

発行所

BSサミット事業協同組合 広報委員会

〒104-0031 東京都中央区京橋3-9-4 新京橋ビル3F TEL:03-3538-2900

www.bs-summit.jp

# 2023年BSサミット事業協同組合 全国大会

## BSサミット・メーカーダイレクトメンテナンスソリューション(DMS)を推進



2023年7月10日、11日の2日間、ANAインターコンチネンタルホテル東京にて「2023年BSサミット事業協同組合 全国大会」を開催。今年の全国大会には、組合員他政界をはじめ関係者からの来賓、損害保険会社、ロードサービスアシスタンス会社、協賛会社の他に98名の整備士にもご参加いただき、盛大な大会となった。

①は、自動車メーカーのパートナーとして信頼を得た全国規模のモビリティサービスネットワークを構築することです。工場の規模や立地、設備スタッフ数、コンプライアンスの遵守、社員教育体制など、さまざまな要件があると思われがちですが、自動車メーカーが求める高いレベルで均質なサービスを提供するサービス

BSサミットでは、これまでご案内してまいりました活動を「BSサミット・メーカーダイレクトメンテナンスソリューション(DMS)」として、自動車メーカーの皆様がディーラー同等の信頼をご提供できる組織を実現する活動を推進してまいります。高い技術力と知識、ノウハウを備えた組合員を増やしネットワーク化することで、自動車メーカーが安心してアフターサービスを任せられる全国組織を構築します。先行きが見えない道を一人で進むことは、誰にとっても心細いものです。将来を見据える羅針盤があれば自信をもって歩出すことができます。BSサミットは、共に汗をかき、夢を実現する仲間を募集しています。車体整備、分解整備という枠を超え、共に大きな花が咲きほころぶ未来を分

**BS-Summit DMS**  
Direct Maintenance Solutions  
メーカー・ダイレクト メンテナンス ソリューション

最後にありますが、全国大会が皆様にとって有意義な大会となりますよう、深いご理解とご支援、ご協力を切にお願い致しまして、代表としての挨拶にかえさせていただきます。

かち合おうではありませんか。

## 機部理事長の挨拶(一部抜粋)

全国的に進む自動車業界の変革を肌で感じられていると思います。欧州と中国を中心に進むEVへの転換、サブスクを始めとする自動車販売手法の変化、脱炭素対応、EVのさらなる高電圧化、車作りの中心が従来のハードウェアからソフトウェアに置き換わるなど、その変革のスピードは我々の想像を遙かに超えるものであります。この影響は既に整備業界にも及んでおり、車体整備事業者を含む整備事業者は既存の事業活動を持続させるだけでは生き残れないのが実情です。BSサミットがモビリティサービス業へと変革するのは、この激動の環境下を生き残るために他なりません。今後、自動車メーカーに信頼され、次世代モビリティ向けサービスを提供する全国規模の工場ネットワークを構築して参ります。

激動的な環境下を生き残るために他なりません。今後、自動車メーカーに信頼され、次世代モビリティ向けサービスを提供する全国規模の工場ネットワークを構築して参ります。

2020年4月にスタートした特定整備制度は、次世代整備対応の第一歩として組織を挙げて取組取得を推進した結果、本年3月の段階でBSサミット組合員の取組取得率が100%を達成しました。そしてBSサミットは、業界に先んじてすでに新しい取り組みに着手しています。次の3つ(画像参照)が、BSサミットがめざす組織像です。

普及を続ける次世代自動車と電動車、加速するSDV(ソフトウェア・ディファインド・ビークル)の導入、そしてサブスク販売の拡大は、新車ディーラーの役割を変える可能性を秘めています。自動運転車などの次世代モビリティはその社会的責任の大きさをえ、車両の生涯にわたって自動車メーカーの管理下に置かれることが見込まれます。それに伴いディーラーは、将来的に次世代モビリティに対する管理や見守り業務が増えることが予想されます。一方で、既存の車両に対する従来型アフターサービスも維持しなければなりません。しかし、自動車整備士が減少し、休日や勤務地など働き方改革を進める必要がある中で、すべての管理顧客に十分なアフターサービスを提供できるのは未知数です。

そこで重要になるのが協力工場

の存在です。すでに全国各地でディーラーから発注される業務を担っているケースもあるかと思いますが、我々の事業を継続する上では、新たに自動車メーカーとの直接的な関係をいかに構築するかが、大変重要な意味を持つことになりそうです。これがまさに、モビリティサービス業へと変革を進める

ネットワークを整え、自動車メーカーの方々の期待と信頼にお応えできる組織への変革を進めます。

②は、自動車メーカーと協業するための基盤となるものです。EVを含む次世代自動車への対応に

ついて、整備要領書に従い、純正パーツを使用し、正確な整備とエビデンス、アーカイブ、トレーサビリティのデータを常にメーカーと情報共有ができる体制へと引き上げてまいります。次世代モビリティの整備においては、車両のセキュリティ管理上、これまで以上に整備要領書の入手が困難になることが予想されます。加えて、メーカー純正スキャンツールの有無が整備の「できる・できない」に直接影響することになります。今後、自動車メーカーに認められる整備工場となることで、技術情報・純正スキャンツールの入手体制を整備し、自動運転車の普及も見据えた取り組みとして、自動運行装置整備認定の取得を推進してまいります。

また、労働安全衛生に配慮した800ボルト級、高電圧EVの整備を整えます。

③では、地域連携を強化します。車両技術が高電圧・電子化し、新興EVメーカーも登場する中で、個社単位で全ての整備スキルを身に付け、設備投資を行うのは現実的ではありません。例えば、分解整備作業に強い組合員と車体整備に強い既存組合員が事業連携を図ることで、地域のアフターサービス需要をカバーできる体制を整えます。

BSサミットが目指す姿

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

BSサミットが

めざす組織像

政界からのご来賓

Table listing political guests including members of the Liberal Democratic Party and the Komei Party, such as Hiroyuki Hosoda, Tetsuo Aizawa, and Keiko Nagai.

官庁関係のご来賓

Table listing guests from government agencies, including the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport, such as Hiroaki Tani and Shigeo Kubota.

政界、官庁関係者、自動車メーカーなど多くのご来賓がご出席

今年の全国大会にも、大会第一部、懇親会を通して、政界からご来賓の方に多数ご参加頂きました(表)。また、官公省庁、自動車メーカー、損害保険会社、ロードサービス...

第一部 全体会議

「BSサミット事業協同組合(全国大会)」1日目は、組合員各社、来賓の方々、損害保険会社、ロードサービスアシスタンス会社、協賛会社などに加えて...



株式会社オートバックスセブン 小林喜夫氏取締役会長

搭載した自動車が急速に普及するなど、自動車技術は日々進化を続けています。これらの先進技術に適切に対応していくためには人材への投資を大胆に進め、知識・技能を備えた自動車整備士を育成・確保していくことが重要です。

いえます。新しいお客様の求められるエンゲージメントを皆様と一緒に探して求めながら共に成長していきたいと思えます。さらなる連携の深化に期待を寄せるお言葉を頂きました。議員連盟・事務局次長、尾身朝子先生は「議員連盟で機部理事から1級整備士の試験回数の件、特定技能2号について、また外国人労働者の整備士資格取得について、というようなご要望を頂いています。皆様の業界で抱えている課題、その場で活発な議論を通じて私自身、身に迫るものとして実感させて頂くことができました。皆様のお仕事のお役に少しでも立てるように日々精進していきます」と共に業界を盛り上げていく想いに言及されました。閉会の挨拶で藤野副理事長は「我々は今が変わる時



問1 次の空欄を埋めて式を完成させよ。

CO2の少ない移動 = SMAS × パートナー × モビリティ

サステナブルな社会。それはお客さま、パートナーとともに描く未来です。

第二部 懇親会



休憩を挟み行われた第二部・懇親会にも引き続き多数の来賓の皆様にご参加いただき華やかな会として懇親を深めることができました。

議員連盟・副会長 公明党参議院議員 西田実仁先生からはビデオメッセージを頂き「私はBSサミットの皆様とお付き合いするたびに、進化し続ける事業協同組合としての生き様が大変刺激を受け、また教えて頂いております。それを率いている機体理事長の強力なリーダーシップ、業界のそして日本の先行きを考えおられる姿に感銘しております」と仰って下さいました。



挨拶を行う国土交通省 鶴田浩久自動車局長

議員連盟・議長を務める自由民主党参議院議員 赤池誠章先生からは「地域でアフターマーケットの空白を作らない、そこにBSサミットをはじめとした皆様の役割があるのだと信じています。中小企業庁、金融庁、様々なところで自民党、公明党しっかりと要望をさせて頂いて、好循環、全ての皆様の共存・共栄を図るべく全力をあげて取り組んでいきたいと思っております」と、共に業界を盛り上げていただくお言葉を頂きました。



閉会の辞を述べる 石井副理事長

議員連盟・議長を務める自由民主党参議院議員 赤池誠章先生からは「地域でアフターマーケットの空白を作らない、そこにBSサミットをはじめとした皆様の役割があるのだと信じています。中小企業庁、金融庁、様々なところで自民党、公明党しっかりと要望をさせて頂いて、好循環、全ての皆様の共存・共栄を図るべく全力をあげて取り組んでいきたいと思っております」と、共に業界を盛り上げていただくお言葉を頂きました。

議員連盟伊藤渉先生からは「自動車のアフターマーケット保有台数約800万台、この安全を培って頂いているのが皆様方です。その安全の基礎は人にあります。BSサミットをはじめとした整備業界に後継者があちこちと続いていくためには、その技術が適正な価格で評価される必要があるということ、今年4月26日の国土交通委員会でも主張させて頂きました。後継者が連綿と続く環境を皆様で作って頂いていきましょ」と仰って頂きました。

議員連盟・議長を務める自由民主党参議院議員 赤池誠章先生からは「地域でアフターマーケットの空白を作らない、そこにBSサミットをはじめとした皆様の役割があるのだと信じています。中小企業庁、金融庁、様々なところで自民党、公明党しっかりと要望をさせて頂いて、好循環、全ての皆様の共存・共栄を図るべく全力をあげて取り組んでいきたいと思っております」と、共に業界を盛り上げていただくお言葉を頂きました。

組織の方針を直接、組合員各社に伝える貴重な時間として活用



全国大会「二日目」は、理事と各支部長が集う総代会からスタートしました。議長を北海道第三支部の牧野泰尚支部長が務め、前期予算報告や当期の予算案について審議が行われました。続いてのプログラムからは全組合員が参加し、メーカーに認められる整備工場拡充委員会から「メーカーに認められる整備工場の全国ネットワーク構築にあたって」というテーマで説明が行われました。

意識を統一することで推進力を強化

坂井委員長は「ディーラーと同等とはいかないかもしれないが、ディーラーに準ずる工場として認められることを目指している。決してディーラーの下請けを目指している訳ではない」と、従来の考え方は異なる点を強調されました。

- 1. フロント教育
2. 次世代車に対する整備教育
3. FAI-NEE活用の研修
4. サイバーセキュリティ対策の徹底
5. エイミング
6. 個人情報保護研修
7. 1級整備士資格取得支援

黒木専務理事は「3カ月以内に指導・育成プログラムの策定を行いますので、全員で力を合わせて推進をお願い致します」と、喫緊の課題であることを告げ発表を締め括られました。



黒木専務理事

Advertisement for 'E-ming' iPad app. Features include: E-ming work support iPad app, target setting and installation time reduction, penless mode, and a QR code for more information.

Advertisement for CAR-O-LINER. Features include: Body alignment work before e-ming, no body damage, and a QR code for more information.

Advertisement for HUNTER WA670. Features include: New era of alignment, high reliability and productivity, and a QR code for more information.

# 全国大会 委員会報告

## フロント教育委員会



奥谷 丈輝 委員長

### 顧客対応を「CS」から「CX」へ「進化」させる

フロント教育委員会の奥谷委員長は、BSサミットの目的は、次世代モビリティサービスを提供する全国規模の工場ネットワーク構築にあり、そのための研修プログラムが企画・準備されていることに言及されました。さらに、BSサミットの教育プログラムは、リアル、オンライン、動画配信と様々な開催方法で、またほぼ全ての研修をオリジナルプログラムで準備

する方針を明らかにしました。奥谷委員長は「CS(顧客対応)からCX(顧客体験)へ進化させる」という方針を明らかにしました。CSは顧客の要望や問い合わせに適切に対応すること、CXは顧客の体験を向上させることです。BSサミットでは、CSからCXへ進化させるための研修プログラムを提供しています。また、BSサミットでは、CSからCXへ進化させるための研修プログラムを提供しています。また、BSサミットでは、CSからCXへ進化させるための研修プログラムを提供しています。

今後、車両情報・修理情報・個人情報等の取扱いについて、BSサミットでは、CSからCXへ進化させるための研修プログラムを提供しています。また、BSサミットでは、CSからCXへ進化させるための研修プログラムを提供しています。また、BSサミットでは、CSからCXへ進化させるための研修プログラムを提供しています。

## メーカーに認められる整備工場拡充委員会



坂井 光蔵 委員長

### 700工場を目標に取り組んで参ります

メーカーに認められる整備工場拡充委員会の坂井光蔵委員長は、BSサミットの新しい目標として「700工場を目標に取り組んで参ります」と述べました。BSサミットでは、メーカーに認められる整備工場を増やすことを目指しています。また、BSサミットでは、メーカーに認められる整備工場を増やすことを目指しています。

また、継続的な組合員の拡充については「まずは全国ネットワークと言え、700工場を目標に取り組んで参ります」と述べました。また、継続的な組合員の拡充については「まずは全国ネットワークと言え、700工場を目標に取り組んで参ります」と述べました。

また、継続的な組合員の拡充については「まずは全国ネットワークと言え、700工場を目標に取り組んで参ります」と述べました。また、継続的な組合員の拡充については「まずは全国ネットワークと言え、700工場を目標に取り組んで参ります」と述べました。

## 二世会



若松伸一 会長

### 自らの未来を自らの手で切り開いていく集団

若松伸一会長は「我々若手経営者に求められているのは、自らの未来を自らの手で切り開いていく集団」と述べました。若松伸一会長は「我々若手経営者に求められているのは、自らの未来を自らの手で切り開いていく集団」と述べました。

若松伸一会長は「我々若手経営者に求められているのは、自らの未来を自らの手で切り開いていく集団」と述べました。若松伸一会長は「我々若手経営者に求められているのは、自らの未来を自らの手で切り開いていく集団」と述べました。

顧客・車両管理の決定版! ローコストで拡張性の高い基本システム

# EBEレンタカーシステム

## さらにバージョンアップ!

▶この様なお客様におすすめします!

- ①システムの新規導入/入替を考慮している。
- ②現場でのペーパーレス化。
- ③システムの保守費用が、いまだに発生している。
- ④通信費用(ランニングコスト)が固定ではない。
- ⑤FCからの独立を考慮している。

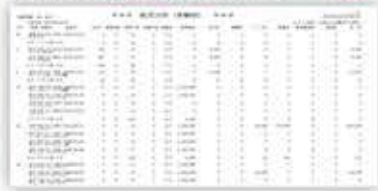
### 車両の予約・スケジュール

誰でも予約状況・車両在庫等がワイド画面対応で、一目瞭然! 代車の管理もできる!



### 拠点間での車両の稼働/売上情報

車両毎の稼働・売上及び売却タイミングの情報データ蓄積。車両状況の全てをリアルタイムで把握!



### データCSV/Excelファイルへ出力

入力データ・帳票データのCSV・Excelファイルへの出力や入力データの加工が可能!



### 損保情報の入力

損保情報の入力が可能!



月額リース料 10,000円(タイプS)~

\*タイプS機能: 貸渡・返車処理・日次処理・陸事提出資料・マスタ設定(顧客・車両・その他)

株式会社 EBE (イーバ)

東京都千代田区神田淡路町2-23-1お茶の水センタービル4F  
TEL:03-5298-1851 FAX:03-5298-1852  
http://www/e-b-e.co.jp

ご不明の点につきましては、お手数ですが担当までお問い合わせください。担当:鈴木(080-4386-7456)



後方死角の走行車を検知  
標準搭載進む BSM

ADAS 機能のうちのひとつである、ブラインドスポットモニター (BSM) は、後方レーダーセンサーにより隣の車線 (主に死角エリア) を走行する車両を検知して、ドアミラーインジケータや警報などでドライバーに知らせる機能です。車線変更を行う時の運転支援機能として、近年は標準装備するクルマが増加しています。なお、後方レーダーセンサーは、この他にも駐車シーンなどで後退時に運転者を支援するリヤクロストラフィックアラート (RCTA) やクルマを停車させてドアを開けようとする際、後方からのクルマを検出して注意喚起を行うドアオープンワーニング (DOW) といった機能にも利用されています。



後方レーダーにより、後方の死角になりやすいクルマを検知します。出典: ダイハツ



ドアミラーに表示された BSM のインジケータ。出典: マツダ

BSM は電子制御装置整備の対象装置ではありませんが、センサーの取り外しや交換を行った際は、センサーの調整 (エーミング) が求められます。また、レーダーセンサーの反射強度が影響されるため、リヤバンパーの補修にもルールや制約があるため、車体整備を行う上で、BSM については知識と技術が必要です。

純正と社外品で選ばれる  
後付け BSM

こうした中、近年は後付けの BSM が発売され、市場に広く出回るようになりました。後付け BSM は 2 種類の製品に大別されます。ひとつはメーカー純正で、トヨタをはじめ、ダイハツなど自動車メーカーから発売されている製品です。対象車両用にセットアップされているので仕上がりが美しく、保証の期間が長い点など、製品としての信頼性の高さがメリットです。トヨタは既販車をアップグレードさせるサービス「KINTO FACTORY」で後付け BSM を取り扱い、価格は工賃込みで 9 万 9,000 円 (ハリアー) で設定されています。一方、ダイハツの後付け BSM は工賃込みで 5 万 4,772 円 (ともに税込み) となっています。ダイハツの製品は A ピラーにインジケータを設置する点が特徴です。



ダイハツの後付け BSM はインジケータを A ピラーに取り付け。出典: ダイハツ

もう一方の BSM は自動車メーカー由来ではなく、いわゆる社外品と呼ばれる製品です。適用車種が幅広く、元々設定がないクルマにも対応できる点が特徴です。また、ミラータイプのインジケータにオリジナルマークが設定できるなど、メーカー純正とは一味違った BSM を取り付けることが可能です。後付けの社外品は数年前から発売され、ひとつの市場を形成するまでに至っています。価格帯は 1 万円台から販売されており、通販サイトからも購入することができます。



Amazon で販売されている社外品の BSM キット。出典: amazon

後付け・純正・社外品  
BSM の確認

フロント担当者が適切な作業判断と作業指示を行うには、入庫時の把握が必要となるため、後付け ADAS センサーの有無、もし後付け製品がある場合、純正か社外品かを、お客様に確認する必要があります。純正の場合、自動車メーカーの整備要領書に準じた整備が求められますが、社外品では整備などのアフターサービスの説明が示されていない場合があり、それぞれで整備の対応が異なってきます。



純正のセンサーには自動車メーカー名や製品番号が刻印。

BSM は通常、ミリ波レーダーを用いますが、後付けの社外 BSM の中にはコーナーセンサーやクリアランスソナー (バックソナー) に使われる近接センサーを用いた BSM 製品があります。センサーを見れば、すぐにその違いが分かるのですが、お客様の中にはセンサーの違いをよく知らずに後付け BSM を装着しているという認識の人がいるかもしれません。なお、ミリ波レーダーと超音波センサーではセンサー脱着後の調整作業 (エーミング) の方法が異なります。

整備要領非開示の製品  
車体整備は慎重に判断

純正 BSM は自動車メーカーが示す整備要領に沿って整備を行う必要がありますが、後付け社外品 BSM は製品メーカーが積極的に整備要領の周知を行っていないケースがあります。とりわけ、元々 BSM が設定されていないクルマに後付けの社外 BSM を装着した場合、クルマによって異なる電波照射範囲が不明のため、バンパーの補修が困難になることが予想されます。また、純正とはセンサーの高さが異なる場合があるため、三角ターゲットでエーミングを行う際はターゲットの高さ設定に影響を及ぼします。こうした点を考慮しながら、後付け BSM が関与する車体整備を実施する際は慎重な判断が求められます。

BSM レーダーセンサー (24GHz) 搭載車のバンパー補修の注意事項

- ① 電波照射範囲内の傷のバテ埋め修理 (ブラサフや塗料で埋まる程度の傷は塗装修理可)
- ② 電波照射範囲に塗装の境界 (色決めやぼかしの境界) を設けた塗装修理作業
- ③ 電波照射範囲内の亀裂、穴あきの樹脂修理
- ④ バンパーのカスタマイズ (バンパー形状、塗色に影響を与える修理作業)

レーダーセンサー周波数  
77GHz の台頭

近年、BSM などのレーダーセンサーに変化が生じています。例えばトヨタの BSM は 2022 年 11 月に発売された LEXUS RX から 77GHz の周波数が用いられたレーダーセンサーが採用されました (前回掲載の新型プリウスにも採用)。77GHz のレーダーセンサーは従来の 24GHz (超広帯域) よりもさらに対象の検出精度を高めることができます。後付けの社外 BSM は今も 24GHz が用いられていますが、欧米では 24GHz が段階的に廃止になっている関係で 77GHz のセンサーが使われるようになりました。77GHz のセンサー搭載車は車体整備や塗装方法、塗色配合が変わるため、注意が必要です。このため、いずれ後付け BSM でも 77GHz のセンサーが登場してきた場合、周波数の確認を行う必要があります。



77GHz のレーダーセンサーが初採用された LEXUS RX。出典: トヨタ自動車

BSM レーダーセンサー (77GHz) 搭載車のバンパー塗装の注意事項

77GHz レーダーの照射量はバンパーを透過する際に塗膜の膜厚や顔料等 (特にアルミ顔料) の影響を受けやすい性質があります。このため、77GHz レーダーセンサー搭載車のバンパーの塗装を行う際は塗料メーカーが電波透過性能を確認している塗色配合を使用するとともに、指定されている標準塗装回数を守って塗装する必要があります。

月別リサイクルパーツ別実績 2023年5月～2023年6月(全国)

BSサミット 販売促進委員会

# リサイクルパーツ普及拡大に向けて

## 事故時の修理など、リサイクル部品を使うと、あなたのクルマも「環境にいいクルマ」になります

事故車修理時のコスト低減は、損害保険会社やユーザーにとっても、ますますニーズが高まっております。BSサミットでは、環境負荷低減とともに、こうしたコスト削減に寄与することを目的として、販売促進委員会を中心とし、自動車補修部品のリサイクル促進を進めています。今後とも積極的なリサイクルパーツの活用をよろしくお祈いします。

経済産業省のホームページ内に「自動車所有者の方へ」と題したページがあることをご存知でしょうか。そこには「事故時の修理など、リサイクル部品を使うと、あなたのクルマも「環境にいいクルマ」になります」とリサイクル部品の活用を促す記載がございます。日頃のメン

内 訳	2023年		合 計
	5月	6月	
	数 量	数 量	数 量
フロントバンパー	320	313	633
リアバンパー	189	224	413
ヘッドライト	489	478	967
ボンネット	154	145	299
フェンダー	318	331	649
ドア	512	529	1,041
トランクリッド・リヤゲート	171	132	303
テールランプ	302	326	628
その他*	2,218	2,398	4,616
合計	4,673	4,876	9,549

※その他＝エンジン・ミッション・ラジエター・コンデenser・コンプレッサー・フロントガラス等のリサイクルパーツ(新品パーツは除く)

# ストップ! 粗悪修理!!

「ストップ粗悪修理」は、次世代自動車研究委員会や広報委員会を中心に収集している他社工場での粗悪修理情報を、BSサミットニュースやカーケアプラスなどのメディアを通じて公開しております。不具合車両の撲滅とユーザーへ安心と安全を提供すべく、本来あってはならない修理不具合・不正修理の現状・実態を明らかにし、適切な修理を行うことの重要性を呼びかけております。今後とも主旨をご理解いただき「修理不具合情報」のご提供をよろしくお願いいたします。

## 不完全修理例① 溶接不良がありスポット溶接が剥がれ、錆が発生

フロント損傷事故。過去の修理作業の不正修理で溶接不良がありスポット溶接が剥がれ、錆が発生している。前席、助手席ともエアバッグが展開している。



## 不完全修理例② 鋼板を重ねた部分の溶接が不完全なため強度不足

左リヤフェンダー・カット交換跡あり。適切な溶接がされておらず、鋼板を重ねた部分の溶接が不完全なため強度不足。また、つなぎ目のボディ側は引き出しがされておらずパテの厚盛りをして調整してあった。画像のパテ跡はすべて、他社前回修理のもの。



この様な不具合車両をなくすために、皆様からの情報提供をお待ちしております。

# 「何から取り組んだらいいか」お悩みではありませんか? カーボンニュートラル・SDGs 取り組み支援サービス活用しませんか



NGPは自動車リサイクル事業を通じて持続可能な社会の実現に貢献します

2030年 NGPの目標

NGP 日本自動車リサイクル事業協同組合 / 株式会社 NGP

さらなるCS向上へ向けたリサイクルパーツの提案。

Recycle & Repair Reparts Direct System

リサイクルパーツ発注システム

リパーツダイレクトシステム (RDS)

皆様へ、安心して「リパーツダイレクトシステム」をご利用いただけるよう「BSネットワークコールセンター」の専任スタッフがお客様にご発注いただいたパーツの適合確認をさせていただきます。正確な部品発注をサポートしております。

自動車リサイクル部品のお問い合わせは

BSネットワークコールセンター Tel.052-441-7503 (平日9:00~18:00) Fax.052-441-7628

私たちは自動車リサイクル部品の活用で未来の地球を考えています。



# 次世代自動車時代の自動車修理のありべき姿を追求



加藤钣金整備 本社

今回紹介する株式会社加藤钣金整備(加藤多賀志社長)は、名古屋市北東部に突き出たような形で位置する守山区に工場を構えます。この地域は、政令指定都市である名古屋市内にあって比較的安価に敷地を確保しやすいことや、自然豊かな環境であることから、市内第3位の人口を有する名古屋市のベッドタウンとして発展しています。同社は昭和33年に、社長のお父様である加藤仁氏が請負職人として独立したのが起源であり、それから65年もの長きに渡って钣金事業を柱に経営を行ってきました。創業当時は60坪程度の敷地からスタートした同社ですが、昭和47年には



加藤多賀志社長

請負職人から

モビリティサービス業へ

自社の必要性を

感じてもらう



ファーストファクトリー

加藤钣金整備がBSサミットに入会したのは平成13年でした。钣金の請負職人としてスタートしモーターゼーションの進行と共に、ディーラーやモーターズからの下請仕事を中心に発展していった同社ですが、時と正し修理の重要性を説きます。そのために時には、本社2階の会議室に損害保険会社のスタッフや地域の同業者、代理店協会のメンバーなどを集めて、自社の必要性を感じてもらうための勉強会などを実施し、関係性の構築に注力しています。

## エーミング作業を行う前作業に着目

また同社は2022年8月、車検工場「ファーストファクトリー」を本社工場裏手に新築移転を行いました。同工場は、次世代自動車に対応した最新の設備「ファクトリー」を本社工場から取り揃え、自動車に装着の裏手に新築移転を行いました。

エーミング作業を行う前、3次元計測器「Touche」、四輪アライメント「John Bech」、シグ式修正機が3台導入し、精度の高いエーミング作業を行える環境を整えています。また同社は、2019年9月にCDRアナリストの資格を取得。さらに2020年8月にはデュフ・ラインランドジャパンによる钣金塗装認証「プラチナ」を取得するなど、次世代自動車時代を見据えた準備を

エーミング作業を行う「前作業」に必要な機材(上)四輪アライメントテスター(中)3次元計測器(下)シグ式フレーム修正機

「エーミング作業を行う前作業」であることをデータでお示しすることが出来る次世代車専用工場でもあります。オープンに先立ち、取引先関係者約130人を招き、お披露目会を開催し、加藤社長はその場で同場のコンセプトについて「エーミング作業に入るのが本来の形であり、スタンダードエーミングだと捉えられがちです」と、車体整備を行う前作業に着目しています。四輪アライメントテスターは、車体整備業者におけるエーミングのターを使用し、ラスト角が限りなくゼロに近い状態に近づけられました。

2019年にCDR認定アナリスト資格を取得

今回の取材を通じ、自動車の著しい進化に伴いクルマが本来持つ機能を回復させることの難しさ、そして何よりもそれを理解して頂くことの難しさについて改めて考えさせられました。そのために修理品質を証明できる設備の導入やCDRアナリスト認定の取得を率先して行う同社の姿に頼もしさを感じます。

2020年にデュフ認証のプラチナカテゴリーを取得

# 中部ブロック 愛知支部 株式会社加藤钣金整備



日本の車体整備業界のリーディング組織 BSサミット

革命はここから始まる!

100年に一度の大変革期をともに勝ち抜いていく志高きメンバーを募集しています。

BSサミット事業協同組合  
TEL:03-3538-2900 E-mail: honbu@bs-summit.co.jp  
http://www.bs-summit.jp