



JARA NEWS

May 2018, No. 123

from
Japan Automotive Recyclers Alliance
www.jara.co.jp

Published by JARA Corporation
Tokyo Head Office: Shirawa Bldg. 1-2-2-7F
Nihonbashi, Chuo-ku, Tokyo JAPAN 103-0027
Phone: +81 3 3548 3010 / Fax: +81 3 3231 4690



提携メーカーとともに、リビルド月間を盛り上げる

旬には企画会議の開催も予定している。すべての提携メーカーが参加する計画だが「リビルドメーカーはJARA以外でも売っている。JARAを通じて買うというメリットを

打ち出さないといけない」などの意見が寄せられている。

(日刊自動車新聞4月19日)

JARA、9月を「リビルド月間」に部品販促策の一環

JARA（日本自動車リサイクルラーズ・アライアンス、北島宗尚社長、東京都中央区）は、リビルド部品の拡販策の一環として「リビルド月間」を設ける。今年9月の一カ月間を強化月間にすることを決め、現在、実施に向けて各種施策を詰めている。JARAは2018年、リビルド部品と社外新品部品を合わせた仕入れ目標を前年対比で10%増に設定している。リビルド月間の設定はこの一環。既存のキャンペーンや勉強会も継続開催しながら目標必達につなげる。

リビルド部品の販促強化月間を設けるのは「提携メーカー各社のニーズも把握しながら販売活動全体を盛り上げていきたい」（北島社長）ためだ。現在、リビルド部品の需要は高まっているものの、販売に関しては「会員間で濃淡がある」（同社）のが実情。そのため今年は北島社長が販売責任者に就任。各部品の需要期を捉えた販促キャンペーンや会員との勉強会を継続的に開催するほか、新たな販促策としてリビルド月間を設定することにした。

現在、9月の実施に向けてキャンペーン実施やポスター作成の有無など実施要領の検討に入っており、事前にアイデア募集も始めた。6月中

経済産業省、自動車新時代戦略会議を開催

経済産業省は18日、「自動車新時代戦略会議」を省内で開いた。世耕弘成経産相は「この大変革を単に守りや受け身で受け止めるのではなく、逆に攻めの機会として捉えてそこからイノベーション（革新）を生み出す。その方策を官民一体となって考えていく」と語った。

会議では電池技術の将来予測のほか、電池のリサイクルや再利用のあり方、電気自動車（EV）の価格や航続距離、充電インフラといった課題の解決法、車両の電動化が部材産業に及ぼす影響、モデルベース開発（MBD）による開発の効率化策などを中心に議論する。シェアリングや通商政策などの議論も視野に入れる。まずは今

夏をめどに電動化技術の方向性について中間整理をま

とめる。世耕経産相はまた「日本が野心的な攻めに転じるということを国際的に発信することも重要だ」とも語り、新たにまとめる戦略を海外に幅広く発信していく方針も示した。

経産省は2010年に電動系エコカーの普及目標などを盛り込んだ「次世代自動車戦略」を、14年には技術面だけでなく人材や通商、国内市場活性化の方向性を盛り込んだ「自動車産業戦略」をそれぞれまとめた。

(日刊自動車新聞4月19日)

豊田通商、省エネサービスの事業化へ豪大手と協業検討

豊田通商は19日、豪州大手電力ガス会社のエナジーオーストラリアと日豪で省エネサービスの事業化に向けた調査を開始したと発表した。両国内で使われている先進的な省エネ製品や新技術を紹介し合いながら両国内の市場で展開することを目指す。日本の環境技術を豪州に売り込めるチャンスになり、豪州の持つ技術も日本に取り込みエネルギー効率の改善につなげる。

オーストラリアでは、気候変動対策などの点で、企業や一般家庭で省エネへの関心が高まっており、日本の技術に注目が集まる。

両社はそれぞれの省エネ技術について共同でニーズや市場調査を行い、順次商業化を目指す。

(日刊自動車新聞4月20日)





ションビークル（ZEV）を手本にしたものだが、米国が販売台数規制なのに対し、中国は生産台数で規制する。メーカー各社が規制値に足りない分をクレジットとしてやりとりする点は同じだ。
クレジットは電気自動車（EV）などを多く手がけるメーカーが売り手、既存メーカーが買い手

ASEANは日系メーカーの金城湯池だが…（インドネシア）

経産省の自動車産業 新戦略、アジア市場も 念頭に EV政策で 中国に対抗

経済産業省が自動車産業の新たな戦略をまとめる背景には、電動化やコネクテッドなど新技術への対応に加え、東南アジア諸国連合（ASEAN）やインドなどの自動車政策を日本などの先進国とそろえ、急速に台頭する中国の自動車政策に対抗する狙いがある。

中国政府は新エネルギー車（NEV）規制を2019年から始める。米カリフォルニアなどのゼロ・エミッ

にまわることが多い。ZEV規制では米テスラがクレジットの売却で年間数百億円を稼ぐ。日系の買い手はトヨタ自動車やホンダなどだ。

業界内でやりとりされるクレジットは、言わば“仮想通貨”で、政府にとって財政支出を伴わず使い勝手が良い。ただ、最終的には消費者がコストを負担する。こうしたクレジット制度を伴う二酸化炭素（CO2）規制をASEANやインドなどが無秩序に導入すれば既存メーカーの負担は一気に増す。

中国政府やメーカーがEVや電動二輪で輸出攻勢をかける懸念もある。NEV規制のクレジット収入を当て込んで粗製濫造されたEVや電動二輪が国

内で何とか売れているうちは良いが、外資各社の規制対応が進むと、やがて行き場を失う。その時、中国政府は自国の規制や補助金などとセットでEVや電動二輪の輸出に動く公算が大きい。特にASEANは日系メーカーの金城湯池だが、大幅にダンピングされたEVや電動二輪が向かうとどうなるか。中国の「一帯一路」構想になびくASEAN各国の市場で日系メーカーが振り回されかねない。

昨年以降、英仏の閣僚級が将来的に内燃機関車の販売を禁止する方針を表明したり、独フォルクスワーゲン（VW）らメーカー各社が電動車戦略を公表した。ただ、国際エネルギー機関（IEA）の予測では、40年時点でも世界で売られる乗用車の7割にエンジンが載る。EVは、資源争奪や発電段階にまでさかのぼった環境評価など性能以外でも課題が多く、一足飛びに次世代車の主役に躍り出るとは考えにくいというのが業界の見立てだ。

経産省としては、車載電池やコネクテッド、シェアリングへの対応と並行し、EVの普及戦略と自動車政策を戦略会議でパッケージとしてまとめ、アジアを念頭に発信していく考えだ。

（日刊自動車新聞4月19日）



国交省検討会、OBD検査
中間報告を了承 秋にかけて検証

国交省検討会、OBD 検査 中間報告を了承 秋にかけて検証

国土交通省は24日、「車載式故障診断装置（OBD）を活用した自動車検査手法のあり方検討会」を都内で開き、中間報告を正式にまとめた。検査開始は2024年、対象車種は21年以降の新型車（乗用車・バス・トラック）とし、自動車検査場（車検場）の準備状況を踏まえ、対象車の継続検査から適用する。検査では外部故障診断機（スキャンツール）を使って特定DTC（故障コード）を読み取る方式と

し、前回の検討会で議論が再燃した警告灯による合否判定は見送られた。

同検討会は昨年12月に新設され、関係団体へのヒアリングを踏まえてOBD検査の対象となる車種や装置、制度の枠組みなどについて議論し、3月末の第4回会合で中間とりまとめ案を示していた。

検討会が大筋了承した中間報告によると、OBD検査の対象となるのは運転支援や自動運転、排ガス関係の各装置。運転支援ではアンチロックブレーキシステム（ABS）や横滑り防止装置（ESC）、ブレーキアシストなど、自動運転では自動車線変更や自動駐車装置などが対象となる。一方、乗用車の衝突被害軽減ブレーキ（自動ブレーキ）は保安基準の規定がないため、規定を導入するまで適用を見送る。

今後は「特定DTC」の運用等に関する専門家ワーキンググループなどを立ち上げ、特定DTCのデータ規格や情報管理体制、指定整備工場が扱う「法定スキャンツール」の仕様や認定制度などを検討する。また、自動車メーカーやインポーター（輸入業者）

が特定DTCを選び、国に届け出る作業や法定スキャンツールへの入力、車検場におけるDTCの読み取りなど、実務に関連した検証実験も始める。指定整備工場での検査をにらみ、運用面での課題を洗い出す作業も行う。

国交省は春から秋にかけて検証実験を行い、10月をめどに関連法令や通達の改正案を含めた最終報告をまとめる予定だ。（日刊自動車新聞4月25日）

CO2削減数値（JARAシステム）

リユースパーツ使用によるCO2削減効果参考値
平成30年3月

2,508t

※一般、中・大型含む車を修理する際、新品部品を使用して修理する場合に出るCO2排出量とリサイクル部品を使用して修理する場合のCO2排出量の差がCO2削減数値になります。

一般社団法人日本自動車リサイクル部品協議会と早稲田大学環境総合研究センターがLCA（ライフ・サイクル・アセスメント）の考え方にに基づき共同開発した「グリーンポイントシステム」より参照。



Dismantling process flow chart

How the Car Dismantling machine works

1. Receiving and evaluating cars

Incoming vehicles tested on dynamometer to check engine condition



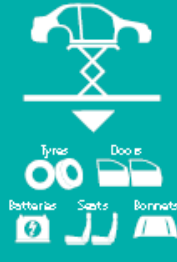
2. Collecting fuel, fluids and chlorofluorocarbon gas

Remove fluids such as fuel, various types of oil and chlorofluorocarbon gas



3. Parts collection

Efficiently collect reusable parts



4. Collecting undercarriage parts and engines

The car is turned to safely collect engine, exhaust system and suspension parts



5. Car dismantling process

After pre-processing, the car is sorted into raw components such as ferrous, non-ferrous and plastics



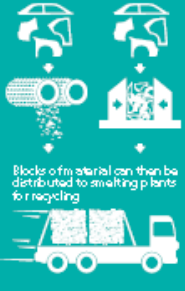
5. Processes after removing parts

Once thoroughly cleaned, the parts become good quality recycled parts



6. Volume reduction processes

After treating, the scrap cars are cut up and crushed or pressed into materials that meet industry needs



The Evolution of car dismantling industry by Kobelco

Four times* the vehicle dismantling capability compared with hand dismantling.

*In one day (Kobelco test figure)

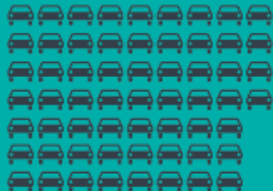
15 vehicles >

One operative working by hand.



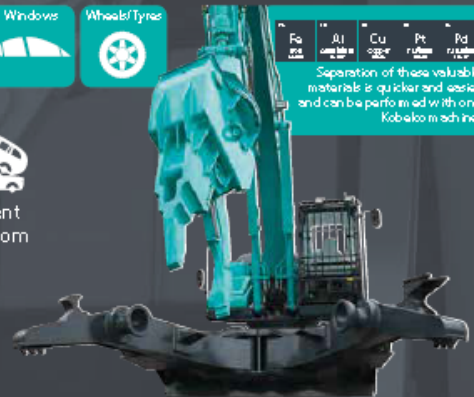
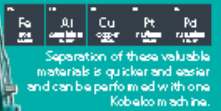
60 vehicles >

One operative in a Kobelco Car Dismantling machine.



The machine's special attachment is designed to strip materials from End-of-Life Vehicles (ELV) safely and thoroughly

Improved recovery rate of rare earth metals



SK210D



SK210D



SK 135SRD



コベルコ建機株式会社
www.kobelco-kenki.co.jp/

For Japan

成都神鋼工程机械(集团)有限公司
www.kobelco-jianji.com/

For China

(주)삼정건설기계
www.samjung-kenki.co.kr/

For Korea

KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY U.S.A. INC.
www.kobelco-usa.com/

For North America

KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY AUSTRALIA PTY LTD
www.kobelco.com.au/

For Australia

KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY EUROPE B.V.
www.kobelco-europe.com/

For Europe

FAIR FRIEND ENTERPRISE CO.,LTD.
www.ffg-tw.com/

For Taiwan