

# 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. **10**

2023年9月

安心して  
輸入車に乗る。

TOPICS & VIEW

〈巻頭特集〉

テクニカル・アドバイザー  
に聴く。

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【特別編】#010

Volvo 240 SEDAN

会員工場訪問記 **田中自動車**

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

**オルタネーターの話**

[JISPA会員紹介]

**山田自動車** (静岡県沼津市)



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: ガレージ・シーノ

## 〈巻頭特集〉

JISPA Technical Advisor

# テクニカル・アドバイザー に聴く。

JISPAでは、会員工場が輸入車整備で困った際に相談できる「テクニカル・アドバイザー制度」を設けています。

このテクニカル・アドバイザーには、経験豊富な輸入車整備のスペシャリストが就任しております。会員工場の増加に伴い今期より新たに2名のテクニカル・アドバイザーが就任いたしましたのでお話を伺ってまいりました。



JISPAテクニカル・アドバイザー  
ガレージ・シーノ

塚田 徳和 氏

### Q.輸入車整備の経歴を教えてください

小学生の頃からクルマの整備がしたいと考えており、中学生の頃にはすでに輸入車好きだったので最初から輸入車整備しか考えていなかったこともあり、20歳の時に長野県の輸入車ディーラー（仏車、伊車、英車）に入社しました。まずはランドローバー担当、次にアルファロメオ担当、そして山梨にプジョーディーラーを立ち上げる際には工場長として整備とフロントを経験しました。その後、独立して自分の工場を設立しました。

### Q.国産車と輸入車の違いはどんなところですか？

国産車と輸入車では作り方の考え方に差があり、国産車の場合は壊れにくく整備がしやすいクルマ造りがされており、輸入車の場合は整備がしやすいとは言いが走りを楽しむクルマ造りがされている印象です。

### Q.輸入車に乗るうえで注意すべき点は？

国産車であれば車検と車検の間に何にも整備をしないケースも散見されるが、輸入車においては傷みが早くなるので前倒しの整備が重要になります。輸入車を長く乗り続けるには、交換する部品を惜しむと傷みが早くなるので、手を

抜かないように注意が必要です。

### Q.輸入車整備の難しい部分について教えてください

エアコンの故障にはいつも頭を抱えます。どこか漏れがあるということは、事象がある部分だけでなく他の部分も同じだけ年数が経っているのだから、本来であれば一緒に全部やってしまいたいですけど、決して安くはない修理なので、事象がある部分だけを直すという方法をとることもあります。その場合、その後に別の部分から漏れが発生すると“直っていない”と言われてしまいます。もちろん事前に説明はするのですが中々ご理解頂けないのが実情です。ここはディーラーと差別化できる点でもあるので本当に判断が難しく、最終的には人を見る能力が必要なのだと思います。

また、どこで引導を渡してあげるかも重要だと思います。我々はメカニックなので直して乗ることを選択しがちですが、直すことが全てではなく、愛車を乗り換えるのはお客様も踏ん切りがつかないことだと思いますので、気持ちを汲み取り背中を押してあげるのも重要だと思います。



JISPA加盟店  
ガレージ・シーノ  
〒406-0824 山梨県笛吹市八代町増利120  
電話:055-265-1820  
営業時間:9:00~19:00  
定休日:水曜日



JISPAテクニカル・アドバイザー  
有限会社山田自動車

山田 勝也 氏

### Q.輸入車整備の経歴を教えてください

元々は日産のディーラーで働いており、今から29年前に父と開業しました。ポッシュのMOTエンジンアナライザーを使用していたこともあり、今から10数年前にポッシュの担当者にBCSを薦められたことが輸入車整備のきっかけです。BCSのトレーニングに行った時に、来ている人達のレベルの高さを知り、負けず嫌いなので必死に勉強しました。また、若い頃からレースをやっており、レースの中でボディや足回りの重要性を学んでいました。そんな中で輸入車を見てその作り方に学ぶことも多くありました。

### Q.新しいクルマに対応するための設備が多く入っていますが

ここまでやってきたのに途中で辞めるのはもったいないと思うので、設備投資は大変ですが頑張っています。診断機も揃えていますし、アライメントテスターやエーミング機材も揃えています。古いクルマは一部の車種に特化したスペシャリストも多くいるので、そこに入り込むのは難しいですが、新しいクルマであれば勉強さえすれば自分が一番になることも可能だと思います。今は古いクルマも新しいクルマも満遍なくやっています。

### Q.国産車と輸入車の違いはどんなところですか？

メーカーとか国民性によってそれぞれのメーカーごと作り方の思想が違うことですかね。アライメント一つとっても計り方から違いますからね。また、国産車を見ていると“長く大事に乗ってね”という造りには思えないですが、輸入車の場合は消耗品を替えていけばベストコンディションで乗り続けられますから。

### Q.愛車を任せられる輸入車整備工場の見分け方

乗っているクルマによって違うでしょうが、設備があるかどうかは重要ですね。新しいクルマであれば診断機はもちろんですが、アライメントは必須ですし、ADAS関係なんかも重要です。

ただ今後はお店もお客を選ぶ時代になってくると思いますよ。従業員を守るためには値段ありきのお客は断るようにしています。逆に言うと天秤に掛けられないような仕事を心掛けないといけないと思ってやっています。



輸入車整備に欠かせない各種診断機が揃う(上)、ADAS搭載車の修理に欠かせないエーミング機器も揃う(下)



JISPA加盟店

有限会社山田自動車

〒582-0012 大阪府柏原市雁多尾畑2911-3

電話:072-979-0970

営業時間:9:00~19:00

定休日:日曜・祝日

## JISPA 活動報告

### 2023年度 通常総会

2023年7月19日(水) @三井住友海上火災保険(株) 駿河台ビル

年に一度JISPA加盟工場が一堂に会する通常総会は、平林代表理事による挨拶で開会し、来賓である三井住友海上火災保険(株) 営業推進部 開発顧問 兼 エーシー企画(株) 取締役社長 青木謙親氏によるご挨拶を経て、総会議事に進んだ。

休憩を挟み行われた基調講演には、Seiken e-Garage Training Centerのチーフトレーナー 小野庸司氏にご登壇いただき「今、改めて認識すべき輸入車整備事業における診断・修理ビジネスの重要性」のテーマで講演いただいた。また、ベストロードシステム



株式会社 代表取締役/CEO 石田裕貴氏からは「JISPAブランドの保証商品(中古車・部品・修理)」について説明が行われた。

### 2023年度 輸入車整備の実務セミナー(初級編)

2023年7月25日(火)・26日(水) @三井住友海上火災保険(株) 千葉研修所

7月25日・26日の2日間、三井住友海上 千葉研修所にて「2023年度 輸入車整備の実務セミナー 初級編」(JISPA・エーシー企画 共催)が開催された。初級編は、輸入車整備の基礎的な技術であるスキャンツールの使用法を学ぶ場として、実車(BMWとベンツ1台ずつ)に広く輸入車に対応している診断機(Bosch, Autel)を繋ぎ行われた。輸入車と国産車の整備の違いや診断機の使い方などについて、現役のメカニック(JISPAテクニカルアドバイザー)による実務的な講習が行われる本研修



は、参加者からも好評を頂いている。今後は、初級編に続き、実際の故障診断を学ぶ中級編の研修も予定している。

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#015 BMW F45 Active Tourer



### エンジンマウント交換

何やらエンジンから異音と振動ということでご入庫いただきました



「BMW F45アクティブツアラー」です。なんとなく察しはついていましたが原因を確認してみましょう。

はい予想通りのエンジンマウントです。F45では定番の故障ですね…。4~5万キロでだいたいちぎれてしまいます。さすがドイツの部品、

見事にちぎれています。お客様に了解をもらい作業にかか



ります。

取り外して比べてみました。比べるまでもないですが…。作業はクーラーの配管が邪魔をしますが一部クランプ等を外せば知恵の輪みたいにコネコネしていけば外れてくれます。



ということで無事に作業完了です。テスター診断もかけていただき異常なしで納車の運びとなりました。

双輪自動車株式会社 (大阪府大阪市)

整備事例#016 MINI F56



### シフトに異常警告



MINI F56 突然メーターパネル内に写真のようなメッセージが表示。



BMWやMINIにはあるあるの現象。早速診断機を接続し診断してみると、やはりシフトレバーがパーキングに入っているにも関わらずコンピューターは認識してないのです。



そもそもこの原因は、シフトレバーのスプリングの折損や曲がりにより発生しています。今回もやはりスプリングの折損。



たったのこれだけですが、ディーラーさんに持ち込むとシフトBOXアッセンブリー交換で数十万円にもなることも。当社では、今回も分解、そして、強化スプリングに組み替え完成いたしました。そして、作業完了後の診断でもフォルトコードが消失され完成です。



有限会社山田自動車 (大阪府柏原市)

# 古き良き 名車を愛る

WE LOVE VINTAGE CAR !

#010

## Volvo 240 SEDAN

ボルボ・240 セダン

今回取り上げるのは、スウェーデンの自動車メーカー・ボルボが1974年から1993年まで生産した乗用車「ボルボ・240」である。今年の2月にJISPA加盟工場となった「三協自動車工業株式会社（三重県松阪市）」が2017年までボルボの正規ディーラーであったと耳にしたので「これはチャンス!」と取材を打診。見事に目論見通り「240」オーナーをご紹介頂くことに成功した。

ボルボ・240は1974年から1993年の19年間に渡って販売され、累計2,862,053台を売り上げた人気車種である。240には、1972年に試作車が公開された実験安全車ボルボ・VESC（Volvo Experimental Safety Car）で試みられた多くの安全対策が実用化されており、前後の衝撃吸収ゾーンの拡大やステアリング機構の変更による操縦性改善など安全性能の高さが特徴的だ。

今回取材にご協力頂いた240オーナーの岡本氏と三協自動車工業との繋がり、当時VWのジェッタに乗っていた岡本氏のもとに、ボルボの正規ディーラーだった同社のチラシが届き、そこに掲載されていたお値打ち価格のS60を見に来店されたのがきっかけで、ジェッタもそうだが元々セダンが好きで、ボルボの安全思想にも好意を持っていた岡本氏は、S60への乗り換えを

決めたという。その後、S60の車検や定期点検で三協自動車工業へ訪れるようになった岡本氏は2019年のある日、店先に2台の240（セダンとエステート）が並んでいるのを発見。なんとなしにそのクルマのことを聞いてみると、セダンの方が1989年製の240で、以前に下取りした車両をこれから整備して製品化するものだと判明。当時還暦を迎えた自分の丁度半分の車歴を持つ節目のクルマに運命を感じた岡本氏は、その後も点検や整備と何かとかこつけて240の整備が進んでいく様子を見届け、いよいよ整備が終わりそうな頃に購入の意思を告げたという。

岡本氏に240の魅力を伺うと「クルマらしいスタイル。箱型のセダンなんて今はないじゃないですか。クルマだけでなくノスタルジックな物が好きなんです」と即答された。また岡本氏は国産車と輸入車の違い



について「良くも悪くも国産車は均質化されているが、VWやボルボなどを体験し、輸入車にはそれぞれメーカーごとに思想があるのが伝わってきます」と表現され、「国産車に乗っている時は気にすることがなかったが、輸入車に乗るようになりクルマの状態に気を遣うようになった」とクルマと対話しながら走る楽しさについてお話し頂いた。

一方で、古いクルマに乗る苦勞もしっかりと体験しており「最初の一年目は大変で、ランプが切れたり、エアコンが効かなくなったり、リアのサスペンションがふわふわで異音がしたりと、頻繁に来店していました。今年で4年目ですがようやく落ち着いてきました。ボルボのエンジンは頑丈なのであと10年は乗りたいです」と笑いながら話してくれた。三協自動車工業の水井社長も「240のエンジンは比較的構造が単純なことから設計上の重大なトラブルは少ないです。トランスミッションもアイシン製の耐久性が高いものが採用されています」と240の耐久性の高さに太鼓判を押す。取材の最後に岡本氏は「このお店がなかったら（240



アイアンマークの名で親しまれているボルボのマーク。このマークは「鉄」の意味を持ち、強度や耐久面、高品質、信頼性などを表現するため、この記号を使用したのが由来といわれている。

に）乗れなかったと思う。このお店は社長をはじめメカニックや受付の方まで、私や私のクルマのことを知っていて“かかりつけのお医者さん”のような感じです」と、古いクルマに乗るうえで信頼できる整備工場の必要性に触れた。

ディーラーの情報力（整備情報・診断機）や技術力を持ちながら、町の

整備工場としての親しみやすさを併せ持つ三協自動車工業のような工場は、全国的にも希少な存在と言えるだろう。JISPAでは、このような特色を持つ工場の情報を共有することで、全国各地で困っている輸入車ユーザーのパートナーとなることを目指していきたい。



シンプルな構造で整備しやすいエンジンルーム



ノスタルジックな雰囲気を保つ車内



角ばったセダンらしいフォルムが人気



Volvo240オーナーの岡本氏

〈取材協力：JISPA正会員〉

三協自動車工業株式会社

三重県松阪市田村町378-1

営業時間：9:00-17:00（月曜日は休休日）

TEL：0598-21-7384

三重県松阪市の整備工場。2017年まで30年間、ボルボ社の正規のディーラーとして車両の販売とメンテナンスに取り組み、現在は輸入車専門指定工場として欧州車の新車・中古車の販売と整備に取り組んでいる。



JISPA会員工場 | 訪 | 問 | 記 |

# 株式会社 田中自動車

<SHOP DATA>

株式会社田中自動車

本社：東京都江戸川区東松本 1-14-16

ハイテックセンター：東京都江戸川区鹿骨 3-3-13



## “輸入車整備情報の宝庫” メーカー指定工場として蓄積したノウハウを活かす

東京都江戸川区にある株式会社田中自動車は、東京・千葉の輸入車ユーザーから絶大な信頼を得る自動車整備工場だ。同社の創業は昭和43年まで遡る。創業者であり現社長である田中次之氏が24歳の時にガソリンスタンドを作ったのが始まりだと言う。その僅か2年後にはガソリンスタンドに併設する形で整備工場（認証工場）を建て、田中自動車の歴史をスタートさせた。当時はガソリンスタンドに併設された普通の整備工場として国産車を中心に作業を行っており、また昭和51年には指定工場の資格を取得し民間車検場としても活動を広めていったという。

同社の転機となったのは昭和53年である。当時、田中社長が車両販売のショールームを本社工場前の土地に建て始めたところ、ヤナセから「ショールームを貸してくれないか」と声が掛かりメルセデス・ベンツの販売拠点「江戸川支店」として土地を貸与することになったという。そして、同社はその整備を受けることになりました。これが同社とヤナセとの取引の始まりであり、輸入車整備を本格的に行うことになるきっかけだったと言います。ヤナセからの情報を元に輸入車整備のノウハウを蓄積していった同社は、平成4年に本社から少し離れた場所（江戸川区鹿骨）でメルセデス・ベンツの指定工場「ハイテックセンター」を開業。文字通りディーラーと同等の支援（テスター、整備情報、研修の提供）を受けられるようになりました。これにより本社工場ではGM、オペル、サブなど、ヤナセの他ブランドの指定を受け、メルセデス・ベンツはハイテックセンターで指定工場を行なう体制を築き、平成23年にヤナセのショールームが葛西に移転するまでその関係は続きました。

ヤナセの移転に伴い、ハイテックセンターもメルセデスの指定工場を辞め、幅広いメーカーの受け入れを開始しました。これによ

り、ディーラーレベルの情報を持ちながら、独立系整備工場の強み（交換ではなく修理など）を活かせる体制を構築、これまで培った経験と技術力から口コミで輸入車オーナーを引き寄せ、現在でも約85%の入庫車両が輸入車だと言います。一方で、以前は7割方メルセデス・ベンツが占めていた入庫は、BMW、VW、AUDIなども徐々に増えてきているようだ。

輸入車整備に永年携わってきた田中社長は「輸入車整備の受付作業は本当に難しい」と話します。

そして「うちの見積書や請求書は、一つの作業に対して説明を加えていくので作文を書くようなものです。例えば、クーラーに異常があった際に、コンプレッサーがダメだと決めつけてしまうと危険です。コンプレッサーが摩耗してダメになるのだから、コンデンサーやリキッドタンクなどに切粉の詰まりが生じる場合もあります。そうした場合には症状が改善しないケースも考えられます。他の部分との因果関係について細かな説明を事前におかないとクレームに繋がりがかねません」と、輸入車整備の受付で起こりがちなトラブルについて注意喚起された。

今回の取材を通じ、輸入車整備の技術や情報量はもちろんのことだが、お客様との対話力を兼ね備えていることが、輸入車ユーザーの信頼を得ている大きな要因なのだと感じた。同社はJISPAの趣旨である“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こと”に賛同し加盟をしているという。今後も蓄積してきた整備情報を活かし、安心して輸入車に乗ることができる環境づくりを推進して頂きたい。



田中次之代表取締役



かつてメルセデス・ベンツ指定工場だったハイテックセンター



メルセデス・ベンツ純正診断機を完備



ハイテックセンターにはメルセデスの整備書がずらりと並び



本社にはGM、オペル、サブなどの資料が並び



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 ▶ 充電インフラ整備促進に向けた指針(仮称)の案を公表

日本自動車輸入組合(JAIA)は9月6日、2023年8月の電気自動車(EV)の輸入車販売台数(日本メーカー車除く)を発表した。前年同月比2.6倍の2044台で、全体に占める割合は単月で過去最高となる12.1%だった。国産車に比べEV比率が高くなる輸入車オーナーにとって気になるのが、充電インフラの充実についてはないだろうか。

そんな中、経済産業省は8月28日、充電インフラ整備促進に向けた指針(仮称)の案について公表した。経済産業省は4つの指針のポイントを掲げ、「ユーザーの利便性の向上、充電事業の自立化・高度化、社会全体の負担の低減」という充電インフラ整備に向けた3原則に基づく“利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築”を目指す方針を明らかにする。

今回の公表で示された指針(案)は、

### 1.世界に比肩する目標の設定

充電器設置目標を倍増(2030年までに15万口→30万口)し、総数・総出力数を現在の10倍⇒日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速

### 2.高出力化

急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増(40kW→80kW)⇒充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備

### 3.効率的な充電器の設置

限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先(=入札制の実施)⇒費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す

### 4.規制・制度等における対応

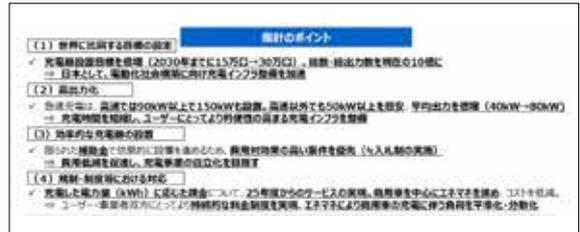
充電した電力量(kWh)に応じた課金について、25年度からのサービ

スの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。⇒ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現。エネマネ

により商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化

上記4つである。これらは、パブリックコメントの状況を勘案したのち、早ければ10月上旬には指針の公表へと進む予定だ。

自動車メーカー各社は、続々とEVを市場に投入している。そして充電インフラが整えば本格的なEV時代の到来だ。もはやそれも遠い未来の話ではないだろう。



※画像出典：経済産業省「充電インフラ整備促進に向けた指針(仮称)の案について」より

## テーマ② ▶ OB検査のプレ運用が開始

2024年10月(輸入車は2025年10月)から本運用が開始される「OB検査」のプレ運用が10月より開始される。

OB検査は、従来の自動車の検査では発見できなかった電子制御装置の故障に対応する電子的な検査で、従来の検査では検出できない不具合をシステムを利用して検査する。検査の対象となる車両は、国産車は令和3年10月1日以降の新型車、輸入車は令和4年10月1日以降の新型車である。

導入の背景には、現在の車検はメカニカルな問題を見つけるのが中心で、電子系の不具合を発見するのが難しいことが挙げられている。そこで、最近の自動車に搭載されている“電子制御装置の状態を



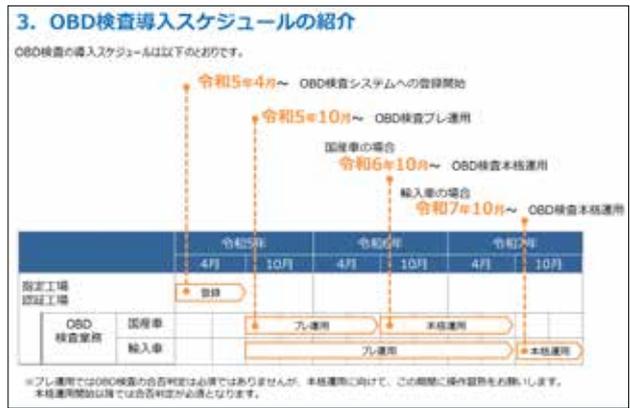
監視して故障を記録するOB(車載式故障診断装置)”を活用することで、DTC(故障コード)確認による合否判定を行うOB検査を自動車の検査に導入することが決まった。

4月からの独立行政法人自動車技術総合機構によるOB検査システムの公開を皮切りに、事業所ID、工員登録、特定DTC照会アプリのインストールなど、整備事業者のOB検査に向けた準備の動きはスピード感を増している。

しかし現場からは、新しい運用方法についての懸念点が多く挙がっているのも事実だ。いずれにせよ1年間のプレ運用の中で出てきた課題に対して、どのような対応策を講じ

ていくのか、今後の情報を注視する必要があるようだ。

自動車の安全等に関する保守管理責任は、ユーザーであること(自己管理責任)が道路運送車両法において定められている。つまり、対象のクルマに乗る場合は従来の車検項目だけでなく、電子制御装置に関わる項目においても保安基準に適合した状態であるかの管理が必要であることを覚えておいて欲しい。



※画像出典：独立行政法人自動車技術総合機構「整備事業者向け研修資料」より

## 意外と知らない？ クルマの豆知識

### オルタネーターの話

オルタネーターは自動車に付いている発電機で、駆動中のエンジンの動力を利用して発電する部品だ。言わずもがなクルマには電力が必要で、エンジンの始動も窓の開け閉めも、ライトの点灯もすべて電気を使用している。クルマに電力を供給しているのはバッテリーだが、そのバッテリーを充電しているのがオルタネーターである。オルタネーターにはブラシと呼ばれる回転する軸の電極に接触している接点部分があり、接触していることで摩耗する。よって、古いクルマであれば10万km、新しいクルマでも20万kmが交換の目安と言われている。

オルタネーター故障の症状としては、

異音がする、警告灯が点灯する、エンジンのかかりが悪い、電装系に不具合が起こるなどが挙げられる。故障を放置していると、走行中に突然エンジンが切れてしまう可能性もあるので、これらの症状があった場合は放置せずに素早く対処をする必要がある。

JISPAの賛助会員に名を連ねる株式会社ティー・エー・エス（旧横浜ジェネレーター株式会社）の電装品事業部は、輸入車用電装部品のエキスパート集団として国内で35%というシェアを誇る。手掛ける商材は幅広く、純正部品だけでなく部品メーカーのアフターマーケット部門が供給するOEM品や自社で品質検査を行なった社外新品（供給困難な年式や車種に限り）、さらにはクルマに装着されていた部品を回収し消耗部品や機能部品の交換や補修を行



ベント用オルタネーター(左)リビルト後(右)リビルト前

い新品同等の品質を確保した再生部品（リビルト品）など、1万アイテム以上の在庫を取り揃えている。さらに在庫がない商品（旧車、希少車）については、現物の修理対応を行うことも可能だ。オルタネーター以外にもスターターやコンプレッサーなど電装部品が揃うので、電



装系トラブル時にも安心してJISPA加盟工場に相談して欲しい。

## 〈 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。

### 株式会社 山田自動車

(2023年3月23日 加盟)

所在地：静岡県沼津市東間門 144 番地

URL：https://lotas-yamada.co.jp/



静岡県東部、伊豆半島の付け根西側に位置する人口18万人の静岡県東部地区の中心都市「沼津市」で、自動車整備・カーリース委託整備・钣金塗装・自動車販売・保険代理店・福祉車両レンタカーなど幅広く自動車アフターマーケット事業を行っているのが株式会社 山田自動車（ロータスマダ）である。

1955年の創業以来、生活に欠かすことのできない「自動車」のメンテナンスに真摯に向き合い、蓄積してきた整備実績と高い技術力を「早く」「安く」提供することで、安心安全な地域作りへと貢献してきた。2018年から社長として同社の舵取りを行う山田のりこ社長は、社長就任前には都内のCM制作会社で全世界を飛び回っていた、自動車整備業界においては異色の経歴を持つ人物だ。

入庫車両は軽自動車から大型車まで幅広く、さらにフォロフライ等の電動車の整備に



工場の壁面にはJISPAの看板が大きく掲げられている



輸入車用の診断機としてAutelを所有

入庫はまだ全体の10%程度と多くはないですが、輸入車用スキャンツール「Autel」を用意し対応している。

環境マネジメントシステムのエコアクション21を取得・継続されており、钣金部門は最新かつ高品質の修理ができるグローバルに通用する認証である、テュフ認証の取得に向けて取り組んでいるとのことだ。グーグル・スプレッドシートを活用した独自の工程管理システムを構築するなどデジタル化にも積極的に取り組んでおり、今後はOSS（ワンストップサービス）にも取り組んでいく方針だという。

も対応し、モバイルアイの取り付けも積極的に推進。輸入車の



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