

〔 勝ち残る整備事業者のための情報誌 〕

Published by  PROTO RIOS

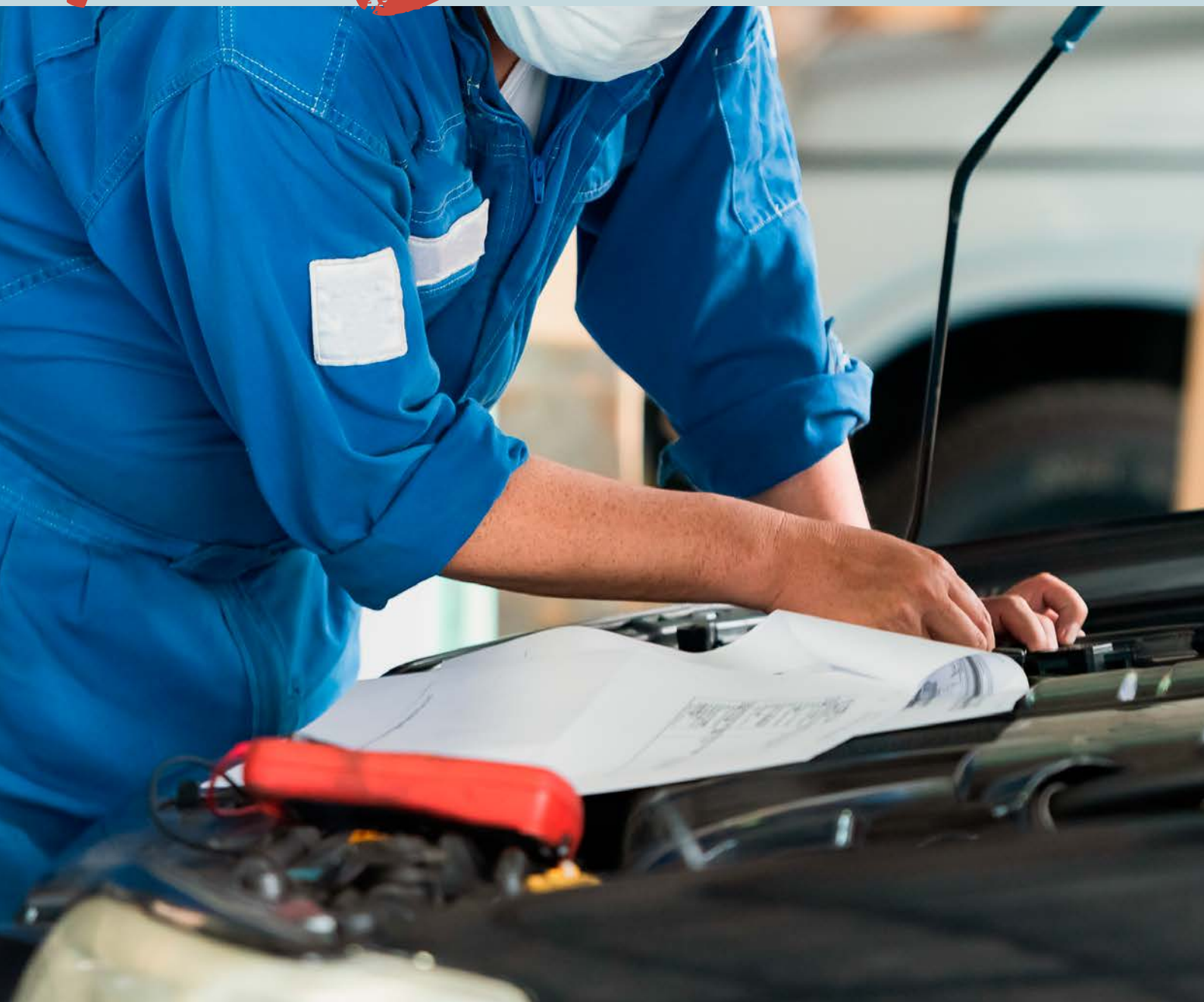
MSR

月刊 [エムエスアール]

10月号

メンテナンスショップレポート

令和7年9月5日発行（毎月5日発行）



特集① **OBID検査2ndシーズン
これまでを振り返り今後を占う**

特集② **まだまだ補助金申請受付中！最新スキャンツール**

〔連載〕 **ウチでもできた！デジタル集客術**
準備運動から本番まで人材を見つめる！
みんながわかる！OBID検査
事例と解説 整備業のための補助金活用講座

人とクルマに優しい
サービスの未来空間を創造

BANZAI

バッテリー診断の強力サポーター

バッテリーテスター

VAT-650BZ



- 持ち運びやすい軽量・コンパクトデザイン!
- 約2秒のスピーディーな印刷でお待たせしません!
- 一般的な鉛バッテリーをはじめ、様々なバッテリーに対応
- CCA 値を入力しての計測も可能!
- 逆接保護機能搭載でテスター本体の損傷を防止!
- ケーブル長は 1m、狭い場所にもアクセス良好!
- 電圧だけでなく、バッテリーの状態も診断!



4 本同時メモリー表示付き タイヤ残溝ゲージ

タイヤトレッド デプスゲージ

TDG-415U



- 計測した 4 本分のデータを一画面で同時表示!
- 胸ポケットに収まる軽量コンパクト設計!
- 内蔵 USB 端子から記録データを出力可能!
(エクセルおよびワードへ転送可能)

⚠ 安全に関するご注意 使用前に「取扱説明書」をよくお読みの上、正しく使用ください。(型式・仕様は予告なく変更することがあります。)

BANZAI

株式会社 バンザイ

■本社 〒105-8580 東京都港区芝2-31-19
TEL 03(3769)6880(代) FAX 03(3456)4691
<https://www.banzai.co.jp> E-mail: eigyo@banzai.co.jp



ISO9001認証取得
ISO14001認証取得

バンザイは SDGs を推進する
日本ユネスコ協会連盟の維持
会員として支援しています。

【入庫管理】と【ネット予約】を一元化！ 入庫予約管理はこれ一本！



ネット予約もできるクラウド型入庫管理システム

／ 実質50%OFFで導入できる！ ／

IT導入補助金2025 利用できます！

- ・通常枠 1~3 プロセス
- ・クラウド利用料の 2 年分が補助対象に！
- ・補助率：1/2 以内
- ・補助額：5 万円以上 1 5 0 万円未満



・基幹システム連携

・各種システム連携可能



株式会社ヤマウチ

〒761-8057
香川県高松市田村町397番地

☎ 087-867-6868
(平日 9:00 ~ 17:00)
<https://totoco.biz>



このままの経営ではいけない？

イマドキの

整備工場を目指す方

必携の一冊!!

DXって何？ 今更聞けない経営のDXを解説

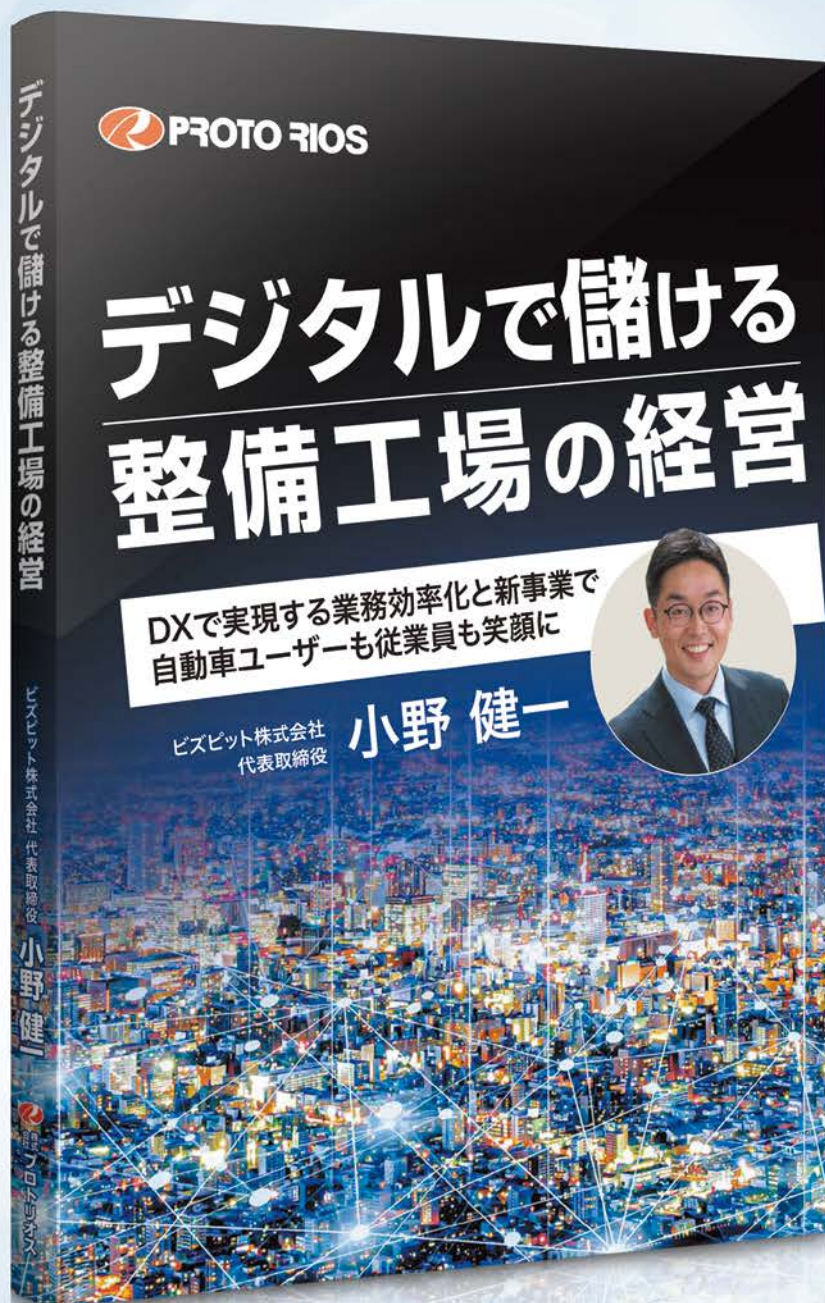
DX＝デジタルトランスフォーメーションとは、様々なデジタル技術を活用して業務プロセスを改革すること。
商品管理 SNSやホームページを利用した集客。パソコンやインターネットを活用した顧客情報の管理や在庫管理、スケジュールの管理。これらもすべてDX。集めたデータをより高度に活用することで、効率良くサービス向上につなげて行くことが可能になります。

読みやすく分かりやすく！

他の解説書では専門用語が多くて頭に入ってこなかった、そんなことはありませんか？本書は初心者でも読みやすい、平易な文章で書かれています。また、なぜDXが必要なのか、整備業界の置かれた環境・背景から始めているため、スポンジに水が染み込むよう、スツと入っていくでしょう。

業界・時代に即したやり方を紹介！

イマドキの整備工場の経営ってどうやってるの？たとえば整備工場なら、こんなやり方がなじむ！ありそうでなかった業界に特化し、DXを活用し時代に即した自動車整備工場経営の方法やヒントを紹介します。



著者：小野 健一

bizbit株式会社 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bizbit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。

デジタルで儲ける整備工場の経営

～DXで実現する業務効率化と新事業で自動車ユーザーも従業員も笑顔に～

定価 **3,080** 円 (税込・送料込)

A5判 184ページ

【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>

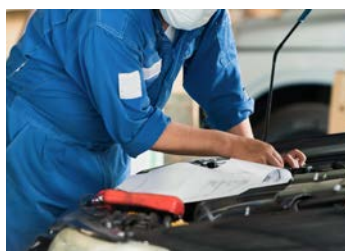


【BSRWeb】

<https://bsrweb.jp/>



月刊メンテナンスショップレポート
令和7年9月5日発行 **¥0**
10月号



【表紙写真】

2年目のシーズンを迎えるOBD検査。大きな違いは輸入車が対象となることだが、専業工場への入庫はまだ先か？



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
古瀬敏之、渥美紅里
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 OBD検査2ndシーズン これまでを振り返り今後を占う

輸入車の検査が始まるOBD検査は2年目のシーズンを迎える。この1年間を振り返るとともに、今後に向けての課題を深掘りする。

07～13 … インタビュー 国土交通省 林健一氏

07 … 補足・考察 OBD検査台数の推移

08 … 補足・考察 不適合あり率の高さ

10 … 補足・考察 対象装置の広がり

11 … 補足・考察 新通信プロトコル DoIP

12 … 補足・考察 標準スキャンツール

13 … スキャンツール補助金、まだまだ受付中

16 まだまだ補助金申請受付中！最新スキャンツール

早めに申請受け付けを開始したせいか、例年よりも予算消化率が芳しくないスキャンツール補助金。積極利用して最新スキャンツールを導入しよう！

- ・アルティア ・安全自動車 ・イヤサカ ・インターサポート
- ・スナッポン・ツールズ ・ツールプラネット ・TCJ ・デンソー
- ・バンザイ ・プロトコーポレーション ・ヤマト自動車

工場ルポルタージュ

28 東京日産 八王子店（東京都八王子市）

情報

14 OBD検査 INFORMATION

22 業界ニュースひろい読み

24 情報 BOX

26 新製品情報

連載記事

30 みんながわかる！OBD検査

寄稿 佐野和昭

32 準備運動から本番まで人材を見つめる！

寄稿 チームエル 関友信

33 ウチでもできた！デジタル集客術

寄稿 ヤマウチ 人見いつみ

34 事例と解説 整備業のための補助金活用講座

寄稿 フォーバル 山田健一

※ 業界徒然草、みんなの修理事例は休載いたします。



特集 OBD検査2ndシーズン これまでの振り返り今後を占う

昨年は4月に特定整備認証制度が本格スタート、10月にOBD検査が国産車を皮切りに始まるなど、100年に一度の大変革期の自動車（整備）業界としては激動も激動の年であった。

気づけば、OBD検査開始から早くも1年が経とうとしている。単に1年が過ぎたというだけでなく、この10月からは輸入車を対象としたOBD検査がいよいよ開始となる。この1ヵ月で175型式が一気に対象となるうち、輸入車は91型式と半数を超える（→詳細14ページを参照）。

単に対象型式が増えるだけでなく、車載ECUとのデータ通信方式として新しくISO13400:DoIP(Diagnostics over IP)に対応した車種も格段に増えることにも注目が集まる。

実際、今回追加となる175型式中、

81型式すなわちほぼ半数がDoIPに対応している。今後は輸入車の検査対象型式が増えるに比例して、DoIP対応車種が加速的に増していくことが想像できる。

輸入車の整備を扱っている整備工場は限られるため、現在でこそ大半の認証工場にとっては対岸の火事レベルの話なのかもしれないが、当然ながらこの流れは国産車にも波及していく。

国交省が第2回OBD検査準備会合（2024年10月25日開催）にて発表している資料によれば、2026年生産の車両からDoIPに対応、すなわち2029年の車検からOBD検査も必要になり、自ずとこの通信方式に対応した検査用スキャンツールも必要になるというわけだ。ひいては自社のスキャンツール選びにも影響を及ぼすことになる。現在申請受け付け

中の導入補助金（→詳細13ページを参照）と併せて考えたい。

一方で、1年が経過しようとする中で、OBD検査に関する課題がOBD検査モニタリング会合や自動車整備技術の高度化検討会などを通じてまだまだ山積していることも分かった。不適合あり率とそれを低減するための対策、検査対象「装置」は増えていくのかどうなのか、またOBD検査周辺の話題として、汎用スキャンツールメーカーからカーメーカー純正スキャンツール同等品が開発・発売される可能性も気になるところである。

そこで今回はOBD検査が2年目を迎えるに当たって、これまで浮き彫りになった課題や、今後に向けての解決策や検査制度の見通しについて、国交省へのインタビューを交えて、各テーマごとに深掘りをしていく。（構成：八木 正純）

国交省に聞くOBD 検査の今後

OBD 検査がスタートして1年が経過しようとしている。息をつく暇もなく、この10月からは輸入車もOBD 検査の対象となる。言わば2ndシーズンの幕開けだ。今後、本制度はどのように進んでいくのか、国土交通省 物流・自動車局の林 健一指導官に話を聞いた。以下、1 ページに1 テーマのインタビューと考察・解説を加える。



整備事業指導官 林 健一 氏
国土交通省 物流・自動車局

[テーマ1] 今後のOBD 検査台数など

インタビュー

— OBD 検査の実施台数は今後どのように推移すると予測しているか？

対象車種は年々増加していくため、検査台数もそれに比例して着実に増えていくと見ている。特に2021年10月以降に発売された新型車には、自動ブレーキや横滑り防止装置などOBD 検査の対象となる装置の搭載が義務付けられており、現在新車として販売される乗用車の9割以上が該当する。

これらの車両が3年後の初回車検を迎えることで、検査台数は大きく伸びていく。将来的に車検全体の何割を占めるかといった具体的な数値目標は設定していないが、当面は従来型の検査とOBD 検査が混在する状況が続くことを前提に、円滑な運用体制を構築していく。

— 認証工場が事前にOBD 確認を行った場合に、検査場に専用レーンを設けるといったインセンティブが検討されていたが、実現の可能性は？

将来的な検査の効率化を考える上で、この論点の一つとして提示されたものと認識している。現時点では状況を注視して

いるところであり、具体的な計画が進んでいるわけではない。

検査コースの数も限られている中で、専用レーンを設けることが効率化に寄与するのかについては、中長期的な対応の可能性は排除せずに勉強していきたい。いずれにしても、現段階で優先すべきは、まず事業者の方々が基本的な手順に沿って整備を完了することにより、不適合の状態で車両を持ち込むケースを減らすことを、OBD 検査に関わる関係者が一緒になってしっかりと取り組んでいくことだと考えている。

考察・解説

検査実施台数の大小は、特に認証工場においてOBD 検査への対応体制をいつまでに準備しておけば良いかのバロメーターになる。ここでは最新のデータ(2024年10月1日~2025年5月31日)を基に推計してみる。ここまでの8ヵ月で、累計台数を割り1ヵ月単位の増分データを算出。以後、同じ割合で増加していったと仮定し、各年末時点での累計台数を出してみたのが右表である。合計値の比率は、保有台数のおよそ半分が各年に車検を受けると仮定し、約4,000万台で各年の累計台数(合計)で割った

ものとなる。現在と同じペースで増えていったとしても、2030年時点では約150万台のOBD 検査受検、保有(半数)に占める割合としても3.7%とまだまだ少ない。たとえば1認証工場当たりで見れば、登録車で約1台/年、軽自動車で約1台/年という数字だ。ただし、これはあくまでこれまでと同じペースで増えていった場合であって、この10月のように輸入車の対象台数が一気に増える、検

査対象装置の搭載車両が多数発売・生産されれば加速的に増していくことは火を見るよりも明らかだ。検査体制の構築は、指定工場においては1日も早くというのは当然のこととして、認証工場においてもOBD 確認ができるよう、遅くとも多数の登場が見込まれるDoIP 対応車種、これが検査対象となる2029年までには準備を整えておきたい。

OBD検査台数(累計)の予想推移 ※2025年も一部予測値を含む

	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年
指定整備工場	285,776	514,400	743,024	971,648	1,200,272	1,428,896
自動車技術総合機構	18,508	33,316	261,940	490,564	719,188	947,812
軽自動車検査協会	40,844	73,520	302,144	530,768	759,392	988,016
合計	345,128	621,236	849,860	1,078,484	1,307,108	1,535,732
(車検対象に占める割合)	0.8%	1.5%	2.1%	2.6%	3.2%	3.7%

出典：国交省 (OBD 検査モニタリング会合) 資料を基に本誌推計

[テーマ2] 不適合あり率の高さ

インタビュー

—— OBD検査の不適合あり率について、現状をどのように分析しているか？特に登録車で不適合あり率が高い傾向にあるようだが、その要因は？

登録車は軽自動車に比べて電子制御が進んでおり、DTC（故障診断コード）の数も多い傾向にある。大型トラックなどではさらにその数が増える。これまで、適切な整備が行われていれば結果的に問題なく、DTCの消去まで意識されていなかったケースがあった。OBD検査の導入により、こうしたDTCが「不適合」として顕在化してきたのが現状である。

ここで重要なのは、「不適合あり率」が

「不合格率」とイコールではないという点。たとえば、整備後にDTCを消し忘れただけで検査時に「不適合」と判定された場合も、統計上の率には含まれる。その場でDTCを消去して最終的に車検には合格したとしても、一度記録された「不適合」のカウントは残るため、率が高く見える一因となっている。

事業者の方々には、検査に持ち込む前にスキャンツールを活用してDTCの有無を確認し、記録があれば消去するという作業を徹底していただくことが重要だ。そのための体制整備を支援するスキャンツールの補助金制度も設けているので、ぜひ活用をお願いしたい。

—— 不適合あり率のデータをどのように評価し、今後の対策を考えているか？

登録車の不適合あり率が高い状況が

しばらく続く可能性があると考えている。これは、軽自動車がメーカーや車種のパターンがある程度限定され、整備のノウハウが蓄積されやすいのに対し、登録車は多種多様な車種が次々と対象になるため、整備事業者側が個々の車両に慣れるのに時間を要するためである。軽自動車の不適合あり率が徐々に低下しているのは、まさに習熟が進んだ結果だと考えている。

検査現場のオペレーション自体に大きな混乱は起きていないと認識しているが、引き続きモニタリング会合などを通じて状況を注視し、問題があれば迅速に対応していく方針である。慌てずに、1台1台マニュアルに沿った確実な整備とDTCの確認・消去をお願いしたい。

考察・解説

不適合あり率の傾向を受け止め、自社のサービスを磨く

軽自動車の持ち込みによるOBD検査の不適合あり率は2.7%にとどまるのに対し、登録車のそれは12.2%と約4.5倍もの開きがある。国土交通省が指摘する通り、軽自動車と登録車に搭載されている電子制御装置は質量ともに異なる。軽自動車におけるOBD検査実施車の大半を占めるであろうハイゼットのスマートアシストは、レーダーセンサーを搭載していない。両者の差は明らかであり、不適合あり率の差になって反映されたことは想像に難くない。

一方、国土交通省は未消去のDTCが不適合あり率を押し上げている点も指摘している。整備は完了したものの、DTCを消去していなかったことで不適合が検出されているケースが多いことも確かであろう。指定工場では受け入れ時にOBD確認を実施するオペレーションを採り入れているケースが多く、事前にDTCのチェックを行っているため、指定工場での不適合あり率は4.8%にとどまっている。

DTCの未消去がどの程度の割合で不適合あり率に影響しているかは分からないが、DTCの管理は今後の自動車整備経営を行う上で重要な要素となっている。車体整備や電装整備、あるいはコーティングなども含めたディテリング事業者など、元請けから依頼されるケースにおいては、自社の整備の責任において

DTCの確認が必要であり、もし自社でDTCを記録させた場合は、責任をもって然るべき整備とDTCの消去を行うことが重要だ。また元請け側もそうしたDTCについて、適切な確認と管理が必要である。入庫時と整備終了後の二度にわたって、DTCを確認することで自社が記録させたものか、またはそうでないものかの判別がつく。これを行うことで、結果的に自社を防衛することにつながるとともに、ユーザーへのしわ寄せも回避することができる。

初回車検における不適合あり率として指定整備工場の4%台も実感としては高いと感じるのだが、数値は決して嘘をついているわけではなく、整備事業者はその結果を傾向としてとらえることで自社のサービスに活かしていくことが何よりも重要だ。

(Text: 泉山 大)

認証工場のOBD検査は コスト・時間・顧客からの信頼損失リスク 検査用スキャンツールによる「OBD確認」でリスク回避

入庫が急拡大するOBD検査 来年9月には2回目の検査

国土交通省はOBD検査の不適合あり率の高さに関して、「登録車の不適合あり率が高い状況がしばらく続く可能性がある」と見ている」との见解を示した。「登録車は多種多様な車種が次々と対象」になり、「整備事業者側が個々の車両に慣れるのに時間を要する」というのが、その理由である。しかしながら、今後OBD検査は対象台数の増加に加え、2026年9月からは2回目のOBD検査を受検する車両が入庫する。特に2回目のOBD検査で、どの程度の不適合あり率が記録されるか予想は難しいが、初回車検よりも不具合の発生率は高まることは充分に考えられる。

国土交通省は「将来的に車検全体の何割を（OBD検査が）占めるかといった具体的な数値目標は設定していない」と述べるが、前記の通り、来年度後半以降の2回目の検査のスタートでOBD検査の入庫が増加、態勢が整っていない整備事業者は指定工場、認証工場ともに、難しいハンドリングを強いられる可能性がある。

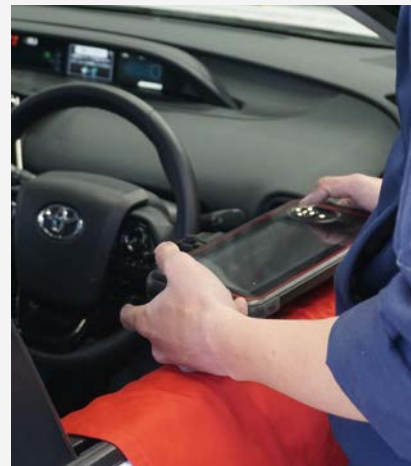
リスク高い認証工場のOBD検査 赤字になる検査も

とりわけ、現在の状況において、登録車の持ち込み検査で不適合あり率が8台に1台の割合で検出されている認証工場においては、OBD検査に対する対応を真剣に検討する必要がある。検査場で

不適合が検出された場合、人、時間、コスト、顧客のあらゆる面でマイナスとなる可能性があるからだ。とすると、その車検が赤字の仕事になりかねないリスクをはらんでいる。もし、安全系の特定DTCが検出された場合、その可能性は極めて高まる。電子制御装置整備の認証を取得していれば、自社で整備は行えるが（設備が整っていない場合は不可）、そうでない場合は外注に依頼しなければならない。外注ネットワークを持っていれば、再整備にかかる日数は計算できるが、そうでない場合は整備に時間を要する可能性が高い。もし、時間がかかる場合、顧客からの理解は得られるだろうか。

リスクヘッジは検査用スキャンツール による「OBD確認」

こうした事態を予防するには、検査場に持ち込む前のDTC確認が有効である。国土交通省でも「検査に持ち込む前にスキャンツールを活用してDTCの有無を確認し、記録があれば消去するという作業を徹底していただくことが重要だ」と注意を喚起する。整備用スキャンツールでの自己診断でもDTCは拾えるが、スキャンツールの機種によっては診断できないシステムがある。その場合、そのシステムのDTCは検出しない。認証工場にとってベストなDTCチェックは検査用スキャンツールを使い、入庫時と持ち込み前の二度にわたる「OBD確認」の実施である。これにより、検査場でのOBD検査は原則省略となり、再整備の出直しリス



検査用スキャンツールにアップグレードできる整備用スキャンツールを保有している認証工場は迷うことなくアップグレードをおすすめ！低額でアップグレードが可能。画像はイメージ

クを低減できるとともに、不具合の発見が早まるため、外注に出さなければならぬ電子制御装置整備の対応にいち早く着手できる。したがって、不具合が見つかった時点で顧客に、その旨を説明できるため、後手後手の対応にならず、顧客との信頼関係を損なうリスクも避けることができる。

また、検査用スキャンツールで「OBD確認」を実施することで、OBD検査の料金ももらいやすい。なお、指定工場でのOBD検査料金は平均すると3,500円（税別）程度の金額を顧客に請求している。

現在、OBD検査は初回車検のみだが、来年には2回目のOBD検査が入庫する。少しずつ認証工場でもOBD検査の入庫が増えていくはずで、早めの対応が求められる。（Text：泉山 大）

〔テーマ3〕 検査対象装置の広がり

インタビュー

——OBD検査の対象装置が3つ拡大された。この経緯と、今後さらに拡大する可能性について。また、電子制御装置整備の対象範囲との関連性は？

OBD検査の基本的な趣旨は、従来の車検では機能状態の確認が難しかった安全装置について、DTCを通じて適切に状態を把握し、安全性を高めることにある。対象装置は、普及率の高さや、故障した際の事故への影響の大きさなどを考慮し、優先度の高いものから順次追加している。今回追加したペダル踏み間

違い加速抑制装置なども、社会的な関心の高まりを踏まえたもの。今後も事故の発生状況や技術の普及度合いを注視し、必要に応じて専門家との議論を経て、対象装置を追加していくことになるだろう。

一方で、OBD検査の対象範囲と、特定整備制度における「電子制御装置整備」の対象範囲は、必ずしも一致しない。電子制御装置整備は、個々の車両の安全を確保するため、対象となる装置の整備は例外なく適切に行われるべきである。OBD検査は、その中でも特にDTCでの確認が必要と判断されたものに絞り込んでいる、という関係性になる。したがって、OBD検査の対象でないからといって、整備が不要になるわけでは

ない。

——モニタリング会合でも議題に上がった超音波センサー（ウルトラソニックセンサー）は特定整備の対象という理解でよいのか？

特定整備の対象は、カメラやレーダーなど「運行時の状態及び前方の状況を把握」し、制動装置（ブレーキ）やかじ取り装置（ステアリング）の作動に影響を及ぼす恐れのある装置の取り外しや取り付け、調整作業である。

後方のセンサーについても、車両全体の機能と連動するものもあることから、対象とらえて特定整備工場で整備マニュアルに基づいて適切に整備していただくことが望ましいと考えている。

考察・解説

拡大するOBD検査対象装置と複雑化する電子制御装置整備

OBD検査対象装置の拡充が今後3年のうちに始まる。ADAS高度化が進展し、様々な機能が追加されているため、対象装置の拡充は自然な流れと言える。いずれこれらは自動運転レベルが上がるにつれ、装置（モジュール）から、システムへと変化し、自動運行装置に収れんされていくものと考えられる。したがって、しばらくは対象装置の拡充は続いていく。OBD検査の対象装置が拡充されたことで検査に制約が課されることはない。あくまでも検査は検査である。しかしながら、問題は安全系OBDに不適合が検出され、整備が必要になった時である。中

でも拡充される装置についての知識と理解は重要だ。たとえば、大型貨物車両が左折時等に自転車などと衝突するおそれがある場合に運転者に警報する側方衝突警報装置については電子制御装置整備の対象か否かが明確ではなく、整備の現場に混乱をきたす可能性がある。

前側方レーダーが登場した時、このレーダーセンサーに関して、電子制御装置整備の対象か否かの議論が整備業界の中で沸き起こった。前側方レーダーが衝突被害軽減ブレーキ機能を司っていれば、それは電子制御装置整備の対象装置であるという意見があったが、専門家でも「前側方レーダーは対象装置ではない」とする考え方もあった。側方衝突警報装置についても、側方に関わる衝突防止の装置のため、分かりにくいといえる。

1月に開催されたOBD検査モニタリング会合でリヤ側のコーナーセンサーに不適合が検出され、自動車技術総合機構

が課題として採り上げた。今般、国土交通省にリヤ側のコーナーセンサーは電子制御装置整備の対象かと質問したところ、「後方のセンサーについても、車両全体の機能と連動するものもあることから、対象とらえる」との回答だった。整備業界関係者は前方センシングの装置が電子制御装置整備対象と認識している人は少なくない。検査の対象装置の拡充の際は、こうした電子制御装置整備の対象か否かについての見解を示す必要性が出てきたのではないだろうか。

(Text：泉山 大)



[テーマ4] 新通信プロトコル DoIP

インタビュー

——国産車でも新しい通信プロトコル「DoIP」の採用が2026年から始まると言われている。これによるOBD検査への影響はあるか？

DoIPは診断データの大容量化等に対応した通信規格であり、主に輸入車で採用が進んでいるが、従来の自動車よりも扱う情報量が多いソフトウェア定義自動車 (SDV) の流れの中で、今後は国産車でも採用が増えてくと予想される。

OBD検査の技術基準では、DoIPは通信プロトコルの一つとしてすでに規定されている。したがって、DoIPが採用され

ていること自体が原因で検査に支障が出たり、不適合になったりすることはない。ただし、整備事業者側では、DoIPに対応したスキャンツールを準備してもらう必要がある。

考察・解説

輸入車のOBD検査スタート DoIPがOBD検査市場に登場

次世代の車載通信規格としてDoIP (ドゥアイピー) という言葉が聞かれるようになって久しい。Diagnostics over IPの略称でスキャンツールと車両の診断プロトコルである。自動車がインターネットにつながることで、ECU間の通信量は飛躍的に伸びており、その膨大なデータをやりとりするため、CANに代わって使用されるというものだ。これは国際標準規格としてISO13400で規定されている。スキャンツールにおいては、このISO13400に対応した機種でなければそのECUにアクセスすることはできない。とりわけ、OBD検査でも、このDoIPを伴う車両が今後登場してくる。今秋、10月1日以降、輸入車のOBD検査がスタートするが、メルセデス・ベンツの通信はDoIPとなっており、ISO13400対応の検査用スキャンツールが必要となる。また、10月20日には三菱ふそうのDoIP搭載のトラックも検査対象車となる。ただし、今のところDoIP対応の車種はま

だまだ限定的だ。また、国産乗用車でDoIPが採用されるのは2026年ごろと言われている。この場合、OBD検査として入庫するのは2029年のため、すぐにISO13400対応のスキャンツ

ールを準備する必要はない。しかしながら、代替やバックアップ用などにもう1台、検査用スキャンツールを購入するという際にはISO13400対応機種を選ぶほうが得策といえるだろう。

トヨタRAV4発表 SDVで車載通信は変わるか

6月にトヨタが発表した新型RAV4には同社本格SDVとしてソフトウェア用のプラットフォーム「Arene」(アリーン) が初採用された。この「Arene」は、特斯拉が搭載する中央集約型の統合プラットフォームと多くの自動車メーカーで採用するモジュール毎の通信システムの中間に位置するドメイン型といわれている。SDV

OBD検査対象車型式一覧 記載例

2025年5月31日時点

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日	ISO 13400
585	ボルボ	2KG-4S4RKL1	FH	普通・貨物	2025年10月1日	
586	ボルボ	2KG-4S4RTL1	FH	普通・貨物	2025年10月1日	
587	ボルボ	2KG-5S4RKF1	FH	普通・貨物	2025年10月1日	
588	ボルボ	2KG-5S4RTF1	FH	普通・貨物	2025年10月1日	
589	ボルボ	2KG-5S4RKL1	FH	普通・貨物	2025年10月1日	
590	ボルボ	2KG-5S4RTL1	FH	普通・貨物	2025年10月1日	
591	BMW	3CA-42EG20	BMW X1 xDrive20d	普通・乗用	2025年10月1日	
592	メルセデス・ベンツ	5LA-206054C	C350e	普通・乗用	2025年10月1日	○
593	スズキ	3BA-JC74W	ジムニー	小型・乗用	2025年10月1日	
594	BMW	3LA-22CS44	BMW XM/BMW XM Label	普通・乗用	2025年10月1日	
595	メルセデス・ベンツ	ZAA-294612	EQE 350 4MATIC	普通・乗用	2025年10月1日	○

国土交通省が公表するOBD検査対象型式一覧にはISO13400対応が記載

出典：OBD検査モニタリング会合資料

ではOTA (Over The Air) によるソフトウェアのアップデートが本格化すると見られ、その大容量データをやりとりにはDoIPの採用は必須だ。本格SDVと位置付けられるRAV4にどの通信プロトコルが採用されるかは注目する必要がある。(Text: 泉山 大)



トヨタの本格SDVとして2025年度中の発売が予定されている新型RAV4

[テーマ5] 標準スキャンツール開発進捗

インタビュー

—— 汎用スキャンツールメーカーによる、より高度な診断が可能なスキャンツールの開発に向けた進捗状況は？

自動車メーカーが保有する整備情報

を、汎用スキャンツールメーカーがいかにして入手しやすくするかが長年の課題だった。個別の契約では情報提供の条件や費用面でのハードルが高いという問題があった。

この課題を解決するため、国が関与する第三者機関を介在させ、メーカーからの情報を集約してツールメーカーに提供する新たな枠組みの構築について、関係者間で大枠の合意ができた。

これにより、ツールメーカーはより適正な条件で必要な情報を入手できるようになり、結果として高機能な汎用スキャンツールが開発・普及しやすくなる環境を目指している。事実上、純正ツールに近い機能を持つスキャンツールが、より多くの整備事業者にとって入手しやすくなるのが理想である。現在、制度の細部を詰めている段階だ。

考察・解説

汎用スキャンツールの機能向上が求められる背景

近年の自動車技術の高度化に伴い、従来の汎用スキャンツールでは対応できない整備作業が増加傾向にある。各種技術革新のなかでも整備作業に大きな影響を与えているのが、自動車サイバーセキュリティの強化である。

自動車におけるサイバーセキュリティの重要性が高まる中、関連する規制や規格が多数成立している。2020年6月には国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム (WP29) でサイバーセキュリティシステムに関する協定規則 (UN-R155) と、プログラム等改変システムに関する協定規則 (UN-R156) が成立。同年12月には、日本国内で同規則を導入することを目的とした保安基準等の改正が公布された。この保安基準はOTA (Over-The-Air、無線によるソフト更新技術) に対応した新型車と継続生産車、OTAに対応していない新型車ですでに適用が開始されており、OTA

に対応していない継続生産車についても来年5月1日から適用される予定である。

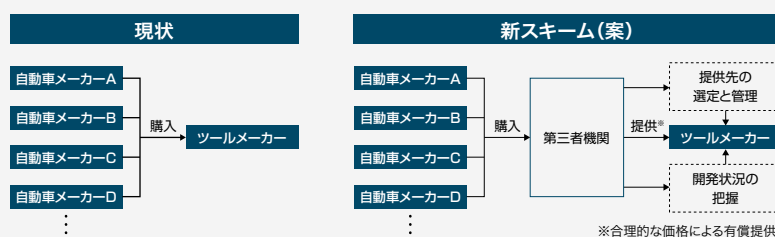
カーメーカー各社はサイバーセキュリティ対策として、車載ECUへのアクセスを制限するセキュリティゲートウェイ (SGW) を搭載。自社サーバーを通じたスキャンツール使用者の認証や、暗号鍵を用いた作業の管理などを導入している。どの作業からSGWの認証が必要となるかは、各カーメーカーのセキュリティ対応の内容によって異なるが、認証を通過して車載ECUへ接続し、診断・整備を行うためにはカーメーカーとの契約等が必要となる。

2019年の道路運送車両法改正でカーメーカー等に対し、特定整備認証事業場に対する純正スキャンツールの提供が義務付けられた。そのため、専門工場が純正スキャンツールを購入し、カーメーカーと個別に契約することで、SGW

の認証が求められる作業に対応することは可能である。しかし、全メーカーの純正スキャンツールを導入することは費用負担が大きく、多くの専門整備工場にとって現実的な選択肢とはなり難い。

この先OBD検査対象装置が拡大されていくなか、特定DTCを解消するための整備作業でSGWの認証が求められる可能性は充分に考えられる。また、専門工場がSGW認証の必要な作業に対応できないままでは、同作業を社外事業場へ持ち込まなければならない専門工場、そして持ち込まれるディーラー双方の業務負担増大につながり、整備作業時間の長期化などによるユーザーへの影響も懸念される。そのため、カーメーカーから提供された技術情報を活用した汎用スキャンツール開発環境の整備、またそれによる汎用スキャンツールの機能向上が強く求められてきた。

カーメーカーからの情報を集約してツールメーカーに提供する新スキーム案



出典：第29回自動車整備技術の高度化検討会資料を参考に本誌作図

スキャンツール補助金、まだまだ受付中!

前回交付を受けた方、検査に使うPCを買い替えた方もOK

※交付を受けたものとは異なる機器に限る。

※PCの場合は分離型の検査用スキャンツールが必須

国土交通省は、自動車整備技術の高度化を図り、自動車の事故防止を推進するため、自動車整備事業者に対してスキャンツールの導入等を支援する。本誌編集時点では補助金の予算消化率は約25%なので、まだまだ受付中。

1.申請期間 2025年3月31日(月)10時～2026年1月30日(金)17時 ※先着順。予算がなくなり次第終了

2.補助対象事業者 自動車整備事業者 ※電子制御装置の認証を受けていない事業者にあつては、今後認証を申請予定である者に限る

3.補助概要 (1) 一定の要件を満たすスキャンツール（構成品であるPC等を含む）の導入に要する経費
(2) スキャンツール利活用のための研修に要する経費

※補助対象機器・研修は国土交通省において決定



補助対象機器（検査用）

https://hogo-zoushin-r6h.jp/pdf/2_1/補助対象機器一覧.pdf
(最終更新日2025年7月24日)



補助対象機器（整備用）

<https://www.jamta.com/scan-tool-list>
(最終更新日2025年7月31日)



補助対象研修

https://hogo-zoushin-r6h.jp/pdf/2_1/補助対象研修一覧.pdf
(最終更新日2025年4月3日)

4.導入時期 2024年4月1日から2026年1月30日までに導入・支払いまで終了していること

5.補助率 1/3

6.補助上限 設備費額:15万円 研修費:1万円
1事業場当たり両者合計の16万円を上限とする

7.留意事項 本補助事業は、2024年4月1日以降に実施されたスキャンツール事業に限るものとしている。なお、補助対象が重複する国の他の補助金制度（令和6年度被害者保護増進等事業費補助金を含む）にて機器・研修の補助金交付を受けた場合、同一の機器・研修を本補助事業で重複して申請することはできない。

8.優先採択 優先採択を希望する事業者のみ、一級整備士在籍の証明書を提出すること

※優先採択とは、申請受付期間において補助金申請額が補助金予算額を超過する場合に優先採択要件を満たしている事業者（一級整備士の在籍）の採択を優先してその他の事業者の申請を不受理（棄却）とすること。

9.申請方法及び問い合わせ先

補助対象機器・研修、公募要領、申請様式など補助事業に関する
詳細については、補助事業の事務を行う「TOPPAN」へ相談のこと。

TOPPAN（補助事務執行団体）
<http://hogo-zoushin-r6h.jp/>



10.その他 予算に達し公募を終了する場合、上記Webサイトで通知する。
本誌編集時点（2025年8月17日23時59分）では消化率24.4%

11.問い合わせ先

・申請に関する問い合わせ

令和6年度補正予算被害者保護増進等事業費補助金事務局

TEL : 03-4446-4346

(受付時間 9:00～18:00 土日祝日及び年末年始を除く)

・制度に関する問い合わせ

国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課 田村、山口

TEL : 03-5253-8589 FAX : 03-5253-1639

OBD検査対象型式一覧（2025年10月1日～10月31日）

2025年10月1日から10月31日までに検査対象となる車両の一覧です。今回は輸入車が中心です。

※OBD 検査開始日が到来しても、初度登録年月または初検査年月から 10 ヶ月経過していない場合には OBD 検査の実施は不要
※ハイライトされた車両の OBD 検査では、通信プロトコル ISO13400（DoIP 方式）に対応した検査用スキャンツールを使用する必要があります

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日
544	BMW	ZAA-52EJ89	BMW i7 xDrive60	普通・乗用	2025年10月1日
545	BMW	3AA-22EH30	BMW 740i	普通・乗用	2025年10月1日
546	BMW	3AA-32EM44	BMW X7 M60i xDrive	普通・乗用	2025年10月1日
547	BMW	3BA-52EE20	BMW X1 xDrive20i	普通・乗用	2025年10月1日
548	BMW	ZAA-62EF67	BMW iX1 xDrive30	普通・乗用	2025年10月1日
549	BMW	3BA-12GB30	BMW M3 ツーリング	普通・乗用	2025年10月1日
550	BMW	ZAA-42AW44	BMW i4 xDrive35	普通・乗用	2025年10月1日
551	BMW	3CA-22EJ30	BMW 740d xDrive	普通・乗用	2025年10月1日
552	BMW	3CA-22EN30	BMW X7 xDrive40d	普通・乗用	2025年10月1日
553	BMW	3BA-12DM30	BMW M2	普通・乗用	2025年10月1日
554	メルセデス・ベンツ	3CA-254605C	GLC220d 4MATIC	普通・乗用	2025年10月1日
555	メルセデス・ベンツ	3CA-254605	GLC220d 4MATIC	普通・乗用	2025年10月1日
556	プジョー	3BA-P54HN05	408	普通・乗用	2025年10月1日
557	プジョー	3LA-P545G06H	408 HYBRID	普通・乗用	2025年10月1日
558	メルセデス・ベンツ	4AA-177051M	メルセデスAMG A35 4MATIC	普通・乗用	2025年10月1日
559	メルセデス・ベンツ	4AA-177151M	メルセデスAMG A35 4M セダン	普通・乗用	2025年10月1日
560	メルセデス・ベンツ	ZAA-296624	EQS 450 4MATIC	普通・乗用	2025年10月1日
561	メルセデス・ベンツ	ZAA-296644	EQS 580 4MATIC	普通・乗用	2025年10月1日
562	BMW	ZAA-22CF89S	BMW iX xDrive50	普通・乗用	2025年10月1日
563	ボルボ	2PG-4S2TDA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
564	ボルボ	2PG-4S2TEA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
565	ボルボ	2PG-4S2TGA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
566	ボルボ	2PG-5S2TDA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
567	ボルボ	2PG-5S2TEA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
568	ボルボ	2PG-5S2TGA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
569	ボルボ	2KG-4S2TDA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
570	ボルボ	2KG-4S2TEA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
571	ボルボ	2KG-4S2TGA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
572	ボルボ	2KG-5S2TDA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
573	ボルボ	2KG-5S2TEA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
574	ボルボ	2KG-5S2TGA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
575	ボルボ	2DG-5S4TBA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
576	ボルボ	2DG-5S4TCA1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
577	ボルボ	2DG-5S4TBL1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
578	ボルボ	2DG-5S4TCL1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
579	ボルボ	2KG-4S3RKf9	FH	普通・貨物	2025年10月1日
580	ボルボ	2KG-4S3RKf1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
581	ボルボ	2KG-4S3RTf1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
582	ボルボ	2KG-5S3RTf1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
583	ボルボ	2KG-4S4RKf1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
584	ボルボ	2KG-4S4RTf1	FH	普通・貨物	2025年10月1日

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日
585	ボルボ	2KG-4S4RK1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
586	ボルボ	2KG-4S4RTL1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
587	ボルボ	2KG-5S4RKf1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
588	ボルボ	2KG-5S4RTf1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
589	ボルボ	2KG-5S4RK1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
590	ボルボ	2KG-5S4RTL1	FH	普通・貨物	2025年10月1日
591	BMW	3CA-42EG20	BMW X1 xDrive20d	普通・乗用	2025年10月1日
592	メルセデス・ベンツ	5LA-206054C	C350e	普通・乗用	2025年10月1日
593	スズキ	3BA-JC74W	ジムニー	小型・乗用	2025年10月1日
594	BMW	3LA-22CS44	BMW XM/BMW XM Label	普通・乗用	2025年10月1日
595	メルセデス・ベンツ	ZAA-294612	EQE 350 4MATIC	普通・乗用	2025年10月1日
596	アルファロメオ	3LA-AV113	トナーレ	普通・乗用	2025年10月1日
597	BYD	ZAA-SC2EXSQ	ATTO3	普通・乗用	2025年10月1日
598	BMW	3AA-12ET44	BMW XSM Competition/BMW XSM Competition	普通・乗用	2025年10月1日
599	BMW	3AA-32EU44S	BMW X5 M60i xDrive	普通・乗用	2025年10月1日
600	BMW	3AA-32EU44A	BMW X5 M60i xDrive	普通・乗用	2025年10月1日
601	BMW	3LA-42EU30	BMW X5 xDrive 50e	普通・乗用	2025年10月1日
602	BMW	3AA-42EX44	BMW X6 M60i xDrive	普通・乗用	2025年10月1日
603	メルセデス・ベンツ	5AA-167161	メルセデスAMG GLE53 4M+	普通・乗用	2025年10月1日
604	メルセデス・ベンツ	5AA-167361	メルセデスAMG GLE53 4M+ C	普通・乗用	2025年10月1日
605	ホンダ	6AA-RC5	オデッセイ	普通・乗用	2025年10月1日
606	ボルシェ	3LA-E3RL	Cayenne e-hybrid	普通・乗用	2025年10月1日
607	ボルシェ	3LA-E3RLA	Cayenne e-hybrid	普通・乗用	2025年10月1日
608	アバルト	ZAA-FA1AB	500e	小型・乗用	2025年10月1日
609	メルセデス・ベンツ	4LA-223182	メルセデスAMG S63 E P	普通・乗用	2025年10月1日
610	メルセデス・ベンツ	4AA-118351M	メルセデスAMG CLA35 4M	普通・乗用	2025年10月1日
611	メルセデス・ベンツ	4AA-118651M	メルセデスAMG CLA35 4M SB	普通・乗用	2025年10月1日
612	ホンダ	6AA-CY2	アコード	普通・乗用	2025年10月1日
613	メルセデス・ベンツ	4LA-206080C	メルセデスAMG C63SE P	普通・乗用	2025年10月1日
614	メルセデス・ベンツ	4LA-206280C	メルセデスAMG C63SE P SW	普通・乗用	2025年10月1日
615	BMW	ZAA-42EJ49	BMW i7 eDrive50	普通・乗用	2025年10月1日
616	メルセデス・ベンツ	ZAA-294653	メルセデスAMG EQE53 4M+	普通・乗用	2025年10月1日
617	BMW	ZAA-82EH93	BMW i7 M70 xDrive	普通・乗用	2025年10月1日
618	メルセデス・ベンツ	3CA-214004C	E220d	普通・乗用	2025年10月1日
619	メルセデス・ベンツ	3CA-223023	S450d 4MATIC	普通・乗用	2025年10月1日
620	メルセデス・ベンツ	3CA-167133	GLE450d 4MATIC	普通・乗用	2025年10月1日
621	メルセデス・ベンツ	3CA-167333	GLE 450d 4MATIC クーペ	普通・乗用	2025年10月1日
622	メルセデス・ベンツ	3CA-167933	GLS450d 4MATIC	普通・乗用	2025年10月1日
623	BMW	ZAA-32FK45	BMW i5 eDrive40	普通・乗用	2025年10月1日
624	BMW	ZAA-42FK89	BMW i5 M60 xDrive	普通・乗用	2025年10月1日
625	BMW	3AA-12FJ20	BMW 523i	普通・乗用	2025年10月1日

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日
626	トヨタ	6AA-ZVG13	カロラークロス	普通・乗用	2025年10月4日
627	トヨタ	6AA-ZVG16	カロラークロス	普通・乗用	2025年10月4日
628	トヨタ	4BA-MXGA10	カロラークロス	普通・乗用	2025年10月4日
629	BMW	3CA-12EV30A	BMW X5 xDrive35d/BMW X5 xDrive40d	普通・乗用	2025年10月4日
630	BMW	3CA-12EV30S	BMW X5 xDrive35d	普通・乗用	2025年10月4日
631	BMW	3CA-12EY30S	BMW X6 xDrive35d	普通・乗用	2025年10月4日
632	スズキ	5AA-MK94S	スぺーシア	軽・乗用	2025年10月6日
633	スズキ	4AA-MK54S	スぺーシア	軽・乗用	2025年10月6日
634	マツダ	5AA-MM94S	フレア ワゴン	軽・乗用	2025年10月6日
635	マツダ	4AA-MM54S	フレア ワゴン	軽・乗用	2025年10月6日
636	トヨタ	3DA-GDJ76W	ランドクルーザー	普通・乗用	2025年10月6日
637	レクサス	6AA-AAWH10W	LM350h	普通・乗用	2025年10月11日
638	レクサス	6AA-AAWH15W	LM350h	普通・乗用	2025年10月11日
639	レクサス	5AA-TAWH15W	LM500h	普通・乗用	2025年10月11日
640	メルセデス・ベンツ	5LA-254656	GLC350e 4MATIC	普通・乗用	2025年10月18日
641	メルセデス・ベンツ	5AA-177084	A180	普通・乗用	2025年10月18日
642	メルセデス・ベンツ	5AA-177184	A180 セダン	普通・乗用	2025年10月18日
643	メルセデス・ベンツ	5AA-247084	B180	普通・乗用	2025年10月18日
644	メルセデス・ベンツ	5AA-118384M	CLA180	普通・乗用	2025年10月18日
645	プジョー	ZAA-P24ZK02	E-2008	普通・乗用	2025年10月18日
646	DS	ZAA-D34ZK02	DS 3 E-TENSE	普通・乗用	2025年10月18日
647	三菱	2PG-FU80GX	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
648	三菱	2PG-FU84GX	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
649	三菱	2PG-FU84HX	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
650	三菱	2PG-FU84VX	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
651	三菱	2PG-FU80GY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
652	三菱	2PG-FU80HY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
653	三菱	2PG-FU80VY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
654	三菱	2PG-FU84GY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
655	三菱	2PG-FU84HY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
656	三菱	2PG-FU84VY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
657	三菱	2PG-FU84GZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
658	三菱	2PG-FU84HZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
659	三菱	2PG-FU84VZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
660	三菱	2PG-FU85GZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
661	三菱	2PG-FU85HZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
662	三菱	2PG-FU85VZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
663	三菱	2KG-FV80GX	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
664	三菱	2PG-FV80GX	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
665	三菱	2PG-FV80HX	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
666	三菱	2PG-FV80VX	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
667	三菱	2PG-FV80GY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
668	三菱	2PG-FV80HY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
669	三菱	2PG-FV80VY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
670	三菱	2PG-FV80GZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
671	三菱	2PG-FV80HZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
672	三菱	2PG-FV80VZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日

	車名	型式	通称名	種別等	OBD検査開始日
673	三菱	2PG-FV84GZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
674	三菱	2PG-FV84HZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
675	三菱	2PG-FV84VZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
676	三菱	2PG-FY80GY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
677	三菱	2PG-FY80HY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
678	三菱	2PG-FY80VY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
679	三菱	2PG-FY84GX	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
680	三菱	2PG-FY84GY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
681	三菱	2PG-FY84HY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
682	三菱	2PG-FY84VY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
683	三菱	2PG-FS84GX	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
684	三菱	2PG-FS84GY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
685	三菱	2PG-FS84HY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
686	三菱	2PG-FS84VY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
687	三菱	2PG-FS85GY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
688	三菱	2PG-FS85HY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
689	三菱	2PG-FS85VY	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
690	三菱	2PG-FS80HZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
691	三菱	2PG-FS80VZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
692	三菱	2PG-FS84GZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
693	三菱	2PG-FS84HZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
694	三菱	2PG-FS84VZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
695	三菱	2PG-FS85GZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
696	三菱	2PG-FS85HZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
697	三菱	2PG-FS85VZ	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
698	三菱	2PG-FP84GGR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
699	三菱	2PG-FP84HDR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
700	三菱	2RG-FP84VDR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
701	三菱	2PG-FP84HER	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
702	三菱	2RG-FP84VER	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
703	三菱	2PG-FP84HGR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
704	三菱	2RG-FP84VGR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
705	三菱	2KG-FV80HJR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
706	三菱	2KG-FV80VJR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
707	三菱	2KG-FV84HJR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
708	三菱	2KG-FV84VJR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
709	三菱	2PG-FV84HJR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
710	三菱	2RG-FV84VJR	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
711	三菱	2KG-FV80HYP	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
712	三菱	2KG-FV80VYP	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
713	三菱	2KG-FV80HZP	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
714	三菱	2KG-FV80VZP	ふそう	普通・貨物	2025年10月20日
715	トヨタ	ZBA-KZSM30	クラウン	普通・乗用	2025年10月25日
716	トヨタ	6AA-AZSH32	クラウン	普通・乗用	2025年10月25日
717	メルセデス・ベンツ	4BA-290689N	メルセデスAMG GT63S 4M+	普通・乗用	2025年10月25日
718	プジョー	ZAA-P21ZK02	E-208	普通・乗用	2025年10月25日

出典：OBD検査ポータル (<https://www.obd.naltec.go.jp/>)

特集

まだまだ補助金申請受付中！※

輸入車のOBD検査開始まで残り1ヵ月を切っている。補正予算によるスキャンツール補助金もまだ申請を受付中だ（→詳細は13ページ）。ここでは検査用、整備用を交えたスキャンツールを紹介する。

※本誌編集時点

整備からOBD検査まで一気通貫

整備・検査兼用 Windowsタブレット型スキャンツール「SSS-T3」

アルティア » <https://altia.co.jp>

次世代車載通信プロトコル「DoIP (ISO 13400)」に対応。WindowsタブレットとVCIがセットになったオールインパッケージで、Bluetoothによるワイヤレス接続でのOBD検査が可能。タブレットにはICリーダーを内蔵。電子車検証をかざすだけで特定DTC照会アプリに車両情報が自動入力され、従来の手入力作業を削減。効率的なOBD検査を実現する。

整備機能としては、国産車、大型バス、トラック、輸入車、スーパーカーまで幅広く対応。

OBD検査不適合時には、同一端末で不具合内容の把握から対応まで迅速に行える点も大きい。

DPFの強制再生やエイミングにも対応し、診断整備の利便性をさらに向上。EV・HVのメインバッテリー診断や、EDRの読み取り機能も新たに搭載（トヨタ、スバルの一部車両に対応）。

車両ソフトのアップデートが3年間、車両修理ホットラインが1年間無料。ショルダーベルト付き専用タブレットケースも同梱し、持ち運びにも便利。



専用スキャンツールにタブレットをセット

整備・検査兼用スキャンツール「MaxiSys」シリーズ

安全自動車 » <https://www.anzen.co.jp>

安全自動車は、故障診断・OBD検査・次世代車両対応まで、整備現場のニーズに応える機種を紹介する。AUTELの新製品の「MaxiSys 906MAX」は、低価格帯のエントリークラスがアップグレードした最新モデル機種。OBD検査に対応した、「MaxiVCI V200」を搭載しており、国産車と輸入車の診断に対応し、10.1インチの大画面とADAS診断対応を備えた高性能仕様で、コストパフォー

マンスに優れ、幅広い整備工場に最適な機種だ。「MaxiSys Ultra」、「919」、「909」シリーズは、輸入車のコーディング作業やプログラミングにも対応した、メーカー史上トップクラスの高性能モデル。多機能で次世代車両に対応しており、高いレベルでの故障診断修理を求めるプロ整備士に最適な機種となっている。特に、「MaxiSys Ultra」は、12.9インチの見やすい大画面にVCMI、オシロスコープ

機能を搭載しており、メーカーの一押し機種である。また、「MaxiSys Ultra」のOBD検査に対応するためのアップグレードパッケージには「MaxiVCI V200」が付属しており、特定整備認証スキャンツールとしての活用も可能。



MaxiSys Ultra



MaxiVCI V200

※OBD検査対応のアップグレードパッケージには「MaxiVCI V200」が付属

無線タイプのOBD検査専用スキャンツール

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、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。



高性能ノートパソコン型スキャンツール

総合型スキャンツール「G-SCAN Z Tab LV」

インターサポート » <https://g-scan.jp>

OSはWindows11を搭載した、高性能ノートパソコン型スキャンツール。OBD検査において、検査用スキャンツール型式認定済みであり、検査、整備時ともに無線通信 (Bluetooth) が可能。タブレットとしても使える2in1モデルの端末を採用し、360°回転可能な14インチの大画面タッチパネル液晶とキーボードを備え、より効率的に入力作業がしやすくなった。またZシリーズ歴代最高スペックとして、ストレージ512GB、メモリ16GBを搭載し動作もスムーズ。電子車検証のICタグを読み取るICタグリーダー (ソニー製) や高感度デジタルペンも付属する。整備サポートセンターや技術研修会などのアフターサポートも充実させており、活用することでさらなる業務効率化を図ることができる。

インターサポート独自作成の補助金まとめ資料はこちら ➡



幅広いラインアップでニーズに対応

「MTG-DUAL-TAB2/MTG-NANO-SET/MTG3-SET」

スナップオン・ツールズ » <https://www.snapon.co.jp>

「MTG-DUAL-TAB2」は、DoIPに対応するとともに、EDRの読み取りも可能な整備・検査 (申請中) 兼用スキャンツール。75メーカー (バイク5メーカー含む) とOBD2に標準対応。オフラインコーディングに対応したPROモデルも設定。

「MTG-NANO-SET」は、DoIPに対応するとともに、EDRの読み取りも可能な整備・検査 (申請中) 兼用スキャンツール。28メーカー (バイク5メーカー含む) とOBD2に標準対応。「MTG3-SET」は22メーカーとOBD2に標準対応した、整備・検査 (申請中) 兼用スキャンツール。



MTG-DUAL-TAB2



MTG3-SET



MTG-NANO-SET

検査用、整備用、診断レポート作成

整備・検査兼用スキャンツール 「TPM-7 OBDplus」

ツールプラネット » <https://www.toolplanet.co.jp>

整備用スキャンツール、OBD検査用スキャンツールとしての使用、整備用としての診断結果レポートを作成・出力できるアプリケーション「Easy Report Plus」対応など、一体型機器では最大機能を持つスキャンツール。そこに「NANO-LC」をセットすることで、整備と検査を個別に行える利便性が実現できたモデルだ。一体型のTPMシリーズとしては唯一、データのライブ表示をグラフ化することが可能。状態変化を視覚的に表示することで、トラブルシュートにかかる時間を短縮できる。車両診断ソフトも充実しており、TPMシリーズで対応する国産乗用車メーカー 8社、国産トラックメーカー 4社、輸入車メーカー 7社に加えて、スーパーカーメーカー 4社の診断ソフトを搭載している。なお、OBD検査使用時は、Windows11がインストールされたパソコンもしくはタブレットが別途必要になる。



圧倒的な機能&サポート

整備・検査兼用スキャンツール 「Master X2」

TCJ » <https://tcjltd.com/>

220のカーメーカー、41のメンテナンスリセット、オンラインコーディングに対応できるスキャンツール。TPMS（空気圧センサーモニタリングシステム）も内蔵され、98%のカバー率を誇る。フィアット、クライスラー、アルファロメオ、マセラティ、ルノー、メルセデス・ベンツのセキュリティーゲートウェイに対応。フォルクスワーゲン、アウディにも今秋対応予定。専用のソケットを購入すれば、BYD、テスラ等のEVも診断が可能。さらにAIによる故障診断機能「TCドクター」や故障コードの有無を事業者や消費者に伝えるOBD鑑定書を発行できる機能「TCカルテ」が付属する。同社の診断機を購入、更新すると「ソフトウェア更新料及びサポート費用（税抜き価格13万円）」が最初の2年間、無料で付帯され、TCドクターやTCJサポート、NECネットエスアイの整備ナビゲーションプレミアサービス（年額9.6万円相当）を利用できる。



無線・有線いずれの接続にも対応

検査専用スキャンツール 「DN-DST-010-A」

デンソー » <https://www.denso.com/jp/ja/>

無線（Bluetooth、Wi-Fi）・有線接続（USB）の選択が可能な検査用スキャンツール。

本体寸法47.2×73×22.5mm、重量約70gと胸ポケットに収まる小型軽量モデル。通信完了後に一定時間が経過するとブザーを鳴らし、車両からのVCI取り忘れを防止する機能などを搭載しており、使い勝手が良い。

ISO9141（K/L）、HS-CAN、CAN-FD、DoIP（Ethernet）、HONDA専用通信（P-Line、Diag-X、Diag-H、SCS、WEN）の車両通信

に対応。対応通信規格はISO9141・14229・14230・15765・15031-5・13400、SAE J1979。

本体のほかUSBケーブル（2m）、USBケーブルロックを標準付属。オプションとして、フロントパネルラベル（8色。フロントパネルに貼り付けて、色を変えることができる。2台目以降の識別が可能）、USBケーブル（5m）、延長ケーブル（1.5m。車両とスキャンツール間に接続する延長ケーブル）を設定。



EDR読み取りもOKな兼用ツール

整備・検査兼用スキャンツール「MST-nano2」

バンザイ » <https://www.banzai.co.jp>

1台で整備用と検査用を兼用できるスキャンツール。

検査用スキャンツールとしては、従来の通信プロトコルはもちろん、今後、国産車への搭載も見込まれるISO13400 (DoIP) にも対応している。

また、同じく検査用として使用する場合、VCIと特定DTC照会アプリをインストールした端末との接続は有線・無線 (Bluetooth) のいずれにも対応するの

で、自社の環境に合わせた使い方が選べる。

一方、整備用スキャンツールとしては、電子制御装置整備が本番を迎える中で快適に使えるよう、ADASキャリブレーション機能を搭載。FAINESとの車両情報の連携もできる。また、一部国産車のみとはなるが、車両制御履歴を確認し、故障探求の手がかりとしても活用される EDR (イベント・データ・レコーダー) 情

報の読み取りにも対応している。

その他、音声で機能説明を行う音声サポート機能も搭載するなど、総合的に使い勝手が向上している。



オプションで機能追加に対応

整備・検査兼用スキャンツール「グー故障診断機」

プロトコーポレーション » <https://www.goo-net.com/pit/com/diagnosis/index>

グー故障診断サービスは、専用診断機及びアプリを活用してエンドユーザー向けに分かりやすい「グー故障診断書」を発行することができるサービス。整備・修理の入庫時や車両販売時に診断書を提示することで、ユーザーに安心感を与えることができる。同サービスの専用診断機・グー故障診断機は、専用アプリをインストールしたスマートフォンやタブレットなどと接続して使用。オプションとして、DTC消去やデータモニターなどのスキャンツール各種機能の追加が可能で、整備用スキャンツール及び検査用スキャンツールとしての認可も受けている。新規申し込み及び更新時の契約料やアップデート費用などはなく、月額で利用可能なため、リーズナブルに導入・継続使用することができる。また、同社のメディアであるグーネット中古車やグーネットビットに掲載している場合は、店舗情報や車両情報に「グー故障診断書」の情報を追加することが可能。グーネットには「グー故障診断書」付きの車両情報が4万台以上掲載 (2025年8月20日時点) されており、中古車を求める一般ユーザーに対しても高いPR効果を発揮する。

詳細はこちら → <https://www.goo-net.com/lp/search/obd/>



専門技術スタッフによる充実のアフターサポートプラン

整備・検査兼用スキャンツール「S-DMT-MD」

ヤマト自動車 » <https://www.yamato-a.com>

OBDソフトを標準装備し、新たな車載通信プロトコルDoIP (ISO13400) 対応のOBD検査認定及び自動車特定整備事業適合スキャンツール。

PCやタブレット端末などへ無料アプリ「イーザーレポートプラス」をインストールすることで、検査時に遠隔操作や車両データ管理、車両診断レポート作成がアプリ内でも可能。診断機本体には、ユーザー登録から1年の保証期間を設け、同

期間終了後も1ヵ月以内にソフトウェアのアップデート延長申し込みをすると、本体保証を1年間延長する。

また、S-DMT-MD-T1及びS-DMT-MD-T3に限り、専門技術スタッフによる総合サポート「トータルリペアソリューション」を有料で提供するプランを準備。国産・輸入車すべての乗用車に対応した、修理、オイルフルード、バッテリーに関するアドバイスが得られるだけでなく、保

安基準などの法令関係の問い合わせも受け付ける。



重大発表

私たちプロトリオスは カーアフターマーケット特化型求人サイト **CLUTCH** 求人 をはじめます — クラッチ —

私たちプロトリオスは

50 年以上にわたりカーアフターマーケット業界の皆様と歩んできました。

全国の整備工場や販売店の現場で、耳にする悩みや困り事。

そのなかで、今もっとも多い悩みが『人材確保』という事実。

整備士が採れない、若手が集まらない。

そんな採用の課題を、皆様と歩んできた私たちだからこそ

解決できると考えました。

「人が採れない」を「人と出会える」に変える、それが私たちの使命です。

なんとかしたい。だからやります！



『人材確保の悩み』をプロトリオスにサポートさせてください。

「整備業界」特化型求人サイト

CLUTCH 求人
— クラッチ —

<https://job.clutch-s.jp/>

まずは
企業会員
登録!



求人掲載から
採用まで

0円

整備士、
钣金・塗装、
営業等の
業界特化型

もちろんスマホでも!



今なら簡単なアンケート&企業会員登録で

Amazonギフトカード1,000円を
先着300名にプレゼント!!

Amazonギフトカードは、eギフト(デジタルタイプ)でコード等をEメールでご連絡します



期間：2025年10月31日(金)まで

アンケートと企業会員登録はこちら

<https://forms.gle/VT AJ357ZTMz18gph9>



業界ニュース ひろい読み

2025年7月16日～8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 企業

キグナス石油がオンラインで メカニック研修を実施

日刊油業報知 (HELLO) 7月18日

キグナス石油は「新人メカニック研修」をオンラインで実施。全国から31人が参加した。車の整備経験がないSSスタッフを対象とし、工具の名称から車検・法定点検の内容、車の部品とその役割などの基礎知識を学ぶもの。受講者からは「様々な機械や工具を使うことで生じる危険を、いかに減らしていくかが大切だと感じた」などの声が寄せられた。同社では「車の整備を安心して任せられることができるスタッフの育成を通じてお客様の信頼獲得を目指す」とする。

PICK UP NEWS 企業

自動車産業の再生材利用を拡大 ブルーリバーズ協議会を発足

日刊油業報知 (HELLO) 7月18日

自動車産業における再生材利用の拡大を目指し、民間6社が発起人となった「ブルーリバーズ協議会」がこのほど設立された。2035年に向けて、自動車リサイクル産業を「再生原料製造業」へと進化させ、自動車のすべての部品を再生原料に戻し、新車の製造に活用し循環させるCar to Carの実現を目的としている。発起人はデンソー、東レ、野村総合研究所、ホンダ、マテック、リバーの6社。設立時の会員は約30社。今後は使用済み自動車の自動精緻解体を起点に調査を実施する。

PICK UP NEWS 企業

ホンダがソフトウェア開発の 新拠点を大阪に開設

日刊油業報知 (HELLO) 7月24日

ホンダの新たなソフトウェア開発拠点「ホンダソフトウェアスタジオ大阪」がこのほど開設された。大阪・関西圏に集まる優秀なソフトウェア人材の採用を促進し、大学や研究機関との連携やパートナー企業との協業の加速化に期待がかけられている。自動運転／先進運転支援システムやスマートキャビンといったアプリケーション、アプリを高効率で動かすための「SoC」や制御プラットフォーム、「ビークルOS」など、ホンダが独自開発する技術部門が集結している。

PICK UP NEWS 企業

JU 岐阜羽島 AA が 外装を自動判別するスキャナーを導入

自動車流通新聞 7月25日

JU 岐阜羽島オートオークションは双日が開発を進めている、車両の傷など外装全体の瑕疵を判別するドライブスルー型の外装スキャナーを導入。実証実験を2025年秋に開始し、2026年春にサービス提供を始める予定としている。光学技術を活用したカメラで車両の前後、左右、上面をスキャンし、画像処理することで傷、へこみ、さび、再塗装跡などの外装全体を視覚化、モニター上で判別する。1台当たりのスキャン時間は約30秒。検査員の検査精度の均一化と精度向上を図ることが可能。

PICK UP NEWS マーケット

自動車盗難の現状と 社外カーセキュリティー

自動車流通新聞 7月25日

警察庁が発表した2024年の自動車盗難の認知件数は6,080件。ピークだった03年の6万4,223件に比べると1割以下に減少しているものの、トヨタ「ランドクルーザー」など一部車種の盗難件数が増加傾向にあるほか、地域によっては依然として予断を許さない状況が続いている。自動車盗難の最新手口としては「CANインベーター」や「リレーアタック」、「ゲームボーイ」など。こうした犯罪手口から愛車を守る方法として社外品のセキュリティーが注目を集めている。

いすゞ・エルフがフルモデルチェンジ エルフミオを新たに投入

日刊油業報知 (HELLO) 7月25日

いすゞ自動車は小型トラックの「エルフ」4WDをフルモデルチェンジしたほか、国内唯一の4WDディーゼルトラックとして「エルフミオ」を新たに市場投入し、販売を開始した。「エルフ」4WDはキャブの内外装を刷新し、AT免許で運転可能な9速DCT（デュアルクラッチトランスミッション）ISIMを採用。「エルフミオ」4WDはクラス唯一の普通免許で運転可能なディーゼル4WDキャブオーバートラック。1.9リットルエンジン「RZ4E」を搭載する。

日産自動車の追浜工場を 九州に移管・統合

日刊油業報知 (HELLO) 7月29日

日産自動車は追浜工場の車両生産を日産自動車九州に移管・統合する計画を発表した。追浜工場での生産は2027年度末をもって終了する。追浜工場は1961年に操業開始。これまでに累計1,780万台以上の車両を生産してきた。「Re:Nissan」では工場稼働率を100%程度に維持しながら、グローバル生産能力を350万台（中国を除く）から250万台に削減することを目指している。この目標達成のため、生産拠点を17カ所から10カ所に集約することを検討している。

三菱商事エネルギーとバンザイが 大口径タイヤ交換技術会を開催

日刊油業報知 (HELLO) 7月30日

三菱商事エネルギーとバンザイは7月15日、大口径タイヤ交換技術研修会を福岡県の東洋精器工業福岡営業所で開催した。会場には関係者を含め、20人が参加した。内容は大口径タイヤ交換時の留意点についての座学、タイヤチェンジャーの紹介、実機での交換作業等が行われた。SSのスタッフからは18インチ以上のタイヤの扱いに慣れておらず、研修開催を要望する声が多くあったことから実施。参加者は確かな手ごたえを感じた時間となった。

2025年自動車タイヤ国内需要 年央見直しは夏冬とも前年並み

日刊油業報知 (HELLO) 8月4日

日本自動車タイヤ協会は2025年自動車タイヤ国内需要の年央見直しを発表した。市販乗用車用タイヤは夏タイヤ、冬タイヤとも年間で前年比100%の見込み。需要見直しの前提となる実質経済成長率は当初予想の1.6%から1.0%に下方修正したことで、乗用車用タイヤの上期実績は前年比106%となった。下期は前年を下回る（95%）見込み。年間では当初見通しより62万1,000本減の3,073万4,000本。前年比では2ポイントマイナスの100%とした。

ダイハツ認定中古車を低額で利用 「ツキノリ」本格展開

日刊油業報知 (HELLO) 8月6日

ダイハツはこのほど、同社認定中古車を月々定額で利用できるサブスクリプションサービス「ツキノリ」の本格展開を開始した。同社では年単位での利用を前提とした残価設定型クレジットや日（時間）単位で貸し出すカーシェアリングサービスなどを展開してきた。「ツキノリ」はその中間となる月単位での利用を可能にするプラン。利用期間は最短1ヵ月から最長11ヵ月で。月額利用料金は、任意保険料、メンテナンス費用などを含め2万5,000円（税込み）。

「小学生自動車相談室」 三菱自工が今年も開設

日刊油業報知 (HELLO) 8月7日

三菱自動車工業は「2025年小学生自動車相談室」を7月20日に開設した（12月10日まで）。この相談室は小学生を対象に、自動車産業への理解を深めてもらおうと1993年から毎年、期間限定で開設し、車に関する質問を受け付けている。寄せられた相談は昨年までに累計4,000件を超えた。内容は、自動車産業全般や工場、環境問題など多岐にわたり、授業中の子どもたちからの質問や、先生による授業の事前準備など、様々な機会や用途に活用されている。

情報

BOX

information box

全軽自協 会長記者会見



全国軽自動車協会連合会（全軽自協、赤間俊一会長）は8月5日、東京都港区の芝パークホテルで、会長記者会見を開催した。今年は自動車税制改革の山場の年ということもあり、その対応のために赤間会長が留任し、3期目を迎えた。

昨年度の軽自動車新車販売台数は、認証問題や法規対応の影響がありつつも、第4四半期の反動増により前年比0.1%増の1,627,412台と、2年ぶりに前年を上回った。赤間会長は「今年度第1四半期はすべての月で前年を上回っていたが、7月に7ヵ月ぶりのマイナスとなった。物価高による購買マインドの減退も現れてきており、新車販売の見通しを楽観的に見るのは少々厳しい」としつつも、「6月にはダイハツから3年ぶりに新型車が発売された。年度後半には市場の活性化に期待している」と述べた。

プロトリオス 求人サービスを開始



プロトリオスは、自動車整備業界の求人・転職サイト「CLUTCH（クラッチ）求人」を事業譲受により引き継ぎ、9月1日よりサービスを開始した。

CLUTCH（クラッチ）求人は、自動車整備士（メカニック）、钣金・塗装、サービスフロント、営業・販売、受付、事務、回送、開発・製作・設計など、自動車整備関連の職種に特化した求人・転職サイト。求人掲載から採用まで無料、無期限で利用でき、採用活動の効率アップ、コストダウンで整備士をお探しの企業様におすすめ。

企業会員登録キャンペーンも実施中。

<https://job.clutch-s.jp/>

チームエル、「愛車広場カーリンク」 夏季大会を開催



チームエル（堀越勝格社長）は7月23日、東京ミッドタウン八重洲（東京都中央区）で「愛車広場カーリンク」の夏季大会を開催した。

大会は冒頭に上半期コンテストの

結果を発表。MVPは常陸太田駅前店の橘モータースと、橘本南店のクライススズキがそれぞれ受賞。両店舗の事例発表が行われた。

最後に堀越社長が登壇し、「経営に奇策はない。ダイエットや筋トレと同じで、体質強化した会社が持続的成長を実現する」とし、成功のカギは顧客数と接点という基本と、組織けん引力の源泉となる率先垂範のリーダーシップだと説いた。大手と差別化するには「効率より関係構築、何よりも人間力が重要であり、非効率に見えることが長い目で見ると効率的だ」と締めくくった。

日整連・整商連 自動車整備記者懇談会を開催

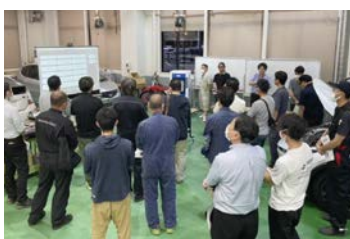


日本自動車整備振興会連合会及び日本自動車整備商工組合連合会（喜谷辰夫会長・理事長）は7月30日、KKRホテル東京（東京都千代田区）で、自動車整備記者懇談会を開催した。

会の冒頭で、喜谷会長・理事長は、「整備業界はわが国の経済や国民生活を支えるエッセンシャルワーカーとして、車社会の安全安心を保ち、地球環境の保全を図るという大切な社会的役割を担っており、各地において多くの雇用を生み出し、地域経済にとっても欠かせない存在となっている。困難な時代の変化にも対応し継続して発展できるように精進してまいりたい」と挨拶した。続いて、島雅之専務理

事が昨年度及び本年度の取り組み内容を発表、大項目として、①新技術への対応、②安定した整備事業に向けた対応、③人材不足への対応、④継続検査OSSの利用促進について説明した。

札幌整振 がフロントマン向け OBD 検査の研修会を開催



札幌地方自動車整備振興会は7月24日、フロントマン講習の一環として「OBD確認・検査の実施に係る講習会」を実施した。

OBD確認とOBD検査の実施方法について検査用スキャンツールを用いて実施したほか、不適合事例の紹介や適合・不適合の特定DTCの確認、さらにはトヨタのRoBデータの知識について学んだ。受講者からは、「分かりやすい内容でためになった」という評価や「実技を増やして欲しい」との要望の声が聞かれた。

講師はツールプラネット・瀬戸。参加者は30人(22社)。

空研、大型インパクトレンチ 「下取りセール」を実施中



空研(中川禎之社長、本社=大阪

府羽曳野市)は、12月末日まで、大型インパクトレンチ「下取りセール」を実施。期間中、大型レンチの対象機種を購入すると、機種に応じた下取り値引きが適用される。対象機種と値引きの詳細は次の通り。

対象機種は、①1"SQ・N型大型レンチ(KW-3800ISO・GL / 3800proX GL / 4500GL / 3800P / 4500P)、②1"SQ・D型、その他大型レンチ(KW-385GL / 420GL / 380P / 40P)。1"SQ以上の下取り機回収に付き1台当たりで、①を注文した場合は15,000円、②は10,000円の下取り値引きを行う。下取り機は、1"SQ以上のインパクトレンチであれば、アンビルタイプ、メーカーは問わず。また、追加特典として空研オリジナル防寒ブルゾンの同梱あり。詳細は同社Webサイトまで。

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

日本自動車輸入組合 理事長記者会見



日本自動車輸入組合(JAIA、ゲルティンガー 剛理事長)は7月30日、理事長記者会見を開催した。

2025年上半期の国内自動車市場について触れ、登録台数は約150万台と2年ぶりに上半期として前年を上回った。特に輸入EVが堅調で、2024年11月以降8ヵ月連続で増加しており、2025年上半期の輸入EVの登録台数は、前年比31.6%増の14,191台と15,000台に迫る勢いとな

った。2020年上半期以降6年連続で上半期過去最高の台数を更新した。

ゲルティンガー理事長は「このような実績を残すことができたのは、政府による切れ目ない継続的な補助金等の各種支援策や、JAIA会員各社が顧客のニーズに応えられるよう、積極的にEVのラインアップを拡充してきた結果と考えている」と述べた。

長野整振 2支部が「スキャンツール・ バッテリー研修会」開催



長野県自動車整備振興会の松本支部(上写真)は7月17日に、翌18日は上田支部(下写真)がそれぞれ「スキャンツール・バッテリー研修会」を実施した。

スキャンツールの基礎知識から故障診断、そしてカスタマイズの活用などを学ぶとともに、高機能化が進む鉛バッテリーの診断作業のポイントに加え、近年の自動車整備で欠かすことのできない安定化電源の必要性について、研修を開催した。講師は両日ともツールプラネット・瀬戸、東洋エンタープライズ・山口の両氏が担当。参加者は松本支部が35人(31社)。上田支部が70人(61社)。

整備機器全般

🔧 拡張自在及び360°回転可能なカプラーで作業効率を向上

分配ツインカプラー「WT-2AT」 分配ロータリーカプラー「WT-2RT」

ツインカプラーは、分配本体1個につきソケットは4個まで取り付けられ、本体はニップルを使用して多数の連結及びソケットの取り付けが可能。

ロータリーカプラーは、プラグ、ソケットの取り付け部が360°回転する。



分配ツインカプラー



分配ロータリーカプラー

WTBワタベコーポレーション TEL. 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

🔧 夏には夏用のグルー

「コールドグルー "Summer"」

気温が高い環境下でも17℃以上の温度に最適化され最大限の性能を発揮するよう設計された夏用コールドグルー。強い引きはがし力で頑固な凹みも難なく取り除ける。

特殊な配合により、柔軟性と高い接着力の維持を両立し、集中的な補修作業でも長持ちする。

また、耐久性と速乾性も持ち合わせ、表面に残留物を残さずにはがすことが可能。温暖な気候や過酷な修理環境に最適である。すべての一般的なコールドグルーアダプターに適合する。



日本デントショップネットワーク本部 TEL. 072-273-5571
大阪府堺市西区草部750-6 <http://www.dent-shop.com>

整備機器全般

🔧 専用洗浄液による強力なフラッシング

エアコンサイクル洗浄マシン 「TPSAC-2」

金属粉、樹脂などのエアコンサイクル内の故障発生原因物質の除去ができる洗浄機。動力がエアモーターのため電源不要。車載状態で部品が洗浄できる仕様により作業時間を大幅に短縮する。さらに、洗浄液を泡状かつ脈動させながら送り出すので、高い洗浄効率とサイクル内の隙間のない洗浄を両立できる。別用途として、ガス漏れ診断、修理後の気密テスト、エアコンサイクルの詰まり診断も可能。

サイズ：高さ880×幅450×奥行370mm

※ハンドル、タイヤ、フィルター含む

重量：20kg



デンゲン TEL. 06-6474-1081
大阪府大阪市西淀川区佃5-10-35 FAX. 06-6474-1620

整備機器全般

🔧 整備スツールでの充電ニーズに対応

中容量EV用急速充電器

整備スツールへの導入を想定した中容量のEV用急速充電器。業界最薄サイズ200mmの薄型壁掛けタイプで省スペースを実現。定格15kWは事業所や整備工場内など各法人での短時間充電ニーズに対応。充電方式は、国内外のEV、PHVに対応するCHAdeMO規格。



バンザイ TEL. 03-3769-6880
東京都港区芝2-31-19 <https://www.banzai.co.jp>



整備機器全般



最新の補機バッテリー規格にも対応

バッテリーテスター

バッテリー電圧だけでなくSOC（充電状態）とSOH（健全性）の計測も可能な同社オリジナルのバッテリーテスター。一般的な鉛バッテリーをはじめ、HV用補機バッテリーや充電制御車／アイドリングストップ車用バッテリーにも対応。CCA値を入力しての計測も可能。



バンザイ TEL. 03-3769-6880

東京都港区芝2-31-19 <https://www.banzai.co.jp>

整備機器全般



広範囲&強力吹き飛ばし

パルスエアードスター「AD-2」
・パルスエアーノズル（2個組）

パルスエアードスター AD-2はエアが円を描くように吐出するパルスブローにより、凸凹の隙間に入ったゴミや水が掻き出しやすい。コンパクトで取り回しが良く、低騒音ながら高打力を実現。切削粉・粉塵・水分・オイルの吹き飛ばしにも最適。パルスエアーノズルは専用アダプター付きで、同様にパルスブロー設計。フレキシブル空気冷却ホースに接続可能。アダプターを外すとM10メネジなので装置のエアーノズルとして使用できる（AD-2シリーズには取り付け不可）。



ベッセル TEL. 06-6976-7771

大阪府大阪市東成区深江北2-17-25 <https://vessel.co.jp/>

整備機器全般



低振動・低騒音・高操作性

エアーインパクトレンチ
「VSP-1148」

低騒音、低振動、高耐久性を追求する同社の新シリーズ「SP LINE」から登場のエアーインパクトレンチ。

ゲル入りグリップで低振動を実現。排気口に消音用フィルターを内蔵し排気音を低減。効率の良い打撃が可能なツインドッグハンマー式で、グリップはソフト樹脂で滑りにくいシボ仕上げ&冷氣遮断。新設計のアジャストレバー。簡単な操作で左右切り替えと右回転に3段階のトルク切り替えが可能（左回転は常に最大トルクで回転）。

全長：198mm、重量：2.5kg（付属品除く）
能力普通ボルト径：14~20mm
実用トルク範囲：380~550N・m



ベッセル TEL. 06-6976-7771

大阪府大阪市東成区深江北2-17-25 <https://vessel.co.jp/>

グッズ類／カー用品／他



乗用車用スタッドレスタイヤ

「ice GUARD8」

従来品に比べ、氷上制動性能が14%、氷上旋回性能が13%と大幅に向上するとともに、雪上制動性能が4%向上した、乗用車用スタッドレスタイヤ。加えて、ドライ・ウェット性能をそれぞれ3%向上し静粛性能も向上。ころがり抵抗と耐磨耗性能は従来品と同等レベルを維持しており、冬の様々な路面で高い性能を発揮する。



横浜ゴム TEL.0463-63-0414

神奈川県平塚市追分2-1 <https://www.y-yokohama.com/>



安全性・確実性は何よりも勝る

導入機種選定のフローも設けて現場の安全維持に努める

国道16号と20号がクロスする、八王子のまさに中心部に位置する日産東京 八王子店。3販社の統合により生まれた旗艦店は、安全を起点とした店作りをしている。サービス部 技術グループの川越泰明次長に話を聞いた。

工場概要 店長：山口 祥道 住所：東京都八王子市大和田町5-5-10 開店：2025年(リニューアルオープン) スタッフ数：47人(整備士数14人)

3販社の統合同様に3店舗が統合して生まれた旗艦店

同店を運営する日産東京販売は、2021年に日産プリンス東京販売、東京日産自動車販売、日産プリンス西東京販売の3社が統合して誕生した販社である。

奇しくも今回訪れた同店も、東京日産八王子店とプリンス西東京販売高倉店、同大和田店の3店舗が統合して、今年の3月にグランドオープンを迎えるなど、

何かと3に縁があるのは興味深い。

顧客からは「あの橋のところ（たもと）の店だね」と認知度が高く、立地に恵まれている。取材の前月（7月）で見ても、6ヵ月点検目標が216台、同定期点検が185台、同車検が146台に対して、いずれもクリアと実力も申し分ない。

それを支える整備士は14人、うち2人は外国籍。「(東京日産自動車販売の)2012年から、国家資格を持っている人材であれば国籍は関係ないと、多様性の観点を持って採用に臨んでいる」(川

越泰明次長) とのことだ。

加えて、採用活動というと一般的には総務部・人事部主導で動くところ、2014年ごろからはサービス部も積極的に採用活動に参加し、採用の早い段階から現場目線で応募者を見極める取り組みを行っている。

この取り組みが奏功してか、全店舗合わせた適正人数を設定しているとのことだが、現在は適正人数を超えるスタッフを抱えるなど、人手不足の情勢においては、うらやましい限りだ。



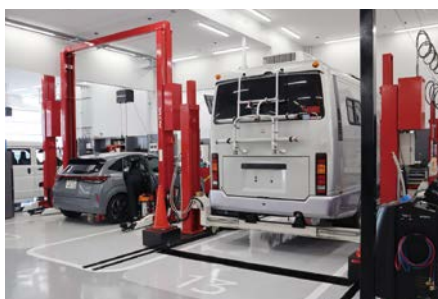
サービス部 技術グループ 川越泰明次長



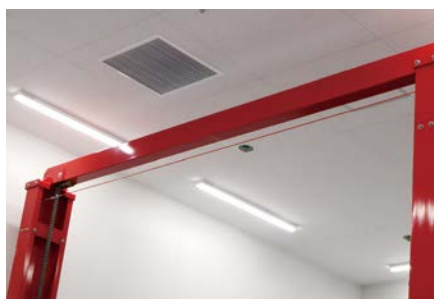
主力リフトは最新式のライジングパワー



各制御盤には安全スイッチを完備



重車両には門型リフトで対応



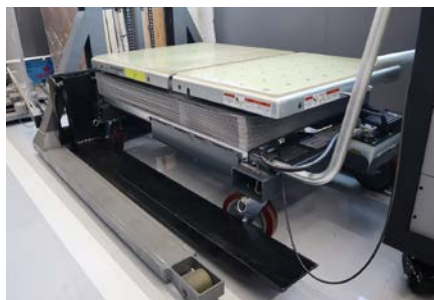
高さセンサー（赤い横線）で天井挟まれを防止



門型リフトは操作レバー付近に安全スイッチを配置



車両の衝突防止にカラーコーンを自主的に設置



腰痛防止にEVバッテリー用のリフター



エアコンの電気を担う蓄電装置

リフトは安全対策済みの最新式 気候面での安全対策も抜かりなし

もちろん、スタッフ確保のためには採用だけでなく、定着を促す取り組みも重要だ。同社では整備士の安全性、作業の確実性は何よりも勝るとの考えから、機器の導入からして選定のフローを設けて、現場の安全維持に努めている。安心して働ける職場は、より長い定着を促すからだ。

同店では全15スToolのリフトすべてに安全対策済み。大半のスToolに導入したアルティアの最新リフト、ライジングパワーには、制御盤に安全停止スイッチが、重量のある車両向けに導入したスカイマックスⅢ（門型リフト）にはリフト自体に安全停止スイッチを備えている。

さらにスカイマックスⅢには、ただでさえ高さのある車両の架装物が天井に挟まれないよう高さセンサーも設けている。

また、これも現代ならではの安全対策と言えるだろう、整備スToolにもエアコンを完備。冷（暖）気が外に逃げないよう、自動開閉のシートシャッターを設けている。併せて、屋根にはソーラーパネルと、EVのコンデンサーを再利用した蓄電池も備えており、冷暖房の電気はこれらで充分賄えている。

安全対策はハードとソフトの 両輪あってこそ

「リフトの制御盤の前には何かを置きがちだが、安全スイッチがあることで整理整頓にもつながっている。安全への意識を向けることも重要で、新人教育にお

いては安全講習に1日当てており、新人のうちから根付かせることでこれが企業文化・風土となっていく。一方で、既存のスタッフに対しても、月に1回整備士リーダーを集めての会議で、それまでに起こった社内事故についてどうしたら再発防止できるかを検討、その結果を水平展開している」。

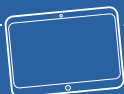
このように、ハード、ソフト両面で現場の安全を追求しており、EVに強い印象の日産店ながらも高電圧の事故はいまだに起こっていない。また、実際に事故が起きる前に、そこが危険な個所だとスタッフが認識し、注意喚起のためのカラーコーンを置くなどの自発的な取り組みも生まれており、川越次長は「何よりもうれしい」と手ごたえを感じていた。

（八木 正純）

みんながわかる！

OBD検査

ON BOARD DIAGNOSTICS
INSPECTION



第7回

特定DTCは どうやって選ばれるの？



佐野和昭

Profile
筆者プロフィール

東北大学 工学部卒業後、トヨタ自動車へ入社。アフターサービス部門に配属され、品質管理からサービス企画・改善、部品のマーケティングまで幅広い分野を担当。その後、自研センターの取締役に就任。新しいアルミ修理技法などの修理技術開発を担当し、機械・工具メーカーなどと意見を交わした。現在は、車体整備をはじめとした整備関連業界において複数社の顧問を務めると同時に、セミナー講師やコンサルタントとしても活躍中。



■ 特定DTCとはいったい何か？

今回は、OBD検査で「適合」か「不適合」かを左右する特定DTCについて解説します。DTCは約3,000種類もありますが、その中から特定DTCがどのような基準で、誰によって選ばれているのかを見ていきましょう。

自動車技術総合機構の研修資料には、「特定DTCとは、保安基準に不適合となる故障コード」と記載されています。しかしこれは定義を言い換えたもので、具体的な選定基準はよく分からないと感じる人も多いと思います。国交省の資料では、特定DTCを「OBD検査対象車の装置について、保安基準の性能要件を満たさなくなる『故障』の存在を推定できるDTCで、自動車メーカーが定めるもの」と定義しています。つまり、国交省が選定条件を定め、それに基づいて各メーカーがDTCを選んでいるということです。特定DTCは、「排ガスOBD」と、それ以外の2つのカテゴリーに分類されます。国交省は後者を便宜的に「安全OBD」と呼んでいます。

■ 特定DTCの選定条件

安全OBDの選定条件としては、以下のように定義されています。：エンジン・アイドリング（電動車は走行可能状態）で停車中に、OBDのみで『故障』を推定できるDTC。

ただし、以下の4つの除外条件があります：

- 1 停車状態では記録されず、走行時にのみ記録されるDTC（図1）
- 2 故障該当するか検証中の状態にあるDTC（＝ステータスが「仮」または「未確定」）※「過去」故障は明確には除外されていません
- 3 DTCだけでは『故障』かどうか判断できないケース（例：一時的なガラス曇りなど）
- 4 機能低下があるが、保安基準には適合している可能性があるDTC（＝正常な可能性があるDTC）

1と2は比較的明確に除外できますが、3や4は判断が難しく、メーカーとしても「実際は故障でないのに検査不適合になる」事態を避けるため、確実に故障と判断できないものは特定DTCに含めない傾向があると考えられます。また、カメラやミリ波レーダーなどの部品交換後にエイミングを行っていない場合に出る初期化未実施DTCや、ECUのバージョン不一致を示すDTCも対象になります。

一方、排ガスOBDについては、次のように定義されています：

排ガスOBDの技術基準で警告灯の点灯が義務付けられている「故障」にかかわるDTC（現在故障コードに限る）

ここでいう技術基準には、自己診断の内容や故障判断の詳細も含まれています。なお、図1のように「走行時にのみ記録されるDTC」も、排ガスOBDでは除外されていません。

■ DTCのステータスとは？

DTCには、「仮」、「現在」、「過去」という3つのステータスがあります。通常、自己診断で異常を検知すると「現在」状態のDTCとして記録されます。一方、1回目の異常検知では「仮」状態として記録し、2回目の異常で「現

在」に確定させる「2Pass方式」のDTCや、3回の異常検知で確定する「3Pass方式」のDTCも存在します。「現在」状態のDTCは、自己診断で異常が解消されたと判断すると、警告灯は消灯します。ただしDTCそのものはすぐには消去されず、「過去」状態として車両に残ります。このステータスの移行にも条件があり、自己診断が複数回正常であることが求められるDTCもあります。排ガスOBDでは、こうしたステータス管理に関する詳細な技術基準が定められています(図2)。たとえば、エンジン始動から走行、停止までの一連の動作を「1ドライビングサイクル(DC)」と呼びますが、「現在」状態になったDTCが、2回連続で異常なしと判定されたDCを経ることで、初めて「過去」状態へ移行します。

これに対して、安全OBDには統一基準がないため、ステータスの扱いや自己診断の実行タイミングはメーカーごとに異なります。診断の実行タイミングは以下のようです。

- ・ 常時または短周期で実行されるもの
- ・ 電源ON時に実行されるもの
- ・ 一定の走行条件で実行されるもの

自己診断が頻繁に実行されれば、「過去」状態に比較的移行しやすいと言えるでしょう。

スキャンツールに表示されるDTCステータスは、あくまで車両のOBDから読み出された情報をそのまま表示しているだけです。したがって、「現在」、「過去」といったステータスの意味や判断基準は、各カーメーカーの仕様に依存しています。

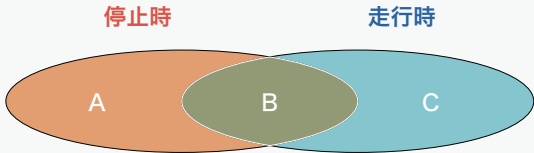
■ 特定DTCのステータス条件とは？

OBD検査では、「仮」状態のDTCは対象外とされています。そのため、特定DTC照会アプリでは、車両から「仮」状態のDTCを除外して読み取り、該当する特定DTCかどうかを判定しているようです。

一方で、「過去」状態のDTCについては、排ガスOBDでは検査対象外とされていますが、安全系OBDでは明確な除外ルールがないため、DTCの読み出し時に「過去」状態は除外していないよう

図1 特定DTC選択の条件

	発生条件		特定DTC選択	
	停止時	走行時	安全	排ガス
A	○	×	○	○
B	○	○	○	○
C	×	○	×	○



す。国交省の定義によれば、「現在故障」とは「現在異常が検知できる状態」に加え、「異常が継続していると判断できる状態」も含むとしています。ただし、この「継続していると判断できる」基準は明確に示されていないため、各メーカーのステータス判断と必ずしも一致するとは限りません。

実際のOBD検査運用では、特定DTC照会アプリで「特定DTC」と判定されたものの、スキャンツール上ではそのDTCが「過去」状態として表示されることが稀にあります。これは、「現在」と「過去」の判断基準や移行タイミングの違いによって起こると考えられます。

■ 今回の疑問に対する回答

「特定DTCは国交省の定義に基づいてカーメーカーが選定するが、安全OBDと排ガスOBDでは選定条件が異なり、詳細な技術基準のない安全OBDはカーメーカーによって選定が異なる可能性がある」となります。

今回は特定DTCについてOBDの技術基準まで踏み込んで調査してみました。今後、本誌と連動して企画中のOBD検査に関するオンラインセミナーでは、図を用いながら、この関係性をより分かりやすく解説する予定です。ぜひご期待ください。(つづく)

図2 DTCステータスの時系列変化例

ドライビング サイクル	1	2	3	4	5	6
I/G	ON OFF	ON OFF	ON OFF	ON OFF	ON OFF	ON OFF
異常検知	異常	異常	正常	正常	正常	
DTC	記録					
ステータス	仮		現在			過去
警告灯	消灯		点灯			消灯

準備運動から
ていちゃく
本番まで
人材を見つめる!

第7回 面接実践のためのチェックリスト

採用面接は、応募者が自社に合う人材を見極めるだけでなく、その人に自社を選んでもらう「見極められ」の場であることを前回書いた。

この「見極められ」は面接の前からすでに始まっている。たとえば、相手からの問い合わせや応募の際の電話対応、メール返信のスピードや言葉遣い、あるいは毎日の仕事ぶりさえも店頭などで見られているかもしれない。これらすべてのことで、応募者から見極められていることを意識しなくてはならない。

面接を行うに当たって、チームエルでは、準備のために次のようなチェックリストを用意している。ぜひ参考にしてほしい。

- 募集を行っていることが社内に周知されている
- 問い合わせがあった場合の対応者や対応フローが決まっている
- メール問い合わせの返信用の定型文が用意されている
- 面接日を打診する際の面接者のスケジュールが決定し準備されている
- 面接場所が用意され、整理整頓されている
- 応募者の来社が社内で共有され、来社時に気持ちの良い出迎えができるように準備されている

- 面接者の身だしなみや言葉遣い、表情は適切だ
- 自社のPRポイントが整理され、ツールなどで上手に伝えられる準備ができている
- 自社が欲しい「理想の人物像」の確認と見極めのための質問が準備されている
- 面接内容を書き留めるためのヒアリングシートが用意されている
- 応募者が帰宅後に、面接内容を振り返り、検討してもらうための自社のパンフレットなどの資料が準備できている

細かいように思われるかもしれないが、会社にとっても応募者にとっても「大切な日」であるため、最高の準備で迎えるようにしたい。

では逆に、相手の印象を悪くする「やってはいけない面接」とはどういうものだろうか。私たちの経験から、次のよう

なものが挙げられる。

- 忙しくて応募の電話やメールの返信を後回しにする
- 面接時であっても、お客様や取引先の来店や電話に対応してしまう
- 会社の説明はそこそこに、応募者への質問ばかりに終始する
- 業務内容や会社のことを説明するツールがなく、口頭での説明だけ
- 応募者にとってデメリットになるようなことを一切伝えない
- 結果を伝えるまでに無駄に時間をかけている
- 内定を出した後は入社当日まで一切連絡しない

このような面接が「ダメな面接」であることはお分かりいただけると思うが、実際にはこうした面接が、ごく当たり前に行われている。「応募者があなたの会社を見極めようとしている」ということを強く意識していただきたい。

書籍案内

チームエルの書籍「人が育つ会社、育たない会社」が好評発売中です。本書では、①企業理念を定め、②自社に合った人材を採用する基準と仕組みを整備し、③入社した社員の自らの頑張りが正当に評価される仕組みで定着を図る、の3つの方策について詳述しています。

著者：株式会社チームエル堀越勝格/江藤直子/矢澤知哉
時事通信ブランドスタジオ 価格 1,980円（本体1,800円+税）。



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。

デジタル集客術

本連載はデジタル集客に悩む整備工場を助けるべく、
現役の整備工場マネージャーが背中を押すものである！



第7回 MEO? SEO? GEO? 呪文ですか？

みなさまこんにちは！ヤマウチの人見です。今回のテーマはWebのシステム対策MEO、GEOです。

MEOは「Map Engine Optimization」の略です。日本語に訳しますと「マップエンジン最適化」となりまして「GoogleやYahoo!などで検索をした際、上のほうに表示されるマップ上にて自店舗やビジネスの情報を上位に表示させるための工夫全般」のことを「MEO対策」と言います。

「SEO対策」については先月号でご案内した通りなのですが、MEO対策もSEO対策も「検索エンジン上で、上位に表示させるための工夫全般」なわけですから、グーグルセンスも、同じアルゴリズム＝特定の問題や課題（今回は検索エンジン上で上位に表示させること）を解決するための手順や計算方法、処理方法、を用いてくれたら良さそうなものの、そうは問屋が卸しません。だって、マップ上に表示される情報に期待するのは「近くに〇〇ができる良いお店はある？ 道順や連絡先も知りたいよね！」じゃないですか？ ひるがえって、オーガニックサーチ（検索エンジン上で広告以外の検索結果）で表示される情

報に期待するのは「自分が求めている〇〇を確実に提供してくれるお店ってある？」でしょう？ 同じ「検索」という行為であっても検索者が求めているモノ自体が違うんです。

MEO対策は、大きく分けると「クチコミの活用」、「営業時間や催事などの最新情報の掲載」、「Webサイトや予約ページへの導線整理」、この3つになります。これらすべてルーティーンワークに乗せられますから存外カンタンです。とはいえクチコミ欄に、ありもしないことを、悪意を持って書き込む輩もいるもんですから「クチコミはダメだ!」と過剰に反応される事業主も多くいらっしゃいます。ただですね、検索者も目が利きますから変なクチコミを鵜呑みになんてしませんし、実店舗がある私たちには「顧客」というすばらしいフォロワーが多数います。積極的にクチコミ活用をしていれば、必ず「そんなことないよ! とっても良いお店だよ!」と援護射撃をしてくれます。「クレームがあれば事実確認を行い、ダメなトコは手当する」、これってMEO対策云々にかかわらず常にやっていることで、それを普通に行

えばよいのです。

ちなみに私はMEO対策の最大のキモって「店頭で素晴らしいサービスを提供し、お店の情報を適宜Web上で発信する!」だと思っているので、あまり難しく考えていません。能天気です、ハイw

最近では、ググると「AIの概要」なるものがマップより上に出てきますよね？アレの対策をGEO（Generative Engine Optimizationの略）対策と言います。平たく申しますと、生成AIを活用した検索エンジンに対して、自社のコンテンツが引用元として上位に取り上げられる工夫全般のことなんですけれど、これってSEO対策と親和性が高いです。だって両者ともテキストが大好きですもんね！（私は「ひょっとして同じアルゴリズムなんとなっちゃう?」とまで思ってます!）。

上述した3つの対策は、基本無料で行えます。そして一番カンタンなのがMEO対策です（私調べですけどw）。Web集客全般にまだ取り組んでいない会社さま！できることからトライいたしましょう！絶対的にオモロい世界が広がっています！



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（とっこ）」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7回 事例： プレミアム洗車サービス

事例と解説 整備業のための 補助金活用講座

フォーバル 山田健一

今回は、自動車販売・整備を行うA社が、新事業として洗車機を購入された事例をご紹介します。

A社は首都圏を拠点に、輸入車・国産高級車の販売・買い取りから整備、車検、カスタマイズまでを一貫して手がける企業です。国内外の超高級車や最上級仕様車など、他社が扱いづらい希少車に強みを持ち、顧客の多くは経営者層を中心とする富裕層。代表自身が輸入車ディーラー出身という経歴を活かし、車両の目利き力や高級車の査定力に加え、迅速な資金繰りによる即日振込など、独自の体制を構築してきました。また、販売後の整備や車検も自社整備工場に対応し、顧客の要望にワンストップで応える仕組みが整っています。

一方、A社の売上構成は約9割が車両販売に依存しており、定期的な収益モデルが構築できていない点が課題でした。顧客との接点も購入時に限られ、継続的な関係性が希薄になることで、リピートや紹介の機会も限定的な状況でした。また、景気や為替など外部要因によって収益が左

右されやすいというリスクも抱えています。

このような背景の下、A社は自社の経営資源と市場ニーズを掛け合わせた「次の一手」として、高級車オーナー向けのプレミアム洗車サービス事業に参入することを決めました。導入する洗車機は、AIやLiDAR技術によって車体形状を自動認識し、非接触かつ純水仕上げにより塗装へのダメージを極力抑えながら、ナノレベルのコーティングで美観を維持する最新鋭機です。従来のガソリンスタンド洗車では実現できない品質を確保し、1回5,000円という高単価設定で、高級車オーナーにとって満足度の高い体験を提供します。

この洗車サービスは、単なる洗車にとどまらず「資産価値の維持」という付加価値を提供し、リピート契約や定期来店を促進することで、継続収益型のビジネスモデルへの転換を図ります。さらに、洗車履歴のデジタル管理を通じて、中古車売却時の付加価値向上にも寄与。洗車を起点に、整備や買い替え提案などクロスセル展開にもつなげる計画です。施

設内には高級ラウンジも併設し、オーナー同士の交流やイベントの場としても機能させる構想で、顧客ロイヤリティー向上も狙います。

今回の事業には、ものづくり補助金を活用。総投資額は約1,200万円で、そのうち約600万円を補助金でまかない、残額は自己資金により対応します。5年後には新規事業による付加価値額が全社付加価値の約2割を占める見込みです。従業員のスキルアップや生産性向上、給与水準の引き上げといった効果も見込まれており、社内にも好循環をもたらす計画となっています。

また、地域事業者との提携強化により、地域経済への波及効果も見込まれており、「洗車+食事+買い物」といった地域回遊型の顧客動線を構築することも視野に入れています。今後は法人向けサービスやフランチャイズ展開も検討しており、地域密着型の高付加価値ビジネスとして持続的な発展を目指しています。

次回も自動車アフター業界の事業者の次の一手をご紹介します。



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/>



Protorios Aftermarket Seminar

プロトリオスがお届けするセミナーのご案内



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

労働安全衛生法特別教育

今秋開講予定

電気自動車等の整備の作業に係る特別教育

学科6時間 実技1時間

事業者は、対地電圧が50Vを超える蓄電池を内蔵する電気自動車、ハイブリッド自動車などの整備業務に就かせる労働者に対し、電気自動車等の整備の業務に係る特別教育の実施が義務付けられています。

(労働安全衛生法第59条第3項／労働安全衛生規則第36条第4号の2／安全衛生特別教育規程第6条の2)

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

巻き上げ機の運転中には、強力な力が作用するため、作業者が巻き込まれるリスクや機材の破損が発生するリスクもあります。このような危険が伴う作業環境で働く労働者の安全を確保するために、巻き上げ機の運転業務に係る特別教育が実施されています。

(労働安全衛生法第59条第3項／労働安全衛生規則第36条第11号／安全衛生特別教育規定第14条)

研削といしの取替え等業務特別教育

学科4時間 実技2時間

研削といしは、その取扱いを誤ると作業中に「といし」が破壊され重大な災害につながる危険性があります。研削といしの取替えを行う作業者は、この研削といしの危険性を十分に認識し、安全に取り扱うことができる知識と技術を有していることが必要です。

テールゲートリフターの操作に係る特別教育

学科4時間 実技2時間

特別教育の受講が必要となる業務は、テールゲートリフターの稼働スイッチを操作することだけではありません。テールゲートリフターに備え付けられた荷のキャストストップパの操作、昇降板の展開や格納の操作など、テールゲートリフターを使用する業務も含まれます。

開催地への講師派遣も行っています。
修了証の発行、学科または実技のみの開催も受け付けます。

車積載車による事故車等の排除業務に係る 自家用自動車の有償運送許可のための研修

受講いただくことで、道路上の事故車および故障車を運送できるようになります
(有償運送許可を受けた運輸支局管内に限る)

令和7年度下期の開催スケジュール

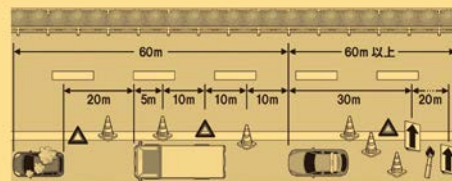
1月、2月、3月も開講予定

10月1日 (水) 13時00分～

11月5日 (水) 13時00分～

12月3日 (水) 13時00分～

右記URLよりお申し込みいただけます <https://bsrweb.jp/products/training/information.html>



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



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

ボデーリペア技術研修所 事務局

〒541-0046 大阪市中央区平野町2-3-7 TEL.06-6227-5732 FAX.06-6227-5606

30年以上使用するソフトとともに「できないことをなくす」

満山自動車

社長＝満山敏彦 所在地＝福島県郡山市安積町成田ノ後7
使用ソフト＝ラクロスⅢ



「やらないのならば、 うちがやる」が大きな転機に

福島県内で最多の人口を有する郡山市。郡山駅から車で20分弱の場所に満山自動車がある。創業は1972年。満山英雄氏が塗装専門工場として開業し、ニーズの高まりから钣金も手がけるようになったという。転機は1990年ごろ。バブル景気もあり福島県内でも輸入車が増えた一方で、輸入車を直せる工場は多くなかった。この状況は集客につながると考えた同社は「誰もやれないのならば、うちがやる」と輸入車を直すのに必要なボデー修正装置を県内初導入する。すると、輸入車が直せる工場としての認知が広まり、集客につながるようになった。

2002年に満山敏彦氏が社長に就任し、BMWミニの指定工場としての実績を積み上げてきた。2023年12月には満山雄也取締役が中心となりテスラの認定工場資格を取得するなど、輸入車修理に強みを持つ。「エリア的に輸入車の修理ができることは限られる。他社ができなかったことを追究した結果だろう」と満山取締役は語る。

スタッフは役員を含め16人。ある程度の作業分けはあるが、ほぼ全員がマルチで動けるため、作業に穴がでず生産性の高さを維持する。現在の月間入庫台数は钣金100～150台で、輸入車が6割、国産車が4割程度となっている。また、同社では輸入車ディーラーの新車プールとして提供しているため、新車加修の対応もしており、月間処理台数は200台を超える。

30年以上に渡り同社を支えてきたソフトとともに

同社が事故車修理料金算出システムとして見積りソフトを導入したのは30年以上前。当時のリペアテック社が出した「見積り博士・CD-1」の導入が始まりだった。その後、プログレス、正宗、モレノンと使用し、現在の自動車整備钣金統合システム・ラクロスⅢの使用に至っている。

満山社長は「長年使用しているが、大きな問題や不満もない」とし、満山取締役は「これまで数多くの営業担当が変わってきたが、社員全員が工場に寄り添って一緒に工場をより良くしたいという思いを感じさせる」と評価。

特にサポート体制については「サポートダイヤルでは誰が出ても、ちゃんと懇切ていねいに応えてくれて、どうしたら良いか、ソフトなどに関しても相談に乗ってくれているのでとても助かっている」と満足度の高さを口にする。

今後の目標について満山取締役は、「この業界のイメージを払拭し、钣金塗装を認知してもらえるよう付加価値を高め、会社としても業界としても社会的地位を上げていきたい」と熱を込める。そして、「この業界で働く人たちが誇りを持てるようにしたい」と業界全体の底上げも視野に入れている。「実際に自社では、頑張っているスタッフには言葉ではなく給与で応えている。少しでも良い生活をしてもらいたい」としっかりと努力するスタッフへの評価も大切にしている。

長年同社とともに事業を支えてきたソフトを活用し、技術と人の両面で「できないことをなくす」挑戦を続けていく。

ラクロスⅢ
RACROS Ⅲ



満山敏彦社長（左）と満山雄也取締役



土地柄、イノシシとの衝突事故による入庫も多いという



見積もりソフトは長年同社とともに歩んできた

あなたの求める

「最適」が見つかる。

ラクロスⅢとモレノンⅢ、二つの選択肢。

ラクロスⅢ

ラクロスⅢ

鍍金塗装見取りシステム

MorenonⅢ

IT導入補助金
2025適合商品

整備・鍍金業務の全てを効率化

 PROTO RIOS



シム単体の
手配不要



シムの洗浄
作業不要



ノイズ
低減



シム付きブレーキパッド

整備の効率化を図り、ドライバーに快適なカーライフを提供!!!

ALL IN ONE

当製品は、ブレーキ鳴きの効果が得られるシムとセットで販売しています。整備の現場で、再利用時の洗浄や新品の手配といった手間を軽減します。



ITEM RANGE

2025年4月より発売を開始。
66品番を超えました。新しい定番となるよう、更なる品番拡充を進めます。

品番
拡大中



NEW

TPM-7 OBD plus

TPM-7 型式試験番号: JASEA-KS-53
NANO-LC 型式試験番号: JASEA-KS-13



故障整備



対応車両



車検

キャンペーン期間 2025年8月26日～2025年10月31日

※数量に限りがございますので期間中でも予告なく終了となる場合がございます※

スキャンツール補助金 キャンペーン開催



対象機種ご購入でBluetoothミニプリンター「MP-B30」(¥50,000相当)を進呈



TPM-6

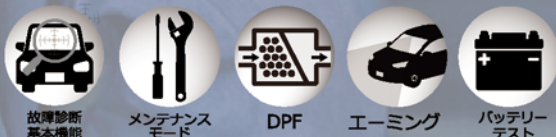
TPM-7

TPM-7 OBD plus

TPM-6

型式試験番号: JASEA-KS-29

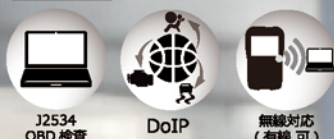
故障整備



対応車両



車検



株式会社ツールプラネット

〒500-8122 岐阜県岐阜市旭見ヶ池町43-2

TEL:058-246-1733 FAX:058-246-1736

URL: <http://www.toolplanet.jp> E-mail: d_contact@toolplanet.co.jp



アルティアオリジナル多機能スキャンツールで
OBD検査・車両整備をサポート!

ALTIMA

OBD検査・整備兼用スキャンツール

次世代車載通信プロトコル DoIP (ISO13400) 対応

HV/PHV/EVの駆動用バッテリー診断機能搭載!

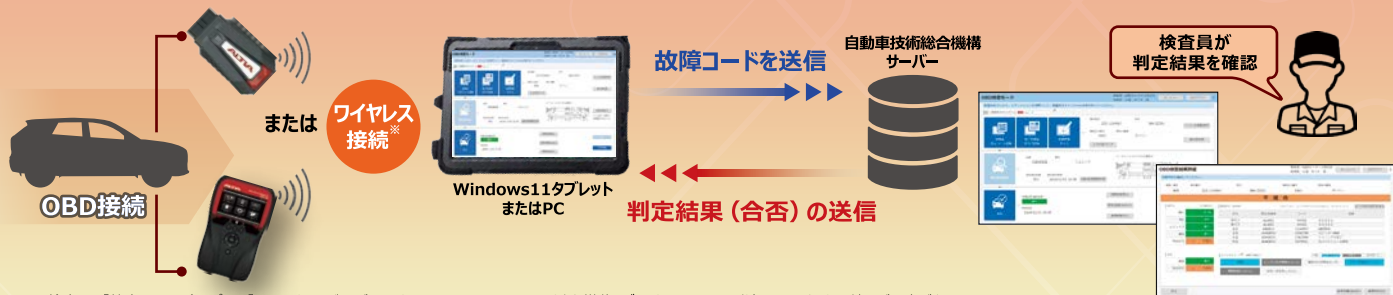
EDR (事故記録装置) の読取機能搭載

▶ スキャンツールを使用した OBD 検査操作イメージ

STEP1 検査開始

STEP2 合否判定

STEP3 判定結果の確認



※OBD検査には「特定DTC照会アプリ」と「J2534ドライバー」がインストールされたWindows10以上搭載タブレットまたはPCと別途インターネット環境のご用意が必要です
※USBを使用した有線接続も可能



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

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23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!

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

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 全20メーカー対応!

車両データアップデート
2年間無料!

エミシング・
DPF強制再生対応

EASYReport Plus

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!



※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



※SSS-T3/SSS-aⅢ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の駆動用バッテリー診断機能には対応していない車種・車両がございます
※EDR (事故記録装置) の読み取り機能はトヨタ・スバルの一部車両に対応しております (2024年9月現在)

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



※0