

## 連載企画

自動車リサイクル業界を  
担うホープ(19)

名前: 生田目 光 (なまため ひかり) (33歳)  
 所属: 有限会社佐藤商会 (福島県福島市)  
 担当: くるまの110番 リサイクル事業部  
 特技: 自動車やバイクの整備、オーディオ等の配線加工  
 MBTI: 仲介者型 (想像力と感受性が豊かで、新しいアイデアを生み出します。)  
 — 仕事で誰にも負けない部分  
 自動車への知識と理解力  
 — この業界の魅力を一言で  
 整備だけでは出来ない経験・体験  
 — 将来の業界への期待  
 業界自体の認知度向上

※MBTIとは認識・決定理由・処理方法など16タイプの性格に当てはめるテストで、キャリアの適性判断、チームワークの強化、最近ではAIドールのプロフィールなど様々な分野で利用されています。

## INDEX

【連載企画】自動車リサイクル業界を担うホープ / 巻頭言 —— P.1

【参加レポート】JAERA、制度見直しの節目に業界の声を発信 —— P.2 P.3

第21回景況調査結果 —— P.4

JAERA活動・会議報告 —— P.5

9月新車販売・使用済自動車発生台数 / 中古車輸出に係る返還台数 —— P.6

鉄スクラップ最新情報 —— P.7

行事予定・お知らせ / 編集後記 —— P.8

## 巻頭言

広報部会

小宮山 敬仁

次回でニュースレターの発行が200回目となります。

第1回目から携わってきましたが、我が身を振り返ると2016年に解体事業が立ち行かなくなり、解体業の許可を手放したのですが、初代代表・酒井清行氏の人柄にほれ込み、自分があの世界へ行った時に、「酒井氏に顔向け出来る程度には業界への貢献をしなくては!」という思いもあり、業界外の視点で何等かのお役に立てればと広報委員会に居座らせて貰っていました。

年齢的にアラ還の領域に入り、睡眠時間はしっかり取らないと、翌日の業務に明らか支障を来すようになりました。限られた時間の中で「自分が本当にやりたいこと」にシフトしたい、そのためにも時間的な『余白』を作りたい!と強く思うようになり、JAERAを退会させていただくことになりました。これからも一読者として、応援させていただきます。

02

## 【参加レポート】 JAERA、制度見直しの節目に業界の声を発信

### 自動車リサイクル法 20 年目、国の合同審議会で解体業界の現状と課題を訴える

2025年10月21日（火）、一般社団法人日本自動車リサイクル機構（JAERA）は、経済産業省の産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWGと、環境省の中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会による“第62回合同審議会”に委員※として出席し、自動車解体業界の現状や制度改善に向けた要望について説明を行いました。※経済産業省の自動車リサイクルWGはオブザーバーとして参加

この合同審議会は毎年開催されていますが、今年は自動車リサイクル法の施行から20年という節目の年にあたり、制度の見直しを含む重要な政策議論が行われています。今後の自動車リサイクル政策の方向性を左右する、非常に重要な会議に位置づけられます。

JAERAはこの合同審議会において、委員として過去から継続的に出席しており、全国の解体事業者の声を国の政策決定の場に届ける役割を担っています。今回の会議では、JAERAの石井代表理事から、現場の実情を踏まえた提言が行われました。

会議の中では、他の委員から「業界の実態がよく分かった」といった声が聞かれ、解体業界の現状に対する理解が深まりつつある様子が伺えました。業界の適正化に向けた取り組みに対しても、前向きな姿勢や共感が感じられ、JAERAの発信が一定の手応えを持って受け止められた印象です。厳しい状況が続く解体業界にとって、今後の議論が“追い風”となることが期待される、そんな空気感のある会議となりました。

今回JAERAが提言した主な要望は、以下の5点です。

#### ①使用済自動車レベルの車両の輸出禁止

都市鉱山とも言える使用済車が海外に流出することで、国内資源の損失が進んでいます。特に車齢の長い車両については、輸出前検査等の実施が必要です。また、輸出返還制度により国内の解体事業者が不利益を被っている現状を踏まえ、制度の見直しを求めます。

#### ②不適正事業者の排除と優良事業者の支援

自動車リサイクル士制度を基盤とした公的資格制度を、解体業許可要件とすることを提案。適正処理や資源循環に取り組む事業者を優良認定し、使用済自動車が入庫しやすい仕組みの構築を求めます。また、盗難車を扱う不法ヤードへの対応として、警察庁との連携による取り組みも急務です。

#### ③ASRチームの一本化と資源回収インセンティブ制度の参加障壁緩和

現行の2チーム制では、管理・輸送・監査が二重に発生し、業務負担が大きくなります。特に中小の解体事業者にとっては、45台のみなし重量テーブルの作成などが大きな負担となっており、制度の簡素化と柔軟な運用が求められています。

#### ④外国人材の活用と育成

人材不足が深刻化するなか、育成就労制度の活用により、外国人材の受け入れと育成を進める必要があります。特に中古車輸出先の進展国から人材を受け入れ、将来的なビジネスパートナーとして育成することは、国際的な資源循環の観点からも重要です。

#### ⑤電動車解体処理の安全性確保

EVやPHEVの普及に伴い、事故車や水没車など損傷した電動車の安全な処理が急務となっています。特に損傷したりリチウムイオンバッテリーについては発火のリスクがあり、その対応については、1社も欠けることなく全ての自動車メーカーが、明確な対応窓口や処理スキームの整備を行ってもらうよう求めます。

JAERA要望事項まとめ	
(1) 使用済自動車レベルの車の輸出禁止（都市鉱山である使用済車の海外流出の防止）	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶中古車輸出前検査の実施（特に車齢の長い車への厳格な対応）</li> <li>▶輸出先における所領の安全性及び環境影響の問題 ⇒ 日本ブランドの毀損</li> <li>▶輸出返還制度による国内での解体事業者不利益の解消</li> </ul>
(2) 不適正事業者の排除（国内事業者でのリサイクル処理を安定的に確保する必要あり）	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶自動車リサイクル士制度をベースとした公的検定制度を解体業の許可要件とする。</li> <li>→適正処理、プラスチックの回収など資源循環に取組む事業者を優良事業者認定し、使用済自動車が入庫しやすい仕組みを作る。</li> <li>▶警察庁と連携した盗難車を処理する解体業許可を持たない不法ヤード対応の条例制定</li> </ul>
(3) ASRチームの1チーム化（資源回収インセンティブ参加の障壁を取り除く）	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶2チーム制を維持することで管理、輸送、監査が二重に実施され業務負担が大きいの。</li> <li>▶資源回収インセンティブ制度においてもJARSへの入力が2チーム別に行う必要があるため煩雑になる。</li> <li>また、インセンティブの支払い方法の違いや監査が個別に行われ、業務負担が大きい。</li> <li>▶インセンティブ参加条件としての「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</li> </ul>
(4) 海外人材の活用と育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶人材不足による事業継続性の問題に対し、育成就労制度の認定を受けて人材を確保する必要あり。</li> <li>▶中古車輸出、中古部品品の適正な受け入れ先として中古車を輸入する進展国の人材を受け入れ、資源回収を視野に入れた将来のビジネスパートナーに育成する。</li> </ul>
(5) 電動車解体処理の安全性確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶今後増加するEV、PHEVの事故車など損傷を受けた車両の安全性を担保した処理スキームが必要</li> <li>▶事故車・水没車等の損傷車両の輸送・処理及びリサイクル処理スキームに関するメーカーもしくは販売元の問合せ窓口を設置する。</li> <li>▶適正処理法を明示していないメーカーの車両にはリサイクル券を発行せず車両登録ができない仕組み等を作る。</li> </ul>

また、今回の説明では、業界の現状についても各種データを基に詳しく報告されました。JAERAが独自に実施したアンケートによると、2024年度の使用済自動車の引取台数は2019年比で全国平均60%に減少。一方で仕入価格は約2倍に上昇しており、経営を圧迫する状況が続いています。加えて、長崎大学・木村真実教授が実施している業界景況調査では、業界の景況感を示すDI値が2021年以降すべての項目でマイナスを記録しており、構造的な課題が浮き彫りになっています。

さらに、全国の解体業許可事業者のうち約3割が外国人事業者であり、地域によっては半数を超えるケースもあります。中には法令を遵守せず、環境対応や納税義務を果たさない事業者も存在すると考えられ、適正処理を行う事業者が価格競争で不利な立場に置かれている現状がここにあります。こうした不適正事業者の排除と、適正事業者の保護・支援は、業界全体の信頼性向上と持続可能性の確保に直結します。

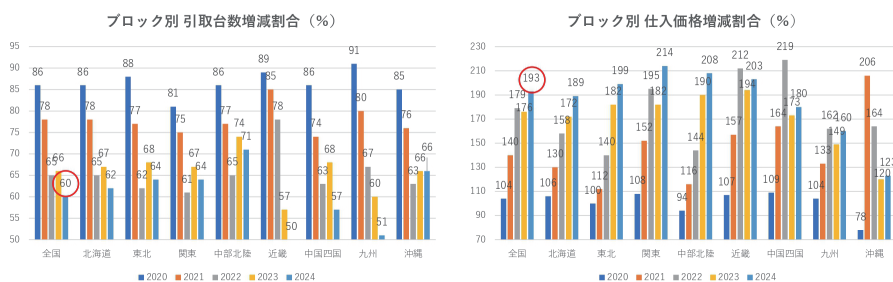
2024年6月には、輸入電動車のバッテリーが再発火し、消防車の出動を要する事故も発生しました。廃バッテリーの回収ルートや処理スキームの整備が急務であることが浮き彫りとなり、現場の安全確保の観点からも、早急な対応を求めています。

今回の合同審議会は、制度の根幹に関わる見直しが議論されるタイミングであり、JAERAとしても、現場の声をしっかりと届ける機会として重要視しています。審議会は今後も継続して開催され、議論はさらに深まっていく見込みです。JAERAは引き続き、会員の皆さまの声を代弁し、制度の改善と業界の持続可能性の確保に向けて、積極的に提言を行っていく方針です。

### 使用済自動車にかかる動向—JAERAアンケートの結果—



#### ■ JAERA引取台数・仕入価格に関するアンケート結果(2019年を100%とした場合)



- ▶ 引取台数の増減割合は、2024年度では全国平均で60%と、**ブロック(地域)に関係なく減少**している。
- ▶ 一方、仕入価格の増減割合は、2024年度の全国平均で193%と**ほぼ2倍近い価格**となっている。

8

### 不適正解体事業者への対応の必要性—自動車解体業の実情—



- ▶ 自動車リサイクル法を理解せず**適正作業を行わない**事業者
- ▶ 環境対応、社会保険、納税などの**義務を満たさない**低投資の事業者
- ▶ **不法就労者**を使用する事業者
- ▶ **盗難車**を処理する事業者
- ▶ **環境汚染**や**資源循環**に対する**意識の低い**事業者

12

今回の記事で触れられなかった内容もありますので、  
会議の詳細や資料は[こちら](#)（経済産業省 HP）からご確認ください



04

## 一般社団法人日本トラックリファインパーツ協会（JTP） 令和6年度定時総会開催

### JTP 総会で高橋稔新代表理事が就任 石井代表も来賓挨拶

2025年10月17日（金）、東武ホテルレバント東京（東京都墨田区）にて、一般社団法人日本トラックリファインパーツ協会（JTP）の令和6年度定時総会および懇親会が開催されました。総会では、新たな代表理事として高橋稔氏（KYOEI代表）が選任され、前代表の新井栄氏は顧問に就任されました。

懇親会では、JAERAの石井代表理事も来賓として挨拶を行いました。業界の持続的な発展に向けた協力体制の重要性や、リサイクル部品の普及促進に向けた取り組みについて言及され、制度面での課題解決や業界全体の連携強化への期待など、参加者の多くが熱心に耳を傾けていました。参加者同士の情報交換も活発に行われ、地域や業種を越えたつながりが生まれる有意義なひとときとなり、JTPの新体制のもと、今後の業界の展開に対する関心と期待が高まる場となりました。



石井代表挨拶

05

## JAERA 会議報告

### 秋田県で東北ブロック交流会を開催 — 課題共有と連携強化を図る —

2025年10月3日（金）、秋田県にてJAERA東北ブロック交流会が開催された。呉宮支部長をはじめ秋田県支部の皆様のご尽力により、東北各県から多くの会員が集った。

会議では石井代表理事による本部報告が行われ、参加者は真剣な面持ちで耳を傾けていた。報告では、自動車リサイクル法20年目の評価や資源回収インセンティブ制度、共同出荷事業、J-FAR実証事業など多岐にわたる内容が紹介された。特に、外国人事業者や不適正事業者の状況に関する情報には関心が集まり、現場の課題に対する意見交換も活発に行われた。

会議後には懇親会も催され、参加者同士の交流が深まり、地域を越えた連携の強化に寄与する有意義な機会となった。秋田の地での開催は、地域の特色を感じながらの交流となり、参加者にとって印象深いものとなった。



本部報告の様子

### 中部北陸・九州ブロック合同会議が開かれる — 業界課題と未来像を共有 —

2025年10月18日（土）、愛知県にて中部北陸・九州ブロック合同会議が開催された。午前中には、参加者25名による㈱カーグリーコマゼン（愛知県弥富市）の現場見学会が行われ、最新の解体現場の取り組みなどに触れる貴重な機会となった。

午後の会議では総勢36名が参加し、木内副代表理事から、仕入れ車両の海外流出問題や輸出前検査等の必要性、不適正処理や事業者への対応、資源回収インセンティブ制度の現状などについて報告があった。続いて、種谷副代表理事からは、共同出荷事業や合同審議会での要望事項などが共有された。

金森中部北陸ブロック長、森田九州ブロック長の挨拶の後、各県・支部からの現状報告が行われ、地域ごとの課題や取り組みが紹介された。会議後には、長崎大学・木村教授による課題解決セミナーが開催され、マインドマップを用いて業界の未来像を描くワークショップが行われた。参加者は班に分かれ、「業界の成長」「中古部品の世界流通」などのテーマで意見を交わし、活発な発表が行われた。閉会後は懇親会も催され、普段関わりの少ないブロック間の交流と連携が一層深まる有意義な会となった。



ワークショップを開催

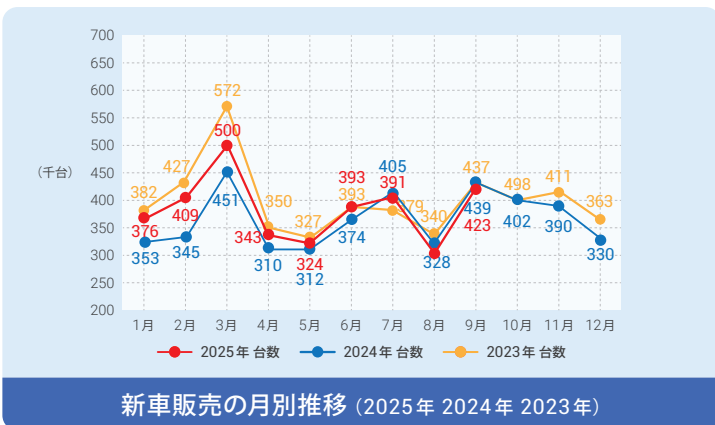
06

9月新車販売・使用済自動車発生台数・中古車輸出に係る返還台数

2025年9月の台数動向

— 新車販売は前年割れ、使用済車・輸出返還は前年をわずかに超える

■2025年9月度 新車販売台数 428,216台 (前年同月比97.6%)

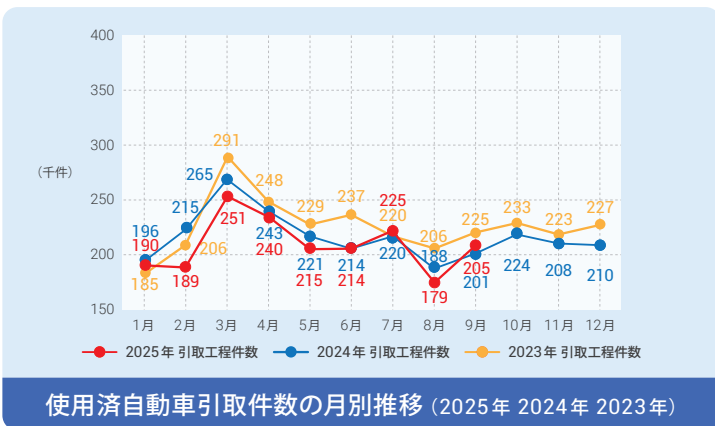


年累計	台数 (台)	前年比 (%)
2025年 (9月まで)	3,465,408	105.0
2024年	4,421,494	92.5
2023年	4,779,086	113.8
2022年	4,201,320	94.4
2021年	4,448,340	96.7

※出所：一般社団法人 日本自動車販売協会連合会

■使用済自動車引取 (電子マニフェスト) 実施状況

2025年9月度 引取工程 205,101件 (前年同月比101.9%)



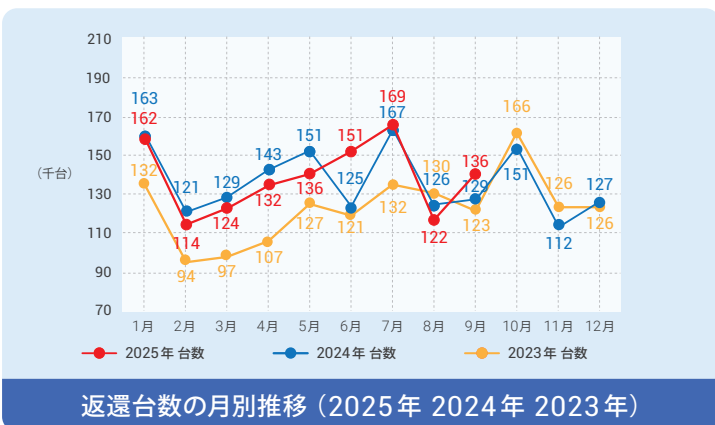
年累計	件数 (件)	前年比 (%)
2025年 (9月まで)	1,906,798	97.0
2024年	2,607,112	95.5
2023年	2,731,329	98.6
2022年	2,769,122	87.5
2021年	3,165,022	100.8

※出所：公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

■中古車輸出に係る返還台数※

2025年9月度 136千台 (前年同月比105.4%)

※中古車の輸出に伴い、預託していたリサイクル料金を返還した台数



年累計	台数 (千台)	前年比 (%)
2025年 (9月まで)	1,249	99.6
2024年	1,644	111.0
2023年	1,481	115.7
2022年	1,281	95.5
2021年	1,342	107.2

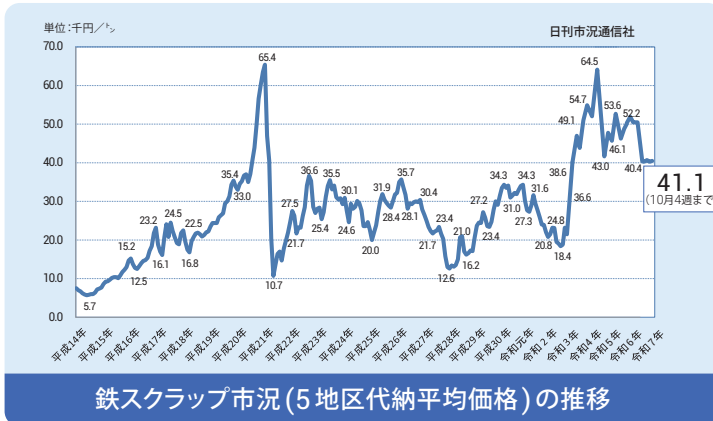
※出所：公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

## 07

## 鉄スクラップ最新情報

[ 提供：日刊市況通信社 ]

## 10月第5週（27日）の鉄スクラップ動向



9月26日の国内スクラップ炉前実勢価格(中心値)

		H2	気配
関東	北関東	42,000 ~ 43,500	堅調
	南関東	42,000 ~ 43,500	堅調
	浜値	41,500 ~ 43,500	堅調
名古屋		41,500 ~ 43,500	堅調
関西	大阪	41,500 ~ 42,500	強含み
	姫路	41,000 ~ 42,500	強含み

## 国内市場 500 ~ 1,000円の続伸 市中発生低調で需給タイト化

国内需要家筋の間に10月21日、鉄スクラップ購入価格を値上げする動きが広がり、九州・山口市場を除き国内相場は500 ~ 1,000円どころ続伸する展開となった。

国内電炉鋼生産が減産下ながら夏季減産期から回復しているほか、鉄スクラップ輸出が円安効果もあって前年実績を上回る水準で推移している。一方で市中スクラップの発生量は、「夏枯れ」期を終えたものの回復が遅いのが現状だ。国内市場の鉄スクラップ需給は引き締まった状態が続いている。

需要家筋は、9月中旬から西日本を中心に、10月に入ってから全国で購入価格を引き上げた。しかし、品薄の状態が続き、必要量確保には至っていないのが現状だ。このため需要家筋は追加値上げを実施し、引き合いを強めざるを得ない状況にある。国内相場は「ナイモノ高」の様相だ。

東京製鉄の製鋼4工場の購入価格は、21日時点で岡山と宇都宮が今年最高値を更新。田原が今年最高値に並んだ。九州は21日時点で据え置いたが、17日からの値上げで今年最高値に並んでいる。

## 関東 発生薄や高水準の船積みで堅調感を維持

関東地区では10月21日に500 ~ 1,000円がた上昇し、足元も堅調感を維持している。10月下旬から11月にかけて域内の複数電炉が定期工事に伴う集中炉休を実施する予定で、この間にスクラップの荷受制限や荷止を行うところもある。しかし、発生の低迷や高水準の船積み継続により需給が緩和に向かう兆しは見えない。関東地区のH2炉前実勢価格は42,000 ~ 43,000円中心、高値43,500円見当。H2浜値は41,500 ~ 43,500円中心。

## 東海 市中に品薄感、堅調様子見の推移

東海市場の市中スクラップ発生量は、依然として低水準の状況が続いている。市中間屋筋に入荷も低く、出荷量が伸び悩んでいるのが現状だ。このため、需要家筋は購入価格を断続的に引き上げてきているが、品薄感が続く中、当面は引き合いを緩められない状況が続くそう。H2炉前実勢価格は41,500 ~ 43,500円中心。値上がり前から需要家筋が3回の値上げ改定を実施し、合計2,500円どころ上伸している。

## 大阪 入荷不安残り強含みのまま月末入り

大阪地区の市況は強含み気配だ。他地区や湾岸への流出が電炉入荷を鈍化気味に振れさせており、入荷促進を図るべく電炉側が引き合いを強めてくる公算が大となっている。一部のトラブルによる荷止め継続が、品種によって需給に影響を及ぼしたまま。裏値対応が出てきているが、需給の不安定さは残った状況に変わりなく、瞬間的なタイト化で終わる可能性の方が高い(商社)という。H2炉前実勢価格は、41,500 ~ 42,500円中心。

(※価格、数量等は日刊市況通信社調べ、10月27日午前時点のもの)

08

お知らせ

## 自動車リサイクル士の皆さまへ 資格の更新はお忘れなく!

自動車リサイクル士の資格は、取得から5年間で有効期限となっています。期限を迎える方は、更新講習会を受講することで、さらに5年間の延長が可能です。

現在、**2025年度の更新講習会（2026年3月に有効期限を迎える方が対象）の申込みを受付中です!**申込締切は**11月30日（日）必着**となっております。対象の方にはすでにご案内を郵送しておりますが、今一度ご確認ください。

資格を更新することで、基礎知識の再確認ができ、日々の業務にも役立つ確かな知識として身につけることができます。

講習はオンライン形式（日時指定のライブ配信）で実施されるため、全国どこからでも移動の負担なく受講可能です。日程や申込方法の詳細は、下記URLをご覧ください。JAERA事務局までお気軽にお問い合わせください。資格の更新をお忘れなく!



詳細は[こちら](#)（JAERA HP）

## 編集後記



エレベーターのメンテナンスをしている方の話ですが、エレベーターには色々なボタンがありますが、一番故障が多いボタンは「閉ボタン」だそうです。理由は単純で、「閉ボタン」は押される回数が圧倒的に多いからとのこと。中には一刻も早く先へ進もうと、連打する人もよく見かけます。

2010年頃から始まった世界的なEV化の流れに、最近変化が起こってきた気がします。欧州では2035年までに新車をEV車にするという方針を掲げました。ただ、議論が進むにつれて、航続距離の短さ、充電スポット不足や充電時間、電池に使われるレアメタルの確保などなど諸問題が顕著になってきました。

そこで、見直されているのがHV車です。ガソリン車とEV車の両方の機能を持つHV車は、EV化を目標としつつも当面は乗用車の主流となると思われます。

そもそもEV化への方針が良いのか悪いのかという議論もありますが、ユーザーが不在では自動車産業は成り立たないことは確かです。時間がかかってもユーザーが一番納得するクルマ作りを期待したいですね。

広報部会長 田村 幸男

## 小宮山委員、広報部会卒業

広報部会の立ち上げから長年にわたり、明るい笑顔と鋭い視点でニュースレターの作成などにご尽力いただきました。小宮山委員、ありがとうございました。（寂しくなります…）

【左：木村副部会長 右：小宮山委員】



## 11 月の主な行事予定

※急遽、日程変更・延期の場合がございます。

- 4日（火） | JARC主催 自動車リサイクル会議（対面・WEB）
- 7日（金） | JTP・JAERA共催 トラック解体作業見学会・意見交換会（対面）
- 17日（月） | J-FAR（異常電池適正処理）定例会（WEB）
- 19日（水） | 自動車リサイクル推進会議（対面）
- 20日（木） | J-FAR（資源回収インセンティブ）定例会（WEB）
- 25日（火） | 産官学コンソーシアムWG 2（WEB）  
第8回広報部会（WEB）

