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８年８月

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

合同会議

【はじめに】 3
第１章　自動車リサイクル制度の現状 4
１．　自動車リサイクルを取り巻く環境 4
２．　自動車リサイクル制度の状況 13
（１）　登録・許可・行政処分の状況 13
（２）　使用済自動車のリサイクルの状況 16
（３）　再資源化預託金等の預託状況 25
（４）　再資源化等の収支の状況と特預金の発生状況 26
３．　令和３年報告書を踏まえた主な取組の状況 30
（１）　自動車リサイクル制度の安定化・効率化 30
（２）　３Ｒの推進・質の向上 35
（３）　変化への対応と発展的要素 38
第２章　自動車リサイクル制度に対する評価と検討に係る基本的方向性 40
１．　自動車リサイクル制度の評価 40
２．　関連する施策の動向 42
３．　基本的方向性 44
（１）　自動車リサイクル制度の安定化・効率化 44
（２）　国内資源循環の推進（再生材等の流通促進） 44
（３）　その他、発展的・横断的要素への対応 45
第３章　自動車リサイクル制度の課題と具体的な方策 46
１．　自動車リサイクル制度の安定化・効率化 46
（１）　中古車・廃車ガラ輸出の増加等における使用済自動車減少への対応46
（２）　不適正な解体業者等への対応 51
（３）　不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理 53
（４）　電動車の使用済車載用蓄電池の適正な回収・再資源化の推進 55
２．　国内資源循環の推進（再生材等の流通促進） 57
（１）　リユース可能な部品の流通促進 57
（２）　再生材（プラスチック等）の流通量拡大 58
（３）　ASR リサイクルの高度化 61
３．　その他、発展的・横断的要素への対応 63
（１）　情報システムの効率的な活用 63
（２）　CN・3R の高度化 64
【おわりに】 65

第3章　自動車リサイクル制度の課題と具体的な方策

1.　自動車リサイクル制度の安定化・効率化

(1) 中古車・廃車ガラ輸出の増加等における使用済自動車減少への対応

自動車リサイクル制度は、使用済自動車の適正処理及び再資源化を支える基盤として機能してきたが、近年は、円安を背景とした中古車輸出台数の増加、国内での新車販売台数の低迷、オートオークション市場の競争の活発化等により、国内で解体・破砕工程に回る使用済自動車の確保が困難となっている。実際、中古車輸出台数は令和２年度から毎年増加しており、令和６年度は約 184 万台に達している。また、オートオークションにおける年間出品台数は約 750 万台、成約台数は約 530 万台と高い水準が続いており、海外需要や円安等を背景に国内中古車相場価格は高止まりの傾向がみられる結果として、国内の使用済自動車発生台数は近年減少傾向が続き、令和６年度は約 256 万台となっており、使用済自動車の確保に向けた中長期的な対応が求められる。

まず、解体業者における使用済自動車の調達実態に着目すると、調達台数総数は減少している一方、オートオークション経由での調達割合は増加傾向がみられる。解体業者へのアンケート調査[12]では、直近 10 年で、解体業者の 85%以上が使用済自動車の調達台数は減少し、50%以上がオートオークション経由での調達割合が増加したと回答した。また、解体業者にとってオートオークションは重要な調達手段の一つとなっているが、使用済自動車の調達目的での平均落札率は約２割と低く、調達手段として不安定であることがうかがえる。このような実態を踏まえ、オートオークション会場においては、不適正事案の是正・改善や使用済自動車相当と考えられる車両の取扱いの適正化といった入口策（出品管理）と、オートオークション会場で複数回流札した車両について解体業者に斡旋する仕組みといった出口策（流札対応等）の両面から、使用済自動車を国内に維持するための方策を検討する必要がある。その際、オートオークションは中古車を取り扱う市場であることを踏まえつつも、使用済自動車相当と考えられる車両が流通する場合には、自動車リサイクル法の考え方に沿った適正な対応が求められることから、関係者間での認識共有や、オートオークション事業者による自主的な取組を通じて、運営方法の適正化が図られることが望ましい。

また、更なる課題として、中古車と使用済自動車の取扱いの明確化に係る対応も求められる。中古車と使用済自動車の一般的な判断基準として「使用済自動車

[12] 経済産業省による解体業者向けの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。（令和７年度実施）

判別ガイドラインに関する報告書」（平成 23 年２月）（以下「使用済自動車判別ガイドライン」という。）が作成されており、オートオークション会場による出品管理や、地方自治体による不法投棄・不適正保管への対応等において参照されている。また、輸出時における中古車と使用済自動車の判断については、「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」（平成 26 年１月）において具体的な基準が示されている。しかし、現行の使用済自動車判別ガイドライン等の内容では判断が難しい場合があり、地方自治体や地方環境局等へのヒアリングでは、使用済自動車と疑われる自動車のオートオークションへの出品や、無許可の解体業者による解体と疑われる部品取りについて、明確に違反を認定することが困難である旨の意見があった。加えて、中古車輸出現場において、破損等が大きいが中古車として輸出申告された車両の判断については上述した使用済自動車判別ガイドライン等だけでは判断が難しく、各現場の判断に委ねられている状況も示された。他方、国際的には、例えば、欧州において議論されている ELV 規則案では、技術的・経済的に修理不可能な車両を廃車とみなす基準の整備や具体的な判断基準の提示が行われている。さらに、こうした基準を踏まえ、解体証明書により当該車両が使用済自動車として適正に処理されたことを記録・証明する仕組みを整備する規定等も検討されており、輸出や流通の各段階における不適正な取扱いの防止に資するよう、トレーサビリティ及び執行の強化が図られている。

こうした背景も踏まえ、使用済自動車の適正な流通の確保の観点から、不適正な解体や輸出が行われることを防止するために、使用済自動車判別ガイドライン等の点検・見直しと運用徹底が求められる。

- オートオークションの入口策（出品管理）については、使用済自動車判別ガイドライン等の基準と照らし合わせ、出品の基準となるような例示作りができないか検討を行うこととし、また出口策（流札対応等）については、既存の取引慣例を尊重しつつ、解体業者への斡旋が必要なケース等においては、再資源化預託金等の負担方法を含め、取引を円滑化するための方策について引き続き関係者と議論しながら検討を行うべきである。
- 使用済自動車判別ガイドライン、中古車輸出にかかる通知等については、流通実態に加え、諸外国における制度動向も踏まえた点検・見直しの検討を関係者で令和８年度から開始し、運用徹底を進めるべきである。

近年、廃車ガラ輸出（非認定全部利用）が急増しており、令和６年度は初めて20 万台を超えた。一部の実態として、輸出向けの廃車ガラの中には、フロン類やエアバッグ類、事前回収物品（廃油、廃液及び室内照明用の蛍光灯等）が未回収であるなど法令違反が疑われるものが確認されており、例えば、JARS に登録されたデータからは、非認定全部利用された廃車ガラの装備変更率[13]が通常の約２倍以上と高い傾向が見られた。これは、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、エアバッグ類等を回収せずに虚偽の報告が行われている可能性を示唆している。一方で、フロン類及びエアバッグ類の装備変更率が高い上位 30 者を調査[14]したところ、違反事例はほとんど確認されなかった。これは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す検査時に既に当該自動車が保管されていなかったという可能性も考えられる。

このような実態をより正確に把握するための対応の一つとして、まず、令和８年１月に大改造された JARS の新機能の活用を推進する必要がある。具体的には、不適正な処理が疑われる装備変更率の高い事業者や遅延報告の多い事業者など、特に注意・指導が必要と思われる事業者の上位 10 者を画面表示できるようになったため、地方自治体等においては、これらを活用した効率的な立入検査の実施が期待される。

また、装備変更率の高い事業者を所管する地方自治体へのアンケート結果では、エアバッグ類等の回収の状況を確認していないという回答が多く見られたため、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、地方自治体に対し周知徹底する必要があると考えられる。現状、地方自治体による立入検査の際における、これら状況の確認については、JARS への報告内容に依拠しており、証憑の保存や提示は必ずしも行われていない。したがって、装備変更やフロン類・エアバッグ類の回収を行った事実を、地方自治体等から非認定全部利用を行う事業者等へ確認する手段によらず、非認定全部利用者に対し、装備変更や事前回収物品の回収に関する証憑の提示を必要に応じ義務的に求めるなど追加的な対策を検討する必要がある。同様に、廃車ガラ輸出時の証明書類の提出も任意であるが、輸出申告における現場写真や、廃車ガラ輸出時の証明書類として「電子マニフェストの画面印刷物」等の提出を求めていくことの検討も必要である。

---

[13] 解体業者が引き取った使用済自動車について、新車販売時にはエアバッグ類等が装備されていたが、事故等により引き取った車両にエアバッグ類等が無い場合、解体業者が JARS 上で行う報告のこと。

[14] 環境省による装備変更率が高い上位 30 者を所管する地方自治体を対象とした廃車ガラの実態調査。

また、不適正スクラップヤード対策等を目的とした廃棄物処理法の改正に関する審議が進められている。有価物であっても、生活環境の保全上、廃棄物の場合と同等の適正な取り扱いを要すると認められる使用済みの金属・プラスチック物品を対象として、その保管や再生の事業を行おうとする者は都道府県知事の許可を受けることなどを義務付ける方針である。これに伴い、自動車リサイクル法の許可業者である解体業者及び破砕業者においても、使用済自動車由来の使用済みの金属・プラスチック物品の保管・再生事業を行う場合は、その許可に関するみなし規定の措置等を講じる方針である。

- 廃車ガラの不適正輸出抑止に向け、システム大改造の機能を活用し立入検査の実施等に資する情報を整理・周知し実効性向上を図るとともに、不適正スクラップヤードや廃車基準等に関する国内外の議論を注視した上で、装備変更をした事実や事前回収物品を回収した事実を確認できる証憑の保存や、廃車ガラ輸出時の証明書類の提示の徹底を求める等の追加的な対策について、令和８年度から検討を開始するべきである。

新車購入時等に預託された再資源化預託金等について、国内で使用済自動車として処理されず、中古車として輸出された場合に、最終所有者が請求することによりリサイクル料金（利息を含む）の取戻しができる仕組みを輸出返還制度という。本制度に関しては、オートオークションで中古車を調達する際に、リサイクル料金を自ら負担し入札する解体業者と比べて、リサイクル料金の返還を受けられる前提で入札する輸出業者の方が金銭的に有利になるなどの視点から、制度の再検討を求める意見もある。オートオークションにおける解体業者と輸出業者のコスト負担構造をそれぞれ分析[15]すると、解体業者がリサイクル料金の返還を受けられずコスト負担となっている一方で、輸出業者は申請によりリサイクル料金の返還を受けられるものの、港までの陸送料・海上輸送料、その他港湾荷役や輸出関連の様々な諸費用が発生しており、オートオークションに参入する解体業者・輸出業者等における競争上の有利不利は、輸出返還制度やオートオークションの仕組みのみで決まるものではないとも考えられる。

[15] 経済産業省による解体業者向けの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（令和７年度実施）を基にしたコスト負担構造分析。

- リサイクル料金の輸出返還制度については、15 年目見直し時の結論同様に、預託制度の法的性格を踏まえ、制度全般の見直しを検討する際に併せて検討するべきである。

（2）不適正な解体業者等への対応

自動車リサイクル法においては、都道府県・保健所設置市が、引取業、フロン類回収業、解体業及び破砕業の登録・許可、立入検査、不法投棄・不適正保管への対応等を担っている。地方自治体に対する直近の調査[16]では、解体業者（法人にあっては代表者）の国籍について、全体では日本国籍の解体業者が約７割を占める一方で、新規許可業者では日本以外の外国籍の解体業者が約７割を占めており、外国籍の解体業者の増加傾向が見られた。また、外国籍の解体業者については、現状日本語にのみ対応している JARS の入力や地方自治体とのコミュニケーション等のため、日本語を理解しておく必要があるが、日本語を理解できない解体業者が多く、意思疎通が困難であるとの声が複数の地方自治体から上がっている。

地方自治体による登録・許可業者への指導に関しては、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、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を行う不適正ヤードも問題となっている。また、解体業者への指導・助言の対象者の国籍に着目すると、国籍に関わらず指導等が行われている実態が確認されている。指導内容では「許可基準違反」に関する件数が最も多く、これは許可申請時に立入検査を実施する地方自治体が多いことも影響していると考えられる。その他、「他人に対する違反行為の要求、ほう助等」という許可の取り消しの要件に該当し得る重大な違反事項も確認された。その他にも、登録・許可業者による JARS 上の移動報告ミス・遅延等が発生している。

現状、登録・許可業者向けには、JARC による事業者サポート研修、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が、上記のような不適正な事案の発生の根本的な抑制を図るためには、解体業者等が適正な事業を実施するために必要な能力、知識を有することを確認する仕組みを構築することで、事業者の知識、技能を向上させ、制度の適正かつ円滑な運営を図ることが求められる。このため、廃棄物処理法と同様に、自動車リサイクル法の解体事業許可基準として、全ての解体業者を対象として「知識・技能要件」を設けることが必要だと考えられる。あわせて、JARC や JAERA による親和性や実効性の高い既存制度を参考に、JARC が主体となった講習会の開催も検討することが望ましい。

なお、解体業者への指導等の件数が多い地方自治体の一部から要望があった、解体作業場への屋根設置の義務化及びもぎ取り解体[17]禁止については、地方自治

[16] 環境省による全国の地方自治体を対象とした解体業者の実態調査。

[17] 解体業の許可のある事業者の事業所内で、当該解体業者の監督・責任のもとで、外部の者が部品取りすること。

体や有識者から様々な意見が寄せられたことを踏まえ、今後はさらなる全国的な実態把握を進めつつ、関係者との丁寧な議論の上で必要な対応を検討することが求められる。

- 地方自治体による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、日本語を十分に理解しておらず意思疎通が困難な外国籍の解体業者も存在することを踏まえ、解体業者の適正化に向け、解体業許可基準に知識・技能要件を設けるべく、令和８年度から準備を開始するべきである。
- 上記と併せて、JARC が主体となり、JAERA が実施する自動車リサイクル士制度等を参考にした講習会・検定等を実施するべきである。なお、講習会の実施方法やスケジュール、財源（JARC の指定法人業務との関係を含む）について整理し、解体業者への影響や経過措置、地方自治体との連携等にも留意しながら、導入に向けた具体化を進めるべきである。

（3）不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理

自動車リサイクル法は、不法投棄・不適正保管車両問題への対応を制度の重要な目的の一つとしてきた。不法に投棄・不適正に保管された使用済自動車等を、地方自治体が廃棄物処理法に基づく行政代執行により撤去・処理した場合に、その費用の一部を JARC が支援する制度である不法投棄等対策支援事業を継続的に実施した結果、不法投棄・不適正保管車両の残存台数は、法施行前と比較すると約 98%減少した。他方、直近数か年は不法投棄・不適正保管車両の台数が全国 5,000 台程度と横ばいに推移しており、改善事案がある一方で、不法投棄・不適正保管車両は毎年数百台程度新規に発生しているため、さらなる対応が求められる。加えて、自然災害の増加に伴い、焼損・水没・転落等による被災車両の円滑な適正処理も重要な論点である。被災車両は、通常の使用済自動車と比べて資源価値が低く、焼損車等では自走不能となるため、撤去・搬送・処理に重機や公的支援を要する場合が多い。実際に令和６年の能登半島地震等では、環境省、地方自治体、JARC、関係業界団体が連携して焼損車の撤去に対応した。また、JARC は、地方自治体向け「被災自動車の処理に係る手引書・事例集」（令和３年１月）の作成・提供、各種説明会・研修会等を行い、周知を図っている。

自動車リサイクル制度では、事故等によりフロン類の破壊の必要がなくなった場合や、中古車の輸出時にリサイクル料金の返還請求がされなかった場合等、再資源化等のために使用されなくなったリサイクル料金を特預金として扱い、上述した不法投棄等対策支援事業や離島地域で発生した使用済自動車の輸送費用等の支援（離島対策支援事業）に用いている。

特預金については、令和６年度末時点の残高は約 240 億円（利息を含む。）となっている。令和６年度以降は最終車検日又は車検証の返付から 20 年が経過した車両に係るリサイクル料金の特預金への転化が開始されるなど、足下では一定の増加が見込まれるものの、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、新車時預託の減少、フロンガスの新冷媒への移行、事故車の減少等に加え、今後のインフレの影響や次期システム大改造なども考慮すると、中長期的には残高が減少していく見込みである。こうした増減両面の要因を踏まえ、特預金の動向を適切に把握しつつ、その使途については制度全体への影響も踏まえて総合的な検討が必要である。

- JARC や地方自治体等が実施している現行の不法投棄・不適正保管への対応に係る取組を継続・強化しつつ、不適正車両の横ばい要因や今後の被災車両の増加等の状況を踏まえ、必要に応じ効果的な追加策を検討するべきである。
- 特預金の使途については、執行状況・資金見通し等を踏まえた評価を継続しながら、新たな使途の必要性、緊急性、被災車両の増加の状況等を総合的に勘案しながら検討するべきである。

（4）電動車の使用済車載用蓄電池の適正な回収・再資源化の推進

近年、カーボンニュートラルの実現に向けた取組の進展を背景として、ハイブリッド車や電気自動車をはじめとする電動車の普及が急速に進んでいる。また、使用済自動車として引き取られたハイブリッド車及び電気自動車は年間約 12 万台（令和６年度）であり、使用済自動車全体の約５％を占める。今後、将来的には、使用済電動車の排出増加とともに、使用済電動車由来の蓄電池（LiB やニッケル・水素電池）の排出量が本格的に増大することが見込まれている。実際に環境省の推計[18]では、使用済電動車由来の LiB の排出量は 2030 年度に年間約 13 万個、2040 年度に年間約 40 万個へ増加する見通しである。

一方で、蓄電池は動脈・静脈、様々な分野で非常に重要であり、経済安全保障推進法に基づく特定重要物資への指定や、一般社団法人日本経済団体連合会モビリティ委員会における電池エコシステム構想の発表等、蓄電池のエコシステムやサプライチェーンの構築に向けて、産業界や関係省庁を挙げた各種取組が精力的に進められている。

自動車リサイクル法において、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され、廃棄処分とする場合には、自工会が構築し、自再協が窓口となっている LiB 共同回収スキームにより回収・再資源化が実施されているが、制度上の課題点がいくつか指摘されている。

まず、回収・再資源化に係る費用は、加入する自動車製造業者等各社が自主的に負担しており、自再協からの完了報告を受けて、その回収・再資源化実績に応じた委託費用（輸送費・処理費等）を自再協に支払っているため、将来的に排出量が増加した場合に退会する自動車製造業者等が発生するリスクや、国内市場から撤退する自動車製造業者等が現れた場合に、使用済車載用 LiB の処理費用が確保されないリスクが潜在的に存在する。さらに、LiB 共同回収スキームに入っておらず個別回収も行わない自動車製造業者等が製造又は販売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や、損傷した車載用 LiB を取り外す解体業者の負担が大きくなることで、不法投棄につながるおそれがある。

次に、車載用蓄電池には発火・発煙等のリスクが内在しており、実際、LiB 共

[18] 試算の前提として、使用年数を約 17 年（令和６年度の自動車の平均使用年数）、廃車発生割合を新車販売台数の 60%と仮定したが、中古 EV の輸出台数や LiB のリユース・リサイクルの動向等の影響を受けるため、推計値は変動する可能性がある。

同回収スキームでは、スキーム開始当初の平成 30 年度より、事故車や水没車等の損傷した車載用 LiB の回収を行っており、また、解体業者が搭載されている LiB の取り扱いについて自動車メーカー等に相談できる仕組みや、損傷 LiB の発火等も想定した異常電池の対応マニュアルや動画作成の取組も行われておりセーフティーネットとしての役割を果たしてきたが、引き続き、回収・保管・運搬・処理の各段階において、従来の自動車部品とは異なる安全管理の強化が求められる。

そして、車載用 LiB は、正極材に重要鉱物資源であるリチウム、ニッケル、コバルト等を用いた三元系 LiB が世界的な主流だが、昨今、中国では資源価値の低いリン酸鉄系の正極材を使用した LiB へと主流が変わっている。今後、日本においてもリン酸鉄系 LiB を搭載した電動車の流通が増える可能性があり、使用済車載用 LiB について廃棄処分にまわるものが増加する懸念がある。

こうした状況を踏まえ、使用済車載用 LiB の適正処理及び資源循環の観点から、持続可能な回収・処理体制を構築するとともに、電池エコシステム全体を見据えたリユース及びリサイクルの取組を動静脈一体となって計画的に進めていくため、早期に検討を開始することが不可欠である。

- 使用済自動車由来の車載用 LiB のリユース・リサイクルに関して、電池に係る資源循環の在り方や電池エコシステムの構築の方向性も踏まえて、廃棄 LiB の適正処理体制構築に向けた対応方針と実施時期等を検討・整理していくことが必要である。
- 検討に際しては、電動車の普及や LiB 排出の見通し、リビルト・リサイクル技術の開発動向、新規参入自動車製造業者等の動向等に加えて、自工会が構築している LiB 共同回収スキームの持続可能性（自動車製造業者等の退会リスク）や国内市場から撤退する自動車製造業者等の発生リスク、廃棄 LiB の安全性（損傷・発火等）、自動車産業を含む国内産業に及ぼす影響についても調査、分析を行った上で、これらを関係者間で集中的に議論するため、令和８年度中に作業部会を設置するべきである。