



# JARA NEWS

June 2018, No. 124

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

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

## JARAグループ、 フロント・生産・ 輸出・素材の4委員会 立ち上げ

JARAグループでは土門志吉新会長の方針にある、「部品流通の拡大」「グループ全体の売上向上」に関するの委員会制度を早速立ち上げ、効果を挙げている。

毎年行われている地域単位でのブロック例会に加え、昨年度は各社の売上アップを目指した売上高別の勉強会も開催し、大きな成果を上げてきた。地域の垣根を越え、強化すべき分野を絞った今回の委員会型のオーナー例会は、激変するリサイクル業界に対応し、次の時代に備えるための動きと言える。

新たに編成されたのは、フロント、生産、輸出貿易、リサイクル素材の四つの委員会で、委員長には各地域ブロック長が就任し、事前に会員の意向を汲んだ上で、3月のグループ年次総会で所属メンバーを決定した。ここでの大きなポイントは、希望があれば所属以外の委員会にもオブザーバーとして参加することが可能なことである。

### ◆各委員会で今期目標を設定

4月、第一回目となる委員会が各所で開催された。フロント委員会(三浦光昭委員長＝関東ブロック長、㈱シッパス社長)には23社28名が出席、各社の現状報告とともに今期の目標を「営業力向上」とした。フロントは個々の従業員の力に差がある為、販売力のあるフロントマンと販売力のないフロントマンの違いはどこにあるのか

を把握し、販売力のあるフロントマンに合わせる為の施策によりその差を埋めていく。最終的な取り組みとして、営業・フロント・管理のマニュアルの作成を目指すこととなった。

生産委員会(船越功一委員長＝中四国九州ブロック長、㈱テクニカルクリーン社長)には20社24名が出席。事前のアンケートで回答が多かった輸入車、商用車、トラックの生産を今期の勉強テーマとしていくことになった。

今後さらに使用済み車両がオークションへ流れ、仕入れが難しくなることや部品価格の下落等が予想される。

現状、JARAグループでの輸入車や大型トラック部品の取扱い比率は低く弱みとなっていることははっきりしているが、グループ全体の利益につなげるためには今よりも付加価値を高めた生産が必要となる。

委員会では不得意とするこの分野をあらためてテーマとして取り上げ、弱みを強みに変えていく考えだ。売れ筋情報の共有はもちろんのこと、まずはシステムでの登録方法の統一へ向けて動き出す。

輸出委員会(岡野功委員長＝中部関西ブロック長、㈱岡野自動車商会社長)には24社28名が出席し、各社における輸出貿易の現状や過去のトラブル事例の共有、国内部品生産と輸出用部品の判断基準と優先順位などについて意見交換が行われた。

今後の課題として、各社の輸出に関する情報をリスト化し、既存バイヤー等への交渉材料にする等の案が挙がり、JARAネットワークを活用した地域会員での共同出荷の可能性を検討していく。

リサイクル素材委員会(高橋建作委員長＝北海道・東北ブロック長、㈱高橋商会社長)には17社18名が出席。外部講師に公益

財団法人 日本生産性本部主任経営コンサルタントの喜多川和典氏を迎え、自動車のプラットフォームビジネスやEUで将来導入が予測される規制についての講義が行われた。各社の意見交換では、自動車1台の単価を上げるため、素材分別方法や付加価値の付け方に対する知識習得、費用対効果への検証などがリクエストに挙がり、まずは調査品目を洗い出し、1台の車両からなる素材別重量換算標本の作成を行うこととなった。

### ◆期待されるシナジー効果

委員会の効果というのは、単に知識の向上や情報共有に留まらず、所属委員会で議論された内容を他委員会へ、またオブザーバーとして参加した他委員会での課題を所属委員会へ落とし込むなど横展開での情報の補完が可能となる。

さらに各社が得た情報は各ブロック例会へも集約、共有されていくため、前述の通り、オブザーバー参加がポイントとなって高いシナジー効果が生み出されるのだ。

これによってグループ全体でこれまで以上に自動車リサイクルをより包括的かつ的確に捉えることができるようになる。

土門志吉会長は、この意外な経済効果を組織で行動した時の副産物と言っているが(前号インタビューより)、我々の想いとは関係なく変化していく市況に備え、会員一社一社の売上拡大が実は全体の売上拡大に直結することを再認識しスタートを切ったJARAグループの委員会運営の今後が注目される。

(JARA広報担当)



大気汚染対策として優遇する国も多い  
(イメージ)

## 中古車輸出、電動系 エコカーが1割突破 大気汚染対策で人気

ハイブリッド車(HV)や電気自動車(EV)など電動系エコカーの中古車輸出が増えている。財務省の貿易統計によると、2017年度は初めて輸出全体の1割を突破した。大気汚染対策として電動系エコカーを税制優遇するモンゴルほか、スリランカやロシアなどからの引き合いも強い。日本車のブランドイメージ向上や整備

関連機器の需要増などにつながりそうだ。

17年度の中古車輸出総台数(乗用車・貨物)は128万9833台。このうち電動系エコカーは13万7655台となり、構成比で10.7%を占めた。車種別ではHVが最多で13万1721台を占め、輸出金額ベースでは1248億9千万円だった。EVも5050台と5千台を超えた。プラグインハイブリッド車(PHV)は875台だった。

HVの輸出先で最多はモンゴルの2万6373台。同国では大気汚染が深刻化

→次のページに続く←

## トヨタ社長、モビリティ企業へ変革



トヨタ自動車の豊田章男社長は9日の決算会見で、自社の原点である「トヨタ生産方式（TPS）」と「原価低減」を生かして「自動車をつくる会社からモビリティカンパニーへのフルモデルチェンジ」を進める経営方針を表明した。ホワイトカラーを含む全社にTPSと原価低減を浸透させて収益力を高め、新技術や新分野への投資を拡大する。モビリティサービスでは、TPSの中核であるジャストインタイム（JIT）に基づき、顧客が必要なときに、必要だけサービスを提供する「JITサービス」を展開する。中国など急激な成長が続く市場では、着実に台数を積み上げる「年輪的成長」から、市場並みの高い成長への切り替えへ、経営資源の投入を増やす。

9日に東京本社で開いた決算会見では、業績説明を行った第1部に続き、第2部に豊田社長が登壇。中長期の経営方針を説明した。

豊田社長はモビリティカンパニーへの改革について「従来の延長線上にある未来と決別し、自分たちの手で切り開く未来を選択した」と説明。社長就任後の過去8年が

「ドライバー（社長）が決められたコースで車（会社）を走らせるサーキットでのレース」だったのに対し、今後は「コドライバーの副社長らのナビゲートで先が見えない道を進むラリー」に走り方が変わる、と表現した。

スピードと豊富な資金力を持つ米国の大手IT企業に対し、JITを生かしたサービスを提供できるよう、販売店と準備を進める。TPSと原価低減は、製造現場だけでなく、事務系や技術系でも徹底し、「稼ぐ力」を高める。

（日刊自動車新聞5月10日）

## 経済産業省、空飛ぶクルマ開発支援事業 20年代の実用化想定

経済産業省による「空飛ぶクルマ」開発支援事業の概要が明らかになった。まず、政府の「未来投資戦略2018」として閣議決定後、政府内で関係法令の議論が始めたり、民間の協調・競争領域を切り分けたりする。協調領域の実証事業費を2019年度予算に盛り込みつつ、今秋には将来ビジョンや20年代の実用化を想定したロードマップ（行程表）をまとめる。

経産省は3月の産業構造審議会（経産相の諮問機関）で空飛ぶクルマの開発支援を初めて表明。同省製造産業局を中心に横断チームをつくり、政策の具体化に乗り出した。

まずは日本経済再生本部による未来投資戦略に盛り込むよう、省内での議論や調整を進める。

国家プロジェクトとしての位置づけを明確にした後、関係法令を所管する国土交通

省や警察庁などと連絡会議を立ち上げ、法令や制度面での議論を始める。欧米での議論と整合させつつ、課題や対応のあり方を整理する。

技術面では、協調領域の一つとして安全基準づくりを具体化する考え。トヨタ自動車やNECからの出資を受けて「空飛ぶクルマ」の開発を進めるカーティベーター社のほか、無人機の製造を手がけるスバルや航空機事業を持つホンダなどの自動車メーカー、国内のドローン（無人航空機）メーカーや電池・モーター企業を集め、コンソーシアム（企業連合）を組んで必要な技術や基準の議論を始める。経産省は耐空性などを確かめる実証事業を想定し、事業費を19年度の概算要求に盛り込む考え。その後、ビジョンやロードマップをまとめて官民で開発を本格的に進める。

空飛ぶクルマについては、米ウーバーや欧州エアバスなどが相次ぎ開発や事業化方針を表明した。安全確保の難しさや社会的受容性を含めて懐疑的な見方も多いが、経産省は航空部品やドローン、自動車、電機などの有力企業がそろって日本で空飛ぶクルマの開発プロジェクトを進め、欧米に後れを取らないようにするとともに派生技術や製品、人材交流などの副次的な効果も狙う考えだ。

（日刊自動車新聞4月26日）



### —前ページの続き—

し、07年からHVの輸入税や特別税を順次撤廃したため輸出が増えた。2位のスリランカもHVの物品税を優遇しており、17年度は2万4779台が輸出された。以下、パキスタン（1万8759台）、ロシア（1万7263台）と続く。年間の輸出台数が年間1万台を超えたのはこの4カ国で、HV輸出全体の66%を占めた。また、EVの輸出先はニュージーランドが最多で2695台。以下、ロシア（1338台）、ジョージア（744台）など。PHVはロシアが394台、ニュージーランドが340台などだった。

日本では、17年暦年の登録乗用車（排気量660cc超）販売に占める電動車比率は39.1%と4割に迫り、保有台数も増えている。一方で、国内で使用済み自動車

として処理されるHVは年間1万台程度に過ぎず、HVを含めた多くの中古電動車が海外市場に向かっている。自動車の急増に伴い大気汚染に悩む新興国も多く、今後も中古電動車の商機は広がりそうだ。

車両の輸出拡大に伴い、高電圧装置の整備機器や点検用の外部故障診断機（スキャンツール）などのニーズが高まる可能性がある。また、多走行でも故障しにくい日本製の電動系エコカーに対する信頼性も、日本車全体のブランドイメージをけん引しそうだ。一方で、こうした電動系エコカーのリサイクル体制作りが課題になる可能性もある。

（日刊自動車新聞5月8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4月

# 2,240t

※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。

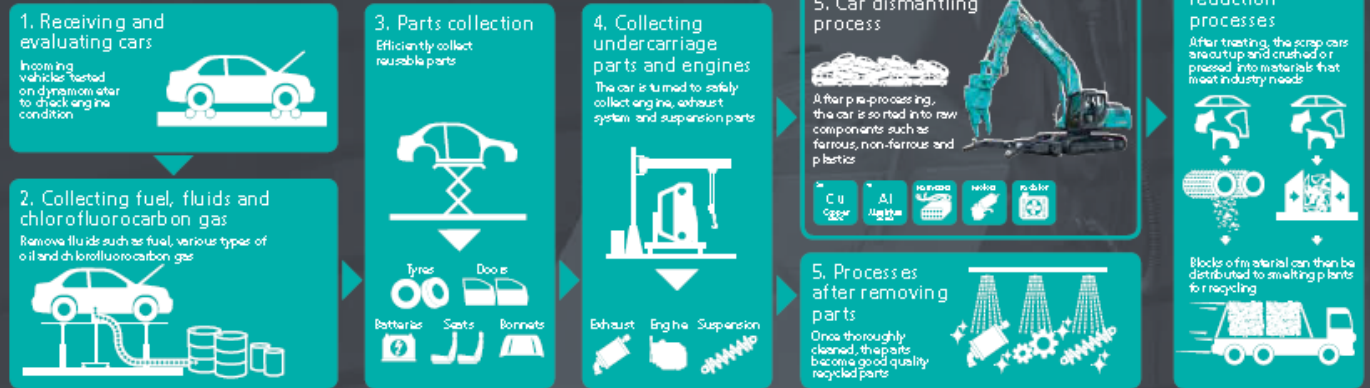
一般社団法人日本自動車リサイクル部品協議会と早稲田大学環境総合研究センターがLCA（ライフ・サイクル・アセスメント）の考え方にに基づき共同開発した「グリーンポイントシステム」より参照。





## Dismantling process flow chart

How the Car Dismantling machine works



## The Evolution of car dismantling industry by Kobelco

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

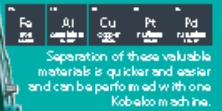
\*In one day (Kobelco test figure)

15 vehicles > One operative working by hand.

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



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