

# JISPA NEWS

輸入車整備の情報誌

〈発行所〉 一般社団法人 日本輸入車整備推進協会

TAKE FREE!

Vol. **01**

2019年9月

創刊号

安心して  
輸入車に乗る。

## TOPICS & VIEW

〈巻頭特別インタビュー〉

JISPA 代表理事が語る輸入車整備

〈活動報告〉 2019年度 通常総会 / 実務セミナー 初級編

〈巻頭インタビュー〉

チーフ・テクニカルアドバイザーに訊く

整備の現場から生の声をお届け **匠 VOICE!**

古き良き名車を愛でる #001

アルピーヌ A110 1600S

〈会員工場訪問記〉 三愛自動車工業

自動車業界の NEWS な話題

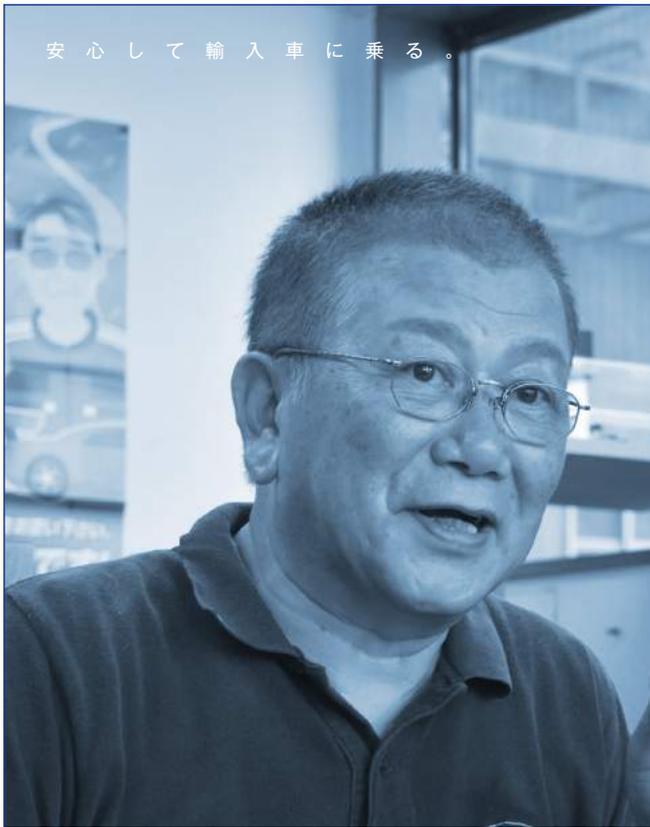
意外と知らない? クルマの豆知識

創刊記念! 読者プレゼント ほか



輸入車修理のベストパートナー  
一般社団法人 日本輸入車整備推進協会

安心して輸入車に乗る。



〔巻頭特別インタビュー〕

## JISPA 代表理事が語る輸入車整備 常に“性能を引き出す”整備

JISPA 代表理事 / 有限会社 玉野自動車 代表取締役社長

平林 潔

### “輸入車整備難民”の救済に向けて

一般社団法人 日本輸入車整備推進協会 (JISPA) は、2009年6月に発足した輸入車整備ネットワーク「3rd stage」を発展的に改組し、2013年4月に発足しました。初めて車を購入した「1st stage」、子供ができてファミリーカーに乗り換えた「2nd stage」を経て、ようやく子供の手も離れ、憧れの個性的な輸入車を購入した「3rd stage」。つまり、富裕層の輸入車ユーザーではなく、国産車の延長線上で輸入車に乗り始めたごく一般的な輸入車ユーザーに向けて、安心かつ納得の整備を提供することを目的に設立した団体です。

また、輸入車においては新車時から車齢が増えるにつれて徐々に、ディーラーへ持ち込むユーザーは減っていきます。車齢が8年～12年、さらに長く大切に愛車に乗り続けたい輸入車ユーザーは、愛車を安心して任せられる整備工場を求めています。しかし何処の工場に依頼すればよいか分からない“輸入車整備難民”が多くいるのが実状です。JISPAはそのようなユーザーの要望に応えることができる整備事業者の全国ネットワーク構築を推進しています。

### 輸入車も国産車も区別無く

JISPAの会員工場は、輸入車に対応するスキャンツール(外部故障診断装置)の高度な活用を目標とする技術水準としています。なぜなら、欧米では早くからOBDII規制が導入(米国1994年、欧州2000年)されており、スキャンツールの使



用が前提になっています。そのため、整備工場に「スキャンツールを使いこなす技術」がないと輸入車の整備はできないからです。

輸入車の入庫が多い工場は、輸入車整備に精通した熟練のメカニックが揃っていますが、JISPAに入会すれば、その技術を第一歩より学べる研修制度が用意されています。しかし、JISPAの会員工場は、輸入車の専門工場を目指しません。国産車を整備する地域密着の“街の整備工場”が、輸入車を整備することに意義があるのです。私達は輸入車も国産車も区別無く、その車の初期性能(自動車メーカーの工場出荷時の性能)を十分に引き出すための整備を、適切な価格でご提供することを目指しています。

### ディーラー以外という新しい選択肢

最後に、輸入車の整備・修理においても、ディーラー以外の選択肢があることを知っていただければ幸いです。よく勘違いされるのですが、「ディーラーよりどれ位安くできるの?」と聞かれることがありますが、ディーラーと同じ内容の修理をやれば、当然同じような金額になります。ただ、ディーラーが交換と見積もる部分を、我々は修理で対処する場合があります。また、同じ部品交換にしても、我々は純正品以外にも優良新品部品やリビルト部品などの選択肢をご提示することが可能です。ですから、ディーラーよりもコストを圧縮できるのです。JISPAはディーラーと同じことをやるのではなく、違う方法を持っているということを多くの輸入車ユーザーに知っていただきたいです。

Japan Imported Car Service  
Promotion Association

全国各地から34社52名が集まった本会は、平林代表理事による挨拶で開会。来賓である三井住友海上火災保険株式会社 営業推進部 モーターチャネル推進担当部長兼務エーシー企画株式会社 取締役社長 渡辺伸一氏による挨拶の後、総会議事へと進んだ。

2018年度はテクニカルサポートと研修活動に注力した旨の報告があった後、2019年は工場運営アドバイザーが各会員工場を訪問すると説明、またウェブサイトのリニューアルも行う旨に言及した。

さらに、活性化委員会の設置についても全会一致で承認された。基調講演では、「自動車の革新(先進安全装置の装着・自動

運転の進展)と整備業の対応について」という題目で、ボッシュ株式会社 オートモーティブアフターマーケット事業部 テクニカルサービス&サポート部 ゼネラルマネージャー 里 廉太郎氏が登壇。

また、「コネクテッドサービス：リンクドライブPRO」について、GMOクラウド株式会社 ソリューション事業部 ソリューション事業統括セクション IOTソリューション推進室 曹 時榮氏が説明を行なった。



## 2019 輸入車整備の実務セミナー 初級編 2019年7月10日(水) 11日(木) @ 三井住友海上・千葉研修所

三井住友海上千葉研修所で「2019 輸入車整備の実務セミナー 初級編」(三井住友海上火災保険株式会社、エーシー企画株式会社、一般社団法人日本輸入車整備推進協会共催)を開催。初級編と題した今回の研修は、国産車と同等にメンテナンスできることを目的として、(1) 輸入車整備に初めて取り組むメカニックを対象(2)実務者(整備工場の工場長・ベテランメカニック)を講師に、最新の研修施設で1泊2日で実施(3)ノウハウの塊である輸入車整備の実務体験など、輸入車に対するハードルを下げ、今後活躍が期待できる人材の育成を行った。

初日は“輸入車と国産車の整備の違い”や、“独立系整備工

場の輸入車整備取組事例”のほか、“輸入車整備作業のノウハウ・注意事項”について、平林代表理事が講師を務め座学を行った。続く2日目は、輸入車にスキャンツールを使いながら故障診断の基礎までの講習が行われた。

「すぐに仕事に活かせる情報を入手できる」JISPAの研修会は、実務者を講師に据えることで、より実践的な研修を心掛けており、参加者も真剣な表情で研修に臨んでいた。



### 〈 巻頭インタビュー 〉 JISPA チーフ・テクニカルアドバイザーに訊く

## 輸入車整備の変遷と技術の伝承



JISPAチーフ・テクニカルアドバイザー

前川 実利 (まえかわ つねかず)

普通乗用車における輸入車のシェアが全国トップ(49%)の東京都世田谷区において、長年にわたり輸入車整備に取り組んできた。70歳を超えた現在でも現場に立つJISPAのチーフ・テクニカルアドバイザー。輸入車整備の生き字引的存在。現在、世田谷区内の自動車整備工場の工場長である。

### Q.世田谷区の整備工場に輸入車が入庫するようになったのはいつ頃の事ですか？

前川氏 輸入乗用車の新車販売台数は1980年代の半ばまでは全国で5万台レベルでしたが、その後は増加して、90年代に入ると全国で20万台レベルまで伸びていきます。世田谷区は東京都内でも輸入車が多く、1990年代の後半からユーザーから「整備をお願いしたい」と声が掛かるようになりました。

### Q.整備工場の対応は？

前川氏 日本では1995年に車検制度の規制緩和があり、90年代後半は「安売り車検」「短時間車検」が猛威を振っていた時期です。車検料金を安くするために「作業の効率化」が追求されていました。ところが輸入車は、整備マニュアルも配線図も無い中で、まずは情報収集から始めねばならず、

たいへん手間が掛かるので入庫を断る工場が多かったのです。一方で輸入車整備を受けた工場でも早々に自社整備を諦めてディーラーに持ち込む工場と、何とか自社の工場内で整備しようと努力する工場に分かれました。やがて、この後者の工場のメカニックが集まり情報交換をするようになります。整備工場の場合はドイツ車、アメリカ車、フランス車、イタリア車等、あらゆる国の様々なメーカーの車両が入庫しますので、もしも近所に同じ輸入車を整備した経験のある工場があれば「是非とも話を聞きたい」というニーズがあり、この自然発生的に生まれた集団がJISPAのルーツですね。

### Q.どうやって技術情報の収集を？

前川氏 当時は海外から整備マニュアル等の入手が比較的容易にできましたので、せっせと購入してパソコン内に納めて行きました。しかし、問題は整備マニュアルや配線図があっても、適切に整備で

きるとは限らないことです。現場で輸入車を整備する中からノウハウを掴み、メカニックが自ら勉強して「腕を上げていく」ことが必要なのです。様々な輸入車の整備を経験して場数を踏んでこそ上達できるのです。

### Q.その後、JISPAが結成されテクニカルアドバイザー制度がスタートしましたが？

前川氏 この話、最初はお断りしました。メカニックは自分で努力して掴んだノウハウを決して他人に教えたりはしないものです。私も先輩から教わったことはありません。作業の合間に先輩の動作を観察して「ああやるんだ、今度、自分でやってみよう」とチャレンジするのが職人の世界。全国のJISPA会員工場のメカニックからの質問に対して、アドバイスするなどできません・・・と断っていたのです。

しかし、私も70歳を超えて考えが変わりました。いつかは死んでしまうわけです。すると今まで掴んだ技術もノウハウも無くなってしまふ。これで良いのか。誰かに伝えて技術を伝承して欲しいな...と思うようになりました。それで引き受けることにしたのです。

### Q.これから輸入車整備にチャレンジしたいメカニックからの質問でもOKですか？

前川氏 もちろんです。メカニック自ら勉強して整備技術を向上させたいなら、いくらでもアドバイスをします。そのための制度なんですから。

整備の現場から生の声をお届け



VOICE!

平均車齢が8～12年と、輸入車を長く大切に乗り続けるオーナー達から、整備や修理を安心して任せられる工場を求める声が広がっている。このコーナーでは、JISPA 会員工場に入庫した整備事例の中から、輸入車オーナーにとっても、興味深く目からウロコな“生の声”をお届けしよう。

整備事例#001 BMW 320i ツーリング (E91)



定番作業と解るまで...

## 内外装

がページでウインドーフィルムもブラウンでキレイに統一されたBMW 320i ツーリング (E91)。一度行った作業はできる限り検証し経験を蓄積していますが、初めて入庫するクルマの不調原因は、当然ながらすぐには解らないもの。インターネットで、いろんな情報も入手できる今日ではありますが、自分自身が診て触って感じ、その時のベストを創り上げたいと思います。

早速作業を開始! このE91は、4気筒エンジンなので比較的作業性は良いはず。ラジエーターホースは以前に交換してそうですが、エアークリーナーダクトを外したら、なんとオイルまみれ! 漏れた箇所から色々な方向にオイルが流れており、アンダーカバーにタププリと溜まっていた。フィルターベースを外したらオイル溜まりが! この斜め下には、オルタネーター (発電機)があるため、オイルが付着すると最悪火災の原因にもなりかねないので要注意ですね。

オイルクーラーも外してガスケットを交換。シリンダーヘッド裏に冷却水通路の蓋の役割をしているのですが、結局リングの劣化によって冷却水漏れを引き起こしてしまうのですね。ちなみに流れ出た冷却水はエキゾーストの熱で蒸発するので、発見を見落とす場合もあるので、エンジンからの「臭い」がいつもと違う時や、出発する際に駐車位置に「透明でない水」が溜まっていたりしたら要注意です。

結局のところ、今回は定番作業である「オイル漏れ」と「冷却水漏れ」の作業となりました。

なお、このような症状はE46系・E90系では良くある症状ですので、オーナーの皆様点検の際は要注意です。

〈今回の交換部品〉

- ◎オイルフィルターベースガスケット交換
- ◎シリンダーヘッドリヤカバープレート交換



アンダーカバーにオイル溜まりが



フィルターベースを外したらオイル付着跡が



ゴムも硬化し取り外したら割れてしまう程

松原オート (京都市右京区)

整備事例#002 VW T3 カラベル / VANAGON



旧車の大敵! 熱対策のススメ

## とても

キレイなT3 カラベル / VANAGON が入庫しました。この時代の車は今見るとなんとも雰囲気出ますね。ルノーカンゲーなんかも今はそんなカテゴリーになるんですかね?

さて、今回のご入庫のT3カラベル / VANAGON。1年点検なのですが、タイロッドエンドのガタ、ホイールシリンダーのオイル漏れ、右フロントハブのガタなどなど...

長年のヤレからくる修理箇所がチラホラ。年式は1989年ですが、正規ルートでまだまだ部品が出るので嬉しい限りです。国産車だったら全滅ですよ。VW グループありがとう!



ついでにエンジンオイルも交換。この手のクルマにオススメなのは、「モジュール マルチパワー15

w-50」の粘度グレードで、過酷な条件でも強い油膜を保持してくれますよ。

また、夏の暑さの前後に推奨したいアイテムのひとつが、エアクリフレッシュ。愛車のエアコン、ちゃんと効いていますか? もしも効きがイマイチなら絶対オススメですよ。最新の全自動のエアコン再生・装填システムで、従来の整備とは比べモノにならない正確な作業を実現しています。併せて、ワコーズの「エアコンガス添加剤」を投入して、更に冷却パワーをアップするオプションメニューもご紹介します。

また、冷却システム内における冷却液の水温を下げることを目的に開発された、ラジエーター冷却剤「モジュールMOCOOOL」も効果があります。これはレースや夏季におけるラジエーター内の水温上昇を最大10℃抑え、効率的な熱交換ができるうえ、防錆効果も備えたスグレモノですので、是非ともお試しください。



長年のヤレからくる修理箇所



全自動のエアコン再生・装填システム



過酷な条件でも強い油膜を保持する

シグマ自動車 (東京都国分寺市)

# 古き良き 名車を愛でる

WE LOVES VINTAGE CAR!

#001

## アルピーヌ A110



**40年振り**に復活をした「アルピーヌA110」は、オリジナルを想起させるフォルムや走行性能により、クルマ好き達の注目を集めた。新旧A110の両方を体験した人は、ミッドシップとRR、ATとMTなど決定的な違いがあるにも関わらず、口を揃えてその再現性の高さを評価する。

今から40年、いや初めて登場した時期を考えると50年も前のクルマを現代風にアレンジした想像力に、ルノーの本気度を感じる。幸いにも、JISPA会員工場が運営するルノー福岡に、新旧アルピーヌA110が揃っているという情報をキャッチし、取材班は福岡へ飛んだ。

新型A110と比べても一回りも二回りも小さなそのボディから“凄まじいオーラ”を放つ初代A110。整備を担うルノー福岡の担当者に話を伺うと、「FRPボディは変な圧力を掛けると割れやすいので、整備するときは緊張しますね。ただ、造りは至ってシンプルなので、メンテナンスさえしていれば故障は少ないはずですよ。また、この時代に前後ディスクブレーキであることや、剛性を保ちつつ軽量化を図れるFRPの貼り合わせ方は信じられない」とA110が名車たる所以を語ってくれた。実際にエンジンルームを覗くと、確かに現代のクルマとは比べものにならないほどシンプルな構造で、故障は今の車の方が多いいというも頷ける。

そもそも、ルノーとアルピーヌの関係は、アルピーヌの創設者であるジャン・レデレの生家がルノーの販売店であったことに起因する。自身もレース活動を行っていたジャン・レデレが、チューンナップのベースカーに4CVを選んだのも当然の流れだった。1956年にア

## 受け継がれる血統

ルピーヌ(ソシエテ・デ・オートモビリス・アルピース)を設立、4CVをベースとしたA106を売り出した。続くドーフィンをベースとしたA108は、前後軸間の車体中心線上に“背骨”を配するバックボーンフレームを採用するなど、初代A110の礎となる一台となった。

初代A110が発売されたのは1963年。ベース車をルノー・8に変更し、A108から引き継いだ鋼管バックボーンフレームにFRPモノコックボディを組み合わせた構成により、圧倒的な軽量化を実現。RRによるハンドリングの良さもあり、曲がりくねったラリーコースで驚異的な速さを見せた。さらに、魔術師の異名を持つゴルディーニがチューンしたエンジンを得たことで戦闘力を増したA110は、1973年に初代WRCマニファクチャラー・チャンピオンに輝き、その名を世界中に轟かせた。

ルノーとアルピーヌの関係は、時代に合わせ形を変えているが、創設者ジャン・レデレのレースに対する情熱は今なお「ルノー・スポール」に受け継がれている。ルノー・スポールは1976年に発足以来、過酷なレースで磨きぬいた技術と情熱を注ぎ込んだ本物のスポーツカーを、ディエップの工場から世に送り続けている。

今回出会った初代A110も、大切にメンテナンスされており、当時モノのオリジナルパーツが随所に見受けられたが、欧州では、何十年も前のクルマが大切に乗り継がれる文化が根付いている。クルマに「モビリティ」としての効率が求められる時代だからこそ、“古き良きクルマと、注がれるオーナーの愛情、それを支えるメカニクスの力量”によって醸成される「豊かなカーライフ」が、より一層魅力的に感じる。



新型A110のボディの96%がアルミ製で、4%が樹脂製。現代のテクノロジーにより、総重量を1100kgに取め、軽量化を実現している



初代A110をイメージしたボディカラー「ブルーアルピースメタリック」に輝く、頭文字「A」を冠したエンブレム



特徴的な埋込み式の補助ライトは、ラリー車の血統を引く証。エクステリアの随所から、レースに対する情熱が感じられる



オリジナルパーツであるガラス製のエンジン冷却水リザーブタンクも現存。大切に乗り継がれていることが窺える

# 三愛自動車工業

(SHOP DATA)

三愛自動車工業株式会社

▶本社 札幌市東区北 42 条東 19 丁目 1-1

▶ロベシティ札幌平岸 札幌市豊平区平岸一条 10 丁目 2-10



ボッシュカーサービス加盟認定工場でもある本社



本社と離れた平岸に拠点を構えた輸入車販売店「ロベシティ札幌平岸」

販売・整備・修理・保険・ロードサービスまで全てを自社で完結

## 輸入車ライフをトータルでサポート

北の大地で突出した存在感を放つ三愛自動車工業。札幌の地で55期目を迎える同社も元はトラックや農機具の整備を主に行う自動車整備工場だった。トラックだけでは先がないと考えた先代社長が目を付けたのが、当時北海道ではまだどこもやっていなかった一日車検システム。チラシを撒いて集客する当時としては革新的なスタイルで、札幌を代表する整備工場へとビジネスが拡大した。現在は、钣金、乗用車、トラック、クレーンの4工場を構え、110名のスタッフで年間1万9000台の整備を請け負っている。

大畑社長は「最近では輸入車整備の依頼が増えている」と述べ、輸入車の修理を含めクオリティの高い仕事をする必要性に言及。ボッシュ・システム・テクニシャン（ボッシュの定めた一定以上の基準を満たした人に贈られる世界共通の称号）の育成や、JISPAの技術研修などで整備技術の向上を図る。また一方では、「大型欧州車も修理できる作業スペースや設備の確保」、「アルミ合金が採用された自動車の修理も適切に行える設備環境」、「水性塗料への対応」など、最新かつ高い品質の修理を行える工場の証明となるテュフのプラチナ認証も取得し、輸入車ユーザーの「安心・安全なカーライフ」に寄与している。



整備、修理と輸入車比率が高まるなか、いよいよ輸入車販売という輸入車ライフの入り口となる分野に着手。構想に2年を費やし、ようやく取材日前日の7月20日に「ロベシティ札幌平岸」をオープンさせた。これにより、販売、整備、修理、さらには保険、ロードサービスまでを一貫して提供できる流れが完成し、ユーザーの利便性は格段に上がった。3週間にもわたるロペライオグループの研修を受け輸入車販売のノウハウを習得した岡本店長は、「ロベシティの強みは共有在庫が約300台あり、それらを細部にわたって4K動画で紹介できること。1台1台程度が違う中古車のパーツや特徴だけでなく、キズやヘコミまで丁寧に解説することで安心してインターネット経由の画像・映像をもとにお買い上げいただける」と同販売店の特徴を説明する。

最後に大畑社長は、「三愛自動車工業が、これまで以上にカーユーザーの支持を得て発展を遂げるためには、より付加価値の高い仕事にシフトする必要がある。その一つの答えが輸入車だと思う。だからこそ、整備技術向上のためにJISPAに入会しているし、修理技術向上のためにテュフのプラチナ認証も取得している。今後も高品質なサービス提供体制を強化することで、さらに輸入車の扱いを増やして、輸入車のことならどんなことでも三愛自動車と言われるようにブランドを高めたい」と、今後の同社の方向性を示してくれた。



今後の展望について語る大畑揮義社長（左）と岡本真史店長（右）



4K 動画で車の細部までをしっかりと説明



テュフのプラチナ認証を取得した钣金工場



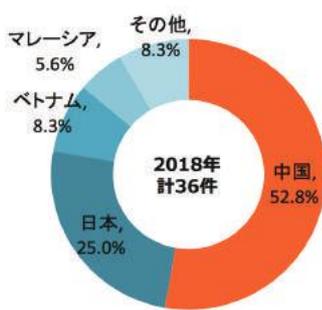
今回のテーマ▶

ホンモノ? ニセモノ? 自動車部品に潜むワナ

**近年**オークションサイトやECサイトでは、自動車関連商品の出品も増加傾向にあり、リーズナブルな自動車部品をインターネットで購入し整備工場に直接持ち込むユーザーが増えているという。

経済産業省は、模造品や海賊版に関する窓口を設置している。「模造品・海賊版対策の相談業務に関する年次報告」(2019年版)によれば、同窓口の受付件数のおよそ55%が、インターネット取引によるもので、製造国が判明している相談案件のうち、中国が製造地である案件がなんとその半分以上を占めているという(図1)。

■ (図1) 模造品の製造国・地域が判明している相談案件の割合



模造品・海賊版を巡る近年の状況は、その撲滅に向けた国際的な枠組みや、各国の知財関連の制度整備が進み、被害発生国における知財保護意識や、取締当局の執行能力の向上も図られてきている中で「改善の兆し」も一部にみられる。ただ、依然として世界中で被害が発生しているのが現状で、法の日や取締当局の監視の目をかいくぐるように、一層巧妙化、悪質化しており、侵害行為を何度も繰り返す再犯も後を絶たない状況にあるという。

さらには、電子商取引の発展に伴い、その被害は、インターネット上でも急速に拡大している状況にある。リアルマーケットであればセラー(売る人)とバイヤー(買う人)との直接的な業者間取引(BtoB)が主流であり、相互に相手の素性を確認してから取引を始める。多くは継続的な取引となるため過去の販売履歴を見れば「不適切な商品を販売した業者」の確認は容易であり排除される。しかし、インターネットを利用し事業者が不特定多数の消費者に直接販売する場合(BtoC)はトータルでは大きな取引であっても、購入者(消費者)には「初めての」「1回だけの」取引になりやすく、模造品が流入する

危険性が大きくなるのである。

特に自動車部品の模造品は、粗悪性が直ちに自動車ユーザー並びにその他の道路利用者の生命の危険に直結する可能性が非常に高い。特に機能部品の外観を真正品と同一に制作した「デッドコピー(商品形態の模造品)」は、その外見から真偽の見分けがつかないほどに巧妙になっている。

自動車メーカーの純正部品や世界的に有力なOE部品メーカー(自動車メーカーの組立ラインに納入している部品メーカー)ブランドの部品が模造される。外見は、化粧箱から本物との識別ができない程、そっくりであり、箱を空けて部品本体を確認しても、ブランドや製造番号の刻印の位置、製造番号の書体までそっくり。模造品を防ぐために貼り付けたホログラム(特殊印刷されたシール)にまで偽物が出てきたと聞く。

品目はプラグ・オイルフィルター・ブレーキパッドなどの消耗部品から、不具合や故障修理で交換される高価な特殊なセンサーまで多岐にわたる。外見は本物そっくりであっても中身は劣悪であり長期使用に耐えないだけでなく、性能は必要な水準に達していない。

今後は、自動車部品に関してトレーサビリティ(対象となる商品の流通履歴の確認が可能な状態)が重要となる。信頼できる部品流通業者と取引している技術力の高い整備工場を選択して、価格、品質を相談の上で整備・修理方法を決定することが何よりも重要である。

(白柳孝夫)



# 意外と知らない? クルマの豆知識

## 事故分析の救世主として注目を浴びる クルマ版フライトレコーダー“EDR”

### 事故発生時の情報が記録できるEDR

EDR (イベントデータレコーダー)とは、事故発生時の衝突など、一定以上の衝撃が加わった場合、衝突5秒前から車両の走行速度、ブレーキ操作、ステアリング切り角、衝突の大きさ、シートベルトの装着状態、エンジン回転、アクセル開度などを記録する装置。例えるなら、飛行機に搭載されているフライトレコーダーのようなもので、すでに多くの自動車に搭載されています。特に今後普及が進む自動運転車における事故原因の分析を目的に、EDRは世界各国で搭載義務化が検討されています。

EDRの搭載は2000年頃から始まり、2012年の法規化で多くの自動車メーカーが搭載する事となった技術ですが、昨今のADAS、自動運転車両の普及によりEDRを活用した事故調査が増えています。

アメリカでは、2000年頃よりEDRデータの活用が始まり、2012年に法規化。EDRデータを基に事故解析を始めており、事故が起きた際には100%に近い割合でデータを解析しています。その他、韓国では2015年からEDRが法規化、またヨーロッパと中国でも法規化が進められるなど、ここ数年の間にEDRの搭載車が広く普及しております。

EDRに記録されたデータを抜き出す装置が、CDR (クラッシュデータリリーバル)です。残念ながら現在、全メーカーを網羅するCDRはまだ開発されていませんが、ボッシュでは一部メーカーを除いて17メーカー・51ブランドをカバー (2019年活用実績) しています。更にボッシュでは、EDRデータを活用す



る環境を整備していくために“CDRアナリスト”という事故原因追求のためのデータを読み解く資格制度の運用をすでに開始しました。

現在、このCDRアナリストは自動車メーカーを筆頭に、保険会社、損害調査会社、自動車整備事業者などはじめ警察、科学捜査研究所、科学警察研究所など国の機関も資格取得に動いています。

交通事故総合分析センターでは今後、CDRアナリストが増えEDRデータを活用する環境が整うことで、広範囲で積極的に活用がされていくのではないかと予想されています。

### 政府や損保業界でも広がる事故記録の活用

日本では、まだ義務付け対象車や賠償のあり方などが正式には決まっていますが、それでも大手損保会社や警視庁・警察庁・検察庁・弁護士業界などでCDRを活用する動きが官民を問わず広がっているのも事実で、一部の損保会社では、既にCDRデータから事故調査を行い保険金支払いまでの期間を短縮するなどの成果も出ているそうです。

政府も自動運転車の普及を見据えて、CDRの活用を視野に入れております。システムが運転を肩代わりする「自動運転レベル3」を念頭に、EDRの搭載や事故時の記録提出を2020年にも義務付ける方向で議論が進むようです。



## JISPA 輸入車修理のベストパートナー 一般社団法人 日本輸入車整備推進協会

一般社団法人 日本輸入車整備協会 (JISPA) は、国産車を整備している「街の整備工場」で、併せて輸入車を整備する独立系整備工場 (Independent auto repair shop) の全国ネットワークです。電子診断のデータに基づき、車輛の環境性能・安全性能・乗り心地を自動車メーカーの工場出荷時 (新車) の状態に戻す新時代の診断整備を目指します。現在全国100社のネットワーク構築に向けて会員を募集しております。詳しくは、右記ホームページに記載の入会案内をご覧ください。事務局までお問い合わせ下さい。



<http://jispa.net>

本誌に関するご意見・ご要望をお寄せください

JISPAニュース編集部では、今後ともコンテンツの充実に向けて参ります。皆様からの多様なご意見・ご要望を募集しております。下記メールアドレスまで、お寄せ下さい。  
JISPA事務局 ▶ [jispagogo@gmail.com](mailto:jispagogo@gmail.com)

## JISPAニュース創刊記念! 読者プレゼント

JISPAニュース創刊を記念して、読者プレゼントをご用意しました。「ボッシュ 折りたたみサンシェード (非売品)」を、先着で20名様にプレゼントいたします。

商品をご希望の方は、  
①お名前 ②ご住所 ③連絡先 ④本誌に関するご意見・ご感想を明記の上、下記のFAXかメールにてJISPA事務局までご応募ください。



折り畳みが可能で、専用カバーにコンパクトに収納できるサンシェード

(商品提供)ボッシュ株式会社

▶宛先 JISPA事務局宛  
FAX:03-6421-6084 E-mail:[jispagogo@gmail.com](mailto:jispagogo@gmail.com)

※当選者の発表は、商品の発送をもって代えさせていただきます。