

自動車リサイクル法」3品目の具体的な取り組み

■ フロン類

自動車メーカーに課せられたフロン類、エアバッグ類の回収・再資源化、およびシュレッダーダストの再資源化を実施するため、Hondaでは、関係事業者、自動車工業会・指定法人の協力のもと、下記のような取り組みを積極的に行っています。

カーエアコンに充填されているフロン類を大気に放出することなく、適正に処理するシステムを構築し、一般社団法人自動車再資源化協力機構に「回収～運搬～破壊処理」の一連の業務を委託して進めています。

一方、フロン充填量の削減や、フロンを使わないエアコンの開発など、今後の新型車に対しても積極的な展開を図っています。

■ エアバッグ類

安全装置であるエアバッグを展開させるためのインフレーター（ガス発生装置）を適正にリサイクルすることが必要です。リサイクルの方法としては、インフレーターを車体から取り外して指定した施設でリサイクルする方法と、使用済み自動車に装着したまま車の中で展開してリサイクルする2つの方法があります。どちらの方法で実行するかは、解体事業者にお任せすることになりますが、Hondaはツールや設備の開発を行いながら、事業者の方々とは協力しつつ、車上展開によるリサイクルを推奨していきたいと考えています。

また、車上展開する際に、数多く装着されているエアバッグを1つずつ展開するのではなく、1回で同時に展開できるシステムを'98年モデルより適用し、現在ほとんどのHonda車が、このシステムを装備しています。これにより、解体事業者の処理作業の手間が大きく削減できるようになります。これら一連の取り組みを自動車再資源化協力機構に委託、協力して進めています。

▶ グリーン購入法適合車出資合致

▶ 環境への取り組み

▶ 公益財団法人自動車リサイクル促進センター

▶ 一般社団法人自動車再資源化協力機構

▶ 豊通リサイクル株式会社

*「フロン、エアバッグの業務委託先」は、こちらをご覧ください。

▶ 自動車再資源化協力機構HP

■ シュレッダーダスト(ASR)

使用済み自動車が、解体工程を経て破砕工程でシュレッダー設備にかけられ、金属類と分離されて残ったものがASRであり、自動車リサイクル法施行以前は、ほとんどが埋め立てられていました。法の施行後は、このASRを自動車メーカーが引を取ってリサイクルを進めています。リサイクルを効率的、確実に行うために、Hondaはトヨタ自動車、ダイハツ工業、日野自動車と共同で、THチームを作り活動を展開しています。

ASRのリサイクルは設備によって多くの手法があり、リサイクル率とリサイクル費用のバランスを取りつつ、お客様の費用負担を削減すべく取り組んでいます。

また、ASRのリサイクル率は段階的な向上が法律で設定されており(2005年30%、2010年50%、2015年70%)、これらを遵守し早期展開を図ります。(2007年度77.8%早期達成済み)一方、新型車においては、ASRの発生量を減らすように軽量化を図り、燃焼時に有害物質を出さないような材料開発を積極的に進めています。



シュレッダーダスト

*「シュレッダーダストの業務委託先」は、こちらをご覧ください。

▶ 豊通リサイクル株式会社ASR再資源化事業部HP

HONDA
The Power of Dreams

[ホーム](#)
[クルマ](#)
[バイク](#)
[汎用製品](#)
[モータースポーツ](#)
[テクノロジー](#)
[企業情報](#)

環境への取り組み > Honda環境年次レポート > 企業活動における取り組み > 製品の資源循環・3R領域

Honda 環境年次レポート 2015 日本

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

- リユース、リサイクル設計

リサイクル性やメンテナンス性に配慮した構造設計、リサイクルしやすい材料や再生樹脂の使用、樹脂、ゴム部品への材質表示などに取り組み、リユース、リサイクル性の向上を進めています。

四輪車では、新型「レジェンド」のアンダーコート、インナーウェザーストリップ、インパネ表皮など、多岐にわたる内外装部品にリサイクルしやすい材料^{※1}を使用し、またエアコンダクトには再生材を使用。さらに樹脂、ゴム材料には可能な限り材質表示を行うなど、リサイクルしやすい環境を整えています。2014年度に発売したすべての新型車、モデルチェンジ車で、一般社団法人日本自動車工業会(以下、自工会)「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン」によるリサイクル可能率が、四輪車90%以上、二輪車95%以上となっており、汎用製品においても使用部材のリカバリー可能率^{※2}95%以上を継続しています。

	リサイクル可能率	主な製品と部品
二輪車	95%以上	NC750S ● リヤフェンダー ● FIユニットボックス
四輪車	90%以上	新型「レジェンド」 ● エアコンダクト
汎用製品	95%以上 (リカバリー可能率)	EUS51S ● フロントカバー ● メンテナンスカバー ● エアクリナー



環境保全への取り組み

エネルギー／温暖化対策 2

商品・技術開発における取り組み

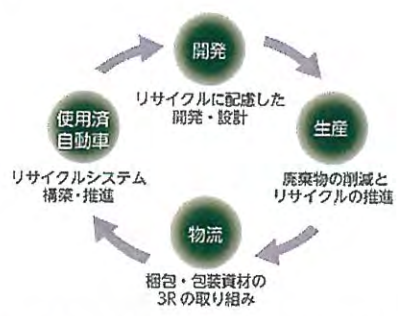
- クリーンエミッション >
- 資源循環の推進 >

環境保全への取り組み

資源循環の推進

リサイクルに配慮した開発・設計

マツダでは自動車の全ライフサイクルにおいて3R（リデュース、リユース、リサイクル）を軸とした資源循環の取り組みを行っています。自動車の材料には、鉄、アルミニウム、樹脂、レアメタルなど限りある資源が含まれています。マツダは、「リサイクル設計ガイドライン」を1992年に策定し、開発中のすべてのクルマに3R設計を取り入れています。



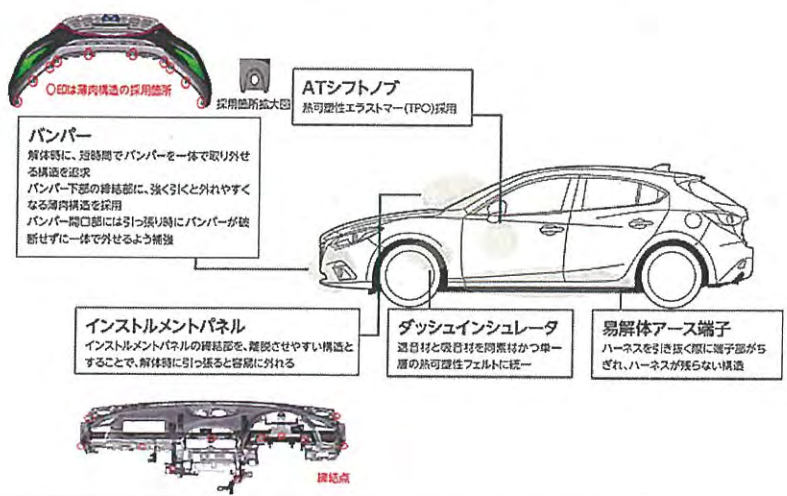
商品・技術開発における取り組み

- クリーンエミッション >
- 資源循環の推進

CSR関連情報

- CSRへの取り組み >
- 安全への取り組み >
- 社会貢献への取り組み >

- 具体的には、以下の取り組みを推進することで、新車のリサイクル性を向上させています。
1. リサイクル可能な部品や素材を取り出しやすくするために、解体・分離が容易な車両の設計、解体技術の研究
 2. ASR※1の構成重量の多くを占める樹脂について、リサイクルしやすい材料の採用



バイオマテリアルの採用を拡大

排出削減に貢献できる植物由来の材料からなる、新しい自動車部品を商品化しています。

2011年に導入したSKYACTIV-G搭載デミオ（海外名：Mazda2）のラジエータータンクにバイオプラスチックを初採用し、その後順次採用車種を拡大しています。

2014年に、自動車外装部品にも使用できる無塗装で高質感のバイオプラスチックを開発し、2015年5月発売の新型ロードスター/MX-5のカップホルダーベゼルにマツダ車として初めて採用しました。今後の新型車にも順次展開していく予定です。

バイオプラスチックを採用したラジエータータンク搭載車種

プレマシー/Mazda5（ガソリン車）

CX-5

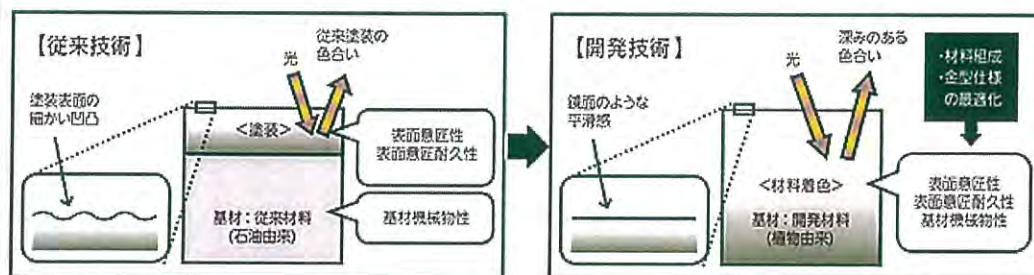
アテンザ/Mazda6（ディーゼル車）

アクセラ/Mazda3（ディーゼル車）

新型デミオ/Mazda2

新型CX-3

新型ロードスター/MX-5



使用済自動車バンパーtoバンパーリサイクル

マツダは、持続的な資源の有効利用を目指して、使用済自動車バンパーを新車バンパーの材料として水平リサイクルする技術の世界で初めて実用化※2。2011年8月生産分よりビアンテのリアバンパー用として使用を開始しました。

※2 2011年8月現在 マツダ調べ（協力的会社）ヤマコー（株）、高瀬合成化学（株）。

＜ 環境保全への取り組み

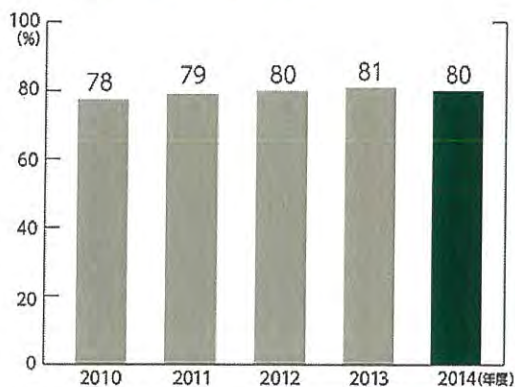
使用済自動車・部品の回収・リサイクル

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。

使用済自動車

市場損傷バンパー回収率の推移（国内）



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



- CSR・環境・社会貢献トップ
- トップメッセージ
- CSRへの取り組み
- 環境への取り組み**
 - 取り組み方針
 - 環境トピックス
 - 環境マネジメント
- 商品・技術**
 - ▶ 走行時のCO₂排出量低減
 - ▶ 電動化技術の開発
 - ▶ 燃費向上技術の開発
 - ▶ 走行時の排出ガスのクリーン化
 - ▶ 車室内VOC削減
 - ▶ **リサイクルの取り組み**
 - ▶ **リサイクルに配慮した設計・開発**
 - ▶ 環境負荷物質の低減
- 事業活動
- 社会との協働
- 環境報告書
- 環境データ集
- 自動車リサイクル
- 社会への取り組み
- 企業倫理委員会
- 社会貢献活動
- CSRレポート



商品・技術 / リサイクルの取り組み / リサイクルに配慮した設計・開発



自動車の3R推進に関する取り組み

日本や欧州では、自動車リサイクルに関する法制化が進み、リサイクルに配慮した製品開発が自動車メーカーの義務となっています。三菱自動車でも、リサイクルだけでなく、リデュース、リユースの3Rを積極的に取り入れた開発を進めており、特に設計構想段階からの独自の「リサイクル設計ガイドライン」に基づいて取り組んでいます。

三菱自動車では、1999年以降クルマの開発に「リサイクル設計ガイドライン」を設定し、これに基づいた3R設計を積極的に取り入れています。ワイヤー・ハーネス・モーター類の取り外し性向上については、「ハーネス設計ガイドライン」に基づき、リサイクル性の向上を図りました。

また、再生材を使用した部品については、販社修理交換リバー再生材をスベアータイヤカバー部分に採用しています。三菱自動車では引き続き、車両開発の初期段階から3Rに配慮したクルマづくりを進め、省資源化をはじめリサイクル容易化を推進します。



2014年発売新型ライトトラックにおけるリサイクル容易な熱可塑性樹脂の主な採用箇所(グリーン部)

環境への取り組み



商品・技術 / リサイクルの取り組み



自動車リサイクルイニシアティブの制定

1980年代、使用済自動車由来のシュレッダーダストの最終処分場不足などを背景に発生した、大規模な自動車のシュレッダーダストの不法投棄による社会問題を受け、1997年5月に通産省(現在の経済産業省)がリサイクルと適正処理を促進するため、「使用済自動車リサイクル・イニシアティブ」を策定しました。

これを受け、1998年2月に一般社団法人日本自動車工業会は自主行動計画として、自動車リサイクルイニシアティブを策定するとともに、三菱自動車は同年同月「三菱自動車リサイクルイニシアティブ」を策定しました。

三菱自動車リサイクルイニシアティブでは、リサイクル可能率の向上、鉛(バッテリーを除く)の使用量削減、新型車へのリサイクル材(バンパー、内装基材、フロアマットなど)の適用拡大推進目標を定め、継続的に取り組みを行っています。三菱自動車では独自のガイドラインに沿って設計・開発の初期段階からリサイクルに配慮し、自主目標値を達成しています。

各国自動車リサイクル法への対応

日本では自動車リサイクル法(2005年)が施行され、自動車メーカーは使用済となった自動車のシュレッダーダスト、エアバッグ類、フロンの類(3物品)の引き取りと適正な再資源化処理を実施しており、循環型社会の形成に向けた取り組みを推進しています。

欧州では、リサイクル可能率が認証要件となるELV指令(2003年)が施行され、リサイクル設計を推進しています。

今後、アジアの新興国にも広がりを見せる自動車リサイクル法に逐次対応していきます。

Environmental Activities 環境への取り組み

環境に関する活動

- 環境サステナビリティプラン
- 低公害車の紹介
- 環境・社会報告書
- 車種別環境情報
- 自動車リサイクル法
- トラック・バス規制の概要と影響
- 自動車関係諸税のグリーン化

車種別環境情報

当社が販売している自動車の車種別環境情報を提供するものです。

燃費、排出ガス、騒音などの自動車の環境性能は法律によって基準が定められていますが、必ずしもすべての車両環境性能が同じレベルではありません。我が国における燃料消費、CO2排出および大気汚染に占める自動車の割合は比較的大きく、その比較のための情報です。

なお、環境情報以外の車両説明はカタログを参照下さい。この内、グリーン購入適合車種については、別に一覧表にまとめております

- 車種別環境情報
- グリーン購入法適合車種一覧ページへ
- グリーン購入法対象車両などの出荷実績（2010年度）
- グリーン購入法適合車種の判断基準 日本自動車工業会のページへリンクしております
- グリーン購入法の説明ページへ 環境省 グリーン購入法.netのページへリンクしております

記載情報の説明

記載情報の詳細については日本自動車工業会のホームページをご参照ください。

Environmental Activities 環境への取り組み

環境に関する活動

- 環境サステナビリティプラン
- 低公害車の紹介
- 環境・社会報告書
- 車種別環境情報
- 自動車リサイクル法
- トラック・バス規制の概要と影響
- 自動車関係諸税のグリーン化

環境・社会報告書

2015年版

- コンテンツを見る
- 全ページをダウンロードする (PDF: 2,475KB)

冊子をご希望の場合は、エコまっとうラインよりご請求ください。
http://www.ecohotline.com/products/detail.php?product_id=1994

ENVIRONMENTAL REPORT 2015

自動車リサイクル法

Act on Recycling, etc. of End-of-Life Vehicle

- ◆ ASR: 2,808t (9,812台) を引取り, リサイクル率 97.8% で法定基準 (50%以上) を達成。
- ◆ エアバッグ類: 3,130個 (1,684台) を引取り, リサイクル率は 93.8% で法定基準 (85%以上) を達成。
- ◆ フロン類: 2,548kg (6,599台) を引取り, 適正処理を実施。
- ◆ 資金管理法から払渡を受けた預託金総額は 123,879 千円, 再資源化等に要した費用総額は 132,495 千円でした。
- ◆ Received and recycled 2,808t (9,812 units) of ASR for a recycling rate of 97.8%, achieving the statutory standard (50% or more).
- ◆ 3,130 airbags (1,684 units) were recycled by collection or after actual activation in vehicles. Recycling rate was 93.8% of the total number of airbags, meeting the required legal standard (more than 85%).
- ◆ 2,548 kg (6,599 units) of CFCs were collected and properly treated.
- ◆ Total deposits remitted by the fund-managing corporation were 123,879,000 yen and total expenses for recycling, etc., were 132,495,000 yen.

2014年度実績 Results for FY2014

	ASR	エアバッグ類 Airbags	フロン類 Fluorocarbons
引取り台数 / Vehicles collected	9,812	1,684	6,599
引取り量 / Amount collected	2,808 t	3,130	2,548 kg
リサイクル率 / Recycling rate	97.8%	93.8%	-

法施行から2015年3月までの引取り累計

Totals accumulated from the date the law was enacted to March 2015

	ASR	エアバッグ類 Airbags	フロン類 Fluorocarbons
引取り台数 / Vehicles collected	160,416	8,481	78,098
引取り量 / Amount collected	861,061 t	15,875	31,795 kg

リサイクル率基準値

Recycling percentages for ASR and airbags

	ASR	エアバッグ類 Airbags
2005-2009	30%	85%
2010-2014	50%	
2015-	70%	

UD Trucks (株)

http://www.udtrucks.com/ja-jp/about-us/environmental-care/environmental-reportshttp://www.udtrucks.com/ja-jp/about-us/environmental-care/environmental-reports



事業活動に伴う環境影響

製品ライフサイクルの全段階で 資源の有効利用と環境負荷低減を推進

UDトラックスは、開発・設計から廃棄・リサイクルまで製品ライフサイクルのすべての段階で環境負荷分析を行い、環境に配慮した製品を提供するとともに、資源の有効利用と環



トラックのライフサイクルでの環境負荷は、ほとんどが使用中に発生するCO₂と排ガス(PM/NOx)です。

化学物質の管理

製品に含まれる化学物質の管理を徹底

化学物質の製造・輸入・管理、環境配慮設計、リサイクルなどに関する法規制や産業界の自主基準の遵守を前提に、自動車業界の統一化学物質リスト(GADSL)に基づき、製品に含有される化学物質の管理に努めています。

化学物質管理の取り組み

開発・設計段階

- 各工程でサプライヤーを含めた化学物質の使用状況を確認
- 必要に応じてIMDS※1へ情報を登録

生産段階

- PRTR制度※2に基づき毎年届出・報告を実施
- 社内基準として運用し有害物質代替活動を推進

※1 世界各国の自動車メーカーが環境保全を目的に共同で運営している材料データベース。

※2 特定化学物質の環境への排出量の把握等および管理の改善の促進に関する法律。

廃棄物削減

製品廃棄時の環境負荷を低減

製品ライフサイクルで最も多く廃棄物が発生するのは、ディーラーでの製品廃棄時です。そのためUDトラックスでは廃棄物管理体制を構築し、2014年には廃棄物分別管理に関する社内処理基準を各ディーラー拠点に導入しています。

これに従って、各ディーラー拠点では専用の設備を設置して廃棄物を26カテゴリーに分別する取り組みを行っています。

また、UDトラックスでは、製品廃棄・リサイクル段階以外の廃棄物削減も推進しています。開発段階においては、バンパーの3分割化など、部品の解体のしやすさを考慮した設計を行っています。また生産段階では、最終処分量の削減を目標に、廃棄物の発生抑制と再資源化に取り組んでいます。2013年度においては、焼却残さの再資源化や廃棄物の分別活動などを推進し、廃棄物最終処分量を1990年度比で99.9%削減しました。また、再資源化率も全社で99%以上(ゼロエミッション)となりました。

さらに、流通段階ではサービスパーツの発送に使う梱包容器の再利用のためにリターナブル化を進めています。

リサイクル実績の掲載例

トヨタ自動車(株)

ホーム CSR・環境・社会貢献 **環境への取り組み** 循環型社会の構築 自動車リサイクル法に基づく公表事項 再資源化の実績

自動車リサイクル法に基づく2014年度 再資源化等の実績

環境への取り組み 循環型社会の構築 **自動車リサイクル法に基づく公表事項** 再資源化の実績



再資源化等の実績

自動車リサイクル法に基づく2014年度 再資源化等の実績

1. 対象期間

2014年4月1日～2015年3月31日

2. 再資源化等の状況

項目		2014年度 (2014/4～2015/3)	2013年度 (2013/4～2014/3)	
ASR ※1	引取台数	引取使用済自動車台数	659,896 台	694,274 台
		委託全部利用引渡解体自動車台数	48,986 台	46,563 台
		合計	708,882 台	740,837 台
	引取量	引取ASR重量	147,814 t	154,278 t
		委託全部利用引渡ASR相当重量	10,565 t	10,047 t
		合計【A】	158,379 t	164,325 t
	再資源化 重量	再資源化施設再資源化重量 (① - ②) ※2	142,998 t	148,067 t
		① 施設投入重量	147,814 t	152,570 t
		② 施設排出残渣重量	4,816 t	4,503 t
		委託全部利用再資源化重量 (③ - ④)	10,423 t	9,964 t
③ 委託全部利用したASR相当重量		10,565 t	10,047 t	
④ 排出残渣重量	142 t	83 t		
合計【B】	153,421 t	158,031 t		
エアバッグ類	引取台数	取外回収台数	106,958 台	98,903 台
		車上作動台数	443,867 台	449,176 台
		一部取外回収/一部車上作動台数	14,440 台	10,000 台
		合計	565,265 台	558,079 台
	引取量	取外回収個数 ※3	347,247 個	297,595 個
		車上作動個数	1,874,229 個	1,824,867 個
	合計	2,221,476 個	2,122,462 個	
再資源化 重量	再資源化施設の引取重量【C】 ※4	246,636 kg	195,604 kg	
	再資源化重量【D】	232,190 kg	183,939 kg	
フロン類	引取台数	CFC引取台数	17,662 台	21,256 台
		HFC引取台数	610,992 台	627,117 台
		合計	628,654 台	648,373 台
	引取量	CFC引取重量	3,976 kg	5,070 kg
		HFC引取重量	170,620 kg	177,288 kg
		合計	174,596 kg	182,358 kg

※1 ASR :Automobile Shredder Residue 自動車シュレッダーダスト

※2 ASR再資源化施設の基準適合状況は、下記の豊通リサイクル(株)のホームページを参照
<http://www.toyotsurecycle.co.jp/ASR/asr-receipt02.html>

※3 エアバッグ類の取外回収個数は指定引取場所において引き取った個数

※4 指定引取場所において引き取った後、再資源化施設で引き取ったエアバッグ類の重量

注1)上表の合計欄の数値は、各項目の四捨五入の関係上、一致しない場合があります。

3.基準の遵守状況

項目		基準	2014年度 (2014/4~2015/3)	2013年度 (2013/4~2014/3)
再資源化率	ASR ※上表の [B] / [A]	30%以上(2005年度~2009年度)	97%	96%
		50%以上(2010年度~2014年度)		
		70%以上(2015年度~)		
	エアバッグ類 ※上表の [D] / [C]	85%以上	94%	94%

4.払渡を受けた預託金および再資源化等に要した費用

(単位：円)

項目		合計	内フロン類	内エアバッグ類	内ASR
収入	払渡を受けた預託金 [E]	8,337,634,035	1,418,331,331	1,394,200,311	5,525,102,393
	内 預託金利分 [F]	774,101,415	-	-	-
支出	再資源化等に要した費用 [G]	-7,546,194,969	-1,163,053,580	-1,317,988,110	-5,065,153,279
	内 社内費用(人件費) [H]	-26,800,172	-	-	-
	内 社内費用(システム費) [I]	-12,446,000	-	-	-
収支 [J] ([J] = [E] + [G])		791,439,066	-	-	-

(参考)再資源化等の運営に要したメーカー負担金とメーカーとしてのリサイクル全体収支

	自動車リサイクル促進センターの運営関連費用 [J]	-376,718,533	-
	ASRリサイクル関連費用 [K]	-106,446,258	-
合計 [L] ([L] = [J] + [K])		-483,164,791	-
メーカーとしてのリサイクル全体収支 [M] ([M] = [L] + [J])		308,274,275	-

(参考：2013年度) (2013/4-2014/3)

払渡を受けた預託金および再資源化等に要した費用 (2013年度)

項目		合計	内フロン類	内エアバッグ類	内ASR
収入	払渡を受けた預託金 [N]	8,480,200,530	1,446,069,432	1,345,265,260	5,688,865,818
	内 預託金利分 [O]	699,741,700	-	-	-
支出	再資源化等に要した費用 [P]	-7,530,465,250	-1,188,547,028	-1,235,892,030	-5,114,026,192
	内 社内費用(人件費) [Q]	-28,265,366	-	-	-
	内 社内費用(システム費) [R]	-14,799,000	-	-	-
収支 [S] ([S] = [N] + [P])		941,735,280	-	-	-

※ 2013年度 払い渡しを受けた預託金について以下のとおり訂正を致します。
ASR 額)5,653,296,079円→正)5,688,865,818円

(参考)再資源化等の運営に要したメーカー負担金とメーカーとしてのリサイクル全体収支 (2013年度)

	自動車リサイクル促進センターの運営関連費用 [S]	-402,018,161	-
	ASRリサイクル関連費用 [T]	-115,113,992	-
合計 [U] ([U] = [S] + [T])		-517,132,153	-
メーカーとしてのリサイクル全体収支 [V] ([V] = [R] + [U])		424,603,127	-

NISSAN MOTOR CORPORATION



自動車リサイクル法



TOP > 自動車リサイクル法に基づく2014年度 再資源化等の状況について

自動車リサイクル法に基づく2014年度 再資源化等の状況について

- ・2013年度実績
- ・2012年度実績
- ・2011年度実績
- ・2010年度実績
- ・2008年度実績
- ・2008年度実績
- ・2007年度実績
- ・2006年度実績
- ・2005年度実績
- ・2004年度実績

自動車リサイクル法に基づく2014年度 再資源化等の状況について

小 中 大 PRINT

2005年1月1日に施行された自動車リサイクル法^{※1}に基づき、2014年度(2014年4月～2015年3月)に実施したASR^{※2}(自動車シュレッダーダスト)、エアバッグ類、フロン類の特定3物品の再資源化等の状況を以下にご報告いたします。
自動車リサイクル法においては自動車メーカーは使用済み自動車の特定3物品の引取りと再資源化の義務を負うとともに、お客様より廃車を受けたリサイクル料金によって再資源化等の業務を行っております。

当社は2014年度、ASRを108,231トン(500,055台)引き取り、106,538.7トンの再資源化を実施しました。その結果、ASR再資源化率は97.5%となり、2015年度の法定基準である70%を2005年度以降継続して達成いたしました。この実績は、リサイクル実効率39.6%^{※3}に相当します。また、当社はASRの埋立処理及び焼却処理ゼロ化^{※4}を達成しました。

エアバッグ類は1,664,042個(442,366台)を引き取り、回収処理または車上作動^{※5}により再資源化を実施しました。エアバッグ類再資源化率は94.2%となり、法定基準85%を上回りました。またフロン類は130,430.684kg(469,247台)を引き取り、適正な処理を行いました。

なお、特定3物品の再資源化等に要した費用総額は52億9,785万3,316円、リサイクル料金を収受しリサイクル等の実施時まで管理運用を担う資金管理人から払い渡しを受けた預託金総額は60億3,202万5,285円となり、全体収支は7億3,417万1,969円のプラスとなりました。

これにより、2004年度～2014年度の累計収支は37億7,123万9,867円のプラスとなりました。これは1台あたり547円に相当します。今後も中長期でバランスが取れるよう取り組んでいきます。

自動車リサイクル法について

リサイクル料金について

車種名別リサイクル料金一覧

業者様へのお支払料金

エアバッグ類 フロン類 シュレッダーダストの引取基準

エアバッグ類 フロン類 シュレッダーダストの指定引取場所

詳しいリサイクルの取り組み

リチウムイオンバッテリーリサイクル

当社は、今後も法規目標である使用済み自動車の再資源化等を推進するとともに、中期環境行動計画「ニッサングリーンプログラム2016」で掲げたリサイクル率の向上→トップレベルのリサイクル実効率を達成する」という目標に向けて取り組んでおり、ASRの再資源化施設を積極的に開拓し活用したことで、2012年度以降継続してASRの埋立及び焼却処理ゼロを実現することができました。今後は、ASRの再資源化率100%を目指して、残量のゼロ化に取り組んでいきます。

・リサイクルの取り組みの詳細についてはこちらをご覧ください。

※1 自動車リサイクル法(正式名称は「使用済み自動車の再資源化等に関する法律」)第27条2項及び施行規則第22条に基づく

※2 ASR : Automobile Shredder Residue (自動車破砕残渣)

※3 リサイクル実効率39.6%の算出根拠:2003年5月合同審議会の資料で提示されている、自動車を解体、粉砕で再資源化した比率は81.3%であり、残りの18.4%をASR分としています。使用済み自動車リサイクル率(実効値)は、この18.4%に当社のASR再資源化比率97.5%を乗じたものを上記の81.3%に加算し、算出したものです。
リサイクル実効率39.6%=81.6%+(18.4%×97.5%)

※4 ASR再資源化基準適合施設がリサイクルする際に生じる「残渣」の埋立処理分を除く

※5 車両にエアバッグ類を取り付けたままの状態でも、燃焼しリサイクルする方法

自動車リサイクル法に基づく2014年度 再資源化等の状況

- ・1. 対象期間
- ・2. 基準の遵守状況
- ・3. 再資源化等の状況
- ・4. 払渡しを受けた預託金額および再資源化等に要した費用
- ・5. ASRの再資源化等の取り組み

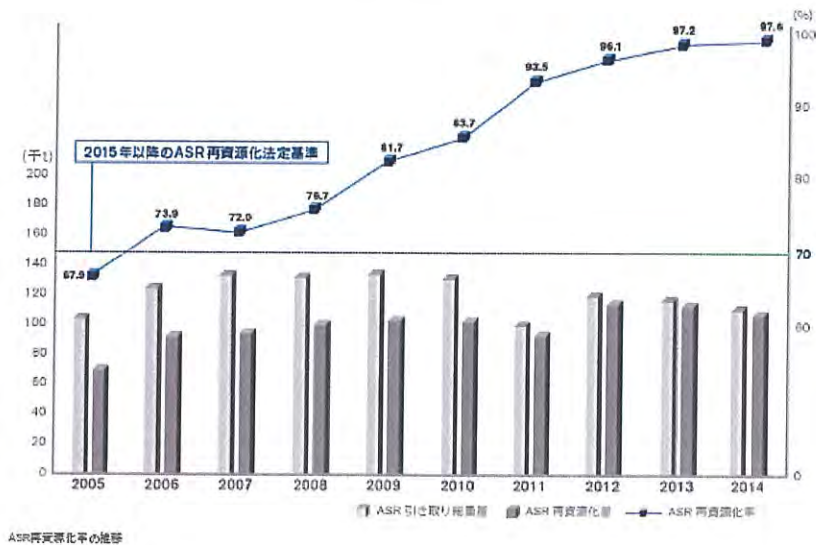
【1.対象期間】

2014年4月～2015年3月

【2.基準の遵守状況】

年度	ASR										エアバッグ類									
	14年度	13年度	12年度	11年度	10年度	09年度	08年度	07年度	06年度	05年度	14年度	13年度	12年度	11年度	10年度	09年度	08年度	07年度	06年度	05年度
実況	97.6%	97.2%	96.1%	93.5%	83.7%	81.7%	76.7%	72.0%	73.9%	67.9%	94.2%	94.1%	93.8%	93.8%	94.3%	94.4%	94.6%	94.3%	94.2%	93.5%
基準	80%以上(2005年度～2009年度) 50%以上(2010年度～2014年度) 70%以上(2015年度～)										95%以上									

0がなかったがスラッシュの総量



【3.再資源化等の状況】

項目	ASR	
	重量	台数
ASR再資源化量	106,598.7[t] … [(2)-(3)]+(5) -(6)	500,065 [台]
ASR5リ取り総重量と使用済み自動車総台数	109,231.0[t] … (1)×(4)	
ASR5リ取り重量および使用済み自動車台数	103,940.6[t] … (1)	474,526 [台]
ASRリサイクル施設※1への投入ASR重量	103,940.6[t] … (2)	
ASRリサイクル施設※1で生じた当該ASR由来の廃棄物重量※2	2,560.5[t] … (3)	
委託全部再資源化※3で全部利用者1リ引き渡したASR重量及び廃棄物重量	5,290.4[t] … (4)	25,539 [台]
委託全部利用したASR総重量	5,290.4[t] … (5)	
委託全部利用者で生じた当該使用済み自動車由来の廃棄物重量※4	71.8[t] … (6)	

エアバッグ類		
項目	価額	台数
エアバッグ類引取総価額	1,564,042[個]	442,366[台]
取外回収価額	194,872[個]	54,172[台]
車上作動価額	1,469,170[個]	375,885[台]
一部取外回収台数および一部車上作動台数	-	12,309[台]
再資源化施設の引取り重量		137,667.0[kg]・・・(7)
再資源化重量		123,653.4[kg]・・・(8)

フロン類		
項目	重量	台数
フロン類引取総重量	130,430,684[kg]	469,247[台]
CFC引取り重量	2,315,309[kg]	10,467[台]
HFC引取り重量	128,115,375[kg]	458,780[台]

※1 ASRリサイクル施設とは

自動車リサイクル法第28条で主務大臣の認定を取得したASR指定引取り場所のうち、施行細則第28条に定める基準に適合した施設(基準適合施設)、また基準適合施設(自動車破砕残渣処理基準適合施設)および各施設の基準適合内容について、下記のART (Automobile shredder residue Recycling promotion Team 自動車破砕残渣リサイクル促進チーム)のホームページより公表しておりますので、ご確認ください。

<http://www.asrtp/jnack.html>

※2 ASRをリサイクルすることによって生じるスラグや飛灰等のうち、販売や処理されないで施設に残ったもしくは埋立処分された廃棄物の総重量。

※3 委託金部判別票と自動車リサイクル法第36条で主務大臣の認定を所得した金部判別票(解体事業者、プレス・せん断処理業者)と委託金部判別票(国内の電炉・製鉄等)においてASRを処理しないで、費用負担を再資源化する仕組み。またこの仕組みについては、下記のART (Automobile shredder residue Recycling promotion Team 自動車破砕残渣リサイクル促進チーム)のホームページより説明しておりますので、ご確認ください。

<http://www.asrtp.jp/taimob1.pdf>

※4 委託金部判別票で鉄鋼製鋼を生成する際に生じるスラグや飛灰等のうち、販売や処理されないで施設に残ったもしくは埋立処分された廃棄物の総重量。

※5 エアバッグ類の取外回収価額は指定引取場所において引き取った価額。

※6 指定引取場所へ引を取った後、再資源化施設へ引を取ったエアバッグ類の価額。

【4. 払い渡しを受けた預託金額および再資源化等に要した費用

(単位: 円)

	ASR	エアバッグ類	フロン類	合計
払い渡しを受けた預託金	3,835,055,780	1,154,070,547	1,092,888,988	6,082,025,285
再資源化等に要した費用	3,477,394,623	949,396,439	972,052,254	5,297,853,316
収支	357,671,127	205,674,108	220,826,734	784,171,959

2004年度から2014年度の累計

	ASR	エアバッグ類	フロン類	合計
払い渡しを受けた預託金	40,863,042,439	7,989,090,252	11,190,022,442	60,042,155,133
再資源化等に要した費用	38,885,011,338	7,017,188,533	10,368,715,305	56,270,915,176
収支	1,978,031,101	971,901,719	821,307,137	3,771,239,957

【5. ASRの再資源化等の取組み

日産自動車では、ART (Automobile shredder residue Recycling promotion Team 自動車破砕残渣リサイクル促進チーム)を構成し、ASRの再資源化等を実施しております。

ARTとしての実績については、下記のARTのホームページより公表しておりますので、ご参照ください。

* <http://www.asrtp/resultsh.html>



廃棄段階のリサイクル

自動車リサイクル法 ≫ 再資源化等の状況

TOPページ

自動車リサイクル法

- トップページ
- 自動車リサイクル法のしくみ
- 3品目の具体的な取り組み
- リサイクル料金について
- 車種別リサイクル料金一覧
- 廃棄業者向け情報

再資源化等の状況

二輪車リサイクル自主取り組み

電気自動車・ハイブリッド車 バッテリーリサイクル

EDLC MODULE (キャパシタ) の強制放電

CNG 容器のくず化処理

Hondaは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、自動車のフロン類、エアバッグ類、シュレッダーダスト(ASR)の3品目についての適正処理・再資源化に関わる業務を2005年1月より開始し、その状況を年度ごとに公表いたしております。以下に年度ごとの状況を公表します。

- 2014年度(2014年4月～2015年3月)
- 2013年度(2013年4月～2014年3月)
- 2012年度(2012年4月～2013年3月)
- 2011年度(2011年4月～2012年3月)
- 2010年度(2010年4月～2011年3月)
- 2009年度(2009年4月～2010年3月)
- 2008年度(2008年4月～2009年3月)
- 2007年度(2007年4月～2008年3月)
- 2006年度(2006年4月～2007年3月)
- 2005年度(2005年4月～2006年3月)
- 2004年度(2005年1月～2005年3月)



廃棄段階のリサイクル

自動車リサイクル法 ≫ 再資源化等の状況 ≫ 2014年度

TOPページ

自動車リサイクル法

- トップページ
- 自動車リサイクル法のしくみ
- 3品目の具体的な取り組み
- リサイクル料金について
- 車種別リサイクル料金一覧
- 廃棄業者向け情報

再資源化等の状況

二輪車リサイクル自主取り組み

2014年度、Honda車のフロン類の引取り台数は約46万台(前年比+4%)、エアバッグ類の引取り台数は約41万台(前年比+10%)、また使用済自動車処理の最終工程であるASRの引取り台数は約61万台(前年比+3%)でした。

ガス発生器の再資源化率は34%、ASRの再資源化率は96.8%であり主務省令で定められた再資源化率(ガス発生器85%以上、ASR2015年度70%以上)をそれぞれ達成しています。

再資源化等に要した費用の総額が48.9億円であり払渡しを受けた再資源化等預託金の総額は56.3億円でした。

■ 2014年度の「使用済自動車再資源化等の状況」について

●期間

開始した年月日:平成26年4月1日
終了した年月日:平成27年3月31日

電気自動車・ハイブリッド車
バッテリーリサイクル

EDLC MODULE (キャパシタ)
の強制放電

CNG 容器のくず化処理

※お知らせ更新情報一覧

※お問い合わせ先一覧

※サイトマップ

四輪車環境仕様インデックス

グリーン購入法適合車種一覧

グリーン購入法適合車出荷台数

環境への取り組み

公益財団法人自動車リサイクル
促進センター

一般社団法人
自動車再資源化協力機構

量通リサイクル株式会社

●再資源化比率

品目	項目	2014年度	2013年度 (参考)		
フロン類	引取重量	(1)CFC引取重量 (kg) (2)HFC引取重量 (kg) 合計引取重量 (1)+(2)/Kg	1,913 121,848 123,761	2,370 118,758 121,128	
	引取台数	(1)CFCの引取台数 (台) (2)HFCの引取台数 (台) 合計引取台数 (1)+(2)/台	9,280 445,885 455,165	10,562 426,900 437,462	
		エアバッグ類	引取台数	(1)回収台数 (個)※1 (2)作動台数 (個)※2 合計台数 (1)+(2)/個	173,833 1,280,159 1,454,092
引取台数			(1)回収台数 (台) (2)作動台数 (台) (3)一部回収/一部作動台数 (台) 合計台数 (1)+(2)+(3)/台	48,258 338,888 28,542 412,688	39,084 316,431 19,897 376,412
	再資源化重量		引を取ったガス発生器の総重量 (kg)※A 引を取ったガス発生器で再利用できる状態にした総重量 (kg)※B	119,006 111,893	80,334 84,891
		ASR	引取台数	(1)引取使用済自動車台数 (台) (2)委託全部利用投入解体自動車台数 (台) 合計引取台数 (1)+(2)/台	475,897 30,232 506,129
引取重量	(1)引取ASR重量 (g) (2)委託全部利用引取ASR相当重量 (g) 引取重量合計 (1)+(2)/t※C		90,759 5,672 96,431	89,391 4,958 94,349	
	再資源化重量		(1)リサイクル施設投入ASR重量 (g) (2)リサイクル施設排由残渣重量 (g) (3)再資源化重量 (1)-(2)/t (4)委託全部利用投入ASR相当重量 (g) (5)委託全部利用排由残渣重量 (g) (6)再資源化重量 (4)-(5)/t 再資源化重量合計 (3)+(5)/t※D【※3】 減量されたASR重量 (g)※E	90,759 3,026 87,733 5,672 72 5,600 93,332 0	88,400 2,637 85,713 4,958 55 4,903 90,616 0

●再資源化比率

品目	項目	2014年度	2013年度 (参考)
エアバッグ類※B/A	ガス発生器の再資源化率(%)【※4】	94.0	93.8
ASR※D/(C+E)	自動車破砕残渣の再資源化率(%)【※5】	98.8	96.0

●収支

品目	項目	2014年度	2013年度 (参考)
フロン類	払い渡しを受けた再資源化等預託金の額 (円)	1,047,886,286	896,274,649
	再資源化等に要した費用の総額 (円)	861,188,930	810,827,045
	収支 (円)	186,697,356	185,447,604
エアバッグ類	払い渡しを受けた再資源化等預託金の額 (円)	1,016,120,248	894,058,259
	再資源化等に要した費用の総額 (円)	913,042,418	790,582,907
	収支 (円)	102,077,830	103,455,352
ASR	払い渡しを受けた再資源化等預託金の額 (円)	3,583,327,207	3,456,101,450
	再資源化等に要した費用の総額 (円)	3,125,062,620	2,861,760,223
	収支 (円)	458,264,587	474,341,227
三品目合計	払い渡しを受けた再資源化等預託金の額 (円)	5,628,332,741	5,346,414,558
	再資源化等に要した費用の総額 (円)	4,889,293,968	4,563,170,175
	収支 (円)	737,038,773	783,244,383

◆基準適合施設名（自動車破砕残渣処理基準適合施設）

Hondaが使用した自動車破砕残渣処理基準適合施設は、下記『豊通リサイクル(株)ASR再資源化事業部』のホームページよりご確認ください。

豊通リサイクル(株)ASR再資源化事業部

▶<http://www.toyotsure-cycle.co.jp/asr/index.html>

注)【※1】 車体からエアバッグを取り外して、インフレーターを回収し、再資源化施設にてリサイクルする方法。

【※2】 車体に取り付けたままエアバッグを震開しリサイクルする方法。

【※3】 ASR再資源化重量合計値が各項目合計と一致しないのは四捨五入によるもの。

【※4】 エアバッグ類再資源化率=回収金属重量/回収インフレーター重量

【※5】

$$\text{ASR再資源化率} = \frac{\begin{array}{r} \text{リサイクル施設投入 ASR 重量} \\ - \text{排出残渣重量} \end{array} + \begin{array}{r} \text{全部利用 ASR 相当重量} \\ - \text{排出残渣重量} \end{array}}{\text{引取 ASR 重量} + \text{全部利用 ASR 相当重量}}$$

企業HPからリサイクル関係団体へのリンク例

自動車リサイクルシステム（JARS）へのリンク

いすゞ自動車

JARS トップページ



JARS-よくある質問

自動車リサイクル促進センター（JARC）へのリンク

ホンダ

JARCトップページ



自動車再資源化協力機構（JARP）へのリンク

富士重工業

富士重工業株式会社

企業情報 株主・投資家の皆様へ CSR・環境情報 採用情報 商品情報

HOME > 商品に関する重要なお知らせ > 自動車リサイクル > 自動車リサイクル法について

商品に関する重要なお知らせ INFORMATION

SUBARUリコール情報

- スバル ハイブリッド車 レスキュー時の取り扱い
- 車種別環境情報
- 自動車リサイクル
 - 自動車リサイクル法について
 - リサイクル料金について
 - 車種別リサイクル料金
 - 事業者の方への情報

自動車リサイクル法について



2005年1月に施行された『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）』により、自動車メーカーは自ら製造した自動車を使用済自動車となった際に、シュレッダガスト（ASR）、エアバッグ類、フロン類を引取り、これを適正にリサイクルすることが義務付けられています。
※フロン類は破壊されます。

関連リンク

- 自動車リサイクルシステム
- 自動車再資源化協力機構
- ART（自動車特殊資源リサイクル促進チーム）

お知らせ

2015/06/01
自動車リサイクル法に基づき、「2014年度ASR・エアバッグ類・フロン類に関する再資源化等の実施状況(PDF 54KB)」を公表致しました。



JARPトップページ

jarp

最新トピックス

- 2016.4.22 破砕工程でエアバッグ類未処理による人身事故が発生しました
- 2016.4.20 フォルクスワーゲン・アウディよりエアバッグのリコール届出が行われました！
- 2016.4.20 ゴールデンウィーク期間中のフロン類回収業務に関するお知らせ
- 2016.4.20 (サマシ酸系工業選抜業者)熊本地震の影響による「フロン類集荷業務」へのご協力のお礼！
- 2016.4.20 エアバッグ類車上作動処理登録取資事業者(福岡県1事業者、茨城県1事業者)を掲載しました。

その他の記事

自再協がフロンの破壊、エアバッグのリサイクルにつなげます。



自動車メーカー → フロン類回収業者 → エアバッグ類 → 自動車解体業者 → 契約再資源化処理施設

自再協は自動車リサイクルの業務を円滑に行う窓口です。

PICK UP

- 車上作動処理登録取消等の関連情報
- エアバッグ類の遅延の事前報告書
- 引取工程・リサイクル料金に関する説明資料
- フロン類回収工程に関する説明資料
- 解体工程に関する説明資料

お問い合わせ

〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1

TOYOTA

リサイクル関係事業者向け情報

自動車リサイクルに関する一般的なご質問は、「自動車リサイクルシステム」のホームページをご覧ください。

回収・運搬料金等

2. 運搬料金

- エアバッグ類運搬料金（税抜）はこちら※
- フロン類運搬料金（税抜）はこちら※

※一般社団法人 自動車再資源化協力機構ホームページ内のPDFファイルにリンクしています。

3. 引取基準

引取品目の適正かつ安全で確実な引き取りのために、性状や荷姿等の引取基準を設定しています。引取基準に適合しない場合、回収料金は原則支払われません。

- エアバッグ類の引取基準はこちら※1
- フロン類の引取基準はこちら※1
- ASRの引取基準はこちら※2

※1 一般社団法人 自動車再資源化協力機構ホームページ内のPDFファイルにリンクしています。
 ※2 豊田リサイクル株式会社ASR再資源化事業部ホームページ内のPDFファイルにリンクしています。

JARP HP PDFファイル
エアバッグ類運搬料金

エアバッグ類 運搬料金

指定引取場所までの運搬料金(持込後の空ケース持ち帰りも含めた往復料金)として1ケースあたり2,200円(税抜き)をお支払いします。
(2007年4月1日改定)

JARC HP PDFファイル
自動車フロン類運搬料金

自動車フロン類運搬料金

2015年1月1日より
規定率適用(単位:円)

自動車種別	回収品目	単位	標準率	最高率
乗用車	フロン	kg	2,200	2,500
	エアバッグ類	個	2,400	3,000
軽自動車	フロン	kg	2,200	2,500
	エアバッグ類	個	2,400	3,000
トラック	フロン	kg	2,200	2,500
	エアバッグ類	個	2,400	3,000
バス	フロン	kg	2,200	2,500
	エアバッグ類	個	2,400	3,000

JARP HP PDFファイル
フロン類引取基準

「フロン類の引取基準」

フロン類を指定引取場所へ引き渡す際は、フロン類の性状や荷姿等が規定の引取基準に適合する必要があるため、(法第22条)に、引取基準は回収・保管・運搬の各工程において安全を確保するとともに、フロン類の漏れを防止し、フロン類の事業者間の適正な処理や引取の効率性を確保するため、自動車メーカー等が共同で定められています。

項目	基準の主な内容
性状	・ 使用済ボンベは、漏れ防止栓 (CPD) 等の 密閉していること
荷姿	・ 保安上の観点から、自動車メーカー等が定める「ボンベ包装時のガイドライン」に従って引き渡すこと ・ 自動車フロン類を密閉したボンベに充填し、専用リットルボックスに適切に包装されていること
引取方法	・ 事前に申告された運搬方法でフロン類を指定引取場所へ引き渡すこと ・ 電子マニフェスト制度による引取報告が行われていること

「ボンベ包装時のガイドライン」

- 漏れ防止栓が壊れたボンベは、以下の規定に準じて密閉すること
- 漏れ防止栓が壊れたボンベは、密閉したボンベを使用すること

性状/荷姿	性状/荷姿等	検査有可状態	
		20年未満	20年以上
性状	漏れ防止栓 (CPD) 等の 密閉していること、 圧力 (MPa) 2.5以下	6年	2年
荷姿	専用リットルボックスに適切に包装されていること	5年	2年

- ボンベの上部蓋を開けたボンベを充てんしないこと
- 漏れ防止栓が壊れたボンベを充てんする時は、充てんされたボンベが漏れないよう、以下の作業を併せて実施すること
- (密閉した状態で運搬する場合は)
 - ・ ボンベの口を閉鎖し、密閉すること
 - ・ ボンベの充てんに「漏れ防止キャップ」を装着すること
 - ・ 自動車メーカー等が定める運搬専用ケースに確実に収納すること
 - ・ 運搬専用ケースの取付位置が適切であること、充てんしたボンベを密閉すること
- (性状で運搬する場合は)
 - ・ フロン類が漏れることがないよう、上記「密閉した状態で運搬する場合は」に準ずる作業を併せて実施すること
- リットルボックスを指定引取場所へ引き渡す時は、充てんされたボンベが漏れないことを確認した上で、専用リットルボックスに適切に包装すること
- 引取基準に定める「性状」「荷姿」「引取方法」に適合しない場合は、原則として引取拒否となり、フロン類は回収されず戻されるためご注意ください。

ご不明な点は「フロン類回収基準」をご覧ください。

JARP HP PDFファイル
エアバッグ類の引取基準

エアバッグ類の引取基準

- ・ 解体業者がエアバッグ類を指定引取場所へ引き渡す時は、エアバッグ類の適正かつ安全な引き取りのために自動車リサイクル法に基づき自動車メーカー等が定める「引取基準」に適合する必要があります。
- ・ 取外回収・保管・運搬の各工程において安全を確保し、解体業者の利便性や運搬の効率性を実現するため、引取基準を下記のとおり設定しています。

引取基準

項目	基準の主な内容
性状	・ 運転席、助手席等のエアバッグはインフレーター (ガス発生器) の状態で、シートベルトプリテンショナーはベルトを巻きつけた状態で、車台から取り外されていること ・ 電気式は電源線をショート (短絡)、機械式は安全装置が作動させた状態であること
荷姿	・ 1台分のエアバッグ類を指定引取場所・密閉した専用回収ケースに収納して引き渡すこと ・ 上記の容器・袋には収納されたエアバッグ類の車台番号を記入した封札を付けること
引取方法	・ 事前に申告した運搬方法でエアバッグ類を指定引取場所へ引き渡すこと ・ 電子マニフェスト制度による引取報告が行われていること

※引取基準に定める「性状」「荷姿」「引取方法」に適合しない場合は、原則として引取拒否となり、エアバッグ類回収料金は支払われませんのでご注意ください。

リサイクル関係事業者向け情報

自動車リサイクルに関する一般的なご質問は、「自動車リサイクルシステム」のホームページをご覧ください。

回収・運搬料金等

4.指定引取場所

回収業者の利便性と社会効率性を踏まえ、全国に設置しています。

- エアバッグ類の指定引取場所は[こちら](#) ※1
- フロン類の指定引取場所は[こちら](#) ※1
- ASRの指定引取場所は[こちら](#) ※2

※1 一般社団法人自動車再資源化協力機構のホームページにリンクしています。

※2 豊通リサイクル株式会社ASR再資源化事業部のホームページにリンクしています。

JARP-フロン類指定引取場所一覧

回収業者所在地	指定引取場所
北海道	早来工業(株)札幌工場 〒061-3242 北海道石狩市新港中央3-750-6
青森 岩手 宮城 秋田 山形 福島 栃木 群馬 新潟	エコシステム秋田(株) 〒017-0005 秋田県大館市花園町字電沢42
埼玉 茨城 千葉 東京 神奈川 山梨 長野	旭硝子(株)千葉工場 〒290-5566 千葉県市原市三井海岸10

JARP-エアバッグ類指定引取場所一

指定引取場所の所在都道府県	指定引取場所
北海道	日立物産サイクルックス(株) 北海道札幌市西区発寒十条12丁目2-20 TEL: 011-666-9907 / FAX: 011-666-9908
秋田	神谷愛社 秋田工場 秋田県湯沢市岩崎字壇ノ上5-3 TEL: 0183-73-3774 / FAX: 0183-72-5788
宮城	創日立物産東京日本 宮城県仙台市宮城野区扇町3-2-28 TEL: 022-232-5486 / FAX: 022-782-0388 (株)神谷愛社 宮城リサイクル工場 宮城県黒川郡大郷町川内字中坪山1-36 TEL: 022-359-2281 / FAX: 022-359-2030
栃木	神谷愛社 栃木リサイクル工場 栃木県河内郡上三川町大字石田字西谷2309-2 TEL: 0285-56-3773 / FAX: 0285-55-1074
	創日立物産福屋 福屋営業所

事業者向け情報の掲載例

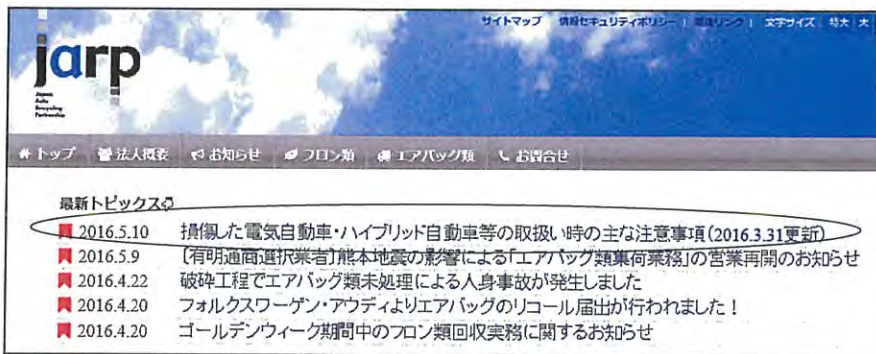
レスキュー/取り外しマニュアルの掲載

自動車再資源化協力機構（JARP）HP 最新トピックスにて、各社（自工会四輪車生産メーカー12社・日本自動車輸入車組合員メーカー6社）の取外し/レスキューマニュアルのURL、対象車種、問い合わせ窓口等を紹介している。（毎年3月末時点で情報更新）

JARC HP http://www.jarp.org/pdfs/information/20160510_manual_list.pdf

（趣旨）電気自動車・ハイブリッド自動車等は高電圧部位があるため、取扱いに注意が必要となる。特に災害等で損傷した車両の取扱いは、迅速かつ、慎重な対応が必要であるため、これらの車両に対する作業安全上の主な注意事項について、マニュアルにより周知を図っている。

JARC HP 最新トピックス



別紙 自動車メーカー等別レスキュー/取外しマニュアル 抜粋

2016年5月10日
一般社団法人日本自動車工業会
日本自動車輸入組合

損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車を取り扱う事業者の皆様へ

損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取扱い時の主な注意事項

1. 損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車を撤去（運搬・保管等）する場合

※法令可能等通常状態の車体の撤去は通常の取扱いが可能です。

(1) 感電等の防止の為、以下を行ってください。

- ①必ず絶縁手袋を着用してください
- ②オレンジ色の高電圧ケーブルには絶対に触らないでください

(2) 各種事故防止の観点より、以下を行ってください。

- ①防護めがねを着用してください
- ②マスクを着用してください

(3) その他留意事項（ほか/安全靴等通常の現場作業に必要な装備は必須）

- ①バッテリーを破損させるような衝撃を与えないでください
- ②液漏れが疑われるバッテリーはよく乾燥させてください

2. 電気自動車・ハイブリッド自動車を解体処理する場合

電気自動車・ハイブリッド自動車を製造する自動車メーカー等のホームページ
（別紙一覧表ご参照）、又は自動車再資源化協力機構（自再協）のホームページから車種別の取外し等に関する各種マニュアルを確認し、指定の手順に従って安全な取外しを行ってください。

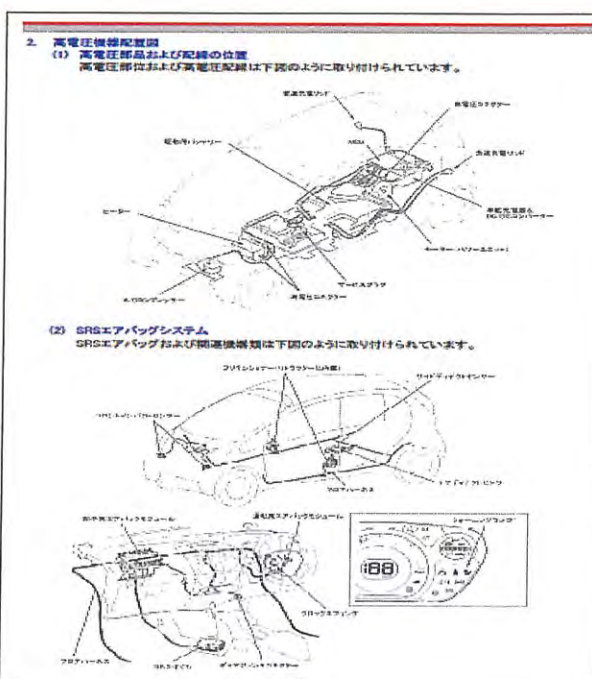
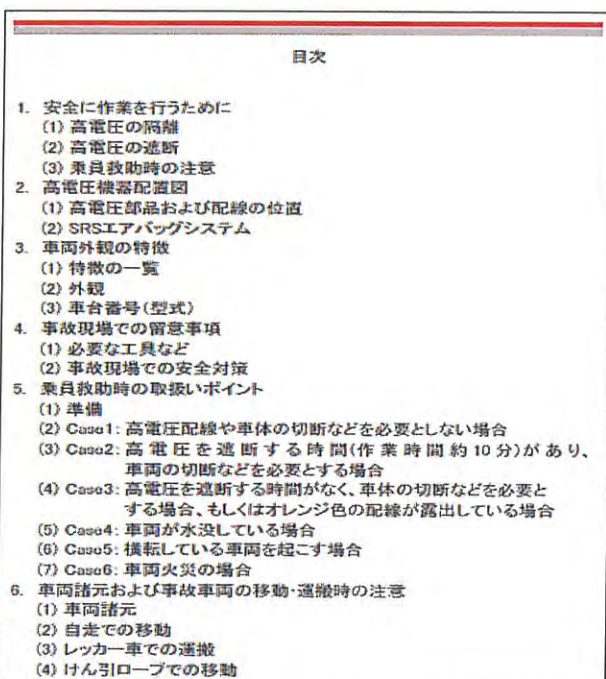
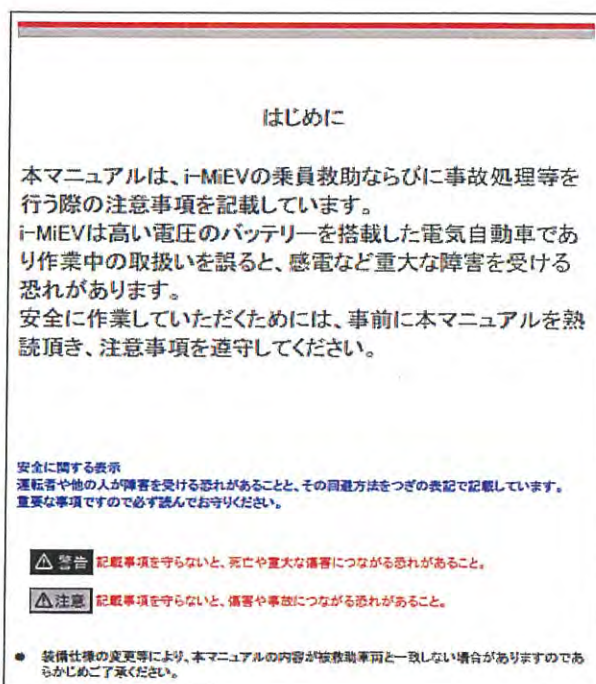
いすゞ自動車(株)	
①レスキューマニュアル トップページ→CSRトップ→いすゞ車のリサイクルについて→いすゞ車のリサイクル情報 http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html	④お問い合わせ先・電話番号 お客様相談センター 0120-119-113
②取外しマニュアル トップページ→CSRトップ→いすゞ車のリサイクルについて→いすゞ車のリサイクル情報 http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html	
③主な対象車種 エルフハイブリッド 大型路線バス エルガハイブリッド	
スズキ(株)	
①レスキューマニュアル ありません	
②取外しマニュアル 車種A トップページ→企業情報→環境・社会貢献→リサイクル(四輪車)→関係自治体様向けのご案内 http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/evandhybridtoriatasukai.html 車種B トップページ→企業情報→環境・社会貢献→リサイクル(四輪車) →回収業者・解体業者の皆様へ 2. リチウムイオンバッテリー回収・リサイクルについて http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/battery/index.html	④お問い合わせ先・電話番号 車種A: お客様相談室 フリーダイヤル 0120-402-253 受付時間 9:00~12:00、13:00~17:00(土日祝日等除く) 車種B: スズキ電池引取受付センター フリーダイヤル 0120-022-050 受付時間 9:00~12:00、13:00~17:00(土日祝日等除く)
③主な対象車種 車種A:アルト電気自動車 エブリイ電気自動車 ツインハイブリッド 車種B:エネチャージ、仕稼車 S-エネチャージ仕様車 ソリオ ハイブリッド	
ダイハツ工業(株)	
①レスキューマニュアル ありません	
②取外しマニュアル トップページ→企業情報→自動車リサイクルへの取り組み→ハイブリッドバッテリーについて http://www.daihatsu.co.jp/company/recycle/pdf/hv_cargo_recycle.pdf	④お問い合わせ先・電話番号 トヨタ HV 引取受付センター 0120-39-8120
③主な対象車種 ハイゼットカーゴハイブリッド、 アルティス、メビウス	

緊急対応時マニュアル

MiEV(電気自動車)及びアウトランダーPHEV(プラグインハイブリッドEV)、ディグニティ(ハイブリッド車)の乗員救助ならびに事故処理等を行う際、安全に作業していただくための注意事項がございます。事前に内容をよくご確認のうえ、注意事項を遵守してください。

乗員救助時の注意事項(レスキューマニュアル)

- 1 i-MiEV編(PDF 5.3MB)
- 2 MNICAB-MiEV編(PDF 3.0MB)
- 3 アウトランダーPHEV編(PDF 1.8MB)
- 4 DIGNITY編(PDF 4.9MB)



各社 HP 取り外しマニュアルの例

日野自動車

アフターサービス

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 ユニットの取りはずし方法については、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、取りはずし方法等が異なりますので、必ず車種・型式をご確認の上、対応する項目を確認していただき、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

E 注意/注意書.....(323頁/4P)

- 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りを依頼する場合の手順

車種ごとの取りはずしマニュアル

小型トラック 日野デュトロハイブリッド

- VF-300U系.....(323頁/4P)
- VF-350U系.....(429頁/4P)
- SJG-300U系.....(429頁/4P)

箱型バス 日野ブルーリボンシティハイブリッド

- ACG-HU系.....(249頁/4P)
- RJG-HU系.....(323頁/4P)

観光バス 日野セレガハイブリッド

- VM-RU系.....(229頁/4P)
- BJG-RU系.....(323頁/4P)

※当マニュアルは予告なく変更する場合がございます。

PDFファイルをご覧いただくには、adobe readerが必要です。
 ダウンロードしてご覧ください。

HVバッテリーユニット 回収・リサイクルマニュアル

HVバッテリーユニット

1. はじめに

HVバッテリーユニットは、日野ハイブリッド自動車の駆動用バッテリーとして使用されたものです。HVバッテリーユニットにはニッケル水素電池、コンデンサを格納しています。このHVバッテリーユニットの内部は高電圧であり、また重量物ですので、本書を基に、安全な作業を行ってください。

使用済みHVバッテリーユニットの安全な回収にご協力

廃車からHVバッテリーユニットを取りはずす際、および取りはずした後、絶対守っていただきたいこと

- サービスプラググリップを必ず引き抜いてください。**
 必ず最初に、取りはずし作業を行う前に、必ずサービスプラググリップを引き抜いてください。
 サービスプラググリップを抜かずして高電圧部位の解体、高電圧の配線(オレンジ色)およびそのコネクタの取りはずし、分断、切断などは生命にかかわるような重大な傷害を引き起こす恐れがあり、大変危険ですので、絶対に行わないでください。
- 転落・抛棄・破損等をしないでください。**
 HVバッテリーユニットは適切に回収されず第三者が高電圧部位等に触れた場合、感電事故などが発生する恐れがあり大変危険です。廃車より取りはずされたHVバッテリーユニットは安全上の事故防止のため、速やかな回収を行いますので、回収にご協力ください。
 適切に回収されず、事故が起る場合として、次のようなことが想定されます。
 1) 適切に回収されず、不法投棄または放置され、第三者が高電圧部位に触れてしまい、感電事故が発生する。
 2) 用途専用のハイブリッド車(車)以外でHVバッテリーユニットを使用(改造等を含む)、感電事故、発熱・発煙・発火・爆発事故、アルカリ電解液漏出事故等が発生し、人体に重大な危害や周辺の物に損害を加える。

特に、転落・抛棄等を行わず、相手方とこれらの危険性が認識されず、事故につながり易くなります。
 車庫からHVバッテリーユニットを取りはずした後は、速やかに日野HV引取受付センターまでご連絡をいただき、回収にご協力ください。

デュトロ (VF-XKU系)

デュトロ (VF-XKU系)

■HVバッテリー搭載位置、サービスプラグ

HVバッテリー (ニッケル水素電池)

サービスプラグ

SMR (システムメインレール)

ヒューズ

サービスプラグ

電圧センサー

バッテリーコンデンサ

インバータ

電圧センサー

レジスタ

車両ワイヤケーブルへ

デュトロ (VF-XKU系)

<注意!>

- 作業は必ず絶縁手袋を着用して行ってください。
- サービスプラグを外す前に補機バッテリーのマイナス端子からケーブルを切り離してください。
- サービスプラグは、スターターキー LOCK でリレーが開いた上で、更に確実に閉じた機械的に電源を遮断するものであり、全ての作業に先立って行ってください。
- 回路内にコンデンサがあるため、サービスプラグを抜いてから高電圧ケーブルに触れるまで 10 分以上時間をとってください。
- 絶縁被覆のない高電圧端子に触れるときには、テスターで電圧が 0V であることを確認してください。

- 補機バッテリーのマイナス端子を切り離す。
 (1) 補機バッテリーカバーを取り外す。
 (2) ナットをゆるめ、補機バッテリーのマイナスの端子からケーブルを切り離す。
- サービスプラグを取り外す。
 (1) ボルト (4 本) を外し、リッドを取り外す。
 (2) 絶縁手袋を着用して、サービスプラグを引き抜く。
- サービスプラグの取り外し部 (ソケット部) に、絶縁テープを貼り絶縁する。
 ※取り外したサービスプラグは、作業中に他の作業者が誤って取り付けることがないよう、ソケットに入れて携帯する。
- バッテリーキャリアの左側パネルを取り外す。
 (1) ボルト (8 本) を外し、バッテリーキャリアの左側パネルを取り外す。

リッド

サービスプラグ