
自動車リサイクルの現状



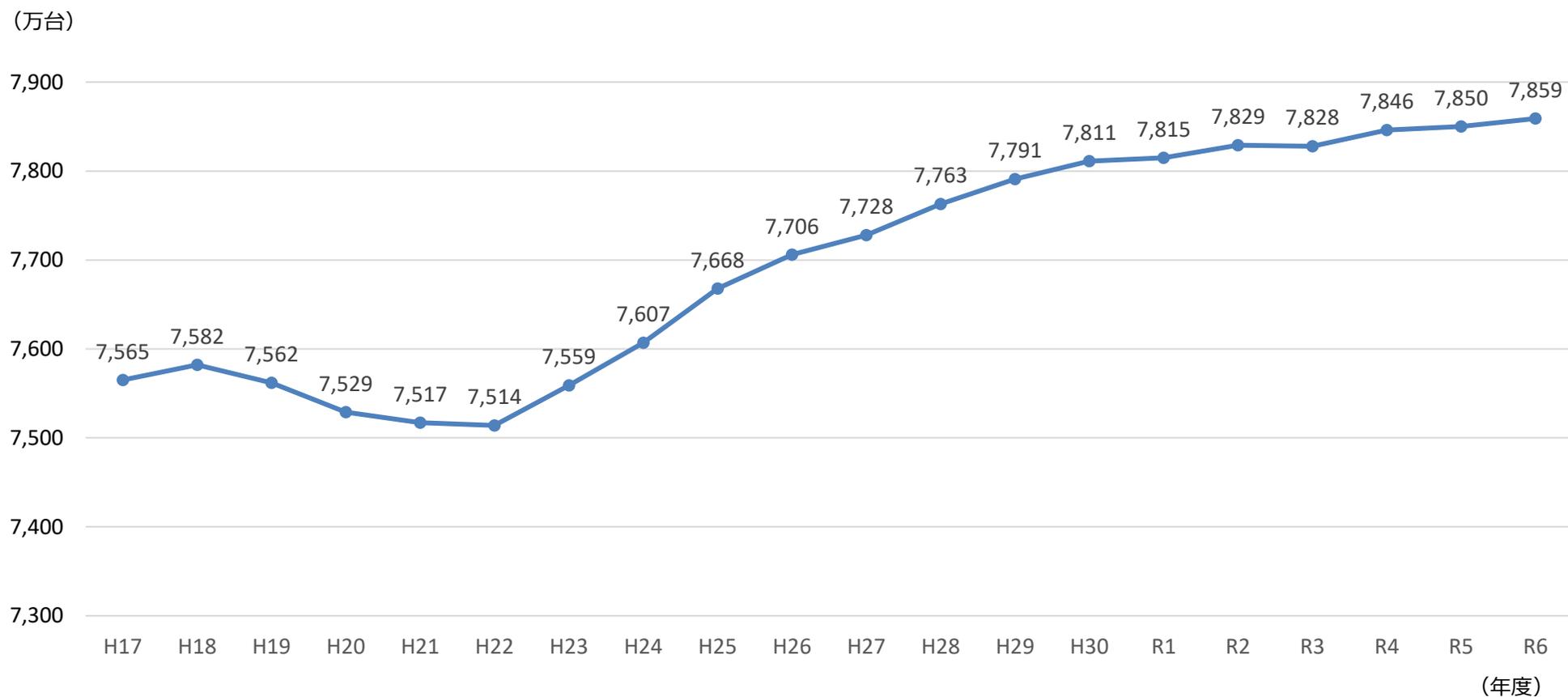
- 1. 自動車リサイクルを取り巻く環境**
- 2. 自動車リサイクル制度の状況**
- 3. 自動車リサイクル関連取組の状況**

1. 自動車リサイクルを取り巻く環境

自動車保有台数の変化

■ 自動車の保有台数は、平成22年度以降増加傾向。

【自動車の保有台数の推移】



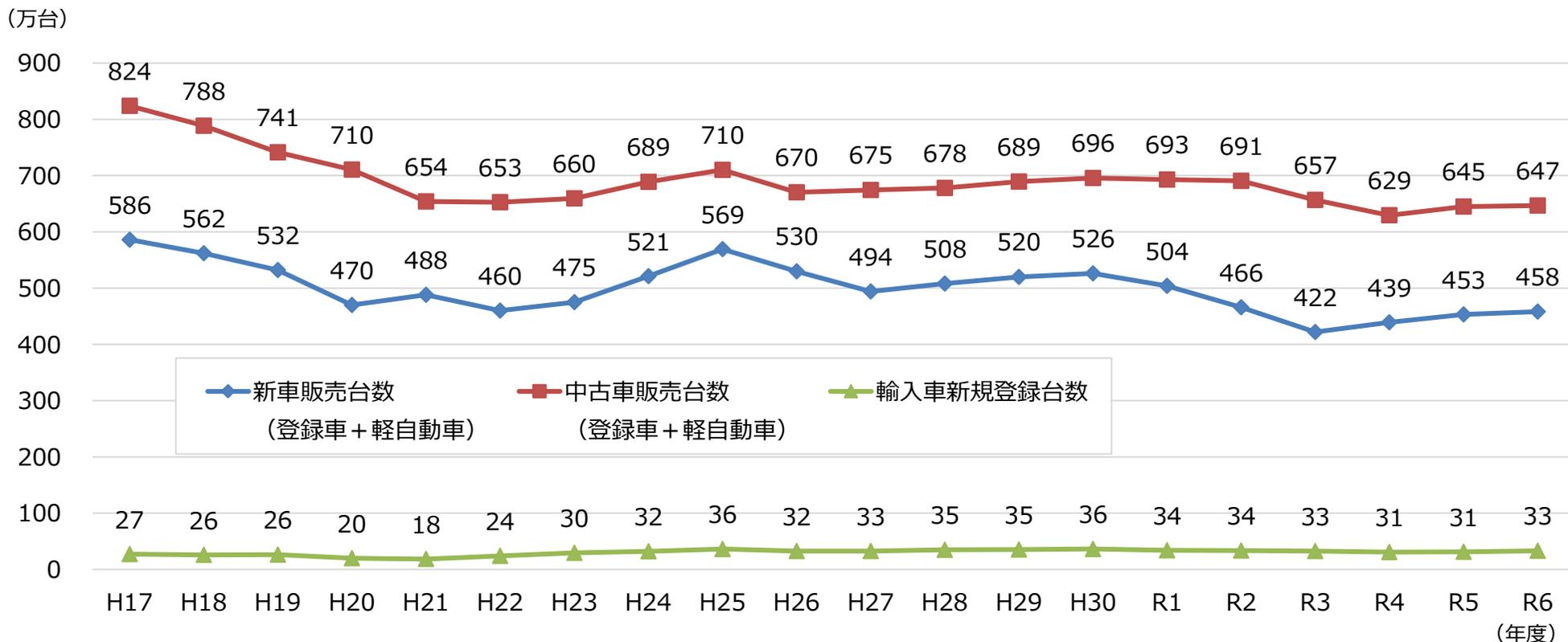
※四輪車（軽自動車含む）の台数。

出典：（一財）自動車検査登録情報協会

自動車の販売台数

■ 自動車の新車販売台数は、近年は450万台程度を推移。

【自動車の新車販売台数等の推移】

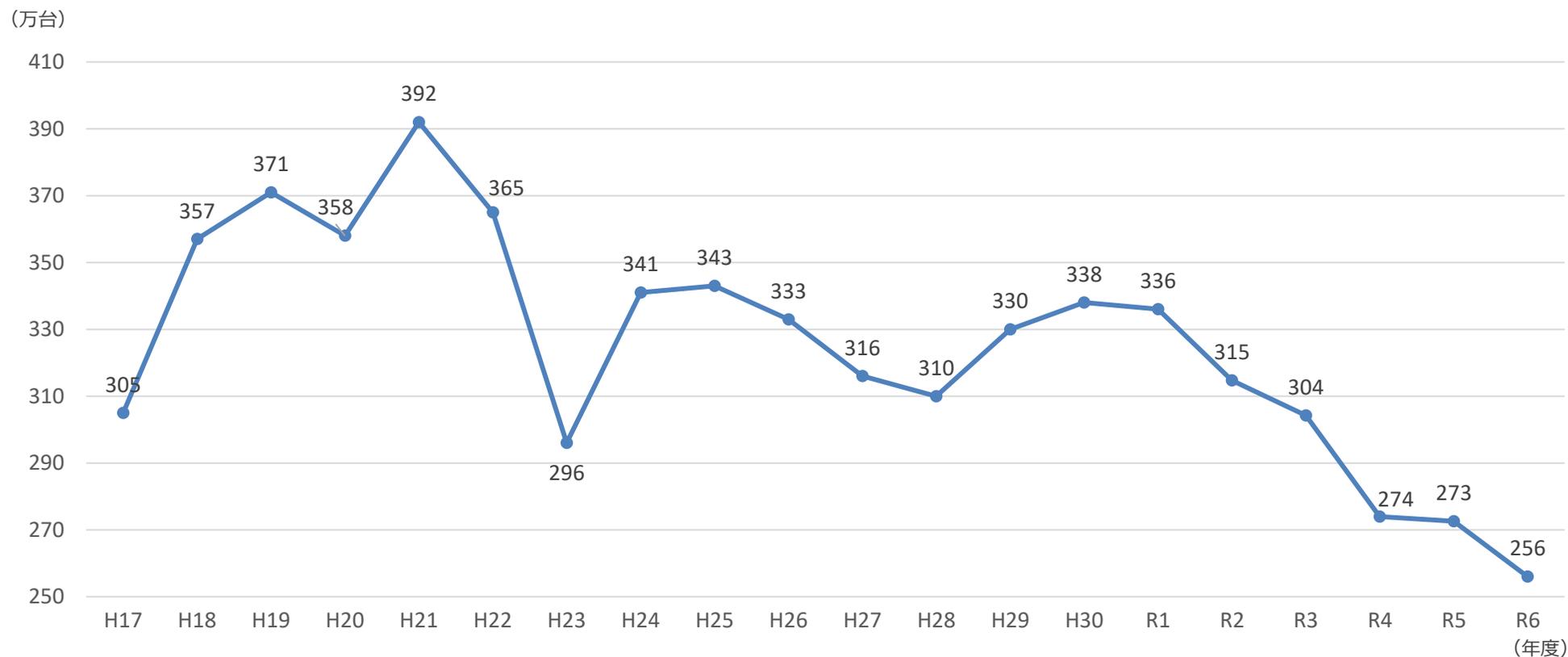


出典：(一社)日本自動車販売協会連合会
(一社)全国軽自動車協会連合会
日本自動車輸入組合

使用済自動車の発生台数

- 法制定前には、使用済自動車の発生台数を約400万台／年と想定。
- 令和6年度の使用済自動車発生台数は256万台。

【使用済自動車の発生台数推移】

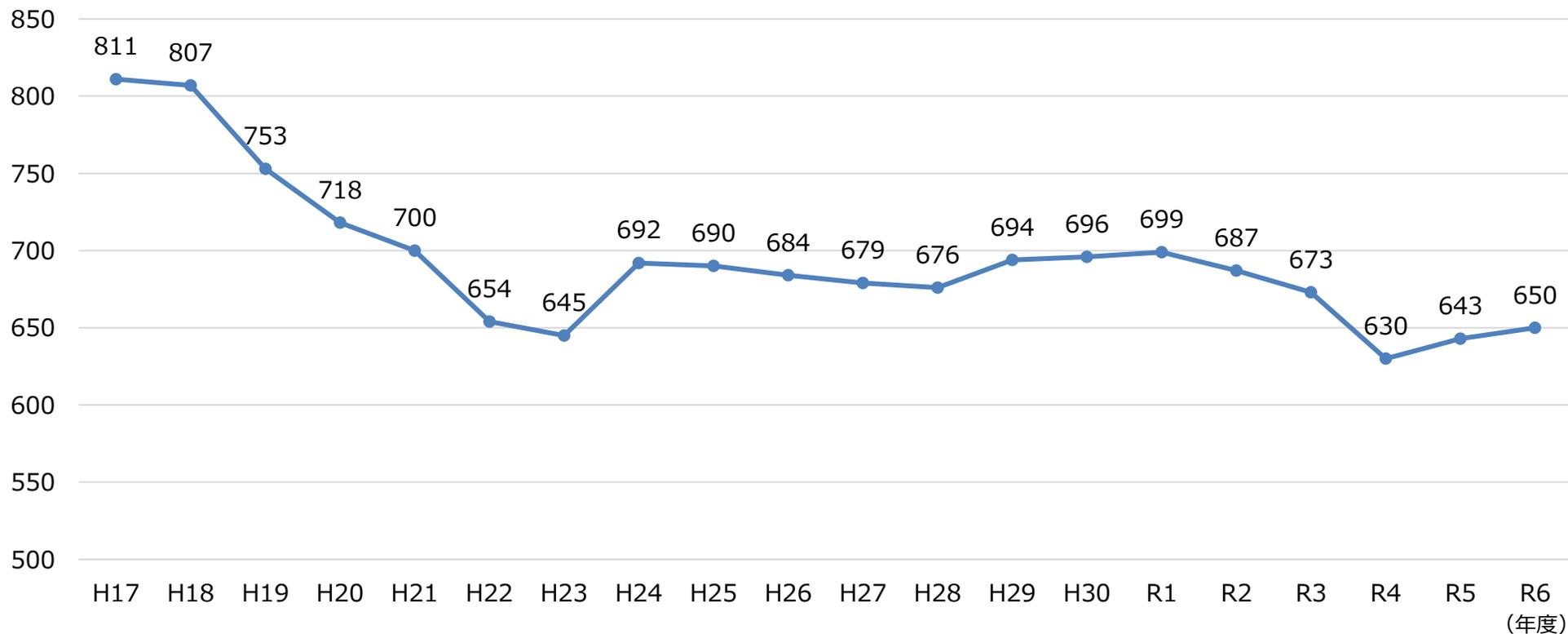


中古車の登録台数

■ 法制定以降、中古車の登録台数は減少傾向にあったが、近年やや増加しており、令和6年度は650万台。

【中古車登録台数推移】

(万台)



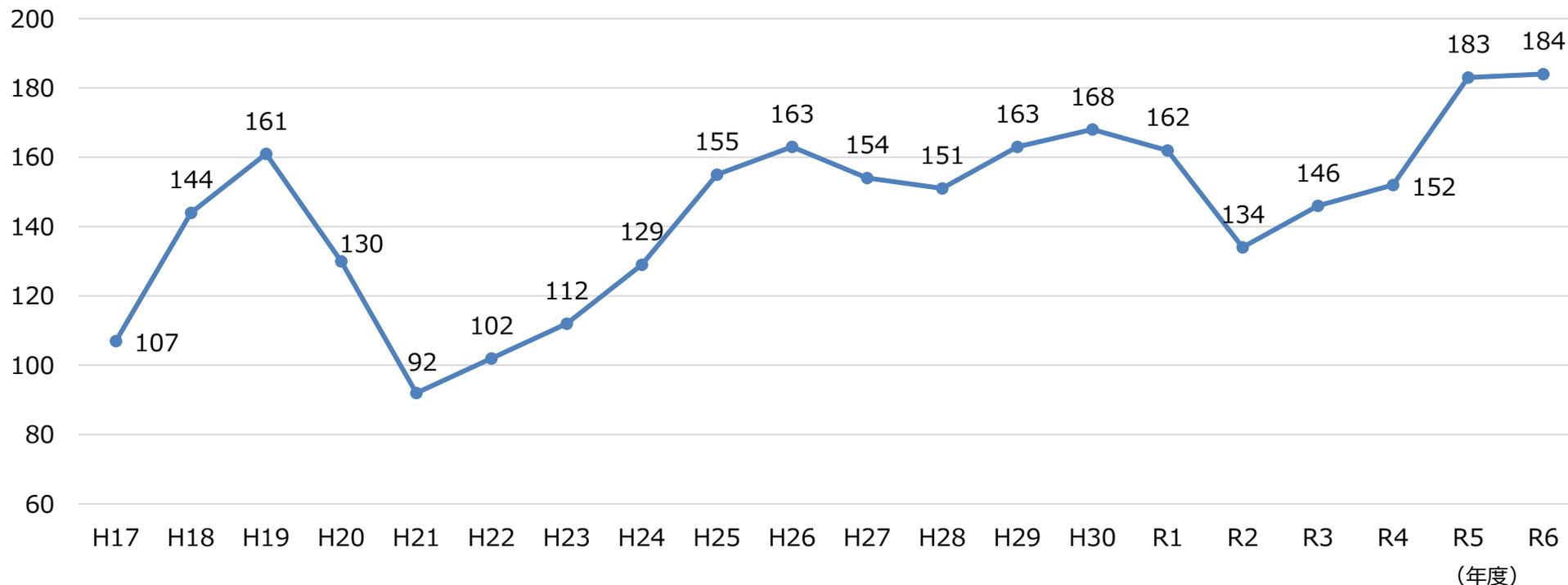
出典：（一社）日本自動車販売協会連合会、（一社）全国軽自動車協会連合会のデータを基に経済産業省作成

中古車の輸出台数

■ 中古車輸出台数は、リーマンショック、輸出先国の関税引き上げ及び、新型コロナウイルス感染拡大等の影響もあり減少したが、現在は円安等の影響で増加しており、令和6年度は過去最多の184万台。

【中古車輸出台数の推移】

(万台)

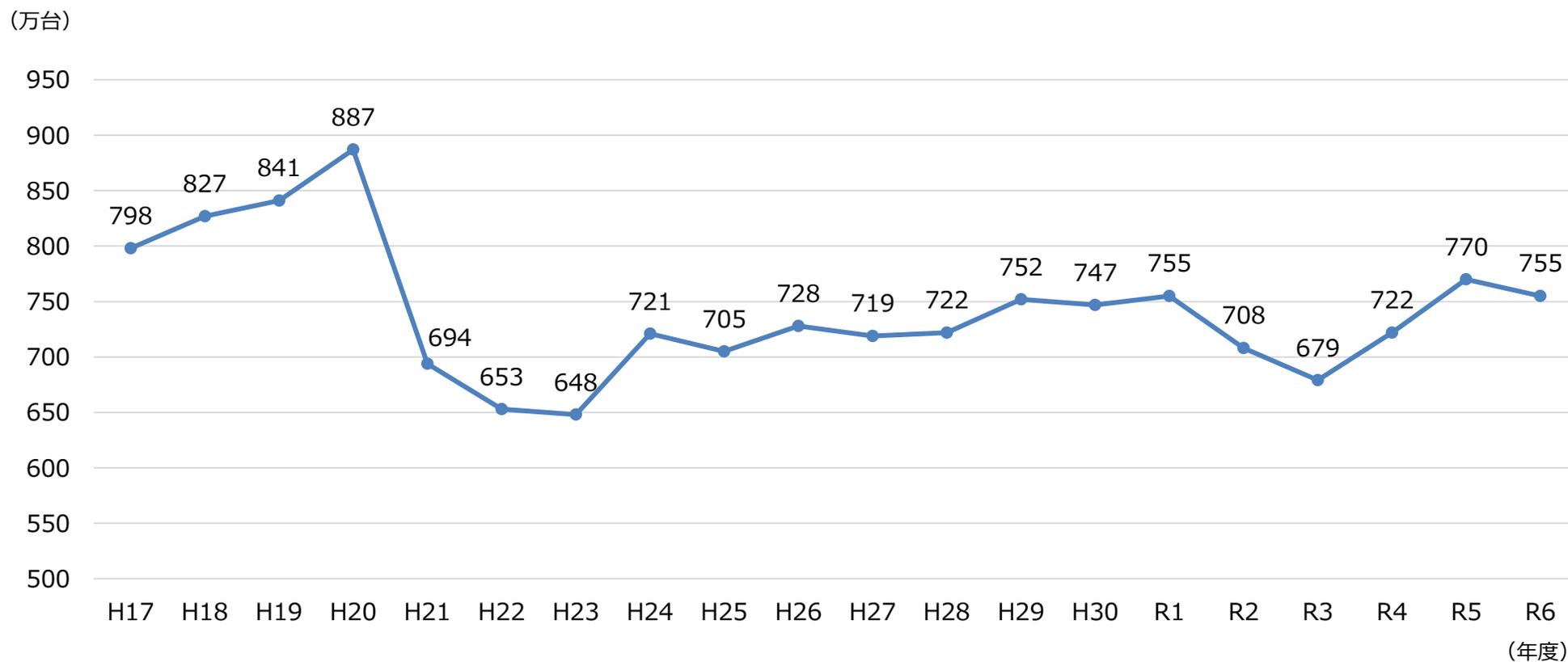


出典：国土交通省のデータより経済産業省、環境省作成

オートオークションの流通台数

■ オートオークションの流通台数は、新型コロナウイルス感染拡大等の影響で、令和2年度以降減少傾向にあったが、現在は以前の水準まで回復している。

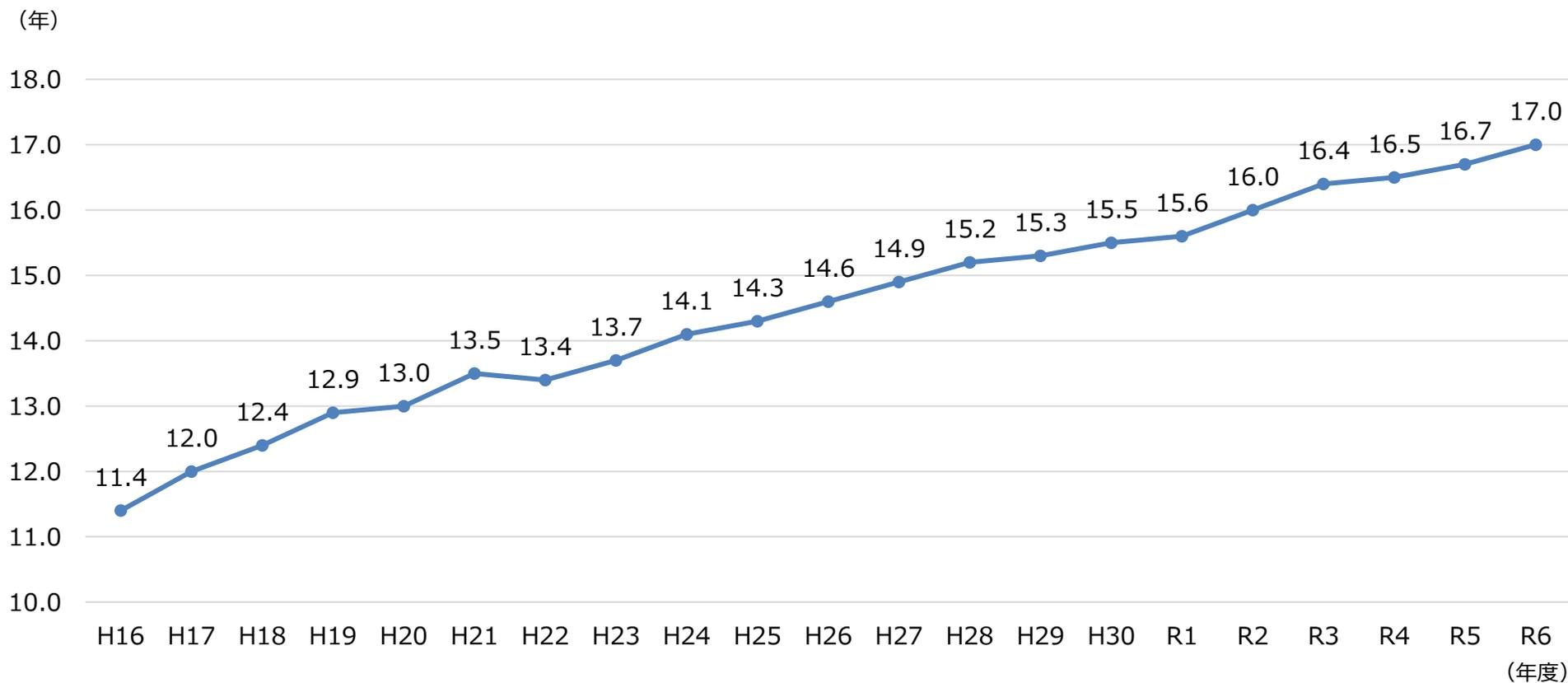
【オートオークション流通台数】



自動車の長期使用の状況

- 自動車の長寿命化等の影響により、自動車の平均使用年数は毎年延びており、令和6年度は17.0年となっている。

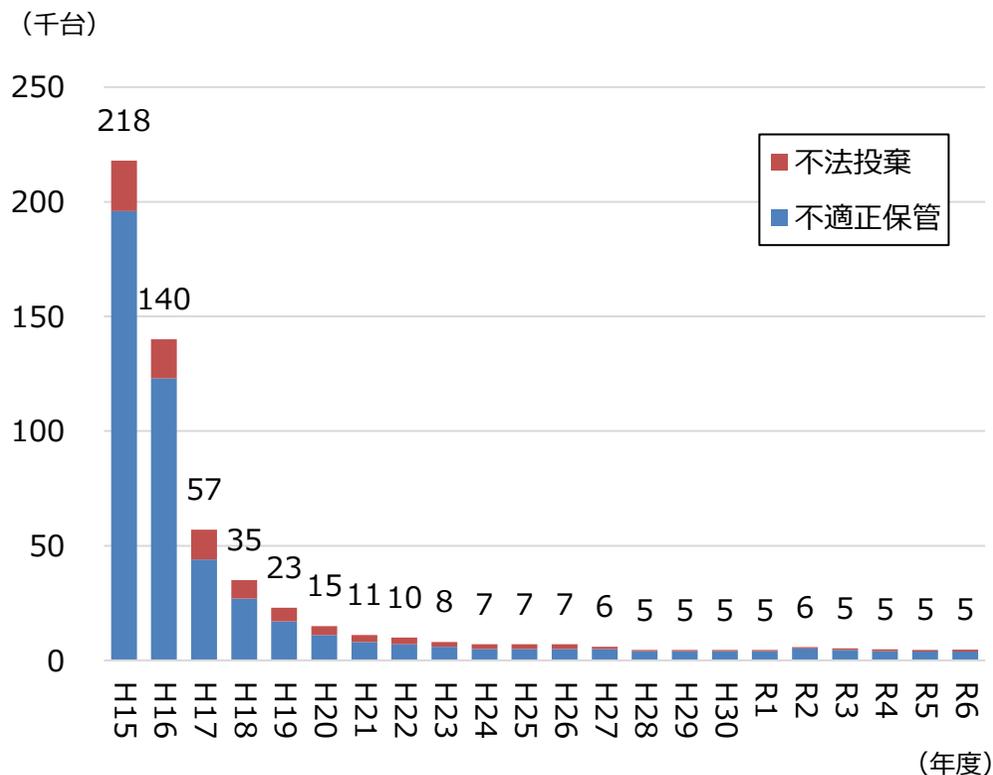
【自動車の平均使用年数の推移】



全国における不法投棄・不適正保管の状況

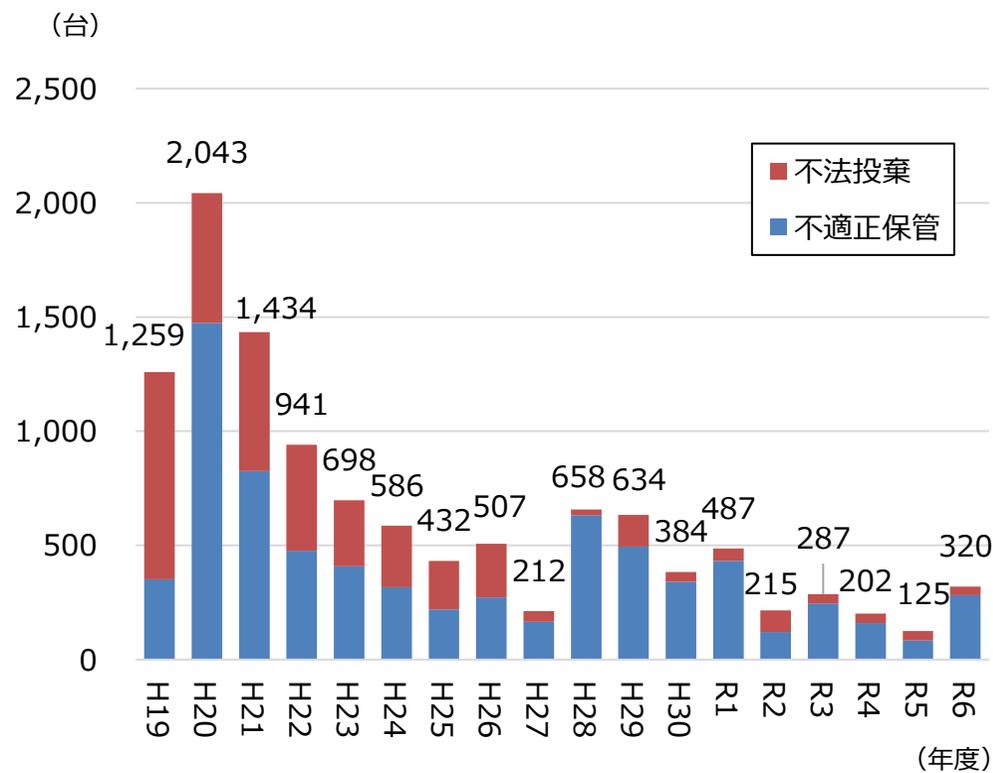
■ 法施行により、新車購入時にリサイクル料金を預託することになったため、引取業者への適切な引渡しが進み、不法投棄・不適正保管が大幅に減少。残存台数は近年は約5,000台で推移。

【全国※における不法投棄・不適正保管の残存台数】



※離島分も含む

【全国※における不法投棄・不適正保管の新規発生台数】

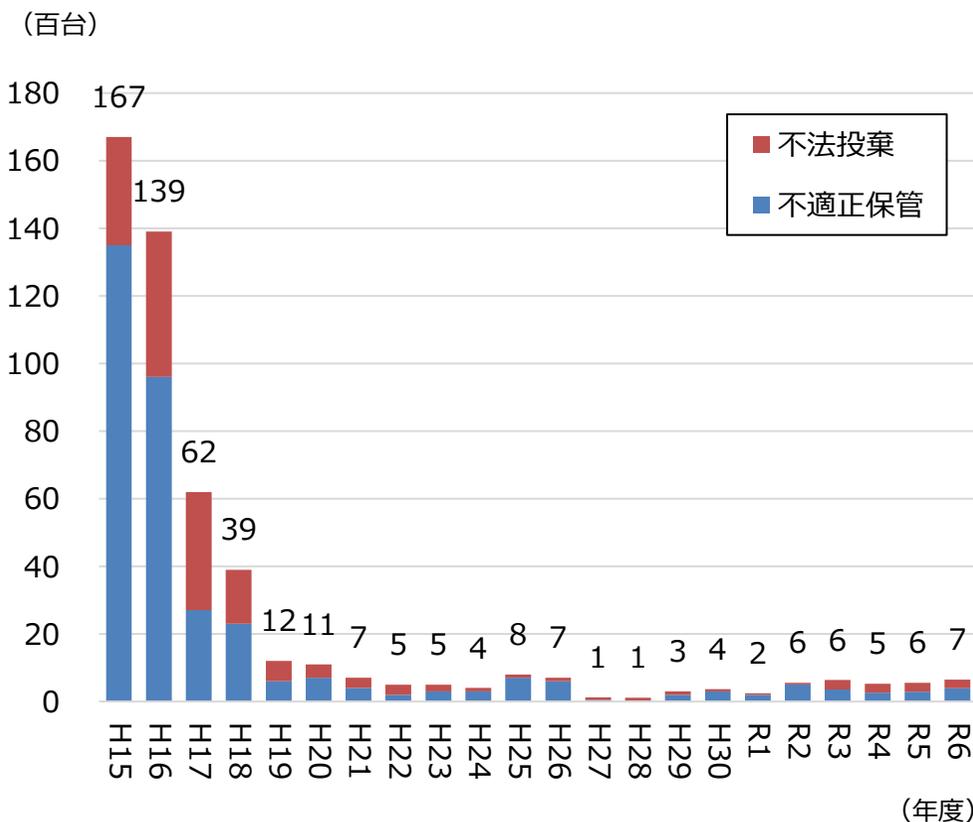


出典：経済産業省、環境省

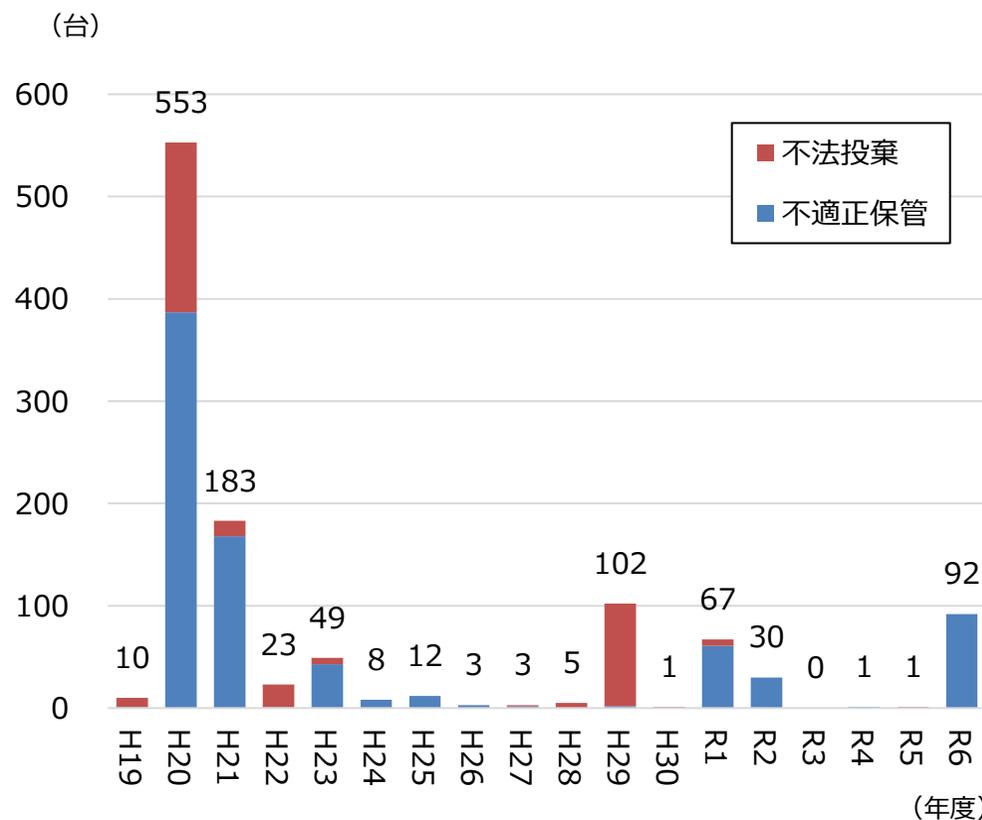
離島における不法投棄・不適正保管の状況

■ 法制定時に大きな問題となっていた離島における不法投棄・不適正保管についても大幅に減少。令和6年度の新規発生台数は92台、同年度末における残存台数は650台。

【離島における不法投棄・不適正保管の残存台数】



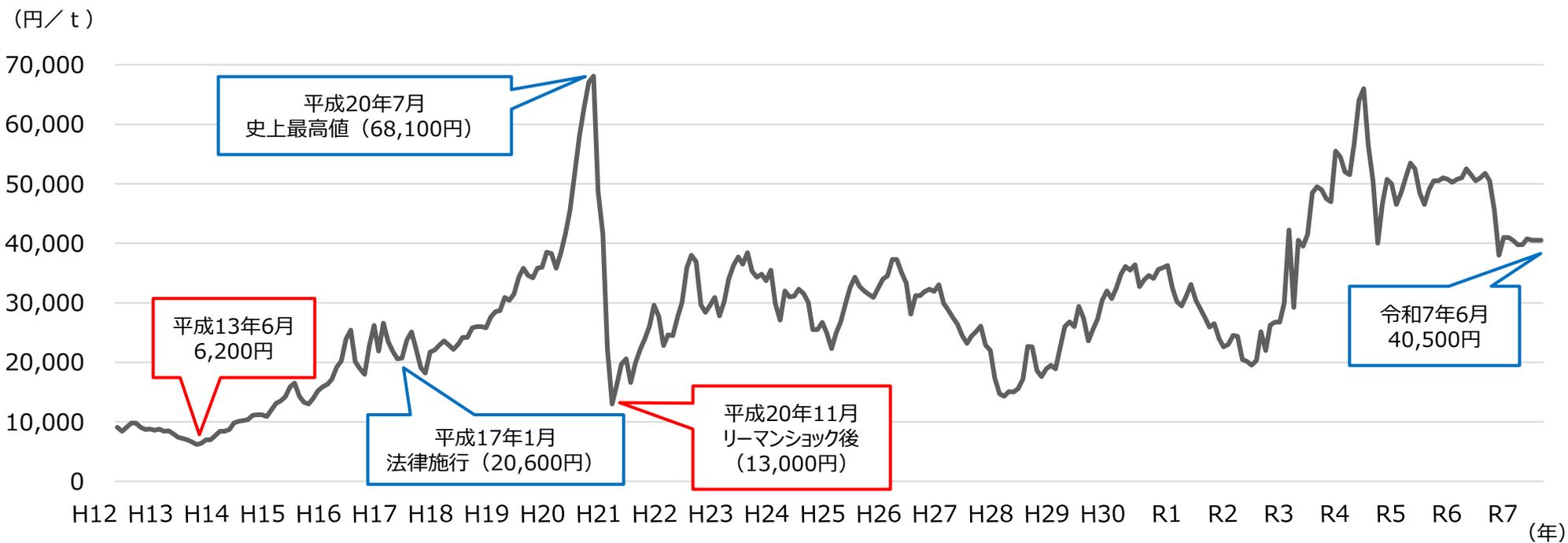
【離島における不法投棄・不適正保管の新規発生台数】



鉄スクラップ市況

- 鉄スクラップ価格は使用済自動車の価値を決める重要な要素の一つ。
- 平成13年頃は、鉄スクラップ価格はトン当たり6,000円台であったが、法施行と前後して上昇していった。
- 平成20年のリーマンショックの影響等により、一時はトン当たり1万円台前半まで下落したが、現在はトン当たり4万円台前半となっている。

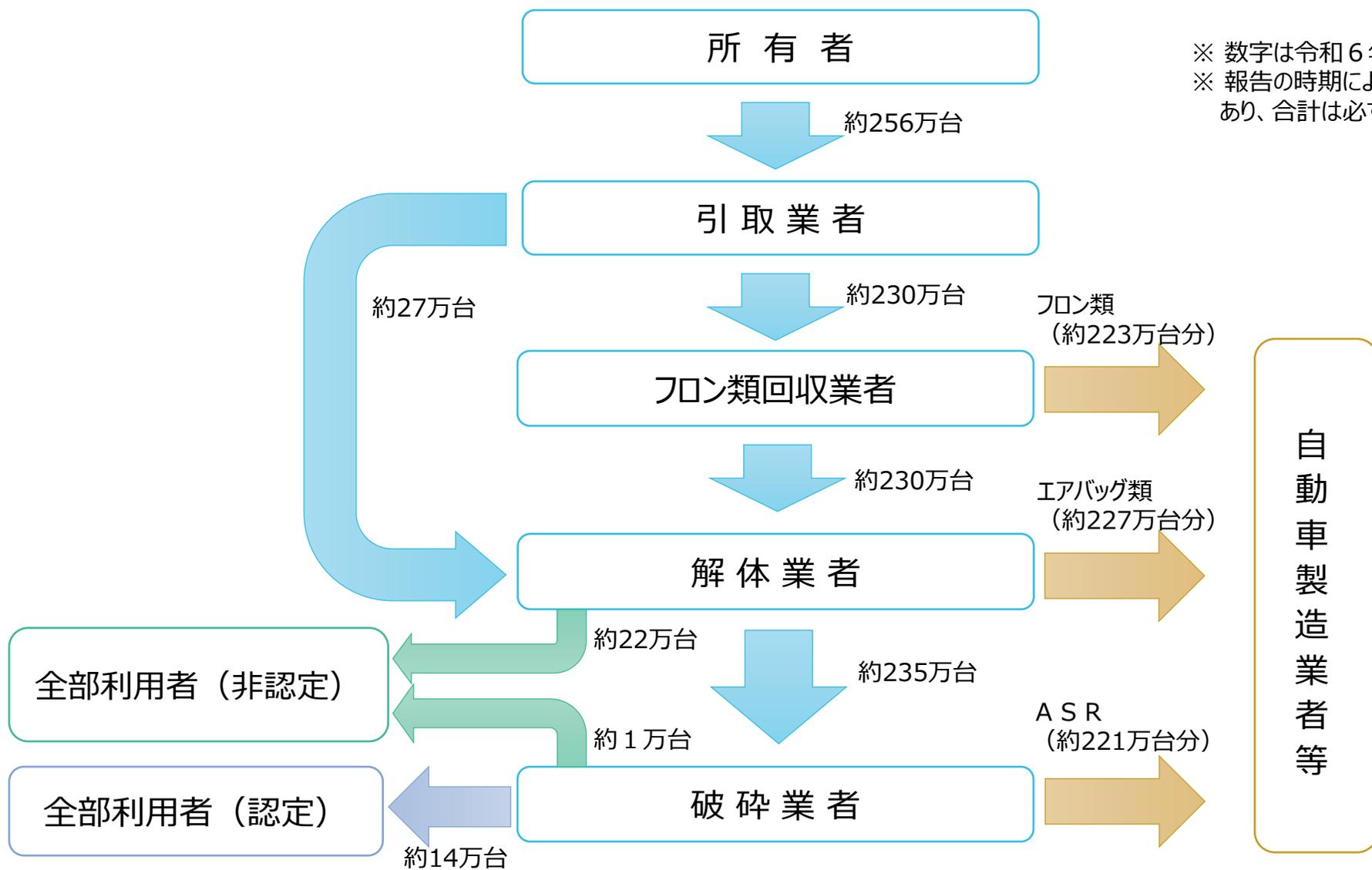
【鉄スクラップ市況の推移】



出典：(株) 日刊市況通信社、(一社) 日本鉄リサイクル工業会のデータより経済産業省、環境省作成
※令和元年11月以降の数値は(一社) 日本鉄リサイクル工業会ウェブサイト公表データの中央値を記載

2. 自動車リサイクル制度の状況

使用済自動車の流れ

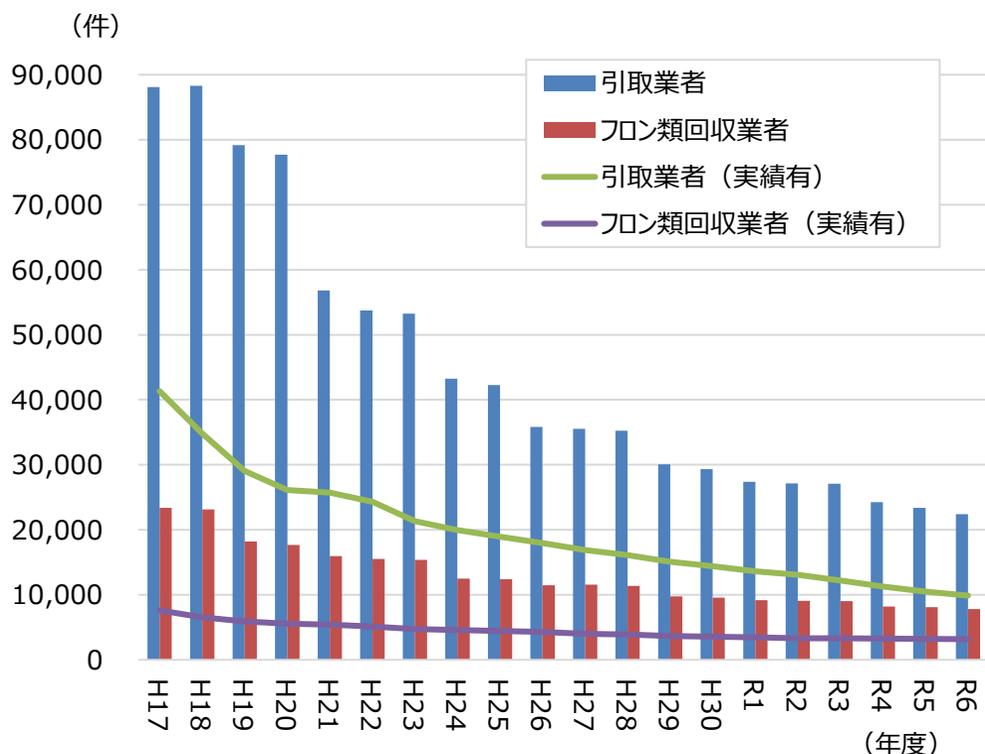


※ 数字は令和6年度実績
※ 報告の時期による時点のずれがあり、合計は必ずしも一致しない

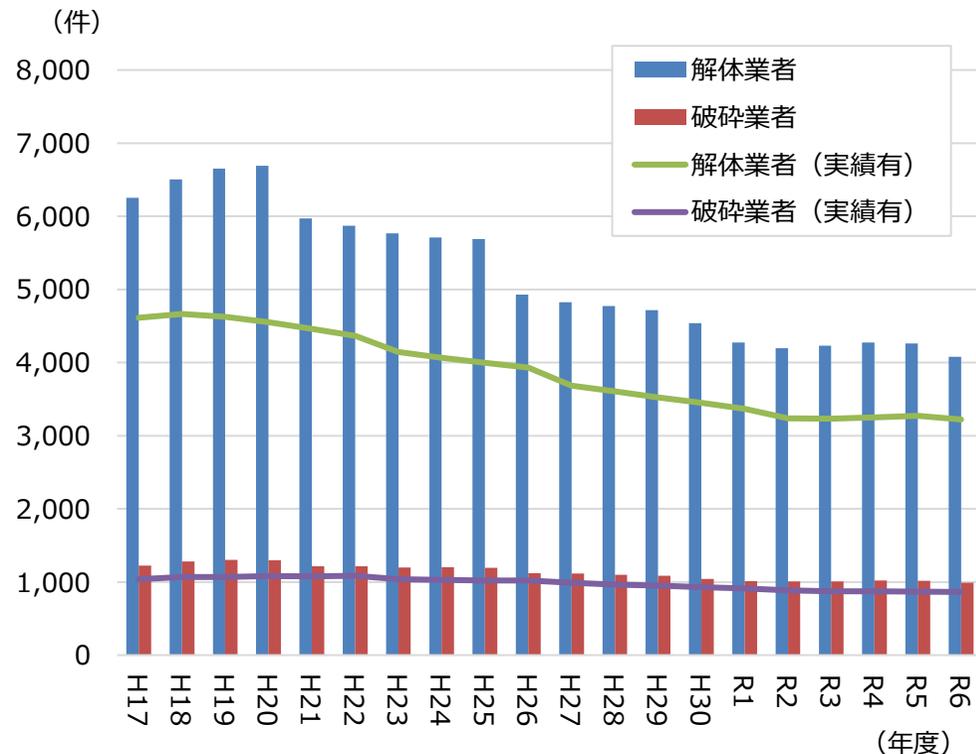
登録・許可の状況

- 法施行により、引取業・フロン類回収業は自治体への登録を、解体業・破砕業は自治体による許可を受けるものとする制度を構築。
- 解体業者及び破砕業者については、法に基づく許可制の導入及びその許可の更新等を経て、許可業者数は、解体業者は4,100事業者前後、破砕業者は1,000事業者前後となっている。

【引取業者・フロン類回収業者の登録の状況】



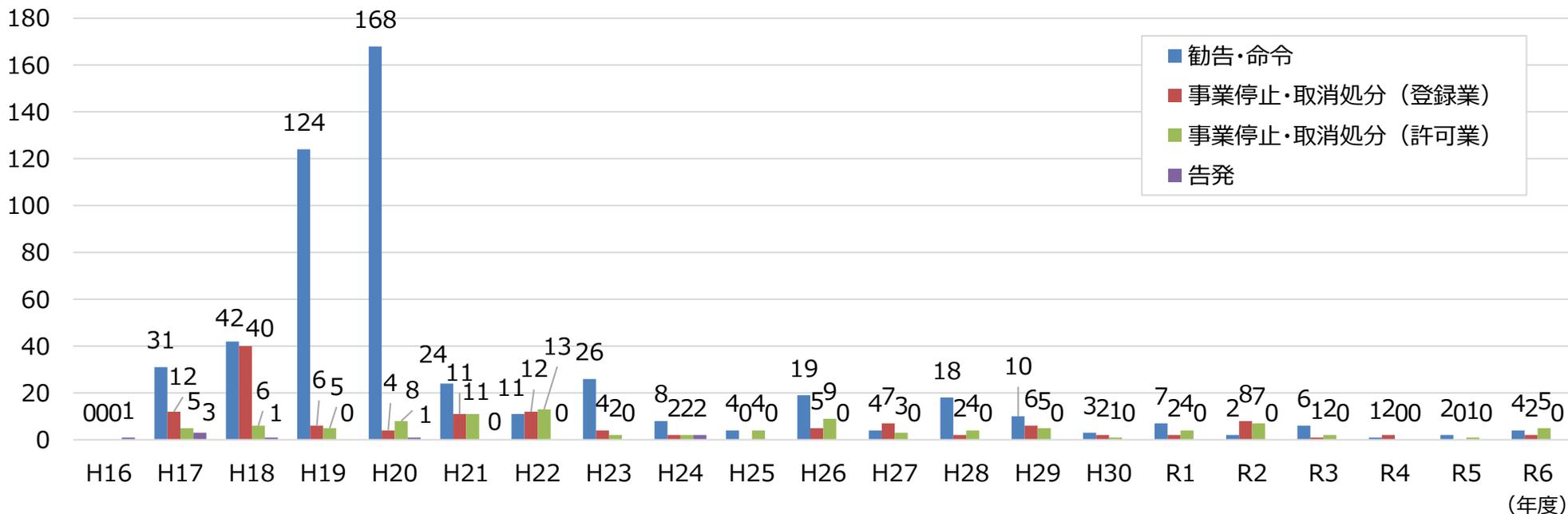
【解体業者・破砕業者の許可の状況】



自治体の行政処分状況

- 関係事業者の登録・許可等に係る事務については、都道府県・保健所設置市が実施。
- 不適正な処理等に対しては法に基づく行政処分等により対応している（令和6年度における法に基づく指導・助言は1,736件）。
- 平成21年度以降は行政処分件数は減少。

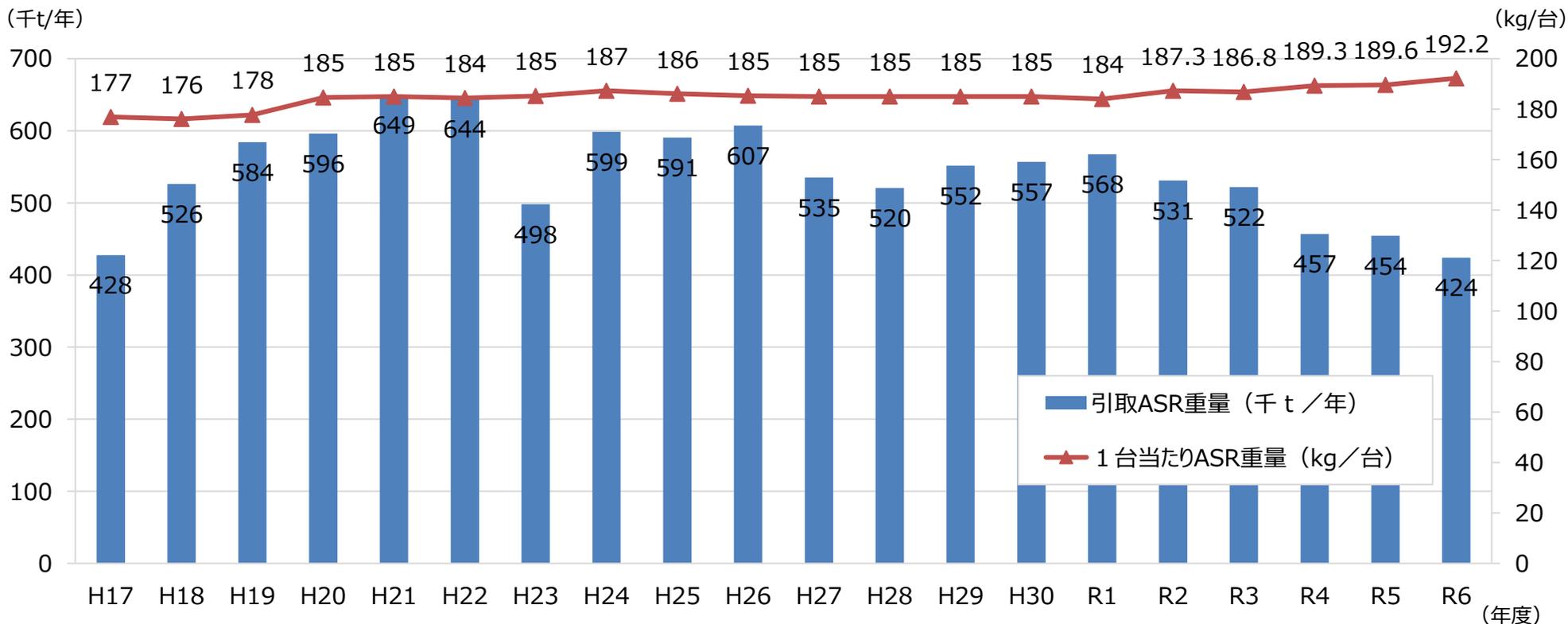
【法に基づく行政処分（勧告・命令、事業停止・取消処分）及び告発の件数】



ASRの発生量（引取量）

- 法施行によりASR発生量の実数把握が可能となった。令和6年度に自動車製造業者等が引き取ったASR発生量は約42万トン。使用済自動車1台から発生する平均ASR重量は、令和6年度実績で約192kg／台で横ばいで推移。

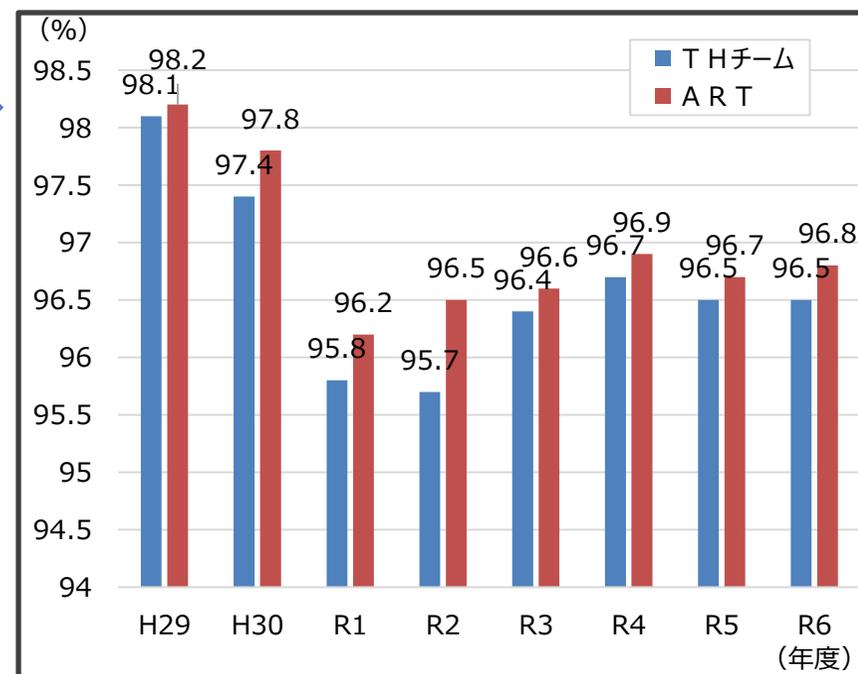
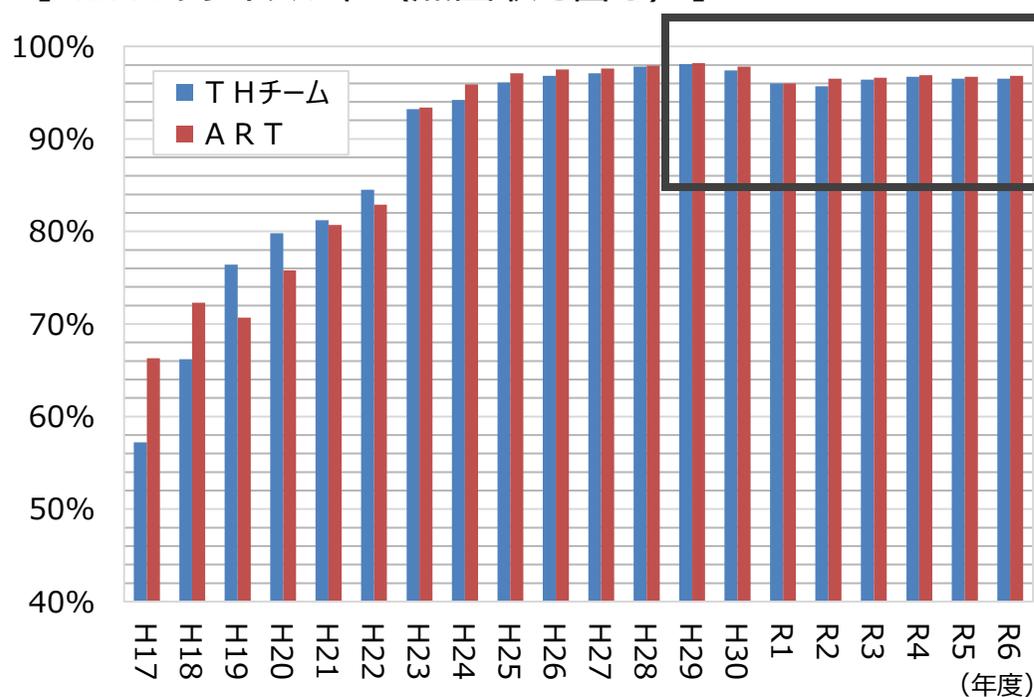
【ASRの発生量】



ASRのリサイクル率

- ASRリサイクルの方法として、マテリアルリサイクル（原材料として利用することができる状態にする行為）及びサーマルリサイクル（熱回収）が確立されている。
- 平成19年度以降ASRのリサイクル率は年々上昇し、平成29年度には98%を超えたものの、平成30年度からわずかに減少し、令和6年度は、THチームのリサイクル率は96.5%、ARTのリサイクル率は96.8%となった。

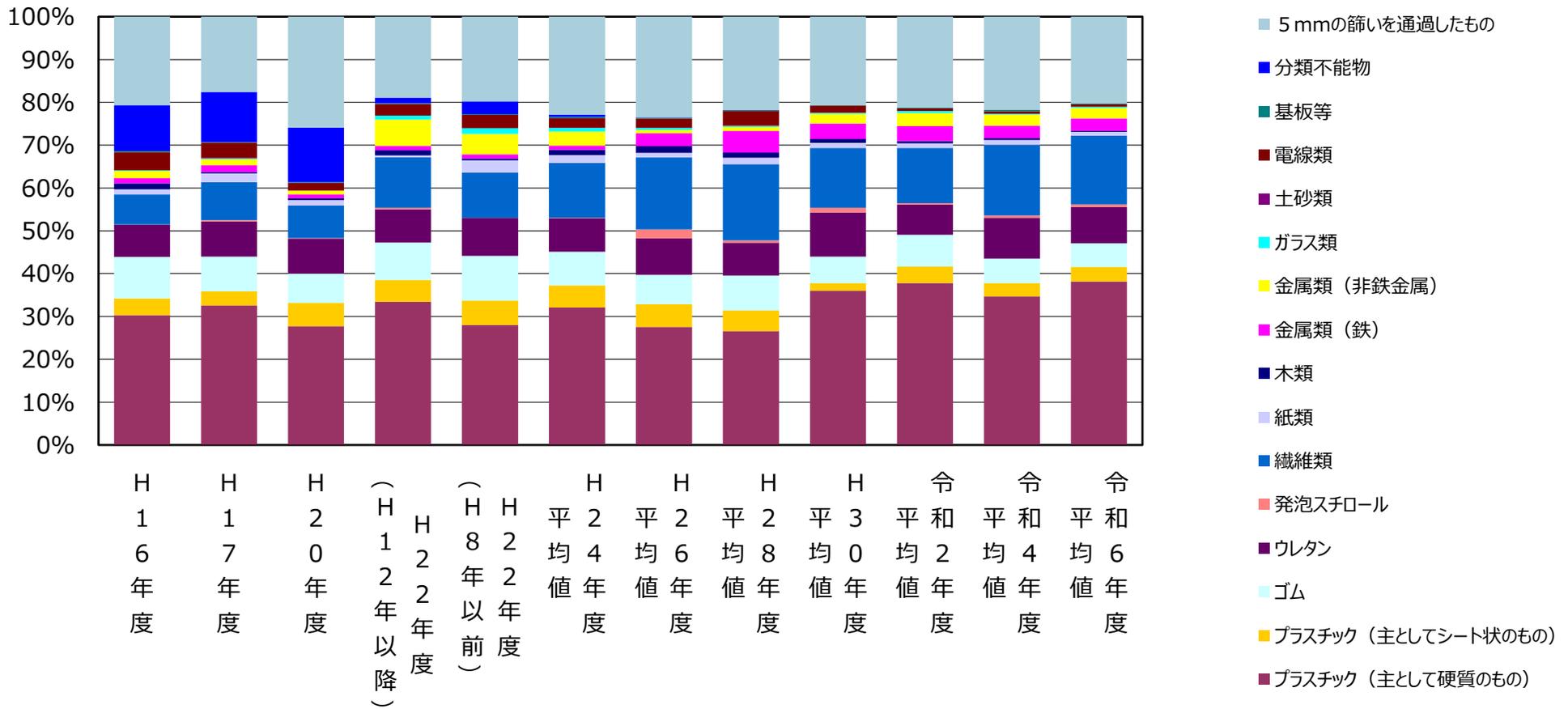
【ASRのリサイクル率（熱回収を含む）】



ASRの再資源化の状況について（令和6年度）

■ ASRの組成は、法施行当初に比べプラスチックや繊維類の割合は増加しているものの、近年は大きな変動はみられない。

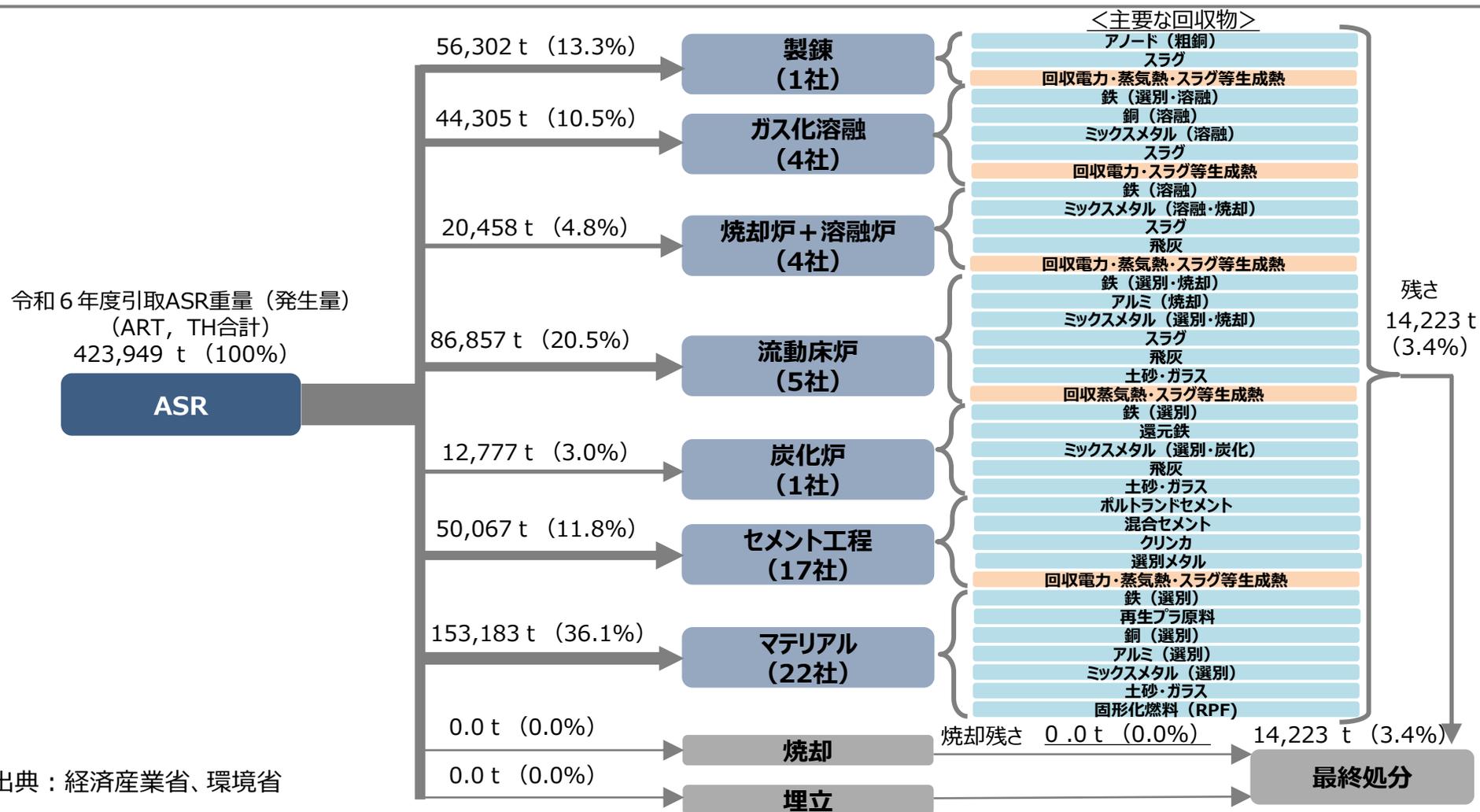
【ASRの組成】



年度による調査結果を比較しているが、調査年度によって対象車両や解体・破碎条件、ASRの採取条件等は異なり、あくまでも参考値として掲載している。
H22年度は、H8年以前に販売された自動車とH12年以降に販売された自動車について調査を行っている。

ASRの再資源化の状況について（令和6年度）

■ ASRの再資源化については、製錬やセメント等の用途で再資源化されており、その残さを含む最終処分は14,223t（全体の3.4%）である。



ASRの再資源化の状況について（令和6年度）

- ASRの再資源化率の内訳は、マテリアルリサイクルが28.8%、熱回収が67.8%となっている。
- マテリアルリサイクルの主な用途品目はセメントの割合が増加しており、プラスチックのマテリアルリサイクル率は1.5%。

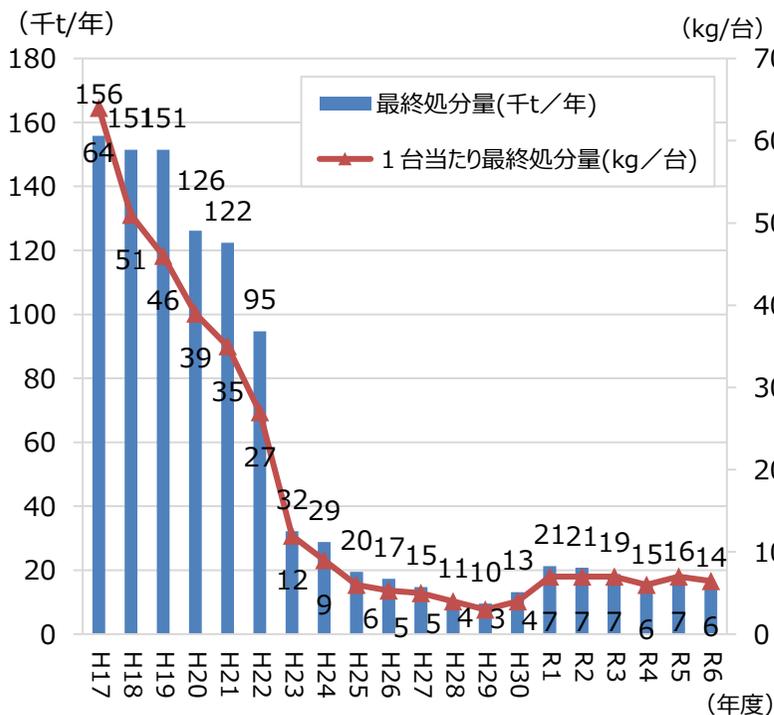
ASRの再資源化状況 (平成25年度重量実績ベース)	
熱回収	72.4%
マテリアルリサイクル	24.3%
金属類	19.5%
スラグ	
鉄	
ミックスメタル	
銅	
スラグ・溶融メタル	
セメント類	3.4%
セメント	
セメント原燃料	
土砂・ガラス	0.7%
プラスチック	0.5%
その他	0.1%
最終処分	3.3%

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%

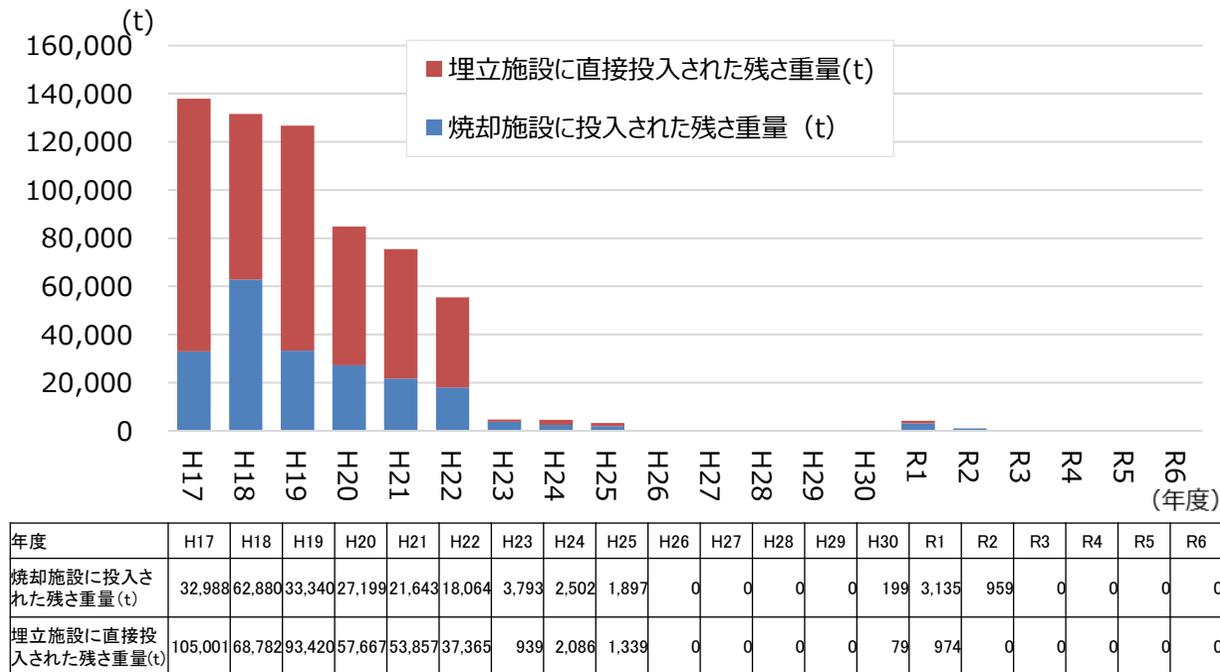
ASRの最終処分状況

- 法施行前は、管理型最終処分場の残余容量がひっ迫し、ASRの処分先の確保が求められていた。
- 法施行後、リサイクル率の向上により、最終的に埋立処分される量は大幅に減少。令和6年度の最終処分量は前年度比減の14,223トン（1台当たり6kg）。
- 令和3年度以降、焼却施設・埋立施設に直接投入されるASRはゼロである。

【ASRの最終処分状況】



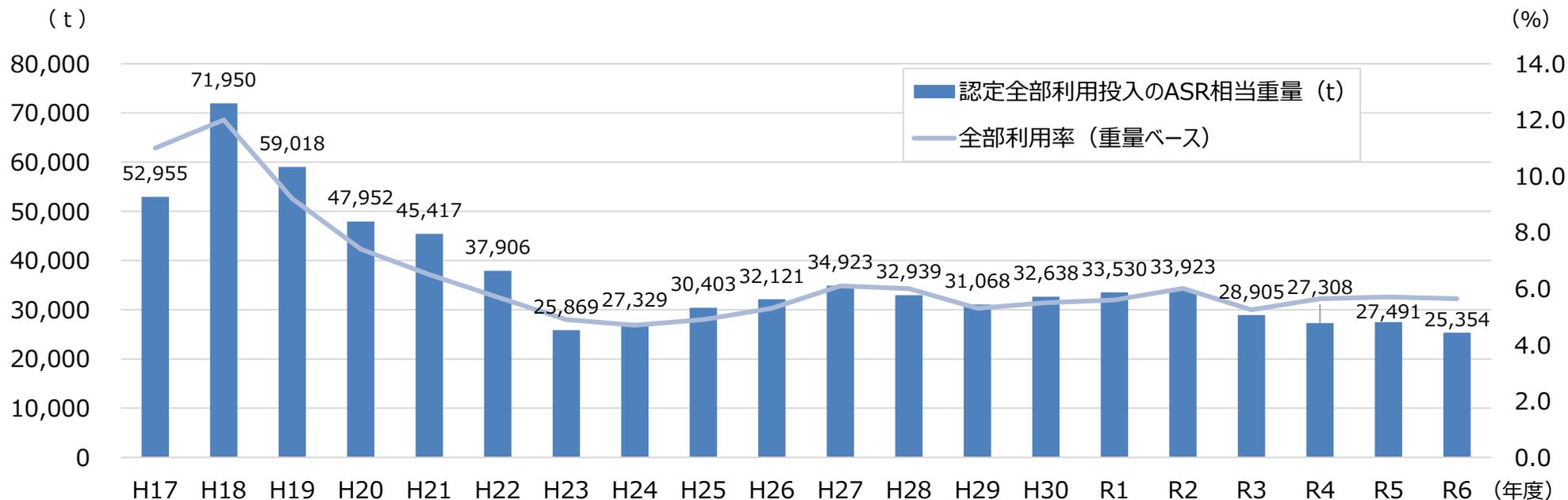
【ASRの焼却施設、埋立施設投入状況】



全部利用の活用状況

- 解体業者においては、解体自動車を解体自動車全部利用者（解体自動車を引き取り、当該解体自動車の全部を鉄鋼の原料として利用する方法その他の残さを発生させないものとして主務省令で定める方法によりこれを利用する者）へ引き渡すことが認められている。
- 主務大臣の認定を受けた解体自動車全部利用者（主に電炉・転炉）の全部利用率については、景気後退による粗鋼生産量の減少に伴い減少傾向にあり、認定全部利用投入のASR相当の重量は、現在、2万トン台を推移している。

【全部利用率の推移】

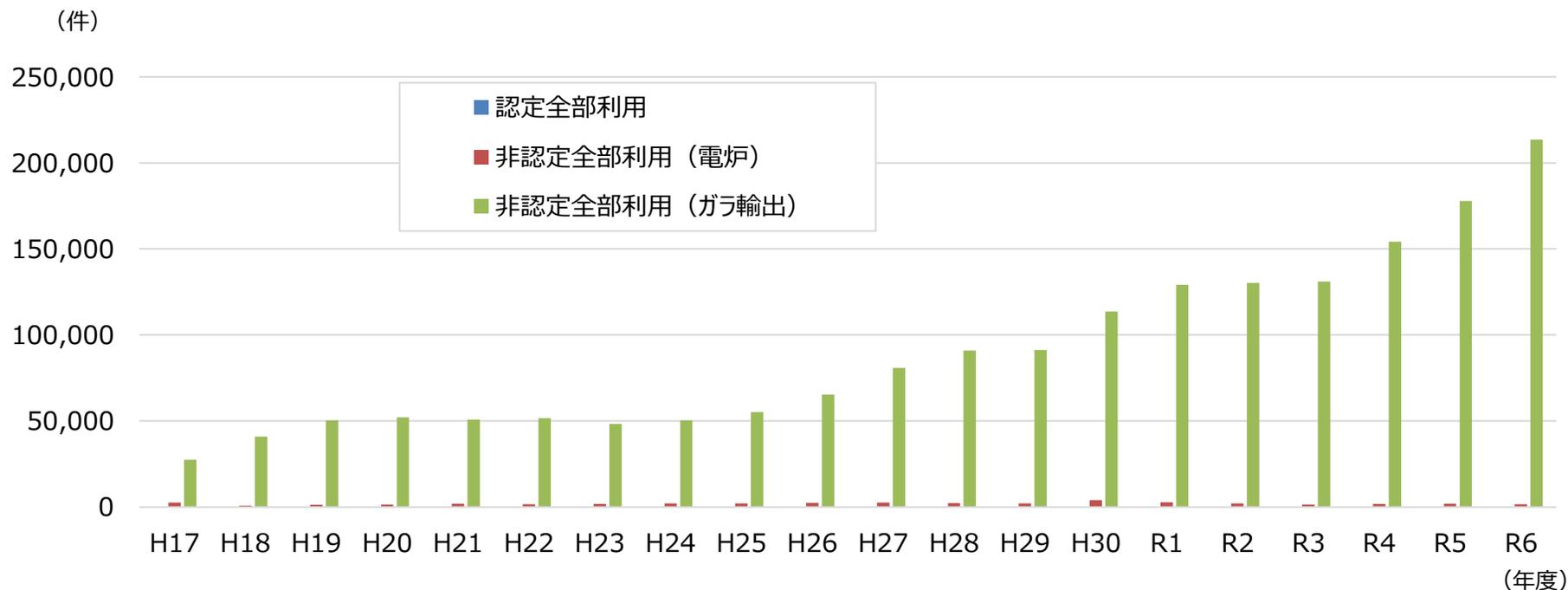


出典：経済産業省、環境省

全部利用による処理状況（解体工程から全部利用への処理）

- 解体自動車の全部利用においては、主務大臣の全部再資源化認定を受け、主に電炉・転炉に鉄鋼の原料として投入する業者（認定全部利用者）への引き渡し並びに、認定を受けていない電炉・転炉等への投入や、輸出を行う業者（非認定全部利用者）への引き渡しがある。
- 解体工程からの全部利用においては、輸出を行う業者への引き渡しが増加傾向にあり、令和6年度は213,499件。

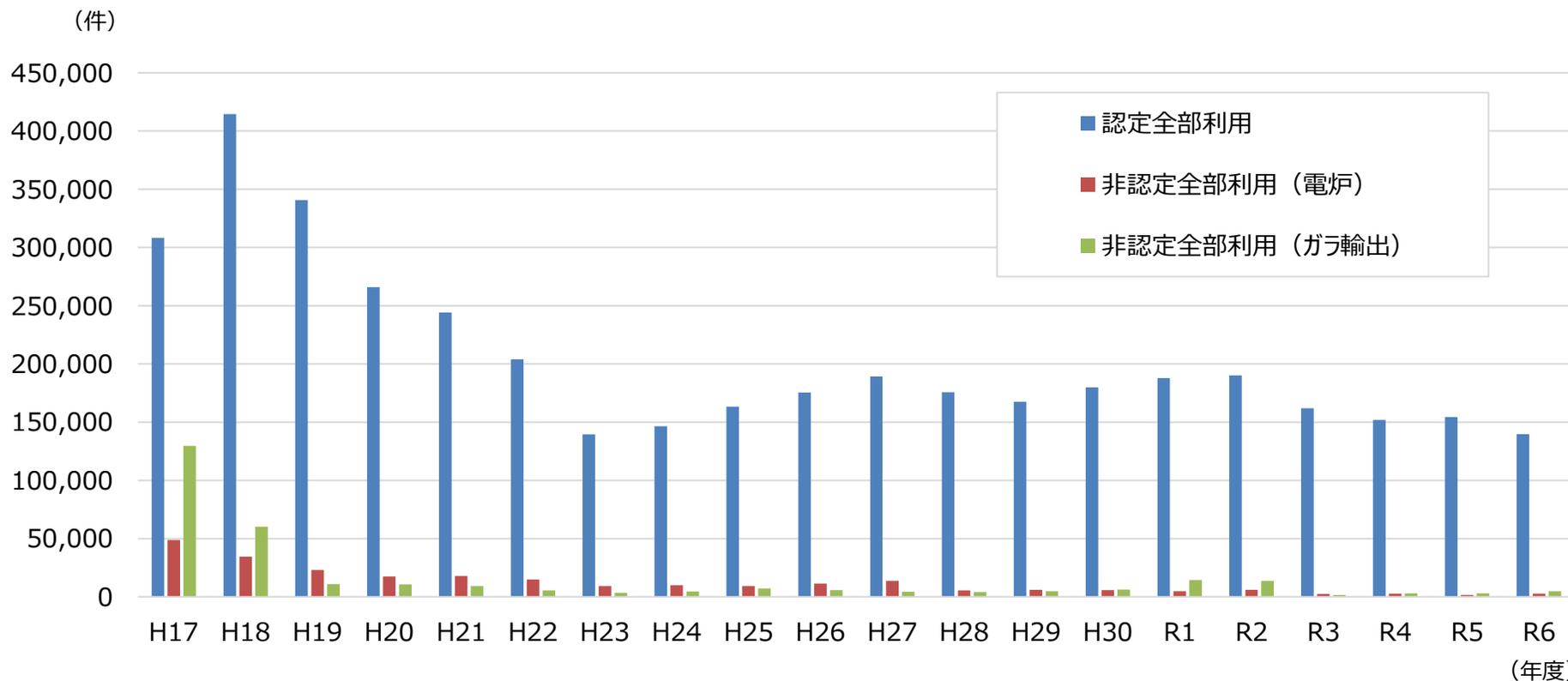
【解体工程から全部利用への処理状況】



全部利用による処理状況（破砕工程から全部利用への処理）

- 破砕工程からの全部利用について、認定全部利用者への引き渡しが安定的に行われていたが、近年は減少傾向にあり、令和6年度は139,738件。

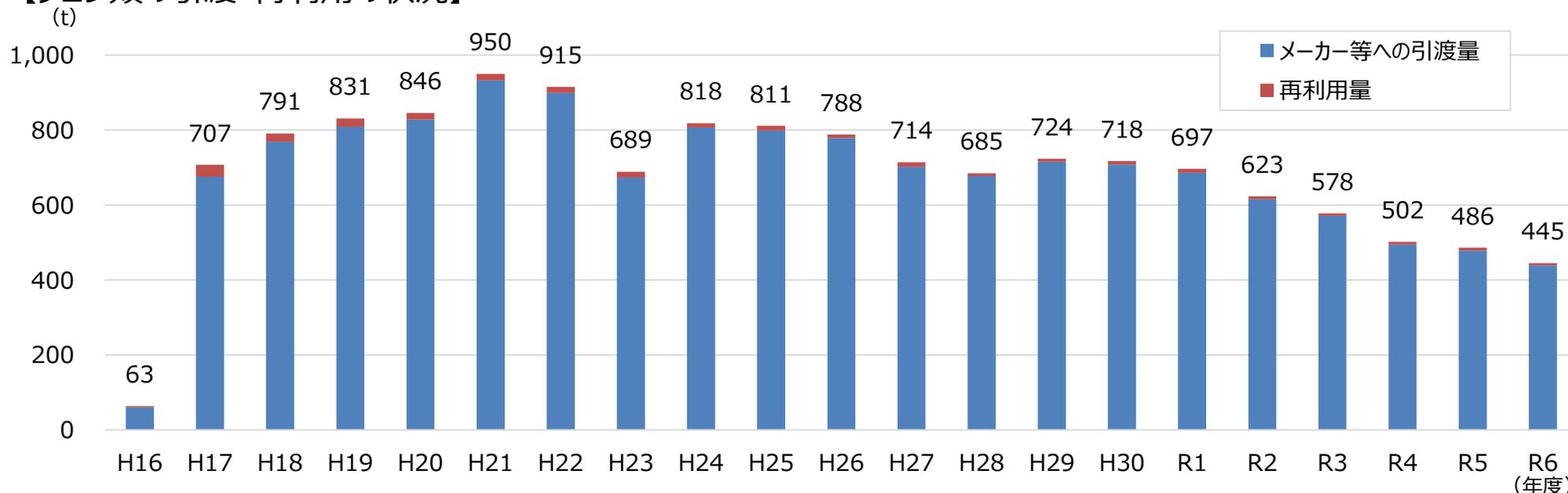
【破砕工程から全部利用への処理状況】



フロン類回収の状況

- フロン類は法制定前から、フロン回収・破壊法（現 フロン排出抑制法）により、その回収・破壊が定められていたが、その実効性を高めることが求められた。
- 法施行により、自動車リサイクルにおけるフロン類回収業者の役割が新たに位置づけられ、引取・引渡報告の他、年次報告によりフロン類回収に係るトレーサビリティを確保した。
- フロン類は使用済自動車の発生量に応じて安定的に回収されてきたが、近年回収量は減少傾向にあり、令和6年度の回収量は445t。

【フロン類の引渡・再利用の状況】



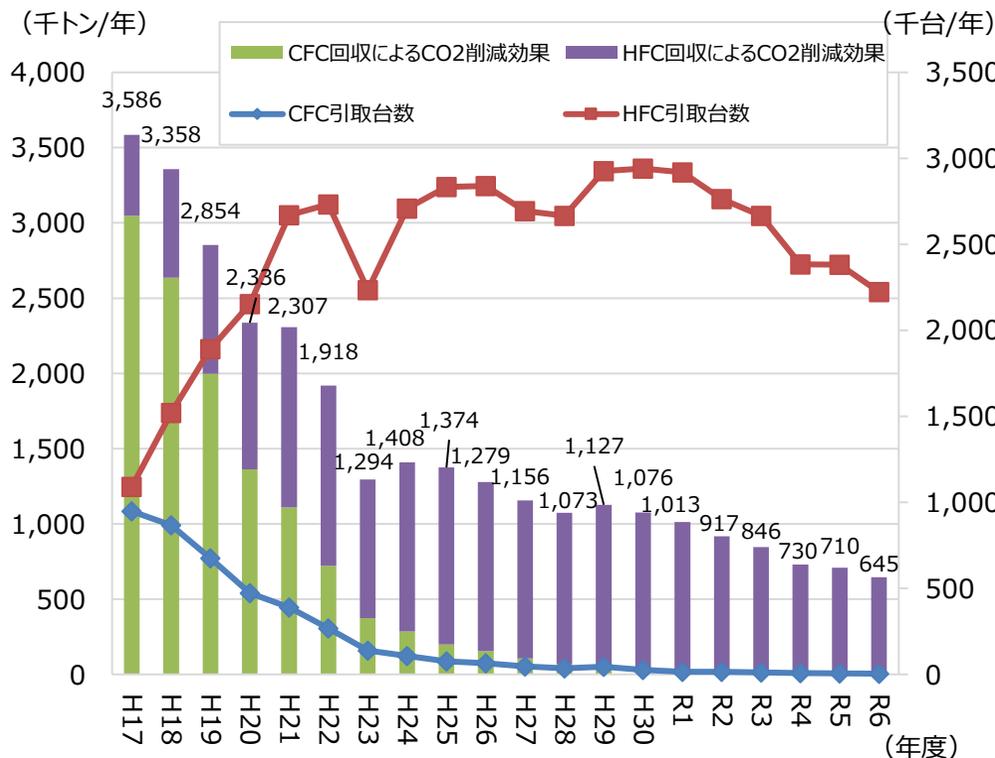
※過年度データの一部を訂正の上掲載

出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

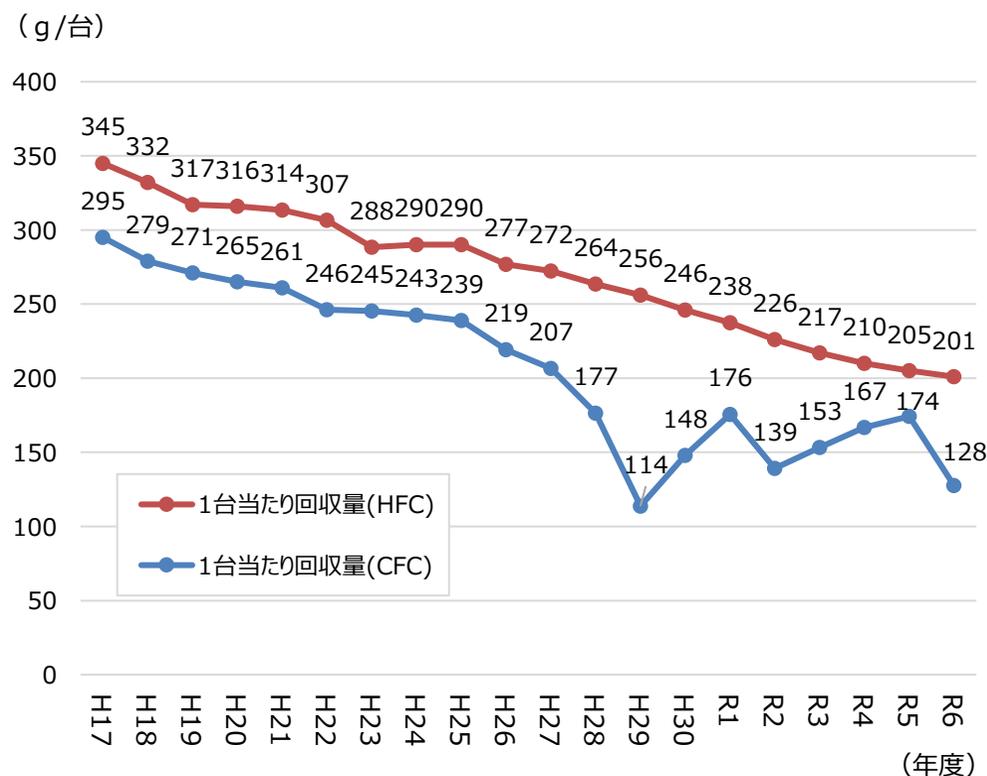
フロン類の回収台数とCO₂削減効果

- 法施行により、フロン類の回収が着実になされる一方、温室効果の高いCFCからHFCへの代替が進んだこと等により、CO₂削減効果は減少傾向にある。
- また、1台当たりのフロン類の回収量は、減少傾向にある。

【フロン類の回収台数とCO₂削減効果】



【1台当たりのフロン類の回収量】

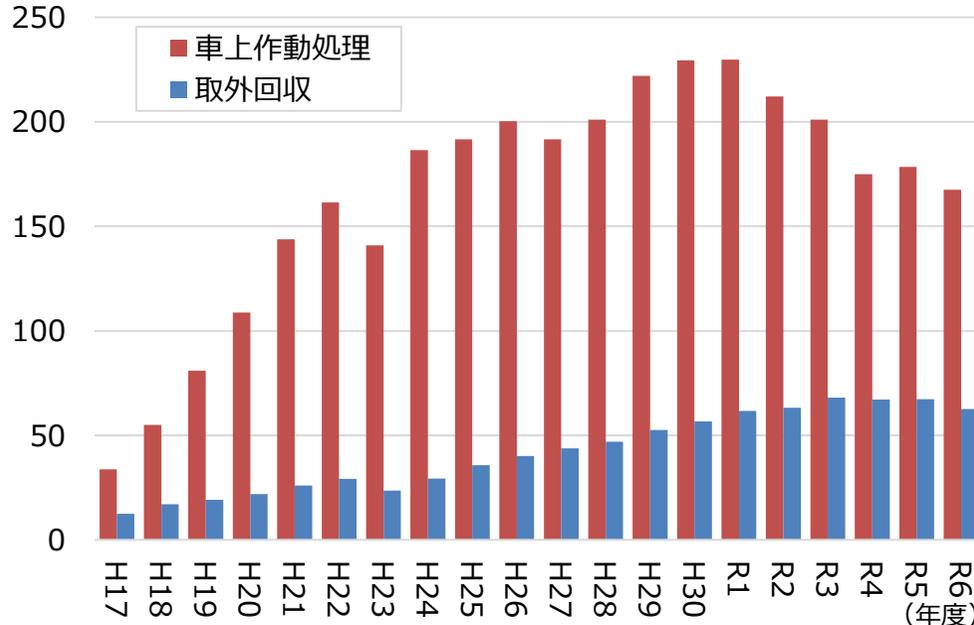


エアバッグ類の再資源化状況

- 法施行により、解体業者によるエアバッグ類の取り外し、自動車製造業者等への引渡し及び自動車製造業者等による再資源化が新たに義務づけられた。
- エアバッグ類の装備されている使用済自動車の増加や1台当たりのエアバッグ類の増加により、エアバッグ類の再資源化の処理量は増加していたが、車上作動処理個数及び台数は、近年減少傾向にある。

【エアバッグ類の再資源化状況（台数ベース） ※】

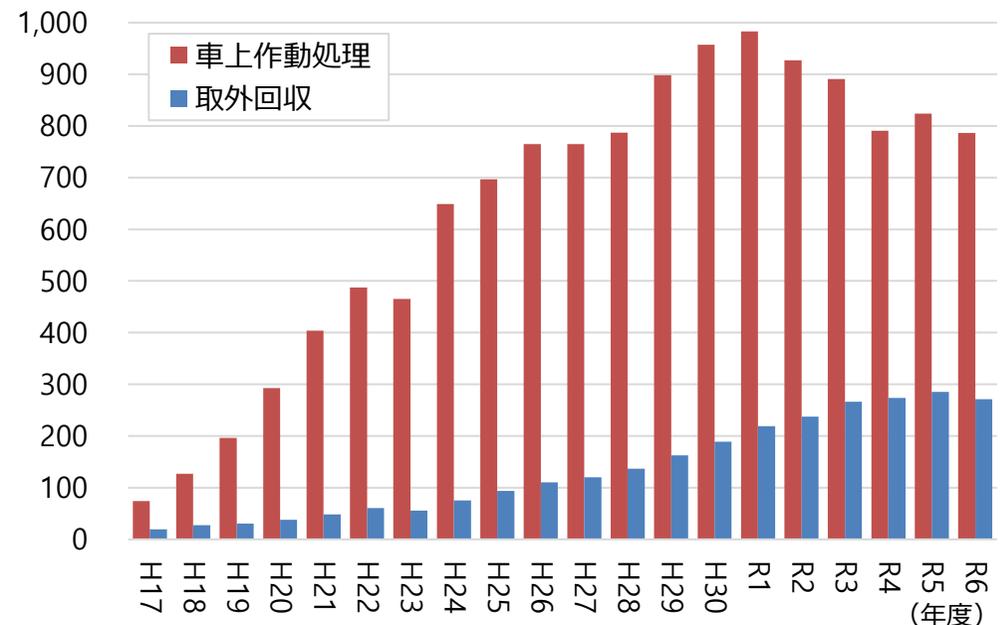
（万台）



※一部取外回収・一部車上作動処理の実績台数は、取外回収台数及び車上作動処理台数の双方に加算。

【エアバッグ類の再資源化状況（個数ベース）】

（万個）



出典：経済産業省、環境省

リサイクル料金の預託の状況

■ リサイクル料金の預託は、

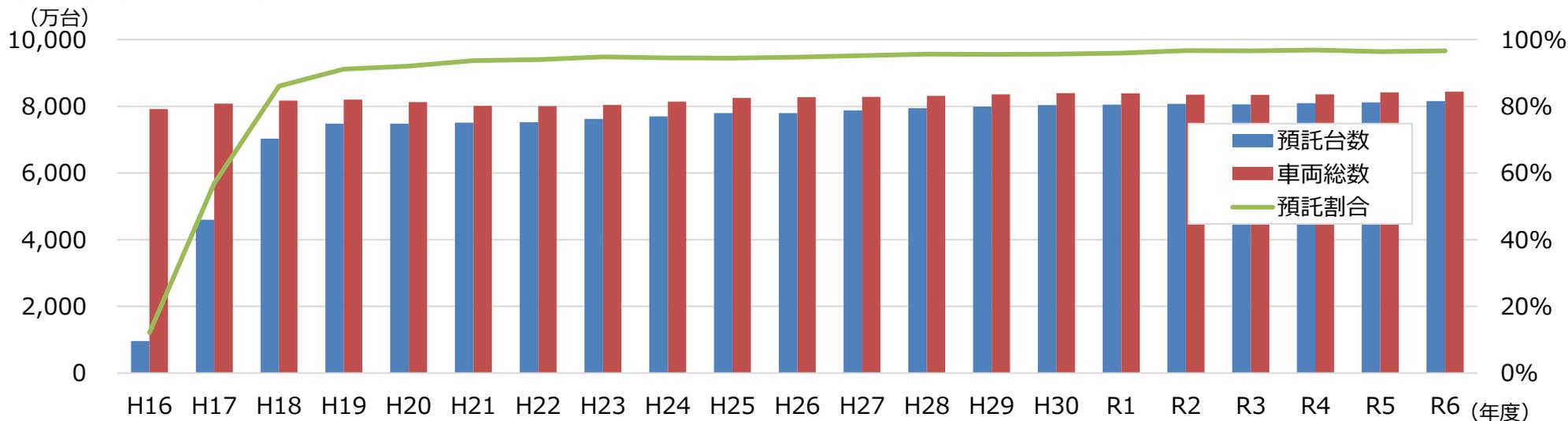
①原則として新車購入時に

②制度施行時の既販車のうち継続検査等を受けるものは、法施行時以降最初の継続検査時（平成20年1月をもって終了）に

③車検を受けずに使用済となるもの（例：構内車）等は引取時に実施している。

■ 平成19年度で預託割合は90%を超え、使用済自動車として排出される前の預託がおおむね達成された。

【預託割合の推移】



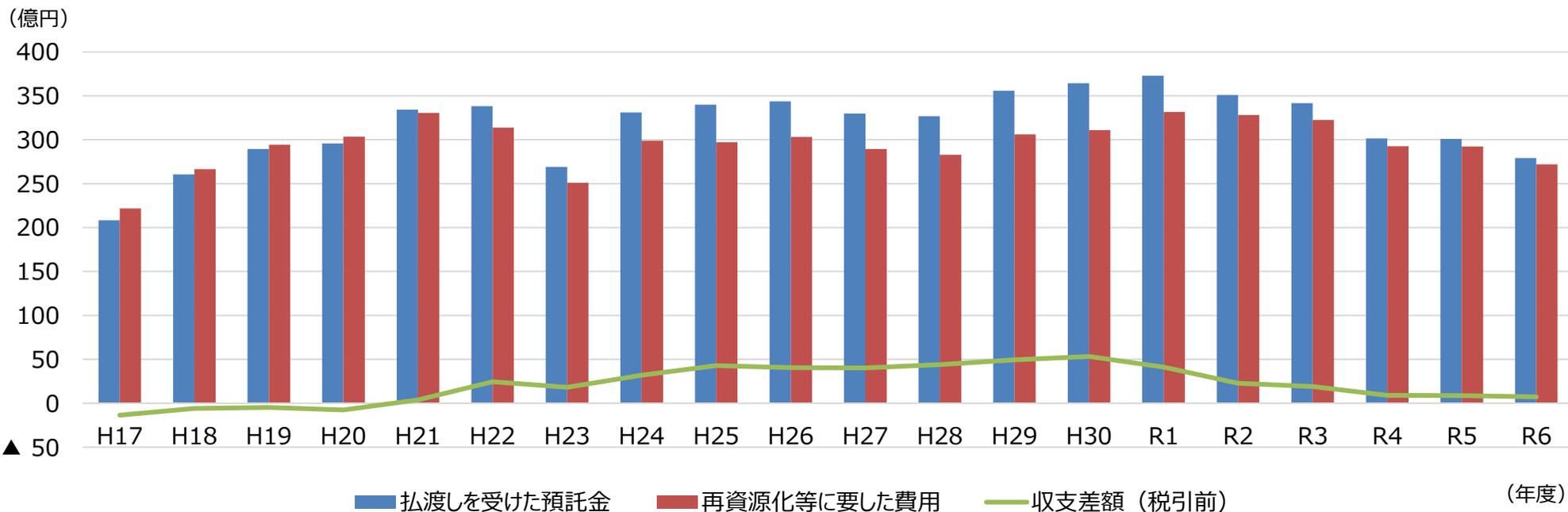
出典：国土交通省、(公財)自動車リサイクル促進センター、(一財)自動車検査登録情報協会、(一社)日本自動車販売協会連合会のデータより経済産業省、環境省作成

※過年度データの一部を訂正の上掲載

自動車製造業者等のリサイクル料金の収支の状況

- リサイクル料金は、車種ごとの処分時にかかる費用を推定して設定されている。
- 法施行当初は赤字傾向だったが、効率化や設備の償却等が進んだこともあり、平成21年度以降は自動車製造事業者等の合計では、収支が黒字になっている。
- 黒字発生の要因としては、想定以上に預託金の利息が発生したことに加え、自動車製造業者等のコスト削減努力により処理費用が低減したこと等が挙げられる。

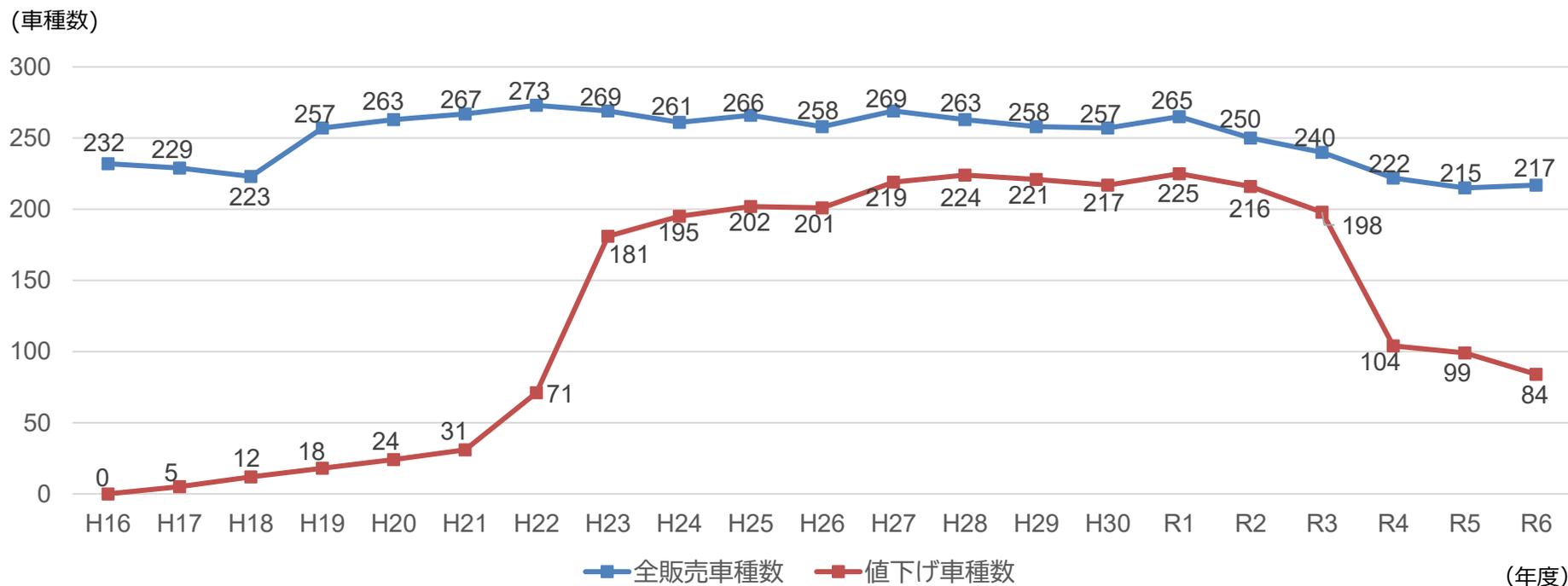
【リサイクル料金の収支】



リサイクル料金値下げ車種数の推移

- 自動車製造業者等は、リサイクル料金の収支の黒字を中長期的に均衡させるため、リサイクル料金の値下げを行っているが、令和4年度以降、値下げ車種数が減少傾向にある。
- 令和6年度は、国内自動車メーカーの全販売車種のうち、約4割の車種について値下げを行っている。

【値下げ車種数の推移（国内全メーカー）】



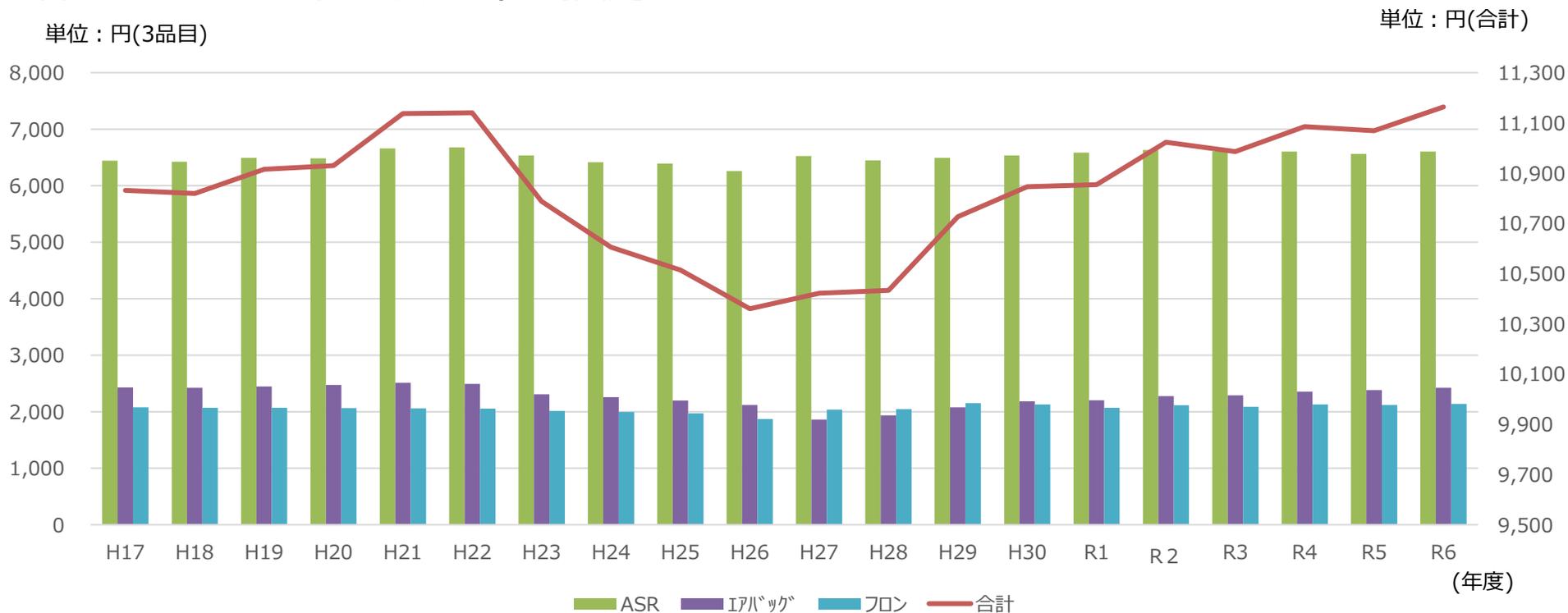
出典：（一社）日本自動車工業会資料より経済産業省、環境省作成

※過年度データの一部を訂正の上掲載

リサイクル料金の推移

- 自動車製造業者等は、将来、フロン類、エアバッグ類、ASRの再資源化等に要する費用等を予測して車種ごとに預託金（リサイクル料金）を設定している。
- 1台当たりの預託金は、制度創設当初から減少傾向にあったが、現在は以前の水準まで回復しており、令和6年度の合計は11,164円。

【1台当たりの預託金（預託受入時）の推移】

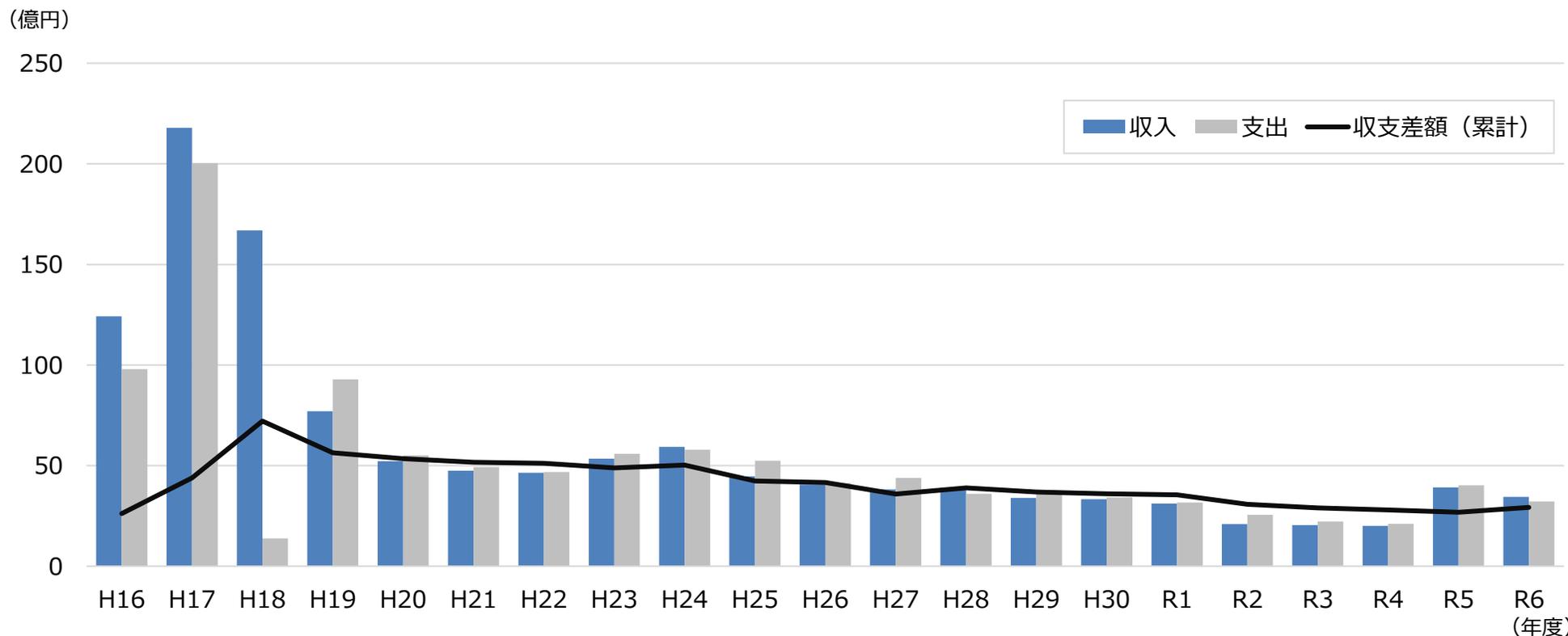


※過年度データの一部を訂正の上掲載

資金管理料金・情報管理料金の収支の状況

- 資金管理料金と情報管理料金については、それぞれ一定期間内に収支が均衡するよう料金設定が行われ、現在は収支差額の累計は黒字であるが、逐次料金の見直し（例：消費増税時の実質値下げ）を行っている。

【資金管理料金※と情報管理料金の収支の状況】



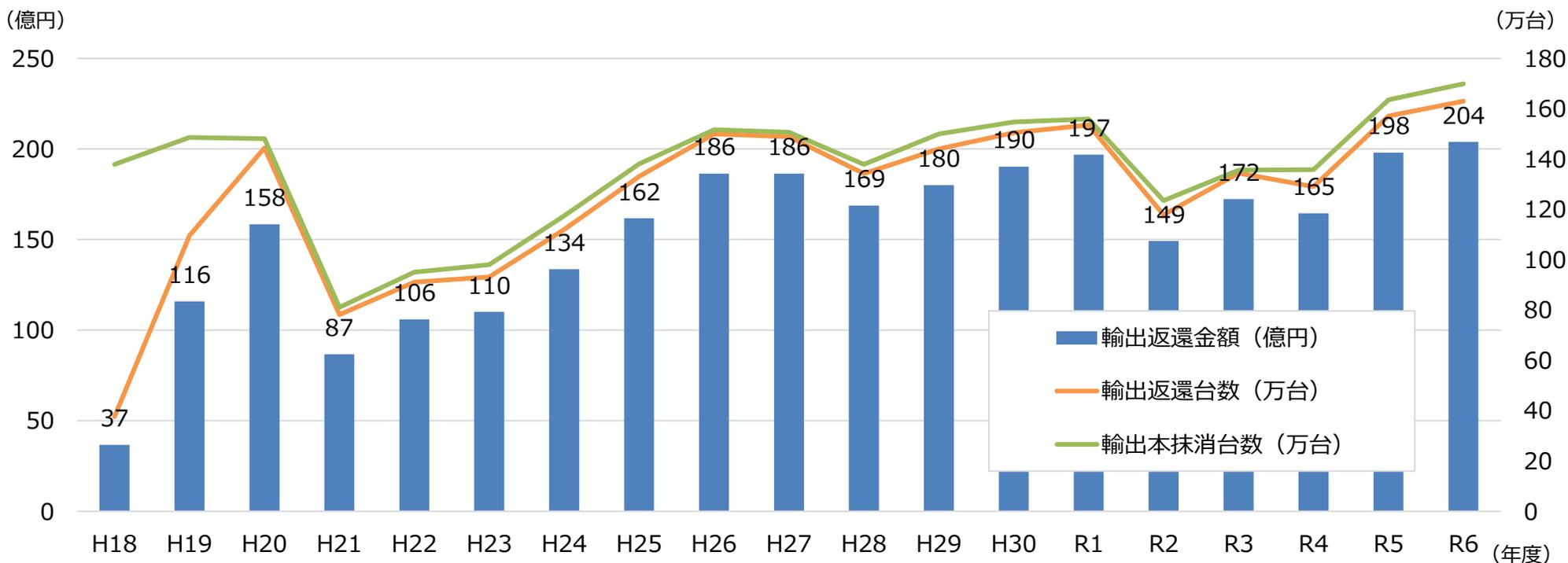
※資金管理料金特会収支より輸出取戻し手数料収入及び輸出取戻し事業費支出を除いている。

出典：（公財）自動車リサイクル促進センター

リサイクル料金返還

- 法律の規定に基づき、リサイクル料金が預託されている自動車の所有者は、当該自動車を輸出した場合には、当該再資源化預託金等を取り戻すことができる。
- 当初は返還申請がなされないケースがあったと考えられるが、直近では輸出本抹消台数と返還台数が近づいてきており、令和6年度は過去最高の約204億円が返還された。

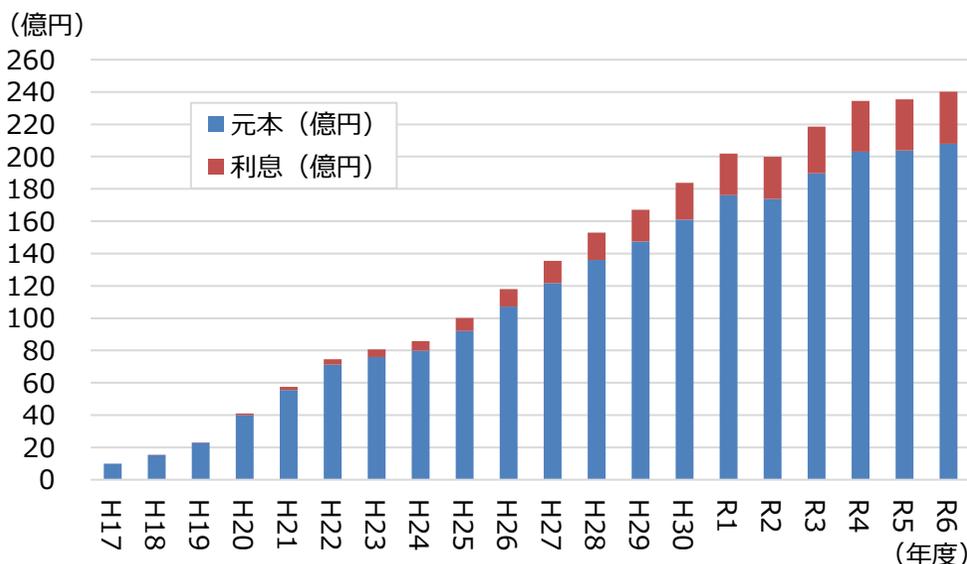
【輸出返還金額等の推移】



特定再資源化預託金等（特預金）の発生状況

- 再資源化預託金等の内、事故等でエアバッグが展開し再資源化の処理が不要になった場合のエアバッグ類に係る再資源化預託金等については特定再資源化預託金等（以下「特預金」という。）として扱われ、主務大臣の承認を受けて、資金管理業務、再資源化等業務の一部、情報管理業務に要する費用等に充てることができる。
- 特預金は解体自動車の輸出や自動車事故の発生等のやむを得ない理由により発生するものであり、令和6年度末で利息も含めると、残高は約240億円となっている。
- 令和6年度から最終車検日または車検証の返付から20年が経過した車体に係る再資源化預託金等の特預金への転化が始まった。

【特預金の残高推移】



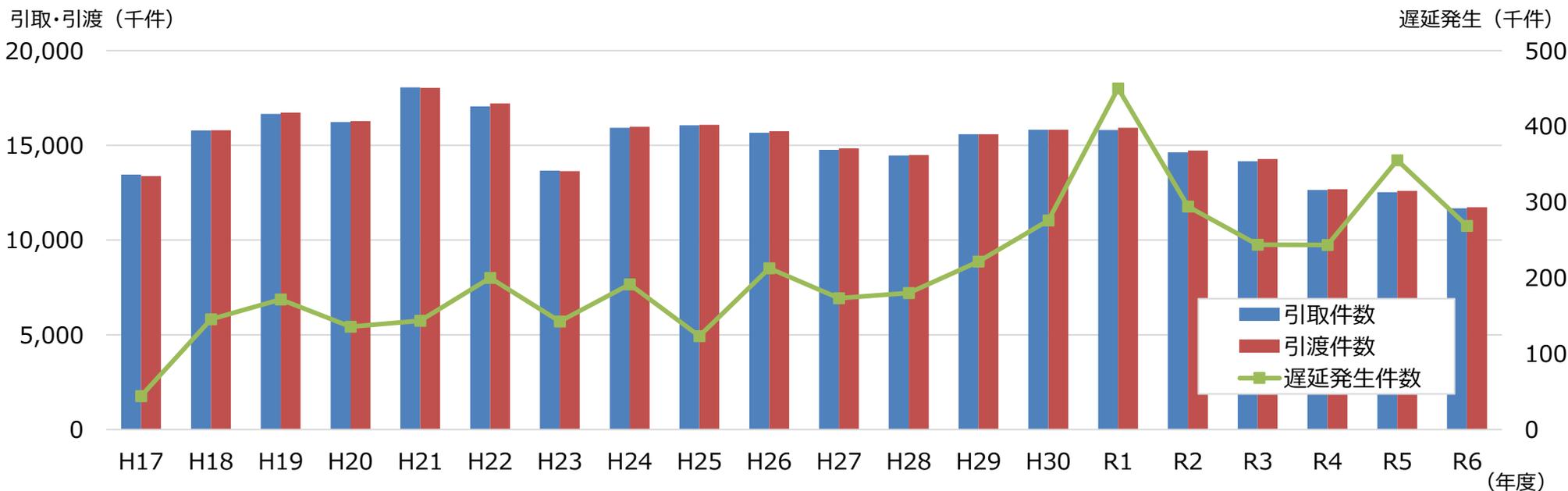
【特預金の発生事由】

発生事由	発生事由例	令和6年度発生額
輸出取り戻し請求権の時効	所有者が自動車を輸出した日から2年間経過しても、自動車リサイクル料金の取り戻し請求がない場合	約3.5億円
解体自動車の非認定全部利用	解体自動車を輸出した場合等	約10.7億円
フロン類の再利用	フロン類回収業者が回収したフロン類を再利用した場合	約0.6億円
最終車検日または車検証の返付から20年経過	自動車の盗難等	約7.1億円
エアバッグ類及びフロン類が搭載されていない	事故車の発生等	約5.8億円

移動報告の遅延発生状況

- 関連事業者は使用済自動車等の引取り・引渡しを行ったときは、自動車リサイクルシステムで移動報告を行うこととなっており、令和6年度の全工程における引取件数は1,168万件、引渡件数は1,173万件。
- 遅延発生件数は、引取報告を行った後に法律で定める期間内に引渡報告を行わなかった件数であり、令和6年度は27万件、遅延発生率は2.30%。

【移動報告の実績報告、遅延報告発生状況】



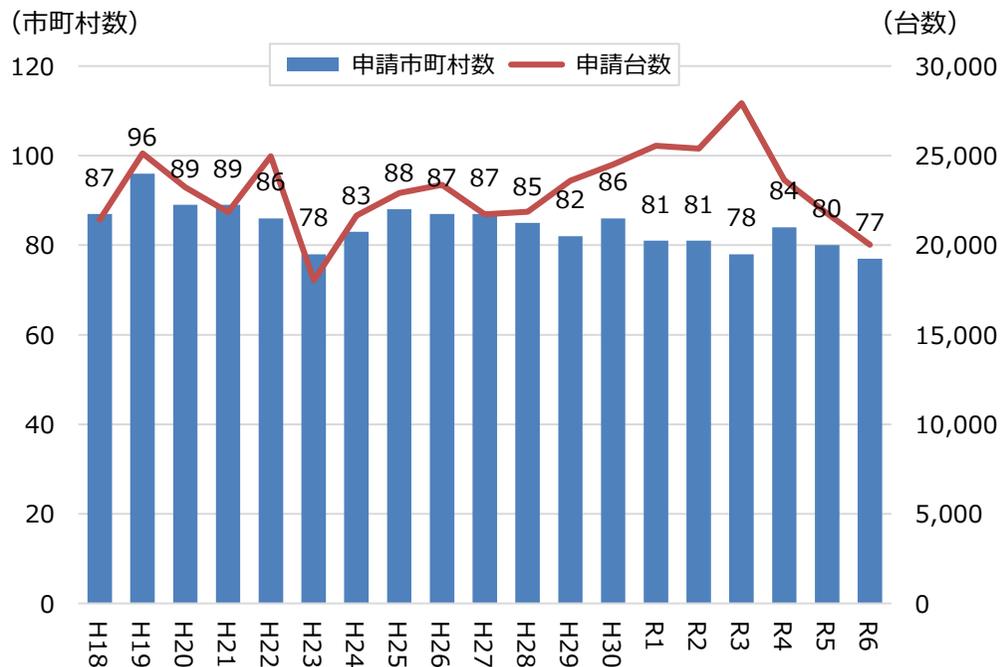
年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
遅延発生率 (%)	0.33	0.92	1.03	0.84	0.79	1.17	1.04	1.20	0.77	1.36	1.17	1.25	1.42	1.74	2.85	2.01	1.72	1.93	2.84	2.30

出典：(公財)自動車リサイクル促進センター

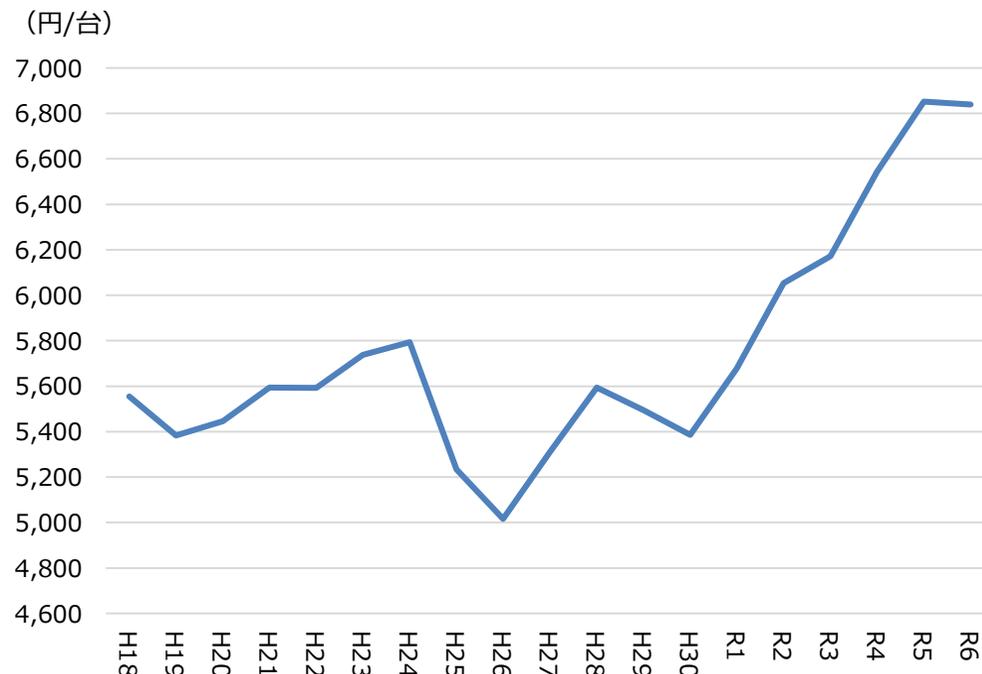
離島対策支援事業の活用状況

- 離島対策支援事業は、法施行後継続的に活用されており、直近では、令和6年度に20,024台の活用実績がある。
- 1台当たりの輸送単価は、平成30年度以降、増加傾向にあり、地域毎の変動はあるものの、近年は6,000円台で推移している。

【離島対策支援事業の活用状況】



【1台当たりの輸送単価（円）】



※過年度データの一部を訂正の上掲載

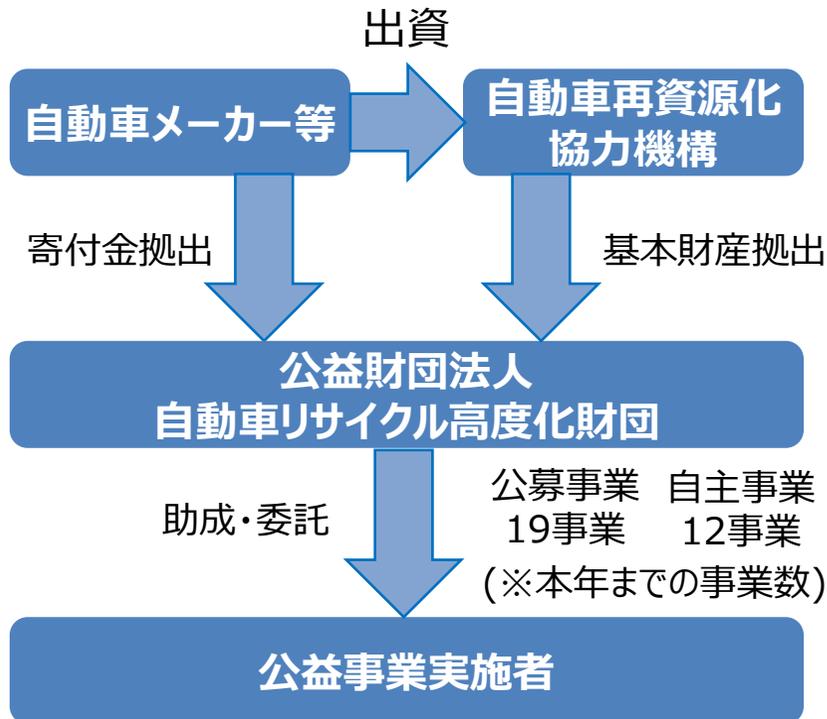
3. 自動車リサイクル関連取組の状況

自動車リサイクル料金の余剰部分の活用状況

- 自動車製造業者等におけるリサイクル料金の余剰部分を活用して、①自動車リサイクルの高度化のための外部基金への拠出に充てられるとともに、②各社において自動車リサイクルの高度化等に資する公的な事業が実施されている。

【自動車リサイクル高度化のための外部拠出】

参考資料 5-1 参照



【公募事業】

参考資料 5-1 参照

令和7年度の実施件数は5件、事業経費は3.15億円。

<事業例>

- EVの電池循環を支援する価値顕在化・流通システムの構築
- 資源回収インセンティブ実装検討事業
- 自動車リサイクルにおけるアルミニウムの低炭素型CE実証 等

【自主事業】

令和7年度の実施件数は3件、事業経費(確定分)は1.05億円。

<事業例>

- 解体事業者における異常電池の適正処理実証
- 解体業者実態調査事業 等

【各社における余剰金事業例】

参考資料 5-2 参照

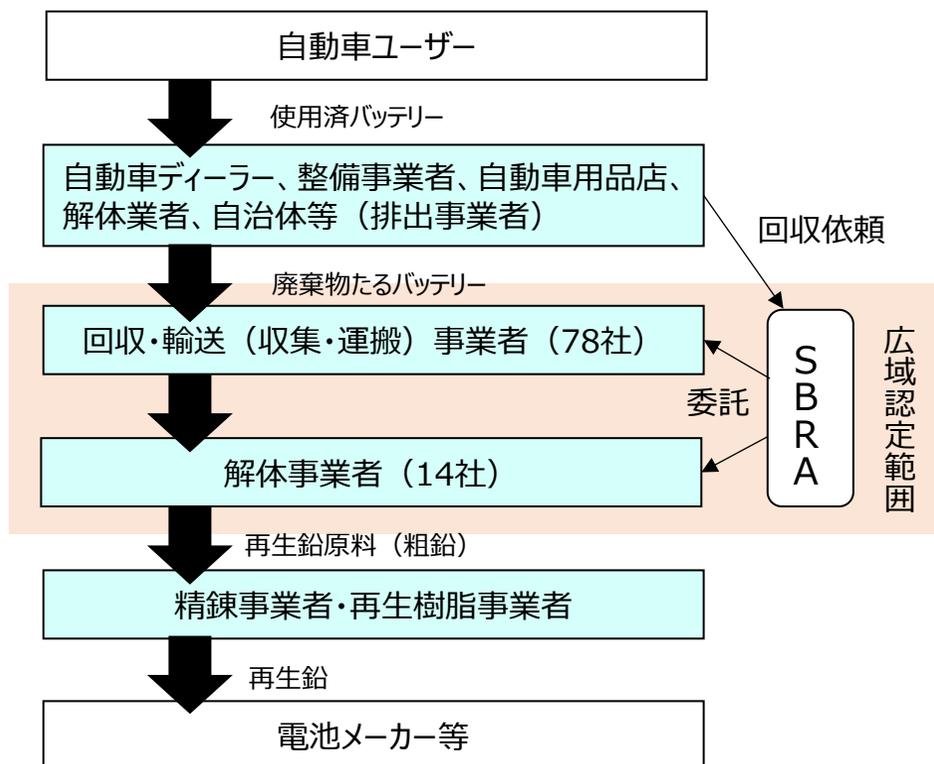
<日産>

- 軽量化材料のリサイクル技術開発(35百万円)
CFRPリサイクルランダムシート化と樹脂再利用技術の開発等を実施。
- 廃車段階におけるカーボンニュートラル(10百万円)
ASRサーマルリサイクル排出CO₂の樹脂化技術研究を実施。
- 廃車由来樹脂の原料化(25百万円)
廃プラスチックの有価物化技術研究を実施。

自主的取組 –廃鉛蓄電池の回収状況–

- (一社) 鉛蓄電池再資源化協会 (SBRA) は、排出事業者から廃棄物として回収を委託された自動車用鉛蓄電池の適正処理とリサイクルに取り組んでおり、順調に機能している。
- 令和2年以降、有価取引の増加、不適正なヤード処理や違法輸出、そしてバーゼル法手続に則した廃バッテリー輸出の再開もあり、SBRAの処理件数・処理重量は漸減傾向を示しているところ。

【廃鉛蓄電池回収スキーム】



【現在の課題】

1. 回収網の高齢化問題

中小・零細事業者の多い地域の回収網では、経営者の高齢化や後継者難からの廃業が顕在化。

2. 不適正な解体ヤードの跋扈と違法輸出問題

順法意識の乏しい海外系事業者等が使用済バッテリーを高値で買い回り、廃掃法の規制の外で不適正に集積・解体し、違法に輸出していると見られる事案が問題化。国内からの資源流出、適法な回収事業者や解体事業者等の経営への悪影響等を招く事態となっている。

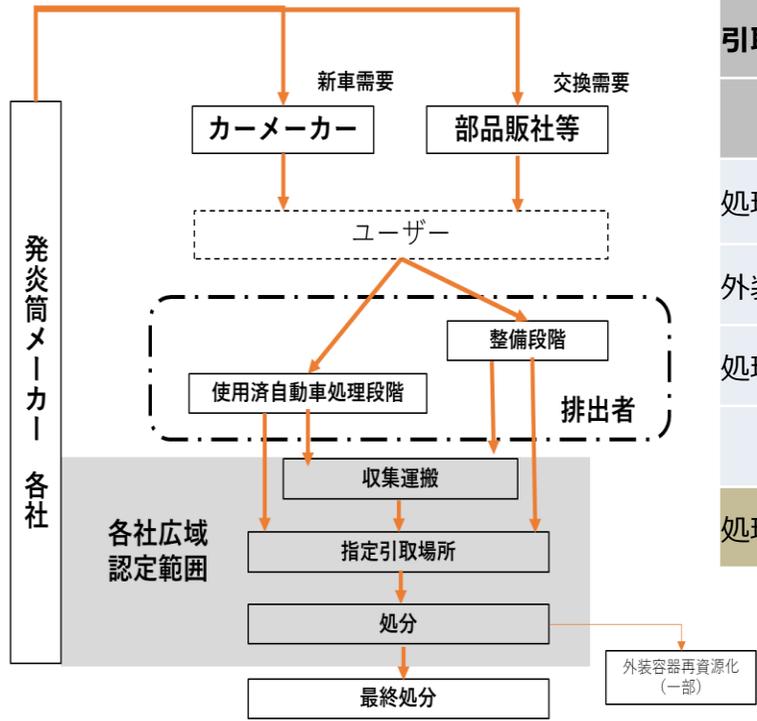
3. 韓国向け輸出の再開・増加問題

改正バーゼル法施行後、令和元年より停止していた使用済バッテリー輸出が、令和6年秋より再開した結果、同様に資源流出による需給逼迫が懸念されている。

自主的取組 -廃発炎筒の回収状況-

- 廃発炎筒は、火薬類の管理など適切な処分が必要であることから、日本保安炎筒工業会が自主回収システムを構築し、原則として焼却（一部熱回収）処理しつつ、近年では外装容器（PE）の一部についてマテリアルリサイクルを実施している。
- 当該システムでは、前年度の処分費用を勘案して今年度の発炎筒販売価格を設定しているため、販売状況に劇的な変化が生じた場合、システムの見直しの検討が必要となる。

【廃発炎筒回収スキームとその実績】



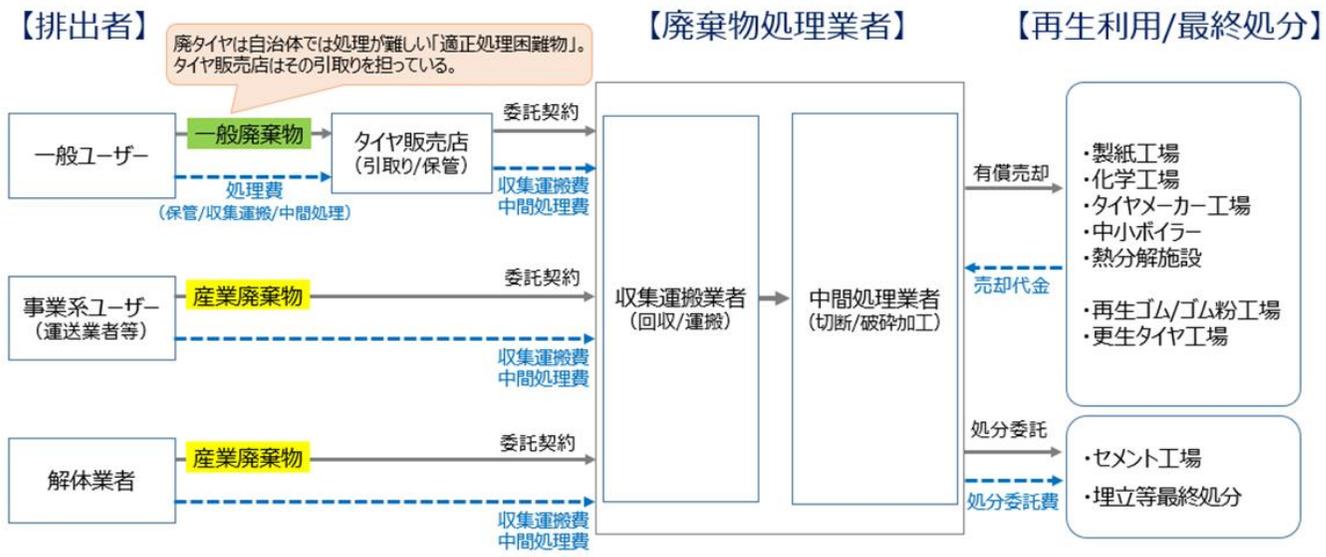
	令和4年度	令和5年度	令和6年度
引取総本数 (本)	8,092,335	8,061,644	7,741,263
内、使用済自動車段階からの引取本数 (本)	(1,305,231)	(1,421,478)	(1,409,979)
処理総重量 (kg)	799,523	796,490	764,837
外装容器マテリアルリサイクル重量 (kg)	20,504	24,711	28,063
処理後の残さの重量 (kg)	100,149	115,102	127,912
内、残さの再生利用重量 (kg)	37,800	43,491	34,511
処理に伴う回収熱量 (kcal)	93,587,322	99,292,851	85,572,754

出典：日本保安炎筒工業会

自主的取組 -廃タイヤの回収状況-

- (一社) 日本自動車タイヤ協会は、タイヤ販売店等を対象としたリサイクルの推進のための研修会、リサイクルや不法投棄等の状況調査を行っている。また令和6年の廃タイヤ有効利用率は99.6%であり、高い水準を維持している。
- 廃タイヤの不法投棄への対応として、同協会が平成17年から自治体による廃タイヤ不法投棄等の撤去事業への支援を行っており、これまで23件の活用実績がある。

【廃タイヤの回収処理基本ルート】



【廃タイヤの有効利用率】

