

自動車整備技術の高度化検討会 中間取りまとめ（案）に対する提出意見と検討会の考え方

意見公募期間：令和元年10月9日（水）～令和元年10月30日（水）

提出件数：138者¹、490件²（案に直接関係のない意見や単なる質問を含む。）

整理番号	意見概要	提出者	検討会の考え
3.1. 新たに特定整備の対象とすべき作業 関係			
1	自動運転Lv3未満の車両は特定整備の対象となるかどうか分からないので、認証をLv1、Lv2のような言い方はあり得ないか。	分解整備事業者等	Lv1の車全て、Lv2の車全てについて整備ができることを示す認証ではなく、あくまで、運転支援技術等の電子的な制御が行われている部分に関するものであるので、原案のままをしたい。
2	電子制御装置整備の対象車両について、詳細に示して欲しい。	分解整備、車体整備事業者等	10ページに追記をした。
3	電子制御装置整備の対象車両か否かにいて、例えば、車検証で判別するなど、明確になるようにして欲しい。 休日や夜間においても判別ができると良い。	分解整備、車体整備事業者等	10ページに追記をした。
4	リアタイヤのアライメントの確認が必要ではないか。 バンパーやグリル等（装置の安全担保の為の）取り付け部（骨各部）の修理に際して保安基準で決めるべきでは。	車体整備事業者	事故等によりアライメントの修正が必要となった場合は、適切に修理された後、分解整備や電子制御装置整備が行われているものと認識しており、これを特定整備に含めること、また、保安基準化することは不適當。

¹ 提出者の記名等がなかったものについて、まとめて1者としている

² 1回の提出で複数の意見があったものについて、分けてカウントしている

5	<p>DTC を読み取る作業や消去する作業は、車両の安全に影響を与える恐れはないので、「新たに特定整備の対象とすべき作業」の対象とすべきではない。</p> <p>（「保安基準の対象とはならない装置（エアコン等）であっても、関連の DTC が出力した際は、修理後 DTC の消去が必要」でもある。）</p> <p>ただし、OBD 検査で、「保安基準に抵触するような重大な故障に関わる故障コード（特定 DTC）が出力しているにも関わらず必要な整備を実施しないまま単に DTC を消去して検査を通す」といった不正行為の発生が予見できることから、OBD 検査開始のタイミングで、「特定 DTC の消去作業」を「新たに特定整備の対象とすべき作業」の対象とする、すなわちこれを認証が必要な作業とすべきである。</p>	部品商	DTC の読み取りや消去は、点検の過程における故障診断で行われる作業であり、特定整備の対象とならない。
3.2. 認証のパターン 関係			
6	構内外注について、必ずしも契約をする必要がないとして欲しい。	分解整備 ガラス施工 事業者等	必ずしも契約ではなくとも、作業発注の形態をよく聴取の上、作業責任が認証事業者にあることが明確になるよう、運用を行うこととする。
7	認証を取っていない運送事業者の敷地等でガラス交換をし、その後整備工場に持ち込む場合などがあり、これを認めて欲しい。	ガラス施工 自動車販売 事業者等	ガラス交換等の後にエーミング作業や ECU の機能調整が適切に行われることが重要である。 業態を踏まえた対応策を、14 ページに追記した。
3.3. 認証基準（設備） 関係			
8	もっと狭いところのできるので、寸法要件を課さないで欲しい。	分解整備事 業者	現状の車両の実態を踏まえ、整備要領書で求められる必要かつ最低限の寸法要件を課すことが適当。

9	認証を取っていない運送事業者の敷地等でガラス交換をし、その後整備工場に持ち込む場合などがあり、これを認めて欲しい。	ガラス施工 自動車販売 事業者等	ガラス交換等の後にエーミング作業や ECU の機能調整が適切に行われることが重要である。【再掲】 業態を踏まえた対応策を、14 ページに追記した。
10	ガラスの交換などは電子制御装置点検整備作業場のような要件が係っているところでなくとも可能で有り、敷地内であれば可能として欲しい。	分解整備 自動車販売 事業者等	業態を踏まえた対応策を、18 ページに追記した。
11	より寸法が求められる場合など、屋外でできる車種については、屋外で行うことも認めて欲しい。	分解整備 自動車販売 事業者等	業態を踏まえた対応策を、17 ページに追記した。
12	スキャンツールの共用も認めて欲しい。	分解整備 事業者等	必ず 1 台持つ必要があるが、2 台目以降は、共用をしても良い。
13	ツール補助が欲しい、情報補助が欲しい。	分解整備 事業者	予算の要求において、可能な限り対応すべき。
14	作業場を建築するにあたり過剰な規制とならないよう関係当局と調整されたい。	個人	個別案件での対応となるが、過剰な規制とならないよう、留意する。
3.4. 設備の共用 関係			
15	複数の事業者で共用しても良いかなど、どのようなパターンが認められるか、詳細に示して欲しい。	分解整備 車体整備 ガラス施工 事業者等	共用の考え方について、追記した。

3.5. 認証基準（従業員） 関係			
16	講習について、自ら（の業界団体）が実施しているものを認めて欲しい。 ※既に行われているものも含む	分解整備 車体整備 ガラス施工 部品商 養成機関等	実技に関しては、国の定める基準を満たしていれば、認めて良いこととすべき。 既に行われているものについては、その講習を受けた者かどうかを特定できるかどうかを含め、慎重に検討すべき。
17	講習について、整備主任者研修を受けていれば免除して欲しい。 ※既に行われているものも含む	分解整備 事業者等	整備主任者研修は、毎年内容が異なることから一律に免除することは困難と考える。 また、むやみに国の定める基準に当該研修を合わせることは、電子制御装置整備の認証を必要としない者の過度の負担となるため慎重に検討すべきと考える。
18	講習について、ディーラーは免除して欲しい。	分解整備 事業者	どのような事業形態かのみにより、免除をすることは適切でない。
19	1級自動車整備士は特別であり、講習をしたところで同等とできない。 講習を認めない、長期間（半年、2年等）などとするべき。	養成機関等	電子制御装置整備の整備主任者として必要な知識・技能等を身につけるための講習であり、当該講習を受講したことをもって1級自動車整備士と同等とみなすものではない。 また、特定整備の導入は、車の安全確保を目的としたものであって、既存の資格保有者に対して特別な価値を持たせることを主とはしてはならないと考える。
20	講習は過度な負担にならないようにして欲しい。	個人 分解整備 事業者	過度な負担にならないよう留意しつつ、電子制御装置整備を行うにあたって必要な知識・技能等を身につけるべき講習とする。
21	整備士資格の見直しも行われることを踏まえれば、講習は時限的な措置とするべき。	養成機関等	過度な負担にならないよう留意しつつ、電子制御装置整備を行うにあたって必要な知識・技能等を身につけるべき講習とする。

22	整備士を確保するのが困難で有り、1/4の割合や整備士の要件など、外すか特例的に緩和して欲しい。	ガラス施工事業者等	整備士資格を見直すことを念頭に、時限的な措置とすべきと考えており、明確にするため8ページを修正した。
23	道路運送車両法を誠実に守る人材を資格習得の大前提とした許認可制度を望む。	個人	同上。
24	ガラス施工業者が必要な整備士資格を取得できるよう、実務経験として認めて頂きたい	ガラス施工事業者等	電気装置整備士の資格は、エーミング作業を実務経験として算出することが可能。
25	自動車ガラス修理業者による自動車電気装置整備士の受験ができるよう、16ページ14行目に追加で 「また、一時的に自動車整備士資格の受験希望者が増加することも予想されるので、これについても関係団体等と連携し対応すべきである。」 と記載されたい。	ガラス施工事業者	ご意見を踏まえ、24ページを修正した。
26	最低要件に、3級自動車整備士も認めるべき	養成機関	各事業場に置かなければならない自動車整備士の最低要件は、整備主任者の資格要件と関連しており、全整備要員に占める自動車整備士保有割合とは考え方が異なっているため、指摘は適当ではないと考える。これは従来の分解整備においても同様。
3.6. 遵守事項（整備主任者研修） 関係			
27	電子制御装置整備の主任者は新たに名前をつけるべきではないか	養成機関	従来の整備主任者と区別して名乗ることが必要となる場面がないため不要。
3.7. 点検整備に必要な技術上の情報の提供 関係			
28	一般の整備事業者が利用できる専用スキャンツールとディーラーで使用する専用スキャンツールで除外される機能については、現在のOBD告示（7条確認申請）のような形で、メーカーに申請をさせる等をした方がよいのではないか。	個人	情報の範囲のみならず、ディーラー等において入手ができない情報についてもその適用範囲外となること、迅速に情報の提供を行う観点から、自動車製作者に対して国に申請を行わせることを求めない。

29	自動車メーカーに、直接情報を入手できる仕組みと技術情報を照会できる窓口の設置を望む。	車体整備事業者	情報提供は、必ずしも FAINES によるものではなく、自動車メーカーから直接購入することが多くのメーカーで可能。 情報の料金を高くしないためにも、柔軟な配付方法を認めるべき。
30	発売と同時に装置に損傷を来すことが想定できるので、発売時には整備情報が入手できる環境を望む。	車体整備事業者	できるだけ早期に対応、可能な範囲で個別対応することとし、26 ページに追記した。
31	情報提供がなされない場合に厳しく処罰して欲しい。	分解整備事業者等	高度化検討会の場を活用し適切に対処するほか、自動車メーカーは、国等の調査に協力をすべき。
3.8. 点検基準の見直し 関係			
32	整備工場等が対応するために、施行時期を遅らせるべき（1年、4年等）。	分解整備事業者	指定自動車整備事業者が、適切に保安基準適合証を交付できる体制を整えるため、特定整備の施行から概ね1年半ほど施行の時期を遅らせることとして、30 ページを修正した。
33	警告灯でなく、エーミング作業を義務付けるべき。	個人	点検ではエーミングの必要性以外の項目も確認しており、「エーミング作業」自体は整備行為であることから、警告灯において問題ない旨点検がされていれば、定期的に整備する項目としては不適。
3.9. 今後の指定自動車整備工場のあり方 関係			
34	電子制御装置整備に該当する装置を備えている自動車に対して8項目の警告灯を含む全ての点検を行い、必要な整備を行うが、電子制御装置が良好なものに限って保安基準適合証を交付できるようにすべきと考える。（電子制御装置は点検のみで整備はできない）	分解整備事業者	点検の結果必要となる可能性のある整備を適切に行うことができない者に、保安基準適合証を交付させることは安全上支障があり、認めるべきではない。

3.10. 経過措置 関係			
35	経過措置が長すぎるのではないか。1年、長くても2年が妥当ではないか。	分解整備事業者	認証の取得までに時間がかかることから、法律の経過措置として認められているもの。 一方、ユーザーが安心して整備を受けられる環境をいち早く整えるためにも、標識の宣伝など、国は早期に認証の取得を促すべき。として、35ページに追記をした。
36	何をもって「現に経営」なのか明確にして欲しい	分解整備 車体整備 ガラス施工 事業者等	33ページの記載を充実した。
37	現にエーミングを行わず、取外し・取り付け作業後に外注（ディーラー等）で機能調整を行っている事業者も経過措置の対象になるのか。	部品商 分解整備 事業者	エーミングまで行っている事業者、バンパやガラスの交換のみを行う事業者がいることを踏まえ、これらに応じた経過措置を設定すべき。 これを明確にするため、33ページに追記した。
3.11. 自動車特定整備事業者等の標識について 関係			
38	電子制御装置整備を分かりやすくすべき。	分解整備事業者	標識において、電子制御装置整備の認証の有無が判別できるようにすべき。
その他			
39	電子制御装置装着車の定期点検について、例えば、車検時に1年点検記録簿の添付を義務づける等の方策により、確実な定期点検整備機会の確保について配慮頂きたい。	分解整備事業者	自動車技術の高度化に伴い各構造装置が電子的に制御されるようになり、ますます点検整備の重要性が増す中で、点検整備推進運動等の機会を通じて、中間点検の必要性を訴えていくことが重要である。これを踏まえ、35ページを修正した。
40	汎用スキャンツールの開発促進や、認証に必要な機器の補助をお願いしたい。	分解整備事業者等	汎用スキャンツールの開発促進について、引き続き取り組んでいく。 認証を取得するための補助については、予算の要求において、可能な限り対応すべき。

41	ガラス施工をする整備士資格をつくって欲しい	ガラス施工業者等	特定整備を契機にガラス施工を行うための整備士資格を用意することは想定していない。なお、今後の自動車整備士資格については、自動車整備の業態等を踏まえ検討していくこととする。
42	輸入車も FAINES に入れて欲しい。輸入車の情報が高い。	分解整備事業者等	日本は海外に比べて安価に情報が提供されている。整備情報の適切な提供のため、高度化検討会においても取組を進めていく。