
自動車リサイクル制度の評価・検討 主な論点案

2025年9月5日



自動車リサイクル法施行20年目における評価・検討の主な論点

- 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る。
- 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・検討の論点として以下の10項目を提示する。

1. 制度の安定化・効率化

- ① 使用済自動車にかかる動向把握（オートオークション等における解体業者の取引動向含む）
- ② 不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討
- ③ リサイクル料金の適切な運用と検証
- ④ 不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理
- ⑤ 情報システムの効率的な活用

2. 国内資源循環の推進

- ⑥ 自動車リサイクルの高度化
- ⑦ 再生プラスチックの流通量拡大
- ⑧ リユース可能な部品の流通促進

3. 変化への対応と発展的要素

- ⑨ 使用済自動車由来の車載用蓄電池の再資源化の推進
- ⑩ CN・3Rの高度化

1. 制度の安定化・効率化

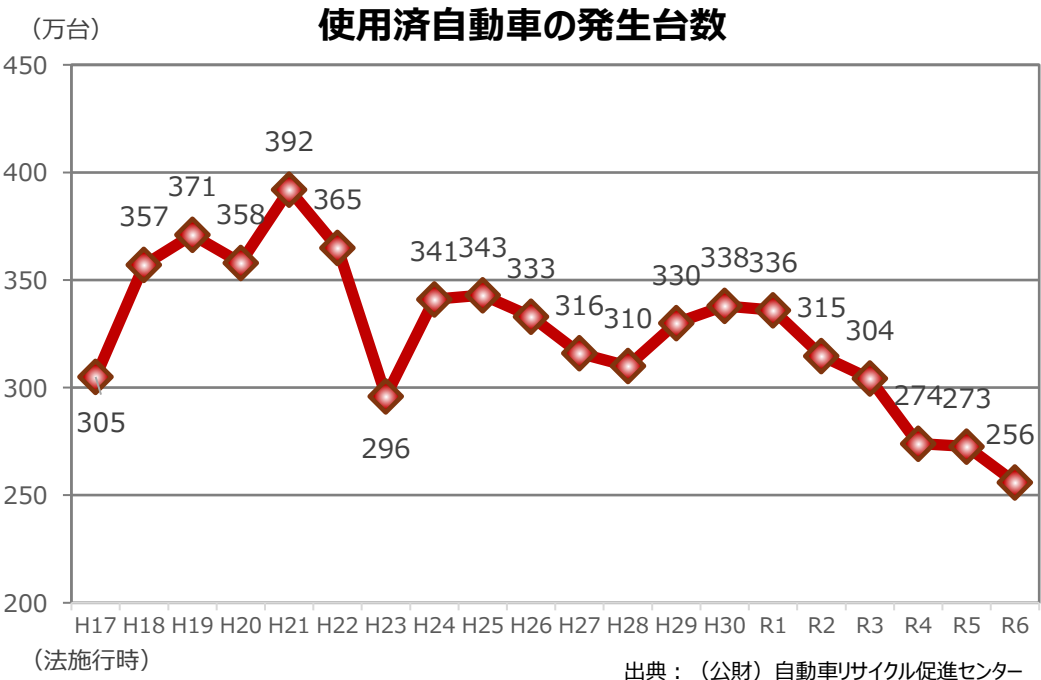
①使用済自動車にかかる動向把握（オートオークション等における解体業者の取引動向含む）

- 近年、国内での新車販売の減少、円安による中古車の輸出増等を背景として、使用済自動車の引取台数が減少傾向にあり、自動車解体・破碎業界にとって使用済自動車の入手が大きな課題となっている。また、中古車に加えて、廃車ガラの輸出も増加しており、一部には法令違反が疑われるものもある。
- このような動向を踏まえ、制度の適切かつ安定的な運営を図る観点からも、国としても、外国人事業者の国内市場への参入動向や中古車や廃車ガラの輸出動向、法令違反が疑われる廃車ガラの不適正な輸出の状況、解体業者の主な仕入れ先であるオートオークションの取引実態等について把握・分析し、関係団体等と連携の上で必要な対策を検討することが必要ではないか。

関連事業者の登録・許可状況※

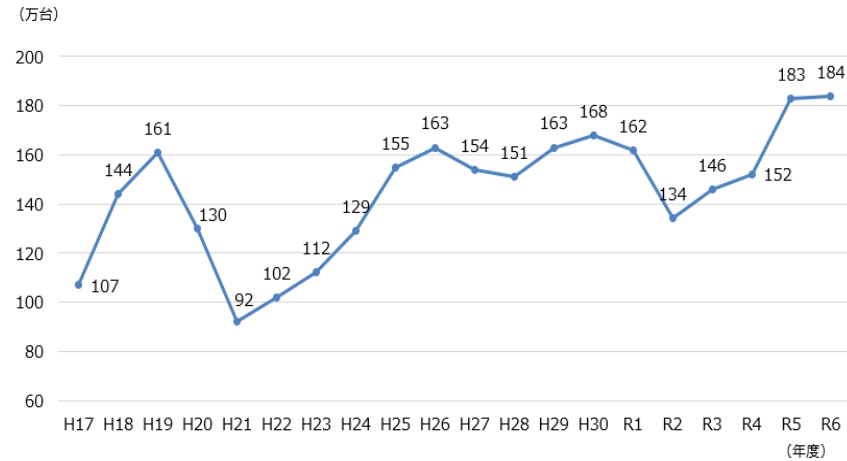
	令和6年度		(参考) 令和6年度取引実績のあった事業所
	事業者	事業所	
引取業者	22,387	39,068	9,873
フロン類回収業者	7,817	11,154	3,175
解体業者	4,081	4,883	3,222
破碎業者	990	1,181	863
計	35,275	56,286	17,133

※事業者数については自治体による登録・許可数
事業所数については自動車リサイクルシステムへの登録件数



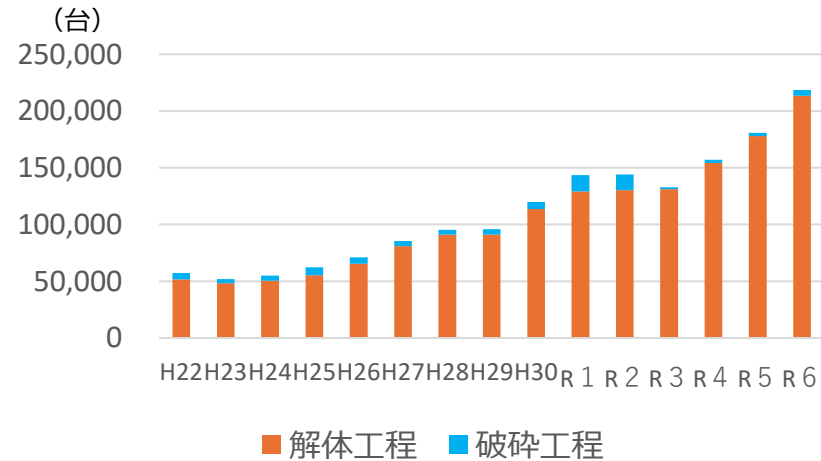
出典：(一社)自動車再資源化協力機構

中古車の輸出台数の動向



出典：国土交通省のデータより経済産業省、環境省作成

ガラク輸出（非認定全部利用）台数の動向



自動車リサイクルシステムより抽出

使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書 (抄)

第3章 オートオークション会場における出品にあたっての取扱い

1. オートオークション市場の現状

(中略) ←

所有者が手放した車両をディーラー等が引き受ける場面に際しても、その車両に市場価値があると考えられる場合、これを使用済自動車として引き取るのではなく、中古車として下取りし、オートオークション会場を経由して流通させるというケースが増加している。

このように、所有者が手放した車両がオートオークション会場を通じて中古車として再使用され得ることは、自動車の長期使用にもつながるため、自動車リサイクル制度上の趣旨にかんがみ合理的な動きであると言える。

2. オートオークション会場において取り扱う商品車について

オートオークション会場では、公正な取引を行うために、出品車両の入庫時に、修復歴、冠水歴、盗難歴等についての検査を実施し「商品車」の取引環境を提供している。

また、「使用済自動車及び使用済自動車と判断される自動車」と考えられる以下のような車両については、各会場個別の判断として、出品を断っている事例がある。

【出品を断る事例】

- ・エンジンやミッションが取り外された車両
- ・多数の部品取りがされた車両【事例3参照】
- ・損壊状況が大きい車両【事例4参照】
- ・自走不可能車両（簡単な修理によって自走可能となる車両を除く）【事例4参照】
- ・広範囲で延焼している車両 等【事例5参照】

中古自動車の輸出時における一時的な部品の取り外し範囲についてのお知らせ (H26.1.17 事務連絡 経・環)

1. 中古車の輸出とは認められない事例

次の作業が行われたものは、外見上自動車としての使用を終えていることが明確であることから、中古車として輸出することはできません。また、こうした作業は、使用済自動車の解体行為であり、自動車リサイクル法の解体業の許可を受けた解体業者でなければ行うことができません。

- ①ハーフカット、②ノーズカット、③ルーフカット、④テールカット、⑤エンジンの取り外し、⑥車軸の取り外し、⑦サスペンションの取り外し

2. 中古車の輸出として認められる部品取り外しの範囲

1 以外の場合でも、輸出に当たり部品の取り外しを行うときは、自動車リサイクル法の解体行為に当たる可能性があります。ただし、次の付属品等を取り外す行為は、解体行為とは解釈されません。

- ①カーナビ、②カーステレオ、③カーラジオ、④車内定着式テレビ、⑤ E T C 車載器、⑥時計、⑦サンバイザー、⑧サイドバイザー、⑨ブラインド（カーテン、カーテンレールを含む。）、⑩泥除け、⑪消火器、⑫運賃メーター、⑬防犯灯、⑭防犯警報装置、⑮防犯ガラス（プラスチック製のものを含む。）、⑯タコグラフ（運行記録計）、⑰自重計、⑱運賃料金箱（両替機を含む。)

また、次の品目については、コンテナ輸送に伴う積載効率の観点からやむを得ず一時的に取り外し、これらを取り外された車両と同一のコンテナに積載する場合に限り、その取り外しは解体行為とは解釈されません。

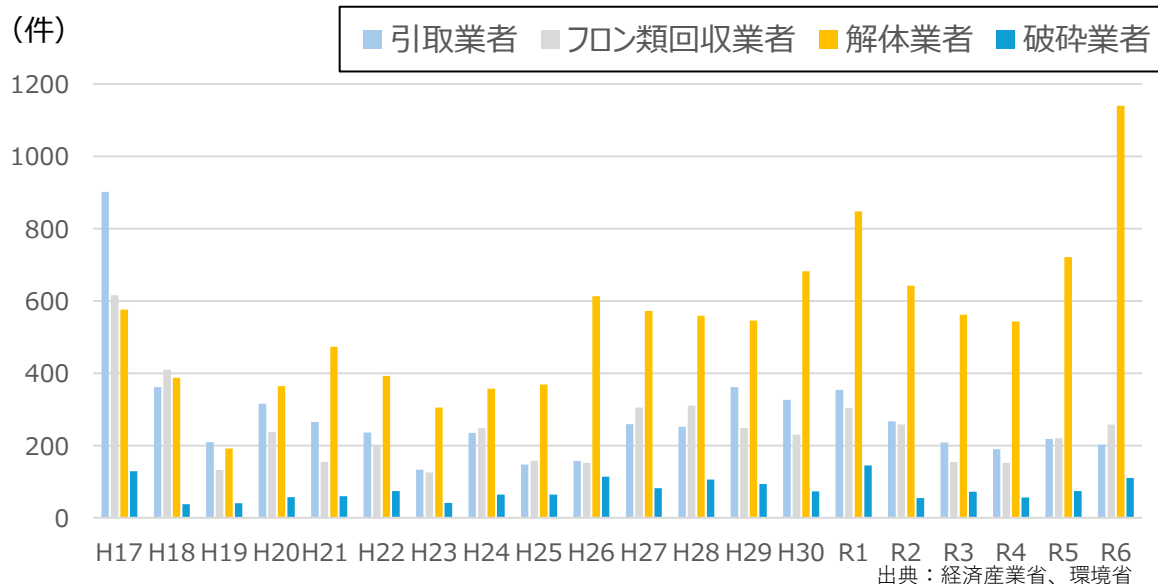
- ①タイヤ、②ミラー、③バンパー、④ボンネット、⑤リアハッチ・トランクリッド、⑥ランプ類

1. 制度の安定化・効率化

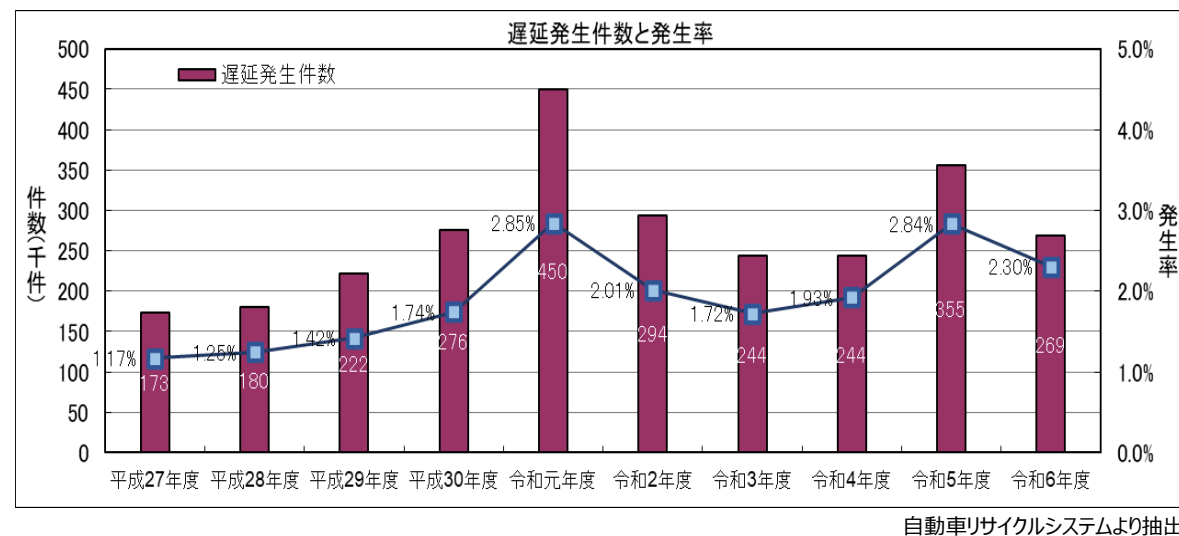
②不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討

- 自動車リサイクル法では、都道府県・保健所設置市が、引取業、フロン類回収業、解体業及び破碎業の登録・許可や立入検査、不法投棄・不適正保管への対応を実施している。
- 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。
- また、登録・許可業者向けにJARCによるサポート研修、JAERAによる自動車リサイクル士認定講習会等が行われている一方で、登録・許可業者による**自動車リサイクルシステム（JARS）上の移動報告ミス・遅延等が発生**していることも問題となっている。
- 自動車リサイクル法を適切に執行するためには、**解体業者等の操業実態を把握した上で、自治体による指導・監督の強化**や、廃棄物処理法と同様に**許可基準に知識・技能要件を設ける等の規律強化を検討することが必要ではないか**。

登録・許可業者への自治体による指導・助言件数の推移



自動車リサイクルシステム上の遅延報告発生状況の推移



1. 制度の安定化・効率化

③リサイクル料金の適切な運用と検証

- 自動車リサイクル法の『再資源化等預託金』とは、自動車所有者が新車購入等の際に資金管理法人に預託し、将来、使用済自動車となった場合に自動車製造業者等に払渡され（資金管理法人における運用利息分を含む）、フロン類、エアバック類、ASRの適正処理・再資源化に充てられるリサイクル料金のこと。
- 一方で、国内で使用済自動車として処理されず海外に輸出される場合には、資金管理法人にリサイクル料金を預託しておく必要がないものとして、法律の規定により、最終所有者が請求により預託されたリサイクル料金（運用利息分を含む）の取戻しができる仕組みになっている。中古車輸出時のリサイクル料金の返還や利息の取扱いの再検討等をすべきとの意見もあるが、リサイクル料金制度の見直しについては、預託制度の法的性格を踏まえた上で、全般的な見直しの検討を行う際に合わせて検討するべきではないか。

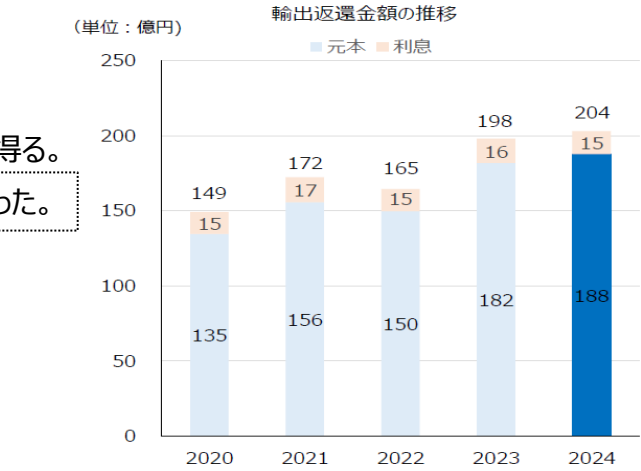
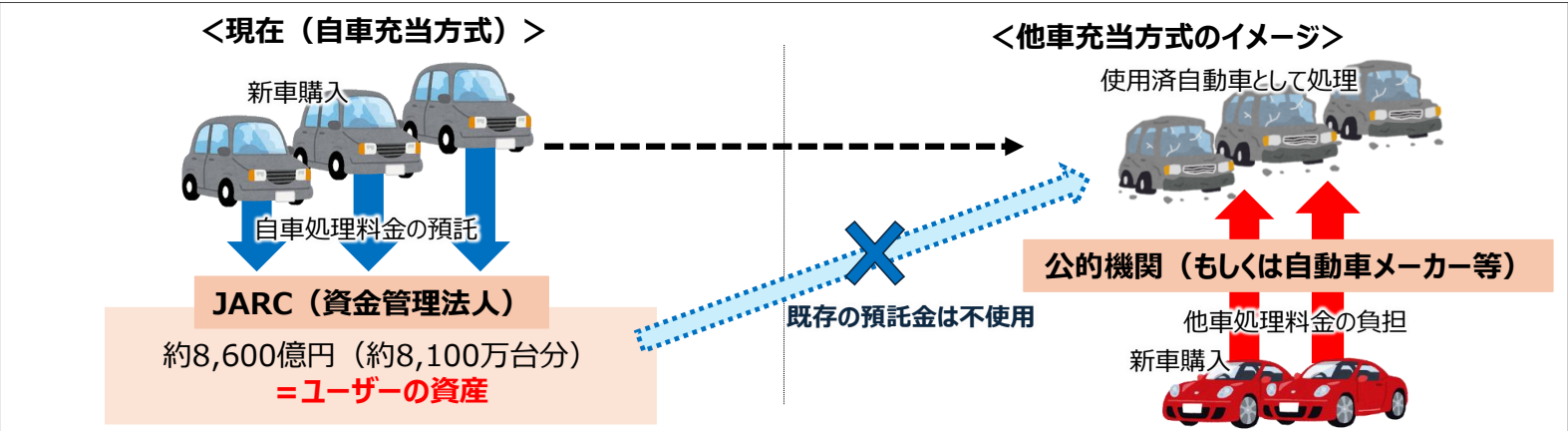
<中古車輸出の際のリサイクル料金の取扱いに関する15年目評価・検討時の議論>

中古車輸出の際に預託金を返還しないこととする場合の課題

- リサイクル料金は預託金でありユーザーの資産であることから、国内でリサイクル・処理しない場合に返還しないことは財産権の侵害に該当し得る。



現行の自車充当方式において預託金を返還しないとの整理はできないことから、他車充当方式に変更することが必要であり、見送りとなった。



	台数	元本	利息	合計
輸出返還	163万台 (103.8%)	188億円 (103.6%)	15億円 (95.9%)	204億円 (102.9%)

* カッコ内は前年度比

出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

1. 制度の安定化・効率化

③リサイクル料金の適切な運用と検証

- 『特定再資源化等預託金(特預金)』については、自動車リサイクル法で定める範囲において、主務大臣の承認を経て特預金として活用することが可能であり、2020年～2025年度まではシステム大改造に、2025年度からは指定法人業務の運営費に充てている。今後考えられる特預金の使途としてはどのようなものがあるか。

現在の特預金の使途

使途	概要	実施年度
離島対策支援事業	離島における使用済自動車等の海上運送費の支援	2005～
不法投棄等対策支援事業：撤去	行政代執行による不法投棄・不適性保管車両の撤去・再資源化費用への支援	2006、2013
大規模災害事前対応	大規模災害発生時の円滑な対応のための自治体への研修会等の開催、手引書・事例集の更新・提供等	2017～
不法投棄等対策支援事業：未然防止	自治体担当者に向けた研修会の実施（基礎知識研修、現場研修等）	2017～
理解活動の取組	自動車ユーザー等への広報・理解活動	2017～
不法投棄等対策支援事業：撤去の事前調査	行政代執行による不法投棄・不適性保管車両の撤去・再資源化に資する調査等への支援	2020
情報システムの大改造	自動車リサイクルシステムの大規模な改造	2020～2025
財団運営費	資金管理・情報管理業務に係る財団運営費：人件費、物件費、データセンター運営費	2025～

今後考えられる特預金の使途

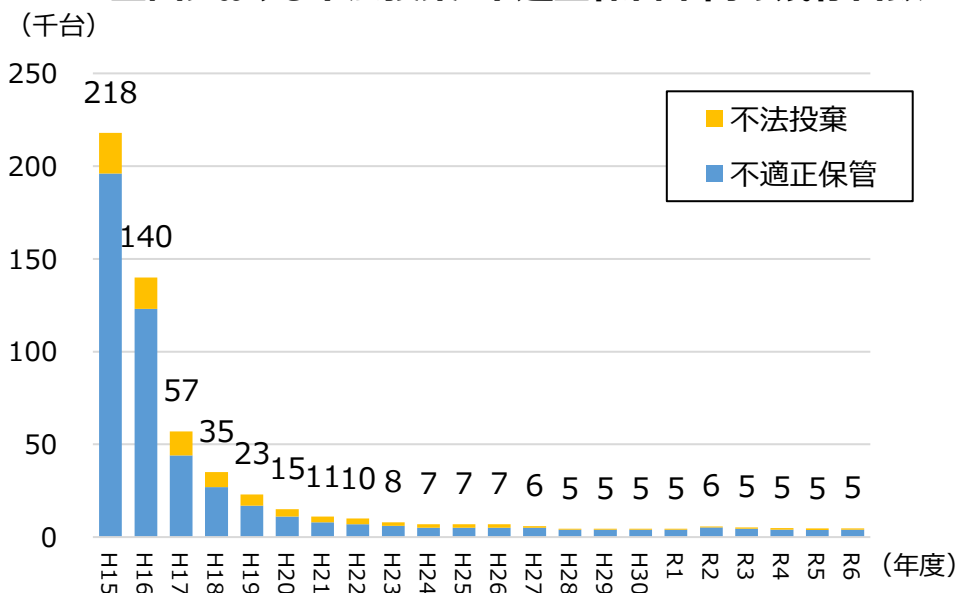
使途	概要	実施年度
管理料金等の不足額への補填	将来的に資金不足となる可能性がある資金管理業務、情報管理業務、義務者不存在車両の再資源化業務への特預金の補填	—

1. 制度の安定化・効率化

④ 不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理

- 使用済自動車の不法投棄・不適正保管は法施行当初から約98%減少しているが、近年約5,000台と横ばいで推移している。不法投棄・不適正保管された車両の更なる減少のため、効果的な対応策を検討する必要があるのではないか。
- 自然災害により発生した被災車両の処理については、経済産業省・環境省が対応方法を自治体に周知しており、また、JARCでは手引書・事例集の作成や自治体向けの説明会・研修会を開催するなど、必要な支援を行っている。
- 令和6年に発生した能登半島地震では、環境省、輪島市、JARC、JAERAが連携して、焼損車の円滑な撤去に貢献した。被災車両は通常の使用済自動車と比べて資源価値が低いことがあり、所有者による撤去・処理が進まないおそれがあることから、状況に応じた適切な対応が求められるのではないか。

全国における不法投棄・不適正保管車両の残存台数



出典：経済産業省、環境省

能登半島地震で発生した焼損車



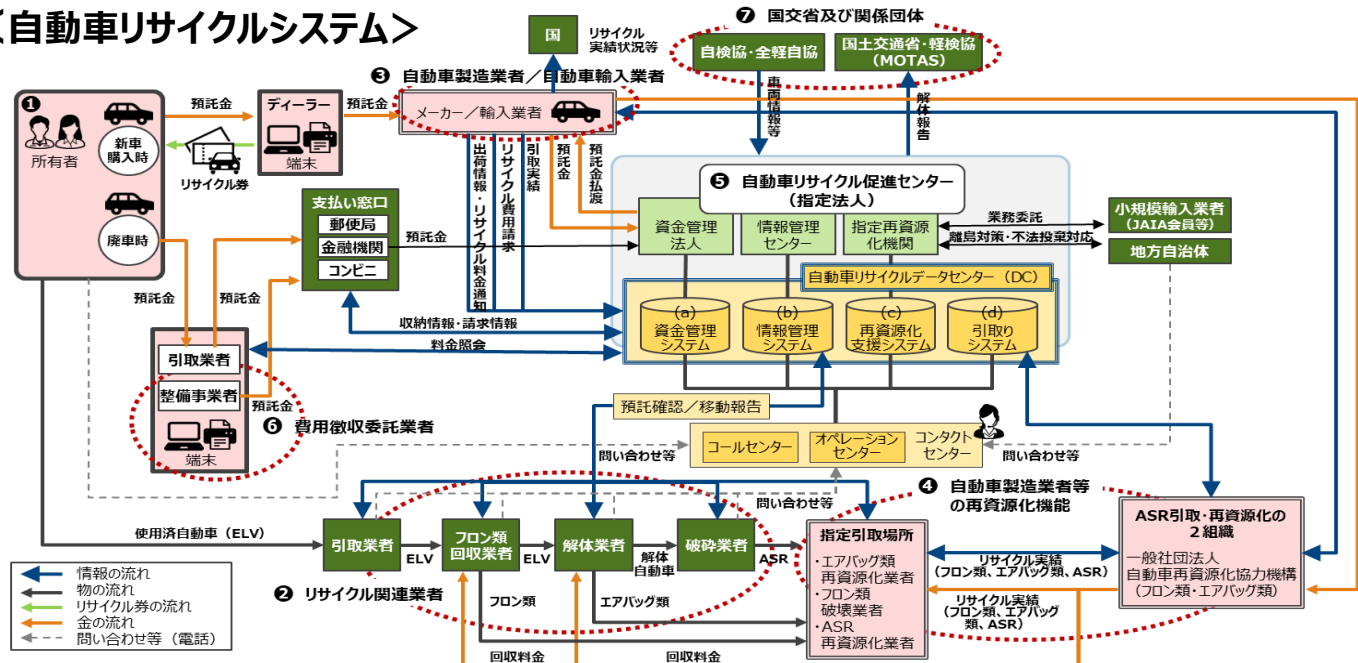
出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

1. 制度の安定化・効率化

⑤ 情報システムの効率的な活用

- JARCの **JARSは、自動車リサイクルに関する情報**（自動車所有者から預託された台数・金額、移動報告件数・状況、自動車製造業者等への払渡台数・金額、再資源化預託金等の運用利息等）が**管理・運営されている**。また、JARS上で蓄積された情報については「自動車リサイクルデータBook」として取りまとめ、JARCのホームページ上で公表している。
- JARSでは、提供情報の拡充、外部システムとの連携、キャッシュレス決済の導入等の改善措置の導入に加え、さらなる利便性、効率性、拡張性の向上を図るために「**システム大改造**」を進めており、**2026年1月に稼働予定**である。
- 今後の課題としては、**JARSのシステム大改造後の新機能を活用しつつ**、自動車リサイクル制度の円滑な運営、高度化、課題把握のための実態把握や分析を行うため、**蓄積された情報の有益な利活用の促進について検討を進めることが必要ではないか**。

<自動車リサイクルシステム>

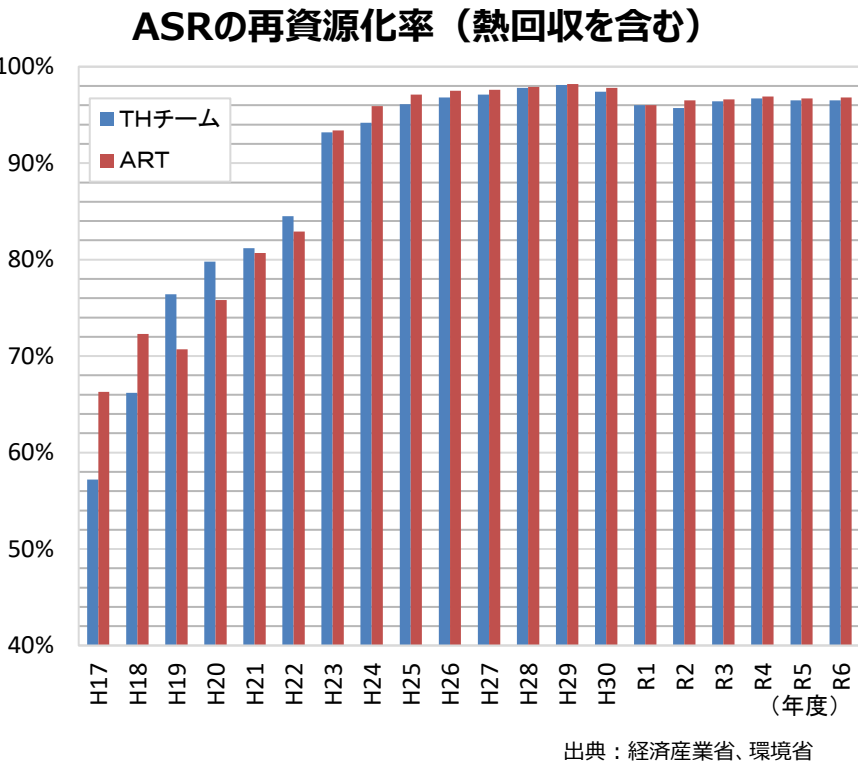


大規模改造後のシステム規模	
プログラム規模	約700万ステップ
画面数	約530画面
バッチ数	約1,500バッチ
登録事業者数	約5万(現役事業者 約2万)
処理件数	移動報告 約140万件/月 等 夜間処理数 約1,500ジョブ/日
登録データ量	登録車両数 約2億1千万台 (現役車両 約1億1千万台)
サーバー数	データセンター : 60台 災対センター : 60台
データセンター要員数	データセンター : 30名 災対センター : 5名

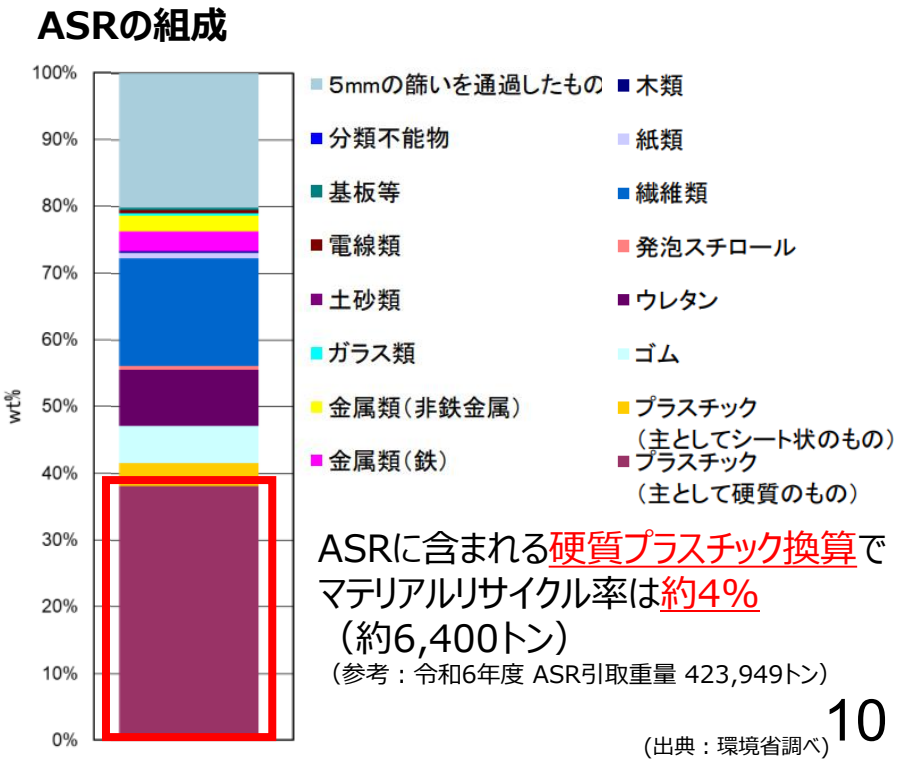
2. 国内資源循環の推進

⑥自動車リサイクルの高度化

- 自動車製造業者等により使用済自動車の適正処理・再資源化が確実に実施され、**ASRの再資源化率は近年95%以上で推移**しており、目標値である70%を安定的に達成してる。
- 再資源化の方法は**熱回収が約70%**を占める一方、**マテリアルリサイクルは約30%**程度であり、**プラスチックのマテリアルリサイクル率は1.5%（ASR中の硬質プラスチック換算で約4%）**に留まっている。
- プラスチック資源循環法では**マテリアルリサイクルが熱回収よりも上位に位置付けられており**、循環経済の移行に向けて、ASRを減らす取組として**解体・破碎段階でのプラスチック・ガラスの回収強化や、ASRリサイクルの高度化を更に強化すべきではないか。**



ASRの再資源化状況（令和6年度重量実績ベース）	
熱回収	67.8%
マテリアルリサイクル	28.8%
金属類	14.1%
スラグ	
鉄	
ミックスメタル	
銅	
スラグ・溶融メタル	
セメント類	11.1%
セメント	
セメント原燃料	
土砂・ガラス	0.5%
プラスチック	1.5%
その他	1.6%
最終処分	3.4%



2. 国内資源循環の推進

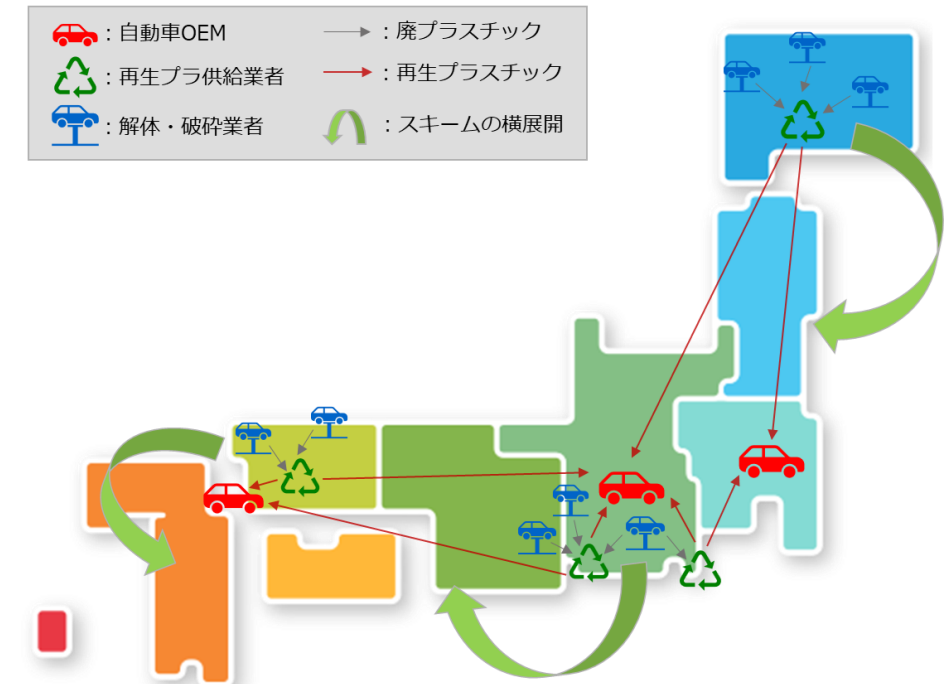
⑦再生プラスチックの流通量拡大（資源回収インセンティブ制度・地域特性等を踏まえた資源循環の推進）

- ASRの削減及び再資源化の高度化を目的として、**2026年4月より『資源回収インセンティブ制度』を開始予定。**
- 本制度は、解体業者、破砕業者、原材料メーカー等がコンソーシアムを形成して自動車製造業者等と契約したうえで、解体業者等が使用済自動車からプラスチック・ガラスを回収した場合、ASRの減量により捻出されるリサイクル料金を原資としたインセンティブが支払われるものである。
- 本制度を活用した使用済自動車由来のプラスチック、ガラスの回収・再資源化を推進するためには、各地域の地理的特性、産業集積状況等を踏まえ、**国と関係団体が連携し、地域レベルでの関連事業者によるコンソーシアム形成が促される取組を推進していくことが必要ではないか。**

<資源回収インセンティブ制度の概念図>



<地域特性等を踏まえた資源循環イメージ>

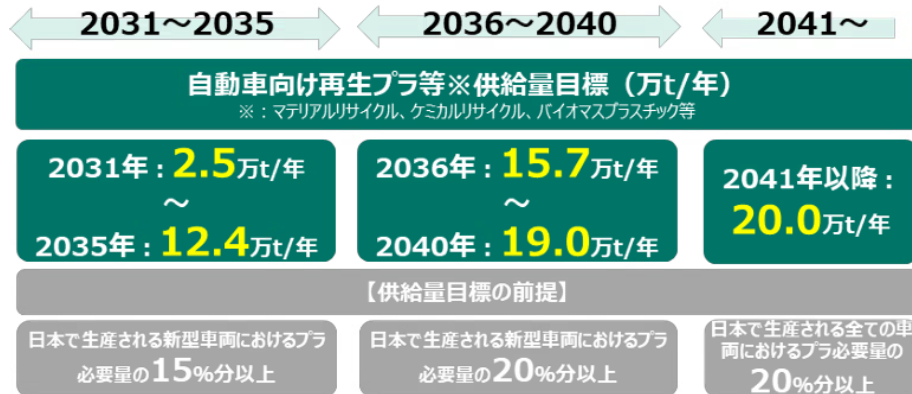


2. 国内資源循環の推進

⑦再生プラスチックの流通量拡大（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推進）

- 我が国は循環経済への移行を国家戦略として掲げており、高品質な再生材の流通量を拡大し再生材市場を構築するため、2024年11月、環境省において、経済産業省と連携し、産官学連携の下、我が国における戦略的対応を検討するための**コンソーシアムを立ち上げ**、2025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**を策定した。
- アクションプランにおいては、自動車向け再生プラスチック等の供給量目標を掲げ、動静脈連携による取組の必要性や国の支援策について取りまとめている。アクションプランの着実な実行や資源回収インセンティブ制度の推進等を通して、**再生プラスチックの流通量拡大に引き続き取り組む必要があるのではないか。**

自動車向け再生プラスチック等の供給量目標 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(2025年3月)



産官学コンソーシアム 第1回会合の様子 (2024年11月)



（参考）ELV規則案の概要

- 施行6年後から（欧州委員会の事前検討では2032年を想定）新車製造に**プラスチック再生材25%以上の利用義務化**（2023年7月公表）

プラスチック再生材25%以上

その内、25%は
廃自動車由来



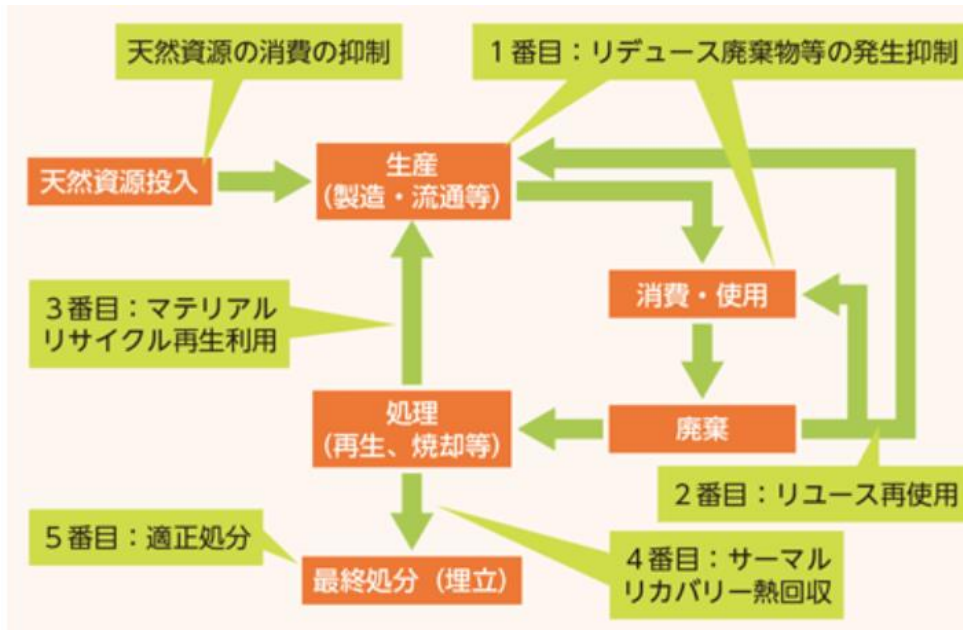
- 2025年6月には理事会修正案、2025年7月には欧州議会修正案が採択されており、今後も議論が継続し、施行に向けて年をまたいだ交渉が想定される。

2. 国内資源循環の推進

⑧リユース可能な部品の流通促進

- 循環型社会形成推進基本法では、①発生抑制（リデュース）、②再使用（リユース）、③再生利用（リサイクル）、④熱回収、⑤埋立処分の優先順位が定められており、**自動車のリサイクルする前にリデュースやリユースを行うことが推進**されている。
- 部品のリユースは、解体業者においてコストや需要等を踏まえて取り組まれているが、更なる促進のためには、**リユース・リビルド部品の品質等の情報を**利用者が入手しやすい環境となるよう取り組む必要があるのではないかと。また、易解体性・易リサイクル性を向上する環境配慮設計により**解体段階での回収拡大を図ること等も重要ではないか。**
- 使用済車載用蓄電池については、安全な使用を前提にリユースを拡大していくことが望ましいのではないかと。

<循環型社会形成推進基本法における優先順位>



業界団体独自のリユース・リビルド部品の保証に関する取り組み



リユース部品に品質保証シールを貼付



リビルド部品の保証期間終了後も一定期間代品供給を保証

リサイクル設計等事例集



出典：（一社）日本自動車リサイクル機構

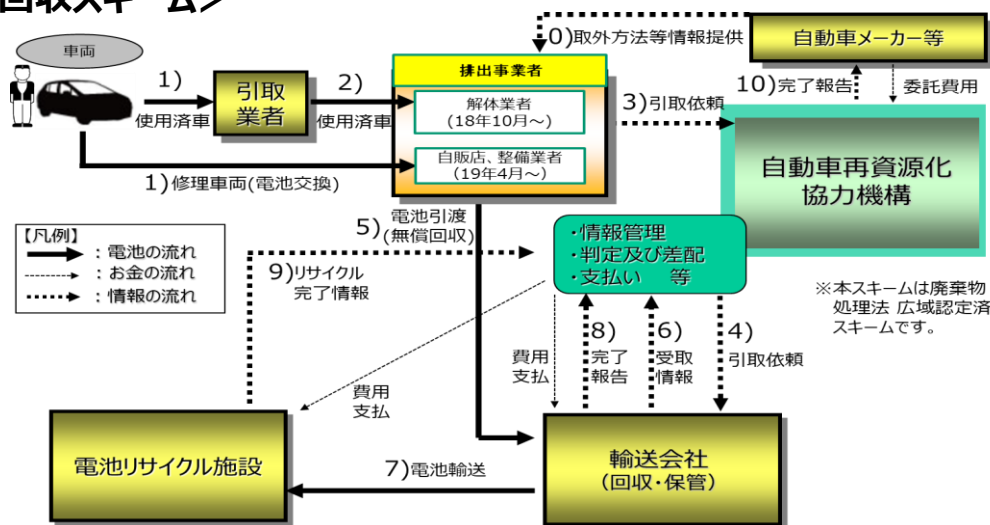
出典：NGP日本自動車リサイクル事業協同組合

3. 変化への対応と発展的要素

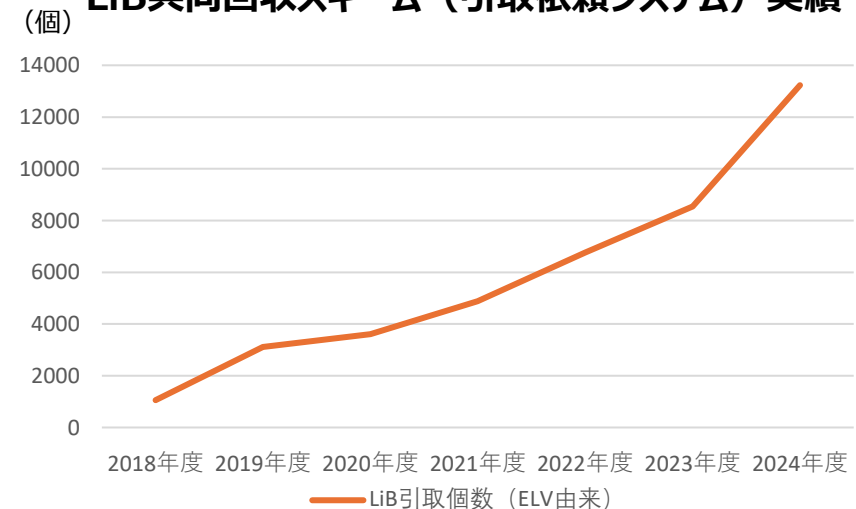
⑨使用済自動車由来の車載用蓄電池の再資源化の推進

- 使用済自動車の車載用蓄電池については解体業者に回収義務があり、取外し後は有価で販売できるものは販売し、廃棄処分とする場合には自再協の共同回収スキームにより処理を行い再資源化を実施（一部の輸入車は、製造・販売業者による個別回収）。なお、これまでの電動車販売量自体が少ないため回収量は少量にとどまっているのが現状。
- 一方で、事故車については回収・運搬過程での発火の危険性が指摘されており、また、自再協の共同回収スキームに入っておらず個別回収も行っていない自動車製造業者等が製造した電動車については、解体業者に高額な費用負担が生じるおそれがあることなど、これら进行处理する解体業者の負担が大きくなることで、不法投棄に繋がる恐れ等も課題として表面化しつつある。
- 車載用蓄電池の再資源化の推進にあたっては、2040年以降に見込まれる使用済電動車の本格的な発生や国内での再資源化等への対応の検討が必要であるところ、EV用LiBは収集運搬にコストを要することや、三元系から資源価値の低いリン酸鉄系に変わりつつあることを踏まえ、国としても、回収・運搬を含めた処理の安全性の確保とともに、自動車製造業者等による回収スキームでのリサイクル素材の再資源化の現状や今後の見通しを踏まえ、関係団体と連携の上で今後の対応を検討していくことが必要ではないか。

<LiB共同回収スキーム>



LiB共同回収スキーム（引取依頼システム）実績



提供：（一社）自動車再資源化協力機構

【参考】ヤード環境対策の制度的措置の検討について（環境省）

- 中央環境審議会循環型社会部会廃棄物処理制度小委員会（小委員会）において、廃棄物処理法の制度の見直しについて検討中（令和7年6月に中間とりまとめを公表）。
- 国内で生じた有害物質を含む物品（使用済鉛蓄電池等）については、環境対策の確保と不適正輸出の未然防止のため、当該物品の不適正な処理及び輸出に係る実効性のある制度を検討することが示されている。
- 車載用蓄電池は、使用済自動車の解体において排出されるものであることから、廃棄物処理法の制度見直しと連携して、自動車リサイクル制度においても、現状や今後の見通しを踏まえ必要な対応を検討すべきではないか。



＜小委員会において、規制の対象として検討されている物＞

➤ 有害性の特性に応じた規制の枠組について整理が必要。

金属スクラップ
雑品スクラップ等



集積行為に起因する
騒音・振動等

有害使用済機器
(家電・小電)



現行規制範囲
(廃棄物処理法)

廃鉛蓄電池
廃リチウムイオン電池



希硫酸、鉛の飛散・流出、
火災の発生源

⑩CN・3Rの高度化

- ## ＜CN・3R検討会における論点＞



- 自動車のライフサイクル全体の脱炭素化（実質排出ゼロ）、使用済自動車の解体・破砕・ASR 処理プロセスからなる自動車リサイクルプロセスの脱炭素化を進めるとともに、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する。また、自動車製造における再生材の利用や再生材の需要に対応した供給が円滑に進むことでライフサイクル全体での資源循環が進むよう、関係者の協力・連携を促進するとともに、必要な支援を行う。

