



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



제휴 메이커와 더불어, 리빌트 월간을 활성화한다

통해 구매한다는 메리트를 내세우지 않으면 안 된다.” 라는 등의 의견이 제시되고 있다.
(일간 자동차신문 4월 19일)

을 포함한 ‘차세대 자동차 전략’을, 2014년에는 기술 면에서만 아니라 인재와 통상, 일본 국내 시장 활성화의 방향성을 포함한 ‘자동차 산업 전략’을 각각 발표했다.

(일간 자동차신문 4월 19일)

토요타통상(豊田通商), 에너지 절약 서비스 사업 화로 호주 주요 기업과 협업 검토

토요타통상(豊田通商)은 19일, 호주 주요 전력가스 회사인 에너지 오스트레일리아(Energy Australia)와 일본과 호주에서 에너지 절약 서비스의 사업화를 위한 조사를 시작했다고 발표했다. 양국 내에서 사용되고 있는 첨단 에너지 절약 제품과 신기술을 소개하면서 양국의 국내 시장에서 전개하는 것을 목표로 한다. 일본의 환경 기술을 호주에 판매할 기회가 되며, 호주가 가지고 있는 기술도 일본에서 받아들여 에너지 효율의 개선으로 이어갈 수 있다.

호주에서는, 기후 변화 대책 등의 측면에서, 기업이나 일반 가정에서 에너지 절약에 대한 관심이 높아지고 있어, 일본의 기술에 주목한다.

양사는 각각의 에너지 절약 기술에 대한 공동으로 사회적인 요구와 시장 조사를 하여, 순차적으로 상용화를 목표로 한다.

(일간 자동차신문 4월 20일)

JARA, 9월을 ‘리빌트 월간’으로 부품 판촉 방안의 일환

JARA(일본 자동차 리사이클러즈·얼라이언스, 기타지마 소쇼(北島 宗尚) 사장, 도쿄도 주오구(東京都 中央区))는, 리빌트 부품의 판매 확대 방안의 일환으로 ‘리빌트 월간’을 마련한다. 올해 9월 한 달 동안은 강와 월간으로 삼기로 하며, 현재, 그 실시를 위해 각종 시책을 마련하고 있다. JARA는 2018년, 리빌트 부품과 사외 신상품을 포함한 구매 목표를 전년 대비로부터 10% 증가로 설정하고 있다. 리빌트 월간을 정하는 것은 이러한 목표의 일환이다. 기존의 캠페인이나 연구회도 꾸준히 개최해 나아가면서 반드시 목표 달성으로 이어간다.

리빌트 부품의 판촉 강화 월간을 마련하는 것은 “제휴 메이커 각사의 요구도 파악하면서 판매 활동 전체를 활성화하고 싶기”(기타지마 사장) 때문이다. 현재, 리빌트 부품의 수요는 높아지고 있지만, 판매에 관해서는 “회원 간에 차이가 있다.”(동사)는 것이 실정이다. 따라서 올해는 기타지마 사장이 판매 책임자로 취임했다. 각 부품의 수요를 파악한 판촉 캠페인이나 회원 간의 연구회를 꾸준히 개최하는 한편, 새로운 판촉 추진 방안으로 리빌트 월간을 마련하기로 했다.

현재, 9월 실시를 향해 캠페인 실시와 포스터 작성의 여부 등 실시 요령의 검토에 들어갔으며, 사전에 아이디어 모집도 시작했다. 6월 중순에는 기획 회의의 개최도 예정하고 있다. 모든 제휴 메이커가 참가할 계획이지만 “리빌트 관련 메이커는 JARA가 아닌 다른 곳에서도 판매하고 있다. JARA를

경제산업성, 자동차 신 시대 전략 회의를 개최

경제산업성은 18일, ‘자동차 신시대 전략 회의’를 경제산업성 내에서 개최했다. 세코 히로시게(世耕 弘成) 경제산업성 장관은 “이 변혁을 단순히 현재를 유지한다는 것이나 수동적으로 받아들인다는 것이 아닌, 반대로 공격의 기회로 삼아야 혁신을 창출한다. 그 방안으로 관민(官民)이 하나가 되어 생각해 나아가자.” 라고 말했다.

회의에서는 전지 기술의 장래 예측 외에도, 전지의 재활용이나 재이용의 사용 방식, 전기자동차(EV)의 가격과 향속 거리, 충전 인프라라는 과제의 해결법, 차량의 전동화가 부소재 산업에 미치는 영향, 모델 베이스 개발(MBD)에 의한 개발의 효율화 방안 등을 중심으로 논의한다. 세어링이나 통상 정책 등의 논의도 시야에 넣는다. 먼저, 올 여름을 목표로 전동화 기술의 방향성에 대해 중간 정리를 마련한다. 세코 경제산업성 장관은 아직 “일본이 야심적인 공격으로 전환한다는 것을 국제적으로 발신하는 것도 중요하다.” 라고 말하며, 새롭게 마련되는 전략을 해외에 폭넓게 발신해 나갈 방침도 밝혔다.

경
제
산
업
성
은
2010
년
도
전
동
계
에
코
카
의
보
급
등





제를 2019년부터 시작한다. 미국 캘리포니아 등의 친환경 자동차 의무 판매제도인 ZEV(Zero Emission Vehicle: 무공해 자동차)를 모델로 한 것이지만, 미국이 판매 대수 규제인 것에 대해, 중국은 생산 대수로 규제한다. 메이커 각사가 규제치에 부족한 부분을 크레딧으로 거래한다는 점은

ASEAN은 일본계 메이커의 금성탕지(金城湯池, 난공불락의 성)였지만... (인도네시아)

경제산업성의 자동차 산업 신전략, 아시아 시장도 염두에 EV정책으로 중국에 대항

경제산업성이 자동차 산업의 새로운 전략을 정리한 배경에는, 전동화와 커넥티드 등 신기술에 대한 대응뿐만 아니라, 동남아시아국가연합(ASEAN)과 인도 등의 자동차 정책을 일본 등의 선진국과 맞추어, 급속히 대두되는 중국의 자동차 정책에 대항하는 데에 그 목적이 있다.

중국 정부는 신에너지 자동차(NEV) 규

제와 동일하다.

크레딧은 전기자동차(EV) 등을 많이 취급하는 업체가 판매자, 기존 메이커가 구매자가 되는 경우가 많다. ZEV 규제에서는 미국 테슬라가 크레딧 매각으로 연간 수백억 엔을 수입으로 올렸다. 일본 계통의 구매자는 토요타 자동차나 혼다 등이다.

업계 내에서 거래되는 크레딧은, 말하자면 ‘가상통화’로, 정부에 의해 재정 지출을 수반하지 않아 그 사용이 편리하다. 단지, 최종적으로는 소비자가 코스트를 부담한다. 이러한 크레딧 제도를 수반하는 이산화탄소(CO2) 규제를 ASEAN이나 인도 등이 무질서하게 도입하면 기존 메이커의 부담은 단번에 늘어난다.

중국 정부와 메이커가 EV나 전동 이륜차로 수출 공세를 할 우려도 있다. NEV 규제에서의 크레딧 수입을 기대하여 조제 남조(粗製濫造)된 EV나 전동 이륜차가 일

본 국내에서 그럭저럭 팔리고 있는 상황에서는 좋지않지만, 외자 각사의 규제 대응이 진척되면, 결국 갈 곳을 잃게 된다. 그때, 중국 정부는 자국의 규제나 보조금 등을 세트로 EV나 전동 이륜차의 수출로 움직일 공산이 크다. 특히, ASEAN은 일본계 메이커의 금성탕지(金城湯池, 난공불락의 성)와 같은 지역이지만, 크게 덩핑된 EV나 전동 이륜차로 향하게 되면 어떻게 될까. 중국의 ‘일대일로(一帶一路)’의 구상에 흔들리는 ASEAN 각국의 시장에서 일본계 메이커가 휘둘릴 수도 있다.

지난해 이후, 영국과 프랑스의 장관급이 장래에 있어 내연 기관 차량의 판매를 금지하는 방침을 표명했으며, 독일 폭스바겐(VW) 등의 업체들이 전동 자동차 전략을 발표했다. 단지, 국제에너지기구(IEA)의 예측으로는, 2040년 시점에서도 세계에서 판매되는 승용차의 70%에 엔진이 실린다. EV는, 자원 쟁탈과 발전 단계에까지 거슬러 올라가 환경 평가 등 성능 이외에서도 과제가 많으며, 단계를 밟지 않고 건너뛰어 차세대 자동차의 주역으로 올라선다는 것은 생각하기 힘들다는 것이 업계의 생각이다.

경제산업성으로서는, 자동차 배터리와 커넥티드, 세어링에 대한 대응과 함께, EV의 보급 전략과 자동차 정책을 전략 회의에서 하나의 패키지로 마련하여, 아시아를 염두에 두고 발신해 나갈 생각이다.

(일간 자동차신문 4월 19일)



국토교통성 검토회, OBD검사 중간 보고를 승낙 가을에 걸쳐 검증

국토교통성 검토회, OBD 검사 중간보고를 승낙 가을에 걸쳐 검증

국토교통성은 24일, ‘자동차 탑재식 고장 진단 장치(OBD)를 활용한 자동차 검사 방법에 대한 검토회’를 도내에서 열고, 중간보고를 공식적으로 정리했다. 검사 시작은 2024년, 대상 차종은 2021년 이후의 신형차(승용차·버스·트럭)로 하며, 자동차 검사장(차검장(車檢場))의 준비 상황을 고려하여, 대상 차량의 연속검사부터 적용한다. 검사에서는 외부 고장

진단기(스캔 툴)를 사용하여 특정 DTC(오류 코드)를 읽는 방식으로 하며, 지난번의 검토회에서 다시 열띤 논의가 된 경고등에 의한 합격 판정 여부는 보류되었다.

이 검토회는 작년 12월에 신설되어, 관계 단체에 히어링을 실시하여 이를 토대로 OBD검사의 대상이 되는 차종이나 장치, 제도의 틀 등에 대해 논의하여, 3월 말에 있는 제4회 회의에서 중간보고 안을 제시하였다.

검토회가 대략 승낙한 중간보고에 의하면, OBD검사의 대상이 되는 것은 운전 지원이나 자동 운전, 배기가스 관계의 각 장치이다. 운전 지원에서는 안티록 브레이크 시스템(Antilock-Brake System, 약칭 ABS)과 전자식 주행 안정화 컨트롤(Electronic Stability Control, 약칭 ESC), 브레이크 어시스트 등, 자동 운전에서는 자동 차선 변경이나 자동 주차 장치 등이 대상이 된다. 한편, 승용차의 충돌 피해 경감 브레이크(자동 브레이크)는 보안 기준의 규정이 없기 때문에, 규정을 도입할 때까지 적용을 보류한다.

앞으로는 ‘특정 DTC’의 운용 등에 관해 전문가 실무그룹 등을 설립하여, 특정 DTC의 데이터 규격이나 정보 관리 체제, 지정 정비 공장을 취급하는 ‘법정 스캔 툴’의 사양이나 인정제도 등을 검토한다. 또한, 자동차 메이커나 수입업체(수입업자)가 특정 DTC를 선택하여, 정부에

신고하는 작업이나 법정 스캔 툴에 대한 입력, 차검장에 있어 DTC 판독 등, 실무에 관련한 검증 실험도 시작한다. 지정 정비 공장에서의 검사를 고려하여, 운영 면에서의 과제를 재검토하는 작업도 시행한다.

국토교통성은 봄부터 가을에 걸쳐 검증 실험을 하여, 10월을 목표로 관련 법령이나 통달의 개정안을 포함한 최종 보고를 정리할 예정이다.

(일간 자동차신문 4월 25일)

C02 삭감 수치 (JARA시스템)

재사용부품 사용으로
C02 삭감 효과 참고치
2018년3월

2,508t

※일반, 중·대형을 포함한 자동차 수리 시, 신부품을 사용하여 발생하는 CO2 배출량과 재활용부품을 사용하여 발생하는 CO2 배출량의 차이가 CO2 삭감 수치가 됩니다. 일반사단법인 일본자동차리사이클부품 협회와 와세다대학 환경종합센터가LCA(전생애 환경평가기법(Life cycle assessment))라는 기본 생각에 근거하여 공동 개발하였습니다.



Dismantling process flow chart

How the Car Dismantling machine works

1. Receiving and evaluating cars

Incoming vehicles tested on dynamometer to check engine condition



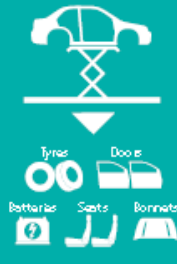
2. Collecting fuel, fluids and chlorofluorocarbon gas

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)

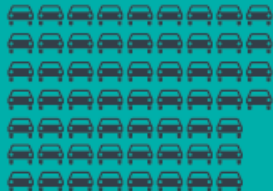
15 vehicles >

One operative working by hand.



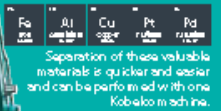
60 vehicles >

One operative in a Kobelco Car Dismantling machine.

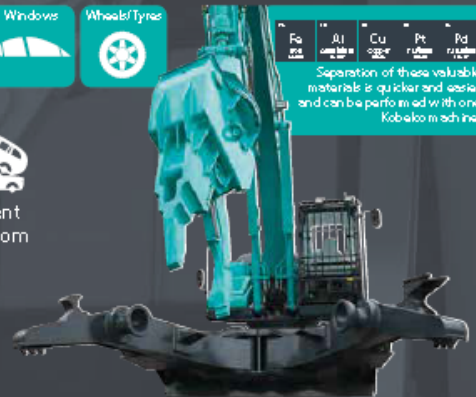


The machine's special attachment is designed to strip materials from End-of-Life Vehicles (ELV) safely and thoroughly

Improved recovery rate of rare earth metals



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



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