。

②：経済安全保障等の新たな社会的要請への迅速な対応と国益の確保

- 経済安全保障上重要なインフラ等への積極的関与：資源・エネルギー、食料等のサプライチェーンの強靱化に向けた支援を強化。地域間の連結性向上（陸路、海路、デジタル等）のためのインフラ整備を推進、国内外の資源循環体制を確立。
- グローバルサウスとの連携強化：トップ外交、政策対話の深化、官民フォーラムの開催等による重層的な関係づくりを行う。

③：GX・DX等の社会変革をチャンスとして取り込む機動的対応

- GX、気候変動、環境関連の取組：AZEC等の枠組みを通じ、相手国の事情に応じたネットゼロに向けた協力を推進。
- その他 気候変動対策、環境分野：水技術や環境技術の海外展開に向けたF/Sや官民協働の提案。
- 防災分野：我が国の知見等を活かして相手国の災害リスクの軽減に協力。我が国の防災企業の海外展開を積極的に支援。
- デジタル分野、DX関連の取組：5G/Open RAN、海底ケーブル、電力・金融・宇宙等次世代の重要インフラの受注獲得を支援。
- 健康医療等分野：産官学医の連携強化等により、課題先進国としての知見を活かした保健・医療・介護分野の海外展開を推進。
- 新たな市場とルール整備の主導：国際標準化等、国際的なルールメイキングに対する関与を強化。
- 新たな市場に対応する人材育成等：海外派遣を含めた起業家育成・支援、二国間・多国間での人材育成・人材交流。

図 2-10 【概要】インフラシステム海外展開戦略 2030

出所）内閣官房 経協インフラ戦略会議「【概要】インフラシステム海外展開戦略 2030」

<https://www.cas.go.jp/jp/seisakukaigi/keikyou/dai58/siryoul.pdf> (2026 年 3 月 18 日閲覧)

(10) マテリアル戦略有識者会議

- 会議概要

- マテリアル戦略有識者会議は、イノベーション政策強化推進のための有識者会議「マテリアル戦略」として令和 2 年 10 月に第 1 回、令和 8 年 3 月に第 14 回が開催されている²⁶。令和 7 年 3 月には有識者会議提言「知のバリューチェーンの構築を通じたマテリアル革新力の一層の強化に向けて」が公表され、同年 6 月には新たな「マテリアル革新力強化戦略」が決定されている。本会議では、マテリアル・イノベーションを継続的に創出し、我が国の基幹産業であるマテリアル産業で「勝ち続ける」ことを目指し、研究開発、社会実装、データ基盤、人材育成、国際競争力強化等の方向性が検討されている。

- 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況

- 蓄電池については、令和 7 年 6 月決定の「マテリアル革新力強化戦略」及び同年 3 月の有識者会議提言において、半導体や永久磁石等と並ぶ「重要なマテリアル技術・実装領域」として位置づけられている。具体的には、経済安全保障上重要な分野やネット・ゼロ等の社会課題の解決に向けた革新的マテリアル研究開発の対象として蓄電池が挙げられているほか、データ駆動型の革新的マテリアル・製造プロセス研究開発の対象分野としても蓄電池が明示されている。また、第 11 回会議の提言骨子資料では、関連施策として「次世代全固体蓄電池材料の評価・基盤技術の開発事業」も掲げられている。
- 重要鉱物については、本会議では個別鉱種の需給対策そのものよりも、マテリアル技術による資源制約の克服、代替、循環、サプライチェーン強靱化の観点から議論されている。有識者会議の提言では、天然資源に乏しい我が国にとって、希少資源の代替や高度な製造プロセス、リサイクル等のマテリアル分野の技術が、資源確保・サプライチェーン強靱化・循環経済の実現に重要であると整理されている。さらに、第 11 回会議の提言骨子資料では、「資源制約の克服」として、希少金属等の戦略的なサプライチェーン全体の強靱化が掲げられ、需要が増大する蓄電池や永久磁石に対し、未利用レアアース分離精製技術開発やリチウムイオン電池リサイクルの社会実装等に取り組む方向性が示されている。

²⁶ 内閣官房「イノベーション政策強化推進のための有識者会議「マテリアル戦略有識者会議」
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/material_senryaku/index.html(2026 年 3 月 11 日閲覧)

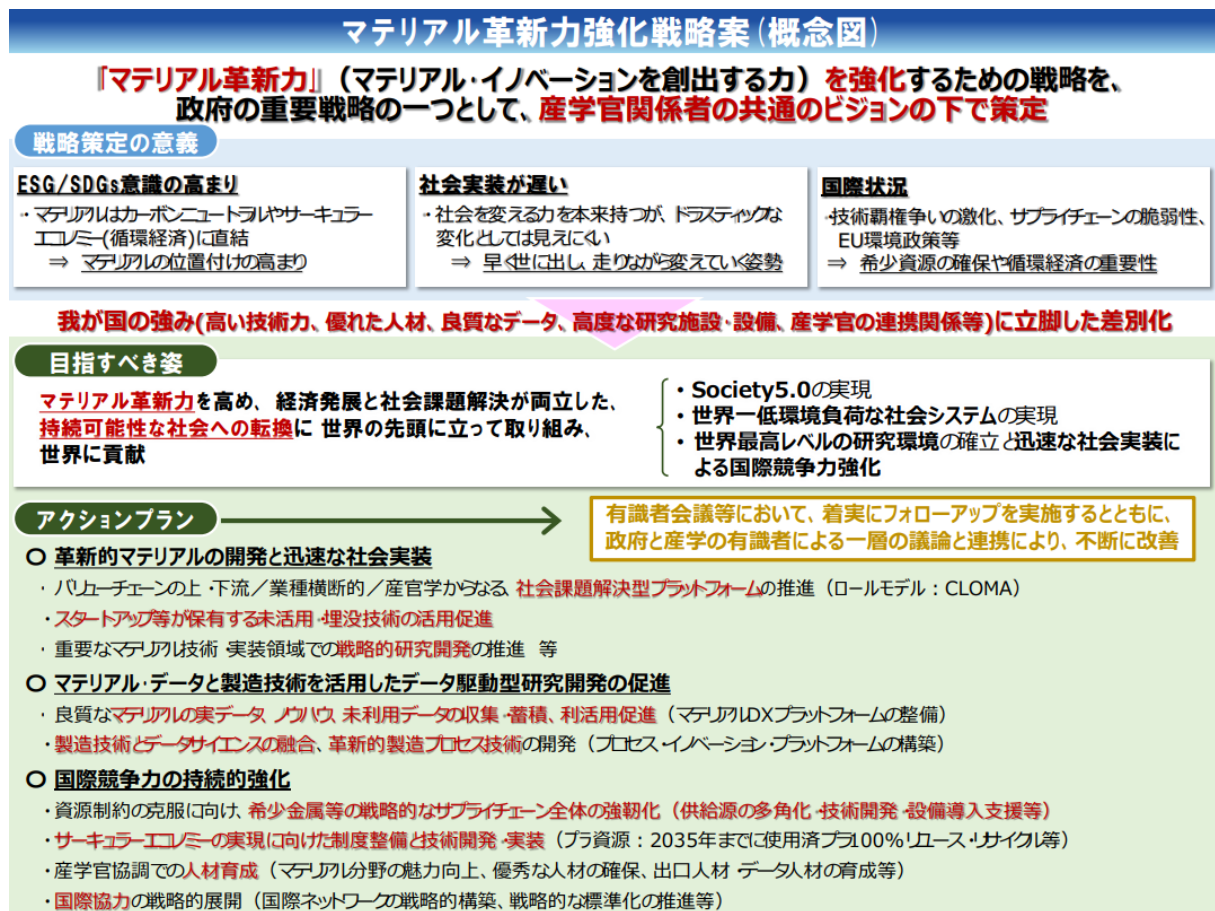


図 2-11 マテリアル革新力強化戦略案(概念図)

出所)内閣官房 イノベーション政策強化推進のための有識者会議「マテリアル戦略有識者会議」第5回 資料2「マテリアル革新力強化戦略案・概念図」
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/material_senryaku/dai5/siryou2.pdf (2026年3月18日閲覧)

(11) 総合資源エネルギー調査会 基本政策分科会

● 会議概要

- 総合資源エネルギー調査会 基本政策分科会は、総合資源エネルギー調査会の下で、エネルギー基本計画やエネルギー需給見通し等の基本政策を審議する会議である²⁷。直近では令和7年6月に第69回、同年12月に第70回が開催されている。
- 直近の大きな節目として、第68回会合では「エネルギー基本計画(案)」が配付され、その後、令和7年2月に第7次エネルギー基本計画が閣議決定された。さらに、第69回会合では環境省、国土交通省、農林水産省からのヒアリングが実施され、第70回会合では「資源・燃料政策を巡る状況について」や「GXをめぐる内外の動向と今後の取組について」が議題として提示されている。

● 蓄電池や重要鉱物に関する検討状況

- 蓄電池については、第7次エネルギー基本計画において、運輸部門の電動化及び電

²⁷ 資源エネルギー庁「総合資源エネルギー調査会・基本政策分科会」
https://www.enecho.meti.go.jp/committee/council/basic_policy_subcommittee/ (2026年3月11日閲覧)

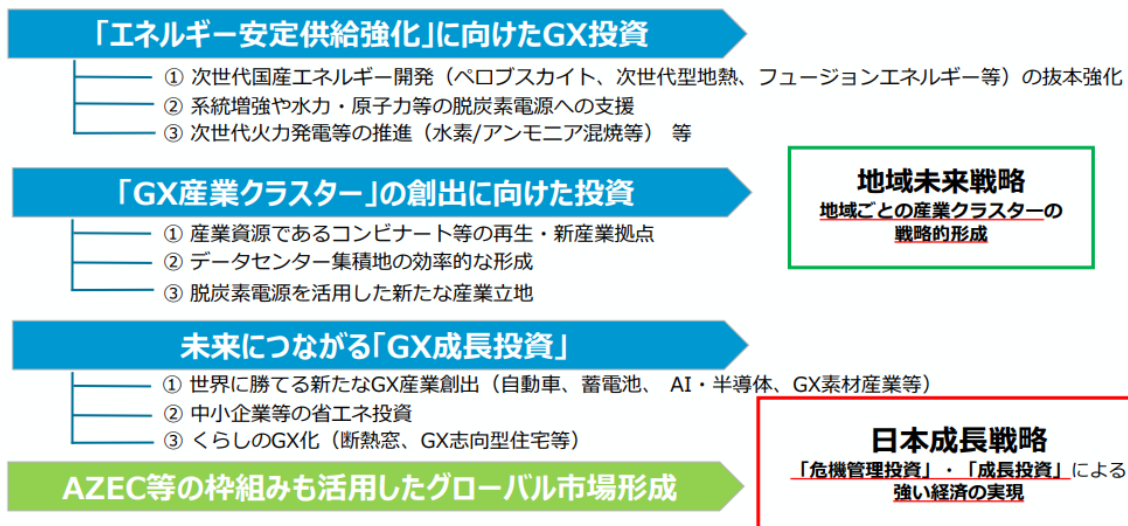
カシステムの柔軟性確保の両面から位置づけられている。具体的には、電動化に必要な蓄電池について、遅くとも 2030 年までに国内製造基盤 150GWh/年の確立を目指し、蓄電池・部素材・製造装置の国内立地や技術開発を支援するとされている。また、車載用蓄電池のリユースや車両からの給電設備の整備を進め、再生可能エネルギーの有効利用に貢献すると整理されている。加えて、電力分野では、蓄電池は再生可能エネルギー由来電力を蓄え、需要ピーク時に供給できるほか、迅速な応答性を有する調整電源として重要であり、令和 3 年度から系統用蓄電池の導入支援が行われ、令和 5 年度に開始した長期脱炭素電源オークションでも導入促進が図られている。

- 重要鉱物については、第 7 次エネルギー基本計画の中で独立した章として「重要鉱物の確保」が設けられている。計画では、DX や GX の進展、今後の電力需要増加への対応、日本企業の競争力を左右する蓄電池・モーター・半導体等の製造に当たり、銅やレアメタル等の重要鉱物の安定供給確保が不可欠であると位置づけられている。その上で、備蓄制度の改善、国内製錬所等への投資支援、国内製錬ネットワークの維持・強化、リサイクル資源の活用、フロンティア地域の上流権益確保、資源外交の強化、JOGMEC の機能強化などを通じて、供給源の多角化を進める方針が示されている。

「日本成長戦略」の柱としてのGX

■ 国際情勢等も踏まえ、我が国は、「エネルギー安定供給・経済成長・脱炭素」の 3 つを同時追求する GX をぶれずに進め、その中でこれまで以上に「**エネルギー安定供給**」と「**経済成長**」を重視し、「**国産エネルギー**」を強化するための「**危機管理投資**」と「**成長投資**」を集中実施。

「3つの投資」と内外一体の産業戦略の推進



9

図 2-12 「日本成長戦略」の柱としての GX

出所)経済産業省資源エネルギー庁 総合資源エネルギー調査会 基本政策分科会 第 70 回 資料6「GX をめぐる内外の動向と今後の取組について」
https://www.enecho.meti.go.jp/committee/council/basic_policy_subcommittee/2025/070/070_009.pdf
 (2026 年 3 月 18 日閲覧)

2.2.2 実証やその他取組の状況

(1) 蓄電池等の製品の持続可能性向上に向けた基盤整備・実証事業

1) 事業概要

経済産業省は蓄電池の競争力強化とサステナビリティ確保に向け、カーボンフットプリント(以下、「CFP」という。)、人権・環境デューデリジェンス(以下「環境 DD」という。)、リユース・リサイクル、データ連携に関する実証を行い、取得データを第三者と安全に共有・活用する基盤を構築するための事業を公募により実施している²⁸。営業秘密に配慮しつつサプライチェーン全体の連携を進め、中小企業支援や自動車分野等への展開を通じて、社会全体に資する共通基盤の形成を目指す取組である。

補助事業であり、CFP、人権・環境 DD に関するデータ連携、電池パスポート、リユース・リサイクルに関するデータ連携をテーマに取り扱っている。そのうち、車載用蓄電池に関する事業を次項以降に取り上げた。

2) 車載蓄電池産業における CFP・DD データの連携のアプリケーション開発・実証

- 取組概要
 - 2025 年度に株式会社ゼロボードが実施している実証である²⁹。
 - 3 つのテーマを設けており、1)CFP システム及び蓄電池トレーサビリティ管理システムとの連携機能の拡充、2)サプライチェーンでの人権 DD に関するデータ連携・管理機能の開発、3)第三者による認証対応における運用実証および課題整理に関する事業を推進している³⁰。
 - 実施年度であり実証結果に関する報告書は公開されていない。

3) 電動車車載蓄電池の診断評価エコシステム構築

- 取組概要
 - 2025 年度にゴイク電池株式会社と株式会社日本総合研究所が共同で実施している実証である³¹。

²⁸ 経済産業省「令和 8 年度「蓄電池等の製品の持続可能性向上に向けた基盤整備・実証事業」に係る補助事業者(執行団体)の公募について」
<https://www.meti.go.jp/information/publicoffer/kobo/2026/k260312001.html>(2026 年 3 月 18 日閲覧)

²⁹ 株式会社ゼロボード「Zeroboard for batteries」が経済産業省の実証・支援事業に 4 期連続の採択
<https://www.zeroboard.jp/news/20250930>(2026 年 3 月 18 日閲覧)

³⁰ 一般社団法人低炭素投資促進機構「事業概要 株式会社ゼロボード」
<https://www.teitanso.or.jp/cms/wp-content/uploads/2025/09/2025-102.%E6%A0%AA%E5%BC%8F%E4%BC%9A%E7%A4%BE%E3%82%BC%E3%83%AD%E3%83%9C%E3%83%BC%E3%83%89.%E4%BA%8B%E6%A5%AD%E6%A6%82%E8%A6%81.pdf>
(2026 年 3 月 18 日閲覧)

³¹ 一般社団法人低炭素投資促進機構「事業概要 ゴイク電池株式会社・株式会社日本総合研究所」
<https://www.teitanso.or.jp/cms/wp->

- 電動車両の電池容量を短時間で計測することにより、客観評価の方法がなく低迷する中古電動車市場の拡大、電池の循環価値向上による海外流出抑制などの課題を解決し、市場成長を促す車載電池の循環エコシステムを構築し、動脈と合わせた製品エコシステムの形成に資する仕組みの構築を目指すもの。本取組では①ユーザー利用、②中古売買、③整備、④解体の各段階で市場投入可能な診断技術を構築することを目指している。
- 実施年度であり実証結果に関する報告書は公開されていない。

(2) Ouranos Ecosystem(ウラノス・エコシステム)

1) 事業概要

Ouranos Ecosystem(ウラノス・エコシステム)は、経済産業省が中心となり、企業・業界・国境を越えた安全で信頼性あるデータ連携・システム連携の実現を目指す産業横断的な取組である³²。人手不足や脱炭素、サプライチェーン分断などの社会・経済課題に対応するため、データ主権を確保しつつ相互運用可能なデータスペースの構築を推進している。独立行政法人情報処理推進機構や国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構と連携し、リファレンスアーキテクチャの策定、実証事業、国際的データ基盤との相互接続を通じて、Society5.0 の実現と産業競争力の強化を図っている。

ウラノス・エコシステムの趣旨に合致するデータ連携に関するプロジェクトを「ウラノス・エコシステム先導プロジェクト」又は「ウラノス・エコシステム挑戦プロジェクト」として選定・公表しており、資源循環・リサイクルに特に関係するプロジェクトを次項に整理した。

2) ウラノス・エコシステム・先導プロジェクト：自動車・蓄電池のカーボンフットプリントおよびデューデリジェンスのデータ連携プロジェクト

● 取組概要

- 一般社団法人自動車・蓄電池トレーサビリティ推進センターがプロジェクトの代表を務め、欧州電池規則に対応した形式の CFP 及び DD のデータを安全・安心にサプライチェーン上の企業間でデータ連携させる取組。
- データ連携基盤の構築に加え、運営面においては「公益デジタルプラットフォーム運営事業者」の認定を取得し、基盤サービスの安定提供を進める一方、基盤と接続するアプリケーションや基盤を活用した業務プロセス遂行を支援する事業者の認証等を通じて、基盤に利用に対する安心・安全の確保・充実も並行して進めることにより、多様な参加者によるエコシステム構築を目指すもの。

content/uploads/2025/09/2025%Ef%BD%B0204_%E6%A0%AA%E5%BC%8F%E4%BC%9A%E7%A4%BE%E3%82%B4%E3%82%A4%E3%82%AF%E9%9B%BB%E6%B1%A0.pdf(2026 年 3 月 18 日閲覧)

³² 経済産業省「Ouranos Ecosystem(ウラノス・エコシステム)」

https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/ouranos.html(2026 年 3 月 17 日閲覧)

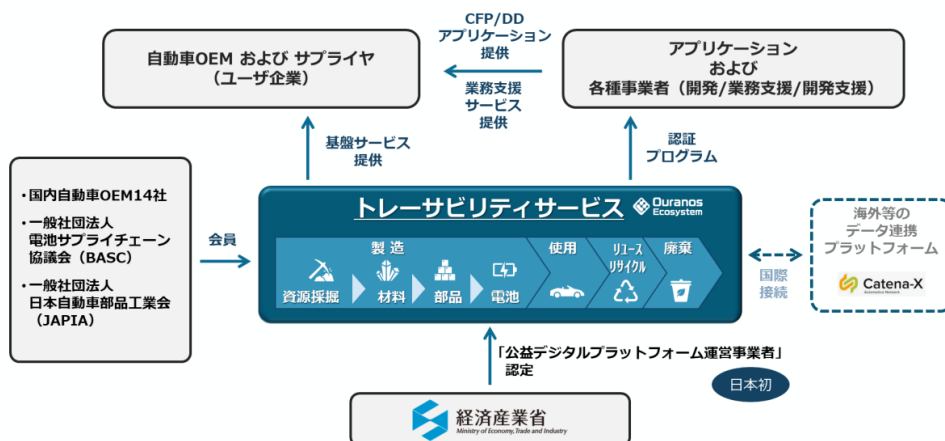


図 2-13 自動車・蓄電池のカーボンフットプリントおよびデューデリジェンスのデータ連携プロジェクト概要図

出所) 経済産業省「自動車・蓄電池のカーボンフットプリントおよびデューデリジェンスのデータ連携プロジェクト概要資料」
https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/ouranos/ouranos_project/20250509_abtc_overview.pdf(2026 年 3 月 17 日閲覧)

3) ウラノス・エコシステム・挑戦プロジェクト:製品含有化学物質・資源循環情報プラットフォームプロジェクト

● 取組概要

- CMP(Chemical & circular Management Platform の略)コンソーシアムがプロジェクトの代表を務め、製品含有化学物質に関する情報(材料情報及び化学物質情報)をサプライチェーン間で連携することにより、REACH 規制等の化学物質規制に迅速に対応するとともに、当該情報の利活用を目指す取組。
- サプライチェーンの川上企業から川下企業までをシームレスに繋ぐ仕組みを構築し、化学物質・資源循環の情報伝達のデジタル化、及び製品・素材情報や循環実態の可視化を目指す。

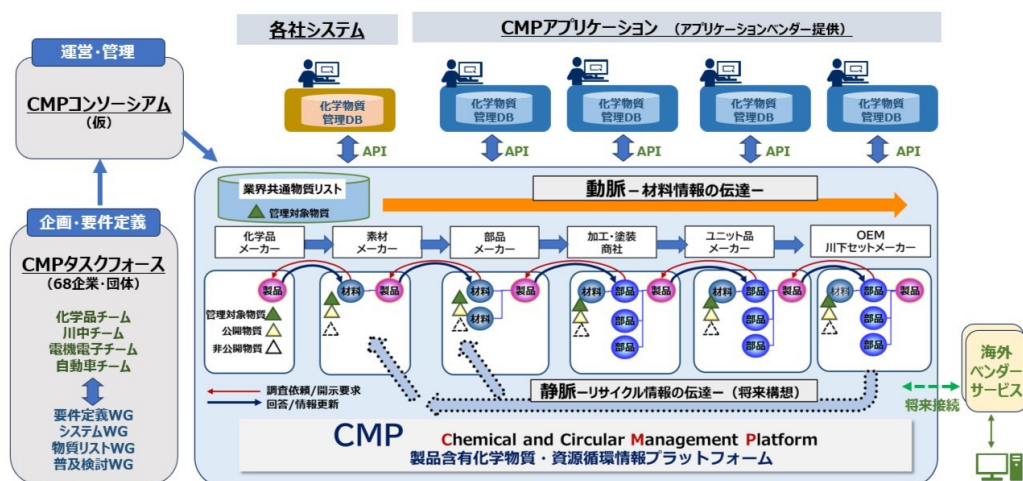


図 2-14 製品含有化学物質・資源循環情報プラットフォームプロジェクト概要図

出所) 経済産業省「製品含有化学物質・資源循環情報プラットフォームプロジェクト概要資料」
https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/ouranos/ouranos_project/20251204_cmp_overview.pdf(2026 年 3 月 17 日閲覧)

4) ウラノス・エコシステム・挑戦プロジェクト:自動車 LCA プラットフォームプロジェクト

- 取組概要
 - 一般社団法人自動車・蓄電池トレーサビリティ推進センターが代表を務め、ライフサイクル全体を通しての CO2 排出量を定量的に算定するため、サプライチェーン企業間を跨いだデータ連携を目指す取組。
 - 自動車業界において、データ主権を担保しながら企業間のデータ共有を促進する基盤構築や、データを登録するためのアプリケーションを開発する事業者の誘致・育成、経済合理と利便性が両立する LCA 原単位データベースの社会実装等を通じて、多様な参加者によるエコシステム構築を目指す。

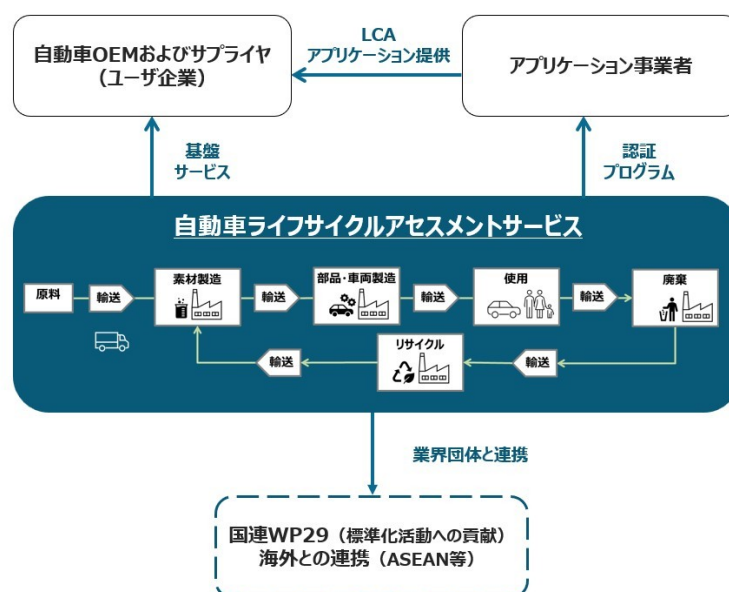


図 2-15 自動車 LCA プラットフォームプロジェクト概要図

出所) 経済産業省「製品含有化学物質・資源循環情報プラットフォームプロジェクト概要資料」
https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/ouranos/ouranos_project/20250723_lca_overview.pdf(2026年3月17日閲覧)

(3) 自動車リサイクルの高度化等に資する調査・研究・実証等に係る事業

1) 事業概要

自動車リサイクル高度化財団では、自動車のリサイクルの高度化等に関する学術的・実践的調査・研究の推進事業、消費者団体等の自動車リサイクル等に関する周知活動支援事業、その他財団の目的を達成するために必要な事業に対して、自主的又は公募により事業を実施している³³。そのうち、蓄電池や重要鉱物に関する事業を次項以降に取り上げた。

2) 公募事業:EV の電池循環を支援する価値顕在化・流通システムの構築

- 取組概要

³³ 自動車リサイクル高度化財団「事業について」<https://j-far.or.jp/project/>(2026年3月11日閲覧)

- 2024 年度にカウラ株式会社が実施した事業である³⁴。本取組は、EV 電池の循環市場形成に向けて、電池価値を最大限顕在化し、解体・リユース・リサイクル事業者が参入しやすい市場を構築することを目的とするものであり、電池性能取得やカーボンフットプリント(CFP)管理を効率化する AI/IoT アプリケーションと、電池価値を流通させるプラットフォームの開発を中核としている。
- 実施内容は、①ユースケース分析、②電池管理モデルの構築、③システム設計・開発、④CO2 分析・システム開発、⑤設備導入、⑥検証、⑦報告書取りまとめの 7 項目。実施結果は、ヒアリングを通じて使用済バッテリーの有価取引を前提に関心を持つ事業者が増加傾向にあることが確認されるとともに、リユース製品製造業者の情報管理・品質管理要求の具体化、業務フロー改善、品質管理情報システム及び診断アプリケーションのユーザビリティ改善等が進められた。また、保険事業者へのヒアリング等を通じて、バッテリー寿命予測のための管理モデルの必要性も確認された。

3) 自主事業:解体業者における異常電池の適正処理実証

- 取組概要
 - 2024 年度に株式会社マテックが実施している事業である³⁵。本取組は、事故や災害等で損傷したりチウムイオン電池(本報告書では、「異常電池」と呼ぶ。)について、全国の解体業者が安全に処理できる体制を整えることを目的とするものであり、異常電池の取り外し、塩水放電、保管、輸送等に関する安全性の実証と、対応マニュアルの作成・周知を目指している。2026 年度まで事業は継続される予定。
 - 実施内容は、①LiB 搭載事故車の移動・保管方法に関する調査、②異常電池の取り外しや放電、乾燥、保管、輸送方法等の確認、③S・M・L の 3 タイプの電池を対象とした塩水浸漬による放電実証、④異常電池火災時の消火器等を用いた鎮火方法検証、⑤実証結果を踏まえたマニュアル作成の 5 項目。自動車メーカーへのアンケートを通じて異常電池を搭載した事故車の取扱情報を収集したこと、S・M・L の各電池について 1%濃度の塩水で 24 時間後の失活を確認したこと、塩水放電方法に関するマニュアル案を作成したことが示された。

(4) 一般社団法人電池サプライチェーン協議会による取組

一般社団法人電池サプライチェーン協議会(以下、「BASC」という。)は、電池のサプライチェーン(部材・素材)を持続可能な形で発展させることで、日本及び世界の電池産業に貢献することを目指す団体である³⁶。政策提言や国際ルールへの意見具申等を目的に掲げており、会員は

³⁴ カウラ株式会社「2024 年度自動車リサイクルの高度化等に資する調査・研究・実証等に係る助成事業「EV の電池循環を支援する価値顕在化・流通システムの構築」」https://j-far.or.jp/wp-content/uploads/2024report_Kaula.pdf(2026 年 3 月 11 日閲覧)

³⁵ 株式会社マテック「2024 年度自動車リサイクルの高度化等に資する調査・研究・実証等に係る自主事業「解体事業者における異常電池適正処理」最終報告書」https://j-far.or.jp/wp-content/uploads/2024report_DamagedLiB.pdf(2026 年 3 月 11 日閲覧)

³⁶ 一般社団法人電池サプライチェーン協議会「公式サイト-トップページ」<https://www.basc-j.com/>(2026 年 3 月 11 日閲覧)

電池メーカー、部素材メーカー、資源商社、リサイクラー、設備メーカー、BaaS 関連企業等で構成されている。BASC を中心に蓄電池や重要鉱物に関して行う取組を次項以降に整理した。

1) ブラックマス分類の作成

● 取組概要

- EV の普及拡大を主因として蓄電池需要が急速に増大し、それに伴って蓄電池に含まれる重要鉱物の需要も拡大している。一方で、LiB リサイクル市場はなお未成熟であり、資源供給確保や環境負荷低減の観点から、より効率的なリサイクルのエコシステム構築に向けて市場整備が必要である。そこで、令和 7 年 10 月、LiB のリサイクルの効率化・促進を目的として、ブラックマスの分類表を作成し公表した³⁷。ブラックマスとは、回収された廃電池が焼却され破砕や篩別等の処理を経た後に生成される、ニッケル・コバルト・リチウム等のレアメタルを含む電池粉を指す。構成成分6分類と製造方法3分類からなる分類表で、LiB 由来かつ Li 濃度が 2%より多いブラックマスを対象としている。法的拘束力はないとしつつも、ブラックマスに関する共通言語として活用されることで、LiB のリサイクルの効率化と促進に貢献することに期待している。

ブラックマス分類表

		Origin		
		a	b	c
CLASS	I	CLASS I - a	CLASS I - b	CLASS I - c
	II	CLASS II - a	CLASS II - b	CLASS II - c
	III	CLASS III - a	CLASS III - b	CLASS III - c
	IV	CLASS IV - a	CLASS IV - b	CLASS IV - c
	V	CLASS V - a	CLASS V - b	CLASS V - c
	VI	CLASS VI - a	CLASS VI - b	CLASS VI - c

ブラックマス分類表の見方

CLASS I - a 原料および製造プロセスによる分類
成分による分類

ブラックマスの成分による分類

Category	Ni, Co amount		remarks
CLASS I	Co < Ni	Ni+Co conc. : $\geq 10\%$	Fe : < 2%, to satisfy RoHS
CLASS II	Ni < Co	Ni+Co conc. : $\geq 10\%$	to satisfy RoHS
CLASS III	No Ni, Co	Ni+Co conc. : < 10%	to satisfy RoHS
CLASS IV	Co < Ni	Ni+Co conc. : $\geq 10\%$	
CLASS V	Ni < Co	Ni+Co conc. : $\geq 10\%$	
CLASS VI	No Ni, Co	Ni+Co conc. : < 10%	

All categories of BM include more than 2% of Li.
Concentrations of all elements shall be counted without water contents.

ブラックマスの原料および製造プロセスによる分類

Origin-a	Origin-b	Origin-c
positive electrode*	cell, module, pack without calcination	cell, module, pack with calcination

*including production scrap in the manufacturing process and upstream process.

図 2-16 ブラックマス分類表

出所)一般社団法人電池サプライチェーン協議会「LIB ブラックマス(BM)分類 version1 rev.3」https://www.basc-j.com/upfile/news/000/00079_99030cb0496f.pdf(2026 年 3 月 17 日閲覧)

2) 日本版電池パスポート・デジタルスキームの検討

● 取組概要

- 2022 年に「Digital Scheme Preparatory Committee」による作業報告書を公表し、欧州を中心とした新たなルール形成を踏まえ、電池サプライチェーン全体のデータトレーサビリティを実現するためのデータ交換(流通)基盤の必要性、課題、対

³⁷ 一般社団法人電池サプライチェーン協議会「「ブラックマス(BM)分類」作成のお知らせ」<https://www.basc-j.com/news/?id=79>(2026 年 3 月 11 日閲覧)

応策及び「日本版電池デジタルスキーム構想」を提示した³⁸。サプライチェーン全体にわたるデータ交換や追跡可能性は単独企業では実現が難しく、サプライチェーン参加者全体の協力が必要であることが強調されている。作業報告書の計画表は令和6年までしか示されていないが、現在も継続しており、「2025 年度版政策提言概要」では、「日本版 BP のユースケースの実施支援」が明示されている³⁹。「日本版電池パスポートの取組」もブラックマス分類と並んで、電池価値や環境・流通情報の可視化・共有を進める重要な基盤整備として位置づけられている。

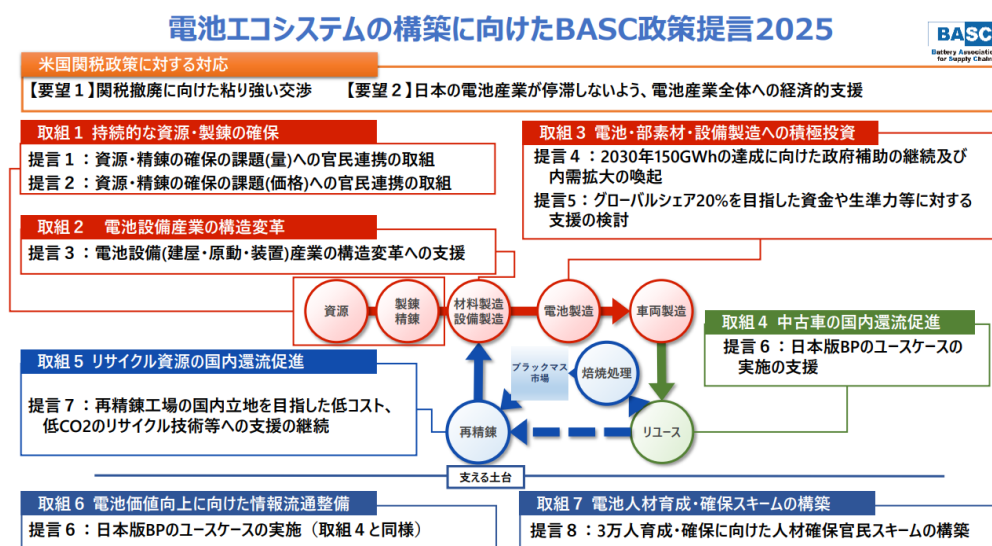


図 2-17 電池エコシステムの構築に向けた 2025 年版 BASC 政策提言概要図

出所) 一般社団法人電池サプライチェーン協議会「経済産業省へ「2025 年度版 政策提言書」を提出致しました」
<https://www.basc-j.com/activities/?id=67>(2026 年 3 月 17 日閲覧)

3) 蓄電池人材の育成・確保

● 取組概要

- BASC は、蓄電池産業戦略における国内製造基盤 150GWh 目標の実現に向けて必要とされる約 3 万人の電池人材の育成・確保を重要課題として扱っている。令和 7 年 10 月には、これまで高校・高専向けに進めてきた「関西蓄電池人材育成等コンソーシアム」の取組を全国展開し、対象を大学まで広げるため、「バッテリー先進人材普及ネットワーク(BATON)」を設立した⁴⁰。関西での実績として、教育実施校 30 校、受講者累計約 1,500 名に達している。
- 令和 7 年には早稲田大学と連携し、協力講座「電池工学概論」を開講している⁴¹。本

³⁸ 一般社団法人電池サプライチェーン協議会「Working report [Draft digital scheme to support battery supply chain] has been posted.」<https://www.basc-j.com/en/news/?id=1>(2026 年 3 月 11 日閲覧)

³⁹ 一般社団法人電池サプライチェーン協議会「経済産業省へ「2025 年度版 政策提言書」を提出致しました」
<https://www.basc-j.com/news/?id=67>(2026 年 3 月 11 日閲覧)

⁴⁰ 一般社団法人電池サプライチェーン協議会「バッテリー先進人材普及ネットワーク(BATON)の設立 ～蓄電池国内製造能力 150GWh に必要な電池人材の育成・確保～」<https://www.basc-j.com/news/?id=80>(2026 年 3 月 11 日閲覧)

⁴¹ 一般社団法人電池サプライチェーン協議会「経済産業省へ「早稲田大学での協力講座についてのメディア向け報告会を開催」」<https://www.basc-j.com/news/?id=72>(2026 年 3 月 11 日閲覧)

講座は、蓄電池技術の基礎から最先端、さらには産業・ビジネス領域までを体系的に学ぶ内容であり、BASC は今後、同モデルを全国の大学・教育機関へ展開する方針を示している。

2.2.3 調査のまとめ

国内では、蓄電池を 2050 年カーボンニュートラル実現と産業競争力確保の両面から支える基盤技術と位置づけ、政府の戦略会議、制度検討、実証事業、業界団体の取組が多層的に進められていた。上流側では、蓄電池産業戦略推進会議や総合資源エネルギー調査会基本政策分科会、経済安全保障関連会議等において、2030 年までの国内製造基盤 150GWh の確立を目標に、蓄電池・部素材・製造装置の国内立地支援、革新型電池の研究開発、JOGMEC 等を通じた鉱山・製錬案件支援、資源外交、備蓄、国内製錬ネットワーク強化などが検討されていた。対象となる重要鉱物も、リチウム、ニッケル、コバルト、黒鉛を中心に、経済安全保障法制の見直しの中でタングステン、フッ素、シリコン、リン、ウラン等へと拡大しており、特定国依存の低減と供給源多角化が共通課題となっていた。

下流側では、循環経済関係閣僚会議、リチウムイオン電池総合対策関係省庁連絡会議、回収・リサイクル WG 等を通じて、使用済蓄電池の回収・再資源化、安全対策、国内循環の構築が重要論点となっていた。特に、小型リチウム蓄電池の発火事故対策と資源循環の両立、リチウム・コバルト・ニッケル等の再資源化促進、再生材の安定供給に向けた制度整備が進められていた。実証面では、EV 電池の価値評価や流通プラットフォーム構築、損傷電池の安全処理手法の検証、ブラックマス分類の整備、日本版電池パスポートの検討、人材育成など、動脈・静脈をつなぐ具体的取組が進展している。総じて、国内の検討は、製造基盤と技術開発の強化、重要鉱物の安定確保、回収・リユース・リサイクルの制度化、データ連携・標準化・人材育成の基盤整備、を一体で進める方向にあることが確認された。

3. 有識者等へのヒアリング

「1. 自動車リサイクル制度の見直しに向けた議論」及び「2. 2. 自動車のライフサイクル全体での脱炭素化及び資源循環の推進に向けた検討」にあたって、調査・検討の方向性、実態把握のため、有識者等へヒアリングを行った。

解体業者・破碎業者の実態把握のため、施行状況調査の追加調査の回答で立入検査件数の多い5自治体にヒアリングを実施した。また、車載用 LiB は、事故車に搭載された損傷 LiB の回収・運搬や、LiB のみ取り外され、安全に積み荷されていない状態での船舶での海上輸送において、発火の危険性が指摘されている。これらの実態についても把握するため、自動車解体業者にヒアリング調査を実施した。

諸外国のリサイクル料金徴収制度把握のため、学識者にもヒアリングを実施した。

表 3-1 有識者等へのヒアリング実施概要

ヒアリングテーマ	ヒアリング対象	実施日・方法	ヒアリング事項
解体業者・破碎業者の実態把握	自治体 A	・2025 年 9 月 29 日 ・オンライン	・立入検査について ・指導・助言対象の全体的な傾向について ・指導・助言の類型別内容について ・直近の新規許可業者について ・その他、自動車リサイクルに関する取り組み
	自治体 B	・2025 年 10 月 9 日 ・オンライン	
	自治体 C	・2025 年 9 月 26 日 ・対面	
	自治体 D	・2025 年 10 月 3 日 ・オンライン	
	自治体 E	・2025 年 10 月 1 日 ・対面	
	自動車解体業者	・2026 年 2 月 25 日 ・オンライン	・損傷 LiB 火災事故の状況・実態 ・業務内容・体制等
諸外国のリサイクル料金徴収制度把握	学識者	・2026 年 2 月 6 日 ・オンライン	・事務局にて調査した調査結果に関して、記載内容の正誤、表現の正しさの確認 ・自動車リサイクルに係る料金徴収の実態を把握するために取り上げるべき国や制度等への助言

令和 7 年度リサイクルシステム統合強化による循環資源利用高度化促進業務
自動車リサイクル制度の高度化・効率化に関する調査・検討等編

2026 年 3 月

エム・アール・アイ リサーチアソシエーツ株式会社
公共政策第二部