

ケースその 1

【内容】塗装修理の見積り依頼で、断りもなく車検証をコピーされた

・車名：不明 ・登録年月：不明 ・走行距離：不明

通りすがりの会員認証工場に、こすりキズの見積りを依頼。（相談者は外観を見て、概ねいくらかいかるか？程度の精度で、短時間で済ませると想定したらしい）そこで、車検証の提示を求められ提示し、約15分後しっかりと見積書と車検証のコピーを提示された。3ヶ月後の車検の予約を行うと割引があるとまで提案された。その場では言われるがままに車検証を提示し、車検証のコピーが提示された時に「コピーは返して下さい」と言わなかった。（言い辛かったのか？言えなかった）断りもなく個人情報である車検証をコピーして良いのか？初めて行った整備工場で、まだ整備するとも決めていないのに。車検証のコピーを元に車検等の勧誘されるのか？という相談。

【対応】

車検証のコピーに関しては、一言断りを入れるなど、整備工場側に配慮があればこのような苦情も防げたのでは。また、見積りの精度も、相談者は外観をみた概算程度のものを想定されていたが、整備工場側としては、しっかりとしたものを提示したいという意思の相違があり、それが伝わっていなかったことが考えられる。「差し支え無ければ」と工場名を訪ねると会員認証工場であった。このような整備相談があったことを伝え、車検証のコピー等個人情報の取扱いに関して事実確認をし、不適切であれば指導することができると言い、「それでよろしいですか？」と聞くと、「お願いします」とのことであった。後日、日整連に個人情報について確認後、整備工場に連絡。上記整備相談があった旨及び個人情報の取扱いについて指導（車検証をコピーする場合や、このデータを基にダイレクトメールを送る場合は同意が必要）を行う。詳しくは日整連HPの「個人情報保護法」を確認して頂く。

ケースその 2

【内容】再修理の場合も費用は支払わなければならないのか

・車名：乗用車 ・登録年月：平成21年 ・走行距離：60,000km

6月4日、P整備工場に、エンジンオイル漏れの修理を依頼。6月14日、修理が完了し、修理費用として「9万5千円」の費用請求があった。（修理内容：ATアクスル脱着、オイルシール交換、ATオイル交換など）先日、修理個所の確認を行ったところオイル漏れが直っておらず、そのことをP整備工場に申し出たところ、オイル漏れはエンジンからではなく、ミッションからであり、修理はAT本体の交換が必要であると言われた。この件は、整備ミスではないのか。また、再修理としてAT本体を交換した場合、前回の修理費用は支払わなければならないのか。

【対応】

6月25日、P整備工場・工場長に事実関係及びこれまでの経緯等を確認し、今後、誠意をもって解決に当たって欲しい旨お願いした。＜確認事項＞・車両は、中古車業者（G社）から購入されたようだ。・不具合は、AT・トルクコンバーターのミッション側のオイルシール部からの漏れであった。当該個所のオイルシールを交換し、ATオイル交換等の作業を実施した。・不具合の再発生については、ATの油圧が基準より高くなっているために、オイルシールで抑えきれないことが原因と推定されること。なお、その対応として、ATの交換が必要であることを相談者に説明している。・再修理（AT交換）を行うこととなった場合、再度、費用が掛ることとなるが、当社としては、前回の修理費用については相談者と協議したいと考えている。6月25日、相談者より、「P整備工場から不具合が直っていなかったことの謝罪と、今後の対応等については相談させていただきたいとの連絡があった」旨の報告（お礼）があった。

トルク管理についての注意事項 その2

前回 12 月号の整備インフォメーションにて、ネジの締結には弾性域での締め付けトルクが不可欠という内容を掲載しました。

今回はトルクレンチの種類と構造、使用方法についての内容です。

■ 各種トルクレンチの種類と特徴



タイプ	長 所	短 所
ビーム型	・比較的正確な測定が可能 ・安価	・測定にコツが必要 ・作業姿勢に制限がある
ダイヤル型	・比較的正確な測定が可能 ・置き針でトルク値の確認が可能	・本体が大きく作業性が悪い ・高価
プレセット型	・連続作業に向いている ・作業時間が短い？	・作業によるバラツキが大きい ・実際のトルク値がわからない
デジタル型	・比較的正確な測定が可能 ・作業によるバラツキが少ない	・比較的時間が掛かる？ ・高価なモノが多かった

- それぞれの特徴を知ることが大切
- どのタイプも使い方が大きく影響する

トルクレンチを使う＝トルク管理では無い

■ プレセット型トルクレンチの構造

規定トルク以下では内部バネの力によって稼働ロッドは動かない状態でネジが締め付けられていきます。

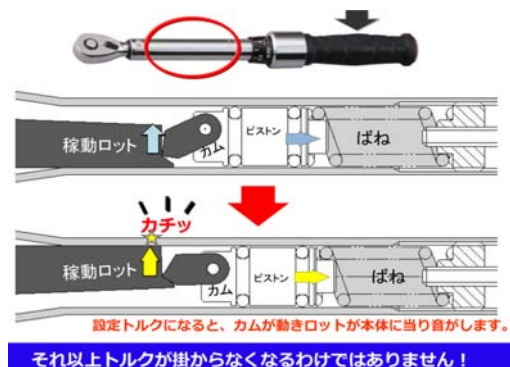
規定トルク以上になると、スプリングが押し込まれて稼働ロッドとカムが動きます。カムが動くと稼働ロッドが本体に当たり、カチッと音がします。

・ホイール締め付け時、オーバートルクになる理由

トルクレンチを**押して使用**すると、「カチッ」と音がした規定トルク後にも力(体重)が加わり、稼働ロッドが本体に押されることにより**規定トルク以上**となる。

・規定トルクで締め付けるには

ゆっくり引いてネジを締め付けると「カチッ」と音がした瞬間(規定トルク)に力を緩めることができる。



設定トルクになると、カムが動きロッドが本体に当たり音がします。

それ以上トルクが掛からなくなるわけではありません！

■ トルク管理の要領

トルク管理を行うために必要なことは、正しい手順でネジの締め付けを行う事が重要です。

良い例・・・シリンダーヘッドボルトの締め付け要領がお手本です。

- ① 締結面やボルト・ボルト穴の清掃
- ② 決められた締め付け順序に従い、3回くらいに分けて(トルクを上げて)締め付ける。
- ③ **グリップラインに中指を当て、トルクレンチはゆっくり引いてボルトを締め付ける。**

悪い例・・・ホイール交換などで、インパクトレンチで締め付ける

- ・インパクトレンチの構造・作動上、規定トルク以上で締まってしまったため、**トルクレンチでの締め代が無く**、トルクレンチを使用しても、既にオーバートルクになっているので、**トルク管理にはなりません。**

次回は、エアインパクトレンチとトルクレンチの保管について掲載致します。