

自動車メーカー提供記事（トヨタ自動車株式会社）

■リサイクルに配慮した設計活動：トヨタオリジナルな易解体設計の取り組み

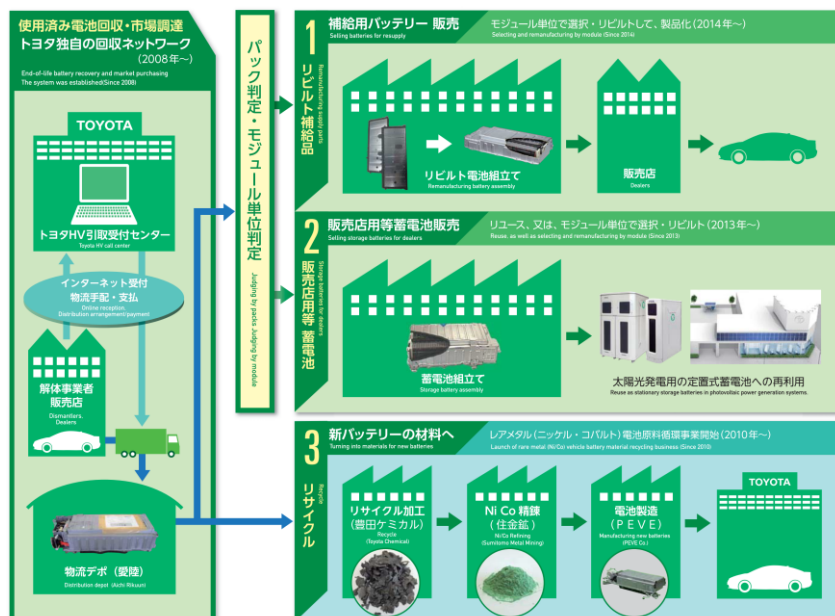


図－1 構造の工夫・易解体設計

トヨタは開発段階の取組みとして、2001年に自動車メーカーでは世界初となるリサイクル専門外部機関である「自動車リサイクル研究所」を設立し、「解体しやすい車両構造開発」・「効率的な解体技術の研究」を10年以上にわたり研究しています。

リサイクル性向上に向けた車両構造提案をトヨタ開発部門に提案するとともに、解体事業者に向けて情報公開(トヨタHP内「[クルマとリサイクル](#)」など)を行っており、各解体現場でのご活用をぜひお願いいたします。

■HVバッテリーのリサイクル促進



図－2 HVバッテリーリサイクルの全体イメージ

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、使用済みバッテリーを豊通リサイクル(株)等と協力し、独自の回収ネットワークで回収しています。回収したHVバッテリーはリビルト補給品や販売店用等蓄電池として再利用を行い、資源の有効活用を推進するとともに、再利用後は、ニッケル・コバルトなどの貴重な金属資源を再び電池の製造原料として活用を進めています。電池回収・再資源化へのご協力をお願いいたします。

< 電池回収問合せ先 >

トヨタHV引取受付センター
0120-39-8120

自動車メーカー提供記事（日産自動車株式会社）

■リサイクルしやすいクルマの設計を推進

▼「ノート」における主なリサイクル対象部品

再生しやすい樹脂を使用した部品

再生利用しやすい部品



再利用または再生されている部品

樹脂として再生できる部品

日産は、リサイクルしやすいクルマを設計し、資源を最大限に有効利用することで効果的な資源の循環を促進する取り組みを行っています。

2001年度に発売した「マーチ」をはじめ、2005年以降の新型車すべてにおいて、95%以上の部品をリサイクルすることが可能となっています。

■解体情報の提供

貴重な資源である銅や鉄などの資源の有効活用とリサイクル推進のため、解体事業者の方々を中心に「使用済み自動車の銅含有部品樹脂部品取り外しのための情報提供」を作成しています。

また、ART^[※]メンバー会社である国内乗用車メーカー5社（スズキ、日産自動車、富士重工業、マツダ、三菱自動車工業）と共同でハーネスリサイクル設計ガイドラインを作成しました。

詳細はARTのホームページをご覧ください。

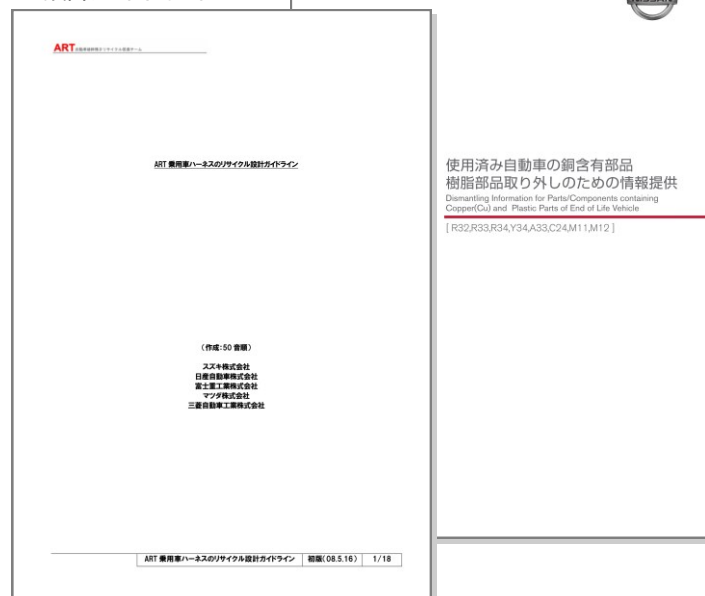
<http://www.asrrt.jp/service/elv/index.html>

[※] ART：自動車破碎残さリサイクル促進チーム（Automobile shredder residue Recycling promotion Team、呼称：エイ・アール・ティー）

▼使用済み自動車の銅含有部品

樹脂部品取り外しのための情報提供

▼ハーネスリサイクル設計ガイドライン



環境省の実施する大学生向けイベントで「自動車リサイクル士」が取り上げられました！

ELV機構が環境省主催イベントに協力、自リ士も題材に



環境省が大学生のキャリア形成支援の一環として実施しているイベント「サマートライアル」が8月から9月にわたって開催され、自動車リサイクルをテーマとしたコース(9月7日～8日実施のコース)においてELV機構から資料提供などの協力を行いました。

このイベントでは、30名程度の大学生が自動車リサイクルの現場を訪問しました。株式会社ユーパーツ・有限会社昭和メタル・越谷フエンダーなどといったELV機構会員事業所も訪問先として協力しています。

当日は、解体事業者等の見学の後、自動車リサイクル士やリサイクル部品の活用のあり方などについての政策立案を行うロールプレイングが実施され、参加した大学生らが自動車リサイクル士に関する資料を見て議論を交わしました。業界にあまり馴染みのない若い世代にも、自動車リサイクルの重要性やELV機構の「自動車リサイクル士」の存在を知ってもらう良い機会となりました。

[参考URL : http://www.env.go.jp/guide/saiyo/cat_g-shared/summertrial.html]

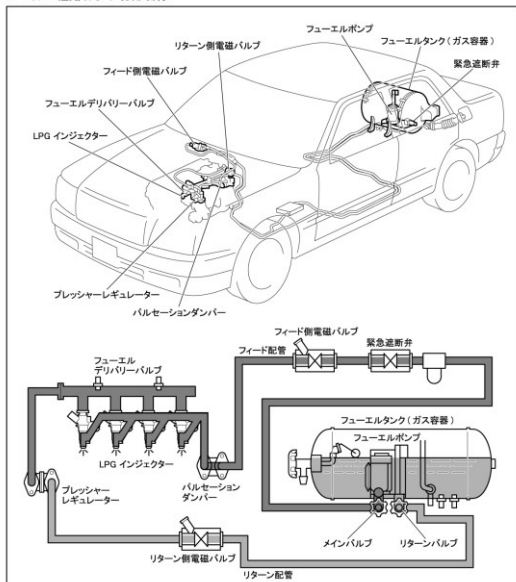
トヨタ自動車株式会社からのお知らせ

<クラウンセダン・クラウンコンフォート・コンフォートLPG>

■対象型式

車名	型式
クラウンセダン	TSS10-CEPFC、TSS10H-CEPJC
クラウンコンフォート	TSS10-AEPDC、TSS10-AEPRC
コンフォート	TSS11-BEPPC、TSS11-BEPRC、TSS11-BEMRC
コンフォート教習車	TSS11Y-BEPDC、TSS11Y-BEMDC

■LPガス経路および各部名称



EF I 式LPG車はアイドリング消費を行っても、燃料配管内の残ガスはほとんど消費されません。ガス容器の取りはずしを行う際には、配管内の残ガスを抜き取る必要がありますので、マニュアルをご参照のうえ、適切な作業をお願いします。

マニュアルはこちら↓をクリックしてご確認ください！

https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling_based/proper_disposal/

マニュアルの一例

自動車メーカー提供記事（本田技研工業株式会社）

■電気二重層キャパシタ※1（EDLC）搭載車の取扱注意事項について

アイドルストップは自動車の燃費向上に効果をもたらします。アイドルストップからのスムーズな再始動のためEDLCを採用している車種があります。廃車処理時の安全作業のためキャパシタ内に残留する電荷を強制放電する必要があります。強制放電は、12V鉛バッテリーを外す前に行う必要があるため、作業手順に注意が必要です。

EDLCは、現在フィット13G（DBA-GK3）およびヴェゼルG／X／S（DBA-RU1／RU2）に搭載されています。

搭載車種は、ボンネット裏側にラベルが貼られていますので、廃車処理時に必ず確認してください。



強制放電の方法は、ホンダのホームページ※2を参照の上、正しく作業してください。

放電作業後のEDLCは車から取り外さずに廃棄してください。



◀ ※1 電気二重層キャパシタ（EDLC）

電気回路部品などに用いられるコンデンサ（キャパシタと同義）に比べ極めて大きい静電容量を得ることができます。大電流で急速な充放電が可能です。フィット13G（DBA-GK3）およびヴェゼルG／X／S（DBA-RU1／RU2）に用いられているものは、最大16Vの電圧を有します。

※2 「EDLC MODULE」の強制放電マニュアル http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_09.html

■ハイブリッド、EV車の駆動用バッテリー リサイクルに関するご協力のお願い

ホンダは使用済みになったハイブリッド、EV車の駆動用バッテリー（ニッケル水素バッテリー、リチウムイオンバッテリー）の回収と再資源化を行い環境の保全と資源の有効活用に取り組んでいます。駆動用バッテリーの取り外しと保管は安全のためにホンダのホームページ※3を参照の上、正しく作業してください。

※3 ハイブリッド、EV車の駆動用バッテリーの回収と取り外し作業マニュアル

http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_07.html

また車両から駆動用バッテリーを取り外した際は、下記「ホンダバッテリー回収窓口」へご連絡頂き、回収にご協力ください。

TEL: 0120-910574（フリーダイヤル）、FAX: 0120-918561、メールアドレス: HT_Material@hondatrading.net

車両から駆動用バッテリーを取り外す前、または取り外す際に異常が認められた場合は、必ず下記にご連絡ください。

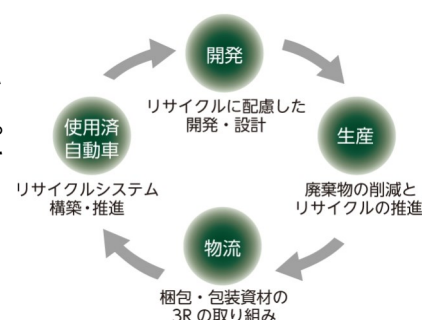
本田技研工業（株） お客様相談センター 0120-112010（フリーダイヤル）

■リサイクルに配慮した開発・設計

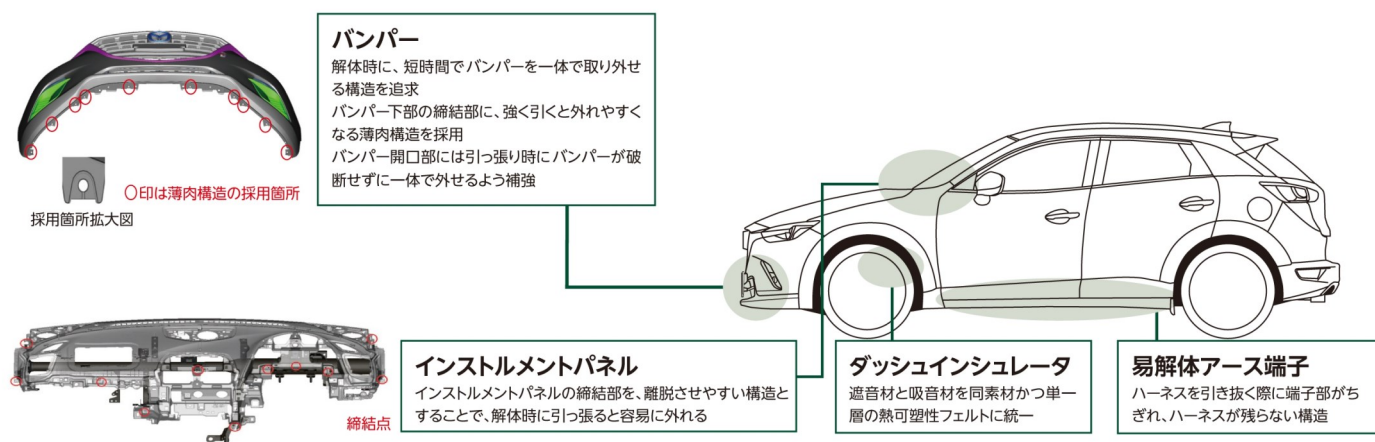
マツダでは自動車の全ライフサイクルにおいて3R（リデュース、リユース、リサイクル）を軸とした資源循環の取り組みを行っています。自動車の材料には、鉄、アルミニウム、樹脂、レアメタルなど限りある資源が含まれています。マツダは、「リサイクル設計ガイドライン」を1992年に策定し、開発中のすべてのクルマに3R設計を取り入れています。（図－1）

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。（図－2）

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



図－1



図－2

■キャパシターの適正処理

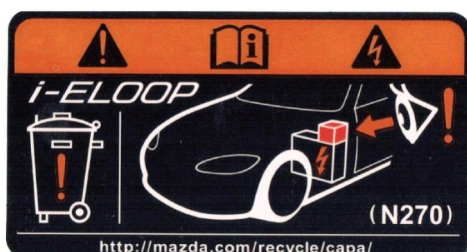
マツダ車の特定のモデルには、減速エネルギー回生システム「i-ELOOP（アイ・イーループ）」用としてキャパシターが搭載されており、使用状態により電気が残留していることがあります。電気が残留している状態で使用済自動車が破棄されると、キャパシターに溜まっている電気が原因で破砕時の火花発生、火災、ハーネス切断時のショートによる発熱、火傷、濡れた人体接触による感電等が発生するおそれがあります。事故を防ぐため、使用済自動車の解体時には必ずキャパシターの強制放電処理を実施してください。

作業時の安全確保のため、事前にキャパシター処理要領をよくお読みいただき、適正・安全な放電作業を行ってください。（[マツダHP内キャパシター処理情報](#)）

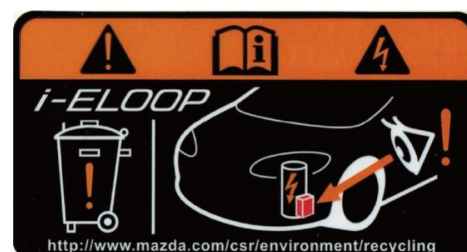
搭載車にはエンジンルーム内に以下のラベルが貼られていますので、必ず確認してください。

▼「i-ELOOP」用キャパシター搭載車両コーションラベル

【ロードスター用】



【ロードスターを除くモデル用】



自動車メーカー提供記事（富士重工業株式会社）

■リサイクル配慮設計の推進

スバルは、自動車リサイクル法施行前より、自主行動計画を策定し、リサイクル等、環境保全への努力を最重要課題の一つとして活動を進めてきました。

限りある資源を有効に活用していく為に、リサイクルを考慮したクルマづくりを推進しています。

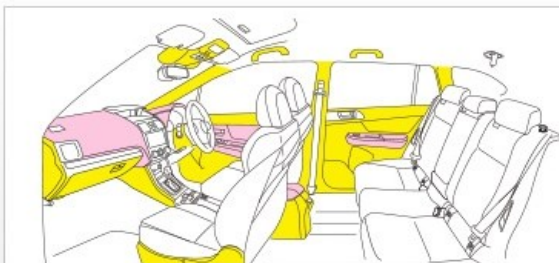
【ワイヤリングハーネス類の解体性向上】

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を採用。



【リサイクルしやすい材質の採用】

内装部品にリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂を積極的に採用。



■ オレフィン系樹脂使用部分 ■ 加飾を施す基材にオレフィン系樹脂を使用



【材質表示の改善】

材質表示をバンパー裏面だけでなく表面にも採用し、材料の分別性向上を図る。



【易解体構造の採用】

トランク/リヤゲートのスイッチオープナーにクリップ形状を採用し、ビス締めを廃止。



■使用済み自動車のハーネス類取り外しの為の情報公開

スバルではELVのリサイクル率の更なる向上の為に「使用済み自動車の銅含有部品取り外しの為の情報」を作成しています。またART（:Automotive shredder residue Recycling promotion Team/自動車残さリサイクル促進チーム）国内乗用車系メーカー5社（:スズキ、日産、マツダ、三菱、スバル）と共同で、ワイヤリングハーネス及び関連部品の解体容易設計の為に「乗用車ハーネスのリサイクル設計ガイドライン」を作成しています。これらの情報はARTのホームページで公開しています。

<http://www.asrrt.jp/service/guideline/index.html>

次世代への一言：危機感

危機感が弱いと思います。皆、のんびりしているのではないのでしょうか。

■環境問題

環境問題について、もっと真剣に学び、考えてほしいです。地球の気温が1～2度上がると、凍土が溶けてメタンガスが発生します。このメタンガスはCO₂の21倍も温暖化効果があるのです。

—— 地球に生かされていると考える。

そうでないと人間の思いあがりが出てきて、のんびりしてしまうのだと思います。

■経済危機

経済的な面で言えば、セルロースナノファイバー（SNF繊維）で作られた車は、重量が鉄の5分の1、強度は鉄の7～8倍です。鉄の売上を当てにしているリサイクル業者は利益確保が厳しくなってくるでしょう。

また、インドでは環境問題に配慮してEV車が主流になる可能性があります。車のボディを20万で作し、モーター・バッテリーはリース契約で車が販売されるのです。もし、メーカーがこれをやりだしたらリサイクル業者は採算が合わなくなってしまいます。

(↑)

次世代への一言：これからの経営

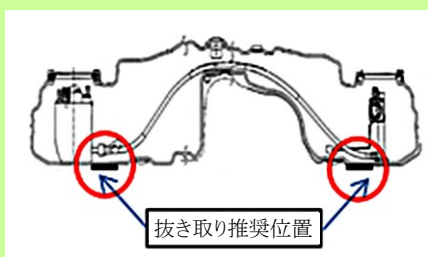
2020年までに儲かる仕組みを作り上げておかないと大きな波に飲み込まれるでしょう。これからは車が減っていくので“下山”経営が必要だと思います。会宝産業としてもリサイクル業務は残しますが、業態を変えていく必要があると考えています。

そして、この環境で生き残るには協調するしかない。協調できない業界はだめなのです。協力すればするほど豊かになる。船の舳をRUMが担ってトライしています。「自分さえよければいい、今さえよければ、お金さえあればいい」は通用しなくなります。例えば、スクラップ問屋と個々の解体業者が交渉するのではなく、全社がまとまって交渉した方が交渉力がつきます。また、同業他者の良い所取りだけではなく、良い業者と協力したらどうかと思います。良い所取りばかりしていると、そうされた優良業者は、同業他社に自社の良い所を見せたくなくなってしまう。自分を隠すのではなく、自分をさらけ出すことが必要なのです。

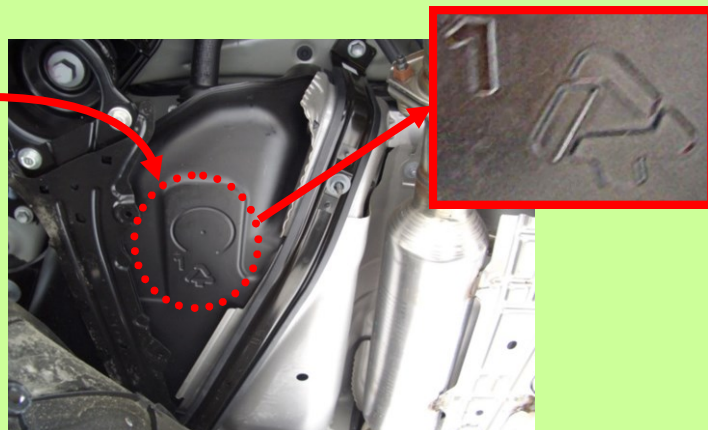
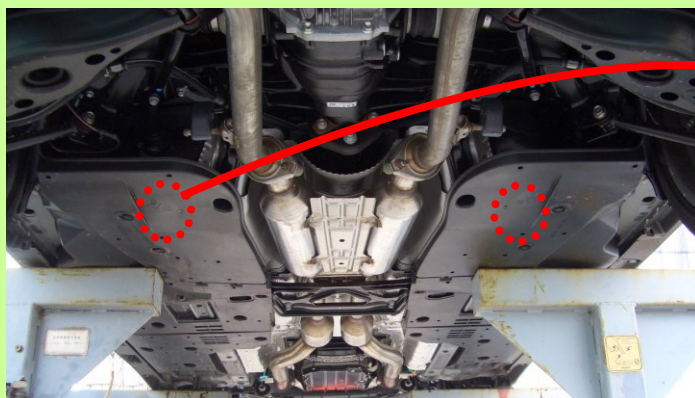
儲かればいいという時代は終わりました。お客様が喜んで来てくれる商売へ転換していく必要があります。



～トヨタ自動車株式会社からの易解体設計ミニ情報～



ヴィッツ、クラウン、マークXなど、当社は約20車種のFR車、FFベースの4WD車で燃料タンクに、馬の「くら」の形に似た「くら型タンク」を採用しています。廃車解体時の燃料抜き取り時は、左右片側ずつの抜き取りが必要ですが、燃料タンクとアンダーカバーに抜き取り順序を示す番号を設定しており、1から抜くと残液を早く抜き取ることができますので、是非ご活用ください。



その他、HV電池の取外しマニュアル等も以下のURLに掲載しておりますので、是非ご活用ください。

https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling_based/proper_disposal/

自動車メーカー提供記事（日野自動車株式会社）

■ハイブリッド車駆動用バッテリーの回収、リサイクルに関するご協力のお願い

日野自動車は、使用済みになったハイブリッド車の駆動用バッテリーの回収と再資源化を推進しており、解体業者様に安全に取り外し・回収していただくための作業マニュアルを日野自動車のホームページ上に掲載しております。

車種、モデルによってバッテリーの搭載位置、取り外し方法等が異なりますので、詳細は日野自動車HPをご覧ください、マニュアルに従って適正に安全に作業を行ってください。

（日野自動車HP：http://www.hino.co.jp/service/hv_battery_recycle/index.html）

《PCU（パワーコントロールユニット）》

ハイブリッドシステムを支えるコンピューター、インバーター、そしてハイブリッド用バッテリーを集約したユニット。（※写真は日野デュトロ）



《日野のハイブリッド車》



▲ 小型トラック
日野デュトロハイブリッド



▲ 大型路線バス
日野ブルーリボンハイブリッド



◀ 大型観光バス
日野セレガハイブリッド

《作業する際の注意》

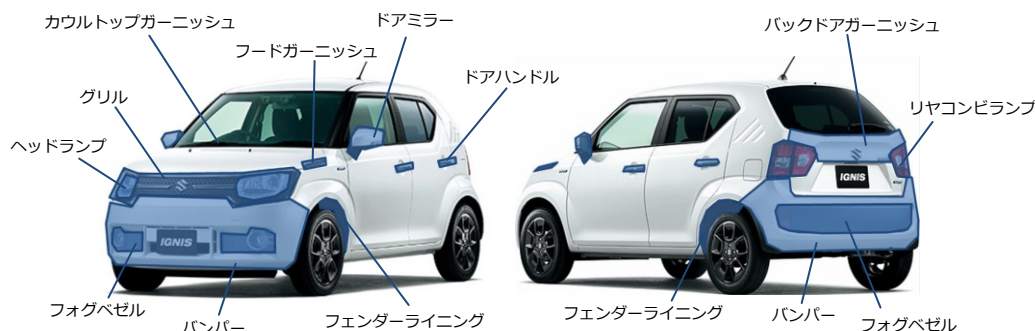
- ・作業は必ず絶縁手袋を着用して行ってください。
- ・サービスプラグを外す前に補機バッテリーのマイナス端子からケーブルを切り離してください。
- ・サービスプラグは、スターターキーLOCKでリレーが開いた上で、更に確実に期すため機械的に電源を遮断するものです。全ての作業に先立ってプラグを抜いて作業を行ってください。
- ・回路内にコンデンサーがあるため、サービスプラグを抜いてから高電圧ケーブルに触れるまで10分以上時間をとってください。
- ・絶縁被覆のない高電圧端子に触れるときには、テスターで電圧が0Vであることを確認してください。
- ・バスの屋根上での作業は高所作業になりますので、必ずヘルメットおよび安全帯を着用し、安全帯はHVユニット本体にあるハンガーに掛けてください。

自動車メーカー提供記事（スズキ株式会社）

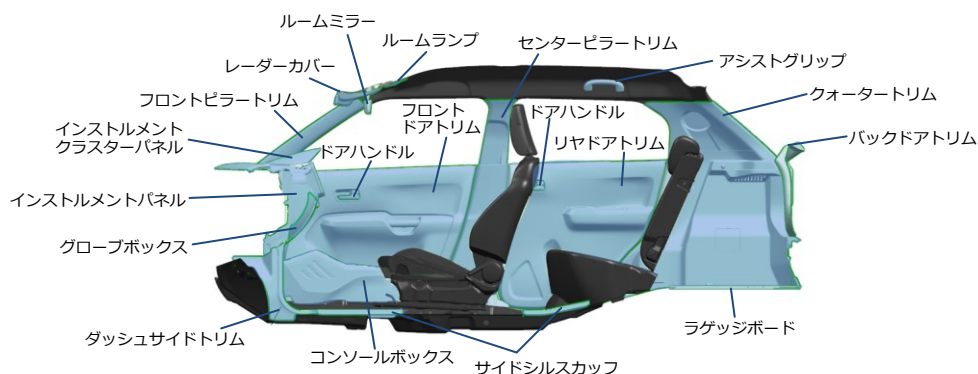
■環境に配慮したリサイクル設計への取り組み

環境に配慮したリサイクル設計は、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易い材料を使用する等、環境に配慮したクルマ作りに日々取り組んでいます。主なリサイクル可能樹脂材の使用例を2016年1月に発売したイグニス为例にご紹介します。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所（例：イグニス外装）



主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所（例：イグニス内装）



■使用済みリチウムイオン電池の回収とリサイクルへの取り組み

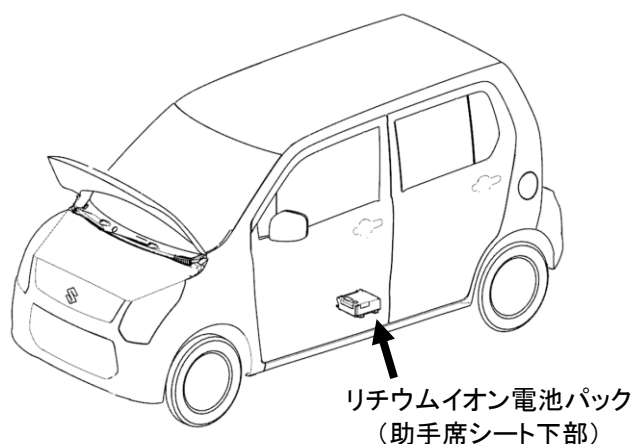
ワゴンR、スペーシア、アルト等に採用されている低燃費化技術エネチャージ、S-エネチャージには回生用リチウムイオン電池パックが搭載されています。また、ソリオハイブリッドは、駆動用リチウムイオン電池パックが搭載されています。スズキは、環境保全と資源の有効利用のため、これら車両の廃棄時に取り外した使用済みリチウムイオン電池の回収とリサイクルに取り組んでいます。

スズキホームページ(※)に掲載の取り外しマニュアル、回収・リサイクルマニュアルをご参照の上、リチウムイオン電池の取り外し、保管を行い、スズキ電池引取受付センターに回収を依頼してください。

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

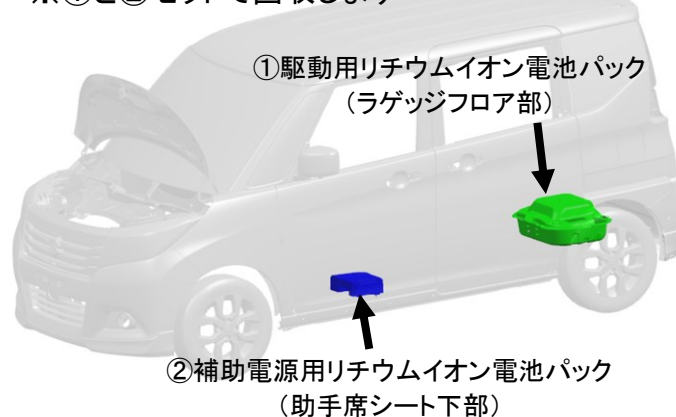
-----リチウムイオン電池搭載場所-----

▼回生用リチウムイオン電池パック



▼ソリオハイブリッド車用リチウムイオン電池パック

※①と②セットで回収します



自動車メーカー提供記事（いすゞ自動車株式会社）

■圧縮天然ガス車（CNG*車）のガス容器取外しと適正処理について

（*CNG: Compressed Natural Gas）

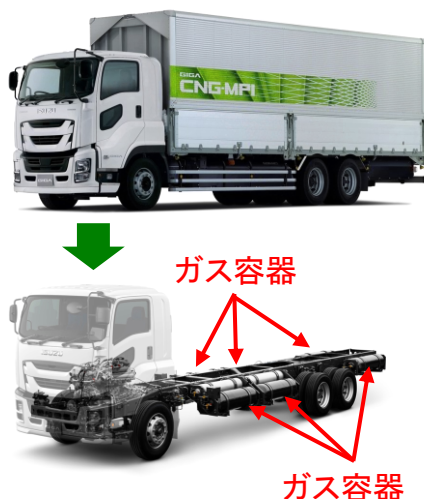
1. いすゞ自動車のCNG車

小型トラック「エルフ」、中型トラック「フォワード」、大型トラック「ギガ」及び路線バス「エルガ」・「エルガミオ」にCNG車を販売しております。使用済自動車になった場合、ガス容器の処理には注意が必要です。

【エルフCNG車】【フォワードCNG車】



【ギガCNG車】



【エルガCNG車】



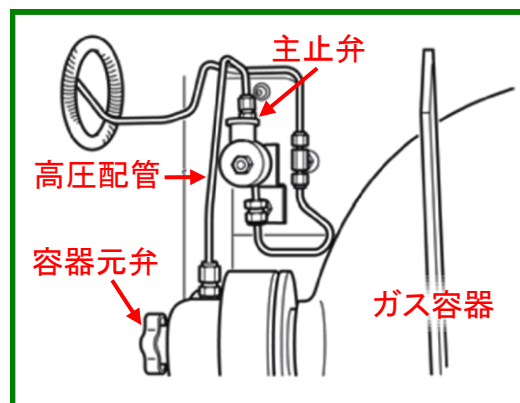
2. 使用済CNG車におけるガス容器の適正処理

(1) いすゞ自動車ホームページの環境情報に掲載してある「CNG車ガス容器くず化マニュアル」（以下マニュアルという）に従い作業をしてください。

URL : http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/pdf/vehicles_cng.pdf

(2) エルフにおける適正処理の例

- ① ガス容器及び配管内の残留ガスは、エンジンを始動し、停止するまでアイドリング状態にします。
- ② 残留ガスがなくなったことを燃料計（圧力計）で確認します。
- ③ 再度エンジンをかけて始動しないことを確認後、バッテリー端子を外します。
- ④ ガス容器を覆っているサイドカバー（上図参照）を外します。
- ⑤ 容器元弁を閉じ主止弁から容器元弁間の高圧配管を取り外します。
- ⑥ 以後、マニュアルに従いガス容器を取り外します。
- ⑦ 取り外したガス容器の処理は近隣の「容器の残ガス処理及びくず化処理対応事業所」に依頼してください。
事業所はマニュアルに記載してありますので参照ください。



(3) ガス容器の保管

車両に搭載していないガス容器は保管上の制約と処理責任が発生します。「高圧ガス保安法」及び「一般高圧ガス保安規則」を厳守し、都道府県知事の許可を受けた貯蔵所に保管してください。

《ガス容器の使用に関する規定》

ガス容器は永久に使用できるわけではなく、「高圧ガス保安法」及び「一般高圧ガス保安規則」で使用期限などが次のように決められております。

- (1) ガス容器は一定期間毎の容器再検査で合格しなくては継続使用することができない。
 - (2) ガス容器の使用限度は容器検査合格日より15年である。
 - (3) 15年を過ぎたガス容器は「くず化処理」しなくてはならない。
 - (4) ガス容器を他の車両や一般容器として転用することは禁止されている。
- 細部については最新の「高圧ガス保安法」及び「一般高圧ガス保安規則」を確認ください。

自動車メーカー提供記事（ダイハツ工業株式会社）

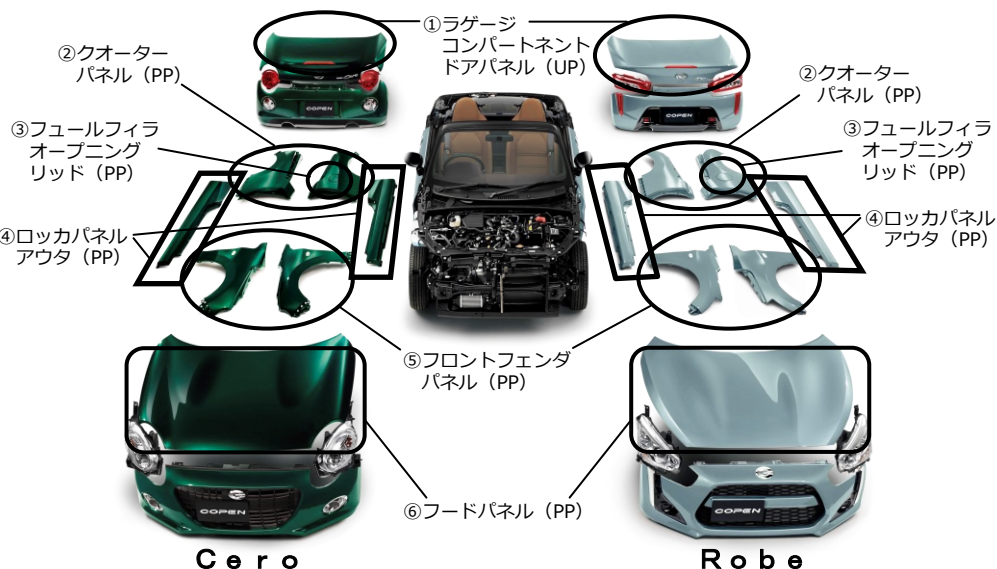
■樹脂外板採用部位について

ダイハツでは環境負荷低減を目的とする車体軽量化のために、2013年12月から樹脂外板を採用しております。車種や生産時期により使用部位が異なりますので、ご紹介いたします。（画像カッコ内は樹脂記号）

【コペン（2014.6～）】

ドア以外の外板はすべて樹脂製で、フレームにボルト付けされているので、外板の着せ替えが可能。

- ①ラゲージコンパートメントドアパネル ②クォーターパネル ③フューエルフィラオープニングリッド
④ロッカパネルアウタ ⑤フロントフェンダパネル ⑥フードパネル



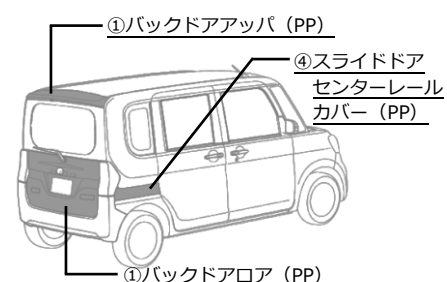
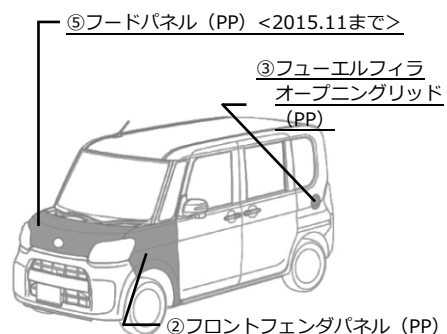
C o p e n

R o b e

【タントシリーズ（2013.12～）】

【ウェイク（2014.11～）】

- ①バックドア
②フロントフェンダパネル
③フューエルフィラオープニングリッド
④スライドドアセンターレールカバー
⑤フードパネル（2015.11まで）

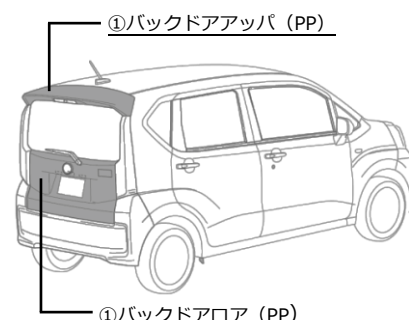
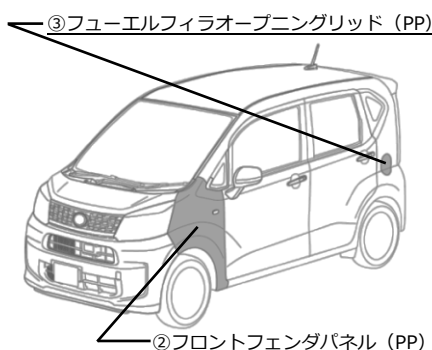


【ムーヴ（含むカスタム）（2014.12～）】

【キャストシリーズ（2015.9～）】

【ブーン（2016.4～）】

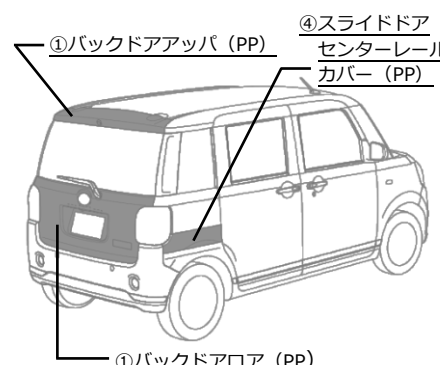
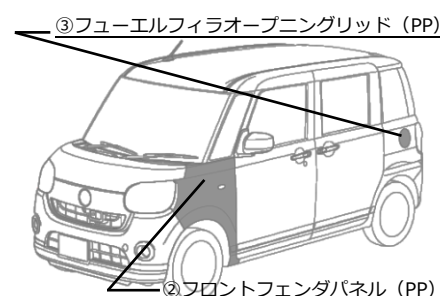
- ①バックドア
②フロントフェンダパネル
③フューエルフィラオープニングリッド



【ムーヴキャンバス（2016.9～）】

【トール（2016.11～）】

- ①バックドア
②フロントフェンダパネル
③フューエルフィラオープニングリッド
④スライドドアセンターレールカバー



自動車メーカー提供記事（三菱ふそうトラック・バス株式会社）

■ハイブリッド車駆動用リチウムイオン電池の回収・リサイクルについて

三菱ふそうトラック・バス株式会社は、当社が製造したハイブリッド車に搭載されていた駆動用リチウムイオン電池を適切に処置するための取り組みを行っています。駆動用リチウムイオン電池は高電圧であり、作業の取り扱いを誤ると思わぬ重大傷害に繋がる恐れがあります。

三菱ふそうHPにおいて提供される回収・リサイクルマニュアル及び取外しマニュアルに沿って安全な作業と回収のご協力をお願い申し上げます。

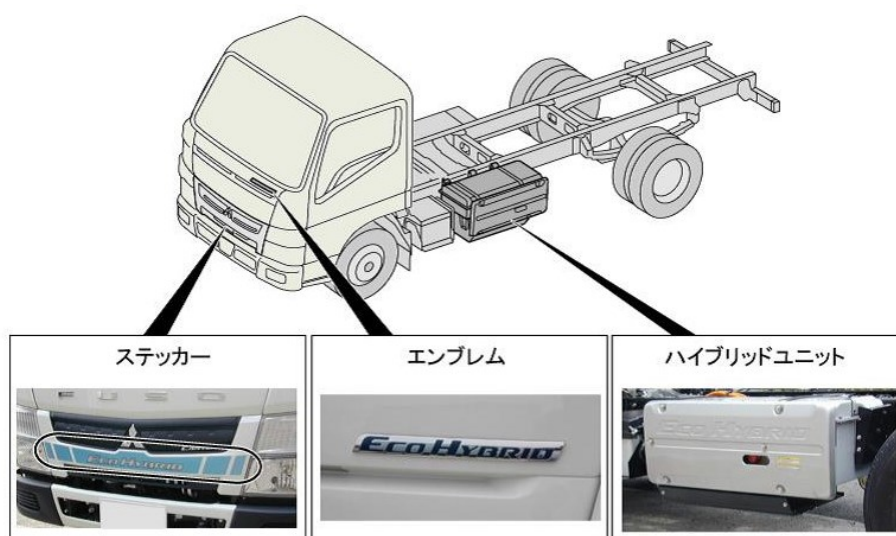
（三菱ふそうHP：http://www.mitsubishi-fuso.com/oa/jp/information/battery_recycle/index.html）

●三菱ふそうのハイブリッド車



●ハイブリッド車の外観的特長（図はFEA、FEB系）

車両左側のホイールベース間にハイブリッドユニットを搭載しています。該当する車両の取外しマニュアルを参考にして駆動用リチウム電池の取外し作業を行ってください。



Z23997

●バッテリーの引取り依頼

弊社HP掲載の電池回収・リサイクル依頼書を用いて、引取り業務を委託している松田産業株式会社受付窓口までファックスにてご連絡をいただき、回収にご協力ください。

《引取り窓口》

松田産業株式会社受付窓口

TEL 03-5909-5106 FAX 03-3345-8605

受付時間 8:30～17:30 土日祝日を除く平日（年末年始、お盆、GWはお休みです）

自動車メーカー提供記事（UDトラックス株式会社）

■新大型車のフレーム情報と樹脂部品採用部位について

新大型車【QUON(クオン)】2017年04月～ 排ガス記号:2PG-CX

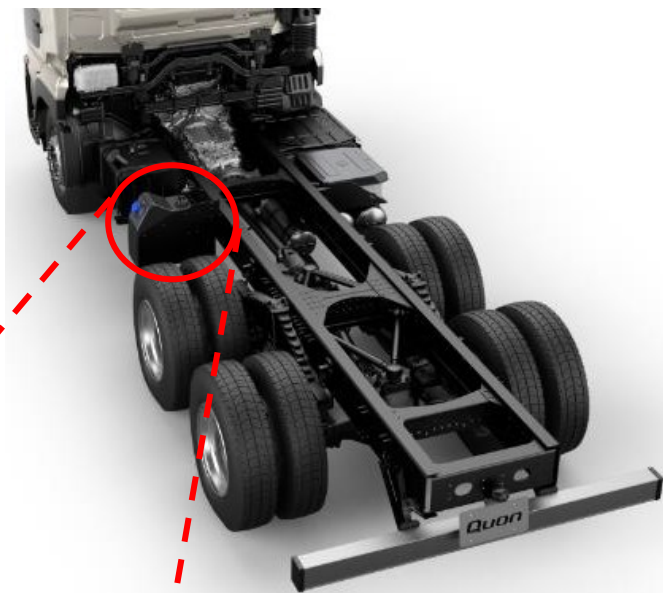


フロントビュー ⇒

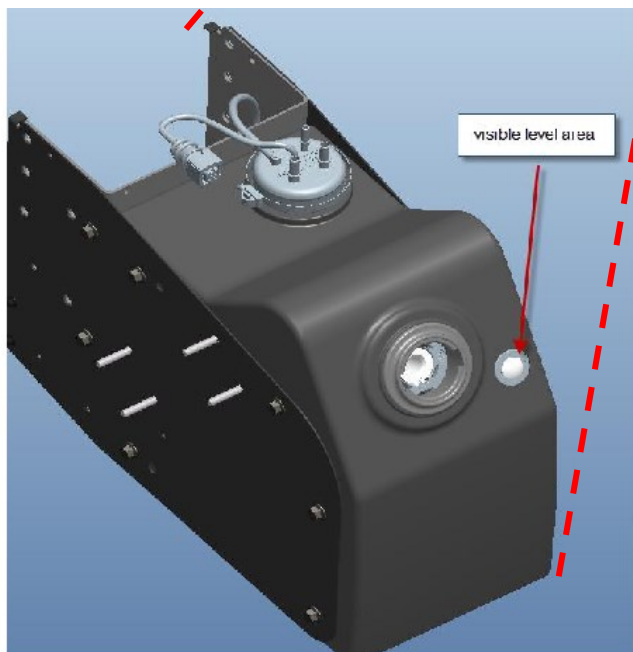
ヘキサゴングリルが
キャブ外観での変更点。

●フレーム情報

軽く強いフレームを採用。
高張力鋼板の採用やフレーム断面の
形状を最適化しました。
強度を維持しながら軽量化を行ない、
上面がリベットレスとなり架装性及び
解体性に寄与。



●樹脂部品採用情報



アドブルータンクをステンレス
から樹脂に変更。

自動車メーカー提供記事（本田技研工業株式会社）

■車載用リチウムイオン電池の無償回収開始について

昨今、電動化を主体として次世代車が多く市場投入される中、弊社はELVから回収された駆動用リチウムイオン電池（以下、LiB）をサンプルとして購入させて頂き、安全かつ適正な処理スキーム構築に努めてまいりました。（2016年広域認定制度取得）

このたび弊社としてそのスキームが整いましたので、LiBのサンプルとしての購入は2017年9月30日をもって終了し、2017年10月1日より無償回収（廃棄物扱い）に移行させて頂きたく存じます。

また、この無償回収に関しましては、解体事業者様等で不要となったLiBを適正に処理させて頂くためのセーフティネットの役割でありますことをご理解の程お願い申し上げます。

■駆動用バッテリー回収の流れについて

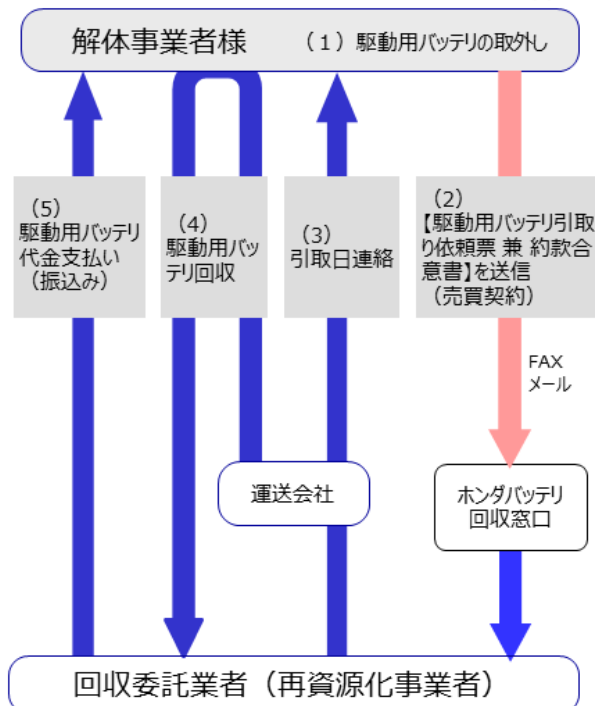
駆動用バッテリー回収の流れ

【変化点】

電池	広域認定運用後
リチウムイオン電池（LiB）	有価引取から無償引取に変更
ニッケル水素電池（Ni-MH）	現行と変化なし

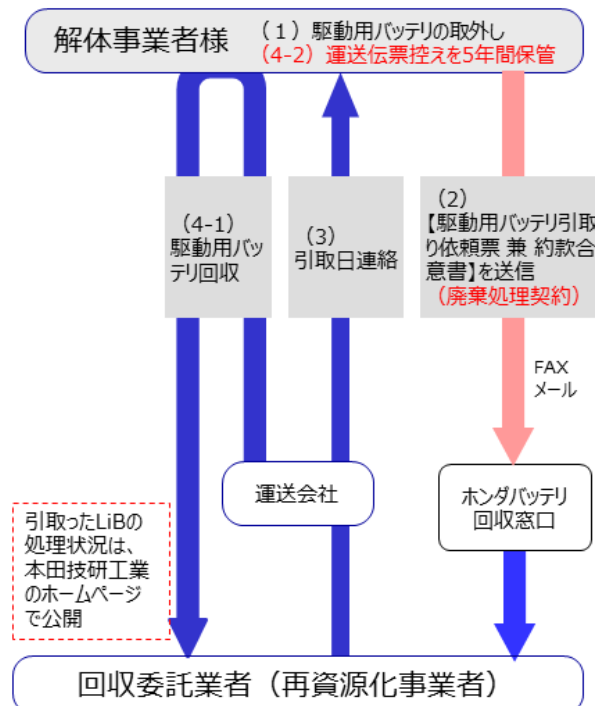
現行（LiB／Ni-MH）

2017年9月30日まで



広域認定運用後（LiBのみ）

2017年10月1日以降



■駆動用バッテリー等の搭載車両の識別について

駆動用バッテリー等の搭載車両は、ボンネット裏側に説明ラベルが貼られておりますので、バッテリーの有無および種別を廃車処理時に必ず確認してください。



例 駆動用バッテリー（リチウムイオン電池）搭載車