

自動車解体業界の現状と課題

2025年10月21日(火)
一般社団法人日本自動車リサイクル機構

説明内容

1. JAERAとは
2. JAERA要望事項まとめ
3. 使用済自動車にかかる動向
4. 不適正解体事業者への対応の必要性
5. 自動車リサイクル料金制度の問題点
6. 自動車リサイクルの高度化に対する取組み
7. 資源回収インセンティブ制度への取組みと課題
8. 被災自動車処理の実績
9. リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性
10. 電動車の解体処理における問題



一般社団法人日本自動車リサイクル機構とは

（英文名 **J**apan **E**LV **R**ecycler's **A**ssociation 略称 JAERA）

ジャエラ

■代表者 代表理事 石井 浩道

■設立日 2000年4月

【沿革】

2000年4月 日本ELVリサイクル推進協議会(任意団体)として発足

2005年4月 有限責任中間法人日本ELVリサイクル機構に移行

2009年6月 一般社団法人日本ELVリサイクル機構に移行

2019年8月 一般社団法人日本自動車リサイクル機構に名称変更

■会員数 **477社** (正会員 436社／賛助会員 38社／団体会員 3社)

■所在地 東京都港区西新橋1丁目11番3号

虎ノ門アサヒビル3階

電話:03-3519-5181 FAX:03-3597-5171

▶自動車リサイクル産業の発展に取り組む全国組織で、使用済自動車の適正処理を推進・支援し、自動車リサイクルの高度化やリサイクル部品の活用普及を促すことで地球環境保全と社会貢献することを目的に活動している法人です。

▶目的を達成するために、関係省庁・自治体、日本自動車工業会、自動車リサイクル促進センター、自動車再資源化協力機構などの 関係機関と連携・協力し、様々な活動に取り組んでいます。

説明内容

1. JAERAとは
- 2. JAERA要望事項まとめ**
3. 使用済自動車にかかる動向
4. 不適正解体事業者への対応の必要性
5. 自動車リサイクル料金制度の問題点
6. 自動車リサイクルの高度化に対する取組み
7. 資源回収インセンティブ制度への取組みと課題
8. 被災自動車処理の実績
9. リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性
10. 電動車の解体処理における問題

(1) 使用済自動車レベルの車の輸出禁止（都市鉱山である使用済車の海外流出の防止）

- ▶ 中古車輸出前検査の実施（特に車齢の長い車への厳格な対応）
- ▶ 輸出先における所領の安全性及び環境影響の問題 ⇒ 日本ブランドの棄損
- ▶ 輸出返還制度による国内での解体事業者不利益の解消

(2) 不適正事業者の撲滅（国内事業者でのリサイクル処理を安定的に確保する必要あり）

- ▶ 自動車リサイクル士制度をベースとした公的な検定制度を解体業の許可要件とする。
→ 適正処理、プラスチックの回収など資源循環に取り組む事業者を優良事業者認定し、使用済自動車が入庫しやすい仕組みを作る。
- ▶ 警察庁と連携した盗難車を処理する解体業許可を持たない不法ヤード対応の条例制定

(3) ASRチームの1チーム化（資源回収インセンティブ参加の障壁を取り除く）

- ▶ 2チーム制を維持することで管理、輸送、監査が2重に実施され業務負担が大きい。
- ▶ 資源回収インセンティブ制度においてもJARSへの入力が2チーム別に行う必要があるため煩雑になる。
また、インセンティブの支払い方法の違いや監査が個別に行われ、業務負担が大きい。
- ▶ インセンティブ参加条件としての“みなし重量テーブル”作成のため、45台の重量データの提出は中小事業者の大きな障壁であり見直しが必要

(4) 海外人材の活用と育成

- ▶ 人材不足による事業継続性の問題に対し、育成就労制度の認定を受けて人材を確保する必要あり。
- ▶ 中古車輸出、中古部品の適正な受入れ先として中古車を輸入する進展国の人材を受入れ、資源回収を視野に入れた将来のビジネスパートナーに育成する。

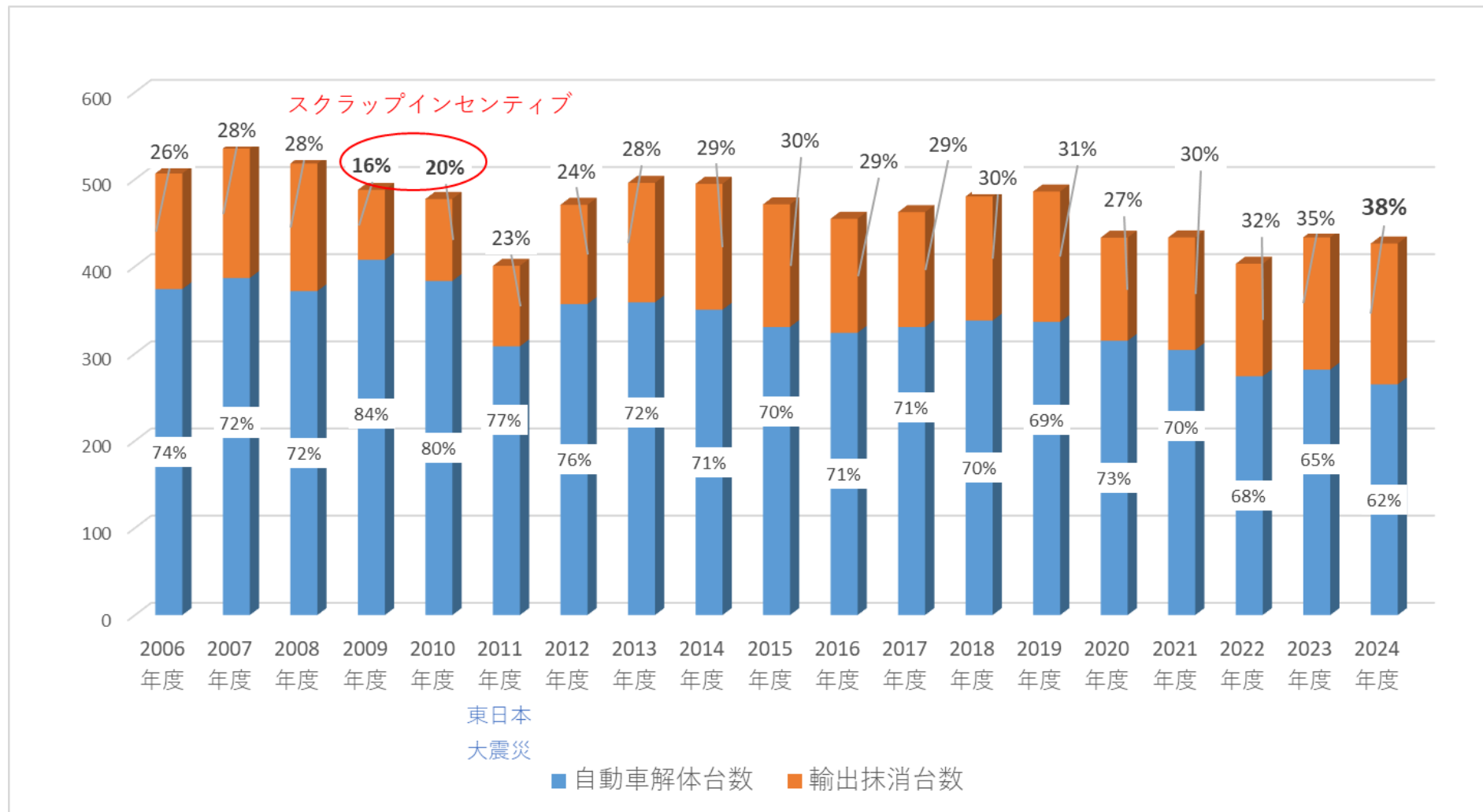
(5) 電動車解体処理の安全性確保

- ▶ 今後増加するEV、PHEVの事故車など損傷を受けた車両の安全性を担保した処理スキームが必要
- ▶ 事故車・水没車等の損傷車両の輸送・処理及びLiB廃棄処理スキームに関するメーカーもしくは販売元の問合せ窓口を設置する。
- ▶ 適正処理法を開示していないメーカーの車両にはリサイクル券を発行せず車両登録ができない仕組み等を作る。

説明内容

1. JAERAとは
2. JAERA要望事項まとめ
3. 使用済自動車にかかる動向
4. 不適正解体事業者への対応の必要性
5. 自動車リサイクル料金制度の問題点
6. 自動車リサイクルの高度化に対する取組み
7. 資源回収インセンティブ制度への取組みと課題
8. 被災自動車処理の実績
9. リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性
10. 電動車の解体処理における問題

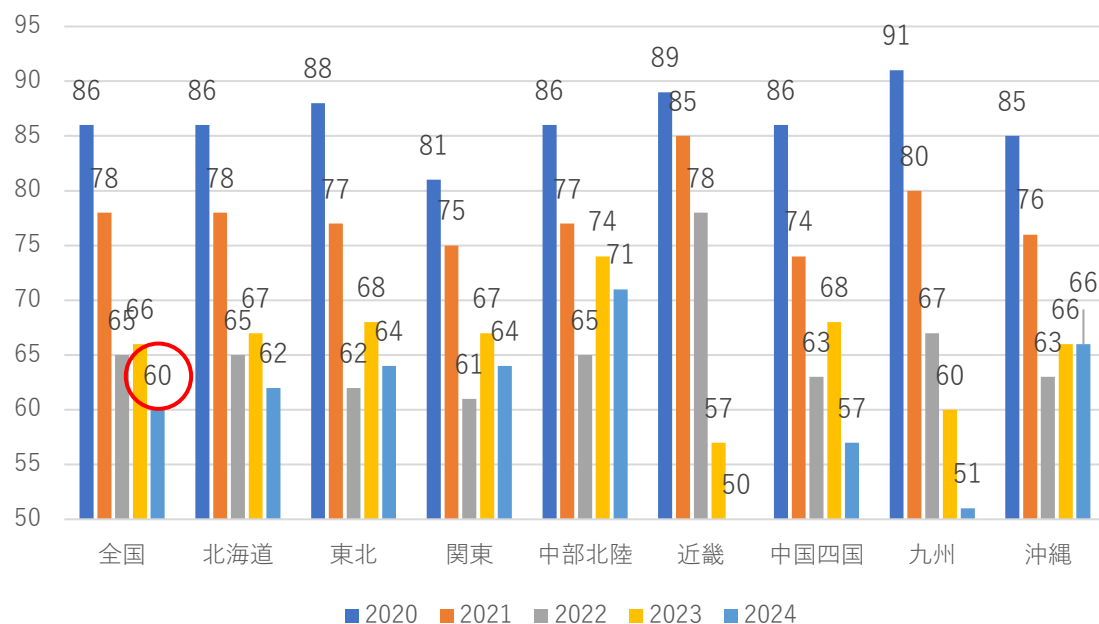
使用済自動車にかかる動向―国内自動車解体処理と中古車輸出比率の推移―



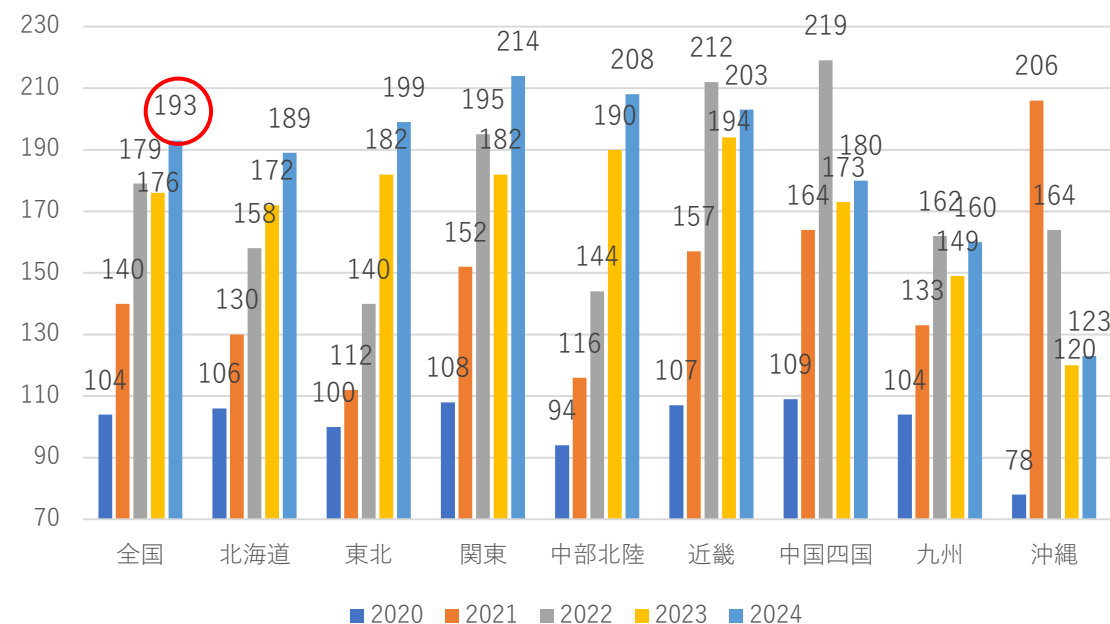
- 自動車解体台数と中古車輸出台数の合計を100%とした場合、コロナ渦以前の輸出比率は概ね3割で推移
- 2024年度は使用済自動車の発生台数が少ない中、輸出比率が約4割を占める

■ JAERA引取台数・仕入価格に関するアンケート結果(2019年を100%とした場合)

ブロック別 引取台数増減割合 (%)



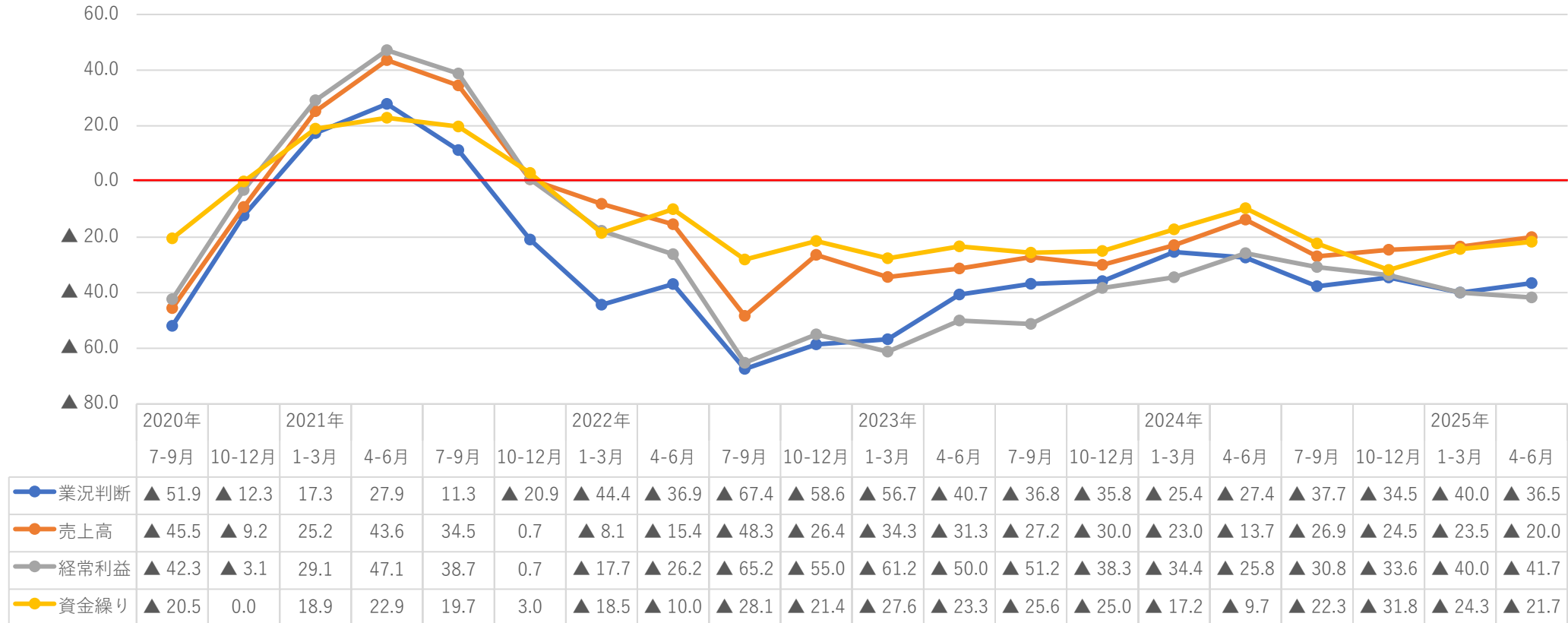
ブロック別 仕入価格増減割合 (%)



- 引取台数の増減割合は、2024年度では全国平均で60%と、**ブロック(地域)に関係なく減少**している。
- 一方、仕入価格の増減割合は、2024年度の全国平均で193%と**ほぼ2倍近い価格**となっている。

■自動車解体業界の景況調査結果 DI値の推移(前年同期比)

※DI値(DI : Diffusion Index)「良い」と答えた割合から「悪い」と答えた割合を引いたもの



出典:長崎大学 木村眞実教授 第21回業界景況調査

- 2021年10～12月期以降、業況判断など全てのDI値は一貫してマイナスが続いている。
- 使用済自動車の発生減少など、構造的な要因でDI値は低迷、今後もマイナス継続の可能性

説明内容

1. JAERAとは
2. JAERA要望事項まとめ
3. 使用済自動車にかかる動向
- 4. 不適正解体事業者への対応の必要性**
5. 自動車リサイクル料金制度の問題点
6. 自動車リサイクルの高度化に対する取組み
7. 資源回収インセンティブ制度への取組みと課題
8. 被災自動車処理の実績
9. リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性
10. 電動車の解体処理における問題

■外国人事業所の増加

JARS公表データによる移民系事業所の抽出（類推）

都道府県	2025年調査時			2022年調査時			都道府県	2025年調査時			2022年調査時		
	解体業許可事業所数	移民系事業所数(※)	移民系事業所の割合	解体業許可事業所数	移民系事業所数(※)	移民系事業所の割合		解体業許可事業所数	移民系事業所数(※)	移民系事業所の割合	解体業許可事業所数	移民系事業所数(※)	移民系事業所の割合
北海道	217	56	25.8%	211	44	20.9%	滋賀県	30	6	20.0%	31	4	12.9%
青森県	51	10	19.6%	51	7	13.7%	京都府	86	24	27.9%	90	25	27.8%
岩手県	35	3	8.6%	37	3	8.1%	大阪府	109	41	37.6%	117	36	29.9%
宮城県	108	26	24.1%	103	15	14.6%	兵庫県	132	31	23.5%	135	32	23.7%
秋田県	36	7	19.4%	37	5	13.5%	奈良県	23	7	30.4%	29	8	27.6%
山形県	36	7	19.4%	37	5	13.5%	和歌山県	27	3	11.1%	33	2	6.1%
福島県	81	22	27.2%	84	17	20.2%	鳥取県	22	3	13.6%	21	2	9.5%
茨城県	263	151	57.4%	229	124	54.1%	島根県	16	0	0.0%	16	0	0.0%
栃木県	83	26	31.3%	88	21	23.9%	岡山県	55	8	14.5%	65	7	10.8%
群馬県	102	66	64.7%	99	50	50.5%	広島県	50	4	8.0%	61	6	9.8%
埼玉県	140	37	26.4%	147	33	22.4%	山口県	32	4	12.5%	37	4	10.8%
千葉県	382	236	61.8%	406	217	53.4%	徳島県	26	6	23.1%	29	5	17.2%
東京都	46	0	0.0%	54	1	1.9%	香川県	32	3	9.4%	40	4	10.0%
神奈川県	90	5	5.6%	108	5	4.6%	愛媛県	45	0	0.0%	53	0	1.9%
新潟県	77	24	31.2%	83	23	27.7%	高知県	24	1	4.2%	31	1	3.2%
富山県	49	25	51.0%	44	17	38.6%	福岡県	149	59	39.6%	150	45	30.0%
石川県	19	0	0.0%	27	0	0.0%	佐賀県	42	3	7.1%	40	2	5.0%
福井県	22	3	13.6%	21	2	9.5%	長崎県	31	3	9.7%	38	2	5.3%
山梨県	34	7	20.6%	38	7	18.4%	熊本県	46	8	17.4%	55	6	10.9%
長野県	54	8	14.8%	59	6	10.2%	大分県	45	6	13.3%	50	3	6.0%
岐阜県	99	38	38.4%	101	31	31.7%	宮崎県	51	8	15.7%	47	8	17.0%
静岡県	75	17	22.7%	97	20	20.6%	鹿児島県	61	9	14.8%	61	5	8.2%
愛知県	204	90	44.1%	220	78	35.5%	沖縄県	113	9	8.0%	116	5	3.4%
三重県	106	46	43.4%	109	41	37.6%	全 国	3,656	1,156	31.6%	3,835	984	25.7%

(※) 2025/07 時点の事業者の氏名／名称、事業所の名称より類推した数

出典：(公財)自動車リサイクル促進センター(JARC)JARS公表データから外国人事業所を類推(JAERA調べ)

- ▶ 全国の解体業許可事業者のうち
31.6%(約1/3)が外国人事業者
- ▶ 半数以上が外国人事業者の地域も
- ▶ 業界構造が大きく変化
- ▶ 外国人事業者に価格競争において
太刀打ちできない
- ▶ 不適正事業者との競争により、適
正処理を行う事業者が競争原理の
上では非常に不利な立場

- ▶ 自動車リサイクル法を理解せず**適正作業を行わない**事業者
- ▶ 環境対応、社会保険、納税などの**義務を満たさない**低投資の事業者
- ▶ **不法就労者**を使用する事業者
- ▶ **盗難車**を処理する事業者
- ▶ **環境汚染や資源循環に対する意識の低い**事業者

自動車リサイクル士制度 → 業界唯一の資格制度

2013年度より独自の資格認定制度として、運用を開始

■ 目的

- ① 適正処理推進のための資格制度の創設による業界発展への寄与
- ② 遵法精神や適正処理の意識強化による不適正処理の撲滅
- ③ 安全作業及び衛生管理の徹底促進
- ④ 環境保全や資源再利用、廃棄物の減容化等を含めた解体技術の向上を図り、自動車リサイクル業における模範となる人材育成
- ⑤ 循環型社会への貢献

■ 資格者数: **1,436名** (事業所数 **588社**) ※2024年度末時点

■ 業界外の資格保持者や受講者

- 経済産業省、環境省、自治体担当者
- 全損車両処分の事務代行業
- 自動車リサイクル関係の団体

(自動車再資源化協力機構・自動車リサイクル促進センターなど)

【自動車リサイクル士テキスト】



■ カリキュラム

- ① 自動車リサイクル制度の概要
- ② 自動車リサイクルシステムと電子マニフェストシステム
- ③ 引取工程の実務
- ④ フロン類回収工程の実務
- ⑤ 解体工程の実務
- ⑥ 破碎工程の実務
- ⑦ 安全作業・衛生管理



自動車リサイクラーとして必要な知識を全て集約

【直近の自治体参加実績】

		2021	2022	2023	2024
自治体 参加者数	自治体数	61	96	82	81
	人 数	99	133	132	127

- 自動車リサイクル士の内容をベースとしてより幅の広い項目を加えることで、
事業者の新規許可及び更新の要件とする。

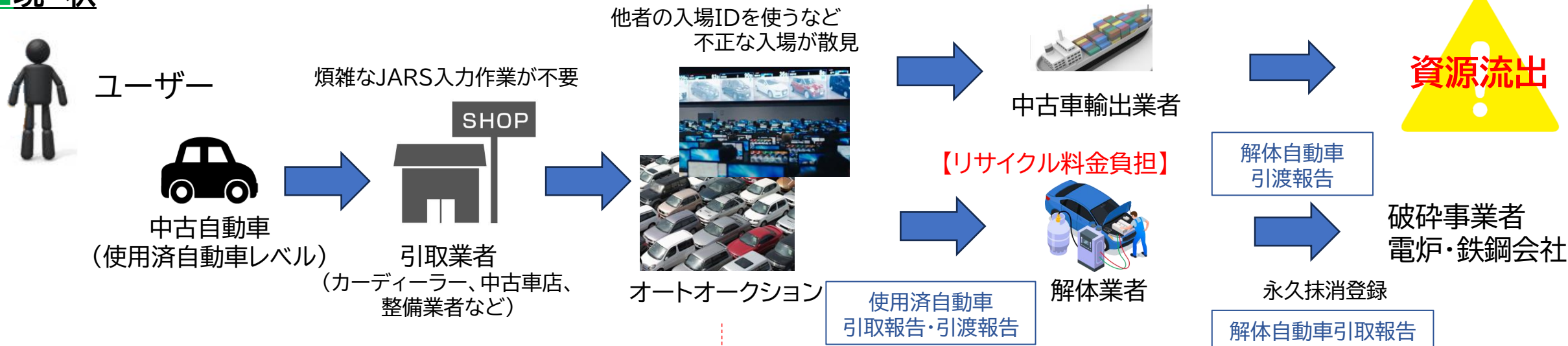
説明内容

1. JAERAとは
2. JAERA要望事項まとめ
3. 使用済自動車にかかる動向
4. 不適正解体事業者への対応の必要性
- 5. 自動車リサイクル料金制度の問題点**
6. 自動車リサイクルの高度化に対する取組み
7. 資源回収インセンティブ制度への取組みと課題
8. 被災自動車処理の実績
9. リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性
10. 電動車の解体処理における問題

2005年自動車リサイクル制度開始時



現 状



ID不正利用による入場・落札が問題化。管理体制の見直しが求められる。

■現 状



【想定課題】

- 環境対応、社会保険、納税などの義務を満たさない低投資の業者
- 自動車リサイクル法に則った処理を行わない業者
- 不法就労者を使用する業者
- 盗難車を処理する業者



→近年、非認定全部利用での輸出が増加
→SNSではバラバラに切断された車体を
ロウ付けする動画等も多数見られる。



解体業者の許可要件に実務能力評価が無く、審査基準が甘いことで、
外国人を主とした**法遵守意識の低い業者の参入**が増大している。

説 明 内 容

1. JAERAとは
2. JAERA要望事項まとめ
3. 使用済自動車にかかる動向
4. 不適正解体事業者への対応の必要性
5. 自動車リサイクル料金制度の問題点
- 6. 自動車リサイクルの高度化に対する取組み**
7. 資源回収インセンティブ制度への取組みと課題
8. 被災自動車処理の実績
9. リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性
10. 電動車の解体処理における問題

■JAERA共同出荷事業

北海道から沖縄県まで全国8ブロックの会員による回収体制

①貴金属類回収

過去の事業で確立したスキームによる資源循環の取組み

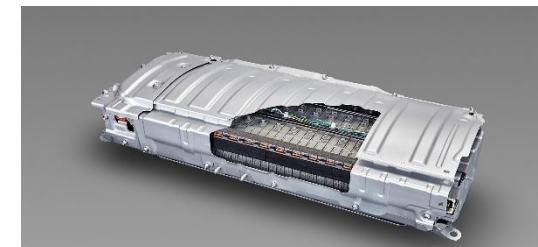
・回収対象品目は、1. CP基板／2. ABカプラー／3. センサー類

1. コンピューター基板 2. エアバッグカプラー 3. センサー類



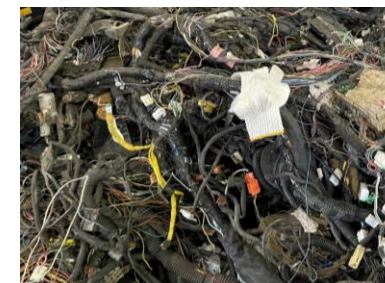
②ハイブリッドバッテリー回収

トヨタ車のニッケル水素駆動用電池をリビルト用コアとして回収

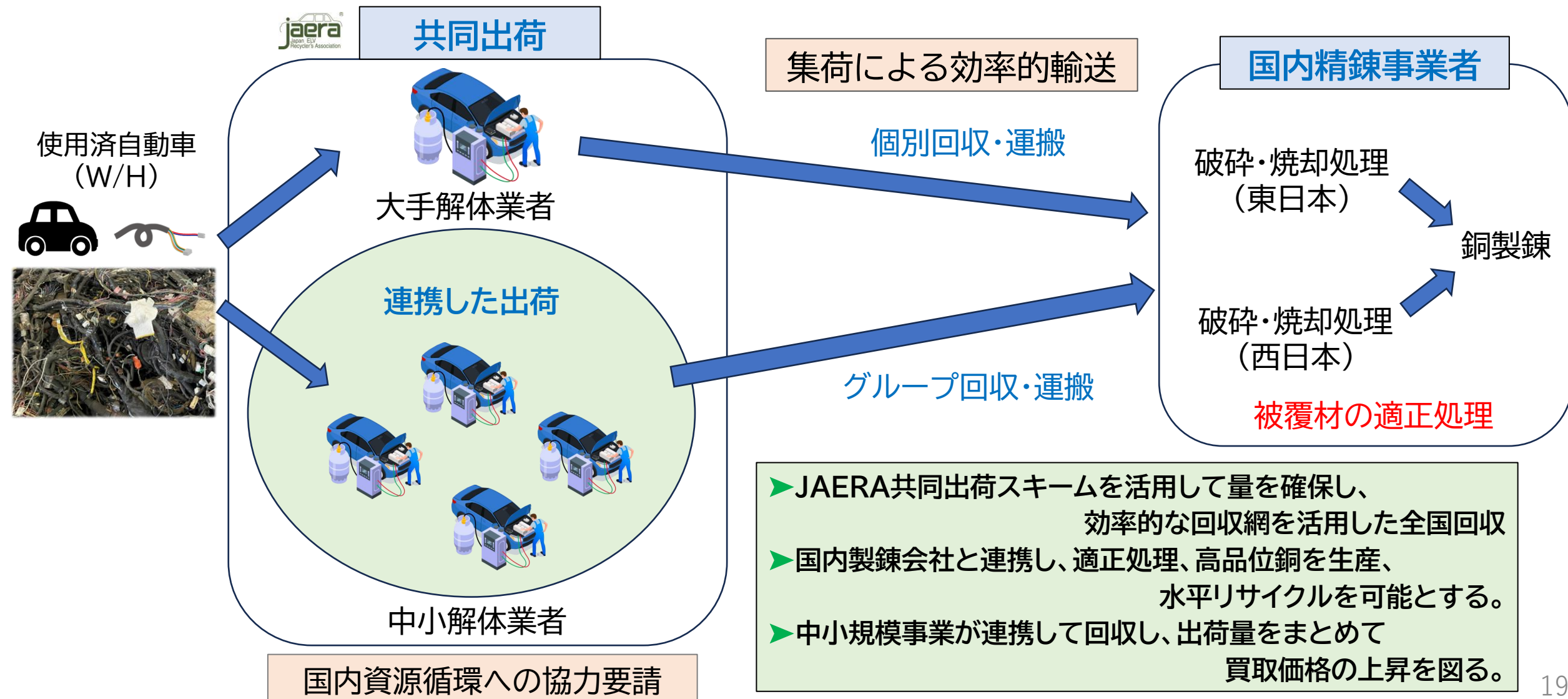


③ワイヤーハーネス回収(2025年度開始予定)

Car to Carのリサイクルを実現できる国内銅製錬会社と連携した取組み



■ワイヤーハーネス共同出荷のスキーム(検討中)

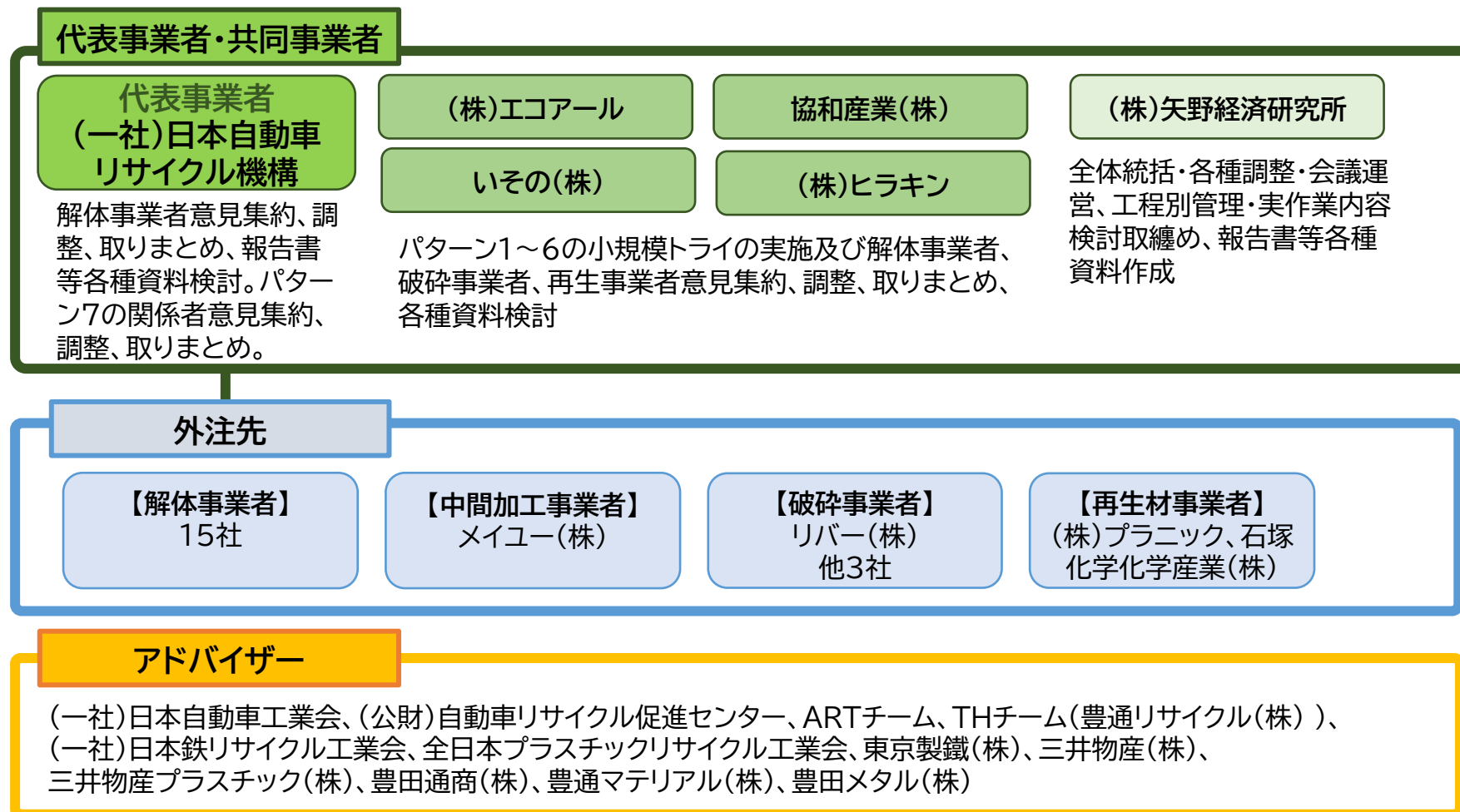


説明内容

1. JAERAとは
2. JAERA要望事項まとめ
3. 使用済自動車にかかる動向
4. 不適正解体事業者への対応の必要性
5. 自動車リサイクル料金制度の問題点
6. 自動車リサイクルの高度化に対する取組み
- 7. 資源回収インセンティブ制度への取組みと課題**
8. 被災自動車処理の実績
9. リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性
10. 電動車の解体処理における問題

■資源回収インセンティブ制度実証事業(J-FAR事業 2024-25年)

JAERAが2024年度自動車リサイクルの高度化等に資する調査・研究・実証等に係る助成事業を受託



■ 資源回収インセンティブ制度手引書の作成と公開 (公財)自動車リサイクル高度化財団(J-FAR) 2024-2025年 公募事業

資源回収インセンティブ手引書をHPで公開



jaera 一般社団法人 日本自動車リサイクル機構

HOME 届出書類 リンク お問い合わせ

新着情報

- 2025/09/01 [JAERAニュースレター9月号 \(Vol.197\) の配信](#)
- 2025/08/21 [2025年度【貴金属類の共同出荷事業】第1回目 \(7月\) 集荷分データ報告](#)
- 2025/08/01 [JAERAニュースレター8月号 \(Vol.196\) を配信しました！](#)
- 2025/07/01 [JAERAニュースレター7月号 \(Vol.195\) の配信！](#)
- 2025/06/17 [第20回 日本自動車リサイクル機構景況調査にご協力お願いします！](#)

[過去の情報はこちら](#)

資源回収インセンティブ制度 手引書

ダウンロードはこちらから

jaera 一般社団法人日本自動車リサイクル機構 231 フォロワー

ページをフォロー

資源回収インセンティブ制度参加のための 解体業者向け手引書

2025 年 7 月

一般社団法人 日本自動車リサイクル機構

目次

1. 資源回収インセンティブ制度概要.....	5
1.1. 制度を取り巻く環境.....	6
1.2. 制度の仕組み.....	7
1.3. インセンティブ料金およびプラスチック取引価格の関係について.....	8
1.4. 資源回収インセンティブ制度対象となる自動車メーカー.....	10
2. 資源回収インセンティブ制度参加前準備.....	11
2.1. コンソーシアムの形成.....	11
2.2. 各関係業者の役割.....	12
2.2.1. 解体業者.....	12
2.2.2. 回収部品引取業者.....	13
2.2.3. 原材料メーカー.....	13
2.2.4. 管理会社.....	14
2.3. ART・TH チームへの申請.....	15
2.3.1. 審査申込の流れ (ART・TH 共通).....	15
2.3.2. 審査申込書 (ART・TH 共通).....	16
2.3.3. 外部リンク.....	25
3. 資源回収インセンティブ制度参加後作業・管理.....	26
3.1. 作業内容.....	28
3.1.1. 解体業者.....	28
(1) 対象部品の回収.....	28
(2) 異物除去.....	30
(3) JARS への部品回収報告.....	31
(4) 部品保管.....	34
(5) JARS への部品の引渡報告.....	35
(6) 輸送.....	36
3.1.2. 回収部品引取業者.....	37
(1) 品質確認.....	37
(2) 重量計測.....	38
(3) JARS への部品の引取報告 (重量登録).....	39
(4) 回収部品の粉砕・選別・洗浄等.....	40
(5) 原材料メーカーへの粉砕品輸送.....	40
(6) JARS への引渡先事業者報告.....	40
3.1.3. 原材料メーカー.....	41

■資源回収インセンティブ制度説明会を実施

2026年4月に開始予定の「資源回収インセンティブ制度」について、制度の概要や現場で必要となる作業・管理内容をまとめたJAERA作成の手引書を基に、JAERA会員及び全国の解体事業者等に向けた説明会を開催した。解体事業者以外に、自動車メーカー、破碎事業者、原材料メーカー、商社、行政なども参加

【実施結果】

①資源回収インセンティブ制度全国説明会

- ・WEB開催(JAERA会員・非会員問わず参加可)
- ・2025年9月17日(水),18日(木),24日(水),25日(木)の全4回

263社 が参加

JAERA会員128社

会員外135社



②JAERA会員向け説明会

→JAERA社員総会及び全国8ブロック毎に開催

163社 が参加

①及び②合わせて**426社**が参加



全都道府県の解体事業者が参加

■資源回収インセンティブ実施に対する課題認識

①事業としての採算性が不透明

- ▶ プラスチック部品の買取価格が安く、採算が合わないのが現状である。
→再生プラスチックの市場形成されるまでは事業参加を見送る。
- ▶ 継続した破砕機導入や輸送資材の支援が望まれる。



②インセンティブ制度の制限事項が多く中小事業者の参加が困難

- ▶ ASRチームが2チームあり申請に手間が掛かり支払方法が2チームで異なり複雑である。
- ▶ 実作業を想定した場合、2チームに分けたJARS登録や監査業務への対応負荷が大きいと想定される。
- ▶ 参加条件である見なし重量テーブル作成のための45台分の事前回収重量の提示が困難である。
→最近の使用済車入庫状況で普通・大型車15台(クラウンなど)の入手が困難な事業者は参加をあきらめる。
- ▶ 中小の解体事業者が管理会社の機能を担うことは難しく、とりまとめには商社機能が必要である。

③本制度に参加することで事業者としての評価を得られるなど、事業運営に対するメリットも必要ではないか。

説明内容

1. JAERAとは
2. JAERA要望事項まとめ
3. 使用済自動車にかかる動向
4. 不適正解体事業者への対応の必要性
5. 自動車リサイクル料金制度の問題点
6. 自動車リサイクルの高度化に対する取組み
7. 資源回収インセンティブ制度への取組みと課題
- 8. 被災自動車処理の実績**
9. リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性
10. 電動車の解体処理における問題

被災自動車処理の実績

■令和6年能登半島地震 被災自動車の処理

消失面積

：約5万平米

消失家屋

：約200棟

※報道より

被災自動車

：82台(7月3日時点)

※JAERA石川県支部調査

- 消失した自動車のおおよその位置

被災状況



被災自動車処理の実績

輪島市の依頼を受けて、石川県支部を中心に被災自動車の処理を実施することとなった。（下表は経緯）
8月27日(火)より運搬作業を開始、8月30日(金)までに81台の車両運搬を完了した。

日付	調整事項等
5月18日	・JARCより、JAERA本部へ輪島朝市の現地被災状況を説明、必要に応じて処理スキームも含めた協力依頼
6月3日	・環境省よりJARCへ輪島の被災自動車に関する撤去処理の協力についてJARCへ相談 ・同日、JARCよりJAERA本部へ環境省からの協力要請を説明、報告し、JAERA本部から中部北陸ブロックで状況説明と対応に向けての調整を開始
6月11日	・環境省の要請により、輪島市役所にてJARC、JAERA中部北陸ブロックが打合せ（協力要請）に参加しJAERAとして協力する意向を伝え、JARCも側面での支援を行うことで合意 ・輪島朝市現場にて、被災自動車の一時保管場所候補地等の検討を進めている中、輪島市が用地確保と地主（お寺）への提供依頼を進めていることを説明 ・中部北陸ブロック、JARCは七尾市解体業者へ輪島朝市での被災自動車すべての受け入れ、解体処理を依頼する方向で調整開始
6月13日	・環境省、輪島市からの協力要請について、JAERA本部、中部北陸ブロック（新旧ブロック長）JARCにて共有し、今後の方針および東日本大震災での支援経験を参考に実務面のプラン設計を開始
6月20日	・JARCより、JAERA本部石井代表他役員へ経緯及び環境省の方針スキーム等を説明し、了承
6月22日	・石川県支部にて、現地被災自動車の確認、管理番号付与及び火損状態等から区分け、整理を実施
6月26日	・災害廃棄物処理関係事業者合同会議に出席し、随意による委託業務の整理、業者ごと役割確および今後の調整課題、日程等の意見交換
7月18日	・環境省、輪島市、JAERA本部、解体業者、運搬業者との関係者打合せおよび委託契約の方針を確認
8月2日	・一時保管場所への鉄板（113枚）敷き、溶接完了
8月7日	・環境省より一時保管場所へ被災自動車全車移動の連絡
8月16日	・環境省、輪島市、JARCにて委託契約内容の細部共有及び処理スキームの最終確認、合意

被災自動車処理の実績

■発災現場(2024年6月26日時点)



資料提供: (公財)自動車リサイクル促進センター

- ▶ 再利用可能な部品や資源としての価値がなく、更に室内に土砂などの異物が混入していることもあるなど、被災車両の処理は容易ではない。

説明内容

1. JAERAとは
2. JAERA要望事項まとめ
3. 使用済自動車にかかる動向
4. 不適正解体事業者への対応の必要性
5. 自動車リサイクル料金制度の問題点
6. 自動車リサイクルの高度化に対する取組み
7. 資源回収インセンティブ制度への取組みと課題
8. 被災自動車処理の実績
9. リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性
10. 電動車の解体処理における問題

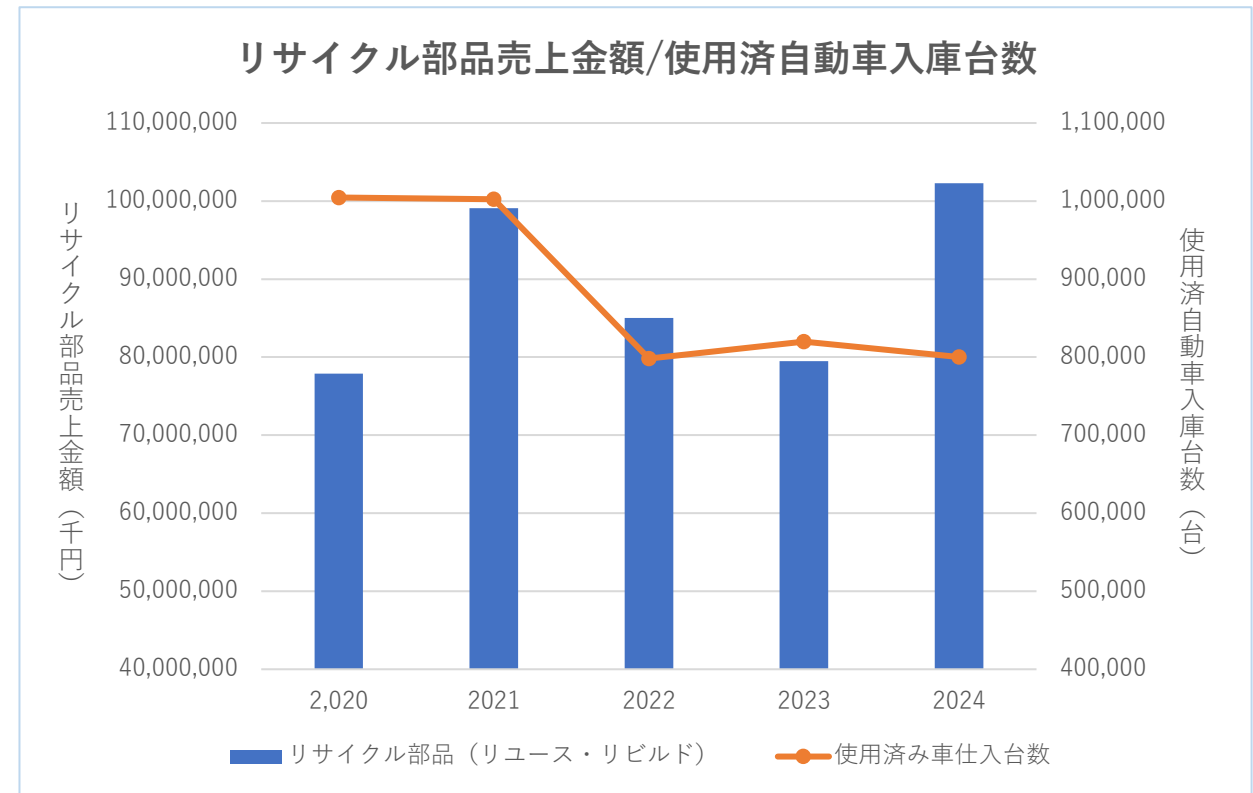
リユース可能な部品の流通拡大

■「オールリサイクルパーツネットワーク」の運用を開始

(一社)日本自動車リサイクル部品協議会は、加盟する自動車リサイクル部品流通団体とその会員が利用する在庫共有システムを相互連携し、「オールリサイクルパーツネットワーク」として2025年2月20日より運用を開始した。

- 納品率向上:全国500万点以上の在庫共有
- 納期短縮:近隣エリアから優先調達
- コスト削減:物流費低減で顧客負担軽減
- 環境負荷低減:カーボンニュートラル・SDGs推進

- 使用済自動車の入庫台数は減少しているが、積極的な部品販売などに注力することで、2024年のリサイクル部品の売上は2021年と同水準となっている。
- 平均使用年数が長期化していることで、中古部品の需要が底上げされ、加えて、オールリサイクルパーツネットワークの運用開始により、今後もリサイクル部品流通の更なる活性化が見込まれる。



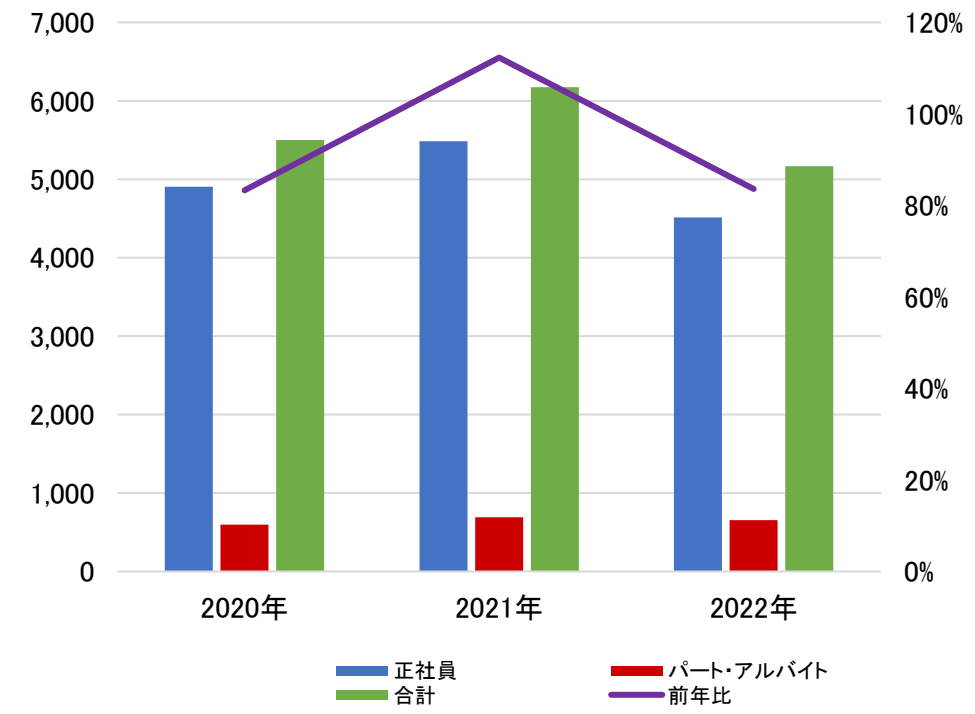
出典:(一社)日本自動車リサイクル部品協議会 自動車リサイクル部品業界市場規模アンケート調査

外国人材活用の必要性

- 解体業界は、高齢化・若年層不足・離職等を抱えており、人材確保の逼迫状況は極めて深刻
- 加えて、サーキュラーエコノミーへの政策的移行、EV車等の新たな処理ニーズの増加や、部品リユース・素材回収を担う解体業への期待は年々高まっており、産業としての持続可能性を担保するためには、外国人材を含めた多様な人材受入が急務
- 業界団体でのヒアリングにおいても、以下のような切実な声が寄せられている
 - ✓「人がいないのでリユース可能な部品が取り切れない」
 - ✓「ベテラン作業員が高齢化し、業務継続に不安」
 - ✓「高齢者では対応困難な作業も多く、外国人の戦力化に期待」
 - ✓「技能実習の停止で、現在受け入れている工業梱包職種での継続受入が難しくなるのではと懸念」

資源回収インセンティブ制度など**資源の回収**も、**人手不足**で実施が**困難**

国内事業従事者数の推移



	2020年	2021年	2022年
正社員	4,904	5,483	4,512
パート・アルバイト	596	692	653
合計	5,500	6,175	5,165
前年比	83.3%	112.3%	83.6%

出典：一般社団法人日本自動車リサイクル部品協議会

説明内容

1. JAERAとは
2. JAERA要望事項まとめ
3. 使用済自動車にかかる動向
4. 不適正解体事業者への対応の必要性
5. 自動車リサイクル料金制度の問題点
6. 自動車リサイクルの高度化に対する取組み
7. 資源回収インセンティブ制度への取組みと課題
8. 被災自動車処理の実績
9. リユース可能な部品の流通拡大・外国人材活用の必要性
10. 電動車の解体処理における問題

電動車の解体処理における問題

■事例概要(輸入電動車の再火災)

■日時:2024年6月25日(火)17:30頃 ■場所:岐阜県 某自動車解体工場

■対象車両:輸入電動車(全焼事故車)

■状況:全焼していた車両のバッテリーを重機で取り外す際に再度発火した。ABC粉末消火器16本使用したが、鎮火しなかったことから消防車の出動要請。消防隊到着後も、自然鎮火を待つしかない状況であった。

【入庫時の写真】



【再発火後のバッテリーの写真】



【問題点】

- 廃バッテリーの回収ルートのお知らせが不十分であった。
- 破損等している異常バッテリーは突発的に発火する危険性(工場火災等に直結)
- 事故車の輸送・保管時にも火災リスクが存在