



JARA NEWS

JAPAN AUTOMOBILE RECYCLE NETWORK NEWS

Vol.97 MARCH 2016 <http://www.jara.co.jp>

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

‘자동차 재활용의 미래 - 제2회 서밋으로부터-’

‘가치 있는 차량’ 구매에 본질

일간 자동차 신문은 3일, 자동차 재활용 사업에 대해 논의하는 ‘제 2 회 자동차 리사이클 서밋’을 도쿄도내에서 개최했다. ‘다음 세대로 꿈을 이어가는 재활용 사업’을 테마로 이번 서밋은, 자동차 재활용 관련 10 개 단체가 업계의 방향과 예상되는 과제에 대해 논의를 하였다. 서밋의 마지막에서는 ‘서밋 선언’을 채택하며, 일본의 순환형 사회 공헌과 더불어 환경 변화에 지속적으로 대응하기로 합의했다. 각 단체는 악화되는 경영 환경에 대한 대응과 글로벌화, 인재 확보·육성 등 어려운 경영 판단이 요구되고 있다.

서밋에서는 기조 강연으로 경제산업성 제조산업국 자동차부문 자동차리사이클실 호사카 아키라(保坂明) 실장이 업계 동향과 재활용 부품 시장의 확대 방안 등에 대해, 환경성 대신관방 폐기물·리사이클 대책부 기획과 리사이클추진실의 야마구치 유지(山口裕司) 실장보좌는 환경 정책의 관점에서 본 자동차 재활용 산업에 대해 각각 강연을 하였다.

호사카 실장은 국내 경영 환경이 어려워지고 있는 점을 논하면서 “소이를 버리고 대동을 선택하는 것이 요구되고 있는 것은 아닌가”라고 말하며 업계 전체에서 과제에 직면해 줄 것을 요구했다. 한편 야마구치 실장보좌는 “환경 정책에 있어 온난화 문제나 자연 순환 등의 이야기가 있듯이 (환경성) 실증 사업 등을 통해 다양한 플레이어가 나오고 있다.”라고 지적했다. “자동차 재활용 업계도 더욱 넓은 시야를 가지

는 것이 필요하다.”라고 하며 앞으로 횡단적인 교류가 중요하다는 인식을 표명했다.

서밋에서는 ‘현재의 경영 환경과 대응책’ ‘인재 육성·확보를 위해’ ‘자동차 재활용의 국제 전개’의 세 개의 커다란 의제로 앞으로의 방향성을 중심으로 한 논의를 전개했다.

먼저 참가자로부터 언급이 많았던 것은, 사용 후 자동차의 감소가 일상화되고 있다는 것이다. “사용 후 자동차의 감소는 커다란 과제가 되고 있다.” (일본 ELV리사이클기구의 기우치 마사유키 (木内雅之) 총무부회장)라며 “실탄(차량) 부족으로 인한 차량 획득 경쟁이 치열해지고 있다.” (NGP 일본 자동차리사이클사업협동조합 오타 미치토(太田道人)청년부회장)는 것처럼, 사용 후 자동차의 발생 대수는 통계를 시작한 이래 사상 최저 수준을 기록하고 있다.

원인은 신차 판매 대수의 침체와 중고차 수출이 높은 수준을 유지하고 있는 것에 있지만, 재활용 사업자에게 있어 사용 후 자동차는 재활용 부품 및 철 스크랩을 낳는 이른바 ‘산업의 중추’. 이것이 없어진다면 업계의 근간이 흔들릴 수도 있다.

“사업의 시작은 차량의 구입이며, 물건이 들어오지 않으면 사업을 할 수 없다.” (부유키카이(部友会)의 하토무라 쇼지로(鳩村 昭二郎) 회장)라며 재활용부품 판매 단체도 힘든 상황이다. 한편 일각에서는 “매출이 증가하고 있기 때문에, 재활용부품 시장으로서 확대되고 있다고 생각한다.” (JARA 기타지마 소쇼(北島宗尚) 사장)라며 좋은 반응을 나타내는 의견도 나왔

단체명

일반사단법인 일본ELV리사이클기구
일반사단법인 일본트럭리파인파트협회
NGP일본자동차리사이클사업 협동조합
동일본자동차해체처리협동조합
특정비영리활동법인 RUM얼라이언스
주식회사 J A R A
주식회사 빅웨이브
주식회사 에스·에스·지
일본파트협회
일반사단법인 부유키카이

다.

재활용부품 판매라는 측면에서 보면, 반드시 사용 후 자동차의 양을 확보한다는 것이 아니라, 가치가 있는 차량을 얼마나 구매할 수 있는가에 사업의 본질이 내포되어 있다고 할 수 있다. 업계에서는 기존 차량의 구입 루트를 포함한 상황 판단이 중요해지고 있다.

상반되는 해외 전개와 국내 순환

자동차 재활용 업계에서, 지난해부터 주요 관심사가 되고 있는 것이 철 스크랩 가격의 침체다. 서밋에서도 우려를 표명하는 의견이 속출. 해체자동차의 출하에서 수익을 내 온 사업자에게는 “자원에만 의존하니 힘든 부분이 나타났다.” (동일본자동차해체처리협동조합의 하세가와 사카에(長谷川栄) 부이사장). 사업 환경의 악화와 더불어 저출산으로 인한 축소가 예상되는 국내시장. 해외로 그 활로를 찾는 움직임도 있어 업계는 문제 타개의 실마리를 모색한다.

철 스크랩 가격은 전국적으로 보았을 때 2015년 1월에 비해 약 40% 감소하고 있으며, 1만 5



자동차 재활용의 국제적인 전개도 커다란 테마가 되어 가고 있다.

천엔 전후로 추이되고 있다. 중국 경제에 정체감이 감돌고 있기 때문에 “철 스크랩 가격이 오르는 것은 어려운 것” (NGP 일본자동차리사이클사업협동조합의 오타 미치토 (太田道人) 청년부회장)이라는 견해가 대세다.

한편 빅웨이브의 핫토리 아츠시(服部厚司) 사장은 “스크랩 가격은 어디까지나 시세로 움직이는 것으로 그때 그때 상황에 따라 달라지기에 언제까지 생각해 두지 않으면 안 된다.” 라고 지적했다. 훗카이도를 기반으로 하는 에스·에스·지도 “(지역을 한정) 차량 인수 캠페인 및 부품 판매로 극복 하자는 생각이다.” (구도 코지(工藤浩司) 이사)라며 상황에 좌우되지 않는 사업 전개를 지향한다.

사용 후 자동차의 감소와 부품 운송비 상승이라는 기존 경영 과제에 스크랩 가격의 침체가 가해진 것으로, 각 단체에서 장래를 내다 보기 어려운 점을 언급하는 의견이 논의에서 두드러졌다.

그 가운데, 최근 몇 년간 존재감이 커지고 있는 것이 해외 사업 전개이다. 대기업 재활용 사업자와 유력 재활용부품 단체는 축소되고 있는 일본 시장으로부터 수요가 전망되는 국가로 시선을 옮기기 시작했다. 공장 건설과 합작 회사의 설립 등 새로운 시장을 개척하려고 현지로 진출하는 움직임이 활발해 지고 있다.

JARA 기타지마 소쇼(北島宗尚) 사장은 “일본 자동차는 세계적인 상품이기 때문에 애프터 부품도 해외로 진출한다.”라며 유동 전체의 흐름 속에서 자동차 재활용부품을 자리매김하고 있다. 또한, “국내와 동등한 질의 부품이 요구되고 있다.” (일본파트협회의 후루야마 히로야스(古山博康) 씨)는 것처럼 일본의 재활용부품의 우수한 품질이 해외에 인지되어 있는 것도 사업자의 해외 전개를 밀어주는 커다란 요인이라고 할 수 있다.

정부는 세계의 환경 공헌이라는 관점에서 자동차 재활용 제도의 해외 수출을 모색한다. 서 및 참가자는 “인프라 시스템을 수출할 수 있는 노력도 필요하다.” (일본 ELV리사이클기구의 기우치 마사유키(木内雅之) 총무부회장)에 찬동하는 의견이 잇따랐다. 단, “자동차리사이클법

은 본래 부품의 재사용을 포함하여 자동차의 국내 순환을 확산시키려는 것이 목적이다.” (일본 트럭리파인파트협회의 미야모토 마사키(宮本眞希) 대표이사)라며 일본에서의 순환형 사회형성을 향해 뺨기를 막는 의견도 많이 제시되었다. 해외에 부품을 수출하면 국내에서 자동차 자원을 재이용하는 근본적인 구조가 붕괴될 수도 있다.

RUM 얼라이언스의 아카스 요이치로(赤須洋一郎) 이사가 “글로벌 시점과 재활용 부품의 지산지소(地産地消)라는 국내 시장 중심의 시점 사이에 서야 한다.” 라고 말한 것처럼 사업 확대와 국내 순환의 두 마리 토끼를 쫓는 어려운 선택이 있는 것도 사실. 자동차리사이클법을 소관하는 경제산업성과 환경성을 포함해 업계 전체에서 장래의 방향성을 공유하는 것이 필수적이다.

인재 확보에는 이미지 개선을

일본의 구조적인 문제로 확실히 다가오는 저출산 고령화. 앞으로 모든 분야에서 인력부족이 예상되지만, 자동차 재활용 업계도 예외는 아니다. 서밋에서 채택한 ‘인재 확보·육성 방안’의 주제에서도 각 단체의 시행 착오를 하는 상황을 볼 수 있다. 어떻게 업계의 나아갈 길을 제시하며 인재의 신선 대사를 촉진시켜 나갈까. 사업 구조의 변화와 함께 업계는 과도기를 맞이하고 있다.

육성면에서 보면 재활용 업계는 각 단체가 각각 다양한 연수 메뉴를 갖추고 있어 자동차 애프터 업계 중에서도 충실한 연수 제도를 가지고 있다고 할 수 있다. 에스·에스·지와 같이 “여자회라고 부르는 연수를 개최하며, 여성을 위한 클레임 대응에 임하고 있는” (구도 코지(工藤浩司) 이사) 곳도 있다.

단, “실제로 연수회에서 신진이 참가해 지식을 습득해도 (회사에 돌아가) 어느 정도 활용할 수 있을 것인가라는 것이 있다.” (동일본 자동차해체처리협동조합의 하세가와 사카에(長谷川栄) 부이사장). 또한 이러한 교육은 어디까지나 단체에 가맹한 사업자가 대상. 새로운 인재를 채용하는 경우 유효한 PR 방법을 업계 전체가 내놓지 못하고 있는 것이 현실이라고 할 수 있다.

빅웨이브의 핫토리 아츠시(服部厚司) 사장이 “힘들다·더럽다·어둡다는 부정적인 이미지를 갖고 있는 사람이 많다.” 라고 말한 바와 같이 서밋에 참가한 많은 이들은 업계의 인상이 결코 좋지 않다는 것에 우려를 나타내고 있으며 어떻게 주위에 어필해 나갈 것인가가 큰 과제다.

자사에서 올해 대학졸업자 채용을 실시하고 있는 일본 트럭리파인파트협회의 미야모토 마사키(宮本眞希) 대표이사는 “일하는 보람과 무엇인가를 해 냈다는 만족감을 학생에게 어필할 필요가 있는” 점에서 “(경영자가) 우리들은 산

C02 삭감 수치 (수퍼라인 시스템)

재사용부품 사용으로
C02 삭감 효과 참고치
2016년1월

3,347t

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

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

「그린포인트시스템」으로부터 참조

업의 가치를 가지고 일한다는 의지를 가지고 하지 않으면 안 된다.” 라고 지적한다. 인재 채용을 위한 업계의 PRI 부족하다는 것은 재활용 업계만의 이야기는 아니다. “블랙기업” 등의 이미지가 확산되고 있는 가운데 채용 방식을 우선 검토할 필요가 있다.

또한 “시간은 걸리지만 인지도나 이미지 제고에 노력해 나간다.” (일본ELV리사이클기구의 기우치 마사유키(木内雅之) 총무부회장)는 것을 의식하고 활동을 착실히 쌓아가는 것이 미래의 밑거름이 된다고 할 수 있다.

한편으로 “국내 인재 채용만이 아닌, 외국인 연수생들을 받아들이는 것도 중요하다.” (NGP 일본자동차리사이클사업협동조합의 오타 미치토 (太田道人) 청년부회장)라며 해외 인재의 수용을 요망하는 여러 의견이 나왔다. 재활용 사업은 외국인 기능 실습 제도의 대상이 아니며, 이 제도를 활용하여 해외의 인재를 받아들이는 것은 불가능하다. 이 때문에 업계측은 인재의 다양화를 모색함과 더불어 노동력 확보를 목표로, 재활용 사업을 자동차 정비 등과 동일하게 “해외의 기업 실습생에게 문호를 넓히는” (핫토리(服部) 사장) 중요성을 호소한다.

인재 문제는 향후 재활용 사업만이 아닌, 일본경제 전체를 무겁게 짓누를 것임에 틀림없다.

차세대 자동차나 차량에 채택되는 신소재에 대한 대응, 국제화라는 종래에는 없던 업계 테마를 가지고 있는 재활용 업계. JARA기타지마 소쇼(北島宗尚) 사장이 “집행부의 세대 교체도 실시했다.”는 것처럼 업계 안에서의 인재 유동성을 높이는 것도 앞으로는 필수일 것이다. 먼저 업계 구조의 변화에 위기감을 공유하며 협조분야를 찾아 나가는 것이 다음 세대에 사업을 이어나가는 첫걸음이 된다.

KOBELCO

燃費のコベルコ!
低燃費のコベルコ!
低燃費のコベルコ!
低燃費のコベルコ!

コベルコが提案する 新しい考え方

1979年世界初の自動車解体機の発売以来、
30年以上にわたって金属リサイクル分野で常にリードし、
環境負荷の低減に貢献してきました。

マルチ解体機

使用済み自動車の解体以外にも廃家電などの金属製機器の解体および
さまざまな複合廃棄物の解体・分別作業が可能です。



SK135SRD

SK210D

コベルコ建機株式会社
<http://www.kobelco-kenki.co.jp/>

KOBELCO

We Save You Fuel!
Achieving a Low-Carbon Society

New ideas come from KOBELCO

Since launching the world's first car-dismantling machine in 1979,
KOBELCO has continued to take the lead in the metals recycling industry.
For over 30 years, we have contributed to reducing environmental impact.

Multi-Dismantling Machine

In addition to dismantling end-of-life cars,
Multi-Dismantling Machine can break down
various metal products and equipment
such as used household appliances and
can separate and sort various composite
material wastes.

Car-Dismantling Machine

Car-Dismantling Machine efficiently
separates and sorts raw materials in
end-of-life cars and is able to recover
rare earth metals.



SK210D



SK210D

KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY EUROPE B.V.
<http://www.kobelco-europe.com/>
KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY U.S.A. INC.
<http://www.kobelco-usa.com/>

KOBELCO

神钢 无坚不摧!
坚硬的信仰

新构想源于神钢

1979年世界第一台汽车拆除机发售以来，
30多年来一直引领金属再生领域，
在降低对环境压力方面功不可没。

多功能拆除机

不仅可以拆除不再使用的汽车，还可以
拆除废家电等金属制机器以及各种复合
废弃物品的拆除、分类作业。

汽车拆除机

可快速进行报废汽车内素材的分类作业，
能够回收稀金属资源。



SK1358R

SK200

成都神钢工程机械(集团)有限公司
<http://www.kobelco-jianji.com/>

KOBELCO

We Save You Fuel!
Achieving a Low-Carbon Society

새로운 발상은 KOBELCO에서

1979년 세계 최초로 자동차 해체기를 출시한 이래,
30여 년에 걸쳐 금속 재활용 분야에서 항상 앞서서서
환경 부하 저감에 공헌해 왔습니다.

멀티 해체기


용도 폐기된 자동차의 해체 외에도 폐가전제품 등 금속제 기기의
해체 및 다양한 복합 폐기물의 해체·분리작업이 가능합니다.



SK1358R



SK200

 (주)삼정건설기계
<http://www.samjung-kenki.co.kr/>



Go Go Japan Industry (M) Sdn Bhd

Lot 15, Jalan 4/32A,

Mukim Batu Industrial Area, 6½ Mile Off Jalan Kepong
52000 Kuala Lumpur, Malaysia.

Tel : 03-62415258 Fax : 03-62415285



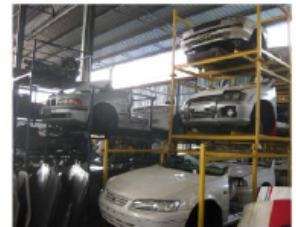
高品質
High Quality
品质高超



低価格
Reasonable Price
价格合理



迅速なデリバリー
Speedy Delivery
交货迅速



優れたサービス
Excellent Service
服务卓越



For Enquiry, Please Contact / 询问洽购, 请联络 : 03-6241 5258

< Parts Supplying Fully Back Up by HIDA TEC Japan >

Tel : 025-539-1515

Email: narc-2001@helen.ocn.ne.jp

Tel : 025-274-1516

Email: narc-2004@ace.ocn.ne.jp



JOUETSU Branch



KAETSU Branch