

[勝ち残る整備事業者のための情報誌]

Published by  PROTO RIOS

MSR

月刊 [エムエスアール]

1月号

メンテナンスショップレポート

令和6年12月5日発行 (毎月5日発行)



特集①

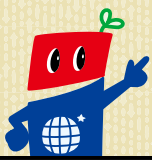
展望・2030年の整備業界

特集②

逸品2025

[連載]

実践M&A こんな時どうする? / 自動車整備業界のDX
車販取り組みのための基礎工事 / 現役マネージャーいづみの細うで繁盛記



オススメ製品のご紹介



OBD検査用スキャンツール IS-J2534 nano

トータルサポートツールに進化する
新時代の検査機器

DoIP / ISO13400

次世代通信プロトコル
新たな車載通信規格に対応

Bluetooth

無線通信による自由度の高い
OBD検査を実現(有線にも対応)

OPTION 専用アプリを追加することで整備用スキャンツールとしても使用可能

一般社団法人日本自動車機械工具協会 型式試験番号 JASEA-KS-34



HUNTER
Engineering Company

ホイールアライメントシステム WA670



壁・吊りタイプ



支柱
タイプ

最新鋭のカメラシステム
& 簡単セットアップ

HE421シリーズ
フックアイカメラセンサー

最新鋭のカメラシステムで、スピーディで
精緻なアライメント作業を実現

ウインライン

WinAlign®ソフトウェア搭載

スピーディで高精度な測定と膨大な
データの蓄積ができる最強のシステム
コンソールです



HUNTER
Engineering Company

タッチレス インспекション WU590

車両を通過させるだけで

アライメントやタイヤトレッドを
瞬時に測定!



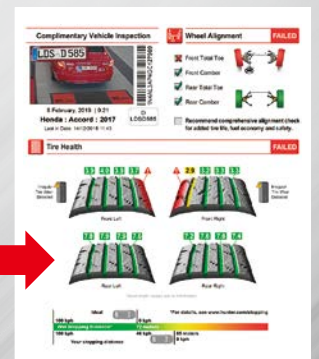
WU590-DRV
クイック チェック
ドライブ

車両通過時にホイールア
ライメントを測定し、瞬時
に結果を表示



WU590-QTEF
クイックトレッド エッジ

タイヤのトレッドを測定、その場でデータを解析し、瞬時に結果を表示



株式
会社 **イヤサカ**

本社 / 〒113-0034 東京都文京区湯島 3-26-9
TEL. 03-3833-6110 FAX.03-5688-7074

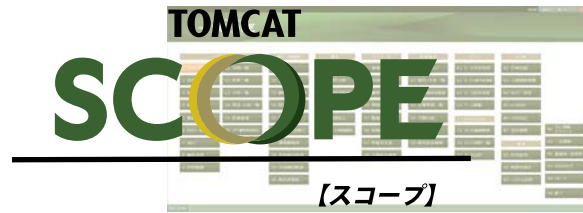
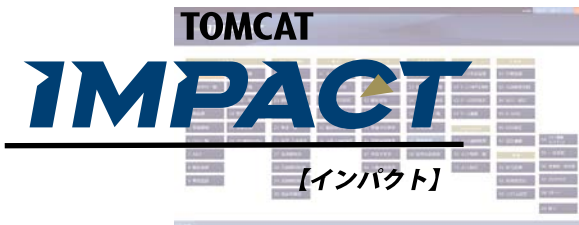
<https://www.iyasaka.co.jp/>









整備業・钣金業 経営戦略システム Strategic Management System For Autoshop and Repairshop

TOMCAT







自動車整備・钣金業のためのIT。
自動車整備・钣金業様の売上アップのお手伝いをします。



このようなお悩みはありませんか？

-  法改正等で増え続ける日常業務
-  手間増加 / 単価減少の対策
-  リース車輛の管理手間
-  インボイス対応
-  事務効率アップ
-  人材に対する課題



-  顧客対応力の強化
-  顧客満足の上向
-  顧客の固定化
-  入庫促進と固定
-  競合他社との比較
-  単価下落への対策



システムの差が企業力の差として表れる時代です。

フロントの対応力や営業力を向上させて効率アップ
時代の変化にあわせた最新のシステムプログラムの提供



札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・福岡
株式会社システムジャパン

www.systemjapan.co.jp

〒455-0001 名古屋市港区七番町5丁目1番地16
TEL. (052)654-5711 FAX. (052)654-5712

お問い合わせ・資料請求
デモ体験のご相談など



ト ム ニ キ ク
0120-106299

EVと 基礎から最新動向まで バッテリービジネスの すべて

著者：江田健二 定価3,960円（税込・送料込） B5判オールカラー 約200ページ

2024年
7月下旬発売
新刊

主な内容

第1章 EVの基本

- 1-1 EV発展の歴史
- 1-2 EVの種類
- 1-3 ガソリン車との比較
- 1-4 EVの概要
- 1-5 モーター～電気自動車の動力源
- 1-6 パワーエレクトロニクス～電力変換の技術
- 1-7 パワーコントロールユニット～EVの頭脳

Column 1

異常気象と地球温暖化
～対策行動の促進・阻害要因とSNS分析～
千種ゆり子（気象予報士・脱炭素キャスター）

第2章 電池・充電器の基本

- 2-1 電池発展の歴史
- 2-2 EV電池の概要
- 2-3 EV電池の種類
- 2-4 リチウムイオン電池
- 2-5 充電器の種類と性質
- 2-6 充電場所
- 2-7 充電器の設置

第3章 EV最新動向

- 3-1 市場規模と成長率～世界と日本のEV市場
- 3-2 政府の方針
- 3-3 主要メーカーの戦略と動向
- 3-4 新興EVメーカーの台頭
- 3-5 EVビジネスキーワード
- 3-6 自動運転技術の動向

第4章 電池・充電器最新動向

- 4-1 市場規模と成長率～電池市場
- 4-2 主要メーカーの戦略と動向
- 4-3 次世代EV電池
- 4-4 全固体電池
- 4-5 充電機器最新動向
- 4-6 水素ステーションの動向

Column 2

系統用蓄電池ビジネスの新潮流
村谷敬（株式会社AnPrenergy 代表取締役）

第5章 電池のリユース・リサイクル

- 5-1 リチウムイオン電池の寿命と劣化
- 5-2 EV用電池リユース・リサイクルの技術、可能性、課題
- 5-3 各国政府の方針
- 5-4 リユース・リサイクル事例

第6章 EV関連ビジネスの可能性

- 6-1 EV化がもたらす新しいビジネス
- 6-2 充電インフラ関連
- 6-3 MaaS関連ビジネス
- 6-4 データ・AI関連
- 6-5 エネルギー関連
- 6-6 フィンテック関連
- 6-7 教育・人材育成

Column 3

モビリティとエネルギーの異種格闘技戦
出馬弘昭（東北電力事業創出部門アドバイザー）

用語解説索引

※掲載内容は編集中のものであり、実際とは異なる場合がございます。

お問い合わせ・ご注文は、お近くの塗料・機械工具販売店もしくは弊社までお願い致します。



[ホームページ]
<https://www.proto-rios.co.jp/>



[BSRweb]
<https://bsrweb.jp/>

[勝ち残る整備事業者のための情報誌]

MSR

月刊メンテナンスショップレポート

令和6年12月5日発行

¥0

1月号



[表紙写真]

2拠点を運営する大阪中央スズキ販売の原点、スズキアリーナ堺北。日本、ベトナム、バングラディシユの多様なメカニックでユーザーの多様な整備需要をサポート。

Webで閲覧できます

MSRは全国の配布協力業者からお届けします。お近くに配布協力業者がない場合、下記より閲覧できます。

<https://bsrweb.jp/>
メンテナンス
ショップレポート

発行人 小川直紀
編集長 八木正純
編集・制作スタッフ 長谷川明憲、樋口祥三郎
高橋美穂、青山竜
木下慶亮、武井宏樹
市井康義、加戸利一
取材協力 泉山大（プロジェクトD）

発行所 株式会社プロトリオス

[東京編集課]

〒115-0045 東京都北区赤羽 2-51-3

TEL03-5939-4133 FAX03-5939-4135

[大阪編集課]

〒541-0046 大阪府大阪市中央区平野町 2-3-7

TEL06-6227-5601 FAX06-6227-5606

印刷所 共立印刷株式会社

特集

06 展望・2030年の整備業界

特定整備認証、OBD検査がスタートするなど特に変化の大きかった2024年を経た今、次なるターニングポイントになりそうな2030年の整備業界をインタビューを交えて予想する。

インタビュー

国土交通省 物流・自動車局自動車整備課 課長 多田 善隆 氏

全国自動車整備協業協同組合協議会 専務理事 廣田 範一 氏

16 第99回 イヤサカ モデル工場見学・研修会

経営のヒントとなる特徴的な取り組みを行う工場・ショップをバスで巡る見学・研修会。全4工場・拠点を紹介。

26 逸品2025

2024年のヒット商品、2025年イチオシ商品の数々を厳選して紹介。

インタビュー

12 フタバ 代表取締役 木下 和馬 氏

Topics

13 モビリティ・ラボ設立

工場ルポルターージュ

14 スズキアリーナ堺北（大阪府堺市）

写真ニュース

21 アスナルディテールリングセミナー

22 高機能素材 Week2024

情報

18 業界ニュースひろい読み

20 情報 BOX

23 OBD 検査 Information NEW

28 新製品情報

連載記事

30 自動車整備業界のDX ～移動の安心を支える自動車整備事業の再開発～ NEW

寄稿 ビズビット 小野健一

32 車販取り組みのための基礎工事

寄稿 チームエル 関友信

33 現役マネージャーいづみの細うで繁盛記

寄稿 ヤマウチ 人見いづみ

34 実践 M&A こんな時どうする？

寄稿 フォーバル 山田健一

※今回、みんなの修理事例はお休みです。

｜ 特 集 ｜

展望・2030年の 整備業界



2020年代も後半戦を迎える。環境の世紀と呼ばれて久しい21世紀だが、この「環境」というキーワードをよりいっそう意識せざるを得なくなってくるのが予想される。

CO₂削減に向けて全国レベルで取り組まねばならない中、その影響力が特に大きいのが約8,000万台普及している自動車である。その排出ガス＝CO₂をいかに減らすかがカギを握っており、HVを含む電動車への代替シフトを進めることが世界的潮流になっている。これを受けて日本でも、2035年までに新車販売で電動車100%を実現することを政府が目標に掲げており、その前段階として2030年までに乗用車のCO₂排出量を2030年までに2021年比で55%削減する計画を立てている。

一方、政府に先駆けて、東京都では2030年までに都内で販売される新車すべてをHVやEVといった電動車に切り替える方針を示すなど、2035年を

待たずしてターニングポイントになりそうなのが2030年なのである。

そこで本特集では、2030年の自動車整備業界がどのようになっているのかを予想してみた。まずは指標となる各数値を見ていこう。

認証工場数は微増を続けるも 減少に転じる

減少すると言われるも2020年以降もなお微増を続ける認証工場数。詳しく新規工場数、廃止工場数を見ていくと、新規工場数がわずかに廃止工場数を上回るため、微増を続けている。

一時に比べれば新規工場数は減少を続けているものの、特定整備＝電子制御装置整備認証制度が始まったことも相まって今後も一定規模で新規工場は増えていくと想定。

一方で、都市部においても廃業の噂を耳にする機会が増えているため、廃止工場数は毎年一定数増加していくも

のと仮定した。

その結果、2029年までは微増を続けるも、2030年からは減少に転じた。このまま廃業する工場が増えていけば、工場数の減少は加速することになる。

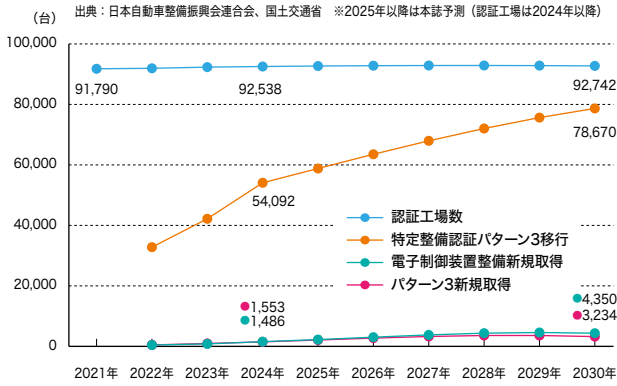
そうすると、2024年時点で約60%の取得率となっているパターン3、いわゆる特定整備のフル認証（分解整備＋電子制御装置整備）も、2030年ではまだ早い工場数が減少することで100%に近づくということは充分考えられる。

保有台数は8,000万台維持に黄色 信号？一方電動車の保有割合は？

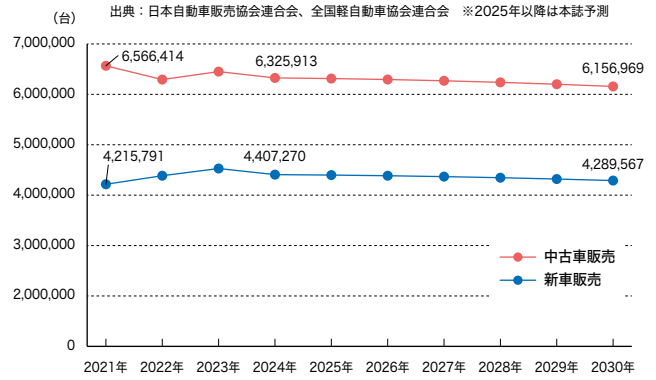
続いて整備工場の仕事のベースとなる保有台数について。保有台数も直近5年間を見ても増加の一途をたどっている。だからこのまま……と見るのは簡単だが、対抗となるカーシェアの勢いは無視できない。

カーシェアの情報比較サイト「カーシ

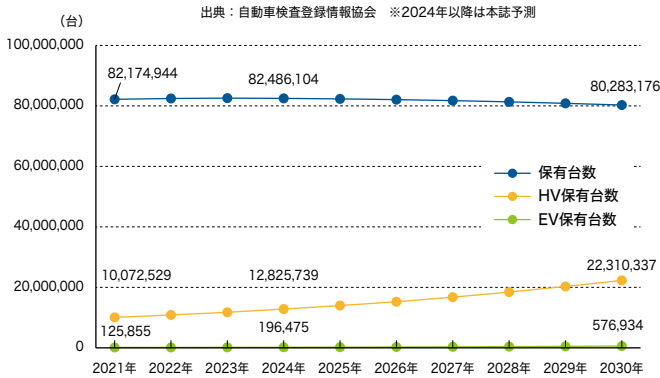
認証工場数・特定整備認証取得件数の推移予測



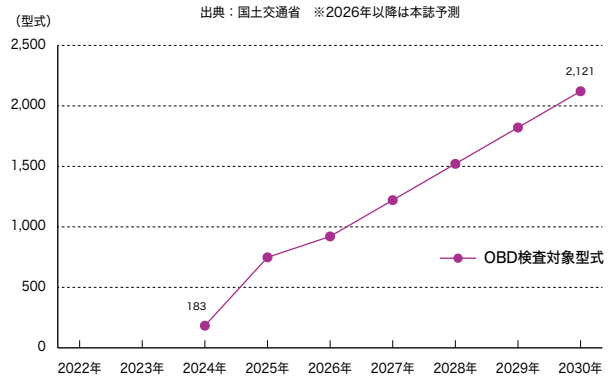
車販台数の推移予測



保有台数/HV・EVの保有比率の推移予測



OBD検査対象型式



※各年度末時点、OB D検査対象型式のみ年末

エアリング比較360°によると、主要5社のカーシェア市場は2024年第3四半期（7～9月）において、ステーション数・車両台数ともに増加傾向を示しているという（ステーション数：26,437個所、車両台数：56,964台）。

まだまだ影響は少ないのかもしれないが、ここにレンタカーや高齢者の免許返納分による減少の影響も加味して、2025年以降毎年0.1%ずつ減っていくと試算すると、2029年には8,100万台を割った。2030年には約8,030万台となり、想定以上にカーシェア、レンタカーの影響が及べば、8,000万台を割っても不思議ではない。

保有全体は減少すると見た一方、電動化のカギを握るHV・EVの保有割合はどうか？直近5年間で見ると保有の伸び率は110%前後で推移している。特にEVについては直近では約120%に近づくと普及の勢いは増している。

こうした状況も考慮して、2027年ご

ろには伸び率のギアが一段上がると見た結果、2030年にはHVが約2,200万台、EVは約58万台となった。合算で保有全体に占める割合としては30%弱。今後よりいっそう普及が加速すれば40%に到達していることもあり得るだろう。

新車販売台数500万台への振り返りは？OB D検査はどこまで増える？

新規客獲得のチャンスとなる新車販売台数を見てみよう。こちらも保有台数と同じ要素の影響を受けると考えて、同様のロジックで計算したところ、わずかに430万台を割った。これは、コロナ禍真ただ中の2021年とほぼ同じ数字だ。500万台を超えたのはコロナ禍前の2019年が最後。再びここまで復活するというのは、なかなか難しいのではないだろうか。

また、販売に関することとして、OB D検査の対象型式数（累計）を見

てみる。現時点で2025年までに対象となる型式はOB D検査ポータルサイトで公表・確定している。2026年も10月までの対象型式は公表されており、残り2ヵ月分も予測・追加してみた。

ご覧のように2025年だけ突出して増えていて、2027年以降はメーカーの方針にも左右されるのだが、2024-2026年の年平均増加分300型式が毎年加算されていくと仮定すると、2030年には2,000型式を超える計算になる。

単純に「対象型式がまだ少ないから準備はまだ先で良い」ということでは決してないし、少なく見積もっても5年間でここまで対象は広がる。スムーズな検査実施のためにも、認証工場においては1日でも早いOB D検査（確認）実施体制の構築を心がけたい。

さて、以降のページでは関係省庁・団体のキーマンに、2030年の整備業界をどう見ているのか聞いてみた。こちらもぜひ参照されたし。



国土交通省

多田 善隆 氏

物流・自動車局自動車整備課長

自動車アフターマーケットの現状また2030年の状況ははたしてどうなっているのか、国土交通省 物流・自動車局自動車整備課の多田善隆課長に話を聞いた。

——2030年の自動車アフターマーケットについて

保有台数は近年8,000万で推移しており、整備の需要、整備の量と併せて現状から5年後の2030年も大きく変わることはない和我々は認識している。認証工場数がどうなるかという、民間の経営に関することなので、具体的な数字を出すのはなかなか難しい。ただし、国交省の大方針としては、保有の8,000万台に対して整備ネットワークが構築されていることを重視している。

あくまで個人的意見ではあるが、今医療機関（個人病院含む病院）は大体10万カ所ある。整備工場は言わば車の医者であり、その整備工場が9万軒ある。もちろん地域で隔たりはあるものの、同様に一定の

ネットワークは構築されていると認識している。ただし、5年後よりも少し長期的に見据えると少子高齢化の波がやってくるのは確実なので、長期を見据えた制度や方策を、整備業界や関係者を含めて意見を聞きながら徐々に検討を進めていかねばならない。

——OBD 検査について

認証工場は検査の際、自動車技術総合機構や軽自動車検査協会に持ち込んでのOBD検査になる。制度上ではOBD検査の対応は必要ない。ただ一方で、OBD確認すれば車検場に持ち込んだ際に、OBD検査は省略されるメリットもあることを周知していく。5年後OBD検査の対象台数は当然増えてくる。判断も色々あると思うが、自社でOBD

検査までやっていく認証工場もある程度は増えてくる一方で、車の高度化によって、自社で対応できない整備工場が出てくるだろう。

そういった工場は、地域でも中核になる工場、たとえばディーラーや大規模の専門工場とつながりを維持して、地域全体として整備難民を生じさせないようにやっていくのが重要だと思っている。いわば人の治療と同じように、地域の大病院と地域に根差した診療所、そのような関係になるのではと思っている。

——特定整備認証の取得数・対象装置の範囲について

現状含めて認証取得数が何%というのは、各事業者の判断が大前提なので国として言及するところではないが、高度な整備を求められる

状況の中でも整備難民を作らないという大目標のほうが大きい。

そのために、やる気がある整備工場ができる環境の3本柱（整備に必要な情報、スキャンツールをはじめとしたツール、人材）を整えることが重要ととらえている。

対象装置の広がりについては、まだ現時点で確実なことは申し上げられないが、技術の進展を見ながらではあるものの特定整備はもちろんOBD検査の対象にもなり得るということは否定しない。必要に応じて広がっていくことになるだろうし、もちろん安全維持のために必要であれば広げていく可能性はある。

——高度化整備への対応について

自動車の検査や整備の作業を分類していくと、作業自体は軽微だが頻度が高いものと、作業はすごく大変だが頻度は低いという2つになる。基本方針として軽微だけど頻度が高いものは、すべての整備工場のできる必要がある。一方で、大変だけど頻度が低い作業は、要は手術のようなものである。そういうものに整備工場が対応していくには、まさに先ほど挙げた3本柱が必要だ。

その関連でスキャンツールの補助金は引き続き実施していきたいと思っている。あとは人材という意味では整備士資格の見直しをして、電

子制御の勉強をしていただくことも支援していきたい。

1社でなかなかやりづらいというのであれば、昨年も実は地域連携を支援する取り組みも行ってきた。まず個々の事業者できる体制を整えつつ、地域における整備力の維持強化、そういった取り組みにも金銭的な支援を行っていきたい。

——整備工場のDX推進について

大前提として、世の中のDXの流れは不可避だと思う。今DXに慣れている自動車ユーザーの利便性の向上という面も、ある程度考えざるを得ない。実際にOBD検査もある意味DXだと思うが、一定の周知期間を設けて業界を上げて何千回の説明会を行った結果、今回のように静かにトラブルなく始められた。

整備業界はそれぐらいの力がある業界だと思っているので、具体的には業界の意見を聞きながら、進めてまいりたい。

——人材確保について

少子化の波が来ることは確実なので、その前提に立った上で、唯一行政でできることは制度面での対策だ。たとえば車検の受検期間は今までは満了日前1ヵ月までだったが、それを2ヵ月までにするという対応をしている。これは入庫時期の調整に余裕が生まれ、人員配置に応じ

た入庫調整ができるため、ある意味人材不足対策とも言える。

その他、各業界団体と一緒にイベントを開いたり、働きやすい職場のガイドラインを作ったりしている。確かにその効果という意味では、色々なご意見があると思っているが、人材確保策を引き続きみんなで頑張っていくことに変わりはない。

——整備難民を出さないために

9万工場という数が減っていなくても、たとえば都市部にだけ整備工場が集中して地方では整備工場が点在する状態だとして、さすがに地方の自動車ユーザーが都市部にまで車検を受けに行くわけにはいかないだろう。そういう意味では、各地域の状況を注視しておき、地域における整備力の維持・強化に努めてまいりたい。

——2030年の整備工場は平均的にどのような姿になっているか

地域でユーザーの車の安全を確保する意味では、中核工場と小さくても色々きめ細やかにやる工場とで、分業するというのは1つの姿だと思う。もちろん、中核工場に頼らず、自前でやっていく方法もあると思うので、それぞれの選択になる。いずれにせよ、我々としては、やる気のある事業者が営業できない状況にならないようフォローしていく。



全国自動車整備業協業協同組合協議会

廣田 範一 氏

専務理事

分解整備の共有工場を持つ自動車整備協業組合・共同組合の全国組織、全国自動車整備協業協同組合協議会（全整協）の廣田範一専務理事に2030年の自動車アフターマーケットについて話を聞いた。

—2030年の自動車アフターマーケットについて

自動車の保有台数は、若者のクルマ離れ、高齢者の免許返納など様々な問題はあるものの、徐々に増えており、認証工場数も若干ではあるが増えてきている。今後5年間では大きな変化は予想されず、微増、もしくは現状維持ではないかと考えている。

—OBD検査について

組合は指定工場であり、ほぼ準備態勢は整った。そんな中、軽自動車のOBD検査対象車の車検は入庫しつつあると聞いている。逆に登録車はディーラーで車検を行っているケースが多いのか、まだ入庫したという話はあまり聞かない。OBD

検査は始まったばかりなので、分からないことも多く、当会で質問を受けられる機会も多い。当会はそうした疑問に答えている。他にも自動車技術総合機構の方を招き、研修会を実施することで、最新の情報を定期的に入手できるようにしている。

—特定整備認証の取得数・対象装置の範囲について

組合員の工場が特定整備認証を取らない理由は様々であるが、主な理由は後継者不足、整備人材の高齢化、技術の高度化への対応が困難などであり、ここから先大きく伸長することはないと考えている。また、組合組織は組合工場で車検を実施していることも特定整備認証を取得しない大きな理由だ。今後の車の先進化や高度化に自前で連携

の上、対応できるのも全整協の一つの強みだと思う。

5年後はレベル3～4の車両はかなり出回ってくると思う。そうなる民間の整備事業者が単独で車を整備することは難しくなってくると思われる。今以上に技術力や情報力を兼ね備えていくことが必要であるし、ディーラー等との連携も今以上に重要になってくると思う。

—高度化整備への対応について

SDV（ソフトウェア・ディファインド・ビークル）は情報が自動的にアップデートされる。現在のようにDTCが出たことで修理するのではなく、アップデート自体で直せるようになってくるだろう。目指す整備はそこではないかと思う。15年、20年前は車にスキャンツールやパソコンを

つないで故障が発見できる時代をあまり想像していなかった。コンピューターこそ存在していたものの、車が走るコンピューターのようにここまで進化するとは考えていなかった。なお、EV取り扱いに関する技術は、当会単独での研修は不可能であるため、あいおいニッセイ同和自動研究所と連携して毎年研修を開催している。

——整備工場のDX推進について

各組合でも徐々に進んではいるが、進捗状況については格差があるのが現状。予約システムや自社作成の管理システムを入れている組合もあれば、これからという会社もある。すべてに浸透させるとなると、まだまだこれからというところだ。おそらく、組合自体は一般ユーザーを対象としていないことが、一部でDXが遅れている原因であると思われる。人手不足をDXで補えることもある。協会として情報発信していくことは必要だ。

——人材確保について

人手不足となる根本的な原因が解決されていないため、苦勞して人を雇っても辞めてしまうというケースもあると聞いている。給料等の待遇面だけではなく、職場の環境、教育制度の充実、ホームページの整備等、各種整備をしっかりと行って

いくことが重要だ。当会では外部の業者やコンサル会社と提携することで、現状分析、課題の原因究明ができる仕組みを作り始めている。もう一つ人手不足の解決として外国人人材の採用も選択肢としてある。すでに採用している組合、員工場も徐々に出てきている。人材確保は多くの工場が一番悩んでいる問題であり、各組合、組合員工場の手助けとなれるような取り組みを進めていきたい。

——整備難民を出さないために

都市部よりも地方部のほうがその問題は考えていく必要がある。元来、我々は地域密着でやってきており、そういった意味でも整備難民を出さないために組合組織は必要だと思っているし、役割も重要になって

くる。各地域における整備に問題が出ないように、組合のレベルアップを図っていく。

——2030年の整備工場は平均的にどのような姿になっているか

一定数新規参入もありつつ、統廃合は間違いなく加速していくものと思われる。前述したように、DXの力を借りて効率化を図っていくことも必要となってくる。保有台数や認証工場数が急激に変わることはないと思うが、整備の中身は今より高度化していくことは間違いない。高度化した点検・整備に関し、価格転嫁をきちんと顧客に実施し、収益アップにつなげていくことも重要。だからこそOBD検査が始まった今が本当に大切な時期だと思う。



INTERVIEW インタビュー



部品商グループ「オートアライアンス」の中核をなすフタバ。代表取締役である木下和馬氏に話を聞いた。

——オートアライアンスについて

考え方としては名前の通り、自動車のアライアンスということで、我々としては、これから先、やはり、ある程度規模がある会社でないと、生き残っていけない可



皆が結集することで
オートアフター
マーケットを守っていく

木下和馬 氏

● フタバ 代表取締役

1947年に自動車部品業、岩本商会として創業。1973年に現社名に改称。17カ所の拠点と本社併設の物流センターを駆使し、熊本県全域をカバーする。整備部門として「サポートセンター」4拠点を構えるのも特徴的。2024年3月には和馬氏が代表取締役に就任した。

能性が高いと思っている。たとえば異業種から黒船が来て、軒並みみんなやられてしまうという可能性もあるので、それであれば、皆で結集したほうが良い。その時に、その旗振り役がフタバの名前だったら、「いや、君たちが大きくなりたいだけだろう」という印象を与えてしまうというのもよろしくない。ということで、フタバよりも上位概念のオートアライアンスを置いたということ。CI=コーポレートアイデンティティを作り、このオートアライアンスの下で、皆で集まって一緒にやろうということで2018年に始めたのが元々のスタートになる。

——現在、フタバの他、オートアライアンス福岡、同山口も加盟している。今後オートアライアンスグループを広げていく考えか？

いろいろな形でこのアライアンスの輪を広げていきたいと考えている。ケースバイケースになってくるとは思うが、もちろん物理的に近い方がサポートしたり、やりやすくはある。では近くないと、あるいは隣接していないとダメなのかというと、別にそういった考えではない。将来どうなるかわからないから、同じような考えを持って、「じゃあ一緒にやりましょう」と言っていただけたところがあれば、それが遠方や遠隔地であろうが、我々としては歓迎したい。

——整備工場でも、廃業するところが出てきている。そうした背景もあつての取り組みか？

我々に商品を卸している問屋のほうが、より情報を持っていると思うが、彼らにも話を聞く限りにおいて、各エリアにおいて比較的勝ち負けがはっきりしてきたというか、シェアが高いところについては皆好調で、一方、シェアが低いところについては、あまり良い話が聞こえてこない。部品商の世界においても、優勝劣敗がだんだん鮮明になってきていると感じている。

とはいえ、何のフォローもなくなってしまうと、結局一番困るのは整備工場である。一部品商だけの目線ではなくて、整備工場であったり、もっと言うと、カーメーカーも含めて、きちんとフォローできるところを残すという努力をしていかないと、最終的にユーザーが困ることになる。そういったところに可能な限り力を貸していきたい。

モビリティ・ラボ始動 モビリティアフターマーケット企業の安心な経営 業界の発展に寄与

▶ モビリティ・ラボ

自動車アフターマーケットの発展、またそこに属する企業の安心経営に寄与することを目指して新たな組織モビリティ・ラボ（小林保晴代表理事）が設立。2024年10月28日にふれあい貸会議室（東京都港区）で設立発表会が開催された。

同組織はIAAEの出展者4社（ストラス、ビズピット、本荘興産、リトラス）の代表が发起人となって活動を開始。それぞれ得意分野が異なるため、その後、別の得意分野を補完すべくアミック、小野瀬自動車、7Reasons、ツカサ工業の4社が加わって今回の設立へと至った。

同組織の活動の中心は会員専用サイト（<https://mobilab.or.jp/>）で、理

事を含む各会員がそれぞれの研究内容をレポートとして発表、互いに閲覧するというもの。

ここで言うレポートは、必ずしも会員企業の代表者（社長）にのみ発表の権限があるというのではなく、むしろ現場で働く1スタッフにこそ積極的にレポートを発表してほしいとしている。

そもそも、問題が山積している自動車アフターマーケットだが、今後よりいっそう進むであろう技術革新にせよ、デジタル化にせよ、使うのは「人」であるため、今後あらゆる意味で「人」に注力していく必要があるというのが、同組織の設立趣旨であるからだ。

会費は2,000円／月（24,000円／年）。会員は月間2回までレポート

を発表（アップロード）でき、他の会員のレポートも制限なくすべて閲覧が可能。もちろん整備工場も会員登録が可能。業界の関連業者の加入を想定した賛助会員（1口100,000円）も設定している。

会員外でもレポートの一部のみ閲覧は可能なので、正式加入の参考にするのも良いだろう。

当面はWebサイト中心の活動になることが想定されるが、ある程度レポートが蓄積されてくれば、年間大賞を決めて表彰することや、セミナーの開催（またそのアーカイブ配信）なども検討しているという。



記者の目

デジタル化の波が押し寄せている自動車整備業界らしく、Webを中心として活動する組織というのが、従来の組織にはあまり見られない特徴だと言える。

しかし、良くも悪くも整備業界のデジタル化の進展度合いによって評価が変わってくるとも言え、色々な意味で要注目だ。

（八木正純）



モビリティ・ラボ理事の面々



OBD検査は事前の準備と情報取得がまず重要 いつ入庫があっても良いような心構えも大事

古墳群、千利休、南蛮貿易という歴史の街、堺に店舗を構え2012年より営業を開始したスズキアリーナ堺北（大阪中央スズキ販売、尾崎健太郎社長）。同店が歩んだ歴史はリニューアル後のもので、前身の専門工場時代を含めればさらに歴史は長く、経験豊富な整備士もそろっているなど、実力は折り紙付き。OBD検査にもいち早く対応した。

工場概要

代表取締役：尾崎 健太郎 本社：大阪府堺市堺区海山町3-153 創業：2012年 スタッフ数：21人（整備士6人、うち4人が外国籍）

GLIONグループへの加入を機に アリーナ店へリニューアル

オートビジネスを中心にグローバルで多種多様な事業を展開するGLION（ジライオン）グループ。2012年、同グループへの加入をきっかけにリニューアルしたのが、今回訪問したスズキアリーナ堺北（運営は大阪中央スズキ販売）。10年後の2022年にはメンテナンスを中心に活動する東大阪テクニカルセンターを自社拠点として迎え入れた。自社で販売した車両のフォローはもちろんのこと、前身の専門工場から続くリース車両のメンテナンスも手掛けるなど、これにより2拠点を活かした万全の体制が確立できた。

両店舗ともフロントを中心に女性スタッフの在籍が目立つ。両拠点を統括するセンター長も女性が務めるのが最たるもの。同社の取締役によれば、「専門知識がなくとも、ホテルのようにフロント業務は務まる。女性が活躍する会社は生き生きと見えるので、顧客に与える印象も良い」との考え方に基づく。

OBD検査開始から1ヵ月半 2拠点併せて21台の検査を実施

今、業界で最もホットな話題と言え、OBD検査だろう。2021年10月以降の新型車（国産車）を対象として、その3年後（2024年）の初回車検から始まるということで、実際に検査開始となればカーディーラーを皮切りに行

われる可能性が高いことは周知の事実。ということで、今回縁あって同店に話を伺う機会を得たという次第だ。

取材日は検査開始から1ヵ月半の11月15日、この時点で2拠点併せて21台（うち堺北19台、東大阪2台）のOBD検査を実施。約45日だからほぼ2日に1台の検査があった形だ。

「最初の検査は意外にもダイハツのハイゼットだった。アリーナ店なのにダイハツ車？と驚かれるかもしれないが、弊社では前身の専門工場時代から引き続いてリース車両のメンテナンスを請け負っているため、法人客の車両が入庫した」と検査員の服部道輝氏は語る。

前述のように検査実施の大半が堺北店でのもの。いざ検査となった時に混乱



日本、ベトナム、バングラディッシュからなる整備士の面々



整備ストールは左手前に検査ライン



真ん中には3ストール



奥には2ストールを備える



OBD検査はG-SCAN Zで対応



取材時はカウンターがクリスマス仕様に



試乗車・成約車がずらりと並ぶ

はなかったのかと問えば、やはりというかプレ運用にも参加して対象・非対象を問わず10台ほどテスト実施をしており、なおかつ特定DTCが検出されることもなかったという。それでも実際の入庫は3年後だろうと踏んでいただけに、最初のOBD検査以降、「入庫車両の車検証でOBD検査対象・非対象の欄には特に目を光らせている」こともあり対象車両を見逃さない。

「電子車検証のリーダーも準備したので、車検証情報の入力も手入力の半分で済むようになり、効率も上がっている。OBD検査全体の工数は0.3、20分が目安とされているが、充分納得できる範囲」とのことである。

「服部のこういった察知能力というか、

対応力には目を見張るものがある。時には他の整備士に厳しく当たることもあるが、信頼が置ける」と尾崎健太郎社長は服部氏に全幅の信頼を置く。

もともと服部氏は新しもの好きでもあるため、こうした新制度や新しい取り組みには常にアンテナを張っており、たとえば今回のOBD検査でも記録簿の様式が変わったことで分からないことがあれば整備振興会に聞くなど、行動力にもあふれている。

そんな、準備・段取りにも余念がない服部氏であっても、特定DTC照会アプリを使えるになるまでは苦勞したというから、これからOBD検査の準備を始めようという読者は心して臨んでいただきたい。

2025年は車検入庫が期待できる年 同社でのOBD検査は本番を迎える

同社での待望のスズキ車のOBD検査は、登録日から考えて年明けに入庫を予定しているソリオになる見込みだという。「2025年の3年前、つまり2022年はちょうど当社の販売台数が盛り上がった時のため、多くの車検入庫が見込まれる。今後もその傾向が続く」（尾崎社長）。「その時に、『OBD検査ができない』では車両をお返しすることもできない。今後も最新の対象型式情報の収集に努めるとともに、車検証の『OBD検査対象』の文字を見逃さぬよう、万全の体制で臨む」（服部氏）。

第99回 イヤサカ

モデル工場見学・研修会を開催

イヤサカ（今井祥隆社長、本社＝東京都文京区）は11月20・21日、「第99回 イヤサカ モデル工場見学・研修会」を開催した。同研修会は、環境・エコに対する関心が一段と高まった時代を分析し、新たな明日を築くために必要なものは何か、そのヒントを得るべく優良工場を見学するもの。

経営者や現場スタッフの声を直接聞くことができるため、毎回多くの業界関係者が参加している。今回は埼玉県と千葉県の工場・拠点4箇所を見学した。

埼玉トヨタ自動車 熊谷南ボデーサービスセンター

（埼玉県熊谷市）



熊谷南ボデーサービスセンター



塗装ブースは水性塗料対応。ダウンリフトを内蔵しており、ハイト車両の塗装対応が容易な上、近年増えているひょう害修理でも活躍



塗装9、钣金7ストールの他、見取り・エイミング、アルミ钣金の各1ストールを配置。アルミ钣金ストールは稼働式の仕切りを用意

2021年12月にオープン。同社の行田店とUカー拠点の吹上マイカーセンターを統合した钣金塗装センター。敷地面積約1万m²は県北最大級で、県北の旗艦店に位置づけられる。

埼玉

車検・钣金デポ

（千葉県浦安市）



車検・钣金デポ



ありとあらゆるカメラエイミングターゲットから、レーダーエイミング用のSSTがずらりと並ぶ様子は圧巻



純正から汎用までスキャンツールも完備。エイミングの作業動画はもともと社内教育用だったものを一般公開に踏み切った

オートバックスグループのフラッグシップ工場として、整備をはじめ車検に加えて、钣金・塗装から、オートバックスグループ内での人材育成を行う技術センターとしての役割を担う工場。

千葉



1日目の挨拶に立つイヤサカの
今井祥隆社長



見学の後、講演を行う車検・钣金デポの
上松禎知社長



工場見学の後、講演を行うエフテックの
森孝司社長

エフテック

(千葉県千葉市)

千葉



本社工場



メイン工場は作業効率を考慮してスルー
レーンを採用。天井は排熱を考慮して
13mもの高さを誇り、28℃に達する
と自動で送風を行う



自社の顧客ニーズに基づいてDPFや
EGRシステムの再生・洗浄装置を開
発。そのプロトタイプを使って「環境
事業」に努める

2020年10月に新築移転した本社工場。お客様に「安全と安心、そして高い経済性の提供」の使命を経営理念に、お客様とともに幸せになることを経営の目的と事業コンセプトにしている。

勝又自動車 コルネット事業本部

(千葉県習志野市)

千葉



コルネット事業本部



約4,000台の車両が管理できるラック
式倉庫。入出庫はコンピューターで
管理され、納車日の5日前から納車
前整備を開始する



全敷地面積は東京ドーム約2個分の
広さのため、各ポイントには作業進捗
が確認できる管理モニターが設置され
ている

勝又グループ5社の新車販売体制に対応するための新車物流の総合拠点として1991年に建設された。ITシステムにより、契約から納車まで管理の一元化と作業の効率化を実現。

業界ニュース ひろい読み

2024年10月16日~11月15日の

今知っておくべき業界ニュースを
一気に読む!

PICK UP NEWS 行政・団体

リサイクル部品のオールジャパン構想 日本自動車リサイクル協議会記者発表

日刊油業報知 (HELLO) 10月25日

10月16日、日本自動車リサイクル部品協議会は東京都港区のホテルでARPAN（オールリサイクルパーツネットワーク）に関する記者会見を開催した。これまでリサイクル部品の調達と供給は12団体個社ごとに行われていたが、在庫の拡充やスムーズな部品の供給によるユーザーサービスの向上のためには各団体を包括した全体的なネットワークが必要であり、ARPANが構想されてきた。ARPANは2月のスタートが予定されている。

PICK UP NEWS 行政・団体

ヘッドライト・オートレベリング 保安基準の改正・施行

日刊油業報知 (HELLO) 10月21日

国土交通省は自動車のヘッドライトにおけるオートレベリングについて保安基準を改正し、施行した。従来は光源が2,000lm超のすれ違い前照灯を有する自動車に対してオートレベリング機能の装備を義務付けてきたが、改正後は光源の輝度に関わらず装備することが定められた。なお、過去10年間でヘッドライトの眩しさにより、事故につながったケースは300件以上発生している。

PICK UP NEWS マーケット

2024年度上半期自動車市場 新車販売と中古車販売で明暗

自動車流通新聞 10月25日号

2024年度上半期の新車販売台数は登録車が139万6,995台（前年比2.0%減）、軽自動車は77万1,733台（同3.6%減）と厳しい状況が続く。高騰する原材料費や金利の上昇が購買決定の心理的抵抗を強めている。一方、中古車登録台数は登録車が177万2,717台（同2.0%増）、軽自動車は134万3,389台（4.7%減）となり、軽自動車前年を下回ったものの、全体で前年比0.9%増という結果で明暗を分けた。

PICK UP NEWS 行政・団体

「修理工場向け写真撮影手引き」作成 損保協の会員会社向けガイドライン

日刊油業報知 (HELLO) 10月22日

日本損害保険協会は車体整備のユーザーに対する透明性確保に向けた取り組みの一環として「修理工場向け写真撮影手引き」を作成した。この手引きでは、損害保険金請求時に必要となる基本的な取り組みとして、工程ごとに写真撮影のポイントを記載。会員会社はこの手引きを用いて車体整備事業者と連携を図ることで、ユーザーに対し、透明性のある情報提供と適切な保険金支払いに努めていくとしている。

PICK UP NEWS マーケット

3%以上の賃上げ、初の6割超え 2024年度の正社員賃金動向

日刊油業報知 (HELLO) 10月30日

日本商工会議所が発表した「2024年度の正社員賃金の動向」によると、防衛的な賃上げが依然多数ではあるものの、3%以上の引き上げを行った企業は初めて6割を超えたことが分かった。内訳は、「業務改善のため賃上げ実施」+「業務改善がみられないが賃上げ実施」の合計（予定含む）で、前年同月調査比増の67.6%。比較可能な年度途中における調査の中では過去最高を記録した。

新東名高速道路における 自動運転トラックの要素技術検証を開始

国土交通省 ホームページ 11月5日

国土交通省は国土技術政策総合研究所および中日本高速道路、自動運転インフラ検討会の関係省庁と連携し、新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）において、自動運転トラックの公道走行の実証実験を11月5日より開始した。自動運転車優先レーンにおいて、自動運転トラックが自動駐車・自動発進が実施できるかといった自動発着確認からスタート。今後は工事規制情報等の先読み情報システムなどの通信確認など順次拡大される予定。

トヨタ「クラウン セダン」が ファイブスター賞を獲得

国土交通省 報道発表 11月6日

国土交通省と自動車事故対策機構が自動車の安全性能を評価・公表する「自動車アセスメント」において、トヨタ「クラウン セダン」が最高評価の「ファイブスター賞」を受賞した。今年度より、交差点における事故に対応した「衝突被害軽減ブレーキ」の評価等を新たに導入。トヨタ「クラウン セダン」は、予防安全性能評価、衝突安全性能評価ともに最高の「Aランク」となり、最高評価が与えられた。

重量超過等違反車両の取締りを実施 違反車両は 28 台

国土交通省 報道発表 11月8日

11月7日、国土交通省、警察、高速道路会社等は、重量超過等違反車両を一齐に取り締まる合同取締りを1都8県、21カ所で実施し、計測車両68台のうち、道路法違反車両27台等に対し、指導警告等を行った。車両総重量42.9t（制限値30tを12.9t超過）の車両に対するケースでは、道路管理者から違反者に措置命令書を発出、減載場所まで移動し、当該車両の諸元を規定する制限値以下にすることを命令した。

原動機付自転車の区分見直し 道路運送車両法施行規則を改正

国土交通省 報道発表 11月13日

「二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会」の検討結果を踏まえ、国土交通省は二輪の原動機付自転車のうち、「総排気量が0.050Lを超え0.125L以下であり、かつ、最高出力が4.0kW以下のもの」を第一種原動機付自転車として新たに追加した。道路運送車両法施行規則にて、所要の改正を行い、11月13日に公布・施行された。追加車と原動機については型式認定において、その原動機に総排気量と最高出力を表示させる。

タイヤ整備不良率 39%パーセント JATMA タイヤ点検結果発表

日刊油業報知 (HELLO) 11月13日

日本自動車タイヤ協会（JATMA）は10月17日に東名高速道路浜名湖インターで行ったタイヤ点検の結果を発表した。点検を行った71台のうち、タイヤ整備不良台数は28台。整備不良率は39.0%。前回の不良率52.0%から13.0%改善した。項目別でみると「空気圧不足」が最も多く25件。不良率は35.0%で前回比13.0%改善した。次に「変摩耗」の3件などが続く。JATMAでは「今後もタイヤの適正使用・管理の重要性を訴求していく」としている。

2030年までに E10 供給開始 バイオエタノール 10% 混合燃料

日刊油業報知 (HELLO) 11月13日

経済産業省は11月13日、2030年までにガソリンにバイオエタノールを最大濃度10%混合させた低炭素ガソリン（E10）の供給を行うことを示した。この低炭素ガソリンは将来的なカーボンニュートラルを実現するまでの移行期に使用する燃料として期待されている。エタノールが直接混合される場合、ガソリンスタンド及び、自動車は腐食・劣化が生じる部材の交換が必要になる。

情報

BOX

information box

ジョイカルジャパン 全国 JAM を開催



ジョイカルジャパン（早川由紀夫社長、東京都千代田区）は10月23日、東京マリオットホテル（同品川区）で第19回全国 JAM（ジョイカル・アライアンス・ミーティング）を開催した。冒頭、中村靖弘会長が登壇し「創業時の思いに立ち返り、稼働率が低い加盟店をサポートする稼働推進室を1ヵ月前に直轄でスタートさせた。早速売り上げ増加が見られた店舗もあり、今後も加盟店をフォローし win-win の関係を築いていく」と話した。

その後、早川社長が既存製品の販売実績、新製品の自由解約型プラン「7 MAX FREE」とEVに特化した「NO RIDOKI CEVプラン」などを発表したほか、カーオーナー向けの車両管理アプリ「MY JYOICAL」の開発状況ならびに来年1月リリースを目指すことを発表した。

また、Zoomの日本法人であるZVC JAPAN・下垣典弘社長がゲストで登壇し、情報共有の重要性やAIを用いた最新技術について講演。その後、優秀店舗表彰とその店舗代表同士のパネルディスカッション、連携企業の説明会や

BYD車両の展示会などを行った。

あいおいニッセイ同和損害調査 第7回 GINOCON を開催



あいおいニッセイ同和損害調査は、11月1日、あいおいニッセイ同和自動車研究所・埼玉センター（埼玉県さいたま市）で第7回 GINOCON を開催した。同コンテストは顧客満足度と業務品質工場実現のため、アジャスターの技術力強化を目指している。

全国11の技術調査部から代表選手が参加し、団体戦及び個人戦で採点が行われた。個人戦は3つのセクション（整合性・事故解析/損害額・不正請求対策/業務知識全般）で競われ、これに加えて団体戦では部長・次長・見積チェック担当者（女性）がクイズに回答。団体戦は北信越技術調査部が、また個人戦は同調査部の寺井智一選手が優勝した。

エムケー精工 エムケー EXPOin 大阪 2024 開催



エムケー精工は、2024年11月13～15日（滋賀甲賀会場は14・15日）の3日間、大阪吹田（エムケー精工大阪支店、大阪府吹田市）と滋賀甲賀（CAR WASH LABO 森島、滋賀県甲

賀市）の2会場同時にエムケー EXPOin 大阪 2024 を開催した。いずれも自社製品を紹介する展示会だが、会場ごとに展示商品を分け、大阪吹田会場はLED表示機やオイルチェンジャー、フロンガス再生機、CVT・ATフルードチェンジャーなどの整備機器を、滋賀甲賀会場はドライブスルー洗車機やセルフ洗車場の関連機器をそれぞれ展示した。

また、大阪吹田会場では事前予約制の特別セミナーや、求人者向けの会社説明会なども開かれた。

KTC 2025 SK セールを実施中



京都機械工具では、2025年4月20日まで「2025 SKセール」を実施している。

今年のセールの目玉は、同社のスタンダードチェストSKX0213がデザインと機能を一新し、2つのモデルとして新発売。3段引き出しタイプのSKX0223は、フラットデザインを採用し、持ち運びしやすいようにソフトグリップを追加するなど機能面が向上した。もう一つのシルバー × ブラックカラーが特徴のSKX0222は、電動ツールなどが収納しやすい深型引き出しを採用した。

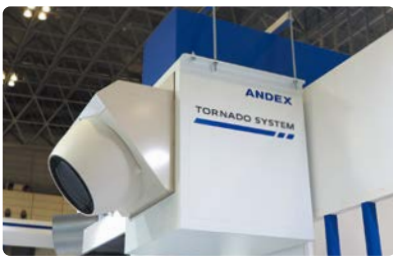
このほか、フラットブラックとアイスピンクの特別カラーを採用したアイテムや、新型チェストを含めた入り組み点数80点の工具セットなどが数量・期間限定でラインアップされている。

キャンペーンの詳細は特設サイト (<https://sk.ktc.jp/2025/>) まで。

第15回 高機能素材 Week、開催

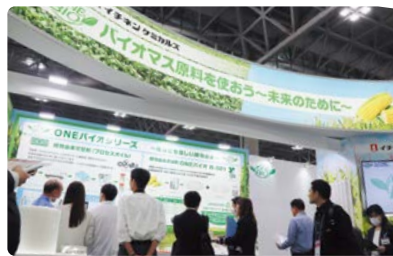
RX japan (田中岳志社長、東京都新宿区)の主催する高機能素材・リサイクル技術・レーザー技術・電子ディスプレイの総合展示会、「第15回 高機能素材Week [東京]」が10月29～31日の3日間、幕張メッセ(千葉県千葉市)で開催された。機能性フィルム、プラスチック、セルローズ、炭素繊維複合材、金属、セラミックスなどの最先端の素材技術が一堂に会する展示会で、「第15回 高機能フィルム展 FILMTECH JAPAN」、「第13回 高機能プラスチック展 PLASTIC JAPAN」、「第11回 高機能 金属展 METAL JAPAN」、「第9回 高機能セラミックス展 CERAMIC JAPAN」、「第8回 接着・接合 EXPO」、「第7回 塗料・塗装設備展 COATING JAPAN」、「第4回 サステナブル マテリアル展 SUSMA」、「第1回 素材工場の脱炭素化展 Green Process Japan」から構成され、「第34回 FINETECH JAPAN -電子ディスプレイ産業展-」、「第24回 Photonix -光・レーザー技術展-」と併催された。材料・素材産業に関連する900社以上が出展した。3日間の来場者数は46,813人。

アンデックス



スポット空調システム「TORNADO SYSTEM」を紹介。自立ユニットタイプもあり、人感センサーで作業者を検知し自動でON / OFF可能。整備スペースに設置することで作業環境改善に貢献する

イチネンケミカルズ



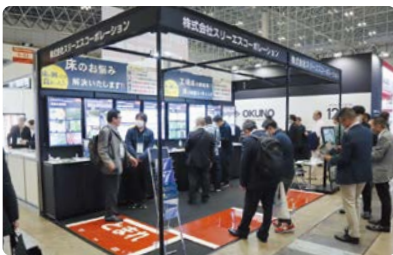
現在開発中の食用油が原料の「植物性プロセスオイル」の試作品や、トモロコシ由来のバイオマス添加剤を加えた樹脂「OEMバイオシリーズ」で成型した製品を展示し、同社の環境配慮の方針を示した

かこうや



粘着テープメーカー各社のマスキングテープの原反からオーダーメイド製品加工する同社。自動車のレーダー・センサー部に合わせた加工も可能で、作業効率アップに大きく寄与する

スリーエスコーポレーション



工場の床のための「無溶剤UVコーティング」を提案。耐摩耗性・耐薬品性に優れ、タイヤ跡や汚れが付着しても簡単に清掃が可能。工場内の美観と安全性を両立できる

スリーエムジャパン



車載用ディスプレイの狭領域緑化や溶接の代替として使用できる「VHBテープ」をはじめ、自社製品の効果を見目に分かりやすく紹介。接着技術の高さを大きくアピールした

トヨタ自動車



企業の新たな素材開発を支援する新事業「WAVEBASE」を提案。同社のデータ分析のシステムを活かし、少量のデータに適した統計と解析、有用データを蓄積し改良の速度を促進するなど開発期間短縮を実現する

トヨタ車体



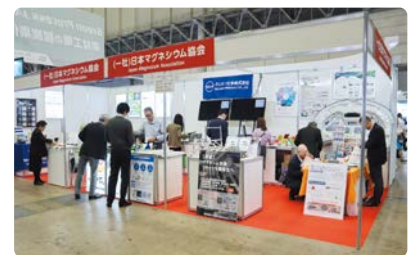
杉の間伐材をPPと射出成型した植物繊維プラスチック「タブウッド」を紹介。すでに自動車のフォグランプブラケットなどに使用されているほか、近年では椅子やテーブルウェアにも活用されている

日本塗料工業会



「ペイントパビリオン」と題して各塗装関連企業の合同ブースを展開。セミナーでは同会常務理事の田桐澤根氏がサステナビリティに対応する業界団体・COATING CONSORTIUMの取り組みを講演した

日本マグネシウム協会



自動車部品ではアンブなどのパーツにマグネシウムが使用されているが、スポーツカーの分野ではボンネットなど外板にも活用されはじめ、車両の軽量化を目的として注目を集めている

「第14回 カーディテylingセミナー& ガレージセール」を開催

「日本ディテyling協会」2025年内の発足計画を発表

アスナル（宮崎慎也社長、神奈川県川崎市）は11月2日、「第14回カーディテylingセミナー&ガレージセール」を相模原市立産業会館（同相模原市）で開催。カーディテyling業界内の課題などを議論するセミナーのほか、同社取り扱い製品のメーカー・輸入代理店などが即売するガレージセールを行い、15社・団体が出展、約130人（一般約90人、出展者ほか約40人）が来場した。

宮崎社長は自らのセミナー「カーディテylingビジネスとコンプライアンス」の中で、ADAS（先進運転支援システム）の進化・普及に伴う特定整備制度やOBD点検・検査の新設に加え、景品表示法改正や特化則強化、フリーランス新法の施行など、業界を取り巻く関連法規・制度が大きく変化していることを指摘。

それらの情報収集・分析・共有やコンプライアンス対応を主眼とした、新たな業界団体「日本ディテyling協会」を2025年内に発足させる計画を発表し、業界の技術水準及び社会的地位の向上を図るとしている。



日本ディテyling協会発足の計画を発表するアスナルの宮崎慎也社長



セミナー



世界の自動車ガラス透過率事情と法令順守への理解について

日本自動車用フィルム施工店協会の井上和也渉外委員長（中央）と小西亮関西支部長（右）が、世界各国の自動車用ガラス可視光線透過率規定と実態を説明。亜熱帯に属する沖縄限定の規制緩和を提言したほか、ADASエーミングと入庫前後の故障診断の重要性を説いた



ガレージセール



グリーンテックジャパン

ドライアイスによるはく離現象を用いるため対象を傷つけずに油污れや錆を落とせる洗浄機「GT-22」の自動車業界向け販売実績や主要用途を紹介。実演では形が複雑なフロントグリルの内側や、無塗装樹脂部品のシマウマ模様などを短時間で洗浄できることをPRした



ソフト99コーポレーション

2024年5月に発売したガラス系ボデーコーティング剤「G'ZOXガードグレイズ」を中心に訴求。ツヤや撥水性を重視した「ハイモースコート」シリーズや、施工性重視の「リアルガラスコート」シリーズに対し、耐スクラッチ性能やアルカリ洗浄能力が高いことをアピール



「磨き」の数値化と技能検定の取り組みについて

日本コーティング協会の徳永恒士代表理事（右）が、コーティング技能検定を通じた施工技術・接客マナー向上のほか、磨きの数値化に関する取り組みを説明。測色計での塗膜測定結果が磨き作業前後で変わることによってツヤの向上を客観的に示せる利点を訴えた



ロック商事

ホースを付け替えずに水道水と純水を切り替えられるバルブを持つアザレアの可搬式純水器「ハイドロクリーンプロ」を紹介。シャンプー後のすすぎにのみイオン交換樹脂で精製した純水を使用すれば、コストを抑えつつ洗車作業効率を高められることを訴求した



カーメイクアートプロ

ボデーコーティング剤「ファインラボ・セラミックVer.3」をベースに、カリスマディテyラーのポール・ダルトン氏と共同開発、撥水性を強化した「セラミックbyポール・ダルトン」を紹介。「カラーロック・ステアリングホイールキット」を用いた本革修理実演も



カーディテylingの明日

カーピューティー アイアイシーの舊役好之（きゅうやくよしゆき）会長が、1999年に大企業から脱サラ後に同社を創業し、2009年に従来のBtoBからBtoCへの転換を決断、11年からの第二創業期と位置付けて以降、売上高を10年間で約8倍に伸ばした歴史を振り返った

OBD検査対象型式一覧（～2025年1月11日）

検査が開始された2024年10月1日から、2025年1月11日までに検査対象となった車両の一覧です。

ウチにはまだまだ無縁だなあと考えていませんか？

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日
1	三菱	5LA-GN0W	アウトランダーPHEV	普通・乗用	2024年10月1日
2	スズキ	5AA-HA97S	アルト	軽・乗用	2024年10月1日
3	スズキ	3BA-HA37S	アルト	軽・乗用	2024年10月1日
4	マツダ	5AA-HB97S	キャロル	軽・乗用	2024年10月1日
5	マツダ	3BA-HB37S	キャロル	軽・乗用	2024年10月1日
6	レクサス	3BA-VJA310W	LX600	普通・乗用	2024年10月1日
7	スズキ	5AA-YEH1S	エスクード	普通・乗用	2024年10月1日
8	ダイハツ	5BD-S700V	ハイゼット	軽・貨物	2024年10月1日
9	ダイハツ	5BD-S710V	ハイゼット	軽・貨物	2024年10月1日
10	ダイハツ	3BD-S700V	ハイゼット/アトレー	軽・貨物	2024年10月1日
11	ダイハツ	3BD-S710V	ハイゼット/アトレー	軽・貨物	2024年10月1日
12	ダイハツ	3BD-S700W	ハイゼットデッキ/アトレーデッキ	軽・貨物	2024年10月1日
13	ダイハツ	3BD-S710W	ハイゼットデッキ/アトレーデッキ	軽・貨物	2024年10月1日
14	スバル	5BD-S700B	サンバー	軽・貨物	2024年10月1日
15	スバル	5BD-S710B	サンバー	軽・貨物	2024年10月1日
16	スバル	3BD-S700B	サンバー	軽・貨物	2024年10月1日
17	スバル	3BD-S710B	サンバー	軽・貨物	2024年10月1日
18	トヨタ	5BD-S700M	ピクシスバン	軽・貨物	2024年10月1日
19	トヨタ	5BD-S710M	ピクシスバン	軽・貨物	2024年10月1日
20	トヨタ	3BD-S700M	ピクシスバン	軽・貨物	2024年10月1日
21	トヨタ	3BD-S710M	ピクシスバン	軽・貨物	2024年10月1日
22	トヨタ	6BA-MZRA90W	ノア/ヴォクシー	普通・乗用	2024年10月1日
23	トヨタ	6BA-MZRA92W	ノア/ヴォクシー	普通・乗用	2024年10月1日
24	トヨタ	6BA-MZRA95W	ノア/ヴォクシー	普通・乗用	2024年10月1日
25	トヨタ	6BA-MZRA97W	ノア	普通・乗用	2024年10月1日
26	トヨタ	6AA-ZWR90W	ノア/ヴォクシー	普通・乗用	2024年10月1日
27	トヨタ	6AA-ZWR92W	ノア/ヴォクシー	普通・乗用	2024年10月1日
28	トヨタ	6AA-ZWR95W	ノア/ヴォクシー	普通・乗用	2024年10月1日
29	三菱	ZAB-FEB8U	ふそらeCANTER	普通・貨物	2024年10月1日
30	ホンダ	6AA-RP8	ステップワゴン	普通・乗用	2024年10月1日
31	ホンダ	5BA-RP6	ステップワゴン	普通・乗用	2024年10月1日
32	ホンダ	5BA-RP7	ステップワゴン	普通・乗用	2024年10月1日
33	ホンダ	6AA-FL4	シビックHV	普通・乗用	2024年10月1日
34	トヨタ	ZAA-XEAM10	bZ4X	普通・乗用	2024年10月1日
35	トヨタ	ZAA-YEAM15	bZ4X	普通・乗用	2024年10月1日
36	スバル	ZAA-XEAM10X	ソルテラ	普通・乗用	2024年10月1日
37	スバル	ZAA-YEAM15X	ソルテラ	普通・乗用	2024年10月1日
38	ニッサン	6AA-T33	エクストレイル	普通・乗用	2024年10月1日
39	ニッサン	6AA-SNT33	エクストレイル	普通・乗用	2024年10月1日
40	三菱	ZAA-B5AW	eK	軽・乗用	2024年10月1日

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日
41	ニッサン	ZAA-B6AW	サクラ	軽・乗用	2024年10月1日
42	マツダ	3CA-KH3R3P	CX-60	普通・乗用	2024年10月1日
43	トヨタ	5BA-MXPC12G	シエンタ	小型・乗用	2024年10月1日
44	トヨタ	5BA-MXPC10G	シエンタ	小型・乗用	2024年10月1日
45	トヨタ	6AA-MXPL10G	シエンタ	小型・乗用	2024年10月1日
46	トヨタ	6AA-MXPL12G	シエンタ	小型・乗用	2024年10月1日
47	トヨタ	6AA-MXPL15G	シエンタ	小型・乗用	2024年10月1日
48	スズキ	6BA-MZRA90C	ランディ	普通・乗用	2024年10月1日
49	スズキ	6BA-MZRA95C	ランディ	普通・乗用	2024年10月1日
50	スズキ	6AA-ZWR90C	ランディ	普通・乗用	2024年10月1日
51	スズキ	6AA-ZWR95C	ランディ	普通・乗用	2024年10月1日
52	マツダ	5BA-KH5P	CX-60	普通・乗用	2024年10月1日
53	マツダ	3DA-KH3P	CX-60	普通・乗用	2024年10月1日
54	トヨタ	6AA-AZSH35	クラウン	普通・乗用	2024年10月1日
55	トヨタ	6AA-AZSH30	クラウン	普通・乗用	2024年10月1日
56	トヨタ	5AA-TZSH35	クラウン	普通・乗用	2024年10月1日
57	日野	ZAB-XED100V	DUTRO Z EV	普通・貨物	2024年10月1日
58	日野	ZAB-XED100	DUTRO Z EV	普通・貨物	2024年10月1日
59	ダイハツ	5BA-LA850S	ムーヴキャンバス	軽・乗用	2024年10月1日
60	ダイハツ	5BA-LA860S	ムーヴキャンバス	軽・乗用	2024年10月1日
61	ホンダ	6BA-FL5	シビック	普通・乗用	2024年10月1日
62	マツダ	4AA-MJ55S	フレア	軽・乗用	2024年10月1日
63	UDトラック	2RG-CD5DL	-	普通・貨物	2024年10月1日
64	UDトラック	2RG-CD5EL	-	普通・貨物	2024年10月1日
65	UDトラック	2RG-CD5FL	-	普通・貨物	2024年10月1日
66	UDトラック	2RG-CD5EA	-	普通・貨物	2024年10月1日
67	UDトラック	2RG-CD5FA	-	普通・貨物	2024年10月1日
68	UDトラック	2RG-CD5FE	-	普通・貨物	2024年10月1日
69	UDトラック	2PG-CD5DL	-	普通・貨物	2024年10月1日
70	UDトラック	2PG-CD5EL	-	普通・貨物	2024年10月1日
71	UDトラック	2PG-CD5FL	-	普通・貨物	2024年10月1日
72	UDトラック	2PG-CD5EA	-	普通・貨物	2024年10月1日
73	UDトラック	2PG-CD5FA	-	普通・貨物	2024年10月1日
74	UDトラック	2PG-CD5FE	-	普通・貨物	2024年10月1日
75	UDトラック	2RG-CW5DL	-	普通・貨物	2024年10月1日
76	UDトラック	2RG-CW5EL	-	普通・貨物	2024年10月1日
77	UDトラック	2RG-CW5FL	-	普通・貨物	2024年10月1日
78	UDトラック	2RG-CW5FA	-	普通・貨物	2024年10月1日
79	UDトラック	2PG-CW5DL	-	普通・貨物	2024年10月1日
80	UDトラック	2PG-CW5EL	-	普通・貨物	2024年10月1日

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日
81	UDトラック	2PG-CW5FL	—	普通・貨物	2024年10月1日
82	UDトラック	2PG-CW5FA	—	普通・貨物	2024年10月1日
83	UDトラック	2RG-CX5EL	—	普通・貨物	2024年10月1日
84	UDトラック	2RG-CX5EA	—	普通・貨物	2024年10月1日
85	UDトラック	2PG-CX5EL	—	普通・貨物	2024年10月1日
86	UDトラック	2PG-CX5EA	—	普通・貨物	2024年10月1日
87	UDトラック	2RG-CG5EL	—	普通・貨物	2024年10月1日
88	UDトラック	2RG-CG5FL	—	普通・貨物	2024年10月1日
89	UDトラック	2RG-CG5DA	—	普通・貨物	2024年10月1日
90	UDトラック	2RG-CG5EA	—	普通・貨物	2024年10月1日
91	UDトラック	2RG-CG5FA	—	普通・貨物	2024年10月1日
92	UDトラック	2RG-CG5EE	—	普通・貨物	2024年10月1日
93	UDトラック	2RG-CG5FE	—	普通・貨物	2024年10月1日
94	UDトラック	2PG-CG5EL	—	普通・貨物	2024年10月1日
95	UDトラック	2PG-CG5FL	—	普通・貨物	2024年10月1日
96	UDトラック	2PG-CG5DA	—	普通・貨物	2024年10月1日
97	UDトラック	2PG-CG5EA	—	普通・貨物	2024年10月1日
98	UDトラック	2PG-CG5FA	—	普通・貨物	2024年10月1日
99	UDトラック	2PG-CG5EE	—	普通・貨物	2024年10月1日
100	UDトラック	2PG-CG5FE	—	普通・貨物	2024年10月1日
101	UDトラック	2RG-GK5DAB	—	普通・貨物	2024年10月1日
102	UDトラック	2RG-GK5DAD	—	普通・貨物	2024年10月1日
103	UDトラック	2RG-GK5DAE	—	普通・貨物	2024年10月1日
104	UDトラック	2RG-GK5DAK	—	普通・貨物	2024年10月1日
105	UDトラック	2PG-GK5DAB	—	普通・貨物	2024年10月1日
106	UDトラック	2PG-GK5DAD	—	普通・貨物	2024年10月1日
107	UDトラック	2PG-GK5DAE	—	普通・貨物	2024年10月1日
108	UDトラック	2PG-GK5DAK	—	普通・貨物	2024年10月1日
109	ホンダ	5BA-RZ3	ZR-V	普通・乗用	2024年10月1日
110	ホンダ	5BA-RZ5	ZR-V	普通・乗用	2024年10月1日
111	ホンダ	6AA-RZ4	ZR-V	普通・乗用	2024年10月1日
112	ホンダ	6AA-RZ6	ZR-V	普通・乗用	2024年10月1日
113	トヨタ	6AA-ZWE219H	カローラスポーツ	普通・乗用	2024年10月1日
114	トヨタ	6BA-MZEA12H	カローラスポーツ	普通・乗用	2024年10月1日
115	ニッサン	5BA-C28	セレナ	小型・乗用	2024年10月1日
116	ニッサン	5BA-FC28	セレナ	普通・乗用	2024年10月1日
117	ニッサン	5BA-NC28	セレナ	小型・乗用	2024年10月1日
118	ニッサン	5BA-FNC28	セレナ	普通・乗用	2024年10月1日
119	トヨタ	5BA-MZEA17	カローラ	普通・乗用	2024年10月1日
120	トヨタ	5BA-MZEA17W	カローラツーリング	普通・乗用	2024年10月1日
121	トヨタ	6AA-ZWE219	カローラ	普通・乗用	2024年10月1日
122	トヨタ	6AA-ZWE219W	カローラツーリング	普通・乗用	2024年10月1日
123	トヨタ	6AA-ZWE215	カローラ	普通・乗用	2024年10月1日
124	トヨタ	6AA-ZWE215W	カローラツーリング	普通・乗用	2024年10月1日
125	UDトラック	2PG-CD4EA	—	普通・貨物	2024年10月1日
126	UDトラック	2PG-CD4FA	—	普通・貨物	2024年10月1日

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日
127	UDトラック	2PG-CW4DL	—	普通・貨物	2024年10月1日
128	UDトラック	2PG-CG4FA	—	普通・貨物	2024年10月1日
129	UDトラック	2PG-CV4EA	—	普通・貨物	2024年10月1日
130	トヨタ	6LA-AXUP85	ハリアー	普通・乗用	2024年10月1日
131	レクサス	6AA-AALH15	RX350h	普通・乗用	2024年10月1日
132	レクサス	6AA-AALH10	RX350h	普通・乗用	2024年10月1日
133	レクサス	6LA-AALH16	RX450h+	普通・乗用	2024年10月1日
134	レクサス	5BA-TALA15	RX350	普通・乗用	2024年10月1日
135	レクサス	5BA-TALA10	RX350	普通・乗用	2024年10月1日
136	レクサス	5AA-TALH17	RX500h	普通・乗用	2024年10月1日
137	マツダ	5LA-KH5S3P	CX-60	普通・乗用	2024年10月1日
138	いすゞ	2PG-CVR77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
139	いすゞ	2PG-CXM77DT	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
140	いすゞ	2RG-CXM77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
141	いすゞ	2PG-CXM77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
142	いすゞ	2PG-CYM77DM	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
143	いすゞ	2PG-CYM77DZ	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
144	いすゞ	2PG-CYM77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
145	いすゞ	2PG-CYL77DM	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
146	いすゞ	2PG-CYL77DZ	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
147	いすゞ	2PG-CYL77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
148	いすゞ	2PG-CYL77DA	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
149	いすゞ	2RG-CXZ77DT	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
150	いすゞ	2PG-CXZ77DT	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
151	いすゞ	2PG-CYZ77DM	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
152	いすゞ	2PG-CYZ77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
153	いすゞ	2PG-CYZ77DJ	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
154	いすゞ	2PG-CYY77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
155	いすゞ	2RG-CXY77DJ	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
156	いすゞ	2PG-CXY77DJ	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
157	いすゞ	2PG-CYY77DJ	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
158	いすゞ	2PG-CYY77DY	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
159	いすゞ	2PG-CYG77DM	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
160	いすゞ	2PG-CYE77DM	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
161	いすゞ	2RG-CXG77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
162	いすゞ	2PG-CXG77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
163	いすゞ	2RG-CXE77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
164	いすゞ	2PG-CXE77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
165	いすゞ	2PG-CYH77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
166	いすゞ	2PG-CYJ77DL	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
167	いすゞ	2PG-CYJ77DZ	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
168	いすゞ	2PG-CYJ77D	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
169	いすゞ	2PG-CYJ77DA	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
170	いすゞ	2KG-CYZ77DMQ	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
171	いすゞ	2DG-CYZ77DMQ	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
172	いすゞ	2KG-CYZ77DV	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日
173	いすゞ	2DG-CY77DV	ギガ	普通・貨物	2024年10月1日
174	スズキ	5AA-MA47S	ソリオ	小型・乗用	2024年10月14日
175	ニッサン	6AA-GC28	セレナ	小型・乗用	2024年11月11日
176	ニッサン	6AA-GFC28	セレナ	普通・乗用	2024年11月11日
177	スバル	5AA-GUD	クロストレック/インプレッサ	普通・乗用	2024年11月22日
178	スバル	5AA-GUE	クロストレック/インプレッサ	普通・乗用	2024年11月22日
179	トヨタ	6AA-ZVW60	プリウス	普通・乗用	2024年11月24日
180	トヨタ	6AA-ZVW65	プリウス	普通・乗用	2024年11月24日
181	トヨタ	6AA-MXWH60	プリウス	普通・乗用	2024年11月24日
182	トヨタ	6AA-MXWH65	プリウス	普通・乗用	2024年11月24日
183	トヨタ	4BA-GZEA14H	GRカローラ	普通・乗用	2024年11月30日
184	いすゞ	2TG-NJR88AF	エルフ	小型・貨物	2025年1月11日
185	いすゞ	2RG-NJR88AF	エルフ	小型・貨物	2025年1月11日
186	いすゞ	2TG-NKR88AF	エルフ	小型・貨物	2025年1月11日
187	いすゞ	2RG-NKR88AF	エルフ	小型・貨物	2025年1月11日
188	いすゞ	2TG-NKR88C	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
189	いすゞ	2RG-NKR88C	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
190	いすゞ	2PG-NKR88C	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
191	いすゞ	2TG-NKR88AC	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
192	いすゞ	2RG-NKR88AC	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
193	ニッサン	2TG-AJR88AF	アトラス	小型・貨物	2025年1月11日
194	ニッサン	2RG-AJR88AF	アトラス	小型・貨物	2025年1月11日
195	ニッサン	2TG-AKR88AF	アトラス	小型・貨物	2025年1月11日
196	ニッサン	2RG-AKR88AF	アトラス	小型・貨物	2025年1月11日
197	ニッサン	2TG-AKR88C	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
198	ニッサン	2RG-AKR88C	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
199	ニッサン	2PG-AKR88C	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
200	ニッサン	2TG-AKR88AC	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
201	ニッサン	2RG-AKR88AC	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
202	マツダ	2TG-LJR88AF	タイタン	小型・貨物	2025年1月11日
203	マツダ	2RG-LJR88AF	タイタン	小型・貨物	2025年1月11日
204	マツダ	2TG-LKR88AF	タイタン	小型・貨物	2025年1月11日
205	マツダ	2RG-LKR88AF	タイタン	小型・貨物	2025年1月11日
206	マツダ	2TG-LKR88C	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
207	マツダ	2RG-LKR88C	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
208	マツダ	2PG-LKR88C	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
209	マツダ	2TG-LKR88AC	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
210	マツダ	2RG-LKR88AC	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
211	UDトラックス	2TG-BJR88AF	カゼット	小型・貨物	2025年1月11日
212	UDトラックス	2RG-BJR88AF	カゼット	小型・貨物	2025年1月11日
213	UDトラックス	2TG-BKR88AF	カゼット	小型・貨物	2025年1月11日
214	UDトラックス	2RG-BKR88AF	カゼット	小型・貨物	2025年1月11日
215	UDトラックス	2TG-BKR88C	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
216	UDトラックス	2RG-BKR88C	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
217	UDトラックス	2PG-BKR88C	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
218	UDトラックス	2TG-BKR88AC	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日
219	UDトラックス	2RG-BKR88AC	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
220	いすゞ	2RG-NJR88AT	エルフ	小型・貨物	2025年1月11日
221	いすゞ	2RG-NKR88AT	エルフ	小型・貨物	2025年1月11日
222	ニッサン	2RG-AJR88AT	アトラス	小型・貨物	2025年1月11日
223	ニッサン	2RG-AKR88AT	アトラス	小型・貨物	2025年1月11日
224	UDトラックス	2RG-BJR88AT	カゼット	小型・貨物	2025年1月11日
225	UDトラックス	2RG-BKR88AT	カゼット	小型・貨物	2025年1月11日
226	マツダ	2RG-LJR88AT	タイタン	小型・貨物	2025年1月11日
227	マツダ	2RG-LKR88AT	タイタン	小型・貨物	2025年1月11日
228	いすゞ	2TG-NJR88AM	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
229	いすゞ	2RG-NJR88AM	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
230	いすゞ	2TG-NKR88M	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
231	いすゞ	2RG-NKR88M	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
232	いすゞ	2PG-NKR88M	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
233	いすゞ	2TG-NKR88AM	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
234	いすゞ	2RG-NKR88AM	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
235	いすゞ	2RG-NKR88YM	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
236	いすゞ	2PG-NKR88YM	エルフ	普通・貨物	2025年1月11日
237	ニッサン	2TG-AJR88AM	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
238	ニッサン	2RG-AJR88AM	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
239	ニッサン	2TG-AKR88M	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
240	ニッサン	2RG-AKR88M	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
241	ニッサン	2PG-AKR88M	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
242	ニッサン	2TG-AKR88AM	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
243	ニッサン	2RG-AKR88AM	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
244	ニッサン	2RG-AKR88YM	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
245	ニッサン	2PG-AKR88YM	アトラス	普通・貨物	2025年1月11日
246	マツダ	2TG-LJR88AM	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
247	マツダ	2RG-LJR88AM	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
248	マツダ	2TG-LKR88M	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
249	マツダ	2RG-LKR88M	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
250	マツダ	2PG-LKR88M	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
251	マツダ	2TG-LKR88AM	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
252	マツダ	2RG-LKR88AM	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
253	マツダ	2RG-LKR88YM	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
254	マツダ	2PG-LKR88YM	タイタン	普通・貨物	2025年1月11日
255	UDトラックス	2TG-BJR88AM	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
256	UDトラックス	2RG-BJR88AM	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
257	UDトラックス	2TG-BKR88M	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
258	UDトラックス	2RG-BKR88M	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
259	UDトラックス	2PG-BKR88M	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
260	UDトラックス	2TG-BKR88AM	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
261	UDトラックス	2RG-BKR88AM	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
262	UDトラックス	2RG-BKR88YM	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日
263	UDトラックス	2PG-BKR88YM	カゼット	普通・貨物	2025年1月11日

逸品 2025

本号を以て本誌は2度目の正月を迎えた。2024年は新製品だけでも50を越える商品を紹介した。はたしてどれだけのアイテムが読者の心に刺さっただろうか。また新しい年を迎えて、さっそくながら各社自慢の逸品たちが今か今かとスタートを待ち詫びていることだろう。

ここでは昨年ヒットした、もしくはこれから大々的に売り出したい各社イチオシ商品の数々を厳選して紹介していこう。



3.2tパンタグラフリフト [RISING POWER -ライジングパワー シリーズ-]

アルティア » <https://altia.co.jp>

スライドボードタイプの「ライジングパワー」とアーム+スライドボードタイプの「ライジングパワープラス」の両タイプとも能力3.2t、揚程1,800mm。前者は軽自動車～普通乗用車、後者は軽自動車、1BOX車、SUV、小型トラック（ロングボデーを除く）までのリフトアップが可能。

両タイプとも、安全性を考慮しリフト最下限時は床面フラット化に加え、緊急時の非常停止装置「安全スイッチ」を標準装備。万一の際はリフトを緊急

停止させることが可能。

パワーユニットの見直しと剛性強化で、動作時の振動を軽減。スムーズな上昇下降により作業者に安心感を与える。さらに高剛性の薄型スライドボードを採用し、わずかなリフトアップでスライドボードを引き出すことが可能。薄型設計は既存ピットの有効活用も可能。主要部分に溶融亜鉛メッキを採用した「防錆亜鉛メッキ仕様」もラインアップ。高い防錆効果を発揮し、美観を損なわない。



OBd検査専用スキャンツール [IS-J2534 nano]

イヤサカ » <https://www.iyasaka.co.jp>

トータルサポートツールに進化する、新時代の検査機器。Bluetoothを使った無線通信による作業効率の良いOBd検査と、新たな車載通信規格(DoIP / ISO13400)への対応で、作業性と機能性に優れたスキャンツール。

輸入車のJ2534(特定DTC領域)を中心に搭載が進む、次世代通信プロトコルであるDoIP(ISO13400)は、2026年より国産車への搭載が予定されているため、本製品はこのDoIPに

対応した。

また、これまで発売されてきたOBd検査用スキャンツールの多くはPCやタブレットなどのデバイスとVCIを有線接続するタイプが主流だったが、本製品は無線接続(Bluetooth)、有線接続の両方に対応し、OBd検査作業の自由度を一層高めている。

さらに、基本機能となるOBd検査対応はもちろん、有料オプションとして整備用スキャンツール機能やADASキャリブレーションにも対応可能。





クイックホイールガイドピンセット

京都機械工具 » <https://ktc.jp/>

ホイールボルト採用車のホイール取り付け時の位置合わせがすばやく調整でき、脱落を防止し、安全に作業が行えるクイックホイールガイドピン。

指先がしっかり掛かる形状と太さで、つかみやすい上に滑りにくく、先端部が細く丸くした独自の形状をしているため、差し込みやすく、ねじ穴を傷付けにくい。また先端にワンタッチで着脱が可能なボールプランジを採用し、先端のボールが幅広いねじピッチの溝にしっかり固定されることで抜けにくく、

国産車から欧州車まで多くの車種に対応する。セット内容はM12×2、M14×2、専用クリアケース。

- M12
全長:125mm
重量:90g
対応ねじピッチ:
1.25、1.5、1.75mm
- M14
全長:150mm
重量:145g
対応ねじピッチ:1.25、1.5mm



整備業・钣金業 経営戦略システム「TOMCAT」シリーズ

システムジャパン » <https://www.systemjapan.co.jp/>

自動車整備業・钣金業のためのIT。1983年以来整備・钣金業界を研究し、磨き続けてきたシステム。現場と経営、双方向の視点からの実情を反映させたITの結集体。業界事情に精通した同社の経験値と技術で各事業者の要望・悩み・課題を解決する。

TOMCATの使いやすさは、実務に沿って画面が進むこと。画面レイアウトは「必要な情報はひとまとめ」が基本。検索結果をそのままに、顧客・車両情報を見ながら、そのまま行いたい

作業へスムーズに着手できる。整備・钣金業ならではの動きや、実際の現場の声・ニーズを常に反映・更新し、使いやすさの改善を図り続けている。

事業規模・事業領域・事業体系に合わせて、家族経営など少数管理向けの「TOMCAT DASH」、十数名規模、複数管理者、複数拠点向けの「TOMCAT

SMASH」、多数拠点、複数部門、社内ネットワーク構築に最適な「TOMCAT IMPACT」の3つの製品をラインアップしている。



自動車整備業钣金統合システム「ラクロスⅢ」

プロトリオス » <https://www.proto-rios.co.jp>

整備・钣金・車販が一体となった整備業システム。顧客管理や車両管理、売り上げ管理やフロント業務といった基本機能をベースとして、事故車修理や協定対応といった見積もり機能、修理履歴や過去の作業金額といった管理機能、顧客への積極的な入庫提案ができる提案機能など、自社がメインとする業務に合わせて必要な機能を無駄なく選んで使える統合システムとなっている。


従来品（ラクロスⅡ）では、最新の

データ（整備→日整連点数、部品钣金→指数、部品車販→新車情報、OP価格）をDVDで提供していたが、オンラインでのデータ提供が可能になった。DVD到着まで待たされることなく、よりスピーディーでタイムリーなデータ更新が実現した。

また、グループの強みを活かし、プロトコーポレーションの運営するインターネットピットと連動、故障診断や診断書の出力、メンテナンスパックの管理やSMSによる入庫促進も可能。



グッズ類/カー用品/他

 **車で踏んでも壊れない
組み合わせ自在のツールボックス**

「QBRICK SYSTEM」

車で踏んでも壊れない、ガレキに埋めても粉塵が内部に流入しない、ボートにつないで川をわたっても浸水しないほどの高耐久・高防塵・高防水性を誇るポーランド製ツールボックス。

様々な形状のボックスがラインアップされており、組み合わせることでオリジナルのシステム・ツールボックスを作ることができる。


材質：特殊ポリプロピレン、
耐荷重：100kg、防塵防水規格：IP66取得。



喜一工具 TEL 06-4306-3218

大阪府東大阪市本庄西2-6-11 <https://www.kiichi.co.jp/>

整備機器全般

 **バイクからトラックまで幅広く測定**

「MGS-T612 MGSタイヤゲージ」

バイク・乗用車からトラックまで測定できるタイヤ空気圧測定充填・減圧用エアゲージ。デジタル表示のため測定範囲が広く1,200kpaまで1kpa単位で表示。LCDディスプレイを採用し、明るく見やすい画面が特徴。また、充電式で繰り返し使用できる。


サイズ：幅115×高さ95×長さ725
測定範囲：0～1,200kPa（最少測定値 1kPa）
クリップチャック付ホース長：500mm
1次側プラグネジ径：オス1/4
1次側ホース接続：カブラソケット
対応車種：乗用車～大型車（オートバイ可）
使用可能時間：
約60時間・約2,000回使用可能
専用USBケーブル、エアプラグ付属。



サンコー TEL 03-6316-2880

東京都港区新橋6-16-12京阪御成門ビル9F FAX 03-6316-2881

整備機器全般

 **パウダーブラスタガン**

「WT66S-PB」


車のブレーキキャリパーやキャブレターに付着した錆や油などの除去作業や、ヘッドライト磨きに適したパウダーブラスタガン。市販ペットボトルを容器として使用でき、重曹を研磨材としてドライ及びウェット（重曹1に対し水10）の2通りの使い方ができる。



WTBワタベコーポレーション FAX 06-6710-3010

大阪府大阪市東住吉区桑津2-15-6 <https://wtb-watabe.co.jp/>

整備機器全般

 **スマホタイプの診断機&サポートデスクと
AIで作業を手厚くサポート**

「THINKCAR Mobile app」

1つのライセンスで複数のスマートフォン/タブレットで使用でき、外車含む国内のほぼ全車両に対応する車両診断機。診断の際は基本機能の作業サポート/動作テスト/データストリーム/フリーズデータ、及び一部のメンテナンスリセット機能が利用可能。購入時にソフトウェア更新とサポートデスク対応が付属。またAIによる故障診断「TCドクター」や、OBD鑑定書「TCカルテ」も利用でき、整備/販売の現場はこれ1台でOBD検査に対応可能になる。



TCJ ナビダイヤル 055-941-5123

静岡県裾野市佐野84-4 <https://tcjtd.com/>



整備機器全般



乗用車～大型車タイヤ取り付け前のハブボルト・ハブナット清掃ツール

「ボルトクリーナーセットシリーズ」

大型車用ボルトクリーナーセット「MBC-30CS」はISO・JIS方式に対応した、タイヤ交換時のハブボルト・ナット清掃ツール。

ホイール座面用ブラシ、内ネジ用ホールブラシ、クリーナーケースCP、カップブラシ(Φ40)のセットに加え、ワンタッチでのアタッチメント交換と、レバー操作による左右回転切り替え可能な専用エアドライバー「MBC-30C」が付属。タイヤ締め付け時のトルク管理で脱輪事故防止を強力にサポートする。

中型車用セット「MBC-LT-6」*、乗用車用セット「MBC-PC-2」*も用意し、幅広い車種に対応可能。

*中型車・乗用車用セットのみ使用する場合は、別途専用ドライバー「MBC-30C」の用意が必要になる。



東空販売

福岡市博多区堅粕4-3-4 TEL 092-441-0019 FAX 092-441-5033

整備機器全般



ラバークッションで車体底部・ジャッキポイントを保護

エマーソン ラバークッション付き
ジャッキスタンド 3t 2個入

深さの異なる2種類の溝で深溝・受皿の両方の純正ジャッキポイントに対応するジャッキスタンド。

高さは300～450mmの6段階に設定でき、ロックレバー式で簡単に調節可能。厚いラバークッションが車体底部やジャッキポイントを保護する。

最大使用荷重：29.4kN
最大揚程質量：3.0トン
段差：30mm
サイズ：幅190mm
高さ300mm
奥行207mm
重量：3.1kg。



ニューレイトン

TEL 03-3676-2991

東京都江戸川区南篠崎町4-14-11 info@newrayton.co.jp

油脂類、ワックスなど



ストロー接続済みで紛失防止&作業性UP

「WD-40 MUP SMART STRAW」

高い除湿・防湿・防錆性能を持つ多機能防錆潤滑剤の『WD-40』に、ストロー接続済みの新タイプが登場。ストロー脱着の手間がなく、紛失も防止する。

ストローを持ち上げて使うピンポイント噴射モード「ストリーム」と、ストローを折り畳むことで広範囲に噴射する「ワイドスプレー」のそれぞれに切り替えて使用可能。内容量：250ml。



メテオAPAC

TEL 045-909-1021

神奈川県横浜市青葉区美が丘5-35-2 インペリアルMビル301 FAX 045-909-1029

自動車整備業界のDX

～移動の安心を支える自動車整備事業の再開発～

第1回 自動車整備業界の概況と制度変化への対応

1. 自動車整備業界の概況

自動車整備業界の市場規模は約5.9兆円で、近年は微増を続けています。業態別では、ディーラーの売上高は増加傾向、民間整備工場の売上高は減少傾向にあり、それに比例するように民間整備工場数は減少しています。

その一方、業界全体の大きな課題として自動車整備士の人材不足があります。近年、整備士を目指す若者は激減し、整備士数は10年間で1.2万人が減少するとともに、高齢化が進行し、現在整備士の平均年齢は47歳を超えています。

その他、整備技術の高度化や生産性の向上などの課題に対して、整備業界では官民一体となった積極的な取り組みが期待されています。

※出典：「令和5年自動車特定整備業実態調査」
「令和4年版/自動車整備白書」
日本自動車整備振興会連合会

2. 自動車整備業界の制度変化

上述した課題に加え、近年の自動車の構造・搭載装置の変化や人々のライフスタイルの変化に合わせて、整備業界では近年、次々と制度改革が行われています。

ここでは、近年行われた制度改革に

ついて説明します。2017年4月から開始された継続検査のOSSは、指定工場における業務に大きな変化をもたらしました。

OSSとは、自動車保有関係手続きのワンストップサービスのことで、自動車の新規登録、継続検査、名義変更など、これまで複数の行政機関を回って行っていた自動車に関する各種手続きを、インターネット上で一括で行えるようにした行政サービスです。

特に、継続検査のOSSは、利便性に加えて継続検査業務の人為的なミスをなくすることができるため、正確性やリスク管理においても業務の改善に大きく寄与しています。

さらに、2020年4月から、従来の「分解整備」に、自動車に搭載される電子制御装置を対象とした「電子制御装置整備」を加えて「自動車特定整備事業」に制度変更しました。

この制度変更により、それまで規制されていなかった「自動車に搭載されるカメラやセンサーの調整や脱着交換作業」について、特定整備の認証を受けなければ作業できないこととなりました。

また、「整備用スキャンツール」や「整備マニュアル (FAINES)」が、認証に必要な設備として追加されました。

それから3年後の2023年1月か

ら、ICチップを搭載した電子車検証が順次導入されています。従来の紙の車検証に比べて、整備事業者が運輸支局へ出向く手間が減り、手続きの簡素化が期待されています。

また、車検証の電子化に伴い、記録事務代行制度が創設されました。この制度では、継続検査時の有効期限の書き換え更新などを、整備事業者が自ら行えることとしたことで、運輸支局に車検証を提出する必要をなくし、電子車検証の利便性がさらに向上しています。

そして、2024年10月から、新たな検査手法「OBD検査」が開始されています。

自動運転技術や安全支援システムなどが搭載された近年の車両に対し、そのシステムが正常に作動しているかを車検時にチェックすることを目的としています。

この制度により、指定工場では検査用スキャンツールによる検査が必須となり、インターネットを介して、自動車技術総合機構のサーバーと車両を通信する業務が必要になりました。

3. 制度変化で必要となる設備対応

近年の制度変化は、全てが整備工場のデジタル化を大きく促進するもの

Profile

筆者プロフィール

小野 健一



ビズピット代表取締役。2006年兵庫県立大学大学院を修了後、自動車部品メーカーで14年間、用品の企画から設計・販売まで一貫した事業開発を経験。2020年に自動車アフターマーケット向けの事業開発を行うビズピットを創業。幼少期の夢であった自動車整備業に特化し、自動運転システムに関する事業開発業務の受託、そこから得られる業界動向をもとに自動車整備工場向け事業の開発、顧問での経営支援等を行う。

であるため、必然的に新たなPCや周辺機器、インターネット環境が必要になります。

「OBD検査専用ノートPC」や「保安基準適合標章専用プリンター」など、いずれかの作業を専用に行う設備・機器を準備する必要がある場合があります。

近年の制度変化で必要となる設備・機器の例として以下のものが挙げられます。

- PC
- 電子車検証の読み取り・記録カードリーダー
- 電子車検証の読み取りバーコードリーダー
- 保安基準適合標章印刷プリンター
- Wi-Fi ルーター / 中継機
- 工場内のインターネット環境

また、運転支援システムに搭載されるカメラやミリ波レーダーなどの調整をする際には、そのメーカー、もしくはその車両に適した専用の特殊工具（SST/ターゲット）が必要です。

さらには、特定整備制度の創設やOBD検査の開始に伴い、車両と通信を行うスキャンツールの所持や使用が、初めて明確に制度化されました。

特定整備制度では、国の認定を受けた「整備用スキャンツール」を所持

することが新たに認証の条件に加わり、これまで所持していなかった整備工場や、簡易機能しか持たない機種や古い機種で対応していた整備工場も対応・導入が必要となりました。

他にも、OBD検査では、国の認定を受けた「検査用スキャンツール」を所持・使用することが必須となり、これまで自社ブランドのみに対応するスキャンツールを使用していたカーディーラーも、他メーカーに対応する検査用スキャンツールが必要となったことは大きな変化と言えます。

4. 制度変化で必要となる整備技術対応

制度変更に伴い、新たな整備技術習得の必要性が増しています。OBD検査では、車検時に特定の故障コード（特定DTC）が出ている状態では車検に合格できないため、修理の必要性や機会が増えます。

車種によって、1,000を超える故障コードが存在する現在の車の修理には、メーカーの作成した整備マニュアル（FAINES）を活用した故障診断技術が必須となり、整備工場や整備士は最新の車の電子的な故障診断技術を習得する必要性が増しています。

また、特定整備制度では、「電子制御装置整備（カメラ、センサー等の調

整や脱着交換作業）」が新たに定義され、適切な整備の実施や整備内容の記録が求められます。

しかし、カメラ、センサー等の整備作業（エイミング作業）は、カメラの角度の調整や記憶・読み取りを行うような、これまでの自動車整備とは大きく異なる作業内容です。

メーカーによって異なる整備方法や、スキャンツール、ターゲットを使用した新たなエイミング作業の技術を習得する重要性が増しています。

まとめ

自動車整備業界の制度は、近年急激に変化しています。整備工場の経営をうまく続けていくには、リアルタイムな情報を確実に収集し、一つひとつ対応していくことが重要です。

そして、制度の変化は、企業を成長させるチャンスでもあります。制度変化の中に、どのようなビジネスチャンスが眠っているかを積極的に模索していくことが、今後の自動車整備工場経営の命運を分ける鍵になるのかもしれない。





第22回 査定力を高める

年末年始を経て慌たしさを感じるが、2024年を振り返ると、とにかく中古車が売りづらかったと言える。

新車の出荷停止や納車の長期化の影響で24年上期の新車販売は2年ぶりマイナス、それにより下取りの中古車流通が減少、需給の均衡が回復せず、相場上昇に歯止めがかからなかった。毎月のオークションの平均成約単価は昨年対比で10万円以上高く、中古車販売店のバイヤーは会場で途方に暮れていた。

このような状況で有利なのは、ユーザー仕入れが強い店舗である。以前にも書かせていただいているが、オークションで仕入れにくい時こそ買い取りや下取りといったユーザー仕入れに注力すべきであり、在庫車を増やすだけでなく、オークションで売却することで利益を上乗せすることができる。

さて皆様は、ユーザー仕入れに欠かせない「査定力」に自信はありますか。

査定に求められるのは、対象の車を客観的に評価することだ。平たく言うと、その車をオークションに出品した際に、評価点が何点になるの

かを正しく言い当てることである。外装の傷や凹み、部品の欠損や钣金歴・加修歴、内装の状態などから、正しい評価点を与えることが求められる。

また、中古車の価格を大きく左右する要素に「修復歴」があり、査定額に影響を及ぼす。公取協の定義として、車体の主要骨格部分のいずれかを交換もしくは修正した車両を「修復歴車」と呼ぶが、一般的に修復歴車は通常の車両に比べて避けられる傾向にあるため、再販にあたっては、それなりに価格を下げなければ売れないのが現状だ。

「修復歴車=事故車」と解釈される場合も多いが、事故を起こした車両でも、バンパーやドア、フェンダーを交換したとしても、骨格部分ではない外板パネルを交換しただけでは、修復歴車にはならない。したがって、査定を行う際には、正しい知識を持ち、見落としのないように細心の注意が必要となる。

また、経験を積むに連れて、気の緩みや経験上の思い込みといったものによって査定が粗末なものになり、「見落とし」が発生してしまうことがある。私が出張査定センターの

責任者をしていた際に、査定ミスが多いのは、経験の浅い初心者ではなく、むしろベテランだった。

初心者はミスを恐れ細心の注意を払って査定を行うが、ベテランは油断して、ルーフやサイドシルなど見づらい箇所の傷や凹み、インサイドパネルやピラーなどの修復歴を見逃すことが多かった。

このような「見落とし」を防ぐためには、査定の手順を一定にすることが有効だ。正しい手順を学ぶことで、査定ミスを防ぐことができる。加えて、お客様を待たせることなく、短時間で、正確な査定を行うことができるようになるだろう。

査定の研修は、保険会社やオークション会場などが主催して開催されている。また、チームエルでも修復歴のある車両を使った実技研修を定期的に行っているため、関心がある方は、ぜひお問い合わせいただきたい。

チームエルの顧客接点体系づくり
DM発送代行サービス
「キズナエール」展開中！

<https://cass.team-l.co.jp/cass/dm/>



筆者プロフィール

株式会社チームエル 取締役CMO。2006年に愛車広場カーリンクのチェーン展開開始と同時に、カーリンク基礎研修の開発に着手、その後も直営店の出張査定センターのマネジメントやディーラーコンサルティングなど、幅広く様々な仕事を経験、2014年からはCaSSの会員制度を立ち上げ、会員向けのサービスや企画を開発。

現役マネージャーいづみの

細うで繁盛記

本連載は経営陣と現場スタッフの間で葛藤するマネージャー、工場長、次期経営者に、現役マネージャーが贈る考え方のヒントです。



第10回 社員教育はどうあるべきか

みなさまこんにちは！ヤマウチの人見です。今月は「社員教育はどうあるべきか」です。こちらのテーマですが、私自身、日々悩ましく過ごしておりますから、実のところ過去イチで難易度が高いテーマでございます。

私には「イノベーションなくして皆様が格拉グラ笑いながら過ごせる未来は紡げない!」という信念があります。そして、イノベーションは、フラットに意見交換ができる組織にしか起こらないとも思っています。ですので、今日まで、会社という枠組みの中ではありますが、可能なかぎり自由度が高い組織をこしらえてきました。何をしても命令ではなくプレストをした上で皆が納得いくようにコトを運びますから、人によっては「自分の意見が通る」という成功体験を都度積み上げていくことになります。大なり小なり運営に携わることができるというのは、その方の自信にもつながりますし、やる気も湧いてきます。とても良い手法だと自画自賛していたのですが、最近になって、この手法は上席者がしっかりとグリッパ&コントロールしなければ暴走列車が爆誕してしまう危険性があることに気が付きました。

そうです。「オレがいなきゃこの会社は回んねえんだから、お前らアイツよりオレの言うことを聞けよ！みんなもそう思うだろ!? な？」っていうアレの発現です。能力が高くて真面目に一生懸命仕事をしてきた方なのに、ふと気が付けば豹変。もうね、顔つきまで変わっちゃってね。きっと皆様もご経験があるのではないのでしょうか。

人というのは複雑な生き物ですから、「これが正しい!」と思いついて没頭しちゃうと「道徳」を忘れてしまいがちです。目先の利益が目くらんで真つ当な商売から逸脱する方もいますし、立身出世のためにウソをついて人を傷つける人もいます。そして、暴走列車をも爆誕させて仲間迷惑をかけるのです。きっと理由があつてのことでしょうけれど、どれをとってもダサいなと！だってその思考の先にはお客様という存在がないんだもん！お客様がいなきゃ大好きな整備もできないし、賞与昇給の期待なんてもん一切できませんぜ！これは切実な問題でっしゃろ？ いやほんまw

実のところ今回いただいた裏テーマは「増員が難しいならば、現有戦力を強化す

るしかない！社員教育の在り方ってどうなのよ!？」なんです。とあらば、現在ご活躍くださっている中堅&ベテラン社員の教育ってことですよね？ 昭和って「従業員は会社の都合に合わせる」が当たり前だったのだけれど、令和は「従業員の都合に会社が合わせる」が求められていると聞いています。「整備の勉強会をしてほしい」って声が聞こえれば、たとえそれがお一人からであったとしても開催すべきだし「〇〇が得意そうだな……」と思う方がいらっしゃるならば、その方個人に経費を投下して講習などにご参加いただいたら良いと思います。もちろんこれらは就労時間内に実施しなければいけません。だから人手に余力が必要なんです！ギリギリの人員数で運営しては何も展開できませんからね！

会社も従業員も目指すところは「中長期的に利益を上げ続ける」です。十把一絡げな教育ではなく、個々人それぞれに合った教育をしていくのが正解なんじゃないかな？ っと思います。私も手探り状態です。皆さま！一緒に悩みながら運営を楽しみましょうね!!



筆者プロフィール 人見いづみ

メカニック全員が退職するという、悪夢のような経験を経て、たった2名からオリジナルブランド「ラチェットモンキー」を立ち上げ、3店舗・年間のべ利用客数30,000人・車検台数6,500台を実現。現在は自社開発した予約システム「totoco (ととこ)」を販売しながら、講演活動にも取り組む。

株式会社ヤマウチ

<https://totoco.biz/>



第22回 デューデリジェンス

実践M&A

こんな時どうする？
具体的なノウハウを伝授！

フォーバル 山田健一

今回は意向表明・基本合意についてお伝えしました。意向表明では条件面だけでなく、お相手の立場で魅力的な会社であることをアピールする方法や、基本合意で盛り込んでおくべき内容などをお話しました。今回は次のステップである「デューデリジェンス」について解説します。

デューデリジェンス（略してDD）とは、M&Aのプロセスにおいて、譲受企業が譲渡企業の状況を詳しく調査することを指します。車の整備点検に例えると、外からは問題がなさそうに見える車でも、エンジンや足回りなどの内部に隠れた不具合がないかをチェックするような作業です。この調査を通じて、譲受企業は潜在的なリスクや問題点を明確にし、買収を進めるべきかどうか、またどのような条件が適切かを判断します。

DDの中心となるのは財務、法務労務、税務、ビジネス、労務の調査です。財務面では、譲渡企業の収益性や負債の状況を確認します。帳簿上では利益が出ているように見えても、不明瞭な支出や隠れた負債がある場合、譲受後に問題が発覚するリスクがあるため、ここでの調査は

非常に重要です。

法務労務の調査では、契約書や規程、従業員との雇用条件、取引先との契約内容などを確認します。これにより、譲受後に発生する可能性のある法的リスクを特定します。

たとえば、従業員とのトラブルや契約解消リスクがある場合、それが譲受企業の運営に大きな影響を与えることもあります。

税務に関しては、過去の税務申告の履歴や未納税金の有無などを確認します。これにより、買収後に発生し得る税務リスクを洗い出します。自動車整備や钣金業界においては、補助金を活用した大きな設備投資が絡むことがあるため、減価償却費や資産の評価が税務リスクの焦点となることが多いです。

ビジネスの観点では、事業運営の実態や周辺地域での競争力を評価します。自動車整備工場であれば、現場の稼働状況や顧客満足度、検査員数や平均年齢などが重要な評価項目となります。

DDは、事前準備がスムーズに進



むかどうかで結果が大きく変わります。譲渡企業側では、必要な資料を整理し、譲受希望企業からの質問や追加資料の依頼に迅速に対応することが求められます。

また、現場の状況や取引先との関係性についても客観的に説明できるようにしておく、譲受企業にとっての安心材料となります。DDを円滑に進めることは、譲受後のトラブルを防ぐだけでなく、譲渡企業と譲受企業の信頼関係を築くためにも重要です。このプロセスをていねいに行うことで、双方が納得のいく結果を得られる可能性が高まります。

今回は、このDDを踏まえた「契約条件の検討、COC=チェンジオブコントロール」について、具体的にご説明します。



筆者プロフィール

国内大手EC会社にてマーケティングを担当。その後、大手M&Aアドバイザー会社にて上場企業の経営戦略立案やM&Aアドバイザーとして数多くのM&Aを実行支援。2016年に(株)フォーバルの事業承継支援事業立ち上げに参画。自動車アフターマーケットでの後継者問題の解決、補助金支援に力を入れている。

事業承継・M&Aのご相談はこちら

株式会社フォーバル

事業承継支援部

自動車アフターマーケットチーム責任者 山田

TEL:0120-37-4086

<https://forval-shoukei.jp/>



好評
発売中

月刊ボデーショップレポートにおいて2016年4月号～2022年3月号まで連載していた藤堂高明氏の「カーライフ革命」を起こせ!」を書籍化。
事業承継した整備工場・天理興業の再建などを通じて藤堂氏が導き出した自動車整備事業者の経営戦略やDXの重要性と方法論、リーダーとしての心構え、さらにはコロナ禍をはじめとした様々な社会・経済動向がカーアフターマーケットに及ぼす影響についての考察など、幅広い知見を収録。自動車整備・钣金塗装事業のヒントがここに。

「カーライフ革命」を起こせ!

定価 3,080円(税込・送料込) A5判 240ページ

cars株式会社代表取締役社長 藤堂 高明

主な内容

Chapter1 自整業を取り巻く環境変化と経営戦略

- ・チャンス到来! 今こそ「クルマ屋」を再定義します!
- ・自整業の戦略「地域密着戦略」「地域拡大戦略」
- ・自整業に革命をもたらす組織「CAMP」
- ・自整業における組織の現状
- ・CAMP ミーティング2019SS

Chapter2 第四次産業革命の到来、 自整業に求められる対応

- ・第四次産業革命とその影響
- ・BP業界の新業態「シェアファクトリー」
- ・オートアフターマーケットの方向性と可能性
- ・デジタル時代の三種の神器とは?
- ・自整業におけるDXの本質
- ・技術の差が未来を分ける

Chapter3 社会環境の変化を受けて

- ・異業種の事例に学ぶ
- ・今こそ重要な「地政学」
- ・2019年台風15号の発生を受けて
- ・新型コロナによる影響
- ・コロナ時代の車屋経営
- ・withコロナ時代の自動車整備業とは?

Chapter4 経営者に求められる リーダーシップとは

- ・リーダーシップの必要性
- ・リーダーシップ論

Chapter5 これからの整備業界に必要なこと

- ・新しい時代の潮流
- ・どうする? どうなる? 今後の自整業
- ・青年よ大志を抱け! 誰もが挑戦できる社会の実現

著者

藤堂 高明 (とうどう・たかあき)

奈良県出身。大学卒業後大手通信会社に就職し東京で勤務。2003年3月に自動車整備業界へと転職。2007年代表取締役役に就任。毎年7千万円の赤字で廃業寸前であった事業を様々な取り組みで再建。以降も、大阪や東京・埼玉・千葉などで40件以上のM&Aや新規出店により事業を拡大し14年間で年商30倍を実現させた。現在は渋谷で50人のメンバーと共にグローバルカーライフテックサービスcarsの開発提供を行っている。



お問い合わせ・ご注文は、お近くの塗料・機械工具販売店もしくは弊社までお願い致します。



[ホームページ]
<https://www.proto-rios.co.jp/>



[BSRweb]
<https://bsrweb.jp/>

自由な発想で同業他社とは一線を画した事業を追求する

Art Garage グラッドシェア

社長=大迫崇益 所在地=宮崎県北諸県郡三股町蓼池4434-1
使用ソフト=ラクロスⅢ

キャッチコピーは「絵を描く車屋」

宮崎県南西部に位置し、美しい花々や緑豊かな山々、清らかな川や湖に囲まれた自然豊かな町、三股町。Art Garage グラッドシェアは、この地で2019年3月に創業した。

大迫崇益社長は、自動車整備専門学校を卒業後、ディーラーにメカニックとして就職するも「もっといろいろな作業に携わりたい」との理由で2年で退職。地元の整備・钣金塗装工場へ入社し、そこで塗装作業を一から学んだ。

工場で塗装作業に従事する一方で始めたのがエアブラシアート。独学で技術を習得し、バイクのタンクやシャッターなどに絵を描き始めた。そして、「自由な環境で、もっと自分のやりたい仕事を突き詰めたい」との思いで独立開業を決意。同業他社と差別化を図るため、Art Garageを屋号の頭に付け、「絵を描く車屋」として事業を始めた。

現在、大迫社長1人で月に10～15台の钣金塗装や車検・整備を請け負う。集客はSNSが中心で、Instagramは

エアブラシアートの投稿、YouTubeは修理実例の動画、Facebookは同業者及び異業種との交流、と発信する内容によってメディアを使い分ける。月に数件、カスタムペイントの依頼のほか、地元テレビ局の取材を受けるなど一定の成果が現れている。

「まだまだチャレンジしたいことがいっぱいある」と、将来的にはキッチンカーやキャンピングカーの製作にも興味を抱く。「実は絵心がまったくない」とはかむ大迫社長だが、エアブラシアートの技術を活かし、どこにもない唯一無二の工場を作るという大きな夢を描く。

ラクロスⅢのおかげで仕事に専念できる

独立開業後、他社の見積りシステムを利用していましたが、リース契約満了が近づいていた際、塗料販売店からラクロスⅢの提案を受けた。初めはシステムの切り替えに消極的だったが、「見積りをもらい、オプションとして車販の機能を追加しても今より費用が安く、ランニングコストが抑えられるのが魅



力的だった」と、今年9月にラクロスⅢを導入した。

使い始めてまだ期間は浅いが、「钣金塗装の見積りを作る際に見落としが少なくなった」と、見積りのヌケ・モレを防ぐシステム設計を評価する。またサポート体制についても、「営業担当もサポートセンターも親切で、分からないことをていねいに教えてくれる」点も満足している様子だった。

繁忙時にはアルバイトに来てもらい業務を手伝ってもらうことがあるが、基本は大迫社長1人ですべての業務をこなす。午前中に事務処理をして、午後から作業に集中するのが決まった働き方で、「ラクロスⅢのおかげで、事務仕事をスムーズに片付けられ、その分、仕事に専念できている」。ラクロスⅢが大きな夢を追う大迫社長の新しい相棒として、しっかりと業務をサポートしていく。

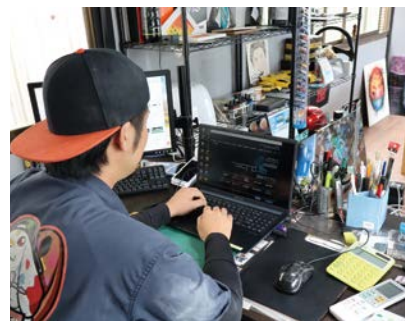
ラクロスⅢ
RACROS Ⅲ



大迫崇益社長



現在製作中のヘルメットとバイクのタンク



ラクロスⅢは大迫社長の新しい相棒



業界の問題課題に 「王手」

強化したいポイントだけ
無駄なく選べる統合システム

ラクロスⅢ
RACROS Ⅲ

豊富な情報で業務を支援する
鈹金塗装見積りシステム

鈹金塗装見積りシステム
Morenon Ⅲ

Protorios Aftermarket Seminar

プロトリオスのお届けするオンラインセミナーのご案内



随時開催
17:30から60分程度
参加費：無料

視聴ご希望の方は左のQRコードよりお申し込みください

12月の配信コンテンツ

自動車アフターマーケットに関する
知りたいこと、知っておくべきこと
すべてここで学ぶことができます

リアル研修

2025年開講予定

有償運送許可研修

開催日、開催場所は
決まり次第
お知らせいたします。

ご質問等は、メールにて受け付けております。
ボデーリペア技術研修所
(brtc@proto-rios.co.jp)

リアル研修

労働安全衛生法 特別教育

電気自動車等の整備の作業に係る特別教育

●学科4時間 ●実技1時間

巻き上げ機（ウインチ）運転者特別教育

●学科6時間 ●実技4時間

研削といし取替え特別教育 2025年開講予定

●学科4時間 ●実技2時間



オンラインセミナー

まずはここから! 指数の基礎を30分で学ぶ

「指数」について、この機会にもう一度基本を確認してみませんか?
少しは知っているけれど、改めて学んでみたい方のために、
30分で基本の要点をまとめたオンラインセミナーです。
初心者の方でも安心して参加いただけるよう、丁寧にわかりやすく解説します。



上記のQRコードより
お申し込みください。

受講費

3,300円



[ホームページ]
<https://www.proto-rios.co.jp/>



[BSRweb]
<https://bsrweb.jp/>

3.2t 薄型パンタグラフリフト

ライジングパワープラス アーム+スライドボード

ライジングパワー スライドボード



優れた耐久性・高い剛性・安全性を兼ね備えた薄型設計!

- ライジングパワープラスは
アームとスライドボードで利便性抜群
1BOX車・RV車・トラックなどの
幅広い車種のリフトアップが可能
- 既存ピットの有効活用も可能
- 最下位時は床面フラット!

ライジングパワープラス アーム+スライドボード

ライジングパワー スライドボード



降雪地帯・SSに最適 防錆亜鉛メッキ仕様

主要部分に溶融亜鉛メッキを採用!
溶融亜鉛メッキにより強化された耐久性は、
降雪地帯地域の融雪剤や、カソリンスタンド
でのケミカルの使による腐食にも強く、高い
防錆効果を誇るため美観を損なうことなく、
お使いいただけます。



製品情報



Windowsタブレット型スキャンツール SSS-T3

OBD検査 型式認定取得
JASEA-KS-34

次世代車載通信
DoIP (ISO13400) 対応

OBD検査も車両診断もワイヤレス! 診断ビジネスをトータルでサポート!

国産乗用車・国産トラック・
主要輸入車・スーパーカー 全24メーカー対応!

車両データアップデート
3年間無料!

車両修理ホットライン
1年間無料!

※SSS-T3は、本体初期設定・特定DTC照会アプリのインストールも含め、すべてお客様自身でのセットアップが必要になります。
※HV・PHV・EV診断、EDR読み込み機能には対応していない車種・車両がございます。



手入力を
削減!!

内蔵カメラで
二次元コードを読取!



- EV・HV車などのメインバッテリー診断機能搭載
- EDR (事故記録装置)の読取機能搭載

製品情報



ハンディー型スキャンツール SSS-aⅢ

OBD検査 型式認定取得
JASEA-KS-29

次世代車載通信
DoIP (ISO13400) 対応

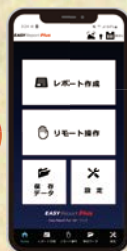
乗用車・大型車・輸入車の診断にマルチに活躍!

国産乗用車・国産トラック・
主要輸入車・スーパーカー 全20メーカー対応!

車両データアップデート
2年間無料!

簡易バッテリーテスト・
DPF強制再生対応

スマホ・タブレットから
リモート操作・
レポート発行が可能!



EASYReport Plus

※専用アプリのインストールが必要
(iOS/Android対応 無料)



製品情報



創造する信頼のパートナー



株式会社アルティア 〒104-6206 東京都中央区晴海 1-8-12 晴海トリトンスクエア Z 6階

☎03-6777-0038

【支店】札幌・仙台・首都圏・関東信越・名古屋・大阪・広島・福岡

HP



情報
発信中

X



Instagram

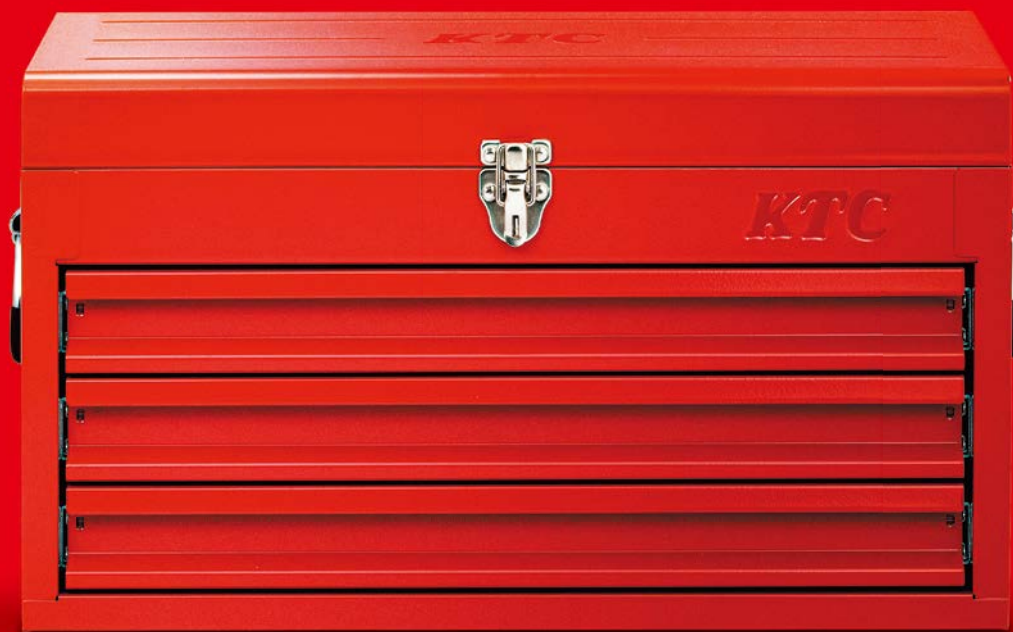


KTC

MSR

「メンテナンスマガジンレポート」 2025年1月号 第2巻 第10号 通巻23号 令和6年12月5日発行（毎月5日発行） 発行人/小川直紀 発行所/株式会社フクロノオス 電話/06-6227-5661

2025 new model chest !



sk.ktc.jp

2025 
SK SALE

工具セットをお得に手に入れるチャンス!
2024.11.1▶2025.4.20

KTC 京都機械工具株式会社

¥0