

資源循環の取り組み



マテリアリティの2019年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2019年度目標	指標	2019年度実績	自己評価
省資源配慮材料の実用化と採用拡大	省資源部品技術の実用化とリサイクル部材の採用拡大	採用拡大	リサイクル材適用部品の開発を推進中	△
生産活動での廃棄物低減の促進	生産活動での生産台数あたり廃棄物社外排出量：2005年度比 ▲52%	廃棄物社外排出量低減率	▲53%	○

基本的な考え方

資源の消費量は、人口増加や新興国の経済成長などにより、増加しています。国や業界団体は、自動車のリサイクルと適正処理を促進するための様々なイニシアチブを策定しました。

これらを踏まえ、三菱自動車は、資源の有効利用を重要な課題と捉え、リサイクル・省資源の取り組みを推進しています。

当社は、1998年に「三菱自動車リサイクルイニシアチブ」を策定し、リサイクル可能率の向上、鉛の使用量削減、新型車へのリサイクル材の適用に関する目標を定め、継続的に取り組んでいます。

生産工場では、環境や資源に配慮する循環型社会の形成を目指し、資源の有効利用を進めています。工場で発生する廃棄物の再資源化、社外排出量の低減を推進しており、国内ではすべての工場で埋立処分率のゼロ化（※）を達成しています。

※：埋立処分率0.1%未満

リサイクルに配慮した設計・開発

日本、欧州、中国では、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に義務付けられています。

当社は、リサイクルだけでなく、リデュース、リユースの3Rを積極的に取り入れた設計・開発を進めており、1999年以降、当社独自の「リサイクル設計ガイドライン」にもとづき、設計構想の段階から3Rを取り入れています。

ワイヤー・ハーネス、モーター類については、「ハーネス設計ガイドライン」にもとづき、取り外し性・リサイクル性の向上を図っています。

販売会社で修理時に生じる廃バンパーを再生して、アンダーカバーやバッテリートレイに採用しています。また他の部品に対しても、リサイクル材の採用拡大を推進しています。

TOPICS

熱可塑性樹脂の採用

2019年に発売した『デリカD:5』は、外装および内装にリサイクルが容易な「熱可塑性樹脂」を採用しています。

熱可塑性樹脂の主な採用箇所（グリーン部）



外装



内装

使用済自動車のリサイクル促進

三菱自動車は、使用済自動車の廃棄物が環境に与える影響を低減するため、使用済自動車のリサイクルを推進しています。国内やEUなどでは、各国の自動車リサイクル法にもとづいてリサイクルを促進しています。今後、アジアの新興国においても制定の動きがある自動車リサイクル法にも確実に対応していきます。

国内自動車リサイクル法への対応

2005年に自動車リサイクル法が施行され、当社は使用済みとなった自動車のシュレッダーダスト（ASR）、エアバッグ類、フロン類の3品目を引き取り、再資源化を行っています。

ASRのリサイクルは、ART（※1）に参画し、ASRを共同処理しています。新規処理施設の開拓などにより、2019年度のASR再資源化率は96.5%で、2015年以降の法定基準70%を大幅に上回りました。引き続き、安定的にASRがリサイクルできるように新規リサイクル施設の開拓を推進します。

エアバッグ類・フロン類は、一般社団法人自動車再資源化協力機構に処理業務を委託しています。

また、お客様より預託いただいたリサイクル料金を有効に活用するため、この3品目のリサイクル・適正処理を効率よく行い、再資源化率の向上を積極的に推進しています。

※1：日産自動車株式会社、マツダ株式会社、当社などで設立した自動車破砕残さリサイクル促進チーム（Automobile shredder residue Recycling promotion Team）

EUでのリサイクル促進

EU自動車リサイクル法への対応

EUでは、2000年に発行された廃車指令（※2）にもとづき、自動車メーカーまたは輸入業者に使用済自動車の引き取り・リサイクルが義務付けられています。また2003年には、リサイクル可能率が認証要件となるELV（※3）指令が施行されました。

当社は、欧州の現地法人であるミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ（MME）を中心に、EU加盟国の実情に合わせた引き取り・リサイクルの体制を構築しています。

※2：使用済自動車に関する欧州議会および閣僚理事会指令

※3：End - of Life Vehiclesの略称

解体情報の提供

EUでは、新型車の解体情報を解体業者に提供することが義務付けられているため、自動車メーカーが共同で設立した解体情報システム「IDIS（※4）」を利用して、タイムリーに情報を提供しています。

※4：International Dismantling Information Systemの略称

EUリサイクル可能率認証指令への対応

EUでは、リサイクル可能率95%以上を達成することが自動車の型式認証要件となっており、本指令の要求事項に適合させる体制を構築しています。EUで販売する車両は、この体制のもと本指令の要求事項に適合させています。

EUで販売する新型車については、逐次リサイクル可能率の認証を取得していきます。

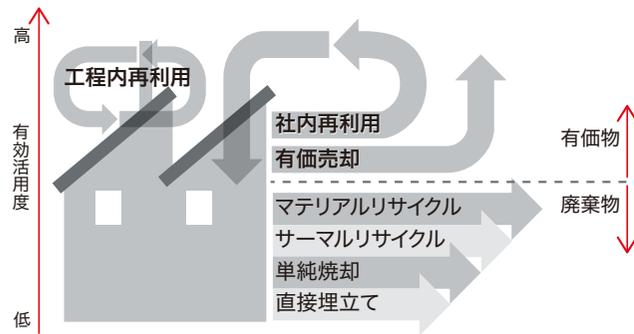
電動車の使用済みバッテリー回収・リサイクルシステムの構築・運用

日本・欧州・北米において、電気自動車やプラグインハイブリッド車の使用済みバッテリーのリサイクル技術開発・適正処理を目的として、使用済みバッテリーの回収体制を構築し運用しています。

生産活動における排出物の発生抑制と再資源化の取り組み

三菱自動車は、生産工程の改善などを通じて、生産過程において発生する廃棄物などの発生抑制に継続的に取り組んでいます。また、発生した廃棄物などについても、処理コストを抑制しつつ、資源としてより有効活用されるよう、分別方法や処理方法を見直し、継続的に改善しています。

資源の有効活用／リサイクルのイメージ



TOPICS

鋳鉄工程のアルミダイカスト工程への切り替えによる廃棄物の発生抑制

近年、乗用車のエンジンブロックには、軽量化などのために、従来の鋳鉄製に代わり、アルミダイカスト製が多く採用されています。鉄の鋳造工程に比べ、アルミダイカスト工程では、製造工程で発生する廃棄物砂を大幅に削減する事が出来ます。

エンジン／パワートレイン部品を主に生産する京都製作所では、アルミダイカスト製品の生産増加と鋳鉄製品の生産減少にともない、鋳鉄製エンジンブロックの生産ラインの統廃合を進めてきました。2019年6月には、最後の鋳鉄ラインを停止し、社内での鋳鉄製エンジンブロックの生産を終了しました。これにより、当社から発生する廃棄物砂を、年間で約1万t削減しています。



鋳鉄製エンジンブロックの生産ライン