



JARA NEWS

July 2018, No. 125

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

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



貞)(일간 자동차신문 6월 14일) ELV기구, 리협이 조직 통합으로, '굳건한 업계'를 위해 임원 26명 체제 2019년 3월 발표

‘굳건한 업계를 위해’ - 일본 ELV 리사이클 기구(ELV기구, 사카이 야스오(酒井 康雄) 대표이사)와 일본 자동차 리사이클부품 협의회(리협, 구리하라 히로유키(栗原 裕之) 대표이사)와의 조직 통합이 본격적으로 움직이기 시작했다. ELV기구가 13일에 열린 ‘2018년도 정기 사원 총회’에서, 리협의 임원 13명을 이사로 맞이하여, 총 26명의 임원 체제를 갖추는 것으로 심의, 승인되었다. 자동차 산업이 직면하는 100년에 1번이라는 대변혁 시기는, 가까운 시일 내에, 자동차 재활용 업계로 파급된다. 재활용 업계가 지속적인 발전과 성장을 이어가기 위해서라도, 두 단체를 단일화하여 업계 대표를 하는 단체를 조직하는 것이 기대되고 있다. 앞으로, 협의를 거듭하여 2019년 3월에 새로운 체제를 발표할 예정이다.

NPO JARA 총회, 외국인 인재 육성 사업을 실시 다카하시(高橋) 이사장 외 재임

NPO 법인 전일본 자동차 리사이클사업 연합(NPO JARA)은 최근, 도쿄도 주오구(東京都 中央区)에서 ‘제14회 통상 총회’를 개최하였다. 10월 하순에 인도에서 개최되는 ‘제11회 아시아 자동차 환경 포럼(AAEF) 2018’의 개최 지원 등을 축으로 하는 2018년도 사업계획안 등을 심의하여, 만장일치로 가결하였다. 임기 만료에 따른 임원개선에서는, 다카하시 사토시(高橋 敏) 이사장 이하, 모든 임원이 재임되었다.

2018년도의 사업 계획에서는, AAEF2018의 개최 지원을 비롯하여 자동차 산업 영어 세미나의 실시와 외국인 인재 연구 사업 등을 실시한다. 특히, 해외와의 연계는 AAEF의 장을 통하여 아시아 각국과의 긴밀한 연계를 맺는다. 나아가, 해외에 있는 대학과의 연계를 통하여, 외국인의 인재 육성 프로그램의 시행을 검토하는 등, 자동차 재활용 업계의 인재 부족 문제에 대해, 다양한 각도에서 대처해 나아가갈 생각을 표명하였다.

다카하시 이사장은 “JARA를 설립하여, 해외에 있는 단체와 제휴 후, 해외의 불법 투기 차량 조사 등의 활동을 해 온 점에서, 각 방면으로부터 신뢰받을 수 있게 되었다. 현재, 많은 일본 차가 해외에서 달리고 있다. 국내외에서 자원과 환경에 관한 문제에 대해, 회원 간에서 협력해 가면서 대처해 나아가고 싶다.”라고 신년도의 포부를 밝혔다.

임원 체제는 다음과 같다(경칭 생략).

▽이사장 = 다카하시 사토시(高橋 敏)▽부이사장 = 고우코 미노루(郷古 実)▽전무 이사 = 기타지마 소쇼(北島 宗尚)▽상무 이사 = 핫토리 아쓰시(服部 厚司)▽이사 = 마쓰바라 마사카즈(松原 正和), 가모시다 지로(鴨下 治郎), 지바 기쿠오(千葉 菊雄), 이토 마사노부(伊東 正展), 오노 도모히로(小野 朝浩), 지카마스 도모히로(近松 利浩), 다부치 요이치(田淵 洋一)▽감사 = 다카마쓰 우몬(高松 右門), 사이토 미쓰구(齊藤

이용 촉진 등을 활동의 중심으로 삼고 있다.

■환경의 변화에 대처하기 위해

두 단체의 합류는 행정과 재활용 업계의 요청이며, 업계 단일화에 대해서는 7, 8년 전부터 존재하고 있었다.

한마디로 ‘자동차 재활용업’ ‘자동차 해체업’ 등으로 불리지만, 고철 등의 원자재 판매를 중심으로 한 결과, 리협 가맹 사업자로 대표되는 중고 부품 판매에 무게를 둔다는 점 등으로 그 업계 형태가 다양하며, 게다가 100명을 넘는 종업원 규모의 사업자로부터 기업적 사업자(家業의 事業者)까지라는 사업 규모에도 차이가 있다. 이러한 이유로, 두 단체에 소속하는 사업자를 하나로 만들기 위해서는, 넘지 않으면 안 되는 여러 장애물이 가로막고 있었다.

업계 단일화에 대한 논의가 가속화된 것은, 사용 후 자동차의 구매 가격의 고공 행진과 재활용 부품의 수송 비용의 상승, 불안정한 원자재 시세 등, 재활용 업계를 둘러싼 과제는 해결되지 않기 때문이다. 또한, 중장기적으로는 사용 후 자동차의 인수 대수의 감소와 전동차로 대표되는 재활용 기술의 정보 입수와 기술력 향상 등 환경이 크게 변화하고 있다.

더욱, 100년에 한 번이라는 대변혁기가 자동차 산업에 밀려드는 가운데 “재활용 업계가 하나로 뭉치지 않으면, 정보를 입수하거나 분석하거나, 발신해 나가는 것이 만족스럽게 이루어지지 않게 된다. 차세대 자동차의 등장 시대인 요청이라면 적절히 처리하는 것도 사회의 요청. 이에 대응하는 체제 만들기를 정비해 나가자 않으면 안 된다.”(사카이 대표이사)라는 위기감도 있다.

■회원 확대로 존재감을

ELV기구는 2018년도의 사업 계획으로 ‘자동차 재활용 업계 단일화’를 내걸었다. 리협과의 조직 통합 합의를 승인받아, 회원의 확대, 조직력 강화를 위한 활동에 착수한다. 사카이 대표 이사는 사원 총회에서 “자동차 산업이



총회 개최 후에 ELV기구의 이사를 소개



합류를 위한 커다란 첫걸음을 내디뎠다



크게 변화하는 가운데, 재활용 업계, 그리고 ELV기구도 변화해 나갈 필요가 있다.” 라고 지적했다. 올해는 리협과의 조직 통합을 강력하게 추진해 나갈 의향을 표명했다. 조직 통합을 위한 협의를 신속히 추진하기 위해, 집행부와 26명 이사 가운데, ELV기구 6명과 리협 6명으로 총 12명이 상임 임원을 겸무하는 것도 결정했다

또한, 조직 통합을 위한 사업 기반을 공고히 하기 위해, 전국의 도도부현(都道府県)의 지부제(支部制) 도입을 결정했다. 지부제의 도입으로, 모든 해체 사업자가 평등하게 참가 가능한 구조를 구축한다. 현재, ELV기구에 망하지 않은 곳은 9부현(府県)으로, 앞으로, 미가맹 현(県)을 해소해 나가며, 모든 도도부현에서의 체제 구축을 목표로 한다. 현재, ELV기구의 회원은 500사를 밀집하고 있는 것이 실정. 자동차 재활용 업계를 대표하는 단체로서, 목표 회원 수는 1천 사를 내걸었다.

■조기의 합의 형성

2020년의 자동차 리사이클법의 재검토 논의와 재활용 기술의 고도화, 재활용 부품의 활용 촉진에 대응하는 과제는 산적해 있다. 발밑에서는, 중국의 폐기물 수입 규제의 영향이 우려로 부상하고 있다. 내년 봄에는 임시 총회를 개최하여, 새로운 체제를 출범시킬 계획이다. 드디어 해체업과 유통업의 틀을 넘은 대동단결을 실현하게 되는데, 서로 간의 의견을 일치시키지 않으면 안 되는 것이 많아, 남은 시간에 조기의 합의 형성을 기대하고 싶다. (일간 자동차신문 6월 21일)

JARA 그룹·(주)JARA 주최로 도입 연수회 개최

JARA 그룹·(주)JARA 주최의 제 13회 도입 연수회가 5월 24일부터 26일까지 3일간, 아이치현 오카자키시(愛知県 岡崎市)의 아이치현 청년의집(愛知県 青年の家)에서 개최되어, JARA 회원과 제휴처인 리빌트 메이커 등 24사 39명의 연수생이 참가했다.

개회식에서 JARA 그룹의 도몬 유키요시(土門 志吉) 회장은 “이번 참가자는, 담당하는 업무도 다르며, 입사한 지 얼마 되지 않는 분, 베테랑까지 다양한 분들이 참여해 주시고 있다. 더 나은 연수회를 만들기 위해서라도, 고정 관념을 버리고 새로운 시선으로 노력해 주었으면 한다.” 라고 연수생을 격려. 이어서 (주) JARA의 기타지마 소쇼(北島 宗尚) 사장은 “내용도 기존으로부터 다소 변화하고 있지만, 본질이나 전하고 싶은 것은 바뀌지 않았다. 선입견을 품지 않은 본래의 자기 자신이 되어, 3일간을 값진 시간으로 만들지 그



여부는 여러분 스스로에게 달려 있다는 것을 명심하며 임해 주길 바란다.” 라고 인사했다.

본 연수회는, 지금까지 개최되어 온 ‘기초 연수회’에서 명칭을 변경한 것. 이번에는 기초 연수회의 흐름을 참작하면서도, 외부 강사를 초빙하여 매너 연수나 자동차 기초 지식 세미나라는 지식 도입 부분에서, 한층 더 커리큘럼의 충실을 도모하는 것이 되었다. 연수생은, 사회인으로서의 매너와 자동차 리사이클러로서의 마음가짐에 대해 단체 행동을 통해 배우며, 또한 자기 분석을 하는 가운데에서 과제를 발견하여 개선으로 이어가는 과정을 배웠다.

(주) JARA 홍보)

3R추진협, 히다텍크가 사례 설명 우수3R 추진활동을 발표

광량화·재사용·재활용 추진 협의회(3R 추진 협의회)는 5일, 기계진흥회관(도쿄도 미나토구(東京都 港区))에서 ‘2018년도 우수 3R 추진 활동 발표회’를 개최하였다.

‘2017년도 광량화·재사용·재활용 추진 공로자 등 표창’에서 환경대신상을 수상한 히다텍크((HIDATEC Co.Ltd.))의 히다 고이치(飛田 剛一) 사장, 니가타현 조에쓰시(新潟県 上越市) 등이 대차 사례를 발표하였다.

히다텍크는 ‘사용 후 자동차에 있어 3R 활동’에 대해 강연했다. 동사는 분쇄기 먼지(ASR)가 발생하지 않는 ‘전부 재자원화’에 주력하고 있으며, 입고한 자동차에 거의 100%를 전부 재자원화하고 있다는 점이 평가되어 수상에 이르렀다. 사카이 사토루(酒井 悟) 관리 부장은 “ASR를 처리하는 시설이 부족하며, 멀리까지 운반하는 등의 시간이 걸린다.” 라는 업계의 배경에 관해 설명. 전부 재자원화에서 고철 등을 전기로에서 용해하여 철근으로 재가공하는 것으로, 자동차 재활용 비율은 99%가 넘고 있는 상황을 해설하였다.



시험적으로 만든 부품을 장착한 ‘86’.콘셉트카 제작은 토요타 커스터마이징 & 디벨로프먼트 (Toyota Customizing & Development Co.,Ltd.)가 담당

동사는 ‘우수 전부 재자원화 사업소’로 12년 연속으로 전국 상위 10위에 들어갔다. 앞으로도 전부 재자원화를 적극적으로 추진, 자원의 ‘지산지소(地産地消)’를 촉진해 나갈 방침이다.

(일간 자동차신문 6월 7일)

환경성, 경량화·고강도 목표로 하는 나노 셀룰로오스 자동차 프로젝트의 성과 보고회

환경성은 6일, 식물에서 유래한 차세대 소재 ‘셀룰로오스 나노 섬유(CNF)’를 활용한 경량·고강도인 자동차 부품의 실현에 대응하는 ‘NCV(나노 셀룰로오스 자동차) 프로젝트’의 성과 보고회를 도내에서 개최했다. CNF를 재료로 사용하여 시험적으로 만든 외장 부품 등을 토요타 ‘86’에 장착하여 전시하며, 자동차 분야에서 CNF 활용 가능성을 구체적으로 보여 주었다. 앞으로, 연구·개발 성과를 집약한 콘셉트카를 제작하여, 올가을의 ‘도쿄 모터쇼’에서 공개한다.

시험적으로 만든 부품은 가나자와공업대학(金沢工業大学)이 보닛, 리소 공업(利昌工業)이 트렁크 리드, 아이신 정기(Aisin Seiki Co., Ltd.)가 흡입 매니폴드, 토요타방직(トヨタ紡織)이 도어 트림을 각각 담당하여 제작하였다. CNF를 수지 재료에 배합한 소재에서 부품을 만들어 생산성과 강도, 내열성 등을 검증하며, 성능·품질 개선에 임했다. CNF 연구의 일인자이자, 이 프로젝트의 대표

사업 기관을 맡고 있는 교토대학 생존권연구소(京都大学 生存圏研究所)의 야노 히로유키(矢野 浩之) 교수는 “2000년쯤에 연구를 본격화한 CNF가 마침내 자동차 부품으로 그 모습을 갖추었다. 앞으로는 식물 유래로 지구 환경에 친화적인 CNF의 특징을 살린 자동차 만들기를 콘셉트카로 발신한다.” 라고 말하며, CNF제 부품 실용화에 기대를 나타냈다. NCV 프로젝트는 2016년 10월에 시작. 자동차 부품의 공급 업체와 연구 기관, 대학 등 21 기관이 참가하고 있다.

(일간 자동차신문 6월 7일)

C02 삭감 수치 (수퍼라인 시스템)

재사용부품 사용으로
C02 삭감 효과 참고치
2018년5월

2,302 t

※일반, 중·대형을 포함한 자동차 수리 시, 신부품을 사용하여 발생하는 C02 배출량과 재활용부품을 사용하여 발생하는 C02 배출량의 차이가 C02 삭감 수치가 됩니다.

일반사단법인 일본자동차리사이클부품 협의회와 와세다대학 환경종합센터가 LCA(전생애 환경평가기법 (life cycle assessment))라는 기본 생각에 근거하여 공동 개발하였다.



Dismantling process flow chart

How the Car Dismantling machine works



The Evolution of car dismantling industry by Kobelco

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

*In one day (Kobelco test figures)

15 vehicles > One operative working by hand.

60 vehicles > One operative in a Kobelco Car Dismantling machine.

Improved recovery rate of rare earth metals

Engine, Catalytic Agents, Body Steel, Seats, Windows, Wheels/Tyres

Suspension, Radiator, Brakes, Front & Rear Bumpers, Transmission, Doors, Harnesses

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

Separation of these valuable materials is quicker and easier and can be performed with one Kobelco machine.



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		