

公益財団法人自動車リサイクル高度化財団 自主事業

解体業者実態調査事業

事業報告会資料

代表事業者名：株式会社矢野経済研究所

2026年9月1日

【1】事業概要

【2】 2025年度、2026年度実施内容

【3】課題と解決方法

1.事業概要（背景）

- （公財）自動車リサイクル高度化財団では、2020年に「**使用済自動車の解体段階における ベースリサイクル率の実態調査※1**」を実施した。
- 自動車解体業者の現況を把握することで、資源の有効活用、自動車のリサイクルの高度化、解体業者の事業継続等に関する現状の課題を把握し、適切な支援を行うことを目的としたものである。
- 近年は、中古車輸出の増大とともに**使用済自動車（以下ELV）の台数が減少**し、加えて**外国人事業者も増加傾向**にあり、**ELV流通にも変化が想定される状況**である。
- 自動車リサイクル高度化財団の各種事業推進にあたり、解体段階の実態調査を継続して実施することで、**今後の事業推進のベースデータを収集し、各種実証の有効な推進に寄与**する。
- 加えて、今回は前回調査からの変化点である**外国人解体業者の増加を踏まえ、解体事業者の実態を深掘りし、事業形態/体制等を把握することで、（一社）自動車再資源化協力機構（以下JARP）、（公財）自動車リサイクル促進センター（以下JARC）の法遵守啓発活動等にも役立つ調査**とする。

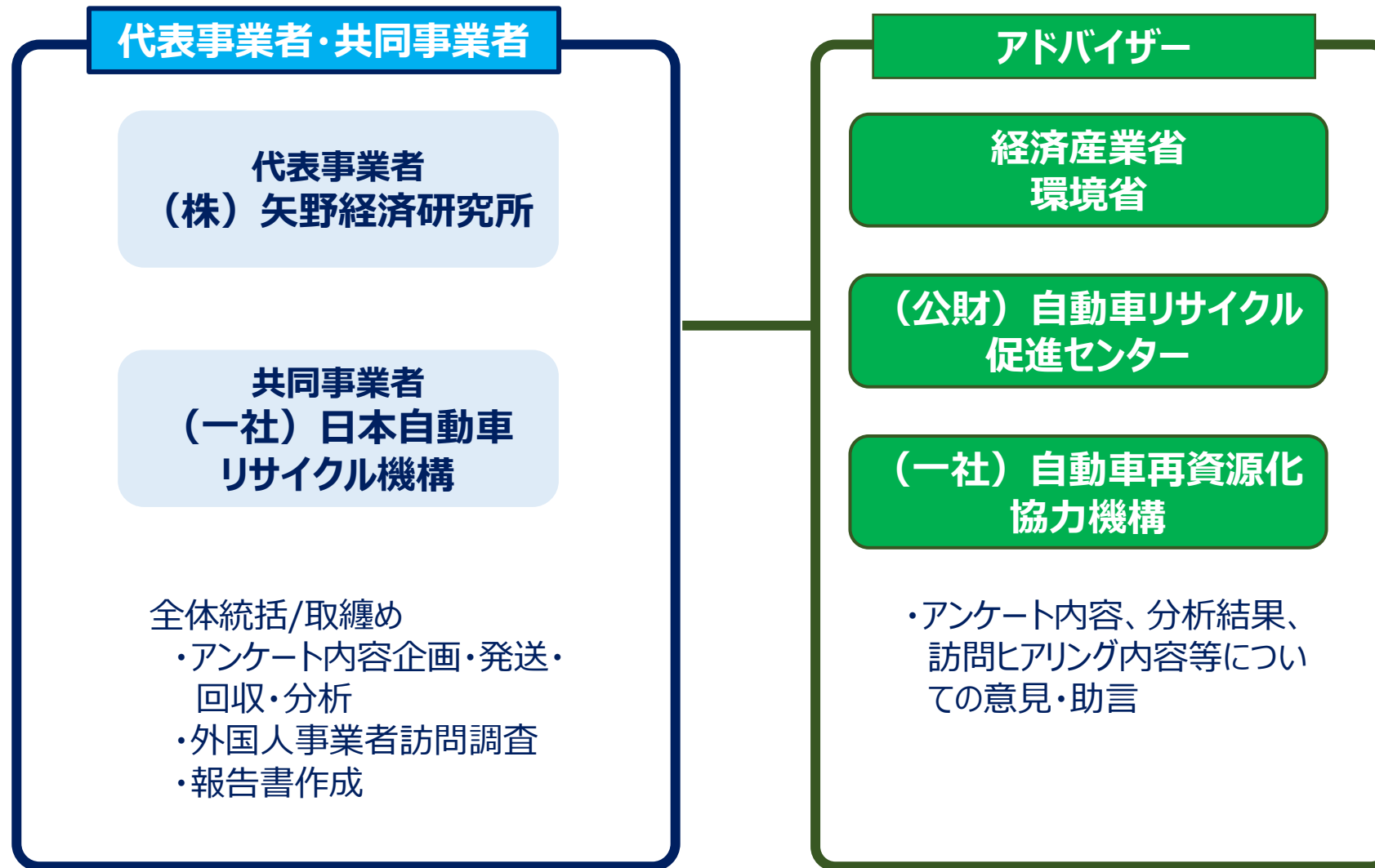
※1「使用済自動車の解体段階における ベースリサイクル率の実態調査」：

https://j-far.or.jp/wp-content/uploads/2020report_RecyclingRate.pdf

2.実施内容

項目	概要	
事業名	解体業者実態調査事業	
目的	自動車解体業者の現況把握	
目標	自動車リサイクル高度化財団の事業推進のベースデータを収集し、各種実証の有効な推進に寄与 自再協・促進センターの法遵守啓発活動等にも役立つ内容の収集	
主な 実施内容	アンケート調査	(1) 調査内容検討
		(2) 回収
		(3) アンケート分析
	訪問調査	(4) 訪問ヒアリング
事業期間	2025年7月～2026年6月	

3. 実施体制



4-（1）調査内容検討

- ・ 原則前回調査と同項目を調査するものとし、必要に応じて調査項目の追加を行った。アンケート項目は最大46問で、そのうち26問を新たに追加した。
- ・ アンケート項目は大まかに分けて以下6項目

項目	
【1】	基礎情報（操業開始年、年間の解体台数、従業員数、保有設備）
【2】	ELV仕入れ状況
【3】	売上（全体、素材販売、部品販売）
【4】	将来動向（後継者の有無等）
【5】	その他（リサイクル設計に対する要望、セミナー・支援ニーズお伺い）
【6】	回答者情報

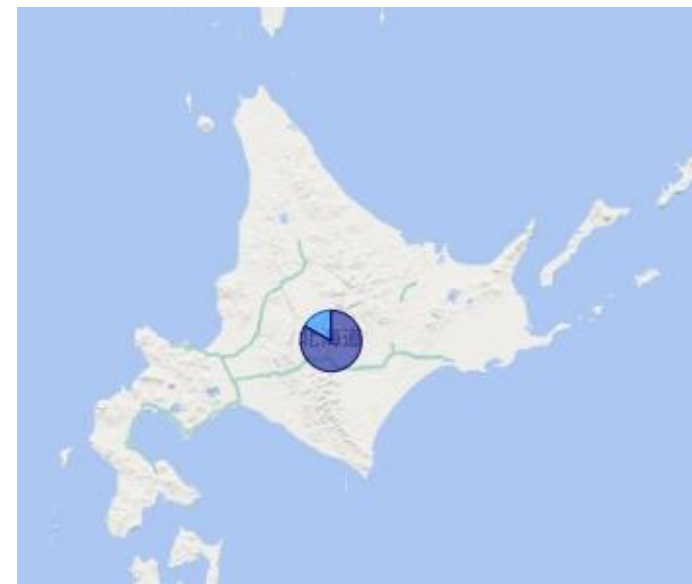
4- (2) 回収

・ 2025年度は3,271社送付到着のうち、524社の16.0%から回答を得られた。

	2020年度実施 (使用済自動車の解体段階におけるベースリサイクル率の 実態調査)	2025年度 (解体業者実態調査事業)
発送数	494 社	3,271社 (送付は3,354社、不着83社)
	一般社団法人 日本自動車リサイクル機構加盟企業	解体業許可を持つ事業者 (同一企業、別事業所は可能な限り名寄せ)
回答数	248社	524社 (中間報告時 +82) うちJAERA会員167社 (同 +73) うち外国人事業者は84社 (同 +12)
回収率	50.2%	16.0%

4- (2) 回収

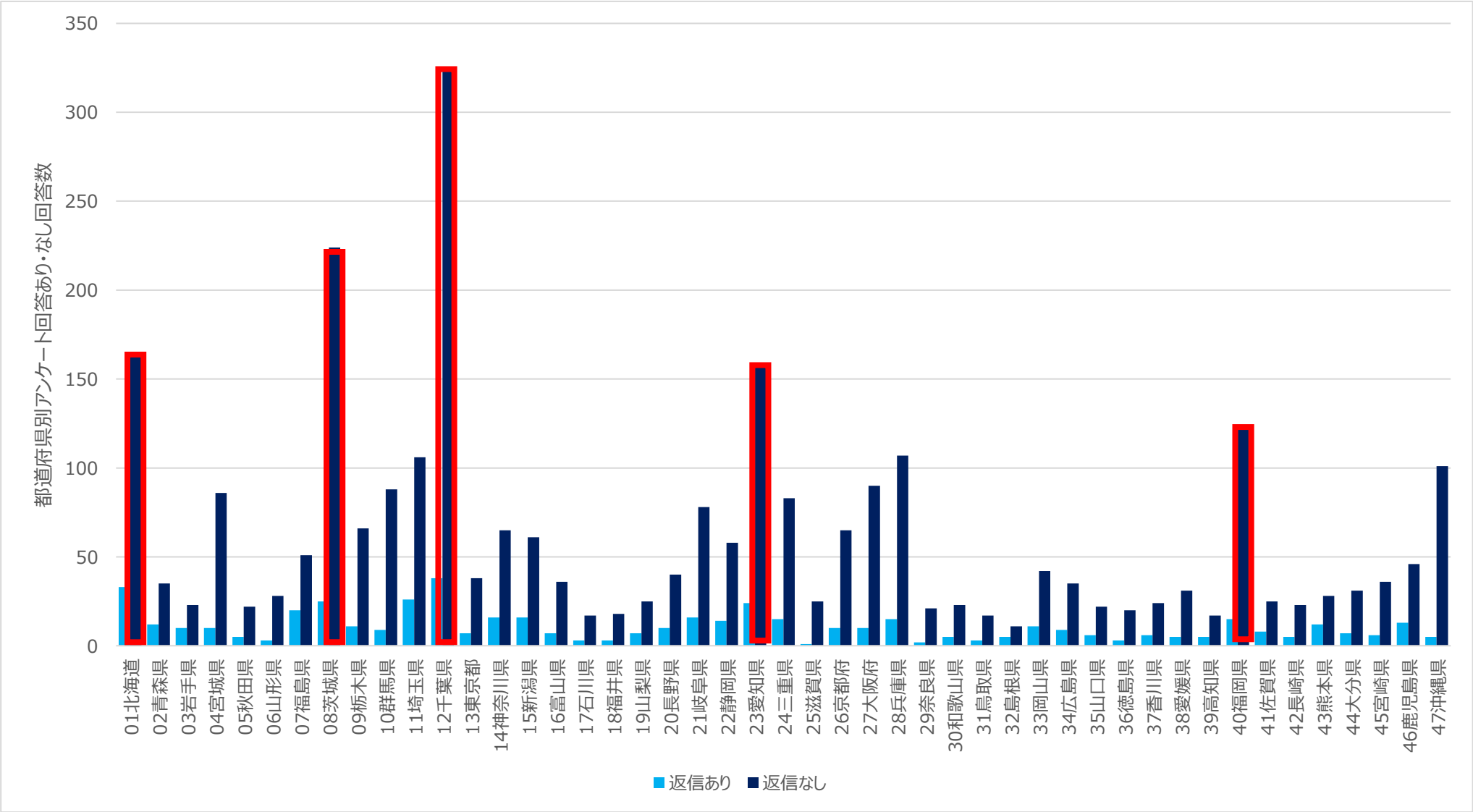
- 送付先のうち、返信あり、返信なしの企業の地図データを以下に示す。
- バブルの大きさは送付数を示している。



● 返信あり ● 返信なし

4- (2) 回収

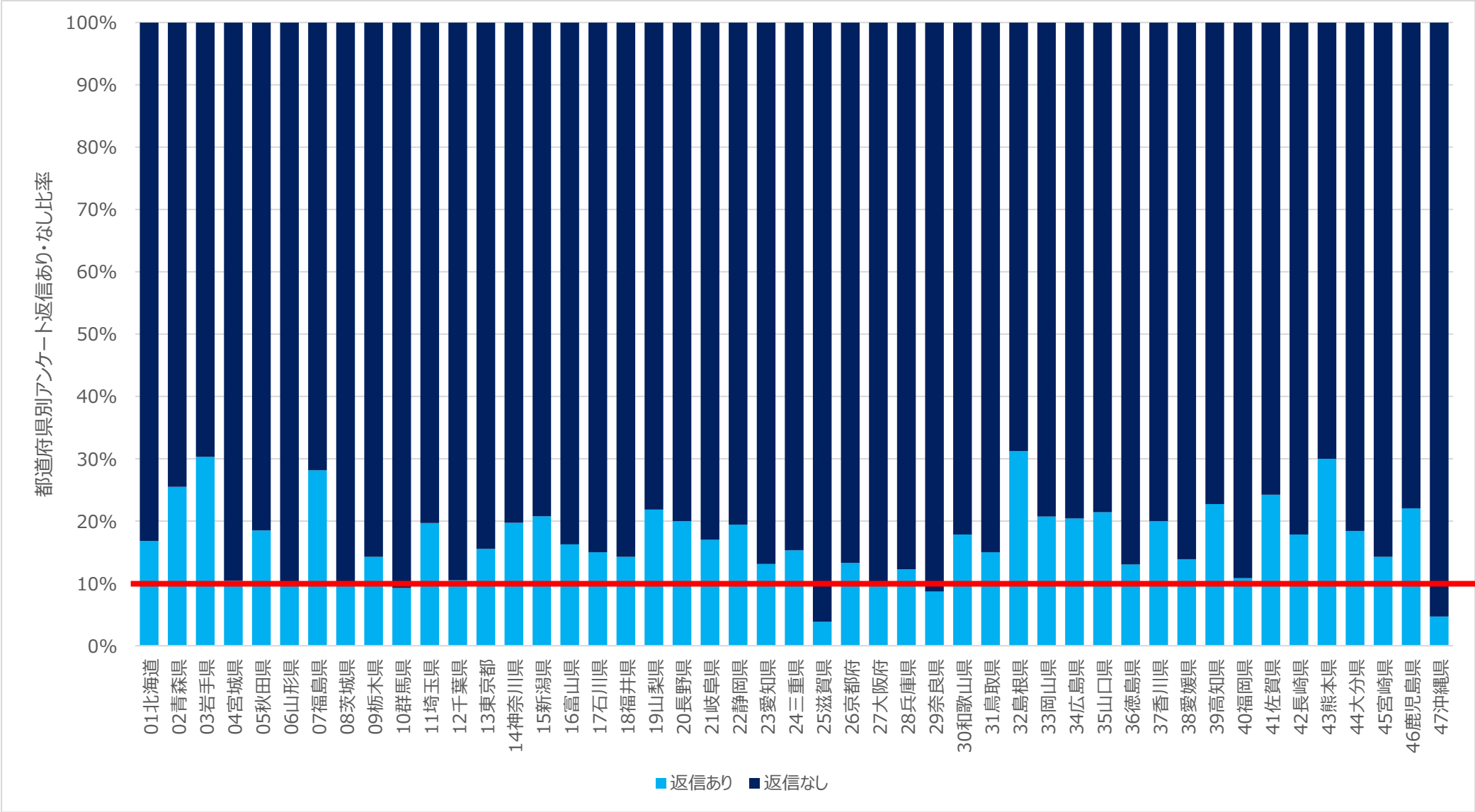
- 都道府県別送付件数としては、千葉、茨城、北海道、愛知、福岡等の送付件数が多い。



※北から
南の都道
府県順に
並んでいる

4- (2) 回収

- ・ 滋賀県、沖縄県を除き、概ね回収率は10%以上である。

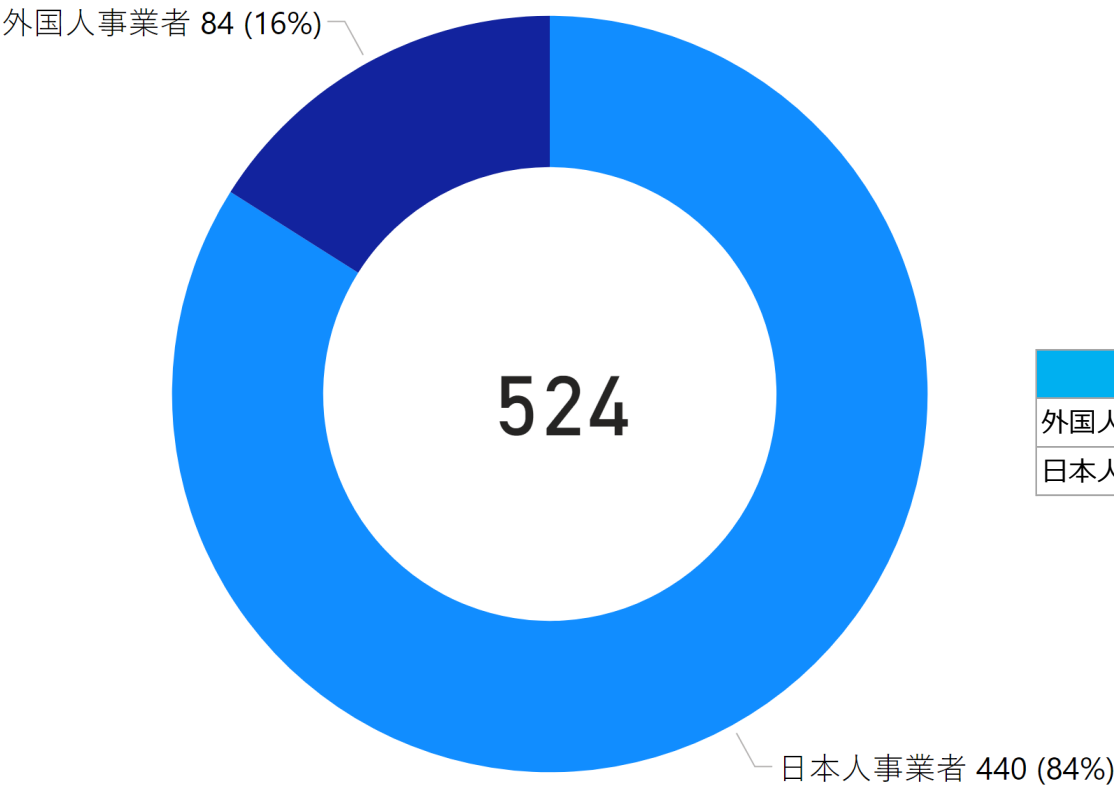


4- (3) アンケート分析

- 近年増加している外国人事業者にフォーカスして、2025年回答の日本人事業者及び外国人事業者の比較結果を以下に示す。

項目		日本人事業者	外国人事業者
回答者		440社（84%）	84社（16%）
操業年（2000年以前）		70%以上	20%以下
1 社あたりのELV処理台数		—	日本人事業者よりも処理台数が少ない
	オークション仕入れ	—	日本人事業者よりも多い
3年前と比較しELV仕入れ台数が増えているまたは横ばい		19%	50%以上
1 社あたり売上高		—	日本人事業者よりも売上高が低い
	部品販売（海外向け）売上	—	日本人事業者の128%
	素材売上高	—	日本人事業者の53%

- ・ 日本人事業者の回答者は440社、外国人事業者の回答者は84社であった。



外国人事業者と日本人事業者の定義

項目	定義
外国人事業者	代表者の国籍が日本以外または従業員の外国人比率が高い
日本人事業者	代表者の国籍が日本かつ従業員の日本人比率が外国人と同数又は高い

4- (3) 1.アンケート回答者

日本人事業者、外国人事業者比較

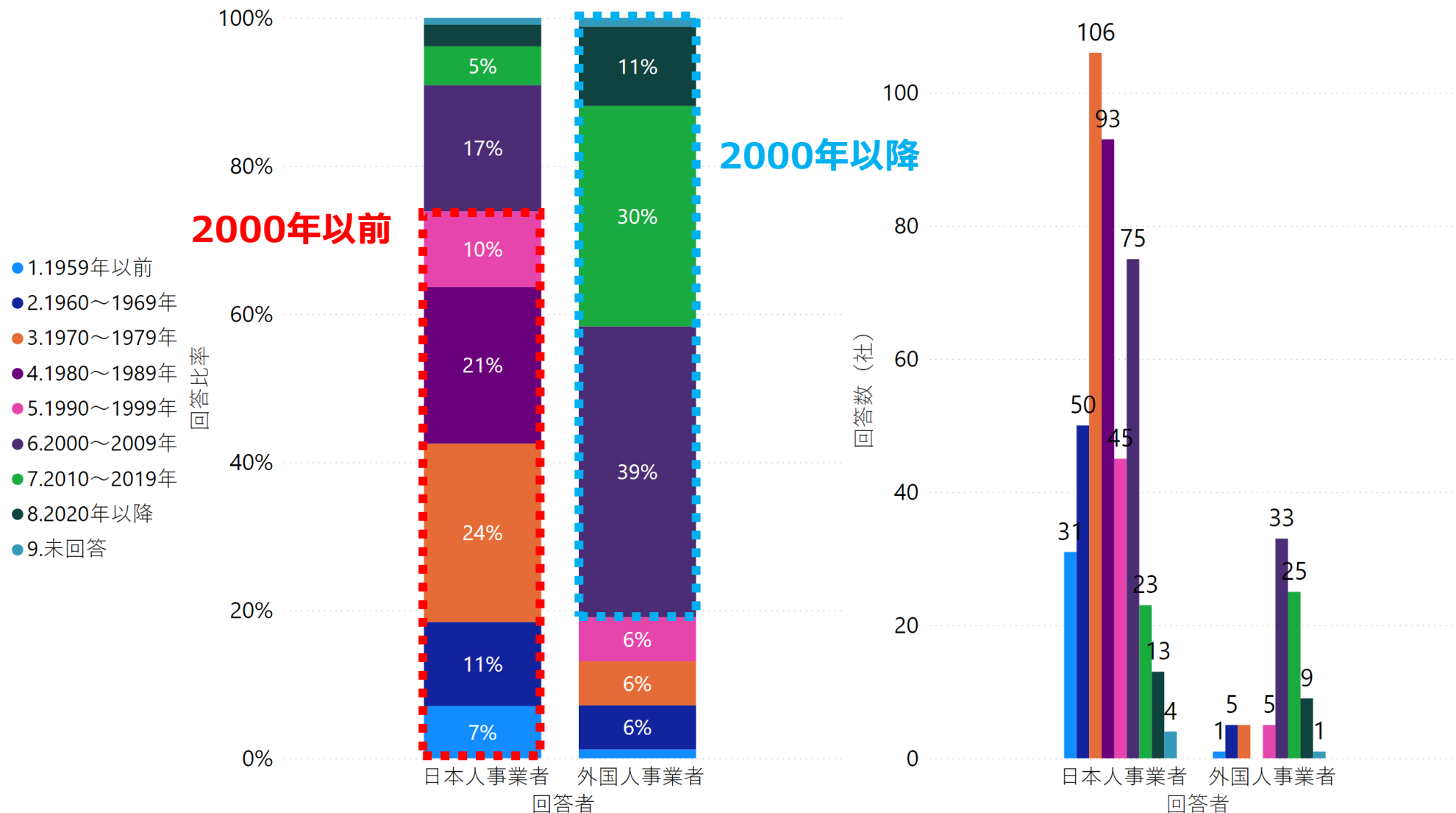
- 回答社の所在地を地図上にプロットした。全国の事業者から回答を得ているが、外国人事業者比率が高い県は茨城、千葉、大阪、福岡等である。



● 外国人事業者 ● 日本人事業者

4- (3) 2.事業開始年

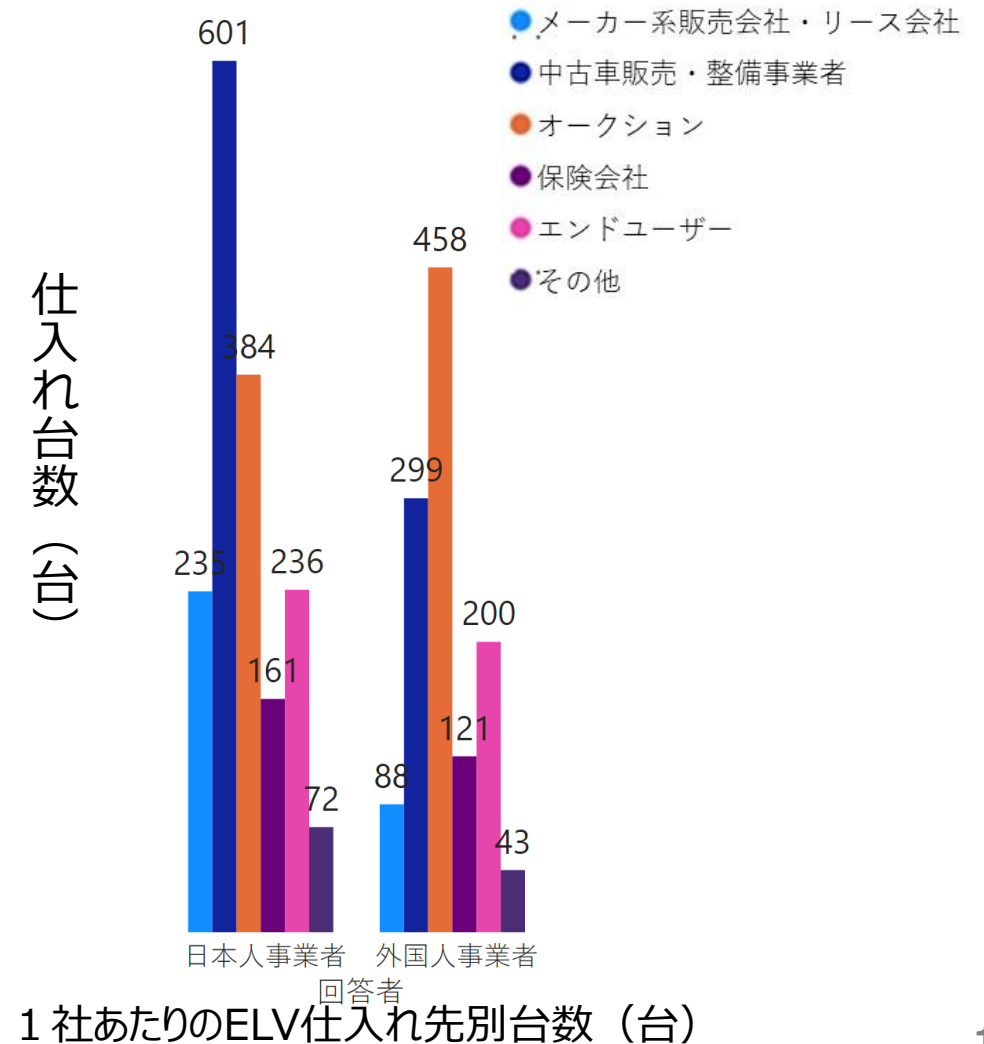
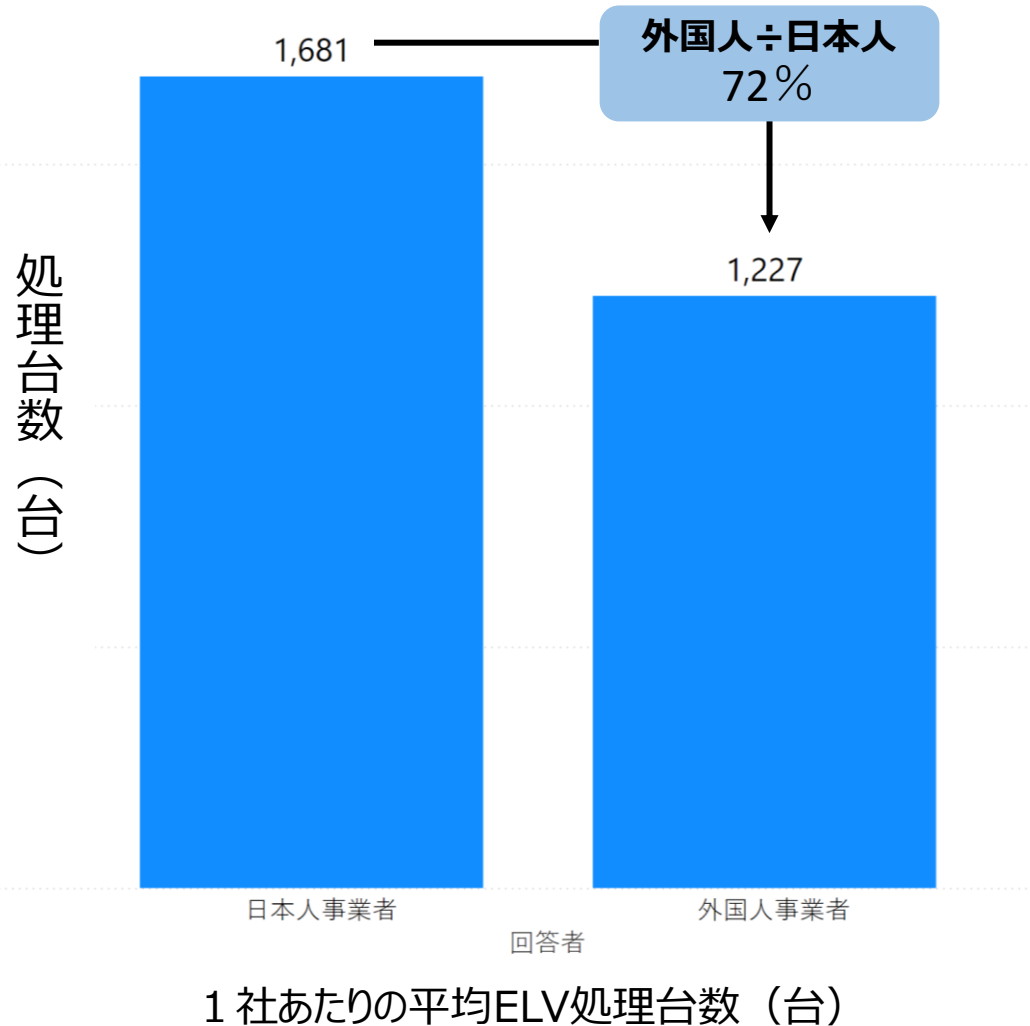
- 事業開始年について、**日本人事業者は2000年以前の操業が全体の70%以上**である。
一方で**外国人事業者は2000年以降操業が全体の80%以上**である。



4- (3) 3.年間のELV処理台数

日本人事業者、外国人事業者比較

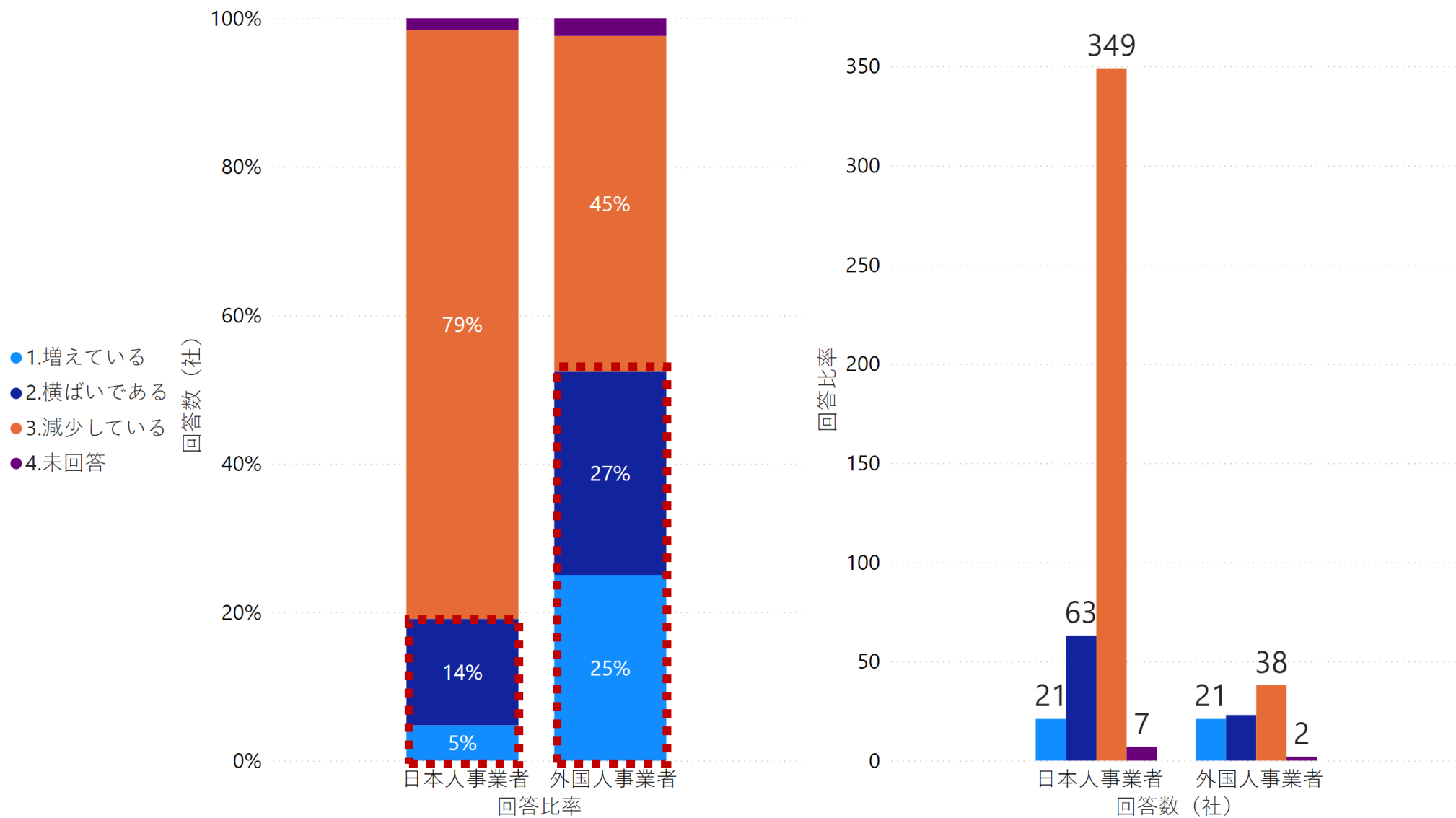
- 外国人事業者は日本人事業者よりも1社あたりの年間のELV処理台数が少ない。
- 1社あたりのELV仕入れ先別台数について、**外国人事業者は日本人事業者よりも、オークションからの仕入れ台数が多い。**その他の仕入れ台数は日本人事業者よりも少ない。



4- (3) 4.ELV仕入れ変化

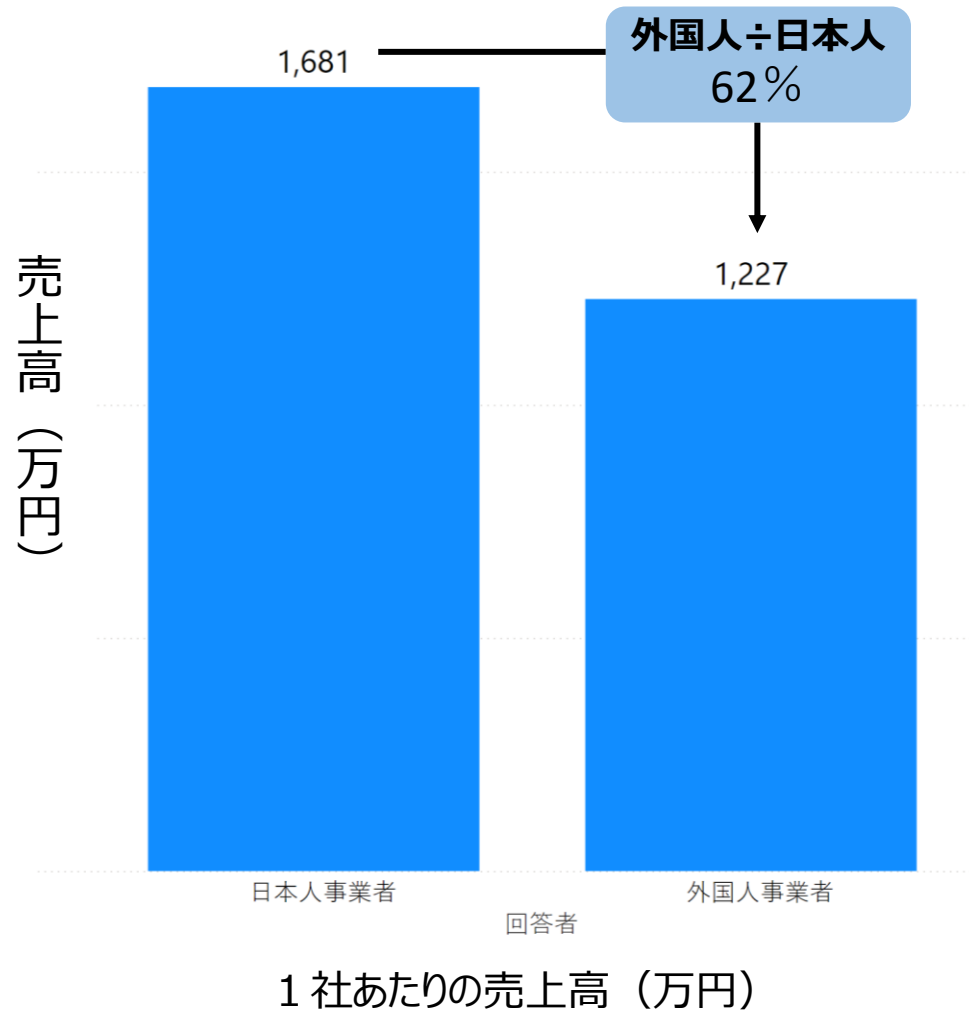
日本人事業者、外国人事業者比較

- 3年前と比較しELV仕入れ台数が**増えている**または**横ばい**であると回答した日本人事業者は**19%**、**外国人事業者は50%以上**であった。

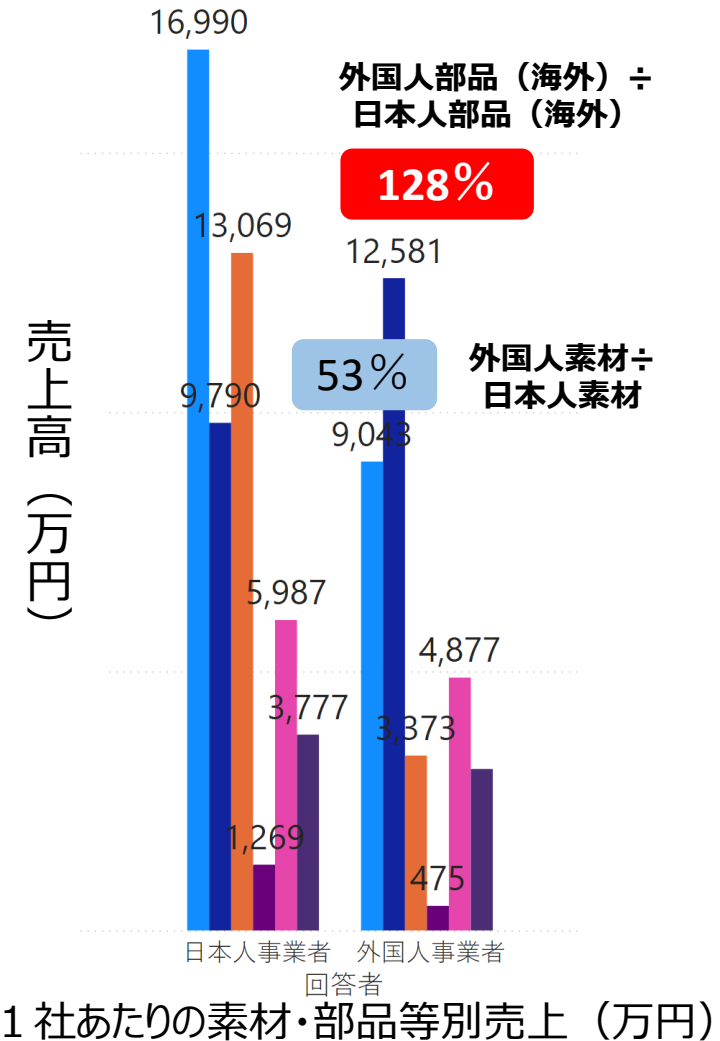


4- (3) 5.売上高

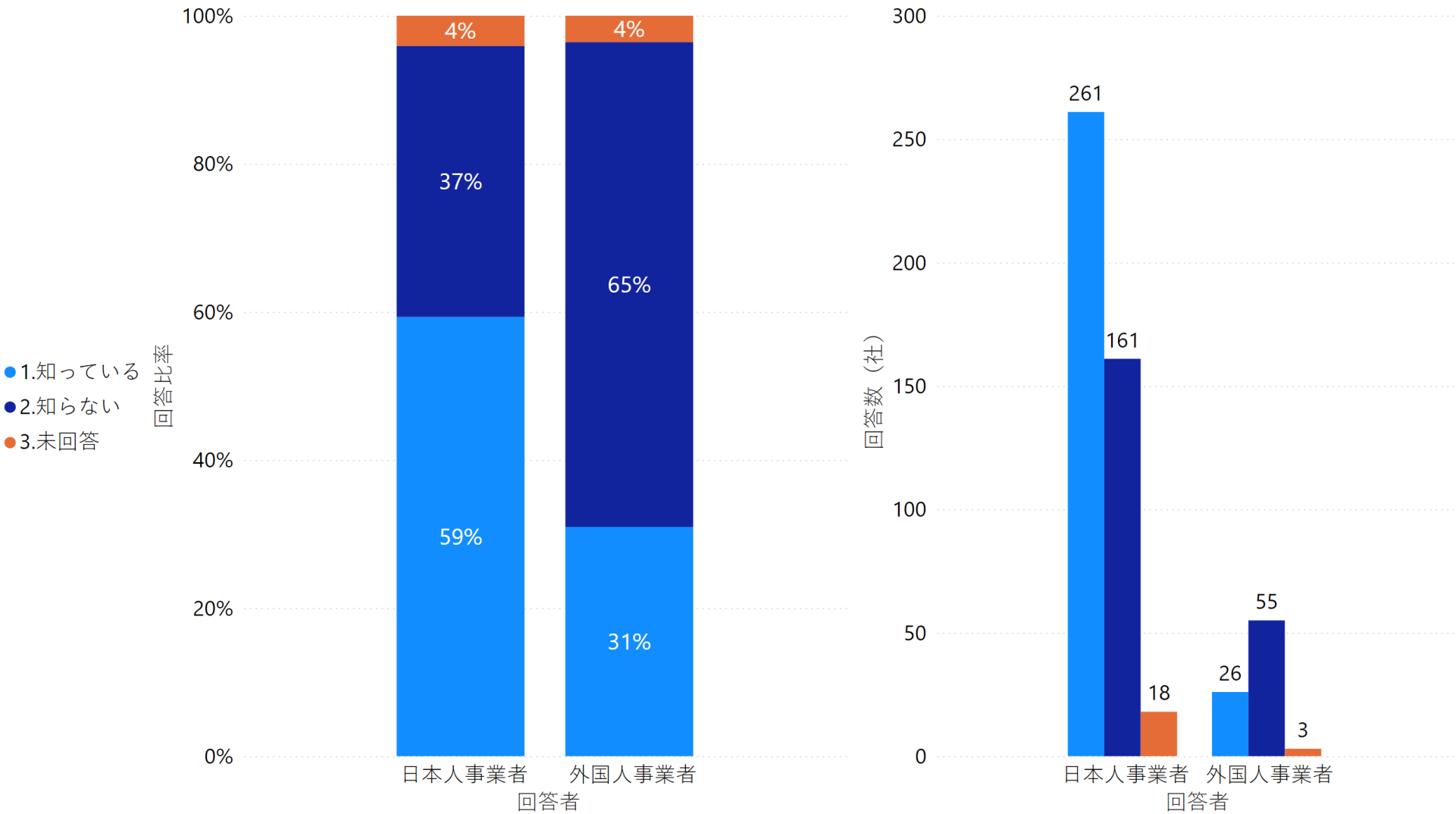
- 1社あたりの年間売上高について、外国人事業者は日本人事業者よりも売上高が低い。1社あたりの項目別売上高では、**外国人事業者は部品販売（海外向け）の売上高が日本人事業者の128%に対して、素材の売上高は53%と低い。**
- 仮説として、外国人事業者は、海外向けの部品販売から自動車解体業に参入してきた事業者が多く、部品販売としてあらゆるドア、ボンネット等の鉄製部品を輸出しているため、鉄素材の売上が低いのではないかと推測している。



- 1.素材
- 2.部品（海外）
- 3.部品（国内）
- 4.整備・板金
- 5.中古車
- 6.その他

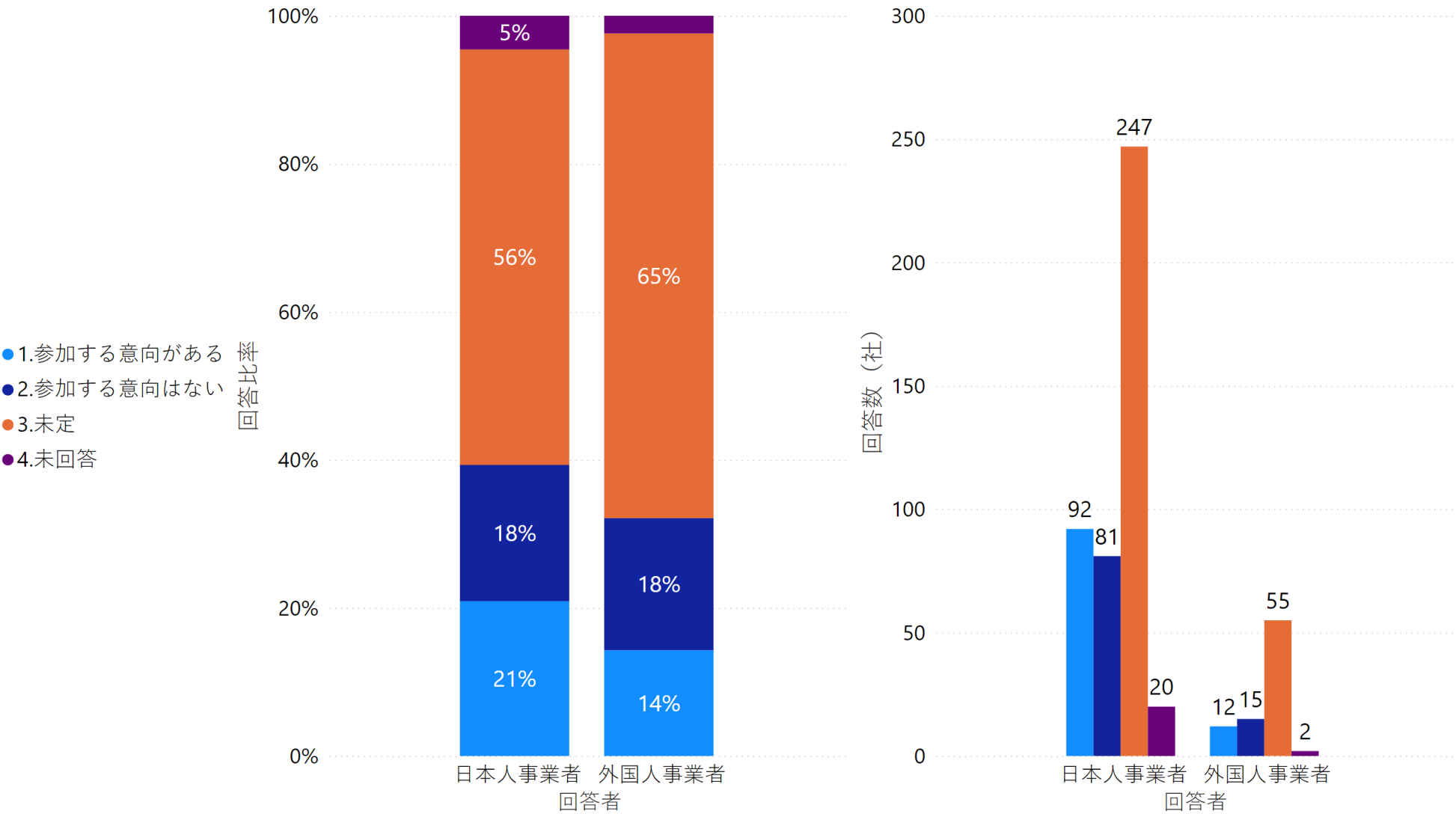


・ 資源回収インセンティブ制度認知度は、外国人事業者よりも日本人事業者のほうが認知度が高い。

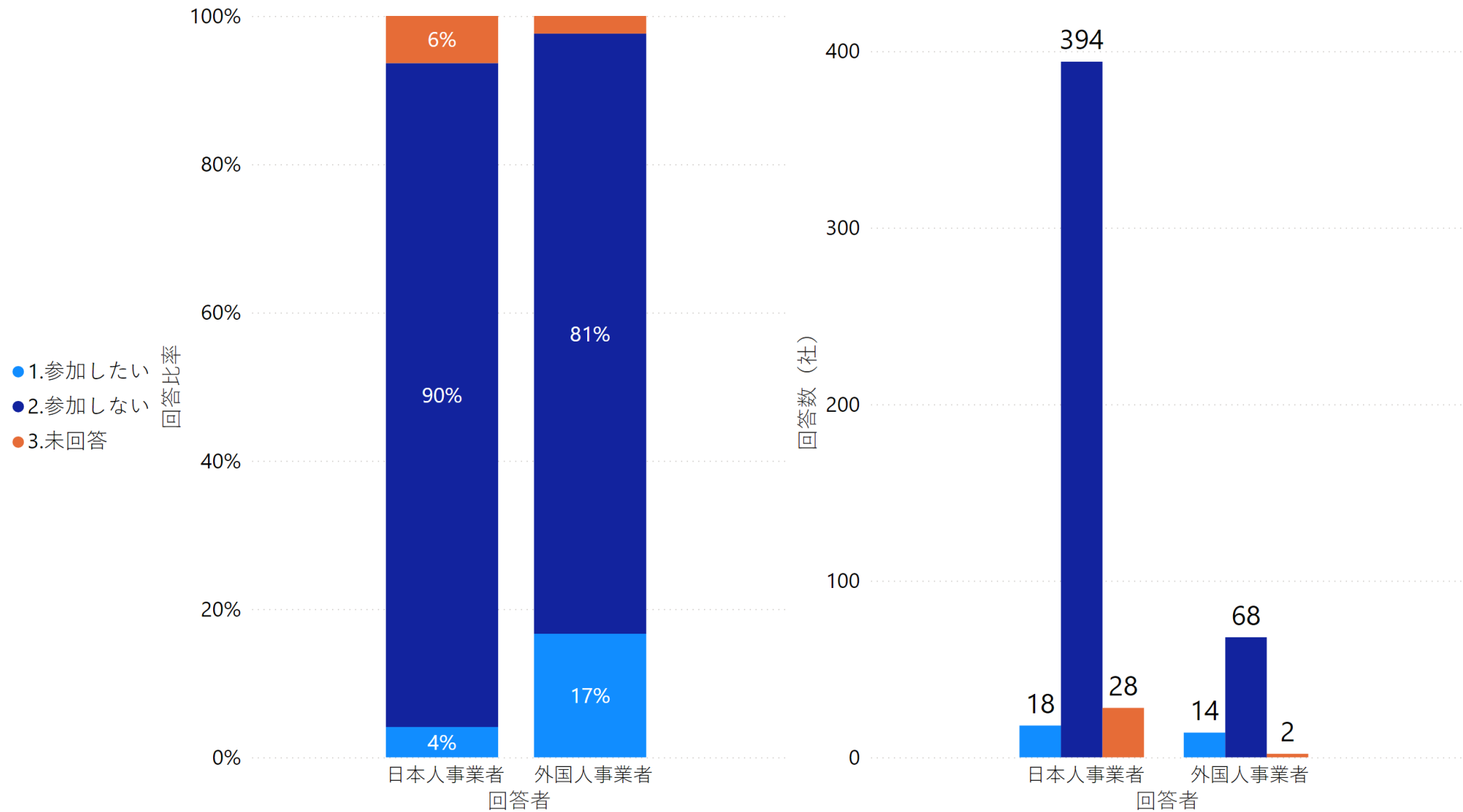


4- (3) 7.資源回収インセンティブ制度

・ 資源回収インセンティブ制度への参加意向について、外国人事業者よりも日本人事業者の参加意向が多いが、21%程度と比率としては高くない。



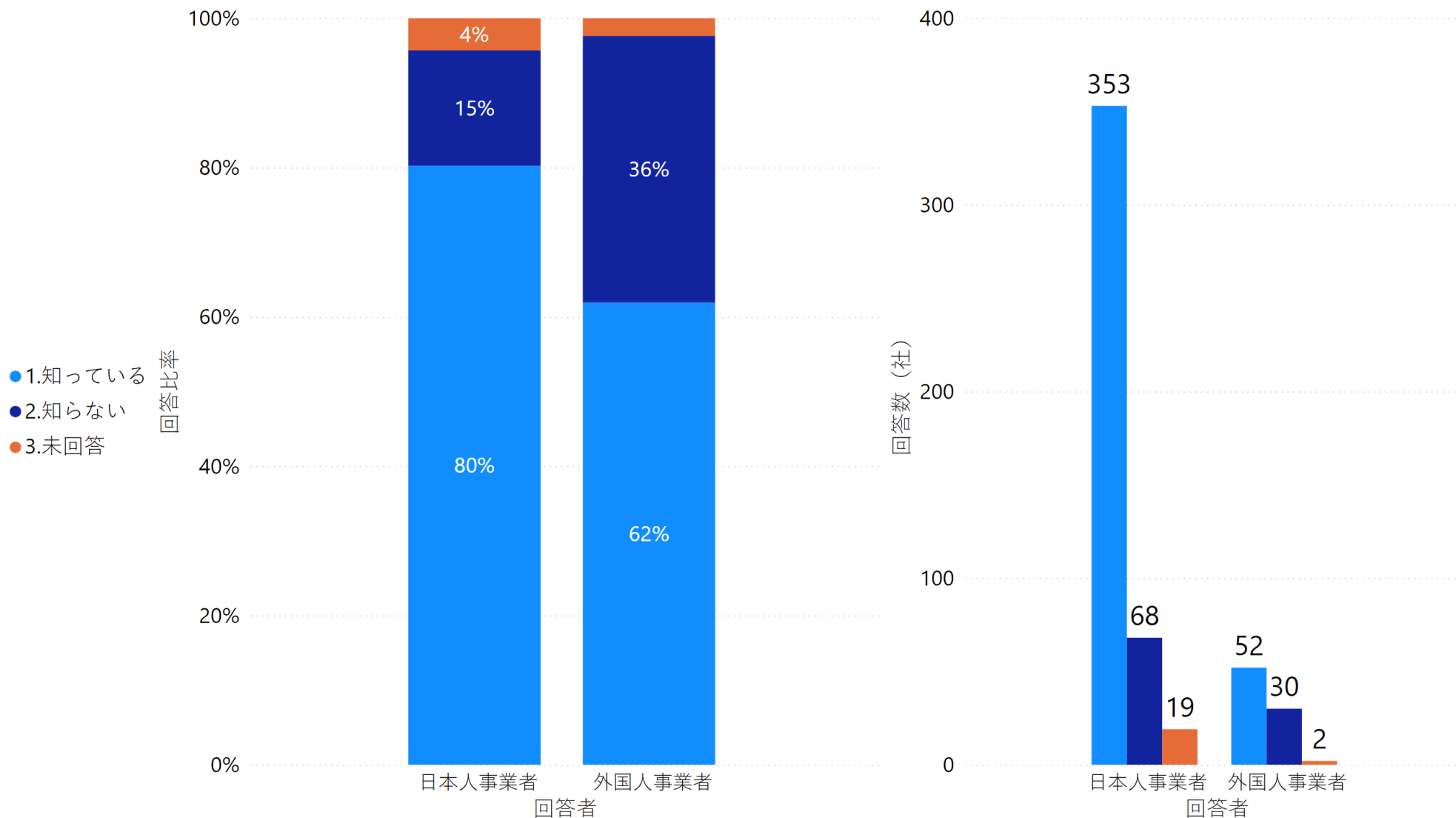
・ 自動車リサイクル関連の日本語以外での研修要望（外国人日本人事業者比較）を示す。
日本人事業者で18社、外国人事業者で14社参加したいと回答した。



4- (3) 9.自動車リサイクル士

日本人事業者、外国人事業者比較

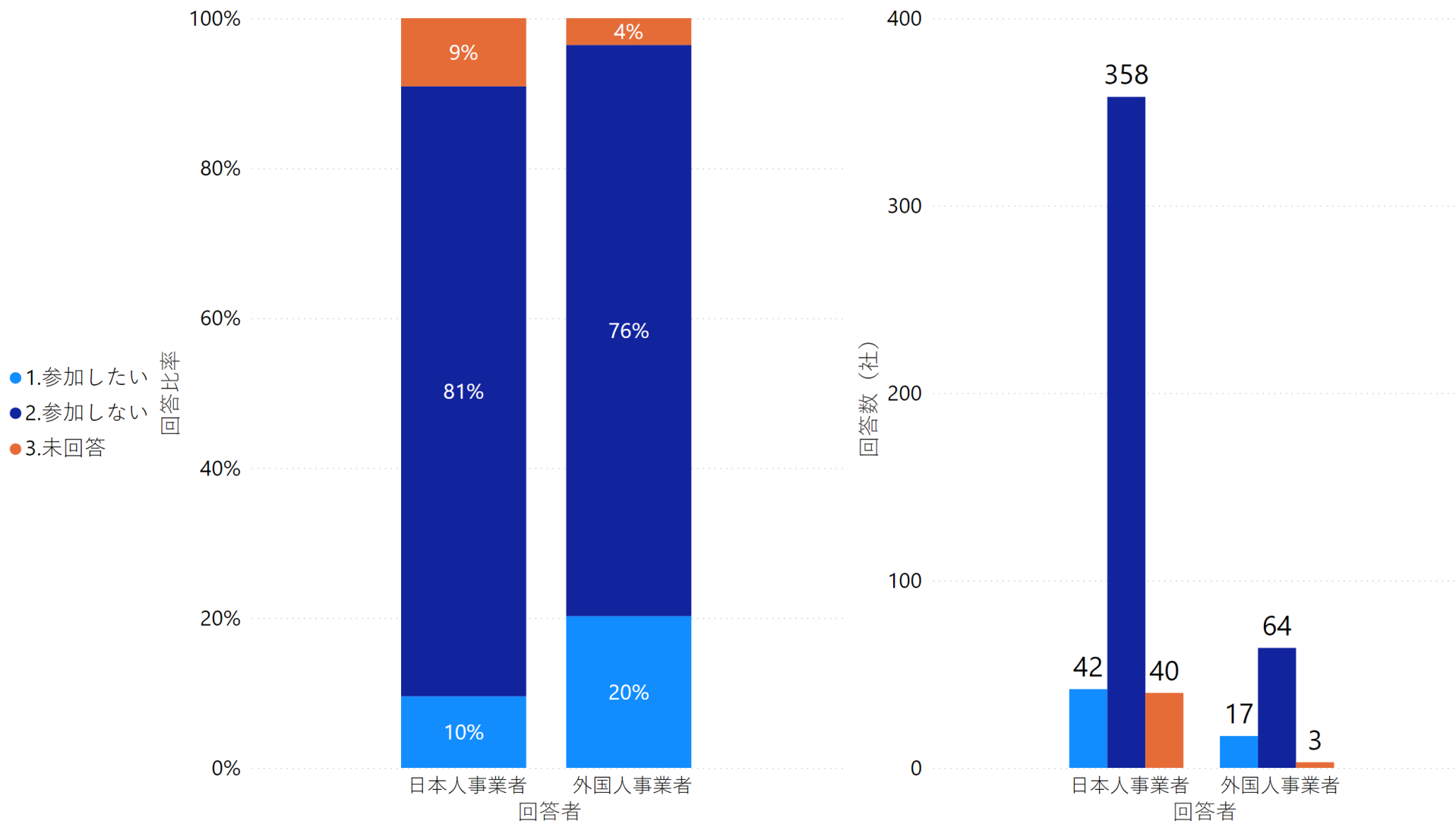
- 自動車リサイクル士について、外国人事業者よりも日本人事業者の認知度が高いが、外国人事業者でも60%以上の認知度がある。



4- (3) 9.自動車リサイクル士

日本人事業者、外国人事業者比較

- 自動車リサイクル士の日本語以外での研修希望は、
日本人事業者で42社、外国人事業者で17社日本語以外での研修希望があった。



4- (3) アンケート分析

- アンケート結果から3つの仮説と1つの確認事項を立てており、2026年度は仮説の確認および外国人事業者を中心として解体実態を把握するため、アンケート回答先への訪問調査を実施した。

項目	仮説
自動車リサイクル法の理解度の低い事業者または不適正事業者について	特に日本での事業開始年が浅い外国人事業者において、自動車リサイクルに関する教育が不足しているのではないかと推測しており、そのような事業者向けには正しい自動車リサイクルの指導が必要ではないか。
ELV仕入れが増加している事業者について	仕入れが増加している外国人事業者は、部品販売（海外向け）の売上が高い。仕入れが増加している日本人事業者は、部品（国内向け）の売上が特に高いが、そのほか素材、部品（海外向け）、中古車販売など、幅広い商品をまんべんなく販売している。
外国人事業者の鉄の販売	外国人事業者は日本人事業者に対して、素材、国内向け部品、整備板金の売上が低い一方で、部品販売（海外向け）、中古車販売が高い。外国人事業者は、海外向けの部品販売から自動車解体業に参入してきた事業者が多く、部品販売としてあらゆるドア、ボンネット等の鉄製部品を輸出しているため、鉄素材の売上が低い。
項目	確認事項
ニブラを持たずに、1日4台以上/人の処理能力がある事業者	1日に 4台/人の解体実績を持つ事業者は素材も回収はしているが、それ以上に部品（海外向け）を回収しており、部品取りが中心と考えられる。部品取りについては、丁寧に外す場合は、素材取り以上の時間がかかると推測される。外国人事業者がどのように効率化しているかを確認する必要がある。

4- (4) ヒアリング先の選定

- アンケート回答先への訪問調査を実施するため、以下の条件で候補の絞り込みを行い、55社を選定した。

ヒアリング先の選定方法

	条件	社数	選定理由
1	外国人事業者で、日本語以外での、自動車リサイクルに関する勉強会や研修があれば参加したい事業者	10	勉強会や研修に積極的な事業者であり、ヒアリングに協力的と推測
2	外国人事業者で、日本語以外での「自動車リサイクル士」の講習に参加したい事業者	14	
3	外国人事業者で3年前と比較し廃車が増加している事業者	20	廃車仕入れが増加している外国人事業者は「海外向け部品の販売をメインに行い、オークション等の価格競争に競り勝っているのではないか。」という仮説の確認
4	外国人事業者で二ブラ無しで処理能力が日に4.1台/人以上の事業者	2	二ブラを持たずに、1日4台以上/人の処理能力がある事業者について、「素材も回収はしているが、それ以上に部品（海外向け）を回収しており、部品取りが中心、部品取りについては、丁寧に外す場合は、素材取り以上の時間がかかると推測される。どのように効率化しているかを確認」する
5	日本人事業者で二ブラ無しで処理能力が日に4.1台/人以上の事業者	4	
6	外国人事業者でELVをオークションのみから仕入れている事業者	11	廃車仕入れが増加している事業者に関する仮説の確認等（3と同様）
7	日本人事業者で外国人事業者に対して意見のある事業者	10	外国人事業者の情報収集
8	売上が海外（部品販売）のみの事業者	10	海外への資源流出に関する事業者の実態把握
合計（上記条件で重複あり）		55	

4- (4) ヒアリング先の選定

- 当初は先述の解体業者55社を中心にヒアリングを実施する予定であったが、訪問不可の企業が多かったため、ヒアリング候補先を広げるべく、アンケートに回答した外国人事業者を中心に、92社にアポイントを申し込み、15社にヒアリングを実施した。

ヒアリング実施企業

	都道府県	外国人 事業者※	日本人 事業者	選定理由						
				研修参加 志望あり	自り士参加 志望あり	3年前から ELV仕入増	ニブラ非保有で 処理台数が多い	AA仕入比率が 高い	部品販売が 海外のみ	外国人事業者に 対する意見あり
1	茨城県	○		○	○		○		○	
2	千葉県	○		○	○					
3	山口県	○		○						
4	茨城県	○			○		○		○	
5	千葉県	○				○	○			○
6	福岡県	○				○				
7	秋田県	○				○				
8	千葉県	○					○			
9	神奈川	○						○		
10	福岡県		○							○
11	青森県	○								
12	茨城県	○								
13	千葉県	○								
14	兵庫県		○							
15	佐賀県	○								
合計（社）		13	2	3	3	3	4	1	2	2

※外国人事業者の定義＝代表者が外国出身 or 外国人従業員が日本人従業員よりも多い

(4) ヒアリング先の選定

- 理由なく断りが41社、忙しくて対応不可が13社、電話に出ないが10社、連絡先（電話番号）不明が8社、社長が母国に帰国中で対応不可が5社であった。

訪問不可理由

エリア	訪問不可の企業数			訪問不可理由				
		外国人 事業者※	日本人 事業者※	理由なく断り	忙しい (人手不足)	電話に出ない	連絡先不明	社長が母国に 帰国中
北海道・東北	4	2	2	3	1	0	0	0
北関東	11	10	1	5	4	0	1	1
関東	17	16	1	8	2	4	2	1
東海・北陸	14	13	1	10	2	1	0	1
近畿・中国・四国	18	17	1	10	1	4	3	0
九州	11	11	0	5	3	1	0	2
不明	2	2	0	0	0	0	2	0
合計(社)	77	71	6	41	13	10	8	5

※外国人事業者の定義＝代表者が外国出身 or 外国人従業員が日本人従業員よりも多い

※不明は、アンケートで代表者の国籍は記入しているが、社名・住所・電話番号が未記載でアプローチができなかった業者

(5) ヒアリング結果

- ・ 3つの仮説と1つの確認事項について、結果を以下に示す。

項目	仮説	結果
自動車リサイクル法の理解度の低い事業者または不適正事業者について	特に日本での事業開始年が浅い外国人事業者において、自動車リサイクルに関する教育が不足しているのではないかと推測しており、そのような事業者向けには正しい自動車リサイクルの指導が必要ではないか。	日本人、外国人事業者に関わらず100%完璧に法律を理解している解体業者は少数であり、概ね中レベルの事業者が大半ではないかと推測される。 そのほか、自動車リサイクル法を全く遵守する意思のない今回アプローチできていない一部解体業者および解体許可を持たない違法事業者がいる。
ELV仕入れが増加している事業者について	仕入れが増加している外国人事業者は、部品販売（海外向け）の売上高が高い。仕入れが増加している日本人事業者は、部品（国内向け）の売上が特に高いが、そのほか素材、部品（海外向け）、中古車販売など、幅広い商品をまんべんなく販売している。	外国人事業者については、仮説が正しく、部品販売（海外向け）の売上高が高く、海外に親族ないし知り合いが経営する販売店向けに部品または車両を輸出している。円安の影響もあり、オートオークションでの車両価格が高くなっている現状でも入札することができているという意見が聞かれた。
外国人事業者の鉄の販売	外国人事業者は日本人事業者に対して、素材、国内向け部品、整備板金の売上が低い一方で、部品販売（海外向け）、中古車販売が高い。外国人事業者は、海外向けの部品販売から自動車解体業に参入してきた事業者が多く、部品販売としてあらゆるドア、ボンネット等の鉄製部品を輸出しているため、鉄素材の売上が低い。	ヒアリングをした中では、多くの鉄製部品を輸出している事業者が多かったため、概ね仮説は正しい。
項目	確認事項	結果
ニブラを持たずに、1日4台以上/人の処理能力がある事業者	1日に 4台/人の解体実績を持つ事業者は素材も回収はしているが、それ以上に部品（海外向け）を回収しており、部品取りが中心と考えられる。部品取りについては、丁寧に外す場合は、素材取り以上の時間がかかると推測される。外国人事業者がどのように効率化しているかを確認する必要がある。	ヒアリングの結果、部品をほぼ回収せずに、必要最低限の解体のみ行い、破碎事業者に廃車ガウを販売しているため処理能力が高いということが明らかとなった。

4- (5) ヒアリング結果 自動車リサイクル法の理解度の低い事業者または不適正事業者について

- ・ 解体業者は、主に以下3種類に分類されると推測される。
- ・ 100%完璧に法律を理解している解体業者は少数であり、概ね中レベルの事業者が大半ではないかと推測される。
- ・ その要因として、自動車解体業の許可を取得する際に、設備が整っており、かつ事業計画の書類があれば申請が通るため（自動車免許のようにテストで〇点以上取得した人が許可を得られるような制度ではない）。
- ・ 解体業を開始するにあたり、知人に教えてもらいながら、行政書士に事業計画などを作ってもらい、手順書（〇〇はここで取り外す、××は適正処理するなどの情報）を読むことで業の許可を理解したとしている事業者が多かった。その他は年1回の行政指導での指摘を修正するという対応。
- ・ 中レベルの事業者については、ELV解体を適切に行っているという考えのため、基本的に法律を遵守するための追加の勉強が必要という認識はない。

レベル	適正	項目	対象事業者
高	適正～ほぼ適正	自り法等、各種法律を正確に把握し、解体業を 適正～ほぼ適正 に運営している事業者	大多数の解体事業者
中	ほぼ適正		
低	不適正 または違法	自り法等、各種法律を理解するつもりはなく、違法な手段であってもお金を稼ぐことを重視して解体業を運営している事業者 完全なる法律違反と認識していても、お金を稼ぐことを重視している事業者	今回アプローチできていない一部解体業者および解体許可を持たない違法事業者

4- (5) ヒアリング結果 自動車リサイクル法の理解度の低い事業者または不適正事業者について

適正	項目
不適正事業者	日本の自動車リサイクルに関する法整備は国際的にみても進んでいる一方、法制度の水準が異なる地域から参入した事業者が、自国の商慣行の感覚のまま日本で事業を行うという業界関係者の指摘もある。こうした事業者に対して法令遵守の重要性を説明しても改善につながらないケースは多いと想定され、教育・啓発のみによる対応には限界がある。 許可制度については、過去と比較して取得要件が厳格化されているものの、既存の許可取得者に対する事後的な改善指導には課題が残る。また、解体業の許可と輸出に関する許可は別個に存在するため、解体許可を失った場合でも輸出の事業を継続できる構造となっており、不適正な事業者が業界に留まり続けることを可能にしていることは問題である。 一部の地域では、ELVが適切に管理されていない状況が確認される事業者も存在する。本来、ELV解体後の廃車ガラの処理は許可を受けた破碎業者が担うべきものであるが、そうした許可を持たない事業者が廃車ガラを違法に取り扱っている可能性を指摘する声があった。 さらに、適正処理の手順を説明しても、一部の経営者や従業員に十分に理解・実践されないケースがあり、法遵守とその習得方法への危機管理意識の欠如が不適正処理の一因となっているとの見解が示されている。こうした状況に対し、教育・指導による改善には限界があると考えられ、法的な強制措置が必要と思われる。

4- (5) ヒアリング結果 自動車リサイクル法の理解度の低い事業者または不適正事業者について

適正	項目
盗難車に関わる問題	近年、自動車の盗難事案が増加傾向にあり、業界内においても深刻な問題として認識されている。適正な許可を取得し、設備投資を行って事業を営む事業者は、盗難車両の取り扱いとは無縁であるが、一方、短期的な利益を目的とした一部の個人・集団が、盗難車両の処理に関与している模様である。 盗難車両は、特定の場所に持ち込まれ、部品として分解・解体されたうえで輸出されるケースがあると想定される。輸出に際しては、不正に取得した書類が使用されている模様である。 捜査機関による取り締まりについては、現行犯逮捕や物的証拠の確保が困難なケースや、自治体の管轄区域をまたいだ犯行が摘発回避策となっている模様であり、自治体間の捜査の強力な連携が必要と思われる。さらに、組織的な証拠隠滅が行われている模様であり、捜査機関が積極的に事件を追跡することが難しい実態を逆手に取っていると想定される。 盗難事案に関与した個人・集団が摘発された事例も存在するが、取得利益と刑事罰のバランスから、抑止力が十分に機能していない模様である。不正に得た収益が保全されたまま、比較的短期間で社会復帰できる現状が、犯罪の再発防止を困難にしていると想定される。 こうした問題への抜本的な対策として、解体業の許可を有する事業者のみが自動車部品の輸出を行えるよう制度を整備することが有効であるとの意見がある。また、輸出時に必要となる証明書の発行に関しても、より厳格な管理が求められる。 なお、業界全体の信頼性確保の観点からも、不正事業者の排除が急務である。

4- (5) ヒアリング結果 自動車リサイクル法の理解度の低い事業者または不適正事業者について

適正	項目
脱税・ その他の 不正な 事業慣 行	自動車リサイクル業界の一部事業者では、車両や素材の売買において証憑書類（伝票等）を発行しない現金取引が行われている模様である。こうした取引は、売上の記録が残らないことを利用した不適正な会計処理につながる可能性があり、適正な納税が行われていないことが懸念されることから、税務署等での取り締まりの徹底も重要である。 また、車両だけでなく、素材の売買においても同様の慣行が存在する模様である。 証憑書類を伴わない現金取引が行われた車両については、抹消登録の手続きが適切に完了しない一時抹消状態のまま、不正な解体・輸出が行われている可能性がある。こうした車両は、ELVとして正規の追跡システムで管理されないまま国外に流出しているおそれがあり、廃車台数の統計と実態との間に乖離が生じている可能性がある。 これまでELVとして処理されていた車両が、海外市場での需要を背景に輸出されるケースも増加している。こうした動向は、国内における自動車リサイクルの循環量の減少につながるものであり、リサイクル基盤の維持・強化の観点から注視が必要である。 そのほか、一部の事業者においては、従業員への給与支払いや社会保険料の申告において不適正な処理が行われている模様である。こうした不正により、適正に事業を営む事業者と比較して不当に低いコストで事業を運営できる状況が生まれており、公正な競争環境が損なわれているとの懸念があり、関係機関の取り締まり徹底が求められる。 産業廃棄物処理業界と比較すると、自動車リサイクル業界は規制・罰則の水準が相対的に低く、不適正な事業者が参入しやすい環境にある。産業廃棄物処理業界では厳格な規制により違法事業者の参入が抑制されているのに対し、自動車リサイクル業界では参入条件の厳格化、監視・罰則の強化等が遅れており、業界全体の健全化を妨げる一因となっていると想定される。

5.現時点で把握している課題及び想定される解決方法

・ 解体業者、自治体、国においてそれぞれにおいて改善すべき課題を提示する。

対象	区分	問題	課題	解決方法
解体業者	教育について	高レベルおよび中レベルの事業者については、自り法の理解度が高く、追加での研修をそれほど必要としないように感じた。一方で 低レベルの事業者については、そもそも勉強する気がなく、法律を遵守するつもりもないため、教育以外の手立てが必要 である。 ただし、中レベルの事業者について、一部認識の間違い等もある可能性がある。例えば、日本人・外国人事業者問わず、 輸出先で完成車になるとわかっていて部品、または素材として輸出している事業者がいる 。実際は違法であるが、これを 取り締まる方法がない 。	不適正事業者の取り締まり強化	低レベル：許可取り消し。 中レベル：解体・輸出に関する法的解釈について、あいまいな部分の教育を実施する。
			自動車解体業の許可要件の見直し	解体業事業者の知識が十分であるという判断を測る指標が必要 ではないか。 運転免許のように、許可申請時または更新時にテストを実施し、〇〇点以上でないと許可を与えない等の措置が必要なのではないか。 ただし、それらの知識が、どの程度まで浸透していれば良いのか？ （代表者、事務員、作業員）（外国事業者は事務員の日本人が、リサイクルシステムの処理や、自り法の改正についての情報を把握し、それを代表者に伝え、そこから代表者から作業員に伝えているパターンが多い。ただし、事務員と代表者がカタコトの日本語、英語等で話し、かつ代表者と作業員が同一言語でないことも多い。この面から完全に意思疎通が図れていない事業者もいる。）
自治体	監査	訪問した事業者は年 1 回は自治体の立ち入りがあるなどと回答しており、 訪問しやすい事業者に来ているといった意見が聞かれた 。	幅広い監査の実施	不適正事業者こそ自治体がこまめに訪問すべきでないか。
国	統計データに登録されないELV	伝票なしの現金取引される車両について、 一時抹消はされた状態で取引 され、そのまま抹消されず、解体工程の引取もされことなく、違法にハーフカットされるなどして輸出されている可能性がある。	自り法範囲外の対応策	環境省のヤード規制の取り締まりおよび自り法の取り締まり強化。 （解体業許可あり、許可なし双方） 自治体で取り締まりの実施。