

3月13日、国土交通省から「指定自動車整備事業におけるフィルム類が装着された自動車の取扱いに係る留意事項について」と題する事務連絡が発出された。

実は、同様の事務連絡は3年前(2023年1月)にも出されている。そのことから、かねて指定工場におけるフィルム装着車の対応に何らかの問題があったことに加え、この3年間で改善が見られなかったことがうかがえる。

フィルム施工業者は、改めて事務連絡が発出されたことに期待を寄せているが、前回の事務連絡が問題をさらに悪化させる結果となったように、泥沼化する可能性も否定できない。実際、その可能性は高いと思われる。

フィルム装着車ユーザーへの一方的な剥離指示案件が発生

次ページの写真は、国土交通省が日本自動車整備振興会連合会(日整連)に宛てて出した事務連絡である。

それによると、フロントガラス(前面および側面)にフィルムが装着された車両の点検整備に際して、可視光線透過率を計測せずに「保安基準に

フィルム装着車問題に新展開(前編)

国土交通省が改めて事務連絡を発出する一方 新事実発覚でさらに混迷を深める可能性も!!

適合していないおそれがある」と説明し、ユーザーにフィルムの剥離を指示する事案が一部の指定工場で発生しているという情報が寄せられたのが、今回の事務連絡発出の経緯である。

そのため、国土交通省は①自動車ユーザーに対してフィルム類を剥がす必要がある旨の説明を行う際には、可視光線透過率の計測を行い、計測結果を用いて丁寧かつ明確に説明すること②自社で計測ができない場合にあつては、当該フィルム類が装着された状態では自社で保安基準適合性の判断ができない旨とその理由を自動車ユーザーに対し丁寧かつ明確に説明することの2点を、「自動車ユーザー保護の観点からの留意事項」として明記し、日整連に傘下会員への周知を依頼している。

また、指定工場間で可視光線透過率測定器の取扱方法が十分に理解されていないという情報も寄せられたことで、「計測器の適切な取扱いに関する留意事項」の周知依頼も行っている。

可視光線透過率測定器に関する誤解が広がる

国土交通省が「寄せられた」と記



可視光線透過率は目視判定も容認されているが、ほぼ透明なフィルムでも装着するガラスによっては保安基準を下回るため、測定器による計測が不可欠だ。

述している情報を提供したのは、自動車用フィルム施工業者などで構成される日本自動車フィルム協会(JAFA)だ。

JAFAは、事務連絡の発出に合わせてプレスリリースを配信した。それによると、前回の事務連絡に関しては、その文言の解釈で現場が混乱し、大手ディーラーを含む一部の整備事業者が「フィルム装着車は一律入庫拒否」という行動に出て、それが全国に波及。その結果、適法なフィルム装着車のユーザーが不当に不利益を受けるケースが以前よりも増えた。そのため、JAFAは国土交通副大臣へ陳情を重ね、改めて事

務連絡が出されることになった。

現場に混乱をもたらした文言の一つが、可視光線透過率測定器に関するものだ。「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」に加え、参考として「独立行政法人自動車技術総合機構においては『PTI50、PTI500（光明理化学工業製）を使用」と記述されたことで、「運輸支局の検査場などで使われているものと異なる測定器による判定はN

G」という誤解が広まったのである。

人手不足の折、測定器の非所有を理由に入庫拒否

誤解と書いたとおり、国土交通省は「独立行政法人自動車技術総合機構（NALTEC）で使用されているものを例示したに過ぎない」「保安基準に規定された要件を満たしているか否かは、製造者が十分なエビデンスに基づき購入者に説明し、理解を得るべきものである（国土交通省がお墨付きを与えるものではない

い）」との見解を示している。

しかし、一旦広まった誤解を解くのは容易ではない。また、PTI500は高価（税抜参考価格50万円）なため、指定工場への普及は限定的で、結果、「測定器がないので保安基準適合性を判断できない」という理由で、フィルム装着車の一律入庫拒否に踏み切る指定工場が散見されるようになった。

もちろん、前回の事務連絡で周知が図られたように、測定器を所有していない場合であっても、大半の指定工場は運輸支局や軽自動車検査協会に現車を持ち込み、可視光線透過率の適合性を判定したうえで点検・整備を行っている。しかし、人手不足が深刻化している折、「持ち込む手間と比べたら入庫を断る方が得策」と考える指定工場が存在するのも事実だ。JAFが問題視しているのもこれらの指定工場である。

持ち込み対応できない場合はより丁寧かつ明確な説明を!!

とはいえ、この場合の「入庫拒否」は法的には何ら問題ない。可視光線透過率測定器は認証や指定に係る設備ではなく、所有していないので

保安基準適合性を判断しようがないという事実は、入庫を断る理由としては妥当だからだ。

今回の事務連絡を見ても、入庫拒否に関する言及はない。国土交通省が問題視しているのは、保安基準に適合しているか否かに関わらず、ユーザーに「入庫したければフィルムを剥がせ」と迫る指定工場が存在する（という情報提供があった）ことである。だからこそ、本当に剥がす必要があるのなら、可視光線透過率を計測し、その結果に基づいて丁寧かつ明確に説明すべきであることを改めて周知しようとしているのだ。また、自社で計測が行えない場合は、保安基準適合性の判断ができない旨とその理由を丁寧かつ明確に説明すべきであるという留意事項からは、その結果として起こり得るフィルムの剥離指示や入庫拒否は致し方ないという見解がうかがえる。

そもそも顧客にフィルム剥離を一方向的に迫る指定工場が存在するのだろうか。日整連は「要求するにしても何らかの説明を行っているはず」としているが、改めて事務連絡が发出された以上、入庫を断るにしても、受け入れる代わりにフィルムを剥がすにしても、今まで以上に「丁寧か

事務連絡
令和8年3月13日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会事業部長 殿

国土交通省物流・自動車局自動車整備課
整備事業班長

指定自動車整備事業におけるフィルム類が装着された自動車の
取扱いに係る留意事項について（依頼）

近年、一部の指定自動車整備事業者において、前面ガラス及び側面ガラスにフィルム類が装着された自動車の点検整備等に当たり、可視光線透過率測定器（以下、測定器という。）による可視光線透過率の計測を行っていないにも関わらず、保安基準に適合していないおそれがあると説明して自動車ユーザーにフィルム類の剥離を指示する事案が発生しているとの情報が寄せられています。

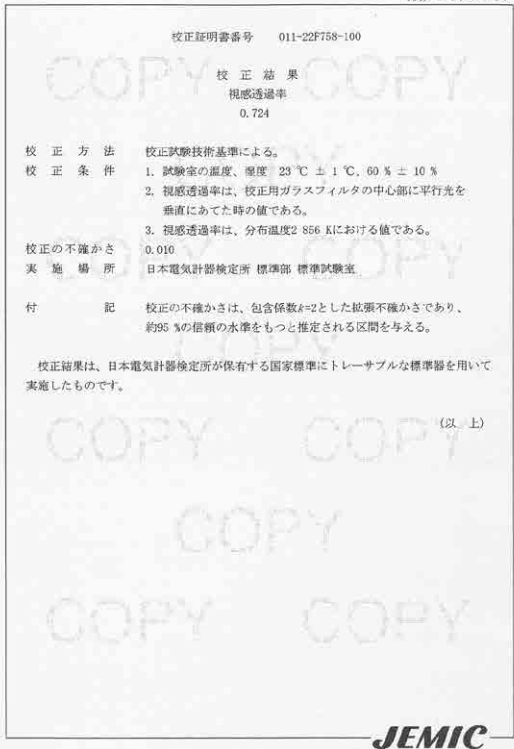
また、指定自動車整備事業者による当該測定器の取扱い方法が十分に理解されていないことにより、本来であれば保安基準に適合するものが不適合と判断される事例も発生しているとのことです。

つきましては、フィルム類が装着された自動車の取扱いにあっては、下記の事項について特段のご留意をいただきますようお願いいたします。

記

1. 自動車ユーザー保護の観点からの留意事項
・自動車ユーザーに対してフィルム類を剥がす必要がある旨の説明を行う際には、可視光線透過率の計測を行い、計測結果を用いて丁寧かつ明確に説明すること。
・自社で計測ができない場合にあっては、当該フィルム類が装着された状態では自社で保安基準適合性の判断ができない旨とその理由を自動車ユーザーに対し丁寧かつ明確に説明すること。
2. 計測器の適切な取扱いに関する留意事項
・測定器の取扱説明書等に基づき、正しい手順で計測すること。
・計測前には必ず当該機器の校正手順に基づき校正を実施し、精度が確保された状態で計測すること。

3月13日に日整連宛てに出された、指定自動車整備事業におけるフィルム類が装着された自動車の取扱いに係る留意事項に関する事務連絡。



ラビニールが TM2000JP との比較検証のために JEMIC に依頼した、PT-500 の校正用ガラスフィルタの校正証明書。収納袋に「透過率 71.5%」と書かれているにも関わらず、校正結果は 72.4% であった。

「明確な説明」を心がける必要があるだろう。また、大半の指定工場がそうしているように、測定器を所有してはなくても、客商売である以上は都合をつけて運輸支局などに持ち込んで対応してもらいたいものだ。

TM2000JPの疑念

指定工場の間にも広まった測定器に関する誤解によって大きな被害を被ったのが、『デイント・メーター 2000JP (TM2000JP)』を販売するラビニールだ。

TM2000JP は、同社がアジア地区総代理店として取り扱っている米国レーザラボ社製の可視光線透過率測定器である。福永芳和社長によると、前回の事務連絡の発出以前には指定工場に3000台以上を出荷し、問題なく使われていた。しかし、前述のPT-500、PT-500以外の測定器での判定はNGという誤解が広まったことで、需要が止まるばかりか、既納先が使用し続けることを不安視する事態に陥った。これを受けて、国土交通省と何度も協議を行うとともに、各地方運輸

局を訪問し、可視光線透過率測定器に対する見解を聴取した。そして、「TM2000JP は可視光線透過率測定器に求められる性能を備えており、指定自動車整備事業にも安心してお使いいただける」（福永社長）という結論に至った。

しかし、TM2000JP に対する疑いが完全に晴れたわけではない。なぜなら、「PT-500 や PT-500 よりも1~2%程度高い計測値が出る」という報告が各方面から寄せられているためだ。実際、同社が社内や協力工場などで実施したテストでも同様の傾向が確認されている。

フィルム装着車問題がさらに混迷を深める新事実が発覚

そのため、計測器の校正などを行っている公正中立な第三者機関として知られる日本電気計器検定所（JEMIC）に TM2000JP の校正を依頼。しかし、性能に何ら問題がなかったことから、比較検証のために PT-500 の校正を依頼したところ、付属の校正用ガラスフィルタに約1%の誤差があることが発覚した。上の写真は、この件に関する JEMIC の校正証明書である。

PT-500 に関しては、計測値算出の基準となる校正用ガラスフィルタに約1%の誤差があり、さらに感度確認でプラスマイナス1%の誤差を許容しているので、TM2000JP の計測値と1~2%の違いが生じるのも当然だ。

もちろん、付属の校正用ガラスフィルタの誤差は、ラビニールが JEMIC に校正を依頼した PT-500 固有の現象である可能性もある。しかし前述のとおり、同一条件下での両者の計測値の違いが多数報告されているため、さらなる検証が必要と思われる。

TM2000JP を「簡易タイプ」「PT-500 や PT-500 を「本物」の可視光線透過率測定器ととらえる関係者が少なくない。後者の根拠は「運輸支局などで使われているから」というものであるが、福永社長が NALTEC に校正用ガラスフィルタの誤差について見解を求めたところ、返ってきたのは「購入しただけである」という一言であった。

最後の切り所とも言える、運輸支局の検査場などで使用されている測定器の信頼性に疑いが生じたことで、フィルム装着車問題はさらに混迷を深める可能性がある。