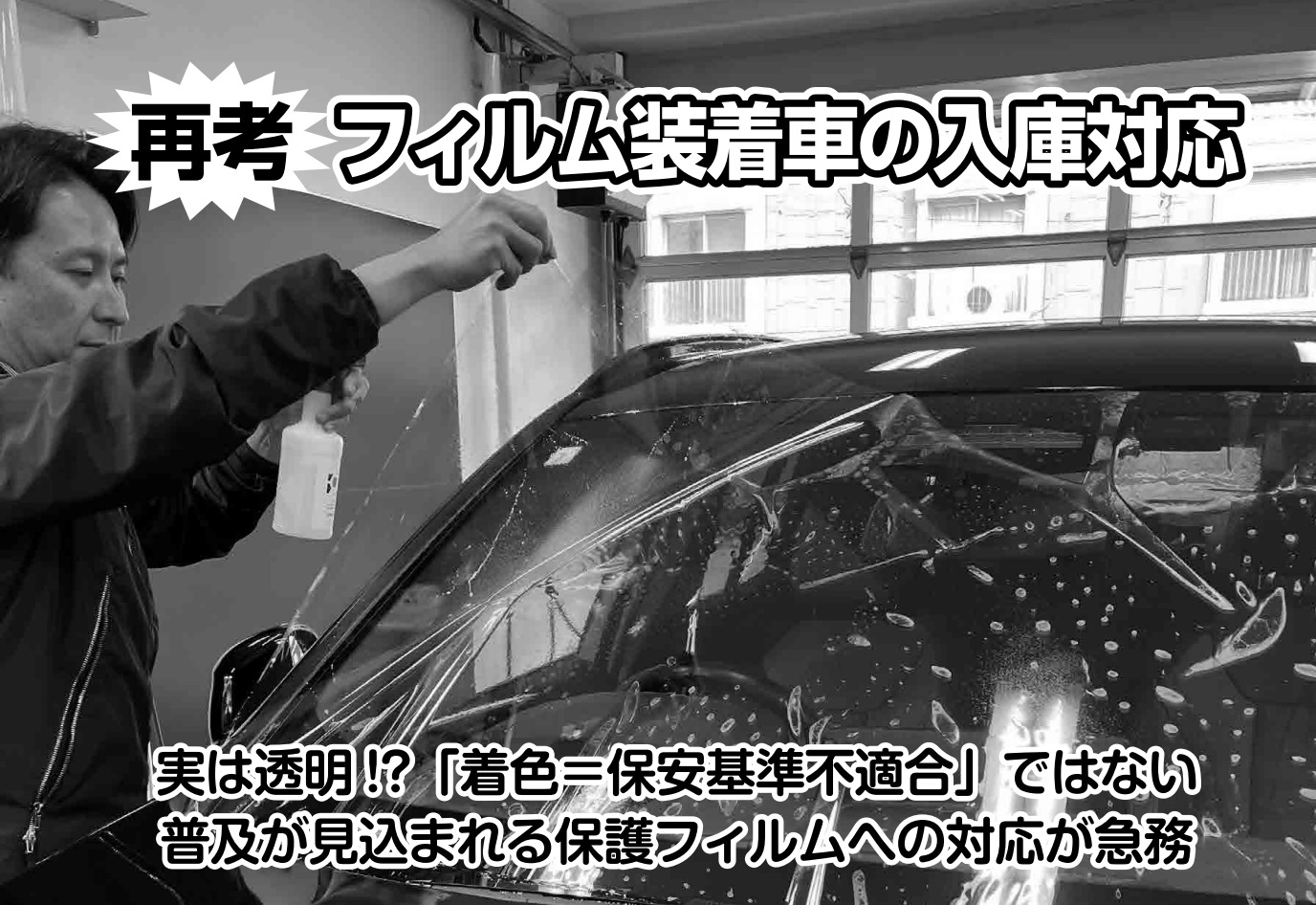


再考 フィルム装着車の入庫対応



実は透明!? 「着色＝保安基準不適合」ではない
普及が見込まれる保護フィルムへの対応が急務

国土交通省が各地方運輸局等の担当者へ「指定自動車整備事業における着色フィルム等が装着された自動車の指導について」(図表①)と題する事務連絡を行ってから丸2年が経過した。

事務連絡の内容自体は、着色フィルム等が装着された自動車の取り扱いに関する指定自動車整備事業への指導の徹底を、運輸支局等に改めて促したに過ぎない。しかし、保安基準に適合しているか否かの判定に用いる可視光線透過率測定器の解釈をめぐり、フロントガラスや運転席・助手席のサイドガラス(以下、フロントガラスなど)に着色フィルム等が装着された自動車の入庫を一切受け付けない整備事業者が散見されるなど、むしろ混乱が深まっている。

着色フィルム装着車でも
保安基準はクリアできる

着色フィルムは色眼鏡で見られがちだが、決して「着色＝保安基準不適合」ではない。

保安基準では「透明であるもの」、そして「運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲に係る部分にあつては、可視光線透過率が

70%以上であることが確保できるもの」であれば、フロントガラスなどへ何らかの装着、貼り付け、塗装を行っても構わないとされている。また、「透明であるもの」については、「運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲に係る部分にあつては、他の自動車、歩行者等を確認できるもの」などと定義されている。

リアガラス用のスモークフィルムを除けば、車内から信号や歩行者などが確認できなくなるような着色フィルムはまず存在しない。そのため、フロントガラスなどに着色フィルムが装着された自動車を保安基準不適合と決めつけるのは間違いだ。その一方で、一見透明に見えるフィルムでも、可視光線透過率が70%を下回っている可能性があることを留意すべきだ。

つまり、保安基準適合性を正確に判定するには、可視光線透過率測定器を用いる以外に方法はないと言える。

可視光線透過率測定器の例示に
整備事業者の間で困惑が広がる

しかし、前述の事務連絡で「自動車技術総合機構においてはPTI-50、

図表① フィルム装着車の取り扱いに関する事務連絡

| |
|--|
| [別添] |
| 事務連絡 令和5年1月13日 |
| 各地方運輸局自動車技術安全部整備（・保安）課長 殿 内閣府沖縄総合事務局運輸部車両安全課長 殿 |
| 自動車局整備課 整備事業班長 |
| 指定自動車整備事業における着色フィルム等が装着された自動車の指導について |
| <p>今般、窓ガラスフィルム製作者より、着色フィルム等が装着された自動車の取扱いに関する運輸支局等の指定自動車整備事業に対する指導が統一されていないとの指摘を受け、全ての運輸支局等に対し調査をしたところ、運輸支局等の指導に差異が確認された。</p> <p>これまでも指定自動車整備事業において可視光線透過率測定器を用いて判定することも可能とされているが、可視光線透過率の適合性を視認により容易に判定することができない場合にあつては、下記のとおり、取扱うよう指定自動車整備事業者に周知されたい。</p> <p>なお、別添のとおり、関係団体に通知したことを申し添える。</p> |
| 記 |
| <p>1. 当該事業場において可視光線透過率測定器を用いて判定する場合は、道路運送車両の保安基準第29条第3項に規定された要件を満たすもの*を用いること。</p> <p>*＜参考＞独立行政法人自動車技術総合機構においては「PT-50、PT-500（光明理化学工業製）」を使用。</p> <p>2. 前項の取扱いにより判定しない場合は、当該自動車については道路運送車両法第94条の5の規定が適用できないことから、運輸支局等又は軽自動車検査協会に現車を持ち込み受検すること。</p> |

PT-500（光明理化学工業製）を使用」と例示されたことに加え、PT-500に関して是一部で「法令で定められた唯一の測定器」と宣伝されているため、整備事業者の間で困惑が広がった。

この件について国土交通省に問い合わせたところ、「あくまで自動車技術総合機構ではPT-50およびPT-500を使用している旨を参考として記載しているところとなりません」「指定自動車整備事業者様におかれましては、可視光線透過率の測

定方法に沿った機器であることを確認の上で使用していただくことが必要となります」との見解が得られた。

そのため、事務連絡の発出以前に整備事業者で広く使われていたティントメーター2000JP（米国内ターボ社製）が、可視光線透過率測定器として不適合となつたわけではない。実際、アジア地区総代理店のラビニールは、地方運輸局を訪問してまわり、「ティントメーター2000JPが指定自動車整備事業において可視光線透過率の保安基準

適合性を判定するのに相応しくないとするものでは決してない」という見解を得ている。

インターネットで検索したところ、PT-500は参考価格ながら50万円で購入されていた。一方、ティントメーター2000JPは5万円前後である。使用する機会が減少しないことを考えると、それでも決して安いとは言えない。しかし、ユーザーに不利益が生じるのを回避するためにも、PT-50、PT-500以外の測定器の使用も視野に入れるべきだろう。

適性を判定するのに相応しくないとするものでは決してない」という見解を得ている。

インターネットで検索したところ、PT-500は参考価格ながら50万円で購入されていた。一方、ティントメーター2000JPは5万円前後である。使用する機会が減少しないことを考えると、それでも決して安いとは言えない。しかし、ユーザーに不利益が生じるのを回避するためにも、PT-50、PT-500以外の測定器の使用も視野に入れるべきだろう。

フィルム装着車の入庫拒否が相次ぐ

とはいえ、事態はそんな単純な話ではなくなっているようだ。

図表②は、あるディーラーがお客様向けに発信したフィルム装着車の対応方針である。「特定整備事業の認証を受けており、整備を行う自動車について保安基準に適合していることが求められる」「可視光線透過率70%以上の状態が恒久的に継続するわけではない」「自社では透過率測定を行っていない」「ことを理由に、フロントガラスなどに着色フィルム



事務連絡で「自動車技術総合機構で使用されている」と例示されたPT-500。高価なため、整備事業者における普及は十分とは言えない。

等を貼付した車両の入庫を一律に断るといふものだ

事務連絡では、可視光線透過率測定器を用いて判定しない場合は「運輸支局等又は軽自動車検査協会に現車を持ち込み受検すること」とされているが、このディーラーは判定以前に入庫そのものを受け付けていないのだから、その適用外ということなのだろう。また、道路運送車両法第80条において自動車特定整備事業者であつても対応できない車種が存在するのは致し方ない旨が示唆されていることを踏まえれば、測定器の所持を理由にフィルム装着車の入庫を受け付けないことも、正当な権利ということなのだろう。

図表② 某ディーラーのフィルム装着車の入庫 対応に関するお知らせ

お客さま各位

着色フィルム等を貼付した車両の入庫のお断りについて

着色フィルム等を貼付した車両の入庫のお断りにつきご理解を賜りたくご案内させていただきます。弊社整備事業場には、国から特定整備事業の認証を受けており整備を行う自動車について保安基準に適合していることが求められます。

「道路運送車両の保安基準第29条」により、前面ガラス及び側面ガラス（運転席より後方の部分を除く）は、可視光線透過率が70%以上であることが定められております。

お客さまご自身、もしくはお客さまが依頼された施工業者にて着色フィルム等を車両に貼付された場合には、同施工業者等から可視光線透過率が70%以上の確約を受けている場合においても、同状態が恒久的に継続するものではなく、経年劣化等が生じ、当初の性能を維持できないことが想定されます。実際に、これまで運輸支局等で測定した際に、経年劣化等により可視光線透過率が低下し、保安基準適合とならない事象が発生しております。

弊社は、着色フィルム等に関し、透過率測定を行っておりません。そのため、着色フィルム等を貼付された車両につきましては、保安基準に適合していることを前提とした車両としての入庫受付ができませんことから、一律に前面ガラス及び側面ガラス（運転席より後方の部分を除く）に着色フィルムを貼付した車両の入庫をお断りさせていただいております。

今後、着色フィルム等の性能が向上し、可視光線透過率が恒久的に保安基準をクリアできることが公的機関により証明されましたら、弊社グループ整備事業場において整備等のサービスの提供を検討させていただきますので、上記対応につきまして、ご理解を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

それでもなお「非常に頑なな態度」と言えるが、コンプライアンスの強化が求められる折、その気持ちも理解できないわけではない。そして、同様の対応方針を打ち出している整備事業者は決して少なくない。

お客様が安心して施工できる 整備事業者との関係構築急務

一方、フィルム施工業者はこの状況に憤りを感じている。

フロントガラスなどへの着色フィルム等の施工に際して、多くのフイ

ルム施工業者は測定器を用いて可視光線透過率70%以上であることを必ず確認し、その結果をお客様にも伝えていく。それにとどまらず、車検を控えたお客様の要望などに応じて、施工後も測定を実施し、保安基準に適合していることを確認しているのだから、それも当然である。

しかし、前述のディーラーに見られるような、フィルム装着車に対する頑なな態度を改めさせるのは容易ではない。幸い、事務連絡のとおり運輸支局などに現車を持ち込んだり、測定器を所持する自動車ガラス

修理業者に依頼したりして対応している整備事業者が大勢存在する。そのため、フィルム施工業者はそれらの整備事業者とネットワークを築き、お客様に車検や一般整備の入庫先として紹介することが得策と言えるだろう。施工を検討中のお客様の不安払拭にもつながるはずだ。

普及が見込まれる保護フィルム その装着車への対応はどうする

また、現時点では距離を置いている整備事業者も、フィルム装着車をいつまでも色眼鏡で見続けるわけにはいかなくなりそうだ。

というのも、飛び石によるフロントガラスの破損防止に有効なプロテクションフィルムの普及の機運が高まりつつあり、一部の製品は警察車両（パトカー）にも採用されているためだ。

先進運転支援システムが搭載された車両のフロントガラスは高価なうえに、エーミングが必要となるため、飛び石で要交換となれば、費用は国産車で20万円以上、輸入車に至っては50万円以上ということも珍しくない。

現状、フロントガラスのプロテクションフィルム施工料金は10万円前



エスアンドエスカンパニーが販売しているプロテクションフィルム「ARMORTEK（アーマーテック）」は、埼玉県警にも採用されている。

後だが、施工が容易なフィルムの開発が進んでおり、「車種にもよるが、数年内には3万〜4万円で購入できるようなになる」という声も聞かれる。それが本当なら普及が見込まれる。もちろん、外側に貼るので経年劣化は避けられず、使用過程で可視光線透過率が70%を下回る懸念はあるが、施工料金次第では「定期交換商品」として普及を図ることも可能だ。

その際、プロテクションフィルム装着車は入庫を受け付けるが、着色フィルム装着車はNGというのは、さすがに筋が通らないのではないだろうか。

今後の整備事業者のフィルム装着車対応が見物である。