

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. **05**

2021年4月

TOPICS & VIEW

〈巻頭特集〉 次世代を担う若手の育成

輸入車に強い メカニックを育む。

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 #005

VOLKSWAGEN

カルマンギア Type14

会員工場訪問記 多田自動車工業

気になる自動車業界の先を詠む

自動車業界の NEWS な話題

意外と知らない?クルマの豆知識

〔JISPA会員紹介〕 JISPA富山 (富山県富山市)

安心して 輸入車に乗る。



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

輸入車に強い メカニックスを育む。

〈巻頭特集〉 次世代を担う若手の育成

新車のワランティ期間（ディーラーにてメーカー保証で修理が可能な期間）を過ぎた車輦は、徐々に独立系整備工場に入庫するようになるのは世界的な傾向であり、それは日本においても同じである。しかし、まだまだ輸入車オーナーが求める整備の品質と価格をクリアする工場は多くないのが実情だ。そんな中、JISPAでは「次世代を担う若手の育成」や「JISPA加盟工場となる新たな仲間の開拓」を目的とした技術セミナーを定期的で開催している。

2021年3月11日（木）、輸入車整備の実務（初級編）」と題したWebセミナーを、三井住友海上グループのイーシー企画株式会社と、一般社団法人日本輸入車整備推進協会が共催で行った。

JISPAの技術セミナー「輸入車整備の実務（初級編、中級編）」は、“輸入車に強いメカニックの育成が必要”という会員工場からの声を受け、2016年よりイーシー企画と共催で三井住友海上の千葉研修所にて実車を使用し、JISPAテクニカル・アドバイザーがカリキュラム開発と講師を務め開催している。背景には、工場長クラスの持つノウハウを次世代を担う若手のメカニックに伝授できないと、熟練のメカニックが引退した際に輸入車を受け入れることが出来なくなること、またJISPA会員工場への輸入車入庫台数が増加傾向にあり、メカニック不足が深刻となっていることがある。

しかし新型コロナウイルス感染症の影響で、2020年2月に開催を予定していた中級編のセミナーが延期となり、続いて春と秋に2回開催する予定でいた初級編セミナーも延期を余儀なくされた。このままでは、会員のニーズに対応できないため、JISPAは初のWebセミナーを実施することを決定した。

今回のWebセミナーは、通常1泊2日で開催していたセミナーの内容を凝縮。座学2時間、実技1時間の計3時間のプログラムにまとめた。いずれも例年同様、三井住友海上・千葉研修所に実車を持ち込み、ライブ配信を行った。最初にJISPA理事・事務局長から輸入車整備市場についての概要説明が行われ、続いて山口チーフ・テクニカルアドバイザーによる「輸入車の整備、国産車とどこが違うの?」と題した、必要な設備やツール、スキャンツール、整備情報、部品の入手、コーディング、故障診断の基礎についてパワーポイントを使用した解説が行われた。続く実技編では「スキャンツールの使い方を学ぶ」講義が行われ、講師が行う



受講者の満足度も高かったライブ配信の様子

作業をカメラで追いながら、可能な限り整備のノウハウが伝わるような映像が配信された。

初の試みとなった今

回のオンラインセミナーの参加者は36名。内JISPA加盟工場からの受講者は15名、それ以外は今後本格的に輸入車整備に参画を検討している工場の受講者であった。

受講者からは「オンラインの講習は時間の都合も合わせやすいので、また参加したい」「遠方なので首都圏に行くのは、相当な覚悟が必要なところ、気軽に参加できる」など、参加しやすさが好評であった。また「輸入車整備に必要なスキャンツールと、その理由が良く分かった」など技術面での満足度も高かったことが伺える。

JISPAが目指すのは、輸入車を整備する独立系整備工場の全国ネットワークであり、輸入車整備に関する情報共有と技術力向上を通じ“永く愛車を愉しんでもらう”ことである。そのために、自らの技術研鑽はもとより、「次世代を担う若手の育成」や「JISPA加盟工場となる新たな仲間の開拓」のための活動を行っている。

JISPAは、輸入車に強いメカニックの育成を図るべく、気軽に参加できるWebセミナーについてのノウハウを集約しながら、今後も多彩テーマをWeb配信していく予定だ。



〈JISPA 活動報告〉

第1回 Web 例会を開催 2021年2月18日(木)

新型コロナウイルス感染症の流行により、対面での情報交換がしばらく開催できずにいたが、JISPAではWeb会議システムを活用して会員相互の情報交換を行うことを決め、まずは2021年2月18日(木)、Zoomを活用した第一回目のWeb例会を開催した。

参加者は正会員・賛助会員・協賛会員・協力会社を含め25名、例会は、輸入車の技術動向に詳しいジャパン・トゥエンティワン株式会社の鈴木浩明執行役員より「輸入車におけるエーミングの動向」に関する講演で始まった。既にJISPA会員の工場にはエーミングを必要とする修理が必要な輸入車が在庫しており、本部のテクニカル・アドバイザーへの相談も多く寄せられている。鈴木氏

の講演は、最近の輸入車で主流になっているオートエーミングの動向を説明したもので、会員のニーズに対応したものであり反響も大きいものであった。

なお、例会はその後、会員間の情報交換、事務局からの事務連絡と続き閉幕した。

今後もWeb例会を定例化して、JISPA会員間の情報交換を活性化して行く方針である。



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#009

アウディー A3 1.4T



パッドとローター、同時交換のススメ

先日車検でお預かりしたアウディA3。ブレーキ廻りの点検をしたところ、ディスクローターがかなり削れていました。この程度の削れだと研磨で対応することも可能かもしれませんが、後々のことも考えてパッドとともにローターの交換も提案させていただきました。国産車の場合、ブレーキローターはなるべく削られないように素材を調整し、ブレーキパッド側を摩耗させるように設計されていますが、輸入車の場合は、その両方を摩耗させるように設計されています。

この輸入車と国産車の設計の差は、日本よりも欧州の方が平均走行速度が高く、より強力なブレーキが必要となるためで、輸入車の方がブレーキの効きが強いという傾向もこのためです。また、輸入車はブレーキダストを多く発生し、ホイール

が汚れやすいのもこのような理由からです。

ちなみに、輸入車の一般的に推奨されているディスクローターの交換時期の日安ですが、走行状況や使用頻度などにより個体差がありますが、フロントローターの場合は、おおよそ片側1ミリ、総厚2ミリ程。リヤディスクローターの場合は、片側0.5ミリまたは0.75ミリ程、総厚1～1.5センチとなります。また走行距離では、一般的に推奨されている交換目安走行距離は、フロント・リヤともに6～8万キロとも言われています。

ちなみに、ローターの摩耗限界値 (Min Thickness)は、「MIN TH ○○」と刻印されていますので、愛車の足廻りが気になる方は整備工場と相談してみましょう。



8万キロを走行したディスクローター



摩耗したブレーキパッド(左)とローター(右)



同時交換で本来のブレーキ性能を発揮

カーセンター足柄協同組合 (神奈川県足柄上郡)

整備事例#010

メルセデス・ベンツ SL63 AMG



カムセンサーからのオイル漏れ?

先日、「ディーラーでアクティブサスとカムセンサーのオイル漏れを指摘されたが、見積もりが高かったので何かいい方法はありませんか?」と飛び込み来店のお客様。一旦家に帰られるも、その日に冷却水漏れが発生し緊急入庫しました。



水漏れ修理と同時にカムセンサーの件も状態を確認してみると、カムセンサーとエンジンのすき間からオイルカスの飛散を確認。そのカスがオルタネータの上に降っていてオルタ



カムセンサーからのオイル漏れを発見(左)。オルタネータまでオイルが飛散していた(上)

ネータが汚れていました。

JISPAアドバイザーから“ベンツのハーネスは、電気とオイルを通ず”という情報を得ているので、念のためカブラー内を掃除。オイル漏れがないことを確認できたので、お客様の希望により全カムセンサーの交換と、水漏れの修理をして納車しました。

今回は該当していませんが、2002年に登



場したM271という型式のエンジンでは、漏れたオイルがカブラーの中まで浸透し、毛細管現象によりエンジンハーネスを逆流し各種センサーや最悪の場合ECUをダメにする現象が頻発します。

メーカーから対策品が出ているほどのスタンダードなトラブルですが、症状が悪化すると高額な修理になりかねませんので、オーナーの方は、十分に注意をしてくださいね。



カブラー内もキレイに清掃

睦自動車 (愛知県豊橋市)

古き良き 名車を愛る

WE LOVE VINTAGE CAR !

#005

VOLKSWAGEN Karmann Ghia (Type14)

現代のクルマにはないノスタルジックなルックスだけでも魅力的なクラシックカーだが、今日に乗り続けるにおいて課題となるのがその整備。珍しいクルマ程、補修用の部品も整備してくれるショップも探すのが難しい。そんな中、安価かつシンプルな作りで、世界中で様々なスタイルで愛されるフォルクスワーゲン・タイプ1やその派生モデルは、高い人気ゆえ今なお快適に維持・乗り続けられる環境が整っている1台だ。

1900年代前半から2000年代初頭までの半世紀以上にわたり、四輪自動車の世界最多の台数が生産されたフォルクスワーゲン・タイプ1。世界中に流通し、北米ではカスタムのベース車両として一大ムーブメントを巻き起こしたが、1955年～74年にはメーカー公認の架装モデルが販売されていた。イタリアのギアがデザインし、ドイツのカルマンが製作したボディを纏った「カルマンギア(タイプ14)」だ。シャシーとパワートレインはタイプ1ベースながら、愛らしいルックスのタイプ1とは異なる流麗でスタイリッシュな2ドアデザインは、タイプ1の上級モデルとして新たな顧客から高い支持を集めた。



1955年の登場当初はクーペのみだったが、57年にカブリオレが追加。59年にはマイナーチェンジでデザイン変更が施され、60年代にはエンジンも当初の1.3Lから順次排気量を向上。さらに69年には、北米の安全基準に対応するマイナーチェンジで、1.6Lエンジンになるとともに、フロントウインカーやテールランプ、バンパーなどのデザインも変更。年式によって搭載エンジンやボディ外装のディテールが異なるのはタイプ1さながらで、また61年には、タイプ3をベースとしたカルマンギア(タイプ34)もラインナップに加わった。

現代流モディファイで安全なカーライフを

タイプ1同様、年式によってディテールが異なり、愛好家の間ではそうした差異へのこだわりや、ヴィンテージカーゆえにオリジナル状態(当時モノの純正部品・塗装)へこだわらる楽しみ方も少なくない。他方、今回取材に協力してくれたステップカーサービスの越智代表は、オリジナルにはこだわらず、機関係も内外装もリプロダクト品や現代アクセサリ用品をふん



だんに装着している。根底にあるのは「安全」への想いだ。

自身も一級自動車整備士で、整備工場の代表も務める越智代表所有のカルマンギアは、タイプ1系の1970年式。越

燃料ホースからの漏れが原因で炎上したこともあるが、20年の付き合いで大きなトラブルは比較的小さいという。昨年に不調のため中古エンジンに換装し、元のエンジンはOHする予定

だんに装着している。根底にあるのは「安全」への想いだ。

自身も一級自動車整備士で、整備工場の代表も務める越智代表所有のカルマンギアは、タイプ1系の1970年式。越



美しいスタイリングで今なお世界中にコアなファンを抱えるカルマンギア。越智代表はドイツ・VW博物館のサービスを通じて出生証明書を取得しており、現車は1969年8月25日に生産され、3日後にカリフォルニア州サンフランシスコに出荷されたことが判明している

智代表が20年前に購入した時からオールペンやエンジン換装がされており、外装もウインカーやテールランプ、バンパーなどは60年代モデルのデザインへモディファイされていたそう。越智代表は、それをベースにさらにクーラーやBOSEスピーカー、カーナビなど快適グッズもインストール。今のホワイトにオールペンするとともに、保安基準に適合するようにサイドマーカやヘッドレストを追加した。「かつてはカルマンギア1台で日常生活からロングドライブまで過ごし、オリジナルへのこだわりも特になかったので便利・快適な仕様になっています。今は職業上の立場もありますが、何よりクルマという鉄の塊を動かす上で“安全”を確保しなければと思っています」と語る越智代表。軽自動車から流用したヘッドレストや現代の便利用品であるバックモニターにもそんな想いが垣間見られる。



カルマンギアオーナーの越智代表

実は越智代表は以前は建築系の仕事に従事しており、カルマンギア購入前はいすゞ・ピアッツァを2台乗り継ぐなど、スタイリッシュなデザインを愛するアーティスト的な側面も。最近では仕事やコロナ禍も相まってなかなか長距離ドライブを楽しめていないというが、現代のクルマに



はないデザイン性に魅了された愛車について、「リプロ品など補修パーツも豊富なため、オリジナルへのこだわりが強くなければ維持するのは容易で、快適なカーライフを送れます。買い替えたいクルマも見つからず手放すつもりはないですね」と笑顔で話す越智代表。自宅兼オフィス横のガレージに納まるカルマンギアは、レトロ

サイントともにノスタルジックな空気を描き出している。

〈取材協力〉JISPA正会員)

有限会社ステップネットワーク
稲垣自動車整備工場

栃木県下都賀郡壬生町安塚2368-1



所有する空冷ワグンのような旧車含め、栃木県にある越智代表のショップ「ステップカーサービス」では国産車から輸入車まで幅広い整備・修理を手掛ける。カルマンギア購入後、100台規模のカーMTGを主催したこともある越智代表は、一級建築士の資格も有しており、自身で設計した店舗には、明るく綺麗な事務所の脇に趣あるガレージを併設。まだ内装ディスプレイは作り込みの途中だそう。

多田自動車工業

(SHOP DATA)

多田自動車工業 株式会社

車検のコバック 世田谷代沢店 東京都世田谷区代沢 4-1-5



淡島通り沿いに工場を構える多田自動車工業、駐車スペースも十分に確保されている

輸入車ディーラーが立ち並ぶ世田谷

輸入車整備を“せざるを得ない” 特殊な環境下で蓄積される経験値

東京都世田谷区代沢、歴代の首相をはじめ各界の名士が居を構え、今でも著名人・外国人が多く住まう、都内有数の高級住宅街として知られるこの土地で整備工場を営むのが多田自動車工業株式会社(車検のコバック 世田谷代沢店)である。世田谷区には60軒以上の新車ディーラーがあり、輸入車もBMW、メルセデス、VWはもちろん、ルノー、アウディ、プジョー、ボルボ、FIATなど、ありとあらゆるディーラーが立ち並んでいる。全国の普通乗用車の保有台数(2,253万台)中での輸入車(385万台)の割合は17%程と言われているが(2018年3月時点)、それに対して、同社へ入庫してくる車両は30%近くが輸入車だという。このような環境下で車検・整備を行う同社が、輸入車整備を始めるのは至極当然の話であり、むしろ“せざるを得ない”と多田篤生社長は話す。

多田自動車工業がJISPAに加盟したのは7年程前。多田社長が整備振興会・世田谷副支部長を務めた際に、世田谷支部長だったJISPA監事の宮内忠雄氏に紹介されたことがきっかけだ。輸入車の整備情報をインターネットを介して探すなど、情報入手に苦労していたこともあり入会を決めたという。現在ではJISPAの理事も務める多田社長はJISPA加入に関して「輸入車整備に必要な情報を適宜入手している。エンジンオイルの量、ホイールナットやオイルパンのトルクなど重宝している」と評価する。

同社の歴史は古く、前身となる多田商会が立ち上がったのは昭和元年、現在の多田自動車工業となったのが太平洋戦争終了後の昭和22年のことだ。当時はまだ自家用車の普及や大衆化が進む以前であり、同社の業務も商用車を中心に

据えたものであった。この流れはモータリゼーションの進んだ後もしばらく続き、良くも悪くも商用車メインの事業を継続、1989年には三菱ふそうとの業務提携を結び、より一層その傾向を強めていった。同社のターニングポイントは、時代の流れに沿っていないことに危機感を感じた多田篤生社長(当時は父親が社長)が、整備料金の明瞭化が必要だと感じ車検チェーンへの加盟を検討し始めたことだった。チェーン各社の比較を行い、且つ父親を説得し、平成16年ようやく「車検のコバック 世田谷代沢店」として営業を開始。一般ユーザー向けのサービスを主体とする整備工場へと舵を切った。



三代目社長の多田篤生氏

多田自動車工業は、今年4月に特定整備認証(※2020年に施行された法律に基づく、自動ブレーキ等、先進安全装置を搭載する車の整備をするために必要な認証)を取得し、今年10月に迫る新点検基準への準備を整えている。また、輸入車保有者が多い一方で、自家用車を保有しない選択をする層が多いのも都心部の特徴。最近ではレンタカー事業もスタートさせている。同時に近年のアウトドアブームにあやかり、都市部でも保有しやすい軽キャンパーの販売にも着手している。

100年近い歴史に裏付けされる確かな技術と、新しいものを積極的に取り入れる柔軟な対応力で、地域ユーザーの多種多様なカーライフを支える多田自動車工業の取材を通じ、地方には地方の、都市部には都市部の戦い方があることを知った。



作業スペースの様子。奥には钣金ブースを構える



整備で入庫していたVOLVO 940 TURBO SE



島根県で独自のキャンピングカー製造を行うスマイルファクトリーと提携



子供に大人気のペッパー君がお客様をお出迎え



気になる自動車業界の先を詠む

自動車業界の NEWS な話題

Automotive industry News

テーマ① ▶ JISPA、オートアフターマーケット連絡協議会へ加盟

自動車アフターマーケットに関わる幅広い事業者の情報交流の場を創出し、それぞれのビジネスの拡大や発展に向けた議論を行い、自動車ユーザーの便益拡大に寄与する活動を通じて社会に貢献することを目的とする団体が「オートアフターマーケット連絡協議会」である。

同協議会は、钣金事業者、整備事業者、用品販売店、部品用品卸売業者をはじめとした17の業界団体や企業で構成されており「新しいモビリティサービスを創造し、提供する地域事業者に進化する」ことを目指し2012年に設立された。

そして2020年11月、輸入車整備団体である「一般社団法人 日本輸入車整備推進協会 (JISPA)」が同協議会へ加盟、2021年2月にはオートボックスセブン2階会議室(東京都江東区豊洲5-6-52NBF豊洲キャナルフロント)にて開催されたオートアフターマーケット連絡協議会の定例会において、白柳事務局長よりJISPAの活動方針及び取り組みについて説明が行われた。

業界の垣根を超えたネットワークに参加しJISPAの理念を広く業界内に認知促進することで、ディーラーが少ない地域で困っている“輸入車整備難民”の受け皿となる輸入車

整備ネットワークの確立へと繋がっていく。



JISPA 白柳事務局長より活動方針や取り組みについて説明



テーマ② ▶ 「IAAE 2021」開催! JISPA加盟工場2社がセミナーに登壇

自動車関連ビジネスに関わる幅広い関係者に交流の場を提供し、オートアフターマーケットの活性化に貢献する展示会「第18回 国際オートアフターマーケットEXPO (IAAE)」が、2021年3月17日～19日にオンラインにて開催された。展示会では、各企業によるブース出展のほか、行政関連の動向をはじめ、自動車流通、車検・整備、キャリアブレーションなど、多岐にわたるテーマのセミナーも開催された。

開催2日目(3月18日)には「注目される輸入車整備ビジネス～広がる輸入車市場へのアプローチ～」と題した輸入車整備に関するセ

ミナーが配信された。セミナーには、JISPA加盟工場「協和自動車株式会社・常務取締役 島倉昌司氏」と「シグマ自動車株式会社・代表取締役 前田匡氏」の2名も登壇され、自社の取り組みや市場の動向などについて説明を行った。

堅調に推移する輸入車市場はユーザーも多様化し、都市部ばかりでなく地方部においてもメンテナンス関連ビジネスの拡がりを見せている。その一方で、カメラやセンサーなどが搭載されコンピューター制御が進む新しいクルマへの対応や、逆にディーラーが対応しきれない低年式車を整備できる独立系

整備工場の不足など、課題も山積している。JISPAは輸入車ユーザーが“安心・安全なカーライフ”をどこにいても満喫できるよう、輸入車整備ネットワークの全国展開に向け今後も積極的な活動を行っていく。



セミナーに登壇した協和自動車 島倉常務取締役 (左) と、シグマ自動車 前田社長 (右)

テーマ③ ▶ ヘリテージカーの祭典「オートモビルカウンスル2021」開催

世界のヘリテージカーが会する展示会、「AUTOMOBILE COUNCIL 2021」(オートモビルカウンスル)が、4月9日から4月11日の3日間、千葉市・幕張メッセにて開催された。今年で6年目となる同ショーは、「CLASSIC MEETS MODERN」をテー



マに、日本にも「自動車文化の創生を図る」べく、58の企業や団体が約100台の車両が展示された。例年出展する自動車メーカー各社がブース参加を見送るなど、出展者数は昨年比で38社減少したものの、マツダのルマン24時間レース出場車両が特別展示されるなど、感染対策を講じつつ、イベントを盛り上げる動きが目立った。

感染防止には不可欠のいわゆる“3密”を回避するため、同時入場数を制限したり、感染を懸念して来場を控えざるを得ないヘリテージカー・ファンに向けて、オンラインでの有料展示会も開催するなど、厳重な感染対

策のもと「自動車文化を後世に伝える」ための空間に多くのヘリテージカーが展示され、会場に足を運んだ熱狂的な自動車愛好家たちを魅了した。



意外と知らない？ クルマの豆知識

意外と知られていない

輸入車のブレーキローターの話

自動車オーナーであれば誰もが知っている「ブレーキパッド交換」。パッドの交換は定期的に行っているが、「ブレーキローターの交換」は、まだまだ先の話なんて思っている読者も多いことでしょう。

実は、輸入車と国産車で大きく違う部分のひとつとしてあげられるのが、「ブレーキローターの摩耗」です。輸入車は「しっかり止まる」ための制動力を確保するために、ブレーキパッドとローターを一緒に摩耗させながら止まるために、国産車に比べて非常にブレーキの減り

が早いのです。これは輸入車が製造されているヨーロッパやアメリカは、日本に比べ高速道路での使用頻度が高く、高速走行時の高い制動力が求められるため、市街地でのストップ＆ゴーが多い国産車とは、根本的にブレーキに対する考え方が違うのです。

例えば、5万キロ程度走行した輸入車であれば、パッド交換と同時にローターも一緒に交換することをオススメします。

また、多くの輸入車オーナーを悩ます問題のひとつが、ブレーキダストによる「ホイールの汚れ」です。街でフロントホイール周りが黒ずんでいる欧州車などをよく見かけることがありますが、これはブレーキローターやブレーキパッドのダストが、ホイールやタイヤに付着す



ることが原因です。そのまま放置するとダストが固着し取れにくくなってしまいますので注意が必要です。

どうしてもブレーキダストの発生を抑えたいという方には、ダストが出にくい「ブレーキダスト低減パッド」に交換することをオススメします。また、ホイールへのダスト汚れの付着を防ぐための「ホイール専用のコーティング剤」などのケミカル類を併用してみるのも良いでしょう。

〈 JISPA 会員紹介 〉

JISPA は、輸入車の整備を行える“国産車も整備する街の整備工場ネットワーク”創設を目指しております。JISPA の理念に賛同した加盟店をご紹介します。



JISPA富山 (2013年4月 加盟)

運営会社：ヤマト電産株式会社
所在地：富山県富山市本郷中部 210 番地

近年、自動車交通への高い依存度から脱却するためにコンパクトシティの実現を目指す富山県富山市。富山と高岡を繋ぐバイパスのほど近くに「JISPA富山」の看板を掲げるヤマト電産株式会社があります。

同社の創業は1972年。自動車部品卸売業として約50年の歴史を誇ります。約15年前からは、輸入車の部品販売に注力するようになり、同時に整備部門も立ち上げました。この時期に、輸入車整備に関わる全国の整備情報・技術・ノウハウを得るため、JISPAの

前身にあたるサードステージ(任意団体)に入会しました。昨年5月には特定整備認証も取得し、高度に電子制御化された自動車整備にも対応しております。

同社のビジネスは、部品の販売先であるお得意先の整備工場に対して、故障診断&修理をサポートする「整備業者の輸入車整備の補佐役」としての活動がメインとなります。このサービスは現在も続けていますが、輸入車の保有台数が増えるに連れて、ユーザーから「輸入車ディーラーが近くにない」「ディーラーが忙しくて見てもらえない」等の声を聞くことが多くなり、今後の事業展開を考えた結果、ヤマト電産



と隣接して「JISPA富山」を屋号にした輸入車整備工場を立ち上げ、社屋には大きなJISPA看板(約2メートル四方)を設置し、一般ユーザーからの入庫を受入れることにしました。

「まだ一般の輸入車ユーザー様の入庫は少ないのが実態ですが、整備技術の向上で強固な信頼関係を築き、口コミでお客様の輪を広げて行きたい。輸入車を長く乗りたい人、時々エラー表示が出て不安な人、部品価格に納得いかない人など、個人・法人問わず輸入車の整備・故障・トラブルに関してなんでも相談ください」(高橋雅幸社長)とのお話でした。



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の上、事務局までお問い合わせ下さい。

JISPAニュースに関する
ご意見・ご感想・ご要望などをお寄せください



http://jispa.net

JISPAニュース編集部では、今後ともコンテンツの充実にも努めて参ります。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