

自動車リサイクル制度の更なる発展に向けた
具体的取組とフォローアップ

令和7年9月

1. 自動車リサイクル制度の安定化・効率化	- 2 -
(1) ASR の円滑な再資源化.....	- 2 -
(2) リサイクル料金の適切な管理・運用.....	- 5 -
① 実費請求方式への移行と特預金の使途の検討.....	- 5 -
② JARC の運営における自動車製造業等からの拠出の検討.....	- 7 -
(3) 各種セーフティネット機能の点検.....	- 8 -
(4) 自動車リサイクル法の適切な執行.....	- 10 -
(5) 情報システム活用を通じた効率化.....	- 13 -
(6) 普及啓発.....	- 14 -
2. 3Rの推進・質の向上	- 16 -
(1) 再資源化の高度化.....	- 16 -
① 国及び関係事業者の連携強化.....	- 16 -
② 金属資源・再生資源の有効活用に向けた取組.....	- 19 -
(2) 有害物質の適切な対応.....	- 21 -
3. 変化への対応と発展的要素	- 22 -
(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.....	- 22 -
(2) 国際貢献に向けた取組.....	- 24 -

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

- ASR が発生しない処理方法として法第 31 条に基づく全部再資源化がある。全体の ASR 発生量を減らすため、全部再資源化の取組を促進する具体的な方策を検討すべきである。
- 解体・破砕段階においてプラスチックやガラス等の素材を回収することで、破砕後に発生する ASR の量を減らすことができることから、このような取組を促進することが ASR の円滑な再資源化に有効であると考えられる。ASR の量の削減に資することから ASR のリサイクル料金を原資に、プラスチックやガラス等の素材の回収に取り組む解体業者等に対してインセンティブを与える制度の具体化に向けて令和 3 年度中に検討を開始すべきである。なお、検討に当たっては、制度参加者の特性や地域特性への配慮や、インセンティブが不適切な形で与えられない仕組みの工夫等が求められる。

【具体的な取組状況】

○ 全部再資源化の取組促進に向けた方策の検討

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、表彰制度による解体業者のモチベーションアップ、事業者間の連携による取組促進などを行っている。

○ 資源回収インセンティブ制度

解体・破砕段階において樹脂・ガラスを資源として回収した場合、ASR 引取重量が減量し、その分再資源化費用が減額となることから、ASR の減量分相当のリサイクル料金額を原資として、回収のための経済的インセンティブの付与を行う資源回収インセンティブ制度を令和 8 年 4 月から開始することとしている。

● 資源回収インセンティブ制度ガイドラインの策定

令和 4 年度に行われた第 57 回合同会合にて、「資源回収インセンティブガイドライン（中間取りまとめ）」を公表した。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」を策定し公表した。

- 資源回収インセンティブ制度導入に向けた環境の整備

- ・ 自動車リサイクルシステム（以下「JARS」という。）の機能追加

資源回収インセンティブ制度に対応する上で必要となる「解体・破砕工程での樹脂等部品・素材回収に係る機能」、「支払に関する機能」、「コンソーシアム管理のための機能」、「検証・モニタリング機能」といった各種機能をJARSに追加した。令和6年10月時点で基本設計に基づき追加機能の開発を完了した。

- ・ 手続きの効率化

ASR 両チームへコンソーシアム契約を提案する関係事業者の負担を軽減するため、コンソーシアムの提案書類等のASR 両チーム共通化を実施した。

- 資源回収インセンティブ制度導入に向けた実証・検証

- ・ コンソーシアム形成に係る実証事業

資源回収インセンティブ制度では、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結ぶこととなる。

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（以下「J-FAR」という。）の助成事業を活用して、中小事業者を含む幅広い解体業者が、資源回収インセンティブ制度に参画できる環境作りを目的として、実証事業や課題抽出等を行った。

令和7年度は、これまでの実証事業の成果を踏まえ、コンソーシアム形成のモデルケースや、参加事業者間の役割分担、作業手順、情報管理の方法、管理体制などを体系的に整理した「事業参画のための手引書」を作成する。手引書は、制度への新規参画を検討する事業者が円滑に準備・対応できるよう、具体的な事例や留意点を盛り込み、広く公開する予定である。

- ・ 提案審査トライアル検証

ASR チームがコンソーシアムとの実際の契約手続きを担うことを踏まえ、解体業者・破砕業者の協力を得た上で、申込受付から提案内容の審査、契約までの一連の手続きについてトライアル検証を実施している。

- 資源回収インセンティブ制度導入に向けた広報・周知

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。）のホームページに、資源回収インセンティブ制度の特設サイトを開設した。動画を用いた制度説明やQAなどのコンテンツを令和6年7月に掲載した。

令和6年9月には、解体業者や破砕業者の監督主体である地方自治体に対

して、資源回収インセンティブ制度の特設サイトを紹介した。

令和6年10月には、各地域の経済産業局及び地方環境事務所向けに資源回収インセンティブ制度の説明会を開催し、各地域での制度周知や案件掘り起こし等を依頼した。令和7年7月時点で、全国418の事業者（解体・破砕業者、原材料メーカー、商社等）が本サイトに登録されている。

また、一般社団法人日本自動車工業会（以下「自工会」という。）では、取扱マニュアルを作成し、令和6年3月、事業者向け説明会を開催した。

(2) リサイクル料金の適切な管理・運用

① 実費請求方式への移行と特預金の使途の検討

- 再資源化等預託金の余剰部分を所有者の負担の軽減に活用するため、自動車製造業者等がその払渡しを請求する際に、全額請求するのではなく、再資源化等の実費分のみを請求する方式（以下「実費請求方式」という。）への変更について、請求されない余剰部分を特預金に位置付ける等、具体化に向けて令和3年度中に検討を開始すべきである。
- 本制度導入後においても引き続き自動車製造業者等による再資源化等預託金の料金設定が適正に行われていることが重要であり、自動車製造業者等はその料金設定の適正性について、国に説明を行うとともに、料金の設定額と実際の支出額が比較できるようにすべきである。また、国は、適正な原価を著しく上回ること、又は著しく不足することがないことを確認すべきである。
- 特預金が毎年積み上がることを踏まえ、自動車所有者が負担している資金管理料金、情報管理料金の一部を割り引く等の特預金の使途に関する検討を令和3年度中に開始すべきである。

【具体的な取組状況】

○ 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処理費の高騰やリサイクル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と協議をした結果、リサイクル料金とその利息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を、令和8年1月稼働予定のシステム大改造で必要なシステムを実装した上で開始するべく法整備等の検討をしている。さらに、既存のシステムも活用することにより、コストを抑え効率的な方法での実施を目指している。

○ リサイクル料金設定の適正性に関する調査の実施

経済産業省及び環境省では、再資源化等預託金の「実費請求方式」の導入に伴い、自動車製造業者等が将来の赤字を避けるためにリサイクル料金を高めに設定することがないよう、実費請求方式の導入前に料金設定の適正性を確認すべく、自動車製造業者等18社に対して調査を実施した。

○ リサイクル料金見直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リサイクル収支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。

自動車製造業者等のリサイクル収支の黒字分は令和元年度以降大きく減少しており、加えて、実費請求方式が導入された後の令和８年度にはほぼ黒字分が発生せず、中長期的にはリサイクル収支が均衡状態となるため、特預金が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、令和８年のシステム大改造、新車時預託の減少、フロンガスの新冷媒への移行、事故車の減少等により、特預金の残高も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等に備えた必要な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（資金管理料金、情報管理料金）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。

② JARC の運営における自動車製造業等からの拠出の検討

- 令和 7 年度以降、JARC の指定法人業務の運営経費について、特預金が留保すべきと考えられる額を超えて相当程度存在する場合においては、これまで自動車製造業者等が負担していた指定法人業務のランニングコストに特預金を充て、自動車製造業者等からの自主的な拠出を休止することが適当である。
- ただし、自動車製造業者等が自動車リサイクル制度の中心的な役割を果たすべき存在として、指定法人業務に必要な費用面も含めた制度運営の安定化に対する支援を行う自動車製造業者等の役割は引き続き存在することから、将来的に、指定法人業務の安定的な運営に支障が生じると判断される場合には、指定法人業務に必要な一定のランニングコストに対する自主的な拠出を再開することが適当である。

【具体的な取組状況】

○ JARC の運営経費への自動車製造業者等からの拠出の休止

「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）」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

- 国、自治体、JARC、関連事業者等で協力し、大規模災害時において発生する被災自動車を適正かつ円滑に処理するために、被災自動車の処理に当たっての自治体や関連事業者の負担等について、自動車の電動化等の影響も考慮しつつ、早急に実態を把握し、必要な方策について検討すべきである。
- 各種セーフティネットが適切に機能しているか、今後も本審議会において毎年フォローアップを行うべきである。

【具体的な取組状況】

○ 被災自動車処理支援の実施とノウハウの共有・展開

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の完遂、及び令和6年9月に発生した能登半島豪雨の被災自動車処理支援を、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が今後の災害対応の知見となるため、講じたノウハウ等を「被災自動車の処理に係る手引書・事例集」へ掲載し、令和7年度下期より自治体災害対策説明会・研修会にて展開していく。

また、令和6年度も市町村の一般廃棄物担当者等に向けた説明会・研修会を15回開催した。有識者による講演や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540名が参加した。特に昨年度下期以降は、能登半島地震における焼損車両の撤去処理に関し、大津波による被災車両とは異なる対応等の具体的な説明を加えて実施した。

なお、能登半島地震における被災自動車処理のフローは以下の通りである。

- ① 被災自動車の所有者からの問い合わせに対応できるよう、処理手順案内に関するチラシをJARCが作成し、石川県、能登半島6市町村に展開した。
- ② 輪島市朝市地区の焼損車は資源価値が喪失しているため、現地調査の上、環境省、輪島市、JARCが処理方法を協議した。
- ③ 環境省、輪島市、JARC、JAERAによる焼損車処理プロジェクトを始動し、車台番号の確認作業を実施した。
- ④ 環境省、輪島市、JARC、JAERAが朝市地区の焼損車81台について、公費による撤去、処理解体スキームを構築した。
- ⑤ 隣接した被災寺院地内を整地し敷鉄板後、一時保管場所を設置した。
- ⑥ JAERA会員事業者他が全81台を運搬し、解体業者への引渡しを実施。令和6年9月14日に前破碎までの移動報告が完了した。
- ⑦ 9月末日までに指定引取場所においてASRの引取り、及び引取報告が完了した。

○ 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）、自工会のリチウムイオンバッテリー回収システム（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

- 国や自治体、JARC 等で連携し、不法投棄・不適正保管、登録・許可業者による不適正処理、違法な解体ヤード、解体自動車（廃車ガラ）等の不適正な輸出等への対策のため、自治体等における立入検査や指導等に当たっての課題を把握し、自治体研修への反映や対応事例の共有、より使いやすい自動車リサイクル情報システムへの改修等、自治体等による指導監督の強化の方策を講じるべきである。
- 外国人事業者向けにも法令遵守を啓発するため、関連するガイドラインの多言語化や、自治体の指導監督の支援方法等を検討すべきである。
- 国、自治体、関連事業者等が連携し、業界における講習制度等の内容の充実等により、関連事業者の能力の向上を図るべきである。

【具体的な取組状況】

○ 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 6 年度では 5 自治体 173 台の撤去処理が完了している。

(参考) 実際に JARC が紹介したスキーム

- ① 自治体による原因者への指導
- ② 原因者に引渡し先事業者の紹介について要望を確認
- ③ JARC から業界団体へ撤去作業を要請するため、事前見積調査を依頼
- ④ 自治体・JARC 同行のもと、原因者へ撤去作業を行う事業者の紹介及び作業見積の提示等の現地調査を実施
- ⑤ 原因者と事業者の合意のもと車両撤去作業を実施

○ 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・破砕業者の作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ている。

○ 情報システム改修（システム大改造）による効率化と提供情報の拡充

令和 8 年 1 月の稼働開始を目標に、JARS の大規模改造プロジェクトを推進中である。移動報告データを蓄積・活用することにより、自治体との連携を強化することや、効率的な業者指導を実現することとしている。

○ 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 では、自治体と連携して、外国人事業者を対象に、自動車リサイクル制度を理解した上で事業の適正化を図るための研修会を開催した。カリキュラムは法制度概要や許可要件、解体実務作業実演、JARS 操作等であり、受講者に合わせた言語のテキスト（英語・ウルドゥ語・ペルシア語・シンハラ語）と通訳者を用意し実施した。

令和 5 年度に千葉県でトライアル開催し、令和 6 年度から研修を軌道に乗せ、令和 7 年 2 月までに千葉県で 4 回開催した（3 か月毎開催）。令和 7 年度より、他県（外国人業者の多い自治体）にも本研修の展開を行い、5 月に三重県にて開催した。

○ 外国人事業者向けの多言語啓発ツールの作成

自治体から、言語の問題により日本語を母国語としない事業者への制度説明や適正処理の指導が難しいとの意見が多く寄せられたため、既存の公開資料を活かしつつ、関連事業者に法令遵守を促すためのリサイクル業務全体及び実務手順がわかる簡易な資料を多言語（英語、ロシア語・アラビア語・ウルドゥ語・パシュトゥ語）で作成し、自治体および事業者へ展開した。

○ 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

自治体における解体業者等への指導、監督権限をより効果的に行使するために必要となる知識・技能の習得を目的に、基礎知識研修とステップアップ現場研修を国、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。）及び JARC で連携して実施した。令和 6 年度から基礎知識研修は e ラーニング方式とし、常時動画で視聴できる仕組みに変更した。現場研修は年 4 回の定例開催に加え、自治体単独での開催を追加することで自治体固有の課題に対応している。

（参考）ステップアップ現場研修 定例開催実施結果

	基礎知識研修受講者数(人)	現場研修受講者数(人)
令和 3 年度	397	オンラインで代替実施
令和 4 年度	458	66
令和 5 年度	420	72
令和 6 年度	411	81
令和 7 年度	379	83

○ 自動車リサイクル士

JAERA では、使用済自動車の適正処理を促進し、将来的な優良事業者育成のために必要な技術・知識を持った人材を育成することを目的に、自動車リサイクル士認定講習会を開催している。

自動車リサイクルに関わるすべての関係事業者を対象としており、令和 7 年 4 月 1 日時点で 1,436 名が自動車リサイクル士に認定されている。

(5) 情報システム活用を通じた効率化

- 令和8年に予定されている自動車リサイクル情報システムの大規模改造を行うための万全な準備を行うべきである。準備に当たっては、法制度の適切な執行はもとより、制度の効率化に向けて、リサイクル券の電子化、手続きの簡素化、再資源化の高度化に資する情報管理等についてシステム拡張性の観点も踏まえて検討する必要がある。

【具体的な取組状況】

○ システム大改造による効率化

令和8年1月稼働を目標に、JARSの大規模改造プロジェクトを推進中である。事業者からの意見集約、実操作によるフィードバックに基づき、入力しやすいシステムとしている(1.(4)に記載。)。以下にシステム大改造によってシステムが変更される一例を示す。

- ・ **リサイクル券の新規発行停止**

リサイクル券の紙媒体での新規発行を停止し、車検証閲覧アプリおよびJARSで預託状況を確認する運用に変更する。

- ・ **事業者への情報提供の拡充**

車載用蓄電池(LiB等)の装備情報や易解体情報を、解体・破砕業者に車台番号単位で提供することで、安心・安全な作業環境を実現する。

- ・ **LiBのトレーサビリティを考慮したデータ蓄積**

LiBのトレーサビリティを目的として、解体業者から取得したLiBの処理方法データをJARS内に蓄積し、将来的なLiB処理のトレーサビリティ情報との連携に備える。

- ・ **移動報告処理の入力支援**

車検証の二次元コードの読み取り及び車台のコーションプレートの読み取りにより、入力作業の精度向上と負荷軽減を実現する。

- ・ **シングルログイン**

移動報告の工程別のID体系を見直し、一つのIDで複数の業務工程を利用できる構成に変更する。

- ・ **外部システムとのデータ連携**

他システムや他組織との連携が柔軟にできるよう、API活用を中心としたインターフェース機能を構築する。

(6) 普及啓発

- 各関係主体において、自動車リサイクル法の仕組みやリサイクル料金の用途、環境配慮設計及び再生資源利用の進んだ自動車、リユース・リビルド部品等、幅広い観点から自動車所有者の理解を促進するため、制度の透明性を高め、一層の情報発信を行うべきである。

【具体的な取組状況】

○ 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。

（参考）取組例（令和 3～6 年度）

- 全国地域イベント（約 10 か所/年）
- 小学生向け見学会（約 5 か所/年）
- 大学生向け見学会（約 5 か所/年）
- 小学生新聞掲載（約 144 万部/年）
- 小学生向け作品コンクール（応募 160 団体/約 5,000～8,000 作品/年）
- 小学生向け学習冊子の提供
- 運転免許センター・試験場の活用
- 高速道路サービスエリア・道の駅の活用
- 鉄道サイネージの活用
- 自動車リサイクル会議の主催

○ 自動車製造業者等や関連事業者による普及啓発の取組の状況

・ 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リサイクル料金を負担するよう、自動車リサイクル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

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

① 国及び関係事業者の連携強化

- 自動車製造業者等は、解体業者と連携し、技術的に分別容易かつリユース可能又はリサイクル可能となるように、自動車リサイクル設計事例集を横展開し、より効果的な環境配慮設計の導入や解体に係る情報提供に努めるべきである。
- 国と自動車製造業者等で連携し、環境配慮設計や、Car to Car リサイクルを始めとする再生資源利用を進めるため、技術動向やポテンシャルを把握しつつ、必要な技術開発や、リサイクル料金の割引及び効果的な情報発信等の消費者の選択を促すための方策の検討を引き続き実施すべきである。

【具体的な取組状況】

○ 自動車リサイクル設計事例集の作成・横展開

JAERA では自工会の協力を得て、J-FAR の助成事業を活用して、リサイクル設計の現状確認と事例集作成による共通理解の醸成を目的として、解体業者へのアンケート調査、ヒアリング調査の結果を元に「リサイクル設計事例集」を作成している。

「リサイクル設計事例集」を横展開させるために、メディアへのアプローチ、英語版の作成、周知用動画の公開等に取り組んだ。

○ サステナブルプラスチック利用率の自主目標値について

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。

○ 再生利用拡大に向けた取組

・ 第五次循環型社会形成推進基本計画の策定

環境省では、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ため、令和6年8月に第五次循環型社会形成推進基本計画を策定した。素材循環重視のリサイクルを進め、質の高い再生利用を進めることで再生材の価値が市場で評価され高値で売買され、可能な限り繰り返し循環利用がされるよう、必要な取組を行うこととしている。

- ・ **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**
 第五次循環型社会形成推進基本計画における取組等を政府全体として戦略的・統合的に行うため、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を開催した。循環経済への移行を国家戦略に位置付け、再生プラスチックの利用促進や再生材の利用加速化を盛り込んだ「循環経済への移行加速化パッケージ」を令和6年12月に取りまとめた。
- ・ **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**
 製造業とリサイクル業の連携において、我が国における戦略的対応を検討するため、令和6年11月、環境省は、経済産業省と連携し、産官学からなる、「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」を立ち上げた。動静脈連携による取組の必要性やその実現に向けた国の支援策について検討し、令和7年3月、「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。令和7年度以降も、本アクションプランでとりまとめた個々のアクションやテーマ別WGの進捗を確認し、目標の達成状況の確認や状況の変化に応じた適切な目標設定について検討するため、引き続き産官学コンソーシアムの枠組を継続することとしている。
- ・ **CPs（サーキュラーパートナーズ）自動車領域WGの開催**
 経済産業省が立ち上げたサーキュラーエコノミーに関する産官学のパートナーシップ「CPs（サーキュラーパートナーズ）」は、令和7年度、新たな領域別ビジョン・ロードマップ検討WGとして「自動車WG」を設置。自工会及び一般社団法人日本自動車部品工業会を中心に自動車業界の需要側と供給側が一体となり、自動車分野における再生プラスチック材の安定供給を図るため、再生プラスチック材の供給量の試算や必要施策の検討をはじめ、自動車産業全体における長期ビジョン、ロードマップの策定に向けた議論を開始した。
- ・ **マテリアルフロー分析**
 環境省では、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を行った。
- ・ **自動車精緻解体等の技術実証**
 環境省では、製造業者やリサイクル業者等の連携により高品質な再生材の利用拡大に向けた技術の構築を行い、プラスチックのリサイクル技術・システムの高度化を図るなど、社会実装を見据えた技術的課題を解決する

ため、令和6年度（令和5年度補正事業）に以下の実証事業を行った。

① AI等を活用した脱炭素型高度自動車部品解体プロセス等の技術実証事業

自動精緻解体由来の高信頼再生材を循環させる動静脈融合バリューチェーンの構築を目指し、質・量・経済性・労働環境を同じくする革新技術の開発と、動静脈を融合した実施体制による実証を行い、社会実装に向けた検討を行った。

② POPsを含む廃プラスチック高度選別技術実証事業

高度な再利用化を可能とする再生プラスチックを製造するシステムを構築することを目指し、ELV部品プラスチックから、POPs等規制物質含有プラスチックを選別・除去し、各種化学物質規制に適合した再生プラスチックとするための、装置の実証及びシステムの検証を行い、事業化に向けた検討を行った。

・ **再生材供給拡大のための分析装置・破砕設備の導入支援**

環境省では、自動車向けの質の高い再生プラスチックの供給を拡大していくことを目的として、令和7年度（令和6年度補正事業）に以下の設備補助事業を行っている。

① 再生材の品質保証のための物性・懸念化学物質等の分析装置導入事業

自動車向けに再生プラスチック材の供給を行う事業者等に対し、再生材の品質を評価するための分析装置の導入費用を補助する事業を行っている。

② プラスチック回収量拡大・輸送効率向上のための破砕設備導入事業

資源回収インセンティブ制度に参画する解体業者等に対し、破砕設備の導入費用を補助する事業を行っている。

② 金属資源・再生資源の有効活用に向けた取組

- リユース・リビルド部品について、自動車所有者への情報発信等、利用を促進するための方策を検討するとともに、規格化については、これまでの取組も踏まえ、課題の整理等を行っていくべきである。
- リサイクルの高度化の観点から、ASR のリサイクル料金を原資に、プラスチックやガラス等の素材の回収に取り組む解体業者等に対してインセンティブを与える制度の具化に向けて令和3年度中に検討を開始すべきである。また、技術開発や再生資源の用途検討等、リサイクルの更なる質の向上に必要な方策を引き続き実施すべきである。
- 戦略的な資源確保の必要性を勘案し、ベースメタルやレアメタル等の金属回収・リサイクルの推進等について引き続き検討すべきである。

【具体的な取組状況】

○ 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CO₂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。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CO₂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団体のシステムを繋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CO₂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、ゲートウェイを介して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。

○ 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

自工会では、使用済LiBのリビルトを実施しているメーカーのニーズに合わせて、商品代金支払いシステムや、リビルト可否判定工程の設置等に対応した。サードパーティ企業のリビルトについても、対象自動車メーカーと製品安全面等での協議・合意を前提に本システムの実運用に向けた準備を進めている。

○ 資源回収インセンティブ制度導入に向けた、ガイドラインの策定・広報周知・システム開発・実証検証

1. (1) に記載。

○ 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

自再協では、経済産業省の支援により、令和3年度より使用済 LiB の再源化における CO₂/リサイクル率が見える化可能なシステムの開発を開始し、令和6年4月より運用開始した。CO₂ 発生抑制、素材リサイクル促進に向けた指標として活用することで、循環型社会構築への貢献をさらに促進する。(1. (5) に類似の内容を記載)

○ 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

廃棄モーター磁石のリサイクルは、資源リスク対応の一つとして重要な課題である。一方、使用済自動車の廃棄モーターが材料リサイクル向けに本格的に流通するのは令和12年頃である。令和12年以降を見据え、廃棄モーター磁石のリサイクルシステム構築準備と、国内関係者の更なる取組促進を図るため、自工会にて「磁石リサイクル連絡会」を設立した。自工会が中心となってオールジャパンでの取組を促進する。

(2) 有害物質の適切な対応

- 今後決定される Deca-BDE の LPC を踏まえて、有害物質管理と再生資源としての活用との両立のための方策を検討すべきである。

【具体的な取組状況】

○ 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。

○ 重金属 4 物質の削減に関する自主取組み

自工会では、自主行動計画に基づき、自動車に使用される重金属 4 物質の削減に取り組んできた。鉛については、平成 15 年から削減の新目標への取組みを進め、平成 18 年以降継続して全モデルで目標を達成し、平均 100g 前後まで使用量を削減している。

○ 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。

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

- 電動化等により、今後の自動車は蓄電池等の新しい部品や CFRP 等の新しい素材がより一層活用されることになるため、特に蓄電池についてはレアメタル等の戦略的な資源確保の必要性を踏まえた上で、それらが適切に処理されるよう、回収・リユース・リサイクルのための必要な技術開発や体制整備等の方策について検討すべきである。また、自動車製造業者等は、新しい部品・素材の使用に当たっては、環境配慮設計等の考え方を踏まえ、廃棄段階まで見据えてリユース・リサイクルが容易となるよう努めるべきである。
- 電動化の推進や車の使い方の変革により、現在の市場を活用した自動車リサイクルにも大きな変化が生じる可能性があることから、国内外におけるそれらの変革による自動車リサイクルに対する影響を把握するべきである。
- 使用済自動車全体の資源循環における温室効果ガス排出量を削減するため、解体・破碎段階で回収される部品・素材等を含め現在の排出実態を早急に把握し、排出削減対策等の必要な施策を講じるべきである。
- こうした施策を実施した上で、必要なタイミングで、自動車リサイクル法の見直しも含め、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に対応した制度の在り方を検討すべきである。

【具体的な取組状況】

○ 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使用済 LiB の共同回収スキームを構築している。自再協が廃棄物処理法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。

○ LiB のリユース・リサイクルに向けた体制・制度の確立

2. (1) ②に記載。

○ 温室効果ガス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温室効果ガス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 3 R 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温室効果ガス（以下「GHG」という。）排出量の実態把握及び温室効果ガス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温室効果ガス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

- 新興国等の自動車リサイクルに関する環境負荷削減等の社会的課題の解決や国際的な資源循環の促進に向けて、我が国の知見を伝えていくなどして、積極的に貢献していくべきである。また、必要に応じ、政策対話等の推進を通じた国際協力を推進する。
- 我が国の自動車リサイクル産業全体として、効率的に国際貢献を推進するため、自動車リサイクルインフラ・技術や情報管理システムの提供、制度構築支援等、相手国の実情及び我が国の産業競争力強化の観点も踏まえた国際支援の仕組みの在り方について、官民協力して検討するべきである。

【具体的な取組状況】

○ 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（（財）海外技術者研修協会）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・破碎施設、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・破碎施設、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。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。

自動車リサイクル制度の更なる発展に向けた 具体的取組とフォローアップ[○] 【補足資料】

令和7年9月5日

経 済 産 業 省
環 境 省

1. (1) ASRの円滑な再資源化（資料5 p. 2～4） 資源回収インセンティブ制度の概要

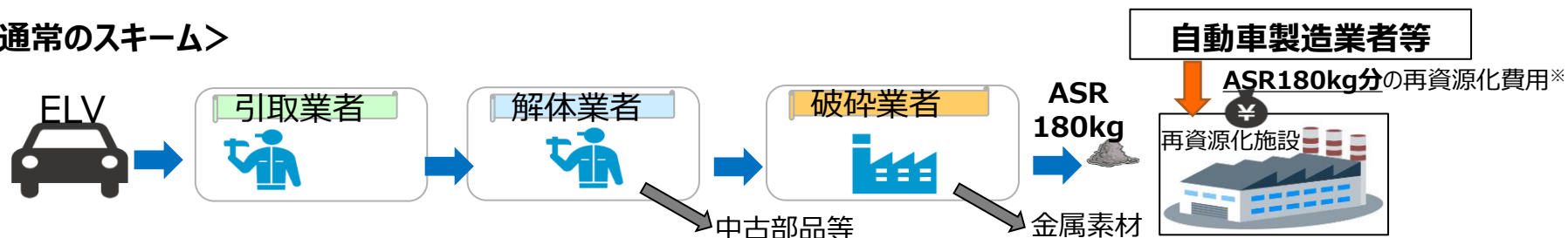
概要

- 資源回収インセンティブ制度は、自動車リサイクル法に基づき自動車所有者が預託するリサイクル料金の一部を原資とするもの。解体業者がASRから樹脂・ガラスを資源として回収した場合、ASR引取重量が減量し、その分再資源化費用が減額となることから、ASRの減量分相当のリサイクル料金額を原資として、回収のための経済的インセンティブの付与を行うもの。

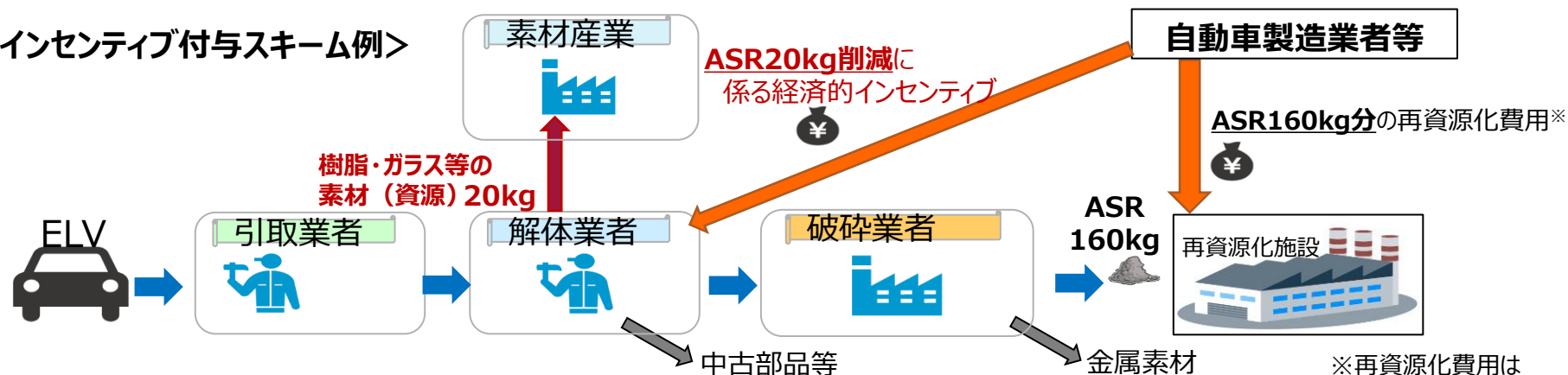
* 通常、自動車製造業者等がASRを引き取った際は、「ASR引取重量×ASR再資源化に要した実績単価」により、リサイクル料金から再資源化費用を支払っている。

資源回収インセンティブのイメージ

<通常のスキーム>



<インセンティブ付与スキーム例>



※再資源化費用は所有者負担

1. (2)①実費請求方式への移行と特預金の使途の検討 (資料5 p. 5～6)

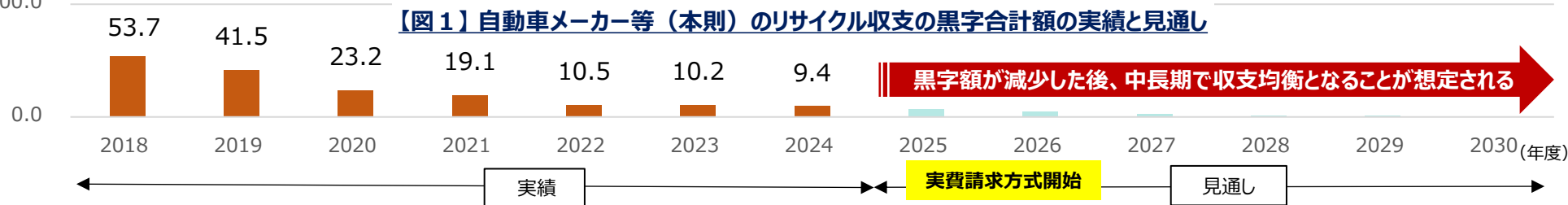
特預金の使途に関する検討結果

- 経済産業省及び環境省において、JARCから提出された資料を基に、自動車製造業者等のリサイクル収支及び特預金残高にかかる現状と見通しについて、以下のとおり検証を行った。
 - ・ **自動車製造業者等のリサイクル収支の黒字分は2019年度以降大きく減少**しており、加えて、実費請求方式の導入予定の2026年にはほぼ黒字分が発生せず、**中長期的にはリサイクル収支が均衡状態**となるため、**特預金が積み上がらない見通し**となっている【図1】。
 - ・ また、2026年のシステム大改造、新車時預託の減少、フロンガスの新冷媒への移行、事故車の減少等により、**特預金の残高も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等に備えた必要な資金の確保が必要。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【図2】。
- 以上の検討結果を踏まえれば、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(資金管理料金、情報管理料金)の一部を割引くことについては実施しない**こととする。国としては、引き続き、自り法上の資金管理法であるJARCの財務状況の健全性確保とともに、特預金の残高状況等について注視してまいりたい。

【JARCのシミュレーション結果】

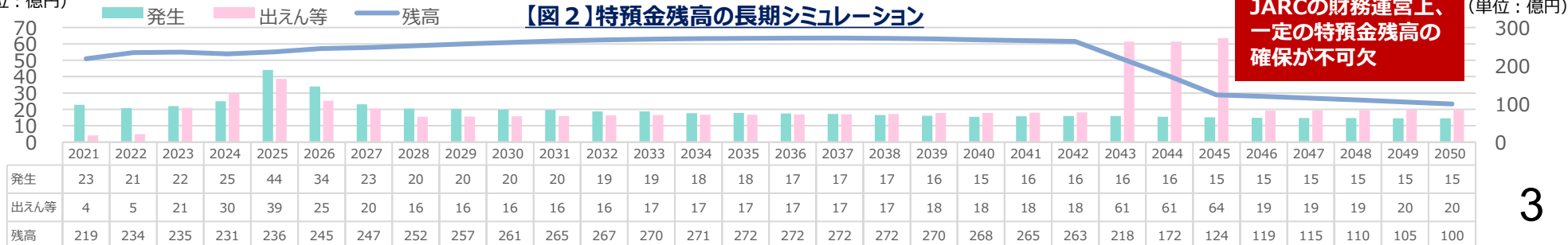
(単位：億円)

100.0



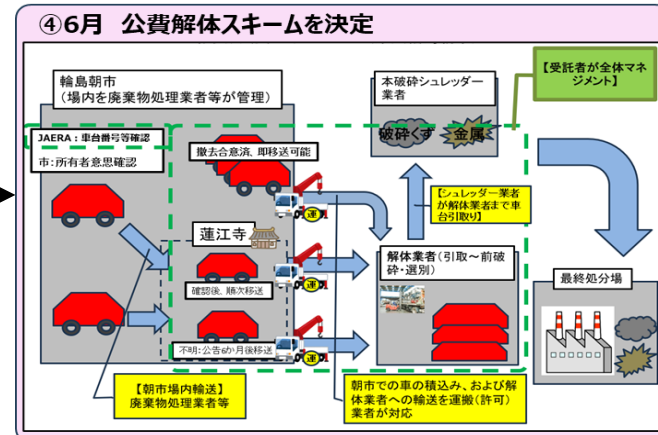
※2025年度以降の見通しについては、国内自動車メーカー12社へのアンケート結果を基にJARCにて試算

(単位：億円)



1. (3)各種セーフティネット機能の点検 (資料5 p. 8) 能登半島地震の被災被災自動車撤去処理

- 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。



被災車所有者から問合せの為、JARCが**処理手順案内チラシ**を作成し、石川県、能登半島6市町村に展開。

焼損車は資源価値喪失の為、現地調査の上、**処理方法**をJARC、環境省、輪島市が協議。**車台番号確認**作業を実施。

焼損81台を限定に公費による撤去、処理解体スキームを構築。



⑦9月 全車台、物品引渡し完了

9月17日**再資源化等物品の指定引取場所への引渡報告が完了。**

被災車両の処理の経験が今後の災害処理の知見となる為、講じたノウハウ等を「手引書・事例集」へ掲載し、今後の自治体災害対策研修会に反映させていく。

隣接した被災寺院地内の瓦礫を整地し敷鉄板後、一時保管場所設置(約1200㎡)。

JAERA会員事業者他が全81台を運搬し解体業者への引渡しを実施。9月14日前破砕までの移動報告完了。