

自動車整備技術の高度化検討会  
－ 特定整備制度の方向性 －

中間とりまとめ（案）

令和元年（2019年）10月

# 目次

1. 検討の背景 .....	3
1.1. 運転支援技術・自動運転技術の進化と普及 .....	3
1.2. 整備技術の高度化の必要性（これまでの高度化検討会の取り組み） .....	4
1.3. OBD 検査の導入 .....	5
2. 基本的な方向性 .....	6
2.1. 新たに特定整備の対象とすべき作業 .....	6
2.2. 認証制度のあり方 .....	6
2.3. 人材の見直し .....	7
3. 具体的な方向性 .....	8
3.1. 新たに特定整備の対象とすべき作業 .....	8
3.2. 認証のパターン .....	10
3.3. 認証基準（設備） .....	11
3.4. 設備の共用 .....	13
3.5. 認証基準（従業員） .....	14
3.6. 遵守事項（整備主任者研修） .....	16
3.7. 点検整備に必要な技術上の情報の提供 .....	16
3.8. 点検基準の見直し .....	20
3.9. 今後の指定自動車整備工場のあり方 .....	21
3.10. 経過措置 .....	22
3.11. 自動車特定整備事業者等の標識について .....	23
4. 継続的な検討課題 .....	24
4.1. 自動車整備士資格等の見直し .....	24
4.2. 点検整備に必要な技術情報の利用環境改善 .....	24
4.3. 点検の実施方法の見直し .....	24
4.4. 点検整備の実施促進 .....	24
4.5. 汎用スキャンツールの開発促進 .....	25
4.6. 自動運転車への対応 .....	25
4.7. 整備事業者間の連携 .....	25

# 1. 検討の背景

## 1.1. 運転支援技術・自動運転技術の進化と普及

自動ブレーキ（衝突被害軽減ブレーキ（AEB））、レーンキープアシスト（LKA）、アダプティブ・クルーズ・コントロール（ACC）、横滑り防止装置（ESC）、ふらつき警報、駐車支援システム等の運転支援技術が数多く実用化されている。実用化当初は高級車を中心に搭載されていたものが、最近では小型自動車や軽自動車を含む幅広い車種まで搭載が進んできており、今後より一層の普及が予想される。



図：運転支援技術の搭載状況

また、政府は、2020年を目途に、システムが運転の主体となるレベル3以上の自動運転の実用化を目標として掲げ、「自動運転に係る制度整備大綱」（平成30年4月IT総合戦略本部決定）や「官民ITS構想・ロードマップ2018」を策定し、その実現に向けた制度整備や必要な技術開発を進めているところである。

これらの運転支援装置や自動運転装置には、自動車の前方を監視するカメラやレーダー等のセンサやECUといった電子装置が数多く搭載されているが、他の構造装置と同様、使用中の故障や不具合に起因すると考えられる事故やトラブルが報告されている。とりわけ、運転支援機能や自動運転機能について電子装置の不具合が発生し、予期せぬ事故やトラブルにつながった事例があることには、安全上、重大な留意を要する。

自動車のエンジンやブレーキなど保安上重要な装置を取り外して行う整備又は改造については、

- ① 自動車の構造・装置に関する高度な知識・技術と整備のための設備・機器が必要

1 であること

2 ② 自動車の安全・環境性能に大きな影響を及ぼすこと  
3 から、道路運送車両法（以下「法」という。）では、これらの作業を「分解整備」として  
4 位置付け、事業として行う場合には、地方運輸局長の認証を受けなければならないとさ  
5 れている。

6 一方、例えば、自動ブレーキに用いられる前方監視用のカメラやレーダーの軸の調整  
7 など、必ずしも「取り外して行う」ことを要しない作業は、現行の「分解整備」の定義  
8 に含まれず、制度上認証を受けない事業者であっても実施可能であり、その整備作業の  
9 適切性が必ずしも確保されていない。

10 このため、道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第14号）（以下「改  
11 正法」という。）により、分解整備の範囲を、取り外しを伴わなくとも装置の作動に影響  
12 を及ぼす整備又は改造等に拡大するとともに、対象装置として、自動運転車に搭載され  
13 る「自動運行装置」を追加し、その名称を「特定整備」に改める改正が行われた。

14 このほか、自動車メーカーから特定整備を行う事業者等に対し、点検整備に必要な技  
15 術情報の提供を義務づける規定が追加され、これらは、改正法の公布から1年以内にお  
16 いて政令で定める日に施行することとされている。

## 18 1.2. 整備技術の高度化の必要性（これまでの高度化検討会の取り組み）

19 運転支援装置や自動運転装置は自動車に搭載された電子制御装置によりコントロー  
20 ルされていることから、その点検整備のためには、①自動車メーカーが定める整備要領  
21 書、②外部から電子制御の状態を読み取るための「スキャンツール」、③自動車整備士の  
22 研修・育成が不可欠である。

23 このため、自動車整備技術の高度化検討会では、一般の整備工場がこれら3要素に適  
24 切に対応する環境の整備に取り組んできている。

自動ブレーキ等の先進技術は電子的に制御されている  
⇒ 外観確認や、従来の測定機では故障の特定が困難



○先進技術の点検整備のために必要な3要素 ⇒ 自動車メーカーは系列ディーラーに体制整備



図：先進技術の整備のために必要な3要素

今般の改正法において、「特定整備」制度や整備要領書等の情報提供制度が導入されることに伴い、本検討会においては、これまでの自動車整備技術の高度化に対する取組状況を踏まえつつ、これらの制度の詳細について検討を行った。

### 1.3. OBD 検査の導入

自動車の検査（車検）においても、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定機を中心とした検査に加えて、電子制御装置まで踏み込んだ機能確認の手法を確立することが重要である。具体的には、最近の自動車にはセンサや構成部品の断線や機能異常の有無を自己診断し、記録する装置（車載式故障診断装置（OBD：On-board diagnostics））が搭載されているところ、これを自動車の電子制御装置の検査に活用できる可能性について、「車載式故障診断装置（OBD）を活用した自動車検査手法のあり方検討会」において検討が行われ、2019年3月に最終報告がなされている。

最終報告書においては、2021年以降の新型の乗用車、バス、トラック（輸入自動車は2022年）の運転支援装置、自動運転機能、排ガス関係装置を対象に、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（DTC：Diagnostics Trouble Code）が検出されないかどうかを検査時に確認することとされた。（以下「OBD検査」という。）

特定整備制度の検討にあたっては、OBD検査において検査不合格とされた装置に関して、確実に整備ができる環境が提供されるよう、留意しつつ進める必要がある。

## 1 2. 基本的な方向性

### 2 2.1. 新たに特定整備の対象とすべき作業

3 専門性が高いために、整備又は改造について十分な知識、技能等を有しない者が作業  
4 を行った場合に、作業後の保安基準適合性が確保されるとは言いがたく、特に自動車の  
5 安全性の確保や公害の防止に大きく影響を与える整備作業は、その作業後の保安基準適  
6 合性を法的に担保することが社会的に要請されることから、事業として経営をしようと  
7 する場合において国の認証を受けなければならないこととされている。

8 このことから、具体的には、専門性が高く、自動車メーカーの定める整備要領書やス  
9 キャンツールの活用が必要であるもの、自動車の安全性に大きく影響を与えるものとし  
10 て、自動運行装置の取り外しや作動に影響を及ぼすおそれがある整備又は改造に加え、  
11 先進技術の整備の内、誤作動が起きた場合に運転者による緊急的な危険回避動作が取り  
12 にくく、事故に直結する蓋然性が高い衝突被害軽減制動制御装置<sup>1</sup>や自動命令型操舵機  
13 能<sup>2</sup>（車線維持に係るもの）に影響を及ぼすおそれがある整備又は改造を対象作業とする。

14 また、その他の先進技術についても、その普及状況や将来的に保安基準の対象となり  
15 得るか否かを踏まえ、継続的に検討を行うことが望ましい。

16

### 17 2.2. 認証制度のあり方

18 新たに特定整備の対象となる作業については、従来と作業が必要となる設備、機器が  
19 異なることから、車体整備事業者、電気装置整備事業者、自動車ガラス施工業者など、  
20 既存の分解整備事業に該当する作業は行わず、当該作業部分のみを中心に事業をするよ  
21 うな形態も考えられるほか、既存の分解整備のみを引き続き事業として行う形態も考え  
22 られる。

23 このため、現行の分解整備と新たに特定整備となる作業の両方を事業として行う場合  
24 の認証だけでなく、新たに特定整備となる作業のみ、現行の分解整備の範囲のみの作業  
25 を事業として行う場合であっても、地方運輸局長の認証を受けることができることとす  
26 る。

27 新たに特定整備となる作業の基準については、認証を行う基準は必要な最低限度とさ  
28 れていることを踏まえれば、認証を受けようとする事業場において全てのメーカー・車  
29 種に対応できる設備等の要件を備える必要はない。よって、その基準については、作業  
30 を行うことができる車種が存在することを下限に、常識的な範囲で設定する。

31 一方で、認証基準を上回る設備等が必要になる車両が入庫する場合や、事業者単体で

<sup>1</sup> 保安基準に定めのある装置、いわゆる「自動ブレーキ」機能。乗用車については、保安基準の策定に  
向けた検討がなされている最中である。

<sup>2</sup> 保安基準に定めのある装置、いわゆる「レーンキープ」機能。

1 最低限度の作業場を用意できない場合に対応するため、他の事業場との共用により追加  
2 的により広い作業場を用意することや、店舗と離れた作業場を認めるといった柔軟な制  
3 度運用を行う。

### 5 2.3. 人材の見直し

6 新たに認証が必要となる整備又は改造（以下「電子制御装置整備」という。）の整備主  
7 任者に選任できる知識・技能を有していることが養成課程や試験内容から担保されてい  
8 るのは、現在、一級自動車整備士しか該当しない。

9 しかしながら、一級自動車整備士の資格取得者は少なく、整備工場が早急に認証を取  
10 得できる環境を確保するため、国土交通大臣が定める講習により整備主任者としての要  
11 件を満たせるよう措置を講じるべきである。また、中長期的には、整備事業の適正な運  
12 営のためにも一級自動車整備士の確保拡充を図っていくこと及び今後自動車技術の進  
13 展を見据えた自動車整備士資格の再整理を行うことが望ましい。

14 検討に当たっては、近年の自動車技術の高度化に合わせ、自動車整備士に求められる  
15 知識及び技能が養成施設における養成課程で修得できるよう進めていくべきである。

### 1 3. 具体的な方向性

#### 2 3.1. 新たに特定整備の対象とすべき作業

3 2.1 で述べたとおり、取り外しを伴わなくとも装置の作動に影響を及ぼす整備又は改  
4 造、自動運行装置の取り外しを行う整備又は改造の中から、専門性が高いために、整備  
5 又は改造について十分な知識、技能等を有しない者が作業を行った場合に、作業後の保  
6 安基準適合性が確保されるとは言いがたく、特に自動車の安全性の確保や公害の防止に  
7 大きく影響を与える作業を、特定整備の対象として定めるべきである。

8 このため、保安基準の対象装置であるもののうち、運行の安全に直接関連し、かつ、  
9 整備作業の難易度が高いものとして、自動運行装置の取り外しや作動に影響を及ぼすお  
10 それがある整備又は改造、衝突被害軽減制動制御装置及び自動命令型操舵機能に係るも  
11 のに限定し、これら装置の一部として前方をセンシングするための単眼・複眼のカメラ、  
12 ミリ波レーダー及び赤外線レーザーの取り外し又は機能調整等（ECU の機能調整を含  
13 む。）により行う自動車の整備又は改造を特定整備の対象作業とする。また、カメラ、レ  
14 ーダー等の取り付けられている車体前部（バンパ、グリル）、窓ガラスを脱着する行為に  
15 ついても、その後の ECU の機能調整が必要となるため、衝突被害軽減制動制御装置及  
16 び自動命令型操舵機能の作動に影響を及ぼすおそれがある整備又は改造として特定整  
17 備の対象作業に含め、エーミング作業を適切に実施するよう規定する。

18 なお、将来的に保安基準の対象となり得る先進技術については、その装置の作動に影  
19 響を及ぼすおそれがあるか否かを含め、特定整備の対象とする必要性の検討について、  
20 引き続き、先進技術の普及状況を注視しながら、本検討会で継続的に検討していくこと  
21 が望ましい。



22 図：市販車に搭載されている、前方をセンシングするためのデバイス例

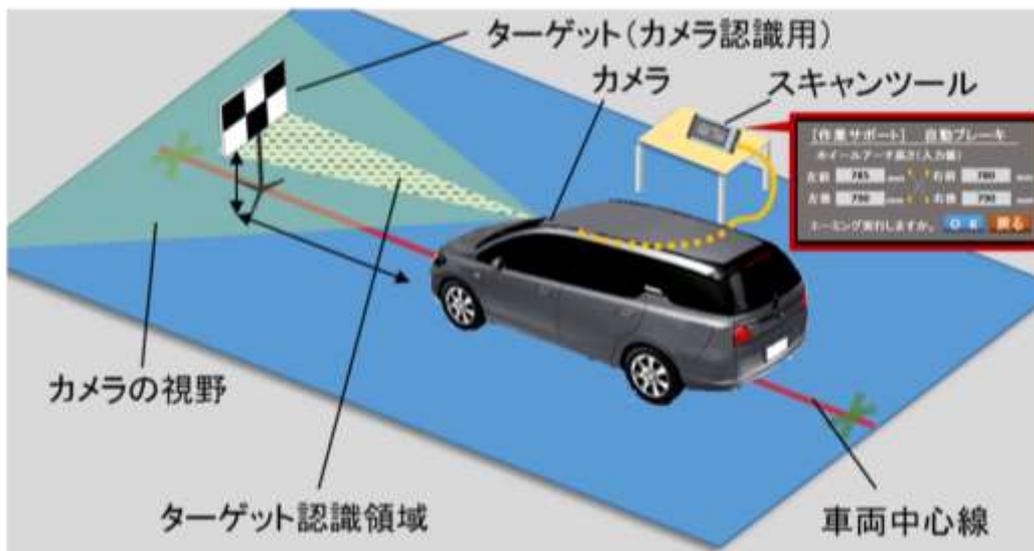
#### 23 自動エーミング機能に関する整理

24  
25  
26 エーミング作業については、以下の図のように、自動車の前方等に仮想目標物（ター  
27 ゲット）を設置し、車両を正確に正対させた状態で、スキャンツールを操作し、ターゲ

1 ットの認識状態を確認しながら、カメラやレーダーの調整を行う手法（「静的エーミン  
 2 グ」という。）以外にも、一定の条件下で自動車を走行させることで、自動的にカメラや  
 3 レーダーを調整する手法（「動的エーミング」という。）も存在する。車種により異なる  
 4 が、静的エーミング、動的エーミングいずれかのみで良いもの、双方を行う必要がある  
 5 もが存在する。このうち、ターゲット等を設置する必要がない「動的エーミングのみ」  
 6 の作業は、特定整備の対象としない。

7 ただし、動的エーミングのみにより調整可能な自動車であったとしても、カメラ等が  
 8 物理的に破損した場合には、カメラの交換等が生じ、ECUの機能調整（カメラを接続し  
 9 たことを認識させる、コーディング作業）等が発生することから、衝突被害軽減制動制  
 10 御装置及び自動命令型操舵機能が搭載された車両においては、認証を受けた事業場にお  
 11 いて実施されるべきである。

12 また、一部の自動車においては、カメラ、レーダー、レーザーのわずかな偏心を自動  
 13 で補正する機能（「自動エーミング機能」という。）を有するものがあるが、これらの実  
 14 施にはユーザーや整備事業者が介在しないことから、特定整備対象作業には該当しない。  
 15



16 図：ターゲットを用いたエーミング（静的エーミング）の実施イメージ

17 表：エーミングの種類と特定整備対象か否かの対応

種類	特定整備の対象か否か
静的エーミングのみ	対象
動的エーミングのみ	対象でない（ただし、カメラの交換等を伴う場合は対象）
静的、動的エーミング併用	対象

### 3.2. 認証のパターン

自動車特定整備事業は、3.1 で述べたとおり、前方をセンシングするために取り付けられた単眼・複眼のカメラ、ミリ波レーダー及び赤外線レーザーの取り外し又は機能調整等により行う自動車の整備又は改造に係る作業を新たに特定整備の対象とすることから、これらの作業に必要となる設備、機器は従来の分解整備に係るものと異なる。このため、新たに特定整備となる作業のみの認証基準を定めるほか、現行の分解整備の範囲で認証を受けることができるよう存置し、その両方の作業を事業として行う場合であっても、地方運輸局長の認証を受けることができることとする。

この場合、分解整備のみを行うパターン、新たに特定整備となる作業（以下、「電子制御装置整備」という。）のみを行うパターン、分解整備及び電子制御装置整備の両方を行うパターンの3パターンが想定される。



図：特定整備のパターン

#### 構内外注の扱いについて

いわゆる「構内外注」として、車両を入庫した整備工場にガラス施工業者等の技能者が出向き、交換作業を行う形態が存在する。特定整備の認証を受けている事業者（電子制御装置整備の認証を含む認証を受けているものに限る。）が、前方を監視するカメラが装着されている窓ガラスを取り外す作業等を要する場合であって、窓ガラスの取り外し作業等を、ガラス施工業者等が当該特定整備事業者の事業場において作業することに関しては、認証制度の趣旨に鑑み、以下のような条件において可能とすべきである。

- 電子制御装置整備に該当する整備を行うガラス施工業者等の工員（当該特定整備事業者の工員でない者）については、当該工員が当該特定整備事業者と外注契約等を締結することで、当該特定整備事業者の工員とみなす
- 当該電子制御装置整備の責任は当該特定整備事業者（外注元）が担うこととし、特定整備記録簿の記載は、当該特定整備事業者が行う

### 1 3.3. 認証基準（設備）

2 設備に係る認証要件は次のとおりとすべきである。

#### 3 (I) 分解整備のみを行う場合の設備要件

4 分解整備のみ行う場合については、従来と同様に屋内作業場（点検作業場、車両整備  
5 作業場、部品整備作業場）と車両置場を必要とし、これまでの要件と変更はないものと  
6 する。

#### 7 (II) 電子制御装置整備のみを行う場合の設備要件

8 電子制御装置整備のみを行う場合については、作業場の要件として、作業を行う平滑  
9 な電子制御装置点検整備作業場と整備完了車及び整備待ち車の路上放置（駐車）を防止  
10 するため車両置場を必要とする。

11 電子制御装置点検整備作業場の広さについて、自動車メーカー等が整備要領書等にお  
12 いて定めている値は、メーカー・車種（搭載されているシステム）により様々であるが、  
13 法第 80 条において、認証を行う基準は『必要な最低限度』とされていることを踏まえ  
14 れば、認証を受けようとする事業場において全てのメーカー・車種に対応できる作業場  
15 を備える必要はない。よって、その基準については、エーミング作業を行うことができ  
16 る車種が存在する最低限の寸法を基準として検討すべきである。

17 国土交通省が国内自動車メーカーの協力を得て行った調査を踏まえれば、その値は次  
18 の表のとおりとなる。

19

1

表：電子制御装置点検整備作業場の基準

対象とする自動車	エーミングに必要な寸法（車両前部）	電子制御装置点検整備作業場の基準	参考（Ⅰ）の作業場の基準
普通（大）	【5m×5m】	【16m×5m】 【うち屋内 7m×5m】	屋内 13m×5m
普通（中）	【5m×指定無し】	【13m×3m】 【うち屋内 7m×3m】	屋内 10m×5m
普通（小）	【1m×2m】	【7m×2.5m】 【うち屋内 3m×2.5m】	屋内 8m×4.5m
普通（乗）	【1m×2m】	【6m×2.5m】 【うち屋内 3m×2.5m】	屋内 8m×4m
小型四輪	【1m×2m】	【6m×2.5m】 【うち屋内 3m×2.5m】	屋内 8m×4m
小型三輪	【1m×2m】	【6m×2.5m】 【うち屋内 3m×2.5m】	屋内 8m×4m
小型二輪	-----	-----	屋内 3.5m×3m
軽自動車	【2m×指定無し】	【5.5m×2m】 【うち屋内 4m×2m】	屋内 5m×3.5m

2

注）電子制御装置点検整備作業場の基準は、対象とする自動車の標準的な寸法にエーミングに必要な寸法を加えた数値とする。

3

4

屋内の作業場の奥行については、エーミングに必要な寸法に、自動車の前部付近での作業スペース分（2m）を加えた数値とし、間口については、エーミングに必要な寸法、自動車の全幅及び作業スペース分（0.5m）を考慮した数値とする。

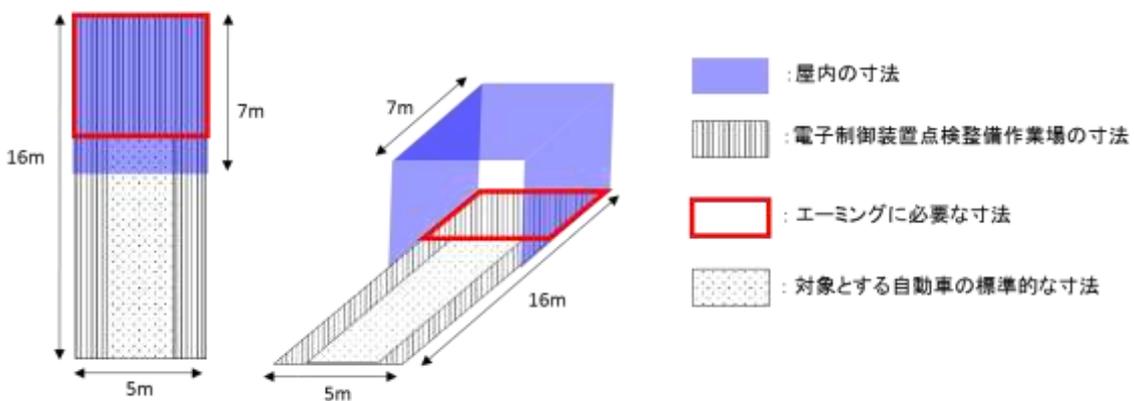
5

6

7

8

普通自動車（大型）の例



9

図：電子制御装置点検整備作業場の寸法の概略図

10

1 電子制御装置点検整備作業場について、自動車メーカー等の定める整備要領書には  
2 「水平」な場所で作業を行うことが求められている場合が多いが、現状において、水平  
3 な場所を用意ができない場合には水準器等を用いて、車両とターゲットを正対させる  
4 「擬似的に水平な」状態を再現させることにより整備が行われていること、ほとんどの  
5 整備工場において、指定整備事業の指定要件として求めている完成検査場を除けば、完  
6 全に「水平」な作業場を有していないことから、その要件を「平滑」であることとする  
7 とともに、水平を確認するために必要な機器として水準器の保有を義務づける。

8  
9 工具の要件として、整備事業者は点検後に保安基準不適合又は保安基準不適合のおそ  
10 れが確認された場合、少なくとも OBD 検査の対象となる装置の故障を解消するために  
11 整備箇所を特定することが可能な整備用スキャンツールが必要となることから、整備用  
12 スキャンツールを必要工具とする。

13 なお、義務づける整備用スキャンツールの性能及び機能については、対象となる装置  
14 の点検及び整備が適切に実施できるものとして、少なくとも、一車種以上の車両におい  
15 て、排出ガス等発散防止装置、制動装置、かじ取り装置及び前方監視用カメラ、レーダ  
16 ー等を用いたセンシングシステムに対応し、整備に必要な機能として、DTC の読取・消  
17 去機能、前方監視用カメラ、レーダー等を用いたセンシングシステムの機能調整等を有  
18 すること等の技術要件を課す。

19  
20 その他の設備等の要件として、ターゲット等の専用器具や整備に必要な情報について  
21 は、自動車メーカー・車種において多種多様であり、全車種のもを保有することは困  
22 難である。そのため、認証要件には求めないものの、実作業において必要となることか  
23 ら、例えば、入手をする方法について確認することにより、認証できることとする。

24 なお、3.7 に述べるとおり、自動運行装置の点検・整備に必要な技術情報は、自動車  
25 メーカー等が技能や必要な設備を有するか等を確認の上、提供できるとすることから、  
26 これらの情報が入手できない事業場に対しては、認証を与えるべきでない。

27 (Ⅲ) 分解整備及び電子制御装置整備の両方を行う場合の設備要件

28 上記 (Ⅰ) 及び (Ⅱ) それぞれの要件に適合することが必要となる。

29 この場合、電子制御装置点検整備作業場は、分解整備の認証要件として求めている点  
30 検作業場及び車両整備作業場のほか、指定自動車整備事業の指定要件として求めている  
31 完成検査場と兼用することができることとする。

### 33 3.4. 設備の共用

34 3.3 (Ⅱ) 及び (Ⅲ) の場合、認証を受けようとする事業者は、電子制御装置点検整備

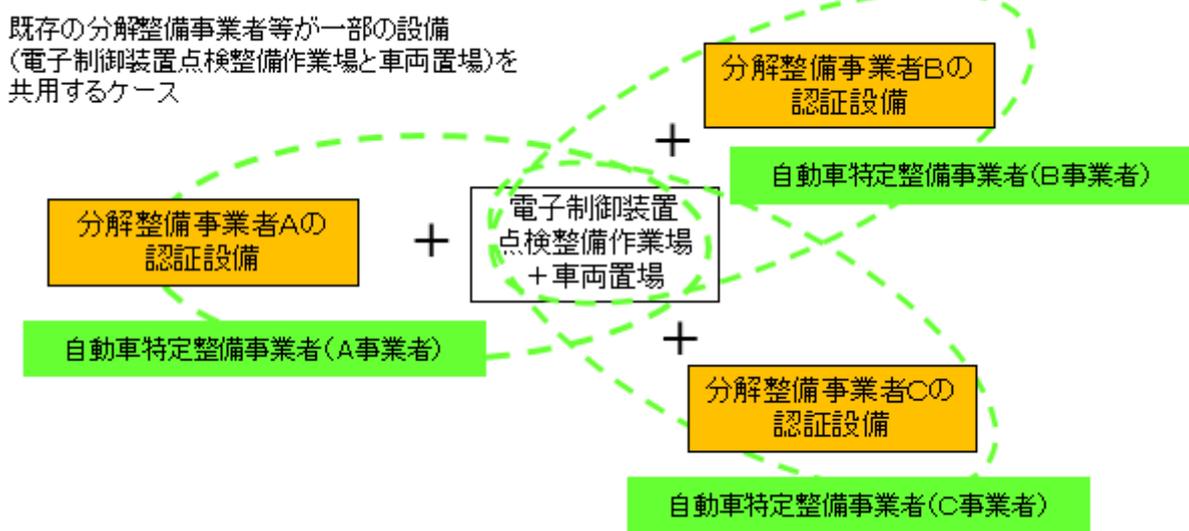
1 作業場の場所を確保できない場合が想定される。これに対し、電子制御装置点検整備作  
2 業場と車両置場については、一定の要件（指定自動車整備事業規則で定める検査の設備  
3 の共同使用の要件と同程度の要件）を満たす他の場所を共用することを可能とし、多く  
4 の事業者において認証が取得できるよう措置を講じるべきである。

5 具体的には、電子制御装置点検整備作業場及び車両置場に限り、それぞれ次のとおり  
6 共用を認める。

7 ① 他の特定整備事業者の電子制御装置点検整備作業場及び車両置場を共用するケー  
8 ス

9 ② 複数の事業者が一つの電子制御装置点検整備作業場及び車両置場を共用するケー  
10 ス

11 ②の場合、共用先を電子制御装置点検整備作業場として認証することから、その場所  
12 で、ガラス交換やバンパ交換をし、そのエーミング作業を実施することはできるが、エ  
13 ンジンの脱着など従来の分解整備を行うことはできないことになる。



15 図：一部の設備を複数の事業者で共有するイメージ

### 18 3.5. 認証基準（従業員）

#### 19 従業員に関する基準

20 工員等に係る認証要件は次のとおりとすべきである。

#### 21 (I) 分解整備のみを行う場合の従業員要件

22 従来と同様に、工員数、自動車整備士の最低要件、自動車整備士保有割合、整備主任  
23 者の資格要件について変更はないものとする。

1 (Ⅱ) 電子制御装置整備のみを行う場合の従業員要件

2 以下の表のとおり。

3 表：電子制御装置整備における工員等の認証要件

工員数	電子制御装置整備に従事する者としては、ガラス交換、バンパ交換等のほかエーミング作業を適切に実施する必要があることから、2人以上とする。
自動車整備士の最低要件	工員のうち、少なくとも一人については、 1級自動車整備士（二輪を除く）の資格を保有している者 又は 1級自動車整備士（二輪）、2級自動車整備士、自動車電気装置整備士、自動車車体整備士のいずれかの資格を保有している者が、国土交通大臣が定めた一定の基準を満足している講習を受講し、一定の技術を習得した者 とする。
自動車整備士保有割合	自動車整備士の割合については、従業員の1/4以上（1級自動車整備士、2級自動車整備士、3級自動車整備士、自動車電気装置整備士、自動車車体整備士/全整備要員）とする。
整備主任者の資格要件	1級自動車整備士（二輪を除く）の資格を保有している者 又は 1級自動車整備士（二輪）、2級自動車整備士、自動車電気装置整備士、自動車車体整備士のいずれかの資格を保有している者が、国土交通大臣が定める一定の基準を満足している講習を受講し、一定の技術を習得した者 とする。

4

1 (Ⅲ) 分解整備及び電子制御装置整備の両方を行う場合の従業員要件  
2 工具数、自動車整備士の最低要件、自動車整備士保有割合、整備主任者の資格要件に  
3 ついては、上記（Ⅰ）及び（Ⅱ）全ての要件に適合することが必要となる。  
4

#### 5 国土交通大臣が定める一定の基準を満足している講習の提供

6 国土交通大臣が定める講習は、自動車整備士資格を以って技能等の担保を講じるべき  
7 内容に替えることであることから、学科、実技及び試問で構成し、当該整備主任者に必  
8 要な知識及び技能を習得させることを目的として行うべきである。

9 また、国は、速やかに、自動車の使用者が認証を受けている事業者を判別できるよう  
10 にし、衝突被害軽減制動制御装置等の整備を確実に実施できる環境を整えるため、法施  
11 行と同時に認証の取得ができるよう、当該講習を法施行に先立って実施すべきである。

12 なお、講習の実施にあつては、多くの受講希望者が予想されることから、需要に応え  
13 られるよう関係団体等とも連携しながら行うべきである。  
14

### 15 3.6. 遵守事項（整備主任者研修）

16 整備主任者研修は、従来の開催方法と同様に法令、技術研修を行うものとし、事業の  
17 形態にかかわらず整備主任者として選任されている者が受講することとする。

18 このため、今後の整備主任者研修においては、最新の電子制御装置整備の内容も含め  
19 ていくことが望ましい。  
20

### 21 3.7. 点検整備に必要な技術上の情報の提供

22 自動車の先進技術の点検整備については、例えば、スキャンツールを用いて電子装置  
23 の状態を診断した上で機能調整を行う作業など、スキャンツールやメーカーの指定する  
24 専用工具のほか、自動車メーカーが作成している「整備要領書」等の型式固有の詳細な  
25 技術情報がなければ適切にその整備を行うことができないものが存在する。

26 これらの状況を踏まえ、自動車整備技術の高度化検討会においては、(一社)日本自動  
27 車整備振興会連合会が管理・運営する整備情報提供システム「FAINES」の活用等、自  
28 動車メーカーの理解と協力を得ながら点検整備に必要な情報が提供されるための環境  
29 整備に取り組んできている。

30 この結果、現在では多くの型式について情報が提供される環境が整っているが、一部  
31 の車種や装置について提供がされていない、情報提供の手法が統一されていない等の課  
32 題もあることから、改正法において、自動車メーカー等から整備を行う整備事業者等へ  
33 の情報提供を義務付けることとされた。

34 提供をしなければならぬ情報やその方法については、国土交通省令において定める

1 こととされているが、それぞれ、以下に掲げるとおりとすべきである。

2  
3 <提供すべき情報の範囲>

- 4 ・ 原則、ディーラーに対して提供されている情報と同じもの（専用スキャンツール  
5 を含む）を提供する  
6 ・ ①自動車の盗難又は不正改造につながるおそれがあるものとして特別の注意が必要と認められるもの、②自動車の販売時において行う制御装置のプログラムの初期化にかかるものについては、交通政策審議会のとりまとめにも言及があるとお  
7 り、提供をしなくてよいものとする  
8  
9

10  
11 <参考：提供しなければならないものの例示>

- 12 ・ 専用スキャンツールについては原則提供（セキュリティなどの機能を除くことは  
13 可能）  
14 ・ ターゲット等の専用工具  
15 ・ 整備要領書  
16

17 <提供の方法>

- 18 ・ 点検整備は使用過程の車両すべてにかかることから、情報提供も原則全ての車両  
19 を対象とする  
20 ・ 情報提供は、新車の発売日から6ヶ月以内に行う  
21 ・ 自動運行装置など、高度な技術にかかるものは、技能や必要な設備を有するか等  
22 を確認の上、契約を結んだ者に限り提供することができる  
23 ・ 専用スキャンツールの提供については、その準備に時間がかかることから、2020  
24 年内に提供を行えば良いこととする  
25 ・ 合理的な範囲（ディーラーへの提供と非差別的な価格）において有償とすることが  
26 できる  
27 ・ 少数台数車両などは、問い合わせに応じて対応することも可能  
28 ・ 自動車メーカーがサポートを終了しており、ディーラーに対しても提供されなくな  
29 った情報については提供義務から外す  
30

31 情報提供に関する海外法規としては、EU の Euro5/6 (No.715 (2007) , No.595  
32 (2009)) やマサチューセッツ州を皮切りに米国で広まりを見せつつある Right to  
33 Repair (R2R) 法 (2013) などがあるが、これら規則との主な違いは次の表のとおり  
34 である。日本においては、すべからく WEB 上で公表するといった自動車メーカーへ

1 の大きな負担を求めない一方、原則全ての車両を対象とすべきである。

2 このほか、国土交通省が国内外の自動車メーカーに対して実施したアンケートにお  
3 いては、真に整備に必要かどうか、整備工場であるか否かの確認を行いたいとの意見  
4 が寄せられている。これに対し、例えば R2R 法では政府系機関による身元照会スキ  
5 ムが存在するが、日本においては、法に基づく認証を受けた自動車特定整備事業者は、  
6 地方運輸局長等より認証番号が与えられるため、これを契約時に確認する等により確  
7 認ができるものとする。

8 なお、制度を運用していくに当たり点検整備に必要な情報が出ていないと思われる  
9 事象が発生した場合には、当面の間、自動車整備技術の高度化検討会の場を活用し、  
10 整備事業者、自動車メーカー等の意見を踏まえながら調整をすることが望ましい。

11  
12 表：海外法規との主な違い

	EU, R2R 等の海外法規	日本（今般の義務として新設）
対象自動車	例えば 2002 年以降などと、年式を区切っていることが一般的	すべて
提供されない情報	セキュリティ関係	セキュリティ関係
情報の提供方式	誰でもが自由にアクセス（有料）できる形にて、HP 等においてシステムを用意する必要あり	HP 等においての公表を推奨するが、少数台数車両などは、問い合わせに応じた個別対応可
金額	有償とできる	有償とできる
情報の提供期限	-	自動車メーカーがサポートを終了しており、ディーラーに対して提供されなくなった情報については提供しなくてもよい
情報を受ける事業者等の身元確認	スキームがある場合があり	認証番号を利用
情報提供がされていない場合の仲裁措置	規定あり	自動車整備技術の高度化検討会等において対応を検討

1

参考：改正法による情報提供義務の規定

(自動車の点検及び整備に関する情報の提供)

第五十七条の二 自動車の製作を業とする者又は外国において本邦に輸出される自動車を製作することを業とする者から当該自動車を購入する契約を締結している者であつて当該自動車を輸入することを業とするもの（以下「自動車製作者等」という。）は、国土交通省令で定めるところにより、その製作する自動車で本邦において運行されるもの又はその輸入する自動車について、第七十八条第四項に規定する自動車特定整備事業者又は当該自動車の使用者が点検及び整備（第四十七条の二及び第四十八条の規定によるものを除く。次項において同じ。）をするに当たつて必要となる当該自動車の型式に固有の技術上の情報であつて国土交通省令で定めるものをこれらの者に提供しなければならない。

2 (略)

2

3

参考：交通政策審議会小委員会の報告書

4. 現行の自動車の安全確保に係る制度の評価及び今後の見直しの方向性

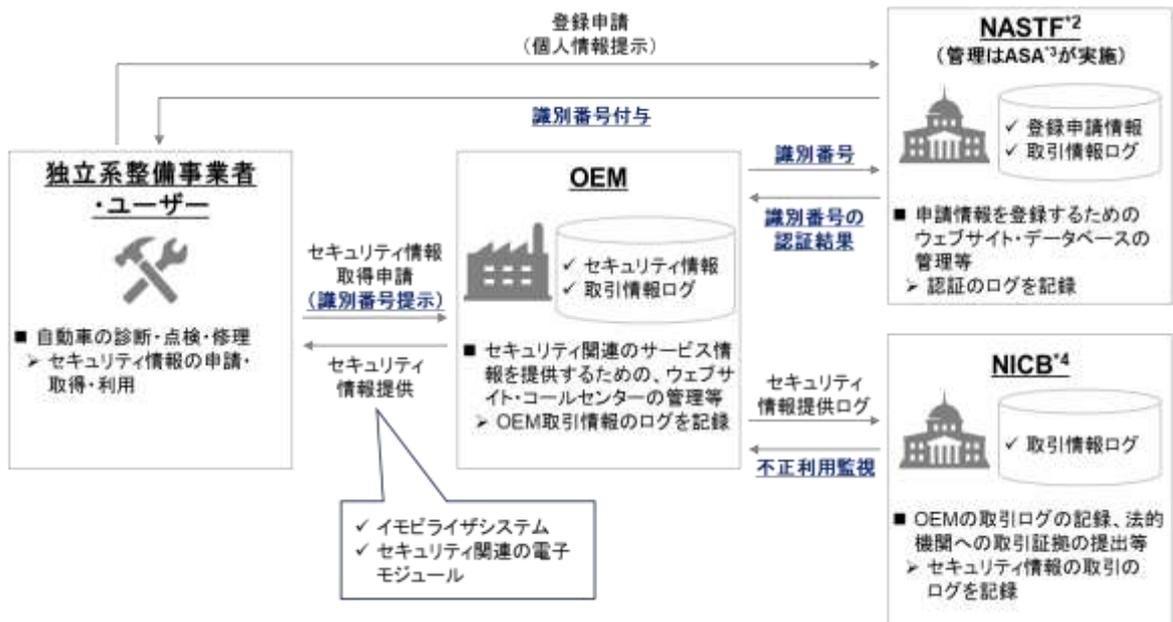
(3) 点検整備

② 先進技術の点検整備に必要な技術情報のあり方

<短期的な取組>

(ア) 国、国内自動車製作者、輸入車インポーター、日本自動車整備振興会連合会等の関係者は、点検整備を実施するにあたって必要となる技術上の情報を、セキュリティにも留意しながら、全国の自動車分解整備事業者等へ確実かつ円滑に提供することが必要である。

4



5

図：情報提供にあたっての身元情報確認スキーム（マサチューセッツ法）

6

注）日本はここまでせずとも、認証番号にて代替可能

7

### 3.8. 点検基準の見直し

分解整備の範囲拡大に伴い、法の施行日以降、自動車の使用者が特定整備に該当する作業を行った際には点検整備記録簿に、特定整備事業者が特定整備をしたときには特定整備記録簿にその作業の内容を記載することになる。

また、近年では自動車の各構造装置が電子的に制御されるようになり、電子的な状態を確認する点検・整備の重要性は、より一層増すと言える。

これらを踏まえ、これまで各構造装置の摩耗・損傷といった外観を点検する項目が主だった点検基準を、電子制御装置の状態が点検できるよう「OBDの診断の状態」をその他の点検箇所の点検項目に追加し、今後導入を予定しているOBD検査の対象外としている大型特殊自動車、被牽引自動車、二輪自動車を除いた自動車を対象とするよう見直すべきである。点検時期については、電子制御装置の状態は、各装置の機能の確認に相応するものであるが、現状の点検基準において各装置の機能の確認は、その使用の様態を考慮した1年/2年とされているところ、電子制御装置については貨物自動車・乗用自動車の別による使用の様態による差は大きくないと考えられることから、「OBDの診断の状態」の点検は貨物自動車を基本として1年ごととすることが適当である。

「OBDの診断の状態」を点検するに当たっては、保安基準不適合と判断される状態に至る前の段階を確認する必要があることから、この前提条件を満たす点検方法として、少なくとも現時点の実態としては、保安基準不適合のおそれのある状態を警告灯の表示により確認できる設計となっていることが自動車メーカーから確認できたことから、点検の手法として警告灯の点灯を確認することとする。

なお、警告灯は、保安基準が適用されていない装置についても点灯することから、点検の対象は保安基準が適用される装置に関する点灯の確認に限定すべきである。

整備については、各自動車メーカーで電子制御の方法は異なるため、スキャンツール等を使用して点灯の原因となる故障箇所を特定した後、自動車製作者等の作成する整備要領書に基づいて行うべきである。

以上を踏まえて、点検基準、点検の実施方法、整備の実施方法は、それぞれ、以下に掲げるとおりとすべきである。

#### <点検基準>

- ・ その他の点検箇所に「OBDの診断の状態」を追加する
- ・ 大型特殊自動車、被牽引自動車、二輪自動車を除いた自動車を適用する
- ・ 1年ごとの点検とする
- ・ 点検は原動機（異常）の警告灯、制動装置（異常）の警告灯、アンチロックブレーキシステム（異常）の警告灯、前方のエアバッグ（異常）の警告灯及び側方のエアバッグ（異常）の警告灯並びに衝突被害軽減制動制御装置、自

1 動命令型操舵機能及び自動運行装置に係る警告灯に限ることとする

2 <点検の実施方法>

- 3 ・ イグニッション電源をオンにした状態で診断の対象となる警告灯の識別表示  
4 等が点灯することを確認し、エンジンを始動させる。そして、診断の対象とな  
5 る警告灯の識別表示等が消灯することなく点灯または点滅し続けていないか  
6 を目視などにより点検する  
7 ・ ただし、自動車メーカー等の作成する整備要領書で方法が定められている場合  
8 には、その方法により点検する

9 <整備の実施方法>

- 10 ・ 診断の対象となる警告灯が点灯している場合は、スキャンツール等を使用して  
11 点灯の原因となる故障箇所を特定し、自動車メーカー等の作成する整備要領書  
12 に基づいて整備を行う

13  
14 施行の時期については、今回の点検基準の見直しは既販車にも適用されることから、  
15 改正内容の周知を十分に図るとともに、市場の混乱が生じないように自動車メーカーが発  
16 行するメンテナンスノートの改訂や整備工場の点検整備に関するシステム更改の期間  
17 を考慮して、公布から施行まで9ヶ月の期間を設けることが望ましい。

18 自動車の使用者が定期点検整備や特定整備に該当する作業を行った際には点検整備  
19 記録簿に記載する必要がある。点検整備記録簿の様式や記載方法は法令で定められては  
20 いないが、自動車の使用者や整備事業者への影響が大きいため、新たな点検項目に  
21 対応した点検整備記録簿の記載方法等について業界団体と連携しつつ対応することが  
22 望ましい。また、特定整備事業者が特定整備をしたときに記載する特定整備記録簿につ  
23 いても同様とする。

24  
25 **3.9. 今後の指定自動車整備工場のあり方**

26 保安基準適合証の交付について

27 指定自動車整備事業の指定を受けた事業者については、法第94条の2により、優良  
28 自動車整備事業者認定規則第5条から第7条に定める設備、技術、管理組織を有しなけ  
29 ればならないと規定されていることから、法第48条の第1項の規定に基づく点検に付  
30 随する全ての整備作業（一部委託作業を除く）が実施できることが求められている。つ  
31 まり、原則として、電子制御装置整備に係る特定整備の認証を受けていない場合は、そ  
32 の整備を行うことができないため、保安基準適合証を交付することはできない。

1 一方で、3.10にあるとおり、改正法の施行の際、現に電子制御装置整備作業に相当す  
2 る事業を営んでいる者については、経過措置期間中、認証を受けずとも引き続き当該  
3 事業を営むことができることとされている。これを踏まえ、電子制御装置整備に係る特定整備  
4 の認証を受けていない指定自動車整備工場における保安基準適合証の交付は、以下のと  
5 おりとすべきである。

- 6 ① 改正法の施行の際、現に電子制御装置整備に相当する事業を営んでいる場合  
7 経過措置期間中に限り、電子制御装置整備に該当する装置を備え付けている自  
8 動車についても、点検の結果、必要な整備を行った場合には、保安基準適合証を  
9 交付して差し支えないものとする。
- 10 ② 改正法の施行の際、現に電子制御装置整備に相当する事業を営んでいない場合  
11 新たに電子制御装置整備に係る認証を受けない限り、電子制御装置整備に該当  
12 する装置を備えている自動車の保安基準適合証を交付することはできない。ただ  
13 し、電子制御装置整備に該当する装置を備えていない自動車に対しては、当面の  
14 間、保安基準適合証を交付することができる。

#### 15 16 改正法施行後の指定自動車整備事業者の指定について

17 改正法の施行後の指定自動車整備事業者の指定は、分解整備及び電子制御装置整備の  
18 認証を受けなければ認めべきではないが、電子制御装置整備が必要とならない自動車  
19 も一定数存在することから、改正法施行の際、現に自動車分解整備事業の認証（全部認  
20 証に限る。）を受けているものの、電子制御装置整備に相当する事業を営んでいない  
21 事業者に関し、経過措置期間中は、電子制御装置整備に該当する装置を備え付けていな  
22 い自動車に限定した指定自動車整備事業者の指定を認めることとする。

### 23 24 **3.10. 経過措置**

#### 25 自動車特定整備事業の認証にかかる経過措置

26 改正法の施行の際、現に電子制御装置整備（分解整備を除く特定整備事業）に相当す  
27 る事業を営んでいる整備事業者においては、法施行日から起算して4年を経過する日  
28 までの間は、認証を受けるために準備期間として、引き続き、当該事業を営むこと  
29 ができる旨の経過措置が規定されている。

30 この場合において、電子制御装置整備に相当する事業とは、3.1で述べた作業を含め、  
31 保安基準が適用されていない自動ブレーキやレーンキープ機能（衝突被害軽減制動制御  
32 装置及び自動命令型操舵機能に類似するもの）に係る単眼・複眼のカメラ、ミリ波レー  
33 ダー及び赤外線レーザーの取り外し又は機能調整等により行う自動車の整備又は改造  
34 が該当する。

1 対して、改正法施行日以降に新たに 3.1 で述べた作業を行う場合にあっては、電子制  
2 御装置整備に係る認証を受けなければならない。

3 なお、分解整備にあっては、法施行前後にかかわらず、新たに分解整備を事業として  
4 行う場合には認証を受ける必要がある。

5 このほか、先進技術の整備を着実に実施するためには、4 年の経過措置に関わらず、  
6 できるだけ早期に電子制御装置整備に係る認証を取得させるべきであることから、国等  
7 は、3.11 の標識の周知など、早期に認証が取得されるための環境整備に取り組むべきで  
8 ある。

### 10 点検整備に必要な技術情報の提供義務にかかる経過措置

11 自動車メーカーにおいては、現状専用スキャンツールの提供を行っていない場合がほ  
12 んどであり、3.7 に述べたとおり、提供にあたって必要な契約の用意、セキュリティ  
13 に関連する機能を削るためのシステム改修を行う期間を考慮する必要がある。

14 このため、専用スキャンツールの提供にあたっては、2020 年内の間、猶予期間を置く  
15 ことが望ましい。

## 17 3.11. 自動車特定整備事業者等の標識について

18 交通政策審議会で提言されているとおり、新たに規定される自動運行装置（電子制御  
19 装置整備を含む）を取り扱う自動車特定整備事業者は、一般の自動車使用者が容易に認  
20 識できるよう、これまで規定されている標識とは別に新たに規定することが必要である。

21 具体的には、3.2 で述べた分解整備のみを行う事業者及び電子制御装置整備のみを行  
22 う事業者は、特定整備に係る全ての作業を行うことはできないため、従来と同様  
23 のものとし、分解整備及び電子制御装置整備全てを行う事業者にあっては、従来と同様  
24 と異なる標識とすることが望ましい。

25 なお、指定自動車整備事業者及び優良自動車整備事業者の標識については、経過期間  
26 後において、業務範囲が異なることはないことから既存の標識を変更することはしない  
27 こととする。

## 1 4. 継続的な検討課題

### 2 4.1. 自動車整備士資格等の見直し

3 自動車ブレーキなど先進安全技術を搭載した自動車の普及など、自動車の電子化・高度  
4 化に伴い、自動車の電子的な点検・整備・検査が求められていることを踏まえつつ、自  
5 動車整備業界の将来のあるべき姿を見据え、それら技術の発展に対応する人材の育成方  
6 法及び制度の見直しなど、今後の自動車整備士資格のあり方について検討する必要がある  
7 ため、自動車整備技術の高度化検討会の傘下の「自動車整備士資格制度等見直  
8 しWG」において検討を進め、早急に自動車整備士資格の見直しを図るべきである。ま  
9 た、生産性向上に資する設備機器の開発・普及状況等を踏まえた整備事業者に必要な従  
10 業員要件の見直しについても、併せて検討を行うべきである。  
11

### 12 4.2. 点検整備に必要な技術情報の利用環境改善

13 点検整備に必要な情報については、現状（社）日本自動車整備振興会連合会が構築  
14 する FAINES を活用すれば一元的な入手が可能となっているが、個々の整備要領書は  
15 自動車メーカーにより異なることから自動車整備事業者からは整備要領書から必要な  
16 情報が探しにくいとの声もある。このため、自動車製作者、（社）日本自動車整備振興  
17 会連合会においては、整備事業者が情報を調べやすい環境となるよう、対策を検討する  
18 べきである。

19 また、輸入車においては、入手ができたとしても生産国の言語によるものであり、日  
20 本の事業者が利用しやすい環境にあるとは言えないほか、FAINES に比べ、高価なもの  
21 となっている。欧州等においては、自動車製作者等は整備要領書を販売国の言語で用意  
22 をすることが求められていることを鑑みれば、自動車製作者等はこれら情報の日本語に  
23 よる提供や、専門の整備事業者が利用しやすい価格となるよう努めるべきである。  
24

### 25 4.3. 点検の実施方法の見直し

26 警告灯が点灯している状態で整備を行えば保安基準不適合の状態に至ることはない  
27 という制度的な担保はないことから、点検の実施方法については引き続き議論していく  
28 べきである。  
29

### 30 4.4. 点検整備の実施促進

31 自動車技術の高度化により、先進技術については、特に予防的な点検整備の確実な実  
32 施が重要となる。一方、現在の定期点検（中間点検）の実施率は乗用車で約6割に留ま  
33 っていることを踏まえれば、例えば、先進技術が機能しなかった場合の事故時の責任の

1 割合を加重する可能性の検討など、点検整備の実施を促進するための方策について検討  
2 すべきである。

#### 4. 5. 汎用スキャンツールの開発促進

5 自動車の電子化・高度化に伴い、自動車の点検・整備において、スキャンツールは必  
6 要不可欠なものとして自動車整備業界においても広く普及してきており、今後もその重  
7 要性は増していくものと考えられる。一方、メーカーや車種に合わせて複数の専用スキ  
8 ャンツールを持つことは、中小規模の事業者では、金銭的負担が大きいことから、1台  
9 のスキャンツールで様々な車種に対応し、専用スキャンツールと同等の機能を持つ汎用  
10 スキャンツールの早期開発が期待されている。

11 このため、スキャンツールメーカーにおける汎用スキャンツールの開発促進を図るた  
12 め、自動車メーカーとツールメーカーの間において、スキャンツールの開発に必要な情  
13 報の提供に係る契約が適正な価格、公正なルールにより行われるよう、共通の契約ルー  
14 ルの見直しを引き続き行っていく必要がある。

#### 4. 6. 自動運転車への対応

17 自動運転車の点検及び必要な整備の技術面、人材、整備情報については、一定の環境  
18 (自動車製作者等から自動運行装置を装着した自動車の自動運行装置を整備するため  
19 の情報を入手できることなど)を有する自動車特定整備事業者が取り扱えることになる  
20 ものと考えられる。

21 このため、自動運行装置に特化した新たな認証制度を構築することは想定していない  
22 もの、引き続き、自動運転車の普及状況を注視しながら、検討することが望ましい。

#### 4. 7. 整備事業者間の連携

25 自動車整備技術の高度化や特定整備制度により、整備事業者が廃業し、整備空白地の  
26 発生や指定整備率が低下することがないように、各地域の振興会等が主体的に先進整備  
27 に係る講習や人材確保セミナー等を開催し、整備事業者が連携して取り組む体制を構築  
28 できるよう、国が取組事例を紹介し、積極的に支援していくべきである。