



自再協 proud book

～自再協の紹介とデータ集～



はじめに

自動車リサイクル法では、自動車メーカー・輸入業者に使用済自動車のフロン類・エアバッグ類・自動車破碎残さ（ASR）の指定3物品の引取り・再資源化を義務付けています。

自動車再資源化協力機構（以下、自再協）は、は指定3物品のうち、フロン類・エアバッグ類について、自動車メーカー・輸入業者からの委託を受け、引取り・再資源化（フロン類については破壊）を適正・確実かつ効率的に果たすべく2004年1月に設立されました。

フロン類・エアバッグ類については、全自動車メーカー・輸入業者に代わり、全国約4,000社あるリサイクル事業者から一元的な引取り・管理を行っています。

また、2016年度より、自動車破碎残さリサイクル促進チーム（ART）からASRに関するバックオフィス業務を受託しています。

さらに、近年では車社会を取り巻く環境の変化に対応し、LiB・次世代モビリティ事業部を設立しリチウムイオンバッテリー（LiB）や次世代モビリティ等の適切な再資源化に向けた事業にも取り組んでいます。

本書「自再協 proud book ～自再協の紹介とデータ集～」は、当機構の概要、事業内容、ならびに関連する基礎データを整理し、自再協の理念や取組を広く御理解いただくことを目的として作成しました。

本書が、自動車リサイクル制度の理解促進と、持続可能な社会の実現に向けた取り組みへの共感を深める一助となれば幸いです。



アンケートのお願い



なお、本書に関するご意見・ご感想をお伺いするため、WEBアンケートへのご協力をお願いしております。左記QRコードからアクセスいただけます。



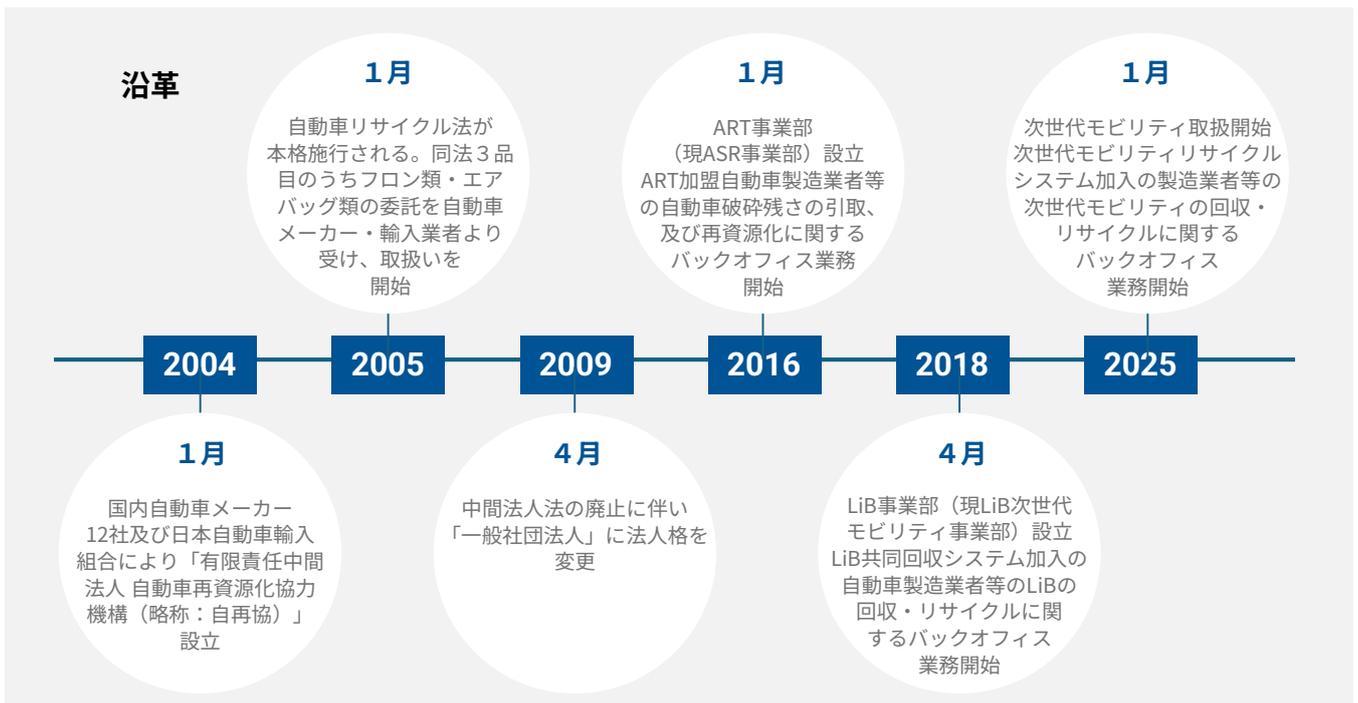
目次

• はじめに	1
• 目次	2
• 組織概要	3
• ミッション・ビジョン・バリュー	4
• 自再協の事業	5
概要	5
組織	5
事業概要	6
1. フロン・エアバッグ事業部	6
2. LiB・次世代モビリティ事業部	6
3. ASR事業部	6
リサイクルフロー	7
1. フロン類・エアバッグ類のリサイクルフロー	7
2-1. LiBのリサイクルフロー	7
2-2. 次世代モビリティのリサイクルフロー	7
関連データ	8
1. フロン・エアバッグ事業部	8
2. LiB・次世代モビリティ事業部	16
• お問い合わせ先など	21
• 用語解説	22



組織概要

法人名	一般社団法人自動車再資源化協力機構（自再協）
設立年月日	2004年1月1日
事務所	本社：東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館16階 ASR事業部：東京都港区芝大門1丁目10番18号 PMO芝大門4階
基金	3,250万円
社員 役員	国内自動車メーカー12社及び日本自動車輸入組合 代表理事 堂坂 健児 業務執行理事 樋口 勝敏 理事 嶋村 高士 監事 黒田 太郎
職員数	43名



ミッション・ビジョン・バリュー



自動車リサイクルのパートナーとして、
循環型社会・カーボンニュートラルの実現に貢献します。

Mission

1. 自動車リサイクル法3品目+LiBの更なる安全・適正・効率化・コスト削減を追求
2. ステークホルダー（国・義務者・関係団体・リサイクラー等）に対して、期待以上のサービスを提供
3. リチウムイオン電池・次世代モビリティ等、車社会を取り巻く環境変化に素早く対応
4. 蓄積した現場ノウハウ等を活用し、国内自動車リサイクルの国際化への対応を推進

Vision

1. コンプライアンス徹底
2. 当事者意識・スピード×実行力
3. 物事の本質追求・2つの自りつ（自立と自律）行動
4. 自動車リサイクルの現場力・プロ意識
5. チャレンジ&イノベーション

Value



自再協の事業

概要

2004年1月1日、国内自動車メーカー12社及び日本自動車輸入組合は、「有限責任中間法人自動車再資源化協力機構（略称：自再協）」を設立しました。

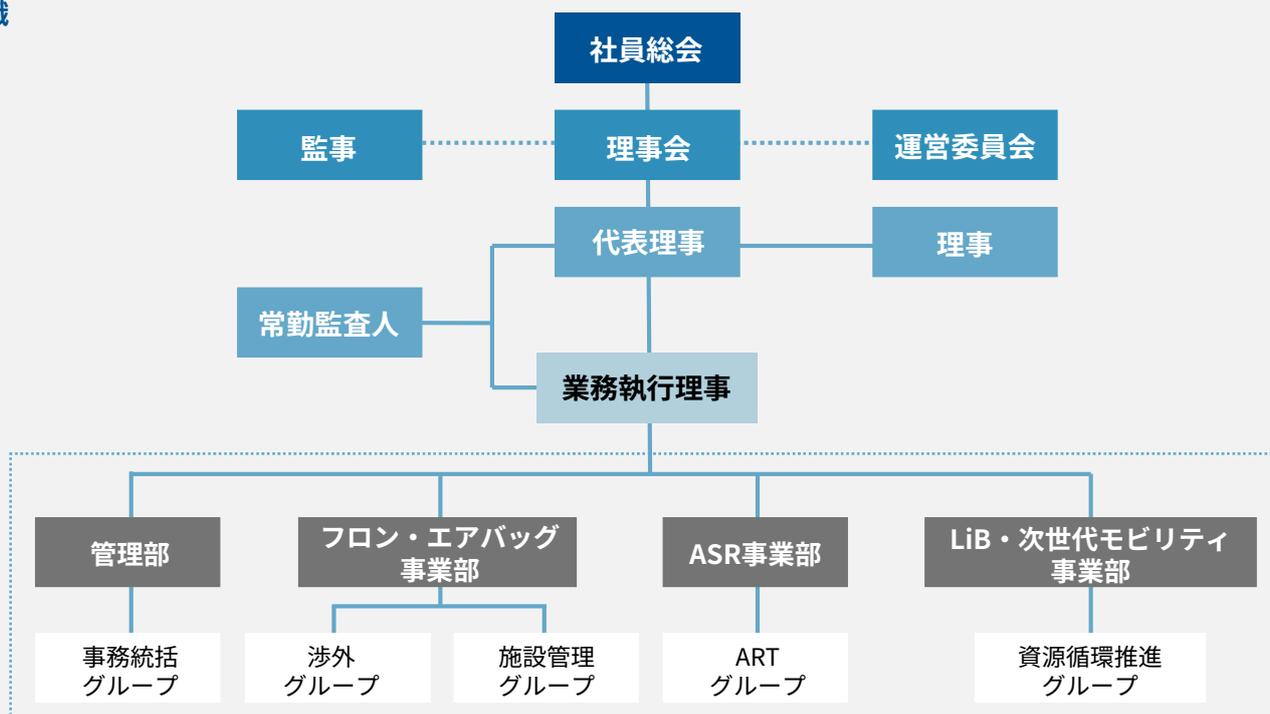
当法人は、2005年1月1日に本格施行された使用済自動車の再資源化等に関する法律（略称：自動車リサイクル法、以下「自り法」という。）が自動車メーカー及び輸入業者（以下「自動車メーカー等」という。）に引取り・再資源化を義務付けているフロン類・エアバッグ類・ASRの指定3物品のうち、フロン類・エアバッグ類について、自動車メーカー等からの委託を受け、引取り・再資源化（フロン類については破壊）を適正、確実にかつ効率的に果たすべく設置されました。

その後、中間法人法の廃止に伴い、2009年4月1日に法人格を「一般社団法人」に変更しております。

2016年1月には、ART事業部（現：ASR事業部）を設置し、以降、自動車破碎残さリサイクル促進チーム（ART）からASRに係るバックオフィス業務を受託しています。

また、2018年4月には、LiB事業部（現：LiB・次世代モビリティ事業部）を設置し、LiBや次世代モビリティ等の適切な再資源化に向けた事業にも取り組んでいます。

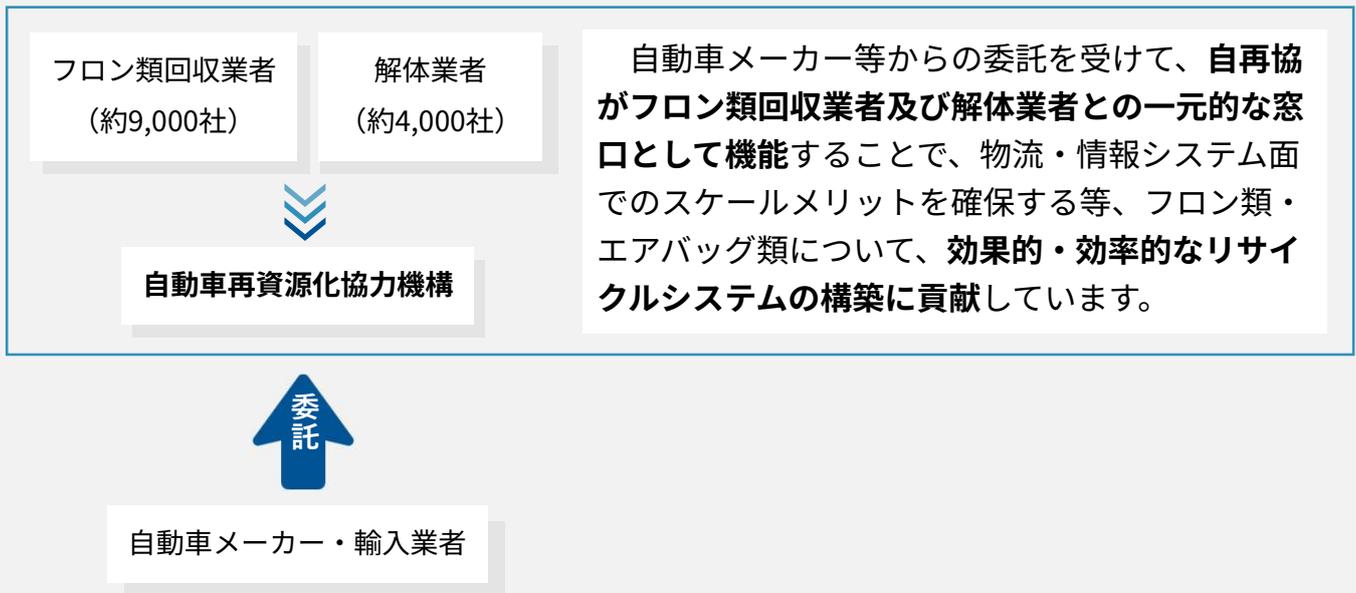
組織



事業概要

1. フロン・エアバッグ事業部

- 回収されたフロン類・エアバッグ類の引取・再資源化（破壊）のための物流・リサイクル（破壊）体制の構築
- フロン類回収事業者・自動車解体業者への回収料金の支払
- フロン類破壊業者・エアバッグ類再資源化業者への処理料金の支払と業務監査



2. LiB・次世代モビリティ事業部

- LiB共同回収システム加入の自動車メーカー等のLiB回収・リサイクルに係るシステム維持管理、関係事業者との契約管理・業務指導、各種手続き、支払業務
- 自り法の対象外である超小型モビリティ等の引取り・リサイクルに係るシステム維持管理、関係事業者との契約管理・業務指導、各種手続き、支払業務

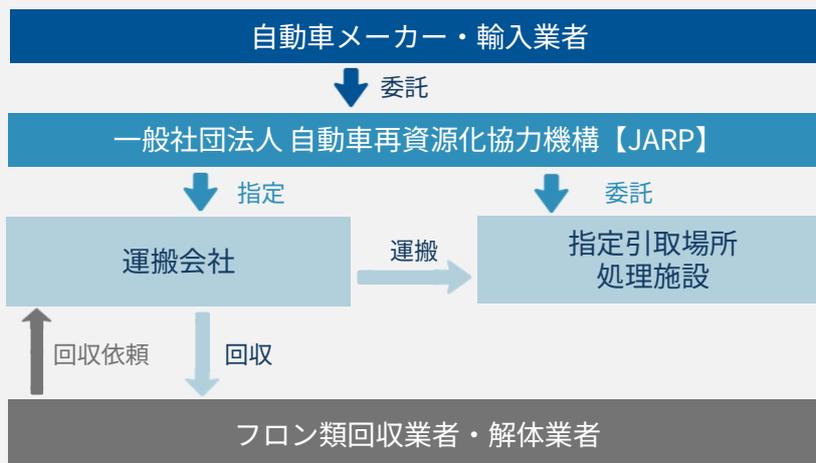
3. ASR事業部

- ART（自動車破碎残さリサイクルチーム）に加盟している自動車メーカー等の自動車破碎残さの引取及び再資源化に係るバックオフィス業務
 1. 認定全部利用コンソーシアムの提案、審査、維持管理
 2. ASRの引取・再資源化に関する大臣申請、報告
 3. 関係業者への再資源化、処理料金の支払
 4. 資源回収インセンティブの運用管理

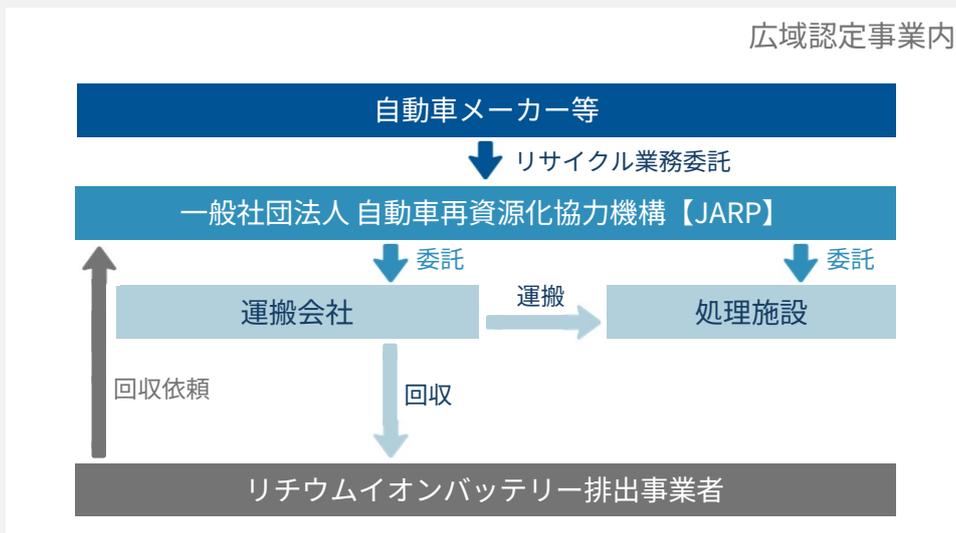


リサイクルフロー

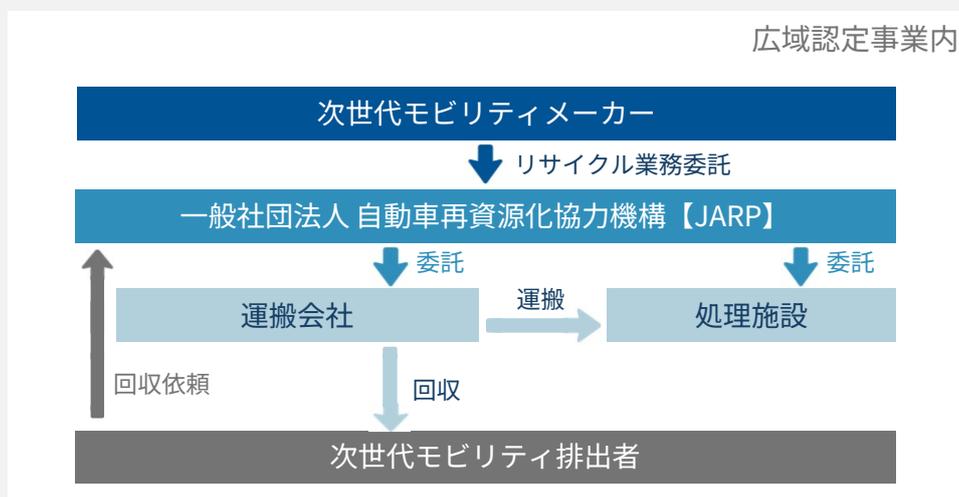
1. フロン類・エアバッグ類のリサイクルフロー



2-1. LiBのリサイクルフロー



2-2. 次世代モビリティのリサイクルフロー



関連データ

1. フロン・エアバッグ事業部

1-① フロン引取台数の推移

1980年台からエアコンの搭載が一般的になったことで、フロン類引取台数は使用済自動車の発生台数に合わせて増減するようになっている。

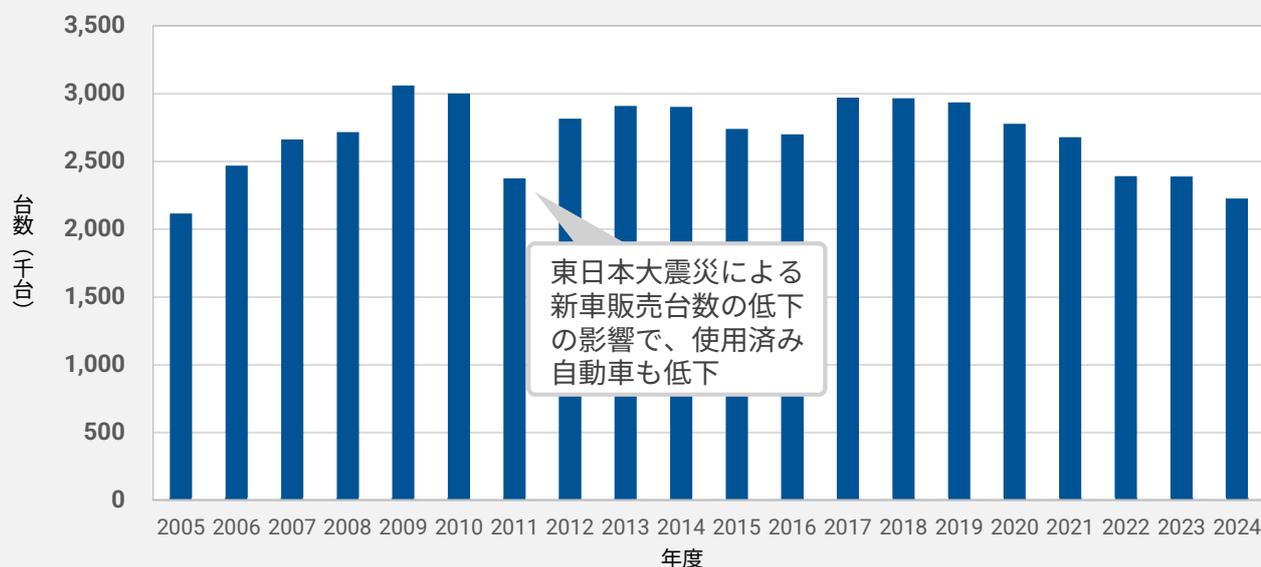


図1 フロン引取台数の推移 (2005-2024)

表1 車種別フロン引取台数の推移 (2005-2024)

対象年度	乗用車等引取台数 (千台)	小型バス引取台数 (千台)	大型バス引取台数 (千台)	総引取台数 (千台)
2005	2,113.8	0.5	0.8	2,115.1
2006	2,468.1	0.6	1.0	2,469.8
2007	2,660.8	0.6	1.1	2,662.4
2008	2,715.2	0.6	1.4	2,717.3
2009	3,057.6	0.8	1.5	3,059.9
2010	2,998.5	0.9	1.6	3,001.0
2011	2,372.7	0.7	1.2	2,374.6
2012	2,814.7	0.6	1.2	2,816.5
2013	2,909.2	0.5	1.5	2,911.2
2014	2,902.0	0.7	1.4	2,904.1
2015	2,739.4	0.6	1.5	2,741.5
2016	2,698.8	0.8	1.9	2,701.5
2017	2,968.5	1.0	2.6	2,972.1
2018	2,962.5	1.2	2.9	2,966.6
2019	2,931.0	1.3	3.0	2,935.3
2020	2,774.3	1.6	3.1	2,779.0
2021	2,673.4	1.8	2.9	2,678.2
2022	2,387.2	1.8	2.5	2,391.5
2023	2,384.3	1.8	2.7	2,388.8
2024	2,223.8	1.5	2.6	2,227.9



1-② フロン引取量の推移

フロン類総引取量は2009年をピークに、その後は減少傾向である。

また、1994年に発売された新型車から冷媒がHFCに切り替わったため、CFCをした車は年々少なくなり、CFCの引取台数や引取量も減少している。

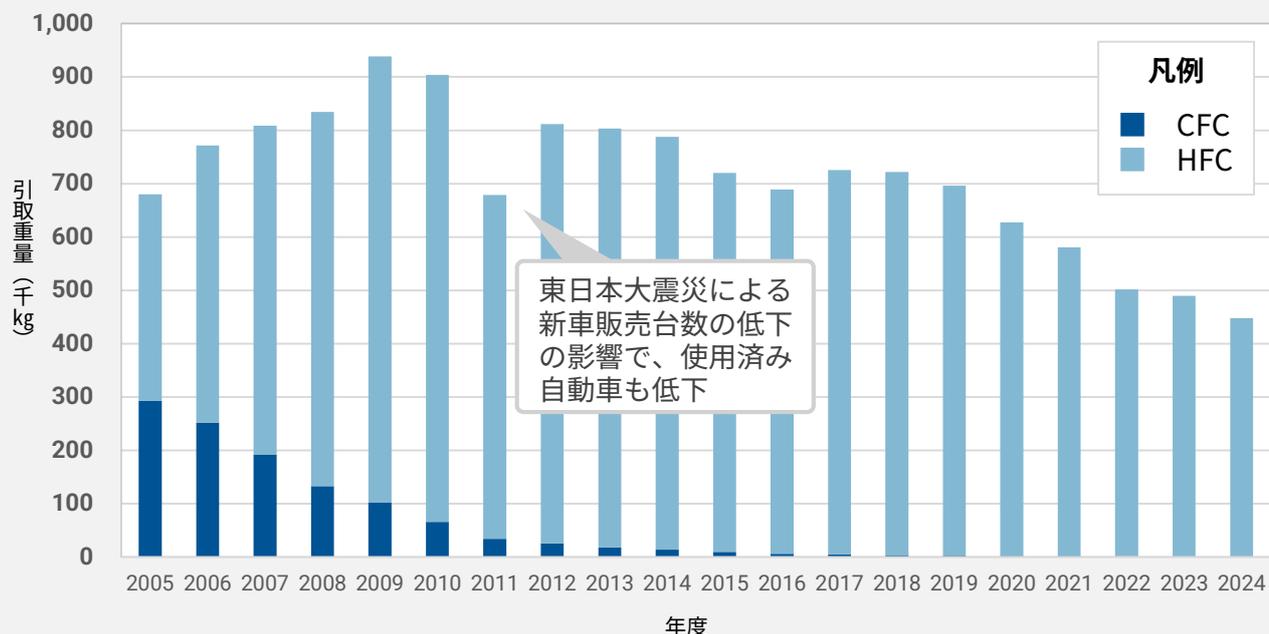


図2 フロン種別別フロン引取量の推移 (2005-2024)

表2 フロン種別別フロン引取量の推移 (2005-2024)

対象年度	CFC (千kg)	HFC (千kg)	総引取重量 (千kg)
2005	293.1	386.9	680.0
2006	252.0	519.6	771.6
2007	191.8	617.0	808.9
2008	132.8	701.9	834.7
2009	101.8	836.8	938.6
2010	66.1	837.6	903.7
2011	34.2	644.4	678.6
2012	26.1	785.8	811.9
2013	18.2	785.1	803.3
2014	14.2	773.4	787.5
2015	9.8	710.1	719.8
2016	6.3	682.4	688.7
2017	5.1	720.4	725.5
2018	3.8	718.4	722.2
2019	2.6	693.7	696.4
2020	2.2	625.0	627.2
2021	1.7	578.9	580.6
2022	1.3	500.6	501.9
2023	1.0	488.6	489.6
2024	0.5	447.1	447.6



1-③ エアバッグ類引取台数の推移

エアバッグ類装着率が1995年頃から急速に高まり、それに伴ってエアバッグ類引取台数も長期間増え続けてきた。しかし、その後エアバッグ類がほぼ全ての車に搭載されるようになったため、2020年以降は使用済自動車の発生台数に合わせて引取台数も減少している。

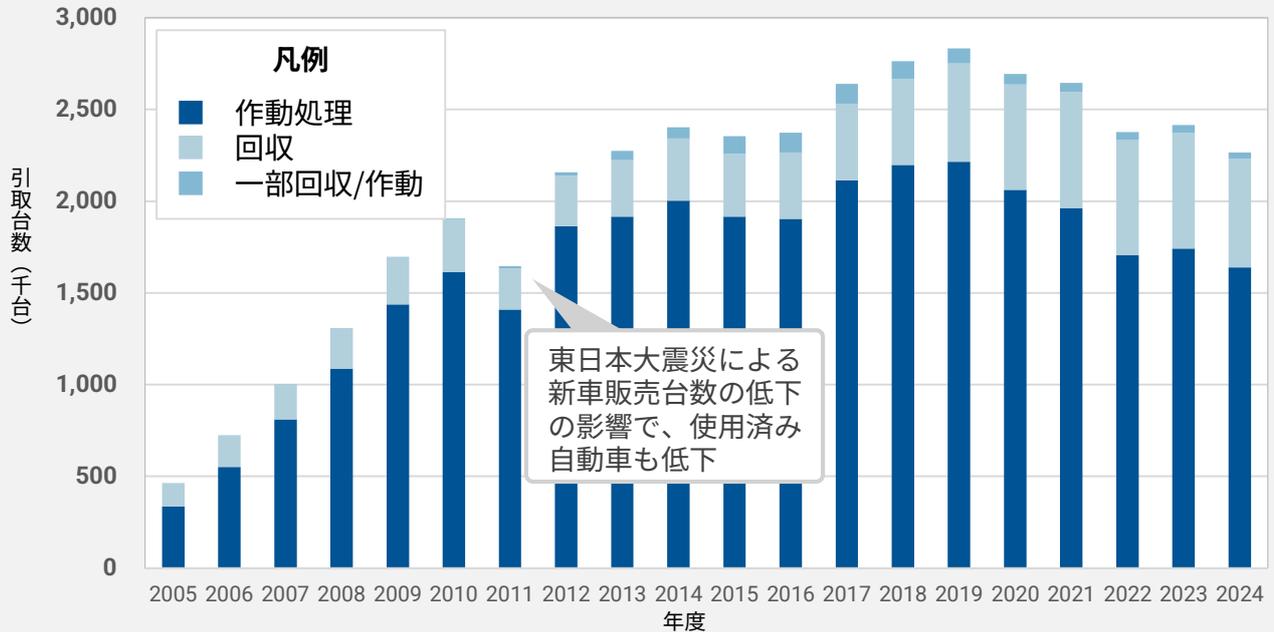


図3 エアバッグ類処理方法別引取台数の推移 (2005-2024)

表3 エアバッグ類処理方法別引取台数の推移 (2005-2024)

実施年度	作動処理 選択台数 (千台)	回収 選択台数 (千台)	(一部回収/作動) 選択台数 (千台)	総引取台数 (千台)
2005	336	124	2	462
2006	550	170	3	723
2007	810	189	3	1,002
2008	1,087	216	3	1,306
2009	1,438	257	3	1,698
2010	1,614	285	7	1,906
2011	1,409	225	12	1,646
2012	1,864	276	18	2,158
2013	1,916	308	49	2,273
2014	2,003	340	61	2,404
2015	1,917	341	96	2,354
2016	1,904	362	107	2,373
2017	2,114	419	106	2,639
2018	2,198	471	96	2,765
2019	2,216	536	81	2,833
2020	2,063	574	58	2,695
2021	1,963	634	47	2,644
2022	1,705	628	44	2,377
2023	1,742	631	43	2,416
2024	1,639	591	35	2,265



1-④ 車上作動比率

車上作動で処理される車上作動率は、2012年をピークに低下傾向である。

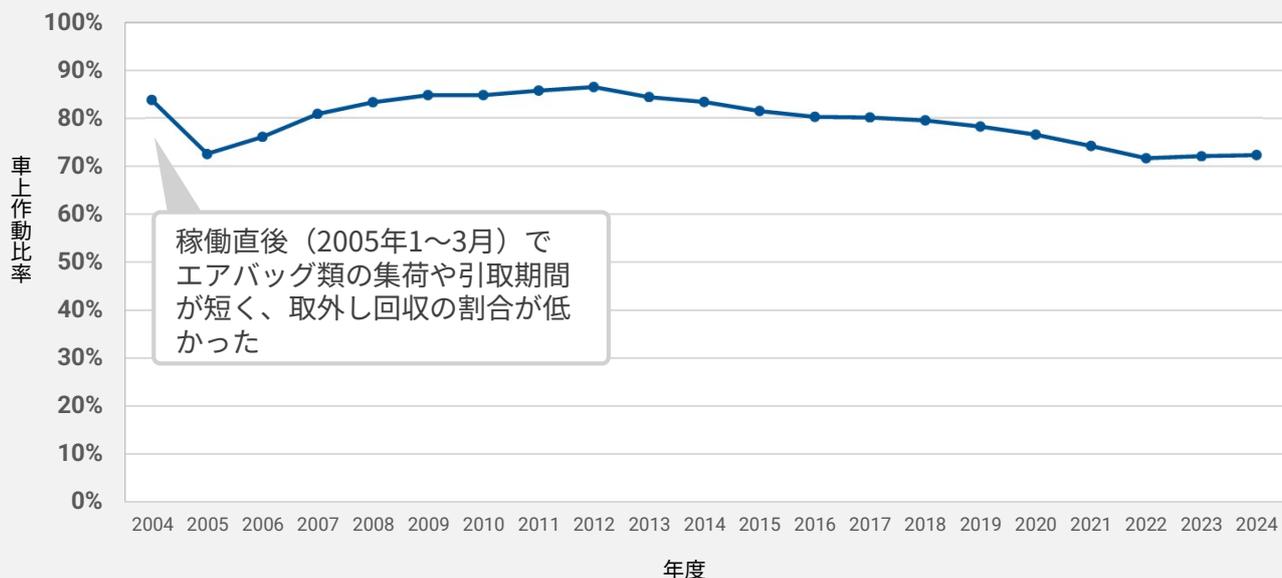


図 4 車上作動率の推移 (2005-2024)

表 4 車上作動率の推移 (2005-2024)

実施年度	作動処理選択台数 (千台)	引取台数 (千台)	車上作動率 (%)
2004	31	37	83.7
2005	336	462	72.6
2006	550	723	76.1
2007	810	1,002	80.8
2008	1,088	1,306	83.3
2009	1,438	1,697	84.7
2010	1,614	1,905	84.7
2011	1,409	1,646	85.6
2012	1,864	2,158	86.4
2013	1,916	2,274	84.3
2014	2,003	2,404	83.3
2015	1,917	2,354	81.4
2016	1,904	2,373	80.2
2017	2,114	2,639	80.1
2018	2,198	2,764	79.5
2019	2,216	2,833	78.2
2020	2,063	2,695	76.5
2021	1,963	2,645	74.2
2022	1,705	2,378	71.7
2023	1,742	2,415	72.1
2024	1,640	2,266	72.4



1-⑤ エアバッグ類引取装備個数の推移

もともと車に搭載されているエアバッグ類は、運転席用や助手席用、シートベルトプリテンショナーが中心だった。しかし近年では、サイドエアバッグやカーテンエアバッグも標準装備されるようになったため、搭載されるエアバッグ類の種類や数は増える傾向にある。

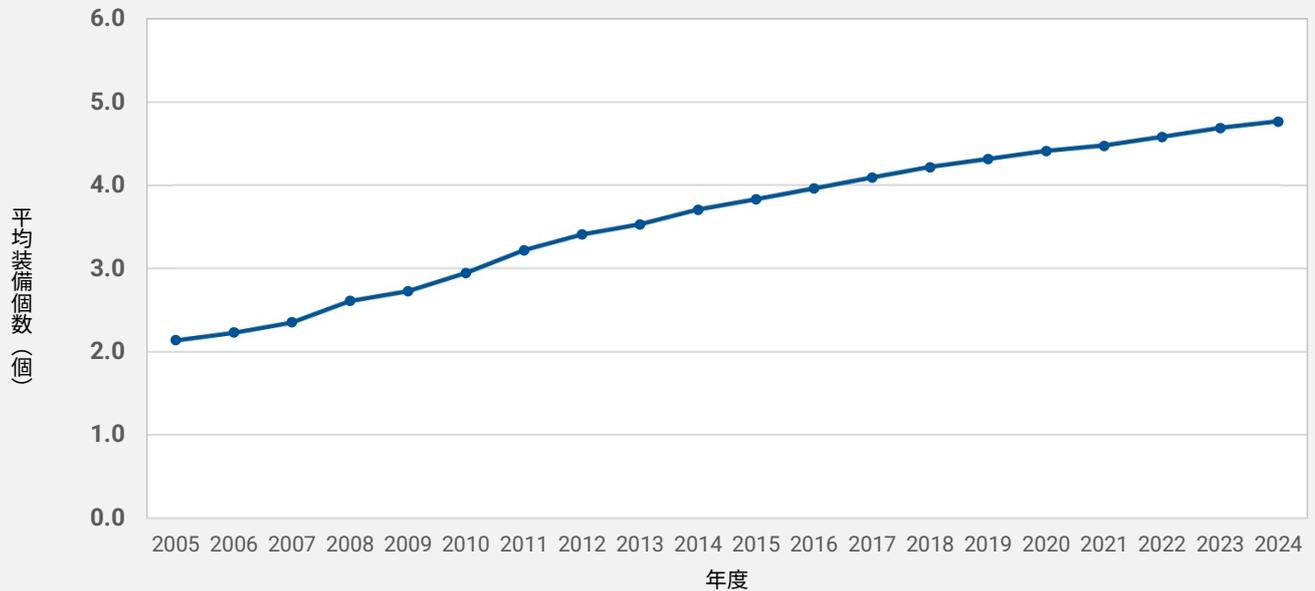


図5 エアバッグ平均類装備個数の推移 (2005-2024)

表5 エアバッグ装備個数 (2005-2024)

メーカー引取工程 引取報告年度	装備個数 (千個)	車台数 (千台)	平均装備個数 (個)
2005	988	462	2.14
2006	1,614	723	2.23
2007	2,359	1,002	2.35
2008	3,409	1,306	2.61
2009	4,630	1,697	2.73
2010	5,611	1,905	2.95
2011	5,298	1,646	3.22
2012	7,355	2,158	3.41
2013	8,027	2,274	3.53
2014	8,909	2,404	3.71
2015	9,019	2,354	3.83
2016	9,399	2,373	3.96
2017	10,798	2,639	4.09
2018	11,654	2,764	4.22
2019	12,221	2,833	4.31
2020	11,887	2,695	4.41
2021	11,830	2,645	4.47
2022	10,890	2,378	4.58
2023	11,318	2,415	4.69
2024	10,796	2,266	4.76



1-⑥ エアバッグ類装備最大個数の推移

エアバッグ類の最大装備数も、後部座席へのシートベルトプリテンショナーの採用に加え、ニーエアバッグや歩行者保護のアクティブボンネットなど新しい安全装備が搭載されるようになったことで増加している。

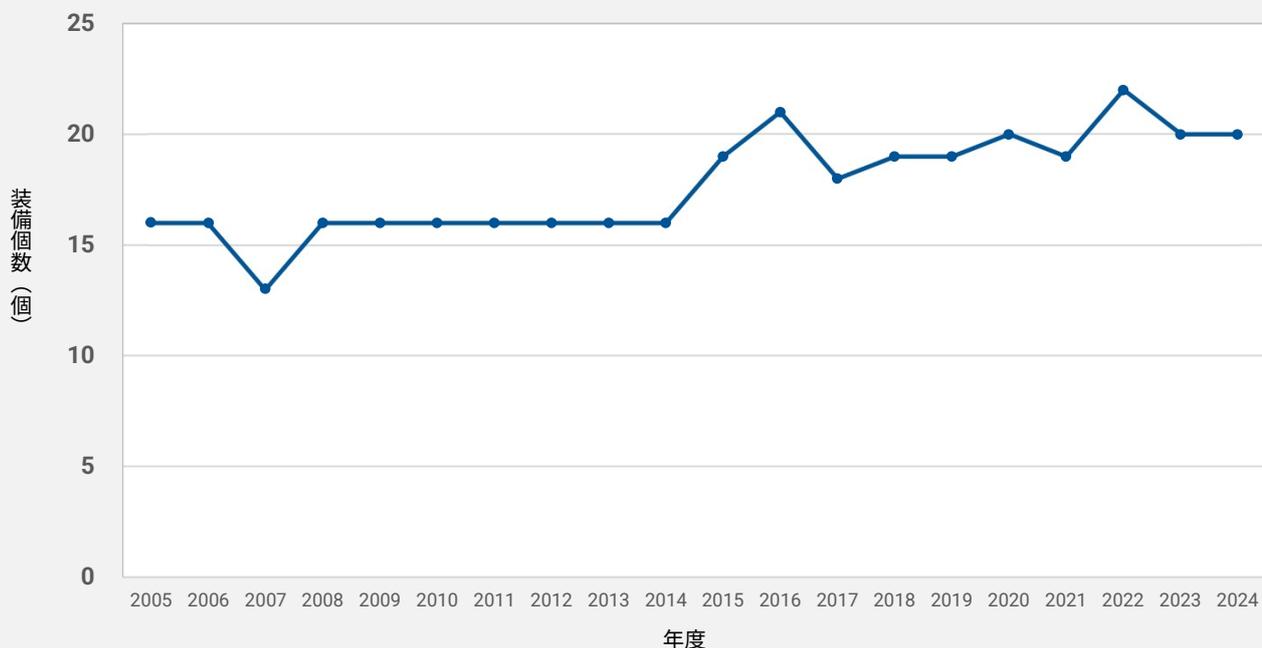


図6 エアバッグ類最大装備個数の推移（2005-2024）

表6 エアバッグ類最大装備個数の推移（2005-2024）

引取報告年度	装備個数
2005	16
2006	16
2007	13
2008	16
2009	16
2010	16
2011	16
2012	16
2013	16
2014	16
2015	19
2016	21
2017	18
2018	19
2019	19
2020	20
2021	19
2022	22
2023	20
2024	20



1-⑦ 自治体協力数、同行件数

2021年度からは、国や自動車リサイクル促進センターが実施する自治体向け研修への協力に加えて、現場で発生している不適正な事案を解消するため、自治体要請に応じてサポート活動も行っている。

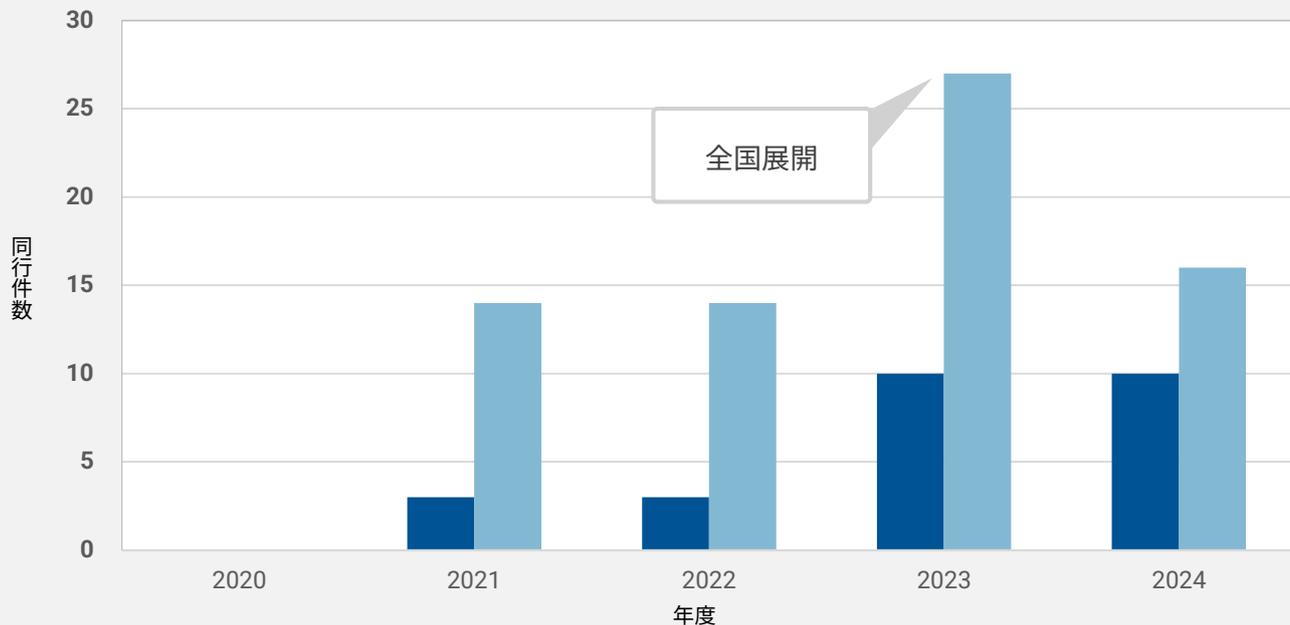


図7 自治体協力数・同行件数の推移 (2005-2024)

表7 自治体協力数・同行件数の推移 (2005-2024)

年度	自治体数	実施数 (件)
2020	0	0
2021	3	14
2022	3	14
2023	10	27
2024	10	16



1-⑧ エアバッグ類車上作動処理監査実施件数

車上作動処理監査は350事業所前後を執行している。

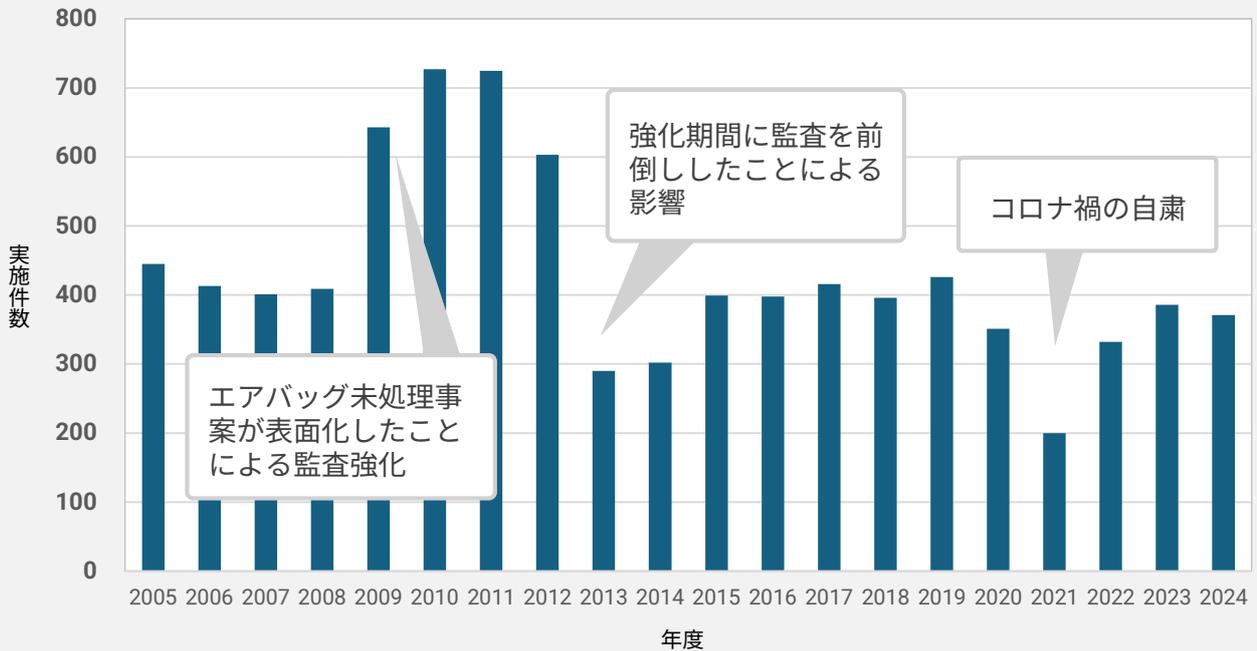


図8 エアバッグ類車上作動処理監査実施件数の推移 (2005-2024)

表8 エアバッグ類車上作動処理監査実施件数の推移 (2005-2024)

年度	実施数 (件)	事業所数※ (事業所)
2005	445	1,690
2006	413	2,350
2007	401	2,340
2008	409	2,530
2009	643	2,560
2010	727	2,560
2011	725	2,590
2012	603	2,480
2013	290	2,380
2014	302	2,200
2015	399	2,090
2016	398	1,920
2017	416	1,780
2018	396	1,500
2019	426	1,380
2020	351	1,280
2021	200	1,220
2022	332	1200
2023	386	1,180
2024	371	1,140

※1桁切捨て



2. LiB・次世代モビリティ事業部

2-① ELV由来のLiB引取個数の推移

使用済自動車に占めるリチウムイオン電池（LiB）搭載車の増加に伴い、LiB引取依頼システムでのLiBの引取個数は2018年度の1,056個から2024年度の13,232個と6年間で12,176個増加した。

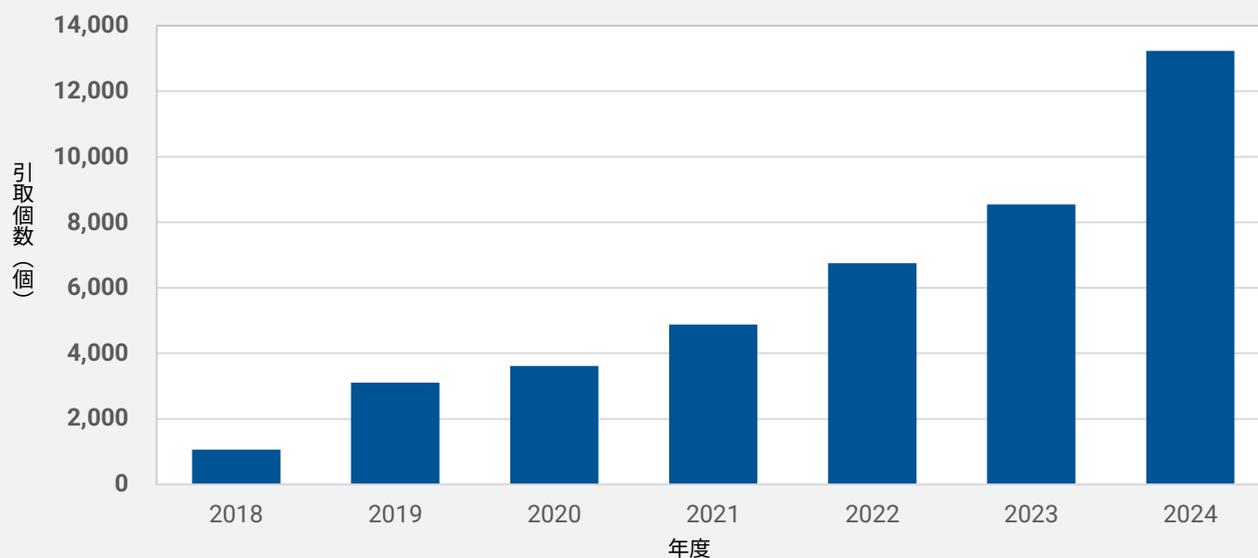


図9 ELV由来のLiB引取個数の推移（2018-2024）

表9 ELV由来のLiB引取個数の推移（2018-2024）

年度	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計
引取個数	1,056	3,107	3,611	4,878	6,756	8,547	13,232	41,187



2-② LiBシステムに登録した解体事業者の推移

LiB引取依頼システムに登録した解体事業者は2018年度から2024年度までの累計で約1000事業者となった。

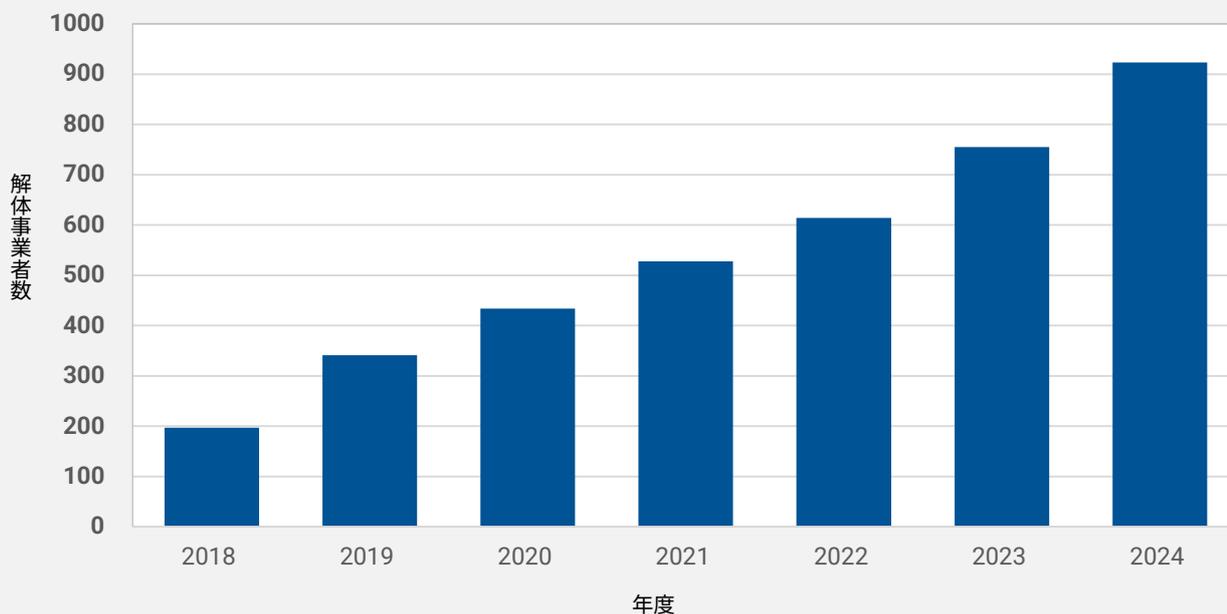


図10 LiBシステムに登録した解体事業者の推移（2018-2024）

表10 LiBシステムに登録した解体事業者の推移（2018-2024）

年度	解体事業者登録数（単年）	解体事業者登録数（累計）
2018	197	197
2019	144	341
2020	88	434
2021	114	528
2022	99	614
2023	141	755
2024	168	923



2-③ LiB会員メーカー／ブランド名（2026年1月末現在）

表11 LiB会員メーカー／ブランド名（国内）

メーカー名	ブランド
いすゞ自動車	いすゞ
エリーパワー	エリーパワー
カワサキモーターズ	カワサキ
スズキ	スズキ
SUBARU	スバル
ダイハツ工業	ダイハツ
トヨタ自動車	トヨタ
日産自動車	ニッサン
日野自動車	日野
本田技研工業	ホンダ
マツダ	マツダ
三菱自動車工業	三菱自動車
三菱ふそう	三菱ふそう
ヤマハ発動機	ヤマハ

表12 LiB会員メーカー／ブランド名（海外）

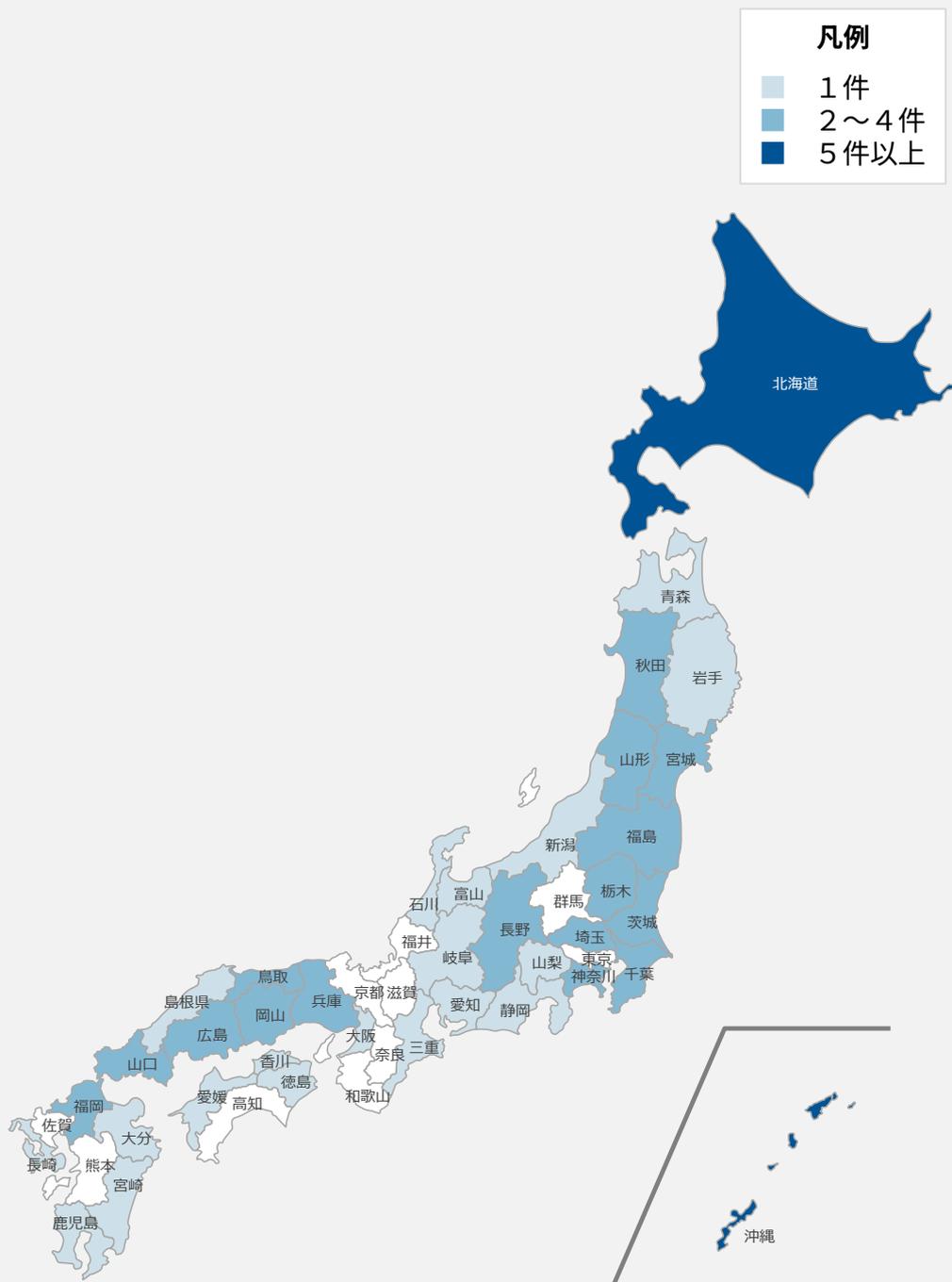
メーカー名	ブランド
ビー・エム・ダブリュー	ビー・エム・ダブリュー
BYD Auto Japan	BYD（ビーワイディー）
DHLサプライチェーン	ストリートスクーター
フェラーリジャパン	フェラーリ
ゼネラルモーターズ・ジャパン	シボレー キャデラック
Hyundai Mobility Japan	Hyundai（ヒョンデ） Hyundai TRUCK&BUS(ヒョンデ)
ジャガー・ランドローバー・ジャパン	ジャガー
ルノー	ルノー
Stellantis	アバルト アルファロメオ シトロエン ディーエスオートモビル フィアット ジープ プジョー
フォルクスワーゲン	アウディ フォルクスワーゲン



2-④ 次世代モビリティ認定リサイクラーの分布

使用済自動車の解体を行う事業者のうち、次世代モビリティの適正処理とリチウムイオンバッテリーの安全な取扱いに関する高いレベルの専門知識・能力を有する事業者を次世代モビリティリサイクラーとして認定（全国約100社）

都道府県	リサイクラー数
北海道	18
青森県	1
岩手県	1
宮城県	3
秋田県	2
山形県	2
福島県	2
茨城県	3
栃木県	3
埼玉県	3
千葉県	3
神奈川県	2
新潟県	1
富山県	1
石川県	1
山梨県	1
長野県	2
岐阜県	1
静岡県	1
愛知県	1
三重県	1
大阪府	1
兵庫県	2
鳥取県	2
島根県	1
岡山県	4
広島県	2
山口県	2
徳島県	1
香川県	1
愛媛県	1
福岡県	3
長崎県	1
大分県	1
宮崎県	1
鹿児島県	1
沖縄県	8



リサイクラーの詳細位置はホームページに掲載：https://jarp.org/advanced_mob_recycler/



2-⑤ 次世代モビリティ会員メーカー／ブランド名（2026年1月末現在）

表13 次世代モビリティ会員メーカー／ブランド名

メーカー名	ブランド
トヨタ自動車	トヨタ



お問合せ先など

お問合せ先

当機構の全般・組織に関すること



03-5405-6150

フロン類・エアバッグ類に関すること



03-5405-6150

A S Rに関すること



03-6435-7175

L i B ・次世代モビリティに関すること



03-5405-6150

自再協WEBサイトお問合せフォームからも
御質問・お問合せを受け付けています。

<https://jarp.org/faq/>

発 行：一般社団法人自動車再資源化協力機構

発行責任者：業務執行理事 樋口 勝敏

編集責任者：管理部 マネージャー 神山 晃

編 集 者：管理部 担当 石橋 ひかり



用語解説

HFC

オゾン層を破壊するCFC等に代わるフロンガス。塩素原子を含まないためオゾン層を破壊しないが、温室効果が非常に高い。

CFC

冷媒として広く使用されてきたフロンガスであるが、オゾン層破壊係数が高いことから1995年に生産が中止された。

自動車リサイクル法

廃自動車から発生する資源をリサイクルして有効活用することを目的に、2002年（平成14年）7月12日に公布、2005年（平成17年）1月1日から完全施行された法律。正式名称は、『使用済自動車の再資源化等に関する法律』。

車上作動処理

エアバッグ類を使用済自動車に装備されたままの状態で作動させる方法。「個別作動方式」と「一括作動方式」の2通りの方法がある。実施するためには、自動車再資源化協力機構を通じて自動車メーカー等と委託契約を締結することが必要である。

リチウムイオンバッテリー（LiB）

リチウムイオンが正極と負極の間を行き来することによって、充放電を行う電池。高密度かつ再利用可能であることが特徴で、電気自動車やハイブリッド自動車に多く使われる。





アンケートのお願い



なお、本書に関するご意見・ご感想をお伺いするため、WEBアンケートへのご協力をお願いしております。左記QRコードからアクセスいただけます。

一般社団法人 自動車再資源化協力機構

所 在 | 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館16階
連絡先 | 03-5405-6150
H P | <https://jarp.org/>

2026年3月発行