

第4回情報発信の在り方等に関する検討会

「リサイクル関連情報発信に関する取組みについて」

添付資料

1. 現状	頁
(1) カタログ.....	1
(2) ホームページ	
①車種毎のページ.....	16
②企業ページ	
・各社の取組み(環境配慮設計・資源有効活用の取組みを中心に紹介)	
いすゞ自動車(株).....	20
スズキ(株).....	22
ダイハツ工業(株).....	26
トヨタ自動車(株).....	29
日産自動車(株).....	38
日野自動車(株).....	41
富士重工業(株).....	43
本田技研工業(株).....	45
マツダ(株).....	47
三菱自動車工業(株).....	50
三菱ふそうトラック・バス(株).....	52
UDトラックス(株).....	54
・リサイクル実績の掲載例.....	56
・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.....	64
自動車リサイクル促進センター(JARC)へのリンク.....	66
自動車再資源化協力機構(JARP)へのリンク.....	67
・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.....	70
レアメタル含有部品情報等の掲載.....	73

カタログ 環境情報部分抜粋

トランスミッションギヤ比一覧

1.6L 自動 車 「エルフ」

型式	変速比	第1速	第2速	第3速	第4速	第5速	第6速	後退	種類
MYY-5A		5.315	2.908	1.558	1.000	0.721	—	5.068	オーバードライブ付5速
TMM-5		4.225	2.341	1.458	1.000	0.796	—	4.255	オーバードライブ付5速
MYY-6E		5.979	3.434	2.040	1.379	1.000	0.759	5.701	オーバードライブ付6速

燃費値計算条件

車種	エンジン			トランスミッション型式	シミュレーション計算仕様			車両総重量範囲	最大積載量区分	標準諸元値					
	型式	出力(kW)	eco stop		最終減速比	タイヤ(後輪)				空車時車両重量(kg)	最大積載量(kg)	乗車定員(人)	全高(mm)	全幅(mm)	ボディ架装
						サイズ	動荷重半径(m)								
NHR	4JJ1-TCN	81	●	TMM-5	3.727	165R14-8PR	0.301	3.5トン超 7.5トン以下	1.5トン以下	1,957	1,490	3	1,982	1,695	平ボディ
—			TMM-5	3.727	165R14-8PR	0.301									
NHS			●	MYY-5A	4.100	205/70R16	0.338								
—			MYY-5A	4.100	205/70R16	0.338									
NHR			●	MYY-6E	3.583	165R14-8PR	0.301								
—			MYY-6E	3.583	165R14-8PR	0.301									

◆主要諸元表に記載の重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。
 ◆この燃費値は法令に定められた上乗の車両総重量範囲および最大積載量区分ごとの標準諸元値・車型による走行抵抗とシミュレーション計算仕様およびエアコンOFFなどの条件のもとに算出しています。
 ◆なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車両、運転、架装ボディ、整備の状況)が異なっていますので、それに依りて燃費は異なります。

環境情報

車名		エルフ										
		2WD				4WD						
車両型式		TRG-(ecostop付)	TPG-(ecostop無)	TRG-(ecostop付)	TPG-(ecostop無)	TRG-(ecostop付)			TPG-(ecostop無)			
積載量		NHR				NHS						
		1.5トン以下				1.5トン以下						
基本仕様	型式	4JJ1-TCN										
	総排気量(cc)	2999										
	種類	直列4気筒直接噴射式										
	使用燃料	軽油										
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射(コモンレール)装置										
	最高出力[kW(PS)](ネット値)	81 (110)										
最大トルク[N・m(kg・m)](ネット値)	250 (25.5)											
駆動方式	駆動方式	2-2D又は2-4D				2D-2D又は2D-4D						
	変速機	TMM5		MYY6E		MYY5A						
燃費	重量車モード燃費(km/L) ※	12.00	11.60	12.00	11.60	12.00			11.80			
	CO ₂ 排出量(g/km)	216	223	216	223	216			219			
	参考	平成27年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+5%達成	平成27年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+5%達成	平成27年度燃費基準+10%達成			平成27年度燃費基準+5%達成			
	適合規制	平成22年(ポスト新長期)排出ガス規制に適合										
排出ガス	認定レベル	平成21年低排出ガス車認定										
	JEOSモード規制値・認定値 (g/kw-h)	CO	2.22									
		NMHC	0.17									
		NOx	0.63									
		PM	0.009									
	無負荷急加速光吸収係数(m)	0.5										
環境性能情報	低公害車指定制度	九都県市低公害車指定制度適合車 平成21年基準「優」低公害車										
騒音	適合レベル	平成13年騒音規制に適合										
	加速騒音規制値[dB(A)]	80				81						
エアコン冷媒使用量 (仕様により異なる場合があります)		代替フロン HFC134a 500g										
環境負荷物質削減	鉛*1	自工会2006年目標達成(1996年の1/10以下)										
	水銀*2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)										
	六価クロム	[環境への取組み]欄参照										
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)										
リサイクル	自工会目標適用除外部品	*1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) *2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)										
環境への取り組み	リサイクルし易い材料を使用した部品	バンパー、フロントオーナメント、インパネ、ドアパッド、ピラー類										
	鉛	1996年比鉛使用量を1/4以下に低減を達成(自社製品比) 電子基板・電気部品のはんだ、軸受/ベアリングなどに使用 廃止済部品:燃料タンク、ホイールバルンサー、電着塗料など										
	水銀	ディスチャージヘッドランプ、ナビゲーション等の液晶ディスプレイに極微量使用										
	六価クロム	使用無し 廃止済部品:ボルト・ナット類、金属部品類など										
	カドミウム	使用無し 廃止済部品:電気・電子部品のICチップ基板など										

※重量車モード燃費値はエンジン燃費を測定し、代表的な標準車型に置き換えてシミュレーションにより算出した国土交通省審査値。

環境情報

双発「アルト」

基礎情報	機種名	X/S/L				F		VP			
	車両型式					DBA-HA36S		HBD-HA36V			
	エンジン	型式				RO6A型		RO6A型			
	総排気量(L)	0.658				0.658					
駆動装置	トランスミッション	CVT		5MT		5AGS		5MT		5AGS	
	駆動方式	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)		フルタイム4WD	
車両重量 (kg)	650	700	610	660	620	670	610	620	670		
備考	充電制御付アイドリングストップ装置				-						
環境性能情報	燃料消費率 (km/L)※8	37.0	33.2	27.2	25.2	29.6	27.4	25.8	26.2	24.0	
		CO ₂ 排出量 (g/km)	62.7	69.9	85.4	92.1	78.4	84.7	90.0	88.6	96.7
	燃料消費率 (JC08モード) (国土交通省指針)	参考		平成32年度燃費基準+20%達成	平成32年度燃費基準+10%達成	平成32年度燃費基準+20%達成	平成32年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+25%達成	平成27年度燃費基準+10%達成	
	適合規制-認定レベル	SU-LEV (平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)						SU-LEV (平成19年規制-平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)			
	試験モード	JC08H+JC08Cモード									
	排出ガス	規制値-認定値等 (g/km)	CO				1.15		4.02		
			NMHC				0.013				
			NDx				0.013				
	低公害車指定制度等	九都県市低公害車指定制度の基準に適合									
	環境対応車普及促進税制対象車※9	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
グリーン税制対象車※10	○	○	○	○	○	○	-	○	-		
グリーン購入法適合車	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
適合騒音規制レベル	平成10年規制に適合 加減速走行騒音規制値:76dB(A)						平成11年規制に適合 加減速走行騒音規制値:76dB(A)				
エアコン冷媒使用量	代替フロン HFC134a 300g										
車室内VOC	自工会目標達成 (厚生労働省室内濃度指針値以下)										
環境負荷物質削減	鉛*1	自工会2006年目標達成 (1996年使用量の1/10以下)									
	水銀*2	自工会目標達成 (2005年1月以降使用禁止)									
	六価クロム	自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)									
	カドミウム	自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)									
自工会目標適用除外部品	*1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) *2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスプレイヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)										
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルしにくい材料を使用した部品	インパネ、インナードリム、バンパー、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用								
		再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット表面などの吸音材				ダッシュサイレンサー、サイレントシートなど				
		樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり								
	環境負荷物質使用状況	鉛	電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子等(PZTセンサー)に使用								
その他	国内生産工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得										

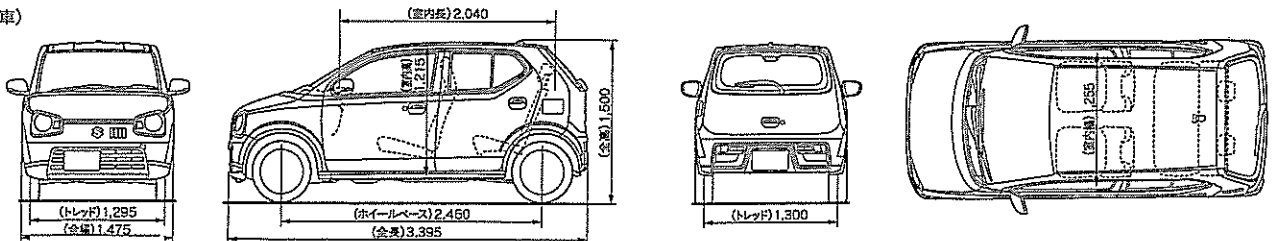
※8 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

※9 ご購入時に自動車取得税、自動車重量税の減税措置が受けられます(自動車取得税は平成29年3月31日新車届出まで、自動車重量税は平成29年4月30日新車届出まで)。

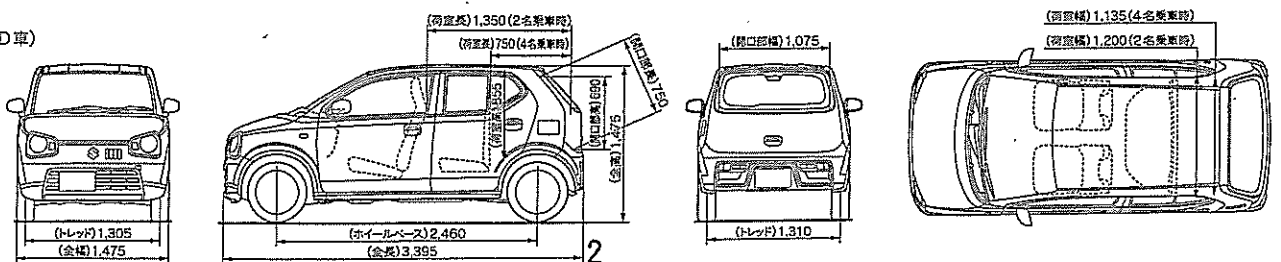
※10 「グリーン化特例」によりご購入の翌年度の軽自動車税について減税措置が受けられます(平成28年3月31日新車届出まで)。

〈リサイクル料金表〉○自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要です。					リサイクル料金は2015年4月時点の金額です。	
	シュレッダーダスト料金	エアバッグ類料金	リサイクル預託金 フロン類料金	情報管理料金	資金管理料金	合計
アルト セダン	3,530円	1,980円	1,860円	130円	360円	7,860円
アルトバン	3,440円	1,980円	1,860円	130円	380円	7,790円

寸法図(X 2WD車)
単位:mm



寸法図(VP 2WD車)
単位:mm

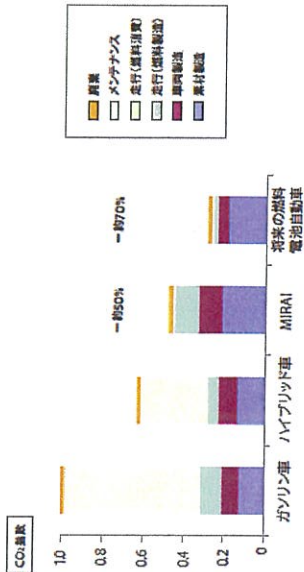


focus

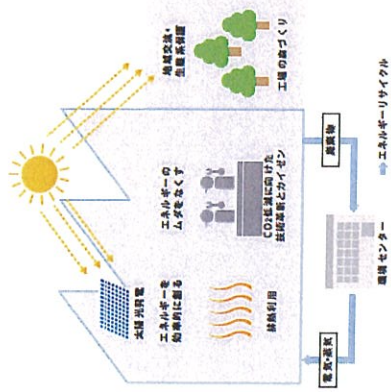
水素は、
未来のクルマと
社会のエネルギー。

水素は水や有機化合物の中など、あらゆるところに存在します。石油のように限りのある資源ではないので、枯渇してしまいう心配のいらないクリーンエネルギーです。

— 走行中だけでなく、全ライフサイクルでの環境負荷の感減をめざしています。



ものづくり・工場



— エネルギーを大切にすものづくりを進めています

MIRAIは、自然を利用し、自然と調和する工場づくりをめざした3つの観点からなる「サステイナブル・プラント」で生産されています。

【エネルギーを効率的に作る】再生可能エネルギー（太陽光などの）活用や工場での排熱利用
【エネルギーのムダをなくす】省エネ設備の導入・導入と日管カイゼン活動
【環境保全・生態系保護】工場の森づくり

また排熱センターでは、工場から排出される廃棄物の一部を冷却して、電気・蒸気をつくり、エネルギーとしてリサイクルしています。

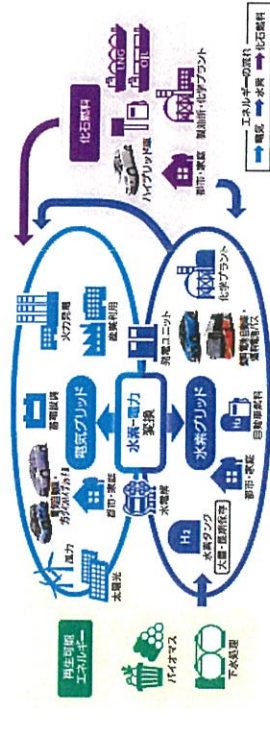
MIRAIは水素の製造方法によりガソリン車やハイブリッド車と比べてライフサイクル環境負荷を大きく削減することができ、再生可能エネルギーを利用して水素の大幅な削減が期待できます。

トヨタの取組み範囲において、資源採取から廃棄・リサイクルまでの全段階で、LCA（ライフサイクルアセスメント）に基づく環境負荷評価を実施しています。LCA評価結果は、製造工程ごとに環境負荷を比較し、削減策を講じています。



MIRAIはガソリン車、ハイブリッド車と比較したライフサイクル環境影響評価は、トヨタの第三者認証機関「テラシステムズ」による第三者認証を受けています。

サステイナブルなエネルギー社会



— 水素も活用した、サステイナブルなエネルギー社会へ

水素はさまざまな一次エネルギーから、各地域の事情に合った方法で製造できます。また再生可能エネルギーの普及にも大きな役割を担っています。太陽光発電や風力発電は自然条件に左右されるため、課題があります。しかしこれらの電力を蓄電池より体積エネルギー密度の高い水素に変換して蓄積すれば、これらの課題の解決につながります。これからの電気グリッドと水素グリッドを組み合わせてエネルギーを最適化し、有効に活用していく必要があります。

トヨタ自動車

(MIRAI)



■写真は合成です。

— トヨタは、「トータルクリーニング」をめざしています。



「トータルクリーニング」は基本理念に、環境に配慮したクルマづくりを進めています。生産から廃棄にいたるトータルライフの視点により、環境への取り組みの心とつとをつとをすべての過程で進捗させ、クリーンなクルマづくりをめざします。さまざまな環境目標を、ノランズを取りながら達成し、総合的に環境性能の向上を図ります。

Eco-VAS (エコバース): Eco-Vehicle Assessment System. 第三者機関が全ライフサイクルアセスメントの考え方を基にした環境目標を設定し、第三者機関が評価を行い、第三者機関が認証するシステムです。

廃棄・リサイクル



— 最先端の取り組みが生まみだす新しい未来
希少金属を未来に。<世界初*1>

MIRAIに搭載されているFCスタックには、希少金属が高い金属が使用されています。トヨタでは、MIRAIの発売に合わせて、世界初となるFCスタックの回収、リサイクルの仕組みを立ち上げ、わたしたちの未来に向けて、資源循環の輪をさらに広げていきます。

何度も再利用、わたしたちの未来のために。<世界初*1>
MIRAIのクルマ全体でのリサイクル率は99%*2。その中でも電動用バッテリーは2010年から世界で初めて、再びバッテリー材料に再生するリサイクル-100バッテリーを、実際に採用。さらに2013年からは、ビニルやオリーブなどの*定置用蓄電池としての再利用も世界で初めて実施。わたしたちの未来のために、貴重な資源を何度も再利用します。

*1 2014年12月現在、トヨタ自動車後援。 *2 カルダス全体の重量比で見込み(日本向け)。

トヨタ MIRAI 環境仕様

環境情報	性能	走行時CO ₂ 排出量	g/km	0	
	車外騒音	(加速/定常/近接)	dB	75/70/—	
	冷媒の種類(GWP値*1)/使用量		g	HFC-134a(1,430*2)/470	
	環境負荷物質削減		鉛		自工会2006年自主目標達成(1996年比1/10以下*3)
			水銀		自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止*4)
			カドミウム		自工会自主目標達成(2007年1月以降使用禁止)
			六価クロム		自工会自主目標達成(2008年1月以降使用禁止)
	車室内VOC *5			自工会自主目標達成	
	リサイクル関係	リサイクルし易い材料を使用した部品	TSOP *6		バンパー、インストルメントパネルアッパー、フロアカバーなど
			TPO *7		ピラーガーニッシュ、カーテンシールドエアバッグなど
植物素材の活用		ケナフ		パッケージトレイトリム	
樹脂、ゴム部品への材料表示				あり	
リサイクル材の使用		再生フェルト			フロアカーベット、サイレンサー類など
	再生PET・再生オレフィン			ダッシュサイレンサー	

*1. GWP : Global Warming Potential (地球温暖化係数)

*2. フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までに GWP150 以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められております。

*3. 1996年乗用車の業界平均 1,850g (バッテリーを除く)。

*4. 交通安全の観点で使用する部品(ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージランプ、室内蛍光灯)を除く。

*5. VOC : Volatile Organic Compounds (ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどの揮発性有機化合物)

*6. TSOP : Toyota Super Olefin Polymer *7. TPO : Thermo Plastic Olefin

ニッサン・グリーンプログラム

日産は、「人とクルマと自然の共生」を目指して、「CO₂排出量低減」「エミッションのクリーン化」「資源循環」にチャレンジしてきました。そしてこれからも、将来の世代へ誠実に責任を果たし、かけがえのない地球環境の保護に取り組んでいきます。

日産リーフ 環境への配慮

CO₂排出量ゼロ

日産リーフは電気自動車。走行中はCO₂を一切出しません。

エアコン冷媒

日産は2023年までに、エアコンで使用するフロン冷媒の目標GWP*3値150(国内向け年間出荷台数の加重平均値)の達成を目指しています。日産リーフのエアコンでは、HFC-134a(GWP値1430)を450g(ヒートポンプシステム有車:850g)使用しています。この冷媒は、大気放出禁止、廃棄時回収が必要です。

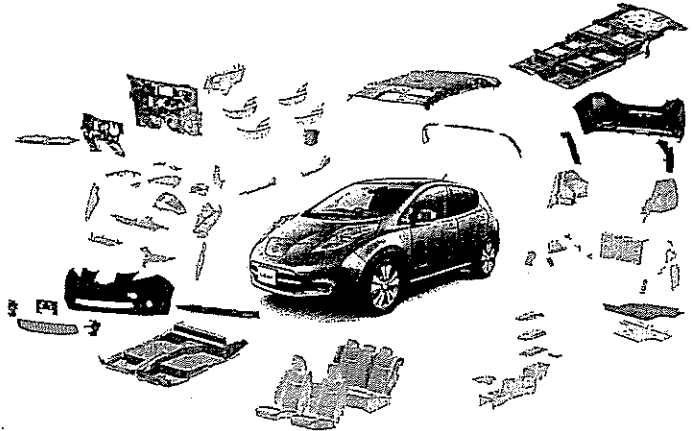
排出ガスゼロ

日産リーフは電気自動車。走行中は排出ガスを一切出しません。テールパイプがないことをご確認ください。

免税措置の適用

日産リーフ*1は免税措置*2が適用されます。

- *1 エコカー減税 自動車取得税および自動車登録税:購入時全額免税(自動車重量税は車検1回目も免税)、グリーン税別 自動車税:-75%。
- *2 エコカー減税 自動車取得税:2017年3月末までの登録車、自動車重量税:2017年4月末までの登録車、グリーン税別 自動車税:2016年3月末までの登録車(登録の翌年分から1年間適用)。



- 廃車由来リサイクル材
- 家電由来リサイクル材
- パンパーリサイクル材
- その他リサイクル材
- 塗料付きパンパーリサイクル材
- バイオPETクロス表皮材
- その他リサイクル塗料材

リサイクル性の向上

クルマの材料製造時、廃棄時の環境への影響も最小限にした電気自動車です。

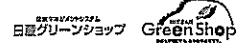
- さまざまなリサイクル材を積極的に採用しています。
- 設計段階から使用済みまでの段階を考えたクルマづくりを行い、リサイクル可能率99%*を達成しています。

*ISO22628に規定されているリサイクル可能率に相当

自動車リサイクル法について

使用済み自動車を適正に処理し、資源の再利用と環境負荷物質を減らす目的で自動車リサイクル法が施行されました。この法律によりクルマの所有者、メーカー、関連事業者それぞれに役割が定められています。2005年1月1日以降、シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類のリサイクル適正処理費用としてクルマの購入時にリサイクル料金が別途必要となります。詳しくはカーライフアドバイザーにお問い合わせください。

日産の販売会社は全店舗、日産グリーンショップ認定を取得しています。



日産は環境への取り組みの指針を環境大臣に約束し業界をリードする「エコファースト企業」に認定されました。



環境に関する情報の公開

日産リーフの環境保全への取り組みは、WEBサイトでご覧いただけます。(車種別環境情報 http://www.nissan.co.jp/INFO/E_NOTE/)

な状態になりそうなき時も安全な状態に戻すようドライバーをサポートします。

(ピークルダイナミクスコントロール(TCS機能含む))

センサーにより、ドライバーの運転操作や車速などを検知し、ブレーキミーター出力を自動的に制御。滑りやすい路面やコーナリング、障害回避する際に発生する横滑りを軽減し、車両の安定性を向上させ、走り安心感を高めます。

● EBD (電子制御制動力配分システム)

乗車人数によるブレーキの効きの変化を抑えて安定した制動力を発揮するEBD(電子制御制動力配分システム)に、ABS(アンチロックブレーキシステム)、ブレーキアシストを組み合わせ、万一の際の危機回避能力を高めています。

● ブレーキアシスト ● ABS(アンチロックブレーキシステム)

衝突が避けられないときに被害を最小限にとどめます。

安全ボディ(ゾーンボディ)

2キャビンと衝撃吸収ボディで、乗員を守るゾーンボディ(高強度安全ボウリング)をさらに進化。自身の保護性能と相手車両への加害性の低減を両立。ボディ剛性を高めることで、衝突時に衝撃吸収材がより効率的にエネルギーを吸収。さらにキャビンを強化し、生存空間を確保する高強度キャビンを実現した最新の安全ボディです。

● 歩行者傷害軽減ボディ ● 運転席・助手席SRSエアバッグシステム

● 運転席・助手席SRSサイドエアバッグシステム ● SRSカーテンエアバッグシステム

● 運転席2ステージロードリミッター付ダブルプリテンションシートベルト

● 助手席2ステージロードリミッター付プリテンションシートベルト ● 全席ELR付3点式シートベルト

※運転席・助手席SRSエアバッグシステムは万一の前部衝突の際に、シートベルトを補助して乗員への衝撃を緩和する装置です。必ずシートベルトをご着用ください。運転席・助手席SRSエアバッグ、SRSサイドエアバッグおよびSRSカーテンエアバッグは衝突の状況によっては作動しない場合があります。「エアバッグ付車では、助手席にチャイルドシートを後向きに取付けない」等、その他の重要な安全注意事項があります。詳しくは取扱説明書に記載されていますので、必ずお読みください。SRS-Supplemental Restraint System(補助制動装置)

Dealer Option

● ウォッシュ水 12ヶ月

施工済みの場合 未施工の場合
コーティングとワックスの「W」で
真夏の積熱効果を軽減します。

● テイルト セーフティシート ● リュック セーフティシート

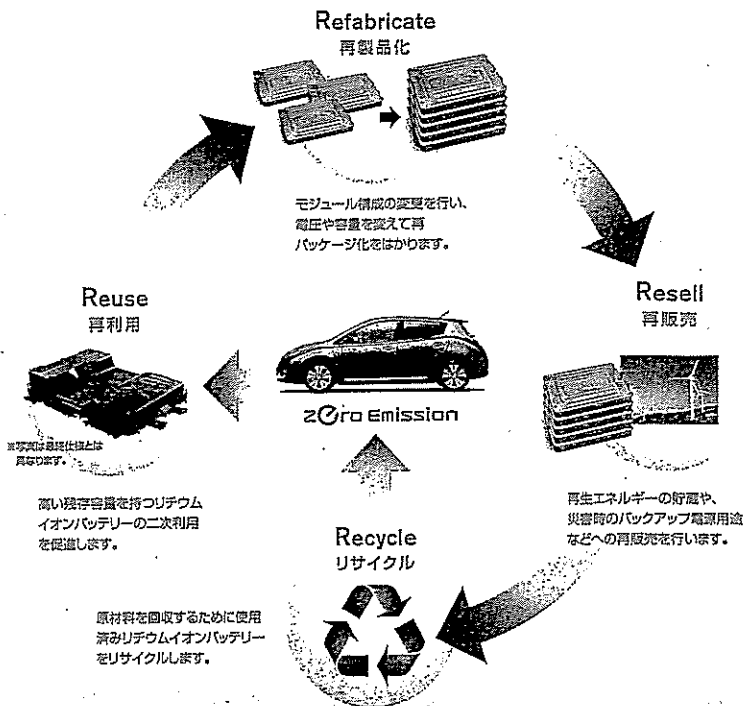
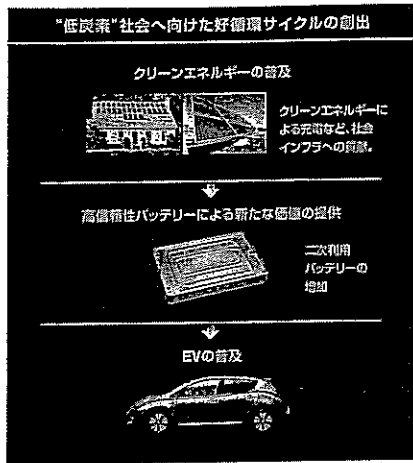
※ディーラーオプションの詳細内容につきましては、オプションパーツカタログをご覧ください。

※装備・仕様の詳細はP38~39の主要装備一覧をご覧ください。

さらに詳しい情報は <http://ev.nissan.co.jp/LEAF/>

日産リーフに搭載されるリチウムイオンバッテリーは、クルマで使用した後も高い残存容量を持ち、エネルギー貯蔵のリニューションとして二次利用することで、新たな価値を生み出します。日産は住友商事株式会社と共同でフォーアールエナジー株式会社を設立。バッテリーの二次利用を行う「4Rビジネス*」の検討を進めています。

* [Reuse]=再利用、[Refabricate]=再製品化、[Resell]=再販売、
[Recycle]=再生の頭文字をとって「4R」



Safety



SAFETY SHIELD

SAFETY SHIELD
「クルマが人を守る」という考え方

通常運転から衝突後まで、クルマが状況に応じて様々なバリア機能を働かせ、少しでも危険に近づけないようサポートし続けます。

いつでも安心して運転できるようドライバーをサポートします。

- オートライトシステム(フロントワイパー連動、薄暮れ感知「おもいやりライト」機能付) **[グレード別設定]**
従来のオートライトシステム機能と比較して、周囲が薄暗くなり始めた薄暮れ時および雨天時にフロントワイパーを使用した際に自動的にヘッドライトを点灯。夕暮れ時や雨天時に自車両を目立たせ、周囲の歩行者やドライバーへの注意を喚起することで、事故回避への効果が期待される。「おもいやりライト」機能付です。
- LEDヘッドランプ(ロービーム、オートレベライザー付) **[グレード別設定]**
ハロゲンランプの約2倍の光量でより明るく遠くを照らし、夜間走行時の視認性を高めます。
- バックビューモニター(カラー、車幅/距離/予想進路線表示機能付) **[グレード別設定]**
電制シフトを「R」に入れると、自動的に車両後方がカラーでモニターに表示されます。
[※グレードによってはカメラオプションでバックビューモニターをお選びいただけます。]
- 高精度LEDリヤコンビネーションランプ ◦ リヤ間けつ式ワイパー
- LED式ハイマウントストップランプ ◦ 車両接近通報装置(Approaching Vehicle Sound for Pedestrians)



日産自動車はおもいやりライト機能を搭載しています。
<http://www.nissan-light.com/>

世界から信頼される環境推進企業を目指して。 「デトロ」 日野は、人と地球に配慮したトラックづくりを進めています。

全社的に取り組む環境保全活動

世界トップレベルの環境性能を持つ製品の提供をはじめ、生産から廃車に至るまでの環境負荷の低減を目指し、「日野地球環境憲章」と「日野自動車環境取り組みプラン」を策定。取り組みプランに基づいた環境保全活動に全社的に取り組んでいます。

車室内VOC※2の低減

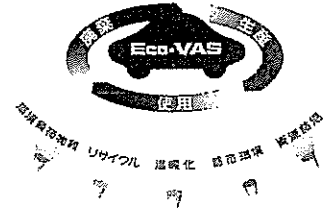
内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しによりVOCの発生量を抑制。
厚生労働省が定めている「室内濃度指針値」を下回るレベルとし、業界自主目標を達成しています。

※2:VOC(Volatile Organic Compounds:揮発性有機化合物)

Eco-VAS※1の導入

製品のライフサイクル(生産・使用・廃棄)全ての段階において環境負荷を把握し、削減するために、日野ではじめてEco-VASを導入しました。

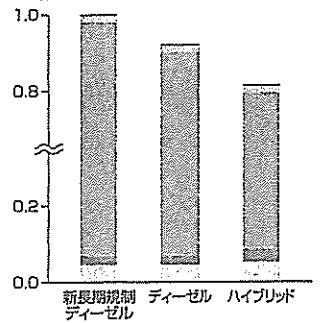
※1:Eco-VAS(エコバス):Eco-Vehicle Assessment System
車の開発段階における、LCA(ライフサイクルアセスメント)の考え方を踏まえた総合的な環境評価システム。



LCA(ライフサイクルアセスメント)の実施

走行段階だけでなく、トラックなどが製造・使用され、最終的に廃棄するまでの全ライフサイクルで環境への負荷を把握するのがLCA(ライフサイクルアセスメント)。日野では、その観点から、排出するCO₂や大気汚染物質の総量を従来車に比べ低減しています。

■ライフサイクルCO₂
(新長期規制ディーゼルの1とした場合)



素材製造 ■車両製造 ■走行 ■メンテナンス ■廃棄

- 右記のグラフは代表的な車両の算出結果です。燃費値は重量モード燃費値を使用しています。
- 日野ではLCAにより相対的な環境メトリックを確認することを目的としているため、評価結果は指数で示しています。

■燃費値計算条件

車両総重量範囲	最大積載量	エンジン		標準諸元						トランスミッション	計算条件		
		型式	最高出力 (kW(PS))(ネット)	空車時 車両重量 (kg)	最大 積載量 (kg)	乗車 定員 (人)	全高 (mm)	全幅 (mm)	ボデー 架装		最終 減速比	タイヤサイズ	動的負荷 半径 (m)
3.5トン超 7.5トン以下	(1)1.5トン超 2.0トン以下	NO4C-UQ	132(180)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	6速MT(MZZ6R)	3.900	205/70R17.5 195/85R16	0.358
		NO4C-UP	110(150)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	5速MT(M550)	4.100	185/85R16	0.350
		NO4C-UP	110(150)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	5速MT(MYY5A)	3.900	195/75R15	0.327
		NO4C-UP	110(150)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	6速MT(MYY6S)	3.900	205/70R17.5 195/85R16	0.358
		NO4C-UP	110(150)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	6速AT(A860E)	4.100	205/85R16	0.366
		NO4C-UP	110(150)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	Pro Shift V(M550)	3.900	205/75R16	0.347
	(2)2.0トン超 3.0トン以下	NO4C-UL	110(150)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	5速MT(M550)	3.583	185/85R16	0.302
		NO4C-UN	100(136)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	5速MT(MYY5A)	3.900	195/75R15	0.327
		NO4C-UN	100(136)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	6速AT(A860E)	4.300	215/85R16	0.373
		NO4C-UM	85(116)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	5速MT(M550)	3.900	195/75R15	0.327
		NO4C-UM	85(116)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	6速AT(A860E)	4.300	215/85R16	0.373
		NO4C-UM	85(116)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	6速MT(MZZ6R)	4.625	225/80R17.5	0.389
	(3)3.0トン超 4.0トン以下	NO4C-UQ	132(180)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	5速MT(M550)	4.333	205/85R16	0.366
		NO4C-UP	110(150)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	5速MT(MYY5A)	4.333	205/75R16	0.347
		NO4C-UP	110(150)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	6速MT(MYY6S)	4.333	215/85R16	0.374
		NO4C-UP	110(150)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	6速AT(A860E)	4.333	225/70R16	0.351
		NO4C-UL	110(150)	2,979	3,749	3	2,363	2,161	平ボデー	6速MT(MZZ6R)	4.625	215/70R17.5	0.363
		NO4C-UL	110(150)	2,979	3,749	3	2,363	2,161	平ボデー	6速MT(MYY6S)	4.100	225/70R16	0.351
7.5トン超8.0トン以下※3	(4)4.0トン超	NO4C-UP	110(150)	2,979	3,749	3	2,363	2,161	平ボデー	6速AT(A860E)	4.100	225/70R16	0.351
		NO4C-UL	110(150)	2,979	3,749	3	2,363	2,161	平ボデー	Pro Shift V(M550)	4.625	215/70R17.5	0.363
		NO4C-UQ	132(180)	3,543	4,275	2	2,454	2,235	平ボデー	6速MT(MZZ6N)	4.100	215/85R16	0.374

※3:オプション装着により適用となる場合があります。

■リサイクル料金

自動車リサイクル法により、下表のリサイクル料金が必要になります。

区分	モデル名	車型	リサイクル料金預託金				資金管理料金	合計	
			シュレッダーダスト料金	エアバッグ類料金	フロン類料金	情報管理料金			
小型	日野デトロ	シングルキャブ	XKC, XKU, XZC, XZU, TRC, TRU, BZU	4,690	2,050 ※6	1,950 ※6	130	380	9,200
		ダブルキャブ	XZU, TRC	5,910					10,420
		ルートバン	XZC	6,560					11,070

※6:エアバッグ及びエアコンの装着がない場合は0円になります。
リサイクル預託金が預託済のお車を高品車として譲渡する旧所有者(譲渡人)は車両価値部分とリサイクル預託金相当額の合計額を新所有者(買受人)からお受取になることにより、リサイクル預託金の返金を受けることができます。車種によっては、上記の料金と異なる場合があります。詳しくは販売会社営業スタッフに、ご確認ください。

(単位:円/台)
2015年4月時点

■環境仕様

名称		日野デュトロ								
排出ガス記号・車型		TSG-XK系	TKG-XZ系				TDG-XZ系	ABG-TR系	NBG-BZ系	
エンジン型式		N04C-UL	N04C-UQ	N04C-UP	N04C-UN	N04C-UM	N04C-UQ	2TR-FE	1BZ-FPE	
エンジン	種類	直列4気筒直接噴射式						水冷直列4気筒DOHC	水冷直列4気筒OHV	
	総排気量 (L)	4.009								
	使用燃料	超低硫黄軽油(S-10ppm)						カルビ(無鉛ガソリン)	LPG(液化石油ガス)	
	燃料噴射装置	電子制御式(コモンレール)						電子制御式	電子制御式	
	最高出力(ネット) kW(PS)/rpm	110(150) /2,500	132(180) /2,800	110(150) /2,500	100(136) /2,500	85(116) /2,500	132(180) /2,900	109(148) /4,800	85(116) /3,600	
	最大トルク(ネット) N・m(kgf・m)/rpm	420(43.0) /1,400	480(49.0) /1,400	420(43.0) /1,400	390(40.0) /1,400	325(33.0) /1,400	480(49.0) /1,400	235(24.0) /3,800	306(31.2) /2,000	
駆動装置	駆動方式	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)、 2D-4D(4WD)	2-4D(2WD)、 2D-4D(4WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	
	トランスミッション	Pro Shift V	6速MT	5速MT、6速AT、6速MT	5速MT、6速AT、6速MT	5速MT、6速AT	6速MT	5速MT	5速MT	
燃料消費率	重量車モード 燃費値 ^{※4} (km/L)	(1)1.5トン超2.0トン以下	12.20	—	10.40	10.40	10.40	10.00	—	—
		(2)2.0トン超3.0トン以下	11.60	—	9.60	9.60	—	9.20	—	—
		(3)3.0トン超4.0トン以下	9.50	—	8.20	—	—	7.60	—	—
		(4)4.0トン超	—	7.30	—	—	—	—	—	—
	60km/h 定地走行 ^{※5} (km/L)	(1)1.5トン超2.0トン以下	—	—	—	—	—	—	9.40	6.10
		(2)2.0トン超3.0トン以下	—	—	—	—	—	—	8.10	5.70
	CO ₂ 排出量 (計算値) (g/km)	(1)1.5トン超2.0トン以下	212	—	249	249	249	259	—	—
		(2)2.0トン超3.0トン以下	223	—	269	269	—	281	—	—
(3)3.0トン超4.0トン以下		272	—	315	—	—	340	—	—	
(4)4.0トン超		—	354	—	—	—	—	—	—	
主要燃費改善対策		ハイブリッド自動車 アイドリングストップ装置 高圧噴射 電子制御式燃料噴射	高圧噴射 電子制御式燃料噴射				可変バルブタイミング機構 電子制御式燃料噴射	—		
排出ガス	国土 交通省	燃費基準	平成27年度燃費基準 +15%達成				平成27年度燃費基準達成		—	
		排出ガス規制	平成22年(ポスト新長期)排出ガス規制[規制値に対しNOx▲10%かつPM▲10%]					平成17年排出ガス規制		
	規制値 (g/kWh)	CO	2.22					16.0		
		NMHC	0.17					0.23		
		NOx	0.7					0.7		
		PM	0.010					—		
自治体	低公害車指定	九都県市指定低公害 [H21優低公害車]				—		九都県市指定低公害 [H21優低公害車]		
	指定基準値 (g/kWh)	九都県市	NOx:0.7、PM:0.007 平成27年度燃費基準達成				—		NOx:0.7 PM:0.007	
車外騒音	規制適合(規制値)	平成13年騒音規制(加速騒音:80dB-A(4WD車は81dB-A))								
エアコン冷媒と使用量	代替フロンHFC134a 標準軽キャブ:400g/ワイドキャブ:500g(サブコンデンサー付は650g)									
車室内VOC	自工会自主目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)									
環境負荷 物質削減	鉛	自工会自主目標達成(1996年の1/10)								
	水銀	自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止)								
	カドミウム	自工会自主目標達成(2007年1月以降使用禁止)								
	六価クロム	自工会自主目標達成(2008年1月以降使用禁止)								
	自工会目標適用除外部品	鉛:鉛バッテリー 水銀:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯 (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)								
取り 組み	リサイクル	リサイクルしやすい材料を使用した部品	ドアトリム、インストルメントパネル等							
	樹脂、ゴム部品への材料表示	あり								
	環境負荷物質使用状況等	鉛	電子基板・電気部品のはんだ、軸受、ベアリング等に使用							
	ボデー仕様	環境負荷物質削減	車工会自主目標達成							

※4:重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。
この燃費値は法令で定められた左表の各車両区分の条件ごとの標準諸元値・車型による走行抵抗と、最終減速およびタイヤの仕様、エアコンOFFなどの条件の下に算出しています。
なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車両、運転、乗客、積載、整備等の状況)が異なってきますので、それに応じて燃費は異なります。
※5:60km/h定地走行燃費消費率は定められた試験条件のもとでの国土交通省審査値です。
実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、乗客、積載、整備等の状況)が異なってきますので、それに応じて燃費消費率が異なります。

VSCはあらゆる状況において、車両の横転やスピン等を完全に防止するものではありません。運転時は、常に法定速度を守り、周囲の状況に応じた安全運転を心がけてください。また、次のような状況ではVSCが作動しなかったり、作動してもその効果が十分に得られない場合があります。
●車両の速度がVSCの制御の限界を超えている時。●非常に滑りやすい凍結した路面を走行している場合。●積雪・脱輪・バンクなど、危険要因が生じた場合。●過積載や後荷・高荷など、荷み荷の積み方が適正でない場合。●このほか、VSCについて重要な注意事項が記載されておりますので、詳しくは取扱説明書をお読みください。
SRSエアバッグは、シートベルトを補助する乗員保護装置です。安全のためには正しい姿勢で正しくシートベルトを着用することが前提となります。エアバッグは衝突時の衝撃が弱い場合、追突された時、横転時などの条件下および乗客によっては作動しない場合があります。また、チャイルドシートを助手席に装着する場合には、後ろ向きにしないなど、ご注意ください。項目があります。車両の取扱説明書必ずご覧ください。

■各安全装備・システムだけに頼った運転は、絶対に行わないでください。各装備・システムはドライバーの安全運転の支援が目的であり、それ自体で事故や衝突を防止および回避するものではありません。運転時には、常に周囲の状況を把握した上で法定速度を守った安全運転を心がけてください。また、装備・システムを過信せず、体調不良を感じた時は必ずすみやかに安全な場所に停止し、休憩してください。
■各安全装備・システムについての詳細は、販売会社にお問い合わせください。

富田工業 「インプレッサ SPORT」

低燃費+低排出ガス性能の向上のために
SUBARUは、力強い走りと燃費性能、低排出ガス性能を両立するための
取り組みを積極的に行っています。
○エンジンの高効率化、パワートレインの最適化、軽量化
○各種燃費情報の表示等、低燃費走行へとドライバーを導く装備の搭載

燃費基準達成レベル 平成27年度燃費基準+5%達成 2.0i 2WD車(車両重量1320kg以上)、
2.0i-S 2WD車(車両重量1320kg以上)
平成27年度燃費基準達成 1.6i-L リニアトロニック車、1.6i-S、2.0i(上記以外)、
2.0i EyeSight、2.0i-S(上記以外)、2.0i-S EyeSight
排出ガス認定レベル 平成17年基準排出ガス75%低減 全車



車室内VOC*の低減
鼻、のどなどへの刺激の原因とされるホルムアルデヒド、トルエン等の
揮発性有機化合物を低減するために、車室内の部材や接着剤を見直す
ことで、その揮発性を抑制しました。また、厚生労働省の定めた13物質
の室内濃度指針値を下回るレベルとし、車室内の環境に配慮しました。
*VOC=Volatile Organic Compounds(揮発性有機化合物)

生産における環境負荷の低減
SUBARUは、工場から排出される廃棄物をゼロレベルにする「ゼロエミッ
ション工場」化をすすめています。また、生産における省エネルギー化、
水使用量の低減など、環境に優しいクルマづくりをすすめています。

リサイクル性の向上
リサイクル性に優れたPP材を内外装部品に積極的に使用しています。

■ 環境仕様表

[]内はMT車の数値

グレード名 車両型式	インプレッサ SPORT													
	1.6i		1.6i-L		1.6i-S		2.0i		2.0i EyeSight		2.0i-S		2.0i-S EyeSight	
	DBA-GP2	DBA-GP3	DBA-GP2	DBA-GP3	DBA-GP2	DBA-GP3	DBA-GP6	DBA-GP7	DBA-GP7	DBA-GP6	DBA-GP7	DBA-GP7	DBA-GP7	DBA-GP7
エンジン型式	FB16													
総排気量(cc)	1599													
エンジン種類	1.6L 水平対向4気筒DOHC 16バルブデュアルAVCS													
燃料種類	無鉛レギュラーガソリン													
駆動方式	2WD		AWD		2WD		AWD		2WD		AWD		AWD	
変速機	リニアトロニック /SMT		リニアトロニック /SMT		リニアトロニック		リニアトロニック		リニアトロニック		リニアトロニック		リニアトロニック	
車両重量(kg)	1250	1310[1260]	1260	1320[1260]	1280	1340	1300	1350	1350	1310	1370	1370	1370	1370
燃費値(km/L)	16.4	15.4[15.6]	17.6	16.2[15.6]	17.6	15.8	17.6(17.0)**	16.2	16.2	17.6(17.0)**	16.2	16.2	16.2	16.2
CO2排出量(g/km)	142	151[149]	132	143[149]	132	147	132(137)**	143	143	132(137)**	143	143	143	143
適合規則	達成		達成		達成		達成		達成		達成		達成	
低排出ガス車認定レベル	平成17年基準75%低減													
排出ガス試験モード	JC08CH													
CO(g/km)	1.15													
NMHC(g/km)	0.013													
NOx(g/km)	0.013													
適合規則	平成10年規制													
加速騒音規制値(dBA)	76													
エアコン冷媒の種類、使用量	代替フロンHFC134a、475g													
車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)													
鉛 #1	自工会2006年目標達成(96年時点の1/10以下)													
水銀 #2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)													
六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)													
カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)													
リサイクル	バンパー、インボス、ドアトリム等にリサイクルしにくい熱可塑性樹脂を多用 一部の樹脂部品に市場回収リサイクル材を、防振防音材に衣類繊維廃棄物・故紙を再利用 100g以上の樹脂部品、200g以上のゴム部品に材質表示 リヤゲートの取り外し容易化、バンパーの材質を取り外し前に確認できる位置に表示 使用部品:電子基板、電気部品は鉛、圧電素子(PZTセンサー)等 一部適用除外部品(HIDヘッドランプ)を除き、切り替え済み 全廃済み 全廃済み													

*:O内はオプション装着により車両重量が1320kg以上となった場合の数値です。
■燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。したがって、実際の走行時には、気象、道路における交通の混雑の状態、運転方法、積荷、整備状況およびその他の状況に応じて燃料消費率が異なってきます。なお、JC08モード燃費は10・15モード燃費に比べ、より実際の走行に近くなるように新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。■2.0L車の燃料消費率はインテリジェントモード時の数値です。
■自工会目標適用除外部品 #1:鉛リテラリ(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) #2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、HIDヘッドランプ、室内照明灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外) ■CO2排出量は燃費からの換算値です。

■ リサイクル料金表

- 自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要になります。
- リサイクル預託金を預託済みの自動車、中古車として譲渡する場合には、車両価値金額に加えリサイクル預託金相当額を新所有者からお受け取りになることにより、リサイクル預託金の返金を受けることができます。

車種	リサイクル預託金				資金管理 料金	合計
	シュレッダーダスト 料金	エアバッグ類 料金	フロン類 料金	情報管理 料金		
全車	7,900円	2,050円	1,950円	130円	380円	12,410円

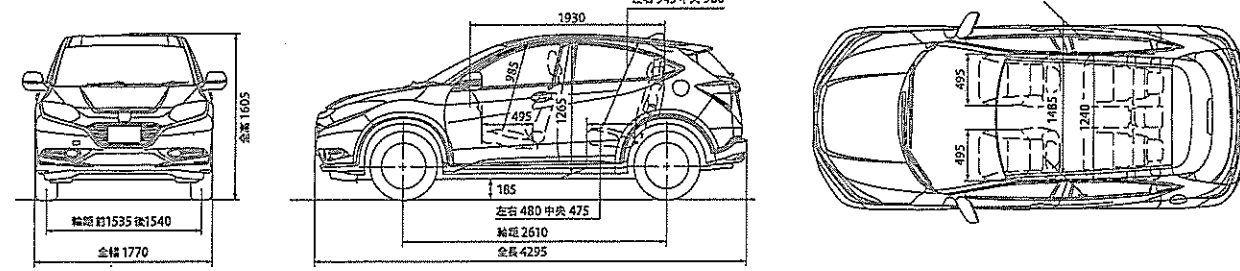
●価格にはメーカー希望小売価格に消費税8%が含まれた価格表示です。●メーカー希望小売価格は参考価格です。販売価格は各販売店が独自に決めていますので、それぞれにお問い合わせください。●価格はタイヤ/コンク修理キットとタイヤ交換用工具を含む価格です。●価格にはオプションは含まれておりません。●リサイクル料金、税金(消費税を除く)、保険料、登録等に付する費用等は別途必要となります。●登録等に付する手数料代用費用については別途消費税が必要となります。
■写真のナンバープレートはすべて合成です。■掲載のイラストはすべてイメージ図です。■内装写真の一部は掲載用カモモデルを使用しています。■掲載用の小物は商品には含まれません。■画面はすべてハメコミ合成です。また画面は実際と異なる場合があります。■実際の走行にあたっては、取扱説明書をよくお読みください。
△この仕様はお断りなく変更する場合があります。■写真はイメージで、印刷インクの種類、実際の色とは異なって見えることがあります。

主要諸元 ホンダ「ハゼレル」

タイプ	1.5L i-VTEC+I-DCD										1.5L i-VTEC		
	HYBRID		HYBRID X				HYBRID Z		G		X		5
駆動方式	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF		
車名・型式	ホンダDAA-RU3※1 ホンダDAA-RU4※1 ホンダDAA-RU5※1 ホンダDAA-RU6※1 ホンダDAA-RU7※1 ホンダDAA-RU8※1 ホンダDAA-RU9※1 ホンダDAA-RU10※1 ホンダDAA-RU11※1 ホンダDAA-RU12※1												
トランスミッション	7速オートマチック+パドルシフト												
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m) 4.295/1.770/1.605												
	ホイールベース(m) 2.610												
	トレッド(m) 前後 1.535/1.540												
	0.185	0.170	0.185	0.170	0.185	0.170	0.185	0.170	0.185	0.170	0.185		
	1,270	1,350	1,280	1,370	1,380	1,300	1,180	1,270	1,190	1,270	1,210		
	1,270	1,360	1,300	1,370	1,380	1,300	1,190	1,270	1,190	1,270	1,210		
	乗車定員(名) 5												
	客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ 1.930/1.485/1.265												
原動機	エンジン												
	エンジン型式 LEB-H1												
	エンジン種類・シリンダー数及び配置 LEB												
	冷却方式 水冷直列4気筒横置												
	弁機構 DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2												
	総排気量(L) 1.496												
	内径×行程(mm) 73.0×89.4												
	圧縮比 11.5												
	燃料供給装置形式 電子制御噴射式(ホンダPGM-FI)												
	使用燃料種類 無鉛レギュラーガソリン												
	燃料タンク容量(L) 40												
性能	電動機(モーター)												
	電動機型式/電動機種類 H1/交流同期電動機												
	最高出力(kW[PS]/rpm) 97(132)/6,600												
	最大トルク(N·m[kgf·m]/rpm) 156(15.9)/4,600												
	最高出力(kW[PS]/rpm) 22(29.5)/1,313-2,000												
	最大トルク(N·m[kgf·m]/rpm) 160(16.3)/0-1,313												
	27.0	23.2	26.0(24.2)	23.2	21.6	24.2	20.6	19.0	20.6	19.0	19.2		
	主燃費向上対策 ハイブリッドシステム、直噴エンジン、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、電動パワーステアリング												
	直噴エンジン、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、自動無段変速機(CVT)、電動パワーステアリング												
	最小回転半径(m) 5.3												
動力用主電池	種類/個数 リチウムイオン電池/48												
動力伝達・走行装置	変速機 CVT 前進/後進												
	7AT 速1/速2/速3/速4/速5/速6/速7/速8/速9												
	減速比 5.588 前5.588後2.533 5.588 前5.588後2.533 5.588 5.436 前5.436後2.533 5.436 前5.436後2.533 5.436												
	ステアリング装置形式 ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)												
	215/60R16 95H	215/60R16 95H (215/55R17 94V)	215/60R16 95H	215/55R17 94V	215/60R16 95H	215/55R17 94V	215/60R16 95H	215/55R17 94V	215/60R16 95H	215/55R17 94V	215/55R17 94V		
	主ブレーキの種類・形式(前/後) 油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク												
	サスペンション方式(前/後) FF車:マクファーソン式/車軸式 4WD車:マクファーソン式/デュオン式												
	スタビライザー形式(前/後) FF車:トーションバー式/— 4WD車:トーションバー式/トーションバー式												

()内はメーカーオプションの「17インチアルミホイール」装着車。※1 Sは7スピードモード+パドルシフトとなります。※2 メーカーオプションを組み合わせる場合の最大車両重量です。各組み合わせ装着の車両重量は販売会社にお問い合わせください。※3 Sはマニュアルモード付となります。■燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。☆印の車両は、自動車取得税、自動車重量税、自動車税の軽減措置が受けられます。(取得税は2017年3月31日まで、重量税は2017年4月30日までの新車登録が対象。自動車税は2016年3月31日までの新車登録が対象となり、市県税の軽減措置が受けられます。)詳しくは販売会社へお問い合わせください。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書致信。■VEZEL、アレルフリー、センタータンクレイアウト、エコアシスト、G-CON、I-DCD、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FL、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。■Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。■HDMI®、HDMI®ロゴおよびHigh-Definition Multimedia Interfaceは、米国およびその他の国々におけるHDMI Licensing, LLCの商標または登録商標です。■iPhone®、Siri®は、米国および他の国々で登録されたApple Inc.の商標です。■VICSは(財)道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。■製造事業者:本田技研工業株式会社

寸法イメージ図 単位: mm HYBRID X (FF)



環境仕様

「平成32年度燃費基準+20%達成車」
「平成32年度燃費基準+10%達成車」
「平成27年度燃費基準+10%達成車」
「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車

項目	DAA-RU3				DAA-RU4		DBA-RU1		DBA-RU2		環境性能情報
	型式/排出気量(L)	LEB-H1/1.496			L15B/1.496						
原動機	型式/排出気量(L)	LEB-H1/1.496			L15B/1.496						環境性能情報
原動機	駆動方式	FF	4WD		FF	4WD					
原動機	変速機	7速デュアルクラッチトランスミッション				CVT				環境性能情報	
燃料消費率	燃費(km/L)*1	27.0	26.0	24.2	23.2	21.6	20.6	19.2	19.0		
	CO ₂ 排出量(g/km) (燃費からの換算値)	86.0	89.3	95.9	100.1	107.5	112.7	120.9	122.2		
	参考	平成32年度燃費基準+20%達成車		平成32年度燃費基準+10%達成車	平成32年度燃費基準+20%達成車	平成32年度燃費基準+10%達成車	平成27年度燃費基準+10%達成車				
排出ガス	適合規制・認定レベル	平成17年排出ガス基準75%低減									
	JCO8H+JC09Cモード	CO 1.15									
	認定基準値(単位:g/km)	NMHC 0.013									
		NOx 0.013									
	参考	九都県市指定低公害車の基準に適合									
適合騒音規制レベル	適合騒音規制レベル	平成10年騒音規制 規制値:加速走行76dB(A)									
エアコン冷媒の種類および使用量	種類:代替フロン134a	使用量:430g									
車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)										
環境負荷	自工会2006年目標達成(1996年使用量**の1/10)										
物質削減	水拭	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*)									
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)									
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)									
リサイクル	樹脂、ゴム部品の材料表示	樹脂、ゴム部品の可能な限り全て									
	リサイクルしにくい材料**を	バンパーフェースなどの内装部品									
	再生材を使用している部品	アンダーカバー、ブラッシュガード、吸音材									
	リサイクル可能率	車全体で95%以上*5									
その他	グリーン購入法適合状況	グリーン購入法適合型									

*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。*2 1996年採用車の燃費平均使用量は185g(バッテリーを除去)。*3 交通安全上必須な部品の樹脂製使用を除外。*4 ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。*5 「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(1998年 自工会)にに基づき算出。*6 環境性能情報は2015年4月現在のものです。

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

次世代のために、今できること。これからすべきこと。Hondaは常に考え、積極的に行動していきます。

<p>製品のライフサイクルの各段階で資源使用と環境負荷の最小化をめざすとともに、製品によって、モビリティを暮らし全体で排出する温室効果ガスのゼロ化をめざします。</p>	<p>Safety for Everyone</p> <p>すべての人の安全をめざして</p>	<p>すべての人が、心から安心して、どこへ自由に移動することができ、そんな喜びのある社会をつくりたい。その思いで、Hondaは力を尽くしていきます。</p>	<p>地域に根付いた企業として、社会や人々とともに心豊かで活力ある明日をめざす社会活動を、グループ全体ですすめています。</p>
--	---	--	--

快適なカーライフを過ごしていただくために

新車登録日から3年間、安心のメーカー保証。保証期間は、新車登録日から3年間*。また、Hondaが特に指定した部品は5年間*2となります。保証内容は保証書、または販売会社にてお確かめください。
 ※1 期間内でも走行60,000kmまで ※2 期間内でも走行100,000kmまで

Honda販売会社での新車購入/車検や、日々のカードのご利用でポイントが貯まるHonda Cカード。貯まったポイントは現金や楽天Edyでキャッシュバック。詳しくはCカードホームページへ。http://www.honda.co.jp/C-CARD/

Ecology 環境仕様

車両仕様	車名・型式	三菱・DBA-A03A	
	駆動方式	2WD	
	類別	XTHX G	XTMX M
	エンジン型式	3A92 MIVEC	
排出ガス	変速機形式	INVECS-III CVT(自動無段変速機)	
	適合規制または適合基準	平成17年基準排出ガス 75%低減レベル	
	規制値または基準値 (JC080+JC08Hモード走行)	NOx (g/km)	0.013
		NMHC (g/km)	0.013
燃料消費率		CO (g/km)	1.15
	主要燃費向上対策	アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング機構、自動無段変速機、電動パワーステアリング、充電制御	
	燃費(国土交通省審査値)	(km/L)	25.4
	JC08モード CO ₂ 排出量(燃費換算) (参考)平成32年度燃費基準	(g/km)	91 達成
温室効果ガス 車室内VOC	HFC-134a*1 [GWP値:1430]*2 エアコン冷媒の使用量 (g)		270
車外騒音	加速走行騒音(適合規制値)	(dB-A)	76
環境負荷物質削減	鉛	自工会2006年目標達成(1996年時点の1/10以下)	
	水銀	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)	
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
リサイクル関係	リサイクルしやすい材料を使用した部品	バンパー、インパネ、ドアトリム類	
	樹脂・ゴム部品への材料表示	有り	
	リサイクル材の使用	ダッシュパネルやルーフの吸音材、天井基材	
環境負荷物質使用状況等	鉛	電子基板・電子部品のはんだ・銅及びアルミ合金材等に使用	
	水銀	-	
	カドミウム	-	
	六価クロム	-	
グリーン購入法			適合

*1:この冷媒は大気放出の禁止、廃棄時の回収が必要です。*2:GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP値150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることが求められております。



三菱子会社トヨタ・ハブ
「スーパーグレートV」

■環境仕様

エンジン	型式	6R10(T2)	6R10(T3)	6R10(T4)	6R10(T5)
	総排気量 (ℓ)	12.8			
使用燃料	軽油				
最高出力(ネット) [kW(PS)/rpm]	257(350)/1,800	279(380)/1,800	309(420)/1,800	279(380)/1,800	
最大トルク(ネット) [N・m(kgf・m)/rpm]	1,810(185)/1,200	1,810(185)/1,200	1,810(185)/1,200	2,160(220)/1,200	
駆動装置	駆動方式	2-4D・4(前2-後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2-2-後4駆動・4駆動)、 2-4D・4D(前2-後4駆動・4駆動)	2-4D・4(前2-後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2-2-後4駆動・4駆動)、 2-4D・4D(前2-後4駆動・4駆動)	2-4D・4(前2-後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2-2-後4駆動・4駆動)、 2-4D・4D(前2-後4駆動・4駆動)	2-4D・4(前2-後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2-2-後4駆動・4駆動)
	変速機	直結12段、直結7段	直結12段、直結7段、OD7段	直結12段、直結7段	直結12段
排出ガス	適合規制・認定レベル	平成21年規制に適合 (JE05モード) 低排出ガス認定 NOx&PM 10%低減			
	JE05モード 規制値または 認定レベル値 (単位:g/kWh)	CO	2.22		
		NMHC	0.17		
		NOx	0.63		
		PM	0.009		
無負荷加速 光吸収係数 (m ⁻¹)	0.50				
適合騒音規制レベル	平成13年騒音規制に適合、規制値:加速騒音:81dB(A)				
エアコン冷媒使用量	代替フロンHFC134a 400g/950g(蓄冷式リヤクーラー付)				
環境負荷物質 使用状況	鉛 ^{※1}	ホイールバルンサー、電子基盤・電気部品のはんだ/軸受・ベアリングなどに使用 鉛廃止済み部品:電着塗装、ラジエーター、ヒーターコア (1996年平均使用量の1/3以下)			
	水銀 ^{※2}	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)			
	六価クロム	金属部品、ボルト・ナット類の防錆目的コーティングに使用(ただし、一部三価クロムに代替済)			
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)			
リサイクル	リサイクルしやすい材料を 使用した部品	コンソール類、騒音カバー類、吸気ダクトなど			
	リサイクル材の使用	ホイールハウスカバー、ヘッドライニング、フロア制振材など			
	樹脂部品への材料表示	あり(100g以上の部品)			

※1 自工会目標適用除外部品:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外)

※2 自工会目標適用除外部品:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)

主要諸元表(架装例)

Table with 2 columns for specifications (1 and 2) and rows for vehicle type, max load, chassis, axle, engine, transmission, etc.

●寸法

Table of dimensions including overall length, width, height, wheelbase, and ground clearance.

●重量

Table of weights including gross weight, max load, tare weight, and GVW.

●性能

Table of performance metrics including minimum turning radius, fuel consumption, and engine speed.

●エンジン・シャーシ

Table of engine and chassis specifications including engine type, alternator, battery, transmission, and brakes.

●設定グレード

Table showing DX and CUSTOM options with checkboxes.

※1:燃料消費率(km/ℓ)重量車モード燃費値

重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です...

本カタログ記載の仕様、諸元などは予告なく変更することがあります。本カタログのすべてのイメージは、コンピューターグラフィックスでカタログ用に特別に制作されたものであるため...

エンジン諸元表

Engine specifications table including model (4P10(T6)), combustion method, cylinder configuration, and output.

*「ネット」とは、エンジンと車両に搭載したのとほぼ同じ状態で測定した数値です。

トランスミッション諸元表

Transmission specifications table including model (M038S5), form, and gear ratios.

*〔〕内は5速マニュアルの諸元値。

重量車モード燃費一覧

Table showing fuel consumption and CO2 emissions for different vehicle configurations.

*重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です...

環境仕様

Environmental specifications table covering engine, drive, exhaust, and recycling details.

※1 自工全目標適用除外部品:鉛バッテリーのリサイクル回収ルートが確立されているため除外

※2 自工全目標適用除外部品:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンピュータモニター、ディスプレイヘッドランプ...

DX 主要装備

- 異形2灯ハロゲンヘッドランプ
●複合曲面サイドミラー
●大型アンダミラー
●助手席電動格納式ミラーステー...

- 平成22年排出ガス規制(ポスト新長期)適合車
●平成27年度重量車燃費基準達成車(ISS無車)
●平成27年度燃費基準+5%達成車(ISS付車)...



UDトラック株式会社

〒362-8523 埼玉県上尾市大字壺丁目1番地
udtrucks.co.jp



(2)ホームページ

①車種毎のページ

自工会HPに「車種別環境情報」のページを設け、会員各社が販売している自動車の環境情報を提供している。(各社HP「車種別環境情報」ページへのリンク形式)

環境負荷の少ない自動車の購入を希望する消費者に、車種比較・選択のための情報取得を可能としている。

リサイクルについては、リサイクル設計、再生材使用部品、再生材料名などを記載

自工会HP「車種別環境情報」http://www.jama.or.jp/eco/eco_car/info/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

JAMA自工会の概要 リリース/会見 データファイル ライブラリー

ホーム > クルマと環境 > 自動車環境情報 > 車種別環境情報

- 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
- 燃料品質に関する提言
- ディーゼル車規制に対する自動車メーカーの対応
- 騒音

自動車環境情報

車種別環境情報

このコーナーは自動車を購入する際、購入候補車両の環境性能の比較を希望されるお客様に、当会会員各社が現在販売している自動車の環境情報(下記の各メーカーホームページ参照)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の環境性能は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、少しでも環境負荷の少ない自動車を購入したいというお客様のご要望にお応えし、その比較・選択のための情報を提供いたします。なお、環境情報以外の車両説明は各社が提供しているカタログ等をご参照下さい。

車種別環境情報は3つのパートから構成されており、各自動車メーカーは当会がとりまとめた記載要領に基づいて下記の情報を提供しています。

記載情報の説明をご覧になりたい方は、各項目をクリックして下さい。

1. 基礎情報

車名、車両型式、ボデー形状、エンジン、駆動装置等、車両を特定するために必要な情報で、**環境性能を表すものではありません。**

用語は各社がカタログで使用しているものを使用しています。

2. 環境性能情報

車車両の環境性能を比較するための情報です。

自動車を使用・廃棄する上で比較的環境負荷が大きく、メーカー間・車種間で比較可能な以下の項目を取り上げています。

○燃料消費率	○エアコン冷媒使用量
○排出ガス	○車室内VOC
○騒音	○環境負荷物質

「参考」欄は各社の補足情報です。比較を目的とした情報ではありません。

3. 環境への取り組み

環境性能を定量的に比較するためのものではありません。

また、以下の項目以外に企業としての取り組みや宣伝などを記載している場合もあります。

[○リサイクルなど](#)

なお、低公害車(電気自動車、天然ガス自動車)について記載されている場合、環境省の「低公害車ガイドブック」の内容(全部または一部)を記載しており、ガソリン車・ディーゼル車と記載情報の項目が異なる車両もあります。

ご覧になりたい自動車のメーカー名を選択しクリックして下さい。

いすゞ自動車(株)	本田技研工業(株)(四輪)
川崎重工業(株)	本田技研工業(株)(二輪)
スズキ(株)	マツダ(株)
ダイハツ工業(株)	三菱自動車工業(株)
トヨタ自動車(株)	三菱ふそうトラック・バス(株)
日産自動車(株)	ヤマハ発動機(株)
日野自動車(株)	UDトラック株式会社
富士重工業(株)	

各社車種別環境情報にリンク

各社車種別環境情報の例

日産自動車株

車種別環境情報

リコール関連情報 オート

NISSAN Innovation that excites

ブランド インフォメーション カーラインアップ 購入検討サポート

ホーム > インフォメーション > 車種別環境情報

車種別環境情報

車種別環境情報とは

クルマごとの燃費や排出ガス、リサイクルや環境負荷物質量などの環境性能を開示しています。項目別に車種の環境性能の比較が可能です。

九都県市低公害車指定制度およびグリーン購入法の適用は次のURLをご覧ください。
 九都県市あおぞらネットワーク: <http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html>
 GPNグリーン購入ネットワーク エコ商品ネット: <http://www.gpn.jp/econet/>

エアコン冷媒について
 日産は2023年までに、エアコンで使用する冷媒の目標GWP(Global Warming Potential地球温暖化係数)値150(国内向け年間出荷台数の加重平均値)の達成を目指しています。
 冷媒HFC134a(GWP値1430)は大気放出禁止、廃棄時回収が必要です。

参照:(社)日本自動車工業会 > 自動車環境情報
 環境仕様書の項目や記載情報の定義等は、こちらのサイトに説明があります。

電気自動車 (EV)

リーフ e-NV200

コンパクトカー

ジューク ノート キューブ マーチ

環境仕様書

NISSAN Innovation that excites

ブランド インフォメーション カーラインアップ 購入検討サポート フォトギャラリー アフターサービス 企業情報

LEAF 環境仕様書 WEBカタログ

環境仕様書 (リーフ) (2/2)

車両型式	2AA-AZE0		
型式	EAS07		
燃費(実燃費)	50.0000~100000		
燃費(カタログ値)	254.0~300.0		
駆動方式	2WD		
電力消費率	一定電圧走行距離 (km)	220	250 (1)
CO2排出率	一定電圧走行距離率 (g/km)	114	117 (1)
適合規格	適合規格の適用が実行されない自動車		
適合規格レベル	平成12年規制に適合 先進走行性能規格:TE05		
エアコン冷媒(2)使用量	R-1234yf X, R-1234yf (GWP値1430)		
燃費(1)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(2)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(3)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(4)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(5)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(6)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(7)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(8)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(9)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(10)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(11)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(12)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(13)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(14)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(15)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(16)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(17)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(18)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(19)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(20)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(21)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(22)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(23)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(24)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(25)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(26)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(27)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(28)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(29)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(30)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(31)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(32)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(33)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(34)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(35)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(36)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(37)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(38)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(39)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(40)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(41)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(42)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(43)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(44)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(45)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(46)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(47)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(48)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(49)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(50)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(51)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(52)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(53)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(54)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(55)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(56)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(57)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(58)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(59)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(60)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(61)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(62)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(63)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(64)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(65)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(66)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(67)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(68)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(69)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(70)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(71)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(72)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(73)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(74)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(75)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(76)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(77)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(78)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(79)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(80)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(81)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(82)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(83)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(84)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(85)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(86)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(87)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(88)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(89)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(90)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(91)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(92)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(93)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(94)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(95)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(96)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(97)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(98)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(99)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		
燃費(100)CC	自社工場標準燃費(実燃費) (L/100km)		

※1: 2007年電動リモーター
 ※2: 日産は2023年までに、エアコンで使用する冷媒の目標GWP(Global Warming Potential地球温暖化係数)値150(国内向け年間出荷台数の加重平均値)の達成を目指しています。HFC134a(GWP値1430)は大気放出禁止、廃棄時回収が必要です。
 ※3: 130種(2020年2022年度)に適合。自社工場に対し、リユースされる付帯部品が、あらかじめ規定されており、材料リサイクル率をその材料種類ごとに示している。GPNグリーン購入法。
 ※4: 取扱いに留意して取り扱ってください。詳しくは各車種別の環境仕様書をご覧ください。
 ※5: 取扱いに留意して取り扱ってください。詳しくは各車種別の環境仕様書をご覧ください。
 ※6: GPNグリーン購入ネットワーク エコ商品ネット: <http://www.gpn.jp/econet/>

発行2015年11月

リサイクル関係部分 (拡大)

環境への取り組み	リサイクル	プラスチック部品及びゴム部品への材料表示	あり
		リサイクルしやすい材料を使用した部品	バンパー、インストルメントパネル、ピラーガーニッシュ等
		その他材料部品の再生材使用	フロアカーペット、ダッシュインシュレーター、バックドアフィニッシャー等
		リサイクル可能率	99%以上(*3)
		解体マニュアル	「使用済み自動車のリサイクルマニュアル」発行済み
		環境負荷物質使用状況	鉛

TOYOTA

環境への取り組み

クルマ情報
テクノロジー
イベント

CSRマネジメント
トヨタ環境チャレンジ2050

目標2015
環境マネジメント

社会への取り組み
トヨタ環境取組プラン

企業情報
ニュース
経営者情報
採用情報

環境理念・方針と環境取組プラン
推進体制・仕組み
環境マネジメントの強化・推進
環境評価システム Eco-VAS

工場環境保全活動の取り組み事例
海外事例
車種別環境情報
グリーン調達ガイドライン

Global Website
Select Region

環境への取り組み

車種別環境情報

コンパクト

bb 環境仕様金枠 環境負荷物質

アクア 環境仕様金枠 環境負荷物質

ウィッツ 環境仕様金枠 環境負荷物質

スペイド 環境仕様金枠 環境負荷物質

ホルテ 環境仕様金枠 環境負荷物質

ECOLOGY

トヨタは、「トータルグリーン」をめざしています。

「トータルグリーン」を基本理念に、環境に配慮したクルマづくりを進めています。生産から廃棄にいたるトータルライフの視点により、環境への取り組みのひとつとつをすべての過程で連携させ、クリーンなクルマづくりをめざします。さまざまな環境目標を、バランスを取りながら達成し、総合的に環境性能の向上を図ります。

トヨタの環境技術を凝縮した、世界トップレベルの環境性能。

●「総排出ガス」削減
トヨタは、「平成32年度燃費基準+20%達成率」および「平成17年基準排出ガス75%低減レベル」の認定を国土交通省より取得しています。

●全ライフサイクルでのCO₂排出量を削減
アクアは、走行距離だけでなく、生産から廃棄までの全ライフサイクルで排出するCO₂55%削減を実現しています。また、その他の大気汚染物質の削減も同クラストップクラスにまで達成しています。

●VOC*削減
内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、ホルムアルデヒド、アトアルギド、トレンエンなどの揮発性有機化合物(VOC)の発生量を削減。車室内の臭いや刺激物を軽減するとともに、塵埃が懸念が定めている「管内塵埃汚染計」を下限レベルとし、車内空気品質を達成。車内空気品質の改善に貢献しました。

トヨタアクア 環境仕様

項目	規格	値	注
燃費	燃費	17.2 L/100km	燃費
CO ₂ 排出	CO ₂ 排出	125	CO ₂ 排出
燃費	燃費	17.2 L/100km	燃費
CO ₂ 排出	CO ₂ 排出	125	CO ₂ 排出

リサイクル関係部分 (拡大)

リサイクル関係	リサイクルしやすい材料を使用した部品 樹脂、ゴム部品への材料表示 リサイクル材の使用	TSOP *7 TPO *8 再生綿フェルト 再生チップウレタン	バンパー、リアコンソールボックス、インストルメントパネル フロントスポイラー、カーテンシールドエアバッグ あり フロアカーペット、ドアトリム、デッキサイドトリム フロアサイレンサー
---------	--	---	--

*1. 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。*2. 省エネ法に基づき定められている燃費目標基準。*3. JC08モード走行 *4. 平成17年基準排出ガス75%低減レベル *5. GWP: Global Warming Potential(地球温暖化係数) *6. フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。*7. TSOP: Toyota Super Olefin Polymer *8. TPO: Thermo Plastic Olefin

自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要となります。

※リサイクル料金は'15年11月時点の金額

リサイクル料金表 (単位:円)	リサイクル預託金				資金管理料金	合計
	シュレッダーダスト料金	エアバッグ燃料金	フロン燃料金	情報管理料金		
全車	5,420	1,930	1,650	130	380	9,510

●リサイクル預託金が預託済のお車を商品名として譲渡する旧所有者(譲渡人)は、車両価額部分とリサイクル預託金相当額の合計額を新所有者(譲受人)からお受け取りになることにより、リサイクル預託金の返金を受けることができます。

環境負荷物質

アクア

環境負荷物質削減	鉛 ¹⁾ 水銀 ²⁾ カドミウム 六価クロム	自工会自主目標達成 (1996年時点の1/10以下) 自工会自主目標達成 (2005年1月以降使用禁止) 自工会自主目標達成 (2007年1月以降使用禁止) 自工会自主目標達成 (2003年1月以降使用禁止)
環境負荷物質使用状況等	鉛 水銀 六価クロム カドミウム	電子基板・電気部品のはんだ、圧電素子 (PZTセンサー) 等 鉛廃止済み部品: 電線塗料、燃料ホース、パフステ高圧ホース、ホイールバルancer、電球と点火プラグ、塩ビ・ゴム部品、ノリシシート、軸受けなど 水銀廃止済み部品: コンビネーションメーター 六価クロムの使用無し 六価クロム廃止済み部品: 金属部品類やボルト・ナット類の防錆目的コーティング他 カドミウムの使用無し カドミウム廃止済み部品: 電気・電子部品のICチップ基盤、厚膜ペースト他

*1. 鉛/バッテリー (リサイクル回収ルートが確立されているため除外)
*2. ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスプレイヘッドランプ、室内蛍光灯 (交通安全上必須な部品の機能確保を除外)

HP企業ページ（環境配慮設計・資源有効活用の取り組みを中心に抜粋）

いすゞ自動車(株) 掲載例 <http://www.isuzu.co.jp/company/csr/eco/index.html>

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

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

いすゞグループ全体で
環境保全に取り組んでいます。

環境への取り組み方針、体制、環境マネジメント

いすゞは地球に暮らす市民として、事業活動を通して環境保全に取り組んでいます。

> 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 (地球環境憲章)
- ・環境への取り組み体制 (地球環境委員会)
- ・環境マネジメント (環境マネジメントシステム(EMS)の構築と運用 / いすゞグリーン調達 / お取引先様による推進施策 /)



環境への取り組み一覧

2014年度以降の環境への取り組みをご紹介します。

> 環境への取り組み一覧

- ・いすゞの活動
- ・グループの活動
- ・環境データ



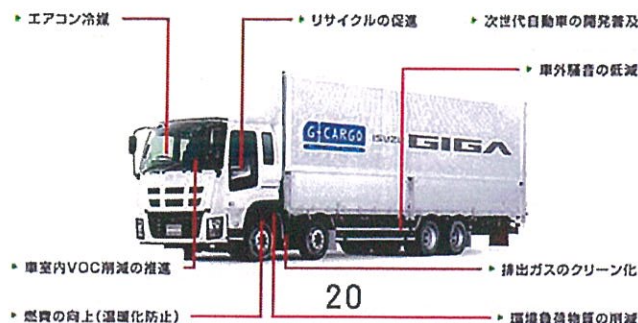
環境に配慮した商品開発



いすゞでは、安全(Safety)、経済性(Economy)、環境(Environment)の3つの分野で技術の高度化を目指す、「Seeテクノロジー」を開発のベースコンセプトとしています。

環境技術において8項目を重点課題として選定し、それぞれ個別の専門部会を運営しながら、部門横断で環境に配慮した商品開発に取り組んでいます。

【環境技術重点8課題】



環境負荷物質の削減(製品含有化学物質の管理徹底)

いすゞは製品中の化学物質含有状況を把握するため、IMDS(International Material Data System)を活用し、欧州REACH規制※など、年々変化する国内外の化学物質規制に対応できるよう、化学物質管理の徹底を行っています。

※欧州REACH規制：2007年6月発効の欧州連合新化学物質規制。

車室内VOCの低減(VOC対策のグローバル展開)

国内で進めてきた車室内VOC※低減活動をグローバル展開し、海外においても厚生労働省の指針値指定物質をクリアした商品を提供しています。

今後も車室内VOC低減のグローバル展開を進めていきます。

※VOC(Volatile Organic Compounds)：

ホルムアルデヒド、トルエンなどの常温常圧で揮発しやすい有機化合物。高濃度での暴露を受けた場合に鼻やのどに刺激を感じるなどの体調不良が生ずるいわゆるシックハウス(室内空気汚染)症候群を引き起こすことがある化学物質。

【展開車型】



ピックアップトラック「D-Max」



SUV「MU-X」

ISUZU

Home リコール情報 お問い合わせ English

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 > いすゞ車のリサイクルについて

いすゞ車のリサイクルについて

自動車リサイクル法への取り組み

自動車リサイクル法への取り組み、リサイクル料金、実績等を、お伝えします。

> 自動車リサイクル法への取り組み

いすゞ車のリサイクル情報

ハイブリッド車のバッテリー処理や、CNG容器のくず化処理等、使用済みとなった部品の処理方法をお伝えします。

> いすゞ車のリサイクル情報

いすゞ車のリサイクル情報		
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。		
No	項目	対象車種
1	> 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)	エルフ
2	> 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)	エルフ
3	> CNG車ガス容器くず化マニュアル(3.1MB)	エルフ フォワード ギガ 大型路線バス エルガ 中型路線バス エルガミオ
4	> 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)	大型路線バス エルガ
5	> 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)	大型路線バス エルガ

SUZUKI 企業情報 ホーム 企業情報 IR情報 採用情報 関連企業 リコール等情報 GLOBAL

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 お問い合わせ

環境・社会貢献

スズキは環境への取り組みの基本となる考え方として、「スズキ地球環境憲章」を2002年に策定しました。スズキはこの地球環境憲章の考え方の下、会社をあげて環境への取り組みを体系的に推進するとともに、従業員一人ひとりが地球環境保全に取り組んでいます。

スズキ環境・社会レポート2015

スズキ地球環境憲章（2002年策定、2006年改訂）

環境保全

美しい地球と豊かな社会を次の世代に引き継いでいくために、一人ひとりの行動が地球の未来を左右する大きな力を持つことを自覚し、地球環境保全に取り組んでいきます。

3Rに基き方針

- 環境法規を遵守し、自主基準の運用を推進します。
- 事業活動及び製品の環境負荷を積極的に低減します。
- 環境管理体制を整備し、継続的に改善していきます。
- 環境コミュニケーションを積極的に推進します。

スズキの環境ブランド SUZUKI GREEN

SUZUKI GREEN

スズキは、「スズキ地球環境憲章」の実現に向けて、スズキが取り組む方針、技術や活動を「SUZUKI GREEN」と名付けました。「SUZUKI GREEN」には環境方針、次世代環境技術、環境活動などを示す3つのカテゴリー（SUZUKI GREEN Policy・SUZUKI GREEN Technology・SUZUKI GREEN Activity）を設けています。

SUZUKI GREEN Policy

環境計画や各種ガイドラインなどを含む、スズキの環境に対する政策や方針を扱います。

スズキ 環境計画2015
スズキ 生物多様性ガイドライン

詳しく見る >

SUZUKI GREEN Technology

低炭素化技術・軽量化技術などの新技術を含む、スズキが開発し、製品に活かしている次世代環境技術を表します。

詳しく見る >

SUZUKI GREEN Activity

地球温暖化の抑制や環境保全の推進などに対する、開発・生産・物流など各部門が取り組んでいる様々な活動を含む、スズキの環境に対する理念を実現するための取り組み、活動を扱います。

- ・ スズキの森 植樹活動
- ・ スズキ クリーン・アップ・ザ・ワールド・キャンペーン
- ・ 地球温暖化の低減、3R、環境保全の推進等に対する開発・生産・物流・オフィスにおける取り組み など

スズキ環境・社会レポート 環境技術の研究開発

■ 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

▼ 主な取り組み内容

製品開発・生産・物流・販売

資源の有効利用

リサイクルの配慮

- ・ リサイクル可能樹脂の使用拡大
- ・ リサイクル部品の分解を容易にする設計の推進

日本：ASRリサイクル率70%以上を維持 使用済みバンパーの回収・リサイクルの推進

海外：各国自動車リサイクル法への対応

SUZUKI :: 企業情報 IR情報 | サイトマップ | GLOBAL | ホーム

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

環境・社会貢献

スズキ環境・社会レポート 2015

最新の「環境・社会レポート」をPDF形式でダウンロードできます。

[← 環境・社会貢献TOP](#)

はじめに

- ▶ ごあいさつ
- ▶ 会社概要

特集

- ▶ 環境に優しい軽自動車
- ▶ 「新中期経営計画 SUZUKI NEXT 100」を発表

CSRの考え方

環境への取り組み

- ▶ 環境管理の推進
- ▶ 地球温暖化の抑制
- ▶ 環境保全等の推進
- ▶ 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進
- ▶ 社会との連携

社会への取り組み

- ▶ お客様とともに
- ▶ お取引先様とともに
- ▶ スズキの財団活動等
- ▶ 従業員とともに
- ▶ 株主・投資家の皆様とともに
- ▶ 地域社会とともに

国内販売代理店の取り組み

海外グループ会社の取り組み

環境データ

- ▶ 2014年度主要製品の環境データ
- ▶ スズキ国内工場・国内グループ関連会社の環境データ
- ▶ 環境取り組みの歴史

環境・社会レポート 全ページダウンロード

過去の「環境・社会レポート」
はこちら

スズキ環境・社会レポート

スズキ環境・社会レポート 2015

環境への 取り組み

グローバルな取り組みの推進
スズキは2009年4月にGRI(グローバル・リポート・イニシアチブ)を採択し、環境・社会・経済の3つの側面から社会に貢献することを宣言し、その進捗を定期的に報告しています。
この「環境・社会レポート」がその報告書となります。

環境管理の推進	25
地球温暖化の抑制	32
環境保全等の推進	50
GRI(グローバル・リポート・イニシアチブ)の取組	60
社会との連携	65

- 21 -

スズキ 環境・社会レポート 2015

はじめに | 特集 | CSRの考え方

環境への取り組み | 社会への取り組み | 国内販売代理店の取り組み | 海外グループ会社の取り組み | 環境データ

3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進

無駄を出さぬ開発・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資源型社会の実現に貢献していきます。

リサイクルの配慮

四輪車

リデュース

*3Rで最初に推進すべき項目は、リデュース(排出量削減)です。このため、スズキは小・軽(類)の方針の下、薄達した使用材料低減・軽量化に取り組みリデュース(排出量削減)を推進しています。例えば、2014年12月発売のアルトのフロントバンパーでは、バンパー本体の薄肉化やワイセンスプレート裏面の肉抜きを実施しています。

リデュースの取り組み(例:アルト フロントバンパー)

リサイクル設計

●リサイクル設計(四輪)

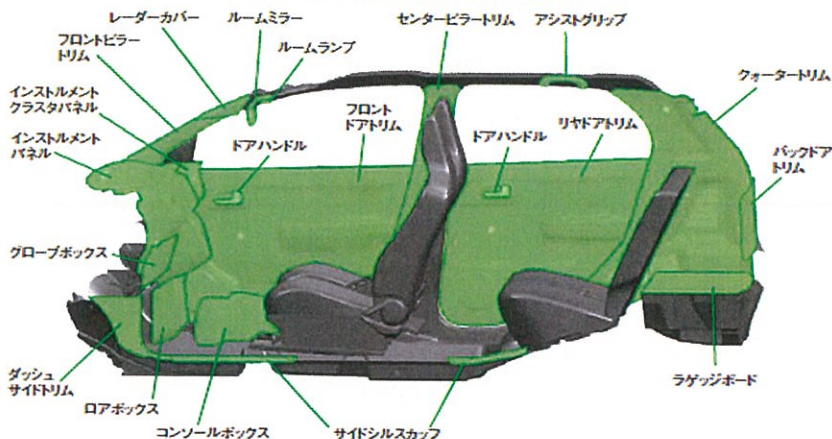
リサイクルの観点で配慮したクルマ作り(リサイクル設計)は、自動車の設計を行う上で大切な取り組みです。スズキは、樹脂製の外装部品や内装部品にリサイクルしやすい材料を使用する等、環境に配慮したクルマ作り日々取り組んでいます。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:アルト外装)

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。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(軽アルト内装)



部品名

ハウジング	グローブボックス	ボックス			ボード
ステイ	サイドシルスキャップ	リッド		フロント	アームレスト
レンズ	ロアボックス				ポケット
アッパー	コンソールボックス		ドアトリム	リヤ	ボード
ロア	インinstrument クラスタパネル			バック	ブルケース
	インinstrument パネル				表皮
	インstrument ピアノ				ベース
	フロントピラートリム				アッパー
	ドアハンドル			ラゲージボード	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、冷却すると硬化する樹脂。溶融・硬化を繰り返し行うことで再利用が可能。

リサイクルの自主取り組み

●バンパーリサイクルの取り組み

資源の有効利用のため、代理店で修理交換時に発生する使用済みバンパーの回収・リサイクルを進めています。

当初はバンパー形状のまま代理店から回収していましたが、2000年以降は全国の代理店(一部の代理店を除く)にバンパー破砕機を設置し、バンパーを破砕して回収しています。さらに2012年度にバンパー破砕機を新設・増設しました。これによりバンパー輸送時の容積は6分の1となり、効率の良い運搬を行うことで物流に係るCO₂排出量を削減しました。

現在、回収したバンパーは、バッテリーホルダー、エンジンアンダーカバー、フットレストなどの自動車部品にリサイクルしています。

リサイクル材を使用した部品の例



キャリイ サイドデッキ インシュレーターカバー

バッテリーリサイクル

●「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクル

ワゴン車をはじめとしてスペーシア、アルト、ハスラー、ソリオ、スイフト等に採用されている低燃費化技術エネチャージやS-エネチャージにはリチウムイオンバッテリーが採用されています。スズキは、これら車両の廃棄時、使用済みリチウムイオンバッテリーを回収し、適正処理するための回収システムを構築・運用しています。

「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクルの詳細については、下記HPをご覧ください。

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

環境保全等の推進

環境負荷物質の削減

(一社)日本自動車工業会の削減目標や欧州ELV指令厳守はもとより、その他の規制外の事業地域において環境負荷物質である重金属4物質削減の取り組みを進めています。

また、国連POPs条約に基づいたHBCD(難燃剤)の2014年4月以降製品への使用を禁止としました。

(一社)日本自動車工業会の削減目標(新型車)

削減物質	削減目標
鉛	四輪車:2006年1月以降1/10以下('96年比) 二輪車:2006年1月以降60g以下(210kg車重車)
水銀	2005年1月以降、以下を除き使用禁止 ・ナビゲーション等の液晶ディスプレイ ・コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯
六価クロム	2008年1月以降、使用禁止
ガドミウム	2007年1月以降、使用禁止

車室内VOCの低減 設計開発

車室内VOC(Volatile Organic Compounds:揮発性有機化合物^{※1})の低減

車室内環境をより快適にするため、内装部品の材料、接着剤、塗装方法などを見直すことにより、VOC発生量の低減に取り組んでいます。2006年1月以降、国内で販売する全ての新型四輪車について、自動車業界の自主取り組み^{※2}の目標値である厚生労働省のVOC室内濃度指針値以下を達成しています。2014年度は「アルト」と「エブリイ」について達成しました。さらに、欧州で販売している「ピターフ」や中国で販売している「アリビオ」等、スズキにおけるグローバルな事業地域での販売車両についても車室内VOC低減対応を実施して、同様に指針値以下を達成しました。

また、現在、車室内VOC低減について世界的に関心が高まっており、国際標準(ISO)や中国法規制など新たな規格や規制が制定されています。そのため、スズキでは、車室内VOC測定のための専用の恒温恒湿槽を新たに導入して、各規制に対応できる体制を整え、今後も各対象国のお客様に安全かつ快適な自動車を提供できるように努めていきます。



新たに導入した恒温恒湿槽での車室内VOC測定の様子

2014年度 VOC室内濃度指針値以下を達成した車種例



アルト



エブリイ



ピターフ

※1 VOCは、シックハウス症候群(頭痛や嘔吐などの症状)の原因として考えられており、人体への影響が注目されています。

※2 (一社)日本自動車工業会では、2007年4月以降販売開始の新型乗用車及び、2008年4月以降販売開始の新型商用車に対して、厚生労働省指定13物質の車室内濃度を、全て指針値以下とする自主取り組みを進めています。

CSR

- トップメッセージ
- ダイハツのビジネス
- スモールカーだからアテできるアト

開発・設計での取組み

- トップクラスの燃費性能
- 次世代車の開発
- リサイクル設計**
- 低工ミッション技術
- 製品含有化学物質の管理

関連リンク

- [小さいクルマはエコ](#)
- [ニュースリリース](#)

目標と実績

2014年度は、環境取組みプランごさい、資源有効利用の部品取外し性、材料分離・分別性向上への取組み、樹脂部品へのエコプラスチック(バイオプラスチック)、樹脂リサイクル材の使用技術の確立に取り組ましました。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン2011～2015年度
循環型社会の構築に向けた取組み > 開発・設計

項目	具体的な実施事項・目標など
資源の有効利用に配慮したリサイクル設計の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資源有効利用のための部品取外し性、材料分離・分別性向上への取組み ・ 樹脂部品へのエコプラスチック(バイオプラ)、樹脂リサイクル材の2015年20%使用技術確立



第5次ダイハツ
環境取組みプラン

リサイクルしやすい車両開発

当社が加盟する(一社)日本自動車工業会のリサイクル設計ガイドラインに基づき、取り付け点数の削減、解体マークの設定などを実施し、リサイクルしやすい車両を開発しています。

- [「使用済自動車への取組み」をご覧ください。](#)



トヨタグループ
オリジナル
「解体性向上マーク」

リサイクルに適した材料の開発

リサイクルに適したプラスチックである熱可塑性樹脂の開発を進め、自動車製造に必要な材料の統合化を図り、材料種類の削減に取り組んでいます。

エコプラスチック(バイオプラスチック)の使用技術の確立

エコプラスチックとは、生分解性プラスチックと呼ばれ、製品が廃棄された後に、微生物の機能により完全に分解される性質を持ちます。また、資源の制約が危惧される化石燃料を使用せず、生物資源を使用することにより、CO2を排出しないプラスチックとして期待されています。そのため、当社では、2015年度までに樹脂部品へのエコプラスチック使用技術の確立することを目指しています。

トップ > CSR > 環境保全への取り組み > 使用済自動車への取り組み

CSR

使用済自動車への取り組み

修理交換済みバンパーのリサイクル

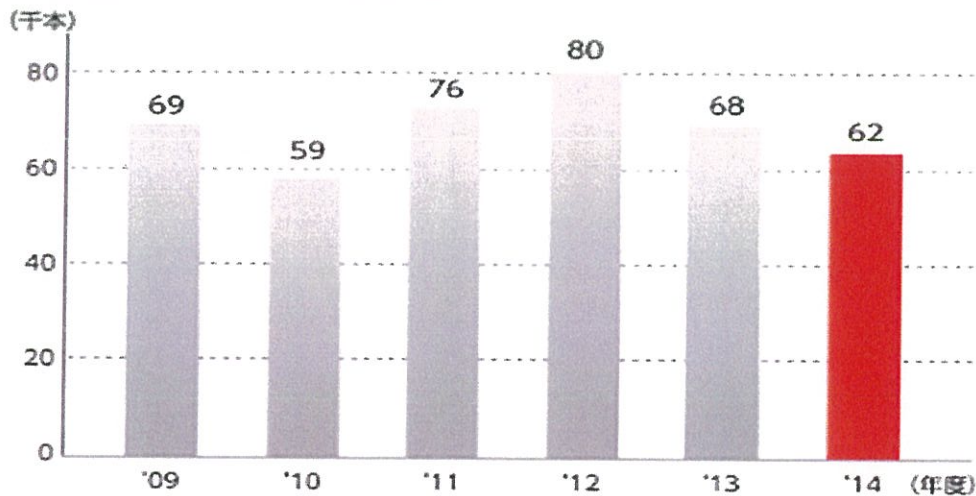
1992年度から販売会社で発生する修理交換済みバンパーの回収を近畿地区6府県の販売会社から開始し、1997年度から全国展開を始めています。

回収したバンパーは破砕・溶融・再ペレット化し、シート・アンダートレイ、エンジンアンダーカバーなどのダイハツ車の部品としてリサイクルしています。2014年度の回収量は約6万2千本でした。



修理交換済みバンパーの回収

修理交換済みバンパーの回収本数推移



トップ > CSR > 環境保全への取組み > 開発・設計での取組み -製品含有化学物質の管理-

CSR

- トップメッセージ
- ダイハツのビジネス
- 開発・設計での取組み
 - トップクラスの燃費性能
 - 次世代車の開発
 - リサイクル設計
 - 低エミッション技術
 - 製品含有化学物質の管理**

目標と実績

自動車廃棄時に汚染が特に懸念される主要4物質(鉛、水銀、六価クロム、カドミウム)の削減については、(一社)日本自動車工業会の自主削減目標に沿い、取組みを行っており、2008年以降の新型車はすべて目標を達成しています。

また、2007年度には、「DAIHATSU グリーン調達ガイドライン」を発行し、サプライヤーと連携したサプライチェーン全体を通じた化学物質管理を推進しています。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度 環境保全と自然共生社会の構築に向けた取組み > 開発・設計

項目	具体的な実施事項・目標など
製品含有化学物質の管理充実	<ul style="list-style-type: none"> 従来規制物質に加え、製品に含有される多様な化学物質管理の推進 環境負荷のより少ない物質への代替技術の開発と代替推進



第5次ダイハツ環境取組みプラン

車室内VOCの低減

近年、シックハウス症候群の一要因として問題視されているVOC(揮発性有機化合物)に対して、当社は、内装部品の素材などを見直すことで、2007年度発売の新型乗用車から、その放出量を厚生労働省が定めた室内濃度指針値以下とし、(一社)日本自動車工業会の自主目標を達成しています。

TOYOTA

環境への取り組み



CSR Web 目次

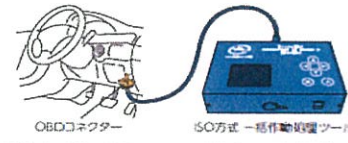
クルマ情報	CSRマネジメント	特集2015	社会への取り組み	環境への取り組み	社会貢献活動	レポートライブラリ
テクノロジー	トヨタ環境チャレンジ2050	環境マネジメント	トヨタ環境取組プラン	低炭素社会の構築	循環型社会の構築	環境保全と自然共生社会の構築
イベント	海外事業体での環境取組	環境データ	環境展示会「エコプロダクツ」			
CSR・環境・社会貢献						
企業情報	基本的な考え方	動画で紹介 自動車リサイクルへの取組	リサイクル設計の推進	廃棄物の低減と資源の有効活用	資源有効利用の推進強化	自動車リサイクル法への対応推進
ニュース	自動車リサイクル法に基づく公表事項	HV/バッテリーリサイクル	適正処理関連マニュアル			海外事例
投資家情報						クルマとリサイクル
採用情報						

【2014年度の主な取り組み】【開発・設計】
資源の有効利用促進に向けリサイクル設計を一層推進

【2014年度の主な取り組み】【開発・設計】
資源の有効利用促進に向けリサイクル設計を一層推進

車両解体性向上の取り組みを設計に反映

使用済み自動車の資源循環を推進するために、解体業者を実際に訪問し実情を調査した上で、解体しやすく分別しやすい構造を研究開発し、新型車両に積極的に採用しています。2012年6月にエアバッグ類一括作動処理のISO規格が制定されたのを受け、2014年1月に販売された「ヴェクシーノ/ノア」を頭出しに、以降の新型車やモデルチェンジ車はISO規格対応車に切り替え、作業性を向上させています。



OBDコネクタ ISO方式一括作動処理ツール
車種によって異なる専用コネクタ位置をダッシュボード内側に
共通化されたOBDコネクタを利用して一括作動処理を行う

植物由来のエコプラスチックの開発・活用

トヨタでは、植物由来の樹脂であるエコプラスチック^{*}を、世界で初めてクルマ用途に開発しました。2013年8月に発売された新型「SAI」では、エコプラスチックを室内表面積の80%に採用しています。

また、「SAI」では樹脂リサイクル材も積極的に活用しており、リサイクルビジョンで目標とした「樹脂部品へのエコプラスチック、樹脂リサイクル材の20%使用技術」を2015年までに確立^{*}を、前倒しで達成しました。

^{*}エコプラスチック：植物由来のため、成長時にCO₂を吸収、石油資源採掘時などのCO₂排出、石油資源の使用量削減にも貢献

「SAI」エコプラスチック採用部位

材料種類	植物系の原料	採用部位
射出成形材料	ポリ乳酸(PLA)	ツールボックス、カウルサイドトリム、ドアスカッフプレート、フィニッシュプレート
基材	ポリ乳酸(PLA)/ケナフ繊維	ドアトリムオーナメント
フォーム	ひまし油由来ポリオール	運転席クッションパッド
表皮材料	植物由来ポリエステル	天井、フロントビラーガーニッシュ、センタービラーガーニッシュ、リヤビラーガーニッシュ、サンバイザー
	ポリ乳酸(PLA)	トランクドアトリム、トランクトリム フロント/サイド/マット、リアランプサービスホールカバー
	植物由来ポリエチレンテレフタレート(PET)	シート表皮、フロアカーパー、パッケージトレイトリム

- クルマ情報
- テクノロジー
- イベント
- CSR・環境・社会貢献**
- 企業情報
- ニュース
- 投資家情報
- 採用情報

CSRマネジメント	特長2015	社会への取り組み	環境への取り組み	社会貢献活動	レポートライブラリ		
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	循環型社会の構築	環境保全と自然共生社会の構築		
海外事業体での環境取り組み	環境データ	環境展示会【エコプロダクツ】					
基本的な考え方	製造で活用自動車リサイクルへの取り組み	リサイクル設計の推進	廃棄物の削減と資源の有効活用	資源有効利用の推進強化	自動車リサイクル法への対応推進	海外事例	クルマとリサイクル

〔2014年度の主な取り組み〕〔販売・リサイクル〕

資源有効利用の推進強化

販売店・部品共販店で着実なリサイクル推進

〔修理交換済みパーツの回収・リサイクルの推進〕

全国の販売店、部品共販店では、従来より、バンパー、鉛バランスウェイトなど、修理交換済みパーツの回収や、タンクローリー車でのオイル運搬によるドラム缶の削減、中古部品販売等、車両の使用時にも販売店などで可能な限りのリサイクルを推進しています。

2014年12月に販売を開始した「MIRAI」も、市場に導入するに当たり、使用済みバッテリーや水素タンクなどの適正処理や再資源化が、安全かつ効率的に行えるよう自動車解体事業者向けに「適正処理関連マニュアル」を作成するなどして作業に当たれるよう、態勢を整えています。

「適正処理関連マニュアル」はこちら▶



FCV適正処理/回収・リサイクルマニュアル

使用済みバッテリーのリサイクル促進

1997年12月に世界初の量産ハイブリッド乗用車「プリウス」を発売以来、トヨタは、独自の回収ネットワークを構築して使用済みバッテリーのリサイクルに取り組み、2015年3月末時点で約4万2,000台を回収し、全量リサイクルしています。ハイブリッドバッテリーには、ニッケル・コバルト・レアアースなどの貴重な資源が含まれています。トヨタは貴重な資源をもう一度新しいバッテリーに戻す、世界初となるCar to Carリサイクル技術を開発しています。

また、使用済みバッテリーは2020年代には数万億の発生が見込まれているため、使用済みバッテリーを再利用する技術も開発しました。修理交換用バッテリーとして再利用する技術、また太陽光発電用の定置式蓄電池への再利用です。

廃車のバッテリーを上手に再利用し、エコな再生エネルギー活用も進めています。再利用が終わった後は、金属素材リサイクルでもう一度新しいバッテリーに使います。

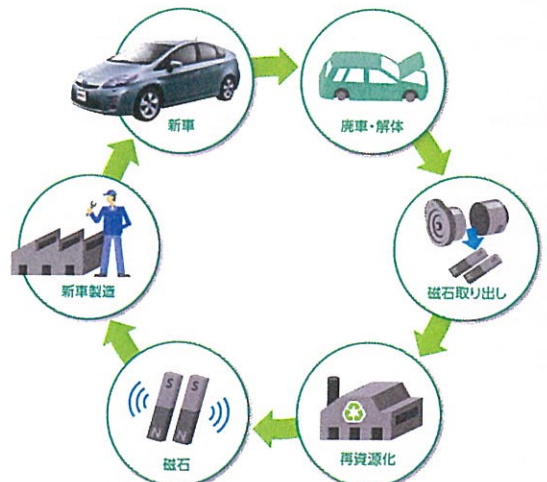
詳しくはこちら▶

HVモーターからのネオジム、ジスプロシウム回収

磁石には、レアアースの一種であるネオジムとジスプロシウムを使用しています。トヨタは、それらのレアアースを極力使わないモーターの研究開発を進めると同時に、Car to Carリサイクルについても、磁石メーカーと連携してネオジム、ジスプロシウムを抽出し、新品の磁石に循環させる世界初のリサイクルシステムをスタートしています。

2012、13年度には、関係会社の豊田メタル（株）、豊通リサイクル（株）が新エネルギー・産業技術総合開発機構の実証事業支援を得て、モーターから磁石分離を行う設備を導入し、リサイクル技術を確立。2012年2月以降、累計で磁石を17t回収しました。

こちらから動画をご覧ください▶



トヨタが目指す磁石のCar to Carリサイクル

ワイヤーハーネスの銅資源を、Car to Carリサイクル

電線や送電線に使われる銅資源は、可採年数があと40年程度と言われている中、新興国で送電線の需要が急増しています。一方で、今後さらに普及が見込まれるハイブリッド車などモーターを搭載する次世代車でも銅は多く使われます。

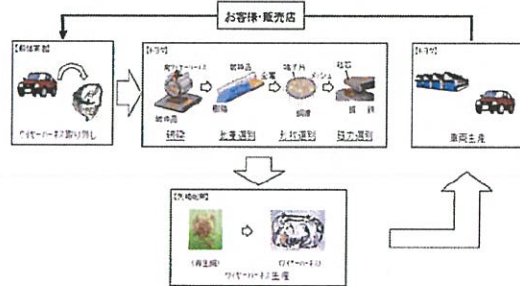
そのため自動車業界としては、銅を使用するワイヤーハーネスのリサイクルが大きな課題になっています。そこでトヨタは、矢崎総業（株）、豊田通商（株）、および同社と取り引きのある中部地区解体業者7社と連携し、Car to Carリサイクルの技術開発を進めてきました。

2011年に微小な不純物の混入を防ぐ世界初の機械式選別方法を開発。2013年からは、本社工場内の実証ラインで再生銅の少量生産を開始し、2014年3月に純度99.96%の銅を安定的に生産できるめどがつかしました。2013年4月以降、ワイヤーハーネスを累計で80t回収しました。

中部地区解体業者7社（順不同）

会社名	所在地
ニュー岩田(株)	愛知県一宮市三ツ井
城北自動車興業(株)	愛知県春日井市勝川町
(資)三利	愛知県豊田市竹町
(有)森田車輛	愛知県半田市旭町
(株)山内商店	愛知県稲沢市片原一色町
小林商店	三重県津市安濃町
(有)丸大産業	長野県伊那市西春近

Car to Car リサイクルフロー



冊子の作成

TOYOTA

環境への取り組み

CSR Web 目次

クルマ情報	CSRマネジメント	経営2015	社会への取り組み	環境への取り組み	社会貢献活動	レポートライブラリ
テクノロジー	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	低炭素社会の構築	環境保全と自然共生社会の構築
イベント	海外事業体での環境取り組み	環境データ	環境展示会『エコプロダクツ』	低炭素社会の構築	低炭素社会の構築	環境保全と自然共生社会の構築
CSR・環境・社会貢献	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	廃棄物の削減と資源の有効活用	資源有効利用の推進強化	自動車リサイクル法への対応推進
企業情報	自動車リサイクル法に基づく公表事項	HV/バッテリーリサイクル	適正処理関連マニュアル			海外事例
ニュース						クルマとリサイクル
投資家情報						
採用情報						
検索						

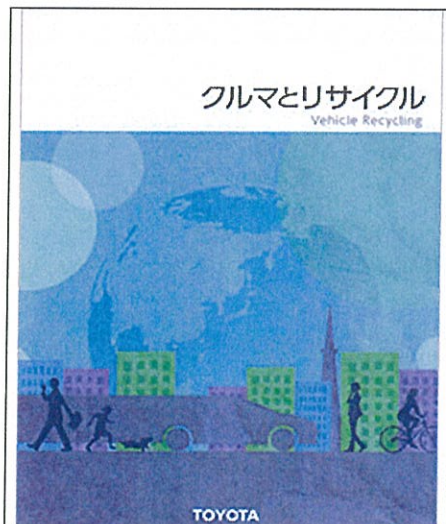
クルマとリサイクル

明日のために今日・・・

限りある地球上の資源を有効に利用し、未来の子供たちがいつまでも豊かに暮らし続けていけるように、トヨタは、その実現のために資源循環の分野においても常に最先端の取り組みをしています。そして社会・地球の持続可能な発展に貢献します。



トヨタのリサイクルへの取り組みをわかりやすくまとめた冊子『クルマとリサイクル』はこちら ▶



目次

はじめに

クルマのライフサイクル全体を考えた資源とリサイクル

具体的な取り組み内容

開発・設計

- 環境を考慮した開発・設計
- 解体しやすい車両構造
- リサイクル以外の取り組み内容例

生産・物流

- 資源有効利用の推進

販売

- 販売段階でのリサイクル

廃棄

- 一般的なクルマのリサイクルの概要
- 使用済自動車シュレッダーダストのリサイクル
- リサイクル研究
- レアメタル・レアアースの資源循環

国内リサイクル法対応

海外リサイクル法対応

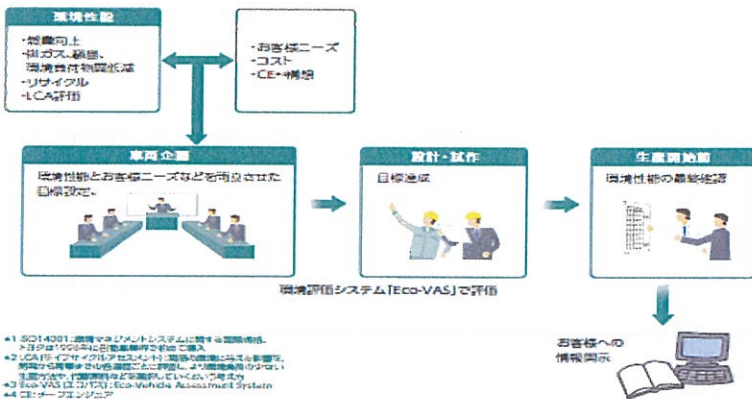
トヨタグループのこれまでの取り組み

具体的な取り組み内容

開発・設計

環境を考慮した開発設計

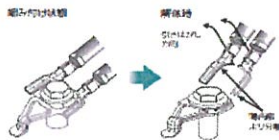
トヨタでは1999年に開発設計部門に自動車業界で初めてISO14001^{※1}を導入、リサイクル分野では車両開発時にリサイクル性を事前評価して来ました。2005年からは、環境マネジメント強化を目的に、車両の企画開発プロセスを通じて、LCA^{※2}（ライフサイクルアセスメント）の考え方を組み込んだ総合的評価システム「Eco-VAS^{※3}」を導入しています。



開発・設計

解体しやすい車両構造

■ワイヤーハーネス プルタブ式アース端子部採用



■ワイヤーハーネス配置の工夫

ワイヤーハーネスが他部品に干渉することなく引き剥がすことができます。



■「解体性向上マーク」の採用

解体作業のきっかけとなるポイントに「解体性向上マーク」を付けました。



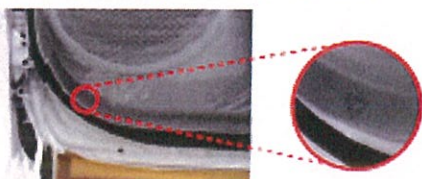
■インストルメントパネルの取外し

V字モジの設置によりインパネ部分を強く引っ張ると容易に取外しできるようにしています。



■ドアトリムの引き剥がし

従来より引き剥がし荷重を30%低減できるポイントを開き出し、解体性向上マークを付けました。



■ハイブリッド専用バッテリーの重量部品の取外し

プリウスからさらに部品の取外し時間を削減。新たに解体性向上マークを付け、重い部品をバランスよく吊り出せるようにしました。



開発・設計

リサイクル以外の取り組み内容例

植物由来プラスチックの開発・活用拡大

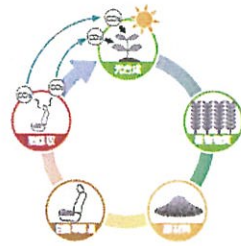
トヨタはリサイクル以外でも地球温暖化防止のためにCO₂排出量を削減しています。



電機から作ったプラスチックを
クルマに使えるよう研究したんだよ

- ・地球温暖化防止のためにCO₂排出量を削減
- ・石油資源の使用量を削減に貢献しています

■エコプラスチックのCO₂削減概念

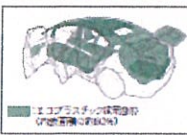


■自動車への採用実績

2003年5月	「ラクム」にエコプラスチック採用	→	エコプラスチック ^{※1} を自動車に採用	世界初
2011年1月	「CT200h」に新エコプラスチック採用	→	さとうさび由来のバイオPET ^{※2} を使った新エコプラスチック ^{※3}	世界初
2011年11月	「SAI」内装表皮に新エコプラスチック採用 内装表皮の生産機全体の80%に到達	→	従来のエコプラスチックでは困難であった部分にも採用 部品コストも合わせて石油系プラスチックと同等のレベルを確保。	

量産車での採用!!

高い耐衝撃性能が必要な部分
…シート表皮、フロアカーペット など



※1 エコプラスチック(トヨタが独自開発)は、一部が植物由来のプラスチック(主にPET)に、耐熱性、耐衝撃性などを加えた植物系原料と同等の成分を含有プラスチックの総称
※2 バイオPET(PET)は、主にPETの原料である石油系原料の一部であるモノエチレンジグリコールをさとうさび由来の1,4-ブタンジオールに置き換えたもの
※3 エコプラスチック(耐熱性、耐衝撃性)は、一部が植物由来のプラスチック(主にPET)と同等の成分を含有プラスチックの総称

販売

販売段階でのリサイクル

廃バンパーを販売店から回収し、樹脂再生

廃バンパーは容易にリサイクル可能なポリプロピレンを使用しているため、全国のトヨタ販売店を通じて、積極的に回収しています。

クルマを売っているお店で
修理のために交換したバンパーを
リサイクルしているんだね



バンパーのリサイクルで培った技術を開発させ、使用済自動車バンパーを原料とするリサイクル材を開発しました。

- バンパー付着の砂など異物の徹底除去
- さめ割かな成分調整によって品質を確保
- デフレクターに採用を開始



さらに、2013年にエコプラスチック・再生樹脂材を樹脂部品全体の20%に使用できる技術を確立しました。

- 廃バンパーからの再生樹脂材の採用拡大に向けた新たな技術開発
- 対象部品を決めて廃排をフォロー
- 耐衝撃性を低下させる塗膜の除去など



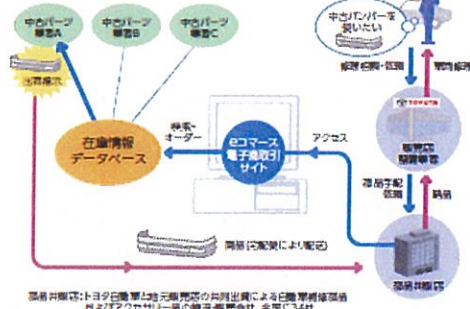
中古部品の利用拡大

中古部品の利用拡大、リビルト部品の供給など、部品の有効活用のために、eコマース(電子取引)を活用した中古部品の取り扱いを2011年から全国で展開しています。

■リビルト部品^{※1}と新品部品の供給実績概要 (2012年度)

部品名称	供給台数		
	中心車種・リビルト専用	新品(標準)	
リビルト部品	A/Tトランスモジュール	3,775	99
	パワーステアリング	9,908	4,721
	トルクコンバーター	3,758	5,766
中心車種	46,135	—	

■eコマースのしくみ



※1 リビルト部品：分解・洗浄し、必要に応じて部品を交換することで、新品レベルの品質

廃棄

樹脂のリサイクル研究

樹脂リサイクルの更なる拡大を図る上で廃車から回収した部品で自動車の機能部品に再利用出来ないか検討しています。
例) 廃車のバンパー → ボデー機能部品に再利用済
また、将来はバンパー to バンパーの様なリサイクル実用に向け、研究開発を進めています。



自動車解体写真

ハイブリッド専用バッテリーの取外しおよび回収処理技術の研究

使用済みとなったハイブリッド専用バッテリーユニットは基本的に高電圧状態にあり、取外し作業中に接触した場合、スパークや発火、液漏れ事故の原因となる為、安全な取外しが必要です。そのため、日本EV機構と協力し、ハイブリッド専用バッテリーの適切で安全な取外し講習会を全国で実施しています。



ハイブリッド専用バッテリー取外し講習会

また、トヨタ自動車(株)公式企業サイト <http://www.toyota.co.jp/> でもハイブリッド専用バッテリーの解体・取外しマニュアルを公開しています。



レアメタル・レアアースの資源循環

近年、自動車はモーターや電子部品を多くは用するようになりました。特にハイブリッド車ではバッテリーやモーターなど、従来に比べて希少金属「レアメタル」や「レアアース」を使った部品が増えていきます。



トヨタは、お客様によりクルマを安定的にお届けするために、希少金属の対応に取り組んでいます。

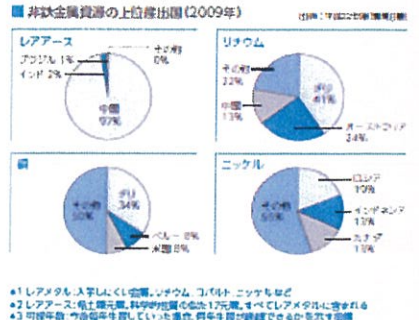
調達リスク

- 採掘年数が短い
- 産出国が集中
- 景気や政治の動向の影響を受けやすい
- 価格の乱高下が顕著

↓ 今後の自動車生産・販売に大きな影響を与える要因の一つ

対応策

- 調達リスクが顕著な金属の使用量削減
- 新たなルートの開拓による安定調達
- 都市鉱山からの資源確保



COFFEE BREAK ☕ 元素周期表

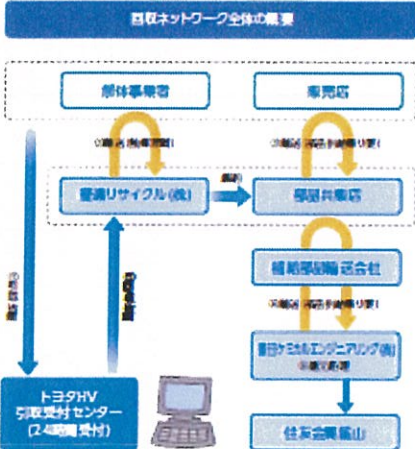
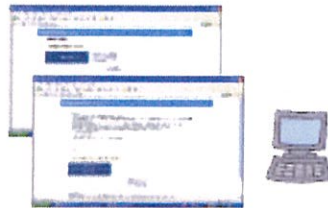
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
1 H																	He	
2 Li	Be											B	C	N	O	F	Ne	
3 Na	Mg											Al	Si	P	S	Cl	Ar	
4 K	Ca	Sc	Ti	V	Cr	Mn	Fe	Co	Ni	Cu	Zn	Ga	Ge	As	Se	Br	Kr	
5 Rb	Sr	Y	Zr	Nb	Mo	Tc	Ru	Rh	Pd	Ag	Cd	In	Sn	Sb	Te	I	Xe	
6 Cs	Ba	Hf	Ta	W	Re	Os	Ir	Pt	Au	Hg	Tl	Pb	Bi	Po	At	Rn		
7 Fr	Rg											Hu						
La Ce Pr Nd Pm Sm Eu Gd Tb Dy Ho Er Tm Yb Lu (注) 17番目以降はレアメタル、18番目はレアアース																		

概要

レアメタル・レアアースの資源循環

従来高価なバッテリーの回収は、トヨタがレアメタルの回収ネットワークを構築し、トヨタが専用回収受付センター⁽¹⁾として全国から回収依頼を受け付けています。このシステムによって、使用済バッテリーの回収率が90%以上となりました。(2010年度実績)

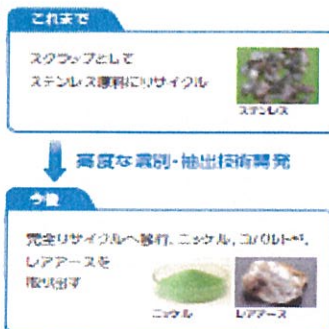
また、このシステムはトヨタの採掘用先端技術を応用した採り戻りへの貢献を多くすることで、CO₂排出量を削減しています。今後は、レアメタルはハイブリッド車でのリサイクルシステムを構築する予定です。



*1 HV Hybrid Vehicle ハイブリッド車

バッテリーに含まれるニッケル⁽¹⁾のリサイクル

トヨタは、使用済ニッケル水素バッテリーから、ニッケルを抽出しバッテリー原料として再資源化する世界初の「バッテリー to バッテリー」リサイクル事業を、2010年10日より、関係各社と共同で、開始しました。希少金属の完全リサイクルは最終実験段階に入っています。



⁽¹⁾ ニッケル・レアアース
⁽²⁾ 現在、希少金属の抽出・精製は、関係各社が共同し、最終的にトヨタが最終製品を供給すること
⁽³⁾ コバルト・レアアース

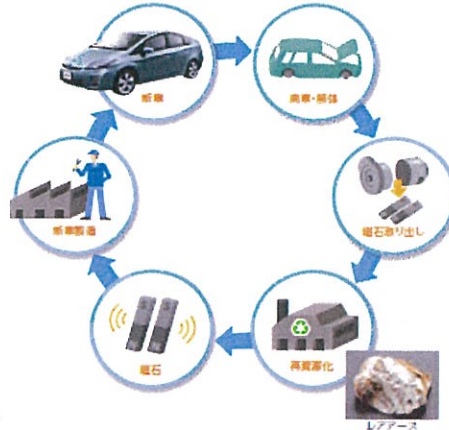
発表

レアメタル・レアアースの資源循環

レアアースの資源循環

ハイブリッド等の駆動モーターなどに使用される磁石には、レアアースの一種であるネオジムとジスプロシウム*1が欠かせません。

トヨタが目指す磁石のCar to Carリサイクル



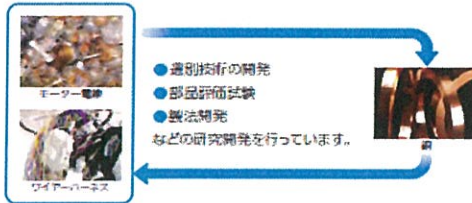
トヨタの対応

レアアースを効力使わないモーターの開発

磁石のCar to Carリサイクルのシステム開発

銅の資源循環

HVや電気自動車では、ワイヤーハーネス(電線等)に加え、モーター電線・バッテリー電線などにも銅が使用されています。



*1 ネオジム・ジスプロシウム(強い磁力を持った永久磁石を生産するために使用されるレアアースの一種)

銅・アルミ・レアメタル・非鉄金属の資源循環

リチウムバッテリーはニッケル水素バッテリーに比べて少ない金属資源で同じ容量のバッテリーを作ることができます。

トヨタではリチウムバッテリーからもニッケル水素バッテリーと同じようにレアメタル・非鉄金属などをリサイクルできる技術を開発しています。



リチウムバッテリー

超硬製品屑(タングステン)のリサイクルループ

- 住友電工/トヨタが協力し、世界初・最先端の超硬製品屑からのタングステン(レアメタル)リサイクルの国内燃焼システムを他社に先駆け事業として確立しました。
- 超硬製品屑からタングステンの100%回収・リサイクルを達成しました。
- 現在、活動をトヨタグループへ展開中(16社 展開済)です。



- クルマ情報
- テクノロジー
- イベント
- CSR・環境・社会貢献**
- 企業情報
- ニュース
- 投資情報
- 採用情報

CSRマネジメント	特徴2015	社会への取り組み	環境への取り組み	社会貢献活動	レポートライブラリ		
トヨタ環境チャレンジ2050	環境マネジメント	トヨタ環境戦略プラン	低炭素社会の構築	循環型社会の構築	環境保全と自然共生社会の構築		
海外事業体での環境取り組み	環境データ	環境展示会『エコプロダクツ』					
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活用	資源有効利用の推進強化	自動車リサイクル法への対応推進	海外事業	クルマとリサイクル
自動車リサイクル法 (トヨタメタル)	HV(ハイブリッド) バッテリー	公正処理 自動車リサイクル					

動画で紹介 自動車リサイクルへの取り組み



はじめに
トヨタでは、クルマが生まれてから回収されるまでのライフサイクル全体でリサイクルを考え、資源循環を推進しています。Car to Car リサイクルのバリューチェーン構築など、循環型社会の構築に貢献していきます。



シュレッダー処理 ASRリサイクル
1970年に自動車メーカーとして世界で初めて設立したシュレッダー会社の「豊田メタル株式会社」では、使用済車のシュレッダー処理やASRのリサイクルを行っています。

シュレッダー処理 ASR



廃オイル・HV電池処理
1973年設立の「豊田ケミカルエンジニアリング株式会社」では、潤滑油の廃正処理を行っている他、ハイブリッド車の使用済ニッケル水素電池から高純度のニッケル素材を効率的に取り出しています。

廃オイル・HV電池処理



触媒・HV電池回収
1985年設立の「豊田リサイクル株式会社」は、国内の15の拠点を通じて、触媒、HV電池の回収ネットワークを構築しています。

触媒・HV電池回収



易解体性設計
車が使用済となった際、容易に解体でき、資源を回収しやすくする「トヨタ易解体性設計」を開発段階で新車開発に盛り込んでいます

易解体性設計



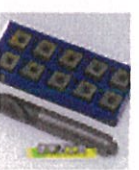
アルミリサイクル
トヨタの工場に隣接する「豊通アルミテック株式会社」では、トヨタの工場と市場から回収したアルミ屑を溶かしたアルミ原料をそのままトヨタの工場へ供給し、生産・輸送のエネルギーを節約しています。

アルミリサイクル



工場発生端材リサイクル
クルマの製造工程で発生する鋼板などの端材は、グループ企業の製鉄会社である愛知製鋼で再び金属製品にリサイクルされています。

工場発生端材リサイクル



タンダステンリサイクル
トヨタは、2010年に超硬工具等の再生メーカーである住友電気工業株式会社などと連携し、廃棄された超硬工具からタンダステンをリサイクルするシステムを確立しました。

タンダステンリサイクル



バンパーリサイクル
トヨタは、全国のトヨタ販売店で修理交換時に発生する廃バンパーを回収し、材料メーカーの小島産業株式会社と共同開発した技術で、リサイクルを進めています。

バンパーリサイクル



中古部品システム
トヨタグループでは、全国のトヨタ部品共販店が中古部品ネットワーク事業者の在庫情報を確認し、発注できる仕組みを2001年に構築しました。

中古部品システム



自動車リサイクル研究所
2001年に設置した、自動車メーカーとして世界初のリサイクル専門外部研究機関である「自動車リサイクル研究所」では、クルマのリサイクル技術の開発や、クルマの効率的な解体工法や工具の開発を行っています。

自動車リサイクル研究所



ワイヤーハーネスリサイクル
枯草が燃やされる銅が使われているワイヤーハーネスについて、部品メーカーの矢崎産業株式会社と、豊田通商の取引先の「中部地区解体事業者7社」と協力して、世界初のCar to Carリサイクル技術を開発しました。

ワイヤーハーネスリサイクル



モーター磁石リサイクル
トヨタでは、ハイブリッド車のモーターの磁石からレアアースを再生するために、自動車リサイクル研究所、豊田メタル、豊通リサイクルと協力し、磁石等の資源効率を開発しました。

モーター磁石リサイクル



会社情報

ニュース・イベント

CSR・環境・社会活動

投資家の皆さまへ

ブランド・プロダクト

日産のクルマづくり

環境への取り組み



TOP > 環境への取り組み > クルマでの取り組み > リサイクルへの取り組み

環境への考え方

ニュースリリース

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ス

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

リサイクルへの取り組み

小 中 大



PRINT

新興国の経済発展に伴い鉱物資源の需要が急速に拡大し、この状況が継続すれば2060年には現時点で確認済みの地下鉱物資源がすべて採掘されてしまうという予測も出ています。また現在稼働中の採掘現場や新たな探査現場の一部は、生態系の保全価値が高い地域に位置しており、採掘時の表土掘削や森林伐採、廃水などが与える環境への影響が懸念されています。

こうした課題に対応しながらお客さまにこれからもクルマを提供していくために、日産は従来取り組んできたクルマの生産過程で投入する資源の削減といった資源の利用効率の向上だけでなく、再生可能な資源や再生材の採用を促進していきます。特に再生材については、「一度採掘した天然資源を、品質を維持しながら活用し続けることで環境負荷を最小にする」という考えに基づき、2016年度までにクルマ1台当たり占める再生材の使用率を55%まで引き上げることを目標に定めています。

クローズド・ループ・リサイクルの仕組みを拡大

クローズド・ループ・リサイクルとは、生産時に発生した廃棄物、スクラップや、回収した自社の使用済み製品を、同じ品質の部品材料として再生し、再び自社製品の部品に採用する手法です。この手法により、同じ材料を繰り返し使用できるようになり、製品ライフサイクルにおけるCO₂排出と環境負荷を大幅に低減させることができます。

特に日産では、クルマの材料として占める割合が高く、かつ天然資源採掘時の環境への影響が大きく、材料製造時や廃棄時に多くのエネルギーを要する鉄、アルミニウム、樹脂といった3つの材料のクローズド・ループ・リサイクルに注力しています。鉄とアルミニウムは、

生産時に発生した廃材を軽量化した大形に加え、発生した廃材をヒートノーマットと磁石しながら回収し、自動車用の材料に再生することに努めています。さらに使用済み自動車のアルミロードホイールの回収を再生利用を推進しています。2013年度は、約2,700トンのアルミホイールを回収しています。樹脂については、工場内で発生する塗装済みバンパーのスクラップを、塗装工場の塗装済みバンパー再生工程で塗膜を除去して再生しています。これらは新車用のバンパーに生まれ変わり「日産リフ」をはじめ、多くの新車に使われています。また、販売会社で交換されたバンパーを再生資源として回収し、アンダーカバーなどの部品の材料として採用しています。

・バンパー回収量

クローズド・ループ・リサイクル 具体的な取り組み

アルミロードホイールの再生利用

日産は、使用済み自動車から回収したアルミロードホイールを、日産の工場内で材料として再生し、高品質のサスペンション部品へ採用することを可能にしました。これによりバンジン材料の使用を削減しています。従来から、廃アルミニウム材はエンジンをはじめとして、幅広くアルミニウム部品としてリサイクルされてきましたが、全国のリサイクル事業者で日産のアルミロードホイールのみの分別回収を徹底して行うことにより、より高いグレードのアルミニウム部品に再生利用しています。

・テクニカルノート



クローズド・ループ・リサイクル



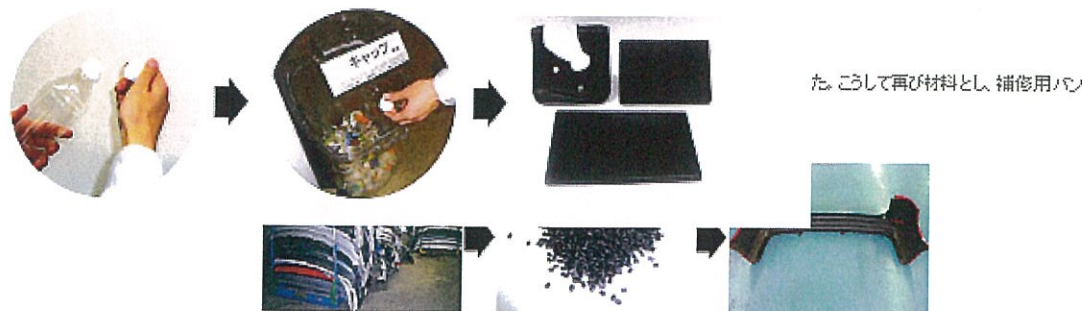
アルミロードホイールの回収



溶解 (横浜工場)



サスペンション部品 (スカイラインV35)



た、こうして再び材料とし、補修用バン

使用済みPETボトルの再生利用

使用済みPETボトルの繊維を用いた部品を採用

日産は再生PET(ポリエステル)の細径繊維化の技術開発に成功し、使用済みPETボトルの繊維をダッシュボード及びフロアインシュレーターの吸音層の主成分として再生利用しています。



PETボトルのキャップを回収し自動車部品に再生利用

PETボトルのキャップはクルマの部品にも多く使用されているポリプロピレンという樹脂からできています。そこで日産は、飲み終わったペットボトルのキャップをクルマの材料として再生する仕組みを協力会社と連携して構築し、日本国内の事業所および一部の関連会社からキャップを回収し、クルマの部品材料として再生利用しています。



環境への取り組み



TOP > 環境への取り組み > クルマでの取り組み > 希少資源の削減

環境への考え方

ニュースリリース

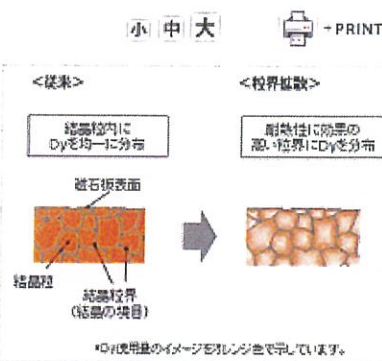
クルマでの取り組み

- ・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

希少資源の削減

ハイブリッド車や電気自動車(EV)は、製品ライフサイクルでCO₂排出量がガソリン車に比べて少ない一方、電動化に必要な部品にはレアアースと呼ばれる希少資源が使用されています。レアアースは資源の偏在や需給バランスによる価格変動が懸念されており、その使用量削減が課題となっています。

2012年、日産はレアアースマグネットのサプライヤーと協働し、レアアースのひとつであるジスプロシウム(元素記号:Dy)を従来比で40%削減したEV用モーターを開発、11月にマイナーチェンジした日産リーフIIに採用しました。EVなどの電動車両用モーターには、その小型化および高性能化に必要な高い磁気を発揮できるNd-Fe-B磁石(以下、ネオジム磁石)を使用しており、ジスプロシウムはネオジム磁石の耐熱性を高めるために添加されています。これまで、ネオジム磁石全体にジスプロシウムが均一に分布されるよう添加していました。今回開発したモーターでは、粒界拡散技術を採用し、従来と同等の耐熱性を確保しながらジスプロシウムの使用量を40%削減することが可能となりました。ネオジム磁石の耐熱性を高めるためには、磁石の結晶粒界(結晶の境目)にジスプロシウムを分布させることが効果的であり、粒界拡散とはその特性に着目した技術です。今後ハイブリッド車用にもジスプロシウムを削減したモーターを開発し採用していきます。また駆動用モーター以外の部品では、ジスプロシウムの使用量が最終的にゼロとなるよう、開発を進めていきます。





環境への取り組み



TOP > 環境への取り組み > クルマでの取り組み > **車室内VOC削減**

- ▶ 環境への考え方
- ▶ ニュースリリース
- ▶ 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
 - ▶ 環境負荷物質の低減
 - ▶ LDA

車室内VOC削減

自主的な基準を設定して削減

VOC(Volatile Organic Compounds)とは、揮発性有機化合物のことで、ホルムアルデヒドやトルエンなどの常温で揮発しやすい有機化合物を指します。日産は、車室内のVOCを低減するため、シートやドアトリム、フロアカーペットなどの部材や接着剤の見直しを推進しています。具体的には、2007年7月以降、市場に導入した新型車から、自主的な基準値を満足するよう、削減を進めています。

車室内VOCについての詳細は、下記をご覧ください。

▶ 社団法人 日本自動車工業会

小 中 大 PRINT



車室内VOC濃度を厚生労働省の規制値以下に低減している「ブルーバードシルフィ」

▶ ページトップへ



DAKAR RALLY

お問い合わせ

検索ワードを入力



商品情報

販売会社検索

ご購入サポート

アフターサービス

企業情報

IR情報

CSR

採用情報

ホーム > CSR > 環境報告 > 環境活動レポート > 製品・サービス > 3Rを通じた資源循環の推進 > **リサイクル性を考慮した製品設計**

トップメッセージ
特集
CSRマネジメント
社会性報告
環境報告
> 特集
> 環境マネジメント
> 環境活動レポート
> 製品・サービス
> モノづくり
> その他取り組み
> 環境検査マップ
> 環境活動の沿革
> 第三者からのご意見
環境サイトデータ
GRIガイドライン対照表
ISO26000対照表
よくあるご質問
年次報告バックナンバー

環境報告

リサイクル性を考慮した製品設計

印刷用 (PDF 624KB)

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)、樹脂パ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パ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

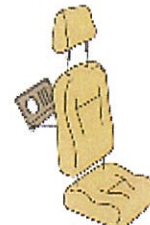
インパネやバンパーグリルなど樹脂部品について材料の統合化や無塗装の高光沢樹脂を採用するなどリサイクルしやすい材料を製品開発段階で取り込むようにしております。



無塗装高光沢樹脂のバンパーグリル

部品解体性の向上

製品の部品解体性を考慮し、固定クリップの樹脂化やビス締め点数の削減を図っております。



ビス締め点数の削減

これまでのリサイクル設計採用実績

リサイクル設計	使用先	2000年	2005年	2010年
リサイクル材料の使用				
・ 再生フェルト	・ フロアマット			
・ 再生ウレタン	・ シートクッション			
・ 廃木材	・ 室内トリム			
・ ケナフ	・ 荷台おおり板			
	・ 室内トリム			
・ 樹脂バンパー回収品	・ バッテリーカバー			
リサイクル性を考慮した材料の採用				
・ 樹脂部品の材料統合	・ ガーニッシュ			
	・ ドアトリム			
・ 高光沢樹脂	・ ドアガーニッシュ			
	・ バンパーゲリル			
部品解体性の向上				
・ 固定クリップ樹脂化	・ インパネ			
・ ビス締め点数削減	・ ホイールハウス固定クリップ			

- 環境
Environment
- 環境
- 環境ビジョン
 - 環境マネジメント
 - 環境に配慮したクルマ
 - 工場・オフィスの取り組み
 - 物流の取り組み
 - 販売の取り組み
 - 自動車リサイクル**
 - 環境コミュニケーション
 - 海外での取り組み
 - 環境データ
 - ライブラリー
 - 環境用語集
- ・自動車リサイクル法

自動車リサイクル

| 自動車リサイクルの流れ | リサイクル配慮設計 | 環境負荷物質の削減 | 車室内VOCの低減 | 使用済み自動車(ELV) |

自動車リサイクルの流れ

自動車リサイクル法では、自動車が使用済となった場合に、シュレッダーダスト、エアバッグ類のリサイクルとフロン類の処理が行われます。詳細は、自動車リサイクルをご覧ください。



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。

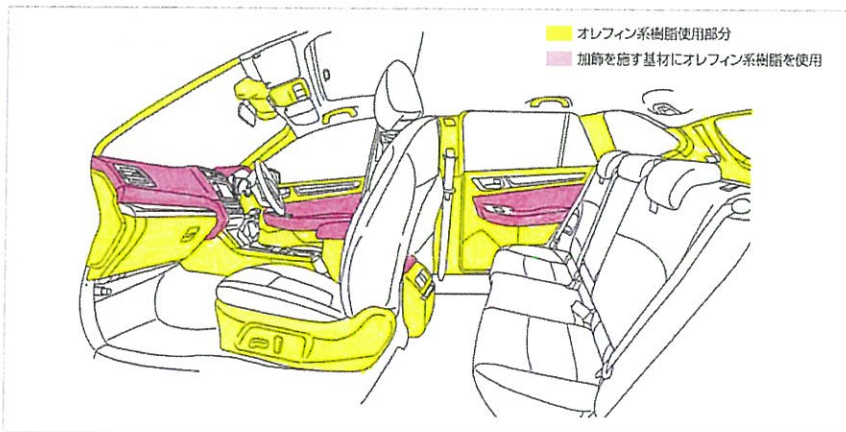
以前は目立たない裏面に表示し、部品を分解しないと材質が確認できませんでしたが、リサイクルする際に分解作業なしで部品を材質で仕分けて、作業を効率化するように表示位置を改善しました。

現在、スバル全車種のバンパーに実施しています。



リサイクルしやすい材料の採用

新型車・モデルチェンジ車のほとんどの内外装樹脂材に、リサイクル性に優れたオレフィン系樹脂を使用しています。
今後も積極的に採用していきます。



環境負荷物質の削減

当社では自動車の環境負荷低減にも積極的に取り組んでいます。
開発車の日本自動車工業会の削減目標を達成すると共に、鉛・水銀の更なる削減や、臭素系発煙剤等の環境負荷物質の代替を進めています。

削減目標/日本自動車工業会の自主行動計画

削減物質	目標(実施時期)	削減内容
鉛	2006年1月以降	1996年比、1台あたりの使用量1/10以下
水銀	2005年1月以降	一部(ディスチャージヘッドライト、液晶パネルなどごく微量に含有)を除き、使用禁止
カドミウム	2007年1月以降	使用禁止
六価クロム	2008年1月以降	使用禁止

車室内VOCの低減

人体の鼻、のどなどへの刺激の原因とされるホルムアルデヒド、トルエン等の揮発性有機化合物を低減するために、車室内の部材や接着剤の見直しに取り組んでいます。

「レガシィ」「レヴォーグ」「インプレッサ」「フォレスター」「エクシーガ」「BRZ」は、厚生労働省が定めた指定13物質について、室内濃度指針値を下回るレベルに低減し、日本自動車工業会自主目標*を達成しています。

今後もVOC低減を進め、さらなる車室内環境の快適化に努めていきます。

*自主目標:日本自動車工業会が発表した2007年度以降の新型乗用車(国内生産、国内販売)に対する「車室内のVOC低減に対する自主取り組み」にて、厚生労働省が定めた13物質について、室内濃度を指針値以下にするというもの

自動車リサイクル法」3品目の具体的な取り組み

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
関係事業者向け情報
再資源化時の状況

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

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

フロン類

カーエアコンに充填されているフロン類を大気中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。リサイクルの手法としては、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

・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

検索ワードを入力

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

46



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

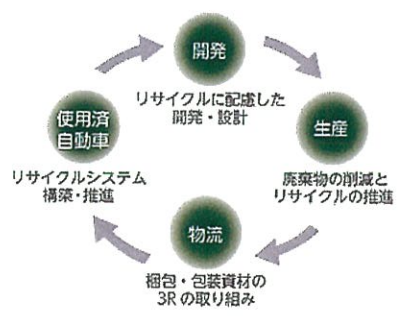
- クリーンエミッション >
- 資源循環の推進 >

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

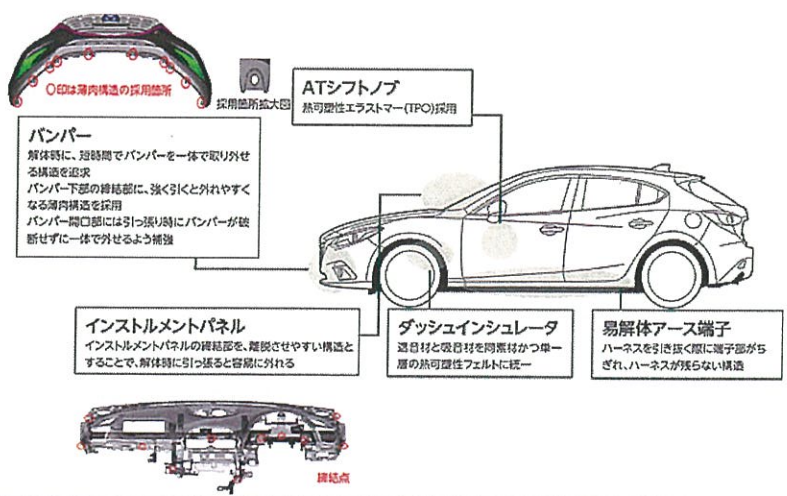
- クリーンエミッション >
- 資源循環の推進

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

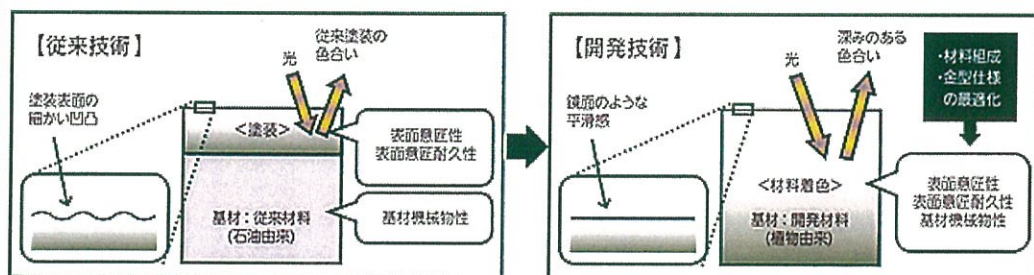
アテンザ/Mazda6（ディーゼル車）

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月生産分よりピ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

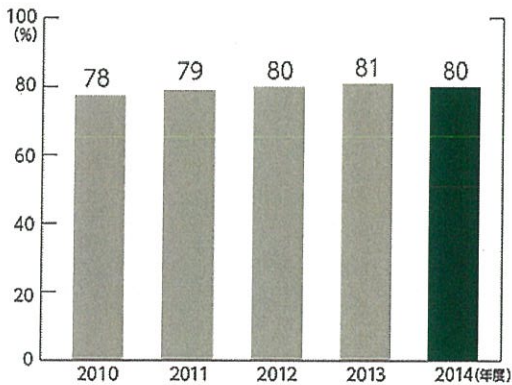
使用済自動車・部品の回収・リサイクル

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



環境への取り組み

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、リサイクルがだけでなく、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年発売新型プラットフォーム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。



- [トップ](#) [ニュースリリース](#) [お問い合わせ](#) [サイトマップ](#) [個人情報の保護について](#) [ご利用に関して](#) [English Site](#)
- [企業情報](#) [採用情報](#) [リコール情報](#) [ラインアップ](#) [サービス情報](#) [中古車情報](#) [カタログ請求](#) [販売店のご案内](#)

Environmental Activities

環境への取り組み

[環境への取り組みトップへ](#)

- [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排出に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、別一覧表にまとめております

- [車種別一覧ページへ](#)
- [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。](#)



- [トップ](#) [ニュースリリース](#) [お問い合わせ](#) [サイトマップ](#) [個人情報の保護について](#) [ご利用に関して](#) [English Site](#)
- [企業情報](#) [採用情報](#) [リコール情報](#) [ラインアップ](#) [サービス情報](#) [中古車情報](#) [カタログ請求](#) [販売店のご案内](#)

Environmental Activities

環境への取り組み

[環境への取り組みトップへ](#)

- [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



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。
- ◆ 資金管理法人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	2,548kg
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)

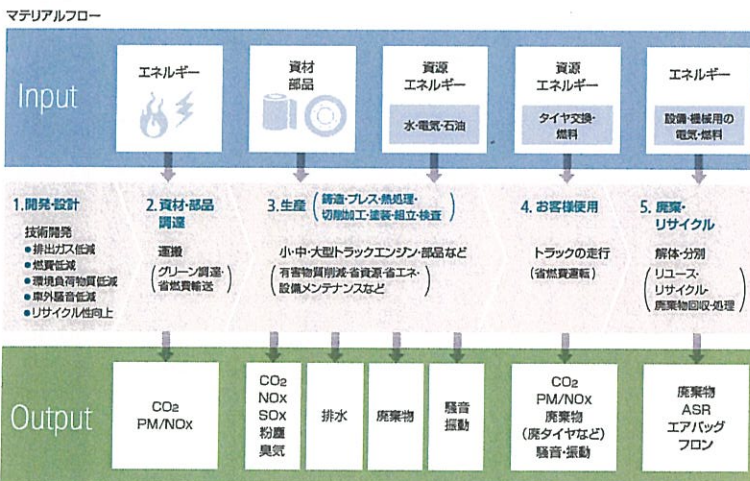
http://www.udtrucks.com/ja-jp/about-us/environmental-care/environmental-reports
http://www.udtrucks.com/ja-jp/about-us/environmental-care/environmental-reports



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) [H]	-12,446,000			
収支 [I] ([I] = [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] = [I] + [L])		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	1,345,265,280	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]	-7,538,465,250	-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) [Q]	-14,799,000			
収支 [R] ([R] = [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97.6%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^{※3}99.6%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法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、残渣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29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^{99.6%}の算出根拠:2003年5月自動車連合会の資料で提示されている、自動車解体、粉砕で再資源化した比率は81.8%であり、残りの18.2%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97.3%を乗じたものを上記の81.8%に加算し、算出したものです。
リサイクル実効率^{99.6%}=81.6%+(18.4%×97.6%)

※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

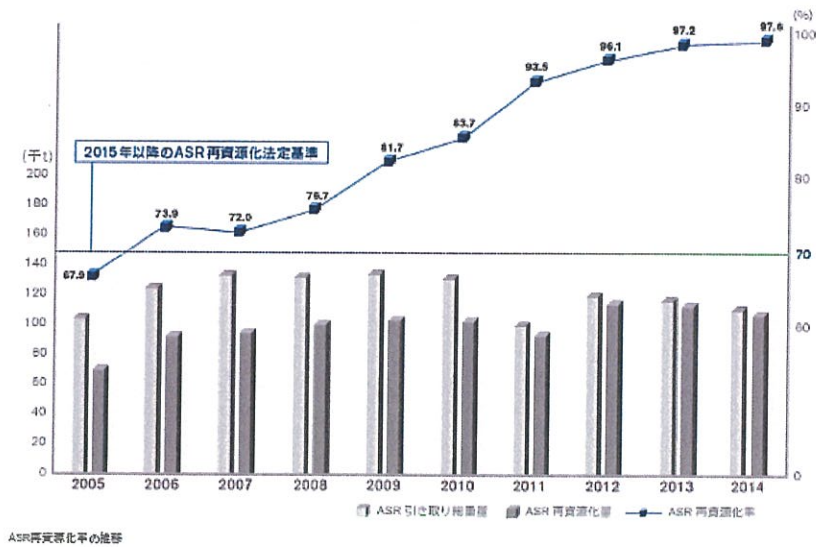
【1.対象期間】

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
実績	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	30%以上(2005年度～2009年度) 50%以上(2010年度～2014年度) 70%以上(2015年度～)										85%以上									

0%未満取ったがスライド平均の経過表



ASR再資源化率の推移

【3.再資源化等の状況】

項目	重量	台数
ASR再資源化量	106,598.7[t] … [(2)-(3)]+(5) -(6)	500,065 [台]
ASR引取り総重量と使用済み自動車総台数	109,231.0[t] … (1)×(4)	
ASR引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で全部利用者へ引き渡した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	価数	台数
エアバッグ類(取り扱台数)	1,564,042[個]	442,366[台]
取外回収価数	194,872[個]	54,172[台]
車上作動価数	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(引取り扱重量)	130,430,584[kg]	469,247[台]
CFC引取り重量	2,315,309[kg]	10,467[台]
HFC引取り重量	138,115,375[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、施行規則第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は、下記のART (Automobile shredder residue Recycling promotion Team 自動車破砕残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.asrt.jp/rtack.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施設に残ったもしくは焼立処分された廃棄物の総重量。

※3 委託金再資源化と付自動車リサイクル法第31条で主務大臣の認定を所請した金回再資源化業務委託先(解体事業者、プレス・せん断処理業者)と委託金利用業者(国内の電炉・鋳造等)においてASRを処理しない、採用済自動車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.asrt.jp/tamab1.pdf>

※4 委託金利用業者で鉄鋼製鋼を生産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施設に残ったもしくは焼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数は指定引取場所において引き取った価数。

※6 指定引取場所へ引取った後、再資源化施設へ引取ったエアバッグ類の価数。

【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

(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	1,032,888,988	6,022,025,285
再資源化等に要した費用	3,477,394,623	949,395,439	872,052,254	5,297,853,316
収支	357,671,127	205,674,108	220,826,734	784,171,969

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	7,989,030,252	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 自動車破砕残リサイクル促進チーム)を結成し、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.asrt.jp/result.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
- 関係事業者向け情報

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、シュレッターダスト(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
- 関係事業者向け情報

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)	1,913	2,370
		(2)HFC引取重量 (kg)	121,848	118,758
		合計引取重量 (1)+(2)/Kg	123,761	121,128
	引取台数	(1)CFCの引取台数 (台)	9,280	10,562
		(2)HFCの引取台数 (台)	445,885	426,900
		合計引取台数 (1)+(2)/台	455,165	437,462
エアバッグ類	引取台数	(1)回収台数 (個)【※1】	173,833	141,345
		(2)作動台数 (個)【※2】	1,290,159	1,104,350
		合計台数 (1)+(2)/個	1,464,092	1,245,703
	引取台数	(1)回収台数 (台)	49,258	39,984
		(2)作動台数 (台)	339,899	316,431
		(3)一部回収/一部作動台数 (台)	29,542	19,997
	合計台数 (1)+(2)+(3)/台	418,699	376,412	
再資源化重量	引を取ったガス発生器の総重量 (kg)→A	119,006	80,334	
	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	111,893	84,891	
ASR	引取台数	(1)引取使用済自動車台数 (台)	475,897	464,637
		(2)委託全部利用投入解体自動車台数 (台)	30,232	25,877
		合計引取台数 (1)+(2)/台	506,129	490,564
	引取重量	(1)引取ASR重量 (g)	90,759	89,391
		(2)委託全部利用引取ASR相当重量 (g)	5,672	4,958
		引取重量合計 (1)+(2)/t→C	96,431	94,349
	再資源化重量	(1)リサイクル施設投入ASR重量 (g)	90,759	88,400
		(2)リサイクル施設排出生産物重量 (g)	3,026	2,637
		(3)再資源化重量 (1)-(2)/t	87,733	85,713
		(4)委託全部利用投入ASR相当重量 (g)	5,672	4,958
		(5)委託全部利用排出生産物重量 (g)	72	55
		(6)再資源化重量 (4)-(5)/t	5,600	4,903
		再資源化重量合計 (3)+(6)/t→D【※3】	93,332	80,616
		減量されたASR重量 (g)→E	0	0

●再資源化率

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	93.9
ASR→D/(C+E)	自動車破砕残渣の再資源化率(%)【※5】	96.8	95.0

●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	896,274,849
	再資源化等に要した費用の総額 (円)	851,188,830	810,827,045
	収支 (円)	196,697,456	185,447,804
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)	1,015,120,248	894,038,259
	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	2,851,760,223
	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)	5,626,332,741	5,346,414,558
	再資源化等に要した費用の総額 (円)	4,889,293,868	4,553,170,175
	収支 (円)	737,038,773	763,244,383

◆ 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】

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

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、シュレッダーガスト(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

トップ | 法人概要 | お知らせ | フロン類 | エアバッグ類 | お問い合わせ

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 (サマ駿奈工業選抜業者)熊本地震の影響による「フロン類回収業務」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 → フロン類 → 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

お問い合わせフォーム

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)

回収品目	回収品目	回収品目	回収品目	回収品目
1,000	2,500	2,200	2,500	
2,200	2,300	2,400	3,000	
3,000	2,500	2,200	2,500	
3,200	2,300	2,400	3,000	
3,000	2,500	2,200	2,500	

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取する時は、フロン類の適正かつ確実な引取りのために「引取基準」に適合する必要があります(法律二十二条)。引取基準は性状・荷姿・重量の各項目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、フロン類回収事業者の皆さまの作業性や引取の効率性を向上させるため、自動車メーカー等が合意の上で設定されています。

項目	基準の主な内容
性状	※ 使用済ボンベには、異なるガス種(CPFC)が混入しないこと
荷姿	※ 衝突防止のため、自動車メーカー等が定める「ボンベ封鎖時のガイドライン」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(専用引取用)に適切に包装されていること
引取方法	※ 事前に申請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

「ボンベ封鎖時のガイドライン」

- 漏れ防止対策に適合した30L以下の気密ボンベ、または30L以上のボンベを使用すること
- 気密ボンベを使用する場合は、漏れ防止対策に適合した密閉容器のボンベを使用すること

性状の項目	性状の基準	検査有可状態	
		20年未満	20年以上
性状	単位質量あたり(TP) 3.0MPa以下、かつ、 質量 (kg) 25.0以下 上記の割合	6年	2年
漏れ防止対策	すべて	5年	5年

- ボンベの上部重量を軽減するフロン類を充てないこと
- 気密ボンベを指定引取場所へ引き渡す時は、充てられたフロン類が漏れないよう、以下の対策を講じた上で引き渡すこと
(指定容器がない状態で運搬する場合は)
 ・ ボンベのワレ防止シートの貼り付け
 ・ ボンベの充てた口に「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用専用ケースに確実に収納すること
 ・ 運搬業者との作業時に必要に応じて、充てられたボンベを保護すること
(他社で運搬する場合は)
 ・ フロン類が漏れることがないよう、上記「指定容器がない状態で運搬する場合は」に準ずる対策を講じること
- 30L以上のボンベを指定引取場所へ引き渡す時は、充てられたボンベが適切に包装されていることを確認した上で、専用引取用容器に適切に収納すること

※ 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、フロン類回収料金は支払われませんのでご注意ください。

ご不明な点は「フロン類回収基準情報」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、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 ● 電気系は電源線をショート(短絡)、機械系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容器・袋に梱包の上、専用の引取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。

クルマ情報

テクノロジー

イベント

CSR・環境・社会貢献

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堤沢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	御容愛社 秋田工場 秋田県湯沢市岩崎字権ノ上5-3 TEL: 0183-73-3774 / FAX: 0183-72-5785
宮城	御日立物産東日本 宮城県仙台市宮城野区栗町3-2-25 TEL: 022-232-5456 / FAX: 022-782-0388 (株)御容愛社 宮城リサイクル工場 宮城県黒川郡大郷町川内字中塚山1-36 TEL: 022-359-2281 / FAX: 022-359-2030
栃木	御容愛社 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
	御日立物産東洋 栃木営業所

事業者向け情報の掲載例

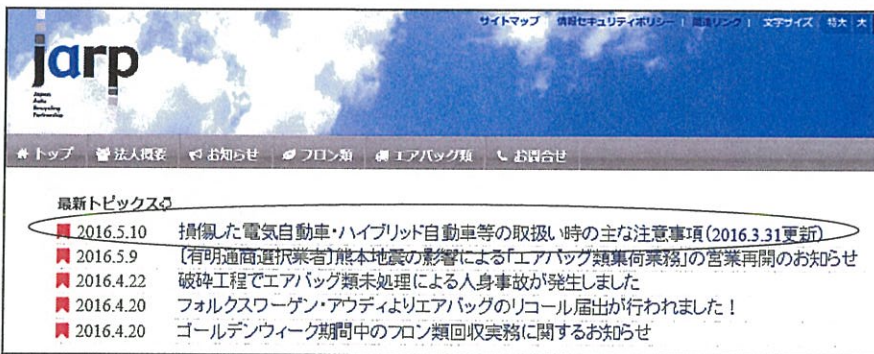
レスキュー/取り外しマニュアルの掲載

自動車再資源化協力機構（JARC）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

※注行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（ヘルメット/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。

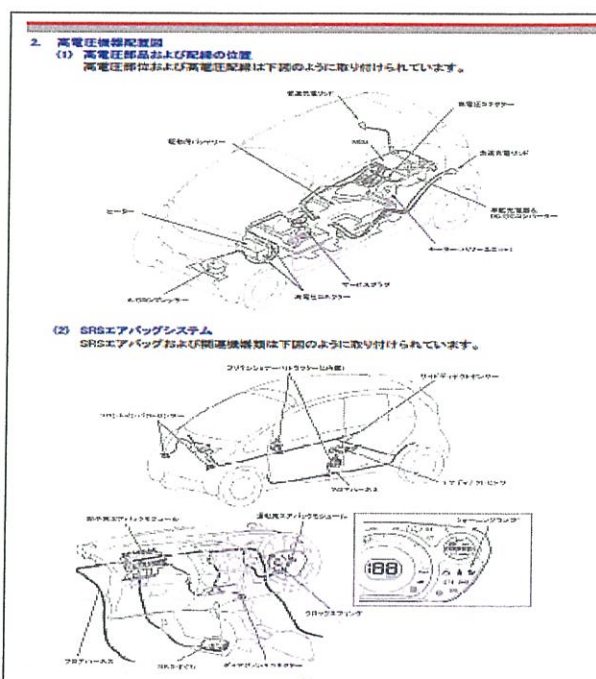
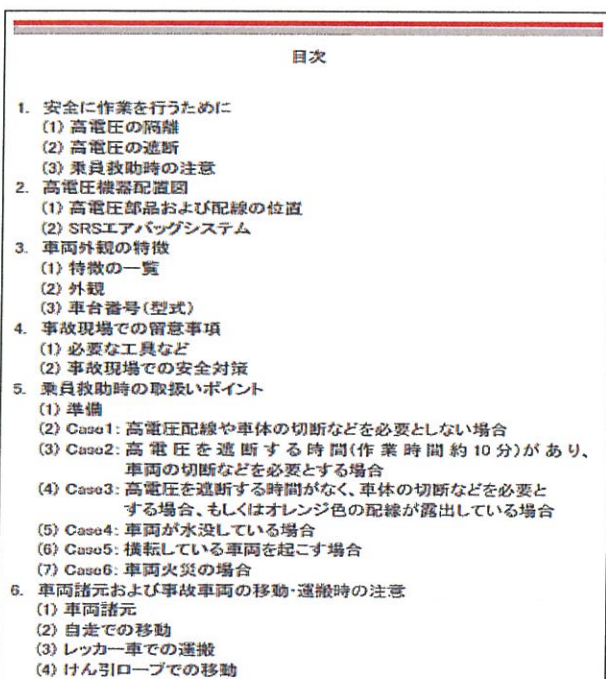
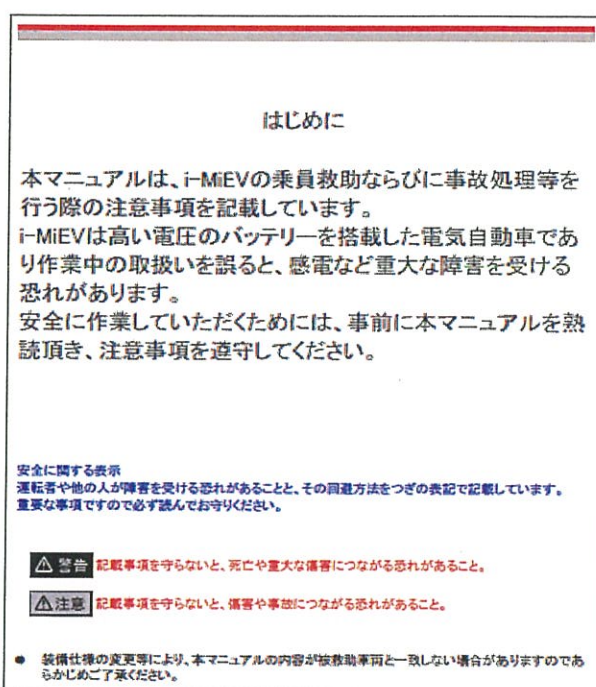
いすゞ自動車(株)	
①レスキューマニュアル トップページ→CSRトップ→いすゞ車のリサイクルについて→いすゞ車のリサイクル情報 http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html	④お問合せ先・電話番号 お客様相談センター 0120-119-113
②取外しマニュアル トップページ→CSRトップ→いすゞ車のリサイクルについて→いすゞ車のリサイクル情報 http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html	
③主な対象車種 エルフハイブリッド 大型路線バス エルガハイブリッド	
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お問合せ先・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、仕様車 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お問合せ先・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、車両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、必ず車両・型式をご確認の上、対応する項目を熟読していただき、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 依頼・注意書.....(353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

車両ごとの取り外しマニュアル

小型トラック 日野デトロハイブリッド

- VF-X00U系.....(353頁/4P)
- BJC-X00U系.....(439頁/4P)
- SJG-X00U系.....(459頁/4P)

軽トラック 日野ブルーリボンシティハイブリッド

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

軽トラック 日野セガハイブリッド

- 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が必要ですが、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、コンピュータ等を搭載しています。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、本書を熟読の上、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。**
まず最初に、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、分解、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。
- 転売・譲渡・改造等をしてしないでください。**
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、速やかな回収を行っていますので、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)のハイブリッド車以外でHVバッテリーユニットを使用(改造等を含む)し、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、転売・譲渡等を行ないますと、相手方で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、速やかにトヨタ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。

デトロ (VF-X00系)

デトロ (VF-X00系)

■HVバッテリー搭載位置、サービスプラグ

SMR (システムメインリレー)

バッテリーコンピュータ

インバータ

電圧センサー

レジスタ

サービスプラグ

電圧センサー

バッテリー

インバータ

電圧センサー

レジスタ

デトロ (VF-X00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。

レアメタル含有部品情報等の掲載

次世代自動車のレアメタル含有部品の効率的な回収・リサイクルに資するため、自動車リサイクルシステム(JARS) HP 解体業者向け「お知らせ」に各社のモデル別レアメタル含有部品情報、取り外しマニュアルの URL を紹介している。(毎年3月末時点情報に更新)

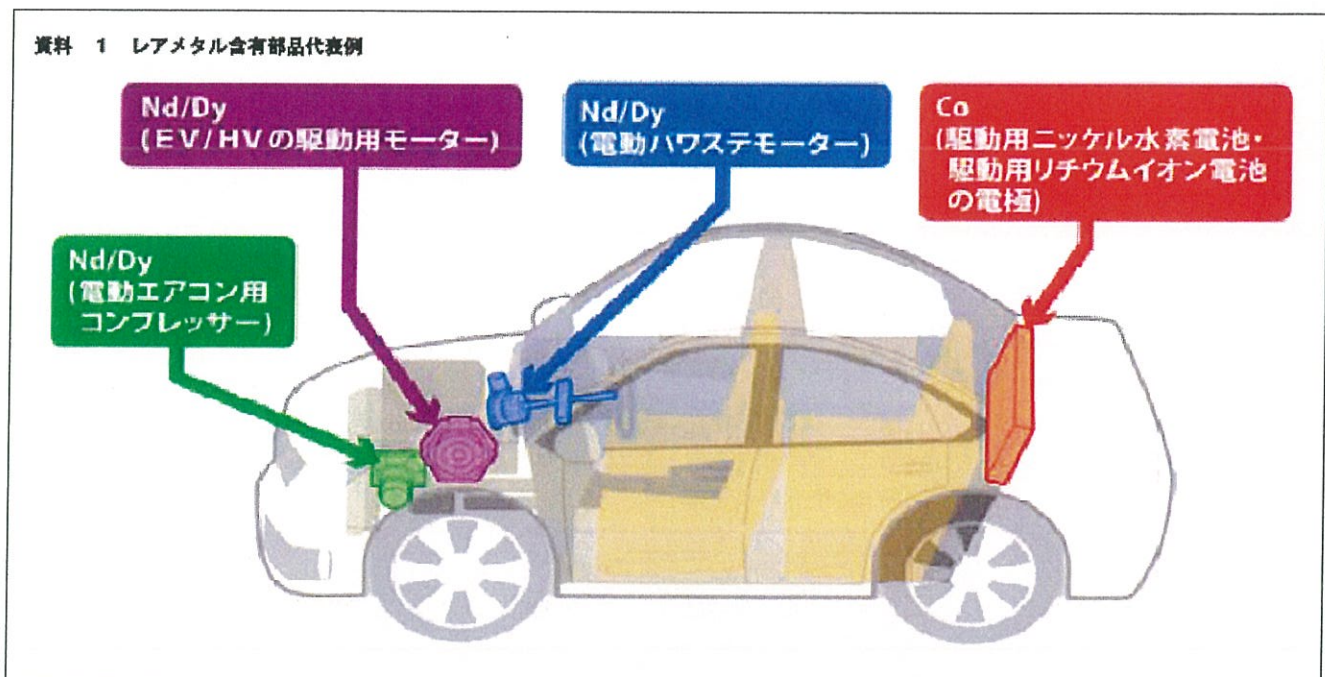
JARS HP

<http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448B05179F3ADC849257A97005536C2?OpenDocument>

JARS 事業者トップページ

The screenshot shows the JARS Business Top Page. At the top, there is a header with the JARS logo and the text "自動車リサイクルシステム". Below this is a navigation menu with links for "トップページ", "よくあるご質問", "関連事業者情報検索", and "このサイトについて". A secondary menu contains "① 事業者向けシステム", "② 各種マニュアル", and "③ 各種申請書様式". A breadcrumb trail shows "自動車リサイクルトップページ > 事業者トップページ > お知らせ". The main content area is titled "レアメタル回収に関するお知らせ" (Notice regarding rare metal recycling). Below the title, it says "レアメタル回収に関するお知らせ" and "一般社団法人 日本自動車工業会". The text explains that JARI is providing information on rare metal recycling for next-generation vehicles. Three PDF documents are listed: "資料1 レアメタル含有部品代表例.pdf", "資料2 各社モデル毎使用部品一覧表.pdf", and "資料3 駆動用バッテリー各社取外し・回収マニュアル 掲載アドレス一覧表.pdf".

【資料1 レアメタル含有部品代表例】



資料2 レアメタル含有部品使用モデル一覧表(抜粋)

メーカー名	対象車種 / 対象部品名 車名	販売期間	○:対象車種を使用している - : 対象車種を使用していない ネオジム磁石、シスプロシテム(HV)				コバルト(Co) 駆動用電流
			駆動用モーター	電動エアコン用コンプレッサー	電動パワステモーター		
トヨタ	レクサスIS600						
	-UVF46 (600h)	2007年5月~	○	○	○	○	
	-UVF46 (600hL)	2007年5月~	○	○	○	○	
	レクサスNX300h	2014年7月~	○	○	○	○	
	レクサスRC300h	2014年10月~	○	○	○	○	
日産	レクサスRX450h	2009年1月~	○	○	○	○	
	<リチウムイオン電池搭載車>						
	プリウスα ZVW40W(7人乗)	2011年5月~	○	○	○	○	
	プリウスPHV ZVW35W	2012年1月~	○	○	○	○	
	フーガハイブリッド	2010年11月~	○	○	○	○	
	セレナSハイブリッド	2012年8月~	○	○	○	○	
	シーマ	2012年5月~	○	○	○	○	
	スカイライン	2014年2月~	○	○	○	○	
	リーフ	2010年12月~	○	○	○	○	
	エクストレイルハイブリッド	2015年5月~	○	○	○	○	
日野	e-NV200	2014年10月~	○	○	○	○	
	小型トラック 日野デュトロハイブリッド	2011年7月~	○	○	○	○	
	中型トラック 日野レンジャーハイブリッド	2011年11月~	○	○	○	○	
	大型トラック 日野プロフィア GHV	2013年2月~	○	○	○	○	
	路線バス 日野ブルーリボンシティハイブリッド	2010年8月~	○	○	○	○	
富士	緑葉バス 日野セレガハイブリッド	2011年11月~	○	○	○	○	
	スバル XEV ハイブリッド	2013年6月~	○	○	○	○	
本田	スバル インプレッサ SPORT ハイブリッド	2015年7月~	○	○	○	○	
	インサイト	2009年02月~2014年03月	○	○	○	○	
	CR-Z	2010年02月~2012年06月	○	○	○	○	
	CR-Z	2012年09月~	○	○	○	○	
	フィットハイブリッド	2010年10月~2013年06月	○	○	○	○	
	フィットハイブリッド	2013年09月~	○	○	○	○	
	フィットシャトルハイブリッド	2011年06月~2015年3月	○	○	○	○	
	フリードハイブリッド	2011年10月~	○	○	○	○	
	フリードハイブリッドスパイクハイブリッド	2011年10月~	○	○	○	○	
	アコードハイブリッド	2013年06月~	○	○	○	○	
	アコードPHEV	2013年06月~	○	○	○	○	
	ヴェゼルハイブリッド	2013年12月~	○	○	○	○	
	レジェンド	2014年11月~	○	○	○	○	
	グレイスハイブリッド	2014年12月~	○	○	○	○	
	ジェイドハイブリッド	2015年02月~	○	○	○	○	
マツダ	シャトルハイブリッド	2015年05月~	○	○	○	○	
	アクセラハイブリッド-C	2013年11月~	○	○	○	○	
	アクセラハイブリッド-S	2013年11月~	○	○	○	○	
三菱	アクセラハイブリッド-S L-Package	2013年11月~	○	○	○	○	
	i-MiEV	2009年7月~	○	○	○	○	
	ミニキャブ・ミーブ	2011年12月~	○	○	○	○	
	ミニキャブ・ミーブトラック	2013年1月~	○	○	○	○	
	アウトランダー-PHEV	2013年1月~	○	○	○	○	
三菱ふそう	キャンター エコハイブリッド	2012年5月~	○	○	○	○	

(注) 日野 大型トラック プロフィアGHVは一般のHVとは位置づけが異なるため、以下の注記を付した。
 ・駆動用モーター:一般のHVと異なり、駆動を行わず、発電のみを行うため、当該欄に「○ 発電用として」と記入。
 ・電動エアコン用コンプレッサー:CHVは再生エネルギー(発電を含む)を電動冷凍機に供給するしくみ。よって、当該欄に「(○ 上物=冷凍機用として)」と記入。

資料3 駆動用バッテリー各社取り外しマニュアル掲載アドレス一覧表(抜粋)

いすゞ自動車	
①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	
②主な対象車種 エルファハイブリッド 大型路線バスエルガハイブリッド	③お問合せ先・電話番号 お客様相談センター:0120-119-113
スズキ(株)	
①取外しマニュアル 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	
②主な対象車種 ソリオ ハイブリッド	③お問合せ先・電話番号 フリーダイヤル 0120-022-050 スズキ電池引取受付センター 受付時間 9:00~12:00、13:00~17:00(土日祝日等除く)
ダイハツ工業(株)	
①取外しマニュアル トップページ→企業情報→CSR・環境→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/csr/recycle/hv-recycle/index.htm	
②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	③お問合せ先・電話番号 トヨタHV引取受付センター 0120-39-8120