
自動車リサイクル制度の個別論点の深掘りについて (制度の安定化・効率化)

2025年12月23日



今後の審議会の進め方について

- 第60回審議会において提示した10の論点のうち、これまでに委員、オブザーバー、ヒアリング団体から特に多くの御意見をいただいた以下の5つの論点について、本日及び次回の審議会において御議論いただき、議論を深めていくこととしたい。

①使用済自動車にかかる動向把握
(オートオークション等における解体業者の取引動向含む)

②不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討

③ リサイクル料金の適切な運用と検証

④ 不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理

⑤ 情報システムの効率的な活用

⑥ 自動車リサイクルの高度化

⑦ 再生プラスチックの流通量拡大

⑧ リユース可能な部品の流通促進

⑨ 使用済自動車由来の車載用蓄電池の再資源化の推進

⑩ CN・3Rの高度化

本日の審議会（第63回）で議論

次回の審議会（第64回）で議論

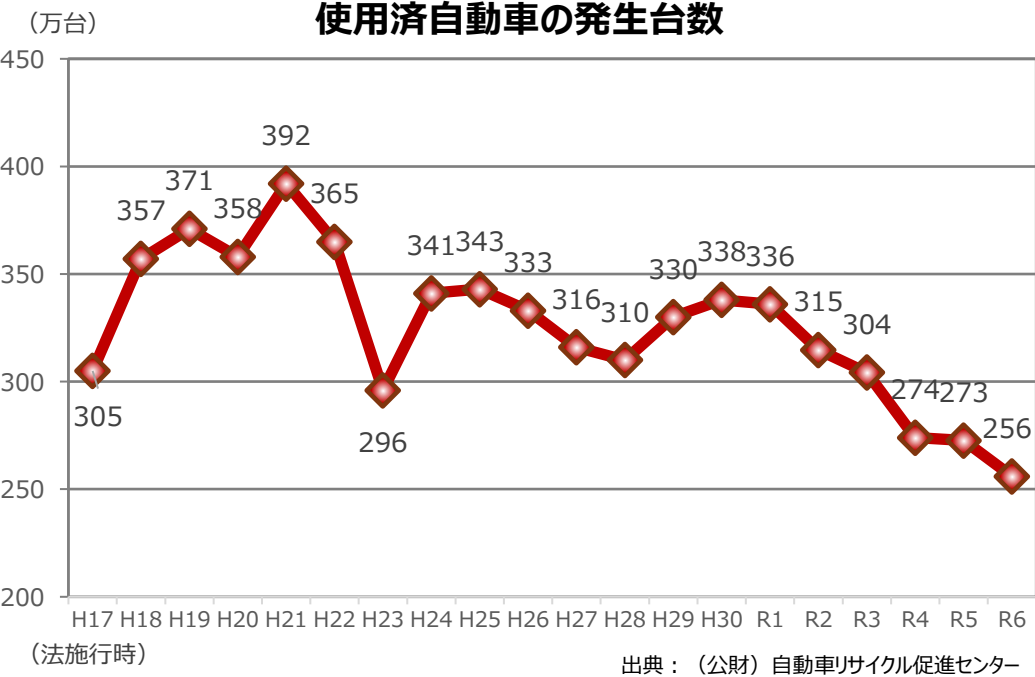
論点の背景と現状の課題（使用済自動車にかかる動向把握）

- 近年、国内での新車販売の減少、円安による中古車の輸出増等を背景として、使用済自動車の引取台数が減少傾向にあり、自動車解体・破碎業界にとって使用済自動車の入手が大きな課題となっている。また、中古車に加えて、廃車ガラの輸出も増加しており、一部には法令違反が疑われるものもある。
- このような動向を踏まえ、制度の適切かつ安定的な運営を図る観点からも、国としても、外国人事業者の国内市場への参入動向や中古車や廃車ガラの輸出動向、法令違反が疑われる廃車ガラの不適正な輸出の状況、解体業者の主な仕入れ先であるオートオークションの取引実態等について把握・分析し、関係団体等と連携の上で必要な対策を検討することが必要ではないか。

関連事業者の登録・許可状況※

	令和6年度		(参考) 令和6年度取引実績のあった事業所
	事業者	事業所	
引取業者	22,387	39,068	9,873
フロン類回収業者	7,817	11,154	3,175
解体業者	4,081	4,883	3,222
破碎業者	990	1,181	863
計	35,275	56,286	17,133

※事業者数については自治体による登録・許可数
事業所数については自動車リサイクルシステムへの登録件数

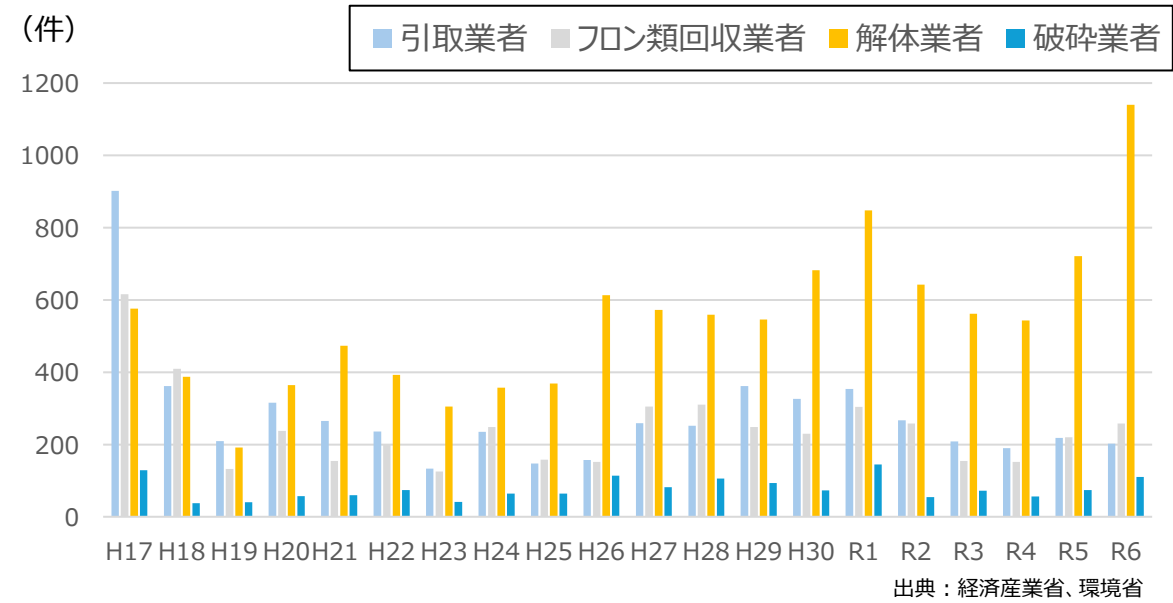


出典：（一社）自動車再資源化協力機構

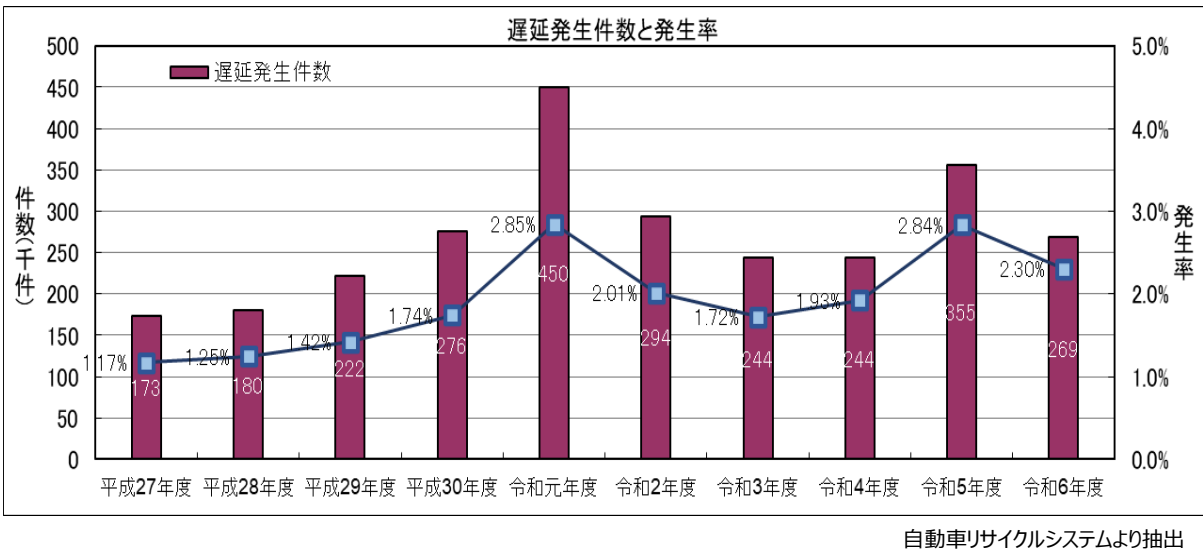
論点の背景と現状の課題（不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討）

- 自動車リサイクル法では、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・許可や立入検査、不法投棄・不適正保管への対応を実施している。
- 自治体による登録・許可業者への指導のうち、**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**、また、**不適正なヤードにおいて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も問題となっている。
- また、登録・許可業者向けにJARCによるサポート研修、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一方で、登録・許可業者による**自動車リサイクルシステム（JARS）上の移動報告ミス・遅延等が発生**していることも問題となっている。
- 自動車リサイクル法を適切に執行するためには、**解体業者等の操業実態を把握**した上で、**自治体による指導・監督の強化**や、廃棄物処理法と同様に**許可基準に知識・技能要件を設ける等の規律強化を検討することが必要ではないか**。

登録・許可業者への自治体による指導・助言件数の推移



自動車リサイクルシステム上の遅延報告発生状況の推移



これまでの審議会で示された主な御意見

1. 使用済自動車引取り台数の減少

委員からの御意見

- 解体業者に使用済自動車が入ってこず、事業が成り立たない状況が発生している。将来、使用済自動車の適正な処理が確保できなくなることが想定され、考慮していただきたい。
- 現在の最大の課題は、使用済自動車が大きく減少していることである。破砕業者各社とも事業を維持するのが大変であり、必死に努力しているところ。
- 急激に発生台数が減っているというのは、非常に大変なことである。しっかりと実態を把握し、検討していく必要がある。
- 使える資源、戦略物資として国内にとどめおくべきものに関し、積極的に活用するリサイクル、リユースの仕組みを作っていくことが重要ではないか。
- 解体業者が使用済自動車入手しにくくなっている問題は、オートオークションとの関係等もあるが、輸出返還制度をどうするかではないか。自車充当を維持するとしても別で議論することは可能ではないか。
- 不適正輸出について、不適正ヤードへの立ち入りと併せ、輸出時の水際対策も強化すべき。不適正な輸出をより難しくしていく対応が必要ではないか。
- 廃車寸前の車が輸出されているのが問題である。中古車輸出をする前に点検をしていただきたい。
- オートオークションで買い負けることは、何もしなければ、この状況は当面変わらない。現状を分析した上で、適切な対策を取る必要があるのではないか。
- オートオークションの入場の厳格化や審査について、オークション協議会に対応していただきたい。

ヒアリングでの御意見（上記委員の御意見を除く）

- 国内資源循環の促進のため、使用済自動車の明確化が必要ではないか。非認定全部利用の把握及び非認定ルートはなくすべきではないか。

これまでの審議会で示された主な御意見

2. 解体業者の適正化

委員からの御意見

- 許可に関して、**一定の能力の基準**は必要ではないか。
- 外国人の在留資格の厳格化と合わせて国内の資源循環を増やしていくためにも**知識・技能要件**を検討して欲しい。
- 既存の外国人の事業者をどう適正化していくかは、基準、知識・技能要件を設けるなどの規律が、これから必要なのではないか。
- 解体業者の許可基準に知識・技能要件を設ける等の規律強化は、実施する必要があるのでは。自治体の指導監督の面からも、**日本語を理解できる方が事業者内に1人はいるような要件を入れられないか**、検討していただきたい。
- 日本で仕事を行うのに日本語の理解は必要。
- 解体作業場について、騒音・振動、油の流出などの観点から、屋根や囲いを設けることは必要ではないか。
- **解体業者の優良化**について検討いただきたい。
- 自治体では、立入検査や、不法投棄・不適正保管の対応に対し、**ノウハウや人材不足という運用面での課題が多く**、制度がよりよい実効的なものとなるよう検討いただきたい。

ヒアリングでの御意見（上記委員の御意見を除く）

- 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ことが必要ではないか。
- 適正処理、プラスチック回収等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べきではないか。
- 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非常に不利な立場となっている。
- 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が必要ではないか。
- 自治体による取り組みに加え、警察等の関係者が横断的に連絡をとり、取り締まりを強化いただきたい。

実態調査の実施（国内の使用済自動車減少の要因分析）

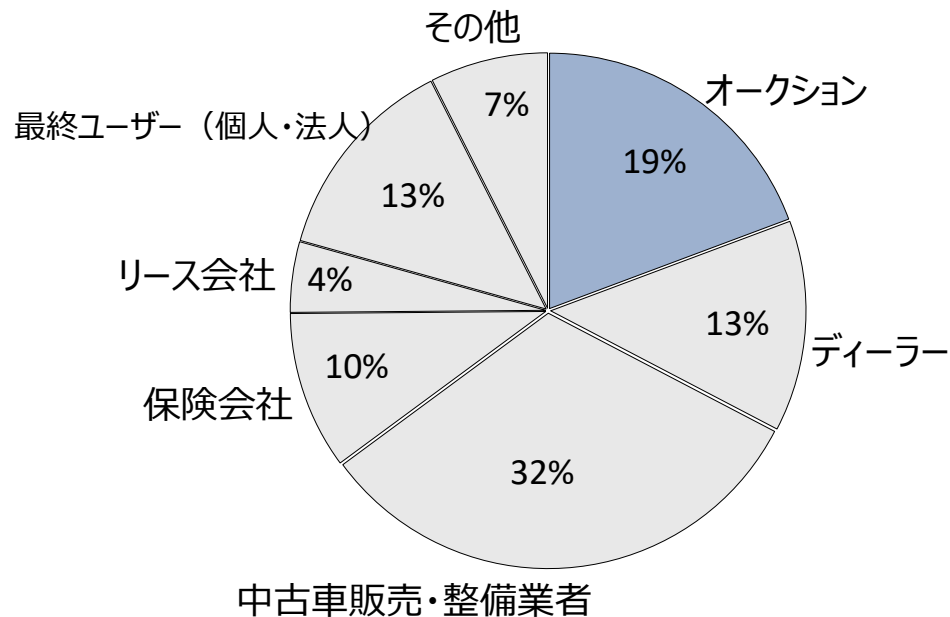
- 国内の使用済自動車の発生台数の減少については、解体業者・破砕業者等の事業継続性に関する懸念が示されており、自動車リサイクル制度の安定性を揺るがす要因となりかねない。
- 使用済自動車の減少には、円安による中古車輸出の増加など、自動車リサイクル制度のみでは対応が難しい要因が含まれる一方で、中古車・使用済自動車の流通における見直しや改善、不適正な事業者への規律強化や不適正な処理の是正など、制度の安定的な運営を確保する観点から、対応策の検討が求められる。
- よって、令和7年度において、経済産業省及び環境省において、使用済自動車の流通実態・解体業者等の操業状況を把握するため、以下の調査を実施した。

調査内容	調査方法	調査期間
オートオークション調査	■ 文献調査及び専門家へのヒアリング等を実施	■ 令和7年9月～12月 ※追加調査予定
廃車ガラ調査	■ 自動車リサイクルシステム（JARS）のデータ解析、 地方自治体へのアンケート及び関係者へのヒアリング 等を実施	■ 令和7年10月～12月
解体業者実態調査	■ 地方自治体へのアンケート及びヒアリングを実施	■ 令和7年5月～11月

オークション調査の結果概要①（解体業者のオークション参入状況等）

- 近年中古車流通量が増加傾向にあるオートオークション（以下、「オークション」）に着目し、使用済自動車に至るまでの流通構造や、オークションに参加する解体業者・輸出業者等の実態について、文献調査やエキスパートインタビュー（有識者へのヒアリング）などによる調査を実施した。
- 使用済自動車の流通において、解体業者（引取業の登録を受けた者に限る。以下同じ。）がオークション経由で中古車を落札し、自ら使用済自動車として引き取るという商流について、アンケート調査の対象とした国内の解体業者（大手・中堅を中心に、一部中小も含む）においては、使用済自動車の仕入れ全体の約2割程度を占める実態が確認された。
- また、中古車輸出やオークション市場の関連性から、近年オークションに参入する輸出業者も増加傾向にあるとみられ、大手輸出業者では越境EC等を活用して価格競争力を高めている状況なども確認された。

■ 解体業者の仕入れにおけるオークションの割合



解体業者75社へのアンケート結果（経産省）

■ オークション業者・解体業者等への主なインタビュー結果

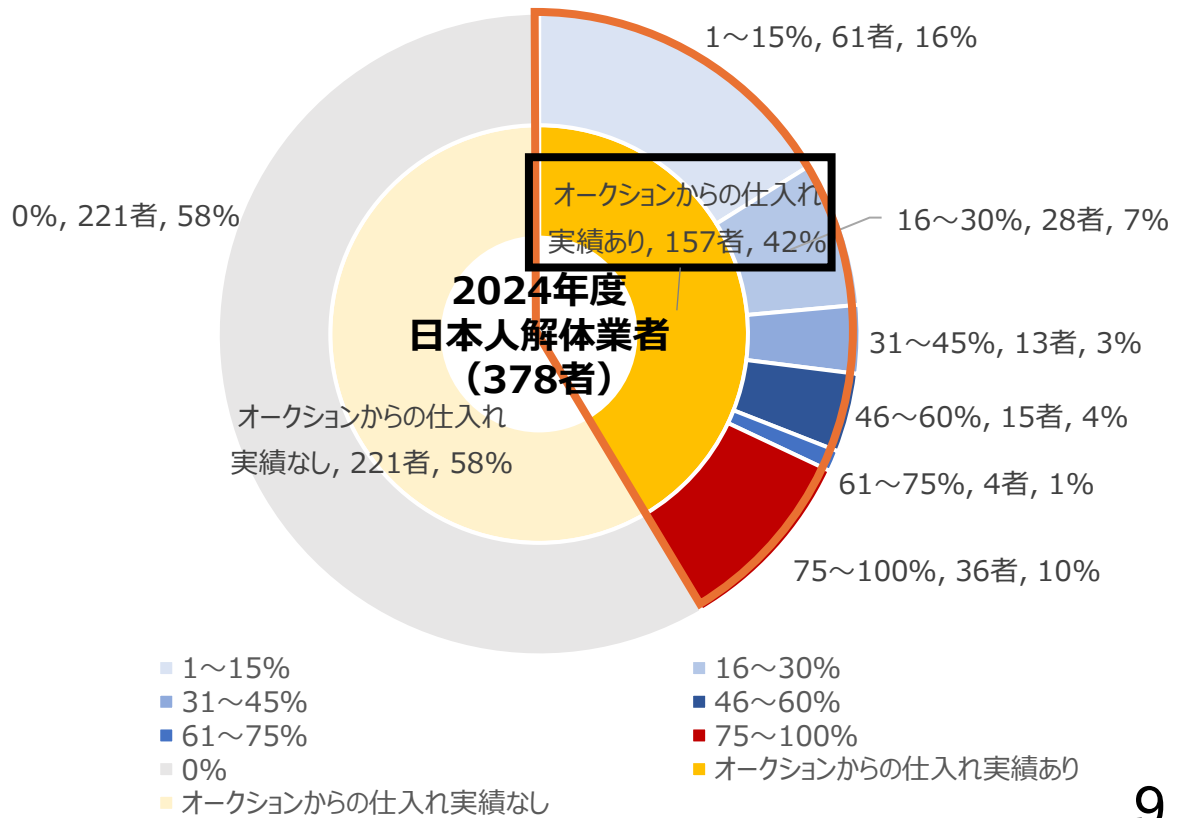
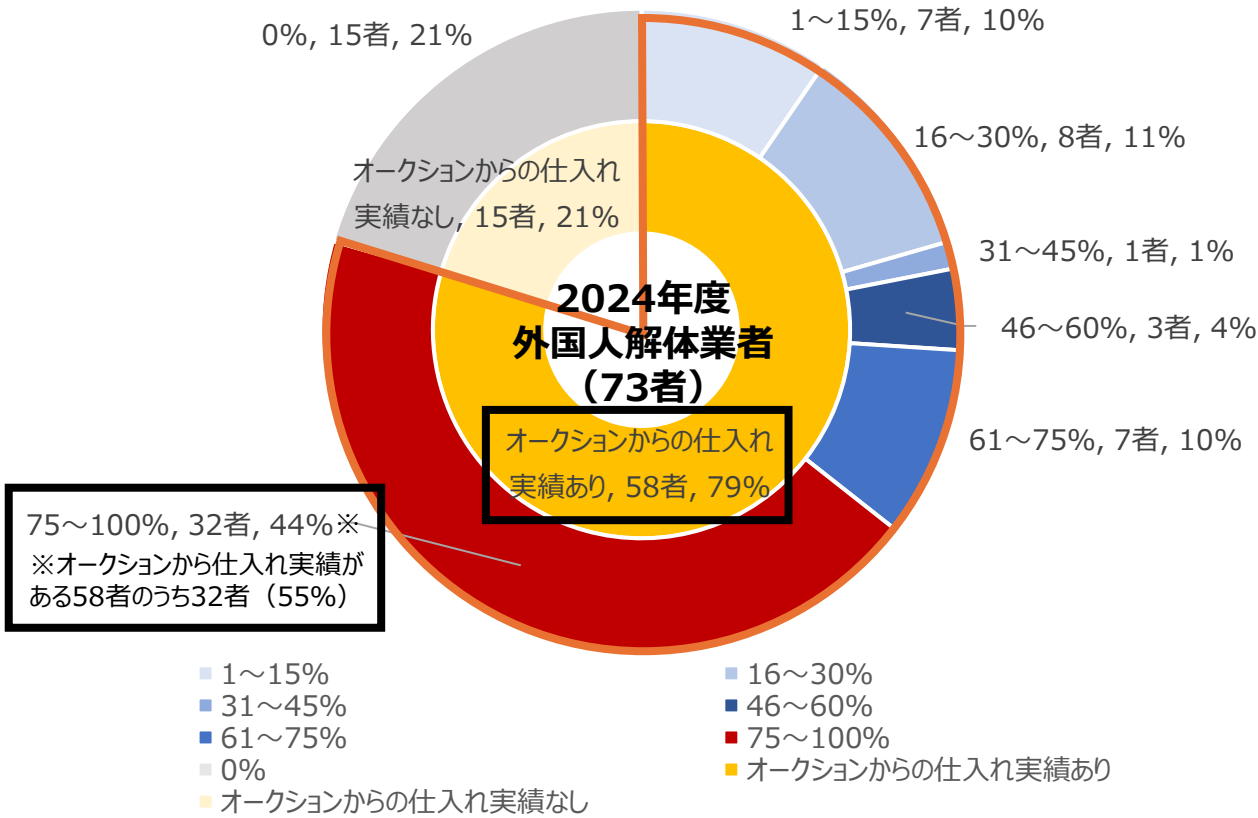
- 海外輸出業者のオークション参加は年々増加しており、2020年以前の約2割から現在は3～4割に拡大。
- 事故車・リユースコーナー等の主に解体業者などが多く参加するコーナーでは、成約価格は5～15万程度が多い。
- 中古車輸出に強みを持つ業者（越境EC活用）や海外ディーラーなどのオークション参入が増加している。

参考：解体業者によるオークションからの仕入れ実績

- 自動車リサイクル高度化財団が実施した解体業者実態調査事業（アンケート調査＜速報版＞）によると、アンケートに回答した**外国人解体業者（73者）**のうち**79%（58者）**が、**2024年度、オークションから仕入れた**と回答。**その過半数以上が、仕入れた使用済自動車の75～100%をオークションから仕入れた**と回答した。
- 他方、**日本人解体業者（378者）**のうち、**オークションから仕入れたと回答した事業者は42%（157者）**にとどまった。

日本人事業者：「代表者が日本人」かつ「従業員の外国人が日本人よりも少ない」または「従業員の外国人が日本人と同等の人数」
外国人事業者：「代表者が外国人」または「従業員の外国人が日本人よりも多い」

日本人／外国人解体業者によるオークションからの仕入れ実績／オークションから仕入れた割合



オークション調査の結果概要②（解体業者のコスト負担構造）

➤ オークションにおける解体業者のコスト負担構造を分析すると、低価格帯の車両を落札する場合、リサイクル預託金が仕入値の2割程度を占める場合があり、オークションでの成約価格の高騰とも相まって、大きなコスト負担となっている。

■ 解体業者の一台当たりコスト負担構造例; 円

※下図は、低価格帯車両のオークションに参入する解体業者のコスト負担の一例として、項目立てと金額の概算を示したもの。実際に要する費用は、車種・年式・状態、各社の労務費・工数等により変動する

項目		金額	備考
コスト	仕入（オークション）	▲50,000～150,000	車種・年式等により差はあるが、解体業者においては、主に50,000円レンジの低価格帯の車両（例えば、10年落ち以上の車や修復履歴車・事故現状車）が落札されるケースが多い
	リサイクル預託金（相当額）	▲12,500	車種により異なる（約10,000～15,000円／台）
	落札手数料	▲12,000	オークション会場により異なるが、平均して12,000円/台を設定
	国内陸送費	▲10,000	落札場所と同じまたは周辺の都道府県への移動のケースを想定。実際にかかるコストは解体を行う作業場所までの距離により異なる
	解体費	▲24,000	1台あたり8,000円／人 × 3人として算出
	その他固定費	（解体業者により変動）	ヤード土地使用料、設備償却費、その他人件費など
還付金等	リサイクル預託金返還	-（0）	解体業者への返還は無し
	重量税還付	12,300	普通自動車1.5tの重量税¥24,600円/2年のうち、12か月残を想定して算定
収入		（解体業者により変動）	主に、中古部品、廃車ガラ、触媒等の売却による収入が計上される。

オークション調査の結果概要③（参考：輸出業者のコスト負担構造）

- オークションにおける輸出業者のコスト負担構造を分析すると、申請によりリサイクル預託金（約1万円程度）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（概ね10万円以上）が発生している。よって、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、リサイクル預託金の輸出返還制度やオークション制度のみで決まるものではないとも考えられる。

■ 輸出業者の一台当たりコスト負担構造例; 円

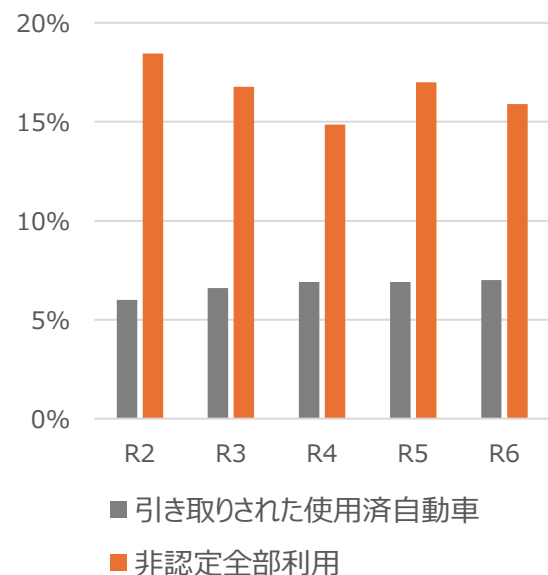
※下図は、低価格帯車両のオークションに参入する輸出業者のコスト負担の一例として、項目立てと金額の概算を示したもの。実際に要する費用は、車種・年式・状態、各社の労務費・工数、輸出の場合は仕向け先国の距離・検査事情等により変動する。

項目		金額	備考
コスト	仕入（オークション）	▲50,000～150,000+	車種・年式等により差はあるが、輸出業者においては、主に150,000円レンジの価格帯における車両（例えば、8-10年落ち以上の車、または修復履歴車等）が落札されるケースが多い
	リサイクル預託金（相当額）	▲12,500	車種により異なる（約10,000～15,000円／台）
	落札手数料	▲12,000	オークション会場により異なるが、平均して12,000円／台を設定
	国内陸送費	▲10,000	落札場所と同じまたは周辺の都道府県への移動のケースを想定。実際にかかるコストは利用場所・港までの距離により異なる
	海上輸送費	▲100,000	輸出先国により異なる（中東などを想定） ※海上輸送費を輸出業者側で負担する場合（運賃・保険料込み）
	港湾・輸出関連取扱費用	▲45,000	港湾荷役費、乙仲手数料、輸出書類作成費、保管料を含む
	その他固定費	(輸出業者により変動)	輸出業者は落札後即輸出に持っていくケースが多く、ヤード土地使用料等の固定費、その他人件費などが少ないと考えられる
還付金等	リサイクル預託金返還（輸出時）	12,500	車種により異なる（約10,000～15,000円／台）
	重量税還付	- (0)	輸出業者への重量税還付は無し
収入		(輸出業者により変動)	落札車両は中東などで、仕入れ値の3～4倍で販売される(例えば、15万円で仕入れた車両は45～60万円で販売される)ケースがある

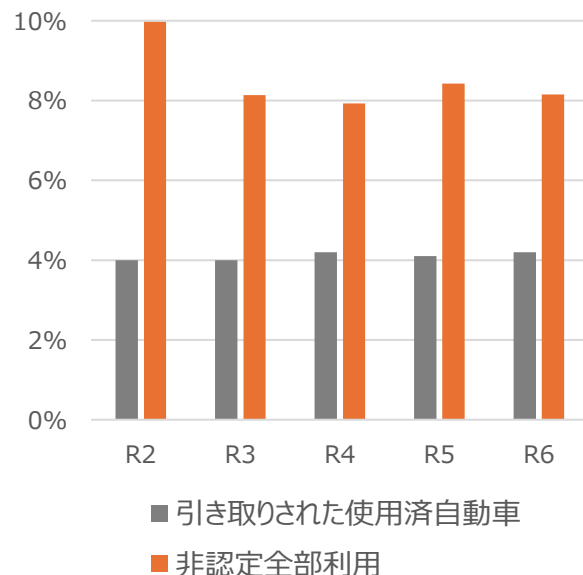
廃車ガラの調査の結果概要①（廃車ガラの輸出動向の把握について）

- 近年、廃車ガラの輸出が急増しており、令和6年度は初めて20万台を超えた。輸出向けの廃車ガラの中には、エアバッグ類が未回収であるなど違反が疑われるものも確認されていることから、その動向を把握するための調査を実施した。
- JARSに登録されたデータを検証したところ、**非認定全部利用された廃車ガラは装備変更（※）率が、通常の約2倍以上と高い傾向**が見られ、**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**が示唆された。（※）新車販売時にはエアバッグ類等が装備されていたが、事故等により使用済自動車として引き取られた際にはエアバッグ類等が無い場合に行う報告
- 税関及び地方環境事務所に検査の状況等についてヒアリングしたところ、廃棄物処理法違反が疑われる輸出申告については、税関による現物検査に地方環境事務所が必要に応じて立会しているとのことであった。**フロン類やエアバッグ類、事前回収物品が未回収である違反事例が現に確認**されており、不適正な廃車ガラの一部が輸出申告されている状況が確認できた。

フロン類装備変更率の比較

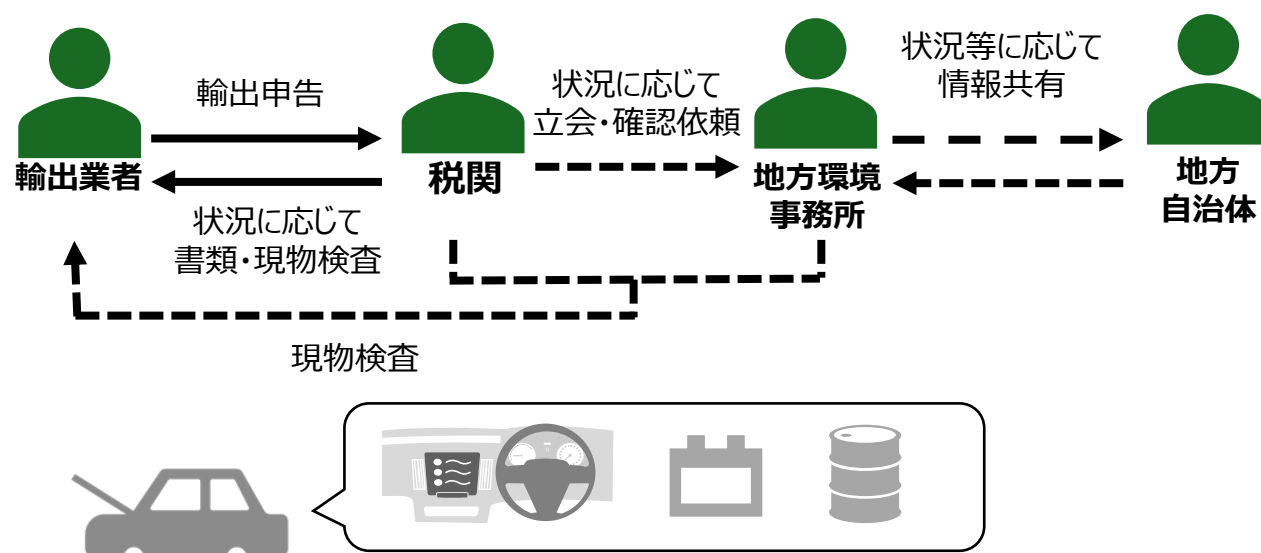


エアバッグ類装備変更率の比較



自動車リサイクルシステムより抽出

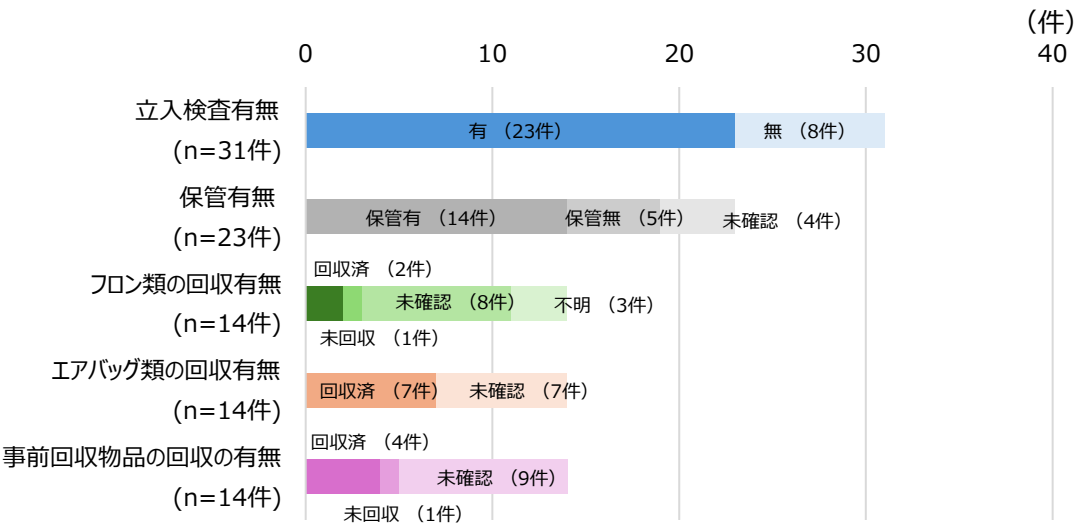
廃車ガラ輸出時における検査の流れ



廃車ガラの調査の結果概要②（廃車ガラの輸出動向の把握について）

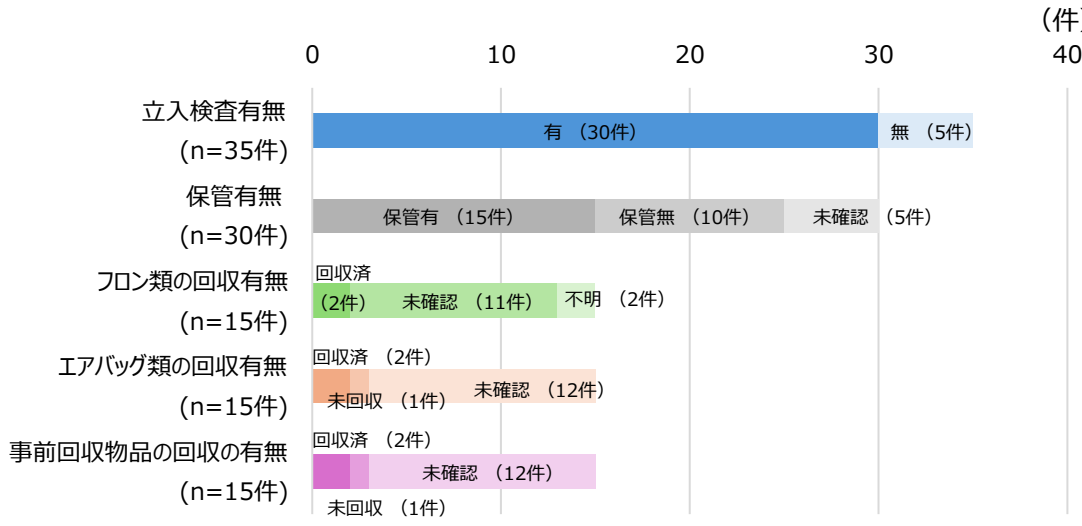
- フロン類及びエアバッグ類の装備変更率が高い上位30者をJARSで抽出し、当該事業者を所管する地方自治体による立入検査の状況を調査したところ、違反事例はほとんど確認されなかった。
- 立入検査時に廃車ガラ等が保管されていなかったという回答が約3.5割（未確認を除く）あり、これはJARSによる使用済自動車の報告が、当該自動車を引き取ってから3日以内に行うこととされているところ、事業者が短期間のうちに当該自動車を輸出業者等に引き渡したため、立入検査時に既に当該自動車保管されていなかったという可能性も考えられる。
- また、エアバッグ類等の回収の状況を確認していないという回答が約7割あり、特に装備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、周知する必要があると考えられる。

フロン類の装備変更率の高い事業者上位30者への立入検査状況
(装備変更率：100%～90.7%、装備変更台数：200台以上)



※ 同じ事業者に複数回立入検査した場合は各検査の結果を集計

エアバッグ類の装備変更率の高い事業者上位30者への立入検査状況
(装備変更率：100%～62.2%、装備変更台数：200台以上)

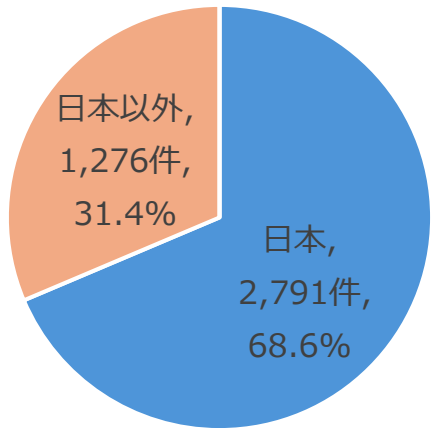


※ 同じ事業者に複数回立入検査した場合は各検査の結果を集計

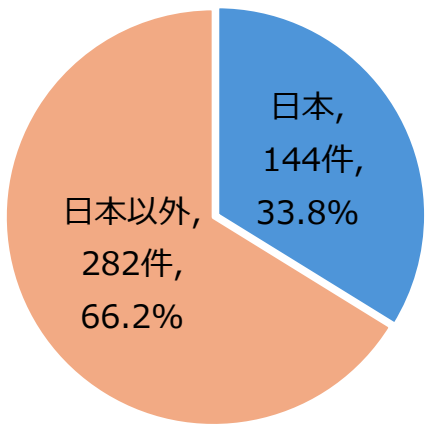
解体業者実態調査の結果概要①（国内市場への新規参入動向）

- 解体業者の操業実態を把握するため、地方自治体に対して、国籍や指導・助言の内容、自動車リサイクル法に関する課題等について調査を行った。
 - 解体業者（法人にあっては代表者）の国籍については、**全体では日本が約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が約7割**を占めており、外国籍の解体業者が増加傾向にある。
 - 外国籍の事業者については、JARSの入力（※）や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、**複数の自治体から、日本語を十分に理解できない事業者が多く、意思疎通が困難との意見**が寄せられた。
- （※）JARSについては、現状日本語のみ対応しており、地方自治体から多言語化を求める意見がある一方、同システムは国内のユーザーが支払ったリサイクル料金により運営されているところ、多言語化を実現するためには多額の改修費を要することになるため、その必要性については慎重に検討する必要がある。

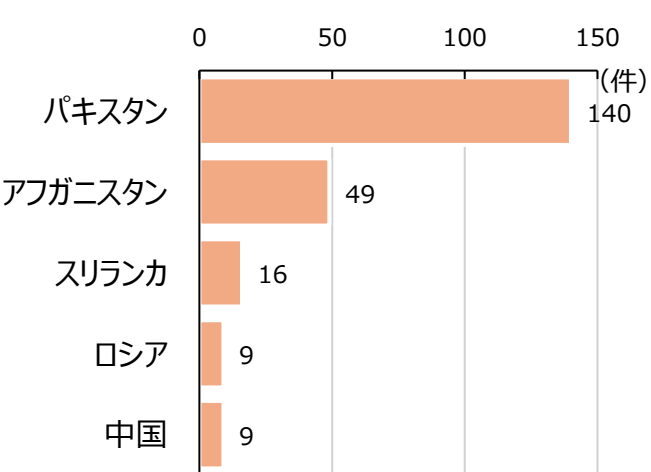
解体業者4,067者の国籍
（令和7年3月末時点）



令和4～6年度に新規許可を
取得した解体業者426者の国籍



新規許可業者の国籍の内訳
（上位5カ国、日本を除く）



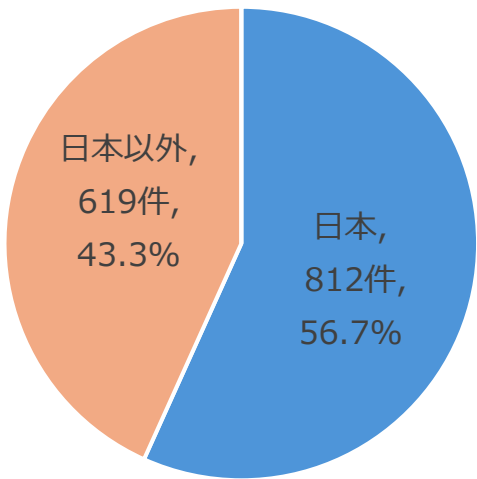
地方自治体からの主な意見

- 日本語を十分に理解できない事業者や従業員が多く、意思疎通が困難
- 通訳者や翻訳アプリを使う対応があるものの、細かい指導内容や法的ニュアンスが伝わらない場合が頻発
- 外国人事業者や作業員との言語が通じず、指導が難しい
- 日本語ができる者の同席がない場面が多く、立入検査時の指導に遅れが生じる
- システムが日本語のみ対応であり、外国人事業者の負担が大きい
- 外国人事業者への利便性向上を図るため、多言語対応や登録確認の機能強化が必要

解体業者実態調査の結果概要②（自治体による解体業者への指導・助言内容）

- 地方自治体による解体業者への指導・助言について、対象者の国籍は日本の方が若干多く、**国籍に関わらず指導等が行われている実態**が明らかとなった（解体業者の約7割が日本国籍である点に留意）。
- **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。
- また、**自動車リサイクル法の理解が不十分な解体業者が多い**との意見が多数寄せられており、許可基準に知識・技能要件を追加する等、許可申請時に申請者が法令を理解していることを確認する仕組みの導入が必要であると考えられる。

被指導・助言対象者の国籍
(令和6年度)



指導・助言の事案の類型

	全体	国籍「日本」	国籍「日本以外」
無許可営業	4	2	2
許可基準違反	597	284	313
処理基準違反	117	77	40
無届変更	165	102	63
他人に対する違反行為の要求、ほう助等	10	6	4
引取り・引渡し・再資源化義務違反	89	29	60
移動報告義務違反	38	24	14
使用済自動車疑いのある中古車の解体等	1	1	0
申請書不備の指摘	83	62	21
その他	327	225	102

地方自治体からの主な意見

- 許可基準や自動車リサイクル法の遵守が不十分なケースが多い
- 行政書士による代行が多く、事業者自身が法令の内容を理解していないことが懸念される
- 「使用済自動車」と「中古車」の区別が困難であり、事業者の主張を頼るしかない状況
- 施設の実態と標準作業書が一致しないケースが多い
- エアバッグ類の取り外し・回収手順や基準の理解不足から、指定回収物品の放置や輸出事例が増加
- 解体業者によっては、引取り報告を行わず長期保管することで、システム上の管理と実態が一致しない問題も見られる
- 名義貸しの疑いがある事業者について、事実確認が難しい
- エアバッグや廃油など指定回収物品等に対する調査や追跡体制の確立が必要

【その他でみられた主な指導の内容】

- 法令違反・書類不備、保管管理の問題、作業上・設備の不備、報告・業務管理の問題、改善指導と対応等

解体業者実態調査の結果概要③（自治体へのヒアリング調査について）

- 指導等の件数の多い5自治体に対しヒアリング調査を実施した。
- 許可申請や苦情の寄せられた事業者に対してはすべての自治体が立入検査を実施しており、許可業者数や担当者数等の状況に応じてすべての事業者に立入検査を実施している自治体もあった。
- 許可基準に知識・技能要件を追加することについては、すべての自治体が賛成である一方、合同会議のヒアリングで意見のあった屋根設置の義務化及びもぎ取り解体の禁止については、様々な意見が寄せられた。

【立入検査の現状及び課題に関する主な意見】

立入検査について

対象とする事業者の選定方法	回答数
許可申請時	5件
苦情・火災等時	5件
すべての事業者に1回/年	2件
すべての事業者に1回/2年	1件

※複数回答可

関係機関との連携方法	回答数
定期的に警察及び建築部局と合同	1件
定期的に警察と合同	1件
市町村及び必要に応じて警察と合同	1件
必要に応じて警察と合同	2件

違反事業者の傾向	回答数
新規・既存、国内・国外といった違いで、違反件数・内容の傾向や差はみられない	5件

申請対応や指導・助言を行う際の自治体が抱える問題点

許可基準への知識・技能要件の追加について	回答数
事業者が法を理解していない場合があるため賛成	5件

解体作業場への屋根設置の義務化について	回答数
屋根がないと現場での管理が難しいため義務化に賛成	3件
市街化調整区域で許可を取得している事業者が多く義務化は厳しすぎる	1件
既存業者の解体作業場には概ね屋根が設置されている	1件

もぎ取り解体の禁止について	回答数
無許可業者の違法性の認定が困難となるため禁止すべき	3件
既存の許可業者の事業に影響を及ぼすおそれがあるため慎重に検討すべき	1件
現行の運用で支障となる事例は把握していない	1件

解体業者実態調査の結果概要④（使用済自動車の判断基準について）

- 地方自治体や地方環境事務所へのヒアリングでは、**現行の判断基準では使用済自動車と中古車の判断が難しい場合があり、使用済自動車と疑われる自動車の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**旨の意見が示された。
- 廃棄物の該当性については、廃棄物処理法において、物の性状、排出の状況、通常の見取り形態、取引価値の有無、占有者の意思を総合的に勘案して判断するとされているところ、使用済自動車判別ガイドラインにおいては、個々の車両の状況や条件、判断を行う場面等により大きくその見取りが異なり、**使用済自動車とする一律の基準を設定することは困難である**とされている。
- 同ガイドラインでは、オークション会場個別の判断により、出品を断っている事例として、「使用済自動車及び使用済自動車と判断される自動車」と考えられる以下の車両を例示しているものの、その他にも様々なケースがあるため、**地方自治体・地方環境事務所等の関係者が的確な判断をするには十分とは言えない面がある。**

事業者が事故車としてオークションに出品予定と主張する車両



事業者が取り外した内装部品を全て元どおりに取り付けると主張する自動車



使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書（抄）
（H23.2 産業構造審議会・中央環境審議会 合同会議）

「使用済自動車及び使用済自動車と判断される自動車」と考えられる以下のような車両については、各会場個別の判断として、出品を断っている事例がある。

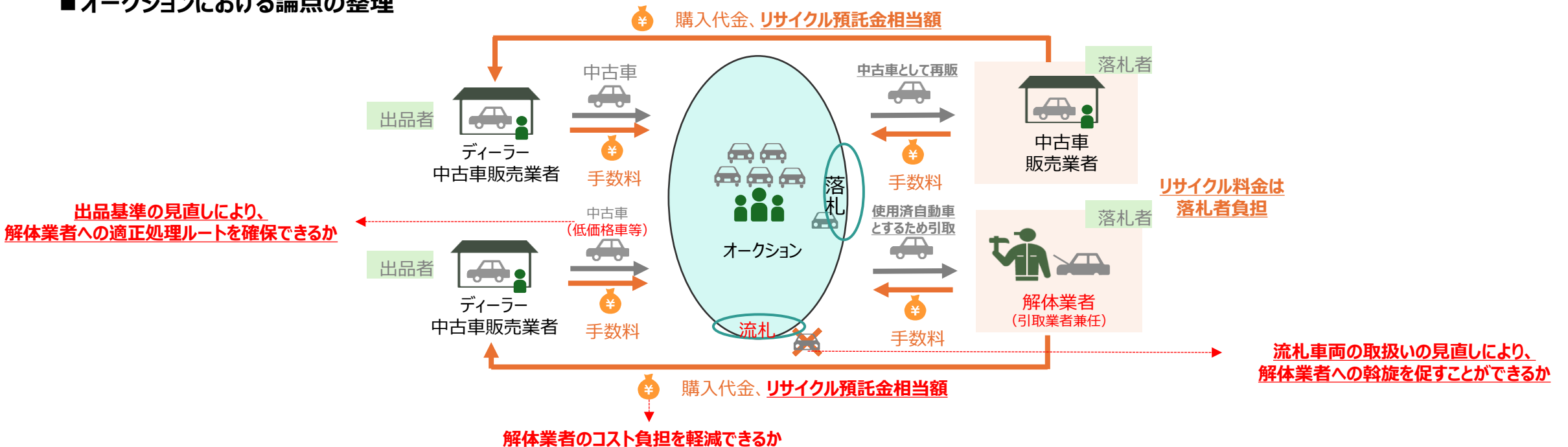
【出品を断る事例】

- ・エンジンやミッションが取り外された車両
- ・多数の部品取りがされた車両
- ・損壊状況が大きい車両
- ・自走不可能車両（簡単な修理によって自走可能となる車両を除く）
- ・広範囲で延焼している車両 等

対応策の検討① オークションにおける運営方法の見直し

- 近年は、オークションで取引される中古車の割合が増加していると見られ、国内で使用済自動車が増加している問題との関連が高いと考えられる。また、国内における適正処理ルート of 安定的な確保等の観点から、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。
- ただし、オークションシステムはあくまで中古車を取り扱う市場であるため、自動車リサイクル法で運営方法等を制限すべきではないことから、オークション事業者の自主的な取組により運営方法の適正化が図られることが望ましい。
- 特に、中古車がオークションに流通する入口（出品管理）と出口（流札対応等）において、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を適正化するという観点から、次項のような方法を検討してはどうか。なお、出品管理についてはすべてのオークション会場で遵守すべき基本的な事項として整理することが適当である。一方で、流札対応等については、第一歩としては、全国の市場に一律的に導入するのではなく、オークション事業者による新たな取組を検討・推進してはどうか。

■ オークションにおける論点の整理



対応策の検討① オークションの出品管理と流札対応等の見直しについて

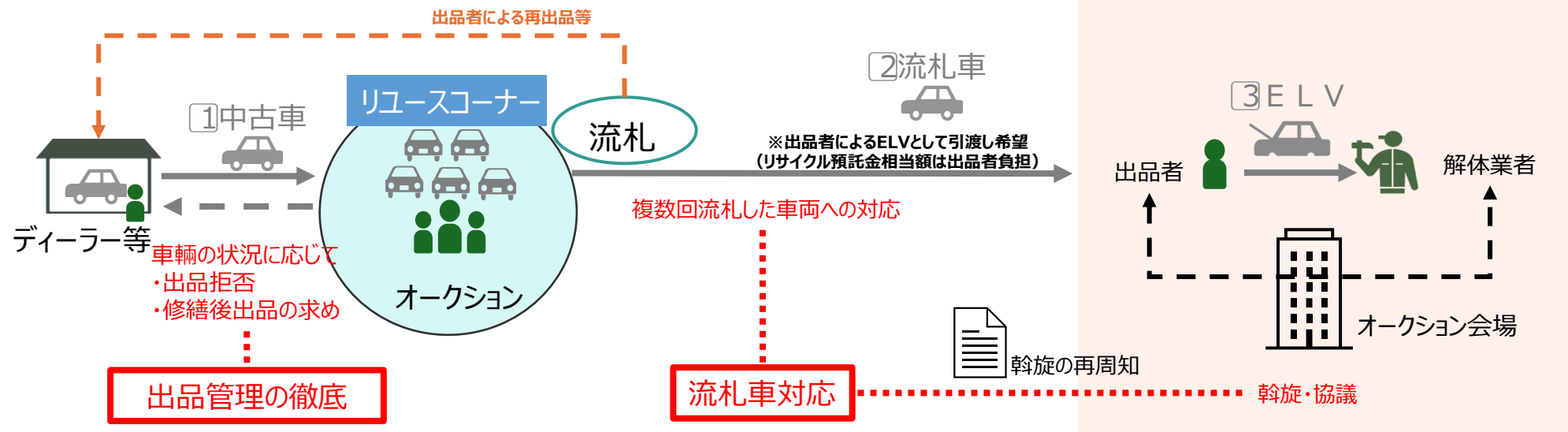
出品管理の徹底

- オークション会場の個別判断により、損壊程度が大きい車両や自走不可能車両については出品を断ることとされているが、「**修理費が中古車としての市場相場価格を明らかに上回る状態の車両**」等が出品された場合、中古車とは見なされない蓋然性が高いと考えられるため、**ガイドライン等を強化した上でオークションには出品させないことのルールを再度周知・徹底**してはどうか。

流札車対応

- オークション会場で中古車として流札した車について、出品者が使用済自動車として引渡しを希望する場合に、**会場から出品者への解体業の斡旋について再度周知を図る**とともに、さらに取組を推進するために、例えば、リユースコーナー等において**複数回流札した車両について、広く解体業者への斡旋ができる場や仕組み作り**などを検討してはどうか。

■リユースコーナーにおける対応（案）



参考：リユースコーナー（類似コーナー）と流札車両についての取扱について

- 現在、各オークション会場において、低年式、多走行、低価格車等を対象とした専用コーナー（リユースコーナー）が設けられており、流札となった場合には、以下のいずれかの取扱いが推奨されている。

■リユースコーナー（類似コーナー）と流札車両についての取扱について（H26.7、（一社）日本オートオークション協議会）

1. オークション会場で取り扱う商品車の考え方

平成17年以降通達に基づき取り組みを続けてきたが、使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書で「使用済自動車とする一律の基準を設定することは困難であることが明らかになった」とされた。
一方、オークション会場に対しては、「商品車の明確化が重要である」とされたことから、商品車の明確化に努め、以下のような、商品車の考え方を提示し、会場間の共通の認識として取り組むこととする。

●オークション会場の考え方

オークション会場は商品車としての中古車の「市場」であるので、商品車と判断されない場合は出品を断ることができる。

●商品車と判断する場合の共通認識

以下の3点をいずれも満たすこと。

- ① 自動車リサイクル法の引き取り報告がされていないこと
- ② 所有権変更に必要な書類があること
- ③ 自動車リサイクル法上認められていない部品取りがされていないこと

2. 流札車両の取り扱いについて

以下により対応する。

- ① 出品店が持ち帰る
- ② 出品店が再出品する
- ③ 出品店が「使用済み自動車」として判断する場合は、解体業者を紹介する
- ④ 会場が買い取る場合は、商品車として合意のうえ買い取る

リサイクル預託金相当額は出品店負担

リサイクル預託金相当額は会場負担

なお、複数回流札した車両の取り扱いについては、流札回数と市場価値との関連性は認められないため、出品の制限は行わない。

対応策の検討②－ 1 （不適正な廃車ガラ輸出の防止）

- 地方自治体が立入検査を行った際に、装備変更率の高い事業者であっても、廃車ガラ等の状態（エアバッグ類の処理状況等）を十分に確認できていない。
- 地方自治体職員のJARSの利便性向上のため、システム大改造により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トップ10を画面にて表示できるようになる予定。
- これを活用し、JARS上でデータの確認を行った上で、許可申請等時における立入検査を実施するように地方自治体へ周知するとともに、事業者に対しても研修等の機会やJARS等のツールを活用して、改めて法令遵守の徹底を図ってはどうか。
- また、法令違反が疑われる事業者等の情報を、関係機関が確実に共有し、効果的に立入検査を実施していく必要があるのではないか。

システム大改造により提供される新たな機能

従来

素材データ群



事業者の実績情報をCSVファイル(表計算の形式)で提供

- ✓ データの羅列（膨大な素材データ群）
- ✓ 地方自治体担当が、表計算のフィルタ機能などを用いて、自身の知見で加工・抽出

大改造での新規提供

加工済・厳選データ群 (JARCの知見でデータ抽出)

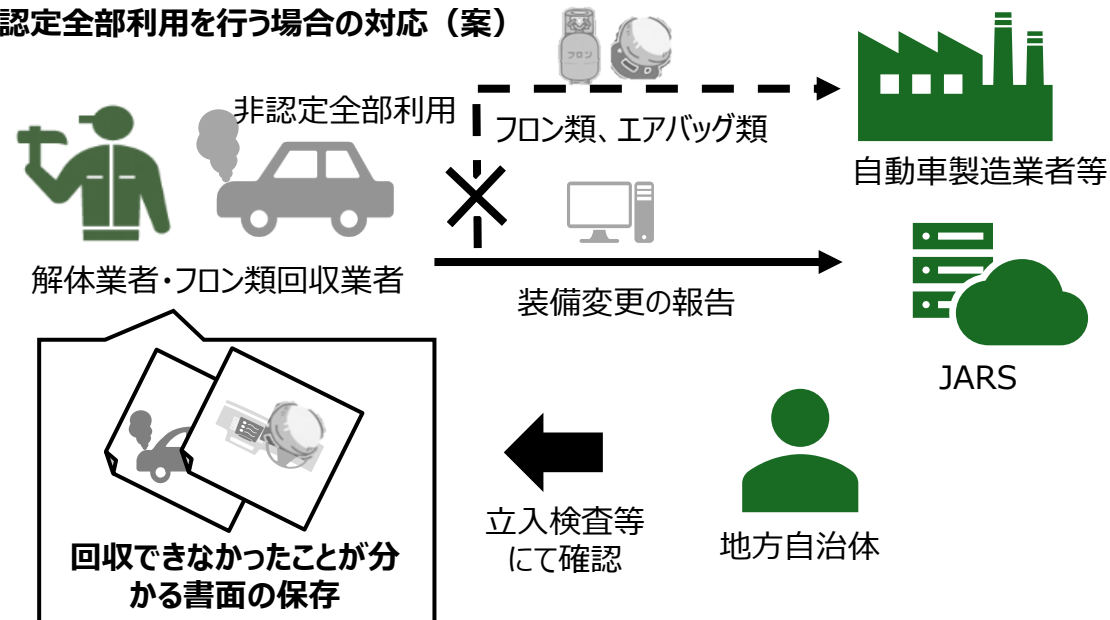
提供情報名	対象業者	データ抽出要件
① フロン類装備変更業者	フロン類回収業者 (引取業を兼務する事業所)	年間取扱台数360台以上で、かつフロン類装備変更率30%
② エアバッグ類装備変更業者	解体業者 (引取業を兼務する事業所)	年間取扱台数360台以上で、かつエアバッグ類装備変更率20%
③ 長期滞留業者	解体業者・破砕業者	長期滞留台数が100台以上
④ 新規遅延業者	解体業者・破砕業者	単月の新規遅延発生台数が直近12カ月の平均引取台数の0.8倍以上
⑤ フロン類未引渡業者	フロン類回収業者	フロン類回収工程の引取から20日以内でのフロン類のボンベへの紐付け未実施

- ✓ 地方自治体システムの画面上で注意・指導のきっかけとなるデータを提供

対応策の検討②－２（不適正な廃車ガウ輸出の防止）

- 破砕業者に引き渡される廃車ガウについては、後工程に悪影響が出ないように適正に解体されていると考えられる。一方で、非認定全部利用が行われる場合には、部品取り等を目的として、フロン類、エアバッグ類及び事前回収物品（バッテリー、廃油等）を回収しないインセンティブが働きやすいと考えられることから、主に非認定全部利用者へ引き渡しを行っており、装備変更率が極端に高い事業者については、当該物品の回収義務違反が疑われる。
- しかし、廃車ガウの引取り・引渡しと移動報告にはタイムラグが発生し、地方自治体がJARSを確認して立入検査を行ったとしても、既に当該自動車保管されておらず、法違反の有無を確認できない可能性があるため、**非認定全部利用を行う事業者を対象に、装備変更や事前回収物品の事実を地方自治体が書面等で確認できる仕組み**を構築することを検討してはどうか。
- また、輸出申告における現場写真やJARSの解体証明書類等の提出は任意であり、無許可業者による解体を覚知できない場合があるため、廃車ガウ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**」を提出する等の実効性ある対策・周知徹底を検討してはどうか。
- 上記対策を行ってもなお不正の発覚を逃れるため虚偽の移動報告等を行う者に対しては、許可取消や告発を含め厳正な対処が必要である。

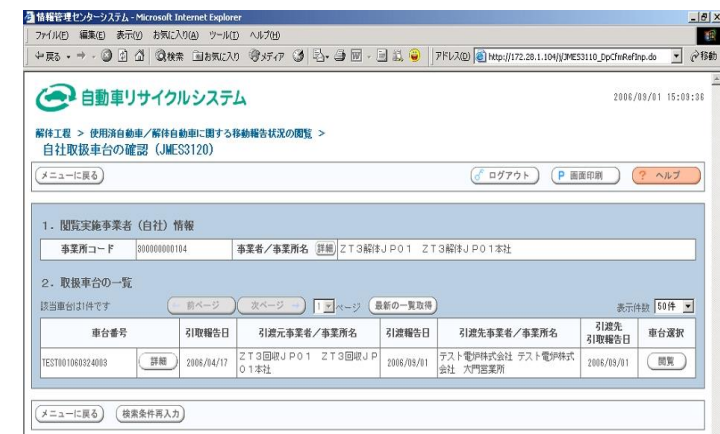
■ 非認定全部利用を行う場合の対応（案）



※事前回収物品の場合は、マニフェストや領収証の写し等を想定

■ 解体自動車（廃車ガウ）の輸出申告における電子マニフェストの画面印刷物の提出について（H18.11.15 事務連絡 経・環）

～解体自動車の全部利用に係る電子マニフェストの画面印刷物の提出を求めることとなりました。

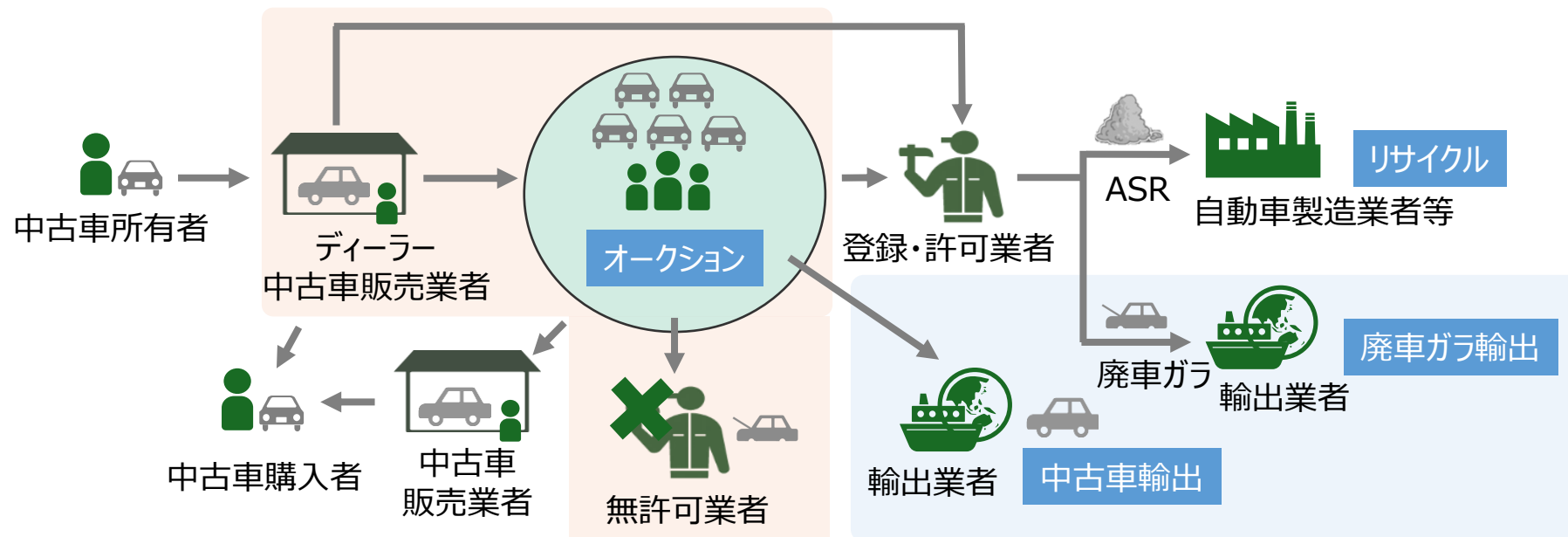


別添（例）：電子マニフェストの画面印刷物

対応策の検討③ 使用済自動車判別ガイドライン等の見直し

- 一般的な中古車と使用済自動車の判断については、平成23年2月に産業構造審議会及び中央環境審議会が取りまとめた「使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書」（ガイドライン）において、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、平成26年1月の経済産業省・環境省事務連絡「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」（通知）において、それぞれ具体的な基準を示しているところ。
- しかし、今回実施した調査やヒアリングの結果により、現行のガイドライン及び通知では十分に対応できない事例があることが判明した。そこで、使用済と判断される自動車が登録・許可業者の手に渡り、不適正な解体や輸出を防止するためにも、**ガイドライン及び通知の点検・見直しを行い、関係機関で効果的に情報共有を行ってはどうか。**

中古車及び使用済自動車の主な流通経路



ガイドライン

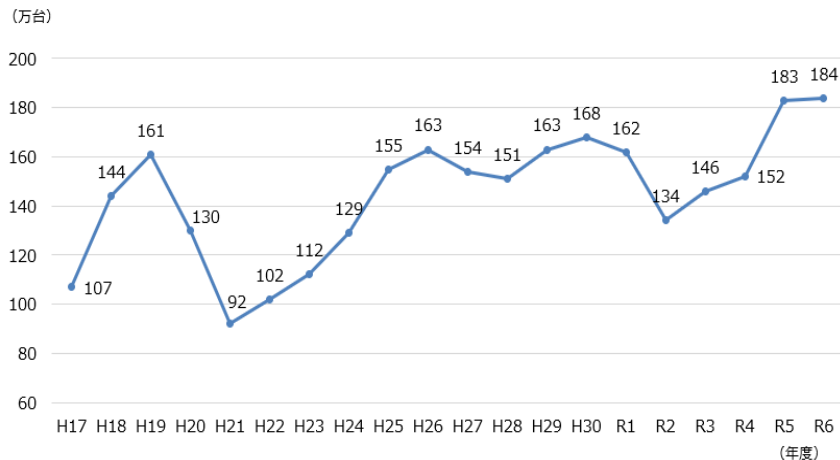
⇒一般的な中古車・使用済自動車の判断基準

通知

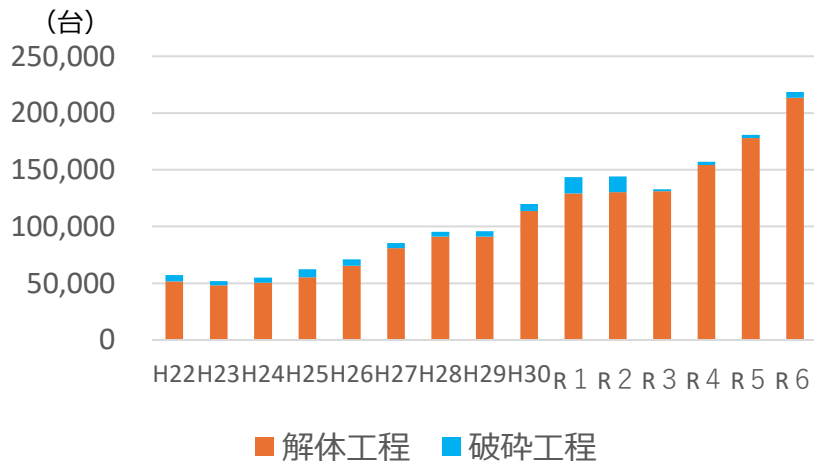
⇒輸出時における中古車・使用済自動車の判断基準

(参考) オークション、中古車輸出関連

中古車の輸出台数の動向



ガラク輸出（非認定全部利用）台数の動向



自動車リサイクルシステムより抽出

使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書(H23.2 産業構造審議会・中央環境審議会 合同会議)(抄)

第3章 オートオークション会場における出品にあたっての取扱い

1. オートオークション市場の現状

(中略) ←

所有者が手放した車両をディーラー等が引き受ける場面に際しても、その車両に市場価値があると考えられる場合、これを使用済自動車として引き取るのではなく、中古車として下取りし、オートオークション会場を経由して流通させるというケースが増加している。

このように、所有者が手放した車両がオートオークション会場を通じて中古車として再使用され得ることは、自動車の長期使用にもつながるため、自動車リサイクル制度上の趣旨にかんがみ合理的な動きであると言える。

2. オートオークション会場において取り扱う商品車について

オートオークション会場では、公正な取引を行うために、出品車両の入庫時に、修復歴、冠水歴、盗難歴等についての検査を実施し「商品車」の取引環境を提供している。

また、「使用済自動車及び使用済自動車と判断される自動車」と考えられる以下のような車両については、各会場個別の判断として、出品を断っている事例がある。

【出品を断る事例】

- ・エンジンやミッションが取り外された車両
- ・多数の部品取りがされた車両【事例3参照】
- ・損壊状況が大きい車両【事例4参照】
- ・自走不可能車両（簡単な修理によって自走可能となる車両を除く）【事例4参照】
- ・広範囲で延焼している車両 等【事例5参照】

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 (H26.1.17 事務連絡 経・環)

1. 中古車の輸出とは認められない事例

次の作業が行われたものは、外見上自動車としての使用を終えていることが明確であることから、中古車として輸出することはできません。また、こうした作業は、使用済自動車の解体行為であり、自動車リサイクル法の解体業の許可を受けた解体業者でなければ行うことができません。

- ①ハーフカット、②ノーズカット、③ルーフカット、④テールカット、⑤エンジンの取り外し、⑥車軸の取り外し、⑦サスペンションの取り外し

2. 中古車の輸出として認められる部品取り外しの範囲

1 以外の場合でも、輸出に当たり部品の取り外しを行うときは、自動車リサイクル法の解体行為に当たる可能性があります。ただし、次の付属品等を取り外す行為は、解体行為とは解釈されません。

- ①カーナビ、②カーステレオ、③カーラジオ、④車内定着式テレビ、⑤ E T C 車載器、⑥時計、⑦サンバイザー、⑧サイドバイザー、⑨ブラインド（カーテン、カーテンレールを含む。）、⑩泥除け、⑪消火器、⑫運賃メーター、⑬防犯灯、⑭防犯警報装置、⑮防犯ガラス（プラスチック製のものを含む。）、⑯タコグラフ（運行記録計）、⑰自重計、⑱運賃料金箱（両替機を含む。）

また、次の品目については、コンテナ輸送に伴う積載効率の観点からやむを得ず一時的に取り外し、これらを取り外された車両と同一のコンテナに積載する場合に限り、その取り外しは解体行為とは解釈されません。

- ①タイヤ、②ミラー、③バンパー、④ボンネット、⑤リアハッチ・トランクリッド、⑥ランプ類

対応策の検討④ 解体業許可基準の見直し

- 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、許可年数や国籍といった属性による差はみられないことから、新規・既存、国内・海外を問わず、すべての解体業者を対象とした対応が必要であると考えられる。
- 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業許可基準に「知識・技能要件」を設けることとしてはどうか。新規許可時及び許可更新時において、申請者が解体業を適正に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期待される。
- 知識・技能の有無については、許可権限を有する地方自治体が判断することとなるが、申請者及び自治体の負担軽減の観点から、法の理解度を測るための講習会を修了していること等、国において一定の基準を設けることが望ましいと考える。

講習内容について

- 現行で実施されているJARCの事業者サポート研修や（一社）日本自動車リサイクル機構（JAERA）による自動車リサイクル士制度など、親和性や実効性の高い既存制度を参考とすることが考えられる。
 - 廃棄物処理法において、すべての地方自治体が（公財）日本産業廃棄物処理振興センター（JWセンター）の講習会修了をもって知識・技能を有すると判断する運用を行っていることを踏まえ、例えば自動車リサイクル法の指定法人であるJARCにおいて、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を実施することとしてはどうか。
 - なお、講習会の実施は自動車リサイクル制度の安定化に資する有効な方策と考えられる一方で、具体的な実施方法、主体、スケジュール、財源、既存事業者や新規参入業者への影響、許可事務を担う地方自治体への負担など、検討すべき事項が多岐にわたることに留意する必要がある。
- ※許可業者はJARSの入力や地方自治体とのコミュニケーションを取ることができる必要があるため、講習会は日本語にて実施し、講習会を修了した責任者による社内教育等によって、現場の従業員も含めた事業者全体の知識向上を図ることが、一案として考えられるのではないかと。

廃棄物処理法と自動車リサイクル法の許可基準の比較

廃棄物処理法 中間処理業許可基準（規則第10条の5第1号）	自動車リサイクル法 解体業許可基準（規則第57条）
イ 施設に係る基準 (1)～(7) （略）	一 施設に係る基準 イ～ホ （略）
ロ 申請者の能力に係る基準 (1) <u>産業廃棄物の処分を的確に行うに足りる知識及び技能を有すること。</u> (2) 産業廃棄物の処分を的確に、かつ、継続して行うに足りる経理的基礎を有すること。	二 解体業許可申請者の能力に係る基準 イ 次に掲げる事項を記載した標準作業書を常備し、従事者に周知していること。 (1)～(9) （略） ロ 事業計画書又は収支見積書から判断して、解体業を継続できないことが明らかでないこと。

(参考) JWセンター 産業廃棄物処理業の許可申請に関する講習会

処理業（新規）講習会

概要

廃棄物処理法に基づき、産業廃棄物または特別管理産業廃棄物処理業の許可を新たに受けようとする方などが、産業廃棄物の適正な処理を行うために必要な専門的知識と技能を修得することを目的としています。

受講の目的

産業廃棄物の適正な処理を行うために必要な専門的知識と技能を修得していただくことを目的としています。

受講対象者

廃棄物処理法に基づき、産業廃棄物または特別管理産業廃棄物の許可を新たに受けようとする方などのほか、次の主務大臣の認定を受けようとする方も対象です。

(略)

※処理業（更新）講習会もあり

講習会・研修会Q&A

Q. なぜ、講習会を受けなければならないのでしょうか。

A. 廃棄物処理法で産業廃棄物処理業の許可申請者の能力の基準が定められており、申請者は的確に事業を行うに足る知識及び技能を有することが必要と規定されています。都道府県・政令市はその能力を証明する書類として、講習会の修了証を認めていることから、講習会を受講し修了することが必要になります。

講習会の受講の流れ

STEP 1 講習会の申込み

インターネットで講習会の受講を申し込む

日程・会場を選んで申込みをします。

- 受講者の氏名、生年月日等の情報の登録
- 受講者の顔写真の登録
- 受講料の支払い（銀行振込、コンビニ払い、クレジットカード）



申込推奨環境（2025年1月現在）

パソコン		スマートフォン、タブレット	
OS	ブラウザ	OS	ブラウザ
Windows 10 Windows 11	Microsoft Edge Google Chrome Mozilla Firefox	AndroidOS 12以降	Google Chrome
macOS 13 以降	Safari	iOS 15以降(17を除く) iPadOS 15以降	Safari

STEP 2 講義の受講

オンライン形式

インターネットで
講義動画を
視聴して受講する



テキストを受け取り、マイページで講義動画を視聴して受講します。
講義動画は、決められた日時に配信されるものではありません。試験日までいつでも何度でも受講できます。
また、受講番号とパスワードがあれば、申込み時に使用したパソコンやスマートフォン以外の端末からも受講することが可能です。

対面形式

講習会会場で
講義を受講する



申込時に選択した日に会場で講義を受けます。
講習会の日数は講習会の課程によって異なります。

STEP 3 修了試験

試験会場で 修了試験を受ける

申込時に選択した試験日時に会場で修了試験を受けます。

講義受講後に 修了試験を受ける

講義の受講後に修了試験を受けます。

STEP 4 試験結果

試験結果を受け取る

約3週間後に修了証を簡易書留により受け取ります
(不合格の場合は再試験の案内が送付されます)。



(参考) JARC 事業者サポート研修

3. 自治体、JAERA加入業者と連携した事業者サポート研修

事業者による不適正行為未然防止への対応として 新規許可申請事業者を対象に法制度概要や許可要件(座学)、解体実務作業実演、リサイクルシステム操作等(実演) の研修を受講者に合わせた言語のテキストと通訳者を用意して実施しています。

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。

座学：法概要、許可要件講義

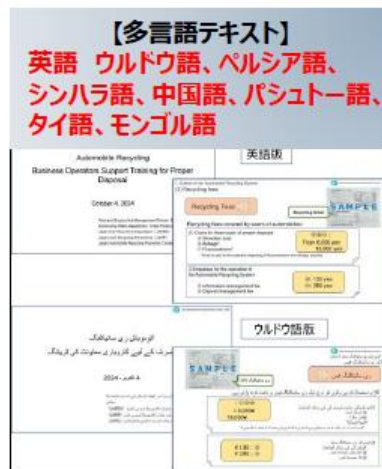


実演：フロン、エアバッグ処理作業



＜実施会場、受講者数＞

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、バシトゥー語
	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、ペルシア語
2024、2025年度合計			37社 50名	



＜英語＞



＜ウルドゥ語＞



(参考) JAERA 自動車リサイクル士制度

不適正解体事業者への対応の必要性—使用済自動車適正処理の推進に係る取り組み—



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

本日の議論のポイント

➤ 本日で議論いただき点は以下のとおり。

目的	議論の観点
国内における使用済自動車の適正処理ルートの安定的な確保	<ul style="list-style-type: none">■ 使用済自動車と判断され得る車両や市場価値が見込まれない流札車両等の適正な流通を図るために、オークションにおいてどのような運用が必要か■ 中古車と使用済自動車の判断をどのようにして円滑に行っていくか
不適正な廃車ガラの輸出の防止	<ul style="list-style-type: none">■ エアバッグ類等が未回収の廃車ガラの輸出をどのようにして防止するか■ 不適正な装備変更をどのようにして覚知し、防止するか
解体業者の適正な事業実施の確保	<ul style="list-style-type: none">■ 許可基準に知識・技能要件を追加する等の見直しをどのように進めるべきか■ 地方自治体から意見のあった規律強化（解体作業場への屋根設置の義務化、もぎ取り解体の禁止等）は必要か

