資料3

環境省
Ministry of the Environment

令和８年度
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
第１回

（通算第５回）

2026年10月30日

環境再生・資源循環局　資源循環課　資源循環制度推進室

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS　Re-Style　デコ活 くらしの中のエコろがけ　つなげよう、支えよう 森里川海　Plastics Smart

アジェンダ

１．昨年度までの振り返り及び本日の位置づけ

２．令和８年度検討事項

　２－１．再生プラスチック集約拠点のFS横断分析

　２－２．再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組み

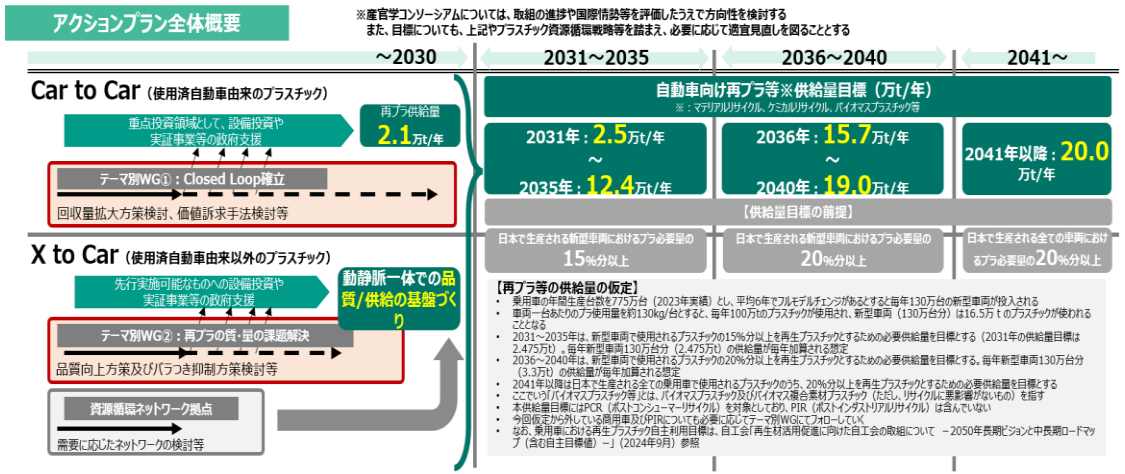
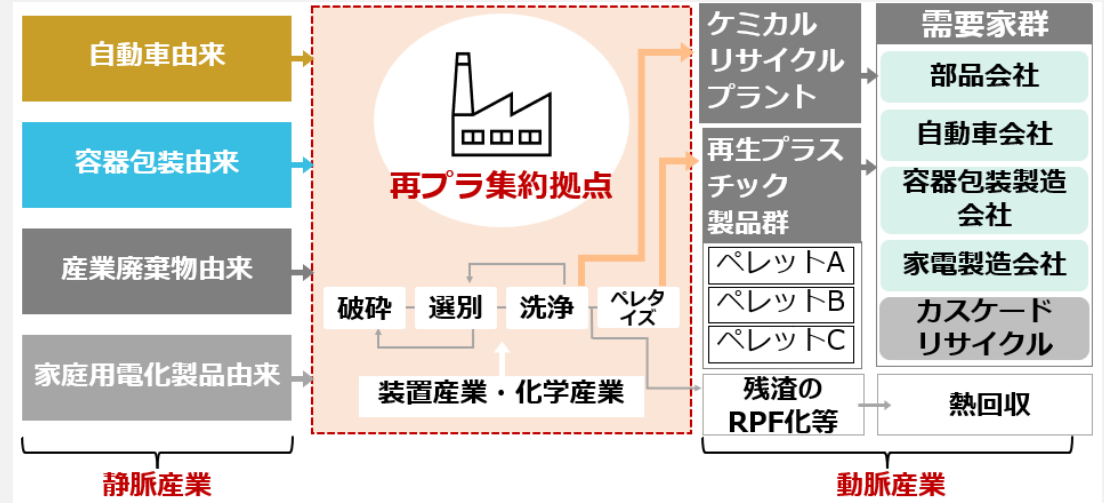
　２－３．自動車由来プラスチックの回収ポテンシャル

３．国内政策動向のご紹介

昨年度までの振り返り

環境省

■ 令和6年度に、欧州ELV規則等の国内外動向を踏まえコンソーシアムを立ち上げ、自動車向け再生プラ等供給量目標を設定。
■ 令和7年度は、Car to CarとX to Carの側面から、量・質・価値を定量・定性分析して施策の方向性を整理し、再プラ集約拠点構想と、今後のロードマップを示した。

	令和6年度	令和7年度
概要	■ 第五次循環基本計画（令和6年8月閣議決定）や欧州のELV（廃自動車）規則案が提案されたこと等を背景に、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、令和6年11月20日に立ち上げ ■ 2回のコンソーシアム開催を通じ、動静脈連携に基づく取組の必要性やその実現に向けた国の支援策等について議論し、「アクションプラン」を取りまとめ、供給量目標を設定	■ 令和6年度の検討を踏まえ、Car to Car（自動車リサイクルにおけるClosed Loop確立）と、X to Car（再プラの質・量の課題解決）とそれぞれWG3回・コンソーシアム2回を設けて検討を推進 ■ 質・量・価値の観点で定量・定性分析を行い、自動車向け再生プラスチック市場の目指すべき将来像に向けた課題と、施策の方向性を導出 ■ 再プラ集約拠点構想と、今後のロードマップについて提示
主なOutput		

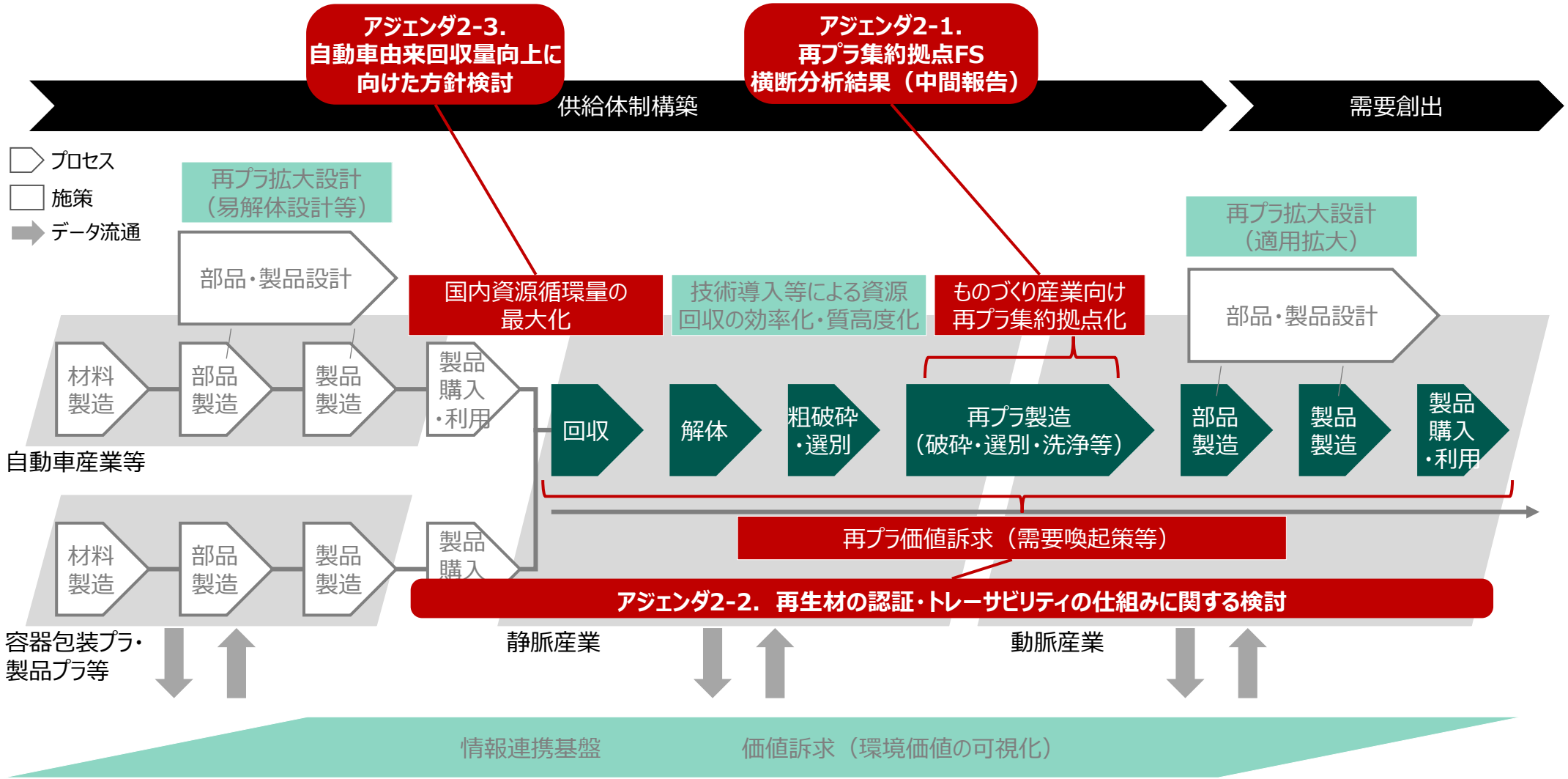
令和8年度コンソーシアムの概要及び本日の議題

■ 再プラ集約拠点は、現時点のFS横断分析結果を踏まえた、共通的な課題とその解決の方向性についてご意見をいただきたい。
■ 再生材の認証・トレーサビリティの仕組み検討では、検討推進に向けた論点や手法、課題、進め方等についてご意見をいただきたい。
■ また自動車由来プラスチックの回収ポテンシャルの拡大に向けてご意見をいただきたい。

		本年度の目指すゴール	本日のアジェンダ	本日のディスカッションポイント
産官学コンソーシアム主導施策	再プラ集約拠点	• 自動車産業向けを中心とした再生材の供給量・質の安定化を実現するため、あるべき集約拠点の姿と、その実現に必要な支援の方向性を示すこと	■ **FSの横断分析結果（中間報告）** • 集約拠点の特徴と立地イメージ • 短期的な供給実現に向けた主要課題と対応方針	• 各FS事業者へのヒアリング結果を踏まえた主要課題に対して整理した「今後の取組方針」に関してご意見をいただきたい
	再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組み	• 認証・トレーサビリティの仕組みについて、日本のあるべき姿と方針に合意すること • 第三者による認証について、検討事項の整理、優先順位付け、役割分担がなされていること	■ **再生材の認証・トレーサビリティの仕組みに関する検討** • コンソーシアムにおける議論対象 • 認証・トレーサビリティの仕組み構築に際する課題、検討の進め方	• 再生材の認証・トレーサビリティの仕組みについて、産官学で検討すべき事項、仕組みの実現のために必要な手法、実装上の課題、今後の進め方に関してご意見をいただきたい
その他	自動車由来プラスチックの回収ポテンシャル	• 自動車由来プラスチックの回収量拡大に向けた方向性を示すこと	■ **自動車由来回収量向上に向けた方針検討** • 自動車由来プラスチック回収見込み量の試算を踏まえた検討の進め方	• 自動車由来プラスチックの回収量拡大に向けて、対策の必要性に関するご意見をいただきたい
関連政策動向		• 再プラ市場構築の基盤となる国内法制度や取組動向と、考慮すべき海外政策を体系的に整理すること	■ **国内政策動向のご紹介** • 国内における再プラ市場構築、サプライチェーン強靭化等に係る政策動向のご共有	• （総合討議にて適宜意見をいただく）

（参考）本日アジェンダの位置づけ

■ 昨年度に定量・定性分析の結果を踏まえ設定した施策方向性の内、国内資源循環量の最大化、ものづくり産業向け再プラ集約拠点化、再プラ価値訴求（認証スキーム）を本日のアジェンダとする。



継続して必要な取組

- 再プラ生産コスト削減に向けた不断の努力
- 自動車生産を支える安定供給体制の維持
- GHG削減効果や新たな循環性指標の導入による環境/経済価値創出に向けた検討
- 国際協調を可能とするデータ連携の在り方の検討

自動車向け再生プラスチック供給量目標の見直し（to Car目標）

■ 令和6年度産官学コンソーシアムにて、自動車向け再プラ等供給量目標を策定。
■ 欧州ELV規則の施行や自動車業界における必要量の更新に伴い、本供給量目標も、令和8年度第2回コンソーシアムを目途として更新することを検討。

アクションプラン全体概要

※産官学コンソーシアムについては、取組の進捗や国際情勢等を評価したうえで方向性を検討する
また、目標についても、上記やプラスチック資源循環戦略等を踏まえ、必要に応じて適宜見直しを図ることとする

	～2030	2031～2035	2036～2040	2041～
Car to Car（使用済自動車由来のプラスチック）	重点投資領域として、設備投資や実証事業等の政府支援 再プラ供給量 **2.1**万t/年 テーマ別WG①：Closed Loop確立 回収量拡大方策検討、価値訴求手法検討等	自動車向け再プラ等※供給量目標（万t/年） ※：マテリアルリサイクル、ケミカルリサイクル		
		2031年：**2.5**万t/年 ～	2040年：**19.0**万t/年	2041年以降：**20.0**万t/年
		【供給量目標の前提】		
		日本で生産される新型車両におけるプラ必要量の**15**%分以上	日本で生産される新型車両におけるプラ必要量の**20**%分以上	日本で生産される全ての車両におけるプラ必要量の**20**%分以上
X to Car（使用済自動車由来[illegible]）	動静脈一体での品質/供給の基盤づくり テーマ別WG②：再プラの質・量の課題解決 品質向上方策及びバラつき抑制方策検討等 資源循環ネットワーク拠点 需要に応じたネットワークの検討等			

今後、更新予定

【再プラ等の供給量の仮定】
- 乗用車の年間生産台数を775万台（2023年実績）とし、平均6年でフルモデルチェンジがあるとすると毎年130万台の新型車両が投入される
- 車両一台あたりのプラ使用量を約130kg/台とすると、毎年100万tのプラスチックが使用され、新型車両（130万台分）は16.5万 t のプラスチックが使われることとなる
- 2031～2035年は、新型車両で使用されるプラスチックの15%分以上を再生プラスチックとするための必要供給量を目標とする（2031年の供給量目標は2.475万t）。毎年新型車両130万台分（2.475万t）の供給量が毎年加算される想定
- 2036～2040年は、新型車両で使用されるプラスチックの20%分以上を再生プラスチックとするための必要供給量を目標とする。毎年新型車両130万台分（3.3万t）の供給量が毎年加算される想定
- 2041年以降は日本で生産される全ての乗用車で使用されるプラスチックのうち、20%分以上を再生プラスチックとするための必要供給量を目標とする
- ここでいう「バイオマスプラスチック等」とは、バイオマスプラスチック及びバイオマス複合素材プラスチック（ただし、リサイクルに悪影響がないもの）を指す
- 本供給量目標にはPCR（ポストコンシューマーリサイクル）を対象としており、PIR（ポストインダストリアルリサイクル）は含んでいない
- 今回仮定から外している商用車及びPIRについても必要に応じてテーマ別WGにてフォローしていく
- なお、乗用車における再生プラスチック自主利用目標は、自工会「再生材活用促進に向けた自工会の取組について －2050年長期ビジョンと中長期ロードマップ（含む自主目標値）－」（2024年9月）参照

出所：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（第2回）資料（令和7年3月17日）

（参考）本事業（本年度コンソーシアム）で用いる用語の定義

■ 本コンソーシアムで用いる用語として、目的・範囲を明確にした用語定義を実施した。PIR、PCR等は委細の論点が残っており、国内/海外動向や議論結果を踏まえて、定義を適宜見直す予定。

#	用語	定義（案）
1	再生プラスチック（再プラ）	再生プラスチック製造工程を経て創出された原料（フレーク材、ペレット材、コンパウンドペレット材等）
2	フレーク材	再生プラスチックのうち、細かく砕かれたもの
3	ペレット材	再生プラスチックのうち、一定のロット内では比較的均一な寸法を有する予備成形された成形材料の小さな塊
4	コンパウンドペレット材	再生プラスチックのうち、添加剤等の配合、粒度調整、均質化等を経て生産されたもの。一種類又は複数の重合体の充填材、可塑剤、触媒及び着色剤等の他の成分との混合物を指す
5	動脈産業	再生プラスチック需要側産業
6	静脈産業	再生プラスチック（フレーク材、ペレット材、コンパウンドペレット材）の供給側産業
7	PIR（Post-Industrial Recycled）	各産業の製造工程で生じる廃棄物からリサイクルされたものを指す。ただし、廃棄物が生じた同一工程で、再利用できる不適合品やスクラップ等は除く*1
8	PCR（Post-Consumer Recycled）	家庭、及び商業・工業等の産業から排出される廃棄物で、製品の使用目的を達成したもの、又は、本来の使用目的で使えなくなったもの（流通チェーンから返品されたものも含む）からリサイクルされたものを指す*2
9	価値訴求	ここでは環境価値の訴求に加え競争力のあるコスト構造を実現するためのアクションの総称を指す

*1: 委細の論点の例として、”同一工程”の基準が、「同じ事業者」「同じ事業所」「同じ製品」「同じ製造ライン」等のいずれを意味するかは明示的でないため、事業者によって、自由な解釈が可能という論点例がある
*2: 委細の論点の例として、流通チェーンから返品されたもの”の定義は、不良品や賞味期限切れ等、エンドユーザーへ提供ができなかったものをリサイクル等する実態に呼応した定義と理解できるが、リサイクル材の市場価値が高まった場合に、意図的に流通チェーンから返品し、PCR材として確保する懸念があるという論点例がある

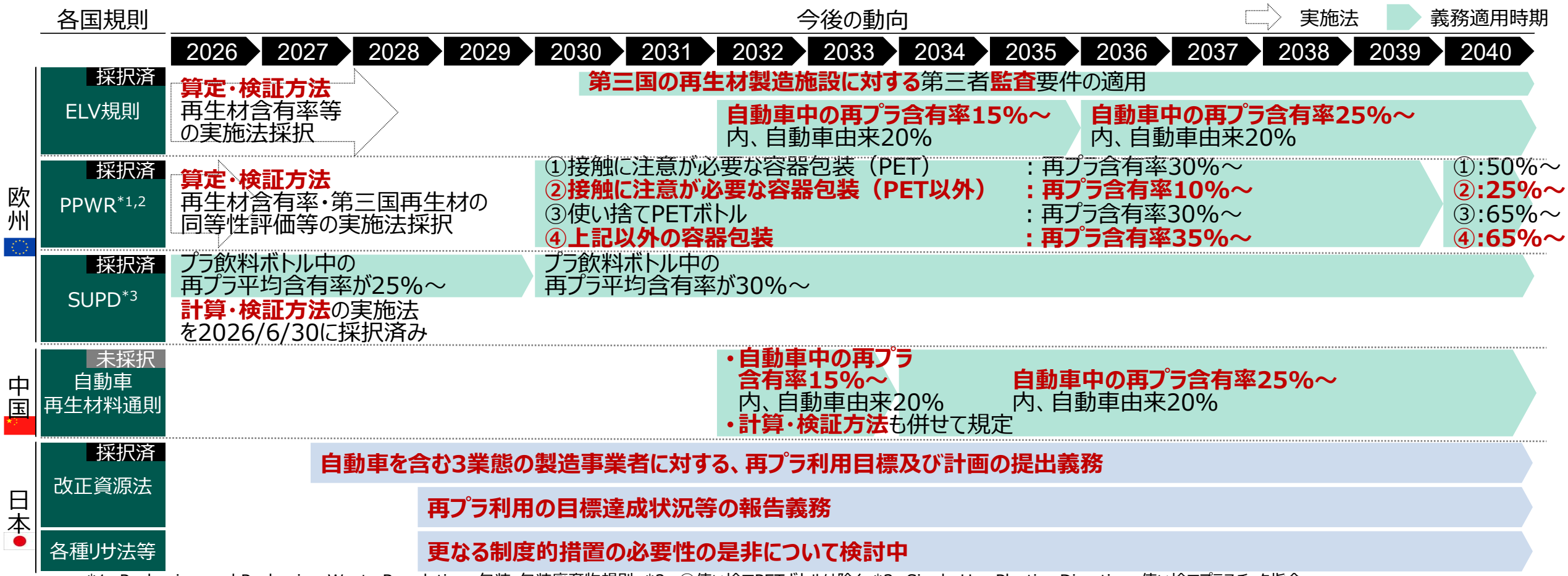
アジェンダ

１．昨年度までの振り返り及び本日の位置づけ
２．令和８年度検討事項
　２－１．再生プラスチック集約拠点のFS横断分析
　２－２．再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組み
　２－３．　自動車由来プラスチックの回収ポテンシャル
３．国内政策動向のご紹介

背景｜国内外各規則における再プラ含有率義務適用の流れ

■ 欧州では2030年以降、包装材・自動車の再プラ含有率義務が順次適用。PPWRは2026年末までに算定・検証方法等を整備予定。ELV規則でも2028年8月までに実施法を整備し、2030年8月から第三国の再生材製造施設への監査要件が適用。中国でも2032年以降、自動車向け再生材利用の義務化が検討され、日本でも再プラ利用目標・計画提出等の制度整備が進展。

■ これらの動きを受け、再プラ需要が拡大するにあたり、国内でも盤石な供給体制を構築する必要がある。



*1: Packaging and Packaging Waste Regulation、包装・包装廃棄物規則、*2: ③使い捨てPETボトルは除く、*3: Single Use Plastics Directive、使い捨てプラスチック指令

出所：欧州委員会出版局、国家標準化管理委員会、経済産業省

FS事業者の概要

■ 再生プラ集約拠点のFS事業を、10事業者が実施。主に自動車・家電・容器包装等向けの高品質なMR※を計画しているが、一部事業者はCR※も検討しており、集約拠点はCR原料も含めた高品質な再生プラスチックの供給源となる。

※MR：マテリアルリサイクル、CR：ケミカルリサイクル

#	代表事業者（五十音順）	事業の名称
1	KISCO株式会社	容器包装リサイクル材を用いた自動車用高機能再生プラスチック材料の開発・量産体制構築
2	株式会社CFP	西日本エリアにおける多様な再生プラスチック集約拠点を核とした、 ケミカルリサイクル（油化）による自動車等向け再生プラスチック安定供給体制構築のためのFS事業
3	株式会社タイボー	動静脈・産官学・地域連携による再生プラスチック集約拠点構築FS ～中部圏からはじまるこれからのサーキュラースタンダード～
4	ツネイシカムテックス東広島株式会社	中国四国地方における動静脈連携型再生プラスチック集約拠点構築FS事業
5	豊田通商株式会社	東海・北陸エリアにおける自動車等向け再生プラスチック集約拠点構想FS事業
6	パナソニックETソリューションズ株式会社	パナソニック（株）加東工場 再生樹脂集約拠点（パナソニック＋再生樹脂JV）構想検討
7	丸喜産業株式会社	再生材の安定供給体制構築に向けた品質・量の実現可能性評価
8	一般社団法人プラスチック循環利用協会	自動車等向け再生プラスチック供給体制の集約拠点構築に向けたFS事業
9	三井化学株式会社	化学メーカー（三井化学）と再生メーカー（石塚化学産業）の共創による、 再生プラスチックの集約拠点設立と、供給量拡大に向けた品質向上/品質保証体制構築の検証
10	三菱ケミカル株式会社	関東圏における再生プラスチック集約拠点（高度選別・トレーサビリティ）構築に向けたFS事業

集約拠点の特徴と立地イメージ

■ 集約拠点は、各地域の多様な再プラ原料を集約し、需要家が求める品質へ高度化・均質化・保証した上で、MR/CR需要先へ安定供給する地域の中核拠点として位置付けられる。

■ 基本的に地産地消で展開していくイメージであり、現在のFS10事業者でカバーが手薄な北海道・東北エリアは検討が必要である。

集約拠点の特徴

1 多様な再プラ原料調達

自動車・家電・容器包装・産業系・家庭系等、複数由来・複数調達先の再生プラスチック原料を集約

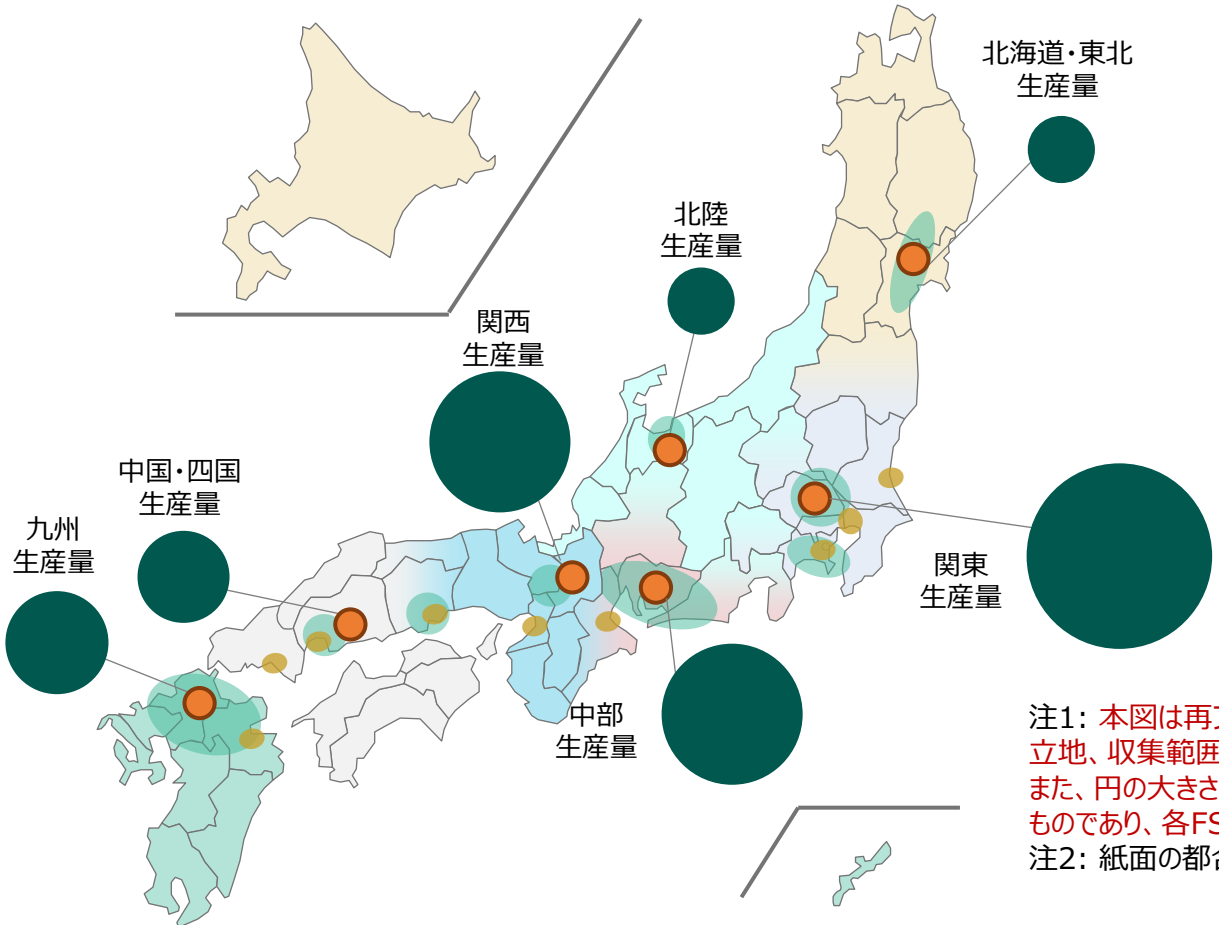
2 高度化・均質化・品質保証

前処理・選別・在庫管理・品質管理等を通じ、需要家が求める品質へ高度化

3 安定供給

MR／CRそれぞれの需要先へ、必要な品質・量の再生プラスチック原料を安定供給

集約拠点のイメージ



立地例（イメージ）
- ●：集約拠点
- ：自動車産業の主要集積地
- ：石油化学コンビナート

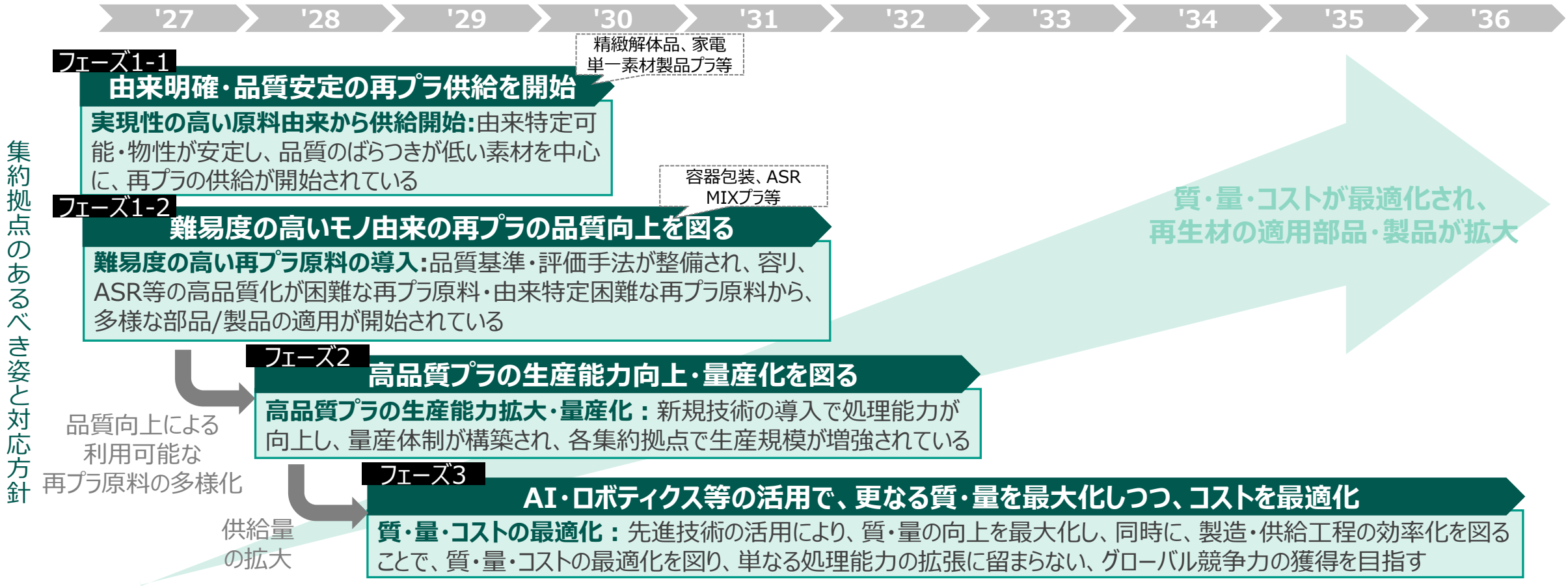
生産量（イメージ）
- ●：MR及びCR

※円の大きさは、生産量の相対的な規模イメージを示す

注1：本図は再プラ供給体制の将来像を示すイメージであり、拠点立地、収集範囲は確定した計画を示すものではない。
また、円の大きさは各地域の生産量の相対的な規模イメージを表すものであり、各FSの調査結果を踏まえた値ではない。
注2：紙面の都合上、一部島嶼部を省略した。

集約拠点の段階的高度化イメージ

■ 質・量・コストが最適化されたあるべき姿を目指し、集約拠点は、比較的実現性の高い原料由来（＝由来が明確で品質が安定した再プラ）から供給開始→難易度の高いモノ由来の再プラの品質向上→処理能力の拡大→質・量・コストの最適化と順次高度化することを想定しているが、FS調査を通じて主要な共通課題・障壁が確認されており、対応方針を検討する必要がある。



集約拠点の主要課題と対応方針案｜サマリー

■ FS事業により、主要課題として、①再商品化難易度が高いモノ由来の再プラの品質向上、②再プラ原料の安定供給量確保、③再生材の価格設定・投資負担、④認証・トレーサビリティの確立、の4課題が確認された。いずれの課題も個社の努力だけでは解決が難しく、事業者・環境省を中心に対応方針案を議論し、解決策の検討の必要があるのではないか。

No	課題の観点	FSを通じた主要課題	対応方針案
1	質	**再商品化難易度が高いモノ由来の再プラの品質向上** 回収物の形状・品質・発生量等は、地域・排出元によってばらつきが発生している。また、臭気の発生やVOC等の含有が確認されている。	■ 比較的実現可能性の高い原料由来から再プラ製造・供給を開始しつつ、**難易度の高いモノ由来の再プラの品質向上**も並行して進め、**品質向上（異物・臭気・SoC等）に向けた実証・技術体系化（プラントエンジニアリング含む）支援**が必要ではないか。 ■ また、拠点で生産された**再生樹脂100%品の品質ガイドライン**や、拠点側の**受入に関するガイドライン**が必要ではないか。
2	量	**安定的・一定規模の再プラ原料の量的確保** 拠点にものが集まる際に、特定の由来に偏重する傾向があり（目標供給能力を確保するためには由来の偏重は相性が悪い）、安定調達に対する不安がある。	■ **調達ルートの多様化に向けた実証の推進・支援が必要**であるとともに、**未利用再プラ原料の発掘・開拓**が必要ではないか。
3	コスト	**再生材の適切な価格設定・投資負担の大きさ** 需要側は一定の品質確保と同時に、バージン材同等以下の価格を求める一方、再生材の要求品質を満たす過程でコストが増える構造にあり、適切な価格設定が難しい。また、市場の流動性が確保されるまでの間は、大規模な設備投資の判断も難しく、量産化に向けての在庫管理や品質管理等の追加的負担も大きい。	■ **設備投資や用地投資への支援**が必要。また、**在庫管理や品質管理等に伴う追加的負担に対する支援**が必要ではないか。
4	認証・トレサビ	**認証/トレーサビリティの仕組み確立** 由来・品質を何の基準・方法で誰が確認すべきかが定まっておらず、必要なトレーサビリティの仕組みの要件も不透明なままである。	■ 欧州等のレギュレーションに対応可能な国内の認証・トレサビ担保の仕組みが必要ではないか。 ■ バリューチェーン全体で**関係者に過度な負担をかけず、実装可能な認証・トレーサビリティの仕組み構築が必要**ではないか。 ※詳細はアジェンダ2-2にて議論予定

本日ご意見いただきたいポイント

■ FS事業を踏まえ整理した集約拠点の主要課題（4課題）を前提に、各課題への今後の対応方針案についてご意見をいただきたい。

観点	概要
主要課題に対する今後の検討方針案	✓ 各主要課題への対応として整理した対応方針案について、**集約拠点の実現に向けて特に注力すべき検討内容や支援内容**についてご意見いただきたい

アジェンダ

１．昨年度までの振り返り及び本日の位置づけ
２．令和８年度検討事項
　２－１．再生プラスチック集約拠点のFS横断分析
　２－２．再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組み
　２－３．　自動車由来プラスチックの回収ポテンシャル
３．国内政策動向のご紹介

再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組みに関する検討事項と論点

本コンソーシアムの検討事項	✓ 本コンソーシアムでは、**日本の再生材市場構築のために必要な認証・トレーサビリティの仕組みを検討**する ✓ また、上記仕組みは欧州ELV規則をはじめ、各国の再生材利用に係る要求事項への整合性確保についても、包含すべく検討を進める
第1回コンソーシアムの論点	✓ 本日の論点は下記4点： • 再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組みについて、産官学で検討すべき事項 • 上記の仕組みを実現するために必要な手法 • 実装上の課題 • 今後の進め方

ELV規則における再生材のトレーサビリティに関する主要な要求事項

■ ELV規則では、再生材の由来・含有率の検証や第三国施設の監査、再生材情報の連携等が求められており、これらを支えるトレーサビリティの仕組みが重要となる。

	回収・再生	生産	販売	回収・再生
責任主体	再生材製造事業者	自動車OEM		

要求事項

施設要件

詳細要件

- 第三国の再生材製造施設に求める基準（附属書13）

【ELV規則の要求事項】

- 第三国の再生材製造施設は、人の健康・気候・環境の保護に関する要件と、再生材の由来及びトレーサビリティに関する要件を満たすものとする

(附属書13、pp.113-114より要約)

再生材等の由来・含有率規定

- プラの再生材最低含有率の適用、認可施設由来の再生材利用（第6条）
- 鉄・アルミ・マグネシウム・レアアースの再生材最低含有率適用（第6条）
- 再生材含有率の宣言（第10条）

【ELV規則の要求事項】

- 新車両型式は、**プラスチックにPCR材を15%以上使用しなければならない**（10年後以降は25%以上）
- このうち**20%以上は自動車由来で達成**すること
- PCR材は、（一部略）附属書13の**要件を満たした第三国の施設においてリサイクルされるもの**とする。各施設は**5年ごとに監査を受ける**こと
- **算定・検証方法は欧州委員会が定め**、マテリサ以外の方法で生成される場合はマスバランス方式を適用すること

(第6条、pp.38-41より要約)

新車流通

- EU型式認証規則の適合証明（第8条）

【ELV規則の要求事項】

- 製造者は、**市場に投入する新たな車両型式が、EU型式認証規則及び本規則に適合することを証明する**こと
- 再生材含有率等の要件に関し、製造者は、適合を示す文書や宣言を作成し、**型式認証申請時に型式認証当局へ提出する**こと

(第8条、pp.42-43より要約)

再生材情報連携

- デジタル循環性車両パスポート（DCVP）の導入（第13条）

【ELV規則の要求事項】

- 市場に投入される各車両は、**デジタル循環性車両パスポート（DCVP）を備えなければならない**
- DCVPは、無償でアクセス可能であり、デジタル形式で**再生材含有率等の情報*を含むもの**とする

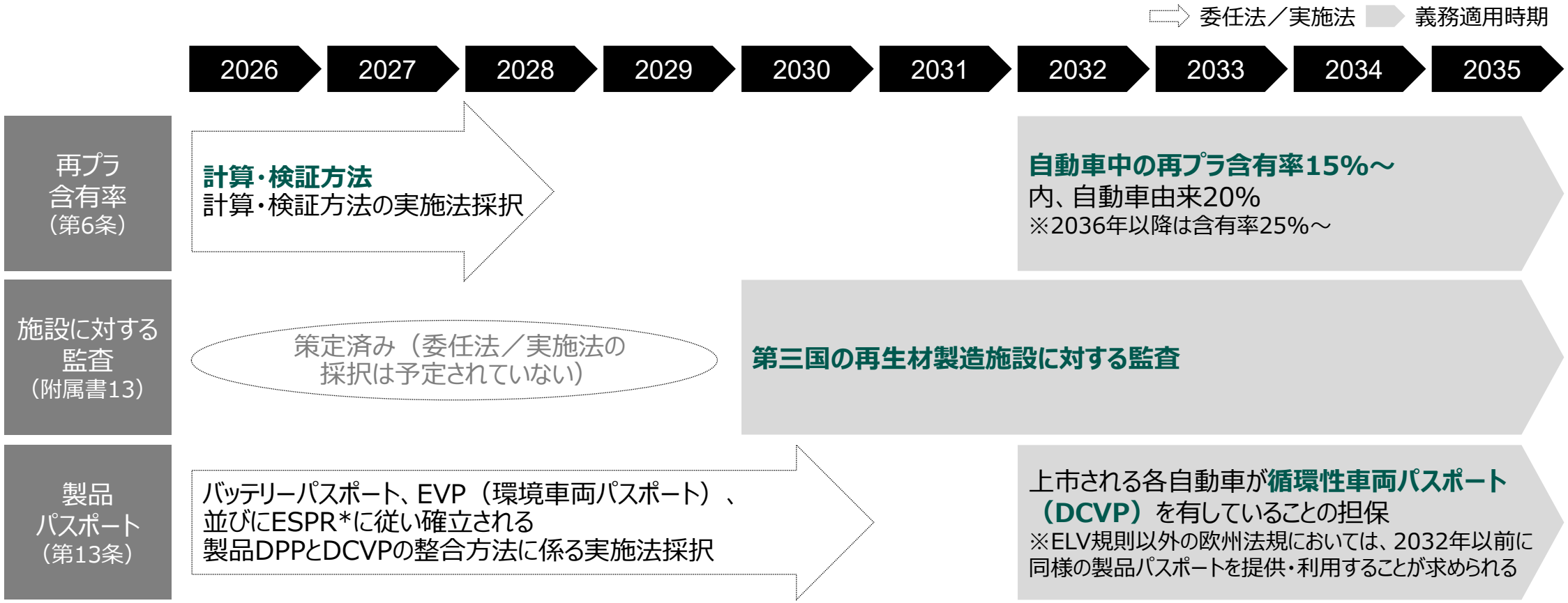
*部品・構成部品・材料等の情報、部品等の取外し・交換に関する情報、車両中の鉛、水銀、カドミウム又は六価クロムを含有する部品に関する情報、プラスチック等の材料の再生材含有率の割合に関する宣言、対象となる車両型式のスペア部品の公式カタログ等

(第13条、pp.45-46より要約)

出所：欧州委員会出版局／EUR-Lex　Regulation (EU) 2026/1738

ELV規則における再生材のトレーサビリティに関する義務適用タイムライン

■ ELV規則に規定される、第三国の再生材製造施設に対する監査は、2030年から義務が適用される。
■ 由来及び再プラ含有率の計算・検証方法の実施法は2028年に採択される。由来や含有率の義務と、循環性車両パスポート（DCVP）導入の義務は、2032年から適用される。



*Ecodesign for Sustainable Products Regulation 、持続可能な製品のためのエコデザイン規則
出所：欧州委員会出版局／EUR-Lex Regulation (EU) 2026/1738

産官学コンソーシアムで議論する内容イメージ　～第三者認証の必要性～

■ ELV規則で求められる再生材由来・含有率情報・トレーサビリティ、第三国の再生材製造施設、情報連携に関する要求事項への適合性を客観的に確認する手段として、第三者認証取得が有効と考えられる。

■ 第三者認証の仕組みは、産官学コンソーシアム主導で対応に必要な仕組みの全体像を整理したい。

:全体方針検討　:具体検討

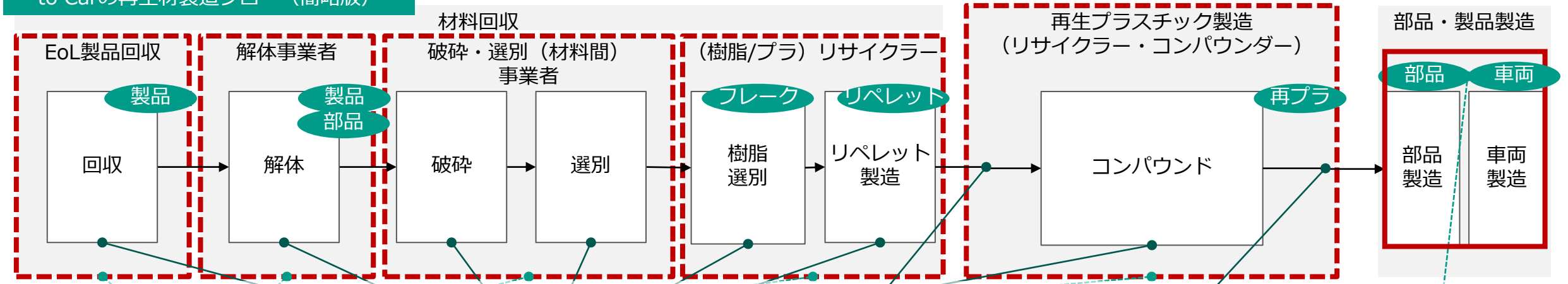
要求事項	ELV規則条文	責任主体・対象		要求事項を満たすために必要となりうる仕組み	認証取得事業者	検討事項	検討主体
再生材の由来・含有率・トレーサビリティの要件	• プラの再生材最低含有率の適用、認可施設由来の再生材利用（第6条） • 再生材含有率の宣言（第10条）	自動車OEM ※検証主体	左記を担保する仕組み	第三者による認証 材料認証 プロセス認証 CoC認証 ※上記認証について、現時点ではELV規則の要求事項には含まれていない。	再生材製造事業者 （回収事業者等を含むか要検討 ）	対応に必要な仕組みの全体像検討	**産官学コンソーシアム等**
						具体的な制度設計、運営	民間認証機関等
再生材製造施設の要件	• 第三国の再生材製造施設に求める基準（附属書13）	再生材製造事業者 ※監査対象		再生材製造施設に対する民間事業者等の第三者による監査 プロセス認証 サイト監査 ※上記認証について、現時点ではELV規則の要求事項には含まれていない。	再生材製造事業者	対応に必要な仕組みの全体像検討	**産官学コンソーシアム等**
						国として同等性を担保していることの証明、欧州との調整	環境省、経産省、他関連省庁等
						具体的な制度設計、運営	第三者認証機関等
再生材情報連携	• デジタル循環性車両パスポート（DCVP）の導入（第13条）	自動車OEM ※サプライチェーン上での役割分担については要検討		情報連携基盤	-	対応に必要な再生材データ流通のユースケースの検討	**産官学コンソーシアム等**
						情報連携基盤の具体設計・開発	経産省、民間事業者等

ELV規則の要求事項に対応するために必要になりうる第三者認証・監査の類型例

■ ELV規則が求めるのは、車両型式ごとの再生材含有率・由来等の検証と、再生材製造施設（第三国）への監査である。
■ ELV規則の要求事項に対応するためには、サイト監査、プロセス認証、化学物質管理等の検討が必要になりうるのではないか。

□：ELV規則の要求事項に対して責任主体であることが明確な事業者　□：ELV規則の要求事項に対して責任主体となりうる事業者

to Carの再生材製造フロー（簡略版）



第三国の再生材製造施設に対するサイト監査、再生材認証（プロセス認証・材料認証等）が必要になりうる事業者

車両型式単位の再生材含有率等の提示が必要な事業者

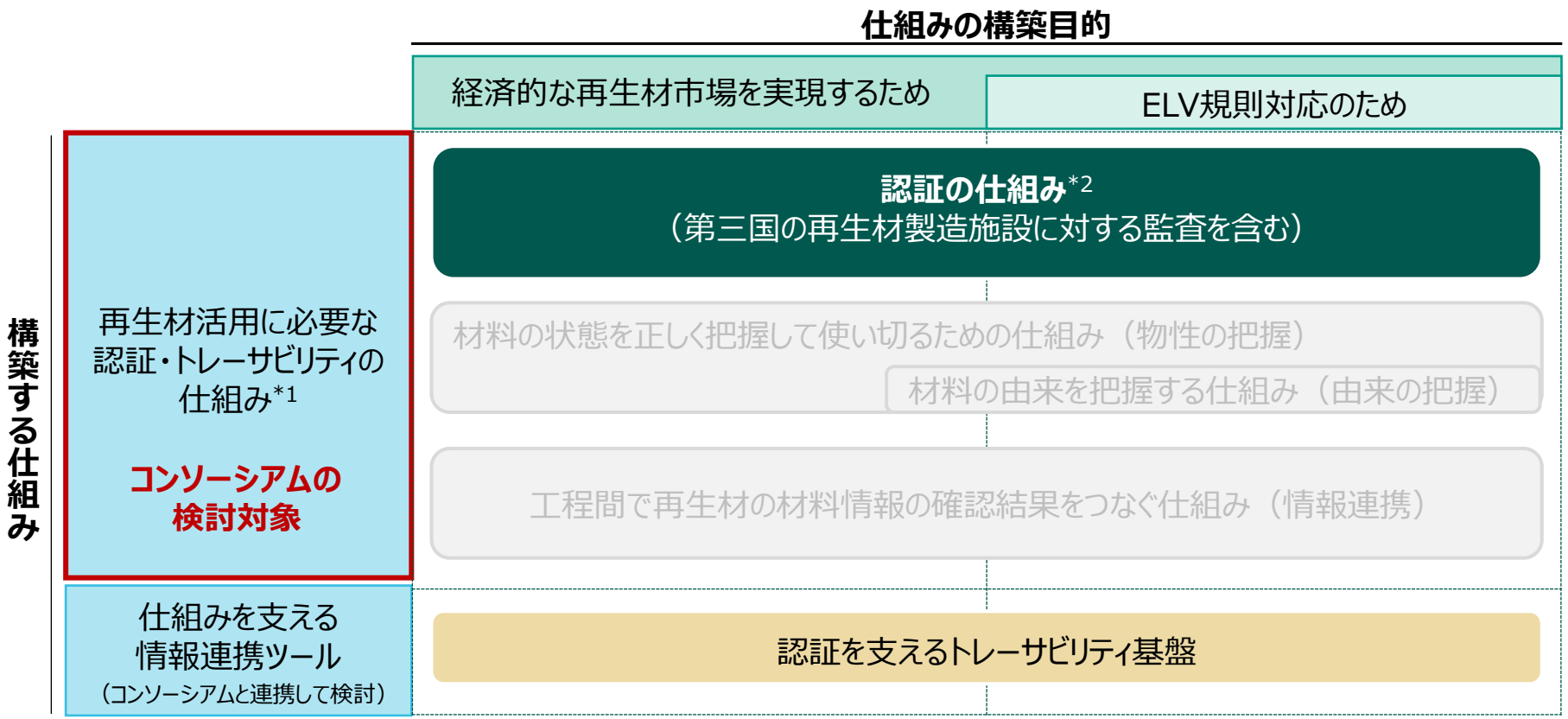
Ⅰ サイト監査	Ⅱ プロセス認証	Ⅲ 再生材料認証	Ⅳ 材料認証	Ⅴ 車両／部品認証（型式認証）
工場や事業所が適切に事業を運営していることの監査 （プロセス認証が対象とする、製造工程の適切さの認証を含む）	製造工程が適切であることの認証 （ケミリサの場合、マスバランス管理体制の監査を含む）	再生材料（コンパウンド前の状態）の物性／化学物質等に関する認証 （再プラ含有率、規格／品質基準、由来情報、出荷量等）	再生材料（コンパウンド後の状態）の物性／化学物質等に関する認証 （再プラ含有率、規格／品質基準、由来情報、出荷量等）	車両に再プラが含まれること／その適用量及び適用率の認証

サイト監査、プロセス認証、化学物質管理（再生材料認証）が必要か

日本の目指す再生材市場構築に必要な認証・トレーサビリティの仕組み

■ ELV規則への適合性を客観的に確認する手段として、第三者認証が有効と考えられるが、認証に限らず、トレーサビリティの仕組みの全体像について検討する必要がある。

■ また、第三者認証やトレーサビリティの仕組みは、**ELV規則への対応にとどまらず、再生材の品質・信頼性の可視化を通じて再生材市場の透明性と取引の円滑化を促進する**ものである。産官学コンソーシアム主導で、あるべき姿を整理したい。



再生材の品質・信頼性の可視化を通じて再生材市場の透明性と取引の円滑化を促進

*1 トレーサビリティの仕組み：
各工程の材料情報を確認し、工程間で確認結果をつなげて再生材を活用するための仕組み

*2 認証の仕組み：
第三者が基準や要求事項への適合を認める仕組み

再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組み構築に対する課題

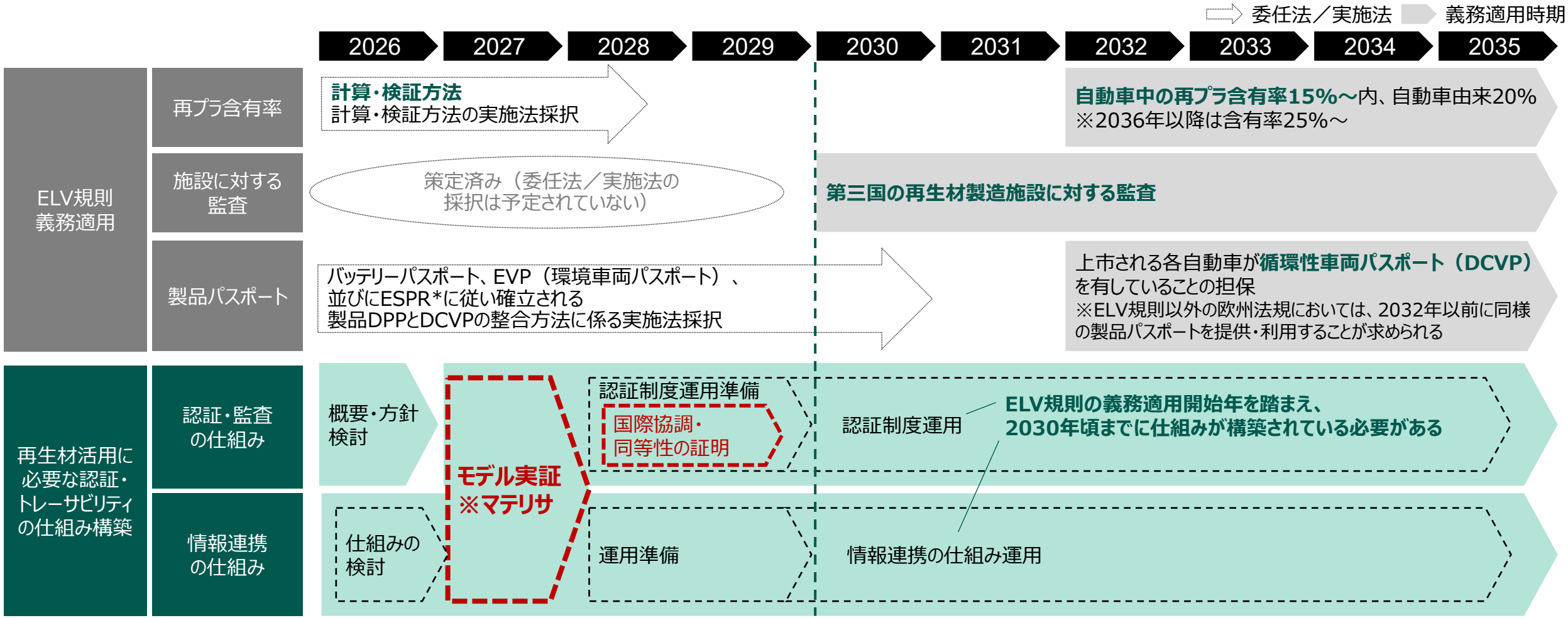
■ 施設に対する監査や由来情報確認のための証明においては、静脈事業者の負担や仕組みへの適合に要する時間に懸念あり。

■ 今後は、各認証方式の特徴や事業者負担を比較しながら、ELV規則における要求事項対応に加え、国内市場構築の観点も含めて、統合的な認証スキームを検討することが必要ではないか。

No	課題の観点	課題と検討の方向性
1	**認証取得コストへの対応**	**既存の欧州系のプロセス／材料認証を取得する場合、静脈事業者の負担（認証取得費用、データ管理作業等）が大きい**と推察。欧州を含む海外動向を踏まえ、また日本の静脈事業者の現状を把握のうえ、国内の認証制度の在り方を検討する必要がある。
2	**認証を取得する事業者と証明する情報**	認証設計に際し、**サプライチェーン上のどの事業者が、何の情報を証明するか検討する必要がある。** （例えば、集約拠点で前工程までの情報を集約し、集約拠点が認証を受ける等）
3	**仕組みへの適合に要する時間**	**日本の静脈事業者が、監査や認証・トレーサビリティの仕組みに適合するためには、時間を要する**と推察。 適合に要する時間も考慮のうえ、日本のあるべき仕組みを検討し、欧州法規等とも整合させる必要がある。
4	**由来の特定可否に応じたトレーサビリティ担保**	**由来が特定可能な材と不可能な材で、トレーサビリティの方法を変える必要がある**のではないか。 また、どのようにCoCを管理するか検討する必要がある。
5	**品質検査手法・基準の動静脈の合意**	再プラの品質のばらつきを踏まえると、品質検査が必要。一方、検査にはコストを要するため、**どの水準まで検査すれば、動脈事業者が再プラを活用できるか、動静脈双方で方法を合意する必要がある。**
6	**国内の情報連携基盤の統合的検討**	**国内で材料／再生材に関する情報連携基盤の検討が進むが、役割分担はできているか／認証及びELV規則の要件を満たすか、統合的に把握・検討する**必要がある。また、特に物性検査結果について、どの程度情報を公開・連携するか検討が必要である。

認証・トレーサビリティの今後の検討タイムライン

■ 次年度、認証・情報連携のユースケース（MRを想定。CRはマスバランス方式等を踏まえた議論が別途必要）について、モデル実証を行う。併せて、国際的に整合性の取れた認証スキームの確立（国際協調・同等性の証明）に向けた検討を進める予定。



*Ecodesign for Sustainable Products Regulation 、持続可能な製品のためのエコデザイン規則

（参考）ケミカルリサイクルの認定基準策定の検討

■ ケミカルリサイクルの認証制度の検討も進んでいる。エコマークでは、2023年にバイオマス由来特性を割り当てたプラスチック製品の認定基準を策定した。

■ また、2025年には、ケミカルリサイクルプロセスの認定基準を策定しており、現在、ケミカルリサイクル由来の基礎化学品、誘導品および最終製品を対象とした認定基準策定の検討を開始している。

バイオマス

2022年5月
- マスバランス方式を用いてバイオマス由来特性を割り当てたプラスチックの認定基準策定に向け、パブリックコメントを実施。

2022年9月
- 「エコマーク認定基準における「バイオマス由来特性を割り当てたプラスチック」の取扱方針」を策定。
- 以下の項目に対する取り扱い方針が示された。
  - バイオマス由来特性の割当率の基準値及びトレーサビリティ
  - バイオマス原料のサプライチェーンにおける持続可能性
  - 製品ライフサイクル全体の温室効果ガスの排出量（CO_2換算）が、代替しようとする従来の化石資源由来の樹脂と比較して増加しないこと
  - バイオマス由来特性を割り当てたプラスチック使用製品等への表示方法

2023年2月
- エコマーク商品類型No.140「飲食料品、化粧品、家庭用品などの容器包装Version1」認定基準において、分類Kとして、「バイオマス由来特性を割り当てたプラスチックを使用したプラスチック製容器包装」認定基準を制定。

2023年7月
- 上記認定基準（商品類型No.140）において、初めて商品が認定される。エコマークは、バイオマス由来特性を割り当てたプラスチックを使用した容器包装の認定は国内で初めてであるとしている。

2025年10月
- 繊維製品等の認定基準へのマスバランス方式導入に向け、「マスバランス方式によるバイオマス由来特性を割り当てた合成繊維、及びプラスチックの導入に関わる部分的な改定についての意見募集（パブリックコメント）」を実施。

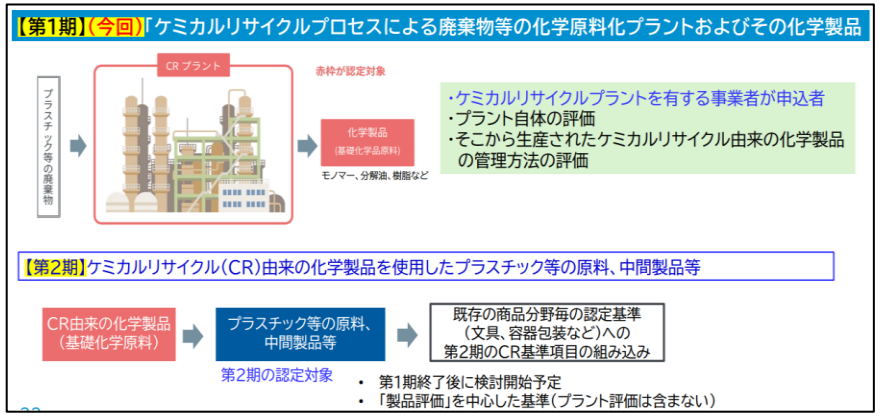
2026年4月
- 繊維製品等の13商品類型（認定基準）にマスバランス方式によるバイオマス由来特性を割り当てた合成繊維、及びプラスチックの導入に関わる部分的な改定。

ケミカルリサイクル

2025年1月
- プラスチックなどの廃棄物等の化学原料化プロセスを対象としたエコマーク商品類型No.513「ケミカルリサイクルプロセスによる廃棄物等の化学原料化プラント及びその化学製品Version1」認定基準（案）についてパブリックコメントを実施。

2025年4月
- エコマーク商品類型No.513「ケミカルリサイクルプロセスによる廃棄物等の化学原料化プラント及びその化学製品Version1」認定基準を制定。

2025年9月
- 上記認定基準で認定されたケミカルリサイクル由来のプラスチックや合成繊維、合成ゴム等の原料となる基礎化学品及び誘導品を対象とした認定基準、及び最終製品に導入する基準項目の取扱方針の策定を開始。

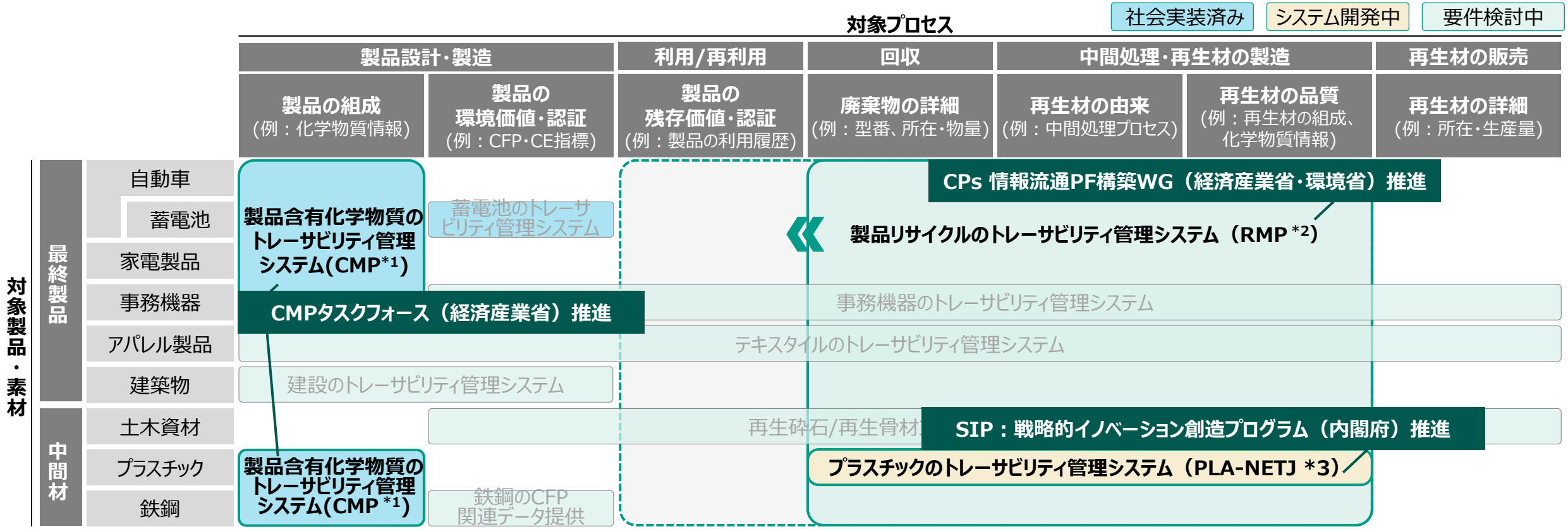


出所：再生プラスチック・バイオプラスチックの価値創出タスクフォース（TF3）

（参考）日本で検討されている再生材情報連携基盤

■ 自動車×プラスチック関連では由来・リサイクル工程・品質等の情報を材料単位で管理・連携するための**RMP**、化学品から素材・部品、最終製品の含有化学物質情報等をシステムで伝達する**CMP**、プラスチックのトレーサビリティの実現を目指した**PLA-NETJ**がある。

■ 国内で構築検討中の材料情報流通基盤は、それぞれ別の主体が推進している。**日本のあるべき再生材データ連携の実現のために、各検討状況を統合的に把握し、追加検討の必要性を議論する必要がある。**



出所：経済産業省 CPs情報流通PF構築WG。*1：Chemical and Circular Management Platform. *2：Recycle Management Platform. *3：Plastic Networking for Environmental Transformation Japan. *4：International Material Data System

（参考）日本で検討されている再生材情報連携基盤の検討状況

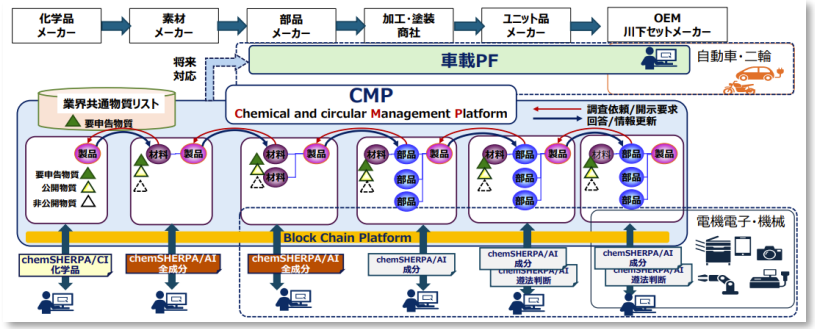
■ CMPは、化学品から素材、部品、最終製品の含有化学物資情報等をシステムで伝達する。RMPは、実装段階への移行を目指してユースケースの詳細化による価値検証（PoC）を推進中。

■ PLA-NETJは28年の本格運用開始を目指して、システム開発・実証中。データ項目は必要最低限の項目に設計するほか、由来・履歴の特定可否に応じて異なる品質保証プロセスを想定。

CMP

【2026年10月～利用開始】

- **「製品含有化学物質情報」と「資源循環情報」を製品ライフサイクル全体でデジタル化・可視化**するための仕組み
- IMDS・ chemSHERPAと共存して情報の信頼性担保、人の作業の極小化、情報伝達スピードの向上を狙う



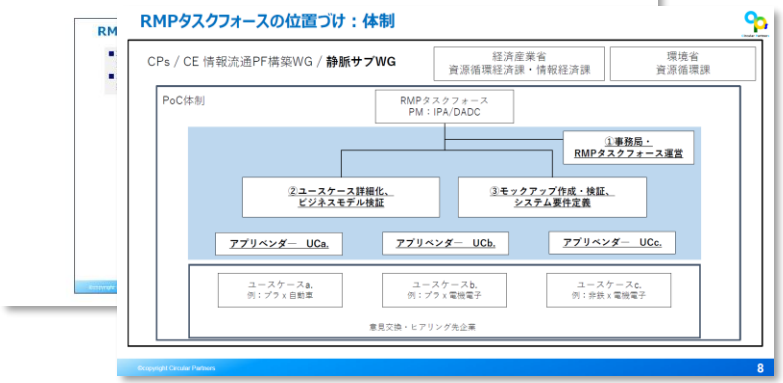
RMP

【価値検証実施中　2030年頃リリース予定】

- 再生材の流通量拡大を目指し、**価値検証（PoC）を通してビジネスモデルとシステム要件を定義**し、RMPの実現案を作成することを検討中
- 特に、ユースケースaの検討において、**プラ×自動車のユースケースを詳細化し、価値及びビジネスモデルを検証中**

a. 仮説（業務フロー・データモデル・システム全体図等）におけるビジネスモデル（RMPの価値と妥当性）を定義する

b. RMP実現のための条件（方法・ROI）を明らかにし、その実現案とシステム要件を定義する



PLA-NETJ

【システム開発・実証中　2028年頃リリース予定】

- 入力対象のデータ項目の妥当性やデータ登録の課題抽出のため、実証実験を実施。**データ項目は、リサイクル材の由来やPP目標値等、必要最低限の項目に設計。**
- 外部調達材は、**由来・履歴の特定可否に応じて異なる品質保証プロセスを想定**



出所：CMPコンソーシアム、CPs 第9回CE情報流通PF構築WG　静脈サブWGにおける検討状況報告、 SIP伊藤先生　ご提供資料

本日ご意見いただきたいポイント

■ 再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組みについて、ご意見をいただきたい。

観点

検討すべき事項や課題と今後の進め方

概要

✓ **論点1. 認証・トレーサビリティの仕組みについて、産官学で検討すべき事項**

- 認証・監査、データ連携、品質検査以外に、日本の再生材市場拡大に向け、産官学で協調して検討すべき事項はあるか。また、逆に個社で検討すべき事項は何か

✓ **論点2. 認証・トレーサビリティの仕組みを実現するために、必要な手法**

- 再生材を安心して取引・利用できる市場を構築するため、認証・監査、データ連携（由来・数量・品質等）、品質検査について、どのような情報の連携・確認手法が必要と考えるか

✓ **論点3. 実装上の課題**

- 上記の仕組みを日本で実装する場合、認証・監査、データ連携、品質検査等について、事業者への負担や制度間連携等の観点から、どのような課題が想定されるか

✓ **論点4. 今後の進め方**

- 本日の議論を踏まえ、第2回コンソーシアムに向けて、どの論点を優先して具体化すべきか。また、どのようなステップで日本としての仕組みの在り方を検討していくべきか

（参考）附属書XIII 第三国の再生材製造施設に求める基準（条文より抜粋）

■ 附属書XIIIでは、第6条に関連し、第三国において再生材を製造する施設に対し、健康・気候・環境の保護に関する要件と、再生材の由来及びトレーサビリティに関する要件を規定。

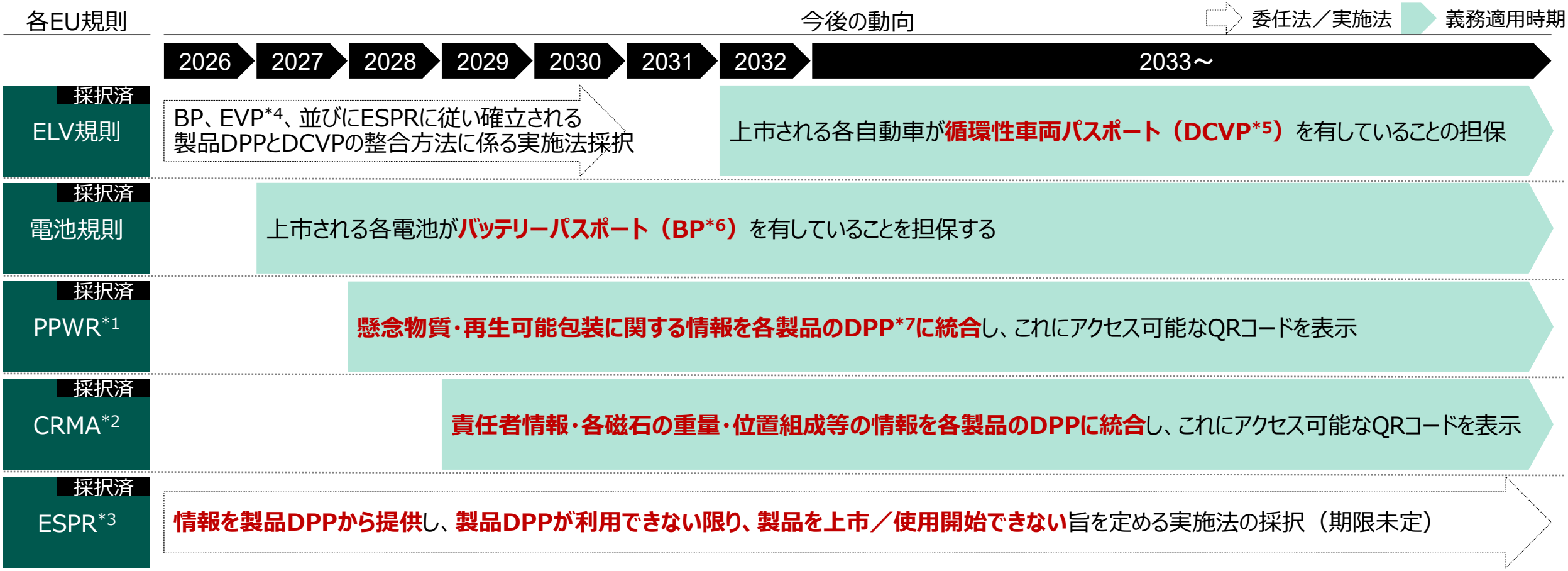
Part A. 人の健康・気候・環境の保護に関する要件（第6条4節）	
1. 施設が操業において満たすべき要件	a. 廃棄物のリサイクルに関する要件を遵守し、適用される国内環境保護法令に従って活動を行うこと b. 安全かつ環境に健全な方法で設計・建設・運営されていること 特に、当該廃棄物を**リサイクルするために必要なプロセス、適切な廃棄物管理技術、組織及びインフラを備えている**こと c. プラスチック廃棄物の調達元が、**EU加盟国または環境保護及び労働者の安全に関してEU法と同等の基準を満たす国**であり、当該国においてPart A第3節の基準に従って操業していること d. 以下を**予防・低減・最小化し、可能な限り排除する**ことを目的とした管理・監視システム、手順及び技術を確立・運用していること： (i) 関係労働者及び施設近隣住民に対する健康・安全リスク (ii) 施設活動に起因する環境への悪影響 e. 施設で受入・処理された**すべての廃棄物のトレーサビリティを確保**すること f. エネルギー節約及び活動に伴う**温室効果ガス排出の制限のための措置を講じている**こと g. 過去5年間の**廃棄物管理活動の記録を整備し、提供**できること h. 施設及びその経営者が、過去5年間に廃棄物管理に関連する違法活動で有罪判決を受けていないこと
2. 参照すべきEU規則等	a. EU法の下で義務的な、特定廃棄物の処理に関する具体的要件、処理廃棄物量の計算に関する要件、及びリサイクル材の生産量の計上に関する要件 b. 産業排出指令（Directive 2010/75/EU） の下で特定活動に対して採択されたBAT結論（Best Available Techniques conclusions）
3. プラスチック廃棄物の調達元国に関する基準	プラスチック廃棄物は、EU法に定める要件またはそれと同等の方法で処理され、以下の基準を満たす国（EU加盟国／第三国）から調達されなければならない： a. 環境に健全な廃棄物管理を確保するために実施済み・計画中の措置（**拡大生産者責任制度**または汚染者負担原則を実施する同等のシステムの導入等） b. 車両由来のポストコンシューマ・プラスチックのリサイクル割合を増加させるために実施済み・計画中の措置、及びそのモニタリング指標 c. 国内市場に投入される車両に組み込まれるポストコンシューマ再生プラスチックの割合を増加させるために実施済み・計画中の措置、及びそのモニタリング指標
Part B. リサイクル材の由来及びトレーサビリティに関する要件（第6条1, 2, 3節）	
-	1. 施設が**ポストコンシューマ廃棄物からリサイクル材を製造していることを証明**できること。プレコンシューマ廃棄物やバージン原材料からの製品も製造している場合は、**異なる種類の材料を明確に区別していることを証明**すること。第6条の目標に算入するための条件として、ポストコンシューマ廃棄物由来のリサイクル材のみを供給していることを保証すること 2. ELVまたは修理車両由来のポストコンシューマ廃棄物からリサイクル材を製造する施設は、**当該廃棄物が分別収集**され、施設到着前及び全リサイクルプロセスを通じて、他の由来の材料と**トレーサビリティを阻害するような方法で混合されていない**ことを証明できること

出所：欧州委員会出版局／EUR-Lex　Regulation (EU) 2026/1738

（参考）欧州政策における製品パスポート適用の流れ

■ 上市される自動車は2032年以降に循環性車両パスポート（DCVP）を有し、車載電池がバッテリーパスポート（BP）を有することを担保する必要がある。また、PPWR・CRMAにて規定されている再生可能包装や磁石の情報も同製品パスポートに統合する必要がある。

■ なお、DCVP上に各種パスポートの情報を整合させる方法は2030年迄に実施法にて採択される予定。



*1：Packaging and Packaging Waste Regulation、包装・包装廃棄物規則。*2：Critical Raw Materials Act、重要原材料法。*3： Ecodesign for Sustainable Products Regulation 、持続可能な製品のためのエコデザイン規則。*4：EVP：環境車両パスポート*5：Digital Circularity Vehicle Passport。*6：Battery Passport。*7：Digital Product Passport。
出所：欧州委員会出版局

アジェンダ

１．昨年度までの振り返り及び本日の位置づけ
２．令和８年度検討事項
　２－１．再生プラスチック集約拠点のFS横断分析
　２－２．再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組み
　２－３．自動車由来プラスチックの回収ポテンシャル
３．国内政策動向のご紹介

Car to Carにおける再プラ供給量の見通し①

■ これまで、2030年2.1万t/年という供給量目標を掲げてきたが、欧州ELV規則の施行を踏まえ、改めてCar to Carにおける充足率について確認を行った。

■ 欧州ELV規則で求められる2036年以降の再生プラ利用率を25%、うち自動車由来20%を前提とすると、車両プラ全体の**約5万t/年相当をCar to Carで確保する必要**がある。

		推計ロジック		出所
Car to Car 再プラ需要量	**約5万t/年**	国内生産台数（2023年実績）	**775万台**	環境省 令和6年度自動車向け プラスチック市場構築のための 産官学コンソーシアム（第2回）
		× 車両1台あたりのプラ重量	**130kg**	
		= 自動車由来 再プラ利用率 **<ELV規則前提>**	2036年以降に新たに投入される 新型モデルの再プラ利用率 **<ELV規則前提>** **25%（約25万t/年）**	欧州委員会出版局／EUR-Lex Regulation (EU)2026/1738 （ELV規則）
			× 内、自動車由来プラ利用率 **<ELV規則前提>** **20%（約5万t/年）**	

Car to Carにおける 再プラ供給量（約5万t/年)の充足見通しを分析

Car to Carにおける再プラ供給量の見通し②

■ 経済合理的な回収が現状想定されるバンパー等（12.2kg/台）のみでは、**国内で発生するELVを全数捕捉しても再生プラスチック供給量は3.4万t/年に留まり、必要量約5万t/年を確保できない。**

■ C2C約5万t/年を実現するためには、①**回収対象部品の拡大**、②**資源回収インセンティブ制度の参加率の向上**、③**ASR由来のプラ回収の拡大等**の対策が必要ではないか。

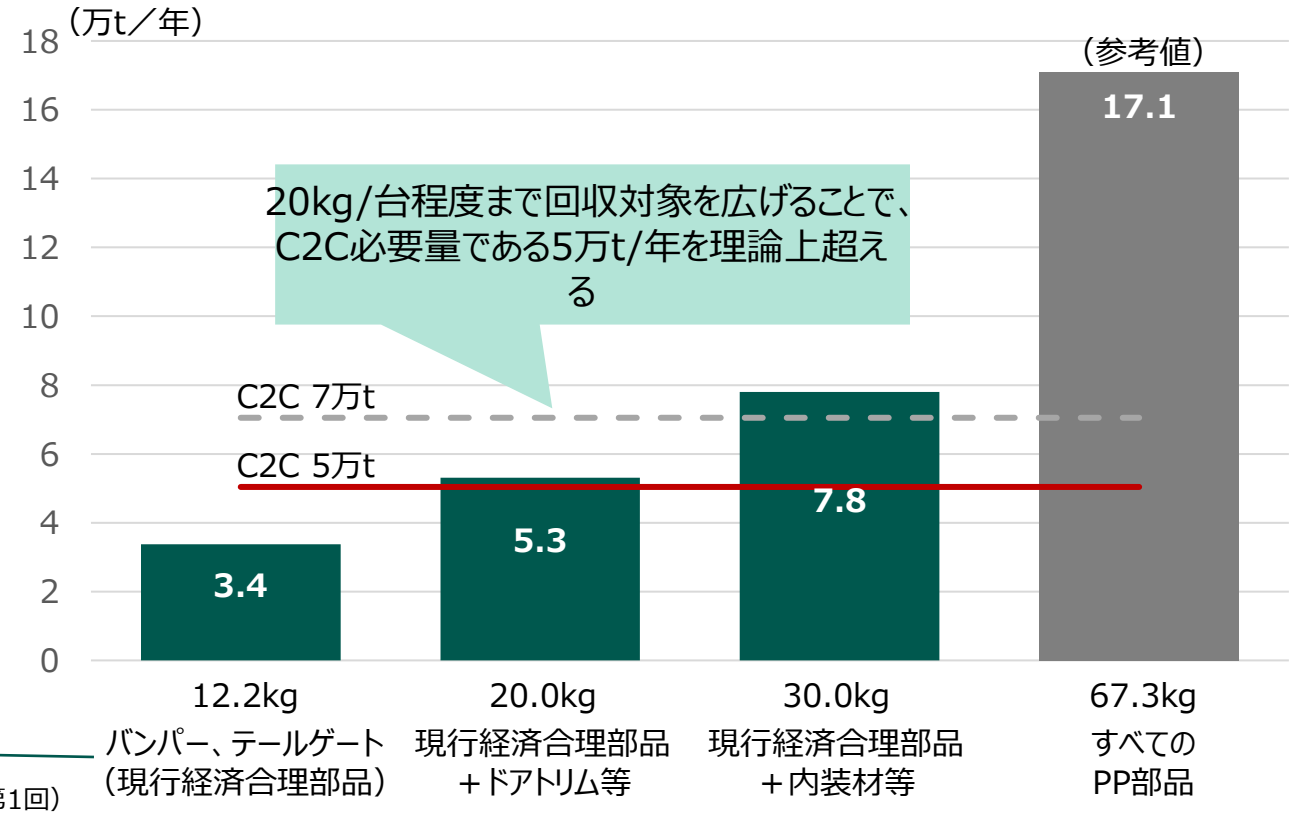
供給量　試算前提

Car to Car 再プラ供給量 ＝ ELVからの回収量 ＝
- 国内ELV発生台数　270万台*1
- × ELV捕捉率　100%
- × 部品取外し率　100%
- × **1台あたり回収対象PP部品重量*2**（本試算における変数）
- × 工程歩留まり　92.2%*3（破砕97%×リペレット95%）

＋ 交換バンパー重量　0.34万t/年*4（95万本/年）

※ASR由来の回収重量は含まない

ELVを100%捕捉・部品取外しした場合の供給上限量（交換部品重量を含む）



出所：*1、2 環境省　R7年度自動車向けプラスチック市場構築のための産官学コンソーシアム（第1回）
*3 矢野経済研究所　2022年度自動車由来樹脂リサイクル社会実装事業　最終報告書
*4 矢野経済研究所　2024年版自動車向けプラスチックリサイクル市場の展望と戦略～Car to Car市場編～、
環境省　平成28年度低炭素型3R技術・システム実証事業　使用済み自動車由来PP部品の効率的な再生材生産プロセスの検証報告書

論点

■ 自動車由来プラスチックの回収ポテンシャルの拡大に向けた方針についてご意見をいただきたい。

観点	概要
検討すべき事項や課題と今後の進め方	✓ 国内の再生プラスチック市場構築に向け、将来的な需要増加を見据えた供給量の確保が重要となる。**現時点の供給見込みを踏まえると、今後想定される需要（欧州ELV規則対応を含む）に対して供給量が十分でない可能性があり、国内供給の拡大に向けた対応策の検討が必要ではないか。**

アジェンダ

１．昨年度までの振り返り及び本日の位置づけ

２．令和８年度検討事項

　２－１．再生プラスチック集約拠点のFS横断分析

　２－２．再生材活用に必要な認証・トレーサビリティの仕組み

　２－３．自動車由来プラスチックの回収ポテンシャル

３．国内政策動向のご紹介

再生資源供給サプライチェーンの強靭化に向けた令和９年度概算要求

■ 本年度、新たに要求している再資源化サプライチェーン強靭化に向けた、ナフサ輸入代替・再プラ長期安定供給支援、並びに債務保証機能強化・利子補給などの金融的手法導入等の予算は、「強く豊かな日本」投資枠における要求である。

環境省
Ministry of the Environment

令和９年度環境省重点施策

令和８年８月

1 循環経済（サーキュラーエコノミー）

★：「強く豊かな日本」投資枠　令和９年度要求（令和８年度当初）＜令和７年度補正＞（単位：億円）

● 世界で**重要鉱物、再生資源等の獲得競争が激化**。各国で輸出管理強化・国内資源確保等が進む中、国内で発生するリサイクル可能な資源の多くが海外流出、焼却・埋立されている。
● 循環経済行動計画に基づき、多角的な経済的支援スキーム等を通じ、官民の投資を促進し、我が国の基幹産業が必要とする**質・量の再生材を安定供給**するための**再生資源供給サプライチェーンの強靭化等を実現。国内外の資源循環を促進する**とともに我が国の**経済安全保障の確保に貢献**。

1.1 再生資源供給サプライチェーンの強靭化

★経済安全保障の確保に貢献する金属資源等の再資源化に対する投資促進支援（※太陽光パネル、リチウムイオン電池等の再資源化設備補助を含む）【一部エネ特＋GX】　488（379）＜31＞
★再資源化事業推進のための金融的手法の導入　105（新規）
★ナフサ輸入代替を促進する国内再生プラスチックの長期安定供給体制構築支援　事項要求（新規）
★自動車等向け高品質再生プラスチック市場の構築支援　15（-）＜5＞
● 国内資源循環促進のための金属スクラップの回収拡大・高品質化に向けた調査・実証【一部エネ特】　19（10の内数）＜4の内数＞
● 不適正スクラップヤード対策、廃棄物等輸出入の適正化　7（2）＜2＞
● リチウムイオン電池等の分別回収・再資源化等総合対策　22の内数（2の内数）＜16の内数＞
● 太陽光パネルの再資源化促進のための環境整備【一部エネ特】　30の内数（21の内数）＜1の内数＞


金属スクラップの大型破砕機

1.2 日本をハブとする国際資源循環ネットワークの構築

● 同志国と連携したe-scrap等の国際資源循環の構築　10（4）＜1＞

1.3 地域循環資源の徹底活用による地域活性化

● 資源循環に取り組む自治体の底上げ・地域の資源性廃棄物（SAF原料等）を活用した資源循環ビジネスの支援　17の内数（1の内数）＜12の内数＞
● リユースの促進、食品ロス削減、サステナブル・ファッション、使用済紙おむつ・プラスチック等の資源循環等への支援　14（10）＜5＞
★一般廃棄物処理施設等の循環型社会形成等に資するインフラ整備支援　【一部エネ特】1,737＋事項要求（538）＜1,199＞


一般廃棄物処理施設の整備

1.4 資源循環分野の国際ルール形成

● 企業の情報開示スキーム（グローバル循環プロトコル（GCP））の活用及び国際標準化の推進　5（3の内数）＜4の内数＞

1.5 循環経済を国民運動に

● 横浜グリーンエクスポを契機とした循環経済に関する社会的機運醸成　4（新規）
● 資源循環自治体フォーラム、循環経済パートナーシップ（J4CE）等を活用した情報発信や企業・自治体等の連携促進　10の内数（4の内数）＜4の内数＞

4

（参考）国内における資源循環関連政策の検討動向

■ 一次資源の安定供給確保に加え、二次資源の質・量確保及び利用拡大の推進に向け、循環経済行動計画が閣僚会議決定。
■ 再プラでは再生材利用計画の策定要求や海外流出防止のルール整備、再資源化事業等の支援等が進行中。

関連計画・法	検討状況等	決定／施行日
循環経済行動計画	■ 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推進し、国内産業の競争力を強化するため、今後の行動計画を策定 ■ 再プラを含む**再資源化拠点・ネットワークの構築等のための多角的な経済的支援スキーム**の構築、需要拡大に向けた**支援・ルール整備**（資源法、廃掃法等）、**政府調達での循環性基準導入**による市場創出支援等を位置付け	2026年4月 決定
改正 資源有効利用 促進法	■ 改正資源法（改正資源有効利用促進法）が26年４月に施行 ① 再プラの利用義務を課す自動車含む製品の製造事業者等に対し、**再生材利用計画の提出・定期報告を求める** ② **環境配慮設計の認定制度を創設**。認定製品の事業者には、リサイクル設備投資への金融支援等特例を措置 ③ **高い回収目標を掲げて認定を受けた製造事業者等に対し、廃棄物処理法の特例を講じる**ことで、回収・再資源化のインセンティブを付与するなど、GXに必要な原材料等の再資源化を促進 ④ CEコマース事業者の**資源の有効利用に資する取組を行う者として満たすべき基準**を、家電４品目等を対象に設定	2026年4月 施行
改正 廃棄物処理法	■ 改正廃棄物処理法（廃棄物の処理及び清掃に関する法律）が26年6月に公布 ■ 金属、プラスチック等の保管又は再生を行うスクラップヤードの一部における騒音、悪臭、水質・土壌汚染、火災等の問題や、不適正なスクラップヤードを経由した資源の海外流出の指摘を受け規制を強化 • 使用済みプラ等の保管／再生事業に**許可制を導入** • 対象物品に応じた**保管・再生基準を設定**。基準違反には、改善命令、措置命令、罰則を適用 • 環境汚染の恐れがある**物品の輸出に係る、環境大臣確認**の仕組みを創設	2026年6月 公布
再資源化事業等 高度化法	■ 再資源化事業等高度化法（資源循環の促進のための再資源化事業等の高度化に関する法律）が25年11月に施行 ■ 再資源化事業等の高度化を促進するため、**国が一括して再資源化事業等の高度化に係る認定（３つの類型）**を行い、各種許可の手続の特例を設ける制度を創設。 類型１：高度再資源化事業、類型２：高度分離・回収事業、類型３：再資源化工程の高度化	2025年11月 施行

出所: 内閣官房 循環経済に関する関係閣僚会議（2026）「循環経済行動計画（本文）」、環境省「資源循環の促進のための再資源化事業等の高度化に関する法律（再資源化事業等高度化法）」、環境省（2026）「「廃棄物の処理及び清掃に関する法律等の一部を改正する法律案」の閣議決定について」、
経産省第13回 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（2026）「資料３　事務局資料」よりPwC作成

（参考）プラスチック資源循環戦略の進捗状況を踏まえた検討動向

■ プラ資源循環小委員会にて、プラ戦略は今後の課題を「設計」「排出・回収・処理」「需要・価値創出」に集約し、それぞれに対応するタスクフォースを設置して重点的に検討中。

マイルストーン達成に向けた主要課題とタスクフォース

■ プラ戦略の進捗状況を踏まえ、今後の課題領域として、**「設計」「排出・回収・処理」「需要・価値創出」**の3つの柱に集約。
■ 各課題に対応する**3つのタスクフォースを設置**し、**他の制度・プラットフォームで検討されている内容と重複・齟齬がないような検討事項を設定**し、重点的な検討を行うこととしたい。

	マイルストーン
MS①	2030年までにワンウェイプラスチック（容器包装等）を累積25%排出抑制
MS②	2025年製品デザインをリユース・リサイクル可能　事業者100%
MS③	2030年までに容器包装の６割をリユース・リサイクル
MS④	2035年までに使用済プラスチックを100%有効利用
MS⑤	2030年までに再生利用を倍増
MS⑥	2030年までにバイオマスプラスチック類を約200万t導入

課題領域	TF	主な検討事項
設計	TF１ 持続可能な容器包装設計	• 循環性設計の在り方の検討 • リサイクル阻害要因となる素材・成分・形態の整理 • 循環性設計の普及・高度化方策の検討
排出・回収・処理	TF２ プラスチック資源徹底回収・サプライチェーンの最適化	• プラ資源の回収量拡大 • リサイクルポテンシャルの高い製品類型・業態の整理 • 回収・選別・リサイクルのシステム高度化に向けた課題整理 • 優良事例の整理・横展開方策
需要・価値創出	TF３ 再生・バイオプラスチックの価値創出	• 再生材・バイオプラの利用拡大に向けた検討 • 環境価値の見える化（GHG削減効果の評価手法の整理、クレジット化等の価値創出方策の検討） • マスバランス方式等による価値表示の在り方の整理 • プラスチック資源循環の進捗を評価する指標及びモニタリング手法の検討 2

出所:プラスチック資源循環小委員会（第12回）プラスチック資源循環戦略の進捗状況

（参考）TF２資源徹底回収・サプライチェーン最適化、TF３再生・バイオプラの価値創出

■ TF2では廃プラ回収量拡大に向け、優良事例及びリサイクルの潜在可能性が高いプラ製品や事業者業態等を調査・整理する予定。

■ TF3ではプラスチック資源循環戦略の一環で、再生プラ等とバージンプラの値差縮小のための温室効果ガス削減効果のクレジット化、マスバランス方式の価値表示の在り方等を整理し、今後のプラスチック資源循環の進捗を評価する指標やモニタリング方法を検討予定。

TF２プラ資源徹底回収・サプライチェーンの最適化

再生プラスチック利用拡大に向けたサプライチェーンの全体像

■ 本タスクフォースでは、プラスチック再生材の利用拡大に向けて、家庭由来及び事業活動由来廃プラスチックの回収量拡大を主な目的とし、その回収された資源を再生プラ集約拠点に集約し、効率的なリサイクル・再生材供給につなげることを想定している。

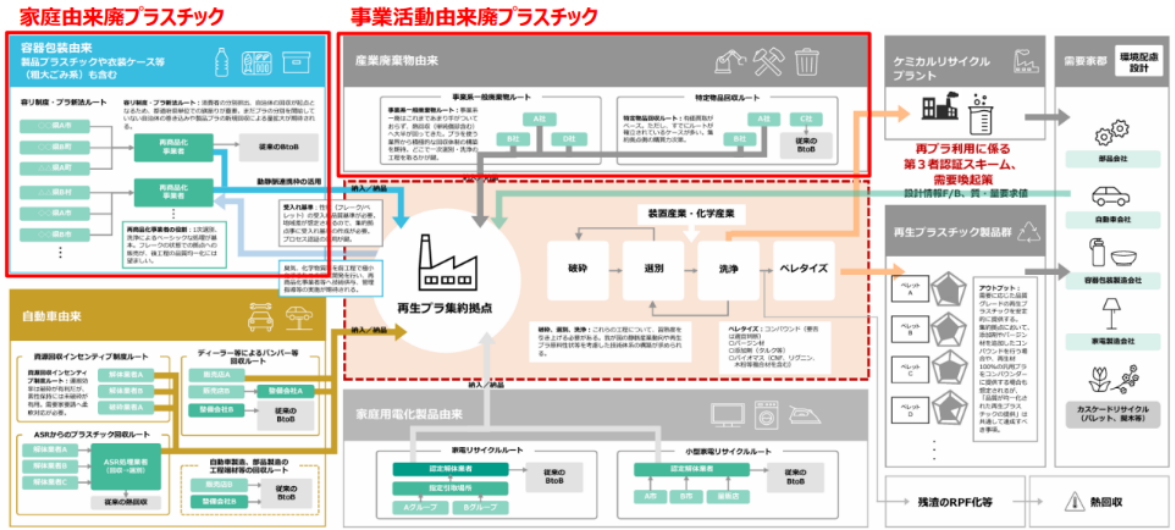


図　再生プラスチック集約拠点構想（日本初の動静脈連携/「循環経済への移行」へ）
～地域循環共生圏（日本初の脱炭素化・SDGs構想）をベースとした再生プラスチック市場構築に向けた拠点構想～ Ver.04

（出所）環境省ウェブサイト、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第２回（令和７年度）参考資料 再生プラ集約拠点構想（イメージ）資料、https://www.env.go.jp/council/content/03recycle03/000383093.pdf（閲覧日：2026年９月14日）　をもとに三菱総合研究所抜粋の上、赤枠・赤線加筆

出所:プラスチック資源循環小委員会（第12回）プラスチック資源循環戦略の進捗状況

TF３再生・バイオプラの価値創出

TF3：今年度TF3におけるアジェンダ案

TF3　開催回	アジェンダ項目	得られる示唆
第1回（9月）環境価値創出における課題・施策の検討	● TF3について ➢ TF3の背景・位置づけと、目標及び今後の進め方	・本年度のTF3の目標、進め方
	● 再生プラ・バイオプラの価値創出に向けた検討・整理 ➢ 再生材・バイオプラスチックの環境価値創出策の検討 － コンプライアンスクレジット・ボランタリークレジットの活用状況 ➢ 消費者理解を通じた環境価値創出策の検討 － マスバランス方式等による価値表示の在り方の整理	・環境価値創出に向けた課題の認識共有 ・環境価値創出に向けた追加施策の補足 ・整理結果を踏まえた価値創出策の検討
	● プラスチック資源循環の進捗を評価する指標及びモニタリング手法の検討 ➢ 既存の各種指標・データの整理 ➢ 追加的に必要なデータの検討	・国内循環・輸出の現状把握 ・整理結果を踏まえた追加的なデータ収集の検討
	● 今後のTF3の方針 ➢ 今後の検討・ヒアリングの実施方針	・検討・ヒアリング実施方針の確認
第2回（２月頃）環境価値創出に向けた施策・方針案の検討	● 第1回の振り返り	・第1回の論点整理に対する補足・修正意見の聴取
	● 再生プラ・バイオプラの価値創出に向けた検討・整理 ➢ 検討結果（クレジットの活用、価値表示の在り方）報告 ➢ 検討結果を踏まえた環境価値創出策の整理	・検討結果の整理・共有 ・環境価値創出策の列挙と認識共有
	● プラスチック資源循環の進捗を評価する指標及びモニタリング手法の検討	・指標案及びモニタリング手法案
	● 次年度に向けた方針の提示	・課題の整理と改善方法検討の方針提示