
自動車リサイクル制度の個別論点の深掘りについて (国内資源循環の推進)

2026年1月13日



経済産業省



今後の審議会の進め方について

- これまでの審議会において、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論点について、前回に続き、本日の審議会においても御議論いただき、議論を深めていくこととしたい。

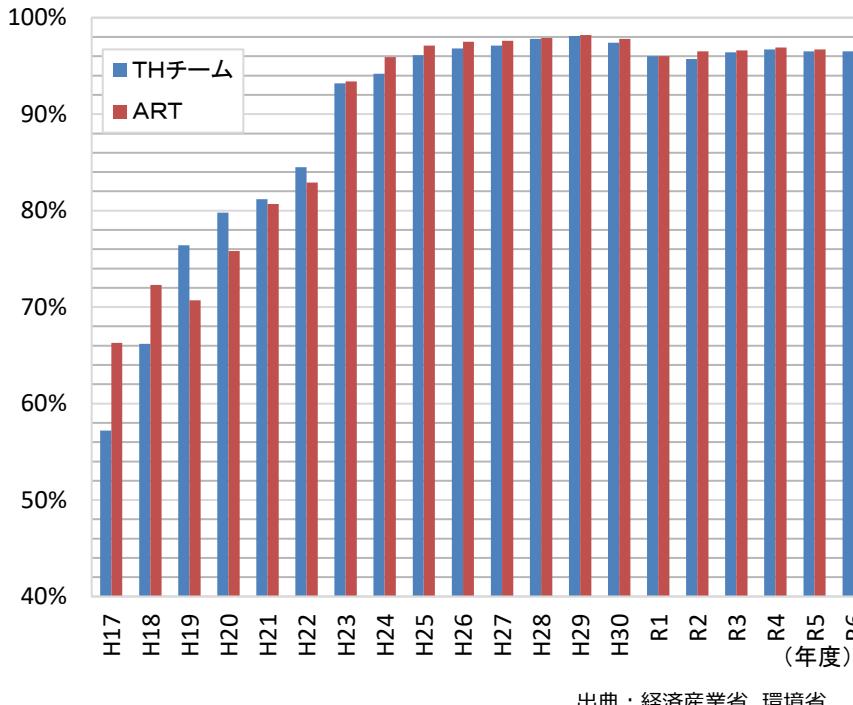
- ① 使用済自動車にかかる動向把握
(オートオークション等における解体業者の取引動向含む)
 - ② 不適正な解体業者等の実態把握と対応の検討
 - ③ リサイクル料金の適切な運用と検証
 - ④ 不法投棄・不適正保管車両及び被災車両の適正処理
 - ⑤ 情報システムの効率的な活用
 - ⑥ 自動車リサイクルの高度化
 - ⑦ 再生プラスチックの流通量拡大
 - ⑧ リユース可能な部品の流通促進
 - ⑨ 使用済自動車由来の車載用蓄電池の再資源化の推進
 - ⑩ CN・3Rの高度化
-
- 前回の審議会（第63回）で議論
- 今回の審議会（第64回）で議論

論点の背景と現状の課題（自動車リサイクルの高度化）

第60回合同会議資料6より再掲

- 自動車製造業者等により使用済自動車の適正処理・再資源化が確実に実施され、ASRの再資源化率は近年95%以上で推移しており、目標値である70%を安定的に達成している。
- 再資源化の方法は熱回収が約70%を占める一方、マテリアルリサイクルは約30%程度であり、プラスチックのマテリアルリサイクル率は1.5%（ASR中の硬質プラスチック換算で約4%）に留まっている。
- プラスチック資源循環法ではマテリアルリサイクルが熱回収よりも上位に位置付けられており、循環経済の移行に向けて、ASRを減らす取組として解体・破碎段階でのプラスチック・ガラスの回収強化や、ASRリサイクルの高度化を更に強化すべきではないか。

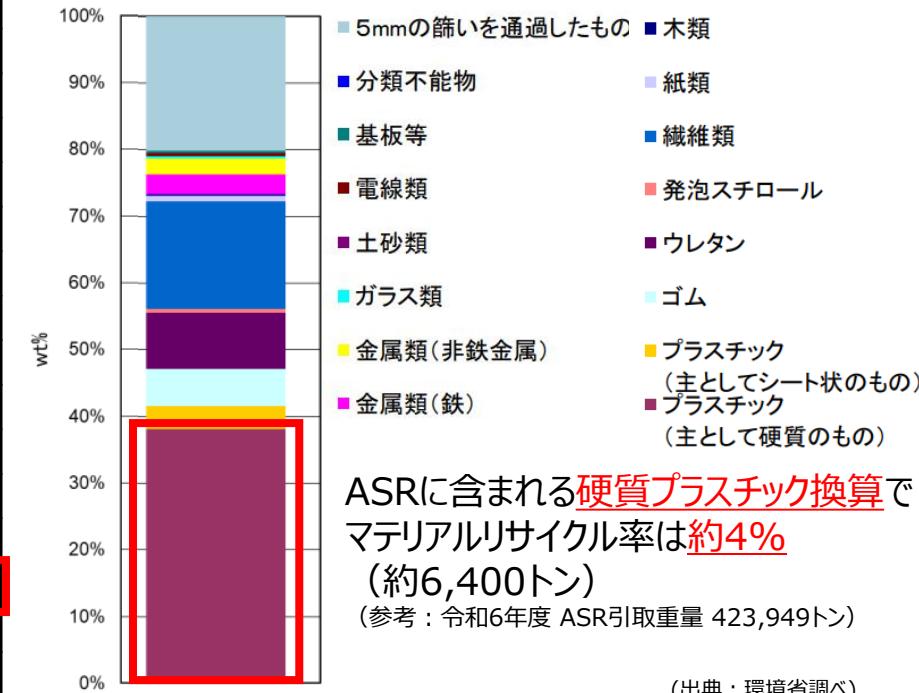
ASRの再資源化率（熱回収を含む）



ASRの再資源化状況（令和6年度重量実積ベース）

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の組成

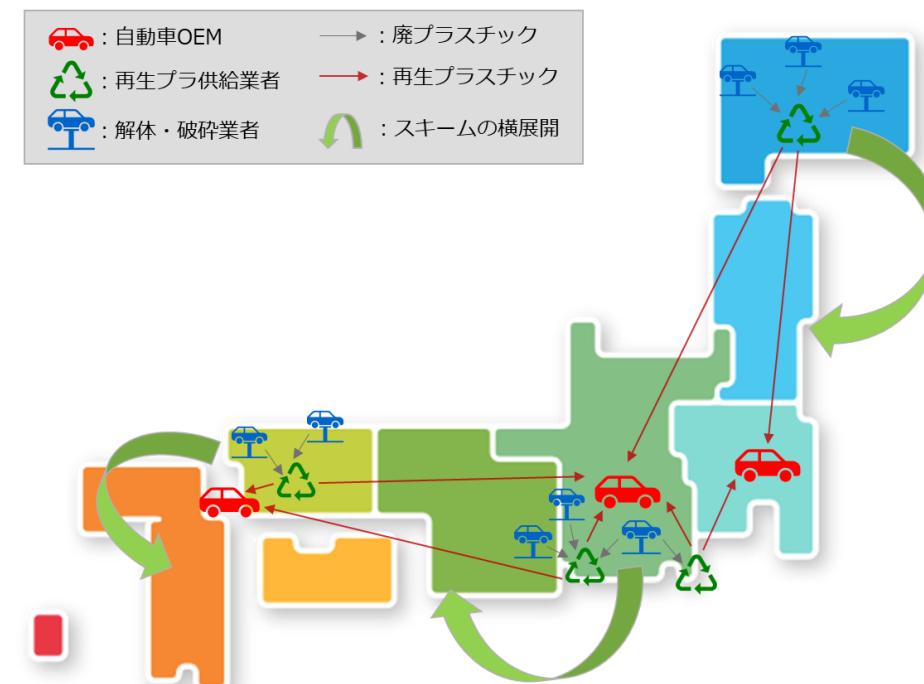


- ASRの削減及び再資源化の高度化を目的として、**2026年4月より『資源回収インセンティブ制度』を開始予定。**
- 本制度は、解体業者、破碎業者、原材料メーカー等がコンソーシアムを形成して自動車製造業者等と契約したうえで、解体業者等が使用済自動車からプラスチック・ガラスを回収した場合、ASRの減量により捻出されるリサイクル料金を原資としたインセンティブが支払われるものである。
- 本制度を活用した使用済自動車由来のプラスチック、ガラスの回収・再資源化を推進するためには、各地域の地理的特性、産業集積状況等を踏まえ、**国と関係団体が連携し、地域レベルでの関連事業者によるコンソーシアム形成が促される取組を推進していくことが必要ではないか。**

＜資源回収インセンティブ制度の概念図＞



＜地域特性等を踏まえた資源循環イメージ＞



これまでの審議会で示された主な御意見

1. 自動車リサイクルの高度化

委員からの御意見

- 施行後の20年間で社会は大きく変化し、廃棄物の処理に関して熱回収の順位が低くなっている。熱回収の位置づけを再度検討する必要があるのではないか。
- マテリアルリサイクルがなかなか伸びていないことがデータから分かるが、自主的取組でどこまでやっていけるのかも合わせて、今後の具体的な対応について、義務を課すのか、自主的な取組を支援するのか、どこまでやればうまくいくのかを見極めていく必要があるのではないか。
- 熱回収の割合が非常に高い点は課題であると感じる。マテリアルリサイクル率を上げていく仕組づくりが急務ではないか。設計段階で回収しやすい構造にしていくなどの取組も、今後さらに重要なのではないか。
- 破碎業においても、ASRのマテリアルリサイクルは課題であると認識。

ヒアリングでの御意見

- 使用済自動車は既に約82%が解体段階、破碎段階でリユース、もしくはマテリアルリサイクルされており、残り18%のうちの30%、つまり全体の5%がマテリアルリサイクルされている。よって、マテリアルリサイクル率の合計は87%であり、欧州指令の85%とほぼ同水準以上の取組を行っている。熱回収が70%と言われているのも、全体のうちの13%。

これまでの審議会で示された主な御意見

2. 再生プラスチックの流通量拡大

委員からの御意見

- 国内資源循環のスキームの横展開は、事業者や地域にお任せではなかなか進んでいかない。何が阻害になっていて横展開するにはどうしたらよいか検討する必要があるのではないか。
- EUのELVの規則案に対する対応は、制度化も含めて考えておく必要があるのではないか。資源回収インセンティブ制度だけでは、EUのELVの規則案に対応できていないのではないか。
- 再生材の供給不足について、優良な解体業者や素材メーカーをより活用する方向性もあるのではないか。
- 事業としての採算性が不透明な中、中小企業に参画していただくためには、適切なインセンティブ付けが重要ではないか。

ヒアリングでの御意見

- ASRチームが2チームあり、インセンティブの申請に手間が掛かる。インセンティブの支払方法も2チームで異なり複雑である。
- インセンティブ参加条件の“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、見直しが必要ではないか。
- プラスチック部品の買取価格が安く、採算が合わず、再生プラスチックの市場形成されるまでは資源回収インセンティブ制度への参加を見送る事業者がいる。
- 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。
- インセンティブ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。
- 破碎工程においても、相当量のプラスチックが存在している。回収するためには、イノベーションや自動車メーカーの指導、政府による補助が必須である。

個別論点の深堀りについて

➤ 個別論点の深堀り・対応策の検討を行うに当たって、事務局として下記の内容を整理した。

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

- ・資源循環の高度化の必要性
- ・自動車向け再生プラスチック市場構築に向けた産官学の取組
- ・自動車リサイクルにおける資源循環の方向性
- ・資源回収インセンティブ制度の進捗状況・推進に向けた課題
- ・ASRのリサイクル技術（マテリアルリサイクル・熱回収）
- ・参考：各種リサイクル法における熱回収の位置付け
- ・2チーム制に関する論点整理
- ・国内資源循環に向けた対応策の検討（2チーム制に関する論点を含む）

資源循環の高度化の必要性

- 以下のとおり、国を挙げて資源循環を推進する機運が高まっており、自動車リサイクル制度においてもリサイクルの高度化に取り組むべきではないか。

第五次循環型社会形成推進基本計画の策定（令和6年8月）

- 循環型社会の形成に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、**第五次循環型社会形成推進基本計画が閣議決定された。**
- プラスチックについては、素材循環重視のリサイクルを進め、特に質の高い再生利用を進めることで再生材の価値が市場で評価され高値で売買され、可能な限り繰り返し循環利用がされるよう、必要な取組を行うこととしている。また、自動車リサイクルについては、**使用済自動車の解体・破碎・ASR処理プロセスの脱炭素化**を進めるとともに、電動化の進展等への対応、さらに**自動車製造における再生材の利用促進等**により**ライフサイクル全体での資源循環**を進めていることが示されている。

循環経済（サーキュラーエコノミー）に関する関係閣僚会議の開催（令和6年12月）

- 第五次循環型社会形成推進基本計画における取組等を政府全体として戦略的・統合的に行うため、**循環経済に関する関係閣僚会議を開催**し、循環経済への移行を国家戦略に位置付け、**再生プラスチックの利用促進等を盛り込んだ「循環経済への移行加速化パッケージ」**を取りまとめた。

＜第五次循環型社会形成推進基本計画の概要＞

課題

- ①気候変動への対応・生物多様性の確保
- ②EUを中心にバッテリー・自動車・包装材等で再生材利用拡大の動き
世界的な資源需要の増加・鉱物資源等の価格高騰と供給懸念
- ③人口減少・少子高齢化による地域経済の縮小への対応（地方創生）

資源や製品を循環的に利用し付加価値を創出する循環経済への移行を
国家戦略として位置付け

循環経済を実現し、社会的課題を同時解決

ネット・ゼロ、
ネイチャーポジティブ等

産業競争力強化・
経済安全保障

地方創生・
質の高い暮らし

循環型社会の形成

出典：循環型社会形成推進基本計画をもとに環境省作成

＜循環経済への移行加速化パッケージの概要＞

地域の循環資源を生かした豊かな暮らしと地域の実現

地域の再生可能資源の徹底活用、循環経済型ビジネスの拡大等

国内外一体の高度な資源循環ネットワークの構築

製造業と資源循環業の連携強化による再生材供給拡大、高度な再資源化技術・設備に対する投資促進、不適正ヤード対策、自動車再生プラットフォームコンソーシアム等

資源循環市場の創出拡大に向けた国内外のルール形成

資源循環分野での国際ルール形成を主導、政府調達における循環性基準の導入によるマーケットの創出支援

- 全国各地で発生する廃棄物等の海外流出を抑制し、国内で資源として活用することで、新たな成長を創出（資源循環業の拡大、地域の課題解決を通じた地方創生、質の高い暮らしの実現）。
- 循環資源を最大限活用し、安定的な再生材供給体制を整え、資源循環型の新しいものづくり・輸出大国の確立に貢献。

出典：循環経済への移行加速化パッケージをもとに環境省作成

自動車向け再生プラスチック市場構築に向けた産官学の取組

- 業界団体や国において、以下のとおり再生プラスチックに関する目標値が掲げられており、自動車リサイクル制度においても高度なリサイクルを推進することで、目標達成に向けて後押ししていく必要があるのではないか。

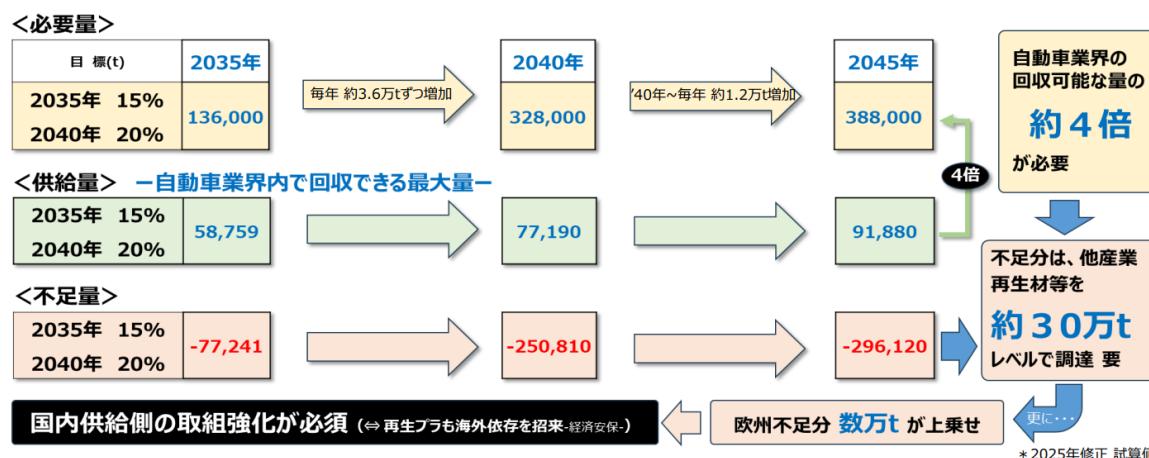
サステイナブルプラスチック利用率の自主目標値の策定（令和6年9月（令和7年7月に第2版））

- （一社）日本自動車工業会は、「**2050年長期ビジョン**」「**中長期ロードマップ**」を策定し、サステナブルプラスチック利用率の自主目標値を掲げるとともに、令和7年2月には汎用PP、複合強化PPの目標値を公表し、供給側の取組み拡大を図っている。

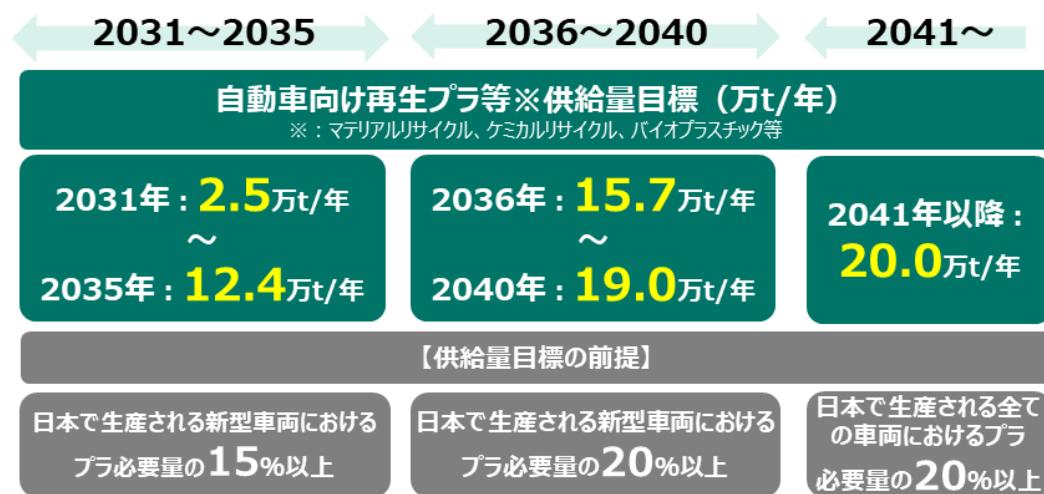
自動車向け再生プラスチック市場構築のための産官学コンソーシアムの立ち上げ（令和6年11月）

- ・環境省は経済産業省と連携し、産官学からなるコンソーシアムを立ち上げ、高品質な再生プラスチックの流通量拡大と市場構築を通じて資源循環を促進し、廃棄物の削減及びリサイクルの高度化を進めるための検討を進めている。
 - ・一方で、令和7年度の試算では2041年時点の供給量は目標（20万t/年）に未達であり、供給量確保に向けて、資源回収インセンティブ制度の推進やASRからのプラスチック選別等の取組に基づく供給ポテンシャルの見極めが必要とされている。

＜中長期ロードマップにおける自主目標値＞



＜コンソーシアムにおける自動車向け再生プラスチックの供給量目標＞

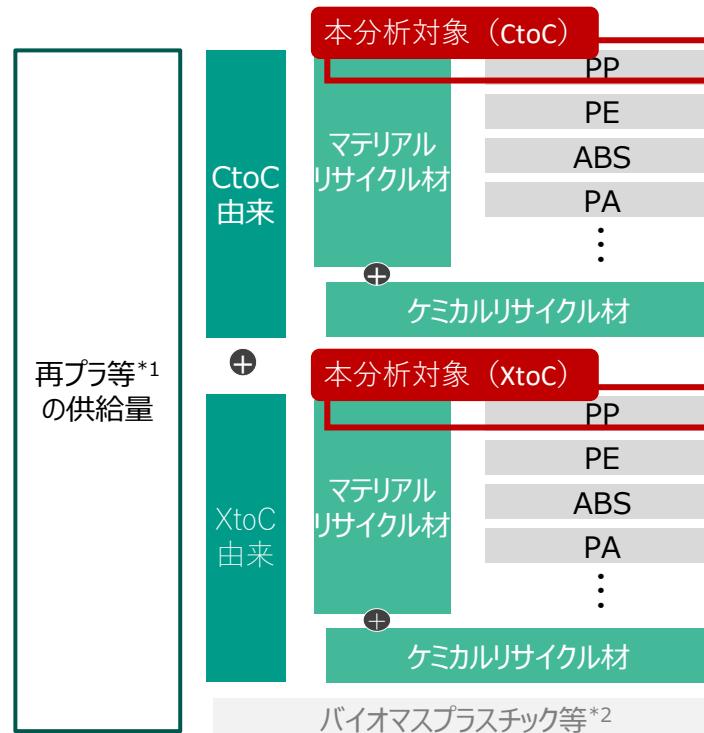


参考：自動車向け再生プラスチックの供給量試算

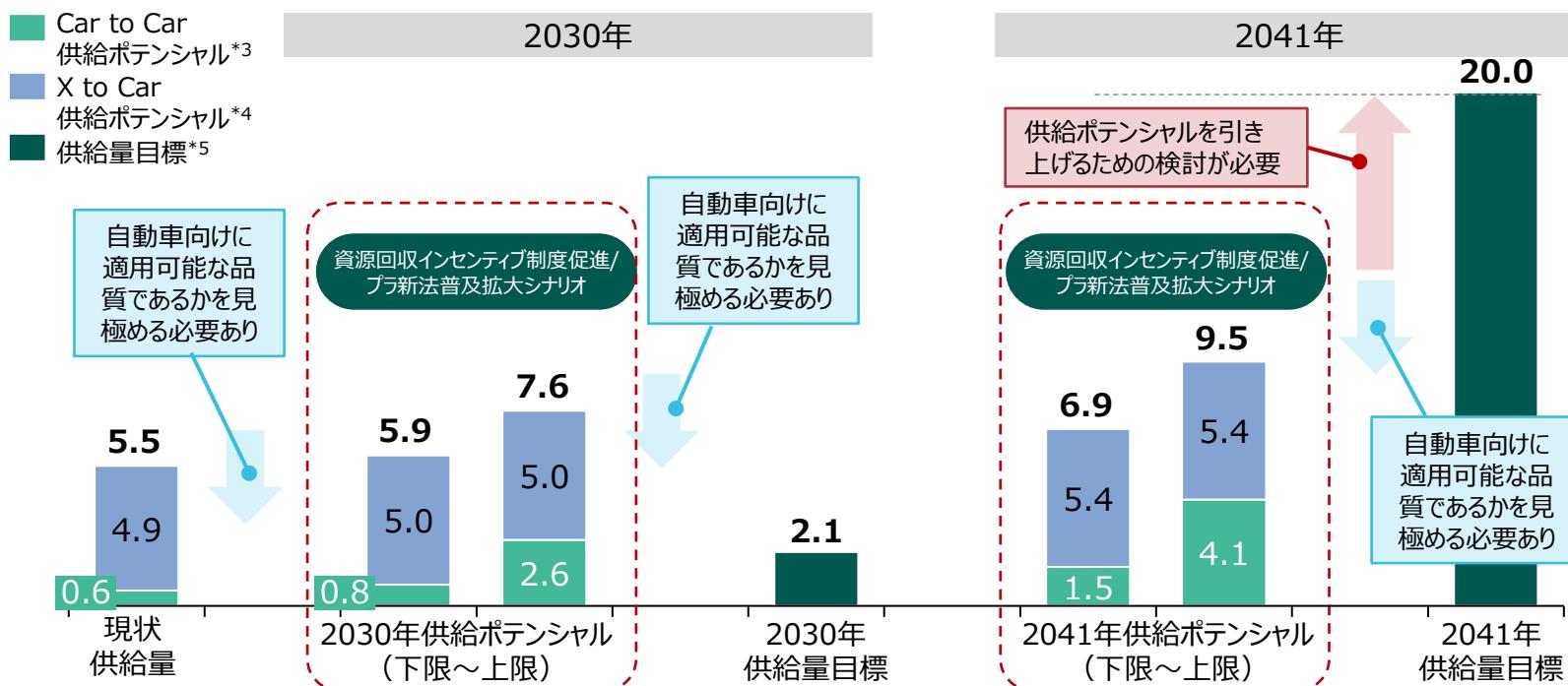
出典：自動車向け再生プラスチック市場構築のための産官学コンソーシアム
第1回（令和7年度）資料 一部抜粋・編集

- 産官学コンソーシアムにおいて、資源回収インセンティブ制度・プラスチック資源循環法（プラ新法）の普及が進んだ将来における、ポリプロピレン（PP）を対象とした供給量を試算した結果、2041年時点供給量は、6.9～9.5万tが見込まれる。
- 試算の前提として、自動車向けの適用可否については今回の分析には含まれておらず、供給量が下回る可能性があることに留意。他方、本試算の対象外とした、PIR材、PP以外の再生樹脂等の供給が実現すれば、さらに供給ポテンシャル量を確保できる可能性がある。
- 本試算は、現状の回収・処理体制を前提に、「現状のまま推移した場合の姿」を把握することを目的とするものであり、不足解消に向けた施策（更なる制度普及、技術産業化等）の検討が引き続き必要である。

＜供給量試算対象イメージ＞



＜2030・2041年供給ポテンシャル量 (Car to CarおよびX to Car、現時点想定) ＞



*3 Car to Carにて試算した供給ポテンシャル量は、使用済自動車の回収台数減少によっては、下限よりも供給量が下回る可能性があることに留意が必要

*4 X to Carにて算した供給ポテンシャル量は、自動車以外の他産業需要を含むことに加えて、自動車等向けに仕向ける場合には、量・質・コスト等の課題を解消する必要があり、試算した供給ポテンシャルの全量が自動車向けに供給可能ではないことに留意が必要

*5 供給量目標は、PPに限定しない

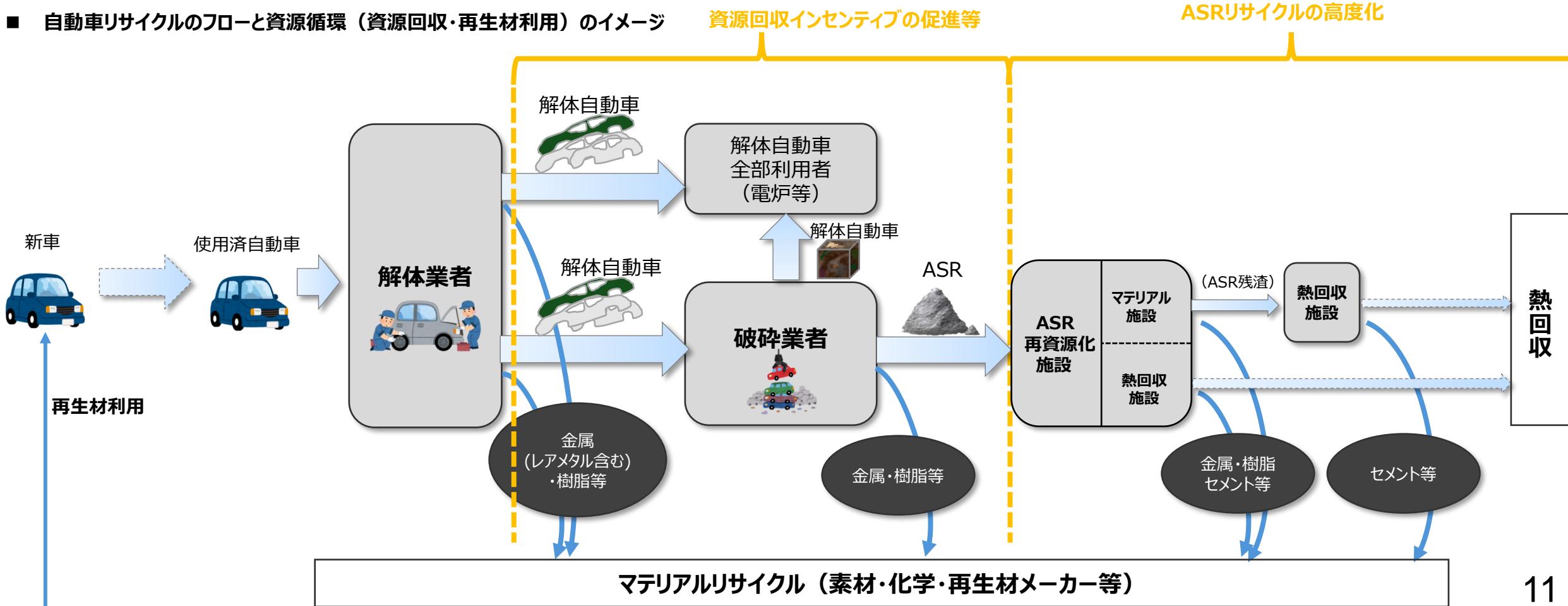
*1 再プラ等：マテリアルリサイクル、ケミカルリサイクル、バイオマスプラスチック等を指す

*2 バイオマスプラスチック等：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

自動車リサイクルにおける資源循環の方向性

- 自動車リサイクルにおいて、使用済自動車の解体・破碎・ASR処理プロセスにおける金属・樹脂等の回収フローを纏めると、以下のとおり。
- ASRが発生する前の段階でのマテリアル回収（資源回収インセンティブ制度の促進等（精緻解体・高度選別含む））と、ASR発生後の段階におけるマテリアル回収・熱回収（ASRリサイクルの高度化）を組み合わせることで資源循環を図ることが望ましい。
- これらを一連の資源循環の枠組みとして捉え、再生材利用の促進を含めた総合的な検討を行うことが重要である。

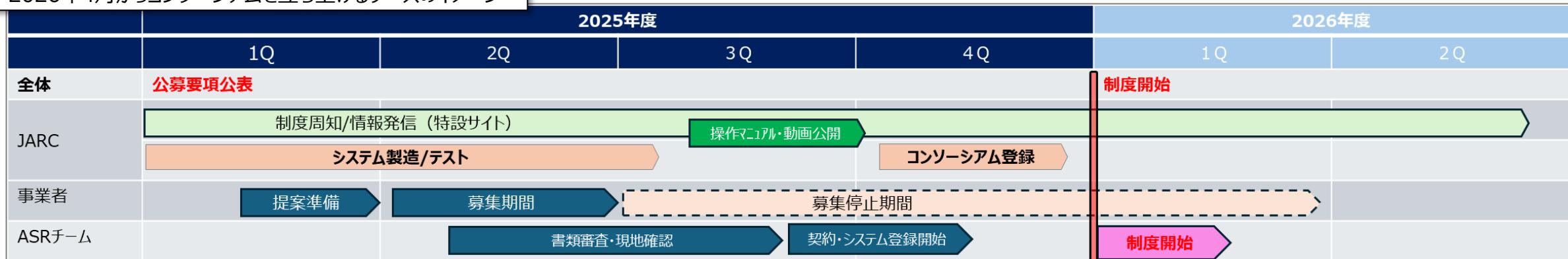
■ 自動車リサイクルのフローと資源循環（資源回収・再生材利用）のイメージ



資源回収インセンティブ制度の進捗状況

- ASRの削減及び再資源化の高度化を目的として、2026年4月より『資源回収インセンティブ制度』を開始予定。
- 国及び（公財）自動車リサイクル促進センター（JARC）が事務局となり、制度関係者間で専用ワーキンググループを複数回開催し、制度ガイドラインの策定や実務上の課題整理を進めている。また、JARCや関連業界団体等を中心に、特設サイトの開設や説明会開催等による周知活動を積極的に実施している。
- 環境省では2025年5月～9月、資源回収インセンティブ制度に参加予定の事業者向けの破碎設備導入補助事業と、自動車向けに再生プラスチック材の供給を行う事業者向けの分析装置導入補助事業を実施した（破碎設備22件、分析装置12件の設備導入補助を採択）。
- 2025年7月～9月には、コンソーシアムの提案募集を行い、現在、制度開始に向けて、ASRチーム（TH・ART）と各コンソーシアムの間で提案内容や契約条件の確認・審査を進めているところ。

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



第61回合同会議資料4（JARC説明資料）

資源回収インセンティブ制度促進に向けた課題

- 経済産業省が解体・破碎業者向けに実施したアンケートによると、**制度の認知度は高いものの、制度への参加意向を持つ企業は4割程度**
*にとどまる。
*現在の申請状況に限らず、時期を問わない参加意向として回答
- 制度参加・コンソーシアム形成にあたっては、特に**地域の中小企業を中心に、様々な課題・参入障壁がある**と指摘されている。来年度以降、制度の円滑な実施に向けて、現状の取組状況・課題の整理と、今後の促進に向けた方向性を整理する必要がある。

解体・破碎業者のインセンティブ制度の認知度と参加意向

地域	インセンティブ制度の認知度		インセンティブ制度への参加意向		
	認知している	予定している	予定していない	未定	
北海道	100%	75%	17%	8%	
東北	100%	86%	14%	0%	
関東	100%	29%	18%	53%	
中部	100%	50%	10%	40%	
近畿	88%	13%	25%	63%	
中国	83%	50%	33%	17%	
四国	100%	67%	0%	33%	
九州	89%	11%	11%	78%	
沖縄	100%	33%	0%	67%	
計	96%	44%	16%	40%	

経産省による解体・破碎業者向けのアンケート結果

制度参加への課題（例）

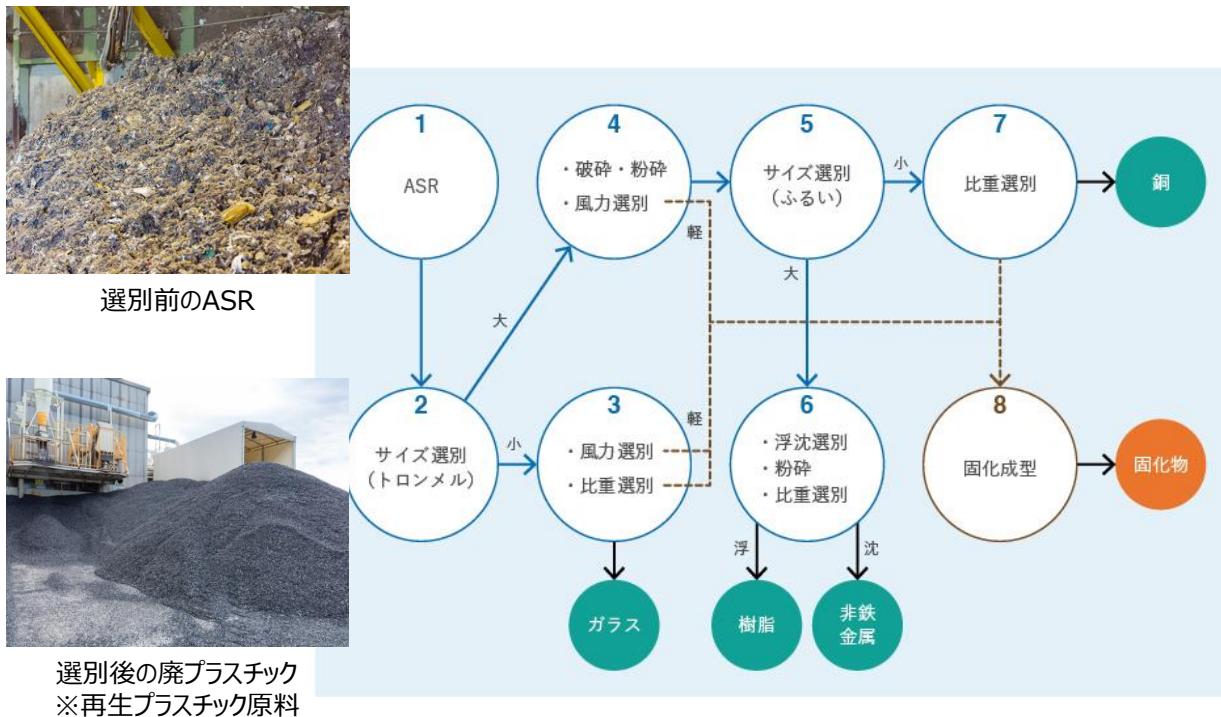
- ELV取扱量の減少やプラスチック部品の買取価格など、**事業としての採算性が不透明**
- 事務作業や契約・監査業務への対応**などの負荷が大きい
- 設備投資の負荷が大きい
- 作業を実施する**人員の不足**
- 中小事業者において管理会社機能を担うことが難しい
- プラスチック回収に取り組む事業者にとって、モチベーションとなる仕組みが必要
- その他、インセンティブ制度に関する不明点が多い、等

アンケート結果・制度関連業者からの情報提供をもとに経産省作成

ASRマテリアルリサイクルの先進的な取り組み

- ASRは年間42万トン程度（令和6年度）発生しており、そのうち17万トン程度は硬質プラスチック（PP等）が含まれていると見込まれているが、マテリアルリサイクルは現時点では殆ど行われておらず、技術開発の取組が進んでいる。
- 特に、ASR再資源化施設での高度な一次選別や、樹脂リサイクラーでの高度な二次選別・コンパウンド等により、自動車産業向けの再生プラスチックを生産する先進的なマテリアルリサイクル技術が徐々に社会実装されつつある。

＜ASR再資源化施設での高度な一次選別＞



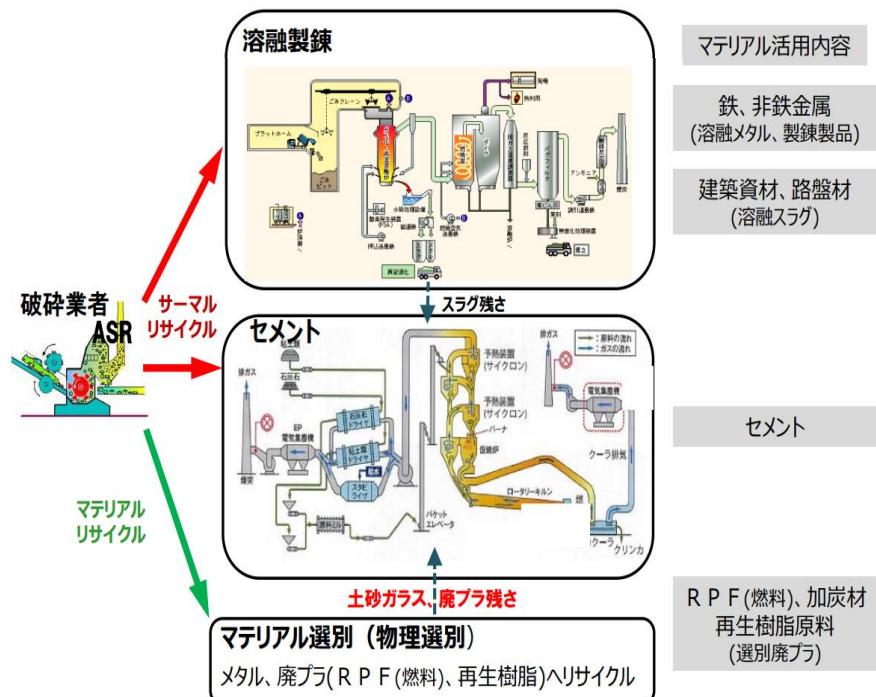
＜樹脂リサイクラーでの高度な二次選別・コンパウンド＞



ASR熱回収施設の役割と技術動向

- ASRは、発熱量や有害物質の適正処理の観点から、熱回収施設（セメント製造、溶融精錬、等）での処理が広く行われており、こうした施設の操業維持には安定的なASR供給が重要な要素となっている。ASRは熱源として有効に活用されるほか、処理費収入によりコスト構造を支える役割を果たしている。一方で、ASR以外の廃プラスチックやその他可燃物を受け入れ、全体で調整可能な施設も存在する。
- 熱回収施設では、焼却前後におけるプラスチックや金属、スラグの回収など、マテリアルリサイクルと組み合わせた取組を進めるほか、カーボンニュートラルの実現に向け、CO₂回収技術との連携や地域エネルギーセンターとしての機能強化など、熱回収の高度化に資する取組も進行している。
- 熱回収における廃棄物の活用については、社会全体で発生する廃棄物にて最適化すべき問題であり、自動車リサイクル制度においては、預託されたリサイクル料金の水準において、プラスチックや金属のマテリアルリサイクル（将来的なケミカルリサイクルも視野）を最大限推進しつつ、熱回収技術の向上を図ることが求められる。加えて、ASRチームによる自動車製造業者等の方針に基づくマテリアルリサイクル施設への差配や新規業者発掘等のなど自主的な取組も踏まえ、ASRリサイクルの高度化を推進していくべきである。

■ 主なASR再資源化施設



■ セメント産業で有効利用されている廃棄物・副産物



(ARTより提供)

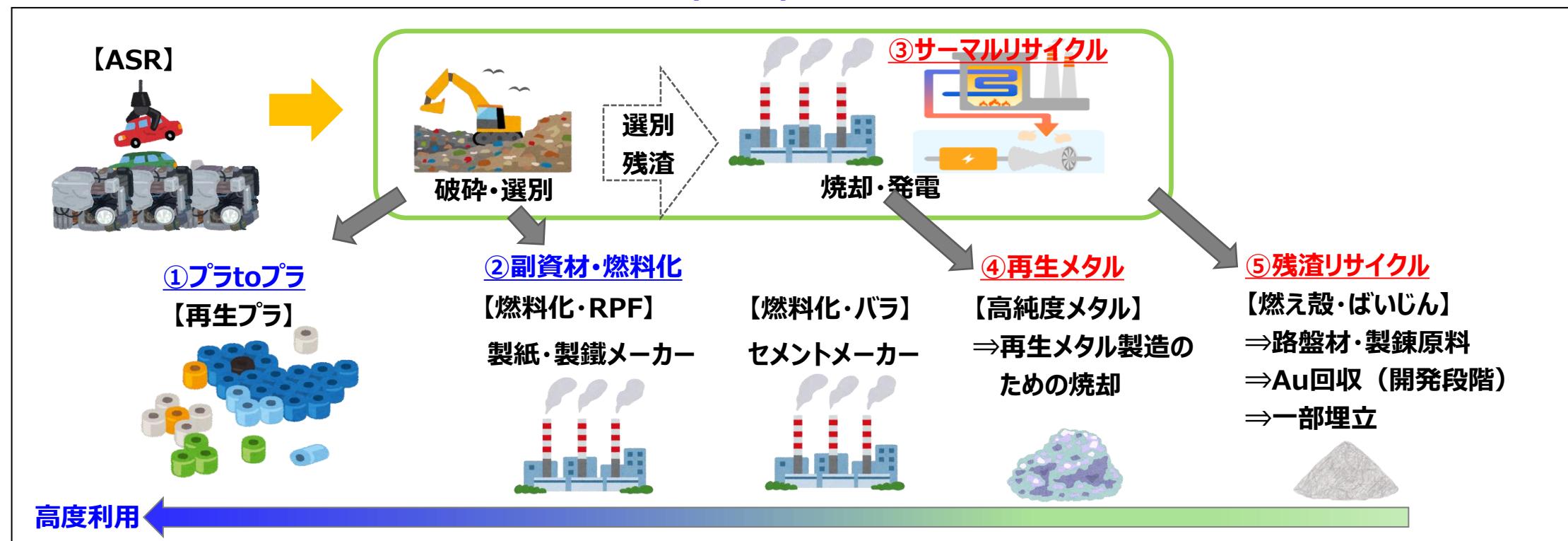
(一社)セメント協会より提供

参考：熱回収施設でのリサイクル高度化に向けた取組み

- 熱回収施設においては、焼却処理、溶融精錬、セメント製造等の再資源化方法の高度化に向け、技術開発、設備投資等が進められている。
- 具体的には、焼却前工程におけるマテリアルプラスチック回収設備の導入や、焼却後に発生する燃え殻やばいじんからの貴金属回収技術の開発など、マテリアルリサイクルと熱回収を組み合わせたハイブリッド型リサイクル施設への転換を目指す取組みも見られる。
- また、セメント製造においては、製造工程等で発生するCO₂の高効率回収に関する実証事業等により設備全体の効率化を図る取組も行われている。

<ハイブリッド型リサイクル施設の導入に向けた取組（例）>

従来のサーマル工程（③～⑤）に加え、焼却前のマテリアル施設（①～②）を導入し、両工程を統合したハイブリッド型リサイクル施設への転換を図る。



各種リサイクル法における熱回収の位置付け

- 各種リサイクル法における「再資源化」「再商品化」「再利用」等の条文上の用語の定義は下記のとおり。
- 自動車リサイクル法、容器包装リサイクル法（※一部限定）、建設リサイクル法（※一部限定）では熱回収が再商品化／再資源化に含まれる一方で、その他の法令では含まれておらず、熱回収は法令ごとに異なる位置付けとなっている。なお、自動車リサイクル法では、法律制定時に、ASRのマテリアルリサイクルが本来的に容易ではなく、また廃棄物処分場の逼迫問題等への対応から、熱回収を再資源化に含めることが不可欠とされた。

法令	条文上の用語	条文上の用語の定義	熱回収の位置付け
循環基本法（H12年施行）	再生利用	循環資源（廃棄物等のうち有用なもの）の全部又は一部を原材料として利用すること	循環的な利用に含まれる
容器包装リサイクル法（H12施行）	再商品化	製品（燃料として利用される製品にあっては、政令で定めるものに限る。）又は原材料として利用すること、又は利用できる状態にすること	<u>紙製の容器包装等の熱回収に限定して、再商品化に含まれる（※）</u>
家電リサイクル法（H13施行）	再商品化	特定家庭用機器から分離した部品及び材料を、製品の部品又は原材料として利用すること	再商品化等に含まれる
食品リサイクル法（H13施行）	再利用	食品循環資源を肥料、飼料その他政令で定める製品の原材料として利用すること	再利用等に含まれる
建設リサイクル法（H14施行）	再資源化	建設資材廃棄物を、資材又は原材料として利用することができる状態にする行為または、燃焼の用に供することができるもの又はその可能性のあるものについて、熱を得ることに利用することができる状態にする行為	<u>木材の熱回収に限定して、再資源化に含まれる（※）</u>
小型家電リサイクル法（H25施行）	再資源化	使用済小型電子機器等の全部又は一部を原材料又は部品その他製品の一部として利用することができる状態にすること	再資源化等に含まれる
プラスチック資源循環法（R4施行）	再資源化	使用済プラスチック使用製品又はプラスチック副産物の全部又は一部を部品又は原材料その他製品の一部として利用することができる状態にすること	再資源化等に含まれる
自動車リサイクル法（H17施行）	再資源化	使用済自動車、解体自動車又は特定再資源化物品の全部又は一部を、原材料又は部品その他製品の一部として利用することができる状態にする行為または、燃焼の用に供することができるもの又はその可能性のあるものについて、熱を得ることに利用することができる状態にする行為	<u>再資源化に含まれる</u>

2チーム制の継続・統合に関する論点の整理

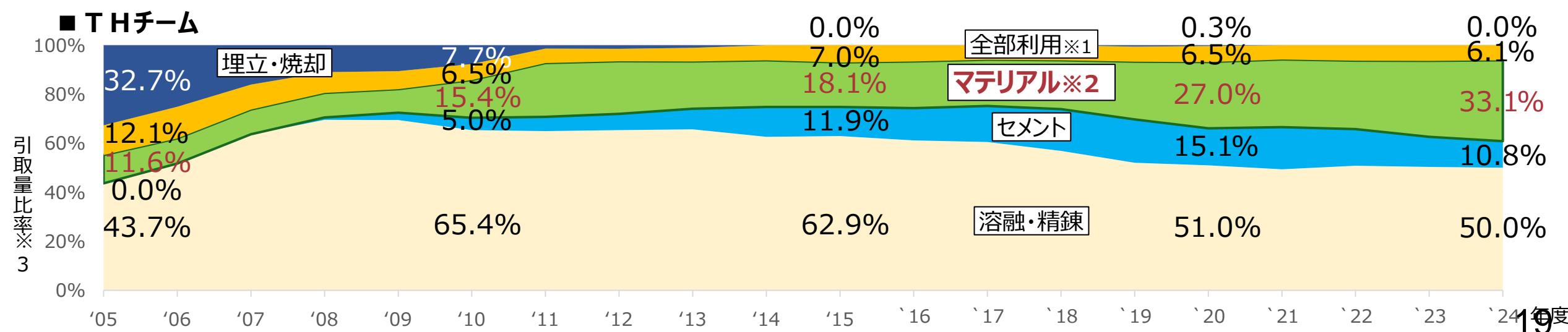
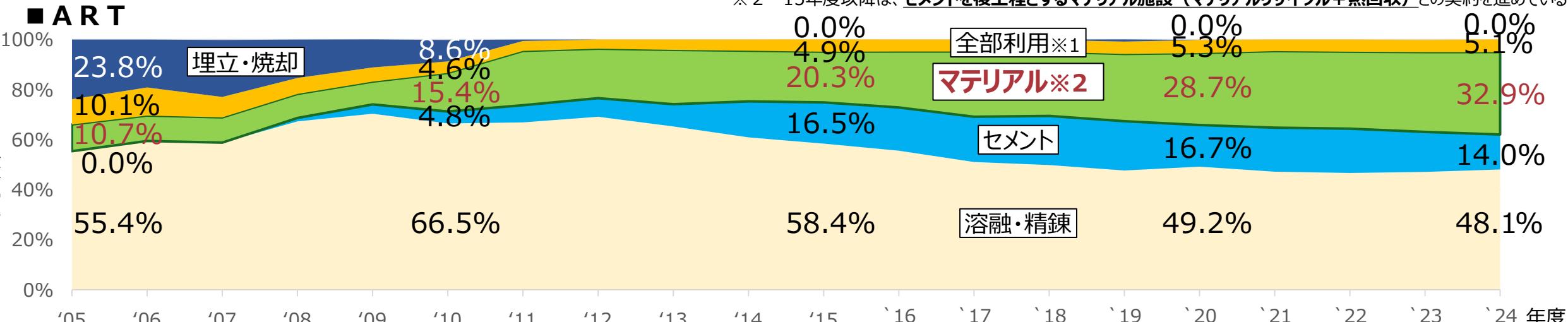
- 2チーム制は制度初期において競争原理を活用し、リサイクル率の向上とりサイクル料金の低減に寄与してきたが、近年では施設契約の重複や事務負担の増大などの課題が顕在化している。このため、1チーム制への移行による効率化が検討課題となっている。一方で、統合による効果とともに、競争性の低下や品質維持に関する懸念も指摘されている。
- なお、チーム統合に伴う独占禁止法等との関係性については、事務局にて確認を進めているところである。
- これらの検討状況を踏まえ、2チーム制の継続・統合に関して、議論の方向性や時期、方法なども含めて、今後の対応方針を検討する必要がある。

■想定される効果と懸念事項

効果項目	内容	懸念項目	内容
管理負担の低減・業務効率化	チーム側および関連業者の契約・監査・報告業務が一本化されることで、間接費削減が可能	雇用・業務分担・人員配置・システム改修等の懸念	現在の2チームの業務・人員への影響が大きい。また、チーム統合の方法・1チームの運営体制、システム改修等も考慮しながら考える必要あり。
価格交渉力の向上	ASR処理費の低減の可能性が、1-サーが負担するリサイクル料金の低減まで波及する可能性を有する	価格交渉力の過度な集中	統合によりチームの権限が拡大し、ASR処理料金の不当な引き下げや引き上げにつながる懸念
災害時対応の迅速化	統合により差配・情報連携が一本化され、緊急時の対応力が向上	リサイクル率・質の低下	競争消失によりリサイクル率の更なる向上や、各チームが自動車メーカー中心に推進するリサイクルの質（マテリアルリサイクル等）の向上の取組が弱まる可能性

ASRチームによる再資源化施設等への差配

▶ ASRの再資源化について、各ASRチームともマテリアル施設との契約を進めており、自主的にマテリアルリサイクルの拡充に向けて取り組んでいる。



出典：ART、THチーム保有データに基づき経産省作成

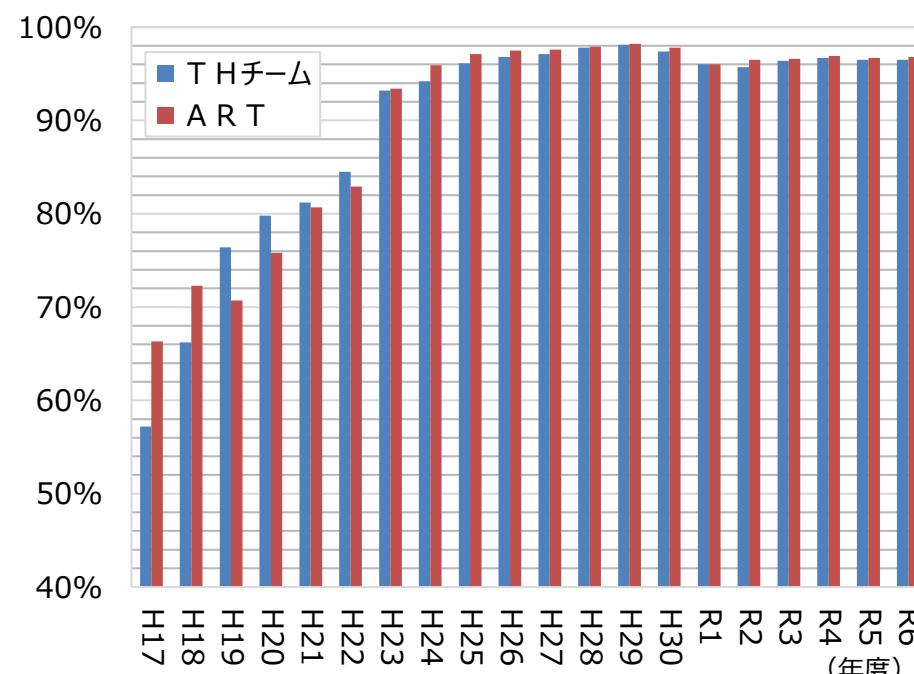
参考：ASRチームごとの再資源化状況

- THチームとARTがそれぞれ契約するASR再資源化施設は、9割以上が重複している。
- THチームはプラスチックのマテリアルリサイクル、ARTはセメント類へのリサイクルがやや多い傾向にあるなど、施設の起用方法や差配量に違いがあるものの、近年では両チームともに再資源化率95%以上で推移しており、大差は見られない。
- 目標値である70%を安定的に達成している成果は、THチームとARTによる競争原理の効果として評価されてきた。一方で、契約施設の重複などの要因により、両チームのリサイクル率はほぼ同水準で推移しており、競争による追加的効果は限定的との指摘もある。

ASRチームの施設契約の重複状況

リサイクル技術	TH 契約数	ART 契約数	重複数
燃料代替+原料化	16	17	16
焼却処理+熱回収+原料化	4	2	2
乾留ガス化+ガス利用+原料化	2	2	2
乾留ガス化+熱回収+原料化	3	3	3
素材選別+燃料代替	21	20	19
合計	46	44	42
重複率	91%	96%	-

ASRの再資源化率（熱回収を含む）



令和6年度再資源化状況

	TH	ART
熱回収	67.3%	67.4%
マテリアルリサイクル	29.2%	29.4%
金属類	15.0%	13.6%
セメント類	10.4%	12.4%
土砂・ガラス	0.6%	0.5%
プラスチック	1.7%	1.2%
その他	1.6%	1.7%
最終処分	3.5%	3.2%

(出典：両チームからの報告を基に環境省調べ)

参考：2チーム制導入の経緯と過去の審議状況

- 自動車リサイクル法施行以前、使用済自動車から発生するASRの発生量、処理施設の受入能力、処理方法、及び処理コストは不明瞭であり、メーカーごとに個別契約を行う場合、事務負担の増大やコスト高騰、処理能力の偏在による非効率が懸念されていた。
- このため、法施行時には効率的かつ安定的な再資源化体制の構築が課題とされ、競争原理を維持しつつスケールメリットを發揮するため、2チーム制が導入された。これは、リサイクル率の向上とリサイクル料金の低減を両立させる仕組みとして設計されたものである。
- ASR再資源化体制のあり方については、審議会において、2チーム制の継続か一元化（統合）かをめぐる議論が継続的に行われてきた。以下は、5年目レビュー以降の主要な論点と結論を整理したものである。

■過去の審議会での論点整理

<5年目レビュー（2008~2009年頃）>

- 自工会（自動車メーカー業界団体）から、リサイクル施設の偏在の解消と、2チーム制存続の要否検討について問題提起がなされた。
- 報告書では、一元化によるコスト低減効果と2チーム体制維持による競争効果の両面を指摘。その上で、「関係者において引き続き柔軟かつ効率的なあり方を検討していくべき」と整理された。

<10年目レビュー（2014~2015年頃）>

- 審議会において「2チーム制はリサイクル率の上昇、コスト削減、適正化に大きな成果をもたらした」と評価された。一方で「リサイクル率の上昇余地やコスト削減余地は減少。リサイクルの質を踏まえた評価が必要」と指摘された。
- 結論として、「ASR再資源化については、競争による効果が減少しており、中長期的な効率性・発展性の観点から統合も選択肢。ただし、統合による効果と弊害を比較衡量し、リサイクルの質向上や効率化の目標を十分に検討した上で判断すべき」と整理された。

対応策の検討（資源循環の高度化とASR処理体制の見直し）

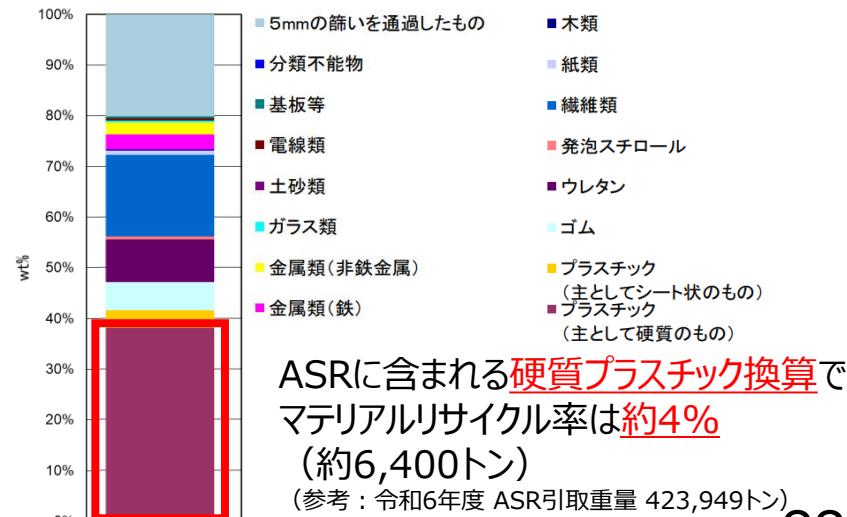
- ▶ 国内の適正処理体制を維持しながら、自動車リサイクルにおける資源循環を発展させ、再生材需要にも対応するためには、マテリアルリサイクルを中心とした資源循環の位置付けと関連事業者の役割を改めて見直し強化する必要があるのではないか。
- ▶ まず、ASRになる前の段階でのマテリアルリサイクルの最大化を目指すことが重要であり、その先導的役割として、2026年度に開始予定の資源回収インセンティブ制度等を推し進めることにより、ASRになる前の段階でのマテリアルリサイクルの最大化をする必要がある。また、ASRに含まれるプラスチックについては、自動車製造業者等の自主的取り組みや設備の導入支援等により、マテリアル施設での回収量向上を推進し、一定程度残らざるを得ないASRについても、脱炭素等の観点から熱回収の高度化を図ることが求められる。こうした取組を組み合わせた総合的な資源循環システムのあり方を継続的かつ計画的に検討していくことが重要ではないか。
- ▶ さらに、ASRの差配は現行のASR2チーム（THチーム・ART）が担っており、各チームにおいて自動車製造業者等の方針に基づき自主的にマテリアルリサイクル施設への差配も行われていることから、ASRリサイクル高度化の論点は、2チーム制の在り方とも一定の関連があるため、検討の際にはその関連性を踏まえることも必要ではないか。

＜自動車全体でのマテリアルリサイクル等について＞



出典：第61回合同会議資料5-1（（一社）日本自動車工業会説明資料）

＜ASRの組成＞



出典：第60回合同会議資料6

本日の議論のポイント

➤ 本日ご議論いただき点は以下のとおり。

目的	議論の観点
資源循環の高度化の実現	■ 自動車リサイクルにおける資源循環を高度化するため、自動車向け再生プラスチックの供給量目標の動き等を踏まえて、自動車リサイクル制度としてどのような推進策を講じていく必要があるか。
資源回収インセンティブ制度の効果的な達成	■ 資源回収インセンティブ制度について、コンソーシアム形成を促進するためにどのような点に留意して進めていくべきか。
マテリアルリサイクルと熱回収の最適化	■ 自動車リサイクル制度において、マテリアルリサイクルの拡大を図りつつ、熱回収も引き続き必要な手段として位置付け、両者の最適な組み合わせによる総合的な資源循環システムをどのように構築すべきか。
ASR2チーム制に関する継続・統合について	■ ASR 2 チーム制の統合の是非、懸念事項、実施時期等についてどのような点に留意すべきか。

