



JARA、西日本豪雨被災地を支援

株式会社JARA（北島宗尚社長）はこのほど、7月に発生した西日本豪雨の被災地域で被災車両の引き上げ活動を行った。活動は現在も継続中ではあるが、全国の会員企業の協力のもと、述べ約170名で三週間に亘る期間の中で完了の見通しが立つ状況にまで至っている。

発生直後、JARAグループの土門志吉会長を本部長とした災害対策本部を即座に立ち上げ、被害が深刻であった岡山県倉敷市真備町や広島県東部地域、近郊河川の決壊に伴う被災車両の引き上げ対応を決定した。両者は現地へ赴き、車両の保管場所となるヤードを真備町の北に確保し、近隣の会員企業と連携しながら引上げを開始した。広範囲での被災の上、被災地の交通網も停滞しており、活動は当初困難を極めたが、駆け付けた全国の会員企業の中には東日本大震災時での引上げに尽力した経験を持つ人員も多く、事故や怪我等もなく進めることができた。

今回、大手損害保険会社との情報共有・連携で大いに役立ったのが、今回初めて採用されたスマートフォン専用のビデオチャットアプリである。被害状況の査定では、保管ヤードから損保会社にいるアジャスターへ映像を送信できるため、効率的な被害調査を可能にした。

(JARA広報部)

JARAグループ、 フロントマンステップ1研修会 を開催

JARAグループ（土門志吉会長）はこのほど、静岡県裾野市のあいおいニッセイ同和自動車研究所東富士センターで「2018 JARAフロントマンステップ1研修会」を開催した。参加者は、リサイクル部品のフロント業務や板金塗装（BP）作業の研修などを通じて、フロントマンとしての対応力向上を図った。

3日間行われた研修会では、昨年に続いて2回目となる「板金塗装（BP）体験セミナー」をカリキュラムに組み込んだ。外板パネルのキズや凹みについて、どのような作業工程を経て修復しているのかを理解することを目的とするもので、使用済み自動車からのリサイクル部品生産や顧客への提案力向上に反映していく。

BPセミナーは、ドアパネルの凹みの補修作業を行った。同研究所の講師が作業内容の解説をした後、参加者全員が補修箇所の塗膜剥離、凹み部分の引き出し、パテ付けと研ぎ、ブラサフ塗装までの補修作業を実践した。また、セミナーでは、車体整備事業者の視点に立ったリサイクル部品について座学を行うなど、リサイクル部品の活用促進に結びつける内容とした。参加者は「板金塗装の仕事の難しさがわかった」、「キズの状態に応じた提案をしていきたい」などと話した。

車体整備事業者は、BP作業でリサイクル部品の外板パネルを使う際、キズや凹みがあっても使いたいという声もある。JARAでは、車体



整備事業者にも、正確な形状説明を行うなど、リサイクル部品の活用促進に結びつける。

(日刊自動車新聞8月16日)

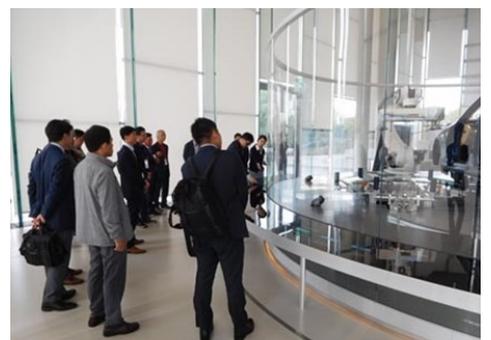
アジア自動車環境フォーラム、 今秋にインドで開催 参加など受付

第11回アジア自動車環境フォーラム（AAEF）が10月31日～11月2日の3日間、インド・ニューデリーで開催される。現在、アジア自動車環境フォーラム日本委員会（劉庭秀委員長）は、NPO法人全日本自動車リサイクル事業連合（JARA、高橋敏理理事長）を窓口として参加受付、問い合わせなどを受け付けている。

同フォーラムは2008年に韓国・ソウルで初めて開催された。アジア各国の自動車リサイクラーや行政機関、学術機関、自動車メーカーが一堂に会する国際会議で、自動車の環境問題やリサイクル産業に関する情報交換を行うことを目的にしている。

11回目を迎える今年のテーマは「AUTOMOTIVE RECYCLING IN INDIA PATHWAY TO THE FUTURE — TOWARD SUSTAINABLE SOCIETY—」。ツアーでは本会議に出席するほか、インドのリサイクル市場の視察も行う。今回の開催国となるインドは世界第二位のスクラップ輸入国。アジア諸国から使用済み自動車（ELV）のスクラップを含む多くのスクラップを輸入している。

(日刊自動車新聞8月16日)



AAEF2017の様子



不適切な修理と
事故被害の因果
関係が
認められた
(イメージ)

不適切修理に賠償金35億円、 日本の車体整備業界も要注意

自動車の修理をめぐる米国での賠償命令が日本の車体整備業界で話題になっている。ルーフの修理にメーカー指定の溶接ではなく接着剤を使用した結果、衝突事故時に火災が発生し、乗員が大怪我をしたとして、車体整備工場側が3150万ドル（約34億8千万円）の賠償を命じられたものだ。日本では米国のような巨額の賠償命令が下る可能性は低いものの、メーカー指定の要件を順守していない

ケースは少なからず存在すると見られ、近い将来、対岸の火事と傍観していられなくなるかもしれない。

発端となった事故は2013年秋に米国で起きた。ホンダ「フィット」とトヨタ自動車のピックアップトラック「タンドラ」が衝突。フィットは大破後に炎上し、ドライバーと同乗者は車内に閉じ込められて大やけどを負った。

フィットは中古車として購入したもので、前のオーナーが雹（ひょう）の被害に遭い、ルーフ交換を行っていたことが判明。しかも、ホンダが指定するスポット溶接ではな

く、接着剤で交換したルーフを固定していた。また、フィットオーナーが契約していた保険会社が車体整備工場に対し、修理費用を浮かすために接着材の使用を強要したという。被害者の代理人を務めた弁護士は「（保険会社は）自動車利用者の安全よりも利益を優先するよう修理工場に強要した」と語った。

車体整備工場は「（接着剤による）パネル接合方法は（溶接と）同等の効果を持つと考えられる。修理工場はホンダのエンジニアの先を行っていた」と主張したが、メーカー指定の修理手順を順守する「I-CAR」の認定工場でもあり、メーカーが要請する溶接をしなかったことには変わりない。結果として陪審員団は昨秋、不適切な修理と乗員被害の因果関係を認め、車体整備工場に賠償金の支払いを命じた。30億円を超える賠償金には、米国で認められている懲罰的な損害賠償分が含まれるとみられる。懲罰的損害賠償が認められず、精神的な損害を慰謝料として裁判所が算定する日本では、これだけ巨額な賠償命令が出る可能性は極めて低い。

ただ、修理難度の高い超高張力鋼板の採用が広がり、先進安全技術のエーミング（機能調整）作業も求められる今、整備や板金塗装工場はメーカーが指定する工具や修理手順を順守し、作業記録を残さないと、思わぬ紛争に巻き込まれかねない。

（日刊自動車新聞8月24日）

解体登録事業所の減少続く、 10年で1千事業所以上

利用拡大に期待 自動車リサイクルで解体工程を担う登録事業所数が、この10年で1千事業所以上も減少していることがわかった。2017年度は前年度比13・7%減の4933事業所となり、08年度と比べると1674事業所減少した。登録事業所のうち当該年度に移動報告を行った事業所である稼働事業所も同程度減っており、使用済み自動車（ELV）の発生減や資源価格の上下動、後継者難など、解体

事業者を取り巻く厳しい経営環境が浮き彫りになった。

ELVの解体処理を行う登録事業所は年々減少を続けている。過去10年のうちピークは08年度の6607事業所。以降、漸減傾向で、14年度は5917事業所で6千事業所割れ、17年度は一気に5千事業所を下回るようになった。

一方、登録事業所に占める稼働事業所の割合は高まった。ここ数年は65%前後で推移してきたが、17年度は71・5%に上昇。10年度以来7年ぶりに70%代を回復した。

登録事業所総数が減少する一方で、1事業所当たりの引取報告件数を分析すると、処理規模が比較的大きい事業所へ集中している様子が鮮明になっている。

17年度の引取報告件数が少規模の「1～10」は17事業所減少、「11～100」は106事業所が減少したが、逆に「101～1千」「1001～1万」は16事業所の増加、「1万1～」も4事業所増加した。

解体業者として登録されている業種には「解体/破砕等」のほか、「新車販売」「中古車販売」「自動車整備」がある。解体/破

砕等が全体の約8割を占めているが、17年度の登録事業所数は08年度比956事業所減の3892事業所だった。また、稼働事業所は同916事業所少ない3161事業所となった。

（日刊自動車新聞8月23日）

CO2削減数値(SPL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07月

2,547t

※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。

Asian Automotive Environmental Forum

11th in India

From Wed. 31st October to Fri. 2nd November 2018



Conference theme:
AUTOMOTIVE RECYCLING IN INDIA
PATHWAY TO THE FUTURE
– TOWARD SUSTAINABLE SOCIETY –

Holiday Inn New Delhi International Airport

Registration Fee : US\$200 per person

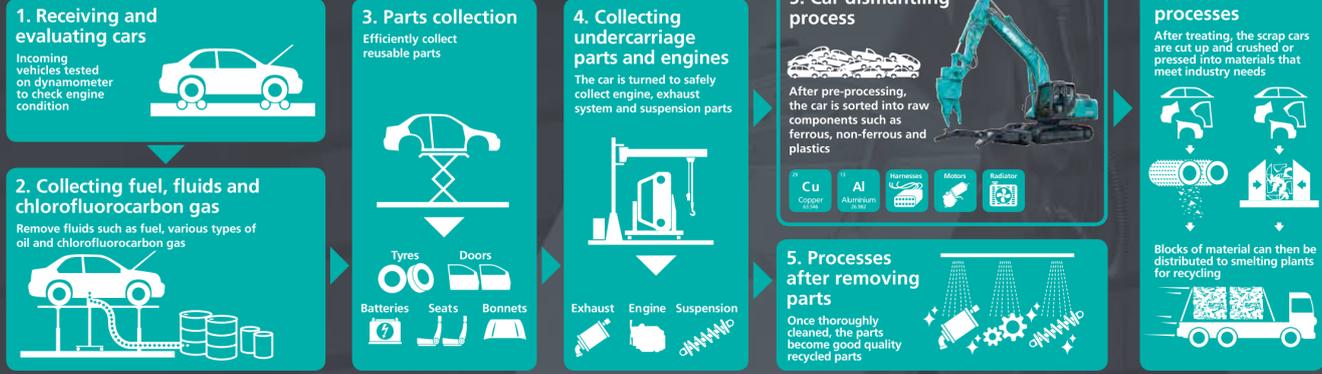


Contact : jara@npo-jara.org(Japan Automotive Recyclers Association)



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.

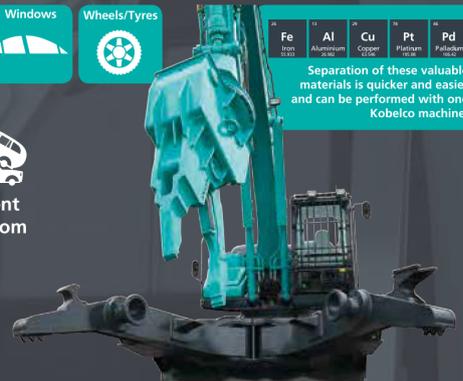
Engine, Catalytic Agents, Body Steel, Seats, Windows, Wheels/Tyres, Suspension, Radiator, Brakes, Front & Rear Bumpers, Transmission, Doors, Harnesses

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

Improved recovery rate of rare earth metals

Fe Iron	Al Aluminum	Cu Copper	Pt Platinum	Pd Palladium
------------	----------------	--------------	----------------	-----------------

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		