

(公財) 自動車リサイクル促進センター 自動車リサイクルに関するデータ／活動実績 等

2025年10月14日

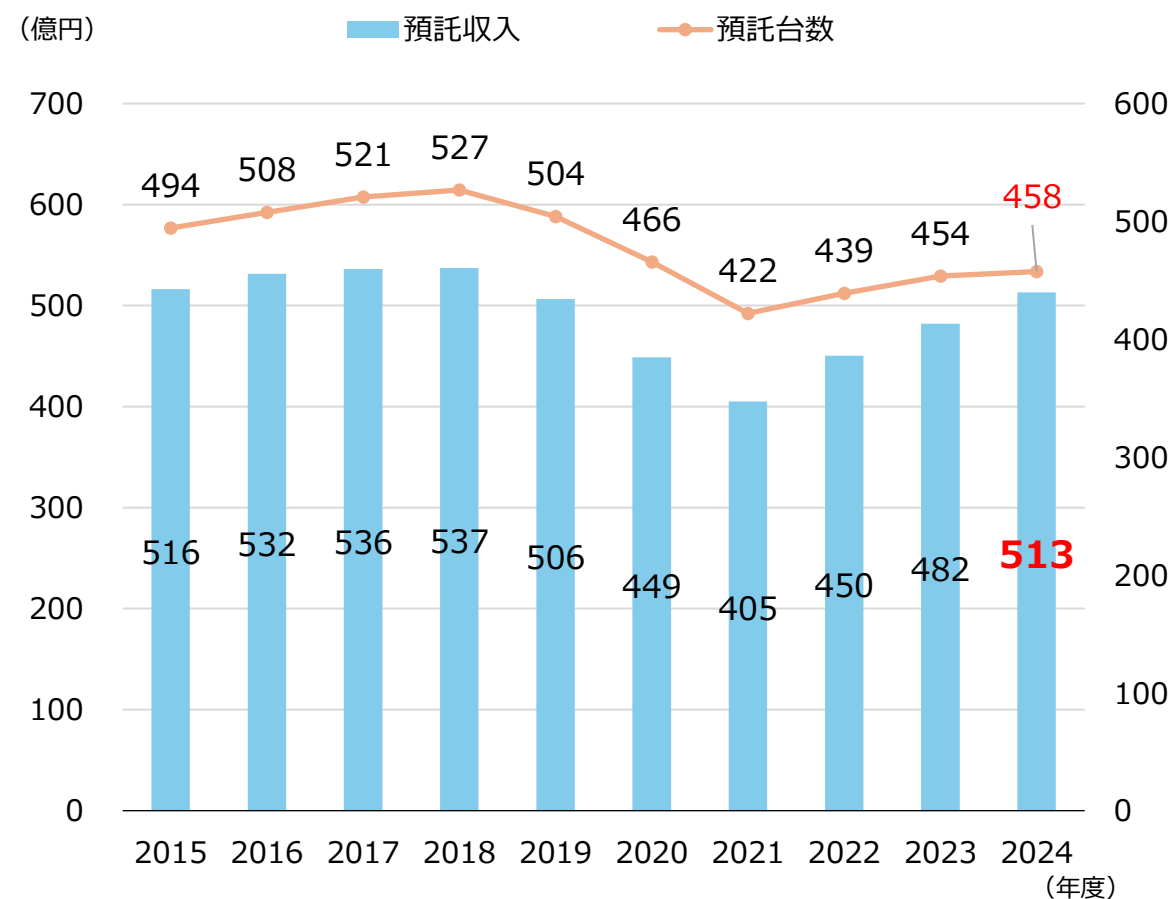
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

I. 自動車リサイクルに関するデータ

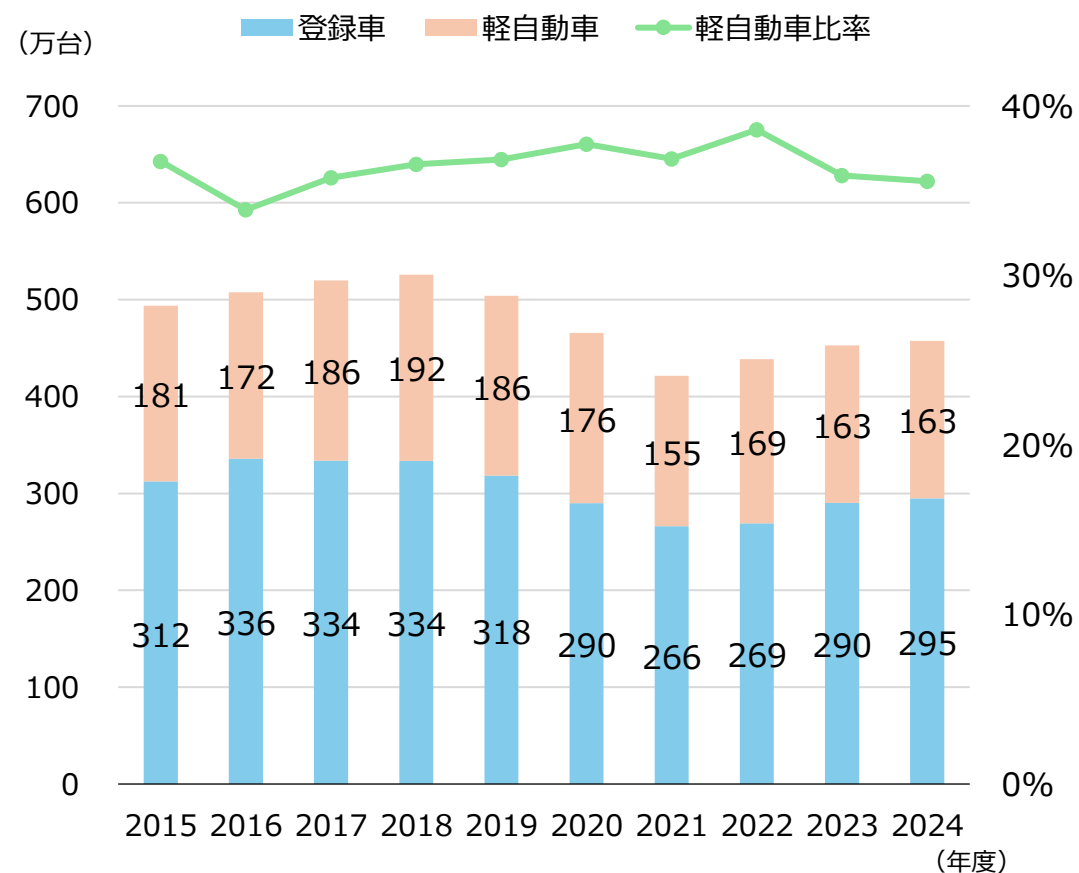
1. 預託、引取、払渡、中古車輸出 ①リサイクル料金の預託

2024年度の新車購入時におけるリサイクル料金の預託収入は513億円となりました。一部メーカーの出荷停止による影響からの回復傾向が見られるものの、年度を通じての新車購入時における預託台数は458万台と前年度比101%となっています。

新車購入時における預託の収入と台数



登録車と軽自動車の新車販売台数※



※出典：一社）日本自動車販売協会連合会 ならびに 一社）全国軽自動車協会連合会

I. 自動車リサイクルに関するデータ

1. 預託、引取、払渡、中古車輸出 ②リサイクル料金の自動車メーカー等への払渡し

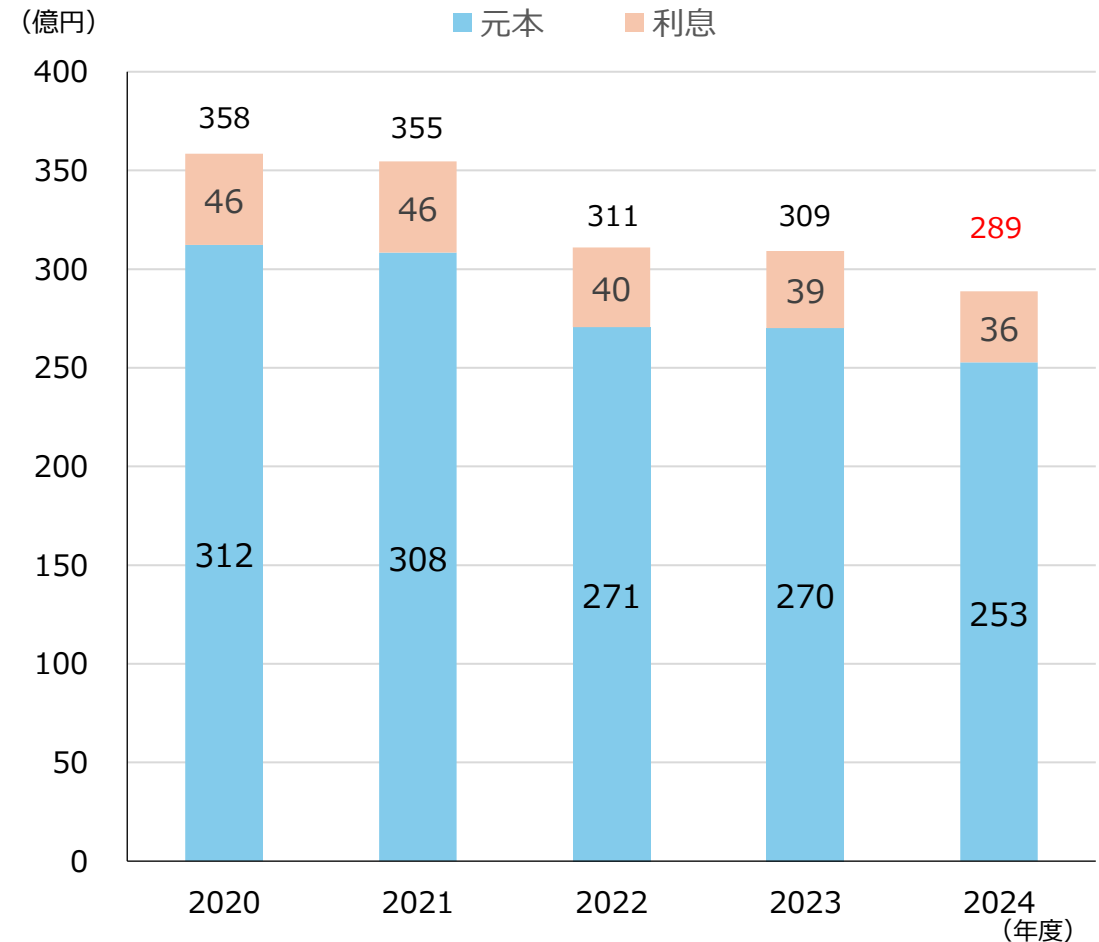
使用済みになった自動車について、リサイクル義務を負う自動車メーカー・輸入業者または指定再資源化機関ならびに情報管理センターに、該当の自動車に関わるリサイクル料金とその利息の払渡しを289億円 行いました。リサイクル料金払渡しい数は256万台です。

払渡台数と金額の品目毎の内訳

品目	台数	元本	利息	合計
ASR	237万台 (92.8%)	148億円 (93.6%)	21億円 (92.4%)	169億円 (93.4%)
エアバッグ類	228万台 (94.6%)	54億円 (94.3%)	8億円 (92.8%)	62億円 (94.1%)
フロン類	225万台 (93.0%)	46億円 (92.7%)	7億円 (91.4%)	53億円 (92.5%)
情報管理料金	256万台 (93.9%)	5億円 (93.6%)	1億円 (92.9%)	6億円 (93.5%)
合計	-	253億円 (93.6%)	36億円 (92.3%)	289億円 (93.4%)

* カッコ内は前年度比

払渡金額の推移



I. 自動車リサイクルに関するデータ

1. 預託、引取、払渡、中古車輸出 ③リサイクル料金の中古車輸出時の返還

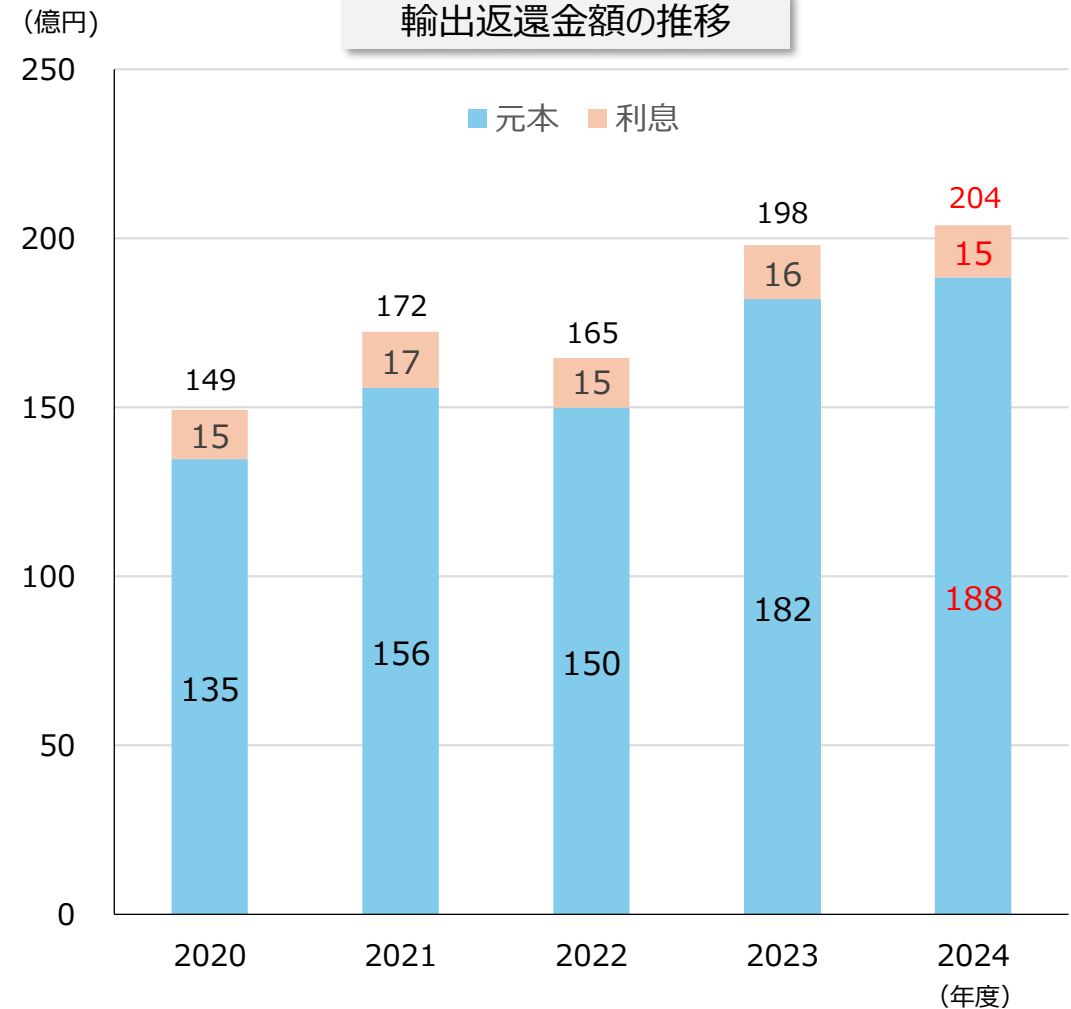
輸出された、リサイクル料金が預託済みの自動車について、その自動車ユーザーの申請に基づき、適正かつ確実に輸出が行われたことを証明する書類などの提出を前提に、リサイクル料金を188億円、そして利息として15億円を返還しました。輸出返還台数は163万台で、前年度比103.8%となりました。

輸出返還台数と金額の内訳

	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

輸出返還金額の推移



I. 自動車リサイクルに関するデータ

2. 特預金の管理、出えん等 ①発生要因

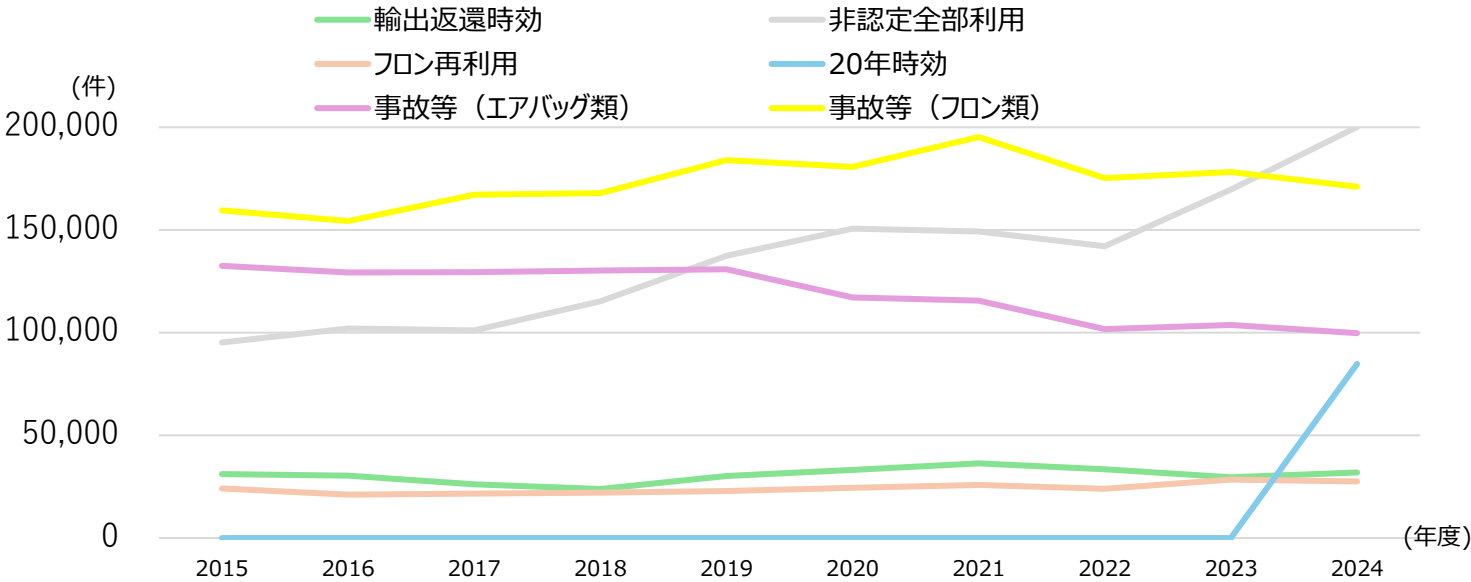
2024年度に発生した**特定再資源化預託金等（特預金）**の額は**3,176百万円**でした。

- ・ 非認定全部利用の増加(+ 176百万円)や法施行から20年を経過した2025年1月から発生が始まった20年時効(+ 712百万円)により前年度比148%となり約10億円程増加しています。

特預金の発生事由別の金額と件数（前年度比）

	上段：金額（単位：百万円）		下段：件数	
	2023年度	2024年度	増減率	
輸出返還時効	318	352	111%	
	29,591	31,901	108%	
非認定全部利用	896	1,072	120%	
	169,620	200,160	118%	
フロン再利用	59	58	97%	
	28,486	27,633	97%	
20年時効	—	712	—	
	—	84,781	—	
事故等（エアバッグ類）	244	231	95%	
	103,840	99,767	96%	
事故等（フロン類）	367	352	96%	
	178,234	171,144	96%	
利息【金額】	256	400	156%	
合計【金額】	2,139	3,176	148%	

特預金発生件数の推移



【特預金の発生事由】

- 輸出返還時効 … 預託済み自動車が中古車として輸出された後、2年間返還請求がなかった場合の再資源化等預託金
- 非認定全部利用 … 解体自動車が非認定全部利用者へ引き渡された場合の再資源化等預託金
- フロン再利用 … フロン類が再利用された場合の再資源化等預託金
- 20年時効 … 最終車検日または車検証の返付から20年経過した場合の再資源化等預託金
- 事故等 … 事故等で使用済みとなり処理不要となったエアバッグ類・フロン類の再資源化等預託金

I．自動車リサイクルに関するデータ

2．特預金の管理、出えん等 ②特預金の出えん等 用途一覧

2024年度は、離島対策支援事業や不法投棄等対策支援事業、理解活動の取組の他、情報システムの大規模改造に係る費用として総額2,776百万円の出えん等を行いました。(2024年度は収支で+400百万円)

- 2025年度からは、指定法人業務に係る財団運営費にも特預金を充てています（2025年度予算1,016百万円）。
- 現行の資金管理料金、情報管理料金等の水準を維持した場合、インフレ等の影響から資金不足となる見込みであり、当該不足額に特預金を充当する可能性があります。また、2040年代に次期情報システムの大規模改造で16,800百万円の用途を見込んでいます。

2024年度の特預金の用途	概要	2024年度実績額
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	161百万円
不法投棄等対策支援事業：撤去＆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・事前調査	－
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）	7百万円
大規模災害事前対応	自治体向け大規模災害研修会の開催、手引書・事例集の提供等	7百万円
理解活動の取組	自動車ユーザー等への広報・理解活動	138百万円
情報システムの大規模改造	自動車リサイクルシステムの大規模な改造	2,464百万円
合計		2,776百万円

2025年度から開始されている特預金の用途	概要	2024年度実績額
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・物件費等)	－ (2025年度予算：1,016百万円)

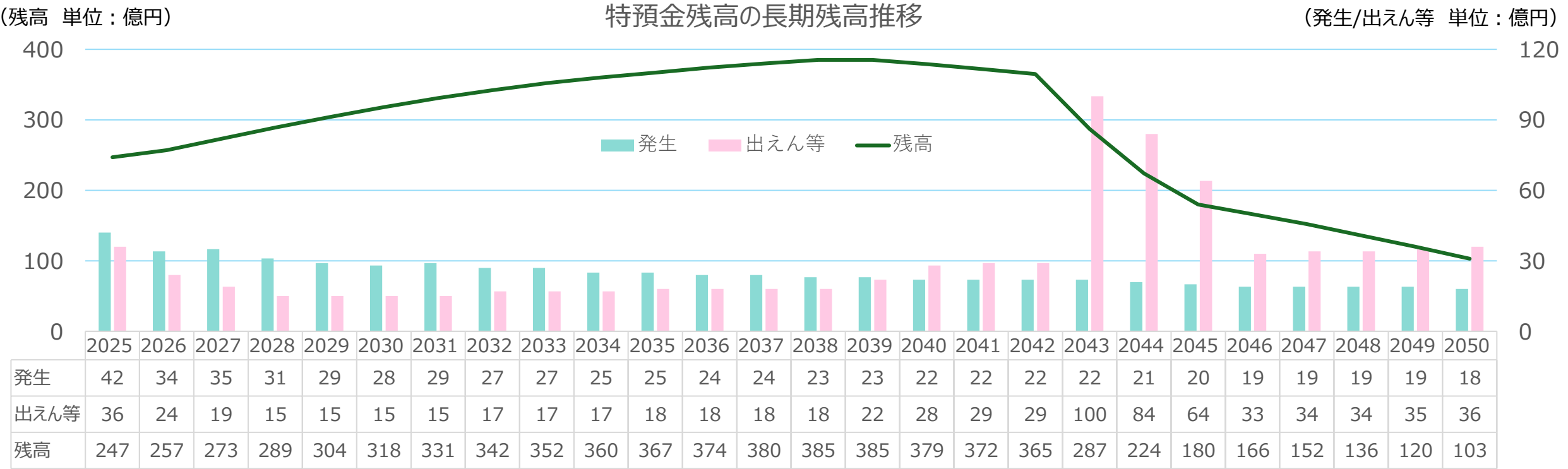
今後可能性のある特預金の用途	概要	実施年度
管理料金等の不足額への補填	将来的に資金不足となる可能性がある資金管理業務、情報管理業務、義務者不存在車両の再資源化業務への特預金の補填	2032年頃～ (2050年度までに11,100百万円程度)
次期情報システムの大規模改造	将来的に必要性が想定される次期情報システム大規模改造	2040年代（16,800百万円程度）

I. 自動車リサイクルに関するデータ

2. 特預金の管理、出えん等 ③特預金残高推移シミュレーション

特預金の発生状況と今後の見通しについて、直近の実績と今後の使途の計画を踏まえシミュレーションを実施しました。

- 2025年度以降は財団運営費への特預金充当が開始されますが、2033年度迄は10～15億円/年程度の増加となることが見込まれます。ただし、2032年度以降のインフレに伴う管理料金等の不足への補填や2040年代の次期システム大規模改造へ特預金充当の可能性もあることから、2040年度からの特預金収支はマイナスとなり、2050年度時点での残高は103億円と見込んでいます。



主なシミュレーションの前提

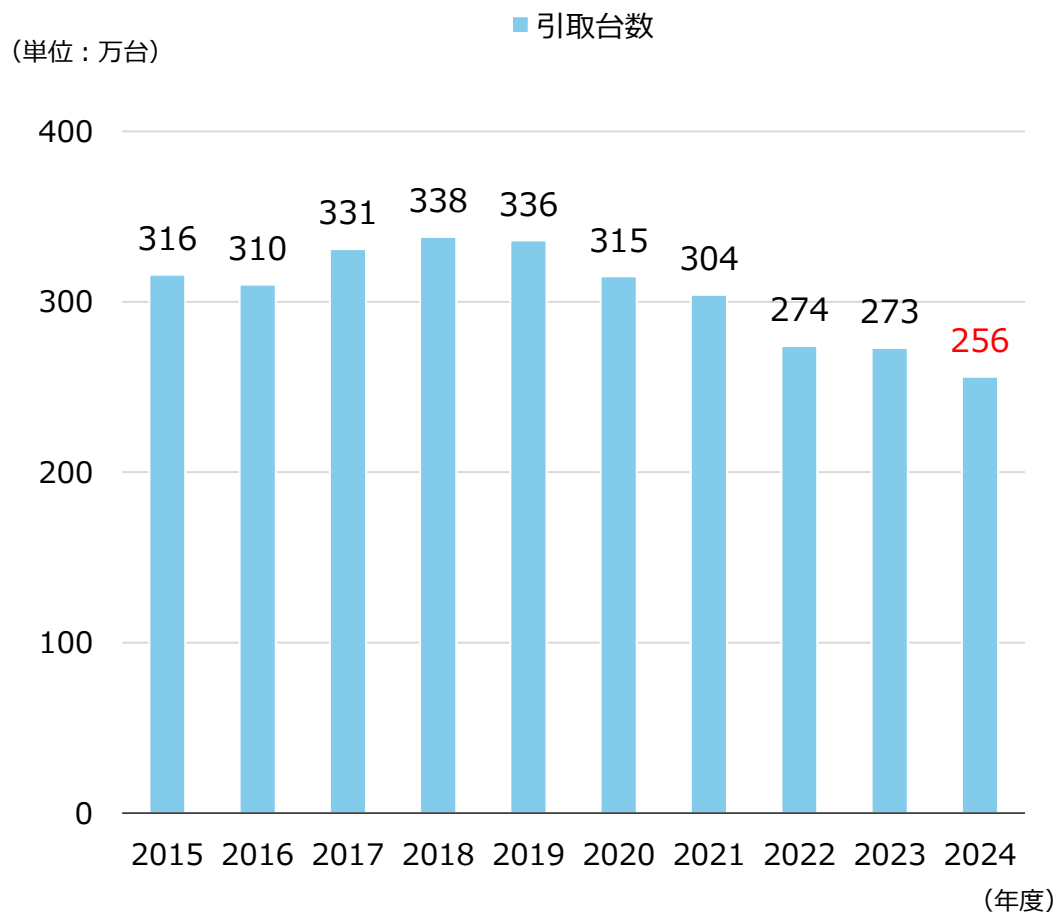
- ✓新車販売台数：2050年度 342万台
- ✓使用済自動車：2050年度 180万台
- ✓物価上昇率：2.0%
- ✓債券取得利回り：1.5%

Ⅱ．使用済自動車にかかる動向把握

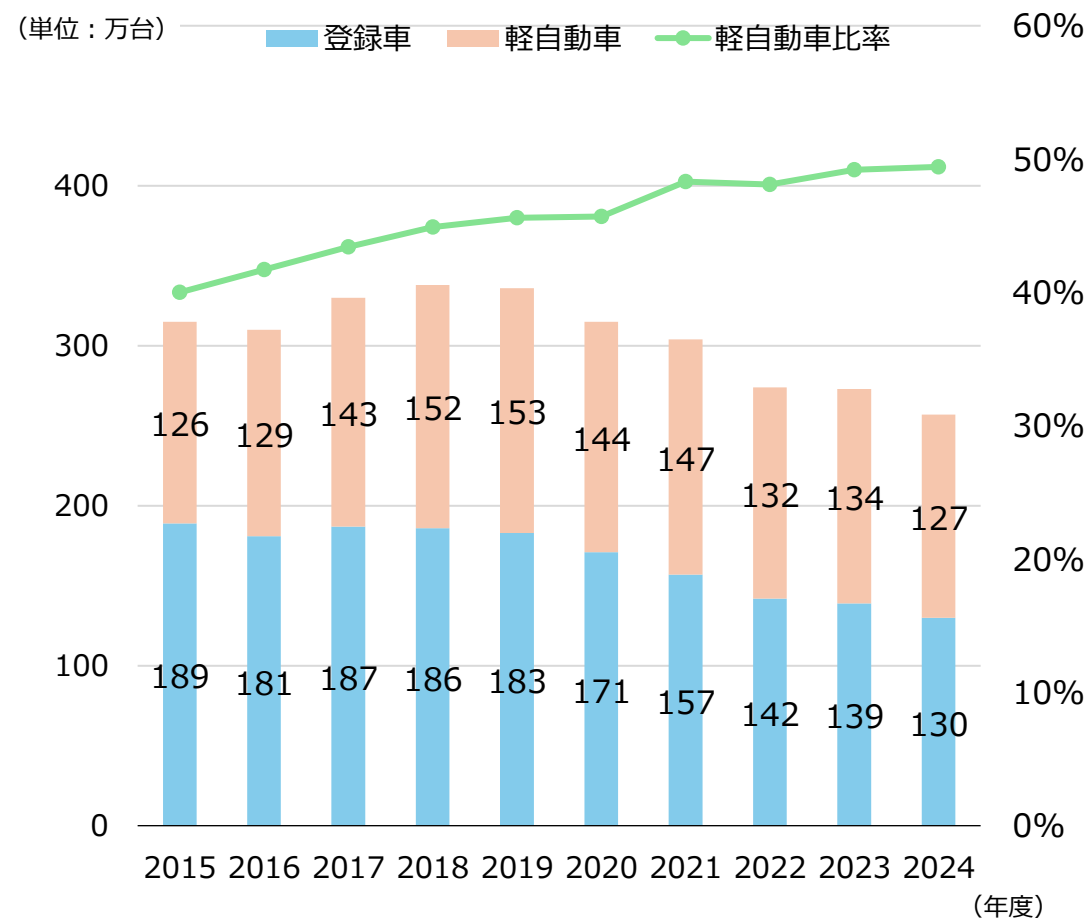
1．使用済自動車の引取台数推移

- ・ 2024年度の使用済自動車引取台数は、256万台となりました。引取台数に占める軽自動車の比率は約50%です。
- ・ 2018年以降、引取台数は減少傾向にあり、近年はコロナ禍での自動車市場の低迷、コロナ禍以降は中古車輸出の増加や国内の中古車需要の高まりなどが原因と考えられます。

引取台数の推移



登録車・軽自動車の使用済比率



※ 登録車・軽自動車の件数は修正値を含むため「引取報告」の件数とは異なります。

Ⅱ．使用済自動車にかかる動向把握

２．非認定全部利用台数（廃車ガラ輸出）の推移と非認定全部利用台数の内訳

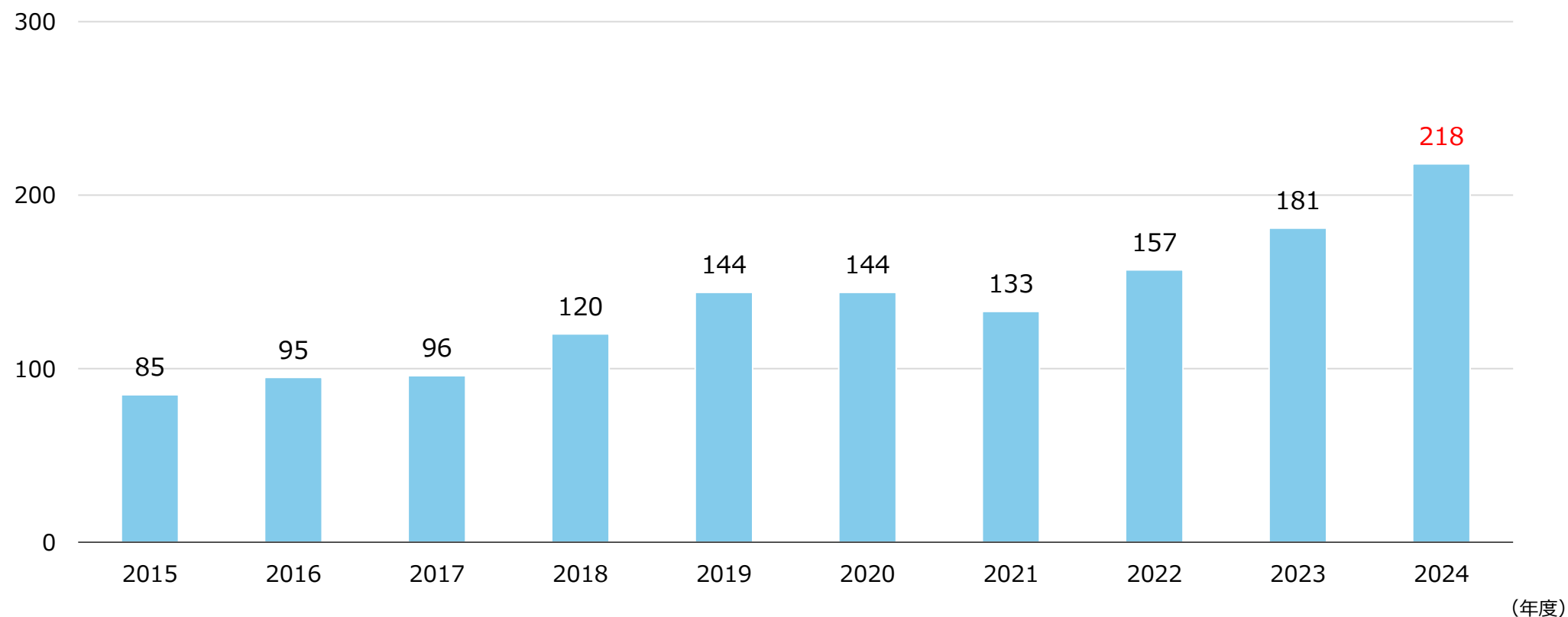
2024年度の**非認定全部利用**（廃車ガラ輸出）**台数は、218千台**と前年度から20%増加しています。

海外の中古車需要、中古部品市場の成熟に伴い、廃車ガラ輸出台数は年々増加。加えて、2022年度以降は、為替相場、地政学的事由、海外部品バイヤーの日本進出、国内解体業者の海外進出等によるものと考えられます。

非認定全部利用台数（廃車ガラ輸出）の推移

（単位：千台）

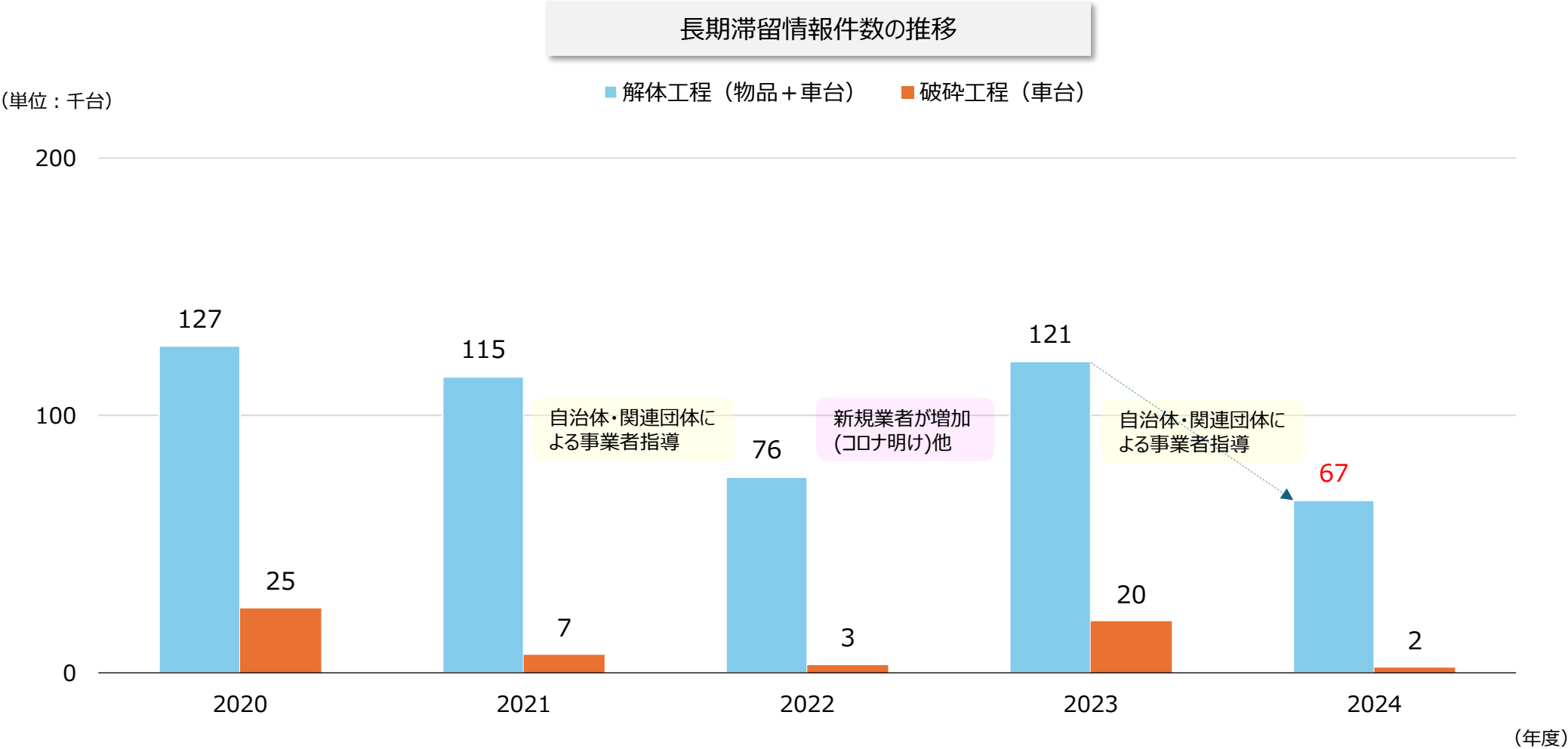
■ 廃車ガラ輸出台数



Ⅲ. 不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討

1. 解体工程・破砕工程における遅延発生状況の推移

- 2024年3月末時点で、解体工程で67千件の長期遅延(1年以上)が自動車リサイクルシステム内に残っています。
- JARCでは自治体・事業者ヒアリング等により遅延の原因を分析のうえ、関係団体と連携しながら該当事業者を所管する自治体へ状況改善を働きかけており、24年度に6万件の遅延低減に貢献しています。



Ⅲ. 不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討

2. 原因分析結果とJARCでの対応

現場立入調査・事業者ヒアリング等により把握した**長期情報滞留の発生理由**（原因）は、主に以下の2点です。

- ① **代表者や従業員が法律や適正処理を理解できていない**（エアバッグを回収後放置、未回収で次工程引渡またはガラク輸出）
- ② **事業者の体制が移動報告実務を正しくできる状態になっていない**（フロン類紐づけ忘れ、車台をガラク輸出し未報告、数か月まとめて報告）

対策として、**1. 事業者の事務員向けのツールの提供** **2. 簡易ツールの提供（多言語化含む）** **3. 学習機会の再周知**を提供している。
更に**自治体担当課との打合せを行い現状と仮説課題を共有し、現場確認した上で、自治体における指導支援も実施**しています。

原因と対策

事業者、自治体へのヒアリングによる原因把握

対策

対応内容

事業者に フロン無車両の扱い、外したエアバッグの扱い、事故車についての移動報告の知識が無く正しく処理していない：23件

自治体による立入検査・指導等の実施、更新要件強化

自治体からの指導、検査が無い、許可更新時も施設検査のみで更新可という理由で 事業者が法律を理解していない：13件

JARSによる自治体への遅延事業者情報提供強化（JARS大改造）

移動報告業務にパート、アルバイトを充てているが、知識が不十分、又は業務を頼んだが正しく実施していない：19件

適正処理の簡易ツール等による作業員の理解促進
インターネット下での事務員の学習機会の創出

従業員の退職で引継ぎができていない、又は後任がいない：11件

多言語での学習ツール提供

従業員が外国人の為、言葉の問題で適正処理を指示できていない：6件

長期滞留の現状を自治体として認識できていなかった
体制上移動報告データの確認ができていない：33件

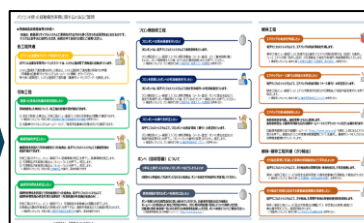
JARSによる自治体への遅延事業者情報提供強化（JARS大改造）

言葉の問題や補う教育ツールが殆どないため
外国人事業者への指導等対応が十分でない：2件

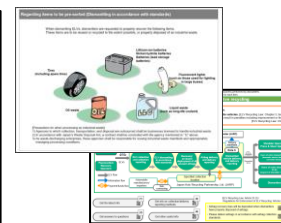
ツールの多言語化
登録・許可申請時の要件追加

1. **事業者の事務員向けの作業支援ツールの提供**
2. **多言語化した移動報告実務簡易ツールの提供**
3. **解説動画、練習用システムによる学習機会再周知**

【1.事務員向けツール】



【2.外国語ツール】



【3.練習用システム】



1. 自治体への**多言語化ツール・定期的なデータ提供**
2. 担当者との打合せと**現場確認を通じた指導支援課題への助言等**

3. 自治体、JAERA加入業者と連携した事業者サポート研修

24年度は千葉県にて4回開催し、21事業者30名が受講。25年度は上期までに千葉県、三重県にて3回開催し、あわせて16事業者20名が受講しました。千葉県の業者に対しては受講後に研修内容の理解度や順守状況のフォローアップを実施しています。

実演：フロン、エアバッグ処理作業



年度	開催日	実技会場	受講者	対応言語
2024年度	7月2日	千葉市内事業者	7社 11名	英語、ペルシア語
	10月4日		6社 9名	英語、ペルシア語、 中国語
	12月4日		3社 5名	英語、ペルシア語、 中国語
	2月7日		5社 5名	タイ語、ペルシア語
2025年度	5月23日	千葉市内事業者	5社 7名	英語、ペルシア語、 パシュトー語
	5月29日	鈴鹿市内事業者	3社 4名	英語
	8月22日	千葉市内事業者	8社 9名	英語、モンゴル語、 タイ語、ペルシャ語
2024、2025年度合計			37社 50名	

[illegible]

Automobile recycling Business
support training for proper disposal

3/25/2024

Chiba Prefecture, Environmental Sanitation Department
Yard and Surplus Soil Countermeasures Division
Japan ELV Automobile Recycler's Association (JAERA)
Japan Automobile Recycling Promotion Center (JARC)

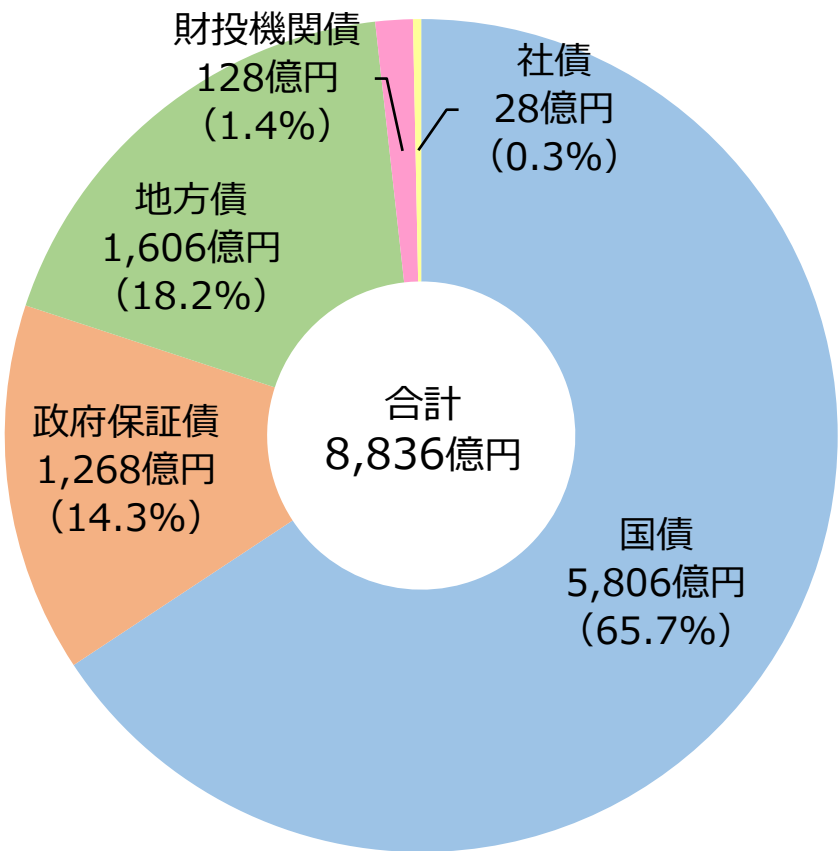
آٹوموبائل ری سائیکلنگ
مناسب تصرف کے لیے کاروباری معاونت کی تربیت
25 مارچ 2024
ہیما پریمنیکر، ماحولیاتی صفائی کا محکمہ، یازڈ اور سرپس سوشل کانسٹر میٹرز ٹرین
بانیان آٹوموبائل ری سائیکلنگ ڈرائنگزیشن (جیڈا)
آٹوموبائل ری سائیکلنگ پروموشن سینٹر (جارج)

IV. リサイクル料金の運用

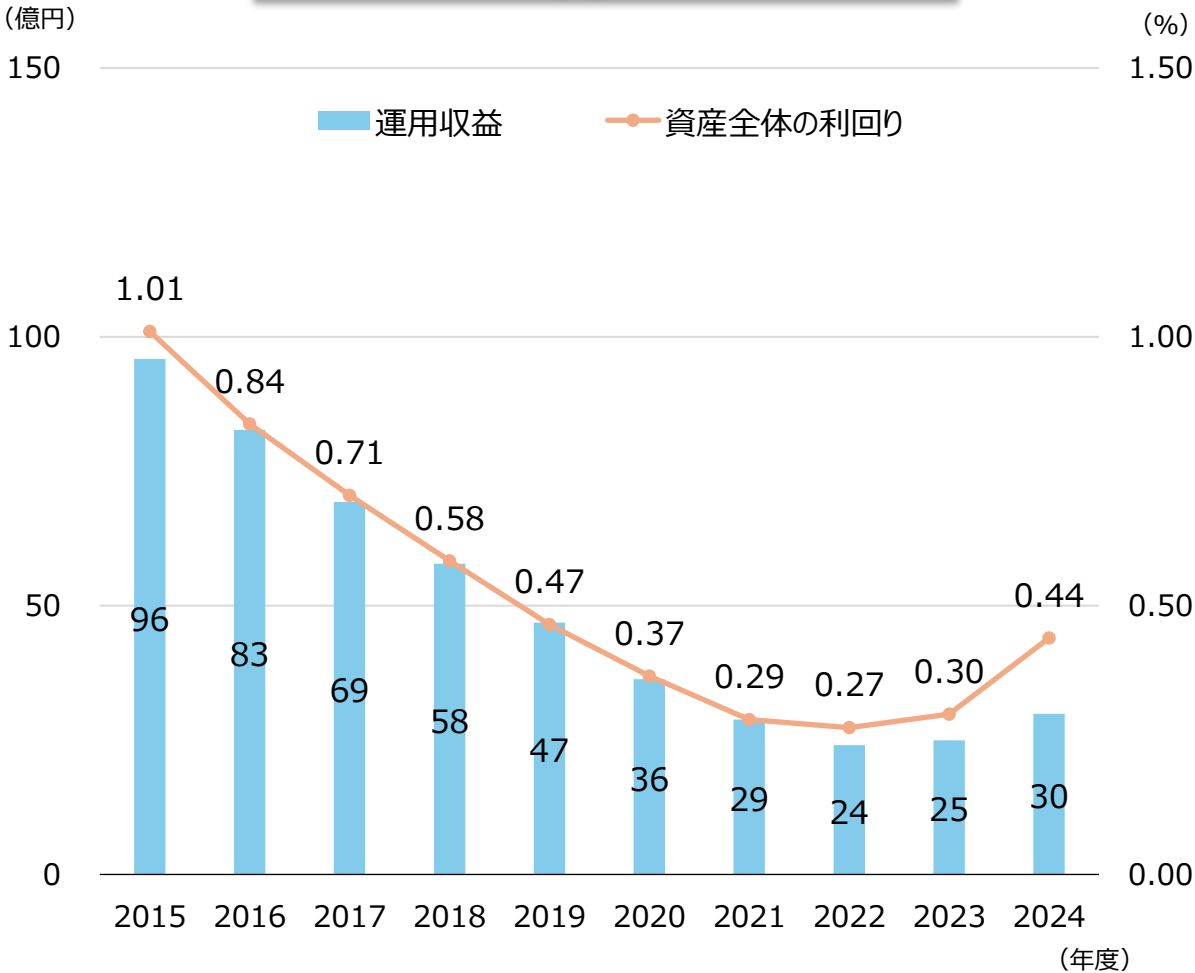
1. 運用実績 ①2024年度末のポートフォリオ

2024年度末における保有債券の額面残高は8,836億円となりました。元本確保を前提として、国債、政府保証債、地方債を中心とした安全確実なリサイクル料金の運用を行っています。

2024年度末における保有債券の種別残高（額面）



運用収益と資産全体の利回りの実績



IV. リサイクル料金の運用

1. 運用実績 ②ESG投資の推進

2018年から取得を開始した**ESG債の額面残高は375億円**となり、保有債券全体（8,836億円）に**占める割合は4.2%**となりました。

ESG投資とは

ESG投資とは、従来の財務状況だけでなく、環境（Environment）、社会（Social）、企業統治（Governance）の3つの観点から、発行体の将来性や持続性などを分析・評価したうえで、投資先を選別して行う投資のことです。

< 投資先の例 >

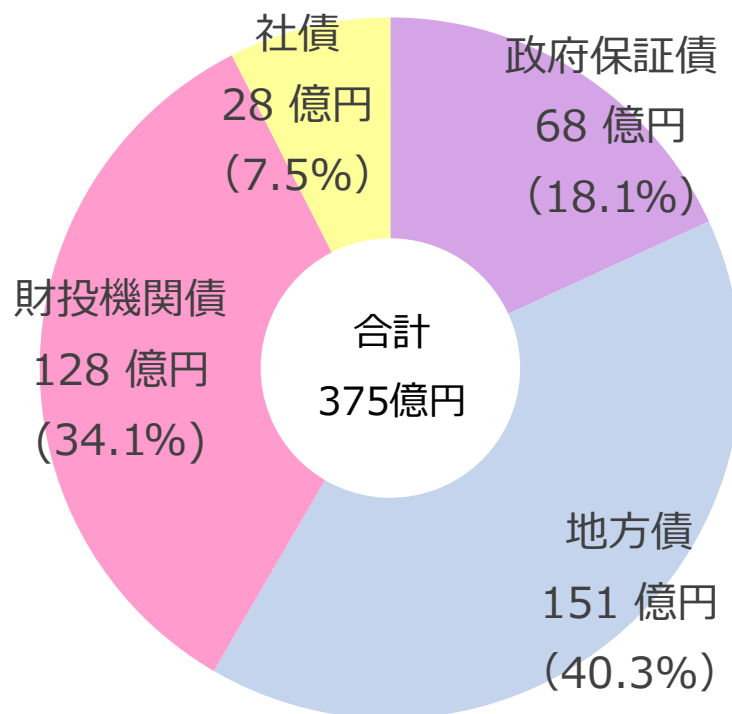
福井県 グリーンボンド

資金使途：公共交通機関の車両整備、公共施設等の省エネ化、森林資源・水産資源・自然公園の保全・管理、土砂災害対策等

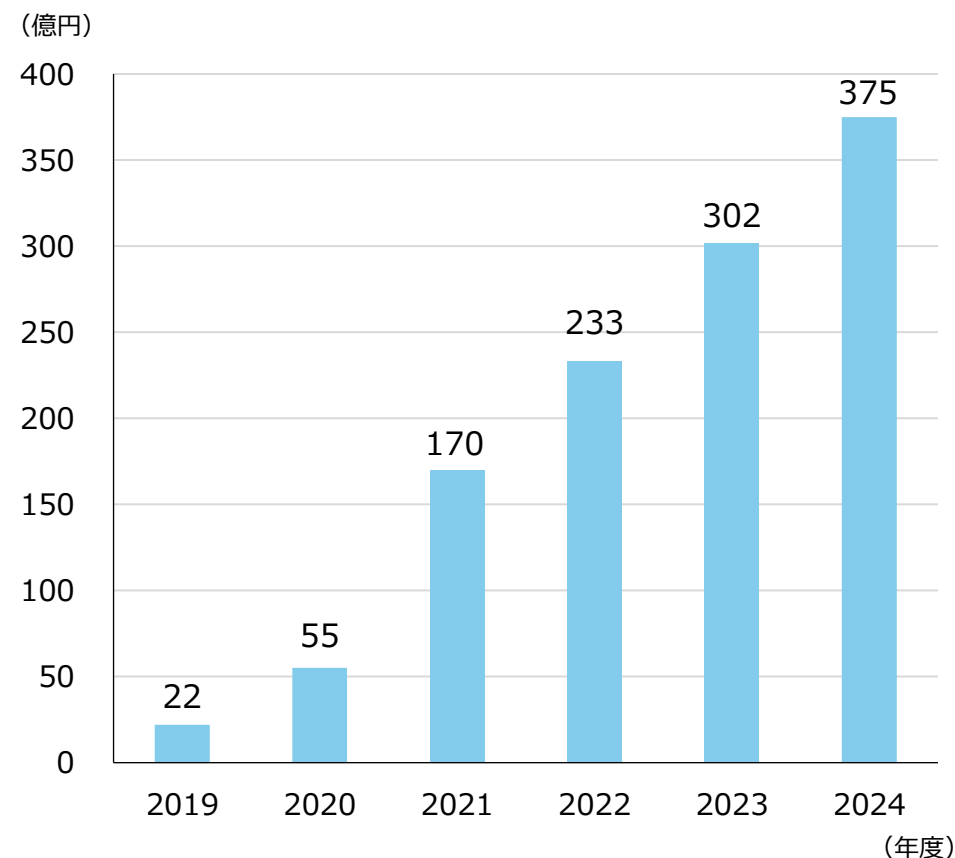
沖縄振興開発金融公庫 サステナビリティボンド

資金使途：防災公園街区整備事業における公園整備・植樹等によるCO2削減、市街地再開発事業等における新築住宅の省エネ化、市街地再開発事業等における自然エネルギー利用等

債券種別 保有債券残高



ESG債 額面残高の推移



V. 不法投棄・不適正保管車両及び被災自動車の適正処理

1. 不法投棄・不適正保管車両の適正処理

JARCでは、50台以上の不適正保管事案2,192台に対して、自治体と撤去に向けた原因者への説明・交渉を行い、業界団体に撤去の見積り・処理の依頼をすることで処理を推進し、2024年度は173台の撤去・適正処理に貢献しています。

現在対象台数の36%の車両が、自治体による行政立入り・撤去支援が必要な状況であるため、自治体との連携強化を図っていきます。

更に47%が自分の財産として撤去に応じない、あるいは事業を継続していることから売買によって台数増減を繰り返している事案であり、自治体による継続的な交渉、撤去指導等を支援していきます。

2024年度 不適正保管事案(50台以上)「分類別」	24年末 台数	比率	24年撤去 台数	今後の適正処置への対応
①無許可解体業者による保管	330台	15%	—	行政立入りに向け自治体連携
②車両撤去に森林伐採、搬路拡大等大きな費用が必要な為、進捗していない	461台	21%	—	撤去を進める為、費用効果最適案を自治体と現場で検討し撤去を促進
③所有者が財産として撤去の意思無く撤去に応じない	253台	12%	—	所有者との定期的な交渉実施
④車両と土地所有者の権利上の法的問題がある	68台	3%	—	自治体で法的解決調整実施
⑤撤去後も所有者が事業継続し購入を繰り返している	705台	32%	26台	環境に影響を及ぼす車両の判定基準、適正な車両保管要件を明示し、自治体、事業者と適切な処理を促進
⑥原因者の撤去処理ペース遅く車両が残留	44台	2%	21台	
⑦自治体が原因者と撤去の調整を実施中	331台	15%	126台	
不適正保管50台以上の合計	2,192台	100%	173台	

不適正保管車両の撤去処理前後



2024.10.22



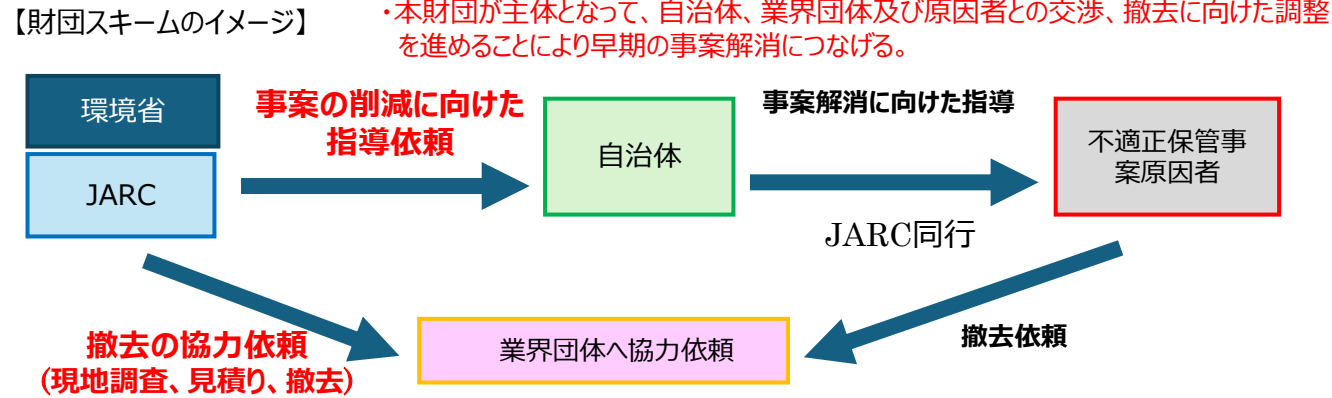
2025.2.7



2024.10.31



2025.1.28



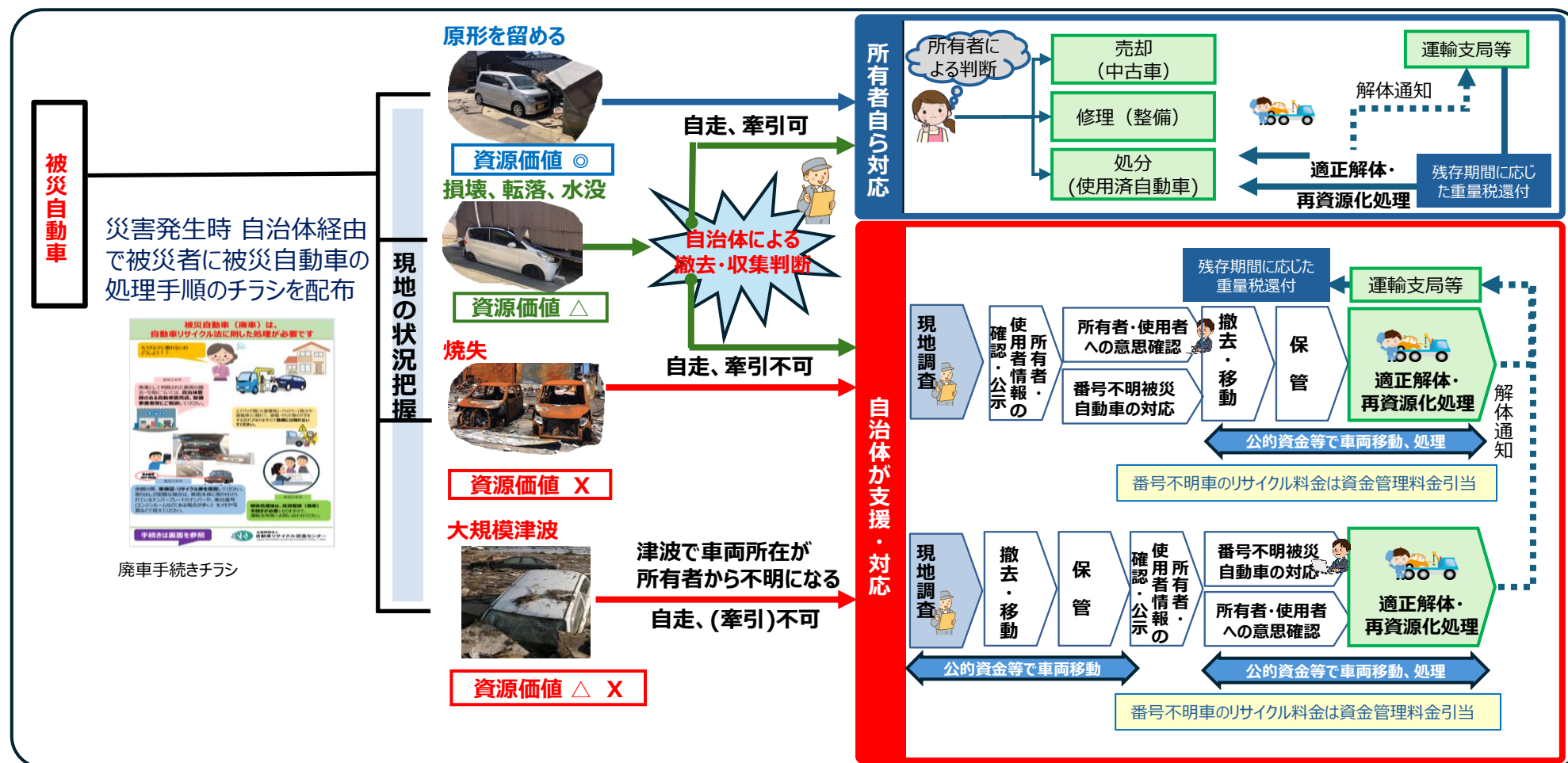
2. 被災自動車の円滑な処理

災害発生時は、焼損等により自走不可で資源価値を喪失した車両が発生してしまう場合があります。撤去、搬送には重機等による対応が必要で、資源価値が無いことで搬送及び処理にも費用がかかってしまうことから所有者責任では適正処理ができず自治体支援が必要となります。

(事案:能登朝市火災による被災車両 81台)

JARCは、災害発生時に自治体と連携し現地調査の上で、処理に支援が必要なケースでは国・被災自治体および自動車解体業界団体等の関係者と連携し、被災自動車の円滑な撤去・再資源化に向けた協力を行っています。

災害対策研修会にて、被災現地調査、撤去処理支援要否判断、民間事業者との連携等災害対策の説明及びネットワークづくりをしています。



自治体説明会、研修会

2024年度実績

説明会 12自治体
(被災対応説明)

研修会 3自治体
(災害シミュレーション実施)

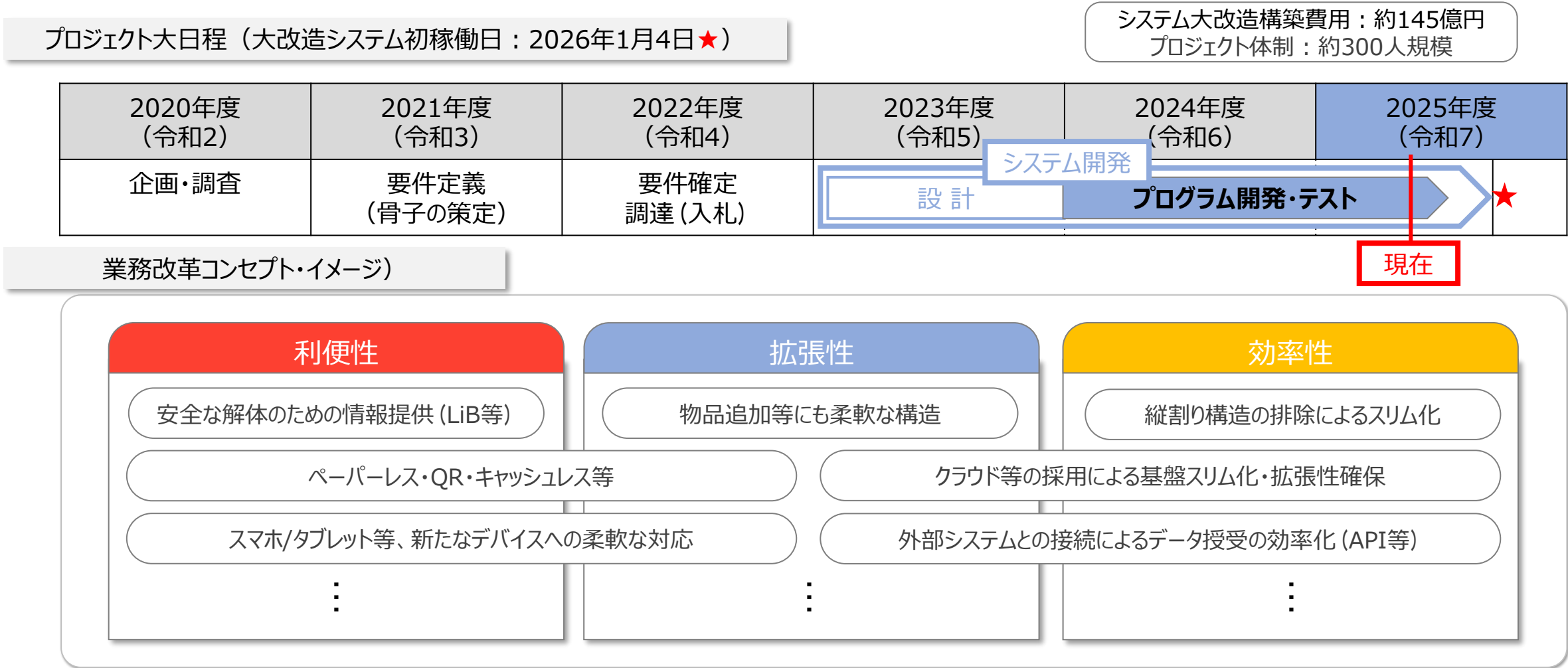
VI. 自動車リサイクル情報システムの大規模改造

1. システム大規模改造の進捗状況

法施行に合わせて、2005年1月から稼働開始した自動車リサイクル情報システムも20年余りが経過しています。

情報システムは、高度なセキュリティへの対応・情報システム新技術への対応等のため、15年～20年を目途に見直しが必要です。

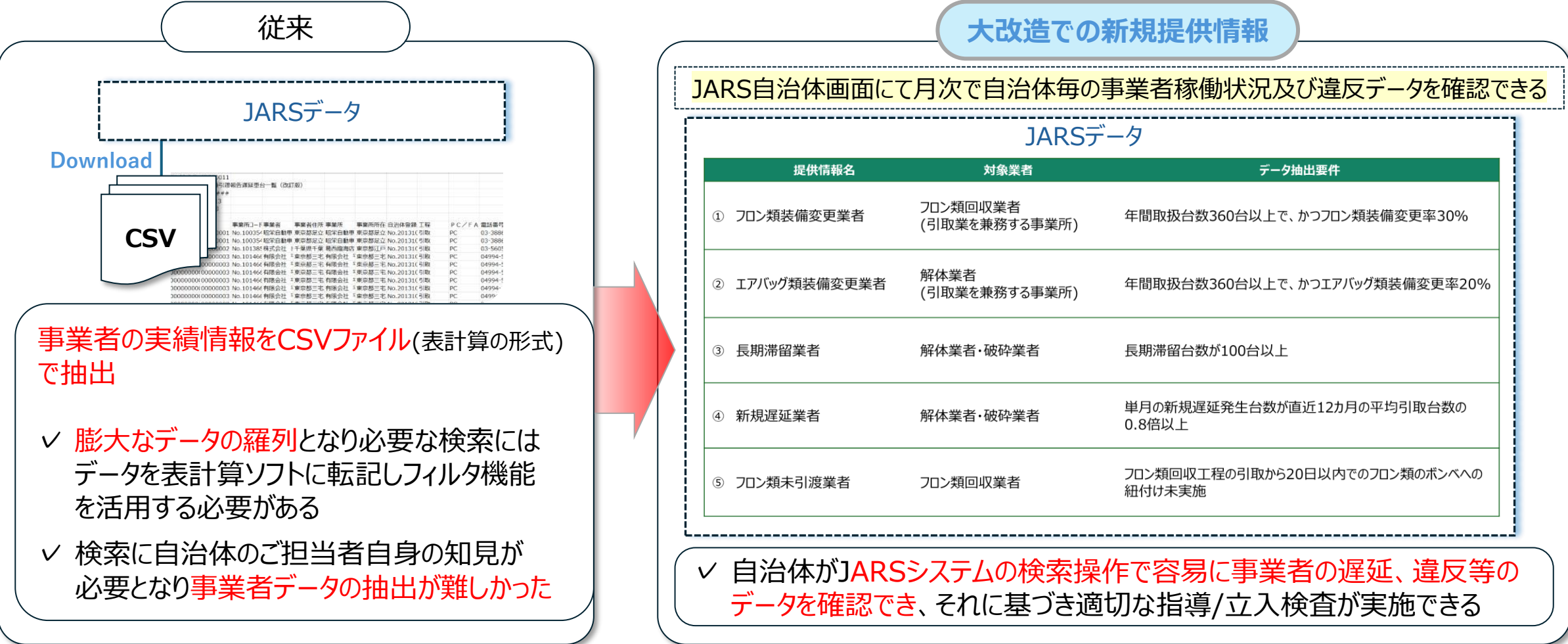
これを機会に、業務の効率化・利便性の向上を盛り込んだ情報システムの大規模改造を2026年1月稼働を目途に実施しています。



2. システム大規模改造に伴う新機能の一例 ②

大改造後のシステムでは、JARSの自治体画面で事業者稼働状況及び遅延、違反状況を容易に検索・確認できる様にします。
自治体がそれに基づき、指導や立入検査を実施する事業者の抽出・選択を容易にできるデータを提供します。

例：不適正な処理が疑われる「装備変更率の高い事業者」、「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
トップ10を画面にて選択、表示する機能（該当する全事業者の状況もデータをダウンロードして確認可能）



VI. 自動車リサイクル情報システムの大規模改造

3. システム大規模改造の周知・理解普及への取り組み

自動車リサイクルシステムのトップページに設けた専用サイトにて、システム大規模改造に関わる情報を随時掲載しています。

10月には、詳細な操作方法等を説明するマニュアル・動画を掲載し提供する予定です。

全国の事業者には郵送でのご案内も実施しています。



トップページから概要ご案内
(1月公開済)

変更点説明動画
(4月公開済)

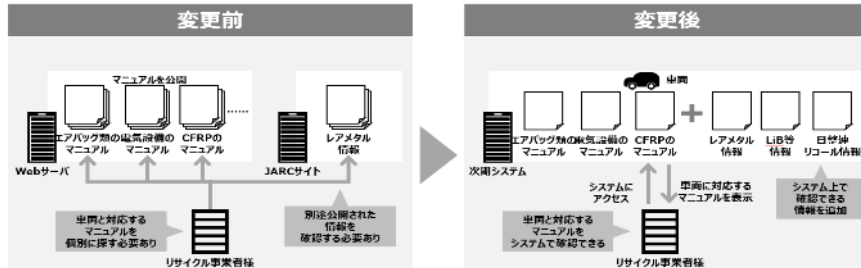
操作マニュアル・操作説明動画
(10月20日公開予定)

自動車リサイクルシステム (JARS) 大規模改造説明動画

解体業者向け

3. 適正処理に必要な情報をシステム上で車台ごとに提供

これまで、各部品の適正処理に必要なマニュアル等の情報が車台と対応しておらず、預託確認時には各事業者様が探す必要がありました。次期システムでは車台ごとにシステム上で確認できるようし、業務効率を向上します。また、レアメタル情報、LIB等情報、易解体情報、日整連のリコル情報も、システム上で確認できます。



VI. 自動車リサイクル情報システムの大規模改造

4. データの提供状況と今後の可能性

自動車リサイクル情報システムが保有するデータは、現在もデータBook及び官公庁、義務者からの要請に基づき提供し活用頂いておりますが、今後、システム大規模改造の新機能を活用し、車種や燃料区分別に預託、保有、輸出、廃車の流れの台数データを分析、提供することで自動車リサイクル制度の円滑な運営、より高度な資源循環化、電動車両のLIB等のリサイクル等に活かすことができると考えており、有益な利活用について、産官学の識者と検討の上で情報・データ提供を行っていきたいと考えています。

1) 現在実施している主な情報提供

①自動車リサイクルデータBookの公開

指定3法人業務を通じて保有する自動車リサイクルに関わる各種情報を年1回取りまとめ、WEBにて公開

- 預託状況、資金運用状況、中古車輸出に関わる情報
- 移動報告状況、リサイクル事業者に関わる情報
- 離島対策、不法投棄に関わる情報

②官公庁・公的機関等への情報提供

自り法に基づく報告徴収のほか、警察・税務署等の公的機関からの要請に応じた情報提供

- 移動報告詳細情報、非認定全部利用情報
- 移動報告の長期滞留事業者に関する情報
- 警察、税務署等からの情報照会への対応

③義務者・関連団体への情報提供

義務者や関連団体からの要請に基づく情報提供

- 自社車両の中古車輸出状況
- 自社LIB搭載車両のリサイクル処理状況
- 新フロン搭載車年度別台数推移

2) 更なる情報の有益な利活用に向けて … 今後、情報提供（公開）に関わる制約の有無等を整理し、ニーズに応じて積極的に情報発信を行う

①保有するデータの更なる高付加価値化

自りシステムが保有する車両・移動報告等データを様々な切り口(ex.車種毎、燃料区分毎)で、預託～保有～廃車・輸出の流れで車種別台数情報に分析することで資源としての自動車の流れが把握でき、資源循環にリサイクルの安定に貢献できる。



②今後のデータ活用の検討案

【LIBの再活用、資源循環、適正処理に着目したデータ活用】

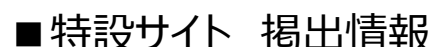
LIB搭載車の、預託～保有～廃車・輸出の流れを車種、メーカー別にトレースすることでリユース、リサイクル(レアアース、金属)資源として、そして環境リスクを持ったLIBの動きと適正処理状況等を把握していける様にする。

【資源回収インセンティブ稼働状況の把握】

2026年4月に開始する資源回収インセンティブ制度の車種別の材料回収データと廃車、輸出台数データかを組み合わせることで今後の材料回収量見通しが把握でき、自動車材料の水平循環等に貢献できる。

1. 資源回収インセンティブ制度特設サイト概要

■ 制度概要説明動画の配信



- (今後)

- ## ■特設サイト登録状況

9月30日時点

21

VII. 再生プラスチックの流通量拡大

2. 資源回収インセンティブ制度説明会、今後の制度周知

これまでは、資源回収インセンティブ制度に関心のある事業者を対象に、理解促進を図ってきました。
一方、関連団体等が実施した本制度に関するアンケートによると、**制度についてはある程度認知が進んだものの、制度の詳細については理解が進んでいないことが分かったため、周知活動を継続し広く関連する事業者の制度参加を促進していく必要があります。**

制度概要説明動画の配信
制度説明動画



【制度説明実績】

以下の会議にて制度概要を説明し、質疑応答

- JAERA ブロック長会議
- 自工会による解体事業者向け説明会
- 鉄リ工業会主催の地方支部説明会（全国8か所）
- 特設サイトによる制度概要説明動画の配信
- 青森県解体事業者向け制度説明
- 沖縄県解体事業者向け制度説明
- JAERAによる解体事業者向け制度説明会

【今後の制度周知】

関係者の要望に応じて、制度説明に協力していく

- 自動車関連団体と連携した関連事業者に向けた制度説明
- 地方経済産業局・地方環境事務所と連携した制度説明
- 一般国民に向けた制度の周知

2026年4月からコンソーシアムを立ち上げるケースのイメージ

