

自動車特定整備事業者が事業場以外の場所において特定整備を行う場合の 実施規程案に関する意見募集の結果について

令和7年3月31日
国土交通省
物流・自動車局

国土交通省では、令和7年1月8日から令和7年2月7日まで、自動車特定整備事業者が事業場以外の場所において特定整備を行う場合の実施規程案に関する意見の募集を行いました。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

- ① 募集期間：令和7年1月8日（水）～令和7年2月7日（金）
- ② 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- ③ 意見提出方法：インターネット、電子メール及び郵送

2. 意見数

提出意見数 91 件（今回の御意見募集対象と直接関係しない御意見を含む。）

3. お問い合わせ先

国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課
電話番号（代表） 03-5253-8111（内線 42426）

御意見の概要及び国土交通省の考え方

No	御意見の概要	国土交通省の考え方
1	<p>訪問で特定整備を許可するという事ですが、</p> <p>1.マンションや賃貸の駐車場で整備を行った場合、住民や所有者からクレームがきたり地面が汚れる、環境的に油等が流出する等の恐れがある。グリストラップの無い場所で作業を行うべきではない。</p> <p>2.ジャッキアップしてウマを入れて下にもぐる作業が当然あるが、床強度が検証されてない場所での作業は落下事故につながる。</p> <p>3.天候、気候などの作業条件が劣悪で整備士の健康問題や出来栄の点でミスが増える恐れがある。</p> <p>以上安全が担保されないので許可すべきではないと考えます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>1. 限定訪問特定整備の作業内容は基本的に油等が流出しないようなものに限定しており、加えて、作業場所は、公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所に限定します。</p> <p>2. 限定訪問特定整備の作業場所は、平滑に舗装されていることなど、安全性の確保も図ることのできる場所に限定します。</p> <p>3. 作業開始前には、事業者の責任の下、作業場所において安全性を確保できるかどうかを入念に確認することを義務付けます。</p>
2	<p>整備事業を営むものです。個人宅・法人へ出向いての整備において車台を持ち上げて作業するようなものは行うべきではないと思います。車台を持ち上げるためには接地面が並行であり平滑であり強度がしっかりしていることが重要です。コンクリートやアスファルト以外の場所では思いもよらない事故につながります。出張作業で個人で作業している場合はもしもの事故でも発見が遅れ生命に支障をきたすことも考えられます。整備士の安全を守るためにも断固として反対します。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所において安全性を確保できるかどうかを入念に確認することを義務付け、万が一、事故が発生した場合には当該事業者が責任を負うことも明確にします。</p>

3	<p>走行中に異音が発生した場合などに使用者が緊急停車したにもかかわらず、人手不足でレッカー移動や指定・認証工場へ入庫できないことは多い。</p> <p>実際問題として、認証を持っていない工場や中古車屋、いわゆる「整備士の友人」と名乗る元整備士などが自社レッカー等で運んで許可なく隠れて交換していることは国交相もわかっているだろうと考える。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>まさにご指摘いただいたような場合に自動車特定整備事業の認証を取得していない者(いわゆる「未認証事業者」)が特定整備を実施してしまうと、安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることができないリスクがあるため、今般、事業場以外の場所において特定整備を行うことができる者は、自動車特定整備事業者に限定することを明確化するとともに、その要件を具体的に規定します。</p>
4	<p>国民生活や自動車整備業の実情にマッチした有意な法令改正だと思えます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p>
5	<p>認証工場、指定工場など限られた場所でしか特定整備ができないのには『安全』が理由の一つだと思えます。その安全が確保できる保証もない野良整備のような事を許すということは整備に対する理念を根底から覆す悪手だと思えます。反対です。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>特定整備は、車両の安全性を確保するために重要な整備であるため、自動車特定整備事業者しか実施できないものとするべきです。そこで、今般、事業場以外の場所において特定整備を行うことができる者は、自動車特定整備事業者に限定することを明確化します。また、訪問特定整備の作業場所及び作業内容は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるものに限定します。</p>

6	<p>以下の理由により反対いたします。</p> <p>1.「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」の定量的判断が不可能本規程案において規定されている「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」の定義が曖昧であり、その基準を定量的に判断することは現実的に困難です。このような不明確な基準に基づいて実施が進む場合、特定整備の適切な管理が困難となり、ひいては安全性や環境保全が確保されない恐れがあります。</p> <p>2.不適切な作業環境が重大なミスに繋がる可能性設備や環境が十分でない場所で特定整備を行うことは、整備ミスを引き起こすリスクを高めます。特にブレーキやステアリングといった重要部品の整備ミスは、重大事故を引き起こす可能性があり、安全性確保の観点から到底許容できません。以上の理由から、本規程案には重大な問題があると考えます。訪問整備のニーズが高まる現状は理解いたしますが、本案では安全性や環境保全の確保が極めて不十分であり、現段階では受け入れることができません。そのため、現案の廃止を強く求めます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>1. 頂戴したご意見を踏まえ、「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」の解釈を別途具体的に提示します。</p> <p>2. 「訪問特定整備」は、自動車特定整備事業の認証基準のうち設備や作業機器の要件を満たす場所でなければ実施することができないため、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができます。また、限定訪問特定整備は、そもそも事業場以外の場所において安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるものと認められるごく一部の作業に限定しています。</p>
7	<p>認証工場や指定工場の事業場外での特定整備は「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」に反するものだと思います。</p> <p>設備の整っていない場所で特定整備をすることは整備不良車等を増やすことに繋がりますし、整備をする上で1番重要な「安全」ということを全く無視していることだと思います。</p> <p>ですので事業所外での特定整備は反対です。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見を踏まえ、限定訪問特定整備の作業場所の要件である「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることが求められるなど、その解釈を別途具体的に明示します。</p>

8	<p>国産ディーラーで整備士として従事しています。</p> <p>安全性の確保等の明確な基準が規定されていない状態での整備は整備の安全性の担保が出来ず、また整備に当たる整備士の事故に繋がる恐れがある為、賛成出来ません。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見を踏まえ、訪問特定整備及び限定訪問特定整備の作業場所の要件の解釈を別途具体的に明示します。</p>
9	<p>反対！</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>本制度に反対される方々のご意見も踏まえ、適切な制度を構築します。</p>
10	<p>庭先でやれるのはせいぜいオイル交換とか電球交換程度。</p> <p>保安部品の整備は環境が整ったところでないと、整備する方も危険な作業になる。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見を踏まえ、限定訪問特定整備の作業場所の要件である「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることが求められるなど、その解釈を別途具体的に明示します。</p>
11	<p>これは、どこでも安全な平坦(砂利やアスファルト関係なし)な場所や庭先で特定整備をやって良いいってことですよ。廃棄物を捨てる環境とかどこにあるんですか？</p> <p>反対です</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>限定訪問特定整備の作業場所は「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」に限定され、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることが求められるなど、その解釈を別途具体的に明示します。</p>
12	<p>反対です</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>本制度に反対される方々のご意見も踏まえ、適切な制度を構築します。</p>

13	<p>訪問特定整備において大型特殊自動車のように故障時の移動が困難になり得るものを除いて(道路上等排除できないと他者の安全を脅かす事象を含む)安全性が担保されていない場所でのブレーキ関連の整備は行うべきではない。整備品質は整備工場における認証制度を含め担保されているものであるから、所謂出張整備による整備業務はいかなる状況でも認めるべきではない。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。 限定訪問特定整備の対象となる作業は、事業場以外の場所においても安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるものに限定します。</p>
14	<ul style="list-style-type: none"> ・専門的な設備がある工場で作業するからこそ安全性を担保できるのであって、出張等工場外で作業した場合に車への安全性の担保、整備士への安全性の担保が難しくなる ・ユーザー側からすれば出張でできるなら便利なため出張でと考える方が多くなる(昨今のウーバーイーツやら出前館の需要を見ればわかる)そのため坂での整備や荒れた路面での整備を強要される可能性が高くなる、また雨や雪の中作業をさせられる可能性もある ・持ち運べる工具も限られるため作業効率が悪化する ・メンテナンスリース会社からすれば利便性のため整備工場へ低レバレートで出張整備を強要に近い形で要請をしてくるはずだ(現状メンテナンスリース会社の納車引取は距離にかかわらず1000円程度しかもらえない) ・以上のような理由から整備士が不足している現状がさらに悪化するのではないかと思う ・また整備士の賃金も問題で出張整備をやるから稼げるという状況になるわけではなく給与が変わらずリスクが増すだけになる <p>以上の理由から反対だ</p>	<p>ご意見ありがとうございます。 作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができる場所(例えば、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることなどの要件を満たす場所)に限定するとともに、整備主任者によるできれば確認も義務付けます。 また、事業場以外の場所において実施可能な作業についても、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるものに限定します。 さらに、本制度が自動車特定整備事業者の工賃を下げることとならないような措置も別途講じます。</p>

15	<p>現役の整備士ですが、絶対に反対です。</p> <p>作業者当人、お客様車両どちらに対しても安全性に欠けるものです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所及び事業場以外の場所において実施できる作業内容については、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできるものに限定します。</p>
16	<p>特定整備は限られた環境でのみ実施されるべきだと考えます。平坦ではない地でのジャッキアップ、生活水路がある場所での廃油・廃 LLC 等の垂れ流し、ツール類の騒音など、環境破壊や作業者の安全確保が非常に困難になる。それらを防ぐための特定整備事業場の認証であり、整備工場の存在意義であると考えます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見を踏まえ、限定訪問特定整備の作業場所の要件である「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることが求められるなど、その解釈を別途具体的に明示します。</p>
17	<p>整備士派遣会社がありますが、整備士を派遣したところで特定整備ができません。</p> <p>それでは派遣会社も儲からないですよ？</p> <p>だからその為の働きかけとしか思えませんし、何よりも安心安全を軽視しているとしか思えません。</p> <p>「認可された整備工場で特定整備」ってのはそれに合った設備があるのに、出先で同じように安全に作業が出来る「確約」がない以上はブレーキパッドの交換等は絶対にやるべきではありません。安全を脅かす行為です。客にとっては便利ではあったとしても、“絶対に”安全を担保できる確証がない、出先での特定整備はやるべきではないです。</p> <p>何か取り返しの付かない整備ミスが発生した場合、責任の所在は誰になるのでしょうか？その点も曖昧で無責任だと思います。</p> <p>私は認可された工場以外での特定整備は反対いたします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備は、自動車特定整備事業者のみ実施できるものです。そのため、整備士派遣会社に登録した整備士個人が訪問特定整備を実施することはできません。</p> <p>また、作業場所の要件は別途具体的に明示するとともに、作業開始前には事業者の責任の下、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるかどうかを入念に確認することを義務付けます。</p>

18	<p>現役自動車整備士です。</p> <p>事業場外で特定整備を可能にする今回の案に反対します。</p> <p>事業場で行うから認証の許可があるわけでそれを外部で行うと設備、工具等適切な作業が出来るとは到底思えません。</p> <p>まず車で1番重要なブレーキの整備を外部で行う、事業場で登録されていない者(整備主任者)が行うが問題かと思います。</p> <p>エンジンのマウントやステアリング部品の脱着も事業場で行うべき内容です。</p> <p>ユーザーが便利になる以前に安全、確実な整備を行う事が大前提だと考えますので今回反対致します。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備は、自動車特定整備事業者のみ実施できるものです。そのため、ご指摘のような事業場に登録されていない者(整備主任者)が訪問特定整備を行うことはできません。</p> <p>加えて、訪問特定整備の作業場所及び作業内容は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるものに限定します。</p>
19	<p>整備士のことなんだとおもってますか？</p> <p>なんで変なこと緩和するんですか？</p> <p>なんで整備士の環境をどんどん悪くするんですか？</p> <p>いい加減なことしないで下さい</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>自動車整備士の皆様にとっても有益な制度を構築します。</p>

20	<p>私はこの規定の導入に反対いたします。理由は作業環境の安全確保が困難であるからです。</p> <p>私は現職の自動車整備士です。</p> <p>実際に故障した車や整備が必要な車を顧客のもとに引き取りに伺い、勤務する「認証工場」に搬送し修理するといった業務を行っております。</p> <p>認証工場では規定された工場の面積や、必須となっている認証工具、定められた人員の配置の中でお客様の車の不具合を診断・修理することでお客様に安全を提供すると共に日本の道路交通の安全の担っております。</p> <p>「お客様への安全の提供、道路交通の安全を担っている」これは現在働くすべての自動車整備士の共通認識であります。</p> <p>その根底には「安全に作業できる環境」が必要不可欠です。</p> <p>今回の実施規定案では、その安全の確保が難しいように考えます。</p> <p>「千差万別の作業環境」の中でこれまでと同じように「安全」を提供する事は非常に難易度が高く結果として「整備不良」を増加させる結果になるのではないかと危惧しております。</p> <p>また、廃油、粉塵等の処理等の不安もあります。</p> <p>廃油水処理のための分離槽等も認証工場には備え付けられていると思われます。</p> <p>これらの無い環境での整備で発生する廃棄物の処理も不安が残ります。</p> <p>これらのことを踏まえこの規定の導入に断固反対いたします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができる場所(例えば、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることなどの要件を満たす場所)に限定するとともに、整備主任者によるできれば確認も義務付けます。</p>
----	--	--

21	<p>わざわざ工場外での特定整備を認める必要がない。</p> <p>この部分を規制緩和するよりも認証工場のハード面の規制緩和を優先するべきでは無いかと考えます。</p> <p>未認証横行の要因の1つがハード面の規制が高いことによると思います。併せて殆ど実施されていない認証工場への立ち入り監査を強化することで参入のハードルを下げ運営のハードルは上げることがユーザーにとって本当の意味でのメリットと考えます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>本制度は、事業場以外の場所において特定整備を実施することができる者は自動車特定整備事業者に限定されることを明確にするものであり、もって、未認証事業者の撲滅を図ることも意図しています。</p> <p>認証工場のハード面に関するご意見については今後の参考にさせていただきます。</p>
22	<p>自動車特定整備事業者が事業場以外の場所において特定整備を行う場合について、</p> <p>整備環境の整っていない場所での整備は作業への安全性を欠き、不慣れな場所での作業も整備の確実性を欠くためこの規定には反対します。</p> <p>安全性、確実性を欠く恐れのある作業はユーザーに不信感、不安感を持たせるだけでなく、路上での重大事故にも繋がりがねません。またそのような状況は整備者にも大きなプレッシャーやストレスを与える要因にもなると思われ、それにより離職する者も現れ整備士不足を加速させる原因にも繋がると考えます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所及び作業内容は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるものに限定します。また、訪問特定整備を行う自動車特定整備事業者は、自動車ユーザーを訪問して特定整備を実施する自動車整備士に対して、訪問特定整備を適切に実施するために必要な教育を行わなければならないものとし、自動車整備士に過度な負担を与えることがないようにします。</p>

23	<p>ありえません。安心と安全が確保されてる指定、分解整備工場があるからこそ確実な整備があるわけです。ただでさえ、スタッドレス入れ替え時にユーザーが作業し死亡事故に繋がっているのに野良作業での適当な作業をする整備士がいた場合、この状況は悪化します。</p> <p>働き方改革でのセイビーの話なのでしょうか？</p> <p>そこはいい事だと思いますが、現状ディーラー整備士や町工場の整備士も手がいっぱいです。外国人を取り入れる前に国での対策、補填等を増やし日本人の整備士を大事にしてくださいませんか？</p> <p>よろしくお願いします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備は、自動車特定整備事業者のみが実施できるものであるため、個人の整備士が「野良作業」として訪問特定整備を実施することはできません。</p> <p>また、作業場所及び作業内容は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるものに限定します。</p>
----	--	---

24	<p>既存の認証制度の有り様を大きく変容させる新规定と危惧される懸念があり、慎重に審議していただきたいと思います。</p> <p>1)「限定訪問特定整備」において「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所において」のみ作業可能になるとのことですが、その具体的な環境の記載がなく、事業者の認識のみで責任を負うのは危険を伴うと感ずます。具体的な作業環境の指定と、その確認方法、行政における管理監督方法を明記していただきたい。</p> <p>2)実質的に記録簿を記入して法定点検を実施可能ということになるのでしょうか？作業の範囲がなし崩しになる危険性が大きいと感ずます。特に一般ユーザーには誤解を招く可能性が大きく、インターネット上の広告などに注意喚起をする義務付けが必要と思われます。</p> <p>3)行政の管理が訪問整備士の届け出のみでは作業実態の把握は困難になると感ずられます。規定を逸脱した場合のペナルティをきちんと定め、ルールを設けて監査する仕組みが必要と感ずます。特に「限定訪問特定整備」においては、作業先の環境も顧客も千差万別になるため、トラブルにもなりやすいことが懸念されます。「限定的」に敢えて「制度化」するのであれば、処分規定も併せて制度化するべきと思ひます。</p> <p>4)「限定訪問特定整備」では、作業効率が悪く整備士の働き方改革につなげられないという感想です。現在実態上行われている出張整備を限定的に縛る制度なのか？拡大することを認めるための制度なのか？制度設計の背景が不明です。運送業者やカーシェアリングなどの諸処環境が一定整っている場所での訪問作業には賛同できますが。。。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>1)「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることが求められるなど、その解釈を別途具体的に明示します。</p> <p>2)限定訪問特定整備として、特定整備を伴う「法定点検整備」を行うことはできません。</p> <p>3)自動車特定整備事業者が訪問特定整備を開始するにあたっては届出のみで足りませんが、その後、実際に作業を開始するにあたっては、都度、車両や作業箇所の写真を撮影しその画像を保存するなど、様々な義務を課すことにより、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ります。また、別途ご意見を募集させていただきましたとおり、訪問特定整備に関連する違反行為に対する処分基準も制定します。</p> <p>4)限定訪問特定整備はこれまで認められていなかった、事業場以外の場所における一部の特定整備を実施可能とするものです。自動車整備士の働き方に悪影響を及ぼすことのないよう、自動車特定整備事業者は、訪問特定整備の作業に従事する自動車整備士の安全及び健康の確保等を行わなければならないことも別途明示します。</p>
----	--	---

25	<p>これは事故の元になるので絶対に反対です。 責任能力のない人間が増えるかと思います。 何か事故が起きてからどこの工場で見てもらったとか言えばその工場の責任になりかねないですし、こんなわけのわからない法律通すならもっと個人の事業所の規則やら何やら考えたほうがいいんじゃないでしょうか？ 各事業所に許可やら責任があって真面目にやってる工場に対してもっと考えるべきかと思います。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。 作業場所及び作業内容は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定します。 また、そもそも訪問特定整備は、自動車整備事業者のみが行えるものであって、個人の自動車整備士が行うことはできません。そして、万が一、訪問特定整備に起因して自動車ユーザーや第三者に損害が発生した場合には、事業者が責任を負うことも明確にします。</p>
26	<p>断固反対します 工場じゃない所で、もし万が一車がジャッキ等から落ちて怪我をしたりしたらどうなりますか。労災事案になったら大変なことになります 出張整備はナビ等電装品の取り付けや修正、軽微な事故の応急処置、バッテリー上がり等の救援に留めるべきです 特定整備は、指定整備工場で、検査員がちゃんと在籍していて、リフトがあって、道具があって、という作業する上での安全が担保されて初めてできるものだと思います。 工場以外の場所で行うのは考えられません</p>	<p>ご意見ありがとうございます。 作業場所及び作業内容は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定します（例えば、限定訪問特定整備の作業場所の要件である「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることが求められるなど、その解釈を別途具体的に明示します。）。</p>

27	<p>当命令について、一部の項目に強い反対を具申します。</p> <p>ニーズありきで何でも許されるのであればもはや道路運送車両法の前文から始まる一切が体をなさなくなります。相応の設備や教育のコストを投資して工場を運営している立場の我々からすると強い不快感を覚えます。技術も知識も担保されない工員が現地現物を目の前にして「一人で」特定整備を行うなど想像するだけでも不安です。</p> <p>さらに整備で排出される汚染物質や騒音は近隣の民家や環境を確実に汚染しますがこれに対する規制条項も見受けられないため廃油グリス粉塵を垂れ流すこととなりますがクルド解体のような悪質業者が横行した際には誰がどのように責任を取るのでしょうか。</p> <p>認証を取らずして特定整備を行う悪質な車検代行業者の取り締まりもろくにできていない現状でその抜け道をさらに増やすような改正(改悪)は決して一般世間のニーズからは求められておらず、一部の無責任な事業者が増長するだけになります。</p> <p>今すぐ規定改正を中止してください。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備は、自動車特定整備事業者しか行うことができず、個人の自動車整備士が行うことはできません(そのため、技術や知識が担保されない自動車整備士が個人で訪問特定整備を行うような事態は生じません。)</p> <p>また、作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定し、万が一、訪問特定整備に起因して、自動車ユーザーや第三者に損害が発生した場合には事業者が責任を負うことも明確にします。</p>
----	--	--

28	<p>指定工場、認証工場だからこそ安全などが確保されているのに、その他の場所(野外など)で特定整備をするというのはいらない話です。</p> <p>私は整備士をやっておりますが、お客さんの家とかで絶対に特定整備などやりたくはありません。責任を負うのは誰ですか？それこそ整備士人口の減少をさらに加速させます。</p> <p>ありえない法案は絶対通さないでください。</p> <p>もっと有意義な法案をお願いします。</p> <p>整備士の優遇を改善するなどしないと日本の道路交通、整備士人口終わりますよ。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所及び作業内容は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定します。</p> <p>また、そもそも訪問特定整備は自動車特定整備事業者でなければ行うことができないため、万が一、訪問特定整備に起因して、自動車ユーザーや第三者に損害が発生した場合には事業者が責任を負うことも明確にします。</p>
29	<p>反対。</p> <p>「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」の定義がわからないし、そういった場所の確保が難しいから整備工場があり、認証制度があるのではないか？</p> <p>認証制度を根底から揺るがす事になると感じる。</p> <p>認証工場を営んでいるが、今までの設備投資や認証取得及び維持にかかる労力、コンプライアンス遵守などを考えるとバカにされてる感覚にすらなる。断固反対である。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>限定訪問特定整備の作業場所の要件である「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることが求められるなど、その解釈を別途具体的に明示します。</p> <p>また、そもそも訪問特定整備は、自動車整備事業者のみが行うことのできるものでして、個人の自動車整備士や未認証事業者が行うことはできません。そのため、現在、自動車特定整備事業の認証を取得していない者が訪問特定整備を開始するためには、まずは認証を取得する必要があります。</p>

30	<p>何のために認証工場や指定整備工場の設備を準備しているのか？自動車整備を安全かつ確実に実施するための設備で認証、指定の設備がない場所で安全に確実な整備が出来るとは到底思えない。</p> <p>世の中に整備不良の自動車を走らせ、その車のみならず、周りの車両や歩行者の安全を脅かすような自動車を走行させる事は絶対に反対。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定します。</p> <p>また、そもそも訪問特定整備は、自動車整備事業者のみが行うことのできるものでして、個人の自動車整備士や未認証事業者が行うことはできません。</p>
31	<p>反対します。</p> <p>1.工場さえ怪我等トラブルが起こる。屋外作業は使用者が自己責任で行うべき。</p> <p>2.整備事業の健全な発達の点で言えば指定若しくはは認証工場で適切な予防整備を行うべき。自動車の故障は経年劣化もあると思うが整備士のアドバイスを無視し消耗品を交換しない選択した所有者、使用者の責任も大きい。</p> <p>3.本案件よりも日常点検、定期点検が確実に実施されるよう法改正を行うことが重要と考える。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>1. 作業場所及び作業内容は安全性の確保を図ることができるものに限定し、かつ、事業者の責任の下実施しなければならないこととします。</p> <p>2. 予防整備については、従来どおり、指定工場又は認証工場に入庫して実施することになり、訪問特定整備又は限定訪問特定整備で対応できるものは実施規程の要件を満たすものに限られます。</p> <p>3. いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。</p>
32	<p>絶対に事故が起きるからやめた方がいい 死者や怪我人を減らすために法改正してください とにかく反対です</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所は安全性の確保を図ることのできる場所に限定するとともに、作業開始前には、事業者の責任の下、安全性を確保して作業できるかどうかを入念に確認することを義務付けます。</p>

33	<p>整備工場のような平坦で安全が確保できる場所が用意できるユーザが日本中にどれだけ存在するのでしょうか？</p> <p>この内容では、路上整備や不整地での整備が行われ事故が発生する事しか予見できません。</p> <p>また、店舗を持たずに流しの整備業者としてずさんな整備をする業者が現れた際に都道府県や管轄を超えてそのような業者を規制する術がなければこれまた、事故を誘発するだけになると思われます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>限定訪問特定整備の作業場所は、安全性の確保を図ることのできる場所に限定し、具体的には平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることが求められるなど、その解釈を別途具体的に明示します。</p> <p>また、そもそも訪問特定整備は、自動車特定整備事業者でなければ実施することができないため、ながしの整備事業者が訪問特定整備を行うことは認められません。</p>
34	<p>現在は、特定整備の認証を受けた事業所の設備を使用し、ダブルチェックやテスター等複数のチェックを得て初めて安全が担保され、不具合の発生を未然に防ぐことができる。もし不具合が発生した時の責任の所在を事業所として明らかにできる。それに対し、本件は訪問整備士個人に多大な責任を負わせるような状態になり、「整備士個人の過失による不具合であり、事業所としては責任はとらない」といったことが起こらない可能性が全く無い訳ではない。健全で安全な交通社会および労働環境のためにも本件を廃することが非常に大事である。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>そもそも訪問特定整備は、自動車特定整備事業者のみ行うことができるものでして、個人の自動車整備士が行うことはできません。また、万が一、訪問特定整備に起因して第三者に損害が発生した場合には、事業者が責任を負うことも明示します。</p> <p>加えて、作業場所は安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定し、作業を開始する前には、事業者の責任の下、これらを図ることができるかどうかを入念に確認することを義務付けます。</p>

35	<p>・「…一般の自動車ユーザーや自動車運送事業者等が自動車を整備工場に持ち込むことなく自宅や自社で自動車の簡易な特定整備を受けられる、いわゆる「訪問特定整備」のニーズが高まっている。」が背景であれば、今回事業場以外で行うことができるとする作業が果たして一般自動車ユーザーや自動車運送事業者が出張整備として望んでいるかは甚だ疑問であり、市場調査が不足していると言わざるを得ない。</p> <p>・道路運送車両法における特定整備工場の認証要件は整備人員と設備環境両方に紐づいており、現状においては「一部特定整備の出張整備を認める」ではなく、当該作業を「特定整備ではない整備作業」として法整備してしまう方が妥当である。</p> <p>・車両の高度化が進む中、果たして本件が妥当かは車両メーカー側からの意見聴取が不足しており、市場ニーズのみを背景に推し進めることは車両事故防止の観点からも今までの安全に関する取り組みを後退させる恐れがあると考える。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>限定訪問特定整備として実施可能な作業内容は、自動車ユーザー等のニーズはもちろん、加えて、事業場以外の場所において作業を行ったとしても安全性の確保や環境の保全を図ることができるかどうかという観点も踏まえて決定しました。</p>
36	<p>作業環境や安全面の軽視であり反対。</p> <p>工場の認証、指定にかかわる部分でもあり根幹でもある。</p> <p>検討といいながら施工実施月まで決まっておリスタートアップの一企業に肩入れしすぎではないのか。</p> <p>整備不良事故が発生する前に再度の検討を望む。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所及び作業内容は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできるものに限定します。</p> <p>また、一企業や一個人のご意見のみならず、関係者の皆様のご意見を参考にしております。</p>

37	<p>整備工場でリフトなどの大型の設備があり安全確認しても重大な労働災害が起きているのが現状です。更なる重大事故が増えると思います。</p> <p>整備の中身を知らない一般の方が家で整備ができるだろうと言う間違った解釈をされてしまう懸念があると思います。</p> <p>また、整備士なら何ができて何ができないを理解できますが、現場を離れてしまったフロントやスタッフが安易にお客様宅で整備ができると勘違いしてしまい整備士の負担増加や離職に繋がるでしょう。</p> <p>整備事業場が少なくなっているのは分かりますが、事業場での整備が減り整備環境を整える事ができない場所で特定整備ができてしまうのは何のための認証取得なのか疑問です。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所は安全性の確保を図ることのできる場所に限定します。</p> <p>また、訪問特定整備は、そもそも自動車特定整備事業者のみできるものであって、個人の自動車整備士が行うことはできないため、自動車ユーザーや自動車整備士の皆様に誤解を生まないように、適時適切に周知してまいります。</p>
38	<p>国産車ディーラー勤務ですが認証を受けた工場でないとなんか安全の確保が出来るとは到底思えない。整備士不足の中出張作業と言う時間効率に相反する事を可能にしては今後の整備業界に対する悪手にしかならない。断固として反対</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>そもそも訪問特定整備は、自動車特定整備事業者のみ行うことのできるものであり、個人の自動車整備士が行うことはできません。また、作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定します。</p>
39	<p>大反対です。</p> <p>厳しい認証工場制度でさえ毎年違法違反が後を絶たないのに『安全性の確保及び公害防止その他の環境保全を図ることのできる場所』などというなんの基準も無い野良整備を許して事故が多発することが目に見えてるからです。</p> <p>違法違反事業者の参加障壁を助長する悪法だと思いますので反対します。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>「安全性の確保及び公害防止その他の環境保全を図ることのできる場所」としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることが求められるなど、別途その解釈を具体的に明示します。</p>

40	<p>整備工場で整備を経験したことがない人の考えだと思われます。個人的に自宅でやる分にはいいと思いますが会社を通して業務としてそれを成立させるのはほぼリスクしかありません。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備は、自動車特定整備事業者でなければ行うことができないものであって(個人の自動車整備士が行うことはできないものであって)、事業者が安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるかどうか入念に確認した上でなければ作業を実施できないものです。そのため、事業者(会社)の責任の下、実行されるものであることから、かえってリスクの発生を防止することができます。</p>
41	<p>安全性の担保は誰がするのか。 事故時の責任の所在はどうなるのか 出張での特定整備のリスクを軽く見ていないか</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>そもそも自動車特定整備事業者でなければ、訪問特定整備を行うことができません。</p> <p>そして、安全性を確保して作業できるかどうか等は、事業者が自ら確認(担保)しなければならず、万が一、訪問特定整備に起因して第三者に損害が発生した場合には、事業者が責任を負うことを明示します。</p>
42	<p>施行規則第7条第9項の「訪問特定整備等の体制について、<省略>第三者による確認を受け、<省略>」と記されているが、第三者とは、どこの機関が確認していることを想定しているのか、どういった内容を確認するのかを教えてください。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>第三者とは、訪問特定整備等について相当の知見を有する公又は民間の団体(機関)を意味し、当該団体(機関)は、訪問特定整備を行う事業者が、本実施規程に定める遵守事項を遵守しているかどうかなどを確認することを想定しています。</p>

43	<p>トヨタディーラー整備士です、断固反対です。</p> <p>顧客がこの事を知ると無理に出張整備を要求してくる可能性があり、現場整備士からすると要らん世話です。</p> <p>現場整備士がわざわざ出ていなくて良いように、自走不可の時は JAF やロードサービスがあるのに呼ぶのがめんどくさいという理由で店に電話掛けてくる可能性だってありますその対応にも時間かかります。やめてください。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備を実施する(依頼者からの依頼を受ける)かどうかにあたっては、自動車特定整備事業者が、自動車整備士の労働状況等を踏まえて適切に判断しなければならないものと思います。</p> <p>また、限定訪問特定整備は、作業可能な内容が極めて限定されているため、ご指摘のような自走不可の場合、多くは従前どおりロードサービスなどを利用して認証工場に入庫することになると思われます。</p>
44	<p>設備を持つ者のが、訪問して整備できる環境が好ましい。</p> <p>それは、必ずしもディーラーに勤務しなくても整備士資格は国で管理されているので安心だが国家資格を持ちないものは知識が無いため、危険性をはらむ。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備は、自動車特定整備事業者のみ実施できるもの(個人の自動車整備士が実施できないもの)です。加えて、自動車ユーザーを訪問して訪問特定整備の作業を実施できる者は、原則として、自動車特定整備事業者に所属する一級又は二級の自動車整備士の国家資格を有する者に限ります。</p>
45	<p>私は事業場以外での場所において特定整備を行うのは反対です。</p> <p>何故なら、既存の事業所の認証制度の意味が無いと考えているからです。</p> <p>例えば、何か不測の事態が起きた際の対応や特定整備と称して、不法行為を働く者や事業所が出てくるであろうという疑念が拭えず、反対せざるを得ないと考えています。</p> <p>現在、私は整備事業から離れて別の事業に従事していますが、この様な案は元整備事業者の端くれとして、反対致します</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備は、そもそも自動車特定整備事業者のみ行うことができるものです。</p> <p>そのため、従来どおり、認証工場における作業が原則となり、その例外として、自動車特定整備事業者が自動車ユーザーを訪問して特定整備の一部作業を行うこともできるようになるという制度です。</p>

46	反対します	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>本制度に反対される方々のご意見も踏まえ、適切な制度を構築します。</p>
47	<p>「安全性の確保及び公害の防止その他環境の保全を図ることのできる場所において」の項目で工場以外で整備しろとなって事故やトラブルが起きた時に整備士に全て責任をおっ被せるのか？</p> <p>お役所の連中はそこで整備やれって言われたらできるのか？ できないのにそんなことをやろうとするな。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>そもそも訪問特定整備は、自動車特定整備事業者のみ行うことができるものであって、万が一、事故やトラブルが発生した場合の責任も当該事業者が負うこととなります。</p>
48	<p>つまり、事業者の指示があれば概ねどこでも出向いて特定整備をしなければならないという意味だと受け取られます。明らかに自動車整備士の労働環境の悪化を招きます。法改正に断固として反対いたします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>自動車特定整備事業者は、自動車整備士の労働状況等を踏まえ、適切に訪問特定整備の実施に係る指示をしなければならない旨別途明示します。</p>
49	<p>「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」について明確な基準が無いため各々の判断となり、またそのような安全等を確保できる場所ではないと思っても依頼者から要求されれば前述の理由から作業せざるを得ない状況になる事が予想され整備の質の低下に繋がる事が懸念されます</p> <p>現行の認証工場に求められている設備の基準や責任を1人ではなく複数人にもたせる仕組みを鑑みれば、そのような曖昧な基準を元に事業場以外の場所において単独で特定整備を行う事が許されるのなら認証工場に求められている条件は何のためにあるのかとなります</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることなど、別途その解釈を具体的に明示します。</p> <p>また、そもそも訪問特定整備は自動車特定整備事業者のみが行えるものであり、作業の前・途中・後のいずれの段階においても、事業者の責任で管理・監督を行う必要があります。そして、万が一、事故やトラブルが発生した場合には、事業者が責任を負うこととなります。</p>

50	<p>安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所の定義が明確ではなく、また作業場所が上記に合致するかどうかの判断は誰がどの時点で確認するのか？安全確保がおざなりになる可能性が高い。</p> <p>最終的な各種責任の所在は依頼者なのか、受託会社なのか、作業者なのか不明。</p> <p>上記合致する作業場という意味での認証制度ではないのか。</p> <p>認証、指定を取得、維持する為に環境整備や安全対策に多大なコストをかけてきた既存工場としては納得できない。</p> <p>また工場の名義貸しにより遠方の個人整備士が出張整備できてしまうなど参入障壁が著しく低下し、結局整備料金の低下(低価格競争)、それに起因する整備品質の低下が起こるのではないか。</p> <p>見積もり等が電子的発行に限られているのも発案者の事業を考えると恣意的なものを感じる。手書きではダメなのか。</p> <p>以上の理由によりこの制度には反対です。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることなど、別途その解釈を具体的に明示します。また、この要件の該当性は、作業開始前に事業者の責任で行うこととし、万が一トラブルや事故が発生した場合には、事業者が責任を負うこととなります。</p> <p>加えて、そもそも訪問特定整備は、自動車特定整備事業者のみ行うことができるものであって、個人の自動車整備士が名義貸しなどを受けて行うことはできません。</p>
----	--	---

51	<p>出張整備先の環境が分からない状態で特定整備の作業を行うのは、安全に整備作業を行う事ができる環境が必ず確保出来るという訳では無いので危険であると思う。</p> <p>また、特定整備のエーミング作業はレーダー水準器等を使って水平を出す作業をしなければならないのに、初めて行く外での作業では確実に作業できるとはとても思えないし、ディーラーの診断機はインターネットに接続されている事が第一前提で運用されているので出張での作業は不可能だと思う。</p> <p>出張整備した際のダブルチェックを確実に行う事が出来ないのので、工場に来店してもらった方が良い。</p> <p>地面が砂利等の未舗装の場所や泥だらけの場所で、ブレーキ等の命に関わる作業を安全にできるとは思えない。ラリー等の競技をしている訳では無いので、環境が整っている場所で作業を行いたい</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問先で作業を開始する前に、事業者の責任の下、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図りつつ作業を行うことができるかどうか、入念に確認することを義務付けます。</p> <p>また、エーミング作業は「訪問特定整備」として認証工場と同等の設備を備える場所であれば実施できますが、「限定訪問特定整備」として、認証工場と同等の設備を備えていない場所で実施することはできません。</p> <p>また、訪問特定整備を実施した場合であっても、整備主任者（訪問特定整備等管理者）ができれば確認等を行わなければならないこととします。</p>
52	<p>事業場以外の場所での整備には、整備士が安全に、車両を適切に整備するための設備、環境が担保されず、結果して労働者である整備士が危険な作業をしいられたり、整備された車両が適切な整備をされないということは容易に予想される。</p> <p>また、整備士や整備工場の不足は認証工場の認証の難易度の問題ではなく、車検の際にかかる税金の複雑さ、高さにより、車検にかかる費用を抑えるため、自動車整備工場が自らの整備手数料＝売上を高くすることが出来ず、資金繰りの悪化により閉業が増えているからで、低品質の整備工場を増やすことは問題の改善には繋がらず、安全を脅かすことにしかならないということは容易に予想される。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定し、作業開始前には、事業者の責任の下、これらを図ることができるかどうか、入念に確認しなければならないこととします。</p>

53	<p>整備に必要な環境や設備がない状況下での作業は非効率だけでなく、落下事故等の危険性が増加します。</p> <p>また、作業場所の地面が清潔な環境ではない場合に異物の混入等の危険性が高くなるので整備後の不具合等の問題も出て来ると思うので、反対します</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定し、作業開始前には、事業者の責任の下、これらを図ることができるかどうか、入念に確認しなければならないこととします。</p>
54	<p>認証の取れていない出張先では、整備士の安全性が確保できない。</p> <p>また、不確定な環境では整備の質も担保できず、車の使用者だけでなく周囲の人にまで危険が及ぶ恐れがあります。</p> <p>整備士という仕事は、この車社会では人の命に深く関わる仕事です。安易な規制緩和は死に繋がります。よって特定整備の規制緩和は反対です。</p> <p>整備士不足問題に関しては、若年層の車離れ対策として、ガソリン税、自動車関連税制の見直しによる所有コストの削減。整備士資格の地位向上、モータースポーツの活性化等が有効かと思われま</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者等が進入できないような措置を講じることなど、別途その解釈を具体的に明示します。また、この要件の該当性は、作業開始前に事業者の責任で行うこととし、万が一トラブルや事故が発生した場合には、事業者が責任を負うこととなります。</p>

55	<p>事業場以外での分解整備に反対です。事業場以外で分解整備をされると整備をしている工員が認証工場に所属している整備士であると、周りから判断できないからです。出張ニーズが高まっているから訪問特定整備を行いたいとの理由であるならば、運送事業者やレンタカー事業者が自家整備に限り分解整備を行えるよう認証基準を変えるべきである。</p> <p>自家整備のみを行う事業場である等の制限をかけて、3級整備士を整備主任者として認めたり、認証工具や敷地面積等の基準を見直し容易に認証を取得できるようにするべきである。</p> <p>昨今のタイヤが確実に固定されていないがための悲惨な事故が頻発していることを考えると、訪問整備を認めるのは考えられない。</p> <p>訪問整備を認める前に代行車検業者を排除されたい。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備はあくまで自動車特定整備事業者のみ実施できるものであり、個人の自動車整備士や未認証事業者は実施することができません。また、訪問特定整備の作業中は法令に基づき実施していることが分かるような措置をとっていただくこととしています。</p>
56	<p>しっかりとした設備の元で作業員の安全の確保と運行車両に対する安全を確保するための認証、指定工場と思います。</p> <p>その安全を確保するための保証がないような事へ変更することは整備に対する理念を根底から覆す悪手だと思いますので「反対」です。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所は、認証工場や指定工場と同様に、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定し、作業開始前には、事業者の責任の下、これらを図ることができるかどうか、入念に確認しなければならないこととします。</p>
57	<p>これを行った場合様々な問題が予想されます、現在自動車整備に携わる人員も減少をたどっているが、工場以外での整備は事故に繋がりがやすいし、万が一ないかあろうとだれも責任を取らない。</p> <p>はっきり言って愚策です。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所や作業内容は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできるものに限定するとともに、万が一、事故やトラブルが発生した場合には事業者が責任を負うことを明確にします。</p>

58	<p>断固反対です。ニーズが高まろうが何だろが、作業に適した設備、工具、人が揃ってないならやるべきではありません。安全性の確保が出来ていません。</p> <p>また、事故、故障等により摩耗又は損傷したものに限るブレーキパッドの交換とはどういう事でしょう。事故、故障でブレーキパッドだけ交換するなんて聞いた事ありません。</p> <p>応急処置の場合認められるならまだ分からないでも無いですが、それも認証工場に入庫させる為に車を運ぶのに必要な作業というのが大前提だと思います。</p> <p>このまま訪問特定整備が可能になってしまうと、事故、故障以外の通常使用による摩耗でブレーキパッドの交換をする業者が出てきます。確実に。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業内容は、事業場以外の場所において実施したとしても、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできるものに限定するとともに、作業開始前には、事業者の責任の下、これらを図ることができるかどうか、入念に確認しなければならないこととします。</p>
59	<p>反対です、自動車の高度化に伴い自動車の整備は難しくなっています。自動車の整備のハードルを下げることは事故につながります。自動車整備工場の資格の意義もなくなり、より整備士のなりてがいなくなります。責任の所在も不透明になります。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備についても、認証工場で特定整備を行う場合と同様に安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることを必須のものとし、これらの観点から作業場所や作業内容を限定し、作業開始前には、事業者の責任の下、これらを図ることができるかどうか、入念に確認しなければならないこととします。</p>
60	<p>各事業所が何の為に認証や指定をもらって作業をしているのかよく考えて欲しい。これはそれらを全否定するような法案、絶対反対です。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備は、そもそも自動車特定整備事業の認証を受けた事業者でなければ実施できないものであって、作業場所や作業内容は限定されているため、自動車ユーザーの多くは基本的に、これまでと同様に、認証工場に入庫する必要があると考えられます。</p>

61	<p>この法案には反対します。</p> <p>訪問整備した場所で発生する油脂類、ダスト類の環境や人体への影響を考えるときちんと管理された場所での整備以外はすべきではないと思います。</p> <p>環境が不明瞭な場所での作業はリスクが跳ね上がるし環境、責任問題が大きくなるくらいで誰も得をしない。</p> <p>訪問特定整備等管理者取得とか届出、画像データ、ウェブサイト掲載とかしてまで誰がやりたがるのか？普通に考えてまともな企業は参入してこないと思われます。</p> <p>やりそうなのは外国人や歴の浅い独立系整備士とかで無法地帯となる未来しか見えないです。</p> <p>あとはこの法案を通して得するソフトウェア会社とか派遣整備会社とかかと…</p> <p>パブリックコメントも大切だと思いますが SNS でも反対意見が大多数なのでまずは世論の声を聞いてみてください。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備は、そもそも自動車特定整備事業の認証を受けた事業者でなければ実施できないものですので、当該認証を受けていない会社が自動車整備士を派遣するようなことはできません。</p> <p>また、訪問特定整備の作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定し、万が一、事故やトラブルが発生した場合には事業者が責任を負うことを明確にします。</p>
----	---	---

62	<p>1. 「訪問特定整備等教育」を行い。とあるが、教育に関しては、支局又は振興会で実施するのか？ また、自社にて行う場合は具体的な内容はどうか？</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的教育内容の開示をしていただきたい。 ・訪問特定整備士への教育内容 ・準訪問特定整備士への教育内容 ・訪問車体・電気装置整備士への教育内容 <p>2. 「身分証の携行」とあるが、『訪問特定整備士』としての身分証を局から発行するのか？</p> <p>3. 概要の(1)の1項に「規則57条第1号から第5号までに掲げる基準を満たす設備を設置した場所において特定整備を行うこと(訪問特定整備)。」とあるが、規則57条を確認すると「認証工場基準」であり、『屋内作業場』や『認証工具・設備』に関する取り決めのため、訪問先にその基準を備えるように求めるものなのか？ 訪問先は大方が屋外のため、規則を遵守すると『訪問特定整備』を行う事は実質、不可能ではないか？</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 訪問特定整備等教育は基本的には、自動車特定整備事業者において行うこととしますが、別の第三者が実施する教育を受けることでも足りる旨別途明示します。また、同様に教育内容も示します。 2. 訪問特定整備士の身分証は、訪問特定整備を行う自動車特定整備事業者が発行するものとし、様式等は別途示します。 3. 訪問先が認証工場と同等以上の場所、すなわち、認証工場に備えるべきものとされている設備や作業機械等を備えている場合には、「訪問特定整備」を実施できるものとします。
----	---	--

63	<p>長年、自動車整備士として業務を行い、家業である自動車整備工場に務める事業者側の人間として、並びに指定工場の検査員として、この省令案について賛同できる点が一切ありません。</p> <p>まず、前提として[「訪問特定整備」のニーズが高まっている]という事実が一体どこにあるのかが不明ですし、顧客からそのような要望を聞いたことは一切ありません。インターネットによる車検などの予約自体は実際に行われていますが、連絡手段としてインターネットが利用されているというだけで、来店せずにユーザーが仕事の依頼をするという意味においては、電話を使用しての連絡と全く変わりません。そもそもインターネット自体電話回線を利用したインフラであり、インターネット予約が増える事と訪問しての整備のニーズが高まる事の因果関係が一切ありません。</p> <p>また、運送事業者やレンタカー事業者など多数の車両を保有する事業者であるなら、そもそも自社保有の車両整備を行うのですから、効率化を求めるなら車両保管場所に整備場を設置すれば良い話ですので、それは各々の事業者の経営努力の範疇で改善すべき問題であり、新たに法制化する意味を全く感じません。このようなパブリックコメントを募集する前に、そのようなニーズがある事を広く調査するのが先です。なんの資料も示さず「ニーズが高まっている」と断定するのは横暴と呼ぶ他ありません。まずは根拠となる資料を添付してください。</p> <p>当方が調べた限りでは、出張自動車整備推進協会なる任意団体が訪問整備を推進している事はわかりましたが、その団体会員でおよそ自動車整備業をやっていると思われるのが会長の所属する株式会社 Seibii のみです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>限定訪問特定整備の作業場所である「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」は、安全性の確保、整備品質の担保及び公害の防止を図ることのできる場所に限定し、例えば、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者が進入できないような措置を講じることなどの要件を満たすことが必要である旨、別途明示します。また、作業開始前には、事業者の責任の下、上記の要件を満たすことを確認しなければならないこととします。その上で、万が一、トラブルや事故が発生した場合には事業者が責任を負うことも明示します。</p> <p>また、第三者確認を行う第三者は、特定整備や訪問特定整備について相当の知見を有する者であって、例えば、各種業界団体の皆様などを想定していますが、この点も別途明示します。</p>
----	--	---

日本各地には自動車整備振興会という組織があり、所属している会員は大勢居ます

そちらで意見募集や実態調査を行っているという話は一切聞いたことありませんが、一体どのような調査に基づいた話なのでしょう？

ごく僅かな事業者のみの要望で、安全性に著しく疑問がある法改正を行おうというのでしょうか？

具体的に概要について問題がある点を指摘します。

概要(2)の「安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全を図ることのできる場所」は一体誰が、どのように確認する事なのかが全く説明されていません

許可される予定である作業内容は、すべてが車両を持ち上げ、タイヤを取り外した上での作業になっています。となれば、ジャッキで持ち上げ、リジッドラックで支えてからの作業になります

設備の整った整備工場であれば、床面も平坦で強度があるのが間違いなく保証されていますが、訪問先の床面の強度はどのように確認するのでしょうか？コンクリートの床に見えたからジャッキを使用したら、床が割れたという事故が容易に想定できます。

また、許可予定となっている2の作業については、各連結部を外すのに相当の質量のあるハンマーで衝撃を与えるなどの作業が必要です。こんな事は現場で作業している整備士であれば当然想定できる作業ですが、これは工場内でリフトで持ち上げている状態でも気を使う作業です。ジャッキやリジッドラックでは車両を持ち上げる高さも制限があり、工具を安全に使用できるスペー

スも不足しています。客先にリフトでも持ち込めば別でしょうが、それこそどのように設置するのかという話になります。

訪問した作業者が明確に「これでは安全ではない」と判断できる基準は当然必要ですし、顧客から提示された場所が顧客の所有物や管理物件であるかの確認も当然必要になります。安全と思いき作業を始めたら他人の土地で、持ち主に退去を求められるとか、賃貸物件の駐車場で貸主が駐車以外を禁止しているとか、どのように確認させるつもりなのでしょうか？

パンクや事故であればそもそもその場から動かす事すら容易ではないし、状況によっては他の交通の障害になるなどの緊急時であることが容易に想像できるので止む得ない話ではありますが、一般に整備というのはそこまで緊急性がなく、今すぐに車両を移動しなければならない事態はありません。なんなら積載車で搬送すれば良い話です。そして制度運用上の問題点は、事業者・実際に作業を行う整備士・作業依頼者のうち、実際に事故が発生した場合に誰が責任を負うのかが明確になっていない点です。これはどのように明確にした所で「常時公的機関の監視がなければ形骸化する」事が容易に想像できます。

例えば自動車検査員は、検査中は「法律により強制的に」みなし公務員とされています

ですが実際は、事業者には雇用された従業員であり、検査中に公務員の身分を保証する人間は存在しません。検査に合格できない車両であっても、事業者には「やれ」と言われて断れば、検査員の社内での評価は低下するのが現実ですし、合格できない事に顧客が理解を示さなければ苦情もいわれます。陸運支局であれば、受験者に何を言われても拒絶もできるだろうし、最悪検査

を止めてしまっても「その日の業務ができませんでした」で済んでしまい、他受験者が被害を被ろうと無視できますし、職員は定時になれば業務終了とできますが、民間企業である指定工場ではそんな事はできず、トラブルが起きれば他の顧客と現場の整備士が被害を受ける話になります。これ自体も検査員の立場からすると、無償で責任だけ押し付けられているのが実情です。

訪問整備においても同じような問題が発生する恐れが高く、訪問先での作業で安全が確保できないと訪問した整備士が判断した所で、誰がその判断を保証するのか、現場に来ていない事業者がその判断に異を唱えた場合や、顧客がその判断を不服とした場合、訪問した整備士が誰の何によって守られるのか。

前述の「安全かを判断する基準」や「指定された作業スペースの権利者」などで確認が取れなかったとしても、事業主や顧客が作業を行うよう指示してくる可能性はおおいにあります。法令の遵守による雇用主や顧客からの評価の低下や、雇用主である事業者の命令により作業を行わざるを得なくなった場合に事故が発生した場合、誰が責任を取るのか。いずれにせよ、顧客は現場に居る作業者にまず苦情を言う事は想像に難しくなく、その対処も現場の作業者が行う他ないので、結果として現場の人間に負担を与える事になります。

実際に運用するとなると、どのように監視するかは重要です。しかし、遵守事項にある「訪問特定整備等の体制について、定期的に、訪問特定整備等について相当の知見を有する第三者による確認を受けなければならない。」の第三者ってどこのどなたでしょうか？訪問特定整備は現在許可されておらず、許可されていない事に対して知見を持つ人間は居ません。仮に居たとして、どこ

の組織の人間が、どのような権限を持って行うのでしょうか？どの時点で確認するのでしょうか？訪問整備という性質上、作業を行う場所の状況は常に異なり、床面の強度も傾斜も、近隣建造物との間隙も常に異なります。作業する際に常に立ち会わない限り、安全ではなかった状況というのは発見できず、体制の不備を指摘するなど不可能でしょう。毎回立ち会うとしたら、結果的にその第三者の人件費も必要となるため、顧客への請求が高額になるか人件費を削減するか…人件費を削減すれば作業者の質が落ちるのは必然でしょう。

認証工場が何のために工場を建て、設備を整えてると思っているのでしょうか？

理解できてないのなら、一週間くらい整備現場で働いてみてはどうでしょうか？

そもそも、一年365日あるうちで、車検や整備で1日2日必要だったとして、それを1時間2時間に短縮する意味がどれほどあるのか。ブレーキや足回りなど高度に電子制御されている車両も増えてきた今、持ち運べるだけの工具だけで、設備も整っていない野天の駐車場で、安全に関わる重要保安部品の交換作業を許可しようとする事自体が理解できません。

整備士はよく車の医者であると言われてますが、今回の改正案は「医者がそのへんの空き地で手術を行って良い」と言ってるに等しい、愚かな案であると見ています。

64	<p>現在の制度の中で認証工場が工場を設備し法令を守って事業をやっていることを軽視してる規定だと思います。自動車の安全が担保されなくなると同時にコンプライアンス軽視になる可能性が非常に高く、運転者の安全意識低下(簡単に安く的な)につながりかねません。次世代自動車と言われるぐらい高度な技術が必要とされる現在において、事業場以外の場所での特定整備は行うべきではないと考えています。</p> <p>これを推進する特定業者のビジネスありきの規定にしか見えません。</p> <p>ちなみにレンタカー事業者自体にも規制をかけるべきです。</p> <p>沖縄県においては、約款を無視して営業している業者だらけかつ、本社は県外なのでその地域に納税することなんて考えていない。一方的に搾取し、食べ尽くしたらいなくなるといった状況をご存知でしょうか？しっかり地域に根付き、その地域の安心と安全を守ることを徹底させ法令をしっかり守らせることが自動車整備業界に必要なことだと思います。断固反対します。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備の作業場所や作業内容は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできるものに限定し、作業開始前には、事業者の責任の下、これらを図ることができるかどうかを入念に確認しなければならないものとしします。</p>
----	---	--

65	<p>お疲れ様です。</p> <p>今回の事業場以外の場所において行うことができる訪問特定整備についてです。</p> <p>私、整備事業に携わっているものですが、今日一番困っている業界は物流の要、トラック輸送関係だと思えます。</p> <p>車検整備が優先となり、依頼されても事業用トラックの法定点検はお断りせざるを得ない状況にあります。理由は人手不足と働き方改革による残業制限、軽微な法定点検内容の割に納車や引取りの手間、工場敷地内のキャパオーバーから大型車の入庫は困難、大型特種も同様です。</p> <p>輸送に携わるGVW8トン以上の貨物車及び大型特種に係わる3か月法定点検こそ、運送会社様駐車場等で完結できるような仕組みを作っていただきたいと思えます。大型車はタイヤ外れ、ブレーキ火災等、整備不良での事故は重大な惨事になりかねません。点検内容(事業整備自動車等・別表 3 特定整備記録簿参照)を確認していただければ認証を受けた事業所以外でも対応できる項目です。</p> <p>是非、訪問特定整備の一部として新たに制定を検討していただければ幸いです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
----	--	---

66	<p>指定整備工場を経営しているものです。</p> <p>反対です。</p> <p>設備が充実していない場所での特定整備は少なからず危険が生じます。</p> <p>また、資格を有していない者が営利目的で訪問しての作業が懸念されます。</p> <p>それと同時に個別での作業になると取り締まりも容易ではありません。</p> <p>端からみると資格があるのか届け出を行っているのか確認できないと思います。</p> <p>今回の規制緩和が皮切りに様々なトラブルが考えられ非常に危険だと感じます。</p> <p>個別案件を重視せず業界全体の安全性を確保しクリーンな自動車業界を目指すべきだと思います。今一度立ち止まり慎重に自動車業界の未来を考えて頂きたい。</p> <p>訪問整備が一般的に広まると業界全体が収拾がつかない事態にならないか不安です。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備は、自動車特定整備事業の認証を受けたものでなければ実施することができないため、未認証事業者や自動車整備士の資格を有していない者は訪問特定整備を行うことができません。</p> <p>また、作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定し、作業開始前には、事業者の責任の下、これらを図ることができるかどうかを入念に確認しなければならないこととします。</p> <p>加えて、訪問特定整備を行った自動車特定整備事業者には、その都度、対象車両の作業前後の状態、作業場所、交換部品等の写真を撮影し、その画像データを残さなければならないことなどを求めることにより、事後的な規制を強化します。</p>
----	--	--

67	<p>意見1</p> <p>2. 概要(1)2項において「安全性の確保・・・できる場所」とありますが、作業員または事業所による判断で良いのでしょうか。例えば不整地や傾斜地であっても「安全性の確保ができる」とすれば実施しても良いのでしょうか。あまり具体的に文章で記載してしまうと縛られることにもなりますが、安全性の担保は何よりも重大なため、もう少し具体的に踏み込んで記載したほうが良いのではないのでしょうか。(例えば整地、舗装などなど)</p> <p>意見2</p> <p>2. 概要(1)2項において「公害の防止その他環境の保全を図ることのできる場所」とありますが、同項1?3記載の作業において粉塵やオイル等はどうしても発生するため難しいですが、慣習的に訪問先を汚さないのであれば良いという解釈で良いのでしょうか。</p> <p>意見3</p> <p>2. 概要(1)2項2において「取り外し」とあるが「取り付け」は不可なののでしょうかは何か意図があるのでしょうか。取付または交換のために整備工場に持ち込むことになれば1. 背景と矛盾するような気がします。</p> <p>意見4</p> <p>2. 概要(2)事前の届出において、訪問特定整備を実施できるエリアは事前に届け出させたほうが良いのではないか。また、(5)その他の遵守事項3項において実施可能エリアを掲載させたほうが良いと思います。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>1. 「安全性の確保・・・できる場所」に該当するかどうかは、事業者の責任の下、入念に確認して判断しなければならないものとします。また、その解釈としては、平滑に舗装されていることや周辺を通行する第三者が進入できないような措置を講じることなどが求められる旨別途明示します。</p> <p>2. 「公害の防止その他環境の保全を図ることのできる場所」の解釈は、そもそも特定整備を実施した場合に環境への影響が大きいと考えられるような公共施設等での作業を禁止するなど別途明示します。</p> <p>3. ご指摘の規定は、オルタネータ又はスターターモーターの交換の際に必要な一部部品の「取り外し」(特定整備の一部)を認めるというものでして、上記交換終了後に、「取り外し」た部品を元に戻す(取り付け)ことはもちろん可能ですが、上記交換とは全く関係のないところで部品の取り外し及び取り付けを行うことは認められません。</p> <p>4. 頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
----	--	---

68	<p>自動車の訪問整備は、整備機械の発達、インターネット技術の発展等により、世界でも急速に広まっています。ユーザー・消費者にとっても、自宅等にいながらにして自動車の整備を受けることができるメリットがあり、かつ整備頻度の向上による安全性の強化にも資すると考えられます。整備士にとっても、時間や場所を柔軟に設定して働くことができ、メリットがあります。</p> <p>こうした環境変化の中、今回の制度改正は、非常に社会的な意義が大きいものと考えます。当社としても、新たな制度を十分に理解し、安全を大前提として活用させていただき、整備業界全体の発展のために貢献してまいりたいと考えております。</p> <p>一方、実施規程案を拝見しますと、今回の制度は、定期点検における整備が適用除外であることや、ブレーキパッドなどのごく一部の作業に限定されるなど、様々な制限も課される想定であると思われまます。</p> <p>自家用車における定期点検の実施は50%に満たない状況で、「面倒だから」「時間がないから」という理由が主な理由としてあげられています(自動車点検整備推進協議会資料)。定期点検の実施を自宅への訪問で行うことができるようになれば、点検する車両が増え、安全の向上にも資すると考えます。今後、訪問整備の対象に定期点検における整備を含めることもご検討いただくようお願いいたします。</p> <p>また、訪問で実施できる作業は、今回対象として含まれるものより広いと考えられます。現に他国では、訪問で実施できない作業がむしろ限定的となっています。こうした点も、引き続きご検討いただくようお願いいたします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。 頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
----	--	--

	<p>なお、安全に実施することは大前提ではありますが、実施規程案の最後にある「訪問特定整備等について相当の知見を有する第三者による確認」については、安全を確保するために必要な範囲を超えた監査等により事業者の過度な負担とならないよう、ご配慮をお願いいたします。</p>	
69	<p>「訪問特定整備」については、大型トラックを保有する運送事業者や、大型特殊自動車を保有する建設会社やリース会社等から、以前から出張での点検整備を求める声が上がっていたので、全国的に展開する必要があると思う。</p> <p>一方、主に個人宅への訪問を想定した「限定訪問特定整備」については、都市部と地方によって求められるニーズが異なるのではないかと。</p> <p>例えば、地方では通勤等に自動車は必需品であり、平日はほとんどが勤め先の駐車場に止めてある。そういった状況だと作業が終了しても依頼者の確認はできないし、毎回、駐車場の所有者の許可(勤め先でない場合もある)が必要になるのではないかと。</p> <p>したがって、「限定訪問特定整備」については、一律全国展開するのではなく、まずは都市部から限定的に始めるべきだと考える。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>限定訪問特定整備は、平日のみならず休日にも実施する可能性があること、必ずしも個人宅で実施するものとは限られないことなどからすると、必ずしも都市部に限定して開始すべきであるとまではいえないため、訪問特定整備と同様に、全国において実施できるものとします。</p>
70	<p>認証工場での修理をお勧めします。</p> <p>ユーザー、現場修理の危険があるため反対いたします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備の作業場所は、認証工場で特定整備を実施する場合と同様に、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定します。</p>

71	<p>反対。</p> <p>緊急の故障こそ訪問整備の要点である。前日までの届出では遅い。</p> <p>移動式リフト等を備えたサービスカーであれば、より複雑な整備を安全に実施できる。対象範囲が狭い。</p> <p>顧客とのトラブルが予想される。ポディカメラによる作業記録を義務化すべきである。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>訪問特定整備であっても、認証工場で特定整備を実施する場合と同様に、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図る必要があるため、訪問特定整備を開始する日の前日までに、これらを図ることのできる体制を整えた上で、行政に届出させていただくことが肝要です。</p> <p>また、作業内容についても、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできるものに限定しています。</p> <p>加えて、依頼者とのトラブルを回避するには、事業者の責任の下、依頼者に対して必要十分な説明をした上で、作業前後の車両の状況や作業場所の写真を撮影してその画像データを保存することが必要であり、かつ、それで足りるものといえます。</p>
72	<p>現場で完結出来るメリットは大きいと感じる。人材不足の中で作業時間短縮にも繋がる良い取り組みであると考えます。</p> <p>但し、安全確保や周辺への環境負荷(騒音や作業による排出物による汚染等)を鑑みた時、出来得る作業か否かの判断が適切になされるか不安が懸念されます。</p> <p>実務経験期間だけでは測れない物もあると感じますので、研修会や講習会等徹底すべきと思います。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
73	<p>2.概要の(1)事業場以外の場所において行う事のできる特定整備の種類にブレーキパットの交換とあります。ブレーキホースやパイプの交換も追加して欲しいです。制動不足による車両移動困難の状況を回避できると考えます。</p> <p>アクスルシャフト取り外しも現地対応できた方がレッカー会社による車両移動がスムーズに行えるのではないかと考えます</p> <p>以上の2点を意見として提出させていただきます。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>

74	<p>工場以外での特定整備では作業者の安全、正しい作業工程が行われない可能性がある。であるから使用者に対しても安心、安全の担保が難しくなるとされる。</p> <p>以上の理由で反対です。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定した上で、作業開始前後には、事業者の責任でこれらのことが図られているかどうかを入念に確認・判断しなければならないこととします。</p>
----	---	---

75	<p>2. 概要</p> <p>(1)事業所以外の場所において行うことができる特定整備の種類</p> <p>1.普通自動車、小型自動車または軽自動車の制動装置のうち、ブレーキキャリパを取り外して行うブレーキパッド(事故、故障等により摩耗または損傷したものに限る)の交換について意見です。</p> <p>1.ブレーキパッド交換の必要性を判断(点検)する際、ブレーキキャリパを分解する場合があります。</p> <p>例:ブレーキを踏むとキーキーと異音がするため訪問点検を実施。ブレーキキャリパを取り外し点検したところ、ブレーキパッドのあたりが悪かったため、ペーパーでパッドを研磨し、各部にグリスを塗布して修理を完了した。</p> <p>この場合、パッド交換の必要性を判断する際にブレーキキャリパを取り外す必要があり、故障状況によってはパッド交換を必要としないケースもあります。</p> <p>点検を行うための該当特定整備は【事業所以外の場所において行うことができる特定整備の種類】に含まれない場合は「点検」も含めていただきたいです。</p> <p>含まれる場合は、解釈の相違が起きないようにわかりやすく記載して頂きたいです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
----	--	---

1.制動装置にはドラムブレーキも含まれます。こちらでもディスクブレーキと同様に(事故、故障等で)交換が必要になります。

ディスクブレーキに限らず、ドラムブレーキも含めていただきたいです。

「意見案」

【普通自動車、小型自動車または軽自動車の制動装置のうち、ブレーキキャリパ・ブレーキドラムを取り外して行う点検およびブレーキパッド・ブレーキシュー(事故、故障等により摩耗または損傷したものに限る)の交換】としていただきたいです。

ご検討のほどよろしく願いいたします。

76	<p>訪問特定整備で行える特定整備の内容があいまいです。</p> <p>訪問特定整備は規則に掲げる基準を満たす設備を設置した場所において特定整備を行えるとあります。</p> <p>そして、特定整備の内容は「法第 94 条 5-1 項の「整備」に該当するものを除く」特定整備とあります。</p> <p>法第 94 条 5-1 項の「整備」に該当する作業が法第 48 条の「定期点検」に該当するのかが国交省自動車局自動車整備課に尋ねたところ、1 度目は定期点検に該当するため、訪問特定整備で定期点検を行うことはできないと回答がありました。</p> <p>しかし、別日に同様に尋ねたところ「法第 94 条 5-1 項は保安基準適合証等に関する事項のため、車検を伴う定期点検行えないが、車検を伴わない定期点検のことについては書かれていないため、訪問特定整備で車検を伴わない定期点検が行えないとは書かれていない」と回答を貰いました。</p> <p>この訪問特定整備制度を活用して多くの車両を保有する会社の敷地内で定期点検(6 か月点検や 12 か月点検)を行える効率化のメリットは大きいので、事前申請と業務管理からメカニックの教育まで設備投資する価値はあると考えます。</p> <p>しかし、定期点検が行えない場合、投資費用の回収に大きな差が生まれます。</p> <p>現状では訪問特定整備制度を利用するための投資判断が、法第 94 条 5-1 項の「整備」の定義があいまいな為行えません。</p> <p>法第 94 条 5-1 項(保安基準的行商等)「国土交通省令で定める技術上の基準により点検し、当該自動車の保安基準に適合しなくなるおそれがある部分及び適合しない部分について必要な整備」が何を指すのか、明確な定義をお願いします。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>①法第 48 条第 2 項の規定において読み替えて準用する法第 47 条の 2 第 3 項の「整備」とは、全ての自動車特定整備事業者及び指定自動車整備事業者が行う法定点検整備を意味します。</p> <p>②法第 94 条の 5 第 1 項は、指定自動車整備事業者が自動車検査員による検査を行う前に行う、特定整備を伴う法定点検整備その他整備のことを意味します。</p> <p>「限定訪問特定整備」においては、特定整備を伴う上記①②の整備、すなわち、特定整備を伴う全ての法定点検整備が禁止されています。</p> <p>一方、「訪問特定整備」においては、特定整備を伴う上記②の整備、すなわち、指定自動車整備事業者が自動車検査員による検査を行う前に行う、特定整備を伴う法定点検整備その他整備が禁止されています。</p>
----	---	--

77	<p>事業場以外の場所において行うことができる特定整備の種類として、エンジンマウント、ドライブシャフト、ナックル等の取り外しとあるが、作業的に危険であると思われる。最悪、死亡者または重傷者が出るのではないのか。</p> <p>複数名での作業ではなく作業員 1 名の場合、安全確認、突発的に緊急事態が起きた場合、(複数名でないと危険作業となる場合と、けがをした場合) 対処できないのではないのか。特に限定訪問特定整備の場合。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>「限定訪問特定整備」において、あくまでエンジンマウント等の取り外しは、オルタネータ又はスターターモーターの交換の際に必要な限度でのみ認められます。すなわち、エンジンマウント等の全てを取り外すことはできず、あくまでオルタネータ又はスターターモーターを交換するにあたって障害となるエンジンマウント等の一部を取り外すことができるにすぎません。</p> <p>また、作業を開始するにあたっては、必ず事業者の責任の下、安全の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるかどうか入念に確認しなければならないこととします。</p>
78	<p>自動車特定整備事業者が事業場以外の場所において特定整備を行いたい例としまして、離島などで特定整備に該当する市場措置を実施する際の適用を検討いただきたい。</p> <p>検討いただきたい事案は、システムアップデート(特定改造) SAMS 法でメーカーサーバーで車両プログラムを管理し、認証された端末で作業をおこなうが、現状系列販売店がない場合は、本土に車両輸送する必要が発生し、お客様(使用者)への負担(車両の移送・使用できない期間)が発生してしまう。</p> <p>関連法規もある事から、正規ディーラー(メーカーより教育を受けた販売店)が適切に作業する安全担保と、お客様負担の軽減のため、市場措置に関わる作業でシステムアップデート伴う場合、例外的に事業場以外で作業が可能となるように検討いただきたい。</p> <p>具体的には、市場措置における、お客様宅や、他の特定整備事業者でのシステムアップデート(特定改造)の許可</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>

79	<p>整備士の人数が減少し、ただでさえ業務過多な整備士に、さらに負担を強いるのですね。</p> <p>そもそも、認証を取得するために、どれだけの機材、土地、設備が必要なのか、ご存知ないのですか？</p> <p>その設備もないお客さまのご自宅で、不慣れな環境で、どうやって国家資格が必要な特定整備(分解整備)をミスなく行えというのですか？</p> <p>事故が起こった場合は、誰が補償してくれるのですか？誰が発見して、誰が助けてくれるのですか？</p> <p>もし、この改定案をどうしても押し通したいのであれば、どうぞ、ご自身で実際に検証してください。</p> <p>貴方がたの愛する家族や、大切な人をあなたが、あなたの自宅ではない場所で特定整備(分解整備)した車、バイクを運転していただき、高速道路を走っていただけたらいいと思います。</p> <p>整備士は、生命を預かっているのですよ。</p> <p>ご存知でしたか？</p> <p>これでも貴方がたはこの改定案を押し通しますか？</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>そもそも訪問特定整備は、自動車特定整備事業の認証を取得した事業者のみ行うことができるものです。そのため、個人の整備士や未認証事業者が訪問特定整備を行うことはできません。</p> <p>また、作業を開始する前には、必ず事業者の責任の下、安全の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるかどうか入念に確認しなければならないこととし、万が一、事故やトラブルが発生した場合には、事業者が責任を負うこととします。</p>
----	---	---

80	<p>いくつかの疑問点と意見を申し上げます 今回の自動車特定整備事業者が事業場以外の場所において特定整備を行う場合の実施規定案についてですがそもそも「訪問特定整備」のニーズが高まっているとされてますがどこでどのようにどれくらい高まっているものなのでしょうか？善意的にものを考えればよいことでもあります厳格さも保持しなければ不正の温床を育てることにつながるのではないかと思います。一部の事業者からの要望で創るだけ創っても制度を複雑かつ悪用されるだけになるように思えます 今後のスケジュールにしても性急すぎる感がしてなりません なぜこのように早急に塩なければいけないのか全く理解できません とりあえず施工して徐々に改定していけばよいものでもないと思います 現場の混乱と不正を助長するだけだと思います</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>自動車整備業界の皆様からのご意見、ご要望を踏まえ、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図れることを条件に、事業場以外の場所において訪問特定整備を実施することを認めることとし、万が一、事故やトラブルが発生した場合、その責任は全て事業者が負うことも明確にします。</p>
81	<p>疑問に思うことです。</p> <p>1.訪問特定整備等管理者 は 現行法の整備主任者と兼任ができるのか？</p> <p>2.訪問特定整備等管理者 は 自動車検査員の 受験資格に含まれるのか？</p> <p>3.訪問特定整備や限定訪問整備を行うことにより、点検整備記録簿や臨時点検整備記録簿の交付義務はどうなのか？</p> <p>4.訪問特定整備の認証基準と同等の広さは車両 1 台ないし 2 台分の広さがあれば十分ではないか</p> <p>以上のことご検討願います。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 兼任できます。 2. 受験資格に含まれません。 3. 訪問特定整備も限定訪問特定整備も、あくまで特定整備であるため、認証工場内で特定整備を実施した場合と同様に、依頼者に対して、特定整備記録簿の写しを交付する必要があります。 4. 限定訪問特定整備として事業場外で実施することができるものとする特定整備以外の特定整備を実施する場合には、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図るためには、認証工場と同じ設備基準を満たす必要があるため、作業場所の広さも、認証工場と同じ広さを確保する必要があります。

82	<p>1. 訪問特定整備については歓迎。</p> <p>訪問特定整備については特に、事業用自動車の3カ月点検、レンタカーの6カ月点検など、今回の改正により納車、引取りの合理化が期待でき、整備事業者及び整備依頼者共にメリットがある。各業界の人手不足を解消する合理的な法改正になると期待する。</p> <p>2. 訪問特定整備について、訪問先に求める条件が認証工場と同等という点が過剰である。</p> <p>意見1で述べたメリットが、活かせない。作業場は対象自動車に応じた1ストールのみ、工具類は想定される作業に応じて、適宜、訪問整備事業者又は訪問先作業場が準備する、としたい。訪問整備(点検)の内容は計画的に、事前に想定することが可能であり、これに伴う必要工具類も準備可能。過剰な作業場や使用しない工具を予め据付け(過剰な設備投資)するのは非効率的。この法改正を活用できる事業者が、極めて限られると思われる。</p> <p>各業界の人手不足を解消する合理的な法改正になることを期待する。</p> <p>3. 限定訪問特定整備は不可としたい。</p> <p>ユーザーの自宅駐車場など、安全性確保に疑問。作業スペース(50cm)などの確認を“ユーザーに確認がとれればいい”など、不確実な要因が残る。また、平滑か、水平かなど、特定整備を行う場合の安全確保が不十分。大丈夫な想定で現場に訪問したものの、ユーザー確認が不十分で安全確保が不十分だった場合でも、つい無理をして作業ミス、事故につながる危険性が残る。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>1. ご意見ありがとうございます。</p> <p>2. 限定訪問特定整備として事業場外で実施することができるものとする特定整備以外の特定整備を実施する場合に、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図るためには、認証工場と同じ設備基準を満たす必要があるといえます。</p> <p>3. 限定訪問特定整備の作業場所は、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることのできる場所に限定しており、作業開始前に、自動車特定整備事業者が自らの責任の下、これらのことを図ることができるかどうか入念に確認しなければならないものとします。また、仮に限定訪問特定整備の作業を開始した後に、万が一、事故やトラブル(災害や悪天候等を含む)が発生した場合、訪問した自動車整備士は、事業者に対して、その後の指示を仰がなければならず、連絡を受けた事業者は、作業の停止など必要な指示をしなければならないこととします。加えて、あくまでスターターモーター又はオルタネータの交換の際に必要なステアリング・ギアボックスの連結部等の取り外しの認められることについては、制度開始前に周知を徹底し、また、事業者は作業をする都度、交換箇所や交換部品の写真を撮影して画像を保存しておかなければならないこととし、行政が監査時などにこれらの画像を確認し、違反があれば処分の対象とすることにより、事後的な規制も強化します。</p> <p>4. 訪問特定整備は、整備士が事業場外において一人で作業することが前提となります。そのため、仮に事業者が整備士</p>
----	---	---

訪問した整備士の安全確保を懸念。屋根のない駐車場で、突然のゲリラ雷雨、突風、炎天下の猛暑など、作業環境が不安定。また、天候変化(予想)し、早急に完了させる必要が場合など、作業ミス、事故の起きやすい環境になり得る。

限定訪問特定整備において、作業内容の拡大解釈による違法行為の増加を懸念。限定訪問特定整備が可能な作業内容(説明分)が複雑なため、訪問特定整備で何でもできる、と誤解が生じやすい。(違法行為の増加を懸念)「ステアリング・シャフトを外す」という作業に ①スタータモータ又はオルタネータを交換する目的で ②ステアリング・ギアボックスの連結部のみで ③後輪駆動車に限る と3つの条件を満たす場合のみ可能、など複雑すぎる。同じ作業でも、この3つの「条件」によって、合法か違法かが決まるというルールは、制度として誤解を招きやすのでは。

このような誤解により違法行為を行われる可能性が高まるリスクと、今回限定的に可能とされる作業(ブレーキパット、スタータ、オルタネータの交換)が、訪問先で行いたいとする需要(それほど頻繁ではないのでは)のバランスを総合的に考えて、限定訪問整備は不可としたい。

4. 電磁的記録について、特定整備事業者の届出など国への届出以外は、「任意」としたい。

電磁的記録(デジタル化)は合理化のためと思われる。今回の法改正では電磁的記録による…といった部分が多く、かえって事業者の負担となり得る可能性がある。「合理化」という「目的」のため「にデジタル化」という「手段」を使うのではないのでしょうか。そして、デジタル化することが「合理化」される

に指示して虚偽の紙の帳票を交付させていたとしても、事業者は「自らの預かり知らないところで虚偽の帳票が交付された。全ての責任は訪問した整備士にある。」などと言い逃れようとする可能性が否定できません。そこで、訪問特定整備に関する帳票は、事業者の責任の下、(改ざんが難しい)電磁的記録で交付することとし、訪問特定整備士に責任が転嫁されるような事態を防ぐこととします。

5. 業界の皆様のご意見・ご要望を踏まえ、本制度の内容を検討してまいりました。

<p>かの判断は、事業者が決めるのではないのでしょうか。よって、この項目をデジタル化するか否かは任意とするべきでは。「デジタル化」という「手段」が「目的」になっていると感じられる。</p> <p>5. しっかり時間をかけてじっくり検討するべき。</p> <p>上記意見 1～意見 4 など、じっくり検討すべき内容が多い。業務を提供する整備事業者、依頼する事業者（運輸業界など）及び関係団体など、現場に即した多くの意見に耳を傾け、現実味のある法改正にするべき。今回の改正が、車両の安全な運行、労働力不足、環境負荷低減に寄与するものとなることを願います。</p>	
---	--

83	<p>法案を確認させていただきました。そもそも、説明会もせずに公示から約半年で施行するのは理解しかねます。そしてしっかりと全国各地の域調査や認証工場の意見も交えての法案が必要だったのではないかなと思います。まず「背景」の「ニーズが高まっている」とありますが、認証工場は各事業所で設備が整っている状態で整備を行います。果たしてユーザーのガレージや駐車場で適正に整備が行えるのでしょうか？雨天時などに確認不足や手抜きによる整備ミスなどで整備不良による交通事故につながりませんか？そして、その影響で整備士への不信感が増え、整備業界が危うくなりませんか？また、我々事業者は様々な基準を満たすために多額の設備を備え、ユーザーからの信頼を築きあげ、雇用している整備士への技術向上などの教育なども行っております。「ニーズが高まっているので緩和する」と、適切な環境で整備を行っている事業場への制度は反比例して整備不良を黙認するかのような緩和措置に思えます。概要1に関して。レッカー車で輸送すれば安全なのでは？事故、故障等によりとありますが、その際公害がないと断言できますか？ブレーキオイルを車道などにこぼす可能性もあると思います。その際適切な対応ができないと事故誘発行為になると思います。概要2に関して。オルタネーター交換時に取り外しが必要な部位が多く存在する車両が存在します。整備後の現場は大変汚れることになるでしょう。また、ジャッキで車両を上げただけでは作業困難な車両も多く存在しますので適切な作業場での整備が適切かと思います。概要3に関して。自社は大型特殊車両を整備していませんので意見はできません。その他の遵守に関して、出張車に常備する認証工具やあらゆる状況に対応できる器具などの届</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>ご指摘の限定訪問特定整備については、そもそも認証工場のみが実施できるものとし、作業開始前に、事業者の責任の下、整備主任者（訪問特定整備等管理者）が、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるかどうかを入念に確認し、これらを図ることができると判断できた場合に限り、作業を開始することができるものとします。</p>
----	---	---

<p>け出、そして定期的な工具・器具の国土交通省管轄による検査と届け出などを行う必要があると思います。今一度、施行を延期し再度細かく検証・検討し公示していただきたいです。また、認証工場のあり方、指定工場のあり方、自動車整備事業場のあり方をふまえて自動車に関する安心安全についてお考えいただきたい。ちなみに私たち事業場としてはこの法案が通ったとしても、整備士の安全を考え、そしてお客様の車両の安全を考え事業外での特定整備は行わないでしょう。</p>	
---	--

84	<p>(1)「事業場以外の場所において行うことができる特定整備の種類」について</p> <p>軽自動車や、小型商用車においては、リヤブレーキがドラムブレーキのものが多いため、ホイールシリンダやブレーキシューの交換を伴わない“ドラムの脱着”についても、項目に含んでいただくことは出来ないでしょうか。</p> <p>(ドラムの裏側のサービスホールからでは、ブレーキの片減りや、ホイールシリンダのオイル漏れなどの発見が難しいため)</p> <p>また、ブレーキパッド・スターター・オルタネーターの交換作業に限定されていますが、今後、車がEV化していく事で、回生ブレーキによりブレーキパッドの摩耗は少なくなり、オルタネーターやスターターも無い車両が増えると想定されます。</p> <p>これらの作業のみを出張整備可能としたとして、整備工場の負荷軽減は限定的ではないかと推察致します。</p> <p>整備工場の喫緊の課題として、法定点検時の引取納車の負荷が非常に大きいという事があります。</p> <p>使用者に来店を促しても、引取納車が一般的だった業界の慣習もあり、なかなか厳しい状況のようです。</p> <p>難しい事かもしれませんが、上記作業同様に、出先の認証設備以上の事業場での法定点検実施を可能にすることで、整備工場の対応エリアが広がり、引取納車にかかる時間も軽減されるのではないのでしょうか。</p> <p>特に不具合が無い車両であれば、非常に効率化されると思います。(ホイールシリンダ等の分解が必要であれば、本来の事業場での作業を必須とする)</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>限定訪問特定整備は、認証工場に備えるべき施設・設備の全てが必ずしも揃っていない事業場以外の場所において実施するものであるため、作業可能な特定整備は、そのような場所において作業したとしても、安全性の確保、整備品質の担保及び環境の保全を図ることができるものに限ることとしています。</p> <p>頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
----	---	---

大きな分解整備を伴わない法定点検の内容であれば、エンジンマウント脱着作業などよりも安全性は高く、整備工場への需要も多いのではないかと考えられます。

また、使用者も車両を預ける時間が短縮され、結果として法定点検の受検率の向上や経済的な効果も表れるのではないかと考えられます。

ご検討のほど、よろしくお願いいたします。

<p>85</p>	<p>多くの車両を有する大手リース・レンタル会社など中には、料金の安い近隣都道府県の整備工場へ出張メンテナンスを依頼している会社もあるが、現状において出張整備では不可能なはずの法定 12 か月点検を、法定 6 ヶ月点検や 3 か月点検として行い、名目上実施しているとしている会社が、ごく一部であるが存在する。このように現状ですら出張整備においては現場における法令違反を監査する術がなく、今後実施する上で安全上の懸念がある。もちろん、違法な未認証事業所による出張整備についても同様のことが言える。そのため、その前段として、より明確な違反防止の仕組みの構築を改正内容に盛り込む必要があると感じている。</p> <p>またこちらは下請け関連法上の問題ともなってくるが、今後、今回の改正によって、ようやく価格改定の機運が高まってきたリース・レンタル業界との仕事において、そのような価格水準の違う近隣都道府県の工場との価格競争が起こることで、地域によってはその機運がしりすぼみしてしまうのではないかと、発注側から価格を抑えようという動きが起こるのではないかと、という懸念がある。現に話題に上がった昨年に比べると価格改定の動きは鈍くなっている。会社によっては自社で取り決めた料金改定を実施したきり、こちらが提示した金額に対しては音沙汰もないといった会社もある。</p> <p>このような動きはインターネットが発達した現代社会においては一般のユーザーに関しても起こりえることであり、自由競争の下で、常に限界以下の水準で整備料金が推移してきた自動車整備業界において、現代社会の需要と共にある、考え方や社会性までフォローされた改正内容に出来なければ、ユーザーの便利さ</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>今般の省令改正及び告示制定により、事業場以外の場所において特定整備を行う場合のルールを明確化した上で、行政において厳格に指導・監督してまいります。</p> <p>加えて、別途、訪問特定整備又は限定訪問特定整備の工賃を適正なものとするべきである旨明示する予定です。</p> <p>また、システムの構築等に関するご意見については、今後の参考にさせていただきます。</p>
-----------	--	--

だけが先行し、新たな、そして整備事業の発展性を奪うような間違った価格競争を生み出しかねないと感じている。

整備業界における自由競争と現代社会における需要の関係は、整備事業の異常な低賃金化と労働力の低下を生み、業界の衰退と違法整備を生み出す要因の一つとなっているといえる。車両の安全な運行を保ち、正しく訪問特定整備をユーザーに提供するためには、我々、訪問特定整備を実施する側へのアプローチはもちろんのことながら、仕事を依頼する側、ユーザーへのアプローチについても関係法令含めて改正の中に盛り込むべきではないかと考える。

例えばではあるが、訪問特定整備実施日や実施現場の事前申告システムの構築(申告することで訪問特定整備作業現場を一時的に事業所の一部とみなし作業可能とする)、訪問特定整備作業現場や依頼者への抜き打ち監査の実施、法定点検の罰則の新設と強化(電子車検証システムと組み合わせることにより一時的な車検証効力の停止(運行停止)措置など)、訪問特定整備専用の記録簿様式の作成(この記録簿はユーザー車検においては使用できない)などは、素人考えではあるが有効なのではないかと考える。前述はあくまで案であるが、ぜひ上記についてご検討いただき、より良い改正につなげていただけたらと思う。

<p>86</p>	<p>いわゆる自動車の「出張整備」に関する法改正について、具申します。</p> <p>内容を拝見すると、作業範囲が限定的とはいえ、認証工場以外の場所で分解整備を伴う部品交換や自動車整備を行う事を許可するという案には反対します。</p> <p>1.整備中の事故や怪我</p> <p>一般道路上や高速道路上および自宅ガレージでの作業を行う場合、十分なスペースを確保できるとは限らず、もしくは平たんではない場所でのジャッキアップがどれほど危険か御省は理解されていません。</p> <p>我々認証工場が、平たん且つ十分なスペースが確保された工場であることが認証取得の条件となっているのは、危険性の回避の為であると理解している。</p> <p>2.ルール運用の厳格化が不可能</p> <p>今現在でも、完全に未認証工場の分解整備を取り締まることができていない支局の実態を踏まえると、この法改正によって不透明さを増すばかりか、違法な出張整備が横行するのは目を観るより明らかである。</p> <p>その交通社会の危険性を国土交通省が責任を持つ事ができるのか。</p> <p>また、一般ユーザーにとっても、優良業者と不良業者の見極めは不可能である上、工場を構えていない出張整備業者が横行すると、昨今のネット社会において被害を受けるのは一般ユーザーである。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 限定訪問特定整備を行うにあたっては、作業開始前に、事業者の責任の下、訪問特定整備等管理者(整備主任者)が、安全を確保することができるかどうか(十分なスペースがあるかどうか、平滑に舗装された場所であるかどうかなど)を入念に確認することとし、安全性を確保することができるものと客観的に判断できる場合以外は作業を禁止します。 2. 訪問特定整備等事業者には、訪問特定整備の作業を行った都度、ルールに従って作業したことが分かるような画像等の保存を求め、事後的に行政が確認し、違反が認められた場合には処分の対象とすることなどにより、事業場以外の場所における特定整備について、厳格に指導・監督してまいります。また、訪問特定整備等事業者には、自ら管理するウェブサイトや作業場所において、ルールに従って届出したことが分かる証票を掲示しなければならないことなどを求め、一般ユーザーも、正規の事業者かどうか見分けがつくようにします。
-----------	---	--

今後、他にも多くの問題を抱える火種となる改正につき、猛烈に反対します。

この内容とは別に、改正のタイムスケジュールがタイトすぎる点を考えると、特定の政党の議員からの圧力に屈しているのではないかと疑わしい。

87	<p>指定整備工場を経営する者です。</p> <p>今現在、我々民間整備工場は工員の高齢化と人手不足に悩まされています。</p> <p>民間工場の工員の平均年齢は50歳を突破しています。</p> <p>若手も薄給の給与と悪環境の労働環境を嫌い、人材募集しても集まりません。</p> <p>その為我々経営者も”働き方改革”に倣って、労働環境を是正している最中であります。</p> <p>訪問整備にて特定整備を行う事が自動車ユーザーのニーズであることは理解しています。</p> <p>只、経営者及び工員の方からそのニーズを考えると、特に工員の負担が多いことが容易に考えられます。</p> <p>夏や冬の季節の悪条件に屋外で作業させられる工員の事を考えてみて下さい。</p> <p>整備工場ではエアコンやストーブを用い、労働環境を良くして、今いる従業員に心地良く働ける環境整備に力を入れています。</p> <p>この改正はその流れに逆行するものであります。</p> <p>訪問整備にて特定整備を行う事を無制限に反対する訳ではありません。</p> <p>経済合理性を鑑みて、理解出来る事案とは考えています。</p> <p>整備する場所や訪問した際の車両の駐車にも困らないような、企業の拠点などに代表されるような場所での訪問整備には賛成です。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p> <p>訪問特定整備は、認証工場のみが行えるものとし、整備士個人が行うことは禁止し、仮に訪問特定整備士が法令に違反した場合、派遣元の認証工場を処分することとします。</p> <p>また、事業場外で行える作業範囲を限定し、厳格なルールを設けているため、直ちに市場バランスが壊れるような変化は生じないと考えておりますが、制度の施行後も、業界のご意見を伺いつつ、市場の状況を注視してまいります。</p>
----	--	---

そのような場所で複数台メンテする場合、双方にメリットはあるでしょう。

しかし一般ユーザーを相手にした場合、作業場所や駐車場問題等、すべて満足する可能性が低くなります。

その場合のしわ寄せは工員に降り掛かります。

また出張整備には割り増し料金が発生しますが、一般ユーザーの理解を得る事は難しいでしょう。

また、訪問整備には既存の指定整備工場及び特定整備工場の経営を損なう恐れが多分にあります。

特に考えられるのが、大手商社が拠点のみを設営し、作業は工員に派遣社員やフードデリバリーの扱いで運営するような形態での参入です。

これでは既存の工場の仕事を奪い、“働き方改革”のために投資した経営を圧迫します。

訪問整備が既存の自動車整備環境と共に成り立つためには、新車からのリースメンテを行うような車両で且つ、企業の拠点・営業所のような顧客の車両(業務車両)でなければ、ならないと考えます。

国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課 の方々におかれましては、危機に瀕している自動車整備の現状を鑑みて、賢明なご判断を考慮して頂きたいと願います。

88	<p>訪問整備に特定整備を認めるにあたり、一般ユーザーまで範囲を広げるのは反対します。</p> <p>理由としましては、今まで違法改造車両はディーラー及び指定整備工場や認証整備工場はお断りしていましたが、訪問整備が解禁されたならば、そのような車両にも整備の機会を与える事態になります。</p> <p>いくら国交省様が法を説いても、末端の整備士及び一般ユーザーには届かない事例は多いに予想されます。</p> <p>ここは是非、整備付きリース案件の車両に限定するなど、野放図な訪問整備が行われない制度設計が望まれます。</p> <p>我々末端の自動車整備工場は、日々整備士の高齢化と人手不足に悩まされています。</p> <p>魅力ある自動車整備業界になるべく”働き方改革”も取り入れています。</p> <p>ユーザー目線の改革ではなく、自動車整備工場目線での改革をお願いします。</p> <p>例えば我々整備事業者は代車を所持し、ユーザーに来店頂き、仕事を途切れないように効率化しています。</p> <p>この代車による効率的な運用を可能にする法改正や特段のご配慮を希望致します。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p> <p>訪問特定整備は、認証工場のみが行えるものとし、整備士個人が行うことは禁止し、仮に訪問特定整備士が法令に違反した場合、派遣元の認証工場を処分することとします。</p> <p>また、事業場外で行える作業範囲を限定し、厳格なルールを設けているため、直ちに市場バランスが壊れるような変化は生じないと考えておりますが、制度の施行後も、業界のご意見を伺いつつ、市場の状況を注視してまいります。</p>
----	--	---

89	<p>定期点検整備(普通車、小型自動車、軽自動車、二輪事項車)の実施とダイヤルステッカーの貼り付けを訪問特定整備に含めてもらいたい。</p> <p>点検整備を訪問とする条件として、訪問特定整備の条件を満たしていること。</p> <p>点検整備に必要な整備機器などが、点検場所に設置されている、または持参する。</p> <p>など、事業所と変わらない品質が保てることを条件に認めていただきたい。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
90	<p>① 事業場以外の場所において行うことができる特定整備の種類において、制動装置のうちブレーキキャリパを 取り外して行うブレーキパッド(事故、故障等により摩耗又は損傷したもの)に限る。)の交換とあるが、限定訪問特定整備でブレーキ装置の取り外しはできないようにしていただきたい。</p> <p>ブレーキ装置は重要保安部品であり、その整備は「安全・安心」の観点からも特定整備の作業範囲に定められる、従って、認証機器が整わない限定訪問特定整備においては、特定整備に該当する「ブレーキ装置の取り外し」は、認めるべきではない。</p> <p>② 訪問特定整備の申請は、電子メールを通じて管轄の運輸支局へ届け出ることになっているため、電子メールのCC(振興会)を徹底していただきたい。申請している事業場を確実に把握したいため。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>①厳格なルールの下、認証工場の責任で、事業場以外の場所において作業することを認めることとします。</p> <p>②頂戴したご意見を参考に、周知徹底させていただきます。</p>

91	<p>1. 訪問特定整備等の体制について、定期的に、訪問特定整備等について相当の知見を有する第三者による確認を受けなければならない。」とあるが、「相当の知見を有する第三者」とは、具体的にどのようなものを想定しているのか？文言から考えれば、役所とは別の機関が相当するものと思われるが。しかるべき方に定期確認を受け、不備があった場合、しかるべき方には事業者を指導する権限が与えられるのか？不備を指摘された場合には、役所に対して事業者はどのように対応することが求められるのか？</p> <p>2. 「訪問特定整備等を適切に実施するために必要な教育」の内容は、訪問特定整備等管理者、訪問特定整備士、準訪問特定整備士又は訪問車体・電気装置整備士に共通のものでよいか？</p> <p>3. 「訪問特定整備等管理者が高度な管理手法により訪問特定整備等に関する事項を統括管理する場合」でいう「高度な管理手法」とは、どういったものを想定しているのか？</p> <p>4. 訪問特定整備等に従事できる者の要件を全て満たす場合、特定技能 1 号の在留資格を許可されている外国人、特定技能 2 号の在留資格を許可されている外国人、いずれも訪問特定整備又は限定訪問特定整備に従事することは可能か？これらの整備に専ら従事する場合は不可の場合、付随的に従事することは可能か？</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>1. 第三者による確認の詳細は別途明示いたします。</p> <p>2. 基本的には共通の内容を想定していますが、訪問特定整備等管理者向けの教育としては訪問特定整備士等の作業を統括管理するために必要な事項を教育することが追加で求められることとなります。</p> <p>3. デジタル技術を活用した管理手法を想定しています。</p> <p>4. 特定技能外国人の方々が、自動車整備士資格を有する場合には訪問特定整備又は限定訪問特定整備の作業に従事することが可能ですが、資格を有さない場合にはこれらの作業に従事することはできません。</p> <p>5. 紙媒体での記録保存は認められません。頂戴したご意見は今後の参考にさせていただきます。</p> <p>6. ご理解のとおりです。詳細は別途明示します。</p> <p>7. 変更届が必要な場合等の詳細は別途明示します。</p> <p>8. 証票の様式等は別途明示します。</p> <p>9. 準訪問特定整備士として訪問特定整備等教育を受けた日から2年を経過するまでの間に、二級以上の自動車整備士</p>
----	--	--

5. 「次に掲げる者に対して、訪問特定整備等を適切に実施するために必要な教育(以下「訪問特定整備等教育」という。)を行い、その教育内容等を記録した電磁的記録(訪問特定整備等教育記録)を作成して訪問特定整備等教育を行った日から2年間保存しなければならない。」とあるが、紙媒体での記録保存は認められないと解してよいか?メールでのやり取りではなく、WEB 上に申請フォームを作り、そこに記入する方式の方が、事業者にとっては便利であるし、役所としても便利であるように思える(以下、参考)。

参考: 特定技能「農業」分野におけるの協議会—特定技能外国人を雇用する事業者に加入が義務付けられている—の退会に係る WEB 申請ページ

<https://www.contactus.maff.go.jp/j/form/keiei/fukyu/taikai.html>

6. 「一定の期間に限り、規則第 57 条第 1 号から第 5 号までに掲げる基準を満たす設備を設置した場所において特定整備(法第 94 条の5第1項の「整備」に該当するものを除く。)を行うこと(訪問特定整備)という場合の「一定の期間」には、一定の制限があるか?

7. 「提出した情報に変更があったときは、当該変更後に初めて訪問特定整備等を行う日の前日までに当該変更内容を記載した電磁的記録を電子メールで届け出なければならない。」とあるが、比較的軽微な変更事項一何かが軽微であり、な

の技能検定に合格した場合、再度教育を受けずに、訪問特定整備士として届け出ていただくことは可能です。

10. ご理解のとおりです。

11. 電子メールでの報告となります。

にが軽微でないかは告示内で定めることを前提に一については、変更が生じてから 30 日以内一あるいは変更事項が生じた月の月末までに一等に届け出るようにしたほうが事業者にとっては都合がよいように思われる。届出制度を運営する役所としても情報のとりまとめがしやすいように思われる。

8. 「上記(2)の届出を行ったことを示す証票を訪問特定整備等の作業場所に表示するとともに、事業者が自ら管理するウェブサイトにも掲載しなければならない。

」とあるが、メールによる届出について、届出を受付した旨の受付証書の類が電子データ等で届出事業者に交付されると解してよいか？

9. 準訪問特定整備士が、訪問特定整備士の要件②及び④のほか、①の一級又は二級の自動車整備士の技能検定に合格したとする。その場合、準訪問特定整備士の際に「訪問特定整備等に従事する者に対する教育」を受けた教育は、訪問特定整備士に就任するため③の要件である「下記(4)の教育を受けたこと」にも該当するか？

10. 「訪問特定整備等の開始及び完了について依頼者の同意を得たことを証する電磁的記録、訪問特定整備等に係る料金の概算見積りを記録した電磁的記録、訪問特定整備等を行った場所の画像データ、訪問特定整備等を行う前後の車両の画像データ、交換した部品の画像データ及び請求書、納品書、領収書等の写し(電磁的記録)を、当該訪問特定整

備等を行った日から2年間保存しなければならない。」とあるが、訪問特定整備等実施日が数日にわたった場合、訪問特定整備等を行った最終日から2年間保存しなければならない、と解してよいか？

11. 「本告示の規定に違反し、若しくは違反するおそれがある場合、又は訪問特定整備等に起因して訪問特定整備士等その他第三者の生命若しくは身体に対し重大な危害が発生した場合、遅滞なく、その旨を上記(2)の届出を行った運輸支局長等に報告しなければならない。」とあるが、この報告については、他の箇所とは異なり、電子メールの利用は規定されていない。ゆえに、紙による報告を行うと考えてよいか？