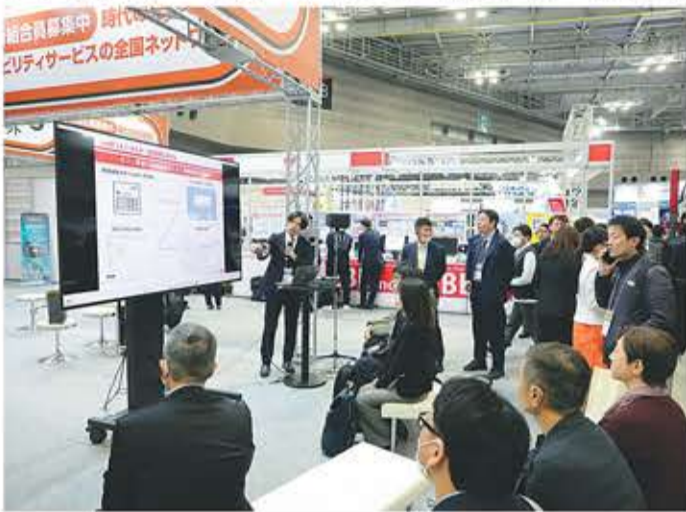


# 「第23回国際オートアフターマーケットEXPO 2026」にBSサミットブースを出展 BSサミットが目指す“最高品質のモビリティサービス”を具体的に表現



IAAE懇親会で挨拶を行う藤野利浩副理事長



BSサミット事業協同組合は、2月12日(木)～14日(土)に開催された自動車アフターマーケットの祭典「第23回国際オートアフターマーケットEXPO 2026(IAAE 2026)」にBSサミットブースを出展。会期中の来場登録者数は延べ16,719人にのぼり、会場内が熱気に包まれるなか、当組合の取り組みを業界関係者へ広く発信。さらなる組織力強化に向け、組合の理念や活動に賛同する新組合員の募集活動も積極的に進め、多くの来場者にBSサミットが掲げるビジョンを直接伝える貴重な機会となった。また、例年通りIAAE

多くの来場者に向けてPR

BSサミット事業協同組合の開催期間に合わせ、会場内(東京ビッグサイト会議室)にて組織戦略協議会をはじめ、各ブロック・支部会議を併催。これにより、

協賛会社も出展  
最新の設備機器などが勢揃い

BSサミットブースでは、当組合が目指す「最高品質のモビリティサービス」を具体的に表現するために、進化を続けるあらゆるモビリティの修理・整備に求められる、設備機器や修理技術などの展示が協賛会社(株式会社あかつき、アクサルタコーティングシステムズ合同会社、株式会社E.E.、イサム塗料株式会社、株式会社イヤサカ、株式会社オゾン、関西ペイント株式会社、株式会社プロードリーフ、ロックペイント株式会社、計9社)の協力によって行われた。最新の設備機器を、実際に目で見、触れて、比較しながら説明を聞くことができる場として、多くの来場



あかつきはロードサービスの現場で役立つ製品を展示していた

者に訪問頂いた。さらに、ブース内に特設されたプレゼンテーションコーナーでは、協賛各社による最新製品・サービスの紹介に加え、BSサミットのネットワーキングがもたらすメリットや組合員拡充に向けたPRを多角的に展開。これからの自動車修理業界をリードするBSサミットの存在感を強く印象付ける3日間となった。



イヤサカは2GPa級の鋼板に対応するスポットカッターを参考出品

## IAAE 2026 BSサミットプレゼンテーション

### 激変するオートアフターマーケットを生き抜く「第3の選択肢」



IAAE2026においてBSサミットは組合員拡充を目的としたプレゼンテーションを行なった。プレゼンテーションには、石井英幸理事長と小林雅彦組合員拡充委員長が登壇し組合の新たな指針について説明を行なった。

#### FCでもコンサルでもない「第3の選択肢」

石井理事長は、現在の自動車業界を、現場が深刻な課題に直面している時代であると定義した。その中でBSサミットが提示するのは、フランチャイズ(FC)やコンサルティングとは一線を画す「現場主導のネットワーク」という第3の選択肢であると、組合が掲げる『基本宣言』にある「ベストサービス、ベストショップ、時代の先端を行くモビリティサービス」は、単なるスローガンではないと述べた。石井理事長は、これらを

「現場での動きを決める指針」として再定義し、個々の工場では対応が困難な新技術や制度への取り組みを、仲間同士で共有し進めていく場としての価値を強調した。

地域で「整備難民」を出さないという社会的使命  
プレゼンテーションの大きな柱となったのが、「地域で整備難民を出さない」という訴求である。現在、ディーラーの統合や入庫過剰により、一般ユーザーが修理や点検を断られるケースが増加している。これに対し、BSサミットは钣金塗装と整備の垣根をなくし、自社で対応できない場合も近隣の組合員工場と連携するネットワークの構築を推進している。石井理事長は、単に規模を追求のではなく、メーカーや年式を問わず受け入れる姿勢を持つ工場こそが「ベストショップ」であり、それらが繋がることで、地域ユーザーに安心を提供するという社会的な存在意義を説いた。

「次世代エビデンスシステム」への刷新  
業界を揺るがした不正請求問題以降、社会の目は厳しくなっている。BSサミットは、透明性と公平性の高い「新DRP(事故車修理紹介制度)」の再構築を損害保険各社に提案している。

さらに技術面では、感覚ではなく数値と基準に基づく修理を追求している。これを支えるのが「BSエビデンスシステム」である。石井理事長



石井英幸理事長

小林雅彦組合員拡充委員長

は、既存システムが少し古くなってきた点に触れ、新システムを開発中だと言及した。

#### 早期の人材確保に向けた中学生へのアプローチ

深刻な人手不足に対し、小林委員長は専門学校の教員からの提言を引用し、中学生への職場体験を通じた早期のキャリア形成支援の重要性を説いた。高校生になってからでは遅く、中学2年生の段階で自動車整備の現場を体験してもらうことが、将来のメカニック確保に向けた有効な手段であると述べている。

こうした活動を組合の新たな指針として各地で広げていく必要性が示されたほか、若手経営者が学び合う「リーディングマネージャーグループ(LMG)」の再構築など、次世代を担う人材育成を組織的に推進していく姿勢が強調された。

最後に石井理事長は、「BSサミットは一つの正解を押し付ける団体ではない」と話し、地域ごとに抱える課題が異なることを前提に、DX推進による効率化やメーカーとの連携など、それぞれの現場に即した解決策を共に探っていく「実践集団」であることを強く訴えかけてプレゼンテーションを締め括った。

もしかして、『**手動**』で『**保存**』していませんか？

ブロードリーフのクラウドは、PC 端末に依存せず、高いセキュリティでデータを安全保管！

ブロードリーフの証跡管理サービスなら！

写真・記録簿・伝票

ガイドラインが求める3つをセットで自動保存

超人手不足の時代。業務をいかに自動化させるかがポイントです。ブロードリーフで完結させることで、高いコンプライアンス(透明性)と利便性が実現します。

.cシリーズ  
(基幹システム)

1案件データ

- ① 写真(証跡)
- ② 記録簿(作業)
- ③ 伝票(料金)

透明性ガイドラインへの準拠

写真・記録簿・伝票が1画面でまとまるので、顧客対応も便利

使用部品や実施作業が見え、作業進捗も把握

車検業務の効率化を支援！  
**スーパー検査員**

スーパー検査員はミスなく、漏れのない記録簿の作成をサポートする指定整備工場様の車検に特化したクラウド型車検・点検支援システムです。

コンプライアンスの強化と業務効率化をサポート

特定整備制度にも対応あなたの車検業務がスムーズに！

インストール不要、端末フリー  
※一部のOSには非対応です。

法改正、技術進化、監査に対する不安を解消

OSS電子申請対応  
※OSS対応は、追加機能となります。

スーパー検査員  
詳細はこちら▼



証跡管理  
詳細はこちら▼



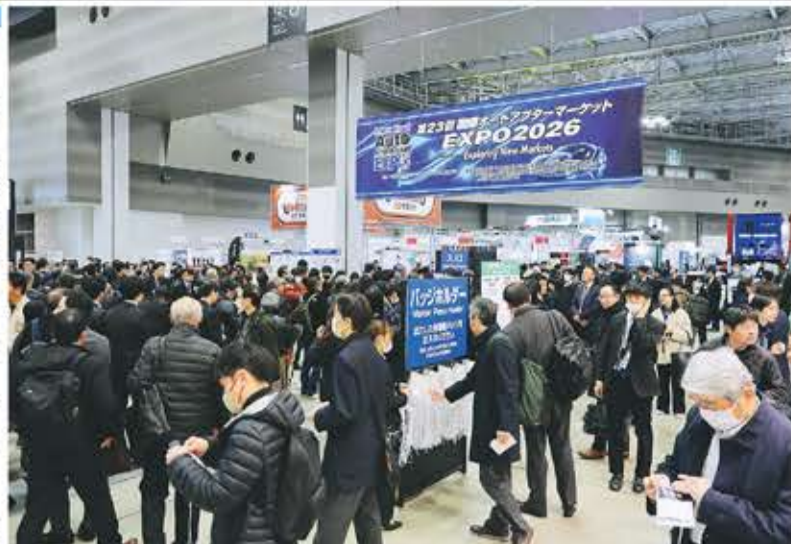
お問合せ

株式会社ブロードリーフ

0120-47-2610

受付時間 9:00~17:30(土日祝・年末年始を除く)

AIとDXが描く整備の未来。IAAE 2026に見る現場革新の最前線



2月12日(木)~14日(土)の三日間、東京ビッグサイト東7~8ホールで開催されたIAAE 2026には、過去最大規模となる722コマ、344社の出展を記録し、特にセミナーの聴講者数は前回は122%と大幅に増加、業界全体の課題意識の高まりを感じた。本記事では、BSサミット各委員会の委員長に展示会場を視察いただきヒアリングした内容をまとめ、皆様の事業活性化に役立つ情報を紹介したい。

現場の生産性を向上させる

省力化・効率化

今回のIAAEにおいて鮮明となった潮流の一つは、現場の生産性を向上させるための「省力化・効率化」の徹底である。深刻な人手不足を背景に、もはや熟練技術者の動や経験だけに頼るビジネスモデルは限界を迎えている。その解決策として台頭してきたのが、AI搭載の塗装ロボットや協働ロボットである。例えば、台湾や中国のディーラーですでに導入実績を持つ「Paint Go」の最新モデルは、アームの拡張によって作業範囲を広げ、塗料の削減と品質の均一化を同時に実現している。また、狭小なスペースでも運用可能なポータブル溶接ロボットなどは、熟練工が展示していた自動塗装ロボット「Paint Go」

ニジェスが展示していた自動塗装ロボット「Paint Go」



あかつきブースに展示されていたデジタルタコグラフ

ウルトジャパンのブースで「半自動ガラスリペア機器」の説明を受ける販売促進委員会

塗装実演コーナー、アクサルタは研修センターと中継を繋ぎ自動調合まで実演してみせた

基幹ビジネスの定義とシステム連携

現場の実作業にとどまらず、管理業務や集客を革新するビジネス支援システムも進化を遂げている。従来の単純な整備・钣金システムから脱却し、顧客データとLINEなどのSNSを高度に連携させたデジタル集客ツールや、自動車業界に特化した24時間対応のネット予約アプリなど、スマートフォンをプラットフォームとした顧客アプローチが本格化している。また、大規模事業者やガソリンスタンド向けに車検の入庫拡大に特化したDXシステムや、中古車の仕入れから販売、顧客管理、車検などの

さらに、技術の高度化と法規制の厳格化

また、環境規制への対応も急務であり、欧州並みの化学物質規制に適合したケミカル類への切り替えは、コンプライアンスの観点から不可欠な要素となっている。

こうした厳しい変化の一方で、新たなビジネスチャンスも芽生えている。例えば、平均車齢の延伸に伴う廃番部品の問題に対して、3Dプリンティングを用いた少量生産が解決策として注目を集めている。これは、レストアや旧車というニッチながらも高付加価値な市場を支える技術としても期待される。また、カーディテイング領域では、ペイントプロテクションフィルム(PPF)の出展が目立った。塗装保護という実用面に加え、マット調など個性的なスタイルを実現できるファッショニビリティを加えた提案は、顧客の所有欲を刺激する新たな収益源として定着している。

技術の高度化と法規制の厳格化

さらに、技術の高度化と法規制の厳格化と。その正体が「サイバーセキュリティ」である。2021年(令和3年)に発効された国際基準により、新型車にはハッキング防止のためのセキュリティゲートウェイ(SGW)の搭載が義務付けられた。このSGWにより、純正スキャンツールでメーカーサーバーを通じた認証を行わなければならない。自動ブレーキの調整(エミューレーション)といった重要な整備作業が行えなくなる事態が発生している事実が、国土

スキャンツールコーナーでは毎日、国土交通省によるセミナーが開催された

IAAE 2026では「変化への適応」が唯一の生存戦略であるという厳しい現実が示された。そして、それは石井理事長が祝詞交歓会で示したBSサミットが目指すべき方向性とも合致していた。次なる10年を生き残るためには、これら最新の知見を迅速に自社の血肉とし、常に自己変革を続けていく姿勢が何より求められる。

交通省のセミナーでも強調された。また、環境規制への対応も急務であり、欧州並みの化学物質規制に適合したケミカル類への切り替えは、コンプライアンスの観点から不可欠な要素となっている。

こうした厳しい変化の一方で、新たなビジネスチャンスも芽生えている。例えば、平均車齢の延伸に伴う廃番部品の問題に対して、3Dプリンティングを用いた少量生産が解決策として注目を集めている。これは、レストアや旧車というニッチながらも高付加価値な市場を支える技術としても期待される。また、カーディテイング領域では、ペイントプロテクションフィルム(PPF)の出展が目立った。塗装保護という実用面に加え、マット調など個性的なスタイルを実現できるファッショニビリティを加えた提案は、顧客の所有欲を刺激する新たな収益源として定着している。



EBEはBSサミットブース内でシステムのプレゼンを行なった

ビジネスの移動革命、できます。



住友三井オートサービス



住友三井オートサービス

invite to new business mobility.

東京営業第一部  
東京都新宿区西新宿三丁目20番2号  
東京オペラシティビル  
TEL: 03-5302-9893



# IAAE2026 セミナーレポート

## オートアフターマーケットサミットレポート

### 市場縮小期の荒波を「共創」で乗り越える

今年もIAAEでは、業界の先行きを見据えた議論が交わされる人気セミナー「オートアフターマーケットサミット2026」が実施された。本サミットには、自動車修理・整備業界を代表して、BSサミット事業協同組合副理事長であり、オートアフターマーケット連絡協議会の代表を務める藤野利浩氏が登壇。「市場縮小期に向けた日本の自動車アフターマーケットの変容」というテーマのもと、深刻な人材不足、激変する保険業界、そして車両の高度化への対応について、実務者の視点から重要な提言を行った。

### 深刻化する人材不足

藤野氏は、冒頭から整備現場用コストについても、想定年収の縮小を語った。特に繁忙期に高額の紹介料を支払わざるを得ない現状を指摘。藤野氏は、「派遣整備士(二級整備士レベル)の時給が7,000円を救うことができないほど困窮している事実を明かした。また、人材紹介会社を経由した採

### 外国人材活用の現状と「技人国」のグレーゾーン

深刻な人手不足を補う鍵となるのが外国人材だが、藤野氏は「その活用の難しさについても言及した。現在、福岡の整備専門学校に在籍する約7割が外国人であり、彼らの多くは卒業後、本来はホワイトカラー向けの在留資格である「技術・人文知識・国際業務(技人国)一」と切り替えて就職する実態がある。



しかし、この現場作業の可否については依然としてグレーゾーンが多く、藤野氏は「どこまで現場作業をさせてよいのか、将来の幹部候補としての教育計画

述べた。また、自身が代表理事を務めるオートアフターマーケット連絡協議会にて今後、厚生労働省の方を招き勉強会を開催することで、業界全体に正しい情報を提供していきたいと意欲を示した。

### 保険業界の構造変化と

### 代理店体制の整備

BSサミットにとって極めて重要な「保険」についても、大きな転換期を迎えている。藤野氏は「保険」について、大規模な縮小を迫られるケースが増えている実態を報告。藤野氏は「保険」について、大規模な縮小を迫られるケースが増えている実態を報告。藤野氏は「保険」について、大規模な縮小を迫られるケースが増えている実態を報告。

### SDV化と車検制度の変容

車両の高度化(SDV:ソフトウェア・デファインド・ビークル)についても、藤野氏は最先端の事例を紹介した。テストラなどの電気自動車においては、「入庫する前に電子的な形で整備が完了しており、現場で行うのはタイヤの磨耗やボルトの締め直し程度にとどまる」と述べた。

### 地域連携と「非競争領域」での団結

最後に藤野氏は、今後も業界業者を作り上げていくべきだと強く訴えた。車検の進化と人材不足、さらには「残業規制」などの厳しい環境下で、一社の力で全てをカバーすることは不可能に近い。「地域連携、あるいは単なるM&Aではない、志を同じくする仲間同士の間で連携を



登壇者：左から、BSサミット事業協同組合副理事長、アフターマーケットサブライヤル活性化委員会 中村秀隆代表理事、自動車用品小売業協会 小林喜夫代表理事、日本自動車購入協会 井上貴之代表理事、リビルド車全国連合会 深澤広司会長

## SS関連セミナーレポート

### 地域に根ざしたサービスステーションへの軌跡

IAAE 2026では、BSサミット組合員工場の株式会社金沢丸善(中部ブロック・石川支部)が「地域に根ざしたサービスステーションへの軌跡」というテーマでセミナーを行った。セミナーには、同社の代表取締役野村幸宏氏と技術部長南達也氏が登壇。サービスステーション(SS)を取り巻く環境が激変する中、同社がどのように事業を多角化し、安定した人材雇用を実現しているのかについて話をした。



株式会社金沢丸善 代表取締役 野村幸宏氏  
株式会社金沢丸善 技術部長 南達也氏

「顧客維持の要」に据えた戦略的転換  
同社は、19箇所のSSを展開し、さらに車検、钣金塗装、車両販売、ロードサービスなど、自動車アフターマーケットの全域をカバーしている。同社が現在の多角化経営に至った転換点は約20年前まで遡る。当時、燃料の粗利低下を補うためガソリン価格を上げたところ、客数が激減し、連動して車検や钣金の入庫も落ち込んだ。しかし調査の結果、自動車保険の契約者は価格改定後も離脱せず、SSを利用し続けていることが判明。これを機に、野村氏は自動車保険を「SSのあらゆるサービスをつなぎ止めるフック」と定義。SSスタッフに兼任させるのではなく、保険専任担当者者を配置する戦略に舵を切った。現在では自動車保険の保有台数は1万台を超え、そこから車検や修理と

「顧客維持の要」に据えた戦略的転換  
同社は、19箇所のSSを展開し、さらに車検、钣金塗装、車両販売、ロードサービスなど、自動車アフターマーケットの全域をカバーしている。同社が現在の多角化経営に至った転換点は約20年前まで遡る。当時、燃料の粗利低下を補うためガソリン価格を上げたところ、客数が激減し、連動して車検や钣金の入庫も落ち込んだ。しかし調査の結果、自動車保険の契約者は価格改定後も離脱せず、SSを利用し続けていることが判明。これを機に、野村氏は自動車保険を「SSのあらゆるサービスをつなぎ止めるフック」と定義。SSスタッフに兼任させるのではなく、保険専任担当者者を配置する戦略に舵を切った。現在では自動車保険の保有台数は1万台を超え、そこから車検や修理と

タイム勤務は望まないが高い技術を持つシニア層をベアで配置する手法を採用。この「孫と祖父」のような関係性を構築することで、シニア層には社会との接点と適度な労働を、外国人スタッフには確かな技術指導と精神的な安心感を与えるという、相乗効果を生むマッチングを実現した。

### 先進安全自動車への対応とSSの使命

セミナーの後半では、南氏よりOBD点検やエミューグへの取り組みが紹介された。同社は全店舗にスキャンツールを導入し、オイル交換などの軽整備時にも無料のOBD点検を実施。故障の早期発見に努めている。また、スタッフが車両の特性(OBD検査対象車か、電子制御装置整備対象車か)を一目で判断できるように、独自の「判別ステッカー」を貼付するなどの工夫も徹底されている。南氏は、「お客様の一番近くにいるSSこそが、車両の些細な変化に気づける安全担保の適任者である」と強調した。

金沢丸善の事例は、SSが単なる「燃料供給所」から、地域の「カーライフサポートセンター」へと進化すべきであることを示している。自動車保険で顧客との絆を深め、多様な人材が活躍できる土壌を作り、先進技術への対応を怠らな

**CAR-O-LINER**

ベンチ式フレーム修正機  
カロライナ  
**パンチラック5000**  
BR5000(ベンチ全長5M) / 5500(ベンチ全長5.5M)

あらゆる事故車に対応した  
究極の車体修正システム

- 軽自動車から1BOX、小型トラックまで対応。
- 傾斜型乗り込みラック、ドロアライナ2本付。
- 軽補修から大ダメージ修正作業対応。
- EVOジグシステム(固定用ジグ)を追加導入することで、超高張力鋼板車両、アルミボディ車両にも対応可能。

BR5000(床上下式)

**今春発売!**

IASAKA ORIGINAL ★ NACHIとの共同開発製品

超々高張力鋼板用  
**スポットカッタ**

硬すぎる 超々ハイテン材を  
**2GPaの** 貫く驚きの威力!

10~15本作業をしても  
刃こぼれしづらく  
高い食いつきで軽く穴開け可能!

- 高性能粉末ハイス材による高い磨耗性・韌性。
- 耐熱性・耐摩耗性に優れたAGコーティングが長寿命を実現。

【寸法】直径φ8.0/全長37mm/溝長20mm

「紙とハンコ」から「データとスマホ」へ

# 2026年、整備工場が勝ち残るためのデジタル化



## デジタルは「選択」から「インフラ」へ

2023年の電子車検証導入から始まった一連のデジタル施策は、2024年のOBD検査開始、2025年のマイナ免許証開始、そして本年1月の「自動車検査証記録事項」の紙提供原則終了を経て、ついに一つの巨大なエコシステムとして完成した。

かつてデジタル化やOSS（ワンストップサービス）は、一部の先進的な工場が効率化のために取り組む



## 2023年より電子車検証が導入

「選択肢」に過ぎなかった。しかし現在は違う。デジタルを使いこなすことは、技術者が技術者らしくあるための時間を確保し、法的なリスクを回避し、人手不足という荒波を乗り越えるための「不可欠な経営基盤」となったと言える。

## 移動コストを利益に変える

指定を持たない認証工場にとって、最大の非効率性は「手続きのため

の移動」であった。もちろん、車検における検査ラインへの実車持ち込みは省略できない。しかし、それ以外の「書類のためだけに支局や警察署を往復する時間」は、デジタル化によって大幅に削減できる。例えば、車両販売時の名義変更や住所変更だ。これまでは車庫証明のために警察署へ、登録のために支局へ、と実車を動かさない場面でも多大な移動コストを支払ってきた。OSSを活用すれば、これらの手続きは事務所のPCから一括で完了する。

また、継続検査時も、事前にOSSで納税と申請を済ませておけば、支局での滞在時間は「検査ラインを通すだけ」という最小限のものになる。特定記録等事務の受託者である行政書士等とクラウド上で連携すれば、認証工場であっても「後日、新しい書類を支局へ取りに行く」という二度手間を実質的に排除できる。これこそが認証工場にとってのDXの真髄である。

## 指定工場が手にする「自社完結」

一方、指定工場にとっての恩恵は、事務作業の「自動化」にある。2024年からのOBD検査義務化により、現場の検査結果はすでにデジタルデータとして国のサーバーへ送られている。このデータと「e-保適（電子保安基準適合証）」、そしてOSS申請を完全に連動させることで、人為的なミスが入り込む余地はゼロになった。

以前のように、検査員が発行した紙の保適証を事務員が打ち直し、それをまた支局へ持ち込むといった「データの断絶」はもはや過去の遺物である。電子車検証のICタグを読み取り、OBD検査結果と紐付け、OSSで送信する。この一連の



整備事業者は「車両のデジタル化」への対応を求められている

フローにより、申請から電子車検証の書き換え（特定記録等事務）までが自社内で完結する。

## 行政書士法改正への正攻法

2026年1月に施行された改正行政書士法は、無資格者による書類作成代行に厳しい目を向けている。これまで曖昧にされてきた「代行手数料」の収受は、今や重大なコンプライアンスリスクである。

ここでデジタル化、特に「行政書士とのクラウド連携ポータル」が、事業者を守る最強の防壁となる。整備工場側で車両情報や顧客情報を入力（事実のデータ化）し、それを外部の提携行政書士がシステム上で最終確認・署名してOSS申請を行う。この「役割分担の可視化」により、工場側は法的なリスクを負うことなく、かつ迅速に手続きを進めることが可能となる。

## 顧客体験の進化

デジタル化の恩恵は、対外的な「信頼」にも及ぶ。2025年から普及したマイナ免許証やマイナポータル連携により、顧客側の意識も大きく変わった。「なぜ住民票を取らなけ

ればならないのか」「なぜ委任状にハンコが必要なのか」という疑問を持つ顧客が増えている。

これに対し、マイナンバーカードを用いた電子署名や、マイナポータルを入口としたOSS申請をスムーズに案内できる工場は、顧客から「先進的で信頼できるプロ」と認知される。特に、引越と同時に自動



2025年3月24日から開始されたマイナ免許証

車の手続きを案内できる「デジタル・コンシェルジュ」としての機能は、地方の認証工場や钣金塗装を主軸とする工場において、次世代の若年層顧客を惹きつける強力な武器となっている。

## データ経営の恩恵

これらすべてのデジタル要素を統合するのが、クラウド型整備管理システム（SMS）である。事務所のPC、工場のタブレット、行政書士のPC、そして顧客のスマホがリアルタイムで繋がることで、整備履歴から入庫予約、申請進捗までがすべて可視化される。

これら膨大なデータは、単なる記録ではない。将来の代替提案や予防整備のタイミングをAIが予測するための「宝の山」である。経験と勘に頼る経営から、データを根拠とした精密な経営へ。デジタル化がもたらす真の恩恵とは、不透明な未来を予測可能なものに変える「経営の精度」そのものである。

## 技術を守るためにデジタルを預ける

我々BSサミットの根幹にあるのは、高度な整備・修理技術である。しかし、その技術を最大限に発揮するためには、技術者が「紙と格闘し、支局の列に並ぶ時間」を無くさなければならない。事務作業をデジタルに預け、法的責任をプロと分担し、情報のやり取りをスマホ一台で完結させる。そうして生まれた余裕を、我々は再び車と向き合うために、そしてお客様の安全を守るために注ぎ込むべきではないだろうか。



2026年4月の施行まで残りわずかである。現在使用している全てのケミカル類のSDSを最新の状態に更新し、現場における保護員の選定基準や作業手順を再点検することは、法的リスクの回避のみならず、深刻な人材不足の中で労働者の安全確保、ひいては企業の存続において極めて重要である。

労働安全衛生法の改正に伴い、化学物質の管理体制は従来の「法令で指定された特定物質のみを管理する方式」から、事業者が自律的にリスクを判断して労働者の健康リスクを最小化する「自律的管理」へと全面的に転換されている。この改革は段階的に進められてきたが、いよいよ最終ステップとなる2026年4月1日からは、SDS（安全データシート）の交付、ラベル表示、およびリスクアセスメントの実施が義務付けられる対象物質が、累計で約2,900物質へと大幅に拡大される。自動車整備の現場で使用されるパーツクリーナー、エンジンオイル、LTC（不凍液）など、これまで「法的なリスク」を特定し、対策を講じる重い責任を負っていたものが、

## 業界動向 ニュース 化学物質の「自律的管理」完全義務化へ

また、2024年4月から義務化されている「化学物質管理者」および「保護員着用管理責任者」の選任についても、今回の対象物質拡大により、事実上ほぼ全ての整備現場において選任を避けて通れない状況となる。「うちは小規模だから」「法令に個別の名称がないから」という従来の判断はもはや通用しない。事業者は自らリスクを特定し、対策を講じる重い責任を負うことになる。

## NEW BP経営マネジメントシステム 外国人技能実習生対応 バージョンUP!!



ひらがな・カタカナ 作業指示書  
ぶひん とりはずし (社内)  
からとぎ (社内)

Table showing work status and management data with columns for work items and status.

Table titled '作業状況一覧' (Work Status Overview) showing a list of work items and their progress.

Table titled '担当者作業状況' (Responsible Person Work Status) showing work status for specific staff members.

- 生産性向上を実現可能にする 7つのポイント
1. 実作業工程正確把握
2. 車輛担当者別作業管理
3. スマホで作業状況確認
4. 技術レベル向上
5. 間接作業集計表
6. 各拠点での共有
7. 自社経営分析

# 知っておこう自動車豆知識

## ～令和8年改正保険業法施行～

このコーナーでは、自動車アフターマーケットに関する基礎知識を解説する。プロの方でも「なんとなく聞いたことはあるけど…」という曖昧な知識があるのではないだろうか。このコーナーでしっかりと知識を身につけていただきたい。

今回のテーマは「保険業法改正」である。今回の法改正(令和8年6月施行予定)は、大型代理店による不正請求や損保大手の価格調整(カルテル)を受け、保険会社と代理店の『歪な共依存関係』を根底から見直す構造改革として断行された。これらの不祥事において、金融庁は保険会社と代理店の間にある「構造的な欠陥」を厳しく指摘している。

### 金融庁が断じた「構造的欠陥」の正体

金融庁は「損害保険業の構造的課題と競争のあり方に関する有識者会議」報告書(2024年)において、「損害保険会社や保険代理店において、顧客の利益よりも自社の利益を優先させた結果、不適切な保険募集が行われるなど、顧客本位の業務運営が実現されなかった(原文ママ)」と、これまでの業界のあり方について辛辣な評価を下している。

つまり今回の法改正は、保険会社からの入庫紹介や手数料、各種の便宜供与を維持・拡大することを目的



に、顧客の意向に沿わない保険募集を行ったり、保険金の不正請求を行ったりしていた一部の保険代理店だけでなく、代理店に対する監督が、形式的なチェックに留まり、実態として契約件数やシェアの拡大という自社の利益を優先させ、代理店の不適切な運営を黙認・助長してきた保険会社側の経営姿勢をも矯正するためのものなのである。

### 不透明なパートナー取引の終焉

特に自動車販売・整備の現場で問題視されたのが、保険本来の価値とは無関係な要素による取引である。これまでの業界では、損保会社が、自賠責シェアや販売実績に応じた報酬体系に加え、有力な代理店へ事故車修理を優先的に割り振る入庫紹介をカードとして使い、自社への契約割り振りを迫るといった不透明なパートナー取引が常態化していた。金融庁はこの点についても、「政策保有株式や便宜供与の実績が少なからずシェアに影響を及ぼしており、損害



保険会社の営業担当者の適正な競争に対する意欲を阻害していた(原文ママ)」と指摘。今後はこうした実力以外での囲い込みが徹底的に排除され、純粋な商品力とサービス品質による競争が求められることになる。

### 実務の最前線で求められる「推奨理由の透明性」

改正法施行後、現場に求められる最大の義務は、募集プロセスにおける「比較推奨の透明化」である。これまでは「提携先だから」という一言で済んでいたものが、今後は「なぜその保険が最適なのか」という客観的な根拠の提示と、そのプロセスの厳格な記録保存が義務付けられる。

ここで重要なのは、自社の強みを顧客の利益として語り直すことである。例えば「当社と事故対応連携が強いA社なら、修理着手が早まり、お客様の代車待ち期間を15%短縮できる(※数値提示には、自社実績の記録による裏付けが不可欠)」や「自社工場との直結により、複雑な協定手続きを省略できるため、お客様の精神的負担を軽減できる」のように、提供するサービスの品質や顧客利便性を根拠に据えることで、法改正を逆手に取った強力な武器に変えることができる。

### 保険会社との新たな「健全なパートナーシップ」へ

保険会社側も現在、「損害保険会社においては、保険代理店における保険募集の適切性について、代理店監査等を通じて検証し、必要に応じて改善を求めるなど、保険代理店の規模やそれに基づく保険会社の営業面への影響の大きさにかわらず保険代理店に対する指導等が適切に行われるよう、保険募集管理態勢を再構築し、その実効性を確保すべきである(原文ママ)」という金融庁からの提言のもと大きく変わろうとしている。これまでのような過保護な支援や見て見ぬふりは通用しなくなり、代理店を「業務品質」で厳格に審査する立場へと転換している。これは事業者にとっても、最適なパートナーを選び直すチャンスとも言える。



### 誠実な者が報われる時代の到来

令和8年6月の改正保険業法施行は、業界の「闇」を一掃し、誠実に顧客と向き合う事業者が正当に評価されるための大掃除である。歪んだ共依存を断ち切り、自らの足で立つプロフェッショナルな代理店へと進化を遂げる。それこそが、新時代の自動車アフターマーケットにおいて、顧客から選ばれ続けるための唯一にして最大の戦略となるだろう。

# クルマ屋さんを選ぶ“いいクルマアワード2026”

## グランプリはトヨタ・アルファード



BSサミットも加盟する団体「オートアフターマーケット連絡協議会」は2月12日、IAAE 2026の懇親会にて「クルマ屋さんを選ぶ“いいクルマアワード2026”」を発表した。「いいクルマアワード」は、整備や修理、钣金塗装、用品部品販売、中古車の販売および買取、ロードサービス、ガソリンスタンドなどに従事している自動車業界のプロを対象に“いいクルマ”を選び表彰するもの。書店員

が選ぶ「本屋大賞」のクルマ版を作ろうと2017年に創設された同アワードも今年で節目の10回目を迎えた。なおこれまで8年連続で「大賞」を受賞していたトヨタ・プリウスはその功績が讃えられ、今回から殿堂入りとなっている。

選考委員長を務めた三浦和也氏は「これまでの大賞、特別賞、EV賞を改め、新たにグランプリ、リスペクト、イノベーションの3つを制定しました。この背景には、価値観の多様化があります。プリウスの素晴らしいところは認めつつも、もっとクルマの価値の“多様性”を反映したいと考えたのが今回の改革の理由です」とアワードをリニューアルした背景と総評を述べた。

グランプリに選ばれたトヨタ・アルファードは、特に「動くラウンジ」と称される圧倒的な室内空間の快適性、整備の現場が認める高い信頼性、中古車市場における驚異的なリセールバリューなど、従来の“自動車”の常識を越える高級車像を作り上げた卓越した価値が高く評価された。

リスペクトに選出された日産GT-R(R35型)は、JDM文化を引き継ぐアイコンとしての役割を2025年まで18年間にわたり堂々と担い、新車購入はできなくなるものの、アフターマーケットで輝き続けるその力

リスマ性を疑う者はおらず、いつか復活するその名を信じて、これまでの功績に多くの尊敬が集められた。

イノベーションに選出されたトヨタ・bZ4Xは、イノベティブなクルマとして期待と共に誕生してから8年半、突然の改良型の登場がセンセーショナルで、国際的な競争力が疑問視される次世代車においても、追いつき、追い越す加速力を証明したことが評価された。



表彰式に登壇したトヨタ自動車株式会社CV Company CV統括部製品企画ZHチーフエンジニアの菅間隆博氏(画像中央)、日産自動車株式会社日本マーケティング本部チーフマーケティングマネージャーオフィスチーフマーケティングマネージャークロスカーラインセダン&スペシャルティの和田洋佑氏(画像左)、トヨタ自動車株式会社Mid-size Vehicle Company MS統括部製品企画Z主査の城隼人氏(画像右)

3M Science. Applied to Life.™

3M™ パフォーマンススプレーガン

さらなる塗装の進化をその手で体感。



- 業界最軽量クラス
- 洗浄時間の短縮
- 精密な塗装性能
- サイクルタイムの改善

交換可能なノズルと3M™ PPS™ シリーズ2.0 塗装用カップシステムとの組み合わせでより洗淨された塗装システムをご提案します。

スリーエム ジャパン株式会社 カスタマー コールセンター 0570-011-211

3M, PPSは、3M社の商標です。

WÜRTH

## オートマチック ガラスリペア

半自動リペアで作業を効率化

ウルトジャパン株式会社 support@wurth.co.jp



### スポット溶接機

1. 超強力鋼板対応
2. 完全水冷
3. NEOスマート溶接プログラム搭載



MODEL SW-AZ105

### スタッド溶接機

1. 薄板鋼板で裏付けしにくい
2. 厚板鋼板を強力に溶着
3. 可変バリスモード搭載



MODEL SW-5300F

### 樹脂溶接機

1. エアのみで使用可能(窒素ガス不要)
2. 新開発溶接ストリップで簡単溶接
3. BMW/TOYOTA(EU) 車体補修プログラムに採用



MODEL PWA-10452

“明日をひらく”デンゲンの技術



DENGEN CO., LTD.



第40回  
SDVとトヨタの車載OS「Arene」

本格化するSDVへの移行  
2026年が転換点

自動ブレーキをはじめとする、先進技術を用いてドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車(ASV: Advanced Safety Vehicle)から、物理的な車両本体(ハードウェア)は変えずに、ソフトウェアの更新(アップデート)によって車両性能の追加・更新を行うソフトウェア定義型自動車(SDV: Software Defined Vehicle)への移行が始まっています。米国のテスラが先鞭をつけたSDVはその後、世界の自動車メーカーに影響を与え、各社の開発競争が激化しています。テスラに続き、世界一のEVメーカーに躍進したBYDも独自のSDVプラットフォームを実用化し、同社のハイエンドモデルから実装化が行われています。またBMWは昨年のジャパンモビリティショーで公開したiX3、メルセデス・ベンツは新型CLAをSDVとして刷新。いずれも2026年度中に発売を予定しており、日本にも導入される見込みです。2026年はASVからSDVに移行する、自動車市場の転換点になるかもしれません。

自動車メーカーのSDV開発状況

自動車メーカー	車載OS名	搭載車種	発売年
テスラ	特定名称なし	テスラ全モデル	2012年
BYD	BYD OS	YANGWANG U8他	2023年
BMW	BMW OS	iX3/i3(予定)	2026年(予定)
メルセデス・ベンツ	MB.OS	CLA(予定)	2026年(予定)
トヨタ	Arene	RAV4	2025年

筆者調べ

車載OS「Arene」  
新型RAV4に初搭載

日本ではトヨタが国産他メーカーに先駆けて2025年12月17日、SDVとして定義する新型RAV4を発売しました。



ウーブン・バイ・トヨタが開発した車載OS「Arene」を搭載した新型RAV4  
画像提供: トヨタ自動車

トヨタはこれまでもOTA(Over The Air)によるソフトウェア更新機能を備えた車両を発売していますが、新型RAV4がこれらの車両と異なるのは、車両用ソフトウェアプラットフォーム(車載OS)に「Arene(アリーン)」を採用している点にあります。

ハードとソフトの分離  
開発思想が異なるSDV

車載OSとはスマートフォンにおける「iOS」や「Android」、パソコンにおける「Windows」と同じ役割を、自動車の中で果たす

基幹ソフトウェアのことをいいます。従来の自動車は数十から100個を超えるECUで車両を制御してきましたが、SDVはその基幹ソフトウェアがあらゆる電子制御を統合し、管理やアップデートを行います。SDVが「走るスマホ」と言われるゆえんがここにあります。SDVはハードウェアとソフトウェアを分離して自動車開発・更新を行う構造が特徴で、これによりユニット制御の最適化(ソフトウェアの共通化)、常に最新機能を備えた車両の提供、お客様の特性に合わせたパーソナライズ化が実現します。

SDVを整備するにあたっては、従来のメカニカルな整備だけでなく、故障診断、機能の登録設定、ログの管理や消去、そしてセキュリティ管理など、これまでの自動車整備の領域とは異なるデジタル技術の知識やスキルなどがさらに求められると考えられます。



画像はイメージ

「Arene」はフルSDVへの  
ファーストステップ

ともあれ、RAV4に搭載された「Arene」は下図にある通り、ADASとコックピットのドメイン(領域)にのみ、車載OSによる制御が割り当てられています。

したがって、テスラの車載OSや今年の導入が予定されているBMW OS、MB.OSのような完全独立型の車載OSとは一線を画しているといえます。ただし、将来的に「Arene」は全てのドメインに対し、中央集権機能を行うよう改良が行われる計画があり、今回RAV4に搭載された「Arene」は将来のフルSDVに向かうファーストステップという位置づけとされています。



ウーブン・バイ・トヨタの資料を基に作成(画像提供: トヨタ自動車)

Areneによって  
安全・先進機能を進化

RAV4に搭載されたトヨタの予防安全機能「Toyota Safety Sense」は、「Arene」の搭載によって、構成部品のモジュール化などが進められ、集約・統合されました。その結果、画像認識や自動ブレーキ制御ソフトのレベルアップが行われ、作動領域を格段に高めています。例えば、予防安全機能のひとつであるプリクラッシュセーフティは、先行車の減速をより早く検知できる他、交差点進入時の車の陰からの飛び出し車両も検知可能とするなど、より複雑な状況による作動を実現しました。さらに、低速時の加速抑制機能は直進時に加え、旋回中にも対応できるように改良が加えられています。



危険を先読みしてスムーズに減速・操舵を支援する「プロアクティブドライビングアシスト(PDA)」機能を強化  
画像提供: トヨタ自動車

ADASドメインを司る  
コントローラを実装

新型RAV4のADASドメインを統括するコンピュータは「ADASドメインコントローラ」と呼ばれます。「Toyota Safety Sense」をはじめ、周辺監視モニターの制御も行います。コントローラ自体は助手席下部に搭載されており、車両が冠水した際はコントローラが使用

不可になる可能性があります。また、コントローラには空冷方式の冷却機構が採用されているため、吸気口が設けられています。何らかの原因で吸気口が塞がれてしまった場合には、冷却性能が下がり、故障の原因になる可能性があります。



ADASドメインコントローラコンピュータASSYは助手席下部に搭載(矢印)  
画像提供: トヨタ自動車(一部加工)

ソフトのVer.チェック  
新たな整備作業の発生

SDVで重要な作業のひとつがソフトウェアの更新です。当然ながら、無線通信はUTM(統合脅威管理)を含めた環境整備が重要

であるとともに、ソフトウェア更新を可能とするスキャンツールも必要です。また、ソフトウェアのダウンロードが途切れないよう、高出力を維持するための設備として安定化電源も必須といえるでしょう。

SDVにおいてはソフトウェアのバージョン整合チェックも重要な作業のひとつになります。入庫した車両のソフトウェアが最新の状態にない場合、整備事業者が最新の状態にする必要があるでしょう。また、更新を機にDTCなどが新たに追加される可能性もあります。従来の整備にはない作業とそれに伴うリスクが発生する可能性があるため、最新情報を収集し、知識と技術を習得し続ける必要があります。

月別リサイクルパーツ別実績 2026年1月～2026年2月(全国)

※その他はエンジン・ミッション・ラジエター・コンデ  
ンサー・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)

内 訳	2026年		合 計
	1月	2月	
	数 量	数 量	数 量
フロントバンパー	266	255	521
リアバンパー	160	187	347
ヘッドライト	388	361	749
ボンネット	136	110	246
フェンダー	278	264	542
ドア	434	384	818
トランクリッド・リヤゲート	104	114	218
テールランプ	293	273	566
その他*	1,936	1,958	3,894
合計	3,995	3,906	7,901

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 IAAEで見るリサイクル部品の最前線と可能性

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願ひします。

先日開催されたIAAE 2026では、リサイクル部品(特にリビルトパーツ)が大きな注目を集めていました。現在、国内の車両高齢化は進み、貨物車の平均車齢は12年を超えています。部品供給の維持と修理コストの抑制は現場の喫緊の課題です。いすゞやUDトラックなどの自動車メーカーも、設計段階から将来の再生を見越した「純正リビルド」を深

化させており、新品同等の品質保証を背景に、商用車の稼働を支える強力なソリューションとして位置づけています。リサイクル部品は、「安価な代用品」から「環境と経済性を両立する賢い選択肢」へと進化しています。私たち事業者が最新の品質と技術を正しく理解することが、業界の持続可能性とユーザーの利益を守ることに繋がるのではないのでしょうか。

## 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を紹介しております。

当コンテンツは、本来は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ることで業界の健全化に寄与しています。今後も主旨をご理解いただき、不具合車両の撲滅とユーザーへ安全・安心を提供すべく「修理不具合情報」のご提供を宜しくお願ひ致します。

提供頂きたい情報

- 表面的な修理にとどまり、内部は手付かずの不完全修理
- 誤った修理方法による、本来の機能を回復していない修理事例
- カメラやセンサーなど電子制御装置に関わる不具合修理

その他、これはどうだろうかという事例がございましたら遠慮なくお送りください。



【情報提供フォーム】



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。

### 不完全修理例①

## 安全を揺るがす溶接不足! 骨格に潜む手抜き修理の罠

事故修理で入庫した車両のバンパーを外した際、前部骨格の要であるラジエターコアサポートに、過去のずさんな修理痕が見つかった。詳細を確認すると、溶接点数が明らかに不足しており、接合部には錆が発生していた。車体寸法を計測すると、メーカーの基準値から大きなズレが生じていることも判明。重要部品が正しく取り付けられず、骨格の歪みが放置されているという、極めて深刻な状態である。

骨格の強度は、衝突時に乗員を守るための生命線だ。溶接の手抜きや寸法の狂いは、次なる事故の際に想定された安全性能を発揮できない、重大なリスクを招く。



### 不完全修理例②

## 「見えなければいい」が招くエンジン脱落の恐怖

追突事故により前部を損傷した車両が入庫。修理のためにフロントバンパーを取り外したところ、今回の事故とは無関係な、過去の事故による損傷が手つかずのまま残されていた。発見されたのは、エンジンの重量を支える極めて重要な強度部材の変形である。「見えない箇所なら修理しなくても露見しない」という、あまりに無責任な判断がなされていたと言わざるを得ない。この部材が走行中に破断・脱落すれば、エンジン本体が脱落し、甚大な二次被害を引き起こすリスクがある。外観だけを整え、構造的な欠陥を放置する行為は、もはや「修理」とは呼べない。



さらなるCS向上へ向けた  
リサイクルパーツの提案。

リサイクルパーツ発注システム  
Reparts Direct System  
リパーツダイレクトシステム (RDS)

皆様が、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。



NGPの  
**リユースパーツ**

驚異の!  
**クレーム率 0.6%**

年間販売点数 **140万点** **全品保証付き**

リユースパーツのご注文は  
高品質部品のNGP組合員まで  
最寄りのNGP組合員はこちら

※2024年9月～2025年8月までの期間限定

NGP 日本自動車リサイクル事業協同組合 / 株式会社 NGP  
〒108-0075 東京都港区港南2-12-32 サウスポート品川4F TEL:03-6705-1208



# 石炭からガソリン、そしてトータルケアへ。 110年続くナカムラの「先見性の変革力」



株式会社ナカムラ・钣金塗装工場

中村正行代表取締役社長、中田隆史次長



兵庫県姫路市に本社を構える株式会社ナカムラは、地域に密着したエネルギー供給と自動車のトータルサポートを展開する企業である。ENEOS株式会社の特約店として、姫路市内を中心に神戸市北区、長田区、さらには中国自動車道の名塩サービスエリアなど、計11ヶ所のサービスステーション(SS)を運営している。

## 姫路市を中心にワンストップサービスを提供

同社が基盤を置く兵庫県、特に姫路市周辺はユニークな地域特性を持っており、過去に会社の設立率が日本一になったこともある。ENEOS株式会社の特約店として、姫路市内を中心に神戸市北区、長田区、さらには中国自動車道の名塩サービスエリアなど、計11ヶ所のサービスステーション(SS)を運営している。

## 創業110年を超える老舗企業

株式会社ナカムラの歴史は古く、1913年(大正2年)の設立から数えてすでに110年を超える歴史を持つ老舗企業である。現在の時代背景の中、国策会社であった共同石油の募集を機に、昭和35年(1960年)から石油販売事業へと参入した。これが現在のSS事業の原点である。

人事業主が経済を支えていることが窺える。また、そうした経営者層には一見乗り遅れたような気質も少なからずあり、ベンツやBMWといった輸入車などの高級車を好む層が一定数存在している。同社はこうした地域性を背景に、SS事業に力を入れ、車検・整備・钣金塗装、レンタカー(オリックス)、保険、リース、中古車販売に至るまで、自動車関連のサービスをワンストップで提供している。

SS事業部と整備事業部を統合  
長年、多角的な事業を展開してきた同社だが、組織の連携においては課題も抱えていた。SS事業と整備・钣金事業が別々の部門として存在していたこと、互いに売上や顧客を取り合う摩擦が生じていたのがある。そこで、約4年前に社長に就任した中村氏は、組織改革に踏み切った。SS事業部と整備事業部を一つの部署に統合し、トップを一本化したのである。この改革により、SSは日々の接客を通じて顧客との接点を持ち、車に関する自社でできる作業を行い、専門的な修理は工場に

BSサミットの圧倒的な情報量を評価  
同社がBSサミット事業協同組合に入会したのは、15年以上前のことである。BSサミットの説明会に参加し、組織としての厳格な規律と、钣金業界の地位向上を目指す真摯な姿勢を目の当たりにしたことがきっかけだったと話す。钣金業界において、これほどまで協同組合に入会したのは、15年以上前のことである。BSサミットの説明会に参加し、組織としての厳格な規律と、钣金業界の地位向上を目指す真摯な姿勢を目の当たりにしたことがきっかけだったと話す。钣金業界において、これほどまで協同組合に入会したのは、15年以上前のことである。

地域社会との結びつきを大切に  
地域社会との結びつきも、同社が大切にしているテーマの一つである。钣金塗装工場のお客様スペースには、地元の書道クラブ「姫路書道キッズ」が作成した書が飾られており、創業100周年の節目には記念事業として、姫路市に自転車40台を寄贈、また伏見稲荷神社に鳥居を奉納した。地域に支えられて100年以上事業を継続できたことへの感謝の意を表す、歴史ある企業ならではの取り組みである。

待合室に飾られる「感謝書道キッズ」が作成した書  
併人(中村猛虎)としても活躍する中村社長



### 自動車の進化に伴う様々な法改正

自動車業界100年に一度の大改革期の真っ只中にあり、政府主導で自動運転技術や運転支援技術の普及を目的とした様々な法改正が続いています。2024年に特定整備の経過措置期間が終了し、OBD車検の運用が開始され、モビリティサービス事業者に求められるハードルは益々上がります。BSサミットは、モビリティサービスのリーディング組織として、時代の潮流を捉え様々な難局を乗り越えるべく、常に先を見据えた取り組みを行ってまいります。

2020	4月 改正道路運送車両法施行 電子制御装置整備確認開始 特定整備の経過措置の開始	2022	4月 帯域セキュリティ規定施行 5月 後述時車検実施要領改定 新車検査実施	2023	1月 検査証の電子化 10月 インボイス制度開始	2024	3月 特定整備の経過措置期間終了 7月 輸入車自動ブレーキ義務化 10月 OBD検査 運用開始	2025	6月 訪問特定整備の解禁 7月 認定・指定要件の緩和 10月 輸入車のOBD車検 開始 12月 継続生産車 自動ブレーキ義務化	2026	1月 改正下請法の施行 1月 労働安全衛生法 段階的に施行	2027	2027年1月 自動車整備士資格制度改正 2027年9月 新トラック自動ブレーキ義務化 2029年4月 自動運転車に対する検査要件の強化 2029年9月 車検適格整備員 OBD 検査対象 2029年9月 地方開発整備員 OBD 検査対象
------	--	------	---	------	-----------------------------	------	---	------	--	------	----------------------------------	------	--

### 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