



自動車リサイクル法における 輸入車の取組みについて

2014年11月11日



日本自動車輸入組合(JAIA)
Japan Automobile Importers Association

Contents

1. 日本自動車輸入組合について
2. 輸入車の販売台数及びELV台数
3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

1. 日本自動車輸入組合について

(1) 目的

日本自動車輸入組合は、日本で自動車の輸入が自由化された1965(昭和40)年に、輸出入取引法に基づく法人として設立された

当組合の活動は、輸入取引の秩序を確立し、かつ組合員の共通の利益を増進するための事業を行い、もって自動車の輸入貿易の健全な発展を図ることを目的としている

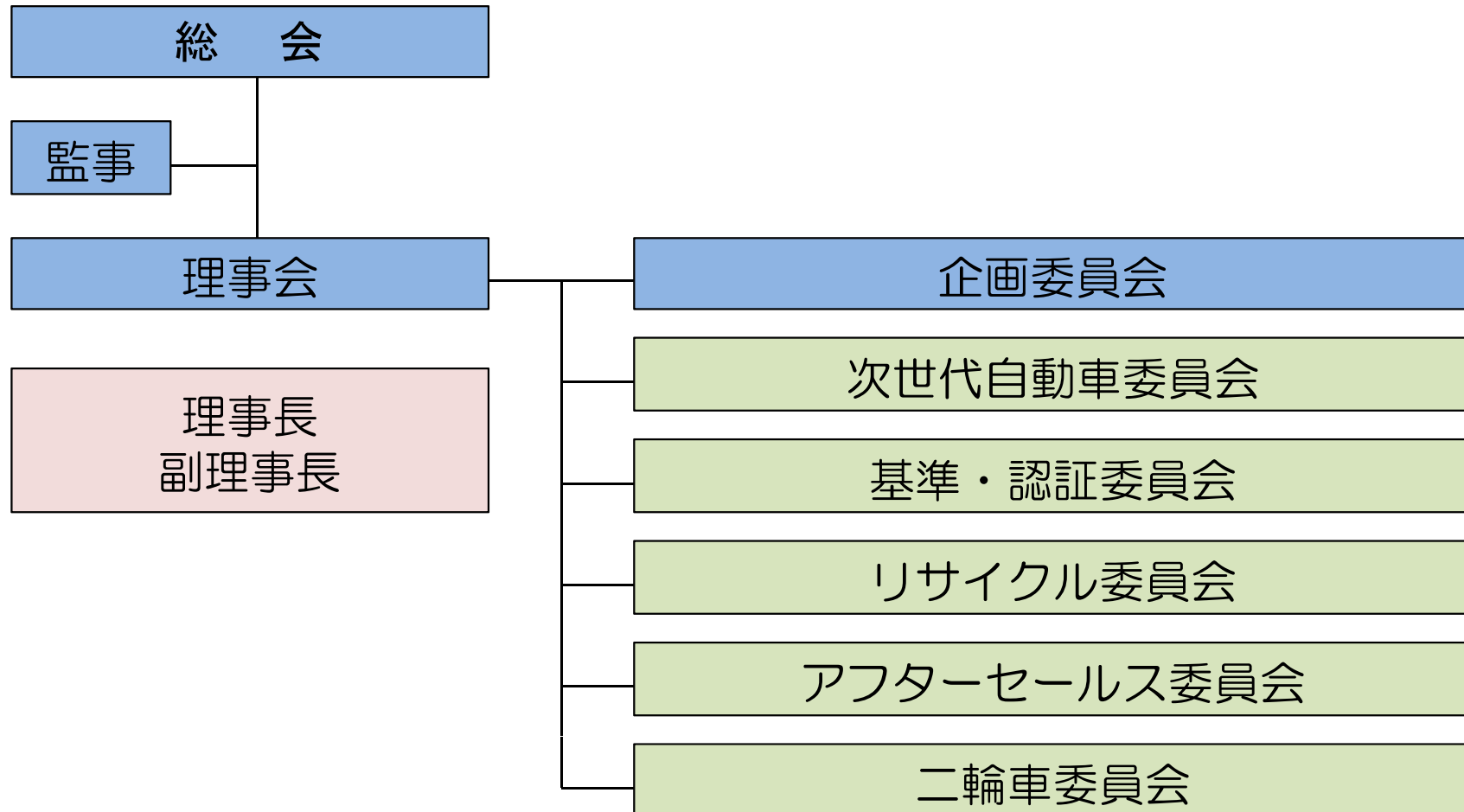
(2) 会員構成

四輪車インポーター27社、二輪車インポーター8社で構成

四輪車		二輪車
アウディジャパン ビー・エム・ダブリュー キャロッセ クライスラー日本 Ferrari Japan フォード・ジャパン・リミテッド ゼネラルモーターズ・ジャパン 本田技研工業 現代自動車ジャパン ジャガー・ランドローバー・ジャパン エルシーアイ マセラティジャパン マクラレンオートモーティブアジアPteLtd メルセデス・ベンツ日本 ニコル・レーシング・ジャパン	ルノー・ジャポン ピーシーアイ プジョー・シトロエン・ジャポン ポルシェジャパン ロールスロイスモーターカーズリミテッド RTC スカニアジャパン Tesla Motors Japan トヨタ自動車 UDトラックス フォルクスワーゲングループジャパン ボルボ・カー・ジャパン	ビー・エム・ダブリュー BRP ジャパン ドウカティ ジャパン ハーレーダビッドソン ジャパン KTM Japan ピアッジオグループジャパン トライアンフ・ジャパン ホワイトハウス

1. 日本自動車輸入組合について

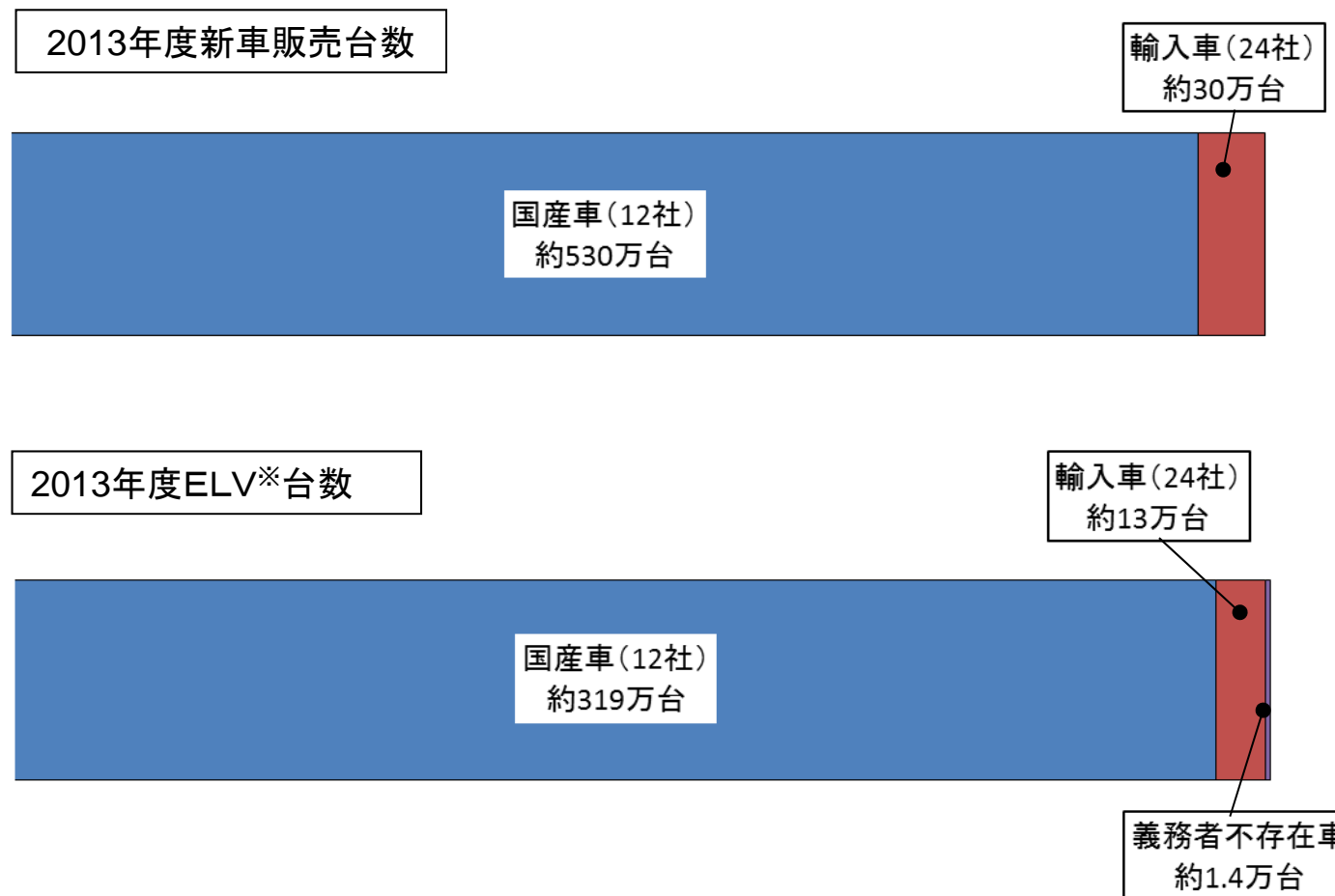
(3) 組織図



2. 輸入車の販売台数及びELV台数

海外メーカー輸入車の台数規模は全体の約5%

インポーターは小さな企業規模でも国産メーカーと同等の法的義務を履行

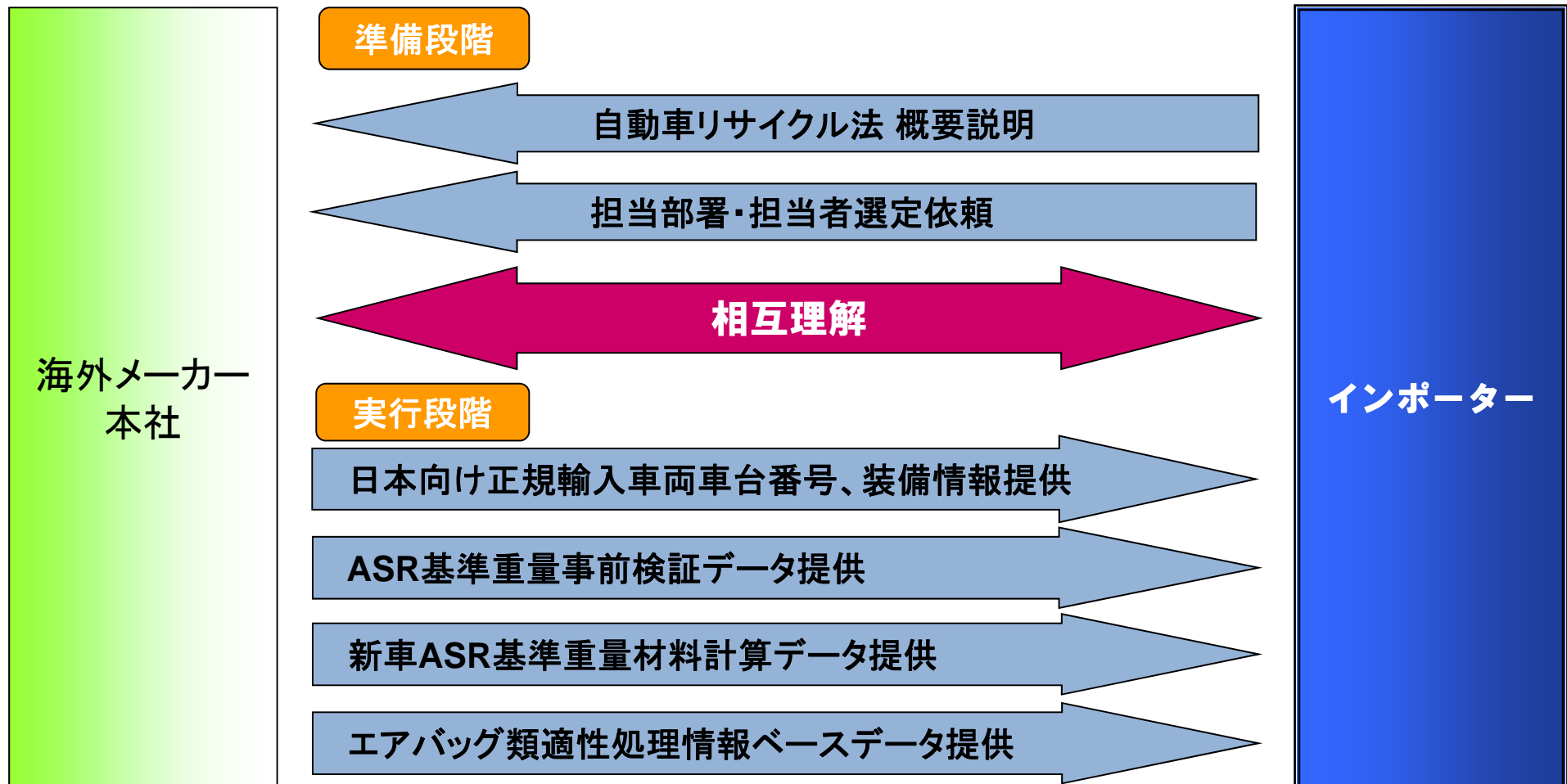


※ASR台数。出典：各メーカー・インポーターHP公表値

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(1) 海外メーカー本社との連絡体制構築

法施行前からの海外メーカー本社との情報共有により、円滑に義務を履行



3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(2) 関連業者、ユーザー、ディーラーへ情報を提供

関連業者へ

解体、リサイクル促進の為の情報

輸入車各社及び自動車再資源化協力機構(自再協)、ASRチームを通じて情報提供

- ・エアバッグ類適正処理情報
- ・全部再資源化促進関連情報
- ・駆動用電池の回収スキーム、解体マニュアル

ユーザーへ

リサイクル料金、リサイクル実績、3Rの取組み、製品の環境情報

- ・ホームページ掲載
- ・サステナビリティレポート発行
- ・シンポジウム開催
- ・関連展示会への参加

ディーラーへ

リサイクル料金預託等各種実務の情報

- ・預託実務マニュアル作成
- ・説明会開催

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(3) JAIA HPでユーザーへ自動車リサイクル法・制度、リサイクル料金に関する情報を提供

JAIA 日本自動車輸入組合 Japan Automobile Importers Association

HOME 輸入車ガイド イベント・フェア JAIAの紹介

資料室 > 輸入車のリサイクル >

輸入車のリサイクル

輸入車のリサイクル リサイクル料金 リサイクル実施状況

自動車リサイクル法への対応

2005年1月1日、自動車リサイクル法が本格施行しました。自動車リサイクル法は、近年の最終処分場の逼迫によるシュレッダーダスト(自動車を破碎処理し、金属等の回収した後に残るゴミ)の処理費用の高騰と不安定な鉄スクラップ相場による使用済自動車の不法投棄や不適正処理への懸念、新たな環境問題であるフロン類・エアバッグ類への対応のために2002年7月に制定されました。

自動車リサイクル法は、自動車メーカー・インポーターに対し、自らが製造または輸入したクルマが使用済みとなったときに発生するシュレッダーダスト、フロン類、エアバッグ類について、責任をもってリサイクル(フロン類は破壊)することを義務付けています。

JAIAメンバーである自動車正規インポーター各社は、自動車メーカーとともに自動車リサイクル法における主体的役割を果たすため、リサイクルの確実な実施に取り組んでいます。

自動車リサイクル法の仕組みを知りたい方は、[こちら\(経済産業省HP\)](#)をご覧ください。

輸入車のリサイクル料金

自動車リサイクル法では、リサイクルに関わる処理に必要な費用(リサイクル料金)について自動車所有者にお支払いをお願いします。

JAIA各社のリサイクル料金

JAIAメンバー各社は、各社で取り扱うクルマのリサイクル料金を設定・公表しています。各社が公表しているリサイクル料金については、[こちら](#)をご覧ください。

JAIA各社のリサイクル料金

JAIAメンバー各社は、各社で取り扱うクルマのリサイクル料金を設定・公表しています。各社が公表しているリサイクル料金については、[こちら](#)をご覧ください。

リサイクル料金の構成

リサイクル料金は、シュレッダーダスト、フロン類、エアバッグ類を適正に処理するために必要な各料金、情報管理料金、資金管理料金を構成されます。シュレッダーダストの発生見込み量、エアバッグ類の個数や取り外しの容易性、フロン類の充填量などに応じて設定されています。

リサイクル料金の内訳

シュレッダーダスト料金	フロン類料金	エアバッグ類料金	情報管理料金	資金管理料金
-------------	--------	----------	--------	--------

シュレッダーダスト
フロン類
エアバッグ類

支払いタイミング

自動車のリサイクル料金は、「前払い方式」となっています。2005年1月以降に新車で販売されるクルマは新車購入時にリサイクル料金の支払いが必要です。(既販車の車検時徴収は、2008年2月に終了しました)リサイクル料金が支払われていないクルマは、新車新規登録を受けることができません。新車購入時や廃棄時にリサイクル料金を支払った場合は、支払い済みの証明として「リサイクル券」が交付されます。新車ディーラー等に支払われたリサイクル料金は、財団法人自動車リサイクル促進センターへ送金され、クルマがリサイクルされるときまで管理されます。

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(4) JAIA HP上に輸入車のリサイクル料金及びリサイクル実績のポータルサイトを設置し、輸入車各社の掲載ページを案内

輸入車のリサイクル	リサイクル料金	リサイクル実施状況
インポーター		ブランド
(株)RTC		ルーフ
アウディジャパン(株)		アウディ ランボルギーニ
エルシーアイ(株)		ロータス
(株)キャロッセ		プロトン
クライスラー日本(株)		クライスラー ジープ ダッジ
ジャガー・ランドローバー・ジャパン(株)		ジャガー ランドローバー
スカニアジャパン(株)		スカニア
ゼネラルモーターズ・ジャパン(株)		オペル キャデラック シボレー(コルベット) ハイマー(H3)
Tesla Motors Japan(株)		テスラ
ニコル・レーシング・ジャパン(株)		BMWアルピナ ブガッティ
ビー・エム・ダブリュー(株)		BMW MINI
ビーシーアイ(株)		リープ
ヒュンダイモータージャパン(株)		ヒュンダイ
フィアット グループ オートモービルズ ジャパン株式会社		フィアット アルファロメオ
フェラーリジャパン(株)		フェラーリ
フォード・ジャパン・リミテッド		フォード
フォルクスワーゲングループジャパン(株)		フォルクスワーゲン ベントレー ロールスロイス
ブジョー・シトロエン・ジャパン(株)		ブジョー シトロエン
ボルシェジャパン(株)		ボルシェ
ボルボ・カー・ジャパン(株)		ボルボ
マクラーレンオートモーティブ		マクラーレン
マセラティジャパン(株)		マセラティ
メルセデス・ベンツ日本(株)		メルセデス・ベンツ マイバッハ スマート
UDトラック(株)		ボルボトラック
ルノー・ジャパン(株)		ルノー
ロールスロイスモーターカーズリミテッド		ロールスロイス

JAIAメンバーの取り扱いでない輸入車(並行・個人輸入車など)のリサイクル料金は、財団法人自動車リサイクル促進センターが公表しています。(こちら)

Recycling Fee Schedule (Unit: Yen/ton)

車種	シュレッダーダスト 料金	エアバッグ類 料金	フロア 料金
500	0,000~ 0,000	4,530	
5000	0,500~ 0,010	4,530	
Punto Evo	3,400	4,530	

平成25年度 自動車リサイクル法に基づく再資源化等の実施状況について

自動車リサイクル法(使用済自動車の再資源化等に関する法律)に基づき、当社が、平成25年度(平成25年4月1日～平成26年3月31日)に実施した再資源化等の状況を公表致します。
引き続き、使用済自動車の再資源化等の確実かつ効率的な実施のために、一層の取り組みを推進して参ります。

■シュレッダーダスト^{※1}

(1)再資源化(リサイクル)の実施状況

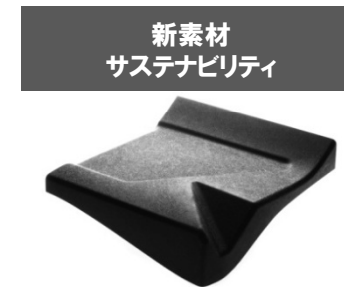
① 引き取ったシュレッダーダストの総重量	1813.4 t
② 基準適合施設 ^{※2} に投入されたシュレッダーダストの総重量	1813.4 t
③ 基準適合施設において生じた廃棄物のうち当該基準適合施設に投入されたシュレッダーダストに係るものの総重量	53.0 t
④ 法第31条第1項の認定を受けてその全部再資源化 ^{※2} の実施を委託した解体自動車からの発生が抑制された委託全部利用引取AS相当重量 (t)	60.1 t
⑤ 法第31条第1項の認定を受けてその全部再資源化 ^{※2} の実施を委託した解体自動車からの発生が抑制された委託全部利用投入AS相当重量 (t)	60.1 t
⑥ 法第31条第1項の認定を受けてその全部再資源化の実施を委託した解体自動車を引き渡された解体自動車全部利用者の施設において生じた廃棄物のうち当該解体自動車に係るものの総重量	0.7 t
⑦ 引き取ったシュレッダーダストに係る使用済自動車の台数	8,461 台
⑧ ④に係る解体自動車の台数	290 台
⑨ シュレッダーダストを投入した施設が基準適合施設であることを証する事項	こちら(ARTのHP)をご覧ください

(2)基準の遵守状況

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(5) 環境配慮設計の取組み

事例1: BMW i



世界の大都市向けに環境サステナビリティを軸にした新しい価値をもたらす未来のモビリティを提供するサブブランドBMW iを展開。

i3はコンセプト、車両デザイン、素材、生産、装備、プロセス、販売手法など全てにおいて総合的に環境に配慮したモデル。製品ライフサイクルにおいてCO2排出量が大幅削減出来るポテンシャルをもったモデルとなった。

(EU25カ国電力ミックスで118dとの地球温暖化係数の比較において約33%削減)

(再生可能電力の使用で118dとの地球温暖化係数の比較において約50%削減)

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(5) 環境配慮設計の取組み

事例2: 環境に配慮した材料の使用

ヘッドライナー素材

50%から75%再生素材を使用

シート生地

25%から100%再生素材を使用

ボディ

アルミやマグネシウムを使用し強度を保ち軽量化

収納スペース

小物入れなどのプラスチックに麦やわらから作ったものを使用

交換用バンパー

再生プラスチックを使用

シート発泡材

大豆オイルを使用。CO₂削減に寄与

吸音素材

衣類からの再生素材を使用
プラスチック

ケナフやヤシの繊維を利用

カーペット

再生素材を使用

エンジンルーム内プラスチック部品

再生プラスチックや界面材不使用ナイロンを使用



出典：フォード・ジャパン・リミテッド

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

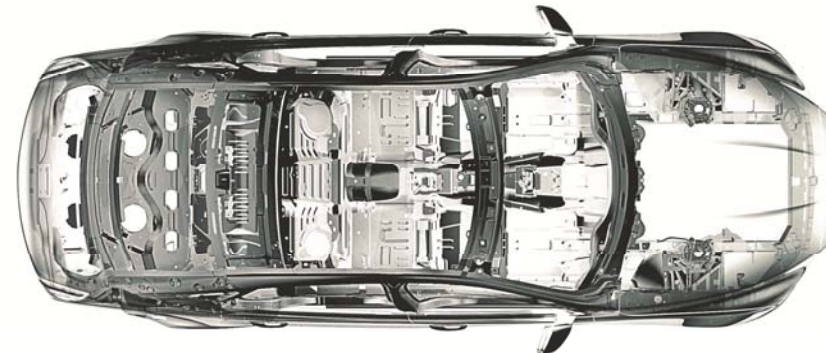
(5) 環境配慮設計の取組み

事例3: ボディ軽量化による燃料消費削減



高度なねじれ剛性を誇るF-TYPEの軽量アルミニウムボディは、まさにコンバーチブルスポーツカーに最適なプラットフォーム。強さと剛性を併せもつその構造は、正確で俊敏なハンドリングを実現するなど、高性能エンジンにふさわしいジャガー独自の完璧なプラットフォームです。そこから生み出されるのは、類まれなる出力重量比とトルク重量比。

XJのアルミニウム構造は金型以上の強度を誇ります。強靱でありながら信じられないほど軽量で、ほぼ完璧な重量配分を実現するように設計されています。またアルミニウムの50%は、リサイクル資源を使用しています。



出典：ジャガー・ランドローバー・ジャパン

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(5) 環境配慮設計の取組み

事例4: 再生原料を使用した部品の採用



再生原料を使用した部品

- 新型S-Classにおいて、51部品(総重量49.7kg)に再生原料を使用。(旧モデル比 +134.4%)
- 再生原料はホイールアーチライニング、アンダーボディパネルなど、主にPP材からなる部品に使用される。
- 再生原料は車両の廃棄フローから得ることができる。
例)ホイールアーチライニングの原料に使用済の始動用バッテリーケースとバンパーを利用、など

出典: Daimler

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(5) 環境配慮設計の取組み

事例5: 天然素材の採用



天然素材を使用した部品

- 新型S-Classにおいて、87部品(総重量46.1kg)に天然素材を使用。
(旧モデル比 +8%)
- 天然素材の採用により、様々なメリットを得ることが可能。
 - 天然繊維の使用で、ガラス繊維に比較して部品重量を削減。
 - 再生可能な天然素材の使用は、石炭や天然ガス、原油などの化石燃料の消費削減に役立つ。
 - 通常のプロセスで製造可能であり、リサイクルが容易。
 - エネルギーとして再生した場合、CO₂バランスはほぼゼロとなる。
(排出CO₂量 = 植物が成長期に吸収したCO₂量)

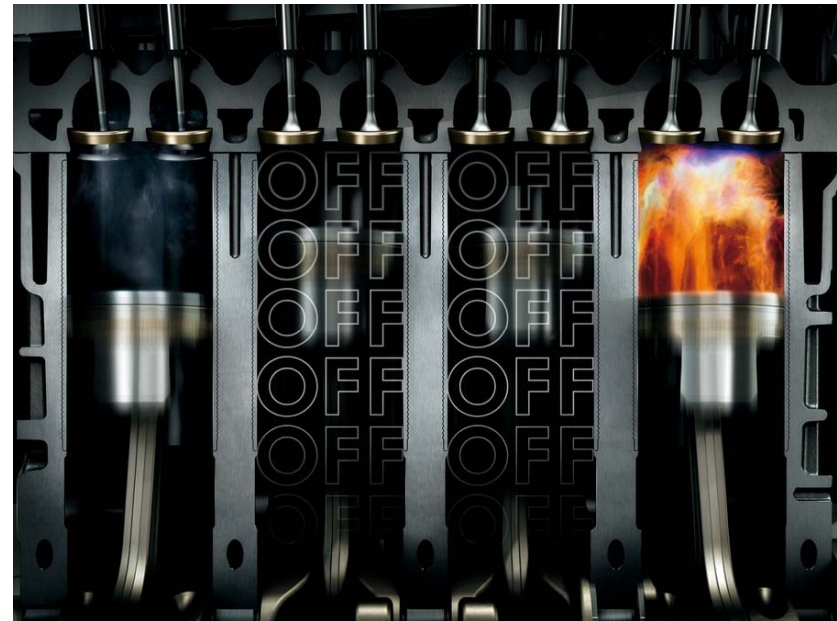
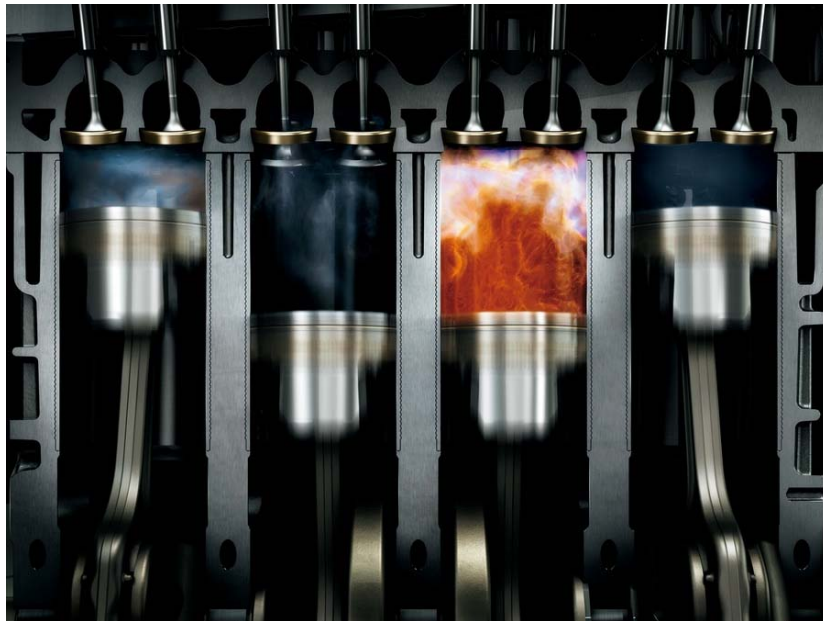
出典: Daimler

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(5) 環境配慮設計の取組み

事例6: 気筒休止による燃料消費削減

エンジンへの負荷がそれほど大きくない場合、4気筒のうち2気筒を休止させて燃費の向上を図るシステム。これにより燃料消費を大幅に削減。機構はスムーズに作動するのでドライブ中に違和感を感じることもありません。



出典: Volkswagen / Audi

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(5) 環境配慮設計の取組み

事例7: 啓蒙活動による燃料消費削減

Think Blue. (Eco Drive) 10

フォルクスワーゲンが提唱するエコドライブは、自動車ならではの走りの喜びを犠牲にすることなく、エコノミーにもエコロジーにも貢献することを可能にするものです。ポイントは、個人の燃費を向上させるだけでなく、交通社会の一員であることを自覚し、スムーズな交通の流れを心がけることで、社会全体の環境を良くしていくということ。それは同時に、クルマが本来持つ走りの愉しさを犠牲にしないということでもあります。「楽しみながら、エコドライブ」をフォルクスワーゲンは目指しています。

【走り出す前に】

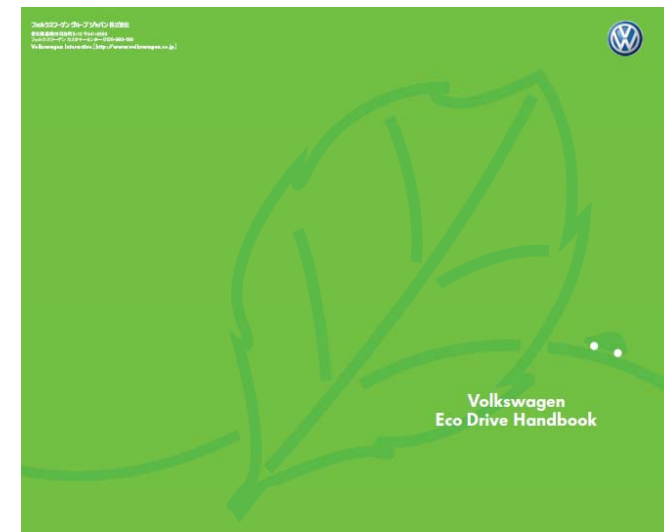
- [1] 短距離走行は、なるべく避けよう。
- [2] なるべく軽く！ 不要な荷物は積まないように。
- [3] タイヤ空気圧を高めると、燃費に効果あり。
- [4] ルートは事前に確認、カーナビなどで渋滞を予測。

【ドライブ中】

- [5] 暖気は不要、エンジンをかけたらすぐにスタート。
- [6] できるだけエンジン回転数を下げて走るのがコツ。
- [7] 交通の流れを読むことは、安全と燃費に効果的。
- [8] 適切なアイドリングストップも効果的。
- [9] 必要なとき以外はエアコンを切ってみよう。

【メンテナンスも忘れずに】

- [10] オイルやタイヤの交換時も、エコを意識。



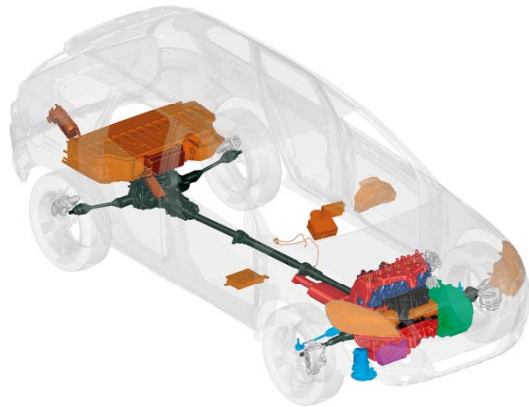
<http://thinkblue.jp/about/index.html>
http://www.volkswagen.co.jp/ja/volkswagen/sustainable_mobility/drive.html

出典: Volkswagen

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(5) 環境配慮設計の取組み

事例8: エクスチェンジシステムの活用



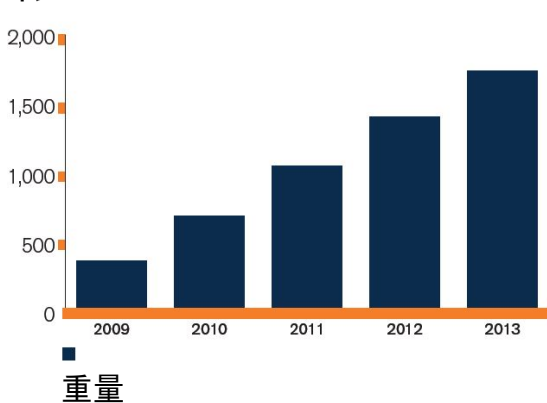
- エレクトリカルコンポーネント
- エンジンコンポーネント
- ベースエンジン
- シャシコンポーネント
- トランスミッションコンポーネント

ボルボ・カー・コーポレーションはスペアパーツの供給にリビルト品を使用するエクスチェンジシステムを導入している。

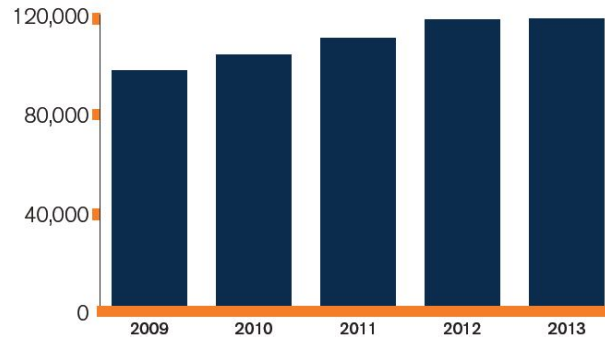
そのリビルト品の割合は、全スペアパーツのおよそ15%になっている。

2013年においては、リビルト品の製造にあたり、新品の部品を製造する場合と比較して、およそ85%の原材料の削減、およそ80%のエネルギーの削減になり、350トンのアルミニウム、950トンのスチールが削減されている。そのことは、ボルボV40 D2(ディーゼルエンジン)が地球を1,350回走行した場合に排出される二酸化炭素を削減したこととに匹敵する。

トン アルミニウムセイビング(累積値)



リビルト品製造数



出典:ボルボ・カー・ジャパン

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(6)エアバッグ類適正処理情報の提供

エアバッグ類の取外し・回収、作動処理に必要な情報を関係事業者へ提供
(欧州では取り外しを禁止している国もあり、日本向けに独自に作成)

(各社の適正処理情報の例)

BMW E82 エアバッグ モジュール、シートベルトおよびエアバッグ作動ユニット

1 リア シート ベルト アセンブリー	6 セイフティ バッテリー ターミナル
2 左/右ヘッド エアバッグ	7 サイド エアバッグ(フロント シート)
3 左/右フロント シート ベルト	8 左/右 B ピラー センサー
4 エアバッグ コントロール ユニットの	9 左/右フロント キャッチ
5 運転席側エアバッグ コントロール ユニットの	10 助手席側エアバッグ モジュール

作業実施は「日本における使用済み自動車のエアバッグ等の取り扱いについて」の概要を参照する © BMW Group Japan

Aクラス (モデル168)

3. スクリュー (B) 2個を外し、カバーを取り外します。
4. ナット (C) 4個を外し、バッグを切断してインプレータを取り外し、回収ケースに入れます。

■ 助手席エアバッグ

＜エアバッグ・モジュール取り外し＞

- 2001年2月28日以前モデル: インストルメント・パネルを取り外します。
 - * フロント・センタ・コンソールおよびセンタ・ノズルを取り外します。
 - * 運転席および助手席側のドア・カバーを取り外します。
 - * インストルメント・クラスタおよびAピラー・トリムを取り外します。
 - * ボルト (2), (3), (4) を外し、インストルメント・パネル (1) を取り外します。
- 2001年3月1日以後モデル: インストルメント・パネルを取り外します。

メルセデス・ベンツ 販売部 取外回収

運転席エアバッグユニットの取り外し

- ステアリングコラム アジャスト機構(チルト機構)を使用して、ステアリング ホイールを上段位置まで押し上げる。
- バックリニアースケールを外す。
- ステアリング ホイールを回して3時または9時の位置にして、ステアリング ホイール裏側のすき間を真上に向ける。
- 市販のピン ボンチ(先端径:2mm(テーパー状)、最大長さ:120mm)を使用して、運転席エアバッグのキャッチ(1)を矢印方向に解除する。
- ステアリング ホイールを180° 回転させ、ステアリング ホイールの反対側についても同じ作業を繰り返す。
- ステアリング ホイールをセンター位置に戻す(ホイール直進状態)。

- 運転席エアバッグをステアリング ホイールから慎重に少し引き出す。
- コネクタを引き出し、ロック機構を解除してコネクタ(1)を外す。
- エアバッグ(2)を取り外す。

6 / 23

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(7)新素材・新技術への対応

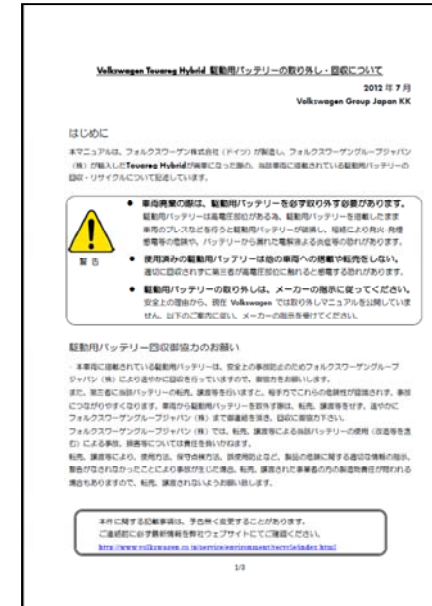
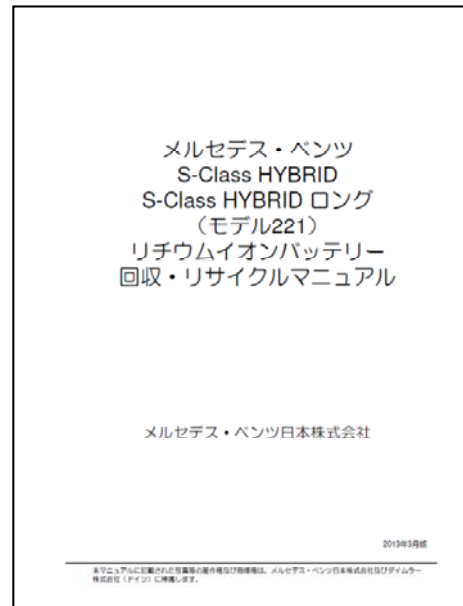
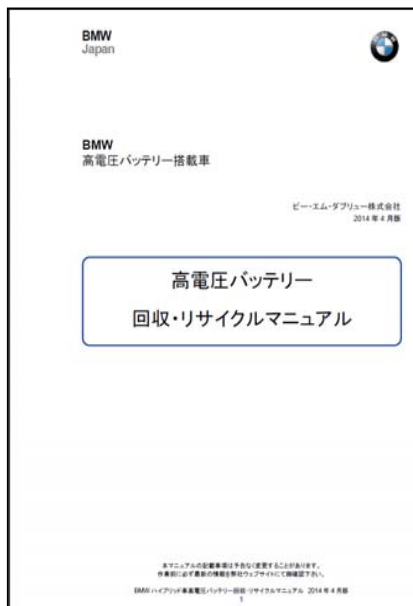
＜地球温暖化係数(GWP)の低いカーエアコン新冷媒への転換＞

世界的な低GWP冷媒化のトレンドの中で、輸入車インポーター各社も順次低GWP冷媒を採用したモデルを日本に導入していくと予測される。(最終的には2023年までにGWP150以下)

＜駆動用電池等の対応＞

- ・各社で回収スキームを構築し、関係事業者へ周知並びに解体マニュアル等の情報提供
- ・JAIA内では、タスクフォース・グループを組織し、効率的な回収スキームを検討中

(各社のマニュアル等の例)



3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(8)リサイクルに要する費用の低減

リサイクルに要する費用を適宜モニタリングし、適切な料金設定に取り組んでいる

(輸入車のリサイクル料金低減状況の例)

※リサイクル料金はフロム、エアバッグ、ASRの合計金額

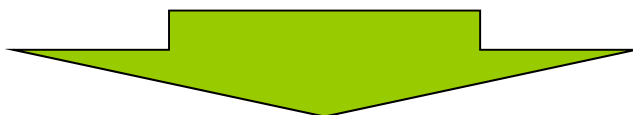
会社名	ブランド名	モデル名	旧モデル		新モデル		差額 (②-①)
			リサイクル料金 (単位:円) ①	リサイクル料金設定年	リサイクル料金 (単位:円) ②	リサイクル料金設定年	
アウディジャパン	Audi	A3 Sportback 1.8TFSIq	18,210	2013	15,340	2014	▲ 2,870
	Audi	A4 2.0TFSIq	20,190	2013	16,640	2014	▲ 3,550
	Audi	A6 3.0TFSIq	20,850	2013	17,300	2014	▲ 3,550
ビー・エム・ダブリュー	BMW	328i (3シリーズ セダン)	20,380	2011	19,270	2013	▲ 1,110
	BMW	740i (7シリーズ セダン)	26,220	2008	25,270	2012	▲ 950
	BMW	X3 xDrive 35i	24,030	2010	22,460	2014	▲ 1,570
ジャガー・ランドローバー・ ジャパン	Jaguar	XJ LUXURY	20,770	2010	20,430	2013	▲ 340
	Land Rover	RANGE ROVER	23,550	2009	23,210	2014	▲ 340
メルセデス・ベンツ日本	メルセデス・ベンツ	C200	21,090	2013	20,240	2014	▲ 850
	メルセデス・ベンツ	S550 ロング	26,690	2011	26,390	2014	▲ 300
	メルセデス・ベンツ	ML350 4MATIC	22,970	2008	20,300	2012	▲ 2,670
ニル・レーシング・ジャパン	BMWアルピナ	B4ピ・ターボクーペ (旧モデル名: B3SEピ・ターボクーペ)	20,270	2011	19,480	2014	▲ 790
プジョー・シトロエン・ ジャポン	プジョー	308 Premium	19,510	2011	18,810	2014	▲ 700
	プジョー	RCZ AT	18,930	2011	18,170	2014	▲ 760
	シトロエン	C5 Exclusive	22,690	2011	22,550	2014	▲ 140
フォルクスワーゲン グループジャパン	Volkswagen	Polo TSI Comfortline	15,570	2008	14,140	2014	▲ 1,430
	Volkswagen	Golf TSI Comfortline	18,260	2008	14,390	2013	▲ 3,870
	Volkswagen	Touareg V6	22,670	2005	18,760	2013	▲ 3,910
ボルボ・カー・ジャパン	ボルボ	XC60	21,190	2009	20,230	2013	▲ 960
	ボルボ	S80	20,580	2010	19,370	2011	▲ 1,210
	ボルボ	XC70	20,770	2009	20,490	2014	▲ 280

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(9) 国産メーカーと共同で効率的にリサイクル実務を実施

- ・自動車再資源化協力機構(自再協)、ASRチームへ参画し、安定的・効率的運用及び費用低減に向けた取組みを実施。
- ・小規模(1号)インポーターは指定再資源化機関(JARC再資源化支援部)へ委託。

自動車再資源化協力機構	ASRチーム		JARC再資源化支援部 (業務委託)
		THチーム	
国産メーカー 12社	国産メーカー	4社	8社
インポーター 8社 (JAIAが運営委員会に参画)	インポーター	4社	4社
			13社(建機メーカー等)
			小規模 インポーター16社



- ・引取・再資源化の効率的な実施、費用の低減
- ・リサイクル率の達成
- ・引取基準の設定、指定引取場所の設置
- ・エアバッグ類適性処理情報の提供
- ・エアバッグ類ISO一括作動ツール対応

3. 自動車リサイクル法における輸入車の取組み

(10) JARC運営費用を負担

メーカー・インポーターは、システム構築費用が約140億円、その後も毎年約14～25億円のJARC運営費用を負担(インポーターは約4%を負担)

単位: 億円

