

2026 年度 自動車リサイクルの高度化等に資する
調査・研究・実証等に係る自主事業
「解体業者実態調査事業」

最終報告書

2026 年 6 月 22 日

株式会社矢野経済研究所

担当者連絡先

会社名： 株式会社矢野経済研究所

担当者名： 相原 光一

部門： インダストリアルテクノロジーユニット

電話番号： 03-5371-6930

メールアドレス： kaihara@yano.co.jp

はじめに

項目	内容	
事業の背景	➤ 公益財団法人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」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。	
事業のゴール	➤ 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、実態を深掘りし事業形態/体制等を把握することで、自再協・促進センターの法遵守啓発活動等にも役立つ調査とする。	
実施内容	訪問 ヒアリング	92 社にヒアリングのお願いを実施し、15 社にヒアリングを実施した。
	ヒアリング 結果	ヒアリングを受けた事業者は自動車リサイクル法の理解度が高い事業者であり、自リ法を遵守し、適切に解体業を行っており、それら事業者は法律に関する教育をあまり必要としていない。 一方で、一部の事業者について、知識不足・法律遵守の意識の低い事業者がいるという指摘があった。 不適正・違法事業者に対しては解体業許可の取り消しや、取り締まり強化が求められる。 そのほか、知識不足の事業者を減らすためには、自動車解体業の許可要件の見直し等の対応が求められると考える。 自治体が一部不適正と思われる事業者への立ち入り監査を増加させることで、不適切または違法事業者の取り締まり強化につなげる必要がある。

目次

1. 事業の計画	1
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	1
1.2. 事業の実施内容	2
1.2.1. 事業計画概要	2
1.2.2. 事業の実施体制	3
1.2.3. 実施スケジュール	4
2. 2025 年度実施内容概要	5
3. 2026 年度実施内容概要	8
3.1. 訪問ヒアリング	8
3.1.1. 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	10
(1) 不適正事業者	10
(2) 盗難車に関わる問題	11
(3) 脱税・その他の不正な事業慣行	12
3.1.2. 自動車リサイクル法に関する研修について	13
3.1.3. ELV 仕入れが増加している事業者について	14
3.1.4. 外国人事業者の鉄の販売	14
3.1.5. 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	14
3.1.6. その他解体業者からの要望	15
(1) 解体業ビザの発行	15
(2) 屋根の設置	15
3.2. 今後の調査等実施における課題および解決方法	16
3.2.1. 今後の課題	16
3.2.2. 課題の解決方法	16

1. 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

公益財団法人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」（以下、前回調査）と題した調査を実施した。これは、自動車解体業者様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。

2024 年 11 月に行われた第 59 回産業構造審議会イノベーション・環境分科会資源循環経済小委員会 自動車リサイクルワーキンググループでは、経済産業省と環境省によって「自動車リサイクル制度をめぐる各種取組状況」が公表された。当該ワーキンググループの公表資料において第五次循環型社会形成推進基本計画では、使用済自動車の解体・破碎・ASR 処理プロセスからなる自動車リサイクルプロセスの脱炭素化を進めるとともに、電動化の進展や使い方の変革等に対応した自動車リサイクルを推進すると言及されている。

さらに、令和 5 年度補正予算では、欧州委員会の自動車設計の循環性要件および廃自動車管理に関する規則（案）を受けて自動車精緻解体等の技術実証やマテリアルフロー分析が計画されている。その他にも、資源回収インセンティブ制度を導入することで素材回収に取り組む解体業者等に対して経済的インセンティブを付与する制度を進めている。一般社団法人 日本自動車リサイクル機構は自動車リサイクル高度化財団の助成事業として、一般社団法人日本自動車工業会（以下、自工会）や公益財団法人自動車リサイクル促進センター（以下、JARC）とともに「資源回収インセンティブ実装検討事業」の実施等の取り組みが進められている中、解体業界の概況や課題把握を行うことが求められている。

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、一般社団法人自動車再資源化協力機構（以下、JARP）、JARC が提供する自動車リサイクル関連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

1.2. 事業の実施内容

1.2.1. 事業計画概要

本事業の実施期間は 2025 年 7 月～2026 年 6 月である。事業計画概要を表 1-1 に示す。

本業務の調査対象は、解体業許可を持つ 3,354 社（解体業許可を持つ事業者は 4,000 社程度いるが、その中から同一事業者等の名寄せを実施）に対してアンケートを実施する。前回調査の定点調査の観点から、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う。外国人事業者向けにアンケートは使用言語の多い外国語（英語、アラビア語、ウルドゥー語、パシュトゥー語、ペルシア語、シンハラ語）でも回答できるようにする。

アンケート回答を得られた解体業者に対して、現場訪問し、実態調査/ヒアリングを実施する。

表 1-1.事業計画概要

項目	概要	詳細	実施時期
アンケート調査	調査内容検討	前回調査結果を踏まえ、アンケート項目を再検討する。	2025 年度
	送付先作成	解体業許可を持つ約 4,000 社の名寄せの実施（同一事業者、別事業所等）	
	アンケート用紙・WEB 回答画面作成	アンケート用紙、アンケート WEB 画面作成	
	翻訳	WEB 画面の英語、アラビア語、ウルドゥー語、パシュトゥー語、ペルシア語、シンハラ語への翻訳	
	発送	約 4,000 社へのアンケート郵送	
	回答集計、翻訳、フォロー	回答集計	
訪問調査	訪問地域 事業者検討 & 選定	アンケート結果から、訪問事業者を絞り込む。30 社程度訪問予定	2025 年度 ～ 2026 年度
	経産省、環境省との調整	訪問事業者について、アポイント時や実際の訪問時について調整を実施	
	調査内容検討	訪問時のヒアリング内容を検討	
	訪問調査	訪問ヒアリング	2026 年度
	調査結果分析	ヒアリング結果の分析	

出所：矢野経済研究所作成

1.2.2. 事業の実施体制

事業の実施体制を図 1-1 に示す。(株) 矢野経済研究所を代表事業者として、解体業者の団体である(一社) 日本自動車リサイクル機構を共同事業者として事業を推進していく。今回の調査は国内解体業者のみならず、外国人事業者の調査も実施するため、円滑な調査遂行と調査結果の活用の観点から経済産業省・環境省、(公財) 自動車リサイクル促進センター、(一社) 自動車再資源化協力機構にもアドバイザーとして参加いただき、有効な調査内容、回答促進方策、分析等を実施する。

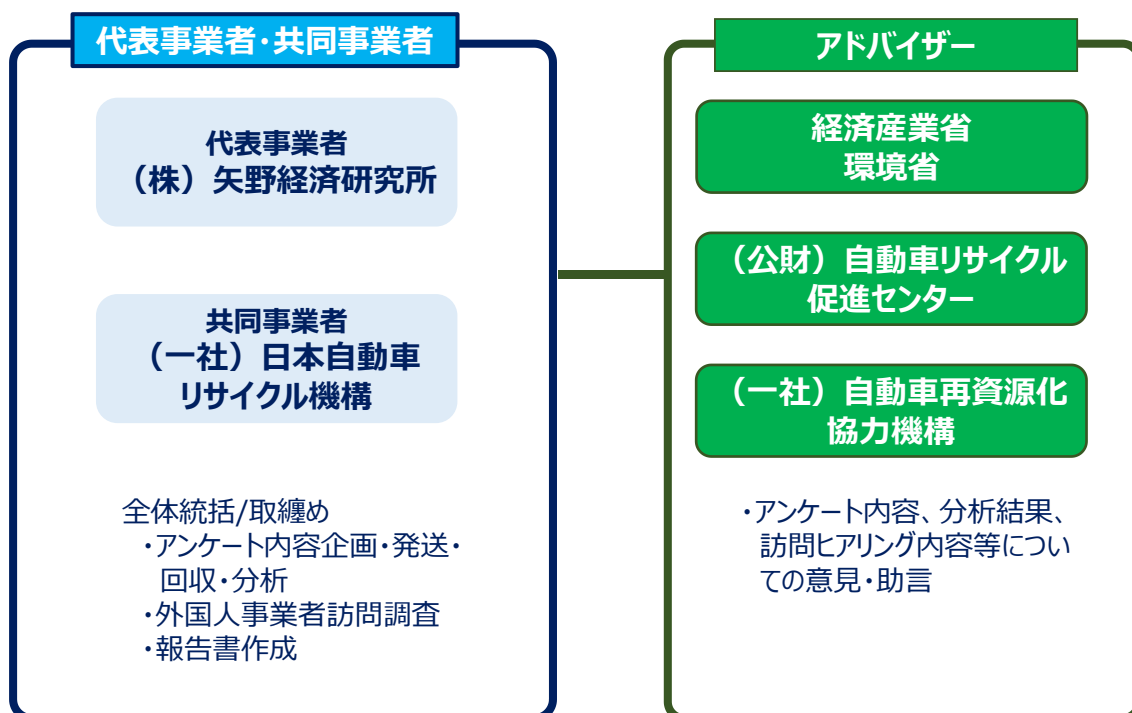


图 1-1.实施体制

出所：矢野経済研究所作成

1.2.3. 実施スケジュール

本事業の実施スケジュールを表 1-2 に示す。

表 1-2.実施スケジュール

項目	実施内容	2025年						2026年						12月
		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	
						中間報告							最終報告	
アンケート調査	① 調査内容検討													
	② 送付先作成													
	③ アンケート用紙・画面作成													
	④ 翻訳													
	⑤ 発送～回答期限													
	⑥ 回答フォロー													
	⑦ 回答管理、集計・分析													
	⑧ 翻訳													
訪問調査	⑨ 訪問地域、事業者検討 & 選定													
	⑩ 経産省、環境省、地方自治体との調整													
	⑪ 調査内容検討													
	⑫ 訪問調査													
	⑬ 調査結果の分析													
報告書作成	報告書（Word）、報告会資料（PPT）													

出所：矢野経済研究所作成

2. 2025 年度実施内容概要

前回調査の定点調査の観点から、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。質問項目と概要を表 2-1 に示す。質問項目は大まかに分けて以下 6 項目である。

表 2-2 に 2025 年アンケート回収結果を示す。アンケートの送付先は、解体業許可を持つ 3,354 社に対して送付を行った（名寄せ済み）。そのうち 83 件が不着であり、想定到着数は 3,271 件である。2025 年 11 月中旬～1 月末の期間で、524 件の回答を得た。

表 2-1.質問項目と概要

質問項目	概要
【1】基礎情報（操業開始年、年間の ELV 処理台数、従業員数、保有設備）	個社の事業概況について把握するため、操業開始年、2024 年度の年間の ELV 処理台数、従業員数、保有設備について質問を行った。
【2】ELV 仕入れ状況（仕入れ台数、仕入れ先）	個社の ELV の仕入れ先別の台数の把握を行った。
【3】売上（全体、素材販売、部品販売）	個社の全体の売上高および素材別、部品別の売上高およびその詳細の確認を行った。
【4】将来動向（後継者の有無等）	個社の将来動向把握のため、代表者の年代や、後継者の有無について確認を行った。
【5】その他（リサイクル設計に対する要望確認、セミナー・支援ニーズ調査）	リサイクル設計に対する要望確認、セミナー・支援ニーズ調査を行った。
【6】回答者情報	—

表 2-2.2025 年アンケート回収結果

	2020年度	2025年度
	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	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 うちJAERA会員167社 うち外国人事業者は84社
回収率	50.20%	16.00%

出所：矢野経済研究所作成

表 2-3 にアンケート結果からの仮説を示す。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する。

自動車リサイクル法施行から 20 年以上が経過し、国内における自動車リサイクル法の遵守の意識は ASR 再資源化率の高さや不法投棄・不適正保管車両の漸減状況からみても一定程度浸透していると言える。しかしながら、近年増加している設立年の浅い事業者については自動車リサイクル法に対する知識の欠如等により、適正な ELV 処理がなされていない可能性がある。アンケートに回答いただいた事業者を中心に、自社および他社においての自動車リサイクル関連の法遵守における実態や課題などをヒアリングすることとした。

表 2-3. アンケート結果からの仮説および確認事項

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。

出所：矢野経済研究所作成

なおヒアリング先については、仮説の検証等を行うため、表 2-4 に示した条件で候補の絞り込みを行った。

表 2-4.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	外国人事業者でニブラなしで処理能力が日に4.1台/人以上の事業者	2	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	日本人事業者でニブラな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	

出所：矢野経済研究所作成

3. 2026 年度実施内容概要

3.1. 訪問ヒアリング

当初は表 2-4 で選定した解体業者 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（外国人事業者 84 社、日本人事業者 8 社）にアポイントを申し込み、表 3-1 に示す 15 社（外国人事業者 13 社、日本人事業者 2 社）にヒアリングを実施した。

表 3-1. 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	ニフラ非保有で 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

出所：矢野経済研究所作成

表 3-2. 訪問不可の企業とその理由

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

出所：矢野経済研究所作成

表 3-2 に訪問不可の企業とその理由を示す。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。

3.1.1. 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

今回ヒアリングに協力いただいた事業者へのヒアリングから、事業者の中には、関連法令（自動車リサイクル法等）への理解が不十分なまま事業を実施している事業者が一定数存在すると分かった。表 3-3 に解体業者の自り法や各種法律への理解度・適合度を示す。こうした事業者の中には、法令を学ぶ姿勢や自発的に情報を収集する努力がみられず、短期的な利益獲得を優先するあまり、日本の法制度への適合を軽視する傾向がある。ヒアリング先から得た情報から、(1) 不適正事業者、(2)盗難車に関わる問題、(3)脱税・その他の不正な事業慣行について以降で詳細を記載する。

表 3-3.解体業者の自り法や各種法律への理解度・適合度

自り法や各種法律への 理解度・適合度	概要	対象事業者
高～中 (適正～ほぼ適正 事業者)	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	大多数の解体業者
低 (不適正または違法 事業者)	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または、解体業の許可を得ずに解体行為を実施している事業者	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

出所：矢野経済研究所作成

(1) 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砕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。

(2) 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。

(3)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。

3.1.2. 自動車リサイクル法に関する研修について

先述したようにヒアリングを受けた事業者は自動車リサイクル法の理解度が高い事業者であり、自リ法を遵守し、適切に解体業を行っており、それら事業者は法律に関する教育をあまり必要としていない。

ただし、一部事業者からは、自動車の適正処理がなぜ必要なのか、従業員はその目的まで理解できていないため、その理由まで明確に理解できればより適切な作業につながるといった意見も聞かれた。

そのほか、研修を受けることで、解体業において優遇等が発生するのであれば受けたいという意見があった。

ヒアリング先の事業者からは、国内ビジネスの拡大につながるのであれば受講したいという意見が聞かれた。

3.1.3. ELV 仕入れが増加している事業者について

3 年前と比較した ELV 仕入れについて、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という仮説を立てた。

ヒアリングの結果、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。

ただし、2026 年足元ではホルムズ海峡閉鎖の影響から、船便がキャンセルされ、輸出したコンテナが戻ってくるといった事態が発生しており、ビジネスが止まっていると回答した事業者が多くいた。

3.1.4. 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のではないかと仮説を立てた。

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、概ね仮説は正しいと考えられる。

3.1.5. 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、部品取りが中心と仮説を立てた。ただし、部品取りについては、丁寧を外す場合は、素材取り以上の時間がかかると推測される。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ラ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。

3.1.6. その他解体業者からの要望

(1) 解体業ビザの発行

解体業において、外国人労働者を雇用する場合、多くの場合、技人国ビザ（貿易ビザ）が用いられている。本来の作業は解体に近いので、解体業ビザを発行してもらえると、より適切であるという意見が聞かれた。

(2) 屋根の設置

一部の地域では、窃盗品の探索のため、解体現場に屋根を設置することを制限している自治体がある。ただし、屋根のない現場で作業をする場合、夏は熱中症の危険があり、雨の日の作業も非常に難しい。作業員の労働環境改善のためにも屋根を設置しやすくしてほしいという意見が聞かれた。

3.2. 今後の調査等実施における課題および解決方法

3.2.1. 今後の課題

以上のヒアリング結果を踏まえ、大きな課題としては以下のとおりと想定される。

- (1) 解体業許可に関する各種厳格化
- (2) 自治体環境担当部署のみならず、警察をはじめ税務署等の関係機関と連携した徹底的な違法業者の排除

3.2.2. 課題の解決方法

不適正・違法事業者に対しては解体業許可の取り消しや、取り締まり強化が求められる。

そのほか、知識不足の事業者を減らすためには、自動車解体業の許可要件の見直し等の対応が求められると考える。現状、解体業の許可取得には、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。ヒアリングや関係者の認識から、自リ法等に対して知識不足、且つ日本語も全く理解できない事業者が一定数存在するとみられる。そのため、解体業者の知識が十分であるという判断を測る指標が必要と考える。例えば、運転免許のように、許可申請時または更新時に自動車リサイクル法および関連する法律に関するテストを実施し、可否を設定することで、知識不足の事業者の減少を狙えると考ええる。

自治体が一部不適正と思われる事業者への立ち入り監査を増加させることで、不適切または違法事業者の取り締まり強化につなげる必要がある。

また、解体業の許可のみならず、盗難車の問題では都道府県警察や、税務、労務の問題などへの対応についても、自治体ベースで関係機関が適切に連携するなど、行政機関を挙げた対策が必要と思われる。

適切に事業を行っている事業者が不利益にならない自動車リサイクル法の運営が求められる。