



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2014.10
Vol.136

自動車解体業の外国人技能実習生制度

突破すべき3K業種の汚名 意義ある日本技術の世界移転



▲自動車解体を体験中の実習生たち



▲事故車積載を現場で確認する実習生たち

▲日本の解体工場を見学中の外人事業家たち
(於釧路・高橋商会)

外国人技能実習生制度の見直しが進んでいる。移民制度を持たない日本において外国人労働力を適法に入手できる方策として活用され、日本の技術を海外に移転する手法としても注目されてきた。但し、海外から強く希望される日本の自動車整備、自動車解体の技術分野はいまだ業種認定が為されておらず、違法労働を惹起する遠因ともなり得る現状だ。今後の受け入れ側の姿勢が改めて問われる一面も持っている。現状の課題を追ってみた。【関連記事第二面】

◇日本本社が海外拠点持つ場合、効果発揮

まずこの制度の持つ特徴は、正式に業種が認定されている自動車生産、建設業など、一般に日本本社が海外に本格的な拠点を展開している大企業の人材育成の場合を想定して発足した経緯がある。

海外で日本企業が活動するときに、速やかに現地の人材を日本国内で訓練して再配置する必要がある場合などがこの制度の最も効果を発揮するときだ。

また法令では業界団体やその他の公的機関が日本語教育を含めた入国後の手続き管理を行う場合、また単独企業がそれらを行う場合の二通りが用意されており、当該の技術訓練の期間は最初の1年と次の2年の合計最長3年を基本にしている。さらに最初の1年を終えた段階で申請した業種、申請した技能の修得度を検査し、目標の水準に到達していなければ受け入れ側の企業が責任を問われる形になっている。考え方としては極めて厳格で安易な入国は許

されない内容だ。

◇自動車解体業はいまだ未認定

最近の動きとしては来春4月をめどに自動車整備業が正式な業種認定を受ける見通しだが、われわれの業界に直結する自動車解体業はいまだ未認定の段階である。現状の入国についてははかりうじて溶接作業、あるいは梱包作業の名目で入国許可を得ている。

業種の認定を受けていない状態では、実際に必要な主たる技術の修得時間が大きく制限されたり、研鑽の意欲が損なわれたりする危険がある。一刻も早く正式な業種認定が求められる所以だ。

では、なぜ正式な業種認定が遅れているのかだが、一般的に、手軽く外国人労働力を求める背景には、通常では就労が嫌われる、いわゆる、きつい、汚い、危険の3Kのイメージを持つ業態が存在していることがある。

このためそういう要素を強く持つ業種の認定には行政も慎重だし、同時に外国人の生活権を擁護するNPO団体などからも警鐘が鳴らされている。当然、認定にも時間がかかるということになっている。

つまり一般社会から見て自動車解体業・自動車リサイクル部品生産業はこういうイメージのなかにあり、正式な認定取得には不利な状況にあるということだ。

◇海外の技術移転の要望ではトップクラス

だが、半面で、とくに東南アジア、中近東、アフリカ、中国など自動車に関して発展途上の地域では、むしろ自動車整備よりも自動車解体・自動

2014年(平成26年)10月11日(土曜日)

外国人実習生母国で保証金

厚労省調査
回答の16% 禁止後も徴収横行

国の外国人技能実習制度を防ぐ目的で、出身国に保証金を徴収するケースが多いと、厚労省が調査した。母国の発展に資する技術や知識を身に付けてもらおうと、1990年代から開始されたが、日本での働き始めに保証金を徴収する実習生が、その後、日本から逃げ出し、不法滞在するケースも出てきた。保証金は、実習生が来日後、日本に滞在する期間中に徴収される。保証金は、実習生が来日後、日本に滞在する期間中に徴収される。保証金は、実習生が来日後、日本に滞在する期間中に徴収される。

車リサイクルに関する技術要求のほうが予想以上に強い。この要求に応じてわれわれの業界ではすでに多数の外国人技能実習生の受け入れが業種未認定のままで行われているのである。

行政側では自動車解体業を3K対策上の労働力移入と看做している気配もあるが、海外での日本車の整備上の要求としてリサイクル部品のニーズは高く、自動車解体技術が大きく浮上しているのである。また、自動車解体業に関しては帰国後の事業開業を前提に就労している実習生が多く、まじめで勤勉な働きぶり、日本の受け入れ企業の評価も高い。この点に関しては、業界側から積極的に行政側にアピールする必要がある。

次に見なければならない問題のひとつに業種未認定のケースに関しては、当該の実習生が日本入国に関して、出国時に不当な保証金を仲介ブローカーに徴収されている場合が頻発しており、入国後の執務に多大の悪影響を及ぼしている事例が少なくない。

さらに職場からの無断逃避を防ぐ目的でパスポートの企業管理や、不当な低賃金、劣悪な住環境などの事情から、犯罪を呼び起こす背景も無視できない。多くの問題点を抱えている外国人実習生制度に関して関係者すべてが改めて問題意識を持つべきときがきている。

訂正とお詫び

前々回のニュース134号の第三面におきまして(有)ビッグウェーブカワサキ様と(有)ピックアップ様の写真、キャプション、及び見出しが入れ違っておりまして、お詫び致します。

モンゴル人女性人材派遣業ビャムバスレンさんに聞く



日本のリサイクル部品は人気絶大 正しい技能実習生受け入れに取組む

海外からの技能実習生が年々増加の傾向にある。とくに日本の自動車解体業に関心を寄せる外国の若者が増えている。但し、この外国人技能実習生受け入れ制度には問題も多く、研修半ばで強制帰国させられる異常なケースも後を絶たない。こういった環境に義憤を感じる関係者もいる。自らも旅行代理店、自動車輸入業を営みながら、人材派遣業に真剣に取り組むモンゴル人女性経営者・(株)ムグンの代表取締役リハグワジャフ・ビャムバスレンさん(46歳)に近況を聞いた。

あなたが人材派遣業に取り組むようになった経緯を聞きたいが…。

スレン 私は最初、日本で旅行代理店を始めたと考えて日本に移住し、日本語の勉強を開始したのですが、その過程で通訳の能力を買われて日本に来ていたモンゴル人の研修生の刑事事件の裁判に立ち会うことが何度かありました。そのとき彼らが出国時に7000ドルも騙し取られて、手続き上の不備でたった3ヶ月後に強制帰国させられたケースなどを担当させられました。せっかく日本の技術習得に夢をかけてきたのに、ブローカーに騙されて人生を棒に

振った悲劇が少なくないということです。であるなら、そういう悲劇を少しでも減らす努力を私もしてみようと決心したのです。

人材派遣について自動車解体業に特化されている理由を伺いたいが…。

スレン モンゴルでは80%から90%が日本車で占められていますので、修理に使う部品は日本車のリサイクル部品に関心が高まっていますが、ほんものの解体技術はモンゴルに入ってきていません。正しい解体技術を若い人たちに学ばせる必要があるからです。

モンゴルでの事情をもう少し聞かせてください。

スレン モンゴルでは日本車用のイミテーション部品が中国や韓国から大量に入ってきていますが、品質に問題があって、それらで修理した自動車がよく事故を起すと言われています。ですから同じ日本車から正しく解体したリサイクル部品はそういった模造品より絶対に安全だということで人気が高いのです。

いまモンゴルでは日本の自動車解体技術に関心が高まっているのです。

自動車解体技術だけがあなたの目標ですか。

スレン わたしは一方で新車のモンゴルへの輸

入も手がけておりますので、最終的には日本車の整備技術、とくに日本の鈑金塗装技術に注目していて、この分野での技術導入も考えています。鈑金塗装技術も日本のものは世界でトップクラスだと思います。海外でのニーズは非常に高いものがあります。

ところでこの外国人技能実習生制度の中では自動車解体や鈑金塗装などは溶接技術や工業梱包の分類に入れられていて正式な業種指定を受けていませんが…。

スレン 来年4月から自動車整備業は業種認定される見通しです。この結果、自動車解体と鈑金塗装は研修生受け入れがやり易くなると思います。将来の制度改革を視野に人材派遣のレベルアップを図っていきたくと頑張っています。

最後にあなたがこれまで派遣した人材の数を教えてください。

スレン 機械加工64人、建設66人、縫製34人、農業2人、電子部品組み立て24人、自動車整備関連は工業梱包(自動車解体)8人、自動車塗装3人という実績です。

【同氏への連絡はTEL090-3307-7290】

第8回自動車リサイクラーズ2014国際会議



▲左は大会に参加した海外メンバー。右は高橋商会での工場見学会



日本の解体技術を世界の関係者に公開

10月1日から10月4日までNPO法人全日本自動車リサイクル事業連合・JARA(天明茂理事長)は北海道釧路市で「第8回自動車リサイクラーズ2014国際会議」を海外から多数の事業者を招いて開催した。

とくに①廃棄車両回収率95%の実績を上げてきた日本の自動車リサイクル法施行後の業界実態の確認②日本での市民レベルでのリサイクル事業認知の向上策の成果③日本の法制化によって各国行政の自動車リサイクル事業に対する関心を喚起した評価④自動車リサイクル業界の人材教育のためのJARAが開発した英訳テキストの世界規模の普及活動⑤自動車リサイクルに関して行政指導が遅れているオーストラ

リアへの支援活動強化、などの項目について共同宣言を採択、「釧路宣言」として決議した。

さらに一連の共同宣言とともに、NPO法人・JARAの副理事長企業である高橋商会で行われた工場見学での作業工程の説明やニブラ操作の技術公開では参加した海外関係者から「技術水準は明らかに欧米のものより高い」と高評価を得るなど国際会議の成果を挙げた。

また、会期中にJAPRAの清水信夫会長が日本で「CO2削減の見える化」に成果を挙げている「グリーンポイントシステム」についての講演を行い、この分野では対策が遅れがある海外の関係者の強い関心を買った。

ビッグウェーブ代表者会議



▲左は講演する郷古実NATS教授。右は会議中のBW代表者達

NATSの郷古実教授 招きリサイクルの講演聞く

ビッグウェーブグループは9月19日、ウェスティンナゴヤキャッスルホテルで加盟店及び提携先・関係者合計100社を集め、加盟店代表者全体会議を開き、日本自動車大学校・NATSの郷古実教授を招き「将来に向けたリサイクル業界と自動車整備学校との関わり」と題する講演を聴いた。

郷古実教授は世界の新興国での日本製中古車の人気の高さを強調、その修理のための中古部品の需要の高さを実例を挙げて紹介、同時に整備学校における整備実習でリサイクル部品が広く使われていることも報告した。講演後は懇親会に移り、参加者間の情報交換の場では熱気のもった話し合いが行われた。

我社のキーマン紹介します。第60回

ビッグウェーブグループ

山根 巧也 専務取締役

山口カー・マテリアル有限会社

**今後のビッグウェーブ戦略に期待感
改めて見直す組織内での経営学習**



▲解体のスペースを広く取った
同社の工場

▲山根巧也専務取締役

山口県岩国市の山口カー・マテリアル(有)(山根誠社長)は創業が昭和52年で発足時の社名は岩国大成興業という老舗。平成7年にビッグウェーブグループに入会し、国内の部品販売を本格化させた。平成12年の法人化を機会に社名を現在のものに改めた。環境問題表面化に対応して資源回収と部品販売の双方の近代化に挑戦しようという気持ちの表れである。

◇二代目山根専務が陣頭指揮執る

現在、総社員11人で月間処理台数100台、平均在庫点数9500点を確保している。綿密な部品取りで筋肉質の体制に持ち込んでいる。

その同社の現場を仕切るのが二代目の山根巧也専務取締役(38歳)である。同氏は学卒後、すぐに父の経営する同社に入り、家業を助けて今日に至っている。

「会社をこれまでにした父の経営実績には敬意を払っていますが、私なりの考えを持つときも最近は出てきました。父の時代の感覚の良いところは太い受け入れ、同時にこれからの時代の流れにも対応していけるように経営の勉強をしています」という。

とくにビッグウェーブグループが目下展開中の在庫促進対策には強い関心を持っており、その方向に積極的に同賛したいともいう。

「組織の大きい方針としてどのようにすれば玉を確保できるかというテーマに取り組んでくれているので期待感は大い。この機会を逃さず前進したい」というわけだ。

◇鉄部分の減少傾向に危機感

最近の新車開発が素材の軽量化のために強化樹脂製の部品の比率も高まりを見せ、スクラップ全体のなかでの鉄・非鉄部分が少なくなっている傾向にも注目しており、今後の業界の行く末については深刻に受け止めて模索している。

慢性的な玉不足の結果、不当に高額な玉の仕入れ値がまかり通ることで業界が互いに生きる道を狭めているという懸念(山根専務)を払拭するため、「ビッグウェーブグループ内の連携強化で危機突破を改めて考えるときではないか」と気合を入れている。

職場 山口県岩国市多田1497
TEL0827・43・6600

(株)JARA (ATRS)

宮前 かおる さん

株式会社ヤマモト

**品番確認で間違えない受注対応
思いをキャッチするフロント目指す**



▲垢抜けた雰囲気の株ヤマモトの
フロント

▲宮前かおるのフロント担当

石川県白山市の(株)ヤマモト(山本富元会長)は1974年創業の山本解体がスタート。JARA(旧エコライン)グループには2005年に入会して国内部品販売を本格化させた。

現在、総社員45人で月間の解体台数は800台で部品は9000点を維持している。扱い車種は乗用車(軽四含み)が主体である。

◇一児の母親、フロントで奮闘中

そんな同社のフロントで頑張っているのが2010年に入社した宮前かおるさん(28歳)だ。彼女は結婚して満1歳の男の子の母親。

前職は保育士で2歳から4歳までの幼児を3年間保育したキャリアがある。幼児保育はかなりの重労働で肉体的にも精神的にもストレスが掛かる。自分の持ち味をもっと確かめたくて心機一転、(株)ヤマモトの門を叩いた。

「軽い気持ちでOL事務職への道をと踏み込んだのですが、自動車の部品というのはいろいろ覚えなければならぬことが多くてびっくりしました」と笑う。

丁寧な傍について教えてくれた上司や先輩のお陰でいまはフロント業務をひとりでこなすようになった。

◇ポイントは品番の徹底確認

宮前さんの仕事を聞くとまず「受注した部品の品番の確認を徹底する」こと。そしてその部品を「写真などで外形を確かめること」だという。

他人からの伝聞だけで仕事を進めることは絶対に避けるともいう。入社間もない頃「受注した部品の在庫を確かめないうまま、うっかりゴーサインを出してしまっただけで仲介に入った同業者に大きい迷惑をかけた」事がしっかり頭にこびりついている。

「まず品番を正確に確認し、その部品の外形を覚えることが仕事のスタートラインです。そして分からないと感じたことはすぐに上司や先輩の意見を参考にすることを心がけています」という。その手順は当たり前なことだが、これをいつもきっちり手を抜かずに積み重ねることは意外と難しい。「お客さまの一番の関心が値段なのか、品質なのか、納品のスピードなのか、を見極めて即座に対応できるフロントに早く成長したい」と頑張っている。

職場 石川県白山市横江町1138の1
TEL076・276・3922

(株)JARA (SPL)

古関 徳幸 代表取締役

有限会社長崎車輛解体

**JARAグループ入会で変革に成功
在庫台数回復に全社一丸で取り組み**



▲看板の文字が示す地元では
老舗の長崎車輛解体

▲古関徳幸代表取締役

長崎市の(有)長崎車輛解体は昭和40年創業の地元では屈指の老舗である。現代古関徳幸氏(37歳)の父君が立ち上げ、解体を軸に企業基盤を固めてきた。平成6年に法人化し、総社員5人で月間の解体台数20台をベースに部品の在庫量は4000点をマークする。丁寧な部品取りが行われている。

◇どの組織が最適かを自ら調査

代表者古関氏は専務取締役時代に組織加入の必要を感じて調査を開始し、最終的に旧SPNグループ(現JARAグループ)を選択、平成24年4月に入会し、同年10月に自らも同社代表の立場に立った。

「当社の歴史は長いのですが、これまで周囲の状況にはなんの関心も示さずやってきたというのが実情でした。これでは時代の流れに取り残されたい、真剣にグループ探しをしてJARAグループに入会を決めました。本部から来社してもらったり、グループメンバーのクワタパーツさんなどから親切に手ほどきしていただいたりして、やっと基本の姿勢を身に付けることができました」という。

同社はこれまで地元のトヨタ系新車ディーラーとの付き合いが深かった背景があり、顧客筋は優良な整備業者を多く抱えてきた。がその半面で急速な在庫不足現象に見舞われて、いま底上げの作業に取り組んでいるわけ。

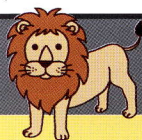
◇社業の見直しで手順と精神を一新

社内の作業の流れを徹底して見直すことから始めており、毎日、朝礼でJARA三大信条の唱和を実践、作業手順を含め、精神面の改革に挑戦している。

「JARAグループの例会での学習や三大信条の唱和で経営上の効果ははっきり出てきています。作業の改革だけでは足りません。発想の転換がとても大事です」とうれしそうに話す古関社長だ。

同社はかつて月間在庫台数が200台の時代を経験しているが、近代化の遅れもあって今は規模が縮小している。しかし部品生産の基礎体力は持っているため、JARAグループ加入による研鑽で一気に体制改革を実現している。若い古関社長の今後に注目したい。

職場 長崎市平岡町583の1
TEL095・838・3585



【新トップインタビューシリーズ】

自動車リサイクルの現状打破に挑戦する経営者に聞くシリーズその8

グループ参加希望の同業者には常に門戸を開放 企業規模ではなく各個の企業努力の中身が問題

埼玉県の 鴨下 治郎 氏 (65歳)



「未処理のエアバッグやフロンガスも水際で規制するのが本筋では」と指摘する鴨下治郎社長▲

自動車リサイクル部品流通の業界は同じ在庫管理システムを軸に組織戦で互いに切磋琢磨して各社の業績を上げるという手法が一般的な傾向となっている。要するに個社が集まって集団を形作って新しい試みに挑戦してきたのが現状である。いま(株)JARAは二社統合後、さらに大きい組織のあり方を具体的に探り出そうと動き始めている。組織の中で何をどうするのか、いわば地味な縁の下の役割をこなす気鋭の業界人として埼玉県の鴨下治郎氏(65歳)にその持論を伺った。

まずこれまでの御社の歩みを簡単にお話ください。

鴨下 当社は昭和50年に創業しました。先輩諸氏の会社に比べまだまだ若い会社です。創業後20年目に、ユーパーツの清水信夫会長からNGPグループへの入会を勧められ、平成10年入会しました。当社にとっては大きい転換期でした。その後、グループのオーナー研修の同期の豊和自動車代表の松原氏が「長野県自動車整備商工組合から解体車処理の合理化について協力依頼の打診がある」という話を持ちかけてくれたので、それならその仕事は私がやりましょうということになって、埼玉の本社を基点に長野に解体工場を開く事にしたのです。これは当社の第二の転換期になりました。埼玉本社と長野の工場の間で互いに切磋琢磨し、少しずつ数字を伸ばしてきました。ISO資格基準も取得し、社内で内部監査を互いに指摘し合うなどして具体的な改善も実行してきました。また中間管理職スタッフを埼玉、長野の両工場間で煩瑣に交流させ、互いに長所短所を指摘させ合いました。拠点の多角化の効果は大いにありました。

長野進出の道程はどのようなものでしたか。

鴨下 長野は埼玉からかなりの遠距離で、当然、別会社による経営が求められました。ですから会社全体の動きも地域の方々に受け入れられるようにそれなりの努力をしたつもりです。お話があれば、ともかく間髪入れずにお取引先を社員が訪問し、妥当な仕入れ値を提示して、全てに敏速且つ適正なビジネスを徹底しました。これが無難な進出を果たした理由だと思います。

御社は現状、ホールディングカンパニーの形態

を取っておられますね。

鴨下 目下のところ、当社は埼玉の鴨下商店、長野のスリーアール長野、およびスリーアールメタルの三社の集合体なので、これらをまとめる管理会社・鴨下ホールディングス(株)を2009年に設立しました。企業の資産と資源の合理的な管理を円滑に進める方法としては効果があると思っています。それに今後の事業の後継者への継承もこの方式にして置くとか大きく無駄が省けるという利点もあります。

あなたは業界の注目を集める新会社(株)JARAの監査役として活躍中です。(株)JARA設立以前からSPNグループの総務担当としても実績をお持ちです。これからのJARAグループの方向性を伺いたい。

鴨下 現在はグループ本部があって、旧SPNグループをまとめる事業部、旧エコライングループをまとめる事業部を稼働させて営業していますが、早く会員の経費削減のためのオンラインの一本化、営業拠点の集約化、それに伴う人員の効率的な再配置をして、レスポンスとネットワークの良い会社にしていきたいと思っています。具体的な合併効果を希望する会員各社に対して答えを出して行くべきと考えます。いずれにせよJARAグループは外部に対して門戸を開いた組織です。ベストリサイクラーズアライアンスとして、ビッグウェーブさん、ARNさん、SSGさんの賛同も得ています。そのほか、参入を希望される同業者さんにはいつでも相談に乗る考え方で活動しています。ですから、近い将来、JARAグループは会員拡大が進むとともに組織の動きが重たくなるのではないかと予想し、こういった弊害を避けるため、組織活動が常に円滑に進むように、会員相互の意識を明確にさせていくことも必要になってくるのではないかと目下、慎重に検討しています。

なるほど。すべてはこれからの動き如何だということですね。さて、問題は業界全体を取り巻く在庫不足に対する漠然とした不安への対応ですが、なにか妙案はありませんか。

鴨下 棚ばたのような妙案は無いでしょう。「何時になったら景気が良くなるんでしょうか」と世間に問う経営者と同じで、簡単に答えが見つかるものではありません。これからは企業規模の大小

では無く、その企業個々の事情に合わせた努力の内容が問題です。つまり努力する会社と努力していない会社に分かれていくと思われま

ところで整備事業者の中にはB級のリサイクル部品を供給してくれたら自分で加工して使うのというジャンルの商品もほしいという声も聞こえてきていますが、これについては如何ですか。

鴨下 そういうお客様の要望も確かにありますが、私たちは良い品物をお客様に提供する事が第一でやって来しました。この問題提起は業界の一部の整備業者様のご意見かも知れません。当社でも地域限定でへこみや傷の大きい売筋商品をチラシにして販売もしておりますが、地域限定だけに量的にはそうは動きませんね。しかし、そういう声もあるということは十分存じております…。

鴨下商店での日常の活動を通してご自身で感じておられることがあればご意見をお聞かせください。

鴨下 廃棄車両の処理に深い関係をお持ちの損保業界がリサイクル部品啓蒙活動をして、修理代金を安くする動きを見せておられることは非常に喜ばしいのですが、一方で、保険会社から依頼を受ける钣金事業者さんらが全損車両を安易に中古車オークションや論出業者に流しておられるようです。そうなりますとお好みのリサイクルパーツは簡単に手に入るはずはありません。標榜されていることと、流通の現場で実行されていることの間にかなりのギャップが発生しています。車両流通に大きい影響力を持っておられる損保会社の経営陣はこういう業界の末端の実情をしっかりと把握していただきたい。また行政サイドでも自動車リサイクル法は順調に施行効果を挙げていると常日頃からおっしゃっているのですが、30万円以下の中古車(解体業界に流れるはずの準廃棄車両)が無制限に海外に流失している実態は無視されています。それにそういった数値上のデータも見当たりません。年間何万台もの内部に有害物質を抱えたままのエアバックが、あるいは適正処理されないフロンガスが海外へ出て行くわけですから、せめてこういった不具合を水際で規制して頂けたら、もう少し国内でのリサイクルパーツ生産のためのコアは増えるのではないかと思います。

発行



株式会社 JARA

〒450-0002

東京都中央区日本橋1-2-2 親和ビル7階

TEL 03-3548-3010 責任者/古賀 信宏



株式会社 ビッグウェーブ

〒497-0005

愛知県あま市七宝町伊福鍛冶屋前58

TEL 052-441-7502 責任者/森川 信也