



NEWS

2012 No.257

8月号

全国整備工場の皆様へNGP組合員200拠点がお届けするお役立ち情報

スキャンツール普及元年

汎用ツールで自動車の高度化整備を促進 使いこなす人材育成、整備工場認定制度など 使用環境整備も着々と進行中

汎用スキャンツール(外部故障診断機)の導入とその使用環境を整備する動きが活発になっています。電子化が進んだ自動車整備に故障診断機は不可欠です。

どう使いこなすかで整備事業者の技術レベルが評価される時代になり始めようとしています。



最近、「スキャンツール普及元年」という言葉が聞かれるようになりました。実際の整備の現場ではスキャンツールを持っていないかったり、持っていた機能も限定されたスキャンツールだったりする整備工場が多いといわれますが、一方で全国各地の整備振興会でスキャンツールの勉強会を積極的に開催するようになってきました。

こうした活発な動きは、国土交通省で検討を進めてきた汎用スキャンツールの標準仕様が固まり、仕様に基づく汎用品が販売されだそうとしているからです。さらに動きを加速し、汎用スキャンツールの普及をめざすため、日本自動車整備振興会連合会(日整連)は、電子化が進んだ自動車の整備に対応できる整備工場の認定制度「コンピュータシステム診断店」を導入しようと検討しています。

認定制度の目的はこの看板で整備工場を差別化し、一般整備工場に入庫するユーザーに安心感を与えることです。裏を返せば、信頼ある整備工場になるために、多くの整備工場が汎用スキャンツールを導入してもらいたいということになります。日整連は来年度に同制度を導入する計画です。

スキャンツールは、電子化が進んだ自動車を診断し、各機能が正常であるかをチェックするための機器です。新車ディーラーには自動車メーカー系列ごとの専用ツールが導入されています。それに対して、どのメーカーの自動車でも機器を1台持っていれば、走行機能や安全、環境機能にかかわる基本的な診断・整備ができるようにする機器が、汎用ス

キャンツールになります。

国土交通省の検討会では、販売されてきたスキャンツールと整備工場の作業現場から生じた要求とのギャップを分析、機能と価格のバランスを考えて標準仕様を決めたそうです。値段が高すぎても普及が難しい、整備工場で柱とする作業内容によっても要求が異なるものもあります。そうかといって、ある程度の機能を盛り込まないとスキャンツールとして使い物にならないので、バランスが重要になるのです。

現状で普及しているスキャンツールの基本機能は、車載コンピュータによる車両側の自己診断コード(ダイアグノーシスコード)を読み取るだけです。汎用スキャンツールはこれに加えて、パワートレインでは「J-OBD II」(自動車排ガス故障診断装置)を読みとること、さらにエンジン、ミッション、ABS、エアバッグ等の作業サポートまで行えるシステムが追加されます。

さらに拡張機能として、データモニタやアクティブテストなどが行えるようにするとともに、自動車に搭載が進む先進技術に関しても、普及度合いに応じた装備の診断・整備をスキャンツールで行うことを可能にする方向です。この方針に沿って、各社のスキャンツールの商品化が進んでいくことに



高度化が進んだ自動車整備にスキャンツールは必需品

なります。

スキャンツールを使いこなすには、機器に対する専門知識、診断技術が必要になります。整備工場での人材育成ということで、日整連でもスキャンツールの基本研修、来年からは応用研修のプログラムを作り、普及を進めようとしています。そして応用研修を終了した整備士がいて、基本機能(J-OBD II対応、ダイアグノーシストラブルコードの読み取り・消去等)を備えたスキャンツールを所有することなどを条件に、先述した「コンピュータシステム診断店」の認定が行われることとなります。

電子化への対応は時流です。中古部品の現場でもスキャンツールで品質を確認して出荷することもあります。スキャンツールは必需品、自動車整備を通じて環境に貢献するためにも不可欠な道具になります。

オイル劣化が原因で車両の火災事故が頻発

国土交通省が定期的交換をユーザーに呼びかける

国土交通省は、車両火災事故の中でエンジン付近から出火しているものが最も多く、実験結果でエンジンオイルの劣化で出火が引き起こされることが確認できたとして、エンジンオイルの定期的な点検と交換の必要性を自動車ユーザーに訴えました。夏休みを前にした7月13日に行ったもので、「注意すべき事例と必要な対策」として以下の3点をあげています。

対策のひとつ目は「エンジンオイルの適切なメンテナンス」。メンテナンスを怠っていると、「エンジンオイルの劣化により潤滑不良に至ることでエンジンが破損し、最悪の場合、火災が発生する」ことが起きます。

次いで「日常点検の実施」。エンジンオイルは「自動車を長期使用する場合だけでなく、エンジンが十分温まらない短時間の使

用においても劣化が進行するため、トラックやマイカー等自動車のタイプにかかわらず、量と汚れについて日常点検を実施することが必要です。

最後にこれらをまとめて、「エンジンオイルは、一定の期間または一定の走行距離ごとの交換が必要となりますので、メーカーが車両ごとに推奨する交換時期や走行距離を参考に整備工場等で交換を実施しましょう」と結んでいます。

国土交通省は、2010年の「事故・火災情報の統計結果」で1009件の火災事故中エンジンから発生した火災事故は163件と、部位が特定された火災事故で最も多かったことからスラッジ（沈殿物）を大量に含む劣化オイルによりフィルターが目詰まりしたことを想定した再現実験を実施しま



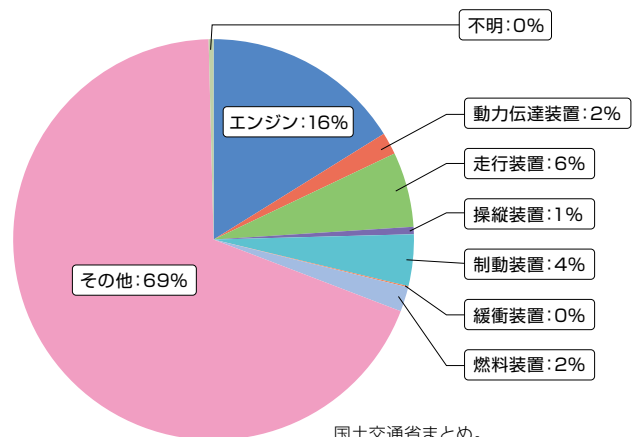
エンジンオイルの交換はこまめに、近くの整備工場

自然消火したそうです。このエンジンを分解したところ、コンロッドベアリングが焼き付き、破損したコンロッドがシリンダブロックを貫通していました。この分析から、貫通した箇所からエンジンオイルが飛散し、排気管にかかるなどしたことで「発煙・発火したものと思われる」と推定しています。

多くのユーザーは、日本車は高品質と考えています。自動車は機械、いくら高品質だからといってもメンテナンスは必要です。まったく自分の手でボンネットを開けたことがないというユーザーも多いのですが、オイル交換をせずに10年10万kmも乗っていると、オイルストレーナーは目詰まりを起こし、真っ黒な状態になっています。そうしたオイルストレーナーと定期的にエンジンオイルの交換を行っている車両のオイルストレーナーとを写真で比較し、お客様に見せてあげると、オイル交換の必要性を肌で感じてもらうことができるはずですよ。

工夫してエンジンオイルの定期交換を呼びかけましょう。

装置別火災事故件数(「事故・火災情報の統計結果」2010年報告より)



した。実験は、模擬的に目詰まりした状態のオイルストレーナー（オイル吸入口）を装着した車両をアイドリング状態で暖気後、時速20kmの低速運転を行い、各部の温度が安定するか、何らかの異常が発生するまで走らせるというものです。

その結果、時速20kmの低速走行中にエンジンが破損し、走行開始から9分後にエンジン上部から発煙・発火し、

去年はバッテリー付近から出火した火災事故に警鐘

昨年(2011年)は、バッテリー交換時の作業ミスや、HIDランプなどの後付け電装品の不適切な取り付けが原因で発生したと推定される車両火災事故に警鐘を鳴らしています。

2009年4月から2010年3月までの1年間で報告された車両火災事故でバッテリー付近から発生したものは98件あり、このうち「バッテリー交換時の作業ミス」「後付け電装品の不適切な取り付け」がそれぞれ28件ずつだったそうです。

原因を分析すると、バッテリー交換時の作業ミスでは「バッテリー固定金具の取り付け

不良」14件、「バッテリー端子取り付けナットの締め付け不良」10件と取り付けミスが圧倒的。後付け電装品関係ではハーネスショートで発火する事故が多くありました。

このため、バッテリー交換については①新しいバッテリーは固定金具を使って正しい位置に取り付ける。取り付けナットは工具を使ってしっかり締め付け固定する。②バッテリー端子取り付けナットは工具を使ってしっかり締め付け固定する。③取り替えるバッテリーは車両に適合する形式のバッテリーを使用、容量や端子位置の違いを確認する一ことをユーザー提言としてま

とめています。

また、後付け電装品に関しては、④不適切に取り付けると、火災が発生する危険性があり、不具合事例が比較的多いHIDヘッドランプとフォグラмпは、商品によってソケットのサイズや各部の寸法が純正品と異なる場合があるので、無理な取り付けはしない。⑤取り付けの場合にハーネスの配線が適切でなかったり、適切な容量のヒューズを使用していなかったりすると、ハーネスが車体のエッジ部や他の電装品と接触・ショートして火災が発生する危険性がある一と注意を喚起しました。

韓国整備事業者の視察団を受け入れ

保険事故のリユース部品利用で意見交換 カテックフジ、マルトシ青木などの現場を見学

韓国から自動車整備事業者の視察団が6月27～29日に来日し、NGP協同組合が協力して施設見学の設定などを行いました。視察団は京畿道自動車検査整備事業組合（金庚烈理事長）の一行で、金理事長を団長に総勢23人。ケーブルテレビの取材スタッフも帯同していました。



海外との交流を続けるNGP協同組合。今回、韓国・整備事業者団体と交流した

韓国・京畿道は、ソウル特別市、仁川広域市を取り囲むエリアで、ソウルのベッドタウンなどとして発展します。京畿道自動車検査整備事業組合は、そうした地域で車検整備から事故車修理に取り組んでいる自動車整備業者の有力組合です。韓国では保険による事故車修理の費用を低減するためにリサイクル部品を活用することを検討しているようで、視察は先行する日本の事例を探ることが目的ということでした。

韓国視察団は初日に東京・港区のNGP協同組合本部を訪れ、NGPシステムを中心としたリサイクル部品販売の説明を受け、翌28日は静岡県内の自動車整備協業組合カテックフジ（高井敏昭代表理事、富士市）、NGP協同組合のマルトシ青木（青木勝幸社長、藤枝市）、あいおいニッセイ同和自動車研究所東富士センターの施設見学を行いました。

最終の29日は、リサイクル部品特約保険に取り組んでいるあいおいニッセイ同和損

保本社を訪れ、リサイクル部品を使った事故車修理の現状について説明を受けました。

韓国の整備事業者はリサイクル部品の利用状況ばかりでなく、レバーレートや標準作業時間など、事業経営の根幹にかかわる問題に強い関心を示していました。日本の修理用品販売は自動車メーカーが供給する純正部品が主流になっているため、リビルト部品を含めたリサイクル部品は総市場の5%程度にとどまっています。こうした市場環境の中でカテックフジは部品購入の2割がリサイクル部品、しかもこのところリサイクル部品の利用率は上昇傾向にあるそうです。

リサイクル部品の利用を進めだしているカテックフジで韓国視察団一行は、整備された工場とバンパーなどの外装部品の取り付けを行っている車体整備工場などを見学、また塗装ブースの様子なども写真に収めて

いました。また、マルトシ青木では、ガソリン、オイルなどを抜き取る使用済自動車の解体処理の前処理工程、エアバッグ作動車上処理など適正処理の作業工程を見学するとともに、使用済自動車から取り外したリユース部品について品質を確認するなどの管理を行い、全国に出荷している作業の様子を見学しました。

韓国でもリサイクル部品は販売されていますが、事業者間の在庫共有システムもなく、ネットワーク形成は検討が始まった段階にあるそうです。当然、日本のように注文した部品が翌日に整備業者に届くという仕組みは構築されておらず、自動車修理におけるリサイクル部品の利用率は修理用品市場全体の1%程度にとどまっているそうです。このため、日本と同様のシステム導入を考えており、NGPシステムへの高い関心を持っています。

今回の韓国視察団には韓国ケーブルテレビの取材スタッフが同行していました。NGP本部で宮地康弘相談役が、またマルトシ青木では同社社長である青木勝幸NGP顧問がインタビューを受けました。これを含めて、一連の施設見学、交流の様子が韓国国内で放映されるということでした。



日本の整備事業の現場を見学(カテックフジで)



高品質部品を提供するNGPの作業に感心(マルトシ青木で)

NGP今月のCO2削減量

リサイクル部品利用にともなう削減効果

※NGPをはじめとしたリサイクル部品販売事業12団体は、グリーンポイントクラブを作り、リユース部品、リビルト部品を利用することで達成できたCO2の削減量を利用者の皆様にお知らせしています。ご協力ありがとうございます。



NGP 平成24年6月: **6,625 t**

NGP 1月からの累計: **41,339 t** (全12団体 1月からの累計 **72,808 t**)

リターンブル梱包材利用にともなう削減効果

※リターンブル梱包材の利用にともなう削減効果はNGP協同組合独自のCO2排出削減の取り組みです。ダンボールに変えて、専用梱包材を200回繰り返し使用することで削減効果を試算しました。



NGP 平成24年6月: **24.5 t**

NGP 1月からの累計: **133.8 t**

※リターンブル梱包材は、ドア・フェンダー用に加えて2011年2月よりバンパー用の運用を開始しました。

中国・張家港のCAPA事業拠点視察

長谷川理事長、プロジェクトへ組合員の協力を呼びかける

中国・張家港市で建設が進んでいるCAPA資源再生有限公司へのNGP協同組合員有志による視察が7月16～19日の日程で行われました。長谷川利彦理事長、平野泰雄・山田彰・中村昌徳副理事長はじめ北関東、中四国、九州各支部の組合員有志、リビルトメーカーなどの取引先企業が参加しました。

CAPA資源再生有限公司は、しのぶや(小林達也社長、栃木県那須町)、CRS埼玉(加

藤一臣社長、埼玉県川越市)、オートリサイクルナカシマ(中島邦晃社長、大分県日田市)のNGP協同組合員3社が中国資本とタイアップし、長江(揚子江)河口の港湾都市、張家港市に建設を進めている自動車解体の事業拠点です。

張家港市が整備した自動車解体園区に6万6700㎡(約2万坪)の敷地を確保し建設を進めてきました。視察時点では荷受け・一時

保管を行う第1建屋、重機解体・レアメタル回収などに取り組む第2建屋、部品保管庫の第3建屋が完成したところでした。事務所棟、国内部品保管庫用の第4

建屋、各棟への設備機器搬入および緑化工事を進めて、9月には工場稼働となる予定です。

中国は中古車・解体車の輸入は認めていませんが、特例として唯一、張家港市の港にだけ輸入を認めています。この政府許可に基づいて張家港市が整備を進めてきたのが自動車解体園区で、保税區になっています。CAPAでは日本から解体車をハーフカットで輸入し、解体・レアメタル回収などを行うとともに、中古部品として販売できるエンジン、ミッションの輸出をこの事業拠点で取り組むことにしています。

歓迎晩さん会でCAPAを代表して挨拶した加藤CRS埼玉社長は「日中の架け橋となるようプロジェクトを成功させ、将来的に中国全土に20拠点ほどの工場を皆様とともに展開していきたい」と抱負を語りました。乾杯の発声を行った長谷川理事長は「中国進出した3社のプロジェクトが成功するようNGP組合員は協力してほしい」と、参加した組合員各社に呼びかけました。

目標は月間1万台の解体車処理。CAPAのプロジェクトは日中経済協会のフォーラムで取り上げられるなど、各方面から注目されています。



建設中の事業拠点で歓迎を受ける



晩さん会で協力を呼びかける長谷川理事長

新組合員を迎える初期指導研修会実施

北海道支部のシステム賛助会員だったライズコーポレーション(高田芳夫社長、札幌市厚別区)がNGP協同組合の新組合員になり、NGP部品の生産販売に取り組みます。7月27、28日の2日間、東京江東区のBumB東京スポーツ文化館で実施した初期指導研修会を受け、修了しました。

ライズコーポレーションは、札幌地区のホンダ系ディーラー・札幌ホンダグループのリサイクル事業部門の会社です。札幌ホンダの一部門としてNGP協同組合の生産賛助会員に加わりましたが、2008年1月に会社として立ち立ちました。NGP協同組合の制度変更にともない、2009年9月末にシス

テム賛助会員となり、NGPのネットワークにリユース部品を供給してきました。

同社は自社でリサイクル部品販売を行っており、札幌地区で新車、中古車、ロードサービスなどに取り組んでいます。さらにリサイクル部品販売を強めたいとの意向を持っており、今回晴れて正組合員となり、リサイクル部品の生産販売に取り組むことになりました。

代表者は実質的にラ

イズコーポレーションの経営をまかされている山口一幸専務です。三大信条などの基本訓練とともにフロント業務の指導を受け、生産売上、部品売上の事業計画を作成しました。「NGPマン心得5ヶ条、お客様第一10ヶ条について暗記を全社員に徹底します」(山口専務)などと決意を表明、NGPの基本理念を社内に浸透して新たなスタートを切ります。



挨拶などの基本動作もしっかり指導



正組合員となるライズコーポレーション

慶祝



佐伯商会(香川県高松市)の佐伯孝雄社長が松田尚子様とご結婚されました。

7月14日に高松市内の式場で挙式、披露宴を行いました。長谷川理事長はじめNGPの仲間が駆けつけ祝福しました。お2人のお幸せを心よりお祈り申し上げます。

訃報

6月19日、多田自動車商会(兵庫県三木市)平田武士社長のご尊父様、平田重四郎(ひらた・じゅうしろう)様がお逝去されました。享年81歳。謹んでご冥福をお祈り申し上げます。

NGP日本自動車リサイクル事業協同組合事務局

〒108-0074 東京都港区高輪3丁目25番33号 長田ビル2F
TEL:03-5475-1208 FAX:03-5475-1209
http://www.ngp.gr.jp

株式会社 NGP

〒108-0074 東京都港区高輪3丁目25番33号 長田ビル2F
TEL:03-5475-1200 FAX:03-5475-1201
http://www.ngp.co.jp