



特 集

自動車 ガラス施工 最前線

特定整備認証スタートから1年 認証取得は停滞気味

特定整備認証制度が本格スタートして1年が経過した。認証取得状況はどうかという、本年3月末時点の最新データでは、従来の分解整備のみから分解整備+電子制御装置整備のフル認証いわゆるパターン3へと変更申請した工場数は累計で57,490件。全認証工場数(92,384)と比べてみてもどうにか半数を超えた程度の約62%と大きくは変わっていない。

一方の新規認証取得状況はというと、電子制御装置整備認証のみのパターン2で2,081件、分解整備+電子制御装置整備のパターン3を一気に目指したケースでも2,105件と、こちらも大きく変わっていない(表1→9ページ)。

1年が経過しても大きな変化は見られないため、認証取得件数は当面このまま推移するものと予想できる。となると、現在、電子制御装置整備認証を取得していない、約35,000工場が電子制御装置整備をユーザーから求められた場合の受け皿がどうなるのか?である。

新規認証取得の4,000社が候補? 一方で両者に行き違いも発生

普通に考えれば、上記の新規に電子

制御装置整備認証を取得した事業者、合算で約4,000件の事業者が(外注先として)請け負うことが予想できる。

もちろん、パターン3に変更申請した、同業の整備工場に依頼するケースもまったく0ではないだろうが、仮に電子制御装置整備を未認証工場から要請を受けたとして、同業だけにこの1回をきっかけとしてユーザーが鞍替えをする恐れがある。そんなリスクを押してまで、同業に外注するとは考えにくいからだ。

もちろん、パターン3を一気に新規取得した事業者に、分解整備に重きを置いて営業する事業者がいないとは言いきれないものの、変更申請でパターン3となった事業者と比べれば、自社からの顧客流出リスクの可能性は低いのではないかな。

そのように仮定して話を進める。合計約4,000件の電子制御装置整備認証新規取得事業者が、約35,000工場の電子制御装置整備ニーズをカバーすることになる。単純計算で新規認証取得事業者1社に対して、約8工場をフォローする計算だ。

仮にこの8工場から同時に電子制御装置整備の要請があったとする。当然、もともと自社で請け負っている作業もあるだろうから、はたしてその日のうちにさばき切れるのだろうか。

ましてや業界を問わない人手不足の折

であるだけに、電子制御装置整備担当が1人しかいなければ、完全にパンク。当日中に全社分の作業が完了するのは難しいだろう。

これにも関連して、整備事業者と(電子制御装置整備認証取得の)ガラス交換事業者との間で行き違いが発生しているとも聞く。曰く、発注する整備事業者側に特定整備認証制度に対する理解が足りておらず、いまやカメラの脱着を伴った場合、ガラス交換後にはフロントセンシングカメラ搭載車では電子制御装置整備(カメラのキャリブレーション)が発生し、その分の追加作業時間を要する=従来よりも発注から納品まで余分に時間がかかる、この事実を認識していない分解整備事業者が多いというのだ。両者が良好な関係を保つためにも、相互に正しい理解が求められる。

ガラスフィルム施工に関連して 検査体制、測定器の問題も発生

自動車ガラスにまつわる問題は交換・補修だけにとどまらない。と言ってもガラスそのものではなく、そこに貼付するフィルムが今また問題となっている。

ガラスフィルムと言えば、一時期流行ったフルスモークフィルムの印象が強いが、この影響もあって車検にパスするための基準として可視光線透過率70%以

自動車ウインドウフィルムのフロントガラス3面への施工に関するガイドライン

日本ウインドウ・フィルム工業会

2025年1月27日

令和5年1月13日に自動車局整備課整備事業班長名で出された事務連絡「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」以降、日本ウインドウ・フィルム工業会は国土交通省に解釈について確認を繰り返した結果、フロント3面にカーウインドウフィルムを貼付する場合は、道路運送車両の保安基準29条、細目告示195条もしくは117条が適用されるとの最終回答を国土交通省自動車局整備課より得る事が出来た。

また、「フィルムを貼付した車両の車検は保安基準及び審査事務規程で検査判定を行っており、指定工場も審査事務規程に基づき判定を行うように国土交通省は指導している。」との情報を得た。

以上の事により、法令順守の観点からフィルム施工に携わる者、業界関係者に対し日本ウインドウ・フィルム工業会の指針を示す。

日本ウインドウ・フィルム工業会フィルム施工時のガイドライン

フロント3面にフィルムを貼り付けた場合は審査事務規程9-4窓ガラスの透過率※1と同様の確認作業を行う事が望ましい。

1. 規定を満たした測定器※2を用いて可視光線透過率70%以上である事を必ず確認する。
2. 可視光線透過率測定器は測定毎に校正を行う。
3. 実際に測定した可視光線透過率測定結果は顧客に提供し、自社では記録・保管する事が望ましい。
4. 自動車審査(車検)時など事前に顧客より要望があった場合等、施工後も必要に応じて可視光線透過率の測定を行う事が望ましい。

※1 審査事務規程9-4窓ガラスの透過率(可視光線透過率測定器)

「フィルム類その他が装着(窓ガラスの一部又は全部が接触又は密着している状態を含む。)され、貼り付けられ、又は塗装されていることが確認されたときは、可視光線透過率測定器を用いて可視光線透過率を計測するものとする。なお、可視光線透過率測定器は、計測する受検車両毎に校正を行うこと。」

※2 規定を満たす測定器(可視光線透過率測定器)

1. 保安基準細目告示 別添37(窓ガラス技術基準)
「可視光線透過率・可視光線透過率試験・試験装置」
「可視光線透過率試験は規格下限値を満足するか確認するために行う」
2. JIS R3212(自動車用安全ガラスの試験方法)
以下引用規格
・JIS Z8701 色の表示法
・JIS Z8781-3 CIE 三刺激値
・JIS Z8781-2 CIE 測色用標準イルミネラント

自動車ウインドウフィルムのフロントガラス3面への施工に関するガイドライン

日本自動車用フィルム施工協会

令和7年2月4日

令和5年1月13日に自動車局整備課整備事業班長名で出された事務連絡「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」以降、日本自動車用フィルム施工協会(JCAA)は日本ウインドウ・フィルム工業会と共に国土交通省に解釈について確認を繰り返した結果、フロント3面にカーウインドウフィルムを貼付する場合は、道路運送車両の保安基準29条、細目告示195条 117条が適用されるとの最終回答を国土交通省自動車局整備課より得る事が出来た。

また、「フィルムを貼付した車両の車検は保安基準及び審査事務規程で検査判定を行っており、指定工場も審査事務規程に基づき判定を行うように国土交通省は指導している。」との情報を得た。

以上の事により、法令順守の観点から会員に対し日本自動車用フィルム施工協会の指針を示す。

フィルム施工時のガイドライン

フロント3面にフィルムを貼り付けた場合は審査事務規程※1 9-4 窓ガラスの透過率と同様の確認作業を行う事

1. 規定を満たした測定器※2を用いて可視光線透過率70%以上である事を必ず確認する。
2. 可視光線透過率測定器は測定毎に校正を行う。
3. 実際に測定した可視光線透過率測定結果は顧客に提供し、自社では記録・保管する事。
4. 自動車審査(車検)時など事前に顧客より要望があった場合等、施工後も必要に応じて可視光線透過率の測定を行う事。

※1 審査事務規程とは独立行政法人自動車技術総合機構(NALTEC)が自動車の検査において、自動車の構造・装置が「道路運送車両の保安基準」に適合している状態であるかを判断するために必要な内容が具体的に規定されています。

審査事務規程9-4 窓ガラスの透過率(可視光線透過率測定器)「フィルム類その他が装着(窓ガラスの一部又は全部が接触又は密着している状態を含む。)され、貼り付けられ、又は塗装されていることが確認されたときは、可視光線透過率測定器を用いて可視光線透過率を計測するものとする。なお、可視光線透過率測定器は、計測する受検車両毎に校正を行うこと。」

※2 規定を満たす測定器(可視光線透過率測定器)

1. 保安基準細目告示 別添37(窓ガラス技術基準)
「可視光線透過率・可視光線透過率試験・試験装置」
「可視光線透過率試験は規格下限値を満足するか確認するために行う」
2. JIS R3212(自動車用安全ガラスの試験方法)
以下引用規格
・JIS Z8701(色の表示法)
・JIS Z8781-3(CIE 三刺激値)
・JIS Z8781-2(CIE 測色用標準イルミネラント)

上あることが求められている。

近年では透明の遮熱フィルムなども登場しているが、上記の基準は依然として存在している。それを受けて透明であるがゆえに、目視で合格とする検査員もいれば、透明だからと気を抜かず、きっちりと測定器を使って計測する検査員もいるといったように、検査の運用体制にばらつきが生じることもなった。

その一方で、この透過率を計測するために使う計測器を巡る問題も発生している。現状、上市されている測定器のうち、基準を満たした機器は高価なものしかない。どこの指定工場でも常備できるわけではないが、たとえ計測器がなくても（場合によっては）目視による確認で合格とできるにもかかわらず、フィルム装着車の車検入庫を一律で断る工場が散見されるという。

おそらくではあるが、フィルム＝フルスマークフィルムの印象が根強く残っており、君子危うきに近寄らずという方針の工場も多いのだろう。

断られたユーザーは果たしてどこで車検を受ければ良いのだろうか。ユーザーの利便性を考えれば、なかなか難しい問題である。

とはいえ、これらの問題は正しい認識が関係者間で共有できていないことに原因がある。車検に大いに関連する問題ということで、特に整備工場（指定工場）に正しい認識を持ってもらうことを視野に、フィルム関連の2団体、日本ウインドウ・フィルム工業会（JWF）ならびに日本自動車用フィルム施工協会（JCAA）は、それぞれウインドウフィルムに関するガイドラインを策定、公表し、啓蒙に努めている。

変革期を迎え、環境も目まぐるしく変化する自動車アフターマーケット。自動車整備のみならず、関連業界の情勢にも目を向けていただきたい。

電子制御装置整備に係る認証件数（速報値） 令和7年3月末

		運行補助装置		
		新規（申請）		変更（申請） （パターン3）
		電子制御装置整備のみ （パターン2）	分解整備 電子制御装置整備 （パターン3）	
北海道	札幌	28	60	1,028
	函館	3	11	257
	室蘭	10	4	264
	旭川	14	12	390
	帯広	3	7	213
	釧路	4	6	240
	北見	3	2	236
	計	65	102	2,628
東北	青森	31	17	626
	岩手	24	15	826
	宮城	27	34	1,057
	福島	35	23	1,140
	山形	45	34	1,094
	秋田	33	17	757
	計	195	140	5,500
関東	東京	83	70	2,548
	神奈川	124	83	1,933
	埼玉	73	88	2,557
	群馬	46	52	1,315
	千葉	69	64	2,508
	茨城	67	32	1,852
	栃木	37	42	1,372
	山梨	31	24	586
	計	530	455	14,671
北陸信越	新潟	71	51	1,371
	長野	48	44	1,594
	富山	37	32	807
	石川	33	24	697
	計	189	151	4,469
中部	愛知	171	235	3,712
	静岡	64	59	2,132
	岐阜	99	68	1,396
	三重	58	40	1,135
	福井	17	20	557
	計	409	422	8,932
近畿	大京	75	116	2,479
	阪神	22	44	1,140
	兵庫	87	75	2,112
	奈良	27	39	568
	滋賀	36	30	781
	和歌山	22	15	578
	計	269	319	7,658
中国	広島	38	52	1,446
	鳥取	20	21	321
	島根	31	9	406
	岡山	33	57	1,168
	山口	20	30	777
	計	142	169	4,118
四国	徳島	7	17	460
	香川	25	28	641
	愛媛	27	18	840
	高知	10	12	452
	計	69	75	2,393
九州	福岡	48	81	2,198
	佐賀	13	19	498
	長崎	31	25	712
	熊本	19	25	907
	大分	15	25	625
	宮崎	33	26	521
	鹿児島	43	48	1,060
	計	202	249	6,521
沖縄		11	23	600
合計		2,081	2,105	57,490
				61,676

出典：国土交通省

インタビュー

日本自動車ガラス販売施工事業協同組合（JAGU）

特定整備の力を握る自動車ガラス事業者
電子制御装置整備の担い手の現在地

特定整備による自動車整備の改革によって、大きく経営環境を変えたのが自動車ガラスの業界である。激変の自動車ガラス業界で今何が起きているのか。一躍エイミングの担い手となった自動車ガラスの業界団体である日本自動車ガラス販売施工事業協同組合（JAGU）に自動車ガラスと電子制御装置整備の現況を聞いた。



理事長 伊藤 聡 氏／専務理事 西村 文雄 氏

エイミングの担い手としての
自動車ガラス事業者

——日本自動車ガラス販売施工事業協同組合（以下、JAGU）の加盟状況は？

伊藤理事長 2025年3月末で196社、400拠点が加盟している。高齢を理由に廃業する事業者もいるが、入会する事業者もあり、微増ではあるが組合員は増えている。特定整備がスタートしたことで、自動車ガラス事業者も様々な情報が必要となった。JAGUも国土交通省と交渉を行うとともに、認証や整備士に関する情報、エイミングをはじめとする電子制御装置整備の情報を組合員はもちろん、非加入の員外にも出して自動車ガラス業界全般を支援してきた。また、協同購買でもスキャンツールをはじめとする様々なツールを安価に購入できるメリットは、このようなコストが高くなる時世には強く求められる。かつての時代とは異なり、組合の役割が変わりつつあり、新たに加入を検討する事業者が増えている。

——情報の重要性はどのように変化してきたか？

伊藤理事長 自動ブレーキが登場して十数年経つが、そのころのカメラの不具合が急増している。ガラス交換が終了し、

依頼元のディーラーに納車後、「カメラが壊れている」とクレームになるケースが出てきた。こうした事例については組合で情報を収集し、共有しているが、組合に加盟していなければ、そういう情報は得られない。クルマの高度化とともに、こうしたケースは増えている。組合は情報を収集するネットワークとなることで対策をとることができるが、個社で営業する事業者は情報弱者となりつつある。

——カメラの不具合によるクレームとは具体的にどのようなものか？

西村専務 フロントガラスの交換後、ディーラーがエイミングを実施した際、エイミングが完了しないケースがある。エイミング未完了のDTCの詳細までは分からないので、エイミングの方法に問題があるのか、カメラが壊れているのかの判断がつかず、自動車ガラス事業者側にクレームが持ち込まれている。こうしてカメラを自動車ガラス事業者側が弁償するケースが出てきたため、当組合でアンケートをとったところ、一部の自動車メーカーや特定の車種でそうしたケースが多いことが分かった。そこで組合として

も自動車メーカーと接触することで様々な情報を得ることができた。

——カメラ不具合の原因がどこにあるかを明らかにする上でDTCチェックが有効であると思われる

西村専務 組合では入庫時と出庫時の2回の全自己診断を推奨しているが、それができていない事業者もあり、クレームやカメラの弁償につながっていると考えられる。

伊藤理事長 ただし、このような状況が相次いできたことで組合員の意識は高まっている。私が経営する伊藤自動車ガラスでも全自己診断を励行しているが、未入庫時からすでにDTCがかなり記録されているケースがある。無防備に全自己診



フロントガラス交換作業

断をしていないと中小受託事業者側が泣き寝入りをしなければならないケースが出てくることもあり、全自己診断のDTCチェックは必要だ。

——エイミング作業において汎用スキャンツールではできない車種が出てきた。どのような対策を行っているか？

伊藤理事長 自社のケースでは、純正スキャンツールを保有している事業者から借りて作業を行う場合もある。いかんせん純正スキャンツールそのものが高価であり、購入することは容易ではない。今後専業整備工場で修理ができないという事例が増え、ディーラーは働き方改革で平日の2日が連休になるところが多くなっていることで、自動車整備はユーザーの修理や整備にますます対応できなくなる世の中になる懸念がある。

西村専務 国土交通省でも汎用スキャンツールの強化を打ち出しているが、そこがどれだけ進むか、注視していきたいし、積極的に自動車メーカーに対して働きかけをお願いしたい。

——エイミングだけの依頼は増えているか？

伊藤理事長 レーダーセンサーのエイミ

ングの需要も多い。ただし、設備や人手の関係で受け入れられないこともあり対応は難しい。また、カメラのエイミングは自動車ガラスに付随した作業だが、钣金後のエイミング作業については足回りやボデーアライメントが適正であるかの判断が我々にはできないため、難しいという点もある。ただ、需要は確実に増加している。**西村専務** 今、自動車ガラス事業者はどこまでエイミング作業をメニューに採り入れるか、まさに模索している時期にある。

自動車ガラス業界の環境変化と人材

——ガラス脱着・交換にかかる作業時間は従来と比べてどの程度増えたか？ またエイミングの工数増による料金について元請け側の理解はあるか？

伊藤理事長 フロントガラスに装着されているカメラの脱着、エイミング、作業前後の全自己診断、バッテリーのバックアップ等、工数は増加している。また、エイミングについてはおおむね、静止エイミングが30分の増加。走行エイミングが伴う場合はさらに30分から60分増となっている。走行エイミングの場合、ガラス交換後、2時間程度インターバルをあける必要がある。その間別の仕事を入れるため、走行エイミングを行うには依頼元に二度訪問することになる。その分の料金も加味して請求している。

——整備要領書ではフロントガラス交換時には、純正部品のガラス使用を推奨しているが、組合員工場の現状は？

伊藤理事長 商用車、トラック等は、安価な海外製品を使うことが多い。国内メーカー（AGC）も作り始めている。

——先進安全自動車のフロントガラスで

優良部品が流通しているが、JAGUとしてはどのように評価しているか？ また、修理品質補償などをどのように行っているか？

伊藤理事長 組合として品質についての見解を表明しておらず、個々の組合員の判断に委ねている。組合員向けの総合補償制度の中のPL保険部分では社外品を施工後の不具合についても補償が担保されることとしている。

——近年増加しているオーロラフィルムについてどのように対策しているか？ また、そもそもこのオーロラフィルムをどのように見ているか？

伊藤理事長 数値基準を満たしていれば違法ではないが、日光の当たり具合で歩行者側から運転者とアイコンタクトができない場合がある。横断歩道等において歩行者とドライバーの意思疎通がうまくゆかず、事故につながる可能性が考えられる。

個人的には勧められないが、組合員の中には積極的に施工している会社もある。

——自動車ガラス事業者の人材面で大きな動きがあった

伊藤理事長 すべての産業に同じことが言えるが、すべては人だ。自動車整備では、その人材にかかる比重が大きい。JAGUでも7年前から人手不足の問題に危惧し、国に対して働きかけを行ってきた。今般、自動車ガラス事業でもこの4月から特定技能外国人の受け入れが可能となっており、ミャンマーの特定技能外国人2人が来日した。

西村専務 自動車ガラスを含めた自動車整備の仕事に若い人たちが目を向けてくれるような取り組みを業界全体で行っていかなければならない。「こんな仕事があったのか」というように感じてくれるような雰囲気を作れたら良い。



自動車ガラス補修においてスキャンツールは重要なツールとなった

インタビュー

日本ウインドウ・フィルム工業会

ウインドウフィルム施工のガイドラインを契機に 整備業界にも正しい理解を

建築、自動車を問わずウインドウフィルムに関する調査・研究等を行う業界団体、日本ウインドウ・フィルム工業会（丸野 敦司会長）は、2025 年 1 月 27 日付けで「自動車ウインドウフィルムのフロント 3 面への施工に関するガイドライン」を公表した。本件について、理事で自動車フィルム担当の田中 二郎氏に話を聞いた。



田中 二郎 氏

理事（自動車用フィルム担当）

——「自動車ウインドウフィルムのフロント3面への施工に関するガイドライン」の公表に至った経緯

自動車のフロント3面に施工する時の、可視光線透過率70%を維持するという考え方が、何に基づいて、どのルールに従って計測すればいいのか、この点がずっとグレーゾーン扱いだったので、そこに対する明確な回答を国交省から得て、その上で私たちメーカーはもちろん、施工店にも理解してもらいながら、業界に浸透させようと、ここ数年取り組んできた。

そんな中、2023 年1 月13 日に国交省から事務連絡が出たことで、測定に関する部分の指示が明確になった。業界としてはよりプラスに進むと思ったが、測定器が高額であり、それを保持できないから車検入庫を断ろう、そこに触れないほうが良いとのマイナストレンドが想定以上に生まれてしまった。

再度、国交省に現状を説明しながら、正しい法律解釈の再確認をさせていただいた。その結果、国交省から、今回のガイドラインを含めた取り組みを評価してもらえた。公表についても、ぜひ積極的にやってほしいとの応援をもらい、このタイミングとなった。

今回の活動を通じてナルテックの審査

事務規定も内容を改めてもらえた。私たちのフィルムはきっちりと保安基準を守れば、安心して施工できることが明確になってきた。国交省からも、ガイドラインを広めるには次は整備業界だろうとの話も出た。これが我々とJCAA 含めての今後の課題となる。

不正改造防止の啓蒙ポスターにおいても、「保安基準を満たしたフィルムを貼ろう」といった旨の表記も入れてもらっているが、一時期流行ったフルスモークフィルムの影響もあるのか、保安基準を満たした（透明）フィルムの存在、保安基準を満たしたフィルムなら施工は問題ないにもかかわらず、フィルム＝悪のようなイメージがいまだに根強い印象がある。正しい理解が得られる機会を設けたいところだ。

——ガイドラインがもたらす効果について

法律に則ってきっちりと計測していくのがJCAA 含めての共通姿勢だ。ガイドラインの中でも、必要に応じて測定結果をきっちりと記録して保管する、車検の前に希望があればもう一度測定して測定結果証明書を作成することを徹底していくとしている。それによって信頼性が上がることで、指定工場もこの証明書を信じて車検に通していく流れが構築できると考えている。

——フィルムに関して一般ユーザーに正しい認識を持ってもらうには

フィルムの貼り方や、フィルムに対するイメージ以外に、環境対策の意識が高まっている。たとえば建築業界にしても、工場に勤務する方々の定着率が悪いのは労働環境が悪い、暑いとして、工場のガラスに遮熱フィルム貼る事例もある。また、運送業者からも夏場の暑さは堪えるということで（トラックに）フィルムを貼れないか？という問い合わせも非常に増えている。一方で、保育園バスへの園児置き去り事故もあったが、港区では置き去り防止策に対する補助金が出ており、遮熱フィルムも対象となっている。

このように暑さ対策、日焼け対策でフィルムを貼りたいと思う人は確実に増えている。その一方で、自動車の場合、「車検を通すには、これ（フィルム）剥がさなければいけないんだろう？ だったらもういいや」という人も多いと思う。そこに対して整備工場が「大丈夫ですよ」の一言が言えるかどうか。フロントフィルムの貼付率は約1%と言われている。体にとっても良い材料であるにもかかわらず、まだ十分に普及できていない。今回の活動がその役に立てればと期待したい。

インタビュー

日本自動車用フィルム施工協会（JCAA）

フィルム装着車への適正な検査を推進
ガイドラインを通じた法令順守の姿勢を示す

日本自動車用フィルム施工協会（以下、JCAA）は2月、「自動車ウインドウフィルムのフロントガラス3面への施工に関するガイドライン」を同会Webサイトにて公開。その背景や意図について、次期会長である井上和也氏に話を聞いた。



次期会長 井上 和也 氏

——ガイドラインを策定した背景は？

2023年1月、国土交通省より「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」の通達（事務連絡）が発せられた。この内容に関し、JCAAは日本ウインドウ・フィルム工業会とともに解釈作業を行い、同年3月IAAEでのセミナーにて発表した。しかしその後、国交省との意見交換を通じて当局側からの法律解釈の方向性が定まらなかった。

現在は何度かの協議を経て、一定の情報を得ることができている。その結果、「フィルムを貼付した車両の車検は保安基準及び審査事務規程で検査判定を行っており、指定工場も審査事務規程に基づき判定を行うように国土交通省は指導している」との情報から今回のガイドライン（P.8下段を参照）の発表に至った。

事務連絡（2023年1月）には、精読を重ねるほど、可視光線透過率がフロント3面の場合、検査員が測定器を用いない、「経験値などに基づく視認判断」も可能と推察できるような個所もある。フィルムを装着したカーオーナーの快適・利便性だけでなく、フィルム施工事業者を守る立場として、ガイドラインにはあえて測定器を用いた可視光線透過率の数値確認及び記録・保管を明記した。

——審査事務規定及び保安基準を満たすフィルム施工かどうかをどのように判断するか？

1989年から制定運用されてきた道路運送車両法が、2003年の改正では自動車のフロント3面ガラスの可視光線透過率70%以上に適合しない場合、ユーザーのみが裁かれるものから施工者または販売業者にまで裁かれるルールとなった。しかし、実際の透過率の判断基準には地域や整備業者によって大きな差がある。

当時、検査場ではフィルム装着車の受験割合が現在ほど高くなかったため、担当する検査員が機器の取り扱いに不慣れなケースが目立ち、機器の校正についても統一した運用ルールが徹底されずにいた。また、現在でも散見されることだが、測定器の機能校正（キャリブレーション）が正しく行われてなかった例や、可視光線透過率とは極端に測定範囲の異なる、規定外の白色LEDを使用した測定器で「誤った落検」が起きる例が多く見受けられた。現在も、相当数の白色LED測定器が主にディーラーや民間車検場に出回ったままであることもまた非常に大きな問題だ。

通達では、可視光線透過率測定器としてPT-50及びPT-500（光明理化学工業製）が例として挙げられていたが、

あくまで保安基準に規定された要件を満たすものであれば測定器は問題ないだろう。ただし、それらの機器は公差が±3%あるため、少なくともその範囲内での合否判定は行うべきである。

——今後について

フロントガラスへのフィルム装着を制限する旨が整備マニュアルに明記されている車種も少なくない。これらについては、ADASにかかわる装置（前方カメラなど）の視界外の位置へフィルムを装着するため、動作への影響はない。またカメラの視界範囲にフィルムを装着した場合でも、会員の半数以上が特定整備認証をすでに取得しており、エイミング作業にも対応可能な環境を整えている。

今回のガイドラインでは、ウインドフィルム業界の透明性のある対応と適正な施工基準を定義することで、フィルム施工車両を取り巻く環境を改善する意図もある。

JCAAの活動などを通じ、正しいフィルム施工を啓蒙することで、フィルムの持つ快適性や安全性の向上を訴求し、誤謬により衰退したカーフィルム市場の復活、拡大に向け活動していく。



インタビュー

国土交通省 物流・自動車局整備課

事務連絡によって透過率の誤解を解消 フィルム装着車の入庫は個社の判断に委ねる

2024年4月より特定整備認証制度が本格的にスタートした。一方で、(着色)ウインドウフィルムの施工について、透過率の問題を巡って施工業者と整備事業者の間で解釈の違いが依然として続いている。この問題について国土交通省の富岡孝行課長補佐に話を聞いた。



課長補佐 富岡 孝行 氏

——事務連絡「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」が2023年1月に発出された経緯について

2022年に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、すべての運輸支局に対して調査をしたところ、地域によって若干の差があったことが分かり、特に基準が変わったわけではないが2023年1月に同事務連絡を発出した。

調査結果を踏まえて、改めて誤解のあるところに対して周知連絡をしていき、運輸支局や日本自動車整備振興会に対しても情報共有を行った。

——運輸支局によってまちまちだった透過率の基準・取り扱いは是正されたという理解で良いか？

ポイントは前述したガラスの透過率の基準を満たしているか、否かである。適合・不適合のジャッジは検査官の裁量に任されている部分があるので、目視なし測定機器を使うかどうかは検査官の裁量次第。明らかに透明なフィルムであれば、目視で終わりにしているケースの中にはある。とにかく不適合なものを通さないことが大前提になる。

——フロントガラスフィルム装着車の入庫を一律で断っている指定工場もあると聞くが？

前述したように、同事務連絡を発出したことで、透過率及びそれを計測する検査手法に対する誤解は一律に抑えられたのではないかと認識している。もっとも、フロントガラスフィルム装着車の入庫を断るかどうかというのは、行政の立場から強制することはできない。あくまでこれは個社の経営判断ということになる。

すべて一律ではと言わないが、疑いを持たれる車には触らないという所もたくさんあるのではないと思う。判断は個社に委ねたい。

——前述の事務連絡がきっかけで、特定の可視光線透過率測定器が半ば指定機器であるかのように解釈されていると聞く。改めて測定器の基準について

基準としては、法案基準29条3項に「70%以上のガラスの透過率を有すること」とある。さらに「基準を満たす機器で」と表記しており、参考として「PT-50」、「PT-500」を挙げていることから誤解がある旨を認識しているが、透過率測定機器の指定は特にない。

とはいえ、基準を満たした機器が国内であまり普及しておらず、しかも高価であるため、すべての整備事業者が購

入できる状況には必ずしもなっていない。一方で、安価なもの(ティントメーター)が輸入されていると我々も承知しており、これで基準を満たしていれば事業者にとって喜ばしいことだ。

それだけに、その性能を取り扱い業者がきちんと証明してくれば問題は解決すると思っている。安価な輸入品を購入する事業者はぜひとも購入先からエビデンスを確実にもらい、基準に合致するかどうか慎重に判断することを勧めたい。

——フロントガラスへのフィルム装着は電子制御装置整備という解釈か？

電子制御装置整備対象車両へのフィルム装着にあたり、窓ガラスの取り外しや取付位置や角度の変更、前方をセンシングするためのセンサーのエイミング作業などの整備または改造は、電子制御装置に該当する。そのような行為がないフィルムの施工、たとえば装置を避けるように切り抜いたフィルムを貼るのであれば対象外となる。一般的にはガラス交換の場合は、電子制御装置を外すことが多いので当然対象となるが、フィルム施工の場合も、電子制御装置を外すか外さないかがポイントになる。