

電子制御装置整備の整備主任者等資格取得講習が開催されました

標記講習会は、11月5日（金）振興会研修センターにて振興会専任講師により実習講習を22名の受講者で実施しました。

また、山梨運輸支局により学科講習・試問が実施され、52名が標記講習を修了しました。



外国人自動車整備技能実習評価試験の報告について

（一社）山梨県自動車整備振興会にて外国人自動車整備技能実習評価試験が行われ、その結果は下記のとおりです。

実施日	専門級学科試験			専門級実技試験		
	受験者数	合格者数	合格率（％）	受験者数	合格者数	合格率（％）
11月13日（土）	1	1	100	1	1	100

= 業界情報 =

指定工場の皆様へ

日整連ニュース12月号への軽自動車検査協会作成 OSS関連記事等の掲載について

軽自動車検査協会では、継続検査のOSS申請の更なる利用促進に向けた取組として、継続検査OSSの実態を把握するため、令和2年11月から令和3年3月にかけて、全国の整備振興会を通じて指定整備事業者への調査を実施しました。

当該調査の結果を受けて、軽自動車検査協会により、現時点で保適証サービス及びOSSによる代理申請を実施されていない指定整備事業者に対して、利用開始を促すことを目的とした記事が作成され、日整連ニュース12月号に掲載されますことをお知らせします。

また、日整連により継続検査OSSを導入する際に必要となる基本的な情報を記載したチラシも作成され、併せて掲載されますことをお知らせします。

継続検査 OSS の利用促進について

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会

今般、軽自動車検査協会から、継続検査の OSS 利用者等へのヒアリング調査をもとに、以下のとおり利用メリットについてのご紹介と、OSS 利用促進についての要請が寄せられました。

OSS を利用することにより、登録車及び軽自動車の継続検査手続きにおける業務効率化が期待できますので、ぜひ保適証サービス並びに継続検査 OSS の導入をご検討いただきますようお願いいたします。

ご不明な点については、お気軽に最寄りの自動車整備振興会までお問い合わせください。



軽自動車 OSS を利用してみよう



平素より、当協会の検査業務にご理解ご協力いただきまして、誠にありがとうございます。

当協会は、令和元（2019）年 5 月より軽自動車 OSS（ワンストップサービス）の業務を開始しているところですが、多くの指定整備事業者の皆様にもご対応いただき、現在、利用率が 40%を超えているところです。これからデジタル化の流れで、電子関連の手続きが益々加速していくことが予想される中で、今回、軽自動車 OSS による取扱を採用することにより得られる様々なメリットについて、ご紹介させていただきます。

まだ軽自動車 OSS による取扱を採用されていない指定整備事業者様に、その対応をご検討いただければと存じます。

〈軽自動車 OSS（ワンストップサービス）とは〉

軽自動車を保有するためには、多くの手続（検査申請、地方税申告等）と税・手数料の納付（検査手数料、技術情報管理手数料、自動車重量税、軽自動車税（環境性能割）等）が必要となります。

これらの手続と税・手数料の納付を、インターネット上で一括して行うことを可能とするのが「軽自動車保有関係手続のワンストップサービス（以下、軽自動車 OSS）」です。

ただし、現時点の軽自動車 OSS については、当協会に対する検査申請に係る手続や納付を対象に電子化を実現したものとなります。

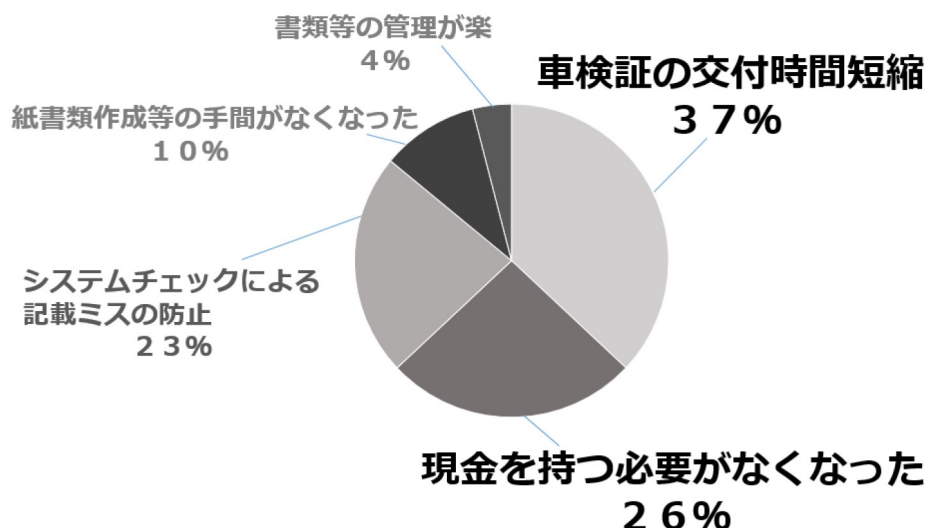
これにより、現在紙によって行われている検査申請に係る手続や納付を、インターネット上で行うことが可能です。

〈軽自動車 OSS で申請が行える手続の種類〉

現在、軽自動車 OSS のサービス対象は継続検査申請のみとなっており、全国でご利用いただけます。

〈軽自動車 OSS のメリット〉

すでに軽自動車 OSS に対応していただいている指定整備事業者様に、軽自動車 OSS に対応するメリットについて聞いてみたところ、73 社の指定整備事業者様から次のようなご意見をいただきました。



重量税印紙の貼付け作業がなくなった。

不備があった時の手間が少なくなり楽になった。

手書きよりも事務処理が楽でミスが少なくなり窓口での手続が簡単になった。

紙申請と比べられないほど作業が早く楽になった。

この結果のように、**車検証の交付時間短縮や、多額の現金を持ち歩く必要がなくなった**ことをメリットと感じている指定整備事業者様が過半数を占めております。また、紙書類作成の手間がなくなった等の意見もいただいております。軽自動車 OSS に対応することによって、従来の紙での申請に比べ業務効率の向上が期待できます。

これを機に、軽自動車 OSS に対応するメリットに目を向けていただき、軽自動車 OSS への対応をご検討いただければと思います。

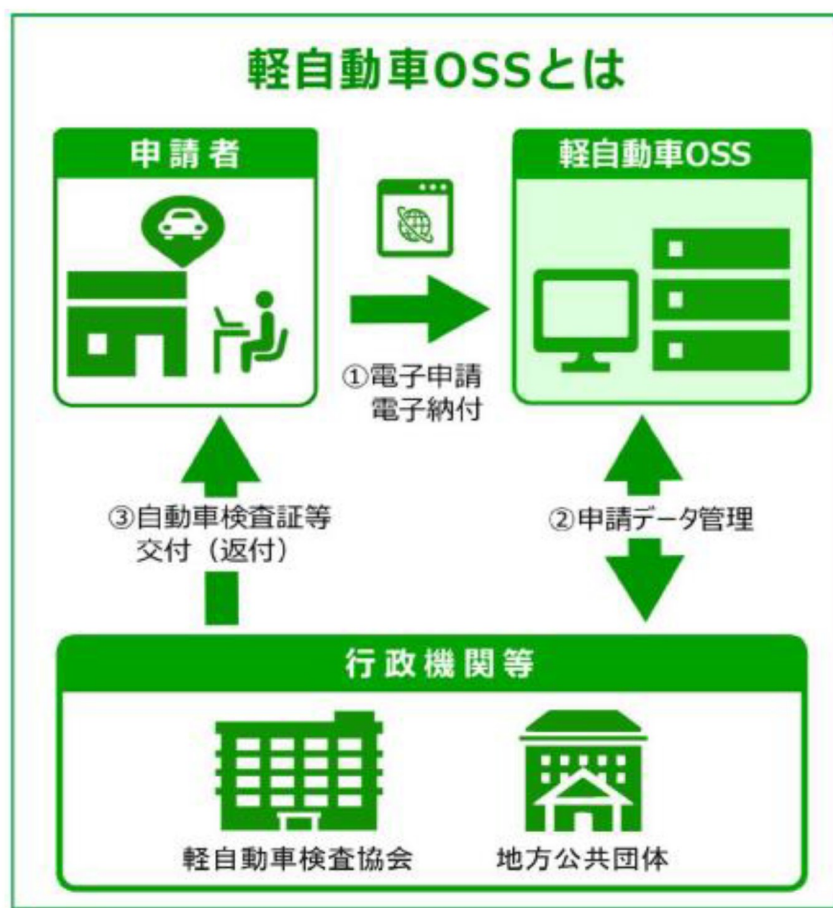
〈軽自動車 OSS の始め方〉

軽自動車 OSS に対応し継続検査申請を取扱うためには、「電子保安基準適合証」が必要となることと、「自動車損害賠償保険証明書」を電子で発行する必要があります。「電子保安基準適合証」につきましては、最寄りの自動車整備振興会様へお問い合わせください。

軽自動車 OSS での継続検査申請は、関係法令により申請代理人のみ行えますので、指定整備事業者様は申請依頼人として、申請代理人へ申請を依頼することとなります※。

この申請代理人とは、軽自動車 OSS の継続検査申請においては、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会、一般社団法人日本自動車販売協会連合会、一般社団法人全国軽自動車協会連合会、行政書士（行政書士法人含む）となります。いずれかの申請代理人へ依頼し、申請代理人を介して軽自動車 OSS 申請を行うこととなります。軽自動車 OSS の詳細な利用方法につきましては、依頼される各申請代理人へお問い合わせください。

※令和 4（2022）年 4 月より、申請代理人のほか、使用者本人の利用も開始されます。



〈今後の軽自動車 OSS について〉

冒頭にも記載させていただきましたが、加速するデジタル化の流れの中、今後は OSS 申請が主流となると当協会は考えております。そのため、継続検査にとどまらず、将来的には新車新規検査等サービス拡大に向け検討をしているところです。軽自動車 OSS に対応されていない指定整備事業者の皆様におかれましても、これを機に是非とも軽自動車 OSS への対応をご検討ください。

継続検査OSSを始めるには？

OSS申請により継続検査を行うためには、保適証の電子化が必須であるため、保適証サービスへの加入が必要です。保適証サービスへの加入が済んでいない場合、最寄りの自動車整備振興会にご相談ください。

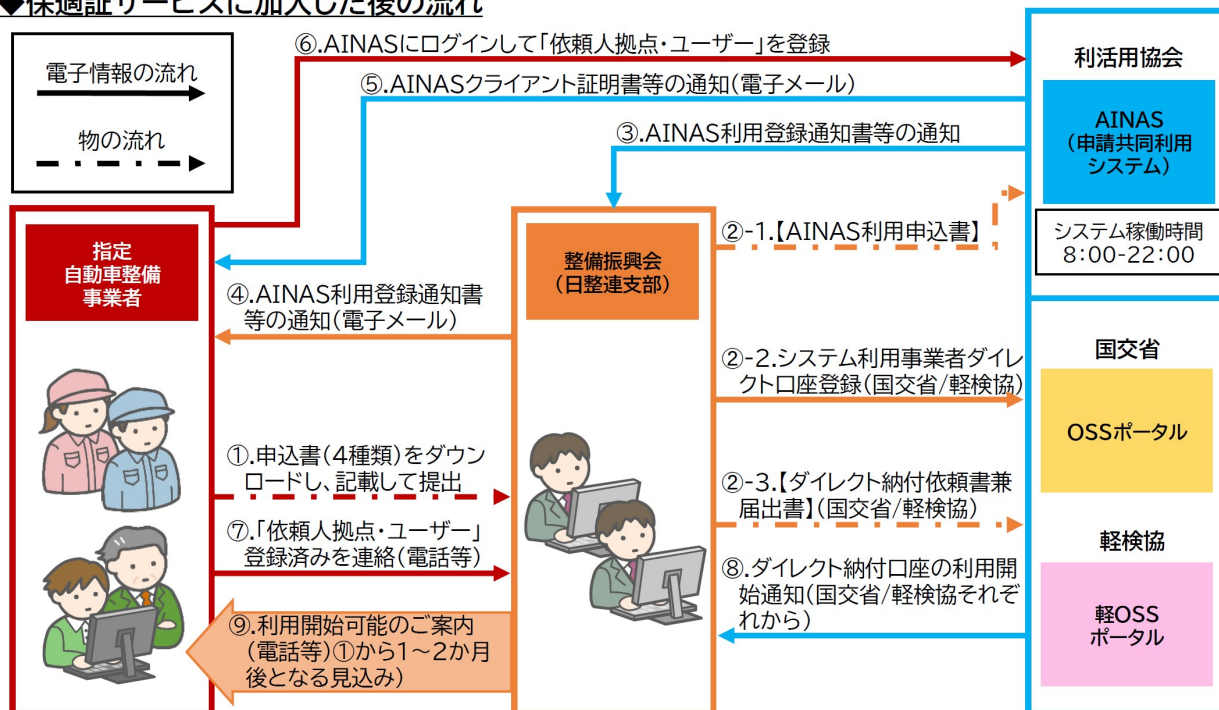
その上で、OSS申請を依頼する申請代理人(日整連)に対して、申込書の提出を行う必要がありますので、「日整連自動車情報サイト」から申込書入手し、自動車整備振興会に提出してください。

継続検査OSS利用開始までの流れ

指定自動車整備事業者が継続検査OSS申請を利用する場合の大きな流れは以下となります。

保適証サービスへの加入 → OSS代理申請申込書等の入手 → 申込書の記入・提出 → ID等の入手

◆保適証サービスに加入した後の流れ



継続検査OSS申請の流れ

指定自動車整備事業者が継続検査のOSS申請を行う場合、大きな流れは以下となります。

自賠責保険証明書の電子化 → 電子保適証の登録 → 継続検査OSSの申請を代理人(日整連)に依頼
→ 代理人(日整連)が継続検査OSS申請 → 新車検定の交付



保適証サービス・継続検査OSS代理申請に関する資料等については「日整連自動車情報サイト」に掲載していますので、こちらからご確認ください。

<https://www.jaspa.or.jp/portals/ossuser/index.html>



令和3年10月施行「点検基準の改正」に係る 点検の対象となる警告灯について

自動車点検基準の一部改正（令和2年2月6日公布）に伴い、本年10月1日より、1年ごとの法定定期点検に「車載式故障診断装置の診断の結果」の点検項目が追加されることはご承知のとおりですが、今般、一般社団法人日本自動車工業会（自工会）より、保安基準で定められた警告灯（自動車メーカー共通）に加え、自動車メーカーより意匠が異なる「自動命令型操舵機能」、「衝突被害軽減制動制御装置」の警告灯（例）の提供がありましたのでお知らせします。

令和3年10月施行「点検基準の改正」に係る 点検の対象となる警告灯について

自動車※の定期点検基準の点検項目について、令和3年10月1日より、「OBD（車載式故障診断装置）の診断の結果」が追加され、1年ごとに点検することが義務化されます。

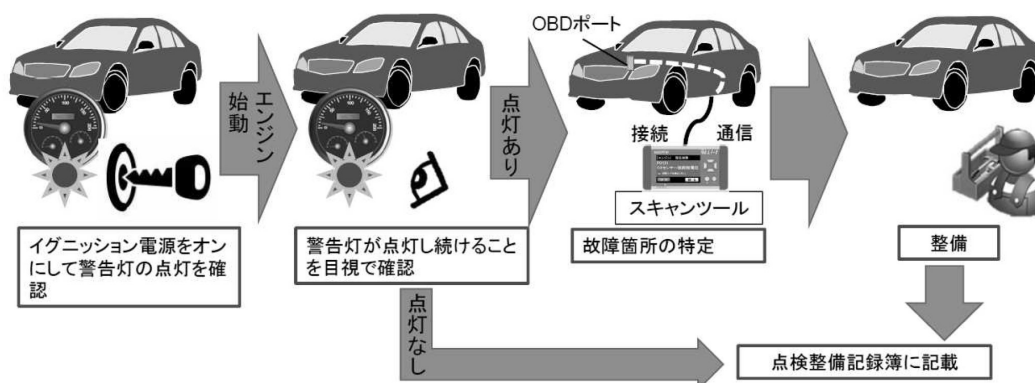
（※OBDの診断結果の点検項目追加については、大型特殊自動車、被牽引自動車、二輪自動車は対象外）

点検の実施方法としては、警告灯を確認、もしくはスキャンツールを用いて確認する方法で行いますが、警告灯の意匠は、自動車メーカー共通の意匠と、一部の意匠については各社によって異なるものがあることから、警告灯一覧を掲載しましたので、点検整備の際にご活用ください。

■点検の対象となる装置

点検の対象は原動機、制動装置、アンチロックブレーキシステム、エアバッグ、自動命令型操舵機能、衝突被害軽減制動制御装置及び自動運行装置となります。

【警告灯を確認する方法での点検整備の流れ】



出典:国土交通省ウェブサイト (<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001332203.pdf>)















■参考資料



















【保安基準で定められた警告灯】（自動車メーカー共通の警告灯）

原動機		制動装置		アンチロックブレーキシステム	
エアバッグ （前方または 前方・側方共用）		エアバッグ （側方）			

詳細はサービスマニュアルまたは、取扱説明書を参照

【自動命令型操舵機能、衝突被害軽減制動制御装置の警告灯(例)】(自動車メーカーによって異なる警告灯)

	いすゞ	スズキ	スバル	ダイハツ	トヨタ	日産
自動命令型 操舵機能	マルチディスプレイ 	 または 	マルチインフォ メーション ディスプレイ 			アシストディスプレイ 表示  システムが故障しているため 使用できません
衝突被害軽 減制動制御 装置						 および アシストディスプレイ 表示  システムが故障しているため 使用できません

	日野	ふそう	ホンダ	マツダ	三菱	UD
自動命令型 操舵機能	なし	LCD 表示 (大型トラック) 	LKAS または 	下記4種    	マルチインフォ メーション ディスプレイ 表示  警告 	なし
衝突被害軽 減制動制御 装置	 小型トラック以外  小型トラック	 または  OFF	 または 	 OFF	警告灯 および マルチインフォ メーション ディスプレイ 表示 	警告灯  マルチ ディスプレイ表示 ＜赤色＞ 

詳細はサービスマニュアル※または、取扱説明書を参照
※OEM 車両の警告灯は供給元メーカーを参照

自動車点検基準の一部改正に係る点検について 「OBD（車載式故障診断装置）の診断の結果」の追加

22ページ掲載の「令和3年10月施行「点検基準の改正」に係る点検の対象となる警告灯について」の内容のとおり、自動車点検基準の一部が改正され、大型特殊自動車、被牽引自動車及び小型二輪自動車を除く自動車を対象として令和3年10月1日から「OBD（車載式故障診断装置）の診断の結果」が追加されて1年（12ヶ月）ごとに点検することが義務化されます。

これに伴い、令和3年10月1日以降は、お手持ちの記録簿（使用途中の記録簿綴り）を引き続き使用する場合、「その他の点検・整備項目等」の欄に「OBDの診断の結果」を追記し、対象車両につきましては、点検を行って下記の記載例を参考に記録簿を記載してください。

〈持込車検用記録簿〉

持込車検用記録簿のイメージ。左側にはエンジンルーム点検、室内点検、下部点検、その他の点検項目が記載されている。右側には「その他の点検項目等」の欄があり、そこに「OBDの診断の結果」が追加されている。

〈指定整備記録簿〉

指定整備記録簿のイメージ。左側にはエンジンルーム点検、室内点検、下部点検、その他の点検項目が記載されている。右側には「その他の点検項目等(特殊な装置)・交換部品」の欄があり、そこに「OBDの診断の結果」が追加されている。

◇点検の対象となる車両

以下に掲載されている識別表示（警告灯）を備えるすべての自動車（但し、大型特殊自動車、被牽引自動車及び小型二輪自動車を除く）

【参考：診断対象となる識別表示（警告灯）の例】

原動機		制動装置		アンチロックブレーキシステム	
エアバッグ (前方または前方・側方共用)		エアバッグ (側方)			

※自動車命令型操舵機能、衝突被害軽減制動制御装置及び自動運行装置に係る識別表示（警告灯）の対象車種は国土交通省 HP に掲載されている自動車で、自動車メーカー等の作成する整備要領書等を確認する。

◇点検の方法

【スキャンツールを用いる場合】

スキャンツールの接続部を車載式故障診断装置と接続して診断の結果を読み取ることに
より点検する。

【識別表示を用いる場合】

イグニッション電源をオンにした状態で診断の対象となる識別表示が点灯することを確認し、原動機を始動させる。そして、診断の対象となる識別表示（参考）が点灯又は点滅し続けないかを目視により点検する。

但し、自動車メーカー等の作成するユーザーマニュアル等により点検を行うこととされている場合は、その方法により点検する。

◇整備の実施方法

点検の対象となる警告灯が点灯又は点滅し続けている場合は、スキャンツール等を使用してその原因となる故障箇所を特定し、少なくとも整備作業が適切に完了しなくなる恐れがある作業については自動車メーカー等の作成する整備要領書に基づいて整備を行う。

◇点検実施結果及び整備作業実施結果の記載例

記載例 1：点検の結果、良好であった場合

[illegible]

記載例 2 : OBD の診断の結果を点検し、衝突被害軽減制動制御装置のカメラを交換し、エーミング作業を行った場合

[illegible]

記載例 3 : OBD の診断の結果を点検し、衝突被害軽減制動制御装置のカメラのボルトを増し締めし、エーミング作業を行った場合

[illegible]

リコール検索システムをご利用ください

整備事業者がリコール情報を確認する方法として、各自動車メーカーのホームページにアクセスし、車台番号等を入力することにより行っていますが、車両により異なるホームページにアクセスしなければならないなど煩雑であることから、国土交通省並びに日本自動車整備振興会連合会（日整連）ではリコール検索システムを展開しております。

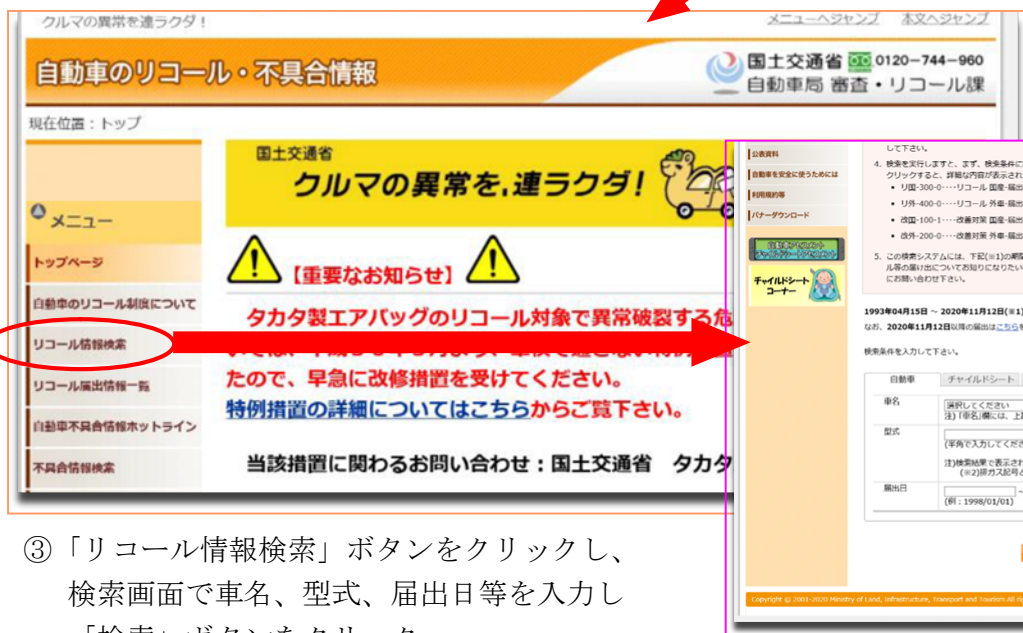

入庫車両のリコール状況を確認する手段として標記検索システムのご利用をお勧めします。

リコール検索システム（国土交通省）（振興会ホームページからリンク）




①振興会ホームページ会員ページへ
（ユーザー名 **ams** パスワード **amskaiin**）

②「国土交通省リコール情報」
ボタンをクリック

③「リコール情報検索」ボタンをクリックし、
検索画面で車名、型式、届出日等を入力し
「検索」ボタンをクリック



①日整連ホームページ下段へ

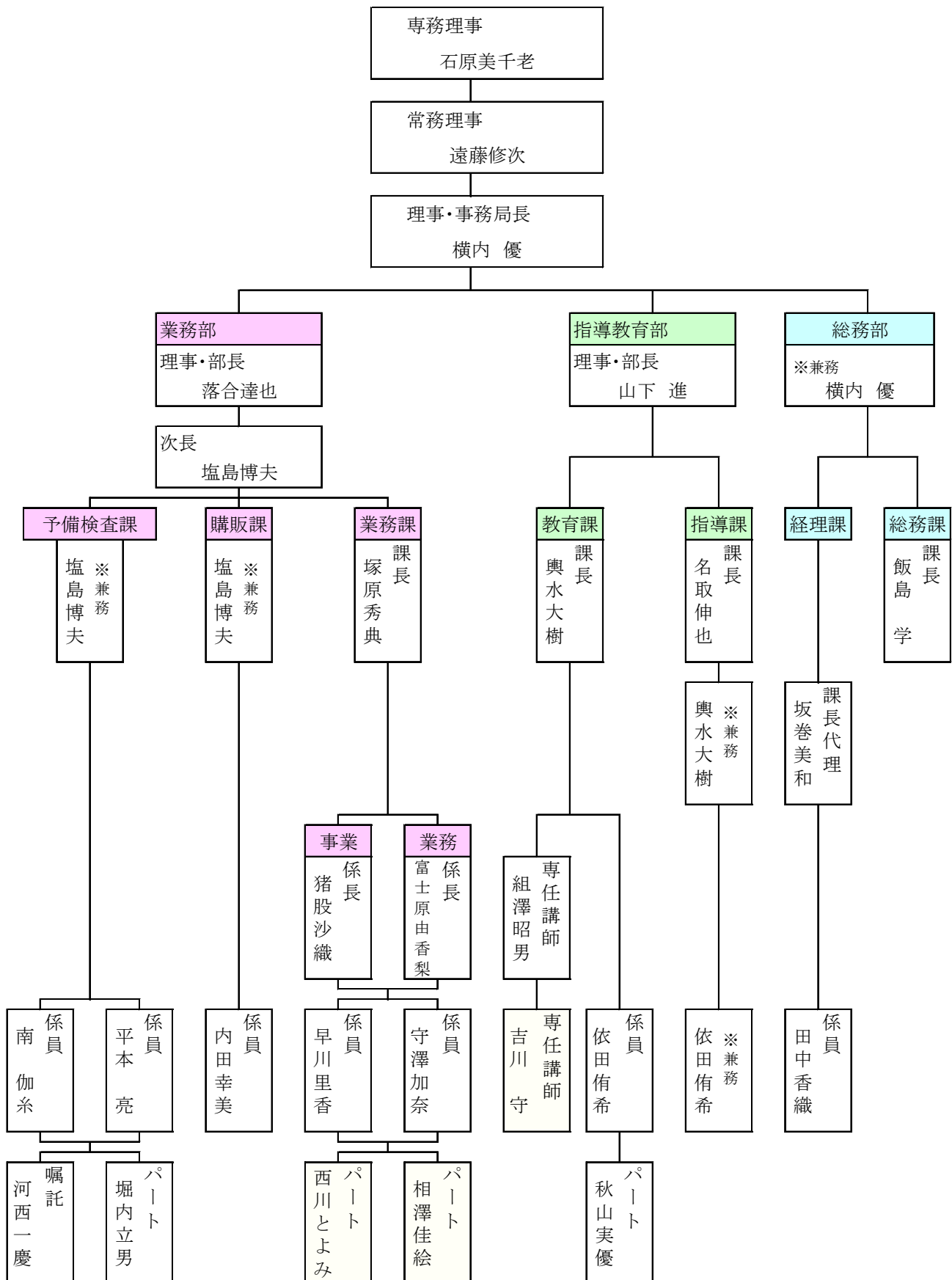
②「リコール情報検索」ボタンをクリック

③メーカーを選択し、車台番号全桁を半角大文字で入力し、「検索する」ボタンをクリック

The image shows the '車両リコール状況確認' (Vehicle Recall Status Confirmation) form. It includes a title '車両リコール状況確認', a prompt 'メーカーを選択し 車台番号を入力してください' (Select manufacturer and enter vehicle number), a 'メーカー' (Manufacturer) dropdown menu, a '車台番号 (半角大文字で入力してください)' (Vehicle number (Please enter in half-width uppercase letters)) input field with an example '例) ABC-1234567890', and a red '検索する' (Search) button.

事務局組織図について

令和3年12月1日現在



【内容】 インジェクタが原因でエンジン載せ替えになった

・車名：トラック ・登録年月：平成21年頃 ・走行距離：40万km

走行中にエンジンが止まり、かからなくなった。付き合いのあるディーラーに入庫して点検してもらったところ、「インジェクタの不良で異常燃焼し、バルブコッターピンが外れてバルブが抜けてピストンを突いてしまったので、エンジンを交換しないとイケない状態になっている」と診断された。インジェクタが悪くてインジェクタを交換するのは納得できるが、エンジンを載せ替えなければならないことに納得がいかない。エンジンの構造に問題があったのか。だとすればメーカーの責任になるのではないかなど、いろいろ考えてみたがわからないので振興会に相談したとのこと。

【対応】

振興会の立ち位置を説明し、メーカー保証は、保証期間・走行距離とも過ぎていることを説明したうえで話をした。ディーラーの説明に相談者が納得していないこと、バルブやピストン、シリンダヘッドなど部品交換での修理を勧めない理由は何かについて、振興会からディーラーに確認することを提案したが、相談者は「もう一度ディーラーから説明を聞いて、納得できなかつたら振興会に相談します」と言って電話を切った。その後すぐに電話が入り、ディーラーから「異常燃焼からバルブが融解してピストンに穴があき、シリンダ内に傷が入り、シリンダヘッドが変形してオイルパンに切粉がたくさん出ているので、オーバーホール修理するよりもエンジンを載せ替えた方が早く、安くできると考えている」という説明があったとのこと。相談者は「長く乗っているので、ミッションの調子も悪く、ボディもベコベコなので、大金をかけるより乗り換えたい」と言われ、相談を終えた。

整備インフォメーション

Vol. 128

三菱 eKワゴン、ミニキャブ／日産 オットィ、クリッパーなど
3G83 エンジン搭載車 冷却水関連整備作業時の注意事項

三菱自動車工業株式会社／日産自動車株式会社

エンジン冷却水の交換/補給時、及びエンジンの乗せ換え作業や冷却関連部品のメンテナンス等での冷却水注入時に、冷却水の通路内にエアが混入し、エア抜きが不十分のため、その後の使用過程でオーバーヒートし、エンジン内部を破損させてしまう事例があります。

整備時のエア抜き作業時の注意事項をご案内しますので、確実な作業の実施をお願い致します。

■対象車種

車名	通称名	車両型式	エンジン型式	作業要領*
三菱	ミニカ、トップB J	H42A, H42V, H47A, H47V	3G83	①
	e Kワゴン、e Kスポーツ e Kクラッシィ、e Kアクティブ	H81W, H82W		①
	トップ	H82A		①
	ミニキャブ	U61T, U61V, U62T, U62V		②
	タウンボックス	U61W, U62W		②
日産	オッティ	H91W, H92W	3G83	①
	クリッパー	U71T, U71V, U72T, U72V		②
	クリッパーリオ	U71W, U72W		②

* 次ページ以降に記載する作業要領の項目を示しています。

■クーラントチェンジャーを使用する場合

クーラントチェンジャーを使用する場合は、クーラントチェンジャーの説明書を参照して下さい。

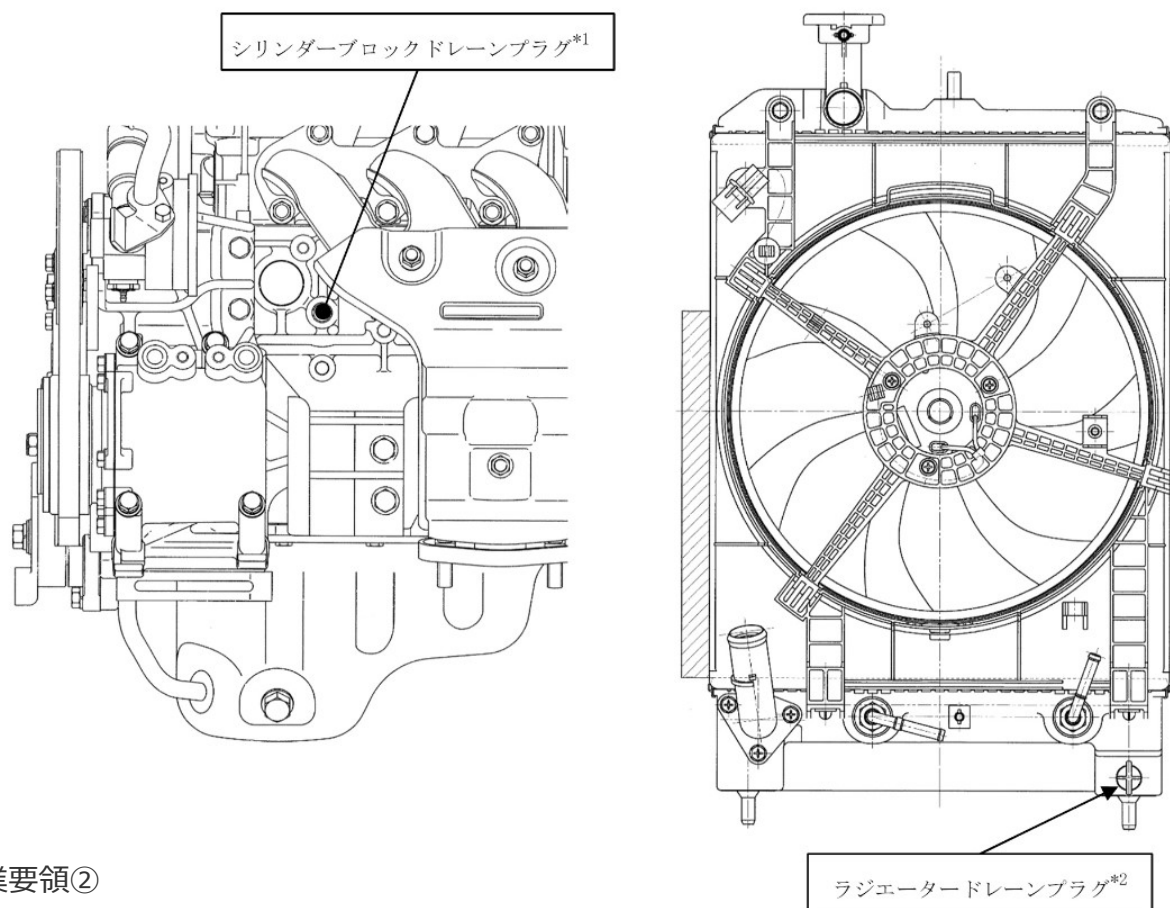
■クーラントチェンジャーを用いない場合

次ページ以降の作業要領①または作業要領②に従い、確実なエア抜き作業を行って下さい。

○作業要領①

- 1) シリンダーブロックドレンプラグ*1を取り外した場合はプラグのねじ部に指定シール材を塗布し、規定トルク（39N・m）で締め付ける。
 - 2) ラジエータードレンプラグ*2を取り外した場合はOリングを新品に交換し、確実に締め付ける。
 - 3) 冷却水をラジエーターの口元いっぱいまで溢れさせない様に注入する。
 - 4) コンデNSTANKへも「FULL」ラインまで冷却水を入れる。
 - 5) ラジエーターキャップを確実に締め付ける。
 - 6) エンジンを始動させ、サーモスタットが開く（クーリングファンが作動する）まで暖機する。
 - 7) サーモスタットが開いた後、数回レーシングを繰り返し、エンジンを停止させ、冷却水の漏れがないことを確認する。
 - 8) エンジンが停止した状態で冷却水が冷えるまで待ち、ラジエーターキャップを取り外し、再び口元いっぱいまで冷却水を補給し、コンデNSTANKへも「FULL」ラインまで補給する。
 - 9) ラジエーターキャップを確実に取り付ける。
- *1 ～ 2：下図1を参照して下さい。

《図1》作業時の取扱い箇所

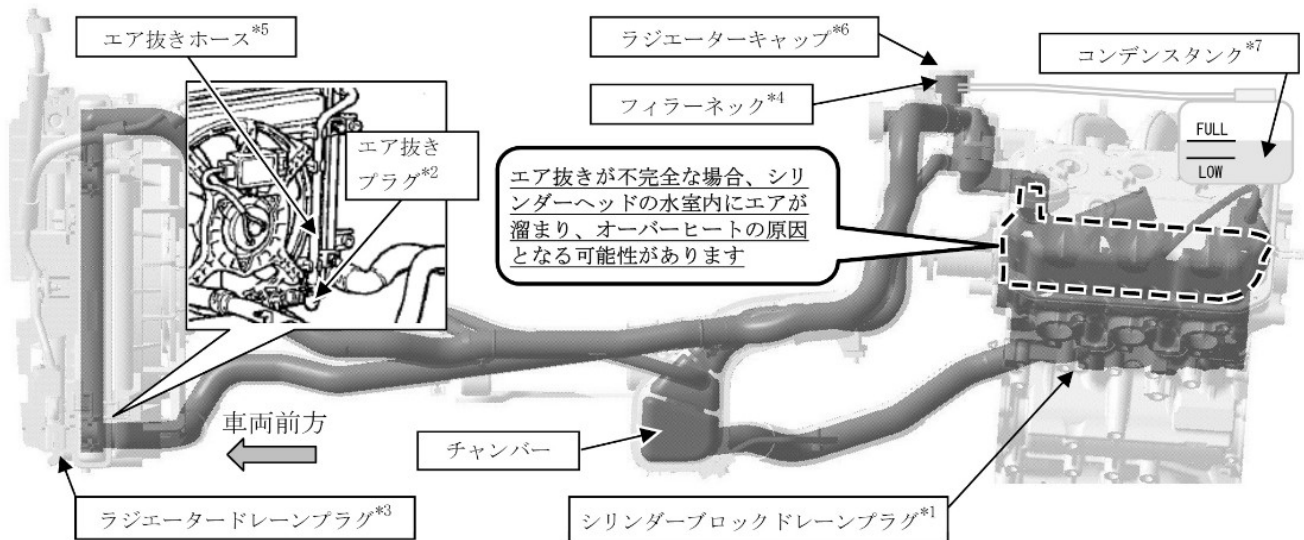


○作業要領②

- 1) シリンダーブロックドレーンプラグ*1を取り外した場合はプラグのねじ部に指定シール材を塗布し、規定トルク（39N・m）で締め付けたのち、ラジエーター下部のエア抜きプラグ*2を取り外す。
- 2) ラジエータードレーンプラグ*3を取り外した場合はOリングを新品に交換し、確実に締め付ける。
- 3) 冷却水をフィラーネック*4の口元いっぱいまで溢れさせない様に注入し、ラジエーター下部のエア抜きホース*5より冷却水が出てきたら、フィラーネックにラジエーターキャップ*6を確実に取り付けると共に、エア抜きホースへ確実にエア抜きプラグを差し込み、ホースバンドを取り付ける。
- 4) コンデNSTANK*7へも「FULL」ラインまで冷却水を入れる。
- 5) エンジンを始動し、1分間アイドリングする。
- 6) エンジンを停止させ、再び冷却水をフィラーネックの口元いっぱいまで注入する。
- 7) ラジエーターキャップを確実に取り付け。
- 8) エンジンを始動させ、サーモスタットが開く（クーリングファンが作動する）まで暖機する。
- 9) サーモスタットが開いた後、3000r/minでレーシング1分間/アイドリング30秒間を10回繰り返す、エンジンを停止させ、冷却水の漏れがないことを確認する。
- 10) エンジンが停止した状態で冷却水が冷えるまで待ち、ラジエーターキャップを取り外して改めてフィラーネックの口元いっぱいまで冷却水を補給し、コンデNSTANKへも「FULL」ラインまで補給する。
- 11) ラジエーターキャップを確実に取り付け。

*1 ～ 7：下図2を参照して下さい。

《図2》作業時の取扱い箇所とエア溜まり箇所



冷却水配管全体図

= 統 計 =

普通車・軽自動車継続検査件数

10月

	合 計	指 定					持ち込み				
		保 適		OSS		指定割合(%)	認 証		ユ ー ザ ー		持込割合(%)
		件数	割合(%)	件数	割合(%)		件数	割合(%)	件数	割合(%)	
普通車	13,451	4,317	32.1%	4,908	36.5%	68.6%	3,321	24.7%	905	6.7%	31.4%
昨年同月	14,596	5,405	37.0%	4,876	33.4%	70.4%	3,381	23.2%	934	6.4%	29.6%
昨年同月増減	-1,145	-1,088		32			-60		-29		
軽自動車	10,724	3,130	29.2%	3,190	29.7%	58.9%	3,480	32.5%	924	8.6%	41.1%
昨年同月	11,359	4,033	35.5%	2,703	23.8%	59.3%	3,726	32.8%	897	7.9%	40.7%
昨年同月増減	-635	-903		487			-246		27		
合 計	24,175	7,447	30.8%	8,098	33.5%	64.3%	6,801	28.1%	1,829	7.6%	35.7%
昨年同月	25,955	9,438	36.4%	7,579		65.6%	7,107	27.4%	1,831	7.1%	34.4%
昨年同月増減	-1,780	-1,991		519			-306		-2		