

JARA그룹, 프런트· 생산·소재의 4위원회 설립

JARA 그룹에서는 도문 유키요시(土門 志吉) 신 회장의 방침에 있는, ‘부품 유통의 확대’ ‘그룹 전체의 매출 향상’에 관한 위원회 제도를 신속히 설립하여, 효과를 올리고 있다.

매년 실시되고 있는 지역 단위의 블록 예회 이외에도, 작년도는 각사의 매출 향상을 목표로 한 매출액별 연구회도 개최하여, 커다란 성과를 올려 왔다. 지역의 울타리를 넘어, 강화해야 하는 분야에 집중한 이번 위원회형의 오프 예회는, 격변하는 재활용 업계에 대응하여, 다음 시대에 대비하기 위한 움직임이라고 말할 수 있다.

새롭게 편성된 것은, 프런트, 생산, 수출 무역, 재활용 소재라는 4개의 위원회로, 위원장으로는 각 지역의 블록장이 취임하여, 사전에 회원의 의향을 받아들인 후, 3월의 그룹 연차 총회에서 소속 멤버를 결정했다. 여기에서의 커다란 포인트는, 회원이 희망한다면 소속되지 않은 위원회에도 옵서버로서 참가하는 것이 가능해진 것이다.

◆각 위원회에서 이번 분기 목표를 설정

4월, 제1회재가 되는 위원회가 곳곳에서 개최되었다. 프런트 위원회 (미우라 미츠아키(三浦 光昭) 위원장=간토(関東) 블록장, (주)싯프스(SIPS Corporation))에는 23사 28명이 출석, 각사의 현상 보고와 더불어 이번 분기의 목표를 ‘영업력 향상’으로 정했다.

프런트는 각각의 종업원의 능력에 차이가 있기 때문에, 판매력이 있는 프런트맨과 판매력이 없는 프런트맨의 차이는 어디에 있

는지를 파악하여, 판매력이 있는 프런트맨에게 맞추기 위한 시책을 실시하는 것으로 그 차이를 메워 나간다. 최종적인 대응책으로는, 영업·프런트·관리의 매뉴얼 작성을 목표로 하기로 하였다.

생산위원회(후나코시 고이치(船越 功一) 위원장=나카시코쿠구슈(中四国九州) 블록장, (주) 테크니컬 크린(Technical Clean) 사장)에는 20사 24명이 출석. 사전에 실시한 설문조사에서 응답이 많았던 수입차, 상용차, 트럭의 생산을 이번 분기의 연구 테마로 삼기로 하였다.

앞으로는 더욱 사용 후 차량이 폭증으로 빠져나갈, 구매가 어려워진다는 점과 부품 가격의 하락 등이 예상된다.

현재 상황에서, JARA 그룹에서의 수입차와 대형 트럭 부품의 취급 비율은 낮으며 취약점이라는 점은 분명하지만, 그룹 전체의 이익으로 이어가기 위해서는 지금보다도 부가가치를 높인 생산이 필요해진다.

위원회에서는 성과가 좋지 못한 이 분야를 다시 테마로 채택하여, 취약점을 강점으로 바꿔 나갈 생각이다. 잘 팔리는 상품의 정보 공유는 말할 필요도 없으며, 우선은 시스템에서의 등록 방법의 통일을 위해 움직이기 시작한다.

수출위원회(오카노 이사오(岡野 功) 위원장=주부간사이(中部関西) 블록장, (유) 오카노 자동차상회(岡野自動車商会) 사장)에는 24개사 28명이 참석하여, 각사에서의 수출 무역의 현황과 과거의 트러블 사례를 공유하며, 일본 국내 부품 생산과 수출용 부품의 판단 기준과 우선순위 등에 대한 의견 교환이 이루어졌다.

앞으로의 과제로서, 각사의 수출에 대한 정보를 목록화하여, 기존 바이어 등에 대한 협상 재료로 하는 등의 방안이 제안되어, JARA 네트워크를 활용한 지역 회원들 간에서 공동 출하의 가능성을 검토해 나간다.

재활용소재위원회(다카하시 겐사쿠(高

橋 建作) 위원장=홋카이도·도호쿠(北海道・東北) 블록장, (주) 다카하시상회(高橋商会) 사장)은 17개 사 18명이 참석했다. 외부 강사로 공익재단법인 일본생산성본부의 주임 경영 컨설턴트인 기타가와 가즈노리(喜多川 和典) 씨를 맞이해 자동차의 플랫폼 비즈니스와 EU에서 앞으로 도입이 예상되는 규제에 대한 강의를 있었다. 각사의 의견 교환에서는, 자동차 1대의 단가를 높이기 위해, 소재 분별 방법과 부가가치를 평가하는 방법에 대한 지식 습득, 비용 대비 효과에 대한 검증 등이 요청으로 올라왔으며, 우선은 조사 품목을 재조사하여, 1대의 차량에서 나오는 소재별 중량 환산 표본을 만들기로 하였다.

◆기대되는 시너지 효과

위원회의 효과라는 것은, 단순히 지식의 향상과 정보 공유에 그치지 않고, 소속 위원회에서 논의된 내용을 다른 위원회로, 또는 옵서버로 참가한 다른 위원회에서의 과제를 소속 위원회에서 논의하는 등 수평적으로 전개하여 정보의 보완이 가능해진다.

또한 각사가 취득한 정보는 각 블록 예회에서도 집약, 공유되기 위해, 앞에서 말한 바와 같이, 옵서버 참가가 포인트가 되어 높은 시너지 효과를 만들어 내는 것이다.

이에 따라 그룹 전체에서 어느 때보다 자동차 재활용을 보다 더 포괄적이며 정확하게 파악할 수 있게 된다.

도문 유키요시 회장은, 이러한 예상 밖의 경제 효과를 조직으로 움직였을 때 발생한 부산물이라고 표현하고 있지만(앞의 호 인 인터뷰에서), 우리들의 생각과는 관계없이 변화해 나가는 상황에 대비하여, 회원 각사의 매출 확대가 실제로는 전체 매출 확대로 직결한다는 것을 재인식하며 출범한 JARA 그룹의 위원회 운영의 향후가 주목된다.

(JARA 홍보 담당)



대기오염 대책으로
우대하는 국가도 많다(이미지)

중고차 수출, 전동계 에코카가 10% 돌파 대기오염 대책으로 인기

하이브리드 자동차(HV)나 전기자동차(EV) 등 전동계 에코카의 중고차 수출이 증가하고 있다. 재무성의 무역 통계에 따르면, 2017년도는 처음으로 수출 전체의 10%를 돌파했다. 대기오염 대책으로 세제 면에서 우대하는 몽골 등, 스리랑카나 러시아 등에서의 문의가 많다. 일본 차의 브랜드 이미지 향상과 정비 관련 기기의 수요 증가 등으로 이어질 것으로 보인다.

2017년도의 중고차 수출 총 대수(승용차·화물)는 128만 9833대. 이 가운데 전동계 에코카는 13만 7655대이며, 구성비로는 10.7%를 차지했다. 차종별로는 HV가 가장 많아 13만 1721대를 차지했으며, 수출 금액 기준으로는 1248억 9000만 엔이었다. EV도 5050대와 5천 대를 넘었다. 플러그인 하이브리드차(PHV)는 875대였다. HV의 수출 지역에서 가장 많이 수출되는 곳은 몽골로 2만 6373대. 몽골에서는 대기오염이 심각해지면서, 2007년부터 HV의 수입세와 특별세를 순차적으로 철폐했기 때문에 수출이 증가하였다. 2위의 스리랑카도 HV의 물품세를 우대하고 있으며,



“드라이버(사장)가 결정한 코스에서 차(회사)를 운전하는 서킷에서의 레이스”였던 점에 대해, 앞으로는 “코드라이버인 부사장들의 네비게이트로 앞이 보이지 않는 길을 달리는 랠리”로 주행 방법이 바뀌었다, 라고 표현했다. 속도와 풍부한 자금력을 가진 미국의 주요 IT 기업에 대해, JIT를 활용한 서비스를 제공할 수 있도록, 판매점과 준비를 추진하고 있다. TPS와 원가 저감은, 제조 현장뿐만 아니라, 사무계와 기술계에서도 철저히 지켜, ‘수익력(稼働力)’을 높인다.

(일간 자동차신문 5월 10일)

토요타 사장, 모빌리티 기업 으로 변혁

토요타 자동차의 도요다 아키오(豊田 章男) 사장은 9일 결산 회견에서, 자사의 원점인 ‘토요타 생산 방식(TPS)’과 ‘원가 저감’을 활용한 ‘자동차를 만드는 회사에서 모빌리티 컴퍼니로 풀 모델 체인지’를 추진하는 경영 방침을 표명했다. 화이트칼라를 포함하여 회사 전체에 TPS와 원가 저감을 침투시켜 수익성을 높이며, 새로운 기술과 새로운 분야에 대한 투자를 확대한다. 모빌리티 서비스에서는, TPS의 가장 핵심적인 저스트 인 타임(JIT(Just In Time))에 근거하여, 고객이 필요할 때 필요한 만큼 서비스를 제공하는 ‘JIT 서비스’를 전개한다. 중국 등 급격한 성장을 이루고 있는 시장에서는, 꾸준히 대수를 쌓아 올려 ‘연륜적(年輪的) 성장’에서, 시장 수준의 높은 성장으로 전환하여, 경영 자원의 투입을 늘린다.

9일 도쿄 본사에서 열린 결산 회견에서는, 업적 설명을 한 제1부에 이어, 제2부에서는 도요다 사장이 등단. 중장기의 경영 방침을 설명했다.

도요다 사장은 모빌리티 컴퍼니로의 개혁에 대해 “종래의 연장 선상에 있는 미래와 결별하며, 우리들의 손으로 개혁해 나가는 미래를 선택했다”라고 설명, 사장 취임 후의 과거 8년이

경제산업성, 하늘을 나는 자동차 개발 지원 사업 2020년 대의 실용화 상정

경제산업성에 의한 ‘하늘을 나는 자동차’ 개발 지원 사업의 개요가 밝혀졌다. 먼저, 정부의 ‘미래 투자 전략 2018’로 각의 결정 후, 정부 내에서 관계 법령의 논의를 시작하거나, 민간의 협조·경쟁 영역을 분담한다. 협조 영역에서의 실증 사업비를 2019년도 예산에 포함하며, 올 가을에는 미래 비전과 2020년대의 실용화를 상정한 로드맵(행정표)을 정리한다.

경제산업성은 3월에 실시한 산업구조심의회(경제산업성 대신의 자문 기관)에서 하늘을 나는 자동차의 개발 지원을 처음으로 표명했다. 경제산업성의 제조산업국을 중심으로 크로스펑셔널팀(CFT(Cross Function Team))을 만들어, 정책의 구체화에 나섰다.

우선은 일본경제재생본부에 의한 미래 투자 전략을 포함시키도록, 경제산업성 내에서의 논의와 조정을 진행한다.

국가 프로젝트로서의 자리매김을 분명히 밝힌 후, 관계 법령을 맡는 국토교통성이 경찰청 등과 연락 회의를 만들어, 법령과 제도면에서의 논의를 시작한다. 유럽과 미국에서의 논의

와 일치시켜 가면서, 과제와 대응 방식을 정리한다.

기술 면에서는, 협력 영역의 하나로써 안전 기준 만들기를 구체화할 계획이다. 토요타 자동차와 NEC로부터 출자를 받아 ‘하늘을 나는 자동차’의 개발을 추진하는 카티베이터(Cartivator)사 이외에, 무인기 제조를 취급하는 스바루와 항공기 사업을 가지고 있는 혼다 등의 자동차 메이커, 일본 국내의 드론(무인 항공기) 메이커나 전지·모터 기업을 모아, 컨소시엄(기업연합)을 만들어 필요한 기술과 기준에 대한 논의를 시작한다. 경제산업성은 내공성 등을 확인하는 실증 사업을 상정하여, 사업비를 2019년도의 개산 요구에 포함시킬 생각. 그 후, 비전과 로드맵을 정리하여 관민에서 개발을 본격적으로 진행한다.

하늘을 나는 자동차에 대해서는, 미국의 우버와 유럽의 에어버스 등이 잇따라 개발과 사업화 방침을 표명했다. 안전 확보의 어려움과 사회적 수용성을 포함하여 회의적인 시각도 많지만, 경제산업성은 항공 부품과 드론, 자동차, 전기 등의 유력 기업이 모여 있는 일본에서 하늘을 나는 자동차의 개발 프로젝트를 추진하여, 유럽과 미국에 뒤떨어지지 않도록 함과 더불어 파생 기술과 제품, 인재 교류 등의 부차적인 효과도 노릴 생각이다.

(일간 자동차신문 4월 26일)



2017년도에는 2만 4779대가 수출됐다. 그 다음으로는, 파키스탄(1만 8759대), 러시아(1만 7263대)의 순이었다. 연간 수출 대수가 연간 1만 대를 넘어선 것은 이 4개국으로, HV 전체 수출의 66%를 차지했다. 또한 EV의 수출 지역으로는 뉴질랜드가 2695대로 가장 많았으며, 다음으로는, 러시아(1338대), 조지아(744대) 등. PHV는 러시아가 394대, 뉴질랜드가 340대 등이었다.

일본에서는, 2017년 역년(책력상의 1년)의 등록 승용차(배기량 660cc 이상) 판매에서 차지하는 전동차 비율은 39.1%로 40%에 가까우며, 보유 대수도 증가하고 있다. 한편, 일본 국내에서 사용 후 자동차로 처리되는 HV는 연간 1만 대 정도에 불과하며, HV를 포함한 많은 중고 전동차가 해외 시장으로 향하고 있다. 자동차의 급증에 따라 대기오염으로 시달리는

신흥국도 많아, 앞으로도 중고 전동차의 사업 기회는 많아질 것으로 보인다.

차량의 수출 확대에 따라, 고전압 장치의 정비 기기와 점검용의 외부 고장 진단기(스캐너) 등의 요구도 높아질 가능성이 있다. 한편, 이러한 전동계 에코카의 재활용체제 만들기가 과제가 될 가능성도 있다.

(일간 자동차신문 5월 8일)

C02 삭감 수치 (JARA시스템)

재사용부품 사용으로
C02 삭감 효과 참고치
2018년4월

2,240t

※일반, 중·대형을 포함한 자동차 수리 시, 신부품을 사용하여 발생하는 C02 배출량과재활용부품을 사용하여 발생하는 C02 배출량의 차이가 C02 삭감 수치가 됩니다. 일반사단법인 일본자동차리사이클부품 협의회와 와세다대학 환경종합센터가LCA (전생애 환경평가기법 (life cycle assessment))라는 기본 생각에 근거하여 공동 개발하였습니다.

KOBELCO

We Save You Fuel
Achieving a Low-Carbon Society

Dismantling process flow chart

How the Car Dismantling machine works

1. Receiving and evaluating cars

Incoming vehicles tested on dynamometer to check engine condition



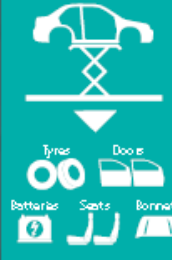
2. Collecting fuel, fluids and chlorofluorocarbon gas

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 new components such as ferrous, non-ferrous and plastics



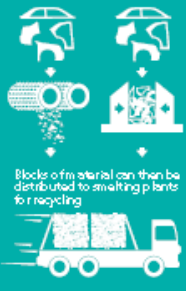
5. Processes after removing parts

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 figures)

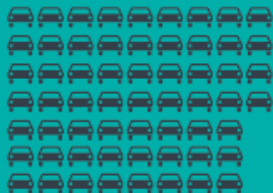
15 vehicles >

One operative working by hand.



60 vehicles >

One operative in a Kobelco Car Dismantling machine.



Engine



Catalytic Agents



Body Steel



Seats



Windows



Wheels/Tyres



Suspension



Rad Motor



Brakes



Front & Rear Bumpers



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

Transmission



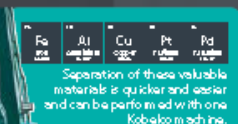
Doors



Harnesses



Improved recovery rate of rare earth metals



SK210D



SK210D



SK135SRD



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