

平成14年2月28日

国土交通省自動車交通局技術安全部 殿

(社)日本自動車整備振興会連合会

認証・指定制度に対する要望の提出について

拝啓、時候下貴台ますますご健勝のこととお慶び申し上げます。

さて、自動車整備業界は、引き続き経済不況及び度重なる規制緩和の影響を受け、この数年総整備売上高は弱含みに推移しており、その回復も直ぐには期待できない状況にあります。

また、環境問題及び自動車使用者の保守管理責任意識の醸成への取り組み等自動車整備業界を取り巻く環境は厳しいことはご高承のとおりです。

さらに、多様化する自動車使用者のニーズに的確に対応するため、整備新商品の開発等、自動車使用者の利便性の向上に努めるとともに、点検整備作業及び事務の効率化等に取り組む必要にも迫られております。

つきましては、これらの自動車整備業界を取り巻く厳しい環境の緩和を図るため、下記について措置下さるよう要望いたします。

敬具

記

・認証関係

1．法人認証工場の役員変更届は、代表取締役のみとする。

役員の変更届を提出する際には、当該法人の全役員の記名・捺印が必要となるが、法人の中には役員が遠隔地に在住していることも多々あり、その都度郵送等で処理したり、役員が長期にわたる出張とか海外に赴任中等で所定の期間に全役員の記名・捺印を得ることが困難なことがある。

整備事業者の事務負担の軽減を図る観点から、代表者に変更があったときのみ変更届を提出する。

2．認証機器からドエル・テストを削除する。

最近、殆どの自動車は点火方式が従来のコンタクト・ポイント式からトランジェスタ式に代わったため、整備事業場においてはドエル・テストの使用頻度が極端に低くなっている。また、点火方式がコンタクト・ポイント式の自動車が入庫した際には、認証機器のシックネス・ゲージを用いてポイント・ギャップを測定することで対応できる。

・指定関係

1．兼務する指定整備事業場の検査員を工員数に算入する。

同一事業者の複数指定整備事業場においては一定の条件の下で自動車検査員の兼任が認められており、この場合、検査員の主たる勤務整備事業場においては、当該検査員が工員数に算入されるが、従たる勤務整備事業場においては、工員数に算入できないことから、この検査員以外に5人の工員が必要となっている。

指定整備事業者の負担の軽減を図るため、従たる整備事業場においても兼任検査員を工員数に算入できるようにする。

2．整備事業場における軽自動車の中古新規検査に係る指定整備の際の諸元等の確認のための証憑書類として、軽自動車検査証返納確認書を認める。

軽自動車の配車届けの際に自動車ユーザーは、軽自動車検査協会の交付する「自動車検査証返納証明書」又は(社)全国軽

自動車協会連合会の発行する「軽自動車検査証返納確認書」のどちらか一方を請求できるが、一般の自動車ユーザーは両者の違いを理解していることは少なく、「軽自動車検査証返納確認書」を請求する場合も多々ある。

指定整備事業場においては、軽自動車の中古新規検査に係る指定整備時の諸元等の確認の際には、「自動車検査証返納証明書」にて行うこととなっているが、ほぼ同様の機能を有していると思われる「軽自動車検査証返納確認書」は証憑書類と認められていないことから「軽自動車検査証返納確認書」を保有する自動車ユーザーはその後、中古新規検査時には指定整備を前述の理由で受けられず、軽自動車検査協会への持ち込み検査を受けることとなり、特に離島では著しく不便を感じている。

自動車ユーザーの利便の向上を図り、指定整備事業場の経営基盤の向上に寄与するため「軽自動車検査証返納確認書」を指定整備の際の諸元等の確認のための証憑書類として認める。

3．指定整備事業場の完成検査場で行える作業範囲を拡大する。

ニューサービス制度の創設時に、検査員・工員が完成検査場で行える作業範囲が大幅に拡大され多くの指定整備事業場が同制度の導入を円滑に行えるようになった。また、この規制緩和により不都合等が生じたこともなく、さらに、規制を緩和し、完成検査場の効率化を図るために比較的多く生じ、かつ、簡単な作業である次の ~ の作業場を完成検査場で行えるようにする。

- ウインド・ウォッシャ・ノズルの調整
- サイドスリップの調整
- ハンドルの遊び調整
- 発炎筒の交換

4．指定整備事業場の廃止新規は、変更又は譲渡扱いで行えるようにする。

個人経営の指定整備事業場が法人に組織変更する際、現在、廃止新規申請を行うが、設備、技術及び管理組織（事業場管理責任者、主任技術者及び検査員）に変更がない場合、事業者の事務負担を軽減するため、認証の組織変更と同様に変更届（事後報告）で対応できるようにする。

5 . 機器から次の ~ の機器を削除する。

シャシ・ルブリケータ

認証機器にグリース・ガンが有ることから、シャシ・ルブリケータを保有しなくても作業実施に支障を来さない。

オイル・バケット・ポンプ

最近の自動車、特に乗用車はF F方式が広く普及しており、また、小型の汎用ポンプも普及してきたことから、従来のF R方式の自動車の給油に使用されるオイル・バケット・ポンプの使用頻度が極端に低い。

レギュレータ・テスト

最近の自動車の殆どは、ボルテージ・レギュレータがI C式となっており、従来の接点式のボルテージ・レギュレータの電圧等を測定するボルテージ・レギュレータ・テストはI C式のボルテージ・レギュレータを搭載している自動車には使用できない。また、ポイント式のボルテージ・レギュレータを搭載している自動車が入庫した際には、認証機器のサーキット・テストを用いて電圧を測定することで対応できる。

コンデンサ・テスト

最近の自動車の殆どは、点火方式が従来のコンタクト・ポイント式からトランジェスタ式に代わったため、整備事業場においてはコンデンサ・テストの使用頻度が極端に低くなっている。また、コンタクト・ポイント式の自動車が入庫した際には、コンデンサの良否は目視チェックで対応できる。

コイル・テスト

最近では点火装置に用いられているイグニッション・コイルの良否の点検には、サーキット・テストを用い端子間の抵抗値を測定することが多く、従来のコイル・テストの使用頻度が極端に低い。

以上