

特定整備から2年 エイミングの工賃、実情は？

特定整備認証工場は増加傾向

2020年4月に施行された特定整備認証制度。当初は新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言の発令などで講習会の開催が遅れ、9月末の時点で電子制御装置整備にかかわる認証取得件数はわずか1,704件だった。しかし、2021年7月末には15,721件、同年12月末には29,738件と確実に取得工場が増えてきている。

増加の要因として昨年10月からの新点検基準がある。これにより保安基準適合証の交付に影響が出る指定整備工場が認証取得を進めたことが挙げられる。

また、世の中の企業コンプライアンスが問われ始めていることもその一端だろう。これまでも「保険会社から電子制御装置整備認証を取得しないと仕事が出せなくなる」と言われたことで取得に動いた工場が複数あった。このように、コンプライアンスの観点から電子制御装置整備認証を取得する工場は今後も増えていくことが予想される。

電子制御装置整備 対応車種の増加

認証工場が増えていくと同時に、電子制御装置整備の対象車種も増加している。1月時点の国産乗用車8メーカーにおける対象車両は107車種。昨年11月から乗用車（国産・新型）に対する衝突被害軽減ブレーキの搭載が義

務化されたことで、今後エイミング作業を必要とする車は増える一方となる。

エイミング作業の工賃は どうしているか

電子制御装置整備認証を取得し、エイミング作業が必要な車両が入庫してきた場合、顧客及び保険会社にどのような金額を提示すればいいのであろうか。

昨年10月に自研センターが「運転支援システム再設定・調整指数」を発表した。その詳細は次項で触れるが、指数が設定された車種は限定的である。では、それまでディーラーや各工場はどのような方法で計算をし請求をしてきたのか。

一般的にディーラーでは設備が統一されている場合が多いことから、車種及びセンサーの種類によって独自の金額設定や、一定の作業工数が定められている場合もあり、保険修理・自費修理にかかわらずこの工数が使われている。しかし、料金に関しては全国一律で統一されているわけではなく、地域によって差があるのが実情として挙げられる。

整備・钣金塗装工場では「近隣ディーラーの金額に準拠」、「実作業時間×レバーレート」、「エイミング費用一律」など様々な方法で料金を算出している。一部の組織では工数や料金表を設けているが、多くは個社独自の方法で金額を決めている状況である。

日本自動車整備振興会連合会（日整連）もエイミング作業点数を発表しているが、工具・機器は修理書で指示されたもの及び互換性が保証されているものを使用することが条件となっており、実情として専門者の自費修理に使用されている状況である。

何が工賃算出を 難しくしているのか

エイミング作業の工賃算出に幅が出るのはこれまで明確なルールがなかったことが挙げられる。自研センターによる指数は、今後基準の一つとして扱われる可能性はあるが、同指数はカーメーカーの純正機器を使用した再設定及び調整作業を前提としており、工場の実情とは違う場合が多いため、これまでの指数同様に参考数値の一つであることに留意してもらいたい。

また、エイミング作業はカーメーカーや車両によって方法が違ったり、設備によって作業時間に隔たりが出る点も指摘される。たとえば静的エイミング、動的エイミング、静的+動的エイミングのいずれかによって作業手順に大きな違いがある。

また、事前準備の段階でメーカー修理書をFAINESなどで確認する必要があるが、初めて入庫したメーカー・車種の場合は一から探すことになり多くの時間を費やす場合もある。

ホイールアライメントの測定、調整の表記もカーメーカーによって違いが

運転支援システム再設定・調整指数の概要

運転支援システム再設定・調整指数設定車種

2022年1月現在、運転支援システム再設定・調整指数が設定されたのは、トヨタ・ヤリス（A1#、H1#、P210系）、トヨタ・カローラツーリング（E21#系）、トヨタ・アクア（K1#系）、トヨタ・カローラクロス

（G1#系）、トヨタ・ランドクルーザー（A300系）、ダイハツ・タント（LA650・660系）、スズキ・ワゴンRスマイル（MX81・91系）。昨年10月以降、着々と指数設定される車両が増えている。新たに指数設定される車

両以外に、指数がすでに設定された車両にも追加設定されてきた経緯があることから分かるように、こまめに指数の設定状況を確認し、見積りに反映させたいところだ。



カローラクロス（G1#系）



ランドクルーザー（A300系）



ワゴンRスマイル（MX81・91系）

運転支援システム再設定・調整指数の前提条件

運転支援システム再設定・調整指数は、「運転支援システムに関わるセンサー（超音波センサーやカメラ）の脱着または取替およびセンサー取付部位の修理を行った際に発生する再設定・調整作業に適用する」。前提条件は次の通り。

- ・ 作業員：実務経験3年程度の技能、運転支援システム再設定・調整作業の知識を有し、当該作業について経験があり、作業手順・作業方法を理解している者
- ・ 対象車両：事故車の復元修理作業が完了し、完成検査前の車両

- ・ 機器・工具：自動車メーカーの純正または推奨の機器・工具
- ・ 作業方法：再設定・調整作業エリアに車両および機器・工具を搬入し、原則として、自動車メーカーの指示・手順に則った運転支援システムの再設定・調整作業

車両の状態は事故車の復元修理作業が完了していることを前提としていることから分かる通り、センサー調整（あるいは再設定）の段階で、センサーの部品交換が急遽必要だと判明したり、取り付け寸法が出ていなかったた

めに別途調整が必要になった場合（取り付け位置が正常であり、センサーに付いている調整機構を用いて調整を行う作業はこの限りではない）の追加作業などは指数に含まれない。同様の理由からホイールアライメントも正規の状態に収まっていることが前提であると解釈される。

機器や工具はカーメーカー純正または推奨のものである。一般の钣金塗装工場で汎用のスキャンツールなどを用いる場合は、指数をそのまま適用すべきか、個別に吟味が必要となる。