

自動車メーカーにおけるレアメタル等の リサイクルへの取り組み状況

(社) 日本自動車工業会



目次

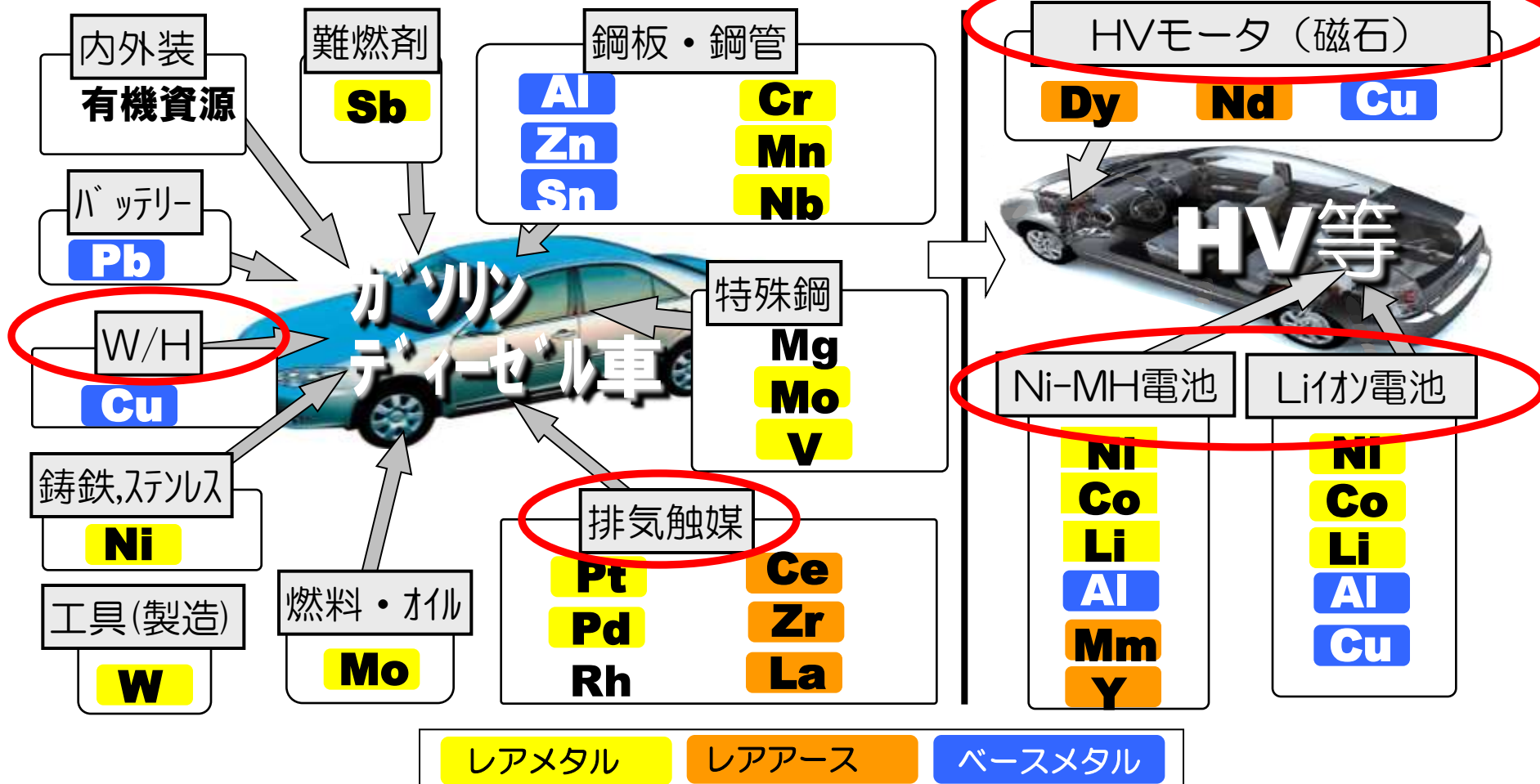
1. 自動車部品とレアメタル等の関わり
2. 使用合理化に向けた各社の取り組み
3. 使用済車の流通実態
4. 再資源化に向けた各社の取り組み
5. 今後の対応と政府へのお願い



1 ・ 自動車部品とレアメタル等の関わり

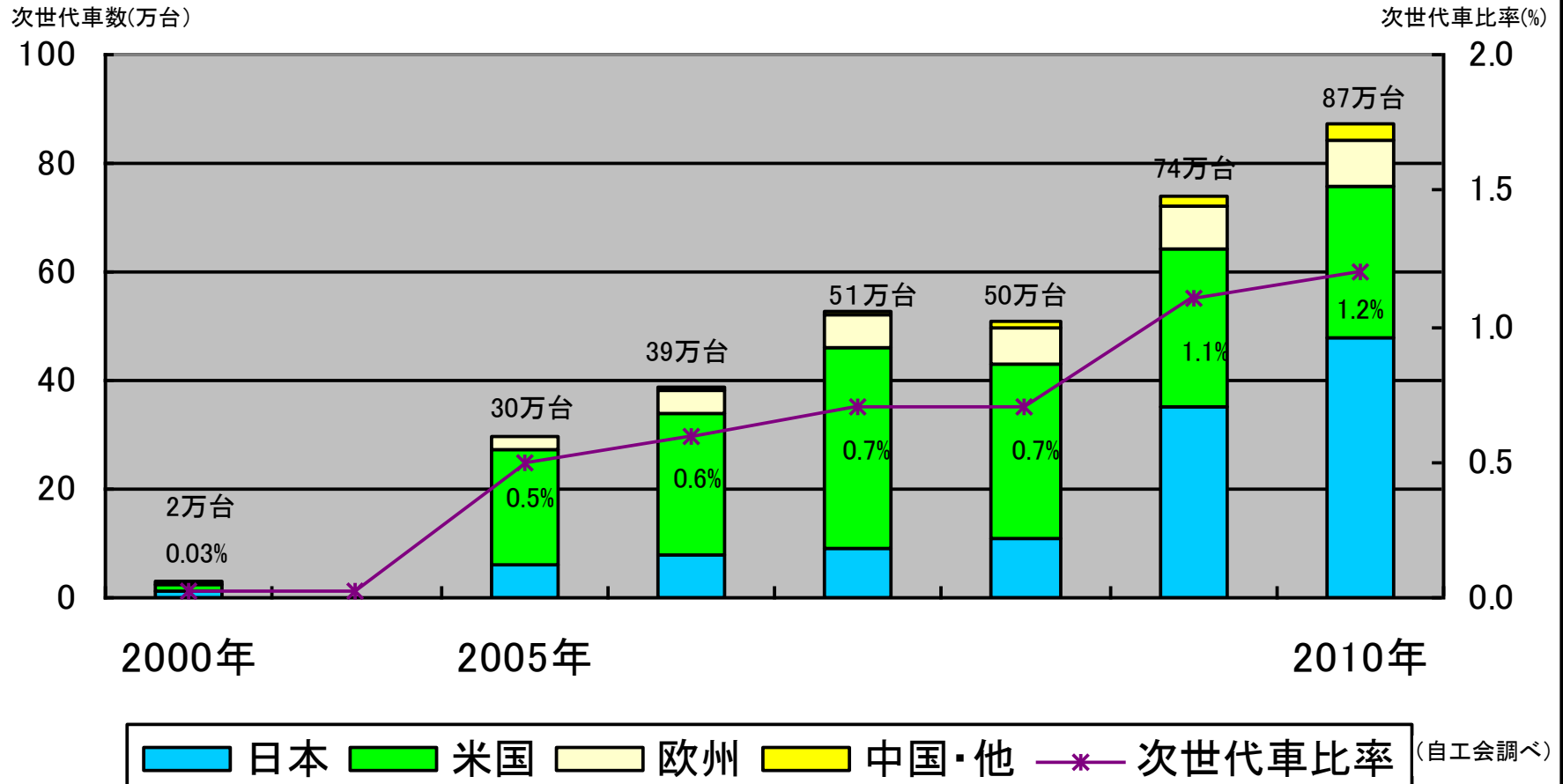
主要な自動車用途のレアメタル等

幅広い分野でレアメタル、レアアース、ベースメタルを利用



世界の次世代車市場の現状

- ・次世代車は、2000年から10年間で、2万台⇒87万台
(市場に占める次世代車比率は0.03%⇒1.2%)に増加
- ・日米で市場の約9割を占めるが、新興国でも徐々に拡大



次世代車（HV・PHV・EV・FCV等）市場の拡大

日独米、各社の次世代車の新商品投入が加速

HV車



トヨタ プリウス



日野 デュトロ



現代 ソナタ



BMW X6



フォード FUSION



本田 INSIGHT



ポルシェ カイエン



三菱 エアロスター

PHV車



GM Volt



トヨタ プリウス



フォード C-MAX



本田 Accord

EV車



日産 リーフ




BMW MINI E



三菱 i-MiEV



ルノー KANGOO ZE
(五十音順)



2. 使用合理化に向けた各社の取り組み

使用量低減・代替技術の開発の方向

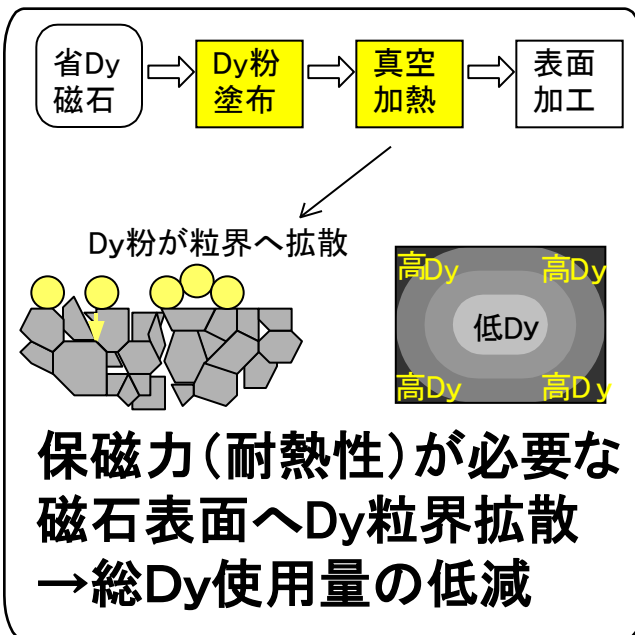
- 各社、ベースメタルも含め、レアメタル等の使用量削減、代替技術、リサイクル技術の開発を推進中

主な部品		元素	対応技術
HVモーター	磁石	Dy Nd	削減 リサイクル
駆動用電池	正極	Ni Y Co	削減 リサイクル
	水素吸蔵合金	Mm	削減 リサイクル
触媒	貴金属	Pt Pd Rh	削減 リサイクル
	コート材	Ce La	削減
ワイヤーハーネス	銅線	Cu	代替 リサイクル

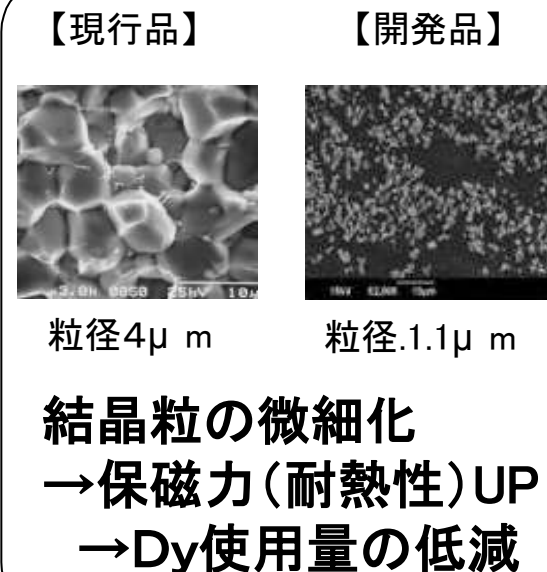
モーターDy使用量低減・代替材の技術開発

(短中期)Dy使用量低減技術①②：磁石メーカーと連携し開発推進
 (長期)脱Nd・Dy磁石材技術③：産官学連携で開発推進
 (NEDOプロジェクト他)

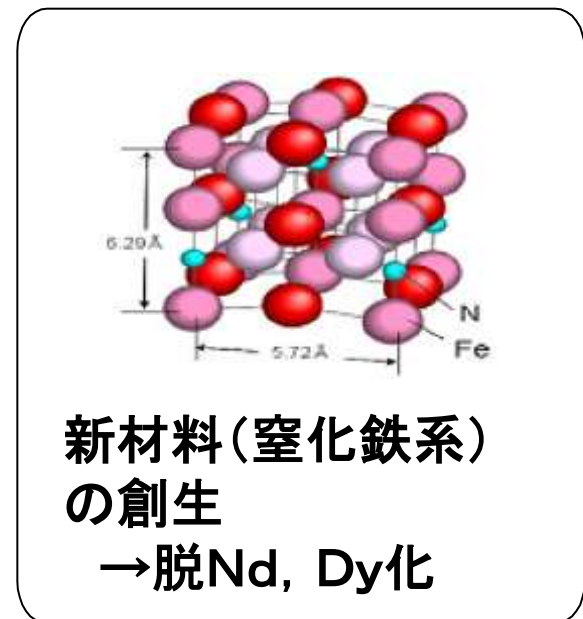
①粒界拡散磁石



②結晶粒微細化技術



③強磁性窒化鉄



排気触媒レアメタル等削減の技術開発

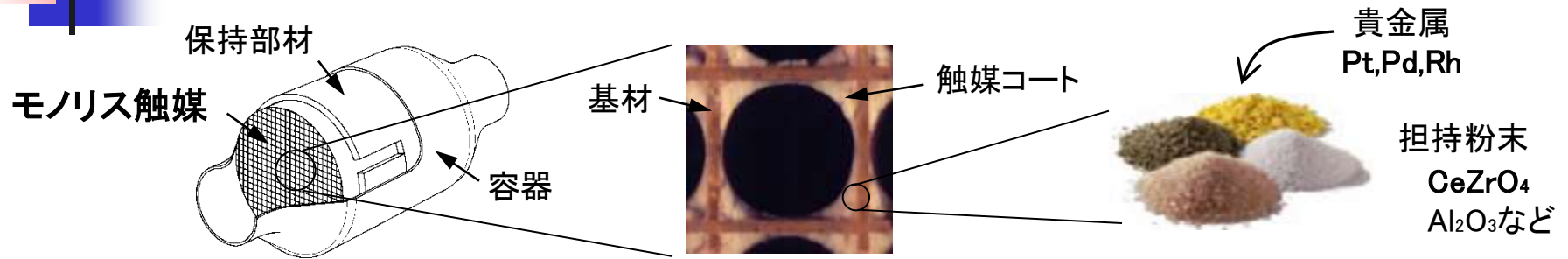
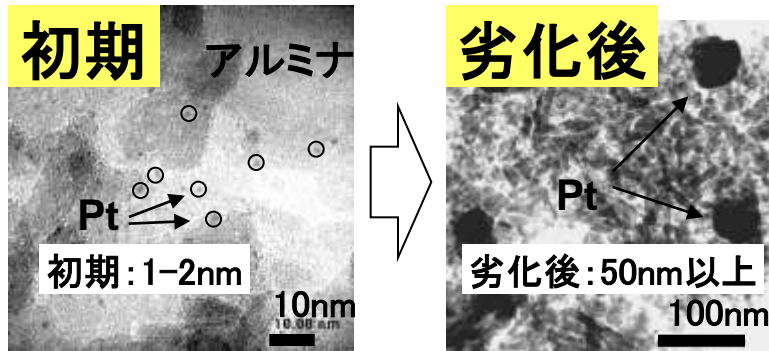


図1. 排ガス浄化触媒の構成

① 貴金属削減 (Pt, Pd, Rh)



貴金属の粒成長を抑制し使用量削減を推進

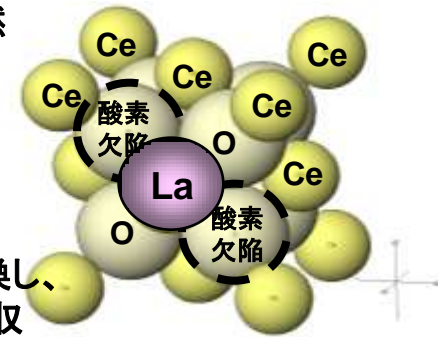
■ 主な取り組み

- 1) 貴金属-担体の相互作用強化
- 2) 貴金属を担体へ埋め込み固定化
- 3) しきり材による貴金属移動抑制

② レアアース削減 (Ce, La, Pr, Nd)

酸素吸放出材がエンジンの空燃比変動を吸収し、酸素吸放出を繰り返す
⇒ 体積変化を繰り返し、結晶構造が崩壊

イオン半径の大きいLaで一部置換し、酸素欠陥を作り収縮・膨張を吸収



酸素吸放出材の利用効率向上を推進

■ 主な取り組み

- 1) 希土類置換による安定化
- 2) 高比表面積化による効率化
- 3) エンジン制御技術向上

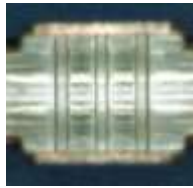
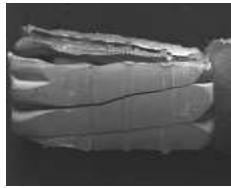
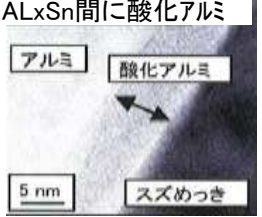



ワイヤーハーネスCuの代替技術の開発

銅線からアルミ電線への置き換え

銅と比較すると・・・

- ・表面が酸化し易い
- ・導電率が低い
- ・引張強度が低い

アルミ電線と端子との圧着接続信頼性を確保する端子構造(セレーション形状)の開発

	セレーション	Sn凝着	界面酸化状態
従来	 3本セレーション	 凝着小, 端のみ凝着	ALxSn間に酸化アルミ  5 nm スズめっき
新形状	 凹凸セレーション	 凝着大, 中心も凝着	ALxSnの金属結合  5 nm スズめっき

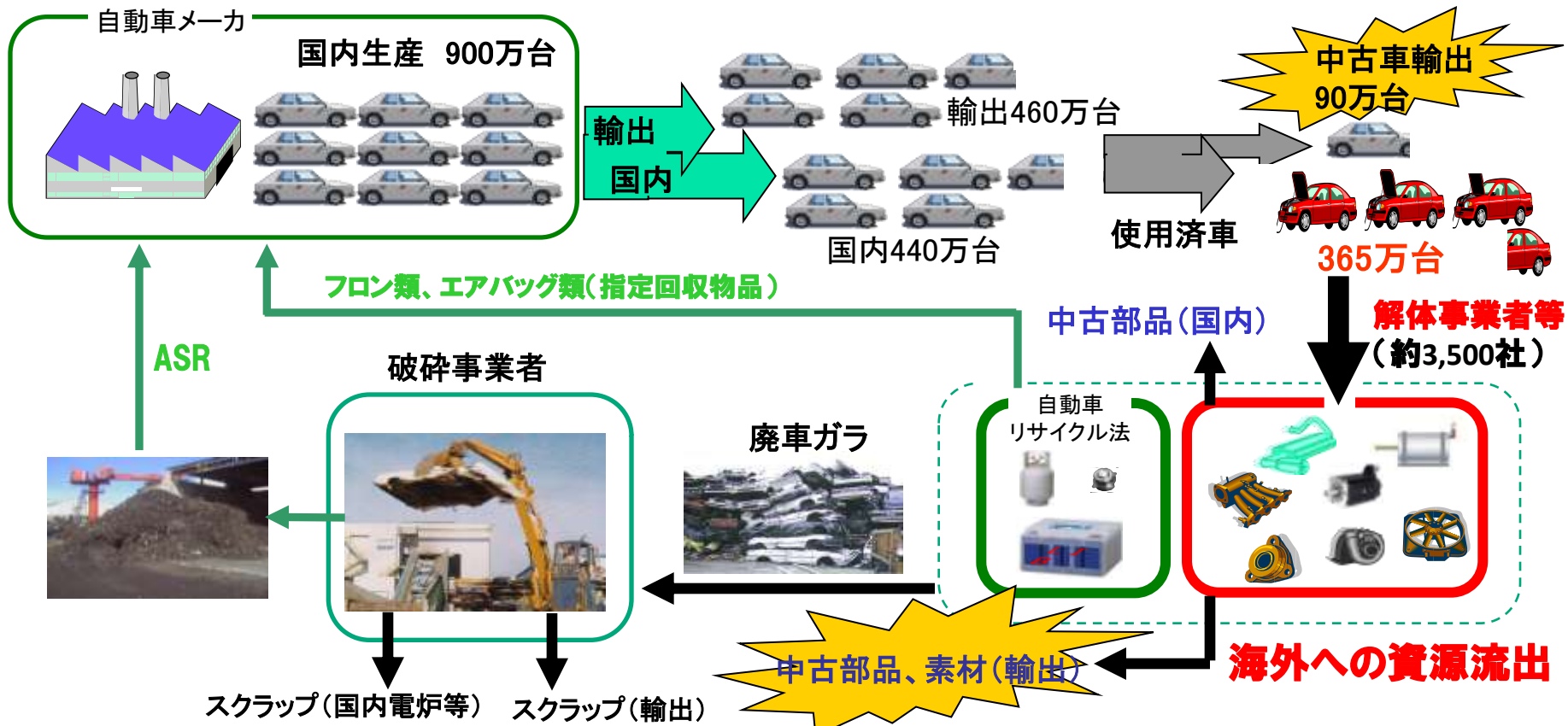
凝着という銅とは異なる接続理論を確立し
アルミ電線化推進



3. 使用済車の流通実態

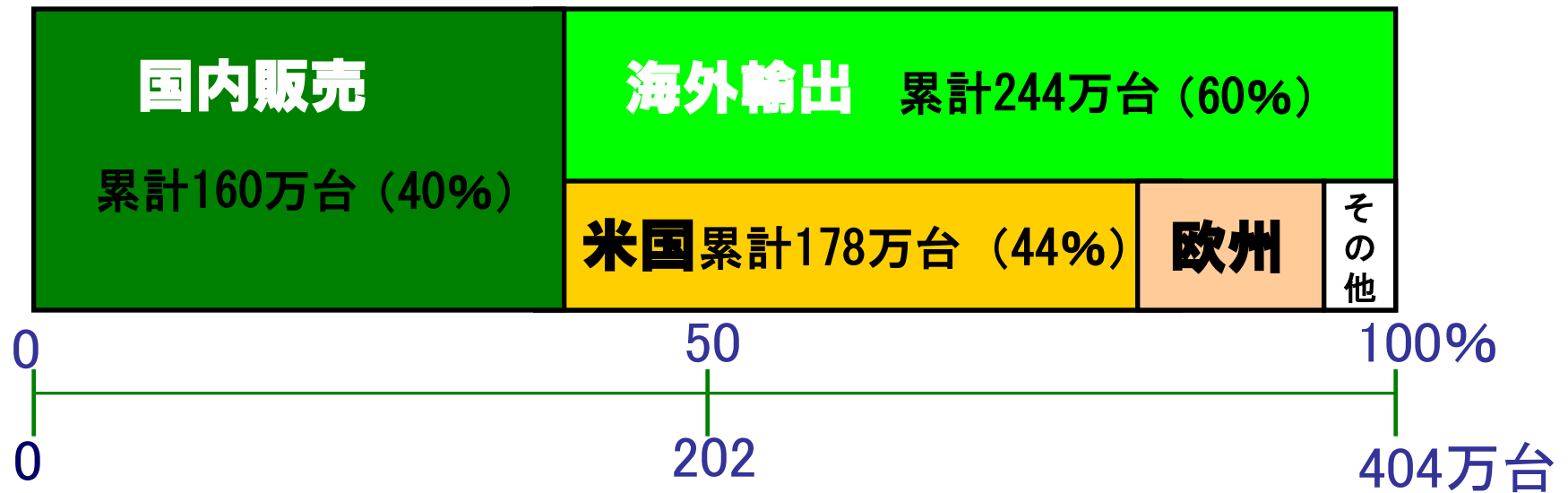
生産から使用済車再資源化の流れ

- ・ 国内生産の約50%が輸出（440万台） 中古車としても約10%輸出（90万台）
- ・ 使用済車発生は365万台。解体事業者が中古部品、素材等で海外輸出
- ・ 自動車メーカーは指定3品目（ASR、フロン、エアバッグ）の引き取り



次世代車（HV等）国内生産と輸出台数

- 国内生産の約60%が海外輸出（内 米国が最大の市場）



97年～2011年の累計販売台数:2011年8月末現在(自工会調べ)

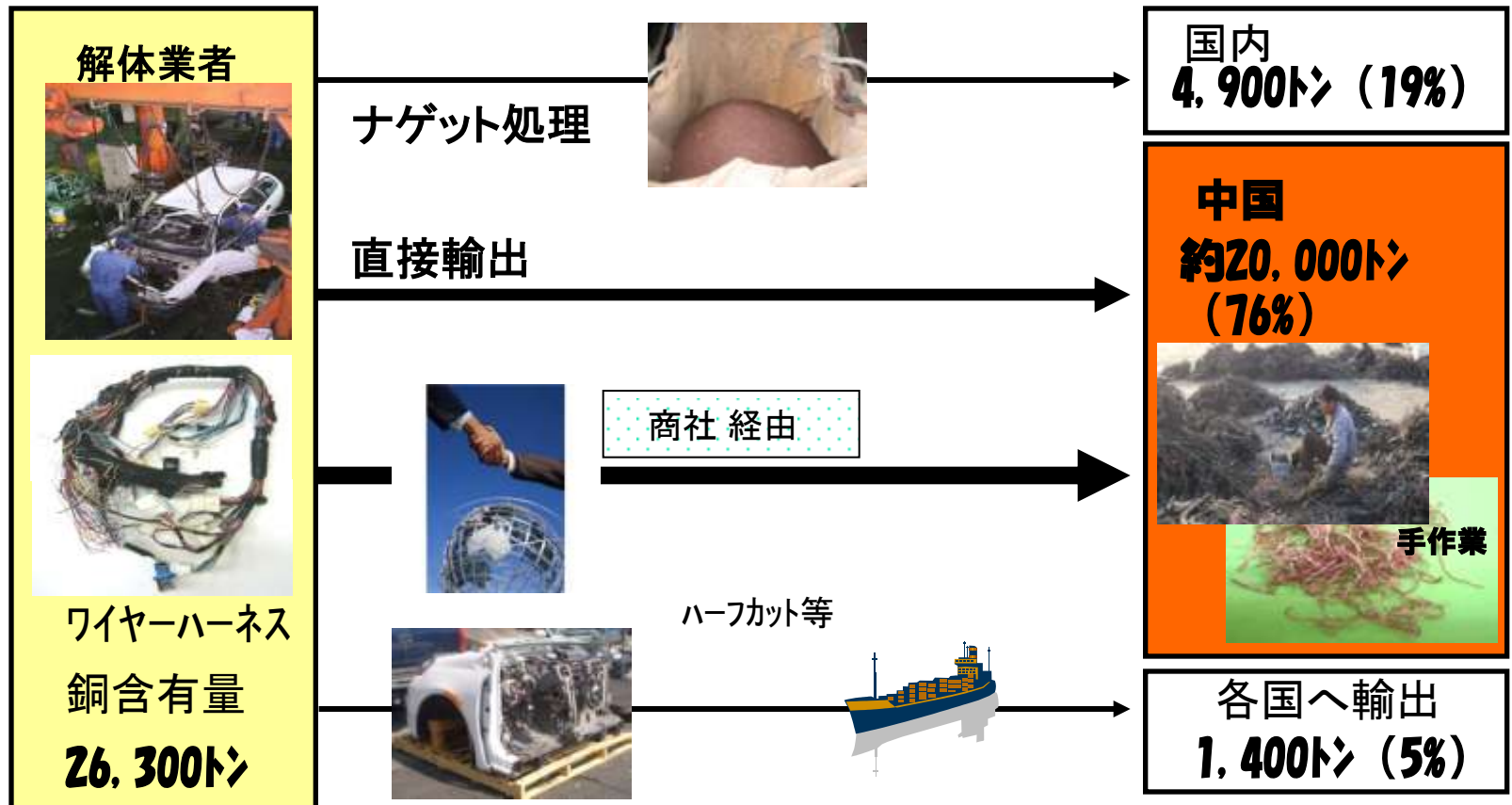
海外への資源流出の実態

- ・多くの廃車資源がスクラップ、中古部品として海外へ輸出
- ・ワイヤーハーネス、ハーフカット、モーター等部品形状での統計データなし(実態不明、HVユニットの約60~70%が輸出か)
- ・国内での資源循環システム作りは、困難な状況(中古部品との競合)



ワイヤーハーネス由来の銅の流通フロー

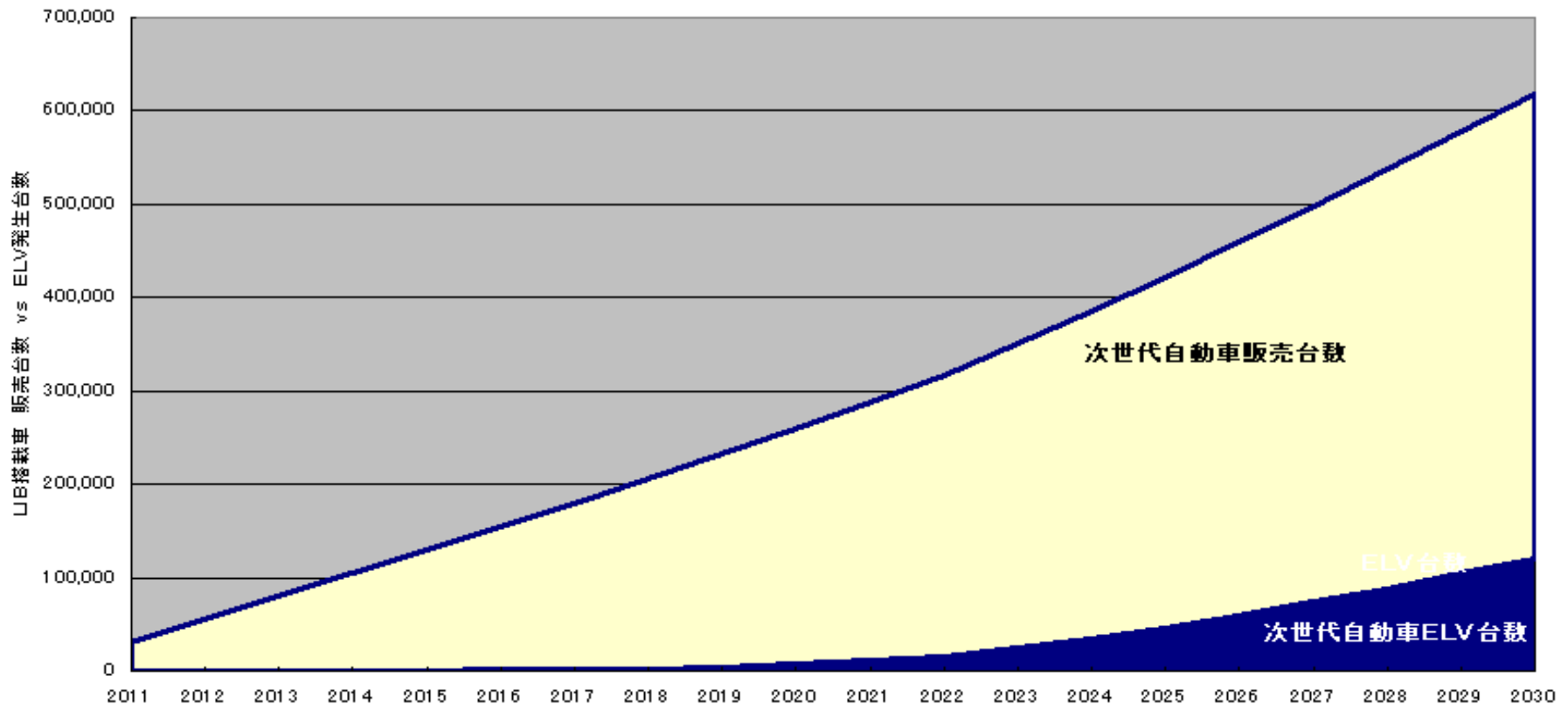
- ・ ワイヤーハーネス（銅資源）の約80%が海外流出
内、中国が大半（手作業等による分別）
- ・ 駆動用、小型モーター等も同様か



(2010年自工会調べ)

次世代車販売台数とELV発生台数

- ・ELV発生タイムラグ(ELV平均車齢13年)から次世代車ELV発生台数は、当面少ない見込み

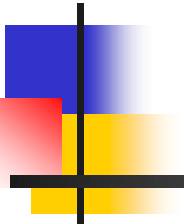


- ・年間の販売台数が500万台で一定に推移することを前提に計算。
- ・上記のうち、次世代自動車の販売台数は経産省策定の「次世代自動車2010」に記載の乗用車車種別普及目標率の「民間努力ベース」最小値を使用した。
- ・登録経過年数別ELV発生率はスクラップインセンティブの影響の無い2008年度を使用した。

流通実態まとめ

- 国内発生の使用済車は365万台/年（2010年）と国内生産車の約40%程度
- 国内の次世代車普及と使用済車発生のためから
⇒資源確保のポテンシャルは、当面低い

- 多くの廃車資源がスクラップ、中古部品として海外へ流出
ワイヤーハーネス（銅）は約80%、HVユニットの約70%が輸出と推定
- 海外での分別（人海戦術）・中古部品との競合等
⇒国内での資源循環システム作りは、経済合理性が課題
- 自動車メーカーは、家電等と異なり指定3品目の引き取り
資源循環の促進は、
解体事業者からの安定的回収が課題



4. 再資源化に向けた各社の取り組み

取り組みの方向

- 各社とともに駆動用バッテリー（リチウムイオン、ニッケル水素）を重点に回収スキーム構築中。 再資源化技術は並行して開発中



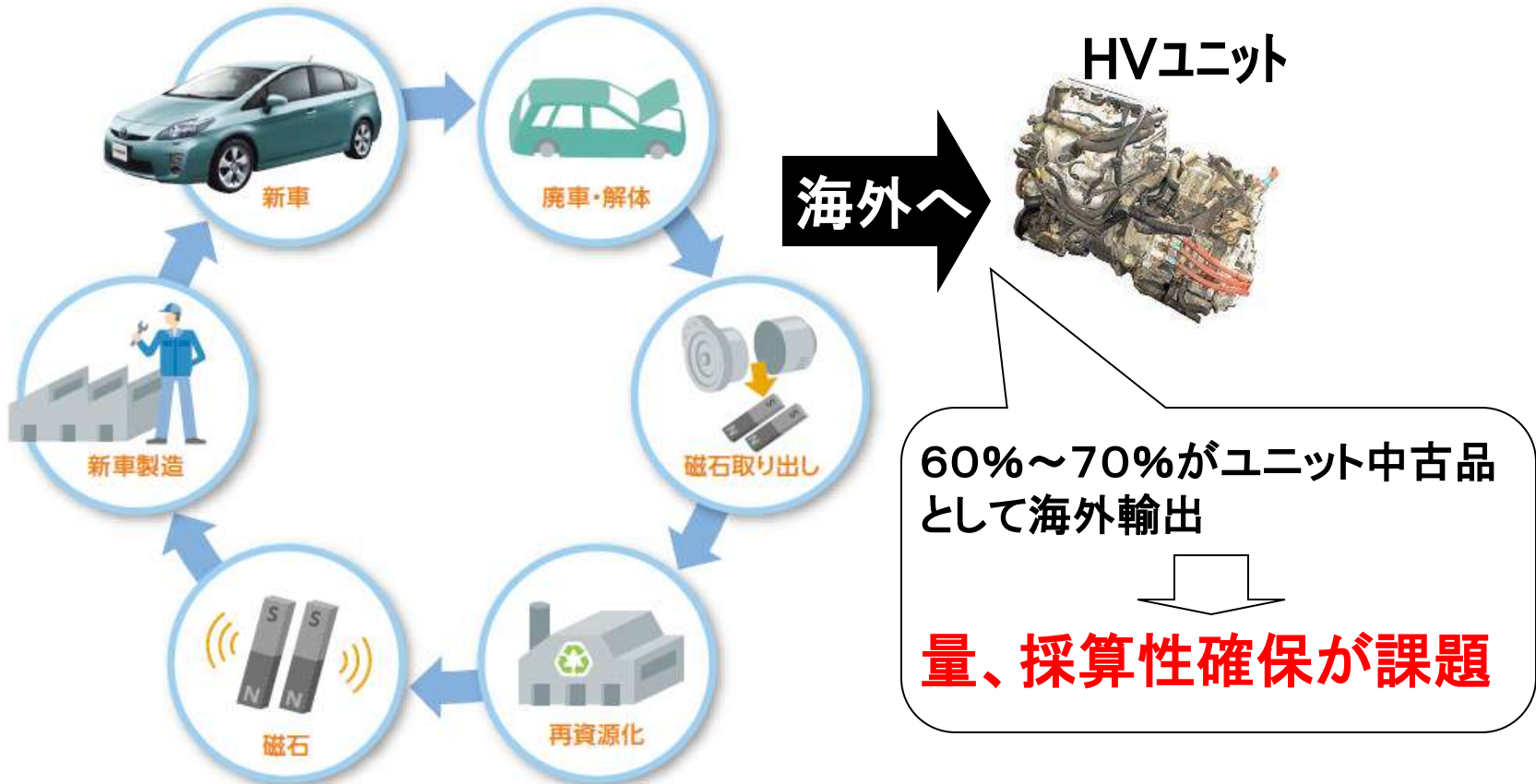
最近、外人バイヤー、
日本リサイクラー（ステンレス原料）
の買占め

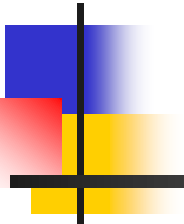
量、採算性確保が課題

モーター磁石のリサイクル

- ・ モーターからの磁石分離とNd・Dyの再資源化技術開発を取組み中

トヨタが目指す磁石のCar to Carリサイクル





5. 今後の対応と政府へのお願い

今後の対応の方向

(自動車メーカーとサプライヤーの連携)

1. 使用量削減・代替材・再資源化の技術開発促進

(自動車メーカーの設計)

2. リサイクル設計の一層の促進による
駆動用電池、部品等の取り外し性の向上
3. 関係事業者への取り外しマニュアルの配布、
Web上での公開等、情報提供の促進

(行政、ステークホルダーとの連携)

4. 国内資源循環のための仕組み作り
(技術的、経済合理性を踏まえ各社毎に対応)

政府へのお願い

- ①国内資源循環を促進するため、**資源の流通実態（静脈流）の把握と、国内資源循環の阻害要因に対する適正な措置**

（例えば輸出関連）

- ・バーゼル条約の厳格運用（ワイヤハーネス、基板類等）
- ・ーフカット車輸出の適正運用（部品輸出、エアバッグ未展開等）

（廃棄物処理法）

- ・製品、鉱種等を指定した、適用除外

- ②都市鉱山から製品までの**低コスト再資源化技術の開発・普及支援**

（例えば）

- ・モーター、ワイヤハーネス、基板類等からの高純度分別技術
- ・溶媒抽出技術等の普及支援

政府へのお願い

③都市鉱山からの資源循環の仕組み構築に向けたインフラ整備

(例えば)

- ・都市鉱山部品の取り外し、回収に協力する事業者の育成
(回収、分別設備等の支援、インセンティブ等)