
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)

2026年3月2日



自動車リサイクル制度をめぐる各種状況

- これまでの審議会において委員・オブザーバー等からご指摘いただいた内容や、事務局による追加調査・情報整理の結果に基づき、下記の事項を補足情報として報告する。

＜主な論点＞

- 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
- 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
- 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

＜報告事項＞

- ・解体業者のオークション参入状況等調査

- ・システム大改造後の更なる情報の利活用について

- ・産官学コンソーシアムにおける検討状況
・欧州ELV規則案の概要

解体業者のオートオークション参入状況等調査の実施について

- 近年、中古車流通量が増加傾向にあるオートオークションに着目し、使用済自動車に至るまでの流通構造や、オートオークションに参加する解体業者・輸出業者等の実態を把握するため、解体業者へのアンケート調査を実施。

■ 調査名：解体業者によるオートオークションからの調達に関するアンケート

■ 調査方法：

- ・ 実施主体：経済産業省
- ・ 協力：（一社）日本自動車リサイクル機構、（一社）日本自動車リサイクル部品協議会
- ・ 方式：両団体の会員企業に対しオンライン等でアンケートを実施（回答期限：3週間）

■ 対象・回収：

- ・ 依頼先：768事業者
- ・ 有効回答：177事業者（回収率：約23%）

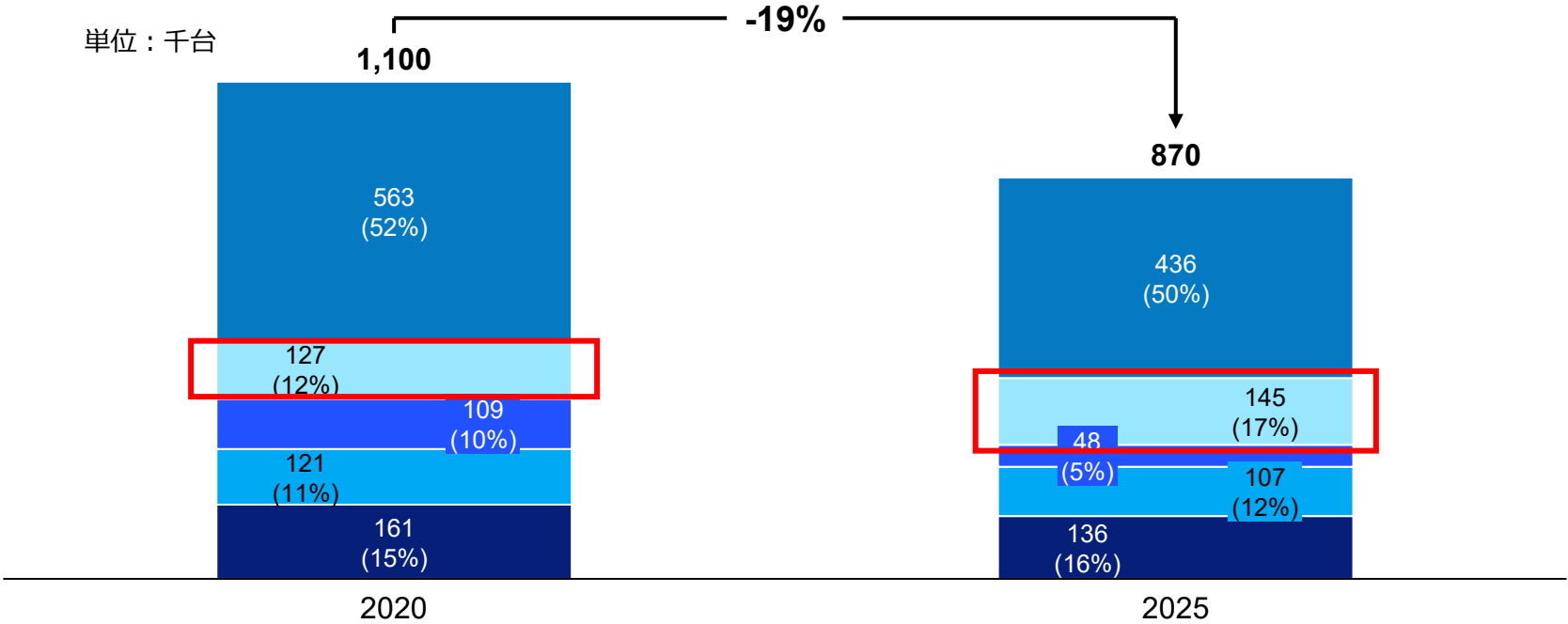
調査結果①（使用済自動車の調達経路ごとの台数）

➤ 解体業者における使用済自動車の調達台数について、2025年は2020年と比較すると減少した一方、オークション経由での調達割合は増加。

＜使用済自動車の調達経路ごとの台数＞

調査設問：直近の一年間（2025年）及び5年前の一年間（2020年）に調達した使用済自動車の調達経路ごとの台数はいくらか

- 中古車販売、整備業者からの仕入台数¹
- オークションからの仕入台数
- ディーラーからの仕入台数
- 一般ユーザー（個人・法人）からの仕入台数
- その他からの仕入台数²



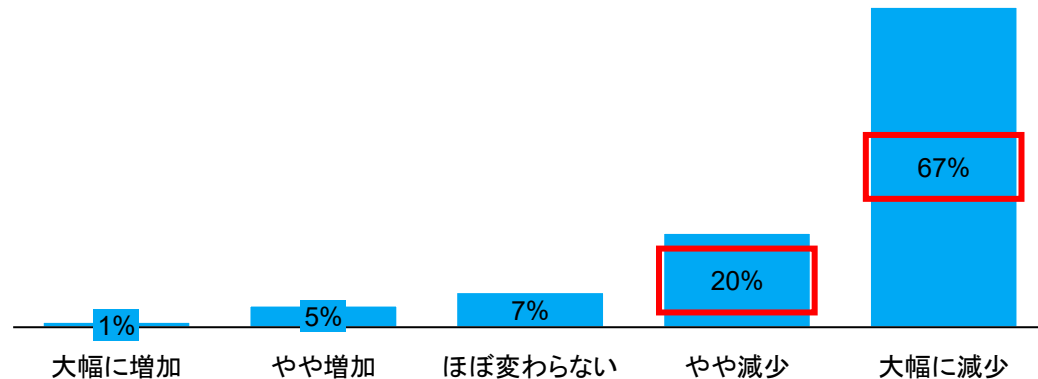
1 整備業者には、修理工場、板金業者等を含む
2 その他には、保険会社、損害保険会社、事故車買取事業者からの仕入台数および、リース会社からの仕入台数等を含む

調査結果②（使用済自動車の調達台数の変化、オークション経由での仕入割合の変化）

- 調達台数の減少傾向が続いている中、解体業者の85%以上が、使用済自動車の調達台数はこの10年で減少したと回答。
- 解体業者の50%以上が、オークション経由での仕入割合はこの10年で増加したと回答しており、台数確保の観点からオートオークションへの依存が高まっていると考えられる。

■ 使用済自動車の調達台数の変化

調査設問：ここ10年程度で貴社の使用済自動車の年間仕入れ台数がどのように変化したと感じますか



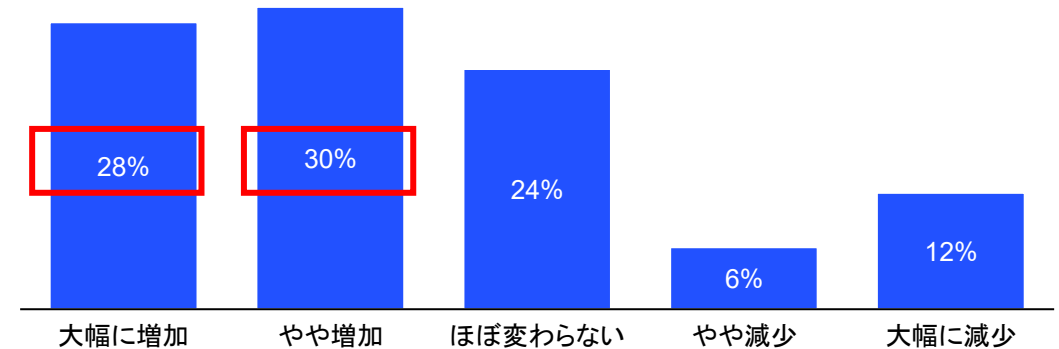
調査設問：その変化を感じる理由があれば自由にご記入ください。

<主なコメント※>

・スクラップ相当の車両もオートオークションに出品することがあり、中古車の輸出増加や外国人バイヤーの参入、損害車オークションの開催等と相まって、解体業者に回る車両が減少していると感じる。

■ オークション経由での仕入割合の変化

調査設問：ここ10年程度で貴社のオートオークションで仕入れる割合はどのように変化したと感じますか



調査設問：その変化を感じる理由があれば自由にご記入ください。

<主なコメント>

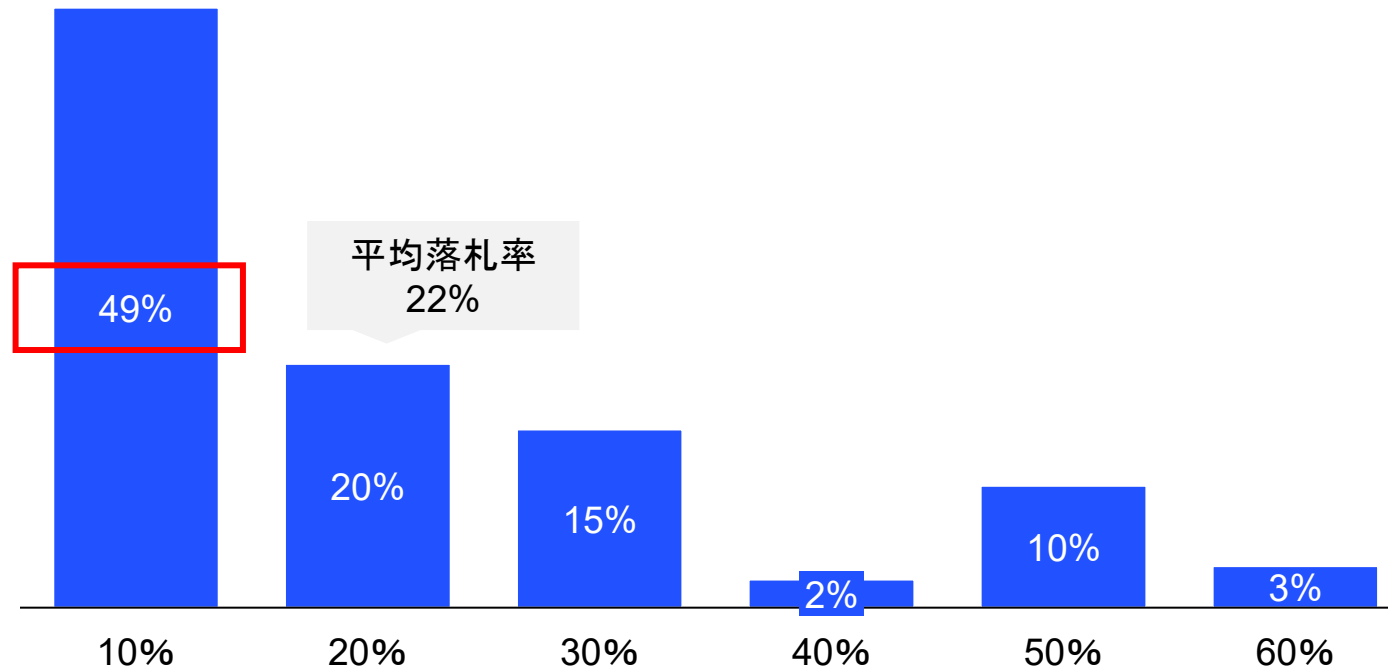
・使用済自動車の引取台数が減って、オートオークションで仕入れることが多くなった。オークションで仕入れなければ台数を確保できない。

調査結果③（オートオークションにおける落札率）

- オートオークション全体で入札額が高額化していること等を背景に、解体業者のオートオークションでの落札率は低水準（22%）となっている。
- また、落札率が10%以下にとどまる事業者が約半数（49%）を占めていることから、調達手段として不安定であることがうかがえる。

<オートオークションにおける落札率>

調査設問：使用済自動車の仕入れを目的としてオートオークションに参加する場合、落札できる確率は大体どれくらいですか

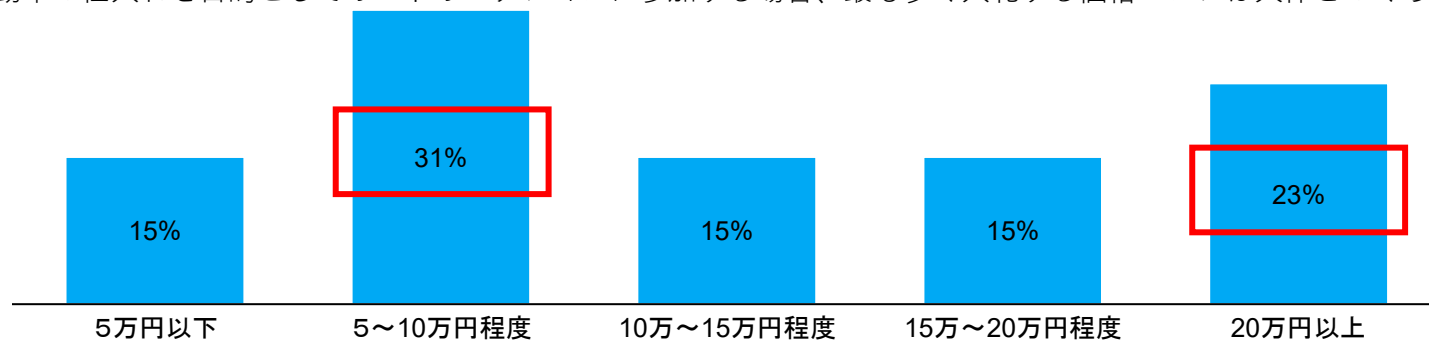


調査結果④（オートオークションでの入札金額、入札上限金額の分布）

- 使用済自動車の仕入れを目的とした入札金額は5～10万円帯が最多（31%）であり、多くの事業者は一定の価格レンジ内で入札している。
- 一方で、入札上限は20万円以上とする回答が最多（42%）で、実際に20万円以上で最も多く入札している事業者が一定割合（23%）存在。

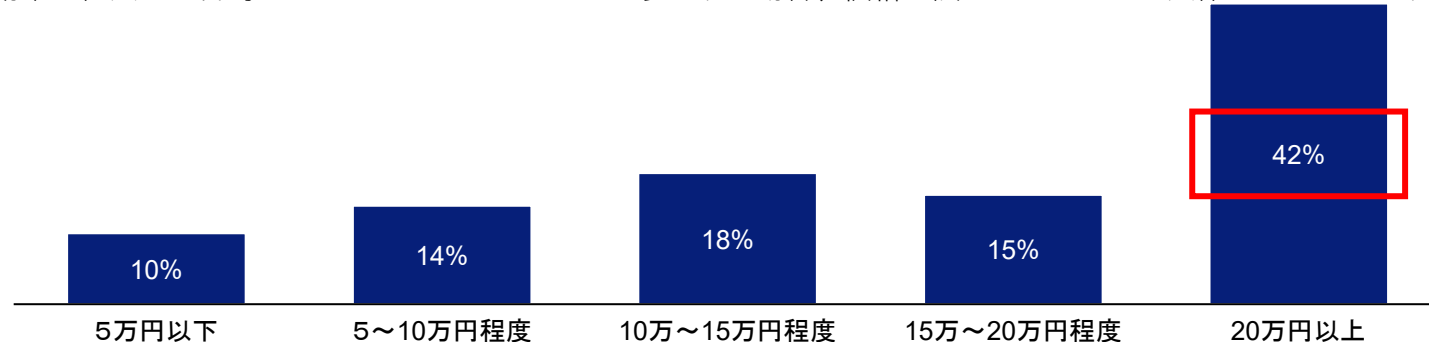
■ オートオークションでの入札金額水準

調査設問：使用済自動車の仕入れを目的としてオートオークションに参加する場合、最も多く入札する価格レンジは大体どのくらいですか



■ オートオークションでの入札上限金額水準

調査設問：使用済自動車の仕入れを目的としてオートオークションに参加する場合、価格上限としているのは大体どれくらいですか



調査結果⑤（中古車輸出事業者、外国人解体事業者との競争）

- 解体業者にとってのオートオークション市場での調達環境が懸念される中、中古車輸出事業者や外国人解体事業者は円安や制度上の優位性を背景に価格競争力を強めていると考えられる。

＜中古車輸出事業者との競争＞

調査設問：中古車輸出業者とのオークション競争に懸念を感じていますか

→「非常に感じている」「多少感じている」と回答のあった割合：
85%

＜主なコメント＞

- 想定採算を超える価格で入札されることが多く、オークションにおける価格の基準が見えにくくなっている。
- ディーラーや修理業者、損保会社等が、引取ではなくオートオークション出品を優先する傾向が強まっている。
- 以前は発生していた流札車両がほとんど見られなくなり、オートオークション市場に余剰がなくなっている。

＜外国人解体事業者との競争＞

調査設問：外国人解体業者はオートオークションにおいて価格競争力を有していると感じますか

→「非常に感じている」「多少感じている」と回答のあった割合：
85%

＜主なコメント＞

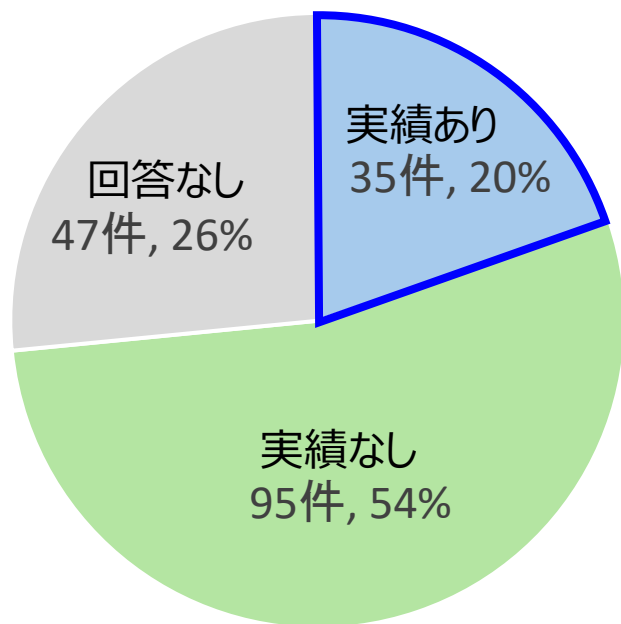
- 外国人事業者は、海外の部品市場と直接繋がっており、世界中からオーダーがあるため、日本人事業者より有利。
- 不適正なスクラップヤードの増加を背景に、廃車相当でもオークションで買い付けるケースも見られる。
- 本来であれば解体に回されるであろう車も海外では需要があり、外国人解体業者や中古車輸出業者等が取得。
- 解体業の許可を持っていないにも関わらず、大量に中古車を購入し、違法に解体して自国に輸出するケースも見られる。

調査結果⑥（流札車両の引取実績）

- 解体業者が流札車両を使用済自動車として引き取ったことがある実績について、オークション会場から紹介があった「出品店」からの場合が20%、「オークション会場」からの場合が26%と、既に一定割合存在することが判明。

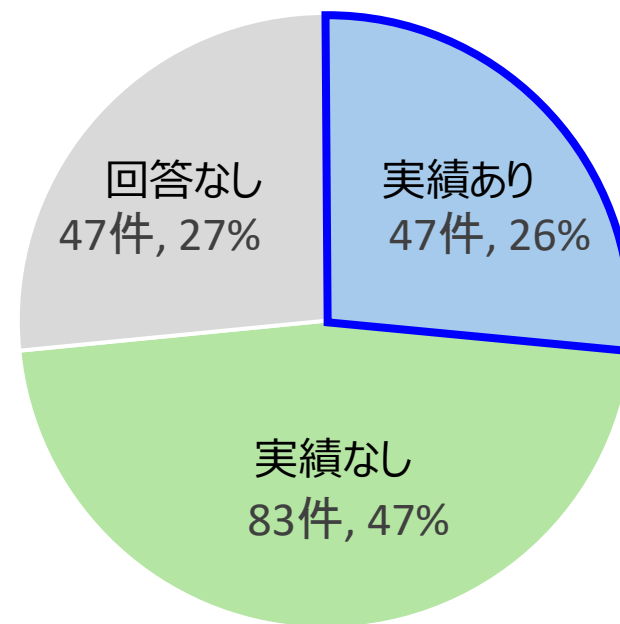
＜出品店からの流札車両の引取＞

調査設問：オートオークション会場から出品店（オークションに商品車を出品したディーラー等）を紹介され、出品店から「流札車両」を使用済自動車として引き取ったことはありますか。



＜オークション会場からの流札車両の引取＞

調査設問：オートオークション会場から直接「流札車両」を使用済自動車として引き取ったことはありますか。



調査結果⑦（使用済自動車の調達に関する課題、今後の展望等）

- 法令を遵守していない外国人解体業者への取り締まり強化、実質的な使用済自動車と見られる自動車のオークションへの出品制限やルール作り、海外流出規制などへの要望の声が聞かれた。

<使用済自動車の調達に関する課題、今後の展望等>

調査設問：使用済自動車の仕入れに関して現在直面している課題、今後の展望、要望、その他コメントについて記入してください。（自由記述）

<主なコメント>

- 使用済自動車が適正なルートで処理され資源循環が持続的に行われる仕組み作りを要望する。
- 古物商の許可のみで解体する車として引き取りし、壁や区分けもされていない場所で解体作業しているケースがある。無許可業者への取り締まりとして、解体ヤードの定期的な監査やルール厳正化等の取り締まりを要望する。
- オークションの応札保証が高いので、整備業者等も解体に回さずにオークションに出品していると聞く。
- エアバックを展開せず解体したり、外観上明らかに使用済自動車と思われるものを出品するなどの業者を取り締まってほしい。使用済自動車の定義の明確化やオークションへの規制などができないか。
- 事故現状車等が海外に流出してしまっている。走行のキロ数制限や年式制限などにより、輸出に一定の規制をかけ、国外に流れてしまう資源を制限すべき。

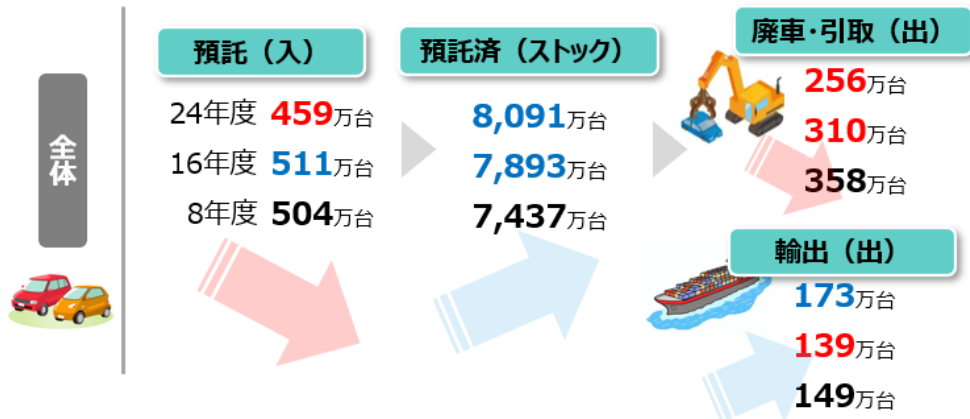
JARSのシステム大改造後の更なる情報の利活用について①

- 自動車リサイクルシステム（JARS）の大改造により、保有する情報の利活用に資する新機能が2026年1月にリリースされた。
- 主な新機能として、①車種や燃料区分等の様々な切り口による預託・保有・引取・輸出に係る台数の抽出、②LiB搭載車の預託・引取・輸出と取り外したLiBの動向、③資源回収インセンティブ制度開始後の稼働状況があり、これら新機能によりモノの動きや課題を可視化していくことで今後の各種検討に活用することができると考えられる。
- これら情報の有益な利活用について、（公財）自動車リサイクル促進センター（JARC）において産官学の識者と検討を進めたいと考えている。

① 様々な切り口での台数の抽出・可視化

車両の属性（義務者や燃料区分、預託年度等）ごとに、フロー（新車/廃車/輸出）とストック（預託済）の動きも追える機能であり、預託から廃車/輸出に至るまでの台数の推移を把握でき、資源としての自動車の動向が可視化できる。

POINT! 車種・車両属性ごとの台数を取得 × POINT! 預託済み台数（ストック）の可視化



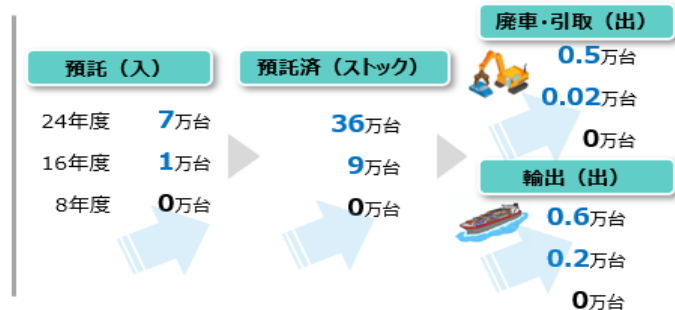
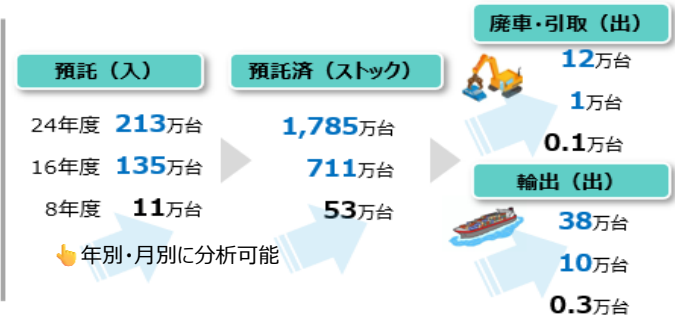
車両属性別に抜粋可能

ハイブリッド車

電気自動車

他にも
車両区分/車種/
型式/メーカー
別etc

燃料区分別実績（例）

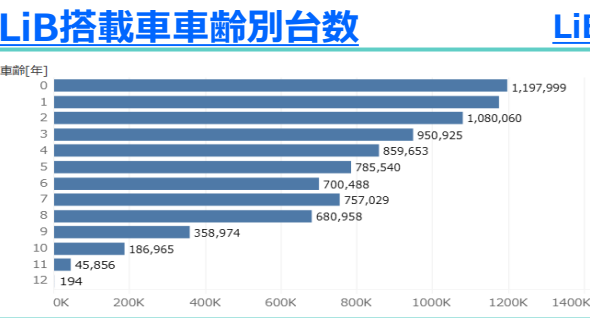


JARSのシステム大改造後の更なる情報の利活用について②

② LiB搭載車の預託・引取・輸出と取り外したLiBの動向

LiB搭載車の預託～保有～引取・輸出の台数をメーカー、車種、地域、仕向け地等の様々な切り口で分解。LiB動向の現状を把握することにより、LiBに関わる課題等の検出に活用することができる。

LiB搭載車の引取報告件数/輸出抹消登録台数/預託済台数

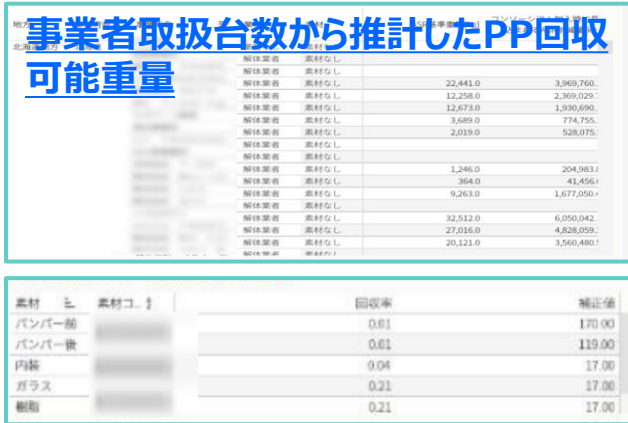
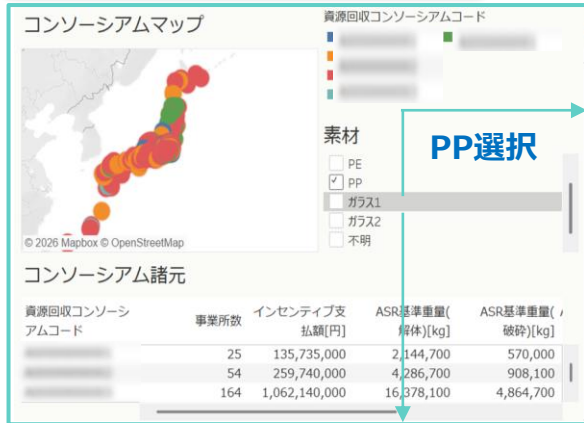


提供 : JARC

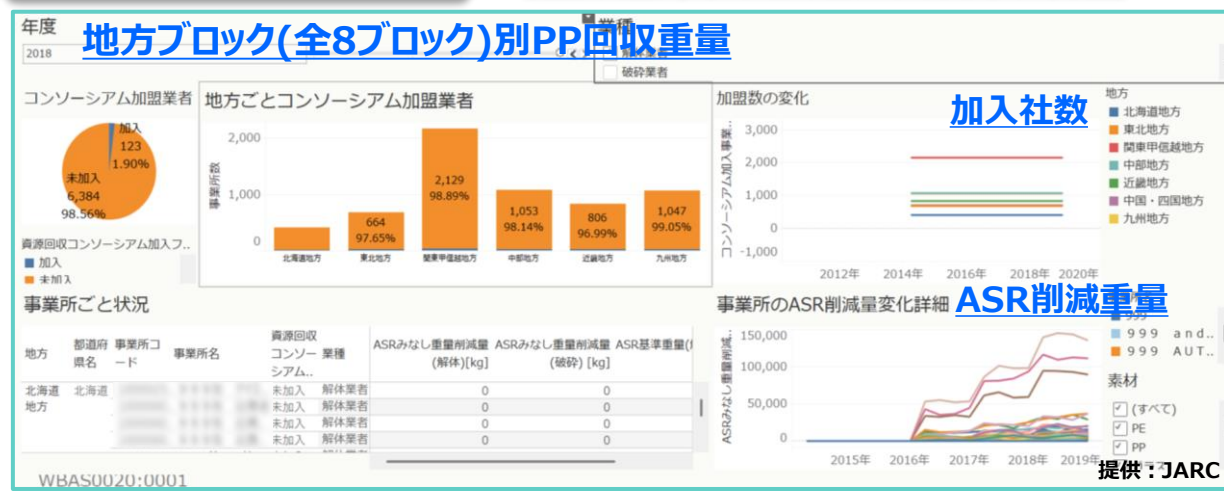
③ 資源回収インセンティブ制度開始後の稼働状況

2026年4月に開始する資源回収インセンティブ制度の材料回収データやコンソーシアムの取扱いデータ等の稼働状況を可視化することで、同制度の課題や更なる高度化に資する施策検討等に活用することができる。

インセンティブ制度運用状況 部品・素材ごとの標準回収率などの可視化



コンソーシアム加入業者データ 制度の進捗/事業者の加入状況などの可視化



提供 : JARC

産官学コンソーシアムにおける検討状況①（産官学コンソーシアムの目指す姿）

- 「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」の取組を通じて、質・量両面からのアプローチにより高品質な再生プラスチックの流通量拡大を進めるとともに、再生プラスチックの価値訴求を通じて、再生プラスチック市場の構築を進め、プラスチック資源循環を促進し、廃棄物の削減、リサイクル高度化を進める。
- 動静脈連携の取組を通じて、静脈産業・動脈産業※の双方における再生プラスチックの供給・利用の技術力を向上させ、グローバルな資源循環ビジネスを牽引する。

※本資料において、再プラ供給側産業を「静脈産業」、再プラ需要側産業を「動脈産業」と呼ぶ。

静脈産業の目指す姿

高度選別技術、コンパウンド技術を向上させ、
高品質な再プラを安定的に供給し競争力を強化

動脈産業の目指す姿

再プラ拡大設計を通じて再プラ利用率を向上させ、グローバルな競争力を強化

動静脈連携による再プラ市場構築

※再生プラスチック：以下、「再プラ」という

【再生プラスチック原料の量^量の確保】

自動車由来及びその他由来の再生原料の回収・リサイクル率を高める

【再生プラスチックの質^質の確保】

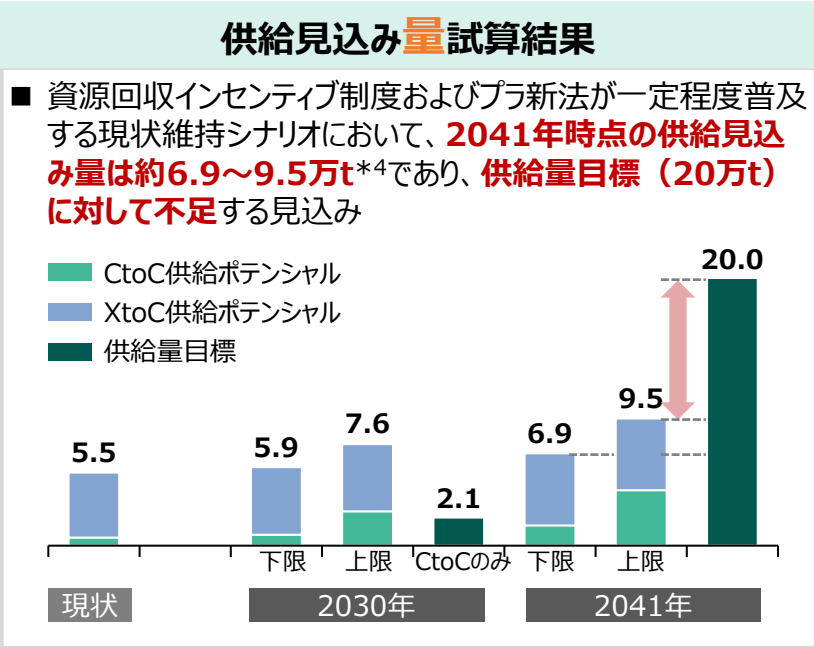
自動車向けに利用可能な再プラの品質を見極め、需給双方からすり合わせを図る

【再生プラスチックの価値^{価値}訴求】

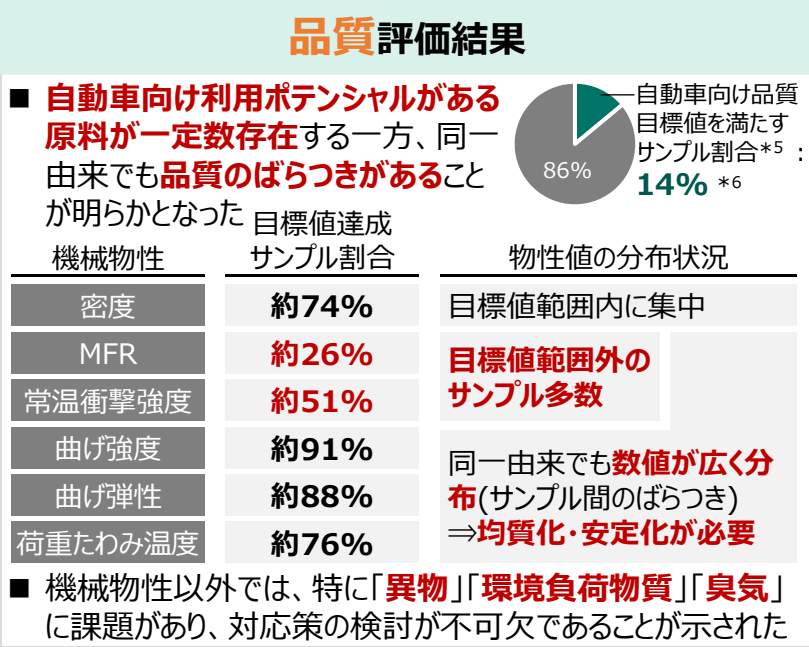
再プラの価値を社会に訴求する

産官学コンソーシアムにおける検討状況②（再プラ市場構築に向けた全体推進方向性）

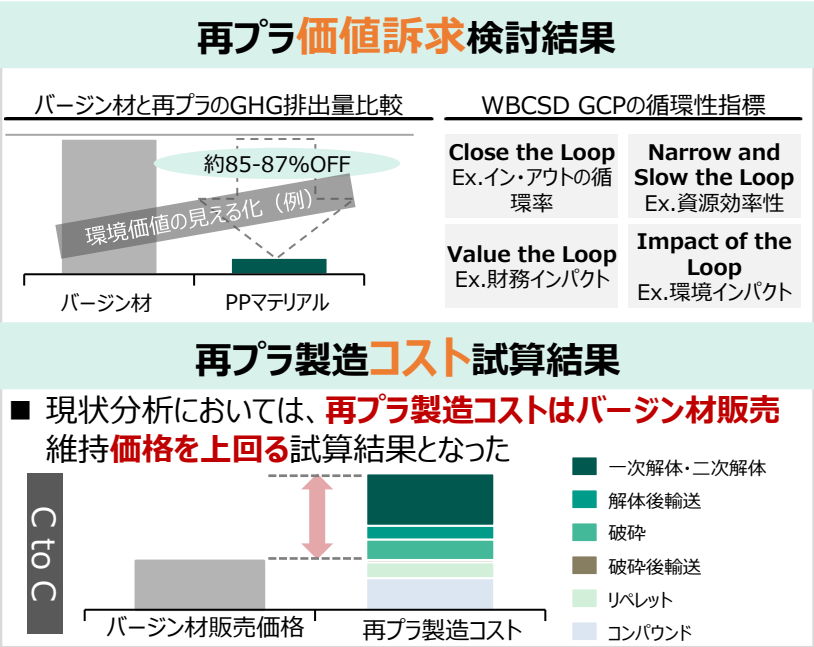
- **量**：現状分析において、供給量目標に対して将来的にも不足する見込みであり、Car to Car、X to Carともに供給量拡大に向けた更なる対応が必要であることが明らかとなった。
- **質**：品質評価の結果、自動車向けに利用できるポテンシャルが一定程度示された一方で、品質の底上げと、バラつきを抑えるための均質化が必要であることが示唆された。
- **価値**：環境価値訴求については、GX-ETS^{*1}でのGHG排出量削減の可視化、WBCSD^{*2}におけるGCP^{*3}の循環性指標等の議論を踏まえ、引き続きの検討が必要である。再プラ製造コストについては、バージン材販売価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



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



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

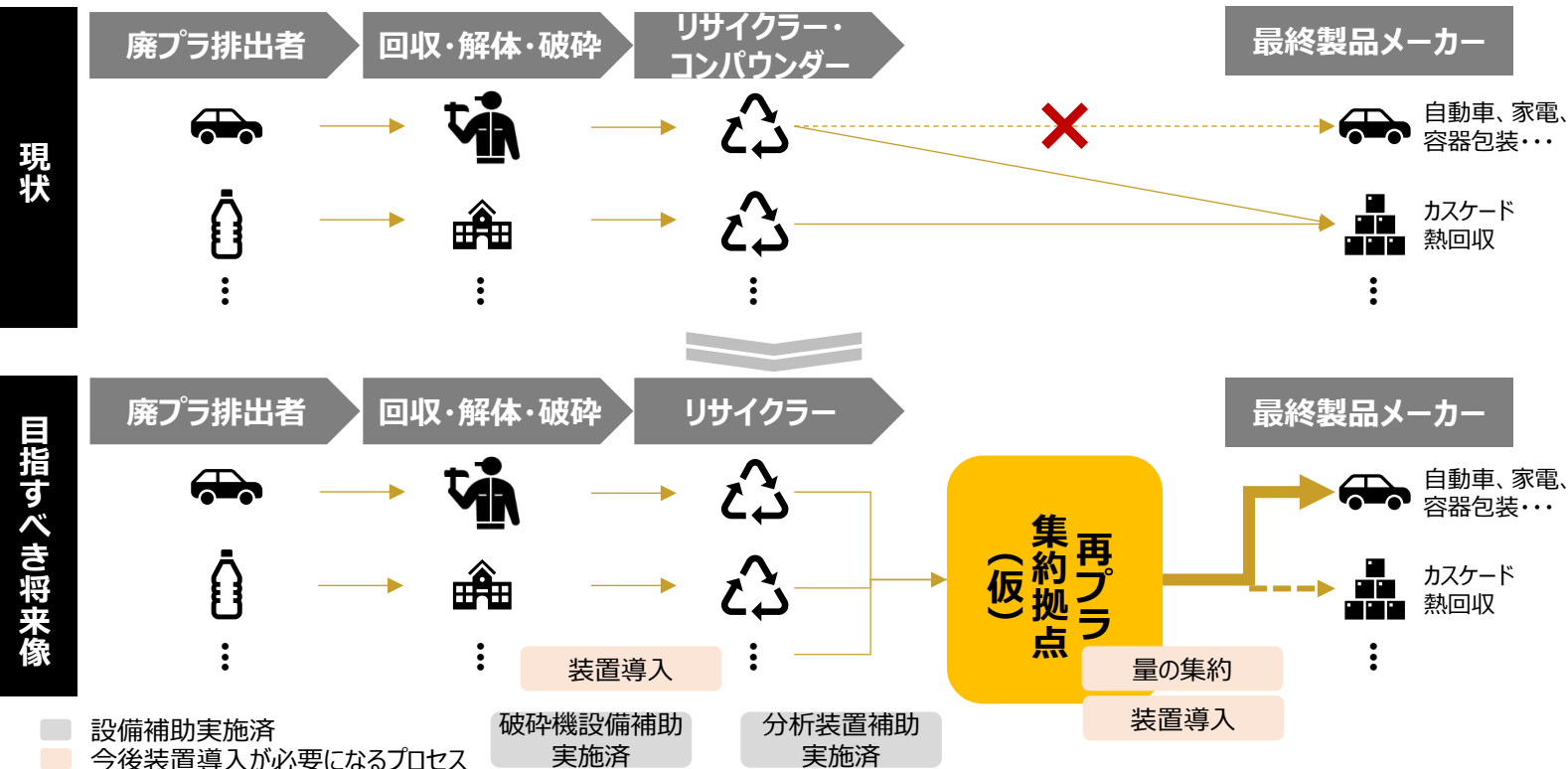


➢ **コスト削減に向けた大規模化・集約化や環境価値訴求、消費者の意識醸成等**などの推進が必要

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

産官学コンソーシアムにおける検討状況③（再生プラスチック集約拠点構想）

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



現状の課題

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

目指すべき将来像

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

再プラ集約拠点の発展的対応

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

欧州ELV規則案の暫定合意内容（2026年2月時点）

- 欧州委員会・欧州理事会・欧州議会の三者協議を経て、**ELV規則案の暫定合意（再プラ使用率について、規則施行6年後 15%、規則施行10年後 25%、うち自動車由来20%）**が2025年12月12日に発表された。
- 欧州議会及び欧州理事会による共同採択の後、**2026年中にELV規則が施行する見込み**。

EUにおける立法プロセス		法案提出		審議			2026年規則発行見込み
		2023年7月	2025年6月～	2025年9月～	2025年10月～	2025年12月12日リリース 欧州議会・欧州理事会	
		1 欧州委員会	2 欧州理事会	3 欧州議会	三者協議	4 暫定合意	共同採択
		1 欧州委員会	2 EU理事会	3 欧州議会	4 暫定合意		
対象車両	乗用車、バン	委員会案に、二輪車、乗客輸送車両、貨物輸送車両、トレーラー、消防車、救急車などの特殊車両を追加		委員会案に、二輪車、乗客輸送車両、貨物輸送車両、トレーラーを追加。特殊車両等は適用除外		委員会案に、二輪車、乗客輸送車両、貨物輸送車両、トレーラーを追加 一部の特殊用途車両は適用除外	
再プラ定義/対象	PCR	PCR		PCR、PIR		使用済製品由来の材料（PCR材） ※PIR材等の対象該非については情報収集中	
再プラ使用率	31年 25%	・施行後6年以内：15% ・8年以内：20% ・10年以内：25%		・施行後6年以内：20% ・10年以内：25% （ISO22095:2020 Chain of Custodyで管理されたプラスチック）		規則施行6年後 15% 規則施行10年後 25%	
自動車由来再プラ使用率	6.25%（25%の内の25%）	段階的に設定 ・3.75%（15%の内の25%） ・5%（20%の内の25%） ・6.25%（25%の内の25%）		段階的に設定 ・3%（20%の内の15%） ・3.75%（25%の内の15%）		規則施行6年後 3%（15%の内の20%） 規則施行10年後 5%（25%の内の20%）	
鉄・アルミ再生材使用率	鉄・アルミの再生材使用率に関するFS調査を実施、欧州委員会は最低含有率を設定する権限を与えられる	FS調査を実施し、欧州委員会はその結果を踏まえ、将来的に最低再生材含有率を設定し得る		鉄・アルミの再生材使用率に関するFS調査を実施し、その結果に基づき、委任法により目標を設定		鉄・アルミの再生材使用率に関するFS調査を実施後、委任法により目標を設定	

