

2025年度 サーキュラーパートナーズ  
ビジョン・ロードマップ検討WG 領域別WG  
自動車領域WG 最終報告書



2026(令和8)年 3月

自動車領域WG  
サーキュラーパートナーズ事務局

<b>01</b>	<b>本WGの目的及び本資料の位置づけ</b> .....	<b>2</b>
<b>02</b>	<b>中長期における自動車業界の再生プラスチック需要見通し</b> .....	<b>4</b>
<b>03</b>	<b>自動車向け再生プラスチック供給に関する現状分析</b> .....	<b>5</b>
<b>04</b>	<b>自動車向け再生プラスチック供給に関する将来想定シナリオ</b> .....	<b>11</b>
<b>05</b>	<b>目指す姿実現に向けた課題と必要な施策</b> .....	<b>19</b>
<b>06</b>	<b>ロードマップ</b> .....	<b>25</b>

# 01 本WGの目的及び本資料の位置づけ

一般社団法人日本自動車工業会(以下、自工会)では、2024年9月に再生材活用に向けた長期ビジョンと自主目標、ロードマップを公表し、2025年2月には再生プラスチックの目安となる目標値を公表しました。

自動車業界として、このような取組みは 国内はもとより世界でも初めての取組みであり、自工会各社は今後とも鋭意再生材の採用拡大に向けて、具体的な取組みを関係会社と連携、推進していく予定です。

一方で、供給側での取組みの方向性や具体的な施策等は、供給側の業界と自工会〔含む、一般社団法人日本自動車部品工業会(以下、部工会)〕では、これまで包括的な議論が十分に出来ていませんでした。

今回、本WGを立上げ、需要側の業界である自工会、部工会と、供給側の業界が正に動静脈一体となって、自動車の再生プラスチック活用の目指すべき将来に向けて、議論を重ねることが出来ました。

本報告書は、自動車業界の将来に向けた再生材活用の取組み指針としての位置付けのみならず、国内の様々な業界の先行モデルケースとして、他産業にも同様の手法で検討、活用いただけるよう配慮しました。

日本の再生材活用、サーキュラーエコノミーの更なる進展に僅かながらでも本報告書が貢献できることを期待しています。

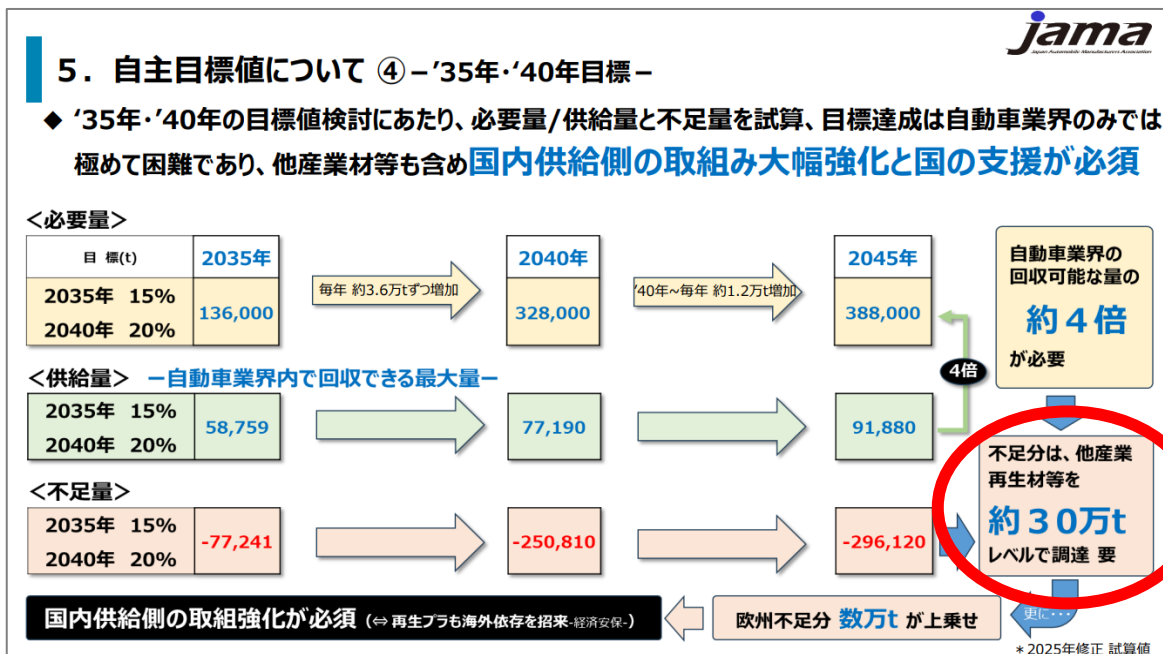
# 本WG参画メンバー一覧

役 割		団体/企業名
①	WGリーダー	一般社団法人 日本自動車工業会 リサイクル・廃棄物部会
②	WGメンバー	一般社団法人 日本自動車部品工業会 (部品業界) 一般社団法人 日本自動車リサイクル機構 (解体業界) 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会 (シュレッダー業界) 一般社団法人 プラスチック循環利用協会 (プラリサイクル業界)
③	オブザーバー	一般社団法人 日本化学工業協会
④	事務局	(株)三菱総合研究所

## 02 中長期における自動車業界の再生プラスチック需要見通し

- 自工会は、「再生材活用促進に向けた自工会の取組みについて」の中で、再生プラスチック必要量を試算。自動車業界内で回収可能な再生プラスチック量を大幅に上回る需要（2040年時点で約30万tレベルで不足）を見込む。
- 一方、欧州では2023年7月に欧州委員会からELV規則案が提示。2025年12月に欧州議会・理事会で暫定合意され、現在2026年前半の採択を目指し最終調整中。早ければ2032年にも、新車への再生プラスチック利用が義務化される見通し。

### 国内自動車業界での再生プラスチック必要量試算（自工会公表資料）



### 欧州ELV規則動向

EU理事会・欧州議会 暫定合意 2025年12月	
再生プラスチック含有率	施行6年後 : 15% 施行10年後 : 25%
上記のうちELV由来	20%

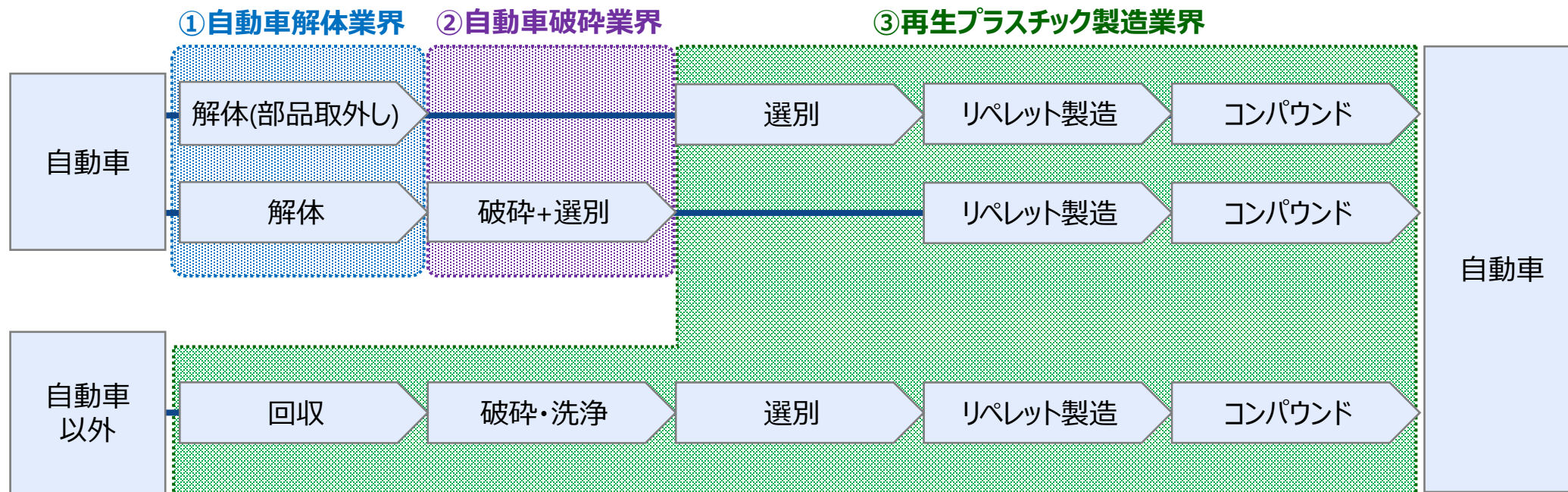
2025年12月12日欧州理事会プレス資料をもとに作成  
出所) 欧州連合ウェブサイト、EU理事会プレスリリース (2025年12月12日)、[https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/12/12/circular-economy-council-and-parliament-strike-deal-on-rules-for-vehicle-circularity-and-management-of-end-of-life-vehicles/?utm\\_source=brevo&utm\\_campaign=AUTOMATED%20-%20Alert%20-%20Newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_id=3318](https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/12/12/circular-economy-council-and-parliament-strike-deal-on-rules-for-vehicle-circularity-and-management-of-end-of-life-vehicles/?utm_source=brevo&utm_campaign=AUTOMATED%20-%20Alert%20-%20Newsletter&utm_medium=email&utm_id=3318) (閲覧日: 2025年12月24日)

出所) 日本自動車工業会ウェブサイト、一般社団法人 日本自動車工業会「再生材活用促進に向けた自工会の取組みについて-2050年 長期ビジョンと中長期ロードマップ (含む 自主目標値) -」、[https://www.jama.or.jp/operation/ecology/recycle/pdf/promote\\_use\\_of\\_recycled\\_materials.pdf](https://www.jama.or.jp/operation/ecology/recycle/pdf/promote_use_of_recycled_materials.pdf) (閲覧日: 2025年11月26日)、

# 03 自動車向け再生プラスチック供給に関する現状分析：分析の観点

- 現状 自動車向け再生プラスチックの由来は、主に「使用済自動車の解体時に回収される自動車部品由来」、「使用済自動車の破碎残さ（ASR）由来」、「使用済自動車以外の幅広い使用済プラスチック由来」の3つ。
- 上記の由来を踏まえ、これらを取り扱う **①自動車解体業界、②自動車破碎業界、③再生プラスチック製造業界の現状を整理・分析**。また、中国のプラスチック資源循環動向は、国内プラスチック製造業界に与える影響が大きいいため、**中国のプラスチック資源循環の現状及び日本市場に与える影響も整理・分析**。

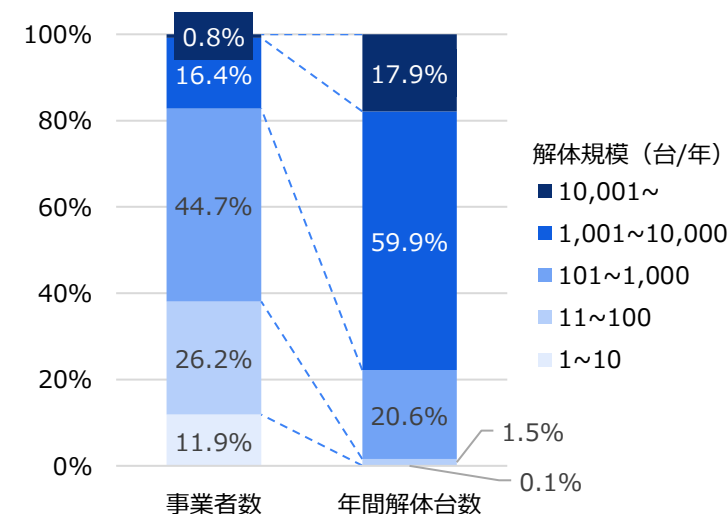
自動車向け再生プラスチック供給の主要フロー及び現状分析対象とした各業界の関係



## 国内の自動車解体事業者の現状

- 「日本自動車リサイクル機構」には、436社の正会員が存在。(2025年10月時点)
- 近年の為替状況等を背景とした中古車輸出の拡大傾向により、国内解体事業者の引取台数は年々減少。(2024年度は輸出比率が約4割)
- 非会員企業も含めた国内の解体業許可事業者の30%以上が外国人事業者で、その一部に不適正事業者がいるとも指摘。不適正事業者との価格競争により、適正処理を行う事業者が疲弊している状況。

解体規模別の事業者数と年間解体台数の割合（2024年）



## 供給体制強化に向けた課題

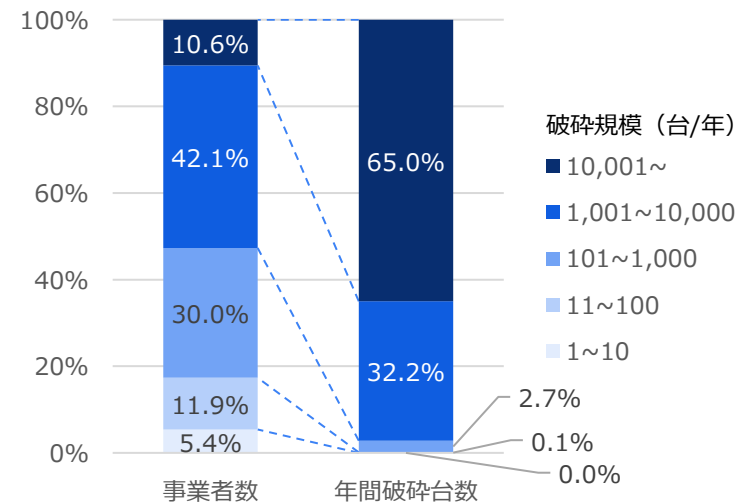
- 適正事業者の解体処理台数の安定確保に向け、適正事業者の認定などの方策や不適正ヤードの取締りの検討が必要。また、使用済自動車レベルの車両の海外流出の防止策の検討が必要。
- 国内解体事業者によるプラスチック部品回収量拡大に向け、国内法を遵守する優良外国人事業者の巻き込みやモチベーション向上策の検討が必要。

出所) 経済産業省ウェブサイト、「第62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」資料4「自動車解体業界の現状と課題」、[https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/sangyo\\_gijutsu/resource\\_circulation/jidosha\\_wg/pdf/062\\_04\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/sangyo_gijutsu/resource_circulation/jidosha_wg/pdf/062_04_00.pdf) (2025年11月10日閲覧)  
 公益財団法人自動車リサイクル促進センターウェブサイト、自動車リサイクルデータBook 2024、<https://www.jarc.or.jp/data/databookcomplete/> (2025年11月22日閲覧)

## 国内の自動車破碎事業者の現状

- 「日本鉄リサイクル工業会」の専門会員のうち、使用済自動車を破碎する会員は51社存在（2025年3月時点）。
- 不適正ヤードや廃車ガラ輸出など、適正事業者以外に使用済自動車が流れるルートが複数存在。
- 解体工程でプラスチックが回収された後の破碎工程でも、相当量のプラスチックが存在する一方、多くの破碎業者には、プラスチックの選別回収設備が未導入。

破碎規模別の事業者数と年間解体台数の割合（2024年）



## 供給体制強化に向けた課題

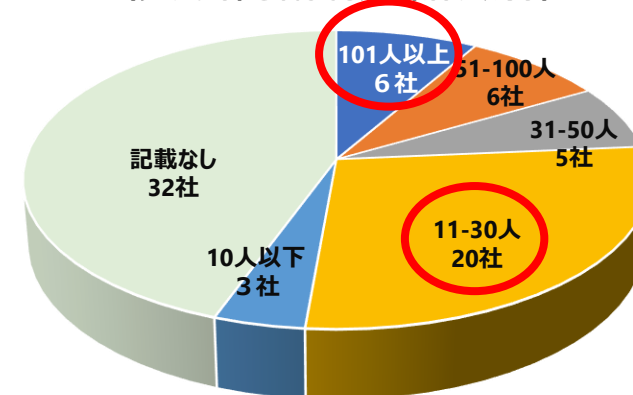
- 適正事業者の破碎処理台数の安定確保に向け、不適正ヤードの取締りや廃車ガラ輸出抑止策検討が必要。
- 破碎工程におけるプラスチック回収量の増加に向け、プラスチックの選別回収設備の導入支援検討が必要。

出所) 経済産業省ウェブサイト、「第62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」資料5「使用済み自動車のリサイクルについて」、[https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/sangyo\\_gijutsu/resource\\_circulation/jidosha\\_wg/pdf/062\\_05\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/sangyo_gijutsu/resource_circulation/jidosha_wg/pdf/062_05_00.pdf)（2025年11月22日閲覧）  
公益財団法人自動車リサイクル促進センターウェブサイト、自動車リサイクルデータBook 2024、<https://www.jarc.or.jp/data/databookcomplete/>（2025年11月22日閲覧）

## 国内の再生プラスチック製造事業者の現状

- 再生プラスチック製造は中小規模の事業者が多く、網羅的な把握は困難。
- 再生プラスチックのコンパウンド材製造事業者は一部に限られ、再生プラスチックとバージンプラスチックの両方を扱うケースが多く、また家電・建材等、自動車分野以外向けの供給も多い状況。
- 年間約38万tの再生プラスチック生産量※では、他産業の需要や自動車向けの品質要件を踏まえると、自工会が示す約30万tの不足分を現状の供給能力では賄えない見込み。 ※多段階での事業者の重複あり（全日本プラスチック工業会）

全日本プラスチックリサイクル工業会の会員事業者のうち再生プラスチック供給事業者の従業員数分布（ウェブサイトを確認できた事業者のみ対象）



出所) 各事業者のウェブサイトをもとに作成

## 供給体制強化に向けた課題

- 最大の課題は、安定した原料調達の仕事の構築。当面は自動車ビジネスへの参入促進が大きな課題。
- 多様な品質の産業廃棄物/一般廃棄物由来のプラスチックを安定的に調達・活用できる体制や技術力の強化が必要。
- 自動車向け供給を拡大するには、「品質」「価格」「供給安定性」について、自動車業界と再生プラスチック業界で調和させる必要。

出所) 全日本プラスチックリサイクル工業会ウェブサイト、全日本プラスチックリサイクル工業会「会員企業のリサイクル材の生産数量・取扱数量」(令和2年10月)、[http://www.jpri.biz/pdf/material/20201130\\_HandlingQuantity.pdf](http://www.jpri.biz/pdf/material/20201130_HandlingQuantity.pdf) (閲覧日: 2025年8月28日)

## 03 自動車向け再生プラスチック供給に関する現状分析 ：中国のプラスチック資源循環の現状及び日本市場に与える影響

### 中国におけるプラスチック資源循環の現状

- 使用済プラスチックリサイクル処理能力は約2,000万t程度、事業者数は1万社以上と推測されるが、詳細は不明。
- 処理能力が年間5万t以上の大手事業者は約50社あり（IPEN報告資料）、大規模事業者がさらに巨大化する可能性。
- プラスチックの回収を自治体ではなくリサイクル事業者自身が担っており、リサイクルに適した素材だけを経済合理性に基づき選別して回収できるため、原料調達が効率的な模様。
- その他、中国資源循環集团有限公司の設立（資本金2千億円）、再生プラスチックのGB/T規格（国家標準）、自動車の再生プラスチック含有率が定められたGB/T規格の草案の公表、ケミカルリサイクル推進等の施策が進展。
- 2025年12月、中国政府は再生材利用促進を目的に「再生材の適用・促進行動計画」を発表、2030年までに再生プラスチック年間生産量を1,950万t以上とする目標を掲げ、今後各種政策を打ち出す模様。

### 対策を講じなかった場合に想定される今後の日本市場への影響

- 中国での再生プラスチック原料の需要増加は、日本からの原料輸出や中国企業の日本進出につながり、プラスチック屑や再生ペレット等の輸出が減少せず、国内向けの再生プラスチック供給量が増えない可能性。
- 中国での再生プラスチック生産体制の拡大、供給能力の大幅向上により、中国から再生プラスチックが大量流入の可能性。結果、自動車における再生プラスチックの中国依存（国内産業衰退）の可能性。

### 03 自動車向け再生プラスチック供給に関する現状分析：まとめ

- 現状の国内供給体制と中国に関する現状分析結果について、自動車解体・破砕業界、再生プラスチック製造業界の観点で整理、まとめると以下のとおり。

#### 自動車解体・破砕業界

- 使用済自動車台数の減少、中古車輸出の増加、不適正な事業者による違法ヤードや廃車ガラ輸出の増加を背景に、国内の適正事業者による処理台数は減少傾向にあり、対策をとらなければ今後も減少していくと想定。
- 自動車リサイクル法の資源回収インセンティブ制度はあるものの、回収に対するモチベーションの確保やプラスチック回収に必要な設備導入が不十分であり、回収量拡大に向けた普及啓発や技術開発、回収し易さを考慮した車両の易解体設計など各種対策が必要。

#### 再生プラスチック製造業界

- 国内再生プラスチック製造事業者は中小事業者が多く、自動車業界が求める再生プラスチックの品質・価格と特に供給安定性を確保するには、安定した原料調達の仕事構築が必須。
- 一方、中国における大規模事業者の台頭、国主導でのプラスチック資源循環施策の導入により、中国ではプラスチックリサイクル能力と原料需要が拡大。日本からの原料輸出や中国企業の日本進出が進展する可能性もあり。
- 将来的には、再生プラスチックの供給能力が向上した中国から日本への再生プラスチックの大量流入の可能性もあり。

- 自動車向け再生プラスチック供給の現状分析を踏まえ、各業界における今後のシナリオを以下のとおり設定。各シナリオにおける2040年時点での自動車向け再生プラスチック供給量のシミュレーションを実施。

## シナリオA：各種施策及び各業界の取組みを大幅に強化

- 自動車解体、自動車破砕：処理台数が増加し、解体時、破砕後ASRからのプラスチック回収が本格化、回収率は大幅に向上。
- 再生プラスチック製造：原料を安定的に大量調達し、輸出は大きく減少。海外企業に対する競争力を確保、国内循環が確立。

## シナリオB：各種施策及び各業界の取組みが一定以上推進

- 自動車解体、自動車破砕：処理台数は微減するが、解体時、破砕後ASRからのプラスチック回収は一定程度進展。
- 再生プラスチック製造：原料を安定的に調達し、輸出は大きく減少。海外企業と競合がある中、国内循環は一定程度確保。

## シナリオC：各種施策及び各業界の取組みは現状程度

- 自動車解体、自動車破砕：処理台数は減少が継続し、解体時、破砕後ASRからのプラスチック回収も現状水準で停滞。
- 再生プラスチック製造：原料調達は一定の安定性を確保するが、海外企業との競争が激しく、国内循環は現状水準で停滞。

## 04 自動車向け再生プラスチック供給に関する将来想定シナリオ：想定条件と結果（自動車由来）

- 2040年時点における自動車向けの再生プラスチック供給量について、以下に示す想定条件に基づき、シナリオA/B/Cについて検討。（各シナリオの想定条件の詳細等は次頁参照）

### 自動車由来シナリオの想定条件

		シナリオA (施策及び取組みを大幅に強化)	シナリオB (施策及び取組みが一定以上推進)	シナリオC (施策及び取組みが現状程度)
解体時	処理台数	現状よりも増加	現状の傾向を踏まえ微減（中古車輸出は増えず）	現状の傾向を踏まえ継続的に減少
	部品回収	多くの解体事業者が実施	大手解体事業者中心に実施	一部の解体事業者が実施
	1台当たりプラスチック回収量	回収量は大幅に増加	回収量増加（バンパー＋内装品）	現状並み（バンパー片側のみ）
破碎後ASR	破碎台数	破碎台数は非認定全部利用（輸出）微増に伴い減少	破碎台数は非認定全部利用（輸出）やや増加に伴い減少	破碎台数は非認定全部利用（輸出）増加に伴い減少
	素材回収	多くの破碎事業者が実施	主要な破碎事業者が実施	一部の破碎事業者が実施
	プラスチック選別率	選別率の高い設備が広く普及	選別率の高い設備を導入	現状並み（手選別）
プラスチック回収量結果	解体時＋破碎後ASR	12万t	1.6万t	0.2万t
	合計（交換バンパー含む）	13万t	2.1万t	0.7万t

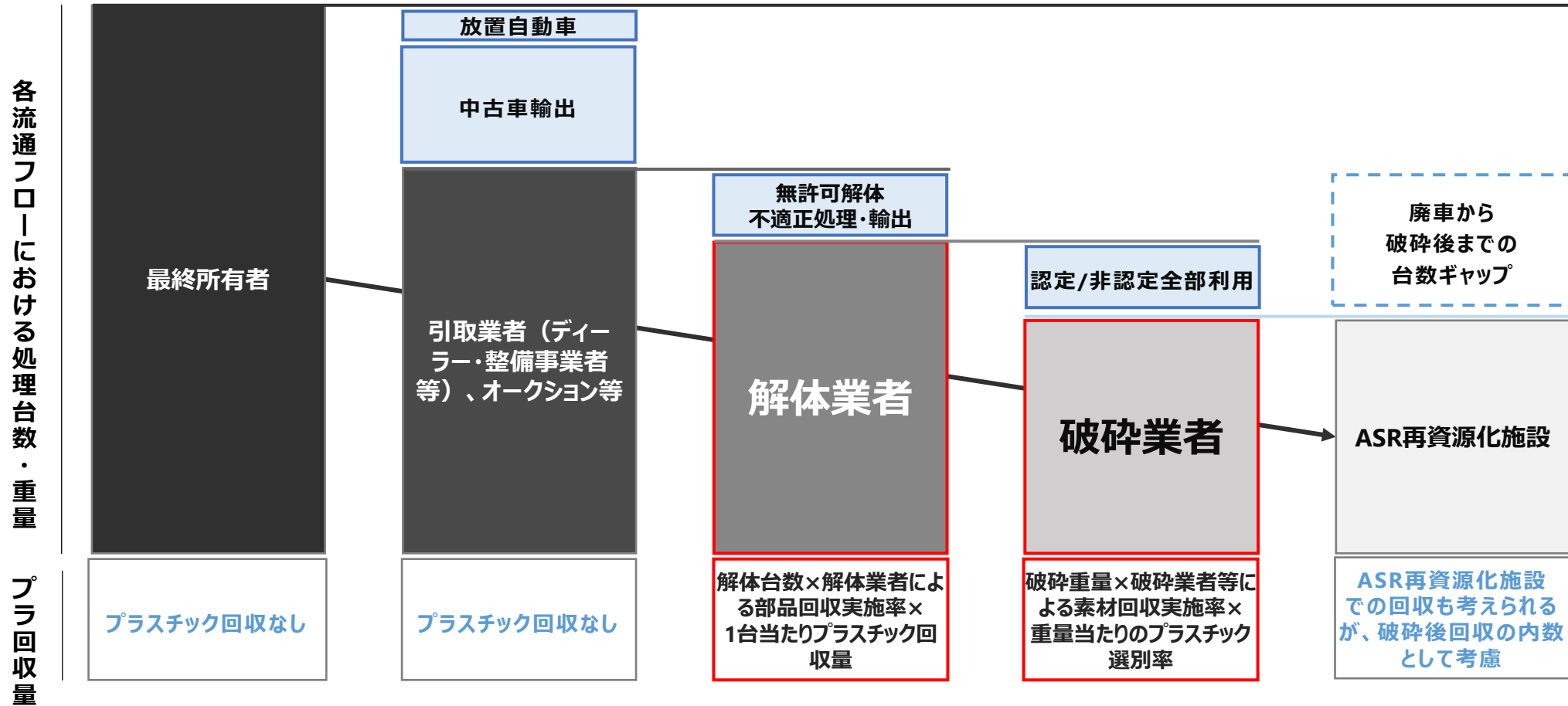
# 04 自動車向け再生プラスチック供給に関する将来想定シナリオ：詳細（自動車由来）

2040年時点シナリオ	シナリオA(施策及び取組を大幅に強化)		シナリオB(施策及び取組が一定以上推進)		シナリオC(施策及び取組が現状程度)	
	数値	想定条件	数値	想定条件	数値	想定条件
① 解体時の回収						
使用済自動車解体台数(国内引取台数)(万台)	300	自工会自主目標の仮定を引用。	250	最終所有者が手放した自動車台数から中古自動車輸出台数等を差し引いて算出。 <最終所有者が手放した自動車台数> 最終所有者が手放した自動車台数を「国内引取台数」「中古自動車輸出台数」「経路不明台数(10万台と仮定)」の合計と設定。2023年の最終所有者が手放した自動車台数の実績に対し、過去の自動車販売台数の推移トレンドを適用して推計。 <中古自動車輸出台数> 直近2%の伸びに対し、輸入国での電動自動車政策で日本からの中古車輸出は抑制されると見込み、中古車販売台数は2030年、2040年とも2023年程度を維持すると仮定。	235	最終所有者が手放した自動車台数から中古自動車輸出台数等を差し引いて算出。 <最終所有者が手放した自動車台数> シナリオBと同様 <中古自動車輸出台数> 直近2%の伸びに対し、2030年に向けて4%、2040年に向けて6%伸びると仮定。
部品回収実施率(台数ベース)	70%	以下の事業者が部品回収を実施すると想定 ・大手国内解体事業者の全て(28%) ・中規模の国内外解体事業者の7割程度(36%) ・認定全部利用事業者(6%)	20%	以下の事業者が部品回収を実施すると想定 ・大手国内解体事業者の半分程度(14%) ・認定全部利用事業者(6%)	10%	以下の事業者が部品回収を実施すると想定 ・大手国内解体事業者の一部(4%) ・認定全部利用事業者(6%)
部品回収量(kg/台)	30	2040年にはある程度メーカーによるリサイクル設計等が進み、回収可能部品が拡大すると想定。 (PP部品20kg、その他部品10kgを回収想定)	12.5	バンパー+内装部品も極力回収すると想定。 (PP部品を回収想定)	5	バンパーを片側のみ回収程度。 (PP部品を回収想定)
解体時平均歩留	90%	自工会自主目標の仮定を引用。	90%	シナリオAと同様。	90%	シナリオAと同様。
コンパウンド時平均歩留	95%	自工会自主目標の仮定を引用。	95%	シナリオAと同様。	95%	シナリオAと同様。
供給量(万t)	5.4		0.5		0.1	
② 破碎後ASRからの回収						
非認定全部利用(輸出)割合(解体台数比)	10%	取締りが徹底され、現状8%に対して年率1%程度の増加で抑制。	13%	現状8%に対して、非認定全部利用の違法行為取締強化等を受け、年率2.5%程度の増加で抑制。	19%	現状8.5%に対して年率5%で増加する。 (2023年6.6%→2024年8.5%で直近は20%の伸び)。
破碎台数(万台)	270	解体台数から非認定全部利用台数(輸出)を差し引いた台数。	218	解体台数から非認定全部利用台数(輸出)を差し引いた台数。	191	解体台数から非認定全部利用台数(輸出)を差し引いた台数。
破碎後ASRプラ発生量(kg/台) ※ゴム・繊維含む	180	自動車の電動化・軽量化で樹脂量は増加。	180	シナリオAと同等。	180	シナリオAと同等。
素材回収実施率(重量ベース)	70%	多くの破碎事業者(70%)が選別率の高い設備を導入し回収を実施。	20%	主要な破碎事業者(20%)が選別率の高い設備を導入し回収を実施。	5%	破碎事業者の一部(5%)が回収を実施。
プラスチック選別率	30%	素材回収を実施する破碎事業者に、選別率の高い設備が普及し平均30%の選別率となる。	20%	素材回収を実施する破碎事業者において、選別率の高い設備の導入が進み平均20%の選別率になる。	5%	現状の手選別中心が継続。
選別時歩留	70%	自工会自主目標の仮定を引用。	70%	シナリオAと同等。	70%	シナリオAと同等。
コンパウンド時平均歩留	95%	自工会自主目標の仮定を引用。	95%	シナリオAと同等。	95%	シナリオAと同等。
供給量(万t)	6.8		1.0		0.1	
③ 交換バンパー(万t)	0.5	自工会自主目標の算出条件をもとに仮算出。	0.5	シナリオAと同等。	0.5	シナリオAと同等。
④ 工程端材(万t)	1.5	自工会自主目標の算出条件をもとに仮算出。	1.5	シナリオAと同等。	1.5	シナリオAと同等。
供給量						
①+②+③+④(万t)	14		3.6		2.2	
①+②+③(万t)	13	④工程端材を含まない。	2.1	④工程端材を含まない。	0.7	④工程端材を含まない。

# 04 自動車向け再生プラスチック供給に関する将来想定シナリオ:自動車由来の考え方(計算方法)

■ 最終所有者が手放した使用済自動車の流通実態を踏まえ、解体時、破碎後ASRからのプラスチック回収量は以下の考え方(計算方式)で決まると設定。

- 解体時 : 解体台数×解体業者による部品回収実施率×1台あたりプラスチック回収量
- 破碎後ASR : 破碎重量×破碎業者等による素材回収実施率×重量当たりのプラスチック選別率



# 04 自動車向け再生プラスチック供給に関する将来想定シナリオ：想定条件と結果（自動車以外由来）



■ 2040年時点における自動車以外由来の自動車向けの再生プラスチック供給量について、以下に示す想定条件に基づき、シナリオA/B/Cについて検討。（各シナリオの想定条件の詳細等は次頁参照）

## 自動車以外由来シナリオの想定条件

※容器包装リサイクル法に基づく回収ルート由来

	シナリオA（施策及び取組みを大幅に強化）	シナリオB（施策及び取組みが一定以上推進）	シナリオC（施策及び取組みが現状程度）
再生プラスチック原料重量 （一般廃棄物）	容リプラ※回収量が2030年に2024年の2倍 （製品プラは容リプラの約3割と想定） 78万t(2024年)→178万t(2040年)	容リプラ※回収量が2040年に2024年の2倍（製 品プラは容リプラの約3割と想定） 78万t(2024年)→119万t(2040年)	容リプラ※回収量が2024年から横ばい（製 品プラは容リプラの約3割と想定）
再生プラスチック原料重量 （産業廃棄物）	回収量：2024年から横ばい リサイクル率： ・加工ロス 49%→70% ・生産加工ロス以外 16%→20% 104万t(2024年)→176万t(2040年)	回収量：2024年から横ばい リサイクル率： ・加工ロス 49%→60% ・生産加工ロス以外 16%→18% 104万t(2024年)→147万t(2040年)	回収量：2024年から横ばい リサイクル率：2024年から横ばい
輸出比率	過去トレンドで推移し、大きく減少 61%(2024年)→11%(2040年)	過去トレンドで推移し、大きく減少 61%(2024年)→11%(2040年)	2024年から横ばい
新たなケミカルリサイクル重量	大幅に増加 0t(2024年)→73万t(2040年)	進展 0t(2024年)→40万t(2040年)	限定的 0t(2024年)→7万t(2040年)
PP樹脂比率	2024年と同様	2024年と同様	2024年と同様
国内向けに供給される再生PP樹脂増加 分のうち自動車業界に供給される比率	80%	50%	10%
自動車業界向け再生PP樹脂供給量	<b>64万t</b>	<b>24万t</b>	<b>0.2万t</b>

# 04 自動車向け再生プラスチック供給に関する将来想定シナリオ：詳細（自動車以外由来）

2040年時点シナリオ			シナリオA(施策及び取組を大幅に強化)		シナリオB(施策及び取組が一定以上推進)		シナリオC(施策及び取組が現状程度)		
			数値	想定条件	数値	想定条件	数値	想定条件	
自動車以外由来	一廃	容リプラ	回収量(万t)	221	2030年に2024年の引取量の2倍と仮定し、2040年は、2024~2030年の値を線形近似	120	2040年に2024年の引取量の2倍と仮定	60	2024年から横ばいと仮定
			リサイクル率	41%	MR再生材量:回収総量×MR回収率66%×収率47%	38%	MR再生材量:回収総量×MR回収率66%×収率47%	31%	MR再生材量:回収総量×MR回収率66%×収率47%
			再生材量(万t)	91	新CR再生材量:回収総量×MR回収率34%×収率80%	46	新CR再生材量:回収総量×MR回収率34%×収率80%	19	新CR再生材量:回収総量×MR回収率34%×収率80%
	製品プラ	回収量(万t)	71	R6容器包装廃棄物使用・排出実態調査に基づき、回収率が容リプラ:製品プラ=76:24と仮定	39	R6容器包装廃棄物使用・排出実態調査に基づき、回収率が容リプラ:製品プラ=76:24と仮定	19	R6容器包装廃棄物使用・排出実態調査に基づき、回収率が容リプラ:製品プラ=76:24と仮定	
		リサイクル率	43%	MR再生材量:回収総量×MR回収率66%×収率47%	42%	MR再生材量:回収総量×MR回収率66%×収率47%	38%	MR再生材量:回収総量×MR回収率66%×収率47%	
		再生材量(万t)	31	新CR再生材量:回収総量×MR回収率34%×収率80%	16	新CR再生材量:回収総量×MR回収率34%×収率80%	7	新CR再生材量:回収総量×MR回収率34%×収率80%	
	PETボトル	再生材量(万t)	56	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	56	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	56	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	
	白色トレイ	再生材量(万t)	1.2	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	1.2	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	1.2	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	
	その他	再生材量(万t)	0.1	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	0.1	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	0.1	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	
	再生材量(万t)			178		119		83	
産廃	生産ロス	回収量(万t)	4.9	2024年から横ばいと仮定	4.9	2024年から横ばいと仮定	4.9	2024年から横ばいと仮定	
		リサイクル率	81%	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	81%	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	81%	MR:2024年から横ばいと仮定、新CR:ゼロと仮定	
		再生材量(万t)	4.0		4.0		4.0		
	加工ロス	回収量(万t)	55	2024年から横ばいと仮定	55	2024年から横ばいと仮定	55	2024年から横ばいと仮定	
		リサイクル率	93%	MR:2040年に70%と仮定 新CR:MR・新CR量比が、一廃プラ(PETボトルを除く)と同値と仮定	74%	MR:2040年に60%と仮定 新CR:MR・新CR量比が、一廃プラ(PETボトルを除く)と同値と仮定	51%	MR:2024年から横ばいと仮定 新CR:MR・新CR量比が、一廃プラ(PETボトルを除く)と同値と仮定	
		再生材量(万t)	51		41		28		
	生産加工ロス以外	回収量(万t)	457	2024年から横ばいと仮定	457	2024年から横ばいと仮定	457	2024年から横ばいと仮定	
		リサイクル率	27%	MR:2040年に20%と仮定 新CR:MR・新CR量比が、一廃プラ(PETボトルを除く)と同値と仮定	22%	MR:2040年に18%と仮定 新CR:MR・新CR量比が、一廃プラ(PETボトルを除く)と同値と仮定	17%	MR:2024年から横ばいと仮定 新CR:MR・新CR量比が、一廃プラ(PETボトルを除く)と同値と仮定	
		再生材量(万t)	121		102		77		
	再生材量(万t)			176		147		109	
再生材量(万t)			354		265		192		
PP樹脂比率			30%	容リ協及び石化協報告値、プラ循環協推定値等から以下と仮定 MR ・一廃 容リプラ: 36% ・一廃 製品プラ: 59% ・一廃 PETボトル/白色トレイ: 0% ・産廃 生産ロス/加工ロス/生産加工ロス以外: 26% 新CR ・一廃 容リプラ/製品プラ: 45% ・一廃 PETボトル/白色トレイ: 0% ・産廃 生産ロス/加工ロス/生産加工ロス以外: 45%	26%	容リ協及び石化協報告値、プラ循環協推定値等から以下と仮定 MR ・一廃 容リプラ: 36% ・一廃 製品プラ: 59% ・一廃 PETボトル/白色トレイ: 0% ・産廃 生産ロス/加工ロス/生産加工ロス以外: 26% 新CR ・一廃 容リプラ/製品プラ: 45% ・一廃 PETボトル/白色トレイ: 0% ・産廃 生産ロス/加工ロス/生産加工ロス以外: 45%	21%	容リ協及び石化協報告値、プラ循環協推定値等から以下と仮定 MR ・一廃 容リプラ: 36% ・一廃 製品プラ: 59% ・一廃 PETボトル/白色トレイ: 0% ・産廃 生産ロス/加工ロス/生産加工ロス以外: 26% 新CR ・一廃 容リプラ/製品プラ: 45% ・一廃 PETボトル/白色トレイ: 0% ・産廃 生産ロス/加工ロス/生産加工ロス以外: 45%	
再生PP樹脂量(万t)			105		69		40		
国内循環比率			89%	2020~2024年の値を線形近似し、2024年基準で外挿	89%	2020~2024年の値を線形近似し、2024年基準で外挿	39%	2024年から横ばいと仮定	
再生PP樹脂 国内循環量(万t)			93		61		16		
2024年時点で自動車業界以外に供給されている再生PP樹脂量(万t)			14		14		14		
(再生PP樹脂 国内循環量) - (2024年時点で自動車業界以外に供給されている再生PP樹脂量)(万t)			80	2024年時点で自動車業界以外に供給されている再生PP樹脂は、2040年においても自動車業界以外での利用が継続され、自動車業界には供給されないと想定	48	2024年時点で自動車業界以外に供給されている再生PP樹脂は、2040年においても自動車業界以外での利用が継続され、自動車業界には供給されないと想定	2	2024年時点で自動車業界以外に供給されている再生PP樹脂は、2040年においても自動車業界以外での利用が継続され、自動車業界には供給されないと想定	
2024年時点以降に増加する国内向け再生PP樹脂供給量のうち、自動車業界に供給される割合			80%		50%		10%		
自動車業界向け再生PP樹脂供給量(万t)			64		24		0.2		

# 04 自動車向け再生プラスチック供給に関する将来想定シナリオ：国内再生プラスチック総量

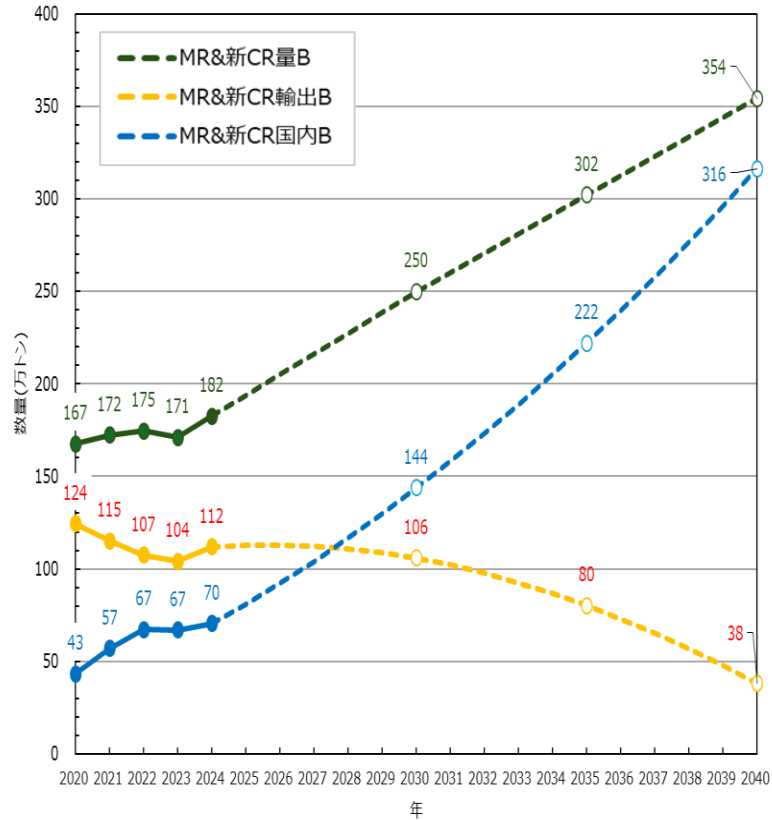
■ 2020年 国内再生プラスチック総量 (自動車向け以外も含む) ( )内は対2024年比

シナリオA：総量354万t(+172万t) 輸出38万t(-74万t)／国内316万t(+246万t)

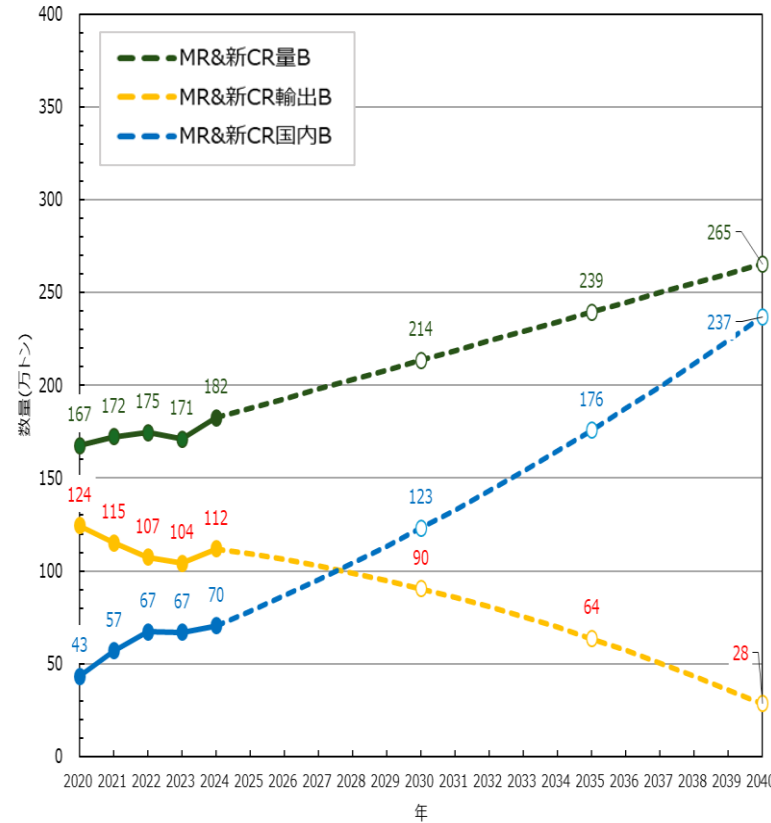
シナリオB：総量265万t(+83万t) 輸出28万t(-84万t)／国内237万t(+166万t)

シナリオC：総量192万t(+10万t) 輸出118万t(+6万t)／国内74万t(+4万t)

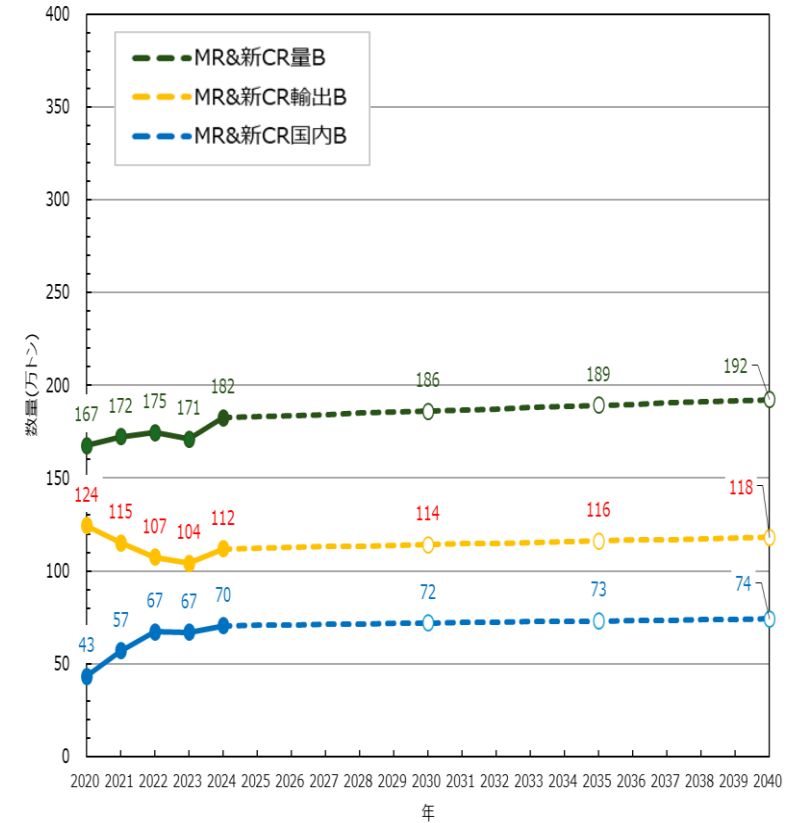
シナリオA



シナリオB

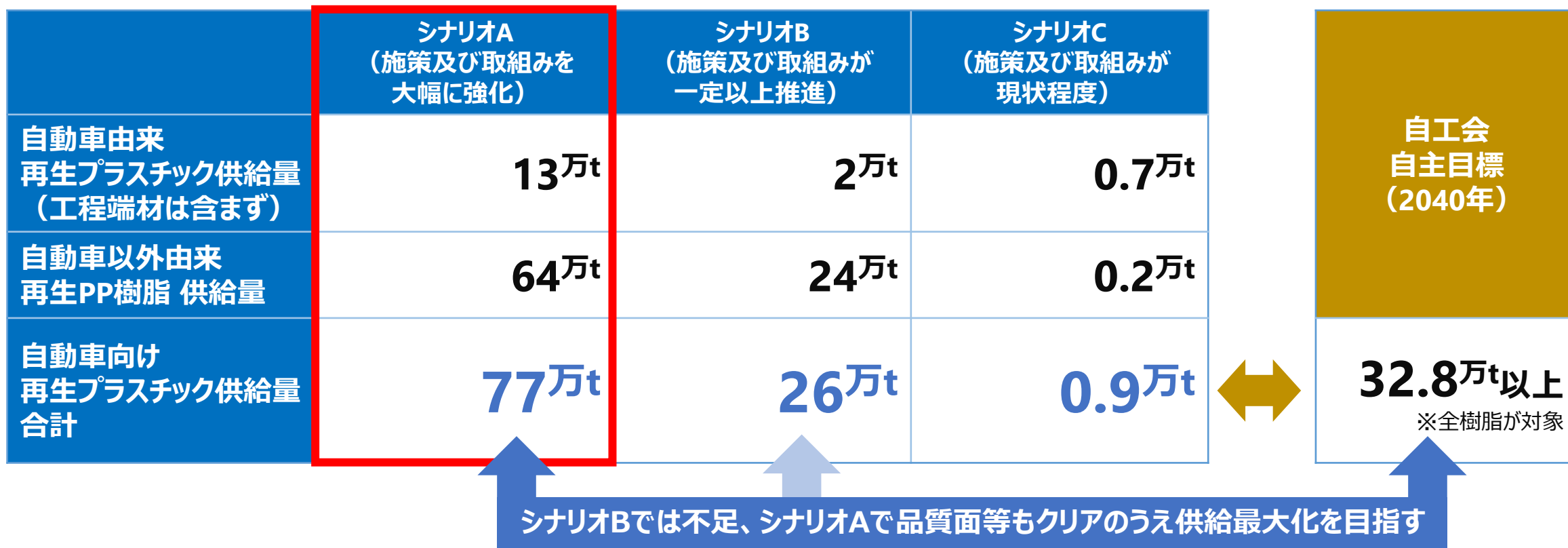


シナリオC



# 04 自動車向け再生プラスチック供給に関する将来想定シナリオ：まとめ

- 各シナリオでの2040年時点における自動車向け再生プラスチック供給量のシミュレーション結果は以下のとおり。
- 各ステークホルダーが施策や取組みを一定以上推進する想定の下シナリオBであっても、自動車業界が必要とする再生プラスチック需要量を満たすことは困難。
- 各ステークホルダーが施策や取組みを大幅に強化するシナリオAを目指していくことが求められる。



注) 本報告書における自動車向け再生プラスチック供給量の試算における前提条件は、環境省主催の「自動車向けプラスチック市場構築のための産官学コンソーシアム」とは異なるため、両者の供給量の試算値には差異が生じている

## 05 目指す姿実現に向けた課題と必要な施策：長期ビジョン（目指す姿）

- 将来想定シナリオによるシミュレーション結果を踏まえると、シナリオAに相当する将来像を目指す必要がある。シナリオAをベースとした、各関係者の長期ビジョン（目指す姿）は以下のとおり。

業界	長期ビジョン
自動車解体業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 違法業者の排除等を前提に、国内解体業者が十分な仕入競争力を有している。</li> <li>● 中古部品の需要拡大や利用促進により、部品取外しが事業性向上につながり、中小を含む多くの解体事業者がプラスチック部品を含む部品回収を効率的に、モチベーション高く実施している。</li> <li>● 国内法を遵守する外国人事業者がJAERAに加入し、適正処理とともにプラスチック部品の取外しを実施し、国内での資源循環にも貢献している。</li> </ul>
自動車破碎業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 違法業者の排除等を前提に、多くの破碎業者で高い選別率のプラスチック選別設備が導入されている。</li> <li>● 自動車のみならず家電等各種廃棄物からも高品質な再生プラスチック原料を効率的に生産している。</li> <li>● 日本においてPCR再生プラスチック原料供給のメインプレーヤーとなっている。</li> </ul>
再生プラスチック製造業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中国をはじめとした海外企業に対して、原料の仕入競争力、及び高い品質とコスト競争力を有している。</li> <li>● 多くの事業者で需要側企業と一体となった材料開発を行うとともに、再生プラスチックの由来や含有物質等の材料情報を適切に管理する体制を有しており、安定的に大量生産・供給ができています。</li> <li>● また、高い品質とコスト競争力をもって、海外でも国内企業の海外生産向けの再生プラスチック供給を担っている。</li> </ul>
排出事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 工場・事業所等における分別排出を高度化し、高品質のリサイクル原料を国内向けに供給している。</li> </ul>
自治体・国民	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 工業原料供給の担い手との認識を持ち、容リプラ・製品プラの一括回収やプラスチック分別回収を進めている。</li> <li>● リサイクルの重要性を肌感覚として身に着け、プラスチックの分別回収への取組みが強化されている。</li> </ul>

## 05 目指す姿実現に向けた課題と必要な施策：課題

- 各関係者の長期ビジョン（目指す姿）の実現に向けた課題は以下のとおり。（課題への施策例(アイデア)は次頁以降）

関係者	目指す姿実現に向けた課題
自動車解体業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 使用済自動車引取台数確保：<u>違法解体事業者の排除</u>や中古車の<u>不適正輸出の防止</u>。</li> <li>● リサイクル向け部品回収率向上：<u>中古部品需要の拡大</u>、<u>解体事業者での動機付け</u>、<u>外国人解体事業者の巻き込み</u>、<u>地域特性に応じたスキームの確立</u>、<u>破碎設備の導入</u>や<u>輸送効率化の促進</u>。</li> <li>● 台当たり部品回収量拡大：<u>全部利用(精緻解体)の促進</u>、<u>部品の回収し易さ向上</u>、<u>解体作業効率の向上</u>。</li> </ul>
自動車破碎業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 引取台数確保：<u>不適正な解体・破碎業者の引取り</u>や<u>廃車ガラの不適正輸出の防止</u>。</li> <li>● 素材回収実施率向上：<u>破碎事業者での動機付け</u>、<u>プラスチック選別の課題及び対応策の明確化</u>。</li> <li>● プラスチック選別率向上：<u>選別技術の確立</u>、<u>選別を考慮した解体や設計の推進</u>。</li> </ul>
再生プラスチック製造業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 原料の安定調達：<u>使用済プラスチック単体での回収量</u>と再生プラスチック原料の<u>量と質の向上</u>。</li> <li>● 供給量の大幅な拡大：<u>マテリアルリサイクルに加え</u>、<u>ケミカルリサイクルの推進</u>。</li> <li>● 再生プラスチック国内循環率向上：<u>国内循環の促進</u>や<u>技術・事業の競争力強化</u>。</li> <li>● 自動車向けビジネスへの参入促進：<u>自動車品質材料の供給が可能な企業の大規模化（材料情報の把握・管理・システム化も含む）</u>、<u>安定供給体制の確立</u>。</li> </ul>
排出事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 供給量の拡大：<u>工場・事業所等での分別排出高度化</u>のための排出事業者に対する<u>促進策検討</u>。</li> </ul>
自治体・国民	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 供給量の拡大：<u>自治体における課題解決のための情報提供</u>とともに、<u>財政支援の在り方検討</u>。さらに、<u>官民連携による</u>、<u>国民への普及啓発の実施</u>と国民が実感できる<u>インセンティブの検討</u>。</li> </ul>

# 05 目指す姿実現に向けた課題と必要な施策：自動車解体時施策例

解体時	2040年頃を目指す姿	課題	必要な施策例（アイデア）
処理台数	引取台数300万台以上に増加 (現状約250万台レベル)	<ul style="list-style-type: none"> <li>違法解体業者の排除、及び不適正輸出の防止</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>違法解体業者の取締強化</b>や<b>解体業許可基準の厳格化</b>、<b>オークションの出品管理と流札対応等の見直し</b>を検討。 ※自動車リサイクル法にて議論</li> </ul>
部品回収率	部品回収の実施事業者が約70%以上に増加 (現状約10%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体業者における部品回収の動機付け</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>中古部品の利用促進</b>や<b>資源回収インセンティブ</b>制度参画の解体業者への表彰等を検討実施（参考：全部利用の表彰制度）。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人解体事業者の部品回収の促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内法を遵守する優良外国人解体事業者向けに、<b>資源回収インセンティブ</b>制度の<b>外国語での案内等</b>を実施し、コンソーシアムづくりを支援。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>事業・地域特性に応じた回収・リサイクルスキームの充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>解体事業者の事業内容（解体/破碎）と地域における事業者分布の整理等</b>、地域別に適正かつ効率的な部品回収及びリサイクルの在り方を検討。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>部品回収・破碎設備の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>国による破碎設備の導入支援策等</b>を実施し、解体事業者における部品回収向け設備投資を促進。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送効率の向上による買取単価の上乗せ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>破碎業者でのプラスチック選別と合わせ、<b>破碎業者による廃車ガラ集荷時の合積み等</b>による輸送効率化を促進。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>全部利用（精緻解体）の促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>全部利用と部品回収を実施する解体業者への+αのインセンティブの付加等</b>し、部品回収量を拡大。</li> </ul>
1台当たりプラスチック回収量	使用済自動車1台からの部品回収量が約30Kg/台に増加 (現状約5kg/台)	<ul style="list-style-type: none"> <li>プラスチック部品回収のし易さの向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車メーカーの<b>部品回収しやすい設計の推進等</b>、解体事業者での部品回収量を拡大。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>解体作業の解体効率の向上（自動化/機械化）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プラスチック部品の<b>解体性向上に資する治具・設備の開発</b>や<b>効率的な解体方法を研究</b>し、部品回収量を拡大。</li> </ul>

# 05 目指す姿実現に向けた課題と必要な施策：自動車破碎時施策例

破碎時	2040年頃に目指す姿	課題	必要な施策例（アイデア）
破碎台数	引取台数270万台以上に増加（現状約250万台）	<ul style="list-style-type: none"> <li>不適正な解体・破碎業者の引取・不適正輸出の防止</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>不適正な解体、破碎業者（不適正ヤード）の取締強化等</u>、適正な事業者へ廃車を誘導。 ※自動車リサイクル法にて議論</li> </ul>
素材回収率	破碎事業者において選別設備が普及し、素材回収率が70%以上に増加（現状約5%）	<ul style="list-style-type: none"> <li>破碎事業者におけるプラスチック選別の動機付け</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ASRからプラスチックを選別し素材として売却できている先進事例の提示等</u>、プラスチック選別実施・設備導入へのモチベーションを向上。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>プラスチック選別時の課題及び対応策の明確化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ASRからのプラスチックを選別する際の課題及び対応策（好事例）の提示等</u>、プラスチック選別を実施するノウハウを普及。</li> </ul>
プラスチック選別率	破碎事業者が選別率の高い設備の導入を進め、プラスチック選別率が30%以上に増加（現状約5%）	<ul style="list-style-type: none"> <li>ASRからのプラスチック選別技術の確立</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>ASRからの更なるプラスチック選別技術の調査・研究・開発・実証</u>や当該技術・設備の<u>国による導入支援策等</u>、設備普及によるASRからのプラスチック選別量を拡大。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>プラスチック選別を考慮した自動車解体の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ASRからのプラスチック選別率は解体精緻度によるため、<u>各種異物の精緻な除去による歩留まり向上分のプレミアム価格設定等</u>、ASRからのプラスチック選別量を拡大。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>プラスチック選別を考慮した自動車設計</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車メーカーが<u>ASRからのプラスチック選別時の課題を理解し、プラスチック選別しやすい設計を推進する等</u>、ASRからのプラスチック選別率を拡大。</li> </ul>

# 05 目指す姿実現に向けた課題と必要な施策：再生プラスチック製造施策例

再生プラスチック製造	2040年頃に目指す姿	課題	必要な施策例（アイデア）
原料調達	一般廃棄物及び産業廃棄物からの使用済プラスチック回収量・再生プラスチック原料の供給が拡大。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 使用済プラスチック単体での回収量と再生プラスチック原料の量及び質向上</li> <li>● マテリアルリサイクルに加え、ケミカルリサイクルの供給量の大幅拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国民に対して<b>分別排出を促す</b>インセンティブを与え、分別排出を推進。</li> <li>● 一般廃棄物からの容リプラと<b>製品プラの回収拡大</b>、<b>プラスチック回収の質の向上促進</b>。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>容リプラと製品プラのプラスチック別回収</b></li> <li>・容リ法の入札制度における<b>マテリアル製品のケミリサへの販売解禁</b></li> <li>・<b>モノマー化ケミリサのリサイクル手法追加</b> ・自治体と事業者のマッチング支援</li> <li>・<b>環境配慮設計を行った特定事業者への再商品化費用によるインセンティブ</b></li> <li>・大規模ソーティングセンターに向けた制度見直しと支援 ・公設試の評価設備定額補助</li> <li>・<b>収率上限の引き上げと政府支援の検討</b> 等</li> </ul> </li> <li>● 事業者の<b>分別排出の促進策</b>により<b>産業廃棄物からのプラスチック回収量を拡大</b>。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・選別努力義務化 ・分別排出設備投資支援 ・分別排出企業表彰</li> <li>・分別排出容易な製品設計 ・識別マーク ・排出業界ごとの対話と実証</li> </ul> </li> </ul>
国内循環	再生プラスチックの国内循環率が向上し、国内生産再生プラスチックの多くが国内需要家に供給。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 再生プラスチックの国内循環促進</li> <li>● 輸出の国内回帰の促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 品質、安定供給面などでの自動車業界と再生プラスチック業界との<b>すり合わせを実施</b>、<b>原料の品質を明確化し</b>、回収量を拡大。また、同時に回収されるPP以外の樹脂（PE等）も国内再生プラスチック需要を創出（<b>自動車におけるPP以外の再生樹脂の利用拡大</b>等も含む）により、国内循環の経済合理性を向上。</li> <li>● リサイクル法に基づき回収された使用済プラスチックの<b>国内循環ルート</b>の優先施策や、<b>国内循環製品の政府調達時の配慮等</b>により、国内循環を促進。</li> <li>● <b>短期再生プラスチック需要の可視化</b>、需要業界との<b>品質評価・使いこなし</b>の推進により、国内循環を促進。</li> <li>● <b>容器包装リサイクル制度の新規創設される動静脈連携枠の活用</b>等により、再生プラスチック原料を活用、国内循環を促進。</li> <li>● 輸出の国内回帰を進めるために、<b>輸出業者と国内リサイクル事業者、ユーザー企業等との連携</b>を促進（場の設定）。</li> <li>● 容リプラの<b>再生ペレット品質の向上と輸出の抑制策</b>の展開。</li> <li>● <b>プラスチックリサイクル技術（マテリアル、新たなケミリサ）の研究・開発・実証</b>を推進し、<b>国による設備の導入支援や時限的な値差支援策等により普及</b>させ、国内循環量を拡大。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● プラスチックリサイクル技術・事業の競争力強化（対海外企業）</li> </ul>	

# 05 目指す姿実現に向けた課題と必要な施策：再生プラスチック製造施策例

再生プラスチック製造	2040年頃に目指す姿	課題	必要な施策例（アイデア）
自動車向け供給比率	自動車業界の求める品質・量に見合う再生プラスチックを安定的に自動車業界に供給している。	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車品質の供給可能企業の大規模化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>自動車品質を製造可能な技術力</u>や、再生プラスチックの由来・材料情報を管理する<u>トレサビ体制を構築するコンパウンダー等</u>に対し、<u>国による設備導入支援策等</u>を実施し、再生プラスチック製造量を拡大。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車業界の求める量の安定供給への体制確立</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般廃棄物・産業廃棄物等、様々な原料からの<u>再生プラスチック製造の集約拠点を国による各種支援（補助金、出資金等）により整備</u>し、自動車業界が求める量に対して安定的に供給できる体制を確立。</li> </ul>

# 06 中長期ロードマップ<sup>o</sup>

主体	目指す姿に向けたアクション案	ステージ	2026～2028	2029～2032	2033～2035	2036～2040
			先進事例創出/ 技術開発	自動車向け再生プ ラスチック供給開始	自動車向け 再生プラスチック供給拡大	
自動車業界	部品回収・素材選別回収しやすい設計の推進		[Progress bar from 2026 to 2035]			
	解体事業者による部品回収の取組の促進		[Progress bar from 2026 to 2028]			
	解体事業者/全部利用業者へのインセンティブ付加		[Progress bar from 2026 to 2032]			
	再生プラスチック需要の可視化と使いこなしの推進		[Progress bar from 2026 to 2035]			
解体業界	国内法を遵守する優良外国人解体事業者の参画拡大		[Progress bar from 2026 to 2032]			
	地域別の部品回収、及びリサイクルの在り方の検討・実現		[Progress bar from 2026 to 2035]			
破碎業界	集荷時の廃車ガラ合積みによる輸送効率化		[Progress bar from 2026 to 2032]			
	精緻解体に対するプレミアム価格設定		[Progress bar from 2026 to 2032]			
	ASRからのプラスチック素材選別の取組推進		[Progress bar from 2026 to 2028]			
	選別設備の導入推進		[Progress bar from 2026 to 2032]			
再生プラスチック 製造業界	リサイクル技術の開発・設備導入		[Progress bar from 2026 to 2035]			
	自動車向け品質・材料情報管理体制の構築		[Progress bar from 2026 to 2032]			
	自動車ビジネスへの参入促進と安定供給体制の構築		[Progress bar from 2026 to 2032]			
国	違法解体・自動車の不適正ヤードの取締強化、基準厳格化		[Progress bar from 2026 to 2032]			
	技術研究開発・実証、設備導入・拠点整備支援、制度見直し		[Progress bar from 2026 to 2035]			
	プラスチック回収拡大・国内循環の促進策の展開		[Progress bar from 2026 to 2035]			

# 06 短期ロードマップ：自動車業界

主体	目指す姿に向けたアクション案	2026	2027	2028	2029	2030	
自動車業界	部品回収・素材選別回収しやすい設計の推進	解体事業者への現場ヒアリング(要望吸上げ)	●→				
		各社設計部門との対話、設計改善準備		●→	※順次		
		設計折込			●→		
		OEM間の協調分野検討	●→	●→	●→	●→	
		アイテムの洗い出し		●→	●→	●→	
	需要の可視化と使いこなしの推進	需要量調査		●→	★公表	●→	★公表
	解体業者/破砕業者への選別促進策	表彰制度の企画・展開	●→		★表彰式	★表彰式	★表彰式
		全部利用促進策の企画・展開		●→			
		更なる促進策の企画・展開			●→	●→	
	再生材活用・使いこなしの促進	各社で個別に研究、供給関連企業と調整等	●→				
	グローバルデータ収集システムづくり	基本的な定義、開発要件等の明確化	●→				
		欧州との整合を図った収集システム構築			●→	●→	

# 06 短期ロードマップ：自動車解体・破碎業界・再生プラスチック製造業界

主体	目指す姿に向けたアクション案		2026	2027	2028	2029	2030
解体業界	国内法を遵守する優良外国人解体事業者のプラスチック部品取外し拡大	精緻解体・分別への取組促進策の多言語展開	●	→	→	→	→
		多言語研修等による理解向上、参加導線構築			●	→	→
	地域別の部品回収及びリサイクルの在り方の検討・実現	地域別の部品回収モデル検討、モデル地域選定	●	→			
		地域モデルの運用・定着・横展開			●	→	→
破碎業界	集荷時の廃車ガラ合積みによる輸送効率化	合積み輸送の設計、パイロット実証		●	→	→	
		廃車ガラ合積みの標準化、広域定着				●	→
	精緻解体に対するプレミアム価格設定	精緻解体の効果検証、プレミアム価格体系の設計	●	→	→	→	
		プレミアム価格の標準化、精緻解体の定着				●	→
	ASRからプラスチック素材選別の事例・課題・対応策の共有	試行・課題整理、手法・設備の共有	●	→	→		
		複数事業者での試行導入、標準手法の定着			●	→	→
	選別設備の導入促進	設備の試行導入、実証		●	→	→	
		設備導入の成功事例の横展開、運用定着				●	→

# 06 短期ロードマップ：自動車解体・破砕業界・再生プラスチック製造業界

主体	目指す姿に向けたアクション案	2026	2027	2028	2029	2030
再生プラスチック製造業界	リサイクル技術の開発・設備導入	技術課題整理と試作・検証				
		設備導入と供給体制の確立				
	自動車向け品質・材料情報管理体制の構築	参入課題整理と供給支援体制の設計				
		試作・評価を経て自動車向け供給の定着、拡大				
	自動車ビジネスへの参入促進と安定供給体制の構築	参入基盤整備・検証				
		供給開始・安定化				