

～内閣府「マテリアル戦略有識者会議」ご説明資料～

再生プラスチック材の活用促進に向けた 自工会の取り組みについて

一般社団法人日本自動車工業会
リサイクル・廃棄物部会

2026年4月17日（金）

◆ 近年、国内外において、資源循環の強化に向けた様々な**政策や取り組みが活発化**



- 2023年「成長志向型の資源自律経済戦略」を策定
- 3R法改正議論において、**プラ等を重点素材として、資源循環の取組みを強化する方向**
- サーキュラーパートナーズにて**自動車の領域別WGを開催、ビジョン等を議論**



- 2024年の第五次循環型社会形成推進基本計画(案)にて、「自動車製造時の再生材利用等が進むよう、関係者の協力・連携を促進」と記載 **〈産官学コンソーシアムを推進〉**
- 2019年 プラ戦略を策定し、**2030年 再生プラ利用量倍増/バイオプラ200万トン導入**を設定



- 2023年に提案された**ELV規則案が2026年中に発効する見通し**
→ **再生プラ目標の段階的導入**に加え、再生鉄/再生アルミの目標設定、磁石等のCRMも対象
- 2024年に発効した重要原材料法（CRMA）では、特に**モーター磁石（中重希土類）のリサイクル促進**を明示（2031年までに目標設定）

◆ 自工会は、CN/CE取り組みの加速を重要課題と位置付け、2024年9月に

「2050年 長期ビジョン」・「中長期ロードマップ°（含む自主目標）」

を公表（2025年7月にアップデート）

<目的>

- ① 自工会が再生材取り組みの方向性を積極的に公表することで、**産業界全体の再生材供給・活用を自動車産業が積極的に牽引**
- ② また、自工会からの発信により、自動車部品メーカー、再生材等の素材メーカー、解体/破砕/ASRリサイクル業者など、動静脈が一体となって**自動車リサイクルに関わる各事業者の取り組みを活性化**

2050年 長期ビジョン：ありたい姿

- ◆ 需要側の取り組みだけでなく、供給側と連携した**動静脈一体の取り組み**により、ありたい姿を目指す

供給サイド ～リサイクラー等～

国内のリサイクラー・素材メーカー等が、国内・海外に十分存在し、各社が**品質面・コスト面で、圧倒的なグローバル競争力**を持ち、国内の需要サイドが必要とする**再生材等を最小のCFP*にて、量的にも十分に生産・供給**できている

自動車メーカーと連携し動静脈一体となって、グローバルで競争力のある自動車品質の再生材を供給

・母材確保支援
・再生材規格化
・国の補助金支援

供給拡大に向けた
様々な施策

需要サイド ～自動車メーカー等～

国内自動車メーカー等は、**品質の高い再生材**を国内リサイクラー等から、**国内外にて調達可能**となっており、その結果 **再生材活用率の高い車両を低コストで生産・販売**でき、低CFPとも合わせ**圧倒的なグローバル競争力**を持っている

* CFP ; Carbon Footprint of Products(温室効果ガス排出量)

自主目標（再生プラスチック）の設定

◆ 自主目標適用の前提

対象車両

2035年以降の国内生産・発売される**新型乗用車**

対象材料

再生プラスチック（PIR/PCR、マテリアルリサイクル） + **バイオプラスチック材**（=サステナブルプラスチック）

◆ マイルストーン

2030年

解体/破砕段階からの**再生プラ 約2.1万t/年** の供給量倍増
⇒2035年目標の達成に向け、**動静脈一体で取り組み基盤を構築**

2035年

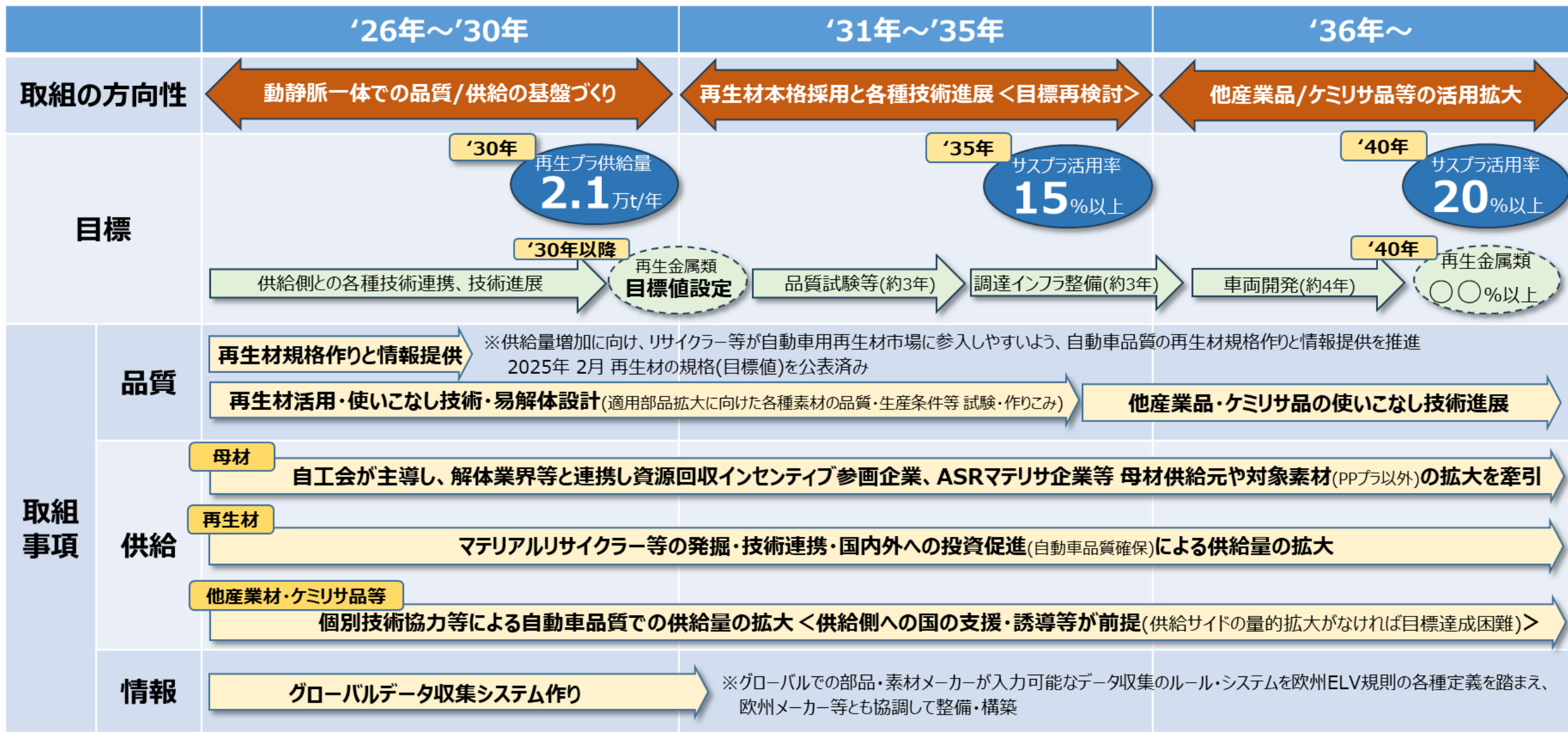
自動車業界を中心に品質面・供給面での各種取り組みを実施することで部品採用拡大を図り、**サスプラ利用率15%以上**を目指す

2040年

国の支援等による他産業由来の再生プラやケミカルリサイクル等による供給体制確立を前提に、**サスプラ利用率20%*以上**を目指す

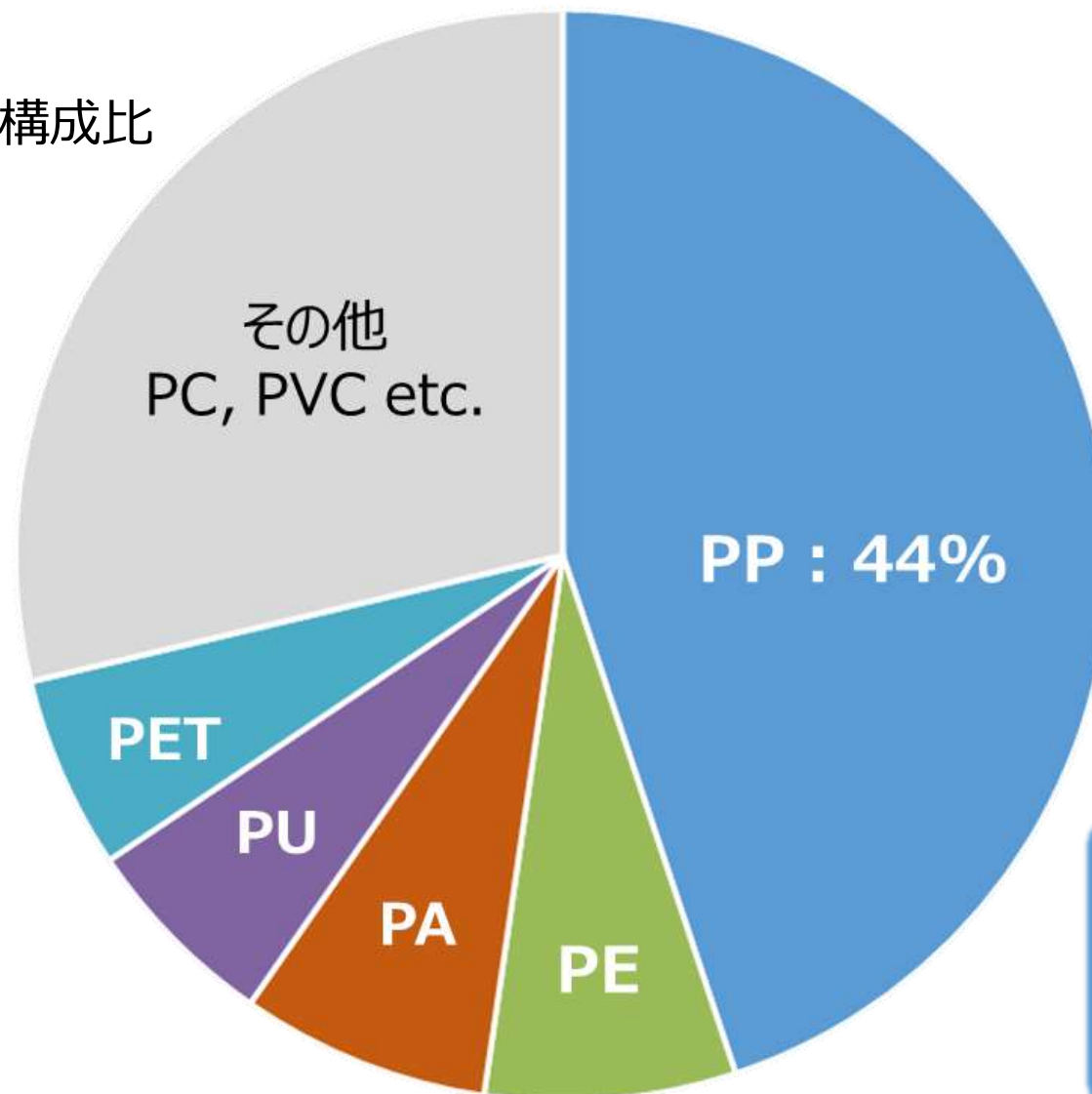
* 供給側の体制整備状況・市場動向等を踏まえつつ、段階的に見直しを実施

中長期ロードマップ（再生プラスチック）



自動車でもっとも多いプラスチックはポリプロピレン：PP

図：
自動車におけるプラスチック材料構成比
(重量比)



- PP : ポリプロピレン
- PE : ポリエチレン
- PA : ポリアミド
- PU : ポリウレタン
- PET : ポリエチレンテレフタレート
- PC : ポリカーボネート
- PVC : ポリ塩化ビニル

自動車で使用量の多いPPについて、
代表物性の目標を検討

再生PP目標の公表

◆ 自動車各社共通のボリュームゾーンを対象（各社チューニングも想定）、併せて物性評価・測定方法も公表

項目 (適用部品)			汎用PP① (一般部品)	汎用PP② (ドアトリム等)	複合強化PP① (バンパー等)	複合強化PP② (インパネ等)	複合強化PP③ (アンダーカバー等)
配合	PCR比率	[%]	25wt%<	25wt%<	25wt%<	25wt%<	25wt%<
	PCR中ELV比率	[%]	報告	報告	報告	報告	報告
	PIR比率	[%]	報告	報告	報告	報告	報告
密度	[cm ³ /g]		0.88-0.94	0.88-0.94	0.96-1.04	0.96-1.04	1.00-1.07
引張降伏強さ	[MPa]	23℃	20<	19<	22<	22<	17<
引張弾性率	[MPa]	23℃	1000<	940<	1900<	1900<	1250<
引張破断伸び	[%]	23℃	15<	25<	40<	25<	20<
曲げ弾性率	[MPa]	23℃	1000<	940<	2000<	2000<	1350<
曲げ強さ	[MPa]	23℃	25<	24<	27<	27<	22<
シャルピ衝撃値	[MPa]	23℃	5<	10<	23<	10<	20<
		-30℃	2<	3<	3<	2<	2<
荷重たわみ温度	[℃]	0.45MPa	80<	78<	100<	100<	90<
MFR	[g/10min.]	230℃ 2.16kg	18-28	20-30	25-35	25-35	22-32

以上