

クルマのリサイクルの流れとは



- 1 天然資源の使用を削減したり、リサイクルのしやすさを意識したクルマ作りを行う
- 2 クルマを買うときにはリサイクル料金を支払う
- 3 長く大切に乘れるよう整備したり、中古車としてリユースを促進する
- 4 使わなくなったクルマは引き取り業者に引き渡す
- 5 フロン類を抜き取って無害化。エアバッグ類は安全に取り外す
- 6 使える部品を取り外して、中古部品として使用する
- 7 残った車体などはシュレッダー機で破碎する
- 8 金属を原材料に戻してリサイクル。残ったシュレッダーダスト（プラスチックやゴムなど）も原材料に戻したり、燃料として再利用する

●日産リーフe+の駆動用バッテリー



次世代の課題…「バッテリーのリサイクル」

電気自動車が普及すると、課題になるのはリチウムイオンバッテリー（LiB）のリサイクル。じつはクルマに搭載されるLiBは非常に質が高いため、自動車用として使えなくなったら家庭用の蓄電池などへのリユースが進められている。自動車メーカーは回収スキ

ームを関係事業者と協力して構築し、全国にLiBの回収拠点を展開している。車載用のLiBは重く、かつ高電圧で発火の危険もあるから取り扱いには安全性の確保が重要……そんな将来も見据えたりリサイクル手法についての研究開発も進められている。



●残ったシュレッダーダストも貴重な資源だ

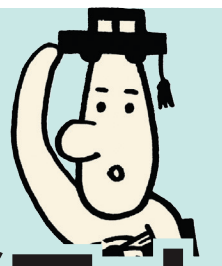
リサイクル料金は、投資!? リサイクル制度が本格的に始まったのは、2005年1月。既存の使用済み自動車のリサイクル産業の基盤を生かしつつ、自動車ユーザーをはじめ自動車リサイクルに関わる事業者の役割を明確化し、ゴミの削減と資源の有効利用を目指す……その社会システムにわれわれはリサイクル料金を支払うことで関わっている。回収された使用済み自動車のエンジンなど使える部品はリユースに回される。一方で「フロン類」「エアバッグ類」「シュレッダーダスト」の3つは、ユーザーが支払うリサイクル料金によって回収・処理される。フロン類とは、カーエアコン用冷媒として使われているフロンガス。エアバッグ類は、金属などを回収して再利用する。またシュレッダーダ

ストとはクルマを分解・粉砕したあとに残るガラスやゴム、プラスチックのクズのことで、仕分けられたあと原材料に戻したり燃料として再利用する。シュレッダーダストのリサイクル率は、なんと98%にものぼる。どんなに大事にしても、いつかはやってくる愛車としての別れ。クルマ好きとしては寂しい気持ちになるが、そのクルマは次へのパトーンとしてリサイクルされ、天寿を全うする。日本の自動車リサイクル制度は、自動車の廃棄時ではなく購入時に前払いでリサイクル料金を支払うため不法投棄が起きにくく、世界的にも画期的な制度と言われている。リサイクル料金を支払うことは、環境保全や資源の有効活用といった循環型社会に貢献する……いわば投資ともいえるわけ。SDGsの時代に、リサイクル制度の大事さを再確認すべきタイミングがきているのだ。

どう使われているか
知ってる?

自動車 リサイクル料金の行方

自動車
リサイクル博士が
指南!



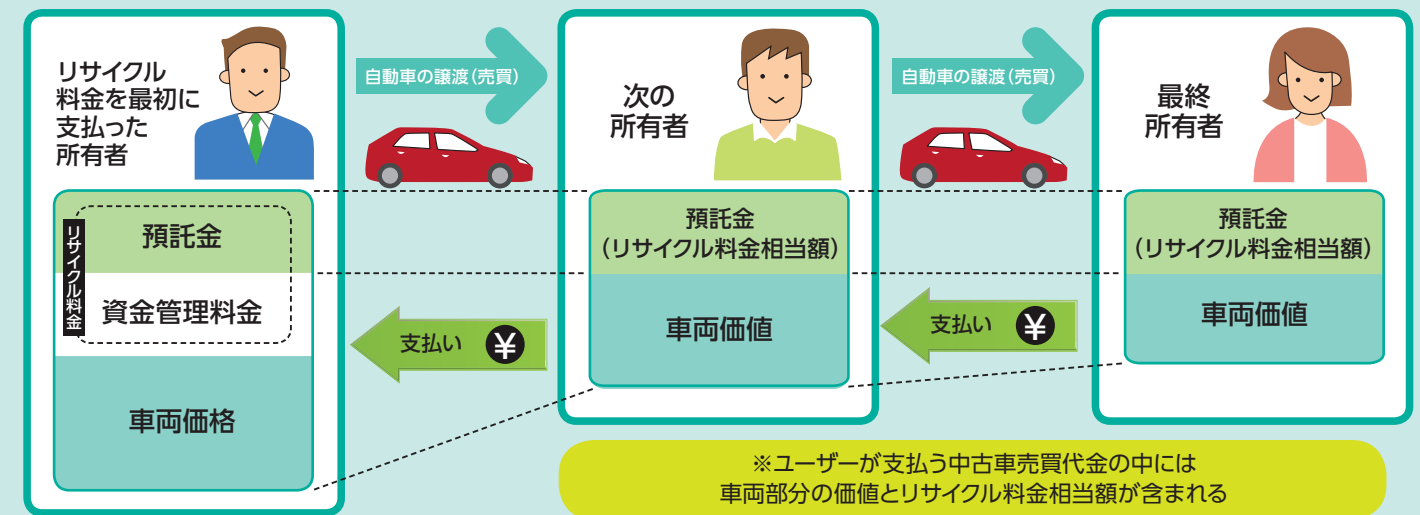
洗濯機や冷蔵庫などの家電製品と同じように、クルマについても必ず必要なのがリサイクル料金。新車であれ中古車であれ、必ず支払っているのだが……。どう使われているのか？ そもそもクルマのリサイクルとはどんなものなのか？ 自動車リサイクル促進センター（JARC）に聞いてみた！

文＝編集部 イラスト＝村上智行（デイク・オフ）



自動車リサイクル
促進センター
<https://www.jarc.or.jp>

いつ、誰が、どうやって支払っている？



●エアバッグの処理シーン

クルマのリサイクル料金額の目安

シュレッダーダスト	6000円～1万8000円程度
エアバッグ類	
フロン類	
情報管理料金	130円
資金管理料金	290円

リサイクル料金の額は、メーカーや輸入事業者が「クルマの種類」、「エアバッグ類の個数」、「カーエアコンの冷媒の種類」などによって1台ごとに設定する料金と、自動車リサイクル促進センターが国の認可を受けて設定する「情報管理料金」と「資金管理料金」が加わった、合計5種類の料金が構成されている。

【メーターなどを付けるパネル】

運転席前のメーターなどが並んだパネルは、解体時に工具や機械を使って取り外しやすい構造になっている。

【バンパー】

バンパーも解体時に工具や機械などで取り外しやすい構造にし、解体時でも割れることなくキレイに外せる。

【解体しやすい端子】

電気を通すための「ハーネス（電線）」は、工具や機械を使って引き抜くときに端子からきれいにはがれて、取り残しがでないようになっている。

じつはクルマは リサイクルしやすい

自動車メーカーはリサイクルのことを考えた素材選びや解体しやすいクルマの設計を行っている。さらに解体事業者が安全かつ効率的にエアバッグ類の処理を行えるように、国際基準規格（ISO規格）に対応したエアバッグ類の処理作動ツールを提供している。エアコンに使われる冷媒もこれまでのHFC-134aから地球温暖化係数の低いHFO-1234yfに置き換わりつつある。造るときから外すときのことを考えているのだ。