

SMAS

Sumitomo Mitsui
Auto Service
Company, Limited

SMASメンテナンスニュース

Volume

6

Maintenance News

Autumn 2019



SMASメンテナンスサービスは、
現地密着のサポート体制により、
お客様に安全と安心を提供します!



Sumitomo Mitsui Auto Service



そうだ、これからのクルマのこと、相談しよう。



まだまだ暑い日は続きますが、
1年で最も快適に過ごせるこの季節だからこそ
カーライフを満喫しましょう!

トラブルも怖くない!
クルマ豆知識

クルマ豆知識

毎号タイムリーな話題、季節ネタなどを交えながら
クルマについてためになる豆知識について
取り上げていきます!

Driving Tips _ 7

道路標識講座 ～見慣れない標識編～

標識の種類

- 案内標識 >> 目的地や通過地への方向や距離を表示
- 警戒標識 >> 道路上の危険を知らせ注意を喚起
- 規制標識 >> 道路への出入り、スピード、走行方向などを規制
- 指示標識 >> 通行方法、駐停車、横断などについて指示



道路標識は道路上の安全と円滑な交通のために設置されています。上記のように目的別に4種類があります。それでは、いくつか見慣れない標識、注意すべき標識を見ていきましょう。

ロータリーとラウンドアバウト

ロータリーとラウンドアバウトの違いは、ロータリーは円形部分に入る車両が優先なのに対し、ラウンドアバウトは円形部分を走っている車両が優先という点です。ただし、ロータリー内の流れを円滑にするために一時停止や信号によって規制するケースが増えています。ラウンドアバウトは一時停止の義務はなく信号も設置されていません。

黄色に黒の回転マークが描かれているのは、近くにロータリーがあることを知らせる警戒標識です。一方、青色に白の回転マークが描かれているものは走行方向を示しています。ロータリー、ラウンドアバウト内は一方通行と決められていますので、車両が左側通行の日本では時計回りのみです。したがって、反時計回りの回転マークは存在しません。



←ラウンドアバウトは災害時など停電していても交差点として機能させるのが最大の目的

優先道路

太い線と細い線が交差した標識がある場合、これは走っている道路に優先権があることを示しています。その場合交差する道路には一時停止が義務付けられています。ただ、一時停止せずに交差点に突っ込んでくる車両もありますので、優先道路を走っている時は特に注意して運転してください。



最低速度

スピード違反はスピードオーバーだけではなく、最低速度に満たないスピードで走っている場合も取り締まりの対象となります。

アンダーバーのついた数字が最低速度になり、設置されているのは自動車専用道路や一般国道自動車専用道路といった一般道に分類されながらも高速道路と同様

の交通状況の道路に限定されています。

注意しなければならないのは対面通行ではない高速道路で、最低速度の標識がなくても最低速度は50km/hと決められていることを覚えておきましょう。



↑対面通行でない高速道路を走行する時の最低速度は標識がなくても50km/h

補助標識

補助標識の中でも間違えやすいのが規制などの『始まり』と『終わり』を示す矢印です。『→』が始まりで、『←』が終わりとなっています。走行方向に矢印が向いている場合が始まり、で終わりはその逆と覚えておきましょう。最近では『ここから』、『ここまで』というわかりやすい補助標識も出てきています。

終わりに関してはもうひとつあります。斜めに青線が入った丸い標識で、矢印が規制標識、指示標識の両方で使われるのに対して規制標識にのみ使用されます。



チェーン規制

2019年9月時点で最も新しい標識がチェーン規制の標識です。2018年12月にお披露目されました。これはタイヤチェーンを装着していないクルマは通行できない、という標識です。スタッドレスタイヤを装着していても通行できません。

常設しているものもありますが、通常時はカバーなどにより見えないようになっています。大雪警報や緊急発表があった場合にカバーを外したり、新設したり、現場に運んだりするという点がほかの標識と異なります。

2018年度は全国で13カ所の区間がチェーン規制ポイントに指定されました。つまり現状ではこの13カ所以外で目にすることはありません。



標識の歴史

街路の辻や分岐点に道標を設置したり、一定距離に一里塚を設置するなどして旅人を目的地に誘導したのが、日本の標識の元祖です。

明治初期の牛馬車、荷車の時代には制札によって通行禁止などを指示したといえます。日本に初めて標識が登場したのは大正11年で、この時に現在の標識の原型ができました。昭和17年、25年に大掛かりな制度の変更が行われ標識の区分変更、種類も増加しました。

その後は視認性を上げること、わかりやすいものにすることに主眼が置かれ、トライ&エラーを繰り返して現在の形になっています。

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(令和元年)	2020	2021	2022	2023																			
完全自動運転実現	自動車取得税の廃止と環境性能割の導入決定	消費税が8%から10%に引き上げ	(2019年10月以降)	東京オリンピック・パラリンピック開催	自動運転レベル4実現	ETCマイレージ制度開始	ホンダが燃料電池車FCXのリース販売開始	排ガス規制により日本のスポーツカーが徐々に生産中止	ホンダフィットがカローラの34年連続1位を阻止	ホンダインスパイアに世界初の自動ブレーキ搭載	280馬力のメーカー自主規制撤廃	世界初の量産EVの三菱i-MiEV発表	駐車違反取り締まりの民間委託開始	スーパースポーツ日産GT-R登場	後席のシートベルト義務化	リーマンショック	世界最大の自動車メーカーのGMが破綻	交通事故死者数が57年ぶりに5000人を切る	量産EVの日産リーフ登場	東日本大震災発生	軽自動車の燃費競争が激化	日本カーオブザイヤーで	VWゴルフが輸入車初受賞	消費税が5%から8%に引き上げ	量産FCVのトヨタミライ登場	トヨタプリウス(4代目)が	40・8km/Lの燃費をマーク	ダイハツがトヨタの完全子会社化で	100年超の歴史に幕	三菱自動車の日産傘下となる	富士重工がSUBARUに社名変更	トヨタとマツダが資本提携に合意	佐藤琢磨がインディ500で日本人初優勝	JPNタクシー登場でタクシー新時代突入	トヨタがルマン24時間レースで悲願の初優勝	自動車税の税率引き下げ	(2019年10月以降に購入した自家用乗用車の新車から適用)	自動車取得税の廃止と環境性能割の導入決定	消費税が8%から10%に引き上げ	(2019年10月以降)	東京オリンピック・パラリンピック開催	自動運転レベル4実現	完全自動運転実現

[S M A S 流クルマ研究]

クルマのことを知ると、クルマがもっと楽しくなる！
毎号、カーライフを充実させる
情報を満載でお届けします！

カーライフを充実
させる情報満載！

最新安全装備研究

Volume _ 6

クルマの安全性は飛躍的に向上していて、国交省は先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載したクルマを先進安全自動車(ASV)と定義しています。

ASVはドライバーを支援する技術であり、ドライバーが安心して使えること、そして社会に受け入れられることを基本的な理念としています。その具体的な技術を見ていきましょう。

これらの装備があっても、事故を防げるものではなく、あくまで事故を軽減する補助的なものであるということをお忘れなく。安全装備を過信せず安全運転を心がけましょう。

衝突被害軽減ブレーキ

カメラやレーダーなどで前方の自動車や歩行者を検知してドライバーに注意を促し、衝突が避けられないとクルマが判断した場合に自律自動ブレーキを作動させます。



●作動条件…対クルマのみのもの、対人でも作動するもの、低速のみのものなどのタイプがあり、作動範囲速度は5～100km/h、速度低減量は5～60km/h、対クルマ、対人でも違いますし、メーカーによっても違ってきます。

車間距離制御装置(ACC)

ドライバーが設定した速度で走行できるクルーズコントロールの進化版で、前走車との車間距離を維持しながら追従走行する機能が付加されています。



●作動条件…約30km/h以上で作動するもの、前走車が止まった時に自動停止までしてくれる全車速域で作動するものがあります。全車速タイプは渋滞機能付きで、渋滞時の疲労軽減に効果があります。

リアビークルモニタリングシステム

左右斜め後方にはサイドミラー、ルームミラーだけでは見えない死角が存在します。センサーにより斜め後方の車両を検知し、ドライバーが気づかずに車線変更しようとした時にインジケータや警告音でドライバーに注意を促します。



●作動条件…全車速域で作動可能となっています。

ペダル踏み間違い時加速抑制装置(誤発進抑制制御装置)

前方、後方に障害物や車両があるにもかかわらずアクセルを強く踏み込んだ時、衝突の可能性がある場合はエンジンの出力制御を行うなどにより急発進、急加速を抑制する装置です。



●作動条件…停車時または低速走行時(メーカーによっても若干異なりますが15km/h未満)。

車線逸脱警報装置

カメラなどにより車線を認識し、ドライバーが無意識のうちに車線をはみ出しそうになった時にドライバーに警告するシステムです。



●作動条件…かつては65km/h以上で作動するという取り決めがありましたが、現在はそれ以下の速度でも作動するモデルも出てきています。

先進ライト

夜間走行時にハイビームとロービームを状況に応じて自動で切り替える先進の安全装置で、前方視界の確保をアシストします。



●作動条件…夜間走行時のライトオン状態で全車速域で作動可能です。

サポカーって何?

経済産業省と国土交通省は高齢者が運転するクルマの交通事故対策を推進していますが、それによって登場したのがサポカーとサポカーSです。

セーフティ・サポートカー(サポカー)は衝突被害軽減ブレーキを搭載したクルマで、すべてのドライバーに推奨するクルマです。

セーフティ・サポートカーS(サポカーS)は衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置が搭載されたクルマのことで、特に高齢者ドライバーに推奨するクルマです。

サポカーSは衝突被害軽減ブレーキの性能、そのほかの安全装備の有無により右記の3つに分類されています。



- サポカーS (ベーシック) >> 作動速度域が30km/h以下の対車両の低速衝突被害軽減ブレーキ+ペダル踏み間違い時加速抑制装置
- サポカーS (ベーシック+) >> 対車両の衝突被害軽減ブレーキ+ペダル踏み間違い時加速抑制装置
- サポカーS (ワイド) >> 車両に加え対人でも作動する衝突被害軽減ブレーキ+ペダル踏み間違い時加速抑制装置+車線逸脱警報装置(車線維持支援装置でも可)+先進ライト(自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯または配光可変型前照灯)

※ペダル踏み間違い時加速抑制装置はマニュアル車を除く

日本のクルマ史 簡易年表

1958	日本初の軽四輪乗用車、スバル360発表
1959	日本初の乗用車専用工場が稼働開始
1960	2輪車生産世界一(147万台)
1961	自動車生産台数が100万台突破(3輪/4輪)
1962	鈴木サーキット完成
1963	自動車保有台数が500万台突破
1964	日本初の高速道路、名神高速開通
1965	首都高1号線、4号線開通
1966	名神高速道路が全線開通
1967	運転免許保有者が2000万人突破
1968	日産とプリンスが合併
1969	トヨタと日野自動車提携発表
1970	自動車保有台数が1000万台突破
1971	世界初のロータリー搭載車マツダコスモスポーツ登場
1972	自動車取得税開始(3%)
1973	自動車保有台数が2000万台突破
1974	アメリカでマスクキー法が可決
1975	自動車初心者マーク制度導入
1976	第一次オイルショック
1977	軽自動車の車検制度導入
1978	日本の4輪車輸出が西ドイツを抜いて世界一
1979	トヨタカローラが世界1位の量産車となる
1980	ガソリンの無鉛化開始
1981	10モード燃費公表制開始
1982	6大都市でタクシ値上げ
1983	民間用として世界初の自動車電話登場
1984	自動車輸入関税ゼロに
1985	第二次オイルショック
1986	日本車初のターボ、日産セドリック/グロリア登場
1987	軽自動車販売が100万台を超える
1988	自動車生産が世界一(1104万台)
1989	ホンダがジャイロ式カーナビを発売
1990	トヨタ工販合併
1991	中央道が全線開通
1992	新車の車検が3年間に延長
1993	東洋工業がマツダに社名変更
1994	日本車初のミッドシップのトヨタMR2登場
1995	前席のシートベルト義務化
1996	東北自動車道が全線開通
1997	AT車の暴走事故多発で社会問題化
1998	瀬戸大橋開通
1999	自動車物品税廃止
2000	消費税率導入開始
2001	軽自動車新規格で排気量が660cc
2002	スパイクタイヤの廃止
2003	AT限定免許開始
2004	マツダ787Bがル・マン24時間レースで総合優勝
2005	バイオエナジーがGPSカーナビを販売

- 車種、メーカー関連
- 統計データ関連
- 道路関連
- 一般事象



会社概要

住友三井オートサービス株式会社

【本社】

- ◆東京本社／東京都新宿区西新宿3-20-2 東京オペラシティビル
- ◆大阪本社／大阪府大阪市中央区北浜4-5-33 住友ビル

【拠点数】

- ◆本社・支店・エリアオフィス 42拠点
- ◆カスタマーサポートセンター(CSC) 13拠点

【車両保有管理台数】

98.3万台(グループ合計、2019年3月末時点)

【車両関連マネジメント総数】

185万契約(グループ合計、2019年3月末時点)

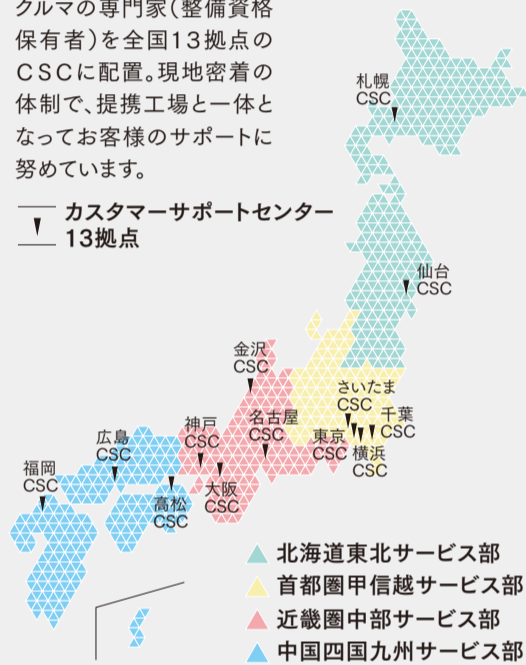
【グループ企業】

- ◆SMASフリート株式会社※
- ◆マツダオートリース株式会社
- ◆株式会社エース・オートリース
- ◆株式会社セディナオートリース
- ◆SMAサポート株式会社
- ◆スペース・ムーブ株式会社
- ◆株式会社ニコビット※
- ◆Sumitomo Mitsui Auto Leasing & Service(Thailand)Co., Ltd.
- ◆Summit Auto Lease Australia Pty Ltd.
- ◆SMAS Auto Leasing India Private Limited
- ◆日立キャピタルオートリース株式会社
- ※2019年1月よりグループ会社となりました

【CSC配置図】

クルマの専門家(整備資格保有者)を全国13拠点のCSCに配置。現地密着の体制で、提携工場と一体となってお客様のサポートに努めています。

— カスタマーサポートセンター
13拠点



SMAC提携メンテナンス工場訪問

Volume

6 グランド自動車工業株式会社

〒983-0045 宮城県仙台市宮城野区宮城野2-1-2

[代表者]代表取締役社長 玉淵 彰

[TEL]022-291-0023

[HP]https://grand-car.jp/



今回は宮城県仙台市のグランド自動車工業株式会社を紹介いたします。インタビューには玉淵彰代表取締役社長が答えてくださいました。

—— 特長、アピールポイントは？

グランド自動車工業／工場があるのは仙台市の旧市街地で、この街中にあるというのが最大の特長だと思います。立地とも関係するのですが、郊外のような広い敷地ではなく、小規模な工場というのも特長ですね。

—— 歴史をお聞かせください

グランド自動車工業／創業したのは今から58年ほど前で、私の祖父が始めました。最初は公衆電話のリフォームで色を塗り替える塗装の仕事をしていましたが、業種を拡大するためにクルマ業界に進出しました。

それまで培った技術を生かして最初は板金塗装の分野から始めましたが、板金塗装業だけでは需要が安定しなかったため、仕事量を確保するために整備の世界に進出し現在に至ります。

—— メンテナンスリースはいつ頃から携わっているのですか？

グランド自動車工業／30年前くらいだと思います。お客様を固定化させるにはリースがいいということで、当時ノウハウを持っていた大阪地方でいろいろ学びました。メンテナンスリースに携わることは技術的なことを習得するには素晴らしい機会だと感じています。

—— 新技術にはどのように対応なさっていますか？

グランド自動車工業／整備振興会やSMASさんが主催する新技術などの講習会に積極的に参加するようにしていますが、勉強すべきことが多く大変です。しかしこれをやっていたら将来はないと思いますので、機会を見つけては積極的に参加していきたいと考えております。

—— 整備業界は過去と比べてどのように変わっていますか？

グランド自動車工業／クルマの進化が著しく、アナログからデジタル制御に、また動力が内燃機関から電気モーターにと

大きく変わり、これに伴い、整備業界は大きな変化を求められています。昔のクルマは壊れたら何から何まで整備工場が修理することができましたが、今では先進技術など整備工場レベルでは手を出せないものが増えています。

進化しているクルマに関して言わせていただければ、今のクルマはボンネット内に合理的にパーツが詰め込まれているように見えるかもしれませんが、整備をやっているサイドから見るとなぜこのパーツがこんなところにあるのかと思うことも多いです。昔のクルマの方が整備性が良かったです。

—— これからどんな整備工場になりたいですか？

グランド自動車工業／自動車に関する専門的な技術は今後ますます広範囲にわたり、これらを整備するには整備工場を大型化し専門の技術者を雇用するか、それぞれの専門技術を持った工場グループを作り対応するか、またはディーラーとの連携を密にできるかがカギになると思われます。現在は今後需要が拡大するであろう介護のクルマについて勉強しているところです。

規模の小さいところは厳しいと思いますが、弊社は小さくても地域密着のサービスを提供していきたいと考えています。

全国CSC巡り

Volume

6 仙台CSC

〒980-0811 宮城県仙台市青葉区一番町1-9-1

仙台トラストタワー

[TEL]022-266-8274

[管轄エリア]青森県、岩手県、秋田県、
宮城県、山形県、福島県

第6回目となる今回は仙台CSCの平尾センター長に話を聞きました。

—— 仙台CSCの特長、アピールポイントは？

平尾／東北6県(青森、岩手、秋田、宮城、山形、福島)という太平洋側から日本海側まで広いエリアを担当する本州で最も北にあるCSCです。豪雪エリア、都市圏、山間部などいろいろな地域があります。

移動は時間効率を考慮して、新幹線でそれぞれの地域に移動してからレンタカーで提携工場などを回る、というのが主体です。

—— 思い出深いエピソードはありますか？

平尾／着任した初めての年の冬に、お客様から郊外でエンジントラブルが発生しエンジンが停止したままかからなくなった、とのご連絡がありました。猛吹雪の中エンジンもかからないのでヒーターも使えず一刻を争う状況だったのですが、その時は各所で事故、トラブルが発生していたようでレッカー

車を手配しようとしたのですが、業者からは即対応は難しいとの返答でした。ご連絡が週末の18時過ぎだったので、ほとんどの提携工場も営業終了していたなか、唯一電話がつながった提携工場が事情をくみ取って迅速に対応してくれました。お客様からも感謝されましたが、特に降雪時のエンジントラブルは人命にかかわるだけに冬のトラブルの恐ろしさを身をもって知りました。

—— 地域によるユーザー、カスタマーの特徴はありますか？

平尾／多彩な方言は、外部から来た人間にとってコミュニケーションをとるうえで大きな壁となりますが、こちらが理解できるようにゆっくり話をしてくださり、温かみを感じます。

豪雪地域と雪の少ない地域が混在していますが、都市圏を除きほぼ全車スタッドレスタイヤを履きます。

あと、北海道などでも問題になっていますが、冬場に道路にまく融雪剤によるサビの問題は無視できないと思います。

—— CSCの今後ありたい姿は？

平尾／快適にお車をご使用していただけるよう提携工場、お客様を訪問することが大事になってきます。やはり人対人の関係を作り、実際にお会いしてコミュニケーションをとることで相互間の信頼関係を築くことができると思います。地域密着をさらに徹底していきたいですね。

—— 最後に一言お願いします。

平尾／東北地方は1年を通すと気温差も激しく、冬場は特にドライブするコンディションは悪くなります。全スタッフ、提携工場ともにメンテナンスサービスに努めてまいります。お客様も運行前点検を励行していただくと同時に、『予防整備』の重要性をご理解いただくことが、故障がなく安心してクルマを運転できる環境を提供するためには大切だと考えております。

電子契約サービス はじめませんか？

「eco対応」と「業務削減」の両立を実現！



導入のポイント

1. 物理的に契約書を運ぶことがありませんので、受渡しの時間がかかりません。
時間短縮による早期発注が可能となります。
2. 電子契約では**印紙代がかかりません(請負契約)**。捺印手続きも省力化されます。
3. 紙の契約書を保管する必要もなくなり、保管場所が不要となることで、キャビネットや倉庫の**保管コストを削減**することができます。
4. 電子契約システムの**導入費用はかかりません**。

※サービスの詳細に関しては、営業担当者までお問い合わせください。

