

特定整備とはなにか

特定整備制度がスタートして半年が経った。本誌においても2020年1月号「特定整備を見据える」、6月に発行した特別号「特定整備ガイドブック」などでもたびたび取り上げてきた。そして、現状を把握して取得に向けて動き出す工場がある一方で、「よく分からない」、「資格を持っていない」と静観している工場もある。ここでは、対岸の火事と思っている未認証工場に対し、再度特定整備の理解を求め、極力簡素化した情報を掲載する。詳細は前述の特集や国土交通省の情報を調べていただくとして、まずは特定整備がどのようなものを理解していただきたい。

特定整備制度は3種類ある

「特定整備」とは従来の「分解整備」の範囲が拡大され、名称変更をされたもの（表1）。そして、拡大された範囲に関する認証の名称は「電子制御装置整備」である。

つまり、「分解整備のみも特定整備」、「電子制御装置整備のみも特定整備」、「分解整備+電子制御も特定整備」である。また、これまで分解整備認証（パターン1）は橙黄色の認証標識（看板）に「〇〇自動車分解整備事業」と

記載があったが、特定整備の施行を受けて、新規で取得した際は「〇〇自動車特定整備事業」と記載されることになった。電子制御装置認証のみ（パターン2）の場合も同様で、橙黄色の看板で「〇〇自動車特定整備事業」と記載される。そのため、一見するとどちらを取得しているのか判別できず、看板下部に記載される詳細を確認する必要がある。

なお、両方取得（パターン3）の場合は若草色となる（表2）。分解整備の内容や取得に関しては従来と同様な

ので割愛し、「電子制御装置整備」について触れていく。

電子制御装置整備とは何か

電子制御装置とは「運行補助装置」及び「自動運行装置」のこと。

運行補助装置は、簡易的に言えば「衝突被害軽減ブレーキ（自動ブレーキ）やレーンキープ機能などのセンサーやECU、それらが装着されたパーツ」を指す。自動運行装置は、レベル3以上の自動運転車を想定しているため、まだ販売されていない状況にあり整備内容は明確になっていない。

電子制御装置整備とは、運行補助装置の取り外し（脱着・取替）、取り付け位置や角度の変更や機能調整を行う整備である。そこには取り付けられているフロントバンパーやフロントガラスも同様に含まれる。

端的に言うならば、「カメラやセンサーが搭載された車が入庫した際、電子制御装置整備認証を取得せずに該当する部品の脱着や取替作業を行うことは法律違反」となる。

表1 特定整備3パターン



電子制御装置整備認証 取得のために

左ページに電子制御装置整備の認証基準の要件を端的にまとめた。認証取得を検討する工場は、自社の状況と照らし合わせていただきたい。当ページではその中でも疑問が多い部分に焦点を当てる。

講習を受けた整備士とは

工員の要件に「1級（二輪を除く）」or「講習を受けた1級（二輪）、2級、車体、電気装置の整備士」とある。

つまり、社内に「1級・2級整備士」、「車体整備士」、「電気装置整備士」がない工場は認証取得ができない。社長自身がいずれかを取得していれば講習を受けることで認証取得が可能となる。なお、1級整備士（二輪を除く）資格を持っていれば、その時点で工員要件を満たすので、講習免除となる。

講習とは運輸支局長などが行う講習のことを指し、学科・実習・諮問と3つに分かれる。日整連や、日本自動車車体整備協同組合連合会（日車協連）などの一定の要件を満たした外部の研修は、受講すると実習部分が免除されるため、多くの取得者が利用している。

資格を持たない社長1人の工場が 認証取得するには どうすればいいか

すでに事業を営んでおり、資格を持たない社長が2級整備士を取得するには、まず3級整備士の取得が必要となるため時間がかかりすぎる。そこで注目されているのが「車体整備士」である。資格取得のための学科及び実習

は、基礎講習・一般講習を併せて学科60時間以上、実習30時間以上が設定されており、2級整備士に比べると資格取得の時間が短縮できるためである。なお、取得には3年以上の実務経験が必要となるので注意が必要。詳細は国土交通省Webサイトにて確認していただきたい。

一方で、2級整備士の資格をもつ人材を雇用し、講習を受けさせて認証取得をすることも可能だが、退職の可能性もあり確実性に欠ける。そもそも、離職率が高く、人材不足が激しいこの業界にそのような社員に来てもらうには相応の労働環境も整えなくてはならないことから、厳しいと言わざるを得ないだろう。

作業場スペースの問題は 共用で解決

電子制御装置整備認証取得にあたり、工場の敷地の問題で整備作業場の確保ができない場合がある。しかし、電子制御装置点検整備作業場などに限り、他の整備事業者との共用が認められている。

「場所がない」という理由で諦めている場合はまずは共用できる工場を探してみるべきだろう。

認証取得は楽ではないが……

ここまで電子制御装置整備認証の取得要件について触れてきた。次ページからは、1人ないし2人で钣金塗装工場を営む工場4軒を紹介する。彼らは特定整備開始を受けて、どのように対処していくのか。そして、国交省や保険会社は钣金塗装業界に何を期待しているのか。

特定整備認証を取得するのは決して楽なものではない。しかし、钣金塗装業界において何よりも大事なのは顧客との信頼ではないだろうか。その1点を考えた時、自社には、未認証工場のままで信頼を勝ち得ることができるだけの材料はあるだろうか。そこに疑問を持ったのであれば、まずは何をするかを考え、行動を起こす時だということを認識してほしい。

