

# 特定整備認証制度の現在地

## 特定整備認証制度のおさらい

昨年4月に施行された特定整備認証制度。過去に本誌で幾度となく紹介してきたが、今一度、簡潔に制度概要を説明する。

2019年5月に公布された道路運送車両法の改正により、従来の分解整備の範囲を拡大するとともに名称を「特定整備」に改め、従来の「分解整備」と、新たに設けた運行補助装置ならびに自動運行装置の整備、改造を指す「電子制御装置整備」の2つに整備作業を区分した。

電子制御装置整備とは、衝突被害軽減ブレーキやレーンキープなどに用いられる前方を検知するセンサーやカメラといった運行補助装置（自動運行装置）の脱着・取替、取り付け位置ならびに角度の変更や機能調整作業と定義され、これには装置が取り付けられたフロントバンパーやフロントガラスの脱着・取替作業も含まれる。

認証取得においては、3つのパターンを設定（図1）。従来の分解整備作業のみが可能で、電子制御装置整備に該当する作業を行わないパターン1、反対に電子制御装置整備作業のみ行い、分解整備作業は行わないパターン2、そして分解整備、電子制御装置整備どちらの作業にも対応するパターン3に分類され、事業者ごとに対応する

整備作業に応じて認証を取得する。

なお、特定整備認証制度では、認証を取得するための準備期間として、施行日となる2020年4月1日から4年間の経過措置が設けられている（図2）。ただし経過措置が受けられるのは、施行日までに電子制御装置整備に相当する事業を営んできた事業者のみで、経過措置の範囲は行っていた作業のみに限定される。

## 10月1日より新点検基準がスタート

当初より指定工場の保安基準適合証の交付に影響が出ることから先送りされてきた点検基準の見直しは、施行日から1年半後に当たる今年10月1日より開始される。

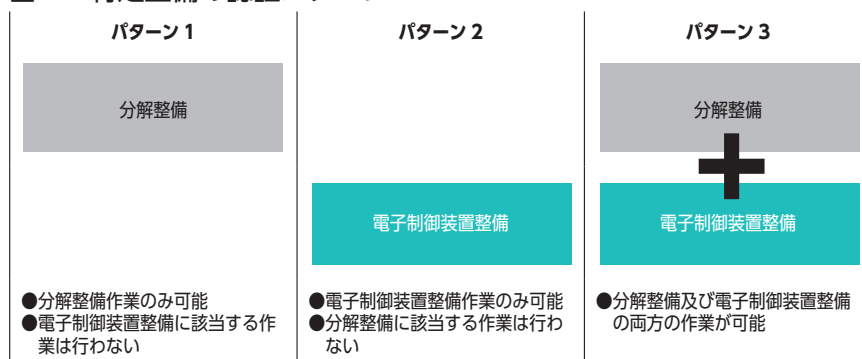
新点検基準では、電子制御装置整備対象車両に限らず、OBD検査の対象

外となる大型特殊自動車、被牽引自動車、二輪自動車を除いた自動車の定期点検基準の項目に「OBD（車載式故障診断装置）の診断の結果」が追加され、1年ごとの点検が義務付けられた。対象となる警告灯と、点検ならびに整備の実施方法は表1の通り。

この点検基準の見直しで最も注意しなければならないのは、保安基準適合証の交付のルールが変わること。10月1日以降、原則として、電子制御装置整備認証を取得していなければ電子制御装置整備対象車に対して保安基準適合証の交付ができなくなる。

ただし、これにも経過措置が設けられている。経過措置が適用されるのは、施行日より以前にエイミング作業の実績がある指定工場で、2024年3月末日まで電子制御装置整備認証を取得していなくても交付ができる。対し

図1 特定整備の認証パターン



# 車体整備事業者こそ電子制御装置整備認証を取得しなければならない理由

繰り返しになるが、電子制御装置整備とは、前方をセンシングするセンサーなどが取り付けられたフロントバンパーならびにフロントガラスの脱着・取替、それらに伴う機能調整作業を指す。そのため、経過措置期間終了後、電子制御装置整備認証を取得していなければ、センサーが取り付けいたフロントバンパーの脱着作業すら未認証行為となる。だからこそ、車体整備事業を継続していくには、認証取得が欠かせない。

しかし、現時点において車体整備事業者の認証取得件数は伸び悩む。日車協連によると、7月末時点の組合員における認証取得件数は898軒。これに日車協連以外の業界団体、ディーラーBP内製工場や車体整備業も営む指定工場などを足しても、取得件数は全国約28,000軒ある車体整備事業者の1割程度だと推測される。

また、7月末時点で分解整備認証を持たない工場が新たに電子制御装置整備認証を取得した件数は、パターン2

と3を合わせて401軒。車体整備事業者のいまだ半数近くが認証を持たないとされる中、この数字からも認証取得が進んでいないことは明らかである。

取得に前向きな事業者がいるのも事実。しかし、認証取得が進まない背景には、大多数の事業者に認証制度そのものに対する勘違いや思い込み、または楽観視がないだろうか。

想定される誤った認識を挙げ、それを一つずつ正していきながら、認証取得の必要性を考えたい。

## 1 認証取得=エイミング作業の実施 **NO**

特定整備認証制度では、すべての認証工場がカーメーカー全社のエイミング作業に対応するのが難しいことから、認証工場から認証工場への外注が認められている（図1）。そのため、認証を取得したからといってすべて自社でエイミング作業をする必要はなく、ほ

かの認証工場へ外注することで対応が可能である。

また、離れた作業場や他社との電子制御装置点検整備作業場及び設備の共用が認められているなど、認証取得に際して柔軟な対応が取られている。

あくまでも、電子制御装置整備認証

とはセンサーやカメラのエイミング作業と、それらが取り付けいたフロントバンパー及びフロントガラスの脱着・取替するために必要な工場資格であって、実際の運用とは切り離して考えるべきである。

## 2 認証取得には高額な設備投資が必須 **NO**

ボデーが変形するような大きなダメージを受けた車両のエイミング作業の前には、正確なボデーアライメントと4輪アライメントの計測が必要であることに疑う余地はない。しかし、認証取得の設備要件にボデー修正装置や3次元計測機、4輪アライメントテスターは含まれておらず、必要となるのは整備用スキャンツールと水準器、

FAINESなど点検・整備にかかわる情報を入手できる体制とされている。

作業場においても、床面が水平かつ屋内であることがエイミング作業の上で望ましいが、離れた作業場や他社と作業場及び設備を共用することで対応でき、必ずしも工場の増改築があるわけではない。ターゲットセットの購入においても、同様のことが言える。

エイミング作業する上で、すべてを備えた作業環境が理想的なのは言うまでもない。しかし、前項と同様、認証取得と実際の運用は分けて考えなければならない。認証取得の観点から言えば、高額な設備機器の導入は必須条件ではない。