

2025 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
「資源回収インセンティブ実装検討事業」

最終報告書

2026 年 3 月 27 日
一般社団法人 日本自動車リサイクル機構

担当者連絡先
会社名： 一般社団法人 日本自動車リサイクル機構
担当者名： 阿部 知和
部門： 専務理事
電話番号： 03-3519-5181
メールアドレス： jaera-abe@vega.ocn.ne.jp

はじめに

項目	内容								
事業の背景	<p>解体業者や破碎事業者が自動車破碎残さ（ASR）になる前に樹脂を回収した場合、本来 ASR になるであろう重量が減量されることから、その減量分に相当する再資源化費用（ASR リサイクル料金）を、資源を回収した事業者へ経済的インセンティブとして付与する制度、「資源回収インセンティブ制度」が 2026 年 4 月から開始予定である。資源回収インセンティブ制度により、採算面の問題は一定の解決は期待されるが、全解体業者の参加を得るには難しい状況にある。</p> <p>使用済み自動車の年間処理台数 1 万台レベルの大手解体業者で破碎機を保有する事業者であれば、ある程度物量が確保でき、破碎することで輸送コストを下げられるため、単独で再生材事業者へ販売することは可能である。一方、中小解体業者は回収量が少なく、破碎機を保有しない場合が多いため、単独での事業化は難しいと考えられる。</p> <p>中小の解体業者にも資源回収インセンティブ制度に参加してもらうためには、一定エリアにおいて破碎等を行える回収拠点を 1 か所設け、原材料メーカーへ供給するグループ（コンソーシアム）を構成する必要がある。またコンソーシアムを形成するうえで必要な工程別管理・実作業内容を提示していく必要がある。</p>								
事業のゴール	<p>事業規模に関係なく、幅広い事業者が参画しやすい環境づくりを行うため、コンソーシアム形成のモデルケースおよび工程別管理・実作業内容を提示し、全解体業者も参加できる仕組み作りを行う。</p>								
2025 年度実施内容	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; text-align: center;">(5) 2024 年度実施内容に基づく課題抽出、追加検討項目の確認</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 【ダスト引き見直し】ダスト引きの見直しについて、一般社団法人日本鉄リサイクル工業会では統一した方針をとることは難しく、個社間で取り決めるべき事項であることを日本自動車リサイクル機構（JAERA）の双方で確認した。 ▶ 【コンソーシアム形成のための基礎情報整理（回収、原材料、管理候補企業）】アンケートおよびヒアリングから、回収部品引取業者、原材料メーカー候補企業を把握し、企業名および所在地に関する手引書への掲載許可を得た。 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(6) コスト試算</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 資源回収インセンティブ参加に伴う作業・管理コストについて、各事業者の状況に異なり必要工数や単価が異なることが想定されるため、必要とされる作業・管理内容を提示した。 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(7) 検討内容取りまとめパターン別コンソーシアムの管理方法や実作業内容作成</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 解体業者向けの手引書を作成し、JAERA HP で公開した（随時更新）。 ▶ 資源回収インセンティブ制度の説明、制度参加前準備、参加後の作業・管理内容、回収部品引取業者、原材料メーカー、管理会社候補企業等について記載した。 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(8) インセンティブ制度参加促進のための説明会開催</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▶ WEB、対面併せて合計 15 回の説明会を開催。参加企業数はのべ 426 社。 </td> </tr> </table>	(5) 2024 年度実施内容に基づく課題抽出、追加検討項目の確認	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 【ダスト引き見直し】ダスト引きの見直しについて、一般社団法人日本鉄リサイクル工業会では統一した方針をとることは難しく、個社間で取り決めるべき事項であることを日本自動車リサイクル機構（JAERA）の双方で確認した。 ▶ 【コンソーシアム形成のための基礎情報整理（回収、原材料、管理候補企業）】アンケートおよびヒアリングから、回収部品引取業者、原材料メーカー候補企業を把握し、企業名および所在地に関する手引書への掲載許可を得た。 	(6) コスト試算	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 資源回収インセンティブ参加に伴う作業・管理コストについて、各事業者の状況に異なり必要工数や単価が異なることが想定されるため、必要とされる作業・管理内容を提示した。 	(7) 検討内容取りまとめパターン別コンソーシアムの管理方法や実作業内容作成	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 解体業者向けの手引書を作成し、JAERA HP で公開した（随時更新）。 ▶ 資源回収インセンティブ制度の説明、制度参加前準備、参加後の作業・管理内容、回収部品引取業者、原材料メーカー、管理会社候補企業等について記載した。 	(8) インセンティブ制度参加促進のための説明会開催	<ul style="list-style-type: none"> ▶ WEB、対面併せて合計 15 回の説明会を開催。参加企業数はのべ 426 社。
(5) 2024 年度実施内容に基づく課題抽出、追加検討項目の確認	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 【ダスト引き見直し】ダスト引きの見直しについて、一般社団法人日本鉄リサイクル工業会では統一した方針をとることは難しく、個社間で取り決めるべき事項であることを日本自動車リサイクル機構（JAERA）の双方で確認した。 ▶ 【コンソーシアム形成のための基礎情報整理（回収、原材料、管理候補企業）】アンケートおよびヒアリングから、回収部品引取業者、原材料メーカー候補企業を把握し、企業名および所在地に関する手引書への掲載許可を得た。 								
(6) コスト試算	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 資源回収インセンティブ参加に伴う作業・管理コストについて、各事業者の状況に異なり必要工数や単価が異なることが想定されるため、必要とされる作業・管理内容を提示した。 								
(7) 検討内容取りまとめパターン別コンソーシアムの管理方法や実作業内容作成	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 解体業者向けの手引書を作成し、JAERA HP で公開した（随時更新）。 ▶ 資源回収インセンティブ制度の説明、制度参加前準備、参加後の作業・管理内容、回収部品引取業者、原材料メーカー、管理会社候補企業等について記載した。 								
(8) インセンティブ制度参加促進のための説明会開催	<ul style="list-style-type: none"> ▶ WEB、対面併せて合計 15 回の説明会を開催。参加企業数はのべ 426 社。 								

目次

1. 助成事業の計画	5
1.1. 自動車リサイクル業界における事業の位置付け・背景.....	5
1.2. 事業の実施内容.....	6
1.2.1. 事業計画概要.....	6
1.2.2. 事業の実施体制.....	8
1.2.3. 実施スケジュール.....	9
2. 助成事業の報告	10
2.1. 2024 年度実施結果.....	10
2.2. 2025 年度実施結果.....	14
2.2.1. パターン別コンソーシアムの管理方法.....	14
2.2.2. ダスト引き見直し.....	15
2.2.3. コスト試算.....	16
(1) 解体業者.....	16
(2) 回収部品引取業者.....	17
(3) 原材料メーカー.....	17
(4) 管理会社.....	18
2.2.4. 回収部品引取業者、原材料メーカー候補確認.....	19
(1) 回収部品引取業者（破砕事業者）向けアンケート項目および回答.....	20
(2) 原材料メーカー向けアンケート項目および回答.....	23
(3) 回収部品引取業者（破砕事業者）、原材料メーカーの資源回収インセンティブ制度 に対する意見.....	25
2.2.5. 管理会社候補確認.....	25
2.2.6. 手引書作成.....	25
2.2.7. 資源回収インセンティブ制度説明会.....	27
2.2.8. 実施結果を踏まえた考察.....	30
3. 課題および解決方法	32
3.1. 現状の課題.....	32
(1) コンソーシアム形成の難しさ、回収実行の障壁.....	32
(2) 管理業務負担.....	32
(3) 認知度・理解度向上等による参加者増加.....	32
3.2. 課題の解決方法.....	33
(1) コンソーシアム形成の難しさ、回収実行の障壁.....	33
(2) 管理業務負担.....	33
(3) 認知度・理解度向上等による参加者増加.....	33

4. 事業化の計画	35
4.1. 想定する事業.....	35
5. 事業の評価	36
5.1. 採算性の評価.....	36
5.2. 有効性の評価.....	36

1. 助成事業の計画

1.1. 自動車リサイクル業界における事業の位置付け・背景

資源回収インセンティブ制度が2026年4月から開始予定の見通しである。インセンティブ制度導入により、採算面の問題は一定の解決が期待されるが、全解体業者の参加を得るには難しい状況にある。

使用済み自動車（以下、ELV）の年間処理台数1万台レベルの大手解体業者で破砕機を保有する事業者であれば、ある程度物量が確保でき、破砕することで輸送コストを下げられるため、単独で再生材事業者へ販売することは可能である。一方、中小解体業者¹は回収量が少なく、破砕機を保有しない場合が多いため、単独での事業化は難しいと考えられる。

また、資源回収インセンティブ制度への参加には、解体業者、回収事業者、再生材事業者等によるコンソーシアムを形成する必要がある²。ただし、本制度は我が国初の導入であるため、コンソーシアムを形成するうえでどのような工程別管理・実作業内容が必要となるのかを明確化し、提示していく必要がある。

表 1-1. 解体事業所数と引取報告件数比率（2022年度）

	事業所数（件）		引取報告件数（千件）	
		%		%
1万台未満	3,253	99.1%	2,304	81.4%
1万台以上	30	0.9%	526	18.6%
合計	3,283	100.0%	2,829	100.0%

出所：自動車リサイクルデータ Book 2022

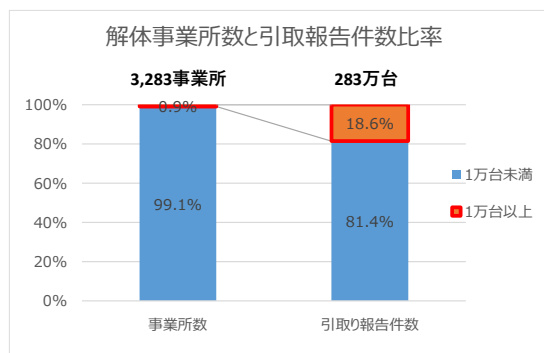


図 1-1. 解体事業所数と引取報告件数比率（2022年度）

出所：自動車リサイクルデータ Book 2022

¹ 本事業では小規模解体事業者とは年間のELV処理台数が1,000台未満、中規模解体事業者とは、同1,000～1万台未満の事業者、大規模解体事業者とは1万台以上の事業者と定義した。

² 経済産業省・環境省「自動車リサイクル制度をめぐる各種取組状況」

https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/sangyo_gijutsu/resource_circulation/jidosha_wg/pdf/059_04_00.pdf

1.2. 事業の実施内容

1.2.1. 事業計画概要

本事業の実施は2か年を予定している。2か年の実施内容概要を表1-2に示す。

1年目は解体・中間加工・破碎・再生材事業者等によるコンソーシアム設立方法においていくつかのパターンを検討し(表1-3)、パターンごとの工程別管理・実作業内容(表1-4)を決定する。それらの決定事項について、各パターンにおいて実際に小規模の回収トライ、輸送を行い、課題の抽出や再検討すべき事項の再整理を行う。

2年目では、1年目の課題の改善方法について検討し、コスト試算もを行い、最終的にパターン別コンソーシアムの管理方法や実作業内容の作成を行う。

表 1-2.2 か年の実施内容概要

2024年度	
(1) 解体事業者、破碎事業者選定	<ul style="list-style-type: none"> ・解体事業者15社、破碎事業者1社の選定 ・1パターン毎に解体事業者3社、破碎事業者1社、再生材事業者1社で検討会形成 ・処理規模、所有設備、拠点等を踏まえて適切な解体事業者、破碎事業者を選定
(2) パターン別の工程別管理・実作業内容検討	<ul style="list-style-type: none"> ・解体、輸送、回収拠点、電炉、コンソーシアム管理会社の管理方法や実作業内容を決定
(3) (2)の検討内容に基づく小規模の回収トライ	<ul style="list-style-type: none"> ・(2)で決定した検討事項に基づき、解体事業者1社あたり6台程度の回収を行い、回収拠点、再生材事業者への輸送・管理トライを実施
(4) (3)に基づく課題抽出、追加検討項目の確認	<ul style="list-style-type: none"> ・(3)から課題を抽出し、追加検討事項を確認、提示
2025年度	
(5) 課題・追加検討事項の改善策提示	<ul style="list-style-type: none"> ・(4)で抽出された課題や追加検討事項について再度検討を実施
(6) コスト試算	<ul style="list-style-type: none"> ・(3)の実施内容から各パターン別の管理コストの試算。
(7) 検討内容とりまとめとパターン別コンソーシアムの管理方法や実作業内容の作成	<ul style="list-style-type: none"> ・(2)～(5)を基に1～6のパターン別の工程別管理・実作業内容集を作成。
(8) インセンティブ制度参加促進のための説明会開催	<ul style="list-style-type: none"> ・解体事業者へのインセンティブ制度参加促進説明会資料作成、説明会開催

出所：矢野経済研究所

表 1-3.回収場所パターンと検討事業者

パターン	目的	一次解体	二次解体	回収・粉碎	廃車ガラ引取り	再生材
1	中小解体業者+大規模解体業集積型	中小解体業者		大規模解体事業者	破碎事業者	再生材事業者
2	全部再資源化向け大規模解体事業者	大規模解体事業者			電炉	
3	中小解体業者+再生材事業者集積型	中小解体業者	再生材事業者	破碎事業者		
4	中小解体業者+中間加工事業者集積型	中小解体業者	中間加工事業者	破碎事業者		
5	中小解体業者+破碎業者集積型	中小解体業者	破碎事業者 (選別工程で異物除去)			
6	中小解体業者+解体及び破碎許可保有の大規模事業者集積型	中小解体業者	解体・破碎事業者 (選別工程で異物除去)			

出所：矢野経済研究所

表 1-4.検討すべき工程別管理・実作業内容一例

工程	管理方法・実作業内容
解体	回収部品、出口を見据えた異物除去度合の基準、保管・管理方法（廃車ガラ：インセンティブ対象資源回収車両・非回収車両、PP 部品・粉砕品：インセンティブ対象品・非対象品）、JARS への登録、設備投資検討
輸送 （解体→回収拠点、 回収拠点→再生材事業者）	輸送荷姿、輸送頻度、輸送事業者、輸送費用の負担者
回収拠点 （解体・中間・破砕・再生材 事業者）	解体事業者・中間加工事業者：PP 部品・粉砕品の保管・検収・管理方法（インセンティブ対象品・非対象品） 破砕事業者：廃車ガラの保管・検収・管理方法（インセンティブ対象資源回収車両・非回収車両）、ダスト見直しに向けた検討等 再生材事業者：PP 部品・粉砕品の保管・検収・粉砕/破砕・管理方法（インセンティブ対象品・非対象品） その他 JARS への登録方法
電炉	ダスト見直しに向けた検討等
コンソーシアム 管理会社	各工程での作業内容の管理方法、インセンティブ由来の PP 素材製造情報の管理、回収インセンティブの費用支払い方法等

出所：矢野経済研究所

1.2.2. 事業の実施体制

事業の実施体制を図 1-2 に示す。

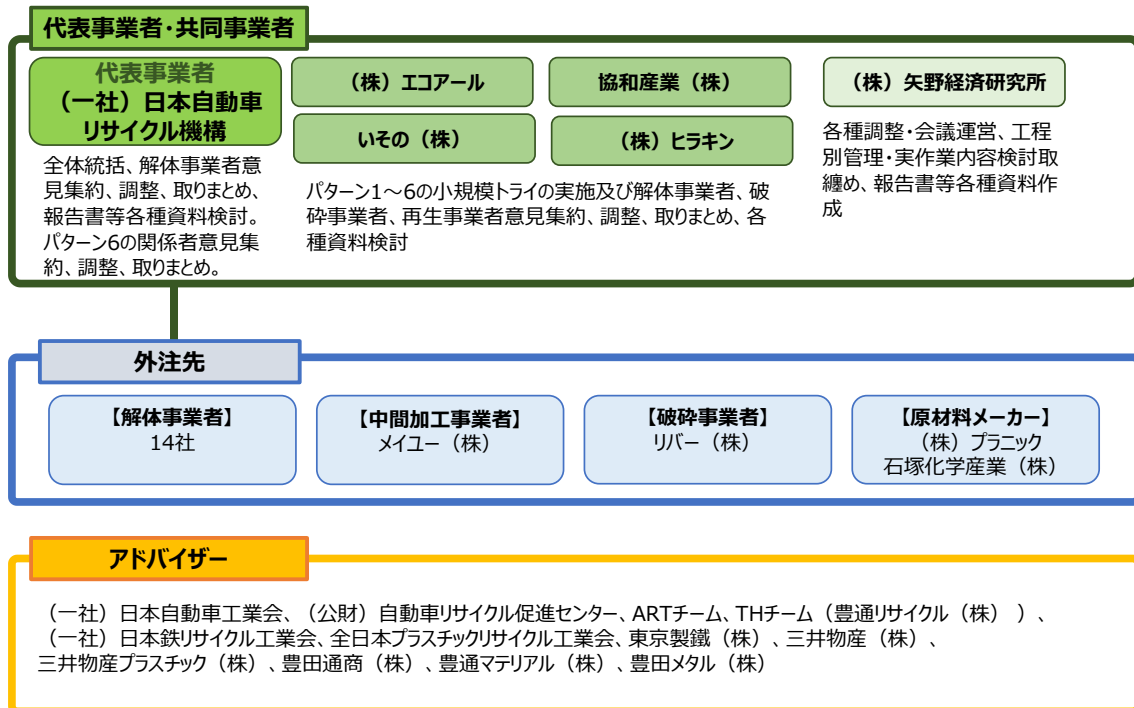


図 1-2.事業の実施体制

出所：矢野経済研究所

1.2.3.実施スケジュール

実施スケジュールを表 1-5 に示す。

表 1-5.実施スケジュール

項目	進捗状況	2025 年度											
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(5) 課題・追加検討事項の改善策提示	3月末計画												
	実績	100%											
(6) コスト試算	3月末計画												
	実績	100%											
(7) 検討内容取りまとめとパターン別コンソーシアムの管理方法や実作業内容の作成	3月末計画												
	実績	100%											
(8) インセンティブ制度参加促進のための説明会開催	3月末計画												
	実績	100%											

出所：矢野経済研究所

2. 助成事業の報告

2.1. 2024 年度実施結果

2024 年度は以下項目を実施した。

- (1) 解体業者、破砕事業者選定
- (2) パターン別の工程別管理・実作業内容検討
- (3) (2) の検討内容に基づく小規模の回収トライ
- (4) (3) に基づく課題抽出、追加検討項目の確認

(1) 解体業者、破砕事業者選定では、小規模トライを実施してもらうため、解体業者 15 社、破砕事業者 2 社を決定した。回収部品引取事業者を中心に、その近辺の解体事業者で本事業に参加意欲のある事業者を選定した。

(2) パターン別の工程別管理・実作業内容検討では、解体業者、回収事業者が実施すべきリサイクルシステムの登録フローおよび内容を把握し、そのほか回収事業者・再生材事業者の要求品質から解体業者、回収事業者の管理項目・作業内容を設定した。

表 2-1 に想定される解体業者・回収事業者管理項目・作業内容一例を示す。

表 2-1 の想定される解体業者・回収事業者管理項目・作業内容一例に基づき、各社の状況に応じて、実作業内容を決定した。決定した内容に基づき、解体業者および回収事業者が実際に作業可能だったかを確認するため、管理・作業チェックリストを作成した。表 2-2、表 2-3 に確認・検証項目と検証基準を示す。

表 2-1. 想定される解体業者・回収事業者管理項目・作業内容一例

事業者	主な作業内容
解体事業者	PP部品の回収
	回収事業者・再生材事業者の要求水準に応じた異物除去
	JARSへ車台番号ごとの部品回収登録
	回収部品の一定期間の保管
	回収事業者へ回収部品を輸送する際のJARSへの部品引き渡し報告
回収事業者	品質確認（自動車以外の異物が入っていないか確認）
	輸送物の実重量計測とJARSへの報告

出所：矢野経済研究所

表 2-2.解体業者での確認・検証項目と検証基準

解体業者としての実施内容				
実施内容	確認項目	検証基準		検証方法
		チェック	チェック	
作業の流れ		全体的な作業内容、作業場所の再確認		
車両の選定		・今回対象とした車両はどのような風を選んだか？（確認する中で、入庫順にはならなかったことを確認したい）		作業員の現場ヒアリング
部品回収	部品の回収	コンソーシアムで決定した部品を回収しているかどうか		回収部品の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
	刻印確認	・指定のPPへの刻印を確認しているか否か ・どのタイミングで確認したか？		回収部品の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
	異物除去	・異物除去をしましたか？どういった異物がありましたか？ ・異物除去度合いが回収拠点の要求水準を満たしているか否か（フレコンの中を見れない場合は、回収拠点で確認する）		回収部品の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
日報記入	フォーマット	・日報が必要項目（車台番号、車台引き取り日、回収部品目、置き場）を満たした内容かどうか ・（インセンティブ制度の実施を見据え）決定した日報のフォーマットは入力しやすかったか		日報の確認 現場作業員へのヒアリング
	記入	・間違いなく記入できるように1台1台作業員が記入しているか（まとめて記入となってしまうか）		日報の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
	情報共有（事務員への日報共有）	適切なタイミングで、日報が事務員さんのもとに行く体制になっているかどうか		現場作業員へのヒアリング 事務員へのヒアリング
JARSへの回収部品入力	入力	・日報が事務員に到着した段階で、適宜入力可能な体制となっているか		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
	チェック体制	・現場入力の日報に基づき、JARSに間違いなく入力できているか（入力者、確認者の2人のチェック体制が構築）		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
保管	置き場管理のルール	・作業中に回収した部品はどうしているのか？（足元に直置き？箱に入れるのか？ ・その置き場にある部品の車台番号を把握することは可能か？（出来ない場合）何台分か把握可能か？ ・バンパー・内装別に保管品とJARS登録品を合致可能な置き場管理となっているか（車台引取日別間に部品を外装、内装別で保管、置き場は何か所必要となるか確認）		現場確認 現場作業員へのヒアリング
	保管姿・容器	・異物が混入しない保管姿か。決定した保管容器は回収部品を入れるのに十分な容積・強度であるか（あふれたり、無理やり入れている状況でないか） ・実際に作業して入れにくい等あるか？ ・量が増えても同じ保管方法にするか？		現場確認 現場作業員へのヒアリング
	保管期間	・部品の保管期間は適切か、保管場所は最大どの程度保管できるか（何台分の内装、外装を保管可能か）		現場確認 現場作業員へのヒアリング
JARSでの輸送荷姿ID発行	輸送決定	・輸送手配は誰がどのようなタイミング・判断で実施するのか（保管エリアがいっぱいになったら？何か基準がある？）		現場作業員へのヒアリング
	荷姿IDと車台番号の紐づけ（置き場管理）	・バンパー・内装別に保管品と荷姿ID発行品が合致可能な置き場管理となっているか？ ・車台引取日別間に部品を外装、内装別で保管可能？この場合置き場は何か所必要となるか確認		現場確認 現場作業員へのヒアリング
	チェック体制	・荷姿IDの発行の際に、保管品と荷姿IDの発行品が間違いなく登録できる体制にあるか（入力者、確認者の2人のチェック体制が構築） ・このチェック体制が現実的か？自社システムなど、解体業者さんが持つ案をヒアリング		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
輸送	荷姿	・内装、外装別に異物が混入しない荷姿か		積み込み時の目視確認
	安全性	・輸送品が落下する恐れがないか		積み込み時の目視確認

出所：矢野経済研究所

表 2-3.回収事業者での確認・検証項目と検証基準

回収部品引取業者としての実施内容					
実施内容	確認項目	検証基準		検証方法	
		チェック		チェック	
荷下ろし	発生費用 ※インセンティブの管理項目ではない		誰が荷下ろしするのか		
			どのように実施するのか、クレーン等必要なものはあるか？		
			荷下ろし時間想定		
輸送品確認	回収拠点の要求水準を満たした回収部品か		自動車以外、又は自動車でもPP以外の異物が入っていないか		現場確認 回収拠点作業員へのヒアリング
			仮に明らかな異物が入っていた場合、出元への確認を行える体制か		作業員へのヒアリング
重量確認	測定タイミング		荷受け時にすぐに解体業者別にバンパー・内装別に重量計測を行えたか		現場確認 回収拠点作業員へのヒアリング
	使用器具		使用した計測器具は適切だったか、計量情報の保管が適切に行えるか 計量の重量情報の保管（5年保管？）、特定計量器の認定を受け、2年に1回の定期検査、重量データが保存又は印字できる機器か		現場確認 回収拠点作業員へのヒアリング
日報記入	フォーマット		日報が必要項目（荷姿ID、計測重量）を満たした内容かどうか		日報の確認
			（インセンティブ制度の実施を見据え）決定した日報のフォーマットは入力しやすかったか		現場作業員へのヒアリング
	記入		間違いなく記入できるように1荷姿ID毎に重量を計測し、即座に入力しているか（まとめて記入となってしまうとどうか）		日報の確認 作業指示書または口頭での指示内容確認 現場作業員へのヒアリング
		情報共有（事務員への日報共有）		適切なタイミングで、日報が事務員さんのもとに行く体制になっているかどうか	
JARSへの計測重量入力	入力		日報が事務員に到着した段階で、適宜入力可能な体制となっているか		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング
	チェック体制		現場入力の日報に基づき、JARSに間違いなく入力できているか（入力者、確認者の2人のチェック体制が構築）		作業指示書または口頭での指示内容確認 事務員へのヒアリング

出所：矢野経済研究所

(3) (2) の検討内容に基づく小規模の回収トライでは、小規模の回収トライを 2024 年 9 月 27 日～同 11 月 14 日に実施した。解体業者において回収部品、刻印確認、異物除去、記録、保管、輸送について概ね決定した内容に基づき実施することができた。回収事業者においても、品質評価、重量計測・記録について問題なく実施できた。

(4) (3) に基づく課題抽出、追加検討項目の確認について、2024 年度の回収トライ結果から、先述した作業・管理上の問題の多くは、作業指示書を修正することで解決できると考える。

そのため、2025 年度は、(5) 課題・追加検討事項の改善策提示において、検討項目として掲げたダスト引き見直しに関する関係者へのヒアリングを行うこととした。そのほか、全国の解体業者が資源回収インセンティブ制度に参加するためには、回収事業者、再生材事業者とのコンソーシアムを形成する必要がある。ただし、それらの事業者情報は現状把握しきれていない。そのため、今回の検証において輸送面について便が成り立っていた破碎事業者を回収事業者の有力候補として、制度参加意欲確認等を行うこととした。そのほか、再生

材事業者についても、全日本プラスチックリサイクル工業会へのヒアリングを通して確認することとした。

(6) コスト試算では、2024年度に実施した小規模の回収トライをもとに管理コストの試算を行うこととした。

2024年度の確認内容、2025年度の追加検討項目から(7) 検討内容の取りまとめとパターン別コンソーシアムの管理方法や実作業内容を作成することとした。

解体業者また、本事業で得られた内容をもとに解体業者向けの資源回収インセンティブ制度説明や、制度参加のための手引書を作成し、(8) インセンティブ制度参加促進のための説明会を開催する予定である。JAERAのニュースレターおよびメールマガジンで説明会の案内をJAERA会員等に送付し、6月以降説明会を開催するとともに、JAERA会員以外への周知も実施していくこととした。

2.2. 2025 年度実施結果

2.2.1. パターン別コンソーシアムの管理方法

2024 年度実施の小規模トライのパターン別コンソーシアムと参加事業者まとめを表 2-4 に示す。本事業開始前はパターン別でコンソーシアムの管理方法に差異が出ると考えていたため、実施項目の一つとしてパターン別コンソーシアムの管理方法の提示を項目として挙げた。これはコンソーシアム 1 つに複数の解体事業者、回収部品引取業者が参加することを想定していたためである。しかし、資源回収インセンティブ開始直後の現状は、コンソーシアムの契約形態が解体事業者 1 社に対して、回収部品引取業者 1 社、管理会社 1 社というスキームとなっているため、基本的に回収部品引取業者、管理会社の実施内容に大きな差異がない状況である。解体事業者は、事業規模の違いはあれども、指定部品の回収・保管、荷姿の作成、回収部品引取業者への輸送という実施内容は同一であり、基本的な管理内容も同じである。

回収部品引取業者は、解体事業者、再生材事業者、中間加工事業者、破碎事業者が候補者となりえるが、解体事業者から輸送された重量を計量・記録するという作業・管理に大きな違いはない。

管理会社は、上記解体事業者 1 社、回収部品引取業者 1 社が事前に設定した作業・管理を適切に遂行しているか、管理する立場にある。

そのため、現状のコンソーシアム管理に基づきパターン別ではなく、解体事業者、回収部品引取業者、管理会社別の管理方法を手引書に掲載している。

ただし、輸送面については違いがあり、パターン 5 および 6 は、破碎事業者を回収部品引取業者とすることで、回収部品と A プレスとの混載が達成し、輸送費の削減につながっている。先述したように、輸送面でついで便が成り立っていた破碎事業者を回収事業者の有力候補として、参加意思確認後、手引書に記載した。

表 2-4.2024 年度実施の小規模トライのパターン別コンソーシアムと参加事業者まとめ

パターン	目的	A. 解体		B. 回収	C. 再生材
		一次解体	二次解体	回収	再生材
1	中小解体業者+大規模解体業集積型	ユ-パーツ カーリサイクルホソノ 拓殖商会		大規模解体事業者 エコアール	再生材事業者 石塚化学
2	全部再資源化向け大規模解体事業者	大規模解体事業者 エコアール		再生材事業者 石塚化学	
3	中小解体業者+再生材事業者集積型	ユ-パーツ 浦和自動車解体 鴨下商店	再生材事業者 協和産業		
4	中小解体業者+中間加工事業者集積型	吉田商会 ニュー岩田 城北自動車興業	中間加工事業者 メイユ-	再生材事業者 いその	
5	中小解体業者+破砕業者集積型	山陰UP販売 西川商会 クレストパーツ中村解体	破砕事業者（選別工程で異物除去） ヒラキン	再生材事業者 プラニック	
6	中小解体業者+解体及び破砕許可保有の大規模事業者集積型	リバー アグツ商会 アールレックス	解体・破砕事業者（選別工程で異物除去） リバー	再生材事業者 住友化学	

出所：矢野経済研究所

2.2.2. ダスト引き見直し

解体業者は廃車ガラを破砕事業者に引き渡すが、その廃車ガラには鉄、アルミニウム等の有用金属以外にも、樹脂、ウレタン、ガラスなどのダストが含まれることになる。そのため、破砕事業者は有用金属以外の分を「ダスト引き」として差し引き、正味の金属スクラップ重量で解体業者に支払いを行っている。ダスト引きについては、毎回設定を行うものではなく、解体業者と破砕事業者間の契約において一定量が差し引かれている。

資源回収インセンティブ制度において、解体工程にて樹脂部品（PP）やガラスの回収を行った後の解体自動車は、金属の重量は変わらない一方、ダストに相当する回収した資源の重量が減少するため、金属資源の割合が向上することが見込まれる。

資源回収インセンティブに伴うダスト引き見直しの方針について、破砕事業者の団体である一般社団法人日本鉄リサイクル工業会および破砕事業者にヒアリングを行った。

廃車ガラの取引関係は、解体業者および破砕事業者個社間での取り決めであり、そのためダスト引きの見直しについても統一した方針をとることは難しく、個社間で取り決めるべき事項であるという意見であった。

2.2.3. コスト試算

資源回収インセンティブ参加に伴う作業・管理コストについて、各事業者の状況により必要工数や単価が異なることが想定されるため、必要とされる作業・管理内容を記載する。

(1) 解体業者

解体業者における各作業について必要と想定される内容を表 2-5 に示す。なお、オレンジ部分は JARS への情報入力を示す。

表 2-5. 解体業者の想定作業内容一覧

作業項目	内容
事前準備	作業員への回収部品・異物除去等指示書作成
	現場日報用意
	作業用工具手配
	保管用具手配
	上記の作業員への周知
樹脂部品回収 (一次解体)	樹脂回収車両の選定
	樹脂部品作業場所への車両移動
	作業用工具用意
	樹脂部品回収
	刻印確認
	車台番号毎のJARSへの現場日報記入
車台番号毎のJARSへの部品回収登録	
異物除去 (二次解体)	異物除去までの一次保管
	作業用工具用意
	異物除去
粉碎・洗浄等	粉碎・洗浄等までの一次保管
	粉碎・洗浄等
輸送までの保管	部品保管用具の用意
	輸送までの部品の保管
	車台番号毎のJARSへの部品の引渡し報告
輸送	回収部品引取業者への輸送連絡
	荷積み
	輸送
	荷下ろし

(2) 回収部品引取業者

回収部品引取業者の各作業について、必要と想定される作業内容の一覧を表 2-6 に示す。なお、オレンジ部分は JARS への情報入力を示す。

表 2-6.回収部品引取業者の想定作業一覧

作業項目	内容
事前準備	現場日報用意
輸送	解体業者への輸送連絡
	荷積み
	輸送
	荷下ろし
重量計測	重量計測場所への回収品移動
	重量計測
	荷姿ID毎の現場日報記入
	荷姿ID毎のJARSへの部品回収登録
品質確認	輸送物の品質確認（刻印等）
解体業者へのフィードバック	異物等の情報のフィードバック

(3) 原材料メーカー

原材料メーカーの各作業について、必要と想定される作業内容の一覧を表 2-7 に示す。

回収部品引取業者から引き取った回収部品（樹脂粉砕品）から再生材を製造する。引き取った資源から製造した原材料に関する情報を管理会社の求めに応じて報告する。

表 2-7.原材料メーカーの想定作業一覧

作業項目	内容
再生材製造	回収部品（樹脂粉砕品）から再生材を製造
報告	原材料の情報を管理会社の求めに応じて報告

(4) 管理会社

管理会社の各作業について、必要と想定される作業内容の一覧を表 2-8 に示す。

表 2-8.管理会社の想定作業一覧

作業項目	内容
コンソーシアム 形成 チームへの申請	コンソーシアム内の解体、回収、再生材製造の作業体制を構築する
	資源が確実に引き渡されるような管理・運搬体制を構築する
	コンソーシアム内の標準作業書や基準書を定める
	コンソーシアム内データモニタリングおよび監査体制を構築する
	コンソーシアム提案書を取りまとめASRチームに提案する
	コンソーシアムメンバーと契約を締結する
	ASRチームとインセンティブ契約に基づく2者間契約を締結する
運用	回収した資源と車台との関連付けができるよう帳簿等により管理する（させる）
	コンソーシアム契約に基づき、インセンティブ費用をコンソーシアムメンバーに適切に分配する（ASRチームがインセンティブ費用を管理会社に支払う場合）
	資源から製造した原材料に関する情報を指定する期間保存する
	求めに応じて資源から製造した原材料に関する情報をASRチームへ報告する

2.2.4. 回収部品引取業者、原材料メーカー候補確認

資源回収インセンティブに参加するためには、解体業者、回収部品引取業者、原材料メーカー、管理会社からなるコンソーシアムを形成する必要がある。

回収部品引取業者としては、廃車ガラとのついで便が成り立つ可能性がある破碎事業者を有力候補として、一般社団法人日本鉄リサイクル工業会の協力を得て、会員企業に対して資源回収インセンティブへの参加意向についてアンケートを実施した。

原材料メーカーについては、全日本プラスチックリサイクル工業会の協力を得て、会員企業に対して資源回収インセンティブへの参加意向についてアンケートを実施した。そのほか、実証協力企業などにもアンケートを実施した。

アンケート送付方法と回答数を表 2-9 に示す。破碎事業者からは 34 件、原材料メーカーからは 14 件回答を得ることができた。

表 2-9. アンケート送付方法と回答数

	回収部品引取業者	原材料メーカー
アンケート送付先	一般社団法人日本鉄リサイクル工業会会員企業	全日本プラスチックリサイクル工業会会員企業及び関連企業
会員数 (HPより)	正会員687社 (専業670、商社16、海外1) 登録事業所169事業所 (専業133、商社36) 賛助会員90社116事業所 (2025年8月31日現在)	全日本プラスチックリサイクル工業会 団体会員 146社 個人会員 3社 合計 149社 (令和元年6月12日現在)
実施期間	2025年6月20日～6月30日	2025年6月2日～7月8日
アンケート回答数	34件 (一部重複企業あり、同一会社・別事業所)	14件
ヒアリング打診数	16社 (回収部品引取業者として資源回収インセンティブ参加意向あり)	9社 (原材料メーカーとして資源回収インセンティブ参加意向あり)
ヒアリング実施数	13社	9社
手引書への掲載可能企業数	9社	8社

(1) 回収部品引取業者（破碎事業者）向けアンケート項目および回答

回収部品引取業者（破碎事業者）向けのアンケート項目及び結果を図 2-1～表 2-11 に示す。回答を得られた 34 社すべてが資源回収インセンティブ制度を知っており、そのうち 16 社が資源回収インセンティブ制度に回収事業者として参加する意向があると回答した（一部同一事業者、別事業所含む）。なお、回答を得られていない事業者については、資源回収インセンティブ制度を認知していないがゆえに回答していない企業もいると考えられる。

うち 13 社に受け入れ条件や、回収部品引取事業者として 2.2.6 で作成する手引書に記載してよいか確認をしたところ、9 社から掲載可能と回答を得ることができた（ヒアリング不可は 2 社）。

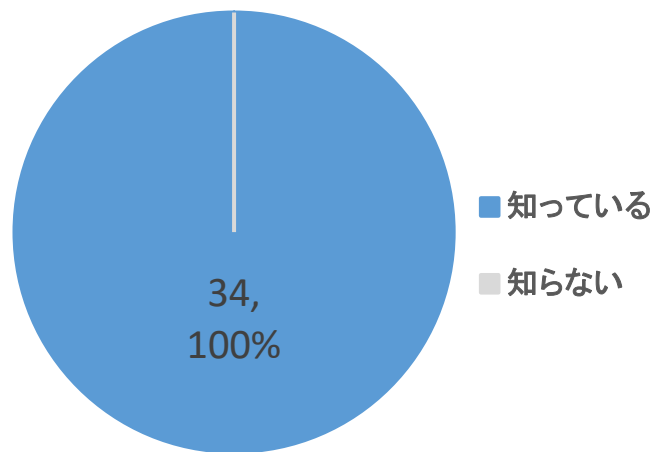


図 2-1. 資源回収インセンティブ制度を知っていますか

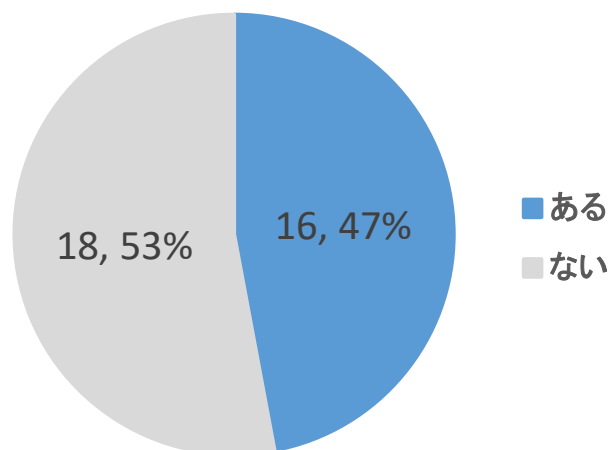


図 2-2. 資源回収インセンティブ制度に回収部品引取業者として参加する意向はありますか

表 2-10.資源回収インセンティブに参加する意向がない理由は何ですか（複数選択式）

選択肢	回答数
費用対効果が合わないから	12
どこから回収できるか知見がないから	3
資源回収インセンティブ制度をよく理解していない	2
28 条工程で再生プラを回収しているため	1
解体業者でなく破碎業者のため	1
回収部品の置場や引渡し等の対応が難しい	1
専門商社としての立場のため	1
破碎前処理の許可のみ所有	1

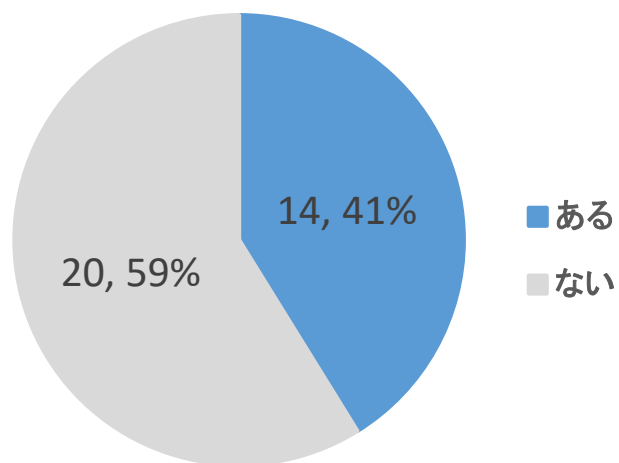


図 2-3. 破碎事業者向けの資源回収インセンティブ制度に参加する意向はございますか

表 2-11. 破碎事業者向けの資源回収インセンティブに参加する意向がない理由は何ですか (複数選択式)

選択肢	回答数
樹脂を選別可能な設備ではないから	11
資源回収インセンティブ制度に参加しても費用対効果が合わないから	9
回収した樹脂素材の販売先を知らないから	3
破碎後の樹脂は ASR 再資源化工程で回収するから、28 条工程を所有しており、そちらで再生プラを回収しているため	3
資源回収インセンティブ制度をよく理解していない	2
破碎前処理の許可のみ所有	1
取扱い件数が少ない	1

(2) 原材料メーカー向けアンケート項目および回答

原材料メーカー向けのアンケート項目及び結果を図 2-4～表 2-12 に示す。回答を得られた 14 社のうち、13 社が資源回収インセンティブ制度を知っており、そのうち 9 社が資源回収インセンティブ制度に原材料メーカーとして参加する意向があると回答した。9 社に対して、原材料メーカーとして 2.2.6 で作成する手引書に記載してよいか確認をしたところ、8 社から掲載可能と回答を得ることができた。

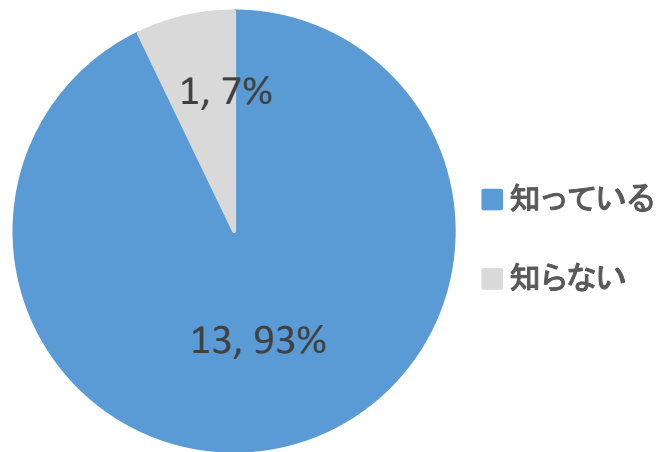


図 2-4. 資源回収インセンティブ制度を知っていますか

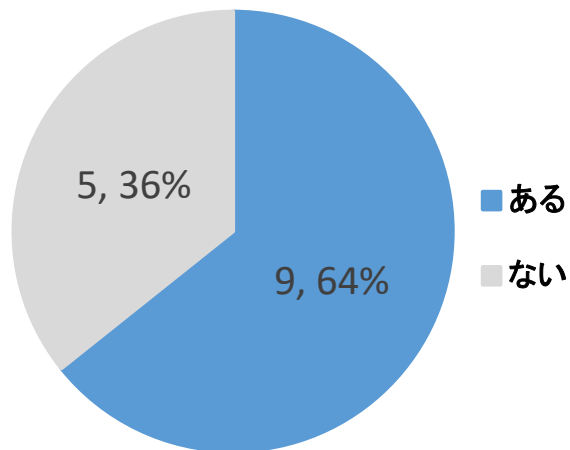


図 2-5. 資源回収インセンティブ制度に原材料メーカーとして参加する意向はありますか

表 2-12. 原材料メーカーとして参加する意向がない理由は何ですか（複数選択式）

選択肢	回答数
現状使用済み自動車由来の樹脂を扱っておらず、今後扱う予定もないから	2
資源回収インセンティブ制度に参加しても費用対効果が合わないから	2
資源回収インセンティブ制度をよく理解していないから	1
自動車向けの品質担保が厳しいので	1

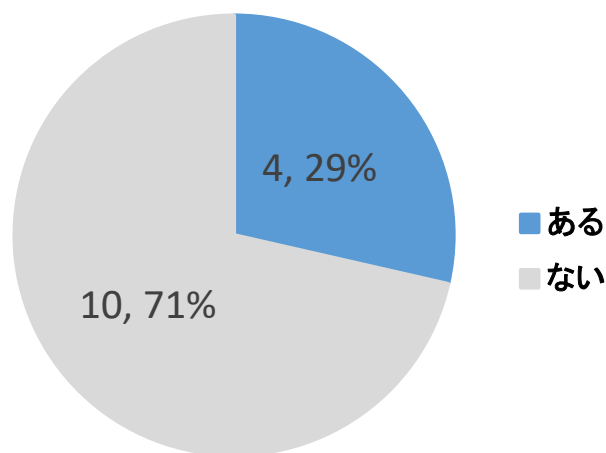


図 2-6. 資源回収インセンティブ制度に回収部品引取業者として参加する意向はございますか

表 2-13. 回収部品引取業者として参加する意向がない理由は何ですか（複数選択式）

選択肢	回答数
どこから回収できるか知見がないから	3
資源回収インセンティブ制度をよく理解していないから	2
破碎・粉碎機を保有していないから	2
作業効率が上がらない	1
資源回収インセンティブ制度に参加しても費用対効果が合わないから	1

(3) 回収部品引取業者（破碎事業者）、原材料メーカーの資源回収インセンティブ制度に対する意見

回収部品引取業者（破碎事業者）、原材料メーカーの資源回収インセンティブ制度に対する意見を表 2-14 に示す。費用対効果、参加方法に対してなど意見があった。

表 2-14. 回収部品引取業者（破碎事業者）、原材料メーカーの資源回収インセンティブ制度に対する意見

項目	自由回答	立ち位置
費用対効果	ELV由来樹脂の市場を醸成することが課題と感じています。これは選別技術ではなく、規格化、価格化の問題を指します。平易な表現をすれば、「どのような性状に仕上げれば、いくらで販売できるのか」が顕在化されておらず、ごく一部の相対取引において条件設定されているのが現状と認識しています。つまりF/Sすらできないため、補助金制度が豊富に整備されていても、投資を含むモチベーションをあげられずにあります。ただしこれは業界をあげて解決すべき課題と認識しており、特に自動車リサイクル分野において破碎行程だけでなく解体行程も手掛ける弊社では、待ちの姿勢でおらず、然るべきネットワークに積極的に参加をし、今後関連する事業化実証などの取り組みが行われる際には当事者意識を持って行動していきたいと考えています。	回収
	インセンティブの額に対し、輸送コストまで含めた総経費でのメリットがまだ見えづらい中で、今後の参加(取組)具合については、慎重に見極めながら進める予定。	回収
	インセンティブ金額はいくらぐらいを想定されておりますか？	回収
	金属屋が回収した後の残材から、プラスチックを取り出す、更にその品質管理が大変、補助金がプラスチックの個社に払われる訳じゃない。話が大きくて希望ありそうですが、リスクが高い。	再生
参加方法	参加したい意向はあるが現状プラスチックやガラスを回収できる設備はないので、体制が整ったうえで経済合理性があれば参加したいと思う。	回収
	それぞれの立場の運用内容の具体的なイメージを早めに公開してほしい。インセンティブ対象の自動車メーカーを更に拡充してほしい。	回収
	コンソーシアムに加入する際の具体的手続き(意思表示)をどのようにすべきか、仕組みがわからないのでご教示頂きたいお願い致します。	再生
好意的意見	解体業者に対してカテゴリごとに15台のテストが必要とあり、小さい解体業者が参加しにくいと感じる。ダスト引きの話ができるが、相当信頼関係のある解体業者でないと感じる。	回収
	積極的に進めていただけますよう、よろしく願いいたします。	回収
その他	ガラスやプラのリサイクルに関するインセンティブ制度は資源循環を加速する上で非常に有益な取組みかと存じます。	回収
	部品集約拠点としての参加については、お取引先解体業者からの依頼があれば検討いたします。	回収
	解体業者や破碎業者による回収促進よりも再資源化施設による回収の方が効率が良いと考えています。	再生
	ASR再資源化施設にて、プラスチック類をマテリアル原料向けに積極回収する場合にもインセンティブの適用を検討していただきたい。	回収

2.2.5. 管理会社候補確認

管理会社候補について、候補企業となる商社 3 社にヒアリングを行った。2.2.6 で作成する手引書に記載してよいか確認をしたところ、1 社から掲載可能と回答を得ることができた。

2.2.6. 手引書作成

手引書については、JAERA HP において最新版が公開されており、JAERA 会員、非会員問わず閲覧・ダウンロード可能である。

手引書掲載ページ : <https://elv.or.jp/37-93-0.html>



図 2-7.JAERA HP (トップページ)

出所 : JAERA HP



図 2-8.資源回収インセンティブ手引書ダウンロードページ

出所 : JAERA HP

2.2.7. 資源回収インセンティブ制度説明会

資源回収インセンティブ制度への参加事業者増加を目指し、2.2.6 手引書作成で作成した解体業者向けの手引書を活用し、JAERA 会員および非会員に対して、資源回収インセンティブ制度説明会を開催した。説明会は表 2-15 で示した 4 つの段階に分けて実施した。

表 2-15.説明会開催概要 (2025 年)

項目			実施日	方式	参加企業 (社)				
					JAERA会員	非会員	自動車メーカー	その他	合計
①社員総会			6月17日 (火)	対面	46				46
②各ブロック (全8)	1	北海道	7月8日 (火)	WEB	8				8
			7月18日 (金)	WEB	36				36
	2	東北	7月29日 (火)	対面	10				10
	3	関東	9月17日 (水)	対面	10				10
	4	中部・北陸	8月7日 (木)	対面	14				14
	5	近畿	7月17日 (木)	対面	10				10
	6	中国・四国	7月29日 (火)	対面	8				8
	7	九州	7月19日 (土)	対面	6				6
	8	沖縄	9月12日 (金)	対面	15				15
③全国説明会	1	北海道・東北	9月17日 (水)	WEB	34	16	3	3	56
	2	関東・中部北陸	9月18日 (木)	WEB	38	45	4	5	92
	3	近畿・中国四国	9月24日 (水)	WEB	33	31	4	2	70
	4	九州・沖縄	9月25日 (木)	WEB	16	24	2	3	45
合計					284	116	13	13	426

まずは JAERA①社員総会において、全体周知を図り、ブロック長会議において、各ブロック説明会の進め方などの打ち合わせを行った。②各ブロック会議では基本的には対面において資源回収インセンティブ制度への説明を実施した。

①～②の説明会は JAERA 会員に向けたものであるが、JAERA 非会員に対しても説明を行えるよう、誰でも参加可能な③全国説明会を実施した。全国説明会を行うにあたり、JAERA ニュースレター&メールマガジンを通じた取り組みのほか、フロン類やエアバッグ類、ASR の適正処理推進のため解体業者とのコンタクトポイントを持つ自動車再資源化協力機構様からの FAX 送信により周知を図った。

これにより、全 14 回の説明会において、のべ 426 社に説明会に参加いただいた。説明会での参加者からの質問および意見について表 2-16、表 2-17 に示す。インセンティブ制度の申請手続き、参加後の報告、監査の負担について、質問・意見が寄せられた。

表 2-16.説明会での参加者からの質問

番号	質問	回答
コンソーシアム申請関係		
1	申請書について、複数の解体事業者が参画する場合、各社で申請書の内容が同じ場合に限り、複数社で様式の統一化は可能か。	同内容であっても各社毎に指定の様式を提出する。
2	申請書の提出期限はいつまでか。	TH・ARTいずれも9月末まで。
3	申請書提出後に行われる現地審査は、2チーム別々で行われるか。	別々で行われる。
4	解体業と破砕業の許可のある事業者が、自社で回収した樹脂部品を自社で破砕して重量測定を行う場合、コンソーシアム形成に当たっては解体事業者（部品回収業者）と回収部品引取業者の両方に登録すればよいか。	自社で回収した樹脂を自社で重量計測することになることから、1社が解体事業者（部品回収業者）と回収部品引取業者の双方を兼務することは出来ない。今回の場合だと、例えば原材料メーカーに回収部品引取業者に担ってもらうことなどが考えられる。
コンソーシアムメンバーの役割		
5	管理会社の役割が大きいとを感じるが、チームから管理料等は入ってくるか。	チームから管理会社へ管理料が支払われることはない。管理料を徴収する場合はコンソーシアム内で取り決めることとなる。
6	回収部品引取業者が、コンソーシアム外の解体事業者から樹脂部品を回収することは可能か。	可能。ただし、コンソーシアム外の樹脂部品に対してインセンティブは支払われない。また、回収部品引取業者での重量測定が完了するまではインセンティブ対象の樹脂と分けて管理する必要がある。
インセンティブ額		
7	インセンティブを得るために必要な管理等の工数等のコストが、インセンティブ額を超過するようになるか。	現場での保管・管理にかかるコストが大きいという課題も認識している。解体事業者の利益構造は、樹脂の販売額とインセンティブ料金の2本立てとなるが、そのなかで、いかに管理等の工数や輸送の効率化を図ることが重要と考えている。
8	既にインセンティブ額が公表されているが、今後インセンティブ額が変化することは考えられるか。	原資はASR処理料金であるため、基本的に変わることはない。
9	公表されているインセンティブ額は、破砕事業者へ引渡す（現在の）廃車ガラの価格とほとんど同じだと感じるが解体事業者にメリットはあるのか。	インセンティブ額は廃車ガラの価格と同程度ではあるが、加えて回収した樹脂部品の販売利益が加わる。そのなかで、輸送費や回収・管理工数などをいかに減らしていくことが重要となる。
JARS入力関係		
10	回収部品のJARS入力作業の負担感ほどの程度か。	フロン類やエアバッグ類のJARS入力と同程度と見込んでいる。
樹脂の回収・保管		
11	過去に回収したバンパーなどはインセンティブの対象となるか。	バンパー、内装、ガラスともに対象とならない。また、板金屋から回収したなど、いわゆる市中回収されたバンパーや内装、ガラスもインセンティブの対象外である。
12	樹脂の保管は屋外でも可能か。	可能であるが、水分や汚れについては配慮が必要である。
13	手引書内に回収対象の刻印一覧があるが、回収NGの一覧も作成して欲しい。	回収NGリストも作成する。
14	異物除去のレベルや方法についてはコンソーシアム内で取り決めるという認識で良いか。	良い。
15	回収した樹脂部品の引渡期限はあるか。	ない。
16	回収した樹脂を保管するフレコンは自社負担か。	自社負担となる。なお、通い箱を活用するなど、コンソーシアム内で合意の基であればフレコン以外の保管も可能。
その他		
17	破砕機導入補助金について、管理団体等が移動式破砕機を所有し、レンタルする形態で解体事業者の敷地内で破砕を行う場合、補助金の対象として認められるか。	認められる。ただし、レンタルしていることを証するため、賃料などの徴収が必要となる（3R財団確認済）
18	1台当たり何キロ程度の樹脂を回収すると自工会の2030年供給目標の2.1万tになるか？	年間の使用済自動車台数を2024年度の引取台数である256万台とし、すべての車両から樹脂を回収した場合、2.1万トンを確認するには、1台あたり約8kgの樹脂回収が必要。ただし、これはすべての解体事業者が樹脂を回収する前提の机上の計算で、現実的ではない。現時点で重要なのは、資源回収インセンティブ制度への参加者を増やすことであり、特に使用済自動車の8割を処理している中小規模の解体事業者様の参画が鍵となる。

表 2-17.説明会での参加者からの意見

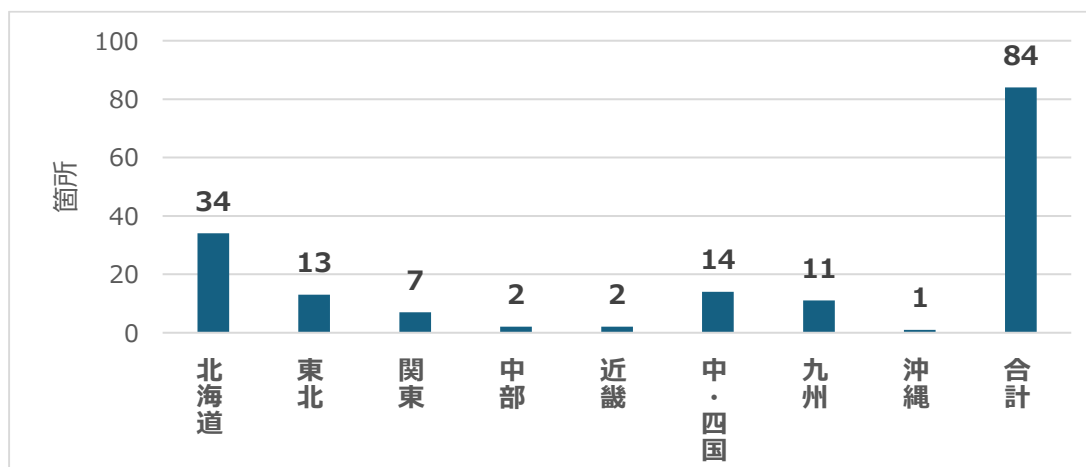
番号	意見
インセンティブ運用に対する意見	
19	回収した樹脂部品を車体番号に紐づけて管理することが、現場の負担になるのではないか。
20	解体事業者で樹脂回収の分別高度化が行いにくいという側面が発生するのではないか。例えばPPのなかで、更にこの刻印の素材のみを回収して、一定量にした上で出荷するというような考え方を検討しにくいと思う。
21	みなし重量テーブル設定のための回収・重量測定について、特に大型の車格の仕入れが厳しい状況のため、負担が大きい。
22	母材となる使用済自動車は、現在数多く海外に流れてしまっている。資源循環を担う制度であるならば、使用済自動車を国内に留める施策等も併せて検討した方が良いと考える。
23	1台の樹脂破砕機で運用する場合、バンパーと内装材を分けて破砕する必要があるため、都度清掃をする必要があるが、この負担が非常に大きい。バンパー用と内装用の2台で運用することも検討しなければならない。
24	見なし重量テーブル設定のための45台の回収・重量測定が、特に小規模が多い沖縄の解体事業者にとっては不可能に近い。今後は少ない事業者内で小規模にコンソーシアムを組み、徐々に参画者数を追加していくといった流れを想定している。

2.2.8. 実施結果を踏まえた考察

図 2-9 に 2026 年 4 月開始の資源回収インセンティブ申込解体事業所数を示す。2026 年 4 月開始における資源回収インセンティブ申込解体事業所数は全国で 84 事業所である。

地区別の状況を分析すると、北海道地区では北海道の解体事業者組合が全体を取りまとめて推進したため申請数が多い。中部地区が少ないのは、これまでに他の実証事業などで取り組んだ経験があるため、現状の買取価格＋インセンティブでは採算が合わないと考えて様子見が多い。近畿地区は小規模解体事業者が多く、使用済み自動車の在庫台数の激減で対応が困難な状況にある。

2024、2025 年度の実証事業を通じて、本事業を通じてインセンティブ申請を行った事業者や、申請が承認された企業へのサポートを行うことができたと考える。



※ART・TH チーム提供

※事業所数でありコンソーシアム数ではない。

図 2-9.2026 年 4 月開始の資源回収インセンティブ申込解体事業所数

詳しくは 3 課題および解決方法で後述するが、事業の有効性について、参加する意思のある解体事業者がいるものの、どの事業者とコンソーシアム形成を行えるのか、不明確であり、先に進めていない事業者が多い。中小の解体事業者もインセンティブに参加可能とするためには、まずは回収部品引取事業者情報及び原材料メーカー情報を提示し、コンソーシアム形成の手助けを行う。

事業の実現性・継続性については、既に 2024 年度で資源回収インセンティブ制度の運用に基づいた工程別管理・実作業集の作成を実施完了している。

事業の発展性について、今回検討するのは PP 部品のみであるが、インセンティブ対象候補部品にはガラスがあり、そのほかの素材が加わる可能性もある。本事業終了後に各地で PP 樹脂回収のためのコンソーシアム形成が期待されるが、他素材の回収を行う場合にも、

それら形成されたコンソーシアムを活用（コンソーシアムでの回収品目を増加）することができる。と考える。

事業の効率性について、本実証事業は、**J-FAR** がこれまで助成してきた各種実証事業の成果を踏まえながら実施するため、トライアルを小規模、かつ実施内容を限定的にすることが可能となり、各事業者から発生するコストを最小限にとどめている。

3. 課題および解決方法

3.1. 現状の課題

資源回収インセンティブ制度への参加者増が主な課題であり、経済合理性以外の部分において、主な問題点は（1）コンソーシアム形成の難しさ、（2）回収実行の障壁および管理業務負担の2点である。

(1) コンソーシアム形成の難しさ、回収実行の障壁

- ① 中小解体事業者の場合は、1社あたりの回収量が多くはなく、かつ回収した樹脂を長期間保管しておくスペースが不足しているため、回収量を確保するための特定エリアの複数解体事業者の参加、また頻繁な回収が求められる。資源回収インセンティブ制度は解体事業者、回収部品引取業者、管理会社にとって初めての取り組みであり、手探りで進めている部分が多い。そのなかで、樹脂回収未経験の中小規模解体事業者複数社でコンソーシアムを組んで、ある程度の物量を目指すのは難易度が高い。
- ② コンソーシアム形成を主導・管理する役割の事業者が必要不可欠となる。
- ③ インセンティブ申請時のみなし重量テーブル設定のための回収・重量測定について、特にELV取扱台数の少ない中小規模解体事業者は大型の車格の仕入れが厳しい状況のため、負担が大きい。

(2) 管理業務負担

- ① 回収した樹脂部品を車体番号に紐づき管理し、かつそれらを分別して保管、JARS入力等インセンティブを得るために必要な管理等の工数等が多く、特に人手不足が問題である中小規模解体事業者にとっては負担が大きい。
- ② ASRチームが2チームに分かれており、監査の重複や異なるインセンティブ支払い対応、JARS入力など管理作業負担が多くなり、管理コストの増大が懸念される。また、どのような監査が実施されるのか不明であるため、監査に伴う事前準備や、監査時および監査後の対応など、解体事業者の負担が増えてしまう。

(3) 認知度・理解度向上等による参加者増加

本実証を通じ、手引書の作成および説明会の開催など多くの事業者での資源回収インセンティブ制度の認知度向上を図ってきた。ただし、それでも資源回収インセンティブへの理解度はまだ十分ではないと考えており、今後も継続的な周知および丁寧な説明が必要であると考えている。

3.2. 課題の解決方法

(1) コンソーシアム形成の難しさ、回収実行の障壁

①について、2026年4月から開始したコンソーシアムが軌道に乗っていけば、既存のコンソーシアムに新たに解体事業者が加わっていくのはゼロから立ち上げるよりも難易度は高くないと考える。本事業終了後も JAERA 会員を中心に引き続き資源回収インセンティブ制度に対する説明会を求めに応じて実施し、また 2026年4月からスタートしたコンソーシアム情報も収集し、解体事業者に対して情報提供を継続していく。解体事業者から出た疑問について、随時コンソーシアムの認定を行う ART・TH チームなどと相談し、本事業終了後も手引書に反映していく。

②について、管理会社の役割の明確化を行い、管理会社候補として商社などを含め、ヒアリングを行い、管理会社としての参加意向、参加にあたっての問題点を把握した。

③について、取外し部品が同じ事業者に対しては、前例を踏まえてみなし重量テーブル作成台数の緩和等が必要である旨を ART・TH チームと話し合いの場を設けた。

(2) 管理業務負担

①について、既に設立されたコンソーシアムからヒアリングし、現状の仕組みのなかでより簡単に管理できる方法を解体事業者とともに継続して検討していく。

②について、ART・TH チームと話し合いの場を設け、解体事業者負担を可能な限り減らしてもらうように要望を出した。そのほか、資源回収インセンティブ書類審査後の現地監査方法については、実施済みの解体事業者のヒアリングをもとに、実施内容を手引書に掲載し、よい旨を両チームから承諾を得た。手引書に内容を反映する。

資源回収インセンティブ制度の本格運用は本事業終了後の 2026年4月からであるが、手引書の継続更新、解体事業者のインセンティブ制度に対する意見の吸い上げと ART・TH チームへの交渉などは継続して JAERA が主体となり実施していく。これらの取り組みにより、国内での樹脂資源循環の拡大、および解体事業者の利益拡大につなげていく。

(3) 認知度・理解度向上等による参加者増加

公益団法人自動車リサイクル促進センターが提供している「自動車リサイクル資源回収インセンティブ制度 特設サイト」においても、本実証内で作成した手引書の URL を記載いただいている。

JAERA としては今後も、手引書の更新や、求めに応じて説明会の開催など、JAERA 会員中心にはなるが、制度参加に対する支援を行うとともに、関係各所との意見交換を通じてプラスチック再生材の市場形成を促すとともに、業務の効率化に資する検討を進めていく。

資源回収インセンティブ制度は、ART・TH チーム側の受け入れ、解体事業者側の対応等、すべての関係者にとって初の試みであったがゆえに不慣れな部分が多く、申請数はそれほど多くはなかった。今後、運用されていくなかで、手続きの簡素化、実際に制度に参加している解体事業者からの情報の横展開などを含めて周知が進んでいけば、制度への参加ハードルはより下がっていくと考える。継続して、破砕機導入に対する補助金などで制度を後押ししていくことで、参加者は広がっていくと考えている。

4. 事業化の計画

4.1. 想定する事業

日本政府による 2020 年の「2050 年カーボンニュートラル宣言」以降、スコープ 3 を含めた CO₂ 排出量抑制に対する動きが活発化している。自動車リサイクル法のもと ASR はマテリアルリサイクルとサーマルリサイクルにより適正処理されているが、サーマルリサイクルによる CO₂ の排出は避けられないため、ASR 発生量の抑制につながるプラスチックリサイクルの取り組みが求められている。現在は一部の事業者によって樹脂部品のマテリアルリサイクルが実施されているが、これを日本全国で実施できるように解体業者や破碎事業者、再生事業者、義務者が連携した樹脂部品回収スキームの構築が必要となる。こうした動きを後押しするべく、国は樹脂部品回収スキームの円滑な運用のために「資源回収インセンティブ制度」が 2026 年 4 月から開始予定である。

先述したように ELV の年間処理台数 1 万台レベルの大手解体業者で破碎機を保有する事業者であれば、単独での資源回収インセンティブ参加は可能と考えられるが、これらの事業所の占める比率（事業所数ベース）はわずか 0.2% である（引取台数比率では 15.6%）。それ以外の年間処理台数 1 万台以下の事業者の大多数は単独での参加は難しいと考える。

中小の解体業者もインセンティブに参加可能とするためには、特定地域での解体業者複数社と、回収事業者、販売先である再生材事業者を加えたコンソーシアム形成が必要不可欠である。

本事業において、コンソーシアム形成のモデルケースおよびその工程別管理・実作業内容が提示されることで、中小の解体業者も参画しやすい環境づくりを行う。これにより、幅広い解体業者の制度への参加が期待され、本事業は非常に有効であると考えられる。

5. 事業の評価

5.1. 採算性の評価

採算性が適切かどうかという点については、再生材の購入価格がどの程度になるのか、輸送費をどの程度削減できるのか、インセンティブ費用がどの程度出るのか、資源回収インセンティブ制度に参加による管理工数（コスト）がどの程度になるのかという点が関係してくる。再生材の購入価格や、輸送費については個別事例であり、一概に論じることは難しい。またインセンティブ費用についても明確に提示されていない。

本事業においては 2025 年度実施の 2024 年度実施内容からの管理コスト試算を行い、資源回収インセンティブ制度参加による管理コストがどの程度発生するのかを提示していくことで、各解体業者がインセンティブ制度に参加するか否かの判断材料の一つを提示していきたいと考えている。

5.2. 有効性の評価

本事業では、樹脂リサイクルの促進においてキープレイヤーとなる全国 447 の解体業者の会員を保有する（一社）日本自動車リサイクル機構を代表事業者とし、その他回収拠点となりうる大手解体業者の（株）エコアール、再生材事業者の協和産業（株）、いその（株）、破碎事業者の（株）ヒラキンを共同実施者として各パターン別での関係者意見集約、小規模の回収トライ、調整、取りまとめを実施してもらう。アドバイザーとして資源回収インセンティブ制度を推進している（一社）日本自動車工業会、（公財）自動車リサイクル促進センター、ART チーム、TH チームにも参加いただくことで資源回収インセンティブ制度の運用に基づいた工程別管理・実作業集の作成が可能と考える。

そのほかアドバイザーとして、破碎事業者の取りまとめを行う（一社）日本鉄リサイクル工業会、原材料メーカーの取りまとめを行う全日本プラスチックリサイクル工業会、その他各商社に参加いただくことで、資源回収インセンティブ開始後に、中小解体業者も参加可能なコンソーシアム形成が可能になると考える。各業界の知見を持つメンバーが集結し、実証後のあるべき社会実装の姿を想定しながら実施するため、実現性・継続性の極めて高い実証が可能となると考える。

今回検討するのは PP 部品のみであるが、インセンティブ対象候補部品にはガラスがあり、そのほかの素材が加わる可能性もある。本事業終了後に各地で PP 樹脂回収のためのコンソーシアム形成が期待されるが、他素材の回収を行う場合にも、それら形成されたコンソーシアムを活用（コンソーシアムでの回収部品目を増加）することができると思う。今まで ASR としてサーマルリサイクルされていた素材をマテリアルリサイクルできる可能性が高まり、ELV から資源を最大限回収し、ASR 削減に寄与する事業となると考える。