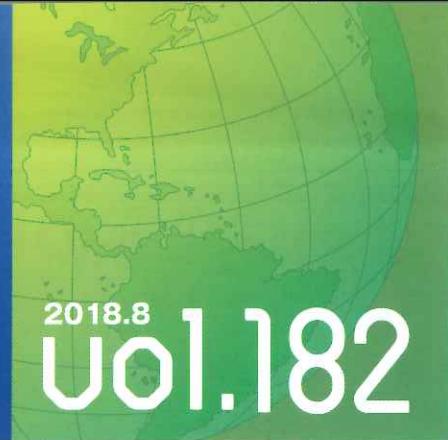


# BEST Recyclers Alliance NEWS

ベストリサイクルズアライアンスニュース  
中古・リビルトパーツのご提供で  
お客様との夢をつなぐ情報誌



## 米国の自動車燃費規制の緩和の動き

# 米環境保護局(EPA)が燃費基準を大幅緩和 国内自動車産業の技術革新の停滞招く恐れ



▲代表的米車のキャデラックATSの燃費は欧州基準で測ると市街地走行8.6km/l、  
高速道路走行15.9km/lと米車にしては決して悪い値ではない



▲このほど登場した新型クラウンハイブリッド2.5Gは市街地走行燃費17.2km/l、  
高速道路走行20.9km/lと米車に比べるとさすがに市街地燃費はいい数値だ

米環境保護局(EPA)はオバマ前政権下で定められた車の燃費基準を大幅に緩和すると発表した。温暖化対策に消極的なトランプ政権の路線を反映し、政策を一転させた。電気自動車(EV)の普及を見据えつつ燃費規制を強化している欧州や中国などの動きに逆行するもので、米国自動車産業の技術革新の停滞を招く恐れもある。並行する今後の自動車関税問題の見通しと合わせると、米国での自動車生産の方向性にはぎこちない雰囲気が漂い予断が許されない。

緩和の対象は2022~25年型車の燃費基準。EPAのブレイット長官は「オバマ政権の決定は間違っていた」と断じ、オバマ政権下の12年に決められた暫定措置の撤回を決めた。現行の米国の燃費基準の適用期間は17~25年で、乗用車については25年までに燃費を17年比で約3割改善するよう求めている。達成できなければ罰金が生じる。

22年以降の燃費基準については暫定値としており、18年までに見直す必要があるかどうかを中間評価することが法案施行時に定められていた。オバマ政権下だった16年7月にまとめられた中間評価の報告書では、自動車各社が基準値を前倒しで達成しつつあることなどを理由

に暫定値を変える必要はないとの見解を示していた。

### ◇政治的に高く設定しそうだと指摘

ブレイット長官は報道発表資料の中でこの報告書について「政治的な便宜のためにプロセスが短縮され、燃費基準を高く設定しそう」と指摘。22~25年の暫定基準については米運輸当局と連携し策定し直す方針を示した。自動車の燃費を巡っては欧州が最も厳しい基準を取り入れている。乗用車については21年までに走行距離1キロメートル当たりの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量を15年比で3割少ない平均95グラム以下にするよう自動車メーカーに求めている。米国の基準は欧州よりも緩いが、ゼネラル・モーターズ(GM)やフォード・モーターなど米国の自動車メーカーなどでつくる業界団体は基準値が厳しすぎるとして規制緩和を求めていた。

### ◇カリフォルニア規制も見直しか

連邦レベルの基準とは別に、カリフォルニア州は排ガスを一切出さない車を一定割合で販売するよう義務付ける独自の環境規制を設けている。EPAは各州政府が連邦政府よりも厳しい環境規制を設定できるようにする現在のルールを、取り消すかどうかかも検討している。

### 【解説】

米国の自動車産業には世界の風潮を無視して独断で生産方針を決定する雰囲気がある。今回の燃費規制緩和は米国内の欧州・日本の輸入車の需要を逆に刺激しかねない面がある。

従来から米国の自動車ユーザーの中には狂信的な低燃費信奉者が多く、結果として欧州車、日本車の人気は高いものがある。関税問題の見通しがまだ定かではないが、仮に20%の追加関税が実現しても、輸入低燃費車に対する需要は極端には下がらないと見る向きが多い。

表現を変えるとこの時点で米国の自動車生産技術の競争力は大きく低下したことになり、対外的には信用失墜に繋がる愚策と言つてもよい。

欧州、日本の追い上げにプラスして中国のEV政策も大きくは的を得た政策で、米国は欧州・日本・中国に取り囲まれた四面楚歌に陥っている。

さらに米国内の自動車産業界にも極端な海外製自動車の輸入規制自体が米国の自動車産業の発展を削ぐものと現行のトランプ政権に反対する客観的な意見もあり、全く先が見えない米国の自動車産業の保護政策となりそうな怪しい雲行きである。(ベストニュース編集部)

# 想いは企業の垣根を越えて… 被災地 岡山市吉備町に 延べ170人が集結!



▲吉備町北部の特設ヤードに集められた被災車両

JARAグループ(土門志吉会長)と(株)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延べ約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、土門会長を本部長とした災害対策本部を即座に立ち上げ、被害が深刻であつ

た岡山県倉敷市真備町や広島県東部域、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。両者は現地に赴き、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むことができた。

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用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。

## 緊急レポート

## 金森語録

## 在庫システムは手段であって目的ではない 今こそ戦略目標を再検討の時

▲経営の目的をセグメントすべき時と言う  
金森弘元氏

K parts(有)金森商会の金森弘元社長の言動には今、注目が集まっている。自動車リサイクルパーツ販売の基本の思想が強く打ち出されているからだ。旧SPNクラブに入会すると同時に次世代教育に対して教鞭を執るという異例の待遇を受け、その後のJARAグループ発展の糸口を開いた功績は小さくない。仕入れ対策に悩む現状に対して鋭い警鐘を鳴らす同氏の語録を解説する。

## 金森語録その1

「部品検索管理システムが問題ではない。なにをしたいかが問題だ」

彼が指摘する最大のポイントがこれである。部品検索管理のシステムについてそれぞれの功罪を論じることの無益さを指摘している。巷間で言われるiphoneかアンドロイドかの論議は全く無益だというのと同じで、部品を流通する為の手段の一つで大切だが、手段であって目的ではない。使いやすければ良い。

目的はリサイクル部品の流通をもっと拡大させたいのか、スクラップ事業を強化したいのかどちらなのか、ということだ。自社の規模に合わせてほんとうにやりたいことはどちらのかをまず峻別して、方向を決めたら自分の使い方にあったシステムを鮮明に採用して、後はまっすぐに前進あるのみ、と言うのがこの言葉の本意だ。

## 金森語録その2

「プロのコンシェルジュが求められる時代。机

に座ったままのフロントの時代は終わる」

最近のタブレット型端末の開発は著しいものがあり、それぞれ完成の域に達してきていく。生産現場で利用するもの、あるいはフロント営業活動の傍で側面支援で活用するものなどいろいろある。

モバイル端末を徹底活用し、どこでも仕事ができる仕組みをつくり、生産現場で活用したり、フロント自身が社外に進出して顧客回りの頻度を高めるべきだと言っている。

仕入れ先や販売先との顔を見合せた部品の提案や車両の仕入れに積極的に携わるべきだというのだ。品番を調べるのは只の〈作業〉であって、〈仕事〉とはお客様の声をもっと聞き、最善の提案をすることでもっと満足していただく事だと言っている。

## 金森語録その3

「スクラップなのか、部品販売なのかをはっきり峻別せよ」

同社金森商会では月間の処理台数は小規模だが部品の在庫量は10000点以上を確保している。部品販売に特化しているためだ。

自動車リサイクル業はスクラップ処理か部品販売のどちらかに重きを置いて事業運営を進める必要があるが、中小規模工場でスクラップ処理、部品販売、鉄資源輸出のバランスを軸とする手法は今後やや難しくなってきており、特に小規模事業者は部品販売に偏る必要が出てきていると言っている。

## 同その4

「EV時代の到来を恐れるな。売るべき部品は常にある。ダーウィンの進化論の言葉のまま唯一生き残るのは変化する者である」

自動車整備業、自動車車体整備業が存続する限りは必ず自動車リサイクル部品販売事業は求められる。EV時代が来てもこの事実は変わらない。徹底して販売先・自社の顧客との繋がりを固めておくことで時代の流れを乗り切ることは可能だとしている。EV車の部品について今からしっかりと情報を収集しておくことで備えを固めよという。そのためには現在の取引先の情報の整理が必須の課題となっている。この点に関して端末機の活用が期待できるともいう。

## 金森語録をまとめると

金森氏の見解をまとめると①現在手持ちの部品在庫システムの使い方をさらに洗練させよ②ブレない企業方針を確立せよ③将来の漠然とした不安を払しょくして変化していくべきことのようだ。的を得た見解である。

## 金森弘元氏略歴

トヨタ名古屋整備学園の前身である中部日本自動車整備学校・清州校を卒業後、岐阜トヨペットサービス部入社。その後、独立して自動車リサイクル部品販売業(有)金森商会を開業。日本ELVリサイクル機構岐阜県支部を経てSPNクラブに入会。現在に至る。



【新連載インタビューシリーズ】  
激動のリサイクル部品流通時代に羽ばたく二代目トップに聞くシリーズ 第19回



## 岡山水害救援で被災車両の搬出に改めて苦闘 リサイクル部品の海外販売に新境地開く

◀「自り法施行後の現実を直視するほうが突破口が開かれるという今井社長」

岡山県の今井 勇一 氏(61歳)

岡山市中区倉富に本社を構える有限会社宇野自工は内外を股にかけ活発な動きで今、注目のJARAグループメンバーだ。先般の岡山水害の廃車処理では最大の被害を出した真備町の近くにヤードを設置し、JARAグループの救援活動に参加した。輸出に強く、激変する時代の流れを鋭く読み解く二代目経営者今井勇一社長にこれから自動車リサイクルの在り方を聞いてみた。

### 早速ですが、岡山の水害救援活動の報告をお願いします。現地の様子は如何でしたか。

今井 最近のクルマは全てが電子制御になってしまって、一旦水に浸かってしまいますと、エンジンは勿論、ハンドルもロック状態で、簡単には動かせません。さらに被害の甚大だった真備町は地形が複雑で大型のクレーン車が作動しにくいなど阻害要因が重なって、通常の水害救助とは違う環境で非常に苦労しました。要するに一台のクルマを処理する時間が通常の作業時間の何倍もかかったということです。応援頂いたJARAグループのメンバー各位にもご苦労をお掛けしました。ご支援に心から感謝しています。ありがとうございました。苦しい闘いでいた。

なるほど。それは大変でしたね。真備町に近いところにヤードを設置されて岡山水害救援の役割を果たされたと伺っています。お疲れさまでした。さて本題に戻りますが、先代の宇野勝義さまはどういう経営者でしたか。今井社長とのご関係は…。

今井 先代は家内の実父でわたしの義理の父にあたります。早くから廃品回収業を立ち上げ、徐々に事業を拡大し、廃棄自動車の回収解体に進み、地元ではそこそこの立場を得るに至りました。聞くところでは香川県の同業者(徳山下さん)が開発されたサイドプレスなどの新式設備を最初に導入し、全国展開のキッカケを作ったと聞いています。この業界の先頭を走ってきた人の一人です。言わばゼロから立ち上げた人物で、尊敬の思いで見てきました。そんな父です。

### 今は今井社長の時代に入りました。あなたの経営の特徴はどういうところにありますか。

今井 わたしは父の後を継いだというだけで特別なにかがあったということはありません。まあ言えば普通の経営者です。ただ言える事は父の自動車解体を手伝う前から、いろんなビジネスに進出して、商売の経験は豊富でした。スタートは川崎重工での大型汽船の

製造関係の仕事でサラリーマンでしたが、脱サラしていろいろな職に付きました。あれこれする内に自動車のガラスコーティングのビジネスに辿り着き、このビジネスを携えて当時の父の自動車解体業に足を踏み入れました。そこで感じたのはその当時、廃棄車両の仕入れ値と言うのがびっくりするくらいの安値で、それを丁寧に解体することで立派に商品化できるという事実でした。頑張れば儲かるという時代でした。いろんな他のビジネスを経験してきたことで「自動車解体は面白い商売だ」という実感を持ったことを覚えています。いまでもその感覚は強く持っています。

**自動車リサイクル法施行以前と比べると廃棄車両の仕入れ値が高騰して儲からなくなつたところぼす事業者がもっぱらですが、ちょっと違うニュアンスですね…。**

今井 わたしは自動車リサイクル法の施行は一つのキッカケだったと思っています。法制化によって今まで見えなかった様々な業界事情がいっふんにガラス張りになったというか、表沙汰になったということだと思います。こういう時代の流れと言うのはなかなかもとに戻すことは難しい。要するにこういう状態が実は本当の形だったのではなかったかと思っています。今が本番だという感覚です。この現状をしっかりと見据えて次の手をどうのよう打っていくのかという姿勢が大切ではないかと思うのです。

**そうですか…。そういう感覚はとても重要ですね。大きく現状を肯定してそこから次の対策を打ち出すという姿勢です。お伺いできて内心驚いています。**

今井 昔は良かったのに今は全然ダメだと思いこんでしまうとお先真っ暗になります。そういう感覚では次に進めません。今の状態を素直に認めた方が突破口が見つけ易くなりますよ。

**では、次のテーマですが、新しいEV車時代の到来についてはどのように見ておられますか。**

今井 わたしはEV車時代はリサイクル事業にとっては非常に暗いものを感じています。と言いますのもまず中心となる部品であるモーターですが、回転体が軸になっていますからピストン運動のエンジンとの比較で、故障の確率が一気に下がると思うのです。つまり電機モーターはガソリンエンジンに比べて故障しないということです。そこに自動運転技術が加算されますのでさらに事故は減る

でしょう。つまり再生部品の利用度もかなり落ち込むと見ています。このあたりの予想は相当幅のあるもので一概には言えませんが、大きい意味で、壊れにくい自動車の時代が来ると言うのがわたしの見方です。

**お話しはちょっと変わりますが、貴社は輸出については経験が深く、仕向け地は世界中という雰囲気です。この輸出に強いという形はどういう経緯で生まれてきたのですか…。**

今井 これはまさに先代社長の努力で切り開いた部分です。当初は利益拡大を目指して販売のキッカケを増やそうと海外からのバイヤーとの取引を重視したのが始まりでした。最初は順調に利益を確保できたのですが、時間の流れとともに仕入れコストが上昇して、儲かる輸出が実際はそうでもない状態になってきましたので、これをなんとか方向転換したいと考え、輸出業務の見直しに取り組みました。

**見直しの結果が積極進出だったのですか。**

今井 まあそういうことになりますね。海外から来られるバイヤーさんたちだけを見つめながらの商売となれば、受け身一方でこれはやはり幅が狭い。そこで積極的に打って出るという戦術も考えてみようということになったのです。内容はともかく視野を広く世界中を見つめる姿勢は強く持っています。現在はパラオ、モンゴル、ラオス、ミャンマーなどの地域で別会社を設立して小売を展開しています。

**ところでさきほどのお話にも出て来ましたが、EV車時代が本格化した段階では全く新しいリサイクルビジネスの発想が必要になってきそうですね。**

今井 仰る通りです。いまでは3Rつまりリユース、リデュース、リサイクルという発想でやってこれました。この三つの視点が完成したというわけではありませんが、そういう視点がわたしたちの基本の部分であったことは間違ひありません。しかし、今後の自動車リサイクル事業を見つめた時、こういう見方はもはや少し古くなったのではないかと思います。今までの3Rだけではなくて、この視点から一步前に進む何かが求められて来ているように思います。正確な言葉ではなかなか表現できませんが、そういう思いがしています。こういう感覚は自動車産業全体を通して、携わっている関係者全員に起きていることではないでしょうか…。

**今回の今井社長のお話は非常に参考になりました。いろいろお話し下さってありがとうございました。**

# 我社のキーマン紹介します。

第106回

## BIG WAVE GROUP

## 和田 智之 氏

株式会社エコアール

**大型トラック部品の生産をスタート  
生産工程の見直しにも新しい視点**



▲BWグループでは筆頭格の実績を持つ同社



▲和田智之国内生産マネージャー

今回の訪問先は栃木県の大手(株)エコアール(石井浩道社長)である。同社は業界最古のリサイクル部品供給組織BIG WAVE GROUPの有力メンバー。現在総社員118人で月間の入庫台数は3000台、部品在庫量も30000点と超ド級サイズだ。

## ◇17年勤続のベテランを配置

そんな同社の国内生産の現場責任者が和田智之マネージャー(49歳)である。17年間同社の部品生産の管理を行ってきて実績を上げてきた。「今月から新しい部品在庫スペースを第二工場内に新設し、機能パーツやその他各種パーツの収容量を増やそうと頑張っています。なかでも大型トラック関連の部品の増量を考えています」という。BIG WAVE GROUPの商用車部品強化の方針に従った姿勢だ。部品庫は今月末には完成し、来月以降本格稼働の見通しだ。

ところで大きい規模で大量に解体処理しなければならない同社では入庫から解体処理、部品生産、出荷の全行程を円滑に運営する必要があり、この作業工程の高度な管理が実は和田マネージャーの主な仕事である。「だいたい一人の作業員は大抵ふたつみつつの作業ができる技量が要求されていまして、いつでも隣の作業分野を即座に手伝える状態になっています」ともいう。

## ◇大組織できめ細かい見直し実施

単に人海戦術で力で作業を押し進めるだけではなくて人的効率を上げる為普段の社員訓練を怠っていない。また同様で即座に取り付け可能な部品の増産や納品後に無駄なゴミが排出しない梱包の研究など様々な行程の合理化を進めている。

「工場内の導線を正確に設定し、一箇所に部品が滞留しないように常時目を配って作業環境の改善に努力しています。トラック部品増量の動きはそういう行程見直しのいいきっかけになります」と積極的である。

時代はやや自動車リサイクルに取れば逆風の強くなる雰囲気があり、決して油断は許されない。まして業界の先頭を走る同社の場合、さらにきめ細かい視点で業態改革が求められる。有望なキーマンの一人だ。

職場 栃木県足利市久保田町838の1  
TEL 0284・72・7007

## JARA会員

## 八幡 諭司 氏

株式会社星山商店ELV事業部

**トラック部品と旧車部品も品揃え  
車両不足を感じない入庫量誇る**



▲熊本県で最大規模誇る同社



▲八幡諭司フロント主任

熊本県で最大規模の自動車解体業者がARホシヤマ(株)星山商店ELV事業部(星山一憲社長)である。2004年にエコラインシステムを導入して以来、(株)JARAとの関係を強めてきている。

現在、月間処理台数3000台、部品在庫24000点を有するELV事業部を含め、鉄資源回収、その他の廃棄物処理事業を総合すると総社員378人を抱える巨大再資源化業者だ。

## ◇陸上自衛隊出身の人材を配置

そんな同社のELV事業部のフロントを仕切っているのが八幡諭司氏(35歳)である。

同氏は学卒後、地元熊本の陸上自衛隊に入隊、自動車隊で勤務後、24歳の時、同社に移籍、その後はELV事業一筋に頑張ってきた。生産の現場を経て、目下フロントで活躍中だ。

「フロントに入りたての当時、(株)JARAさんに大変世話になりました。モニターの画面に外装部品のカラー番号が同時に映るようにしてほしいと意見を申したところ、即座に対応してくださいました」と語る。

入庫台数が豊富な同社では業界でいう仕入れ不足の悩みは希薄だが、現状に甘えることなく一昨年来、大型トラック部品の生産強化やカーマニア向けの旧車部品の品揃えに動いている。さらにトラックに関しては入庫した中古車の販売も強化しており、過日の熊本大震災以後、それ急速に需要が成長し、好調な販売が続いている。

## ◇大型トラック部品生産は専用の工場で

大型トラックの部品に関しては専用の新工場を開設して対応しており、生産体制も充実させ、顧客の信頼に応える姿勢を打ち出している。「当社の代表者が日頃から生産やフロントの現場担当の意見をきめ細かく聞いて、会社の政策に反映してくれていますので、社員は安心して働いています。大型トラック部品販売も既に軌道に乗っている状態で、今後の成果は見通しが立っています」と積極的な見解。仕事がオフの時は夫人や三人の子供たちと一緒にドライブやキャンピングを楽しむ良きパパである。巨大な組織で能力を発揮するキーマンだ。

職場 熊本県熊本市北区弓削4の12の28  
TEL 096・337・8139

## JARAグループ

## 小林 則夫 専務取締役

株式会社小林商店

**グループの事務局長務め力發揮  
執行部の意向を現場で具体化**



▲グループの事務局として頑張る同社



▲小林則夫専務取締役

今回のJARAグループの訪問先は三重県津市の(株)小林商店(小林伸夫社長)。現場の実務を仕切るのは同社の小林則夫専務(46歳)だ。小林専務はJARAグループの中核関西ブロック長からグループの教育部長を経て、今ではグループの事務局長の立場にある。今回の岡山水害救援の現場に入るなど大忙しの毎日を送っている。

## ◇現場で機敏な動きが強味

同社は現在、総社員10人、月間処理台数100台で部品の在庫量は6000点の規模。

すべてにフットワークが軽いところが強味だ。グループの執行部でも彼の機敏な現場での動きを評価し、事務局長の活躍の場は広がる一方である。

岡山水害対策もあるが、実のところはJARAグループ全体の動きを円滑に展開する必要が出てきており、小林事務局長の役割は大きい。「わたしの事務局としての役割はグループの中で稼働している各部、委員会での活動に予算の裏付けを取りながら行動を円滑に支えるというものです。組織の生活を維持する仕事なので緊張しています」という。

## ◇組織の一貫団結目指す事務局運営

彼の過去の経験、ブロック長や教育部長と言った経験が、今回の事務局担当という仕事に磨きをかけていると言っても過言ではない。

「土門会長を筆頭に執行部が中心となり、今回の岡山水害救援も事なきを得ました。これからのJARAグループの活動も多分いろいろ多岐に亘るでしょうから、あらためてグループメンバーの心の一致団結が強く求められてくると思います。各位のご協力が一層求められる時に思っています。グループ活動にご支援をお願いします」と語る。

現場で身軽く動くのが自分の強味と割り切って「よろず承り」で走る小林専務の腕の見せどころがこれからだ。組織としての抽象的なモットーをビジネスの現場でどのように具体化するのか、難しい役割を進んで担う同氏の動きを好感するメンバーは少なくない。こういう人材をキーマンと言すべきだろう。

職場 三重県津市安濃町安濃1958の1  
TEL 059・268・4588

