

= 業界情報 =

平成30年 秋の全国交通安全運動の実施について

9月21日（金）から30日（日）までの10日間、「秋の全国交通安全運動」が実施されます。各事業場においても、交通事故防止の徹底が図られますようご協力をお願いします。

◇運動期間

9月21日（金）～30日（日）までの10日間

※交通事故死ゼロを目指す日 9月30日（日）

◇運動のスローガン

「乗せるのは 君の宝（かぞく）と その未来（あした）」

◇運動の重点

- （1）子どもと高齢者の安全な通行の確保と高齢運転者の交通事故防止
- （2）夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止
- （3）全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底
- （4）飲酒運転の根絶
- （5）二輪車の交通事故防止（本県重点）

前検査車両の危険性に関する啓発活動におけるパンフレット

前検査車両の危険性に関する啓発活動として、平成23年度から日整連ホームページへの「知って納得！安心車検！」シリーズの掲載及びチラシ等の作成・配布等を通じ、自動車ユーザーに対し、代行車検による受検の危険性等について注意喚起を行っております。

今年度につきましては、「知って納得！安心車検！」の第7弾として、代行車検の危険性について、自動車ユーザーに対して周知を図るため、パンフレット「もっと！知って納得！安心車検！ープロによる点検整備の重要性編ー」が作成されました。

自動車ユーザーに対して代行車検の危険性について周知するための資料として、各種イベント、街頭検査時などにおいて自動車ユーザーに配布いたします。

なお、当パンフレットは振興会ホームページ(会員ページ)にて印刷できますので、各事業場においてもご利用ください。



整備作業中の事故について

（一社）日本自動車整備振興会連合会より、平成30年度の整備作業中の事故について、下記のとおり情報提供がありましたのでお知らせします。

会員事業場の皆様におかれましては、一層の事故防止に努めて頂きますようお願いいたします。

【事故概要】 北海道管内 ◇ 平成30年7月3日 午前11時30分ごろ発生（死亡）

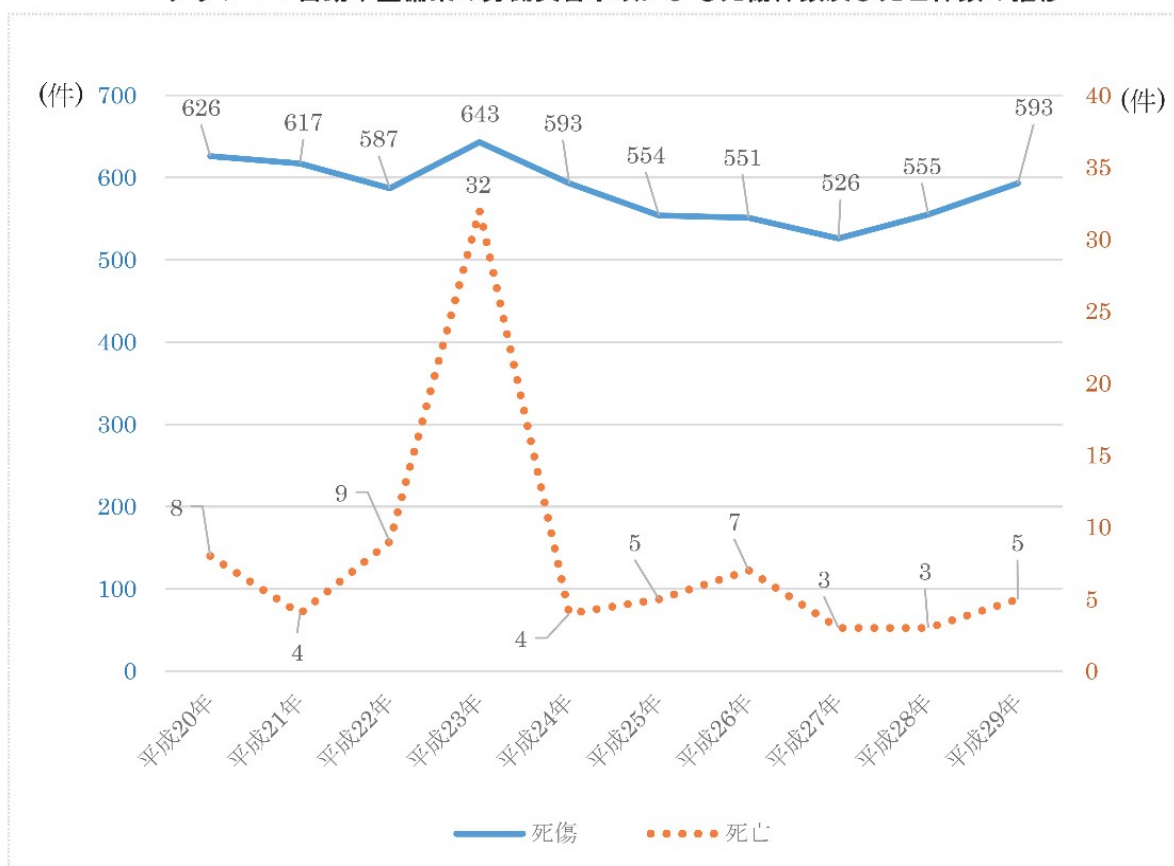
荷台が上がらないダンプカーの整備作業中に、油漏れの確認を行うため作動油を入れたところ、原動機が回転していたことから荷台が上がり、あおりのロックが外れ、荷台に入っていた積荷の下敷きとなり、作業員が死亡した。

平成29年度「自動車整備作業中の事故防止」の取りまとめ結果について

自動車整備作業中の事故報告等について、（一社）日本自動車整備振興会連合会では、平成29年度中にいただきました事故報告及び厚生労働省「職場のあんぜんサイト」の平成29年自動車整備業における死傷事故の統計データを基に下記のとおり取りまとめ、「日整連ニュース9月号」への掲載、及び「平成30年度版 最近改正された法令・通達集 整備事業編」に掲載し、整備事業者への事故防止の推進を図ることとしております。

つきましては、会員事業者の皆様には当該データ等を参考にして頂き、引き続き整備作業中の事故防止に努めて頂きますようお願いいたします。

グラフ1：自動車整備業の労働災害事故による死傷件数及び死亡件数の推移

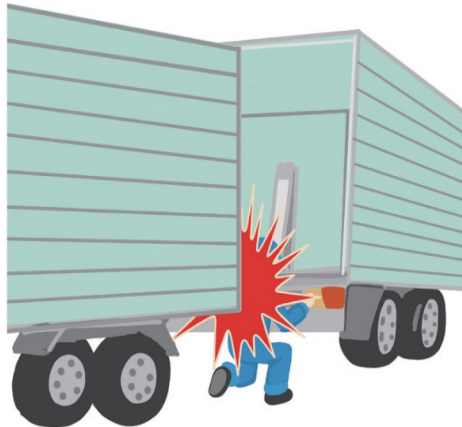


【整備作業中における事故発生事例とその対策について】


【事例】① 整備作業中にキャビンが下降し、負傷

	<p>被害状況：重傷者1名【挟まれ】</p>
	<p>【事故状況】 大型トラックのキャビンを上げて整備作業を行っていたところ、キャビンのロックが外れ、下降してきたキャビンに挟まれ重症を負う。</p>
	<p>【防止対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・キャビンを上げた際には、確実にロックを掛ける。 ・あて木等を入れる等、更なる安全策を行う。


【事例】② 運転席の作業員が誤って車両を後退させたため、車両後部で点検中の作業員が挟まれ、死亡

	<p>被害状況：死亡者1名【挟まれ】</p>
	<p>【事故状況】 運転席の作業員が誤って車両を後退させたため、大型車両後部で灯火の点検していた作業員が、駐車中の大型車との間に頭部を挟まれ、死亡した。</p>
	<p>【防止対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2名以上で作業する際は、声掛けし、相手の返事を確認してから操作等を行う。


【事例】③ 開閉補助具を使用せずに「重量あおり」のロックを外したため落下し、負傷

	<p>被害状況：重傷者 1 名【挟まれ】</p> <p>【事故状況】 大型車のタイヤ取り替え作業依頼があり、荷台からタイヤを降ろそうと車両左側の「重量あおり（約 1.5 t）」を開けた際に、本来ならば「重量あおり」開閉補助具を使い開ける仕組みであるが、補助具を使用せず開けたため「重量あおり」が落下し、作業員があおりに押しつぶされ負傷した。（背骨骨折、右足複雑骨折、前歯 4 本折れる）</p> <p>【防止対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特殊な仕様の車両は、熟知した者が作業する。 ・社内教育に特殊車両仕様の取り扱いを行う。
---	---


【事例】④ リフトダウン時、指を挟み負傷

	<p>被害状況：重傷者 1 名【挟まれ】</p> <p>【事故状況】 助手席側の作業員がフロント付近において低姿勢での作業をしていたところ、別の作業員がリフトを下降させたため、左手の指先をリフトと床に挟み負傷した。（左手の指 3 本（中指・薬指・小指）開放骨折）</p> <p>【防止対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2 名以上で作業する際にリフトを操作する者は声掛けし、相手の返事を確認してから操作等を行う。
---	---


【事例】⑤ 特殊車両のローターを回転させたまま洗車したため巻き込まれ、死亡

	<p>被害状況：被害状況：死亡者 1 名【巻き込まれ】</p>
	<p>【事故状況】 特殊車両のローターを回転させたまま一人で洗車中、回転しているローターに洗車機のホースが絡まり巻き込まれて、胸を強く圧迫され死亡した。（肺挫傷）</p>
	<p>【防止対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ローターを回転させたままの洗車は行わない。

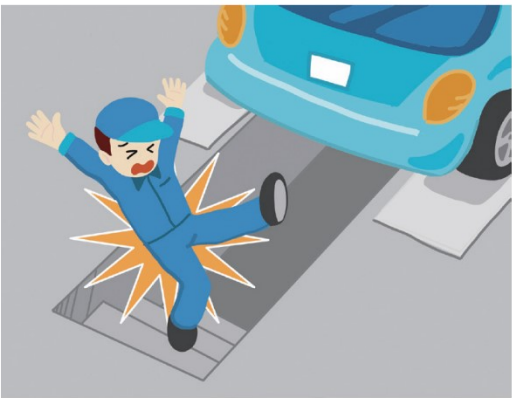
【事例】⑥ リフトアップして作業中、回転しているプロペラシャフトに巻き込まれ、死亡

	<p>被害状況：死亡者 1 名【巻き込まれ】</p>
	<p>【事故状況】 大型車の「排気ブレーキ作動中にエア圧が下がる。」との点検依頼を受け、一柱リフトで車体後部を上げ、エンジンを掛け、ギアを入れて走行状態にし、エア漏れの点検を行ったところ、回転しているプロペラシャフトに上半身が巻き込まれ、死亡した。</p>
	<p>【防止対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・排気ブレーキの点検は整備マニュアルに基づき実施する。

【事例】⑦ トラックの荷台床部の合板を切断中、誤って左手を負傷

	<p>被害状況：重傷者 1 名【巻き込まれ】</p>
	<p>【事故状況】</p> <p>トラック荷台の床部の修理を行うため、ラワン合板を切断する作業をディスクグラインダーで実施していたところ、右手に持っていたディスクグラインダーに誤って左手を接触させ、左手人差し指を切断した。</p>
	<p>【防止対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ラワン合板を切断する際は、作業に適した工具を使用する。 ・回転部位に手を近づけない。

【事例】⑧ 完成検査場において足を踏み外し、ピットに落下し負傷

	<p>被害状況：重傷者 1 名【転倒】</p>
	<p>【事故状況】</p> <p>乗用車の完成検査の際、完成検査場にて車台番号及びエンジン型式を確認の為、エンジンカバーを外し、エンジンカバーを作業台に置こうとしたところ、右足を踏み外しピットの縁に腰を強打した。（骨盤骨折）</p>
	<p>【防止対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピットの外周にゼブラ（黄色と黒）マークを塗り注意喚起。 ・足元には充分気をつける。

「整備需要等の動向調査」結果の概要について

この度、標記調査の結果がまとまりました。

1. 目的

本調査は、自動車整備事業場における整備需要等の動向について、直近の6ヶ月間における業績及び向こう6ヶ月間の業績予想を把握することにより、自動車整備業界の発展に資するために平成8年7月から半年毎に実施しているものである。

2. 調査時期及び調査地区

- ・調査時期：平成30年7月
- ・調査地区：全国

3. 調査対象及び回収数

- ・調査対象： 専門の認証（回収数243）
： 専門の指定（回収数395）
： ディーラーの指定（回収数294）

回収合計932

4. 調査結果の概要

（1）今回の調査は平成30年7月時点の調査（平成30年1月～6月の6ヶ月間）であり、次の点に注目する必要がある。

- ・実質GDP成長率（内閣府・1次速報値）は、対前期比1～3月期▲0.2%、4～6月期+0.5%。
（名目GDP成長率は、対前期比1～3月期▲0.4%、4～6月期+0.4%）
- ・1月～6月の家計消費支出（家計調査・総世帯、2四半期合計）は、対前年同期比+0.9%。
自動車維持費は+8.6%で、その主な内訳はガソリン+13.8%、自動車等部品・関連用品+19.2%、自動車整備費+8.5%。
- ・1月～6月の景気動向指数（CI一致指数）の基調判断は、「改善」で推移。

（2）今期（平成30年1月～6月）の総整備売上高DI、総在庫台数DIは共に、前期に対し低下。

- ・業態別では、売上高DIは全ての業態で低下。在庫台数DIは、専門認証は上昇（ただし微増）、専門指定とディーラーが低下。両DI共、低下幅は専門指定が大きい。
- ・経済指標（上記1）によると、景気は緩やかな回復基調で推移しており、自動車整備関連の消費支出も増加していることから、両DI共に低下した要因としては、整備需要のベースとなる継続検査台数が前期に引き続き減少（※）したことにより、主として車検整備の売上高が減少したためと推測される。

※継続検査対象台数は保有台数と相関があり、近年は1年おきに山・谷を繰り返している。

- ①リ・マシヨック（H20/9）、②エコ・補助金（H21/4～H22/9、H23/12～H24/9）、③東日本大震災（H23/3）、④消費税増税（H26/4）、⑤軽自動車税増税（H27/4）等による新車販売台数の増減が影響している。
- ・ディーラーが専門指定に比べDI低下幅を小幅に留めた要因としては、メンテナンスパック等の積極的な提案営業に加え、高い技術力が求められるハイブリッド車の保有台数増加が影響していると推測される。

- ・業態別では両ＤＩ共に、専門認証と専門指定は低下、ディーラーが上昇。
- ・専門事業者は、景気の先行きを不安視して業績低下を予想していると推測される。
- ・ディーラーの上昇要因としては、来期は継続検査台数の増加が見込めるためと推測される。

- ・業態別では、専門認証は上昇したものの、専門指定とディーラーが低下しており、概ね今期の調査結果（上記２）と一致していると考えられる。
- ・景況感ＤＩは、リーマンショックの影響があった第26回（平成21年1月調査）を底に上昇傾向にあるもののＤＩ自体は大幅なマイナスで推移しており、過半数以上の事業者は業界の景気は悪いと感じている。

【内容】整備士でもないセールスが整備しても良いのか

- ・車名：乗用車 ・登録年月：平成28年10月 ・走行距離：不明
- ・相談日 平成29年10月27日

先日、ETCのゲートが開かずにポールに当たった（弁償は無い）。

新車を購入した時にナビゲーション、バックカメラ、ETCをセールスの人に無料で取り付けて貰った。その後グローブボックス内に付け忘れのビスが2本落ちていることに気がついた。ETCも作動のランプが点灯しておらずディーラーに持ち込んだ時に、「今、リコールで忙しいから、すぐに対応出来ません」と、その時の店の人の対応が素っ気なく感じた。新車の頃に取り付けでミスをしているので、今回もその時のミスが、ETCゲートが開かなかった原因だと思っている。

整備士でもないセールスが整備しても良いのか？ディーラーの本社に苦情を言いに行ったら、担当店舗でもないのに誠意ある対応をしてくれた。本社はキッチリしてくれるのに担当店舗は全然ダメである。

＜相談者の要望＞

- ・整備の完成確認は完璧にして欲しい。
- ・もっと真摯に対応して欲しい。
- ・店に残って勝手に作業をしたら、労働基準法違反ではないのか。

【対応】

セールスが用品取り付したことは分解整備には当たらないので特に問題はないが、ビスの付け忘れや配線のミスは作業者としてあってはならないこと。「事実確認をディーラーの店長としたいので、電話してみます」と言って、電話を置いた。

10月30日、ディーラーの店長に電話で事実確認した。店長から、「10月28日に車を預かって、10月29日に納車させて頂きました。その時のセールスは家庭の事情ですでに退職していますが、新車の条件としてお客様の買ってきたナビとバックカメラと、お客様の下取りから外したETCを無料で取り付けることで新車の注文を取ったようです。もちろん、会社のルールに違反していますのでお詫びしました。誰にも相談をせずに作業をしてしまったようです。新車時の作業ミスの件、その苦情で来店された時の対応者の『リコールで忙しい』と言って断った件等、お客様に説明と謝罪し納得して頂けたと思います。ETCも10年近く使用されているので故障する事がありますと説明し、念のため取り付け位置を変更させて頂き納得されました。良いお客様なので、店舗でキッチリと対応していきたいと思っています」との説明があった。

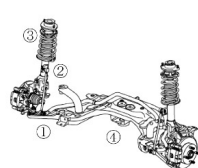
シャシ部品の錆・腐食点検方法について

ダイハツ工業株式会社

シャシ部品は車両を支える重要な部位であり、破損に至ると走行不能や事故に至るおそれがあります。

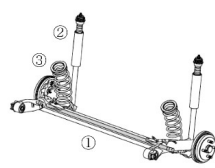
沿岸地域や積雪地域では、海水や融雪剤の成分によって錆・腐食が発生し、そのままの状態で使用を継続すると、最悪の場合、破損に至るおそれがあります。シャシ部品の錆・腐食の点検方法、防錆メンテナンス方法を展開しますので、適切な点検・メンテナンスを実施いただくようお願いします。

■点検箇所



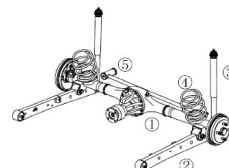
【フロントサスペンション】

- ①ロアアーム
- ②ショックアブソーバ
- ③コイルスプリング
- ④サスペンションメンバ



【リヤサスペンション
(2WD車)】

- ①サスペンションアーム
(トーションビーム)
- ②ショックアブソーバ
- ③コイルスプリング



【リヤサスペンション
(4WD車またはFR車)】

- ①4WD用アクスルハウジング
- ②4WDサスペンションアーム
- ③ショックアブソーバ
- ④コイルスプリング(リーフスプリング)
- ⑤ラテラルコントロールロッド

■点検整備時の注意点とお願い

- (1) 沿岸地域や積雪地域を走行した後は、海水や融雪剤の成分を含んだ水分・泥等がシャシ部品に付着している場合があります、点検整備時には十分な確認と洗浄を実施頂くようお願いします。
- (2) 点検時、錆による板厚の減少等著しい腐食が見られた場合は、適切な修理作業の実施をお願いします。
- (3) 沿岸地域や積雪地域にてご使用のお客様へは、日常的な下回りの洗浄と定期点検を実施いただくよう注意喚起をお願いします。

■点検方法（部品交換の目安）

・下記手順は、主にリヤサスペンションアームを使用し説明しています。他の部品も同様に点検して下さい。

・以降の点検で部品交換が必要と判断された場合、サービスマニュアルに沿って交換をお願いします。

(1) 外観目視点検

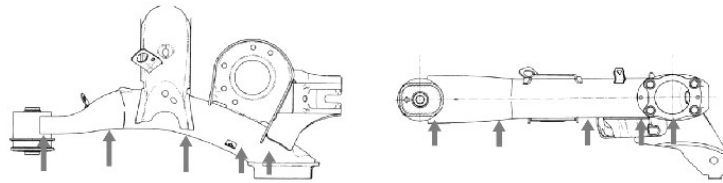
- ①一般面、溶接ビード（裏面含む）部に錆がないか点検する。
- ②端部、一般面、加工穴、開口部に層状錆がないか点検する。



(2) ハンマリング点検

①点検ハンマーでアーム部分を叩き、穴あきや表面の塗膜剥がれ、内壁の剥がれがないか点検する。

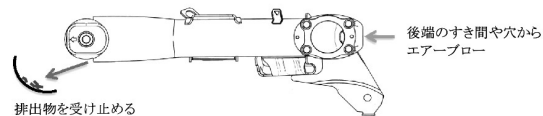
《点検のポイント》 ハンマリングは、アームの下面、側面を重点的に実施し、一箇所 3～5 回程度行う。



※溶接部、加工穴付近を主にハンマリングする

②部品内部をエアブローし、内壁の剥がれがないか点検する。

《点検のポイント》 内部から排出される異物を受け取りやすくするため、開口部に少量のオイルで湿らせたウエスを当てる。



③排出された異物の形状や色を確認する。

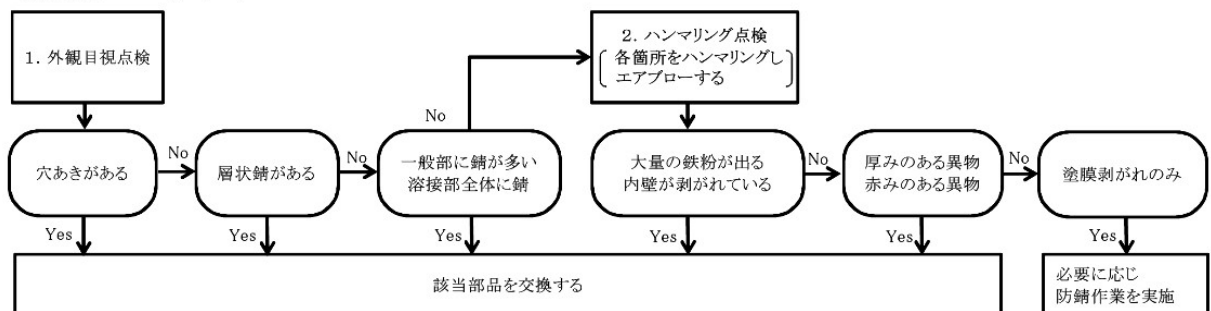
《点検のポイント》 下記写真を参照し、排出された異物から内壁の剥がれの有無を判断する。

※鉄片が分厚く赤黒く錆びている場合、内部に錆による損傷があり板厚が減少している。



補足) 内部の点検は、ファイバースコープ等で実施しても良い。

※点検フローチャート



(3) 防錆施工とメンテナンス

・防錆施工は、環境、安全、作業者の健康に配慮し行って下さい。

・ワイヤブラシやサンドペーパー等にて錆やその他付着物を確実に除去し、金属を露出させて下さい。

※錆の上から防錆剤を塗布すると、塗膜内面の錆が進行するおそれがあります。

・防錆剤やワックスの塗布で悪影響が出る装置・部品には確実にマスキングを実施して下さい。

『防錆剤は、部位に応じて適宜 “Noxdoll 700 (薄褐色) 相当品” と “Noxdoll 300 (黒) 相当品” を使い分けて使用して下さい。