

BSサミット  
事業協同組合

# 2026年度 理事紹介

## 整備業界の新たなスタンダードを築く価値創造の年に!

BSサミット事業協同組合は5月から新年度がスタートとなります。1月の賀詞交歓会で申し上げたとおり、2026年を「変革と連携による価値創造の年」と位置付けております。変化は待っていても訪れますが、変革は自ら動かなければ起こりません。そのため、BSサミットは今年度を行動の年として、整備業界の新たなスタンダードを築くよう取り組んで参ります。自動車メーカーや損害保険会社をはじめとする関係諸機関の皆様におかれましてもより一層のご支援・ご協力をお願い申し上げます。



理事長 **石井 英幸**  
(有)センチュリーオート 代表取締役

専務理事 財務担当

**黒木 康男**

(株)アクセス 代表取締役

副理事長

**疋田 博康**

フジオイル(株) 代表取締役会長

副理事長  
組織戦略協議会議長

**藤野 利浩**

朝日自動車(株) 代表取締役

副理事長

**増田 洋一**

(株)ミツイオートサービス 代表取締役

新任理事紹介

関東甲信越ブロック  
担当理事

**氣賀澤 信之**

(株)ポディーショップキガサワ  
代表取締役

近畿ブロック  
担当理事

**中村 正行**

(株)ナカムラ 代表取締役社長

理事  
販売促進委員長

**五十嵐 正**

和幸工業(株) 代表取締役

新設 理事  
DX 委員長

**瀧上 健太郎**

(株)杉並モータース 代表取締役

首都圏ブロック  
担当理事

**西村 裕也**

ABN(株) 会長

四国ブロック  
担当理事

**野崎 敬三**

野崎自動車(株) 代表取締役

理事  
組合員拡充委員長

**小林 雅彦**

(株)カマド 代表取締役社長

新設 理事  
技術委員長

**熊本 匡史**

(株)初石鋳金 代表取締役

監事

**林 宏宣**

ポデーショップ林(株) 代表取締役

東北ブロック  
担当理事

**齊藤 司**

(有)カーメンテナンスサイトウ 取締役

中国ブロック  
担当理事

**小林 秀教**

(株)備後鋳金 代表取締役

統合再編成 理事  
教育研修委員長

**奥谷 文輝**

(株)ガラージュモリ 代表取締役

理事  
広報委員長

**栄治 保則**

(株)栄モーター 代表取締役

監事

**浦 彰彦**

浦車体整備工場(有) 代表取締役

北海道ブロック  
担当理事

**牧野 泰尚**

(有)まきのボデー 代表取締役

役職変更 中部ブロック  
担当理事

**松村 真也**

(株)リョウシン 取締役会長

九州ブロック  
担当理事

**田中 俊明**

(株)カーポートタナカ 代表取締役

理事  
ロードサービス委員長

**森松 和博**

(株)トータルカーサービスジャパン  
久留米支店 代表取締役副社長

理事  
リーディング・マネージャーズ・  
グループ(LMG)担当

**若松 伸一**

(株)ワカマツ自動車 代表取締役

2面では全国の支部長をご紹介します。

### 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画面でまとまっているので、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!  
Ma 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。

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)

スーパー検査員  
詳細はこちら▼



証跡管理  
詳細はこちら▼



BSサミット  
事業協同組合

# 2026年度 支部長紹介

## 北海道ブロック

北海道第一支部

三愛自動車工業(株)

代表取締役 大畑 揮義

北海道第二支部

(有)マルフジ近藤自動車

代表取締役 近藤 順一

北海道第三支部

半田ポデー工場

代表 半田 豪

## 東北ブロック

秋田支部

(有)平和自動車塗装

代表取締役 木曾 優作

岩手・青森支部

(有)親和自動車整備工場

専務取締役 荒川 昭彦

宮城・山形支部

(有)小茄子川鍍金塗装工業

代表取締役 小茄子川 和宏

福島支部

(株)ニューオート

代表取締役 小椋 智行

## 関東甲信越ブロック

新潟支部

(株)栄モーター

代表取締役 栄治 保則

長野支部

(株)車屋Hi-zume

代表取締役 船田 信

茨城支部

(株)皆葉自動車

代表取締役 皆葉 真治

群馬・栃木支部

金子自動車鍍金塗装(株)

代表取締役 金子 智律

山梨支部

大進自動車工業(有)

代表取締役 齊藤 哲治

## 首都圏ブロック

東京支部

(株)服部自動車鍍金工業

代表取締役 服部 憲一

千葉支部

(有)芝野オートサービス

代表取締役 芝野 洋一

埼玉支部

(株)ポデーショップ佐野

代表取締役 佐野 秀輔

神奈川支部

(株)内藤自動車

工場長 三浦 和裕

## 中部ブロック

静岡支部

深沢鍍金塗装(株)

取締役 深沢 勇希

愛知支部

(有)近藤自動車

代表取締役 近藤 洋司

岐阜支部

(有)太田自動車興業

代表取締役 太田 佳範

三重支部

(株)長谷川鍍金

代表取締役 梶原 将

富山支部

(有)富田自動車工業(株)

代表取締役 富田 勝

石川支部

千房自動車(株)

代表取締役 松本 義彦

福井支部

(株)吉崎鍍金

代表取締役 吉崎 広了

## 近畿ブロック

大阪支部

北摂オート(株)

代表取締役 喜多 克之

兵庫第一支部

(有)辻本自動車工業所

代表取締役 辻本 博

兵庫第二支部

(株)ナカムラ

次長 廣田 隆史

奈良・和歌山支部

(有)服部鍍金塗装

代表取締役社長 服部 寛紀

京都支部

(株)大嶋カーサービス

代表取締役 大嶋 明

滋賀支部

(株)湖南鍍金

代表取締役 谷口 慎太郎

## 中国ブロック

岡山・鳥取・島根支部

(株)フルノ自工

取締役専務 榊原 喬

広島第一支部

(株)中元自動車

代表取締役 中元 隆之

広島第二支部

(有)ミシマ自動車鍍金塗装

取締役 三島 義幸

山口支部

(有)関門自工

代表取締役 岩崎 仁

## 四国ブロック

香川・徳島支部

(有)香川アストセンター

役員 池田 智信

愛媛・高知支部

(合同)昆沙門坂

代表社員 中野 文人

## 九州ブロック

福岡支部

(株)井形

代表取締役 井形 善徳

大分・北九州支部

辻自動車工業(株)

代表取締役社長 辻 晃秀

西九州支部

(株)有明鍍金塗装

代表取締役 梶原 啓介

熊本支部

(有)西村鍍金塗装

代表取締役 西村 謙介

宮崎支部

(有)小田自動車

代表取締役 小田 昭

鹿児島支部

隼人自動車工業(株)

代表取締役 平出水 伸也

沖縄支部

(株)中部自動車整備工場

代表取締役 山城 竜治

シゴトのクルマ、

# ぜーんぶ。 できます! SMAS

## エスマス

**SMAS**  
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

\*デバイス掲載画面はイメージです。  
\*Mobility Passportはグループ会社のSMAサポートより提供します。



# 業界に先駆けて 次世代モビリティの勉強会を開催

## 国土交通省、経済産業省より計13名が参加



勉強会はオンラインも併用され行われた

令和8年4月13日(月)、BSサミット本部にて「次世代モビリティ官民連携勉強会」を開催し、オンラインを通じて全国のBSサミット役員にも配信された。本勉強会は、BSサミット静岡支部 坂井モーター株式会社・坂井氏の提案により浜松駅前空飛ぶクルマを展示したことが発端となり、自動運転、ドローン、空飛ぶクルマといった次世代モビリティの普及を見据え、今後のアフターサービスあり方について関係省庁と意見交換を行う目的で開催された。展示の実現や勉強会の企画にあたっては「安全な自動車の車体確保する議員連盟」会長の山本順三議員に多大なるご尽力をいただき、BSサミット顧問であり勉強会の進行を務めていただいた赤池誠章氏からも力強いご支援をいただき、実現に至った。

**自動運転車 整備の展望**

まず、自動運転車を含む自動車整備の現状と展望について、国土交通省 物流・自動車局の多田博隆自動車整備課長と経済産業省 製造産業局の黒城誠自動車課モビリティDX室長から説明をいただいた。自動運転技術がレベル4へと高度化していく中で、車の制御は電子化・ブラックボックス化が進んでいる。そのため、今後はメーカーが提供する技術情報の把握と、スキャンツールを用いた電子制御の診断が不可欠である。多田課長からは、高度な診断や修理は生成AIには代替できないため、自動車整備士の専門職としての価値と年収水準は向上しているとの明るい見通しを示された。一方で、BSサミット側からは、新しい技術に対するメーカーからの整備情報の提供が不

足している現状への懸念が伝えられ、国を介した情報開示の仕組みづくりや、カメラの角度スレなどシビアな安全基準が求められるセクター類の整備を適正に行える体制の必要性を訴えた。

**ドローン普及と整備の可能性**

次に、ドローン(無人航空機)の普及と整備の可能性について、経済産業省の次世代空モビリティ政策室担当のおよび国土交通省航空局の担当者から説明いただいた。国は2030年に国産ドローンを年間8万台量産する体制の構築を目指しており、物流や点検など様々なビジネスでの活用が進んでいる。しかし、ドローンには航空機のような独自の整備士資格制度が存在せず、現状は操縦者自身による日常点検や、メーカーでの引取修理が中心となっている。今後量産化が進むにあたり、全国的なアフターサービス網の構築が必要であるのか、またその受け皿

として自動車整備工場が適しているのかについては、開示の仕組みや、カメラの角度スレなどシビアな安全基準が求められるセクター類の整備を適正に行える体制の必要性を訴えた。

**空飛ぶクルマは 航空機!?**

最後に、空飛ぶクルマについて、経済産業省の次世代空モビリティ政策室および国土交通省航空局の網谷直樹無操縦者航空機企画室長から解説いただいた。空飛ぶクルマは航空法上「航空機」に分類されるため、ドローンとは異なり、既存の航空整備士資格(機体重量によっては二等航空整備士)を持つ人材が整備を担うことになる。そのため、当面は運航事業者である航空会社などが自前で整備を行う予定となっており、自動車整備事業者が直ちに参入するにはハードルが高い領域であることが確認された。しかし、機体が150kgを超える大型の物流用無操縦者航空機なども今後は航空機扱いとなるため、モビリティの大型化・多様化に伴う整備ニーズの変化には引き続き注視が必要である。

BSサミットは将来を見据え、自動運転車の高度な整備対応に向けた国やメーカーとの連携強化を急ぐとともに、急成長する国産ドローン市場における新たなアフターサービス網の構築に対して、我々の持つ整備技術と全国ネットワークを活かした新規参入の道を探っていく。

# BSサミットが推進する車体整備記録簿ソフト開発・販売の重要性

## 現場の変革と適正交渉の先にある エンドユーザーとの信頼構築



ガイドラインに準拠した詳細な記録を残すことは、現場の作業負担を増やすコストに思えるかもしれない。だからこそBSサミットは、独自の車体整備記録簿ソフトの開発・販売に踏み切り、強力に現場のデジタルトランスフォーメーション(DX)を推進することを目指している。画像や作業内容、料金情報などを自動的に関連付け、日常業務の流れの中でスタッフが迷わず、二重入力の手間なく

旧時代の「信用」から、新時代の「証明」へ

BSサミット事業協同組 整備業の近代化と透明化へ向けては現在、独自に車体整備記録簿を発行するソフトの開発を進めている。

令和5年に発生した大手中古車販売業者による不適切な保険請求や、不要な作業・部品交換といった不正事象は、自動車ユーザーに深い不信感を与え、業界全体の信頼を大きく失墜させた。これを受け、国土交通省は再発防止と信頼回復を目的に「車体整備の透明性確保に向けたガイドライン」を策定している。BSサミットは、本ガイドラインを単なる遵守事項にとどめず、過去の不正事象を教訓とし同様の事態を招かないための「不返転の決意」の表れ、そして「車体

**スポット溶接機**

- 超高強度鋼板対応
- 完全水冷
- NEOスマート溶接プログラム搭載



MODEL SW-AZ105

**スタッド溶接機**

- 厚板鋼板で裏焼きしにくい
- 厚板鋼板を強力に溶着
- 可変バルスモード搭載



MODEL SW-5300F

**樹脂溶接機**

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



MODEL PWA-1045Z

"明日をひらく"デンゲンの技術

**DENGEN CO., LTD.**

**WÜRTH**

**FIRE BLANKET**

ウルトで始める  
**安全対策**

ウルトジャパン株式会社  
support@wurth.jp



で、安心と納得を醸成する「証明」が目的である。車体整備記録簿は、いわゆる「愛車の電子カルテ」である。ユーザー自身が「自分の車がどう直されたか」を客観的に確認でき、将来、

の売却時にも適切な資産価値を守ることができるようになる。BSサミットは、この高い水準のコミュニケーションを業界の新たな基準にしていくことを目指す。

**技術と誠実さを証明するツールとして**

車体整備は、人命に関わる自動車安全を支える、極めて公共性の高い仕事である。BSサミットは、今年に技術を磨いている組合員の「卓越した技術とプロ意識」を、社会やエンドユーザーに対して証明するためのツールとして展開する。BSサミットは、透明性の確保を「コスト」ではなく「未来への投資」と捉え、業界一丸となって取り組み、自動車ユーザーとの新たな信頼を共に築いていく。

オートアフターマーケット連絡協議会

各業界の動きから次の商機のヒントを探る

2026年度4月定例会開催

出入国在留管理庁による講演「海外人材の現状とルールの変遷および今後の展望」を実施



4月23日(木)、日本海事センター(東京都千代田区)にて「オートアフターマーケット連絡協議会」の2026年度4月定例会が開催された。同協議会は、自動車アフターマーケットに関わる幅広い事業者の情報交流の場を創出し、それぞれのビジネスの拡大や発展に向けた議論を行い、自動車のユーザーの便益拡大に寄与する活動を通じて社会に貢献することを目的に、2012年に発足。BSサミットの藤野利浩副理事長が代表理事を務め、現在はBSサミット事業協同組合を始め、自動車アフターマーケットの各業界団体・企業など19社が会員として名を連ねている。

定例会の冒頭、同協議会の代表理事を務めるBSサミットの藤野副理事長は「先日、7年ぶりにインドネシアやペトナムを視察してきたのですが、非常に大きな「夢」のある市場だと感じました。東南アジアへの投資の方が日本で

が、この協議会で得た情報を単に持ち帰るだけではなく、各参加団体のメンバーや各社にまでしっかりと共有していただき、業界全体で連携して人手不足という難局を乗り越えていければと思います」と挨拶を述べた。

今回の定例会では、出入国在留管理庁 政策課 補佐官の満田洋氏をお招きして、「海外人材の現状とルールの変遷および今後の展望」というテーマで講演いただいた。満田氏は、「現在、日本の在留外国人数は約341万人、外国人労働者数は約205万人と、いずれも過去最高を更新している。全人口に占める割合も3・35%に達しており、労働力不足が深刻化する中で、外国人材の存在感はかつてないほど高まっている。日本の在留資格は大きく就労資格と身分に基づく在留資格(日本人配偶者等)に分かれ、就労目的の中では専門的・技術的分野の技術・人文知識・国際業務(技人国)や技

能実習、特定技能が主要な柱となっている。令和7年時点での自動車整備分野の受け入れ見込み数は約1万9300人に設定されている」と現状の説明を行った。

また、国際貢献を目的に長年運用されてきた技能実習制度が廃止となり、新たに人材の育成・確保を目的とした育成就労制度が創設(令和9年4月1日運用開始予定)されたことや、整備現場において混同されやすい技人国と特定技能との違いについて、技人国が学歴や実務経験に基づき専門的判断を主とする業務を指す一方で、特定技能は現場での整備実習を主とするものであり、入管審査では業務の実態が厳格に判断されることなど、具体的な内容を言及された。

最後に満田氏は、「政府は総合的対応策として、不法就労の防止やルールの適正化を進める一方、日本語教育の推進や共生社会の実現に向けた環境整備を加速させている。今後は在留外国人の割合が10%台に達する時代を見据えた戦略的な検討が不可欠だ」と締め括った。

その後の質疑応答において、特定技能1号の受け入れ



同協議会代表理事を務めるBSサミット 藤野副理事長



講演を行う出入国在留管理庁 政策課 補佐官 満田洋氏

見込み数は少なくとも5年に1回は見直され、また社会情勢や労働状況が大きく変化した際には期間内であっても変更の余地はあること、また、受け入れ数は出入国在留管理庁だけで決めるのではなく、各業界を所管する省庁と連携して決定することが告げられた。つまり、自動車整備分野の場合は、国内の人材確保努力や生産性向上を行ってもおお、不足しているという実態を精査した上で、国土交通省が出入国在留管理庁と調整し、最終的な受け入れ枠が決定される。

整備現場の「人手不足」に解を... 中小機構「省力化ナビ」公開と「生産性向上支援センター」新設がもたらす変革



「省力化ナビ」が可視化する整備現場のボトルネック 中小機構が公開した「省力化ナビ」は、業種別の課題とその解決策をイラストで直感的に解説する支援サイトである。同サイトでは、飲食業や製造業などと同様に、自動車整備業についても具体的な取組事例が示されている。「省力化ナビ」の最大の特徴は、単に何を導入すべきを示すだけでなく、相談先まで

「省力化ナビ」が可視化する整備現場のボトルネック 中小機構が公開した「省力化ナビ」は、業種別の課題とその解決策をイラストで直感的に解説する支援サイトである。同サイトでは、飲食業や製造業などと同様に、自動車整備業についても具体的な取組事例が示されている。「省力化ナビ」の最大の特徴は、単に何を導入すべきを示すだけでなく、相談先まで

自動車整備業界は今、勦と経験に頼る従来型の経営から、データとツールを駆使した高効率経営への転換を迫られている。中小機構の「省力化ナビ」や「生産性向上支援センター」は、その転換を加速させるための強力な触媒である。これらの公的支援を戦略的に活用し、自社の生産性を再定義する「こそが」次世代型整備工場への最短距離となるだろう。

「省力化ナビ」が可視化する整備現場のボトルネック 中小機構が公開した「省力化ナビ」は、業種別の課題とその解決策をイラストで直感的に解説する支援サイトである。同サイトでは、飲食業や製造業などと同様に、自動車整備業についても具体的な取組事例が示されている。「省力化ナビ」の最大の特徴は、単に何を導入すべきを示すだけでなく、相談先まで

「省力化ナビ」が可視化する整備現場のボトルネック 中小機構が公開した「省力化ナビ」は、業種別の課題とその解決策をイラストで直感的に解説する支援サイトである。同サイトでは、飲食業や製造業などと同様に、自動車整備業についても具体的な取組事例が示されている。「省力化ナビ」の最大の特徴は、単に何を導入すべきを示すだけでなく、相談先まで

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



- 7つのポイント: 1. 実作業工程正確把握, 2. 車輦担当者別作業管理, 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

第41回  
構造用接着剤の現状と拡大する接着剤の補修

使用範囲が拡大する  
ウェルドボンディング工法

ボンディング工法の採用はこれまで以上に増加しています。「点」による接合であるスポット溶接に対し、「面」も加味したウェルドボンディング工法は、より剛性の高い接合が可能です。衝突安全基準の厳格化に加え、構造用接着剤の品質向上、さらには溶接で生じる熱やひずみ、スパッタやヒュームのない、クリーンな接合ができる点が評価されるなど、作業性にも注目が集まり、採用が拡大しています。

溶接と構造用接着剤の特徴

	溶接 (点接合)	構造用接着剤 (面接合)
主な役割	静的強度・製造ラインでの瞬間的な固定 (タクトタイムの短縮)	動的剛性 (ねじり剛性)、振動減衰、応力分散、密閉
応力の状態	溶接された「点」に強いストレスが集中しやすい	荷重が「面」全体に分散するため、2倍以上の接合強度になることもある
素材	鉄、超ハイテン鋼 (同種金属同士)	鉄+アルミ、カーボン (CFRP) + 金属などマルチマテリアル

筆者調べ

構造用接着剤の使用は  
欧州車メーカーがリード

しました。一方、日本国内での本格普及は2010年代に入ってからで、ウェルドボンディング工法は欧州車メーカーがリードしているといえます。下表は各自動車メーカーにおける代表的な車種の構造用接着剤使用量の一例ですが、圧倒的に輸入車での使用が多いことが分かります。高剛性の追求、EVの普及に伴う車体の軽量化と静粛性のニーズ拡大など、今後も構造用接着剤の採用がさらに高まることが予想されます。



レクサスのコンパクトSUV・LBX MORIZO RRの高剛性ボディ。ノーマルLBXと比べ、構造用接着剤を12.8m延長。

画像出典: トヨタ自動車

自動車メーカー別 構造用接着剤使用量の一例

自動車メーカー名	車種名	接着剤使用量
アウディ	A6	約 90m
メルセデス・ベンツ	Aクラス	約 120m
BMW	7シリーズ	約 150m
レクサス	LC	約 73m
ホンダ	アコード (CY2)	約 43m
トヨタ	ヤリス	約 20m

筆者調べ

2液型エポキシ樹脂  
硬化時間に注意

内部から化学反応が生じ、厚塗りしても均一な硬化が見込めます。また、硬化が化学反応で起きることから肉痩せが少なく、隙間をしっかり埋められることが特徴です。

補修用の構造用接着剤はウェルドボンディング工法に対応しているため、接着剤塗布後の溶接が可能です。また、硬化時間が異なります。作業場や設備の状況、さらには季節や作業員の技術に合わせた製品選びが重要です。中東情勢の悪化で車体整備に用いられる様々な部材の調達が不安定になっているため、補修用の構造用接着剤も同様に注意が必要です。

近年における車体のマルチマテリアル化はさらに複雑性を高め、スポット溶接と構造用接着剤を組み合わせるウェルド

構造用接着剤は2000年代より、BMWやメルセデス・ベンツ、アウディといった欧州車メーカーが本格的に採用を開始

補修作業の注意ポイント  
下地処理と温度管理

ると接着効果の強度を保てません。適切な下地処理の実施が修理品質のカギを握ります。防錆効果が高い補修用の接着剤を選ぶことも、修理の仕上がりや耐久性を高める大切なポイントです。

また、温度管理も品質を守る上で重要な要素です。季節による温度の差異、加熱硬化の時間など、構造用接着剤の特性に合わせた作業が求められます。この他、均一な2液の噴射を行うために、作業のはじめに行うべきツインカートリッジガンからの捨て打ちも重要な作業プロセスです。

ロードノイズを低減する  
減衰接着剤

ロードノイズを減衰。100km/h走行時のロードノイズが最大5dB低減することが確認されています。近年はトヨタがシエンタに採用するなど、減衰接着剤を活用する車種が拡大しています。



マツダの新世代プラットフォーム「SKYACTIV-Vehicle Architecture」。

画像出典: マツダ

進化するシーラント  
軽自動車にも採用

高減衰マスチックシーラーは従来のマスチックシーラーと同様、ルーフパネルと各ルーフメンバーの間に塗布されており、ルーフパネルの交換作業において注意を払う必要があります。従来のマスチックシーラーはシーラーと制振パッドの併用でしたが、高減衰マスチックシーラーはこれらがひとつの部材となっており、補修の方法も異なります。

高減衰マスチックシーラー  
合成ゴム系接着剤で補修

高減衰マスチックシーラーを再使用するケースや、補給用部品のシーラントシートを使用する場合、従来のシーラーではなく、合成ゴム系接着剤の使用を定めています。もし、従来のシーラーを使用して補修を行った場合、静粛性が悪化し、クレームに発展する可能性があります。

また、車種によっては高減衰マスチックシーラー作業が指数に反映されていないケースや補給用部品としてシーラントシートがパーツカタログに掲載されていないケースがあります。さらには車種や生産時期に応じて補修方法が変更される場合もあるため、実際の修理作業や見積り作成時には、必ず最新の修理情報をご確認ください。

補修作業を行う上で、最も注意しなければならないのが、使用する接着剤です。スズキでは、



軽自動車初の高減衰マスチックシーラー採用車2代目ハスラー

画像出典: スズキ

高減衰マスチックシーラー塗布車の補修作業の留意点

- ・従来のボデーシーラーではなく、合成ゴム系接着剤を使用
- ・指数に反映されていない車種がある
- ・補給用部品がパーツカタログに掲載されていない車種がある

月別リサイクルパーツ別実績 2026年3月～2026年4月(全国)

※その他「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
	3月	4月	
	数量	数量	数量
フロントバンパー	294	253	547
リヤバンパー	164	147	311
ヘッドライト	362	362	724
ボンネット	102	116	218
フェンダー	256	256	512
ドア	405	422	827
トランクリッド・リヤゲート	143	143	286
テールランプ	276	247	523
その他*	2,051	1,804	3,855
合計	4,053	3,750	7,803

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 エコから防衛策へ。今、リサイクル部品を選ぶ理由

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。

近年の不安定な地政学リスクや物流の混乱は、修理現場に「新品部品の納期遅延」という深刻な影を落としています。「直したくても部品が入らない」というリスクから、自社と顧客を守る鍵がリサイクル部品の活用です。これまで、環境配慮や低コストの文脈で選ばれがちだったリサイクル部品ですが、新品の調達が不透明な今、国内に在庫があり即納可能なリサイクル部品の提示は、在庫の長期化を防ぎ、工場の稼働率とお客様の希望に応えるための防衛策となります。確実な納期と確かな品質を両立する選択肢として、自社の経営とお客様を守るために、リサイクル部品の提案を修理のスタンダードにしていきたいと思います。

## 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祈い致します。

ご提供頂きたい情報

- 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

## 再衝突で守れない! 潰れた骨格を放置する悪意

今回入庫した車両からは、安全の根幹を揺るがす極めて深刻な実態が露呈した。最大の問題は、過去の損傷が未修理のまま放置されたフロントサイドメンバーだ。衝突エネルギーを吸収すべき骨格がすでに潰れており、再度の事故では本来の安全性能を全く発揮できない状態であった。さらに他部位にも不誠実な作業跡があり、各所に錆が散見される。「見えないから」と損傷を隠す行為は、顧客の命を危険に晒す、車体整備業として最も恥ずべき悪意である。プロとしての誇りを取り戻し、適正な修復を徹底することこそが、業界の健全化への第一歩となる。



### 不完全修理例②

## 水抜き穴を封鎖? 錆と歪みが語る不正修理の罠

後部衝突で入庫した車両のバンパーを外すと、過去の事故による深刻な不備が露呈した。内部には激しい錆の跡があり、リアフロアの変形も未修理のまま放置されていた。原因は、本来あるべき「水抜き穴」がシーリング材で塞がれていたことだ。水の出口を失ったことで想定外の箇所から浸水が発生し、広範囲な腐食を招いていた。骨格の歪みを隠し、強引に密閉した処置は、車両の耐久性を著しく損なう致命的な隠蔽である。経営層がこの実態を把握しているかは不明だが、構造を無視した作業は顧客の財産を破壊する行為に等しい。見えない箇所こそ、基本に忠実な誠実さが求められる。



自動車整備業に関わる皆さまのお役に立ち続けるため  
未来の地球環境を明るく照らし続けます。

さらなるCS 向上へ向けたリサイクルパーツの提案に

リサイクルパーツ特注システム  
**Reparts Direct System**  
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要望いただいたパーツの適合確認をさせていただきます。正確な部品特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



**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

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

※2024年9月～2025年8月までの年間実績



# 裏路地の無在庫販売から日本一へ。

## 試練を越えて築いたサコダ車輛の軌跡



海田店



東広島店



五日市店

### 生涯顧客を創造する

#### サコダ車輛の軌跡と挑戦

株式会社サコダ車輛は、広島県で軽自動車専門店を展開し、単店販売台数18年連続日本一を獲得するなど、圧倒的な実績と地域からの支持を誇る。

販売、保険、リース、車検整備、さらには钣金塗装に至るまで、自動車に関わる幅広い事業をトータルで営んでいる。「地方の生活の足を支える」という理念を掲げ、現在は広島県内に

### 裏路地からのスタート

#### 幾多の試練を乗り越え成長

サコダ車輛の歩みは1983年、迫田宏治社長が奥の家の敷地を借り、在庫を一切持たない自動車販売からスタートした。その後、1991年には舟入店を出店するなど着実に成長を遂げたが、最大の転換点



キッズスペースやドッグランといった充実のホスピタリティ

となったのは2005年頃、中古車の販売が伸び悩んでいた時期に、チラシをヒントに「軽自動車専門店」へと大きく舵を切った。業態変更である。これにより販売台数を劇的に伸ばしていった。その後、2009年には「車検のコパック」に加盟し整備事業を本格化、2011年には新車販売台数で単店日本一を達成するという飛躍を遂げた。しかし順風満帆ばかりでなく、経営の根幹を揺るがすような大きな試練も経験している。2011年にオープンした五日市店が調整区域に位置していたため行政代執行を受け、店舗建物を失ってしまったのである。しかし同社は、約4年間にわたりバスとテナトを用いた仮店舗で営業を続け、その厳しい環境下においてすら販売台数日本一を達成した。2015年に念願の立派な新店舗を再建し、近年では協力工場に頼っていた钣金修理を内製化するため、自社BIP工場を新設。真のトータルカーサービスを提供する体制づくりに完成させたのである。



充実のホスピタリティ

サコダ車輛がBSサミット事業協同組合に入会したのは、自社のBIP工場の設立準備を進めていた約1年前のことである。当時、同社に修理を依頼していた協力工場(丸菱自動車)がBSサミットに加盟しており、その繋がりで副社長が話を聞き、入会を決定した。自動車業界は現在、電気自動車の普及や先進安全技術の進化など、急速な変化の波に直面している。自社で钣金工場を立ち上げるにあたり、そうした最新技術や業界の動向について、幅広く情報を得られるネットワークが不可欠だったのだ。钣金塗装部門を管理する花崎部長は「BSサミット

この利便性の高さこそが、顧客から圧倒的に支持される理由である。さらに「地域密着」の姿勢も同社を支える強力な柱だ。行政代執行で店舗を失った際、地域住民や地主の温かい協力によって再建できたという経験から、深い感謝の念を抱いている。その恩返しとして、週に一度、全員で地域の清掃や神社の掃除を行っているほか、販売台数

### BSサミット入会の経緯



オール水性システム採用工場として関西ペイントから認証

### 圧倒的な品揃えと地域密着が築く生涯顧客

#### 地域密着が築く生涯顧客

サコダ車輛の最大の強みは、「圧倒的な在庫数と品揃え」である。人気車をフルカラーで展示を行い、「サコダに行けば何でも揃う」という期待を作り出している。顧客は複数のディーラーを巡らなくても、同社の店舗だけで全メーカーの車を比較検討し、乗り心地などをその場で確認できる。

同社は、車の購入から保険・車検、一般整備、点検、事故時の修理、乗り換えに至るまで、顧客のカーライフを一生サポートする「生涯顧客」の獲得を目標としている。そのために自



海田店に新設された钣金塗装工場はエアコンやシャッターを完備



钣金塗装工場のスタッフ

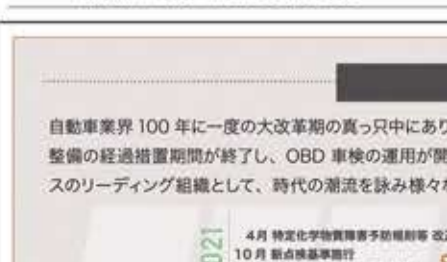


钣金塗装工場のスタッフ

参加した際にも、他社の状況や取り組みを直接聞くことができ、大いに刺激を受けた。今後は、フレーム修理や最新の故障診断機など、新たな設備投資を行うことができる。非常に大きな学びになっている」といって、過去に研修会に寄せられている。

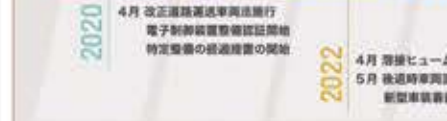
整備士不足が業界全体の深刻な課題となる中、サコダ車輛は独自の採用・教育体制を構築中だ。また、車検や整備の予約の約6割をLINE経由で獲得するなど、デジタルを活用した利便性向上も進めている。かつては採用に厳しかった時期もあったが、それでは新たな人材の採用が成り立たなくなるといって、早く危機感を抱き、労働環境の改善に大きな舵を切った。現在同社は、経験者の中途採用だけに頼るのではなく、4年制大学の卒業生をあえて新卒採用し、全くの未経験から自社でエンジニア(整備士・検査員)として育成するプログラムを構築している。この戦略を成功させているのは、4大卒の新人にとっても魅力的な徹底した待遇の改善である。年間休日120日を目標とし、残業はほぼゼロ。給与水準も業界最高クラスを目指しており、福利厚生も手厚い。働きやすさへの配慮は設備投資にも表れている。新設の钣金塗装工場

サコダ車輛グループは、「広島で一番の車屋になる」という目標に向け、常に顧客の喜びと社員の喜びを追求し続けている。変化を恐れずに挑戦し、社員と地域を大切にしながら生涯顧客を創造していく同社の歩みは、BSサミットに加盟する全国の組合員にとっても大いに参考になるはずである。



海田店に新設された钣金塗装工場はエアコンやシャッターを完備

検査や整備の予約の約6割をLINE経由で獲得するなど、デジタルを活用した利便性向上も進めている。かつては採用に厳しかった時期もあったが、それでは新たな人材の採用が成り立たなくなるといって、早く危機感を抱き、労働環境の改善に大きな舵を切った。現在同社は、経験者の中途採用だけに頼るのではなく、4年制大学の卒業生をあえて新卒採用し、全くの未経験から自社でエンジニア(整備士・検査員)として育成するプログラムを構築している。この戦略を成功させているのは、4大卒の新人にとっても魅力的な徹底した待遇の改善である。年間休日120日を目標とし、残業はほぼゼロ。給与水準も業界最高クラスを目指しており、福利厚生も手厚い。働きやすさへの配慮は設備投資にも表れている。新設の钣金塗装工場



海田店に新設された钣金塗装工場はエアコンやシャッターを完備

### 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。



日本のモビリティサービス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。

(お問い合わせ先)  
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