

## JARC のユーザーに対する今後の情報発信等の取組み

### 1. 情報発信の内容・方策の改善の推進

#### (1) 改善する情報発信事項

- ・リサイクル料金の預託から使用済自動車のリサイクル・適正処理までの流れ、使われ方を始めとした自動車リサイクルシステムの基本的事項に関する情報発信を強化
- ・自動車リサイクルシステムの概要について、情報発信の対象者(情報の受け手)を拡大  
(例:小中高等学校の生徒等)

#### (2) 情報発信の方策の改善

##### ①平成 27 年 12 月完成の自動車リサイクルシステムの基本的な内容を分かりやすく解説した短編映像の積極的活用

- ・短編映像の JARC ホームページ掲示を積極的にユーザー、関係主体等に周知
- ・DVD 配付を広く積極的にユーザー、関係主体等に周知

《例1》自動車関係団体や自治体に短編映像及び DVD 配付を周知する。

《例2》小中高等学校教員向け新聞に掲示することにより短編映像及 DVD 配付を周知する。

##### ②自治体主催の環境イベントの積極的活用

《例1》短編映像の放映 《例2》ポスター、パネル等の出展

##### ③ユーザーを区分(時間軸での区分)した情報発信

ユーザーを自動車の「購入時」「使用中」「使用済み」に時間軸で区分し、それぞれの時点で必要な情報を分かりやすい内容・方法で情報発信する。《例》JARC ホームページの改善

##### ④自治体との連携強化によるユーザーへの情報発信

《例》自治体の広報誌への自動車リサイクルシステムの基本的事項の掲示

### 2. ユーザーが求める情報の定期的な把握

JARC 主催によるユーザーへのヒアリングの定期的(年1回)開催により、情報発信に関するニーズを把握

### 3. 効果検証及び情報共有のための仕組みの構築

#### (1) Web アンケート調査による情報発信の効果検証

- ・年1回のユーザーの自動車リサイクルシステムの浸透度・理解度調査を継続実施
- ・多面的な情報発信の効果検証を行う観点から、新たな目的及び対象ユーザーを定めたアンケート調査も実施

(2) JARC 主催のユーザーとの会議(消費者懇談会等)による効果検証

(3) JARC 主催の関係主体との会議の活用

・情報発信・共有の実行状況を共有し、関係主体間の課題調整等の枠組となる会議体を継続的に主催する

---

<第1回ユーザーその他へのヒアリング>

《実施期間》

平成 27 年 12 月

《ニーズ把握対象》

ユーザー及び自動車販売時のユーザーとの接点となる関係 6 団体

(NACS、元気ネット、JAF、自販連、全軽自協、中販連)

《ヒアリングの実施結果》

[知りたい情報に関するニーズ]

自動車リサイクル制度に関する情報、3Rに関する情報、幅広い層に対しても理解度向上に繋がる情報

[ユーザーを区分した情報発信ニーズ]

ユーザーを時間軸で区分しての情報

[実施主体・連携に関するニーズ]

自治体との連携を強化した自動車リサイクル制度の情報、整備事業者と連携した廃車・引取時に関する情報、自動車メーカー等や自動車販売店と連携した自動車リサイクル制度の情報

以 上

## ii) JARC が管理する再資源化状況等のデータの発展的活用に向けた対応

JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータは、事業者情報や自動車情報などを一定のルールに従い蓄積してきたものである。

そのうち、例えば情報管理センターが各自治体に提供している「遅延報告」は有効に活用されている。これにより不適切な処理や保管等の進展が防止されている。また、リサイクル料金の預託が必要ないフロン類冷媒が使われたエアコン搭載車の誤預託を発見するなどの成果も得られている。

自動車リサイクルシステムの円滑な運営を補完する指定法人として、自動車リサイクルの更なる発展に向けた取組を着実に進めていくために、公益・中立的な立場で恒常的にユーザーの自動車リサイクルに関する認知状況やニーズの把握に努め、加えて自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報の収集に取組むことも必要である。

この他、JARC は予め情報発信の順法性、目的、優先順位、費用対効果などの情報公開の基本的な考え方を整理したうえで、実現可能なものから積極的に情報発信に取り組んでいくべきではないかとの指摘もされている。

- JARC は、自治体への情報提供に関し、JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況等のデータの活用ニーズの把握に努め、発展的活用に取り組む。
- JARC は、積極的に自動車リサイクルの更なる発展に資するようにユーザーの認知状況やニーズの把握に努め、加えて自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報の収集に取り組む。
- JARCは、再資源化関連データのより積極的な活用を検討するとともに、予め個人情報取扱いなどの順法性を始め、情報発信の目的、活用方法、優先順位、費用対効果など情報活用の原則となるルールを定める。

なお、JARC では再資源化状況等のデータの発展的な活用及び自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報の収集に向けた今後の取組の方向性を以下のとおりの内容を示している。

また、再資源化状況等のデータの活用の際して、JARC における情報公開の考え方についても以下のとおり整理した。

## 1. 再資源化状況等のデータ活用案の検討及び提供の開始

JARC が管理するデータの発展的活用について 恒常的に検討を実施するとともに、有益かつ可能なものから提供を開始することとする 以下に現状考えられるデータ活用案を記す

### (1) 国民向けの情報

- リサイクル率の国際比較情報 (\*1)
- ASR 台当たり引取重量の年度ごとの推移
- エアバッグ類台当たり個数の年度ごとの推移
- フロン類台当たり充てん量の年度ごとの推移

### (2) ユーザー向けの情報

- 引取業者所在地の検索機能の強化 (\*1)
- 業務を適切に行っている解体業者等 (\*1)
- 引取業者ごとの年次引取台数、引取価格 (\*1)
- 車種ごとの年次引取台数、引取価格 (\*1)

### (3) 事業者向けの情報

- リサイクル制度認知度のアンケート結果
- 車種ごとの年次輸出返還台数
- 都道府県ごとの月次移動報告件数 (\*2)

### (4) 自治体向けの情報

- フロン類の未引渡大量事業者の情報 (\*2)
- 不法投棄・不適正保管解消の好事例 (\*2)

## 2. 自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報の収集

- JARC は、毎年、関係主体にヒアリングを実施し、データ活用ニーズを把握する
- 自動車リサイクルシステムの円滑な運営に資する客観的な情報を収集する
- 第1回ヒアリング(トライアル)を既に実施済み結果は備考参照 (\*3)
- トライアルの実施結果を受けて以下の点を改善していく。
  - ✓ JARC がどのような情報をどういう形で保持しているのかについて理解してもらう。
  - ✓ データ活用のされ方を例示するなど聞き方を工夫する。

(\*1) 現在のデータでは不足しているため 他システム等とのデータ連携が必要

(\*2) 既に具体的に検討中

(\*3) 第1回ヒアリング実施結果

---

《実施期間》

平成 27 年 12 月～平成 28 年 1 月

《ニーズ把握対象》

検討会の構成団体を中心とした関係主体(計 14 団体)NACS、JAF、自工会、輸入組合、自販連、全軽自協、中販連、日整連、ELV、愛知県、元気ネット、自再協、TH チーム、ART

[主なニーズ]

- ・国内で使用されている自動車を把握するため輸出返還した車台の車台番号が知りたい(輸入車メーカー)
- ・高張力鋼板など高く売れる材料が使われている部位が分かるとリサイクル促進に繋がるので知りたい(解体業者)
- ・費用を掛けてまで欲しい情報はなく、現状のままでよい。

以 上

## JARC における情報公開の考え方

### 1. 情報公開の原則

JARC が自動車リサイクル法に基づく業務に関して保有している下記(1)～(3)の情報(\*1)は、原則として国民共有の財産であるという認識のもと、循環型社会の更なる発展に寄与するものがあることから、国民一般及び関係者(\*2)に向けた公開を積極的に推進する。(\*3)

- (1)自動車リサイクル法に関する制度の運用の高度化に資する情報
- (2)自動車のリサイクル及び適正処理の促進に資する情報
- (3)その他循環型社会の発展に資する情報

### 2. 公開の対象外となる情報

上記1の情報であっても、下記(1)～(4)の情報は原則として一般公開しない。(\*4)

- (1)個人に関する情報
- (2)法人、事業者等に関する特別な情報(例:法人、事業者等を特定できる情報)
- (3)JARC と他者との契約書、約款等の定めにより外部公開不可の情報
- (4)特定の者に不当な利益又は不利益を与える情報

### 3. 公開する情報の優先度

公開の優先度を判定するに当たっては、情報の循環型社会発展への貢献度を重視する。加えて、国民一般及び関係者への影響の大きさ(対象者数、環境負荷軽減効果等)も参考とする。ただし、実現性として、費用対効果、IT技術的難易度、JARC 保有情報かどうか等も考慮する。

#### [情報の循環型社会発展への貢献のポイント]

- 国民一般及び関係者の循環型社会発展に寄与する行動を促すという観点からの貢献
- 国民一般及び自動車ユーザーへの循環型社会発展・自動車リサイクルシステムの普及・啓発に寄与するという観点からの貢献

(\*1) 情報: 電子元データ、電子加工データ、文書、図画等

(\*2) 関係者: 自動車リサイクル法で役割が規定されている者(自動車ユーザー、自動車製造業者等、関連事業者、国・自治体)

(\*3) 国の「電子行政オープンデータ戦略」(平成 24 年 7 月 4 日 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)を参考にした。

(\*4) JARC 情報公開規程、国の「電子行政オープンデータ戦略」及び自治体のオープンデータガイドラインを参考にした。

以上

### iii) JARC 自動車リサイクル情報システムのユーザービリティの改善とフレキシビリティの拡充に向けた対応

JARC の自動車リサイクル情報システム(以下、「情報システム」という。)のユーザービリティについては、これまでも随時実施したが、前述したように自治体へのアンケートやヒアリング調査の結果では、より一層の対応が望まれている。

また、現在の情報システムは、平成 17 年 1 月の自動車リサイクル法本格施行時に求められた要件に応えたが、その後の性能改善に対応するため、一度大規模改修を実施した。施行 10 年を超えて、将来の自動車リサイクルシステムの高度化を見据え、情報システムのフレキシビリティを拡充することの必要性が議論されてきた。

- JARC は、自動車リサイクル情報システムのユーザービリティを改善する観点で、自治体、関連事業者等のシステム利用者のニーズの定期的な把握に取り組む。
- JARC は、今後の自動車リサイクルシステムの変革・高度化に備え、自動車リサイクル情報システムのフレキシビリティを拡充させることを目指し、中長期的活動として今後の情報システムの大規模刷新で対応すべき要件の検討を行う。

なお、JARC では自動車リサイクル情報システムのユーザービリティと改善とフレキシビリティの拡充に向けた今後の取組の方向性について以下のとおり整理した。

## JARC の自動車リサイクル情報システムの改善への取組

### 1. フレキシビリティを拡充する観点でのシステム改善

実際の改善については、平成 36 年(2024 年)に予定されている情報システムの大規模刷新と併せて行うことを想定した。現時点の検討項目例は以下 3 案である。(\*1)

#### ①3 物品以外の物品を管理する【品目追加】

- ・プラスチック・ガラス等の処理の管理によるリサイクルの高度化
- ・CFRP 等の次世代車材料に関する情報の管理によるリサイクルの促進
- ・リチウム電池等の処理に関する情報の管理による安全性の確保
- ・その他（管理が必要な物品が発生した場合）

#### ②再生資源が活用された車両等を対象にしたリサイクル料金割引制度の導入に対応するためのシステム対応【料金割引システム】

#### ③より環境に配慮した再資源化を促すためインセンティブを付与する等の取組を行うためのシステム対応【インセンティブ対応システム】

### 2. ユーザービリティを改善する観点での定期的なニーズ把握

(1)JARC が主体となって、毎年、関係主体にヒアリングを実施し、システム改善ニーズを把握する。

(2)第 1 回ヒアリング(トライアル)を既に実施済。(結果は(\*2)参照)

(3)トライアルの実施結果を受けて以下の点を改善していく。

- ✓ システム改善を絡めた業務改善を提案するなど聞き方を工夫する

(\*1) 情報システム刷新についての財源等は資金管理業務諮問委員会において検討することになっている

(\*2) 第1回ヒアリング実施結果

---

#### 《実施期間》

平成 27 年 12 月～平成 28 年 1 月

#### 《ニーズ把握対象》

検討会の構成団体を中心とした関係主体(計 14 団体)NACS、JAF、自工会、輸入組合、自販連、全軽自協、中販連、日整連、ELV、愛知県、元気ネット、自再協、TH チーム、ART

#### 〔主なニーズ〕

- ・事業者に指導する際に、事業者が使用している移動報告を行う画面と同じものを自治体でも見られるようにしてほしい(自治体)
- ・移動報告対象を個々に選択するのが煩雑なので、一括選択できるようにしてほしい(解体事業者)
- ・不便は感じておらず、現状のままで十分である。

以 上



#### 4.3 自動車リサイクルの高度化に向けた情報発信・共有の目標・目的に関する考察

自動車リサイクルシステムを円滑に運用するとともに、より高度に進化させるにあたって関係主体間の情報発信・共有の重要性は増しており、そのための目標・目的として以下の事項が挙げられよう。これまで国や関係団体等で公開・開示されたきた情報もこうした目的にそったものであるが、自動車リサイクルの進展とともに、その拡充・高度化が求められており、今後更なる検討が必要である。

①ユーザー等の自動車リサイクルへの理解の促進及び自動車リサイクルの実績の告知

(一例) 幅広くユーザーを始め国民・市民に対しての自動車リサイクル法の周知・徹底並びに海外との比較等を含めた実績の告知などが自動車リサイクルの高度化に繋がる。

②ユーザー等に対する環境配慮が進んだ優良事業者の選択の促進

(一例) 幅広くユーザーを始め国民・市民に適切な情報を提供することにより、環境への取組が進んだ優良事業者の選択促進に繋がり、業界の高度化を牽引する。

③事業者の環境貢献についての説明責任

(一例) 事業者は幅広くユーザーを始め国民・市民に対して、環境への取組の実績や今後の計画を開示し、環境貢献への説明責任を果たすのが時代の要請である。

④各関係主体の意思決定に影響を与える有用な情報の提供

(一例) 関係主体それぞれが今後の対応を決定するのに必要な情報を相互に公開し、環境経営や製品選択等のあたっての意志決定に資する。

⑤関連企業の環境取組の促進

(一例) 事業者が適切な環境情報を提供することにより、サプライチェーンの上流あるいは下流の事業者の環境への取組を更に促進させる。

⑥関係団体の環境取組への姿勢やその対応状況の公開

(一例) 関係団体は環境方針や環境報告書等の公表を通じて、その姿勢を示すとともに、対応状況を公開する。また所属会員に対しても今後の方向性やベストプラクティス(好事例)を示すなどの対応を推進する。。

⑦優良事業者・優良ユーザーの育成

(一例) 比較可能な情報の公開によって優良事業者が判別できるようにするとともに、その選択を通じて環境を意識した意思決定ができるユーザーの育成に資する。

⑧関係主体間の連携の促進

(一例) 情報公開・共有を通じて関係主体間の連携を促進し、それぞれの主体が抱える課題を相互に認識し、連携のもとでそれを解決するとともに自動車リサイクルシステム

の高度化を図る。

⑨公正取引の実現のための対応・確認

(一例)ユーザーとの引取り業務や事業者間での取引における「情報の非対称性」の解消を図り、公正・公平な取引を実現する。

⑩行政対応の効率性と確実性の向上

(一例)自治体間でのベストプラクティスの共有によって効率性・確実性の向上を図り、また自治体と関係主体の連携によって行政コストの低減を実現する。

本報告書で示したように、自動車リサイクルにおける情報発信・共有の現状では、以下の課題が指摘される。

- ① 自動車リサイクル法上の各関係主体の責務・役割をより高度に達成するためには、情報発信の範囲や内容等の検討については十分とはいえない。
- ② ユーザーのアンケート調査では、特に使用済自動車の引取り過程で十分な情報が提供されているとはいえず、書面での取引の確認も実施率は高くないものと想定される。
- ③ 上記のユーザーに提供されるべき情報のなかでは、価格情報が特に不足しており、この不透明性からくる問題を抱えている。
- ④ 引取業者のなかには登録されているものの、使用済自動車の引取り実績がない事業者も多い。

こうした現状の問題・課題は上述した目標・目的の主要な部分であり、早急な対応が必要であろう。

## 第5章 おわりに

検討会では、自動車リサイクルシステムのより円滑な運用のために、関係主体による情報発信・共有を基礎とした積極的な相互連携が必要不可欠であるとの考え方にに基づき、合同会議報告書で示された情報発信・共有の取組に関する課題を出発点として自動車リサイクルシステムの更なる発展に向けた情報発信・共有の在り方について6回に亘り検討を行ってきた。本報告書は、その成果をまとめたものである。

今後、自動車リサイクルシステムの更なる発展に向け、検討会報告書で示された方向性を基に関係主体において情報発信・共有に関し、より一層の取組を進めることが望まれる。また検討会では、今後検討すべきテーマも示したが、こうした課題については継続して内容を深め、成果につなげる取組も必要であろう。

こうした取組が実際に効果を発揮するまでには、ある程度の期間を要することから、課題の検討状況や関係主体の取組の進捗状況の把握・共有を定期的を実施し、その着実な進展につなげていくことが必要である。

また、検討会において適用したプロセス、すなわち関係主体が集まり、課題認識の共有、役割の整理、取組方針の検討したうえで、関係主体の自主的な取組の改善につなげるという方式は、今後、自動車リサイクルシステムが自立的に発展していくために非常に有効なものである。今後も定期的に関係主体が集まり、情報発信・共有の在り方等に関する議論を継続的に実施していくことが望まれる。

## <別添資料>

- ・別添 1 自動車リサイクルに関する用語集
- ・別添 2 使用済自動車引取依頼書への記載事項の調査結果

## <参考資料>

- ・参考 1『自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書』  
で示された課題の内、検討会で取扱うテーマ  
〈産業構造審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル小委員会及び  
中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会合同  
会議;平成 27 年 9 月)〉
- ・参考 2 関係団体の説明資料
  - 参考 2-1 (公社) 日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会 資料
  - 参考 2-2 (一社) 日本自動車連盟 資料
  - 参考 2-3 (一社) 日本自動車工業会 資料
  - 参考 2-4 (一社) 日本自動車輸入組合 資料
  - 参考 2-5 (一社) 日本自動車工業会並びに日本自動車輸入組合 資料
  - 参考 2-6 (一社) 日本自動車販売協会連合会 資料
  - 参考 2-7 (一社) 全国軽自動車協会連合会 資料
  - 参考 2-8 (一社) 日本中古自動車販売協会連合会 資料
  - 参考 2-9(一社) 日本自動車整備振興会連合会 資料
  - 参考 2-10(一社) 日本 ELV リサイクル機構 資料
  - 参考 2-11(一社) 日本 ELV リサイクル機構と消費者団体の意見交換
  - 参考 2-12(一社) 日本 ELV リサイクル機構による  
「自動車補修用リサイクル部品のラベリング規格に関する JIS の開発」の取組
  - 参考 2-13(一社) 日本自動車リサイクル部品協議会 資料
  - 参考 2-14 愛知県 資料
  - 参考 2-15(公財) 自動車リサイクル促進センター 資料
  - 参考 2-16(公財) 自動車リサイクル促進センターの消費者懇談会
- ・参考 3 使用済自動車判別ガイドラインに関する報告書 (一部抜粋)  
〈経済産業省、環境省;平成 23 年 2 月)〉
- ・参考 4 自動車のリサイクル部品の品質確保等に関する調査検討報告書の概要  
〈国土交通省;平成 14 年 5 月)〉
- ・参考 5 企業の環境情報開示のあり方に関する検討委員会 中間報告 (概要)  
〈環境省;平成 23 年 6 月)〉
- ・参考 6 環境報告ガイドライン(一部抜粋) 〈環境省;平成 24 年 4 月)〉

## 自動車リサイクルシステム用語集

No.	用語	よみがな	意味/自動車リサイクル法との関連解説	その他の表記
1	後付け装備	あとづけそうび	自動車リサイクル法でリサイクルの対象として指定されている物品で、新車販売時には装備されておらず、引取時までに、いわゆる後付けて装着された装備（エアバッグ類とカーエアコン（フロント類））のこと。	後付け
2	アンダーボディパネル	あんだーぼていぱねる	床面部分のパネル。構造により分割位置はさまざまであるが、車体のボディ下部の骨格部材。	
3	1号委託	いちごういたく	自動車の製造・輸入台数が省令で定める台数に満たないメーカー又はインポーターの場合、指定再資源化機関に再資源化に必要な行為の実施を委託することができ、これを1号委託と呼ぶ。指定再資源化機関は、このような単独でのリサイクルが困難な小規模製造・輸入業者から委託を受け、再資源化等を実施（法第106条1項）。	1号
4	1号義務者	いちごうむしや	指定再資源化機関に対し、再資源化に必要な行為の実施を委託している、小規模製造・輸入業者のこと。	1号インボタ
5	一時抹消登録	いちじまつしょうとうろく	道路運送車両法第16条に規定される抹消。 （名義変更や住所変更を伴う一時抹消登録のことを、「移転抹消」「名変抹消」「転入抹消」と呼ぶこともある）	一時抹消 移転抹消 名変抹消 転入抹消
6	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	いっばんしやだんほうじん じどうしやさいしげんかきよりよくきこう	自動車メーカー12社と日本自動車輸入組合にて設立。自動車メーカー・輸入業者からの委託を受け、自動車リサイクル法に基づきフロン類・エアバッグ類の引取り・再資源化（破壊）のための体制を構築し、その運営を実施。	自再協、J A R P
7	一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	いっばんしやだんほうじん ぜんこくけいじどうしやきょうかいれんごうかい	軽自動車取扱い新車販売会社が加盟する業界団体。	全軽自協
8	一般社団法人 日本ELVリサイクル機構	いっばんしやだんほうじん にほんいーえるぶいきこう	使用済自動車の適正処理を通じて社会に貢献することを目的とした業界団体。	ELV機構
9	一般社団法人 日本自動車工業会	いっばんしやだんほうじん にほんじどうしやこうぎょうかい	日本国内で自動車を生産している自動車メーカーが加盟する業界団体。	自工会、J A M A
10	一般社団法人 日本自動車車体工業会	いっばんしやだんほうじん にほんじどうしやしゃたいこうぎょうかい	トラック・バンの荷台架装やバス車体、トレーラや各種特装車の製造会社で構成されている。	車工会、J A B I A
11	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	いっばんしやだんほうじん にほんじどうしやせいびしんごうかいれんごうかい	自動車分解整備事業者を会員とした道路運送車両法第95条規定される業界団体。	日整連、J A S P A
12	一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	いっばんしやだんほうじん にほんじどうしやはんばいきょうかいれんごうかい	新車販売会社が加盟する業界団体。	自販連
13	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	いっばんしやだんほうじん にほんちゆうこしやはんばいきょうかいれんごうかい	中古自動車販売業の健全な発展を図るため、中古自動車の販売を主たる業とする企業の体制の高度化と中古自動車の公正な流通の促進を推進するとともに、消費者利益の保護、環境の保全、安全の確保等、国の行政施策に協力することにより、国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。  中古車流通の健全な発展を図ることを目的とし、中古自動車販売を主たる業とする企業で構成される業界団体。	中販連、J U
14	一般社団法人 日本自動車連盟	いっばんしやだんほうじん にほんじどうしやれんめい	JAFは自動車ユーザー団体として、ロードサービスを始めとする安全と安心の支えとなるサービスを提供するとともに、交通安全活動・環境対策活動なども積極的に推進。	J A F
15	一般廃棄物	いっばんはいきぶつ	産業廃棄物以外の廃棄物。	
16	移動報告	いどうほうこく	自動車リサイクル関連事業者（引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者、自動車製造業者等）などが使用済自動車・解体自動車、再資源化等物品を引き取ったり引き渡したりした際に、必要事項を情報管理センターに一定期間内に電子情報処理組織等を使用して報告すること。	
17	インポーター	いんぽーたー	海外生産車の輸入権を持ち、国内の新車ディーラーへ卸す役割を果たす会社。	
18	埋立処分	うめたてしよぶん	廃棄物を埋立てて始末すること。固体廃棄物や減容処理した灰分などを地表や水底等に積み重ねていくことをいい、最終的なごみの処分法として、古くから行われている。	
19	A S R	えいえずあーる	Automobile Shredder Residueの略。使用済み自動車をシュレディング（破砕）し、金属等の有用物を取り除いた残さ（残りかす）。	シュレッタダスト、自動車破砕残さ

No.	用語	よみがな	意味／自動車リサイクル法との関連解説	その他の表記
20	H F O	えいちふおー	カーエアコン用の新しい冷媒。E Uにおいて、2 0 1 1年以降に製造される新型車より、温暖化係数(GWP)の高いH F Cをエアコンの冷媒に使用禁止とされ、これに変わる冷媒とされている。HFOは、自動車リサイクル法に基づいた回収の対象冷媒ではなく、リサイクル料金(フロン類回収に係る再資源化預託金)は設定されていない。よってHFO 1 2 3 4 yを使用することでリサイクル料金の低減につながる。	ハイドロフルオロレフィン
21	H F C 1 3 4 a	えいちえふしーいちさんよんえー	フロン類の一種であるハイドロフルオロカーボンの一品種。1 9 9 5年以降に生産された自動車のエアコン用冷媒として主に使用されている。(オゾン層は破壊しないとされているが、温暖化係数の非常に高い物質)。	H F C
22	ART	えーあーるていー	自動車メーカー・輸入業者にて2つのグループ(チーム)を構成しているうちの1つ。自動車リサイクル法に基づきA S Rの引取り・再資源化を実施。(国内メーカーでは、日産・マツダ・三菱・三菱ふそう・スズキ・富士重工・いすゞ・U Dトラックが所属)	
23	解体業者	かいたいぎょうしゃ	使用済自動車の解体を行う業者。使用済自動車のリサイクル・処理を再資源化基準に従って適正に行い、エアバッグ類(ガス発生器)を自動車製造業者等に引き渡す役割を負う。使用済自動車から、エアバッグ・バッテリー・タイヤ・蛍光灯の回収を行った上に、廃油・廃液の抜き取りなど、適正処理を行う事業者(自動車リサイクル法第6 0条第1項)。	
24	解体報告記録日	かいたいほうこきろくび	破砕業者が引取報告を行った日、もしくは解体業者が全部利用に引渡報告を行った日。	
25	拡大生産者責任	かくだいせいさんしやせきんにん	EPR(Extended Producer Responsibility)。生産者が製品の生産・使用段階だけでなく、廃棄・リサイクル段階まで責任を負うという考え方。具体的には、生産者が使用済み製品を回収、リサイクルまたは廃棄し、その費用も負担すること。OECD(経済協力開発機構)が提唱した。循環型社会形成推進基本法にもこの考え方が取り入れられている。	
26	逆有償	ぎやくゆうしょう	自動車リサイクルシステムは使用済自動車が概ね有償で流通することを前提とした仕組みであるため、使用済自動車の引渡しにおいては、最終所有者は引取業者から使用済自動車の資源的価値相当額を受取ることとなる。この場合、引取業者は最終所有者に対して使用済自動車の資源的価値の情報提供を行う役割を担う。使用済自動車の資源的価値が無くなったことにより、最終所有者が引取業者に費用を支払った上で使用済自動車を引渡す取引を逆有償という。そして、自走不可能車の引取りに要する運搬費等が発生する場合、当該運搬費等を使用済自動車の資源的価値相当額に含めてはならない。引取業者は使用済自動車の資源的価値相当額と運搬費等を区分した上で精算する必要がある。	
27	組立車	くみたてしゃ	部品から組み立てた車のこと。	
28	経済産業省 製造産業局 自動車課	けいざいさんぎょうしやうせいぞうさんぎょうきょくどうしやか	自動車リサイクル法の主務官庁である経済産業省の担当部署。行政における自動車産業分野の全般を担当している部署。	経産省、M E T I
29	軽自動車	けいじどうしや	道路運送車両法で定められている長さ3. 4 m以下・幅1. 4 8 m以下・高さ2. 0 0 m以下の車両	
30	軽自動車検査協会	けいじどうしやけんさきょうかい	国土交通大臣に代わって軽自動車の検査を行う機関で全国8 9ヶ所の検査場を擁し、検査業務を統括している協会。	軽検協
31	公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	こうえきざいだんほうじん じどうしやさいくるそくしんせんたー	資源の有効な利用の向上及び環境の保全に資するため、自動車等のリサイクル及び適正処理の促進に関する事業を行い、自動車等ユーザーの便益の確保及び国民経済の健全な発展を図り、もって国民生活の維持、向上に寄与することを目的とする。	J A R C
32	構内車	こうないしや	空港・工場等、私有地内でしか使用しないため、届出・登録をしていない(ナンバーを受けていない)自動車。	
33	再資源化	さいしげんか	使用済自動車、解体自動車または特定再資源化物品の全部または一部を原材料または部品その他製品の一部として利用することが出来る状態にする行為(マテリアルリサイクル)(自動車リサイクル法第2 条第9項)。	
34	再資源化等	さいしげんかどう	再資源化及びフロン類の破壊(フロン類回収破壊法第33条第3項の規定による破壊をいう)をいう(自動車リサイクル法第2 条第1 0項)。	
35	再資源化預託金等	さいしげんかよたくきんどう	使用済自動車のリサイクルを行う為に、自動車所有者からお預りする費用で、フロン類の回収・破壊、エアバッグの再資源化、及びシュレッダーダストの処分費用に充てる再資源化等預託金と、使用済自動車の情報の一元管理を行う為の情報管理の費用に充てる情報管理預託金を合算したもの(自動車リサイクル法第7 3条)。	リサイクル料金、リサイクル料金等
36	最終所有者	さいしゅうしやうしや	使用済自動車の最終所有者。	
37	産業廃棄物	さんぎょうはいきぶつ	次に掲げる廃棄物をいう。①事業活動に伴って生じた廃棄物のうち、燃え殻、污泥、廃油、廃酸、廃アルカリ、廃プラスチック類その他政令で定める廃棄物。②輸入された廃棄物(①に掲げる廃棄物、「航行廃棄物」、「携帯廃棄物」を除く。)	
38	産業廃棄物最終処分場	さんぎょうはいきぶつさいしゅうしよふんじょう	産業廃棄物の処理(主に埋立処分)を効率的かつ適正に行う為に設置された施設。	
39	産業廃棄物処理業者	さんぎょうはいきぶつしりぎょうしや	産業廃棄物の収集運搬または処分の委託を受け、業として行う者のこと。業を行うためには区域を管轄する都道府県知事または保健所設置市長の許可が必要であり、収集運搬業の場合は産業廃棄物を積卸す場所それぞれ許可を取得しなければならない。	

No.	用語	よみがな	意味／自動車リサイクル法との関連解説	その他の表記
40	産業廃棄物処理施設	さんぎょうはいきぶつしよりせつ	産業廃棄物の脱水、焼却、中和、分解、破砕などの処理において、一定の能力を超える処理施設や最終処分場をいう。設置する場合は、処理業の許可とは別に都道府県知事または保健所設置市長から施設の設置許可を受ける必要がある。処理施設の設置にあたっては、周辺地域の環境保全や周辺住民への配慮を目的とした調査や協議を進める必要がある。	
41	3 1 条認定	さんじゅういちじょうにんてい	自動車製造業者・自動車輸入業者が解体業者等に委託してシュレッダーダストを生じさせない方法で解体自動車を国内においてリサイクルするための国による認定。（具体的には電炉等に鉄鋼の原料として投入することを想定。）	
42	資金管理料金	しきんかんりようきん	資金管理法人が再資源化預託金等の管理(含む徴収、運用、払戻し)を行う為に要する費用を賄う為に、預託金とは別に所有者に請求できる料金のこと。主務大臣の認可が必要。	
43	下取車	したどりしゃ	ユーザーが自動車を買い替える際、そのユーザーが今まで使用していた自動車をディーラーが有価[有償]で引き取った場合の車両。	
44	自治体	じちたい	国家から自治の権能を認められた公共の団体。自動車リサイクルシステム への事業者登録を行うには、事前に自治体（都道府県知事または保健所設置市の市長）の登録・許可が必要。	
45	自動車製造業者等	じどうしゃせいぞうぎょうしゃとう	自動車の製造、輸入する行為等を業として行う者。国産自動車メーカーと正規自動車輸入業者（インポーター）を指す（自動車リサイクル法第2条第15、16項及び第3条）。	
46	自動車リサイクルシステム	じどうしゃりさいくるしすてむ	自動車リサイクル法に関する、引取業者、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者等が利用する情報システムの総称。	リサイクルシステム
47	自動車リサイクル法	じどうしゃりさいくるほう	「使用済自動車の再資源化等に関する法律」の略称。使用済自動車の引き取り方法や適正な処理、ユーザーや関連事業者の費用負担・役割分担などを規定した法律。	リサイクル法、自リ法
48	車上で作動処理	しゃじょうさどうしり	自動車メーカーの委託を受けてエアバッグ類を使用済自動車または解体自動車に装備されたままの状態で作動させる方法。	
49	車両重量	しゃりょうじゅうりょう	単位：Kg。自動車検査証等に記載の事項。	
50	重量税還付	じゅうりょうぜいかんぷ	自動車リサイクル法の枠組みに従って適正に解体されたことが、改正道路運送車両法の永久抹消等により公的に確認された自動車について、使用済自動車を引取業者に引き渡した者に対し、車検の残期間に応じた額の重量税を還付するという制度。	
51	使用済自動車	しりょうずみじどうしゃ	自動車のうち、その使用（倉庫など運行以外の用途での使用を含む。）を終了したもの（自動車リサイクル法第2条第2項）。	E L V、廃車、使用済み自動車
52	使用済自動車引取証明書	しりょうずみじどうしゃひきとりしりょうめいしよ	法第80条で規定される引取業者にて発行する書面。リサイクル券のB券に相当。	B券
53	情報管理料金	じょうほうかんりようきん	情報管理センターの情報管理に要する費用で、主に電子 manifests の管理に要する費用に充当するために自動車の所有者より徴収する料金のこと。自動車の所有者が再資源化等預託金と一緒に資金管理法人に預託し、移動報告がされるまで資金管理法人に管理・運用されている料金。	
54	所有権留保付車両	しりょうけんりゅうほつきしゃりょう	代金債権を担保するため引渡後も所有権を売主のところに留保してある自動車。	
55	3R	すりーあーる	「ごみを出さない」、「一度使って不要になった製品や部品を再び使う」、「出たごみはリサイクルする」という廃棄物処理やリサイクルの優先順位のこと。リデュース、リユース、リサイクルの頭文字を取ってこう呼ばれる。循環型社会形成推進基本法は廃棄物処理やリサイクルの優先順位を①リデュース、②リユース、③リサイクル、④サーマルリサイクル、⑤適正処分と定めている。3Rにリフューズ（Refuse＝ごみになるものを買わない）を加えて「4R」、さらにリペア（Repair＝修理して使う）を加えて「5R」という場合もある。	
56	全部利用	ぜんぷりりょう	自動車製造業者・自動車輸入業者が解体業者等に委託してシュレッダーダストを生じさせない方法で解体自動車を国内においてリサイクルすること。（具体的には電炉等に鉄鋼の原料として投入することを想定。）	
57	登録自動車	とうろくじどうしゃ	道路運送車両法の規定による自動車の登録制度の対象となる普通自動車、大型自動車等で、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く自動車。	
58	特定再資源化預託金等	とくていさいしげんかよたくきんとう	リサイクル料金等のうち、輸出中古車につき返還請求がない場合、廃車ガラクタ輸出によりシュレッダーダストの処理が不要となった場合等に結果として発生し、主務大臣の承認・認可を受け、再支援化支援部の行う離島対策の事業等のように使途が確定された『特定再資源化預託金等』の略称（自動車リサイクル法第98条）。	特預金
59	日本自動車輸入組合	にほんじどうしゃゆにゅうくみあい	海外の自動車メーカーと直接輸入契約を結ぶインポーターによって構成され、輸入車市場の健全な発展のために、諸統計の作成、共同展示事業、技術情報の提供等の事業を行う。	J A I A
60	廃車	はいしゃ	自動車所有者は、引取業者に使用済自動車を引渡す場合、当該自動車を使用済みにする意思を書面などで明確に示す必要がある。この場合、本来「使用済みにする」の意思表示を行うべきところ、「廃車にする」の用語を使ったことにより、当該取引が使用済自動車であったのか、中古自動車であったのか、不明確となり、自動車所有者の意思表示としては不完全なものとなる。経済産業省・環境省は、自動車リサイクルに関する関係者に対して、誤解を招きかねない「廃車」の用語を使わないように周知を行っている。	
61	排出事業者	はいしゅつじぎょうしゃ	自ら利用した後の使用済バッテリー及び建物の解体等で不要となった使用済バッテリー、又はバッテリーの使用者から引き取った使用済バッテリーを排出する事業者。	

No.	用語	よみがな	意味／自動車リサイクル法との関連解説	その他の表記
62	引取義務	ひきとりぎむ	引取業者は、使用済自動車の引取りを求められたときは、当該使用済自動車について、当該使用済自動車を引取らなければならないという義務。	
63	引取業者	ひきとりぎようしゃ	最終ユーザーから使用済自動車を引取る事業者。使用済自動車を引き取る業者で、自動車の販売店・整備業者が兼務しているケースが多い。引取業を行うことについて登録を受けた業者（自動車リサイクル法第42条第1項）。  最終ユーザーから使用済自動車を引取る事業者。使用済自動車を引き取る業者で、自動車の販売店・整備業者および解体業者が兼務しているケースが多い。引取業を行うことについて登録を受けた業者（自動車リサイクル法第42条第1項）。	
64	引渡義務	ひきわたしがむ	自動車の所有者は、当該自動車が使用済自動車となったときは、引取業者に当該使用済自動車を引渡さなければならないという義務。	
65	不適正処理	ふてきせいしより	法律に反した方法にて使用済自動車等を処理すること。 産業廃棄物についての、許可を受けていない処理業者への委託、排出者が産業廃棄物の適正処理を確認するための産業廃棄物管理票への虚偽記載、不法投棄、野焼き等。	
66	不法投棄、野積み	ふほうとうき、のづみ	車のユーザーや一部業者が、使用済みとなった自動車を適正処理をせずに、路上や河川敷等に不法に投棄したり、業者の所有地や借地に廃車を積み重ねたり（野積み）して放置する事等をいう。廃掃法では廃棄物は排出者が自己管理するか、一定の資格を持つ処理業者に委託しなければならないとされている。	
67	プリテンショナー	ぷりてんしょなー	自動車に搭載されている安全装置。衝突時にシートベルトの帯(ウェビング)のたるみをとり除くことにより、乗員が前方に動き出す前に確実に座席に固定し、乗員の保護性能を向上することが目的。	
68	フロン類	ふろんるい	エアコンや冷凍機などヒートポンプ機器の冷媒、建物の断熱発泡剤に使われる。 フロン類を回収する業を行うものは、事業所の所在地を管轄する都道府県知事の登録を受けなければならない（自動車リサイクル法第53条第1項）。	
69	抹消登録手続	まっしょうとうろくてづつき	自動車の使用を一時中止する場合（道路運送車両法第16条）、又は自動車の用途を廃止（滅失、解体）する場合の申請（道路運送車両法第15条、第15条の2）。	廃棄物管理票
70	マニフェスト	まにふえすと	廃棄物の処理工程を管理する管理票。廃棄物の適正な処理を管理・把握するために、各事業者間で回付する書面。自動車リサイクル法では、紙による管理から電子による管理へと移行。	廃棄物管理票
71	リサイクル（再利用）	りさいくる	Recycle。ごみを原料として利用すること。「再資源化」や「再生利用」といわれることもある。具体的には、使用済み製品や生産工程から出るごみなどを回収したものを、利用しやすいように処理し、新しい製品の原材料として使うことを指す。リユース部品とリビルト部品から成る。	再資源化
72	リサイクル券	りさいくるけん	リサイクル券は、新車新規登録時（およびかつては継続検査時）にリサイクル料金が預託された車両に対して、預託証明等を目的に発行される書面で、A～D券の4種類で構成されている。 A券：預託証明書 リサイクル料金が預託されていることを証明する書面 B券：使用済自動車引取証明書 廃車時に引取証明書として引取業者から最終所有者に交付 C券：資金管理料金受領証 資金管理料金の受領を証明する書類 D券：料金通知書兼発行者控え 発行した事業者における控え	R券
73	リサイクル部品	りさいくるぶひん	新品の原型を最大限に止めたまま、再利用される部品で、品質確認を介して商品化された保証付きの部品。リユース部品とリビルト部品から成る。	
74	リデュース（発生抑制）	りでゅーす	Reduce。ごみを出さないこと。「ごみの発生抑制」ともいわれる。生産工程で出るごみを減らしたり、使用済み製品の発生量を減らすことを指す。	
75	離島（自動車リサイクル法上）	りとう（じどうしゃりさいくるほうじょう）	自動車リサイクル法上の離島とは、離島振興法、奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島振興開発特別措置法、沖縄振興特別措置法の対象となる島を指す（自動車リサイクル法施行令第15条）。	
76	リビルト部品	りびるとぶひん	使用済自動車から取り外した部品や修理の際に発生した交換部品等をベースに、磨耗、劣化した構成部品を新品と交換、再組み立てしテスターを用いて品質確認を行い、商品化された再生利用された部品。	
77	リユース（再使用）	りゆーす	Reuse。製品化された物を再資源化し、新たな製品の原料として再利用すること。 Reuse。製品化された物を再資源化せずに再利用すること。	
78	リユース部品	りゆーすぶひん	使用済自動車から利用できる部品を取り外し分解等の手を加えず、目視・現車・テスターなどによる点検を行い、清掃・美化を施し、商品化された再利用の部品。	
79	レアアース	れああーす	レアアースは、31鉱種あるレアメタルの一種で、17種類の元素（希土類）の総称。 次世代自動車に不可欠なレアアース磁石の材料であるネオジム・ジスプロシウム、HDDガラス基板等の研磨剤や自動車用排ガス触媒に使用されるセリウム、ランタン等がある。	
80	レアメタル	れあめたる	鉱業審議会レアメタル総合対策特別小委員会において、「地球上の存在量が稀であるか、技術的・経済的な理由で抽出困難な金属のうち、現在工業用需要があり今後も需要があるものと、今後の技術革新に伴い新たな工業用需要が予測されるもの」と定義されている。現在31鉱種を対象としているが、定義を踏まえ鉱種は情勢に応じて見直しがあり得るもの。	
81	路上放棄車	ろじょうほうきしゃ	公道（自治体が管理する河川敷を含む）に不法に捨てられた自動車。路上放棄車等の不法投棄・不適正処理の懸念も生じていることが、自動車リサイクル法制定の背景にある。	







『自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書』  
で示された課題の内、検討会で取扱うテーマ

2015年9月開催の産業構造審議会 産業技術環境分科会 廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクルワーキンググループ、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おいて、『自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書』（以下、「報告書」という。）が取りまとめられ、この報告書においては自動車ユーザーへの情報発信等の取組みについて次の課題が示された。

- \*以下、「課題#(番号)」は、別紙「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書に基づく今後の対応の全体像について」に記載する課題番号に関連付く
- \*以下、太枠内の記載内容は、報告書の原文を引用

## 1. 自動車製造業者等・解体業者等におけるユーザー等への情報発信

### (1) 環境配慮設計・再生資源利用の進んだ自動車へのユーザー選択の促進(課題#4)

環境配慮設計によって取り外し性が向上し、容易にリユース・リサイクルを行うことができるようになった部品・素材については、ASR予測発生量からその重量を除外することでリサイクル料金を引き下げ、車種間の差別化を行うことや、ユーザーに対する効果的な情報発信等、環境配慮設計の進捗の評価・活用方法について国と関係主体が連携して検討を行い、その結果を踏まえて環境配慮設計の進んだ自動車についてユーザーによる選択を促すための取組を実施すべきである。

その際、ユーザーが最終的に製品を選択し、使用済自動車として引き渡すことを踏まえ、自動車ユーザーが自動車リサイクルにおける環境配慮設計や再生資源利用の重要性、社会的便益を理解し、ユーザーによる環境配慮設計や再生資源利用の進んだ自動車の積極的な選択を促すような情報発信を行うとともに、特預金等の活用によるユーザーへのインセンティブ等のあり方について検討を行うべきである。

### (2) リユース・リビルド部品のユーザー選択の促進(課題#5)

リユース・リビルド部品の利用について、国と関係主体が連携して、ユーザー・整備業者等における実態の把握と更なる理解の促進に取り組むとともに、部品の規格化やモデル事業等の取組を通じて、それぞれの部品を比較・評価しやすい環境の創出や、部品リユースのメリットの検証・情報発信を行い、信頼性のある部品が安定的に供給されユーザーがリユース・リビルド部品を選択しやすい状況を構築していくべきである。

## 2. 引取業者におけるユーザー等への情報発信

### (1) 引取業者による情報提供の在り方、国による伝達及び引取業者による対応(課題#10)

国は、関係主体と連携して、使用済自動車の引取りや中古車の取引におけるリサイクル料金等に関するユーザーの認識状況について把握を進め、その結果を踏まえて、ユーザーの更なる理解を促すよう対応を行っていくべきである。特に、「使用済自動車判別ガイドライン」を踏まえながら引取業者がユーザーに対してどのような情報提供を行うべきか改めて整理するとともに、その内容を引取業者に確実に伝達し、引取業者はそれに基づく対応を進めていくべきである。

### (2) 使用済自動車の価値等に係るユーザーへの情報発信(課題#11)

ユーザーが使用済自動車の価値について理解をより深め、主体的に引取業者を選択できるようにするため、関係主体が適切な役割分担を行いながら、使用済自動車が資源的な価値を持ち、使用済自動車から中古部品や資源が回収され、有効活用されているということについて、ユーザーへの情報発信を行っていくべきである。

## 3. JARC機能の一層の発揮(課題#19)

自動車リサイクル制度におけるJARCが果たすべき役割とその費用をユーザー及び自動車製造業者等が負担していることも踏まえ、JARCは、ユーザー・関係事業者・自治体等との意見交換等を通じたシステム改善ニーズの把握、ユーザーへの情報発信とその効果検証、関係主体間の情報共有の円滑化等、JARCが管理する使用済自動車の再資源化状況等データの活用など、その発展に向けて機能の一層の発揮を図るべきである。

以上

自動車リサイクル制度の「あるべき姿」実現に向けた  
課題と具体的取り組みに係る検討項目と  
今後の進め方の全体像について

平成27年9月14日  
経 済 産 業 省  
環 境 省

# 1. 自動車における3Rの推進・質の向上

(1) 環境配慮設計・再生資源活用推進による解体・破碎段階でのリユース拡大・リサイクルの質の向上

## ① 環境配慮設計の推進とその活用

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
1	解体業者と自動車製造業者等の相互コミュニケーションとそのフォローアップ	国、解体業者、自動車製造業者等	関係主体が行った取組について、進捗状況を合同会議に報告。
2	環境配慮設計の進捗評価・活用方法の検討、ユーザー選択促進	国、解体業者、破碎業者、自動車製造業者等	国が中心となって、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施し、進捗状況を合同会議に報告。

## ② 再生資源の需要と供給の拡大

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
3	再生資源活用の課題の整理と促進、利活用・流通状況の確認	国、解体業者、自動車製造業者等	国が中心となって、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。
4	ユーザー選択を促す情報発信と特預金等の活用によるインセンティブ等の検討	国、自動車製造業者、JARC等	<p>特預金を活用したユーザーインセンティブ制度については、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施し、JARC資金管理業務諮問委員会において審議。進捗状況を合同会議に報告。</p> <p>情報発信の取組については、JARCが中心となって主要関係主体と連携を図りつつ、情報発信に係る検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。</p>

# 1. 自動車における3Rの推進・質の向上

## (2) 2R（リデュース・リユース）の推進

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
5	リユース・リビルド部品に関する利用実態把握等とユーザー選択を容易にする状況構築	国、解体業者、JARC等	補修用リサイクル部品の規格化については、解体業者が中心となって継続して検討。進捗状況を合同会議に報告。
			情報発信の取組についてはJARCが中心となって主要関係主体と連携を図りつつ、情報発信に係る検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。
6	有害物質削減の対応検討	国、自動車製造業者等	国が中心となって、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施し、進捗状況を合同会議に報告。
			自動車製造業者等における自主取組については、毎年度合同会議に報告。

# 1. 自動車における3Rの推進・質の向上

## (3) リサイクルの質の向上

### ① 自動車リサイクル全体の最適化を通じたリサイクルの質の向上

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
7	リサイクルの質の向上等に係るベストプラクティス取りまとめと普及促進	国、解体業者、破砕業者等	国において、ベストプラクティスについて取りまとめる。その結果及び普及促進の状況を合同会議に報告。
8	全部再資源化手法の拡大方策検討とリサイクルプロセス最適化の推進	国、解体業者、破砕業者、自動車製造業者等	国が中心となって、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。

### ② リユース・リサイクルの推進・質の向上の進捗状況の把握・評価について

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
9	目標・指標及び評価方法に関する検討	国、解体業者、破砕業者、自動車製造業者等	国が中心となって、有識者・関係者と連携しつつ検討を実施。制度変更を伴う場合には、合同会議において審議。進捗状況を合同会議に報告。



## 2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展

### (1) 引取業等のあり方について

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
10	引取業者による情報提供の在り方整理、国による伝達及び引取業者による対応	国、JARC、引取業者等	JARCが中心となって主要関係主体と連携を図りつつ、情報発信に係る検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。
11	使用済自動車の価値等に係るユーザーへの情報発信	国、自治体、JARC等	JARCが中心となって主要関係主体と連携を図りつつ、情報発信に係る検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。

## 2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展

### (2) 不法投棄・不適正処理への対応の強化

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
12	自治体指導の円滑化・徹底に向けた環境整備並びに不適正事案及び無許可解体業者への対策実施	国、自治体、JARC等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。
13	優良事業者差異化並びに講習制度等の充実、透明化及び公平性確保に係る検討	国、自治体、解体業者等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。
14	不法投棄未然防止等に向けた課題整理及び対応一般化・周知	国、自治体、JARC等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

## 2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展

### (3) 使用済自動車等の確実かつ適正な処理の推進

#### ① リサイクルの円滑化によるロバスト性の向上

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
15	災害・事故発生時の体制整備	国、JARC、自動車製造業者等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

#### ② 解体自動車及び3品目の確実かつ適正な再資源化等のための監督等の強化

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
16	移動報告等を活用した自治体の監督・取締り及び自動車製造業者等の監査強化	JARC、自治体、自動車製造業者等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。
17	エアバッグ・フロン類に関する状況把握・評価方法の検討等	国、JARC、自治体、自動車製造業者等	関係主体において検討・取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

#### ③ 廃発炎筒への対応の強化

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
18	廃発炎筒に係る安全確保	国	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">                     国において関係省令改正を実施。                 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; flex-grow: 1;">                     結果について合同会議に報告。                 </div> </div>

## 2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展

### (4) 自動車リサイクル全体の社会的コストの低減

#### ① JARCの機能の一層の発揮と効率化

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
19	JARC機能の一層発揮	国、JARC等	JARCが中心となって主要関係主体と連携を図りつつ、情報発信に係る検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。
20	JARC運営に係る費用分担の在り方検討	合同会議等	合同会議において継続して検討を実施。
21	JARC運営の評価	JARC	JARCにおいて、PDCAサイクルの強化について検討を実施。進捗状況を合同会議に報告。

## 2. より安定的・かつ効率的な自動車リサイクル制度への発展

### ② 特預金の使途

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
22	特預金の使途	国、JARC等	<p>指定法人業務における特預金の使用範囲については、JARC資金管理業務諮問委員会において審議。進捗状況を合同会議に報告。</p> <p>リサイクル料金の割引制度については有識者・関係者と連携しつつ検討を実施し、JARC資金管理業務諮問委員会において審議。進捗状況を合同会議に報告。</p>

### ③ 自動車製造業者等による再資源化等の効率化

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
23	リサイクルに係る費用の内訳公表のルール化等を通じた継続的なモニタリング	国、自動車製造業者等	国において費用の内訳の公表のルール化を実施。自動車製造業者等はルールに基づき、毎年度合同会議で報告。
24	ASRの処理体制	国、自動車製造業者等、合同会議等	自動車製造業者等からチームの統合に係る申出があった場合に、国、自動車製造業者、合同会議等において検討を行う。

### ④ 自動車製造業者等におけるリサイクル料金の収支

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
25	リサイクル料金の黒字抛出に係る仕組みの構築	自動車製造業者等	関係主体において取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

### 3. 自動車リサイクルの変化への対応と国際展開

#### (1) 次世代車／素材の多様化への対応

##### ① 次世代自動車のリユース・リサイクルに関する課題への対応

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
26	次世代自動車に係る技術開発、状況把握、セーフティネット整備等	国、自動車製造業者等	関係主体において取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

##### ② 素材の多様化への対応

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
27	自動車に係るCFRPのセーフティネット整備	自動車製造業者等	関係主体において取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

#### (2) 自動車リサイクルの国際展開

番号	取組・検討事項	取組主体	今後の進め方
28	自動車リサイクルに係る国際協力、本邦事業者の国際展開支援	国	国が中心となって取組を実施。進捗状況を合同会議に報告。

自動車リサイクルの更なる取り組みを進めるための情報提供のあり方について

公益社団法人 日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会  
理事・環境委員長 大石美奈子

自動車リサイクルにおいては、新車の購入時にリサイクル料金をあらかじめ預託しておくことで、不法投棄のリスクを未然に低減する制度となっている。また、預託されたリサイクル料金は、その自動車 が使用済みになるまでの間指定法人において一括して管理・運用することで、自動車の購入時に 預託されたリサイクル料金がその自動車のリサイクル費用に充当されることとなっている。ただし、リサイクル料金が、3品目の再資源化等のための料金であることを、消費者が正しく理解していくためには、さらなる情報提供が必要である。

さらに、自動車リサイクル法においては、自動車製造業者等の責務として「自動車の設計及びその部品 又は原材料の種類を工夫することにより、自動車が長期間使用されることを促進する」こととされている。また、自動車の所有者の責務として「自動車をなるべく長期間使用することにより、自動車が使用済自動車となることを抑制するよう努める」こととされている。しかし、長寿命化のために、消費者が行うべきことについての情報提供は十分とはいえないのではないか。

また、消費者として気になるのが中古車として販売するとき、また、下取り等におけるリサイクル料金（預託 金相当額）の表示である。表示ルールが一般社団法人自動車公正取引協議会において定められているが、消費者の誤解を招くことのない情報提供が求められる。

特に、消費者は自動車を長期使用し、使用済自動車の排出を抑制することに努めることとされており、引取業者の役割としてはユーザーに対し十分な判断材料を情報提供していくことが求められている。リユース・リビルド部品についての情報も不十分と思われる。

以上のことから、以下の項目についての検討をお願いしたい。

- ・環境配慮設計または生成資源活用が進んだ自動車を、私たち消費者が選択できるような情報提供のあり方について
- ・リユース・リビルド部品等を消費者が選ぶようになるための情報提供について
- ・リサイクル料金、使用済み自動車の価値を消費者が正しく理解し、適正処理がさらに進むための情報提供のあり方について
- ・JARC が管理する使用済自動車の再資源化状況のデータを活用した発信等について

以上

# 自動車リサイクルに係る取り組み

第1回情報発信の在り方等に関する検討会資料

2015年11月24日

一般社団法人 日本自動車連盟 交通環境部





# 自動車ユーザへの情報発信

機関紙 J A F M a t e への掲載

- 2004年11月号  
特集 始まります！自動車リサイクル法
- 2005年5月号  
国内交通ニュース 自動車リサイクル法でユーザの役割は？
- 2006年3月号  
国内交通ニュース 自動車リサイクル法で車のリサイクルはどう変わった？

※ J A F M a t e 発行部数 12,050,800部（平成27年12月号）









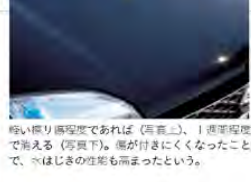
力ギの部材を破壊されて向まれた自動車。自動車の盗難の手口はさまざま。

盗難が昨年1月に発表された自動車盗難防止対策の推進状況によると、平成16年中の自動車盗難は、前年と比べて、一位から3位までをSUVが占めることが多かった(下表参照)。

なかでもハリアー、RAV4は急増し、RAV4は埼玉車での被害が発生した。この表では大規模な盗難団が活躍し、盗難

車の多くは不正に引出されたものと考えられている。一方でモビライザー(電的キルスイッチ)の装着が進んだ高級車は盗難率が下がっている間にも、ただ、最近ではイモビライザーを装着した一部の車でも盗難被害に遭うケースが増えている。イモビライザーの効果は高いが、自動車盗難を完全に防ぐというわけではない。もちろん、エンジンがかかるキーを付けたままではイモビライザーも機能しない。事実、昨年1月から10月末までの自動車盗難の総額件数は3万9853件のうち、約3割にあたる1万1248件が、キーが付いたままで盗難に遭っているのだ。

自動車盗難から愛車を守るには、キーを付けたまま車から離



低い視認度であれば(写真上)、1階車庫で盗まれる(写真下)。色が付きやすくなったことで、やばじきの盗犯も減ったという。



43 JAF Mate 2006/3

その他の話題

自動車盗難にまつわる最近の話題

警察庁が昨年1月に発表した自動車盗難防止対策の推進状況によると、平成16年中の自動車盗難は、前年と比べて、一位から3位までをSUVが占めることが多かった(下表参照)。

なかでもハリアー、RAV4は急増し、RAV4は埼玉車での被害が発生した。この表では大規模な盗難団が活躍し、盗難

自動車盗難に  
遭いやすい車ワースト  
10

順位	車種名	盗難率
1	ランドクルーザー	8.8
2	ハリアー	7.6
3	RAV4	5.4
4	セルシオ	4.5
5	グロリア※1	3.5
6	スカイライン	2.9
7	メルセデスベンツ	2.1
8	ハイエース※2	1.9
9	クラウン	1.7
10	エルフ	1.3

※1 中古車盗難に多かった車の数  
※2 レンズを含む

資料:警察庁

た傷だらけの車に付きがちな引っかけ傷などが自然に直す塗料を開発。一部車種に採用した。以前から塗料に柔軟性を加えることで傷を防ぐ技術があったが、耐久性や耐熱性の課題があった。今回開発された塗料は、塗料の最表面にあるクリアの部分に元の形に戻りやすい樹脂を配合。さらなる高濃度の樹脂状態の構造にし、その柔軟性を強固さを合わせ持つことで課題を解消。耐久性も高い塗料になった。

もともと傷付きにくいという点、ある程度の擦り傷がついても、時間がたつと表面が修復する。以前の状態で回復する。洗車機で付いた傷であれば、従来の

塗料と比べて2分の1程度まで減らすことができた。ただし、クリアの部分が切斷されたり、えぐり取られると深い傷を覆えずにはできない。

小学生が開発?

大阪府箕面市立小学校的5年生が、授業の中で、未来の自動車を考えた。絵画を起した学習の場である。総合的な学習の時間(取組組んだもの)の絵画作品のひとつ。現在は4人組のチームになり、現在の自動車車の課題である環境やエネルギー、人への優しさなどをテーマに、未来の車社会に最適な自動車を描いた。



国内交通ニュース

自動車リサイクル法で車のリサイクルはどう変わった?



盗難処理の様子。不平等に処理しないようエアバッグは展開させて処理する。

使用済自動車の再資源化等に関する法律(自動車リサイクル法)の施行から1年。この法律で自動車リサイクルはどのように変わったのだろうか。

同法の施行で、廃車から出るフロア再利用ができない車種(ミニ(シブレット)ダスト)、安全に処理する技術が必要でエアバッグの適正な処理が自動車メーカーや輸入会社に義務づけられ、その料金はユーザーが負担することになった。

同法に関わっている経済産業省の宮崎昭彦「自動車リサイクル法は、ユーザーや輸入会社の協力、シュレッダーダストなどの回収やエアバッグの処理は順調です」とこの1年を振り返る。ユーザーが預託したリサイクル料金は、即自動車リサイクル促進センターによる新車登録時や車検時を合わせて1年間で約99.7万7千7百円分にあたり、1友、年間で400万9千9百99円分が、同法に基づいて処理されたのは約266万台に留まった。同法の施行直前に駆け込みの廃車が

増えたともあるが、中古車として輸出に回ったり、同法に従わない一部の解体業者が違法に廃車にしたりしたことも予想を下回った原因と見られる。

同省などを都府県に委託して調査したところ、廃車を違法に処分していた解体業者が22件見つかり、指導、勧告が行われた。同法違反で全国で27業者が逮捕され、罰金措置を受けているが、同省は引き続き監視を強化し、改善がみられぬ業者には厳しく態度で臨む方針だ。

バッテリーのリサイクル法制化も

また、自動車のリサイクルについては、新たにバッテリーのリサイクルが検討されている。同省情報通信機器課によると、パソコンや携帯電話などに使われている充電電池の再資源化義務づけは資源有効利用促進法に、バッテリーを組み込むことになり、今年度中には施行の時期が決まる見通しだ。

平成15年からかけて、バッテリーの不法投棄が問題となり、廃バッテリーに含まれる鉛や硫酸の環境・安全上の問題が指摘された。それを受けて平成16年には現在のバッテリーのリサイクルシステムが構築された。これは、国内のバッテリーメーカーが製造したバッテリーに使用した鉛と同じ分量の再生鉛を、自主的に購入することでバッテリーの不法投棄を防ぎ、適正に処理するシステムだ。

しかし、近年は輸入バッテリーの販売が増え、このシステムに届かないバッテリーが増えるなどの問題も現れている。資源有効利用促進法に基づいた新たなリサイクルシステムでは、バッテリーメーカーに加え、輸入業者、自動車のメーカーなどが一体となり、自主的にユーザーからバッテリーを回収、リサイクルする仕組みとなる。以



同省は自動車リサイクルにも鉛を回収しようとした。

# 発信内容の具体例について

## 自動車ユーザへの周知活動

- 自動車リサイクル法がわかるQ & A形式
  - ・いつ払えばいい？料金は？
  - ・エアコンやエアバックのない古い車でも払う必要はある？
  - ・中古車として売る場合、料金は戻ってくる？
  - ・廃車時にはリサイクル料金だけ払えばいい？
  - ・自分の車がちゃんと処理されたのか気になる
- リサイクル法は不法投棄の防止策
- 車のリサイクルはユーザも責任負う
- バッテリーのリサイクル法制化も？

等

## 情報発信の在り方に係る課題について

- 情報発信力強化による消費者への環境意識の浸透。
- 環境配慮設計に対するインセンティブの策定。
- 特預金の有効活用。

## 第1回情報発信の在り方等に関する検討会資料

### 1. 自動車メーカーがこれまで取り組んできた自動車リサイクルに関する情報公開

(1) 企業の社会的責任 (CSR) において、環境に対する取組の情報公開を行い、自動車ユーザーや自動車リサイクル関係業者、投資家等へ広く周知。(自社 HP、環境報告書 (CSR レポート) 等)

#### ① 製品における環境負荷低減の取組

- ・ 解体容易化設計事例、リサイクル材使用部位の事例、植物由来樹脂の開発・採用
- ・ 自主取組の状況

#### ② 個別車種毎の達成状況

- ・ 車種別環境情報

#### ③ 自動車リサイクル法関連の対応状況

- ・ 車種別リサイクル料金や関連業者への支払料金、引取基準の提示
- ・ 自動車リサイクル法の義務履行状況
- ・ 使用済みのリチウムイオン・ニッケル水素バッテリーや水素・CNG タンクなど通常の使用済み自動車処理工程では処理困難物を安全に取外す工法の提供。

(2) 関連団体と連携した取り組み

- ・ エアバッグ取外し方法の周知や安全作業の注意喚起 (JARS、自再協 HP)
- ・ 業界自主取組の公表 (定例審議会・各社 HP (車種別環境情報内))
- ・ レアメタル使用部品一覧を公開 (JARS)

### 2. 情報公開の結果

- ・ 市場のニーズに対し情報提供を行い、社会的責任の一定の効果はあったものとする。

### 3. 今後の情報公開の考え方

- ・ ISO26000 や GRI ガイドライン (G4) 等で情報公開の基準が提示されており、これらを参考にしながら、今後もニーズに合わせながら情報公開に努めていく。

以上

参考資料

三菱自動車 HP 記載項目 <http://www.mitsubishi-motors.com/jp/social/environment/index.html>

<p><b>環境への取り組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; トップページ</li> </ul> <p><b>取り組み方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 環境担当役員メッセージ</li> <li>&gt; 三菱自動車環境指針</li> <li>&gt; 環境ビジョン2020</li> <li>&gt; 環境行動計画2015</li> </ul> <p><b>環境トピックス</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 環境トピックス一覧</li> </ul> <p><b>環境マネジメント</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 環境マネジメントの体制</li> <li>&gt; LCA(ライフサイクルアセスメント)の取り組み</li> <li>&gt; 環境教育</li> </ul>	<p><b>商品・技術</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 走行時のCO2排出量低減</li> <li>&gt; 電動化技術の開発             <ul style="list-style-type: none"> <li>・電気自動車</li> <li>・プラグインハイブリッド車</li> </ul> </li> <li>&gt; 燃費向上技術の開発             <ul style="list-style-type: none"> <li>・エンジンでの取り組み</li> <li>・車体での取り組み</li> </ul> </li> <li>&gt; 走行時の排出ガスのクリーン化</li> <li>&gt; 車室内VOC削減</li> <li>&gt; リサイクルの取り組み             <ul style="list-style-type: none"> <li>・リサイクルに配慮した設計・開発</li> </ul> </li> <li>&gt; 環境負荷物質の低減</li> </ul>	<p><b>事業活動</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 生産での取り組み             <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量低減</li> <li>・大気汚染防止</li> <li>・化学物質管理</li> <li>・土壌汚染・水質汚濁の防止</li> <li>・資源有効利用の促進</li> </ul> </li> <li>&gt; 物流での取り組み</li> <li>&gt; 購買お取引先との取り組み</li> <li>&gt; オフィス・販売店での取り組み</li> </ul> <p><b>社会との協働</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 生物多様性保全の取り組み</li> <li>&gt; 環境コミュニケーション・地域との連携</li> </ul>	<p><b>環境報告書</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 環境報告書</li> </ul> <p><b>環境データ集</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 製作所環境データ             <ul style="list-style-type: none"> <li>・過去の実績</li> </ul> </li> <li>&gt; グリーン購入法について</li> </ul> <p><b>自動車リサイクル</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 自動車リサイクル法への対応             <ul style="list-style-type: none"> <li>・お客様向けリサイクル料金</li> <li>・関係事業者向けリサイクル料金</li> <li>・関係事業者向けリサイクル取基準・指定引取場所</li> <li>・自動車リサイクル法再資源化等の実績</li> <li>・駆動用・アシスト・バッテリーのリサイクル</li> </ul> </li> </ul>
--	--	---	---

自工会 HP 記載項目 <http://www.jama.or.jp/eco/recycle/index.html>

**JAMA** 一般社団法人 日本自動車工業会  
Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. English | ヘルプ | サイトマップ 検索

環境向工会の概要 リリース/お見 データファイル 5475リー

ホーム > クルマと環境 > リサイクル

- 環境に関する自工会の取り組み
- 排出ガス
- 微小粒子状物質SPMからPM2.5へ
- 環境対策
- リサイクル
- 低燃費・低排出ガス車認定制度
- 燃費品質に関する措置
- ディーゼル車規制に対する自動車メーカーの対応
- 報告
- ASR基準重量の算出手順の基本的な考え方
- 環境対策を前提とした自動車リサイクル説明会資料
- 乗用車・貨物車の2015年度燃費基準
- 重量車(トラック・バス)の燃費基準
- 車室内VOC(揮発性有機化合物)低減に対する自主取り組み
- 自動車環境情報

## リサイクル

### リサイクルの促進と廃棄物の低減をめざして

2005年1月より自動車リサイクル法が施行されました。同法では自動車メーカー、輸入業者にフロン、エアバッグ、ASR(シュレッダーダスト)の引取りとリサイクル・適正処理を義務づけています。ASRについては2015年度までリサイクル率を70%以上にすることが決まっております。これによりリサイクル率は法施行前の80%程度から95%以上にまで向上しました。また、同法は使用済自動車の引取りからリサイクルに至る工程を電子マニフェストで管理する世界初の仕組みを採用しています。日本自動車工業会は中心的な役割を果たすべく、電子システムの構築や、その後のシステム維持・改善について協力及び費用負担をしています。3R(リデュース・リユース・リサイクル)の観点からは、自動車を設計する際に、軽量化や原材料の工夫等を図るとともに、製造工程で発生する特定副産物の発生抑制及びリサイクルに組み込んでいます。その結果、2013年度の最終処分量は基準年度(1990年度)比で99.9%の削減(最終処分量:0.4千トン)を実現し、目標の「2015年度時点での最終処分量1万トン以下」を早期に達成しました。

<資料>



参考資料 トヨタ自動車 HP 記載項目

[http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/plan/sixth\\_plan/index.html](http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/plan/sixth_plan/index.html)

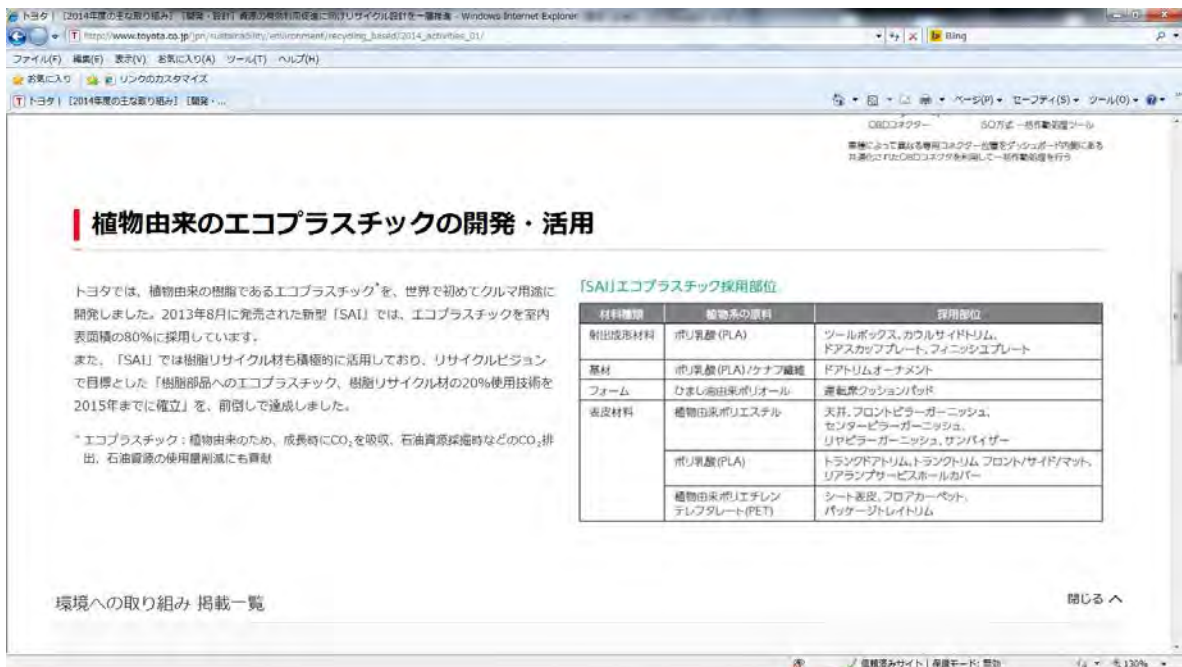
環境への取り組み 掲載一覧

トヨタ環境チャレンジ2050	環境マネジメント	トヨタ環境取組プラン	低炭素社会の構築
<a href="#">環境チャレンジ2050 トップ</a> <a href="#">環境チャレンジ2050 詳細</a>	環境理念・方針と環境取組プラン 推進体制・仕組み 連結環境マネジメントの強化・推進 環境評価システム、Eco-VASの概要 Eco-VASの推進 サステイナブル・プラント活動の推進 ビジネスパートナーとの連携 遵法活動 エコ・ファクトリー活動 工場の環境保全活動の取り組み事例 海外事例 車種別環境情報 エコカーの法律、支援施策など 生産活動における環境取り組み 社員のエコマインド向上活動 グリーン調達ガイドライン	第6次「トヨタ環境取組プラン」 第5次「トヨタ環境取組プラン」 第4次「トヨタ環境取組プラン」	基本的な考え方 次世代車開発の推進 燃費性能を目指す開発への対応 FCVの普及を目指して SCOPE3への対応 生産活動における温室効果量の低減 物流活動におけるCO <sub>2</sub> 削減 物流分野のCO <sub>2</sub> 削減 「Fun To ECO-DRIVE」エクト WBCSD 海外事例 再生可能エネルギーの 次世代車のライフサイクル 取り組み 環境技術
循環型社会の構築	環境保全と自然共生社会の構築	その他	
基本的な考え方 動画で紹介：自動車リサイクルへの取り組み リサイクル設計の推進 廃棄物の低減と資源の有効利用 資源有効利用の推進 自動車リサイクル法対応 海外事例 クルマとリサイクル 車種別リサイクル料金一覧 再資源化等の実績 リサイクル関係事業者向け情報 HVバッテリーリサイクル 適正処理関連マニュアル	基本的な考え方 都市大気環境改善に資する排出ガスの低減 製品含有化学物質の管理 生産活動における環境負荷物質の低減 排出ガス低減への取り組み 工場の森づくりを通じた生態系保護 生物多様性ガイドライン 生物多様性の取り組み事例 生物多様性 論文・冊子 生物多様性への取り組み 海外事例 トヨタ環境活動助成プログラム トヨタ白川郷自然学校	海外事業体での取り組み 環境データ 環境展示会（エコプロダクツ展） お子様向けサイト リンク集 トヨタの森づくり ITS：環境への取り組み ITS：低炭素交通システムの構築 スマートグリッド	

(例) トヨタ HV 取外しマニュアルのダウンロードページ



(例) エコプラスチックの採用部位情報




参考資料 本田 HP 記載項目

<http://www.honda.co.jp/environment/report/activities/recycling/p4.html>

\* Honda は毎年、Honda 環境年次レポートを発信し、環境活動の PR を行っています。

【Honda の資源循環への取り組み事例】

トップメッセージ	特集	環境取り組みの概要	製品における取り組み	企業活動における取り組み	PDFダウンロード	事業所に関する環境データ	本レポートの関連情報
----------	----	-----------	------------	--------------	-----------	--------------	------------



### 製品の資源循環・3R領域

- 使用段階での取り組み
- 使用済み部品のリサイクル

修理・交換などで発生する使用済み部品を全国の販売店などから回収し、リサイクルする取り組みを行っています。2014年度は約20万個の使用済みオイルフィルター、約18万本の使用済みバンパーを回収し、リサイクルしました。回収した使用済みバンパーは再生し、「フリード」のスプラッシュガードなどに使用しています。使用済みトルクコンバーターの回収・再生（リマン）を含め、今後も使用済み部品のリサイクルを継続していきます。

使用済みバンパーリサイクルの流れ




回収した使用済みバンパー

「フリード」のスプラッシュガードに使用

装着イメージ


トップメッセージ	特集	環境取り組みの概要	製品における取り組み	企業活動における取り組み	PDFダウンロード	事業所に関する環境データ	本レポートの関連情報
----------	----	-----------	------------	--------------	-----------	--------------	------------



- ハイブリッド車用ニッケル水素バッテリーのリサイクル

1999年の初代「インサイト」発売から、ハイブリッド車に搭載しているニッケル水素バッテリーを独自のシステムで自主回収し、ステンレス材料にリサイクルしてきました。2012年4月からは日本重化学工業株式会社と共同で、使用済みニッケル水素バッテリーからレアメタル・レアアースを抽出するリサイクルに取り組み<sup>※1</sup>、2013年より解体したニッケル水素バッテリーの構成部品のうち、再利用と品質保証が可能なリユース部品として「シビックハイブリッド」用補修用バッテリーの生産に活用しています。

ハイブリッド車用ニッケル水素バッテリーリサイクルの流れ



販売店  
使用済みバッテリーの回収

日本重化学工業(株)  
レアメタル・レアアースをリサイクル

再利用可能な構成部品

部品メーカー様  
バッテリーなど部品へ再利用

補修用ニッケル水素バッテリーに使用

Honda  
Honda製品に使用

ホームページ：

<http://www.honda.co.jp/environment/report/activities/recycling/p4.html>

参考資料

日産自動車 HP 記載項目

<http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/CAR/RECYCLE/>

- 環境への考え方
- クルマでの取り組み
- 長期目標とロードマップ
- 車種別環境情報
- ゼロ・エミッションモビリティの推進
  - 電気自動車
  - 燃料電池車
- 燃費の向上
  - ハイブリッド車
  - クリーンディーゼル車
- 排出ガスのクリーン化
- 車両の軽量化
- 希少資源の削減
- 車室内 VOC 削減
- リサイクルへの取り組み
- 開発時の取り組み
- 生産時の取り組み
- サービス時(販売店)の取り組み
- 使用済み時の取り組み
- 自動車リサイクル法への対応
- 環境負荷物質の低減
- LCA
- 工場での取り組み
- 販売店での取り組み
- オフィスでの取り組み
- サプライヤーとの取り組み
- 社会とともに
- 環境コミュニケーション
- 環境データ集
- 環境ホット・トピックス
- 自動車リサイクル法

例：リサイクルへの取組 TOP

The screenshot shows the Nissan website's '環境への取り組み' (Environmental Initiatives) page. The 'リサイクルへの取組' (Recycling Initiatives) section is highlighted. It includes a table with the following content:

環境への考え方	リサイクルへの取組
<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルマでの取り組み</li> <li>・長期目標とロードマップ</li> <li>・車種別環境情報</li> <li>・ゼロ・エミッションモビリティの推進</li> <li>・電気自動車</li> <li>・燃料電池車</li> <li>・燃費の向上</li> <li>・ハイブリッド車</li> <li>・クリーンディーゼル車</li> <li>・排出ガスのクリーン化</li> <li>・車両の軽量化</li> <li>・希少資源の削減</li> <li>・車室内VOC削減</li> <li>・リサイクルへの取組</li> </ul>	<p>新国産の軽乗用車と併し、低燃費の需要に応じ、この2車種が共通する部品は、軽乗用車や乗用車から下り部品の部品がすべて採用されています。また軽乗用車の中は軽乗用車や軽乗用車から一部は、生息率の保全確保が強い地域に設置されており、緑地の保全や森林整備、農家などが受ける影響の軽減を行っています。</p> <p>こうした課題に対応し、クルマの軽量化を実現するために、目標は従来のクルマでできたクルマの生産過程で輸入車と同等以上の資源の削減率の向上を図ります。再生可能な資源や再生材の活用を促進していきます。特に再生材については、「一度に生産した大量の部品を、品質を維持しながら活用し、廃棄することで環境負荷を軽減する」という考えに基づき、2019年度までこの取り組みを進める再生材の使用率を定めて目標を掲げ、進捗を報告していきます。</p> <p>グローバル・リサイクルの仕組みを拡大</p> <p>グローバル・リサイクルとは、生産時に発生した廃棄物、スクラップや、自社の自社の使用済み部品を、常に品質の部品材料として再生し、再び自社の製品の材料に活用する手法です。この手法により、同じ材料を繰り返し使用できることで、製造コストの削減に貢献するのと同じく環境負荷の削減にも貢献することができます。</p> <p>特に日本では、クルマの材料としてある鋼材が、かつては廃棄物の処理場の環境への影響が大きかった。材料製造時に発生したスチール屑を再生する際、アルミニウム、銅、鉛などの有害材料がスチール屑に含まれていました。鋼材リサイクルは、生産時に発生する鋼屑を再生工場に送り、発生した有害材料はスチール屑と分離し、ながら回収。自動車用の材料に再生することによって、2019年度は、約2000トンのアルミニウムを回収しています。廃鋼については、工場で発生する有害物質の回収率を</p>

例：解体しやすい構造の開発

**解体しやすい構造の開発**

部品の締結点数の削減、車両への取り付け点数を減らすなどの工夫を行っています。

<p>1. ラジエーターグリル 解体しやすい構造 [リサイクル+リユース]</p>	<p>3. リアコンビランプ 解体しやすい構造 [リユース]</p>	<p>4. 内装トリム 解体しやすい構造+リサイクル しやすい材料(PP) [リサイクル]</p>
<p>2. パンパー 解体しやすい構造+リサイクル しやすい材料(PP) [リサイクル+リユース]</p>		<p>5. ドアトリム 解体しやすい構造+リサイクル しやすい材料(PP) [リサイクル]</p>

例：解体マニュアルの開示

**駆動用リチウムイオンバッテリー取外しマニュアルの発行**

資源の有効活用及び廃棄物量削減のため、日産は電気自動車やハイブリッド車の使用済み駆動用リチウムイオンバッテリーの回収・処理を行います。解体事業者の方々向けに、安全に取り外し作業を行っていただくための「リチウムイオンバッテリー取外しマニュアル」を発行しています。

[資料ダウンロードはこちら▶](#)

**銅や樹脂部品の取外しマニュアルの発行**

貴重な資源である銅や樹脂などの資源の有効活用とリサイクル推進のため、解体事業者の方々を中心に「使用済み自動車の銅含有部品取外しマニュアル」を配布しています。

[資料ダウンロードはこちら▶](#)

参考資料 いすゞ自動車 HP CSR トップ 記載項目

<http://www.isuzu.co.jp/company/csr/eco/policy/index.html>

The screenshot shows the Isuzu website's CSR page for environmental policy. The page is in Japanese and features a navigation menu at the top with links for Home, Recalls, Contact, English, and a search bar. Below the navigation, there are tabs for Product Information, Sales/Service, Truck Station, Company Information, Investor Relations, CSR, and Employment. The main content area is titled "環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント" (Environmental Policy, System, and Management) and includes a sub-section for "地球環境憲章" (Earth Environment Charter). The charter states that Isuzu aims to realize a sustainable society through its environmental vision. The basic policy includes three points: realizing a sustainable society, reducing environmental burden across all business activities, and participating in social activities. The activity guidelines list six items: realizing a sustainable society, promoting environmental technology development, compliance and implementation of autonomous measures, environmental management system construction and cooperation with related companies, promotion of communication and social contribution, and education/training for environmental awareness.

**ISUZU** ミュージアム いすゞテクノロジー 世界のはたらく車

Home リコール情報 お問い合わせ English 検索

商品情報 販売・サービス網 トラックステーション 企業情報 投資家の皆様へ CSR 採用情報

CSRトップ > 環境 > 環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント

## 環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント

環境

▼ 環境への取り組み方針 ▼ 環境への取り組み体制 ▼ 環境マネジメント

### 地球環境憲章

「地球環境憲章」は豊かで持続可能な社会の実現を目指す、いすゞの環境ビジョンです。

#### 基本方針

- ・豊かで持続可能な社会の実現
- ・事業活動全体の環境負荷低減
- ・社会活動への協調参加

#### 活動指針

1. 持続可能な社会の実現
2. 環境技術開発の推進
3. 法の遵守、自主取り組みの実施
4. 環境マネジメントシステム構築、関連会社との連携
5. 社会とのコミュニケーション、社会貢献の推進
6. 教育・訓練・環境マインドの育成

CSRトップ > 環境 > 環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント

> 社会貢献	> 環境	> 品質	> 従業員の尊重
> 社会貢献への取り組み一覧	> 環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント > 環境への取り組み一覧	> 品質への取り組み方針、体制 > 品質への取り組み報告	> 従業員の尊重への取り組み報告
> 地域社会との調和	> 情報の開示	> コンプライアンス	
> 地域社会との調和への取り組み一覧		> コンプライアンスへの取り組み方針、体制 > コンプライアンスへの取り組み報告	

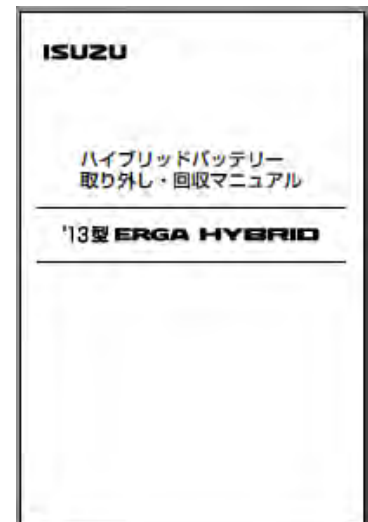
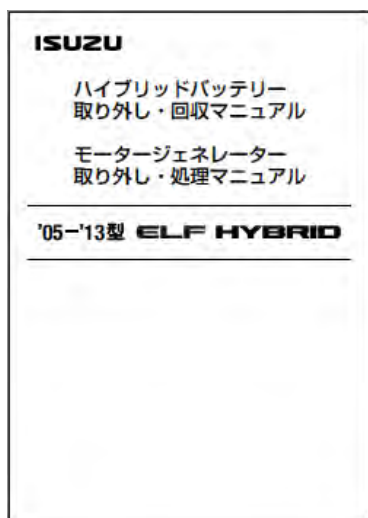
リサイクル情報：いすゞ自動車 HP 「いすゞ車のリサイクル情報」

http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html

The screenshot shows the Isuzu website's CSR page. At the top, there is a navigation bar with the Isuzu logo and various menu items like 'Home', 'Recycling Information', and 'English'. Below the navigation bar, there is a breadcrumb trail: 'CSRトップ > いすゞ車のリサイクルについて > いすゞ車のリサイクル情報'. The main heading is 'いすゞ車のリサイクル情報'. Below the heading, there is a note: 'よくお読みいただき、注意事項を厳守し安全な作業を行ってください。' (Please read carefully, strictly observe the precautions, and perform safe work.)

No	項目	対象車種
1	<a href="#">エルフハイブリッド車レスキュー時の取り扱いについて(3.5MB)</a>	エルフ
2	<a href="#">エルフハイブリッドバッテリーの取り外し・回収マニュアル(15.3MB)</a>	エルフ
3	<a href="#">CNG車ガス容器くず化マニュアル(2.9MB)</a>	エルフ フォワード 大型路線バスエルガ 中型路線バスエルガミ オ
4	<a href="#">大型路線バス エルガハイブリッドバッテリーの取り外し・回収マニュアル(874kB)</a>	大型路線バスエルガ
5	<a href="#">大型路線バス エルガハイブリッド車レスキュー時の取り扱いについて(3.5MB)</a>	大型路線バスエルガ

<掲載されているリサイクルマニュアルの例>



## 参考資料

スズキ HP 記載項目

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/policy/index.html#envPlan>

環境取り組み一覧 HP抜粋

## スズキ環境計画2015

スズキは「スズキ地球環境憲章」に基づき、美しい地球と豊かな社会を次の世代に引継ぐために2012年度から2015年度までの環境保全の取り組み「スズキ環境計画2015」を策定しました。スズキは事業活動などに伴い発生する環境への影響を真摯に受け止め、環境に配慮した製品開発を行い、環境への影響を低減する事業活動を推進することを最重要課題として考え、下記4つのテーマで国内外の関連会社を含めグループ一丸となって「スズキ環境計画2015」に取り組んでいます。

## ■ 地球温暖化の抑制

地球温暖化の要因とされるCO<sub>2</sub>排出量を低減するため、トップクラスの低燃費車や次世代自動車の開発を推進していきます。  
また、生産・物流においても省エネを徹底し、効率的な事業活動を推進していきます。



ワゴンR

e-Let's

## ■ 環境保全等の推進

O<sub>2</sub>センサーとメタルハニカム触媒を搭載したマフラー

排出ガスと環境負荷物質等においては、法規制や業界自主規制への対応にとどまらず、規制以上の目標値を自主的に設定して環境負荷の低減を推進していきます。

## ■ 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

無駄を出さない開発・生産段階から、使用済み段階の効率的な再資源化まで、一貫して資源を大切に利用することによって持続可能な循環型社会の実現に貢献していきます。



リサイクル材を使用した部品例



エンジンアンダーカバー



フットレスト



バッテリーホルダー

## ■ 社会との連携



スズキの森 植林活動

社会の一員として、様々なステークホルダーの皆さまと環境コミュニケーションの推進に取り組むことで、共に自然環境と調和した社会の発展を目指します。

## 生物多様性ガイドライン

スズキは「スズキ地球環境憲章」に基づき、美しい地球と豊かな社会を次世代へ引き継いでいくために、輸送機器メーカーとして地球環境の保全に取り組んでいます。  
加えて、人類の誕生以来、私たちの生活に多大な自然の恵みをもたらしている「生物多様性」の保全も、事業活動等によって避けられない影響を及ぼす重要な環境課題と認識しています。  
そこで、スズキは事業活動等において「生物多様性」の保全と持続可能な利用に取り組む指針として、「スズキ生物多様性ガイドライン」を策定しました。

(例)リチウムイオンバッテリーの回収・取り外しマニュアル HP抜粋

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/battery/index.html>

企業情報トップ 会社概要 生産拠点 研究開発 環境・社会貢献 沿革 リコール情報 お問い合わせ・お知らせ



環境・社会貢献

自動車リサイクルトップ

自動車リサイクルへの取組みについて

自動車リサイクル料金について（2004年12月以前の車種）

自動車リサイクル料金について（2005年1月以降の車種）

軽自動車

登録車

回収業者・解体業者の皆様へ

リチウムイオンバッテリー回収・リサイクルについて

再資源化等の実施状況

2014年度

2013年度

2012年度

2011年度

2010年度

2009年度

2008年度

2007年度

2006年度

## リチウムイオンバッテリー回収・リサイクルについて

使用済自動車の再資源化等に関する法律（通称：自動車リサイクル法）施行規則が、2012年2月1日に改正・施行され、事前回収物品に「リチウムイオン電池」と「ニッケル・水素電池」が追加されました。

スズキ（株）では、使用済のリチウムイオンバッテリーの適正な処理を行なうため、回収を行なっております。

スズキ（株）が製造するリチウムイオンバッテリー搭載車を廃車解体処理する際は、必ず事前にリチウムイオンバッテリーを取り外していただき、回収にご協力ください。

尚、安全確保のため、回収・リサイクルマニュアル、及び対象車種の取り外しマニュアルをよくお読みいただき、適正・安全な取り外し作業を行なってください。

### 対象車種マニュアル類一覧

- 解体事業者様向け回収・リサイクルマニュアル  
ENE-CHARGE S-ENE CHARGE搭載車全車共通（PDF版） [939KB]
- スズキリチウムイオンバッテリーパック引取依頼票  
ENE-CHARGE S-ENE CHARGE搭載車全車共通  
Word版 [457KB]  
PDF版 [253KB]
- 解体事業者様向け取り外しマニュアル  
ワゴンR MH34S（ENE-CHARGE搭載車）（PDF版） [701KB]  
ワゴンR MH44S（S-ENE CHARGE搭載車）（PDF版） [743KB]  
アルト エコ HA35S（ENE-CHARGE搭載車）（PDF版） [884KB]  
アルト HA36S（ENE-CHARGE搭載車）（PDF版） [884KB]  
ラパン HE33S（ENE-CHARGE搭載車）（PDF版） [884KB]



例)リサイクルしやすい樹脂材料の使用  
スズキ環境・社会レポート2015から抜粋

[http://www.suzuki.co.jp/about/csr/report/2015/pdf/2015\\_envj\\_04\\_04.pdf](http://www.suzuki.co.jp/about/csr/report/2015/pdf/2015_envj_04_04.pdf)

**リサイクルしやすい樹脂材料の使用**

プラスチックを大きく分けると「熱硬化性樹脂※1」と「熱可塑性樹脂※2」の2種類に分けられます。  
スズキでは、ほとんどの樹脂部品に「熱可塑性樹脂」を使用して、環境に配慮したクルマ作りに取り組んでいます。



**部品名**

ルームミラー & ルームランプ	ハウジング ステイ	グローブボックス	ボックス リッド	ドアトリム	フロント	ボード アームレスト ポケット
センタピラートリム	レンズ アッパー ロア	サイドシルスキャッフ ロアボックス コンソールボックス			リヤ	ボード ブルケース
レーダーカバー		インストルメントクラスターパネル インストルメントパネル			バック	裏反 ベース
アシストグリップ		フロントピラートリム ドアハンドル			ラゲッジボード	アッパー ロア

※1 熱硬化性樹脂  
熱と圧力によって硬化した後は、再加熱しても軟化・溶融しない樹脂。  
※2 熱可塑性樹脂  
成形後も再加熱により軟化・溶融し、冷却すると固化する樹脂。溶融・固化を繰り返し行うことで再利用が可能。

参考資料 ダイハツ HP 記載項目

http://www.daihatsu.co.jp/company/csr/env\_management/index.htm

環境マネジメント(CSR)【ダイハツ企業情報】

**環境マネジメント**

企業活動と環境影響 | 環境取組みプラン | 環境推進体制 | 環境教育・啓発 | 環境会計 | LCA

企業活動によって発生する環境負荷の概要

当社グループは、企業活動における物質やエネルギーなどのインプット、アウトプットを把握し、環境負荷低減に努めています。

■クルマの生産から廃棄までの間に発生する環境への影響

	企業活動分野				
	素材製造・部品調達	車両製造	物流	使用(走行)	販売・サービス 廃棄・リサイクル
低炭素社会の構築	素材製造時のエネルギー使用によるCO <sub>2</sub> 排出	製造ラインでのエネルギー使用によるCO <sub>2</sub> 排出	輸送トラックの化石燃料使用によるCO <sub>2</sub> 排出	走行時のガソリンの燃焼によるCO <sub>2</sub> 排出	フロンガス漏洩による温暖化
循環型社会の構築	部材製造によるエネルギー使用によるCO <sub>2</sub> 排出	フロンガス充填時の漏洩による温暖化	廃棄物の使用・再資源化	タイヤ、バッテリー、オイルなどの交換による廃棄物の発生	解体、焼却工程でのエネルギー使用によるCO <sub>2</sub> 排出
環境保全と自然共生社会の構築	水系汚染物質の排出	水系、土壌への水質汚染物質・化学物質の排出	NOx、SOx、PMの排出	揮発性有機化合物による健康被害	深・地層掘削による水、土壌汚染
	水系、土壌への化学物質の排出	多量なNOx、SOxの排出	NOx、SOx、PMの排出	揮発性有機化合物による健康被害	寿命による土壌汚染
	NOx、SOxの排出	工場設備などからのVOC、化学物質の排出	走行時の騒音、振動	製造含有化学物質による健康被害	エアバッグ誤発火による人的被害
		排気時の振動、騒音	走行時の車外騒音、振動		

参考資料 日野自動車 HP「環境報告」 記載項目

[http://www.hino.co.jp/csr/environment/env\\_index.html](http://www.hino.co.jp/csr/environment/env_index.html)

## 環境マネジメント

環境保全に関する基本的な考え方「日野地球環境憲章」に基づき各種活動を推進しています。

- ▶ 日野地球環境憲章
- ▶ 2015年環境取り組みプラン(目標と実績)
- ▶ 環境保全推進体制
- ▶ 環境マネジメントシステム
- ▶ 環境監査
- ▶ サプライチェーンでの取り組み
- ▶ 環境負荷の全体像
- ▶ 環境リスク管理
- ▶ グリーン購入
- ▶ グリーン調達ガイドライン
- ▶ 環境会計
- ▶ 2014年度の主な環境パフォーマンス

## 環境活動レポート

さまざまな環境課題に対応するため、環境取り組みプランの枠組みに沿って積極的に活動を推進しています。



### 製品・サービス

#### ▶ 考え方 / 直近の実績と課題

##### 地球温暖化への取り組み

- ▶ 日野自動車の製品環境技術
- ▶ LCAを取り入れた製品環境マネジメント
- ▶ エコドライブ講習

##### 3Rを適じた資源循環の推進

- ▶ リサイクル性を考慮した製品設計
- ▶ 再資源化段階の環境活動

##### 環境保全と自然との共生

- ▶ 大気環境改善に資する排出ガス低減技術
- ▶ 化学物質への取り組み



### モノづくり

#### ▶ 考え方 / 直近の実績と課題

##### 地球温暖化への取り組み

- ▶ 工場におけるCO<sub>2</sub>排出量の低減事例
- ▶ 再生可能エネルギーへの取り組み
- ▶ 物流におけるCO<sub>2</sub>排出量の低減事例

##### 3Rを適じた資源循環の推進

- ▶ 工場における省資源事例
- ▶ 工場における節水取り組み

##### 環境保全と自然との共生

- ▶ 生物多様性への配慮
- ▶ 植樹による森林保全活動
- ▶ エコファクトリー活動の推進



### その他取り組み (環境コミュニケーション)

#### ▶ 考え方 / 直近の実績と課題

##### 取り組み事例

- ▶ 環境教育
- ▶ 環境意識向上のための取り組み
- ▶ 社外との環境コミュニケーション
- ▶ 日野自動車グリーンファンド
- ▶ 国内外グループ会社における環境活動

(例) 環境配慮設計事例紹介

**環境報告**

**リサイクル性を考慮した製品設計**

日野自動車は1990年代初頭より、リサイクル性を考慮した製品開発、設計に取り組んでいます。98年には「自主行動計画」を策定し、リサイクル率等の具体的な数値を掲げ、活動の強化を図ってきました。また近年の国内外の環境負荷物質規制に対応すべく、早期の削減に取り組んできました。

**リサイクル材料の使用**

製品の一部に再生フェルト、廃木材(ハードボード)、樹脂バンパー回収品などリサイクル材を使用することで、資源の有効利用に貢献しております。



バッテリーカバーに樹脂バンパー回収品を使用

**リサイクル性を考慮した材料の採用**

インパネやバンパーゲリルなど樹脂部品について材料の統合化や無塗装の高光沢樹脂を採用するなどリサイクルしやすい材料を製品開発段階で折り込むようにしております。



無塗装高光沢樹脂のバンパーゲリル

(例) ハイブリッド車バッテリーリサイクルマニュアル

**サービス情報**

**ハイブリッド車バッテリーリサイクル**

このマニュアルは日野自動車(株)の「ハイブリッド車バッテリーユニット」の回収・リサイクルマニュアルです。それぞれのバッテリーユニットの取扱方法は、本マニュアルの該当する項目をご覧ください。

なお、車種によりバッテリーユニットの形状、取扱方法は異なりますので、必ず車種・型式をご確認の上、対応する項目を熟読いただき、安全な作業を行ってください。

<HVバッテリーユニット引取依頼>

☑ HVバッテリーユニットの引取依頼を行なう方はこちら

<回収・リサイクルマニュアル>

☑ 表紙の注意書……………(855kb/8P)

- はじめに
- HVバッテリーユニットの回収・リサイクルシステム概要
- HVバッテリーユニットの取扱い上の留意点
- HVバッテリーユニットの引取れお断りする場合の事例

車種ごとの取り外しマニュアル

小型トラック 日野デュトロハイブリッド

- ☑ VF-XRQ系……………(592kb/4P)
- ☑ BJG-XRQ系……………(495kb/4P)
- ☑ SUG-XRQ系……………(450kb/4P)


中型トラック 日野レンジャーハイブリッド

- ☑ V111E-CP3……………(700kb/4P)

《掲載マニュアル》

HVバッテリーユニット  
回収・リサイクルマニュアル

日野トラック [SUGXRQ系]  
■ハイブリッド車専用部品 専用工具



参考資料 富士重工業 HP 記載項目

[http://www.fhi.co.jp/envi/csr/report/pdf/2015/environment\\_report-jp.pdf](http://www.fhi.co.jp/envi/csr/report/pdf/2015/environment_report-jp.pdf)

## 環境情報

- ① 環境ビジョン
- ② 環境マネジメント
- ③ 環境に配慮したクルマ
- ④ 自動車リサイクル
- ⑤ 工場・オフィスの取り組み
- ⑥ 物流の取り組み
- ⑦ 販売の取り組み
- ⑧ 環境コミュニケーション
- ⑨ グローバルでの取り組み
- ⑩ 環境データ

(例) 富士重工業の環境コミュニケーションのページ

## 児童向け環境コミュニケーション

当社では、各事業所周辺地域の児童向けにさまざまな活動を行なっています。

### 群馬製作所

小学校教育の一助として工場見学の受け入れを継続して実施し、2014年度は、約84,200名の児童を受け入れました。

また、同敷地内にあるスバルビジターセンターでは、8月に工場とクルマのリサイクルを紹介するゾーンを別フロアに移動し一新しました。

こちらでは、壁面のパネルの中に実際にリサイクルされるもの、リサイクルの結果出来上がったものを収納し、見学にいらした小学生のみなさまにとってより判り易い展示となりました。



### 宇都宮製作所

宇都宮市内の小学生や半田市内の小・中学校に、従業員が出向き、環境問題への理解を深めてもらう環境出前教育を継続的に行っています。2014年度は約1,289名の小学生が参加しました。

地球温暖化の原因として、二酸化炭素を主とした温室効果ガスが挙げられています。環境出前教育では、地球に見立てたフラスコを2つ用意し、1つには二酸化炭素を、もう1つには空気を充填させ、太陽に見立てた赤外線ランプで温め温度の変化を測定しました。

すると二酸化炭素を充填させたフラスコの方の温度が高くなり、二酸化炭素には温室効果がある、ということを実感してもらいました。



今後も、児童向けコミュニケーションの充実を図っていきます。

(例) 富士重工業 (スバル) の環境配慮設計のページ

## リサイクル配慮設計の推進

当社では、限りある資源を有効に活用していくために、リサイクルを考慮したクルマづくりを推進しています。

### ■ ワイヤリングハーネス類の解体性向上

ワイヤリングハーネスには多くの銅が使用されているため、シュレッダー処理前にこれらが使用済み自動車より回収できれば、鉄と銅の分別が進み、資源の利用価値も上がります。

当社では、短時間で効率よく回収できるハーネスレイアウトや構造について研究を行っています。「5代目レガシィ(2009年国内発売)」以降の新型車には、これらの成果を織り込んでいます。



### ■ 材質表示の改善

部品材料のリサイクルは、その材質確認が重要です。

当社は業界ガイドラインに先駆け、1973年から樹脂部品の材質表示を行っています。

以前は目立たない裏面に表示し、部品を分解しないと材質が確認できませんでしたが、リサイクルする際に分解作業なしで部品を材質で仕分け、作業を効率化するように表示位置を改善しました。

現在、スバル全車種のバンパーに実施しています。



項目	内容
設計目的	上記の作業後の状態でニッケル量検査施設から主要なハーネスを簡単に回収できるように配慮する。
考え方	・ニッケル量検査施設でのためのレイアウト、スペースに配慮する。 ・確認、取付など分業、手づかみで引付けるように配慮する。
事項	ハーネスルート ・インパネ/アンダーパネル/フロアに配慮している。(巻きつけやすい状態にしない) ・エアダクトに絡まないように配慮している。
(効果)	・ニッケル量検査施設から主要なハーネスを簡単に回収できる。(清掃時間の短縮、回収物の増大) ・作業時の健康、事故防止。

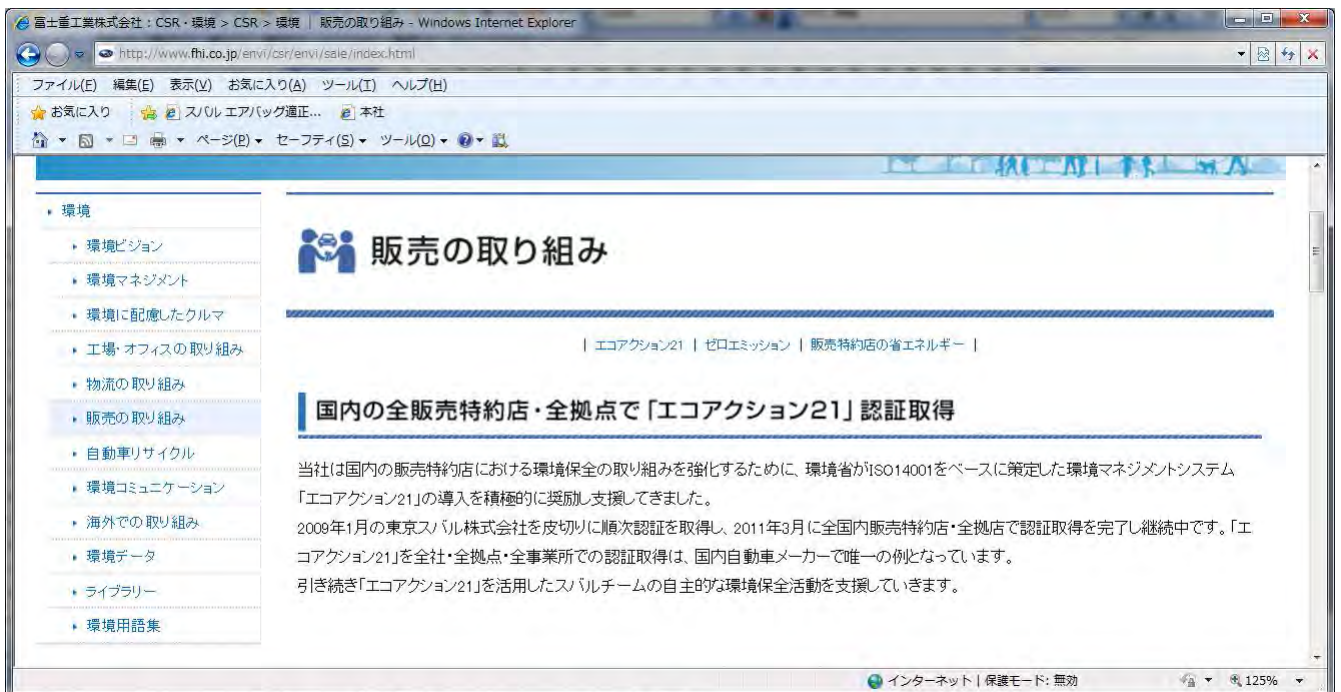
ワイヤリングハーネスは多くの銅が使用されているため、シュレッダー処理前にこれらを使用済み自動車から解体できれば鉄と銅の分別回収の向上につながり、資源リサイクルとしての利用価値が上げられます。当社は、効率よく短時間で回収しやすくするためのハーネスレイアウト、構造について研究を行っており、ARTと共同でハーネス設計ガイドラインの策定に取組みました。

設計ガイドラインの詳細はこちら(ARTホームページ)

(例) 富士重工業 (スバル) の自動車リサイクルのページ



(例) 富士重工業 (スバル) の販売の取組みのページ



参考資料 マツダ HP 記載項目

<http://www.mazda.com/ja/csr/environment/>

< CSR

## 環境保全への取り組み

環境ビジョン >

環境マネジメント >

商品・技術開発における取り組み >

生産・物流における取り組み >

使用済自動車・部品の回収リサイクル >

車種別環境情報 >

CSR

特集 >

- [CSRへの取り組み >](#)
- [環境保全への取り組み >](#)
- [安全への取り組み >](#)
- [社会貢献への取り組み >](#)
- [社外からの主な評価 >](#)
- [ガイドライン対照表 >](#)
- [報告書ダウンロード >](#)
- [2014年度版アンケート結果 >](#)
- [編集方針 >](#)
- [リサイクル法への取り組み >](#)



(例) マツダ キャパシター強制放電要領のダウンロードページ

**リサイクル法への取り組み**  
Active automobile recycling

- 自動車リサイクル法に基づく公表事項
- バッテリー類の回収/処理
  - リチウムイオンバッテリーの回収
  - ニッケル水素バッテリーの回収
  - キャパシターの適正処理

**バッテリー類の回収/処理** Automobile Battery

**キャパシターの適正処理**

マツダ車の特定のモデルには、迅速エネルギー回収システム「i-ELOOP(アイ・イーループ)」用としてキャパシターが搭載されており、使用状態により電気が残留していることがあります。電気が残留している状態で使用済自動車が発棄されると、キャパシターに溜まっている電気が原因で破砕時の火花発生、火災、ハーマス切断時のショートによる発熱、火傷、濡れた人体接触による感電等が発生するおそれがあります。事故を防ぐため、使用済自動車の解体時に必ずキャパシターの強制放電処理を実施してください。

作業時の安全確保のため、事前にキャパシター処理要領をよくお読みいただき、適正・安全な放電作業を行なってください。

1. キャパシター強制放電要領

デミオ	DJ5FS, DJ5AS (i-ELOOP搭載車) (PDF版) [620KB]
CX-3	DK5FW, DK5AW (i-ELOOP搭載車) (PDF版) [573KB]
アクセラ	BM5FS, BM2FS (i-ELOOP搭載車) (PDF版) [811KB]
マツダ様	RL1FP, RL1FR, RL1FP, RL1AP, RL1FW, RL1FW, RL1AW

CSRサイトマップ  
ガイドライン対照表

目的別インデックス

- 自動車リサイクルデータ
- 車種別環境情報
- サイト別環境データ

マツダのCSR  
CSR Initiatives

安全への取り組み  
Safety initiative

社会貢献への取り組み  
Social Contribution initiative

(例) 使用済部品の回収・リサイクルの推進

**使用済部品の回収・リサイクルの推進 (国内)**

国内の使用済自動車から取り外されるバンパーや市場損傷バンパーを回収し、新車用バンパーの樹脂材料として利用する水平リサイクルに積極的に取り組んでいます。

■ 市場損傷バンパーリサイクル：自動車の修理などにより交換されたバンパーを国内の販売店から回収し、独自の技術で樹脂部品（新車バンパー、アンダーカバーなど）にリサイクルしています。2014年度は、66,757本（回収率80%相当）を回収しました。

**市場損傷バンパー回収率の推移 (国内)**

年次	回収率 (%)
2010	78
2011	79
2012	80
2013	81
2014	80