

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. **06**

2021年9月

TOPICS & VIEW

〈巻頭特集〉 JISPA 活動報告

輸入車難民を減らすために。

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 #006

FIAT Barchetta

会員工場訪問記 石山自動車

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

直噴式ガソリンインジェクターの話

[JISPA会員紹介]

丸重自動車 (千葉県船橋市)

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

撮影協力: スパイスレンタカー岩倉店

輸入車整備難民を減らすために。

〈巻頭特集〉

JISPA 活動報告

2021年7月15日(木)、一般社団法人日本輸入車整備推進協会(JISPA)の総会がWebミーティング方式で開催された。総会では、様々なデータをもとにJISPAが推進する事業について説明がおこなわれた。今回はそれらデータから読み取れる“今後の輸入車市場の動向”について考察を行ないJISPAが目指すその先を考察したい。

まず、輸入乗用車新車登録台数の推移(表1)を見ると、2019年度は消費増税の影響もあり対前年5%のマイナス。そして2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響で新車販売が低迷、対前年比9%のマイナスとなっている。一方で、輸入乗用車の保有台数の推移(表2)を見ると、2019年度で対前年2%のプラス。2020年度も同様に年率2%の増加である。以上、販売は減っているが保有台数は伸びているというデータから見えてくるのが、車齢が伸びているということである。

実際に輸入乗用車の保有台数を車齢別に集計したデータ(表3)を見ると、車齢3年までの保有台数106万台(全体の26%)に対して、10年以上の低年式車の保有台数は116万台(全体の29%)という結果である。実態としてワランティ期間(メーカー保証期間)を超えた車両の多くが独立系整備工場に入庫している。JISPA加盟工場に入庫される車を鑑みても同様の結果であり、車齢10年を超える車両も少なくはなく、データと実際の感覚は近いものである。

こうした背景の中、JISPAは「愛車に長く乗り続けたい」という輸入車ユーザーの声に応えるべく、輸入車に特化した専門ショップを目指すのではなく、敷居が低く相談しやすい国産車も入庫する“街の整備工場”として輸入車の整備を行う全国ネットワークを目指す。2020年度末のJISPA正会員数は対前年比117%の49会員(2021年6月現在:54会員)と2016年以降は年々増加傾向にある。

今後は会員不在地区を埋めていくことで、受け入れてくれる整備工場のない“輸入車整備難民”を減らしていきけるよう活動を展開する。

最後にJISPAならではの“テクニカル・アドバイザー制度”に関する数字(表4)から読み取れることをお伝えしたい。テクニカル・アドバイザー制度とは、JISPA会員工場が輸入車整備で困った時に経験豊かな輸入車整備のスペシャリストに相談できるシステムである。2020年度にテクニカル・アドバイザーが受けた問い合わせ件数は前年対比162%

(表1) 輸入乗用車新車登録台数の推移

暦年	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
新車登録台数	331,286	319,677	313,081	327,607	333,451	342,770	326,261	297,313
対前年比	110%	97%	98%	105%	102%	103%	95%	91%

※JIAIA調べ

(表2) 輸入乗用車保有台数の推移

各年3月末現在	2016	2017	2018	2019	2020
登録乗用車	3,651,890	3,755,815	3,849,466	3,940,325	4,018,839
対前年比	102%	102%	102%	102%	102%
合計	—	—	—	—	—

(表3) 車齢別の保有台数(2020年3月末)

車齢	年式	保有台数(万台)	シェア
~3年	H29.30&R1.2	106	26%
4年~10年	H22~28	180	45%
10年以上	H21~	116	29%
合計	—	402	79%

※自動車検査登録情報協会調べ

(表4) JISPA総会員数と問い合わせ件数

年度	2018	2019	2020		
総正会員数※	30	39	130%	46	118%
問い合わせた会員数	19	32	168%	33	103%
問い合わせた会員比率	63%	82%	—	72%	—
月間平均問い合わせ会員数	6.3	8.2	130%	12.3	150%
問い合わせ件数	133	160	120%	259	162%
月間平均問い合わせ件数	11.1	13.3	120%	21.6	162%

※総正会員数にテクニカルアドバイザー在籍会員(3社)は含まず



の259件であった。一方で、一度でも問い合わせを行った会員数は前年対比103%の33社であった。つまり、問い合わせを行った工場の数は変わらないが、問い合わせの件数は増えていることから、1工場あたりの問い合わせ回数が増えていることが分かる。ここで重要なのが、JISPAのテクニカル・アドバイザー制度は、入庫があり相談したい事象が起こってから連絡がある点である。何が言いたいかというと、JISPA会員工場への“相談が必要になるような整備入庫”が増えていることが推察できるとのことだ。

これらの考察からも、JISPAの事業は“行き場を失って困っている輸入車オーナー”の期待を背負ったものであり、永く愛車を愉しんでいただくことに貢献できるものであると考える。だからこそ今後も強い気持ちを持って、輸入車に安心して乗ることができる環境を整えていく方針だ。

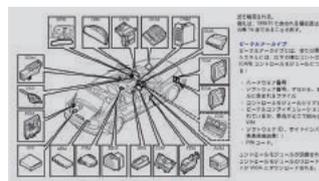
Japan Imported Car Service Promotion Association

JISPA2021年度総会 Web ミーティング

輸入車メーカーのアフター・サービス担当との懇談会を開催
高度に電子制御された自動車の今後の整備の方向性

輸入車の年間販売台数は1990年から20万台を超え、中古車新規登録も毎年50万台程度で推移しており、輸入車の保有台数は全国に広がっています。こうした中で「近所の整備工場では輸入車を整備して貰えないか?」「調子の悪い車を遠くの(場合によっては県外)のディーラーまで持っていくのは苦勞する」等の理由でJISPA加盟工場へ相談頂けるユーザーが増えています。しかし、JISPA加盟の工場であっても輸入車の整備は自社内で全てが完結できるのではなく、輸入車メーカー及びディーラーの協力、サポートが必要な場面が多々あります。

こうした中でJISPAでは、輸入車メーカーのアフター・サービス担当者との「現場レベル」の情報交換会を実施しています。現場レベルとは、「現実に困っているユーザーが居るのだから、関係者の間で力を合わせて何とかするしかないでしょう」という意味で、そのための関係者間の情報交換です。輸入車は、それぞれ設計思想が異なる



車載コンピューターの一覧



部品のトラブル事例

だけでなく、アフター・サービスのシステムも異なりますので、ご協力頂けるメーカーから順次、情報交換を進めております。

今回の情報交換会の主なテーマは、①自動運転車は整備工場では触れなくなるのか? ②整備工場で協力できる部分は? ③エーミングへの対応について ④コーディングについて ⑤部品の購入について…等でした。

今後もJISPAは、このような活動を通して、輸入車ユーザーのニーズに応えていきます。



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

BMW 320i E90



エンジンルームからの異音に要注意!

オーナーさんよりご連絡をいただき、ベルトがぶっ飛んでしまったみたいなので、ちょっと見てほしいな～と依頼を受けBMW E90が入庫しました。

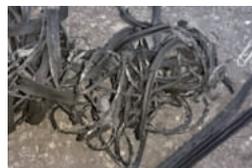
早速ボンネットを開けると、開けてびっくり!!ベルトがトクンデモナイことになっているではありませんか・(汗)。どうしてこうなってしまったのでしょうか?エンジンルームから、見事にグルグル巻きになっていたドライブベルトの残骸が出てきました。他のホースを切らなかつたのが不幸中の幸いで本当にラッキーでした。

オーナーさんに聞けば、以前からエンジンルームから異音がしていたとのこと。だったら早く言うてくれれば…。エンジンの出力ロスやレスポンス向上、さらにベルトにかかる負担を抑えベルトの

寿命を延ばす目的のために、輸入車各メーカーで採用されている充電制御用のオルタネータープーリー (ワンウェイクラッチ機構)。オルタネーターは、車のエンジンを回転させるための大事な装置。電力を供給して、エンジンをかけるのに必要な電気を作ってます。この電力の供給がオルタネーターとバッテリーで作られ、車が動く動力を守っています。オルタネーターよりも、ダイナモという言葉で理解している人も多いでしょう。不具合が出てくると、このプーリーから異音が発生することがあるので、エンジンルームから異音が出たらまずはココを疑いましょう。エンジンがかからないという最大のトラブルを回避するためにも、日常のオルタネーターチェックは欠かせません。



プーリーに絡みついたベルト



ちぎれたドライブベルトの残骸



左側が外したオルタネーター。プーリーの部分が飛び出している

矢吹商会 (神奈川県横浜市)

整備事例#010

ブジョー206



エンジン不調に有効な内部洗浄

たまにエンストするのだが、点検しても特にコレといった原因が特定できないケースがある。という故障事例をご紹介します。

過去にも、ディーラーで見てもらったけど「正常で、何処も悪くない」という診断…。でもエンストするというクルマを「エンジン内部



洗浄」で完治させた。

ディーラーメカニックの中には、そのあたりを理解している人もいる。ただディーラーのメニューには、洗浄で修理するというものは存在しない。だから、あるディーラーは、弊社にクルマを持ち込んでエンジン内部の洗浄を依頼するなんてことも実は少なくありません。

今回は、新規オーナーさんが大切に持っているブジョー206。

ただ、洗浄と言っても色々ある訳で・・・

- ①スロットルボデーを脱着し内部洗浄する。
- ②吸気マニホールドから点滴によって洗浄溶剤を燃焼室まで流し込んで吸気系を洗浄する。
- ③燃料ホースの途中に洗浄溶剤入りのガンズリンが入った機械(ポンプ)をセットして、インジェクターの内部を洗いながら溶剤を燃焼室に流し込んで洗浄(燃料ライン洗浄)する。

④オイルの流れる油道を洗ってオイルカス(スラッジ)を除去するフラッシングする。・・・というわけだが、とりあえず①と②の洗浄を行ってみた。

オーナーさんは半信半疑であったが、作業を終えお渡しすると、明るい声で「クルマが全く変わった。こんなに軽く走れたのにはビックリ!」と喜びの電話報告をいただいた。これはあくまでも内科的処置なので、エンストの件を含めてもう少し様子を見ていただくようお願いした。少ししたら③の燃料ライン洗浄もやってほしいとのことでした。

エンジンの内部洗浄、とってもオススメですよ。



玉野自動車 (神奈川県横浜市)

古き良き 名車を愛る

WE LOVE VINTAGE CAR !

#006

FIAT Barchetta

スペック、乗り心地、音、それにデザイン…。クルマを好きになる要素は人それぞれだが、クルマ好きではない人にも響きやすいのがデザイン＝見た目だ。“クルマ好きの減少”や“若者のクルマ離れ”が叫ばれて久しい今日。当時注目を集めたユニークかつ洗練されたルックスは、今改めて、かつてのクルマ好きのみならずSNS世代をも魅了しつつあるようだ。

イタリア語で「小舟」を意味するバルケッタ。その車名通り、全体のフォルムは小柄でシンプルながら流麗なボディラインを纏い、オープン2シーターというキャラクターも相まって、登場から20年以上の時を経た今なお、独特な存在感を放つ1台だ。



コンパクトな車体に搭載されるパワートレインは、1.8（1746cc）直列4気筒に5速MT。フィアットの小型大衆車プントのプラットフォームを流用したFFレイアウトで、エンジン出力は130馬力に留まるが、車両重量は1090kgと現代のクルマと比較するととても軽量。優雅なボディデザインと、車両との一体感をもたらすドライビングフィールを兼備し、マツダ・ロードスターなど競合ひしめく2シーターオープンの中でもお洒落な1台として熱い支持を集めた。2004年にはマイナーチェンジが施され、フロント周りのデザインをリファイン。車両重量の増加もわずかに抑えられ、ライトウエイトスポーツの魅力を持ったまま2007年まで販売された。

“見た目に惹かれた1台”を他者と共有

「スペックや細かな型式などにこだわる人もいるが、僕はとにかく見た目から入る」。そんなクルマ観を持ち、多くの愛車を乗り継いだ橋本和明氏もバルケッタの虜になった。最初に所有した1台は事故で廃車となってしまい、現在手元にある1996年式の個体は2台目。



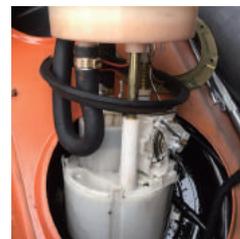
1995年の登場ながら、今も古臭さを感じさせない個性的なデザインのパルケッタ。FFレイアウトのためトランクも大きく実用的

「サイドミラーに映るボディラインに魅せられたね」という美しいデザインは、橋本代表自身のカーライフを一段と豊かなものに昇華した。

そして橋本氏は、その魅力を自身で堪能するだけでなく、第三者にも提供すべく独自の事業に取り組んでいる。それが、自身が代表を務める満油商事が2009年に立ち上げた、中古車を活用した「スパイスレンタカー」だ。ユニークなのがそのラインナップ。バルケッタを筆頭に、シトロエン・C6やアルファロメオ・145、トヨタ・MR-Sなど、どれも特別に高級だったり高性能だったり突出はしていないものの、独特の“味＝個性”を持ったクルマを取り揃えている。「流通する車両価格が安いというのがあるが、私が“今のクルマにはない魅力を持っていて、一度は乗って欲しい”と思った車両を集めている。クルマの実用性だけでなく、“この時代にこういうクルマがあった”というノスタルジーに少しでも想いを馳せてもらえれば」と橋本代表は胸の内を語る。



オープンカーの肝となる幌は納車時に張替え済み。サードパーティ製含め部品入手が比較的容易なのも魅力という



納車時に燃料ポンプやラジエターホースも交換。レンタカーとして5年近く運用されているが、大きなトラブルはないそうだ

個性的なラインナップの中でも、軽量2シーターオープン×MTというアナログな魅力満載のパルケッタ。「自家用車を保有している人でも、“家族・子供がいるなどの理由で自分では所有できないけど、たまには運転したい”といった声に応えている1台。日常使いは難しいけど、たまにはMTを運転したいといったニーズもあるし、最近では、“SNSで映える”ことを理由に若年層に借りられることもある」そうだ。安全性向上などによる大型化、コストダウンを目的とした均一化が進行するクルマだが、「後世に残していきたい」と橋本代表が語るライトウエイトオープン2シーターの魅力は、時代を超えて受け継がれている。

〈取材協力：JISPA正会員〉
スパイスレンタカー 岩倉店
愛知県岩倉市大市場町郷廻331
営業時間：8:00～22:00（日曜20:00）
電話番号：0587-66-8522

個性的なレンタカー各種をリーズナブルな価格で提供。愛知県を中心に、東京都や山梨、長野県など全国に9店舗展開。レンタカー車両の販売や、車両によっては買取にも対応している。



石山自動車

〈SHOP DATA〉

石山自動車 株式会社
新潟県三条市上須頃 399



JR 燕三条駅から 1.4km、ボッシュ・カーサービスの看板が目印

地域密着型の企業として、ニーズに合わせて事業範囲を拡大

古くから作業工具、刃物といった金属製品や、洋食器など「金物の町」として知られる新潟県の中心に位置する三条市と燕市、この燕三条エリアを拠点に整備工場を営むのが石山自動車株式会社である。同社は「国産・輸入車・メーカー問わず、車に関することは全て対応!」と自社のウェブサイトに出すように、あらゆるクルマの車検・整備・钣金・コーティング、さらには新車・中古車販売に損害保険、ロードサービスに至るまでトータルカーサービスで地域のお客様のカーライフを支えている。

石山自動車のある燕三条エリアは、人口約18万人に対して上場企業の数が多いという特徴を持っており、平成31年に行われた経済産業省のシンポジウムの資料によると「三条市内の上場企業数は、島根県、徳島県、佐賀県、長崎県の各県の全体よりも多い」との話だ。このような環境を背景に、同社は古くから法人向けリースに力を入れてきたという。そして、このことが同社の輸入車整備にも繋がっていく。各企業のリース車両メンテナンスを行っていると、その企業の社長が乗る車のメンテナンスも任されることが少なくないという。つまり、必然と輸入車に触れる機会が増えていったということである。

石山自動車が日本輸入車整備推進協会 (JISPA) に入会したのは2014年。三井住友海上主催のセミナーでJISPAの代表理事を務める平林社長 (神奈川県・玉野自動車) の存在を知ったことがきっかけだったと言う。2009年に代替わりをし、新社長に就任した石山昌宏社長は当時、業務改革の必要性を強く感じており、自社の特徴を活かせる方策を模索していた。そんな折に出会ったのが「輸入車整備経験を活かすロールモデル」を持つ玉野自動車である。石山社長は玉野自動車を

見学に訪れ、平林社長から色々な話を聞く中で、JISPAさらにはボッシュ・カーサービス (BCS) への加入を決意したそうだ。

石山社長は「国産車を整備する地域密着の街の整備工場が、輸入車の整備を行えるよう推進する。できるだけ部品を一体交換しないで修理可能な部分 (部品・機構) は可能な限り修理する」というJISPAの理念に共感していると話す。そんな中で「自社で整備に行き詰まった際に情報交換ができる仲間がいることが心強い」とJISPAを評価している。

石山自動車には高度な故障診断が可能



BOSCH や AUTEL など輸入車に強い診断機を使用

なBOSCHコンピューター診断機や先進安全技術を搭載する自動車の修理・整備に欠かせないホイールアライメントを測定する機材、さらにはボディアライメントを調整する機材も導入されている。「地域の皆様に快適なカーライフを提供するために必要なものにはしっかりと投資をする」という石山社長の想いの表れだ。

53年前に自動車整備業として創業以来、石山自動車は地域密着型の企業として地場産業からのニーズに対応を続け、現在では自動車販売・钣金塗装・自動車リース・レンタカー・損害保険取扱業務など事業の範囲を拡大してきた。そしてこれからも、コンピューターにより制御される現代の車を最新鋭の診断機器を駆使し正確に行うことで“地域貢献”を果たしていくだろう。



整備で入庫していたJAGUAR XJ



钣金塗装やコーティングを行う工場を近くに構える



損傷の激しい車両の修理にも対応可能



プッシュプル式塗装ブースを完備



テーマ① ▶ 安価な消耗部品「ジェネリックパーツ」という選択肢

2021年3月に開催された国際オートアフターマーケットエキスポ(IAAE)のセミナー「自動車補修部品ビジネスフォーラム」に、Groupe PSA Japan株式会社からパーツ・サービス部アフターセールスプロモーション・グループマネージャーの富岡久氏が登壇。同社が展開するEUROREPAR(ユーロレパーと読む)について話をされた。

ユーロレパーは、日本でいう所謂ジェネリックパーツ(第二純正)であり、グループ

内のパーツブランドという立ち位置でスタートした。2002年にフランスでプロジェクトが発足し、翌年2003年からフランスで販売が開始、順次欧州諸国での展開が進む。日本においては、少し遅れた2013年から販売が開始されている。

このユーロレパーはすべての修理業者向けにユーザーの予算や車両の年代に合わせてマルチブランドを対象とする

質の高いパーツを安価に提供したいという願いから生まれたもので、欧州ではすでにGroup PSA(STELLANTIS)のブランドのみならず、他社の主要なブランドもカバーしているという。日本においても、今後はマルチブランド化や卸売り販売を進めていく方針であるという。

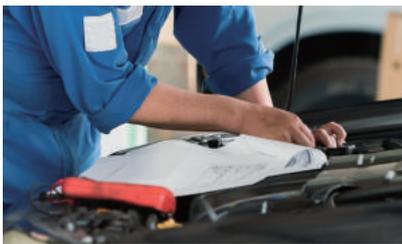


自動車メーカーが主導で、競争力(価格)、マルチブランド(PSAのみならず他社もカバー)、パフォーマンス(製品レンジの合理化)、物流(純正部品と同じ経路を使用)、品質(安全性を中心に管理、検証、恒久的に分析)という、商品の重要な5つの価値を有する自動車補修部品の展開を推進することは、“永く愛車を愉しみたい”輸入車オーナーにとってはとても喜ばしいことだろう。そしてJISPAの理念とも合致する部分が多い同社の取り組みについて、今後の動向に注視していきたい。



Groupe PSA Japan 株式会社
パーツ・サービス部アフターセールス
プロモーション・グループ
富岡 久マネージャー

テーマ② ▶ 10月1日から開始する「新点検基準」と「OBD車検」とは？



衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先進運転支援システム(ADAS)が搭載された、先進安全自動車(ASV)が増え続けている昨今。目覚ましいスピードでクルマが進化する一方で、実は、コンピュータ制御装置の誤動作による事故が発生し、問題視されている。

そういった事故を未然に防ぐために、2020年4月に法律(道路運送車両法)の一部が改正され「特定整備認証」制度が設けられ、ASVの電子制御装置(ADASや自動運行装置)整備や修理、バンパーの脱着などを行う整備工場は、同認証の取得が必要になった。認証取得には費用と時間がかかるため、4年間の経過措置があるゆえ

に、全国的にみても特定整備認証取得工場は、まださほど多くない。

だが、2021年10月1日から「新点検基準」が施行されることで状況は変わってくる。

まずユーザーは、車検(自動車検査)費用として、新たに技術情報管理手数料を1台あたり一律400円、自動車審査証紙のかたちで支払わなければならない。電子制御装置整備の対象車でなくても負担が必要だ。また、法定12か月定期点検の点検基準も改正され、「車載式故障診断装置の診断の結果」が追加、場合によってはスキャンツールを用いた故障箇所の特定制やそれに伴う整備作業(電子制御装置整備を含む)が必要となる。メルセデス・ベンツやBMWは、電子制御装置整備の対象となる車両が多い。ユーザーは愛車を預けている整備工場に確認しておくといいだろう。

民間車検場として運営している整備工場も、大きな影響を受ける。特定整備認証を

取得しておらず、2020年3月31日までにエーミング作業などを行っていない整備工場は、電子制御装置整備対象車両の保安基準適合証の交付ができなくなってしまうので注意が必要だ。国産車は2024年10月、輸入車2025年10月から「OBD車検」が開始予定で、スムーズな導入に向けて本年10月から動きが加速していく。今後も安心して、愛車に乗り続けるためには、新しい変化に対応できる整備工場選びが重要といえるのではないだろうか。

自動車検査の法定手数料変更のお知らせ 令和3年10月1日より

※ 令和3年10月1日より、自動車検査の法定手数料(点検・修理)自動車検査手数料(点検)が変更となります。1台あたり一律400円です。技術情報管理手数料の徴収は、既存の手続きが実行された後となります。

検のための手数料でまか？

- 近年急激に増加している、衝突被害軽減ブレーキ等の電子制御装置(ADAS)が搭載された車両の点検時に、従来の点検とは異なる点検項目による点検料が発生します。
- このため、車検や検査(点検)の際にのみ、非法定整備認証取得(CAS)が適用し、電子制御装置整備を要するよう、措置がとられます。
- ※ 点検料は、この制度の実施に伴って増加します。自動車メーカーが提供する点検料に比べ、整備工場、整備業者(車検場)や整備工場が利用する整備システムを運用しているのが費用として執行されています。



10月1日から変更となる自動車検査手数料に関する詳細は、(独)自動車技術総合機構のサイトで確認できる
<https://www.naltec.go.jp>

