

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. **07**

2022年2月

TOPICS & VIEW

〈巻頭特集〉 JISPA 輸入車パーツアドバイザー制度導入

輸入車オーナーの強い味方へ。

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 #007

ABARTH 595

会員工場訪問記 田中モータース商会

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

タイヤ&ホイール選び

【JISPA会員紹介】

ミツイオートサービス (大阪府門真市)

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: シグマ自動車

強い味方へ。 輸入車オーナーの

〈巻頭特集〉

輸入車パーツアドバイザー制度導入

一般社団法人日本輸入車整備推進協会（以下JISPA）は、今年1月より「輸入車パーツアドバイザー制度」を導入した。本制度は、これまでの「輸入車部品サプライシステム（JISPA NEWS Vol.2で紹介）」をさらにパワーアップさせ、JISPA加盟工場からの輸入車部品に関する問い合わせに対応する専任アドバイザーを設けることで、迅速かつ正確なアドバイスを可能にするものである。

本制度をバックアップするのが、JISPA加盟工場であり、賛助会員でもある「協和自動車株式会社」だ。協和自動車は、1946年に東京都中央区で自動車整備業として創業、その後、1954年に自動車部品卸小売業に参入。輸入車整備にも精通する同社は、以前VW、アウディ、オペル、メルセデスベンツの指定工場を行っていた実績や、2013年にはボッシュ・カーサービスに加盟、現在では年間5000台もの輸入車整備を行なっている。このような背景を持つ同社パーツ部は、部品事業だけを行なう部品商と異なり、フロントスタッフの約3分の1が整備士資格を保有している“整備業の視線で整備作業のサポート”を行なう特徴的な部品商であり、パーツにも整備にも精通した輸入車パーツのスペシャリストである。

輸入車整備においては、品切れや製造中止など入手の難

しいパーツが多くあったり、純正品を真似ただけの質の悪い社外パーツが存在したり、部品の選択や入手も整備業務の一環と言えるほどノウハウが必要な重要な作業と言える。しかし、輸入車パーツアドバイザー制度を支える協和自動車パーツ部 東京本部には、純正部品（機能部品、外装部品、消耗部品）、優良部品、BOSCH（特約店）、オイル、ケミカル、バッテリーなど10万アイテムの輸入車部品を在庫しており、カーオーナーに安心して使用して頂ける部品の提供が随時可能な体制を整えている。

また、JISPA加盟工場には、部品の品切れなどを原因にディーラーで修理できないと断られるような年式の古い車両が入庫するケースも少なくない。そのような場合にも、日本国内、ドイツ、その他の外国の流通在庫まで、これまで

の経験とネットワークを駆使して部品を手配することで、可能な限りお客様のご要望にお応えしたい。



さらに今回のパーツアドバイザー制度では、輸入車整備に欠かせない“スキャンツール（故障診断機）”などの整備機器に精通した人物もアドバイザーに任命している。直接的には各加盟工場へのサポートではあるが、各工場の作業品質や効率を高めるサポートを通じて輸入車オーナーの皆様安心してJISPA加盟工場に愛車をお預けいただくために体制を整えている。



（写真中央）：逸見隆幸チーフ・アドバイザー（協和自動車パーツ部部長）、（写真右）：佐藤 隆アドバイザー<営業>（協和自動車パーツ部 係長）、スキャンツール・アドバイザーも兼務、（写真左）高橋裕二アドバイザー<フロント>（協和自動車パーツ部 東京本部 所長代理）



佐藤アドバイザーは輸入車対応のスキャンツールに精通している



輸入車メーカーの純正パーツも在庫している

JISPA 活動報告

オンデマンド動画セミナーで進める 加盟店の技術力向上

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、2019年7月以降、一堂に会しての技術研修が行えていない。昨年は、3月と9月にZoomを活用したオンラインセミナーを開催したが、入庫増による多忙とメカニック不足に悩むJISPA加盟工場が日中に工場を空けることに対し、負担が大きいとの声があがっている。

その声に応えるため、そして何よりセミナーを行えないことによる加盟工場の技術力低下を防ぐために、本年はJISPA事務局が、輸入車整備に必要な基礎的な技術に関する動画を撮影・編集し、各社のメカニックが自分の都合に併せて視聴できるようにオンデマンド配信することを決めた。すでに、撮影・編集も進んでおり2月より順次公開が始まる予定である。

JISPA加盟工場が右肩上がりが増える中、お客様へのサービスの質を保つために技術セミナーは極めて重要な取り組みだと認識している。特に、輸入車に対応できるメカニックを増やすためには初級のさらに前のレベル「初歩」のレクチャーも必要である。オイル交換など基本的な作業も、国産車と輸入車とは異なる部分があり、これを短時間の動画でレクチャーすることでメカニック不足も解消していきたい。





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#011

MINI COOPER (F55)



F系のブレーキオイル交換の注意点



この車両は弊社のミニなのですが、ブレーキパットを交換した事はあるのですが「そういうばブレーキオイルを交換した事が無かった!」と思い、今冬スタッドレスタイヤに交換するついでに、ブレーキオイルも一緒に交換することにしました。

さて、一般的にブレーキオイルを交換する時は、ブレーキオイルをマスターシリンダーの入口に、写真のように直接ブレーキオイルを注入して、ブレーキペダルを踏み込みするの

ですが、F系のMINIに至っては絶対に“NG”ですので、皆さん正しい方法で行いましょう!!

エア抜きには20bar位の加圧が必要です。R系56まではペダル踏み込みで良かったのですが、これでは一般の人にはエア抜きできないですよ…。個人的にはR系までのMINIがMINIって感じで好きでした。

と言うわけで、マスターシリンダーに加圧してブリーダーからブレーキオイルを抜いていきます。今回はDSCの特別なトラブルが無かったのでDSCのエア抜きは行いませんでした。



DSC (ダイナミックスタビリティコントロールシステム)とは、単純に言えば横滑りした時に、上手にコントロールしてくれますよと言う装置です。DSCはABSととても深い関係なので、ABSユニット交換など以外では基本エア抜きはしません。その時は、診断機でユニット本体のポンプを強制的に動かして行います。昨今の自動車は診断機等がないと、整備も出来ないので困っちゃいますね…。



大平自動車 (秋田県能代市)

整備事例#012

BMW 525i ツーリング (E61)



スターターモーターの不良にはご用心!



BMWのエンジンがかからないとお電話をいただきレッカーで入庫されました。

点検したところ、バッテリーなどは正常、診断機では「スターターモーターを回したが始動しなかった…」記録は有ります。スターター信号を送ったがモーターが動かなかった事は車両コントロールユニットDMEは気づかず、エンジンがかからなかった事は認識。エンジンを始動する時に使うスターターモーターという部品の不良と判明。純

正品は高いので、社外部品を調達し交換します。

目的のスターターモーターは隙間からチラッと見えますが、相当バラしていかないとアクセス出来ません。交換するにはスターターモーターの付近にある多くの部品を外すことになるので大変です。やっと周りの部品を取り外すことができ作業スペースが確保できました。



新品のスターターモーターを取り付ける前に正常に動作するか、スターターモーターに電源をつないで動作の確認をし取付

作業に入ります。取付自体は15分ほど。あとは周りの部品を元に戻して完成です。



満油商事 (愛知県名古屋市)

古き良き 名車を愛る

WE LOVE VINTAGE CAR !

#007

ABARTH 595

数多ある名車の中から何を取り上げるか、毎回頭を悩ませる。例に漏れず今号も決めきれずにいた時に目に飛び込んできたニュースがフィアット500 Eだった。フィアット500を名車と呼んで異論があることはまずない。当然、毎回その候補には上がっていたクルマだ。「よし、今回はこれでいこう!」そう決心したのも束の間、前回はバルケッタであることを思い出した。まさかのフィアット被りである。しかし筆者の頭はすでにフィアットでいっぱい。苦肉の策として浮かんできたのが今回のテーマ「アバルト500 (595)」である。名車というには些か新しいのではと思われるかもしれないが、背景にあるチンクエイチェントの流れを含んでのものであるとご理解頂きたい。

前置きが長くなったが、JISPAニュース読者に“フィアット500”や“アバルト”についての説明は釈迦に説法だと思うので割愛し、まずは旧アバルト595について振り返ってみよう。1963年に500D直系のアバルトバージョンとしてアバルト595は登場、見た目こそ可愛いらしいチンクエイチェントそのものだが、メカ的にはハイスペックなチューニングが施され、一体製造の専用シリンダーやピストン、新設計されたカムシャフト、大径のキャブレターから紡ぎ出されるエンジン出力は、ベース車両であるフィアット500から約50%増まで引き上げられた。以降、1971年にアバルト社がフィアットに買収されるまでアバルト595は人々を魅了し続けた。



旧595はNuova500 (1957年) をベースにチューンアップ



1971年にFIATに買収され競技車の製作を担当する部門へ、WRCを席巻したランチア・デルタも開発

次にアバルトの名が世間を騒がしたのが2007年2月、「ABARTH&C.」の復活がアナウンスされた時だ。そして2009年には、三代目フィアット500をベースにしたスポーツモデル“アバルト500”が発売され、往年のエンスージアストの注目を集めた。その後アバルト500は、2017年2月のマイナーチェンジとともに全グレードが595に統一、発売から10年以上経過し

〈取材協力:JISPA正会員〉
シグマ自動車株式会社
東京都国分寺市東戸倉1-20-5
営業時間:営業時間: 9:00~18:00(水曜日定休)
電話番号:042-321-5444

東京都国分寺市にある整備工場、ボッシュカーサービス認定店でありボッシュ社認定マイスター資格者が在籍



前田社長の595ツーリズム。サーキット走行用のシートや剛性を上げるためのバーを設置するなど、各所手を加えている

た現在でも人気に陰りはなく、年間2500台前後の販売数をキープしている。

今回、アバルトの魅力について伺ったのが、JISPA加盟工場「シグマ自動車 (東京都国分寺市)」の前田社長である。何を隠そうこの前田社長自身が“サソリの毒”に侵された一人なのだ。元々は四駆が好きで、スポーツカーには全く興味がなかったという社長だが、自社のお客様がフィアット500に試乗するというので同乗した際に「このクルマ面白いな」と思ったそうだ。その後、デザイン性も高いので奥様のクルマにと検討を始めたのが良くなかった。そう、そこで出会ってしまったのがアバルト595である。小型で愛らしいフォルムこそ似ているが、そのエンジンサウンドや走りは全く別物であり、奥様の普段使いのクルマとしては少々刺激的すぎるような気がする。それでもアバルト595の“運転する楽しさ”に魅了されてしまった社長の勢いは止まらなかった。このクルマの魅力を「国産車やドイツ車にはないイタリア車ならではの独特な味付けがある。運転する楽しさを体感できるクルマ」と前田社長は評価する。

最後に、フィアット500やアバルト595に乗るにうえでの注意点を伺ったのだが「これは国産車、輸入車問わず言えることですが、しっかりとメンテナンスすることにつきます。むしろフィアットやアバルトを選ぶ方は、どうしてもこのクルマに乗りたいという人ばかりですので、我々以上に自分のクルマのことを知っていますし、愛着を持って乗られているケースが多いですよ」と、自分の愛車に興味を持ち、気に掛けることが大切であると教えてくれた。

シグマ自動車では、クルマの楽しさを体感してもらうために、定期的にサーキット走行イベントを開催している。クルマの楽しさを共有できる整備工場、愛車を任せるのなら同社のようなところをお願いしたいと思うのは必然のことだろう。

田中モータース商会

〈SHOP DATA〉

株式会社田中モータース商会
岐阜県大垣市緑園 25 番地



販売、保険、点検、修理、買い替えまで カーライフサークルを考えた接客が特徴のプロショップ

岐阜県大垣市、古くから中山道や美濃路などが通る交通の要衝であり、また豊富で良質な地下水に恵まれていることから「水の都」と呼ばれ、大正期には繊維工業を中心に近代工業が発展。人口およそ16万人の岐阜県第2の都市で、自動車販売、整備、車検、自動車保険、レンタカー貸出を行っているのが田中モータース商会である。昭和初期には、化学・繊維工業が躍進し、現在は電子部品・自動車部品・プラスチック製品などのものづくり産業をはじめ、運輸業や情報通信業など、さまざまな分野の企業が活躍する県内有数の産業都市として発展している。

田中モータース商会の創業は昭和30年、先代が中古オートバイの販売からスタートした会社である。その後、トヨタ車を中心とした自動車の販売に発展し、昭和50年頃には伊藤忠オートや丸紅モータースの特約店として輸入車の販売をスタートした。これが、同社が輸入車整備を行うきっかけであり、さらには販売と結びついていることで輸入車整備で困ったことがあるとディーラーに聞ける体制を当時より築いていたという。また、日本輸入車整備推進協会(JISPA)への加入は、アドバンスクラブの理事を同時期に務めていた平林代表理事の紹介で、輸入車整備において困った時の相談窓口として気楽に活用できるため参加。新しい車の情報も、古い車の情報も入手できるのが同社の強みと言える。

同社に入庫する車は、国産車が87%、輸入車が13%、国産の軽自動車から高級輸入車まで幅広い車種に対応ができる特殊な工場であり、JISPAの標榜する「日本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の全国ネットワーク」を体現している。田中雄二代表取締役は「自動車販売、修理では内外問わず全メーカーの90%以上をカバーしていますので、お客様のご要望にお応えできる自信がありま

す」と話す。特に興味深かったのが「古くから輸入車の販売をしている関係で、お客様から新車の要望があっても業者販売で手配できるケースもある」という話だ。このように新しい車を要望されるお客様には新車を、古い車を永く楽しみたいお客様には安心して乗り続けられる整備や修理を提供できることで、同社には固定客が定着している。さらには販売のお客様の約3割が紹介での来店と、お客様に選ばれる工場として地域に根付いていることが分かる。

最後に、同社を語る上で欠かせないのが自動車保険への取り組みである。田中雄二代表取締役は昨年度まで三井住友海上、エーシー企画がサポートする整備事業者の全国組織であるアドバンスクラブで会長を務められており、その関係もあり保険の大切さについて深く学んだという。特に愛車への想い入れが強く永く乗られる輸入車オーナーにとって保険は重要であり、修理時の代車や故障時のレッカーサービスなど、想定されるシーンも少なくない。「お客様が困っている時に適切なアドバイスができるようにお客様に保険をお勧めしています。自社で管理できていればお客様にとって最適な選択が可能ですのでお客様に喜んで頂きます」と終始ユーザー目線で話をされた。

お客様が欲しい車を販売して、その車に安心して乗るための保険を提案して、事故や故障があればしっかりと修理ができて、さらにその車の価値を見極めて買い替えの提案も行える。このようなサイクルが上手く循環しているのが田中モータース商会である。今回の取材を通じ、どの車を買うかも重要だが、どこで車を買うかもまた凄く重要なことだと感じた。同じものを買うのであれば、このような工場から買うことで安心したカーライフを楽しめそうだ。



輸入車整備に精通したスタッフがお客様の困りごとに対応



AUTEL、BOSCHといった輸入車に対応した診断機を保有



次世代自動車の修理に欠かせないエーミングにも対応



良質な輸入中古車が店頭にも並び



気になる自動車業界の先を詠む

自動車業界の



な話題

Automotive Industry News

テーマ① ▶ 半導体不足、自動車産業に甚大な影響

日本自動車輸入組合 (JAIA、クリスチャン・ヴィードマン理事長)の発表によると、2021年度上半期 (2021年4月から9月)の輸入車新車登録台数は、前年比118.5%と好調に推移していたという。しかし10月の新規登録台数は、前年同月比で67.9%となる1万4988台と、急激な落ち込みを見せた。この一番の原因こそ



が世界的な半導体不足である。電子化が進む近年のクルマには、ACCや自動ブレーキなどの運転支援機能、そしてエンジンやトランスミッションを制御するECUなどに多くの半導体が使用されている。そして半導体が不足することによって影響を受けている身近の例が“新車納期の長期化”である。場合によっては納期

が1年以上先というケースも少なくないようだ。

影響の範囲は新車だけにとどまらない。すぐにクルマが必要な人は、納期が長期化している新車ではなく中古車の検討をするケースが増えている。そのため、

特に高年式の低走行車などは相場価格が大きく上昇している。

車載半導体の問題は根が深く、巨大産業の自動車メーカーだからといって要望が優先される状況にないのが厄介だ。スマホなどに搭載される最新の半導体と比べ、安全性が求められる自動車に使用される半導体は世代が古いもので、半導体メーカーにとっては利益率が低いものになる。それゆえに半導体業界にとって車載半導体は重要度が高くなく、全体に占める比率は1割にも満たないのが現状だという。

輸入車オーナーの皆様は今できることは、愛車を大切に半導体が安定して供給されるまで乗り続けることだろう。

テーマ② ▶ 日本自動車輸入組合の2021年統計情報を読み解く

今年1月、JAIAは、2021年の輸入車販売台数 (日本メーカーを除く) を発表した。全体としては、前年の新型コロナウイルス感染症拡大による落ち込みからの反動増もあり、前年比1.4%増の25万9752台と3年ぶりの増加に転じたが、半導体不足による新車供給遅れにより9月以降は前年割れが続いた。

また輸入EVに関しては、2021年は各社が積極的に新しいモデルを発表、投入したこともあり、新規登録台数が8610台と前の年 (3238台) の約2.7倍に拡大、輸入車販売全体に占めるシェアでも3.3%と20年の1.3%から急増した。今年も新型EVを投入するメーカーや新規参入する企業もあることから、販売はさらに拡大する可能性が高い。

そしてもう一点、1千万円以上する超高級車の販売が、前年比23.0%増の2万7928台と大幅に増加しており、価格帯別の統計を始めた2003年以降で最高の販売台数となった。新型コロナウイルス流行を背景に、海外旅行に行けない富裕層の購入意欲が高まったことや、世界的な株価上昇も追い風だったと推測される。

電動化をはじめとするCASE (Connectivity / Autonomous / Shared / Electric) による自動車産業の大変革、世界的な半導体不足、そしていまだ猛威を振るう新型コロナウイルス感染症と、輸入車市場を取り巻く環境は刻一



刻と変化を続けている。常に時代の潮流を見ながら、快適なカーライフを楽しみたいものだ。



意外と知らない？ クルマの豆知識

タイヤとホイール選びの話

突然だが、自分の車のタイヤサイズとホイールサイズは知っているだろうか？意外と知らないオーナーも多いのではないだろうか。

例えば、トヨタ・ヴィッツ2020 1.5 (DAA-NHP130) ハブ径54.1mmのホイールスペックは、5 (リム幅) J×14 (リム径) ET39 (インセット) 4H-100 (P.C.D) で、装着タイヤサイズは、175 (タイヤ幅) /70R (扁平率) 14 (リム径) 84Sとなっている。

一方で、トヨタ・ヴィッツ2020 1.5i GR Sport (DBA-NCP131) では、タイヤが195/50R16 84V、ホイールが6Jx16 ET51。トヨタ・ヴィッツ2020 1.5i GR

Sport GR (DBA-NCP131) では、タイヤが205/45ZR17 84W、ホイールが7Jx17 ET50となっている。

つまり、同じトヨタ・ヴィッツでもグレードによってタイヤサイズやホイールサイズは異なるのだ。基本的にはグレードが低い車ほど細いタイヤでホイール径も小さく、スポーティーバージョンになるにしたがって扁平率が小さくタイヤ幅が大きくなる。そうすることで、乗り心地のフワフワ感が減り固くなるが、インチ数がアップすると価格も高くなる。

このタイヤ・ホイールのサイズが理解できるとタイヤ選びが楽しくなる。例えば、高級グレードの車は標準で扁平率の少ないワイドタイヤがついている。夏タイヤに合わせて冬タイヤを揃えようとすると高額になるので、冬タイヤの目的を安全と割り切るのであればインチダウ



ンを選択すればよい。逆に、夏タイヤのアルミホイールとタイヤの購入はインチアップするパターンが多い。インチアップは手軽にできる車のチューニングである。コーナーのロールも抑えられ、乗り心地も少し硬くなる。

いずれにせよタイヤは、唯一地面と接地する大切な部品であり、ホイールはそのタイヤを支える重要な部品である。ホイールマッチングについて理解を深め、安全で快適なカーライフを楽しんでもらいたい。

〈 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。



ミツイオートサービスは、大阪府門真市の南西部、門真IC天理吹田線沿いにあります。

昭和46年4月の創業以来、地域に根差した歴史あるトータルカーサービス店として、新車・中古車販売から、自動車保険、車検整備、钣金塗装、突発的なトラブルにも対応できるロードサービスなど、一貫して自社において行える点でより高品質なアフターケアの提供をしています。

ホイールアライメントテスターなど最新の検査機器を使用し整備・点検を行う整備工場エリアは、特定整備認証も取得しており自社

株式会社ミツイオートサービス

(2021年6月加盟)

所在地：大阪府門真市桑才新町 9-11

URL：https://www.mitsuiauto.co.jp

でエーミング作業にも対応。そして钣金塗装エリアには、車体をミリ単位で正確に修正するフレーム修正機、環境にやさしく忠実にボディカラーを再現でき高品質な仕上げが出来るブッシュ塗装ブース、アルミボディーに対応できるアルミ溶接機や、軽量化で多くの自動車に採用されている超高張力鋼板に対応するスポット溶接機等、あらゆる機器を取り揃えています。国内では50数工場しかないテフ・プラチナ認証を取得する世界基準の工場である。

現在は国産車の入庫が中心ですが、輸入車もベンツ、



BMW、アウディ、VW等のドイツ車が月に5台程度入庫しています。近隣の輸入車ディーラーと連携しながら、今後さらに輸入車整備に取り組むために輸入車用スキャンツールを導入しJISPAへの加盟を決めました。加盟からまだ日は浅いですが「テクニカルアドバイザーのバックアップがあるので、安心して輸入車の受け入れができ、非常に助かっています」と山本工場長にJISPAを評価いただきました。

来店するお客様一人ひとりと丁寧に向き合い、質の高い仕事を行うことで信頼を得ることに真面目に向き合っていることが、リピーターのお客様のご来店へと繋がっているのだと感じました。



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ください。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



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

http://jispa.net