

# 今後も制度の認知・啓蒙に努め、 1社でも多くの認証取得に つながるようサポートしていく



国土交通省  
物流・自動車局整備課  
課長補佐  
鈴木 誠 氏

特定整備認証制度の本格スタートを目前に控えた今、認証取得状況やOBD検査との関連性などについて国土交通省物流・自動車局整備課の鈴木誠課長補佐に話を聞いた。

## ——電子制御装置整備認証の取得状況（現時点の速報値ベース）について

電子制御装置整備に対応した特定整備認証の取得件数は2024年1月末時点で約52,900件、そのうち指定整備工場の取得件数が約28,000件だった。全国にある自動車整備事業場は約92,000事業場、そのうち指定工場の数は約30,000事業場であるため、認証工場全体では約58%、指定工場は約93%が取得している。

認証工場について、昨年同月比で見ると約10,900件（約20%）増加しており、経過措置の期限である2024年3月末が目前に迫っていることから申請数が徐々に増えている。これまで、業界団体や業界関係紙誌にも協力をいただき、特定整備制度の周知を図ってきた。そのため、目立った駆け込みでの申請数はないと思っているが、最後に申請が集中すれば、運輸支局での審査に通常よりも多くの時間が必要になることが想定される。事業者の皆様にはぜひ早めの申請をお願いしたい。

## ——現状の電子制御装置整備認証取得件数に対する所感は

それぞれの経営に対する考え方があり、すべての事業者が電子制御装置整備認証を取得するのは大変難しいということは理解している。しかし、将来を見据えて、自動車の高度化対応のため、認証取得に努めていただきたい。

国土交通省としては、これまでもスキャンツールの導入補助による支援を続けてきた。来年度も引き続き、実施していくことを予定しているの、ぜひ認証要件の一つであるスキャンツールの保有に活用していただきたい。

## ——特定整備認証制度に対する整備工場からの意見は

2020年の特定整備制度開始時よりこれまであらゆる機会をとらえて、制度の必要性を周知しており、整備事業者には理解いただいていると認識している。しかし、電子制御装置整備が必要な車両を取り扱う機会がまだ少ない整備事業者の方は、他の整備事業者やディーラーに任せることにより当面対応する予定だと聞いている。

また、今後の電子制御装置整備が必要な車両の普及状況により認証取得を計画しているとの意見も聞いているところだ。

## ——未認証工場の取得推進の助けとなるであろう「離れた作業場」と「設備の共用」について改めて解説を

これまでの自動車分解整備事業の認証においては、同一の敷地内において整備作業が行われる前提の制度となっている。一方で、電子制御装置整備の認証では、必ずしも認証要件をかけている作業場においてバンパーやガラスの交換作業を行う必要がないことや、エイミング作業を行うに当たり、より広い整備スペースが必要となる場合が想定されたことから柔軟な対応を認めることとなった。

具体的には、エイミングに必要な寸法は、メーカーや車種により異なることから認証を受けた電子制御装置点検整備作業場では、必要な面積が確保できない場合があるため、ある一定の規模の作業場を有していることや、自動車により事業場から離れた作業場に至る所要時間がおおむね1時間以内にあることなどの要件を満たす場合に、離れた作業場を同一事業場の一部として認めている。また、電子制御装置整備作業場の共同使用についても同様の要件を求めている。

いよいよ特定整備制度が本格施行

# 4月1日以降、電子制御装置整備対象車両への対応はいかに!?

**推計12,000軒以上の钣金塗装工場が未認証である実態**

特定整備制度が開始された2020年4月からおよそ4年の歳月が流れた。制度の移行期間として設けられた4年間の経過措置も気がつけば残りわずかとなり、いよいよ4月1日から特定整備制度が本格施行される(図1)。

特定整備制度において整備作業は、従来までの原動機や動力伝達装置など7つの装置の整備または改造を対象とした「分解整備」と、新たに追加された運行補助装置と自動運行装置の整備または改造を対象とする「電子制御装置整備」の2つに区分された。

それに伴い、特定整備制度においては認証のパターンも3つに細分化された(図2)。パターン1は従来の分解整備認証。そのため、新たに追加された電子制御装置整備を行うことはできない。パターン2は電子制御装置整備認

証で、分解整備は行わないが、電子制御装置整備のみ作業するパターン。最後のパターン3は、従来までの分解整備と電子制御装置整備の両方の作業が可能な認証となる。

今年1月末日時点における電子制御装置整備認証取得件数は表1の通り。約4年間でパターン1(分解整備認証のみ)からパターン3(分解整備+電子制御装置)に変更した事業場は、全国で50,286軒となった。また、制度開始以前は未認証であった事業場が、新たにパターン2(電子制御装置整備のみ)を取得したケースは1,260軒、パターン3は1,371軒だった。

合計数は52,917軒で、日整連が発表する整備事業場数約92,000軒に対し、電子制御装置整備認証の取得率は約58%にとどまる。ただし、この数値は1月末日時点の速報値であって、申請中や駆け込み申請が一定数あることを考慮すると、本格施行する4月1

日までの残り2ヵ月間で取得件数は増える見込みで、取得率が6割を超えるのは間違いなさそうだ。

しかし、車体整備業界においては、認証パターン1~3のいずれにも該当しない未認証の钣金塗装工場がまだ数多く存在している点は見逃せない。本誌推計で全国の钣金塗装工場は約27,000軒。そのうち、未認証工場は半数をわずかに上回り、約14,000軒と推計する。また、パターン2及び3の新規申請件数が2,631軒あるが、これにはガラス施工事業者や電装修理事業者などが含まれており、実際の钣金塗装工場の新規取得件数はおおよそ半数の1,300軒ほどではないだろうか。すると、全国12,000軒以上の钣金塗装工場が未認証工場だと推測される。

周知の通り、4月1日以降、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両に対するセンサー類が取り付けられたフロン

図1 特定整備の経過措置の流れ

