

自動車整備士技能検定規則等の一部を改正する省令案 に関する意見募集の結果について

令和7年7月8日
国土交通省
物流・自動車局

国土交通省では、令和7年5月23日から令和7年6月22日まで、自動車整備士技能検定規則等の一部を改正する省令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5月23日（金）～令和7年6月22日（日）
- 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 53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 42424）

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>自動運行装置を備えた自動車の整備の証明を一級自動車整備士に限ると、せっかく成長してきた自動運行装置の普及を妨げるおそれがある。</p> <p>そこで、自動運行車や電気自動車等の整備の証明を行うことができる電気・電子系の二級自動車整備士の資格を設けるべきである。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>ご懸念のように、この改正により自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の普及が妨げられることのないよう、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して、十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。その際には、頂いたご意見も参考とさせていただきます。</p>
2	<p>技術が高度化したから知識も要らなくなった。</p> <p>よって資格取得を取りやすく簡単にすると言う事でしょうか？</p> <p>外国人を雇用する為の虚言。</p> <p>法律を改悪している様に思えました。</p> <p>高度化したなら人を減らして機械化する事が大切。</p> <p>資格取得を緩めるなど承服できません。</p> <p>反対します。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>自動車技術の高度化により、従前に比べると短時間で(座学により)必要な知識を習得することが可能になったということです。</p> <p>ご指摘のとおり、機械化を進め、業務の効率化を図ることも重要ですが、同時に、自動車整備業界では人手不足が深刻な問題となっているため、早期のうちに優秀な方々に資格を取得いただき、第一線で活躍いただくことも重要であると考えております。</p>
3	<p>あくまでも整備をする機械を所持している整備会社であることが前提の法改正と思いますが、機械を所持していない会社や整備する機械の破損時はどのような扱いになりますか？</p> <p>余程ないとは思いますが研修不足の従業員により不具合が見逃されたりメンテナンス不足により事故が発生する状態になり</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>作業機械等の不具合が見逃されることやメンテナンス不足により事故が発生することを防ぐべく、道路運送車両法第91条の2において、自動車特定整備事業者は基準に適合するよう作業機械等を維持管理しなければならないと規定しています。</p>

	<p>そうで不安になります(別途で機械に関して定めた法律はありますか?)あるのならば確認不足ですみません</p> <p>以上お手数おかけしてすみません</p>	
4	<p>* 施行規則について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定整備事業場が備える作業機械等についてですが、整備用スキャンツールは日本自動車機械器具工業会で示す整備用スキャンツールのみとの認識でよいですか。 ・整備用スキャンツールの備え付けは、既存の特定整備事業場も備えなければならないのでしょうか。 <p>* 検定規則の一部改正について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各級の実務経験期間の短縮ですが、7月施行であれば、それ以降に受験する場合の受験資格は、短縮された実務経験期間でよいと考えて良いですか。 <p>* 主務省令の一部改正について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あらためてですが、電磁的記録とはどこまでを認めているか確認したい。 ・車両への記録簿の備え付けは、電磁的記録された媒体と考えて良いですか。 	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>【施行規則の一部改正について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電子制御装置整備に係る認証申請時と同じく技術基準に適合した整備用スキャンツールを想定しております。 ・施行規則の施行日において、現に認証を受けている認証工場は、施行日以降に事業場の位置を変更するまでの間は、整備用スキャンツールを備え付ける必要はありません。 <p>【検定規則の一部改正について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ご理解のとおり、施行日以降に実施される各試験においては、短縮された実務経験期間を満たしていれば受験資格が認められます。 <p>【主務省令の一部改正について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電磁的記録とは、電子的方式、磁気的方式その他人の知覚によっては認識することができない方式で作られる記録であつて、コンピュータによる情報処理の用に供されるものをいいます。 ・点検記録簿の電磁的記録を保存したスマートフォン等の電子媒体を携帯することにより、点検整備記録簿の車両への備え付けの要件を満たすものとします。
5	<p>検定規則の一部改正について</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>今後の参考にさせていただきます。</p>

	<p>自動車整備士試験の実務経験を短縮するのであれば試験回数を年2回のものは年1回にすべき。(特に2級)</p> <p>または自動車整備士の級ごとに作業範囲を明確に限定すべき。</p> <p>知識の足りない整備士を増やさないため、整備士の価値観を上げるため。</p>	
6	<p>今後自動車整備士がますます不足する見込である中、受験のための実務期間が短くなるのがどれだけの効果があるのか疑問である。</p> <p>制度の改定に反対はしないがもっと効果のある改正が必要とされる。</p> <p>整備士不足を解消し、ユーザーが満足を得られるサービスを受けるためには、今よりも豊富な人員と技術力のある整備士養成が必要とされ、そのためには「整備士を目指す若き人材」を確保すること。具体的には待遇改善(賃金)と社会的地位の向上が必須となる。安い賃金で社会的にも低く見られているようでは、人材が集まらず他業種へ向かうであろう事。今後の安全な自動車業界を維持することは困難であると誰もが知っていると思う。</p> <p>まずはそこから改善するべきと考える。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>今後の参考にさせていただくとともに、別途引き続き自動車整備人材の確保に向けた取組を全力で進めてまいります。</p>
7	<p>1級自動車整備士は自動運行装置を熟知できるような資格ではない、環境問題や自動車内部の特殊装置については詳しいがエイミングや自動運行装置の試験問題が過去どれだけ出題されたらうか。2,3級の取得期間の短縮には現在のままであれば賛成するしかし現実に見合った資格試験にした場合短縮できるものではない。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>ご指摘のとおり1級自動車整備士は、自動運行装置の全てに精通するものではありませんが、電気・電子を含む知識・能力を広く修得するよう養成されています。また、現在の証明(検査)はOBD検査によるものであり、PC等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合に</p>

<p>保安基準適合性の証明を行う自動車検査員が負う社会的な責任は重いのはわかるが証明を行うべき機能は現在比較的簡単である</p> <p>しかし年配者や勉強しない者、PCやタブレット、スキャンツールに疎いものには超難解である。</p> <p>自動運行装置が搭載された自動車の保安基準適合性の証明を行える者は社会的責任も求められる検査員で問題ない</p> <p>直進したり操舵して的確に前進や後退するには車両本体のゆがみや4輪アライメントなどを補正して車高も規格に沿った状態にしていなければ自動運行できないにもかかわらず</p> <p>車検の合否判定が30年前と変わらず日々進化する自動車に対して曖昧な状態にあるのが問題である。</p> <p>現状の資格制度のまま考える場合、本来なら車体整備士の範疇であるのでそちらの資格取得について考え直す時期である</p>	<p>は、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要性が生じる可能性もあります。</p> <p>また、自動運行に当たり正確なアライメントが前提となる点については、ご指摘の通りです。このため、国土交通省では、特定整備(電子制御装置整備)制度を設けて、車体整備事業者を含めた認証を行っています。</p> <p>自動車技術の進化を踏まえて、検査の合否判定基準を見直すべきとのご指摘はそのとおりであり、引き続き、検討を重ねてまいります。</p>
<p>8 意見</p> <p>今回の改正について、</p> <p>時代に合った資格制度や事業所の必須工具等の改正・見直しという点は良いかと思うのですが一級整備士にしかできない事ができてしまう事に不安を感じます。</p> <p>理由</p> <p>一級整備士を目指す人・一級資格保有者の分母(整備士・或いは整備士を目指す人)が少ない中</p> <p>10年後 20年後の整備業界で一級整備士の減少が想定されます。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>ご懸念のように、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)に比して一級整備士の数が不足することがないよう、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況を注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して、十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。その際には、頂いたご意見も参考とさせていただきます。</p>

<p>検査員資格保有者も特別講習受講後は今回の 指定規則の一部改正 ①と同等とするべきかと思ひます。</p> <p>今回の改正と併せて、整備士の増加に繋がるような動きがあればと思ひます。</p> <p>一級整備士資格保有者を確保していくために先ずは整備士の確保を優先し、その為の政策等を望みます。</p> <p>企業努力だけでは限界を感じております。</p> <p>将来的には多くの小規模工場が衰退・廃業していくのではと危機感を持っております。</p> <p>人口減少より先に整備士を目指す人が減ることにより整備工場の減少が加速していくかと思ひます。</p> <p>各地域に自動車整備工場が無くなる日が来ないよう望みます。</p> <p>人口の少ない町にも病院が必要なようにどんな地域にも自動車整備工場は必要かと思ひます。</p> <p>一級整備士資格保有者の優位性は必要かと思ひますがそれ以前に直近の問題として整備士確保の為の効果的な活動が必要かと思ひます。</p>	<p>「人口の少ない町にも病院が必要なようにどんな地域にも自動車整備工場は必要」とのご意見は、まさにその通りであると認識してあります。このため、上述のとおり、本改正がその阻害要因とならないようにすることは勿論、その他の施策を講じることにより、人口減少社会においても、自動車ユーザーが全国どこでも自動車の点検整備を受けられる環境を維持できるよう努めてまいります。</p>
<p>9</p> <p>①二級自動車整備士の受験資格に係る実務経験期間を3分の1短縮する(第 18 条関係)。</p> <p>②三級自動車整備士の受験資格に係る実務経験期間を2分の1短縮する(第 19 条関係)。</p> <p>③自動車タイヤ整備士等(特殊自動車整備士)の受験資格に係る実務経験期間を3分の1短縮する(第 19 条の2関係)。</p> <p>・具体的に10月の試験より、短縮でよいということでしょうか？</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>1. 検定規則の改正について</p> <p>施行日以降に実施される技能検定及び登録試験より、短縮した実務経験期間を満たしていれば受験資格が認められることとなります。</p>

①トーイン・ゲージ、キャンバ・キャスタ・ゲージ及びターニング・ラジラス・ゲージを削除する。

・定期点検でのアライメントの状態は、目視で確認するということでしょうか？

③エンジン・タコテストをエンジン・タコテスト

④タイミング・ライトをタイミング・ライト

⑤原動機、動力伝達装置、操縦装置、制動装置及び緩衝装置の分解整備をする事業場について、整備用スキャンツールを追加する

・電子制御装置の認定を受けているスキャンツール以外は認めないということでしょうか？

①自動運行装置を備える自動車が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合する旨の証明を行う自動車検査員となるためには、現行の要件を満たし、かつ一級自動車整備士(総合)の技能検定に合格している必要があることとする。

・対象車両の検査であるかを国でどうやって把握するのか？

点検整備記録簿の備付け及び作成並びに特定整備記録簿の写しの交付について、これらを書面に代えて電磁的記録で行うことを認めることとする。

・メールで添付する等の具体的方法をお教えいただきたい。

2. 施行規則の改正について

・ホイール・アライメントの点検方法については、変更はありませんので、自動車の点検及び整備に関する手引を参考に点検してください。

・電子制御装置整備に係る認証申請時と同じく技術基準に適合した整備用スキャンツールを想定しております。

3. 指定規則の改正について

自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)かどうかは車検証情報から確認可能なため、国(地方運輸局等を含む)の職員であれば調べることが可能です。

4. 主務省令の改正について

点検整備記録簿の備付け及び作成並びに特定整備記録簿の写しの交付を電磁的記録で行う場合の詳細については、別途通達において示しております。

<p>10</p>	<p>検定規則の一部改正で「二級三級の実務経験機関が短縮する」ことには大賛成ですが、指定規則の一部改正の「自動運行装置を備える自動車を一級自動車整備士に合格していることが必要」においては反対です。</p> <p>後継者不足で廃業される整備工場が出てきている状況の中で、この改正で更に整備難民・車検難民が出て来ることが想像できることから反対です。いずれ必要になることは理解できますが、ここ何年かで施行されることは避けた方が良いという見解です。</p> <p>現在9万事業所がある中で一級整備士が約22,000人という現実から明らかに車検を通せない整備工場が出てくることは必須です。</p> <p>自動運行装置を備える自動車の整備や検査ができる人の育成が、せめて1万人を超える位になってからでないと、上記の難民が発生すると思われます。</p> <p>仮に各工場に1人いたとしても一級を持っているが為に休めない状況になり、労働環境が悪くなることも想像されます。</p> <p>時期早々であると考えられます。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>現時点では、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の台数に対して十分な数の一級自動車整備士が存在しますが、今後、自動運転車の普及に対して一級整備士の数が不足し、「自動運転車の整備難民」が生じることのないよう、公布から施行までのおよそ3年半の間、自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して、十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。</p>
<p>11</p>	<p>施行規則の一部改正については、非常に理にかなった改正案であると考えます。</p> <p>指定規則の一部改正については、自動車検査員の一級自動車整備士資格保有についての理由は納得できるが、今後、自動運行装置を備える車両が増えていくことを考えると、現在の若手エンジニアは今後のキャリアを考えると、一級自動車整備士資格取得が必然的に必要になっていく。実際問題として、普段の仕事をしながら資格取得が可能なのか疑問がある。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>指定規則の一部改正について、ご指摘の通り、若手エンジニアの方が働きながら一級自動車整備士資格を取得しやすい環境を整えることは重要と考えており、試験や費用負担のあり方を含め、検討してまいります。</p>

	<p>専門学校においても、自動車整備科(2年制)が廃止され、一級課程のみになる事で、在学期間の長期化や授業料の高騰など、整備士を目指すハードルが上がる事への懸念がある。</p>	
12	<p>・ご意見 【意見1】 別添1 2. (1)①～③について、『実務経験期間を〇分の1短縮する』とは、現行の規則から『実務経験期間を〇分の1を短縮する』ことでしょうか？ それとも『実務経験期間を〇分の1に短縮する』ことでしょうか？ 【意見2】 別添1 2. (1)①～③について、『実務経験期間を〇分の1短縮する』とは、高校や大学の機械に関する学科等にも適用されるのでしょうか？ 【意見3】 別添1 2. (2)⑤について、整備用スキャンツールとは自動車分解整備事業場での電子制御装置整備の認証要件として求められる整備用スキャンツールと同じ要件での認識で良いでしょうか？ ・ご意見の理由 【意見1】 実務経験期間を計算して受験可能か否かを判断する際に判断致しかねる為 【意見2】 別添1 2. (1)①～③にて(第〇条関係)のみ表示されており、その各項には高校や大学等の諸条件により受験に必要な実務</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>1. 意見1について 現行検定規則に定められた実務経験期間の〇分の1を短縮するという意味です。 例えば、三級自動車整備士について、現行検定規則では1年の実務経験期間を求めています、その2分の1である6か月間を短縮して、改正検定規則では6か月の実務経験を求めることとなります。</p> <p>2. 意見2について ご理解のとおりです。</p> <p>3. 意見3について ご理解のとおり、電子制御装置整備に係る認証申請時と同じく技術基準に適合した整備用スキャンツールを想定しております。</p>

	<p>経験期間が異なる為、受験可能か否かを判断する際に判断致しかねる為</p> <p>【意見3】</p> <p>世間には様々なスキャンツールが存在しており、機種により扱える整備項目が限られ、事業者が求める機能の限りについては場合により故障コードのみ確認できるような機能の少ないスキャンツールを所持されているケースが生じる為</p>	
13	<p>2.概要 (3) 1 自動運行装置を備える自動車が道路運送車両の保安基準に適合する旨の証明を行う自動車検査員となるためには、現行の要件を満たし、かつ一級自動車整備士(総合)の技能検定に合格している必要があることとする。について</p> <p>要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特定整備の整備主任者同様にプラスの研修【電子制御装置整備の整備主任者資格取得講習】などで一級整備士に合格していない者でも検査員ができるようにしてほしい。 ・ 年に1回の振興会開催の検査員研修を年に2回にするなどで、実業務で見落としやすい不適切案件などの事例を紹介して不適切案件を起こしにくい環境を作ってほしい <p>理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人手不足 ・ 一級自動車整備の技能検定に合格しているに制限されると検査員対象者がいない 	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>ご要望1点目については、自動運転車(レベル3以上)の将来の更なる進化を想定すれば、今後、自動運転車の検査を行う方には一級自動車整備士資格を求めたいと考えていますが、ご懸念のとおり、自動運転車の普及に比して自動車検査員が不足する事態は避ける必要があるため、公布から施行までのおよそ3年半の間、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及が急速に進む、十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できないといった事態が発生した場合には、いただいた内容も視野に見直しを行います。</p> <p>ご要望2点目については、ご指摘の通り、働いている自動車検査員の知識・能力の向上は重要であり、そのための研修や教材の整備について検討してまいります。その際、今次改正で解禁されるオンライン研修も、働きながら学べる手段の一つになり得ると考えています。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・ もし一級の資格を取得していても、実業務の検査業務の経験が少なく、保安基準の知識にたけているとは思えない。結果として検査員の質が下がる。 ・ 保安基準は、非常にたくさんの決まりごとがある。検査員は日常業務に追われて新たなことを学習する機会が少ない。(学習環境) 	
14	<p>認証工場に備える作業機械等の見直しについては、使用頻度が少ない工具あるので数年ごとに見直しを行って頂きたい。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。 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>
15	<p>指定規則一部改正の、自動運行装置を備える自動車に対する自動車検査員要件として、「一級自動車整備士(総合)」が必要とあるが、現行の一級自動車整備士(小型)も対象となるような措置を検討していただきたい。現二級が「電子制御装置整備に必要な知識及び技能の講習を修了することにより整備主任者の資格要件を満たすのと同様に、一級(小型)資格保持者に対しても、「自動運行装置」に関する講習を受講し修了することにより検査員要件を満たすような措置が必要と思われる。若しくは、検査員教習にて一級(小型)に対しては別途教習を追加するのも可能かと考える。</p> <p>一級資格に対する法改正は過去二度頓挫していると記憶する。最初は整備主任者としての資格要件で、前回は検査員資格に対する資格要件。いずれも一級に限定しようとして結局のところ改正できなかった。これらは現行の既得権益に対する反発と考える。しかしながら今回の改定案は、将来の権益に関することで、道路運送車両法第1条を鑑みても、業界として反論すべき</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。 ご提案を踏まえ、対象となる資格を一級自動車整備士(総合)だけでなく、一級自動車整備士(小型)を含めた全ての一級自動車整備士資格とします。</p> <p>なお、今次改正では、検査対象車両(自動運転車)の台数と一級自動車整備士の数に十分に配慮し、まさに「将来に向けた制度整備」として改正を行うものです。</p>

	<p>でない改定と考える。認証という名のもと市場を独占しているからにはそれ相応の義務は果たすべきだと考える。</p> <p>一級という資格の必要性を一個人が考えるのではなく、事業主がまた社会が考える必要性がある。</p> <p>最後に、まだ試験も行われていない一級自動車整備士(総合)に限定することは無策であり、業界の反発を招くのは必然である。20年以上かけて資格保持者を増やしてきた一級(小型)を活用すべく改定内容の変更を強く要望する。</p>	
16	<p>自動運行装置を備える自動車の証明について一級自動車整備士の技能検定に合格していることが必要となっているが現在、自動運行装置を備える自動車は、少ないが今後と自動運行装置を備える自動車増えてきたとき既存の検査員の方が一級自動車整備士の資格を取得するのは難しいと思われるので反対したい。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>現時点では、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の台数に対して十分な数の一級自動車整備士が存在しますが、今後、自動運転車の普及に対して一級整備士の数が不足し、「自動運転車の整備難民」が生じることのないよう、公布から施行までのおよそ3年半の間、自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して、十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。</p> <p>また、検査員の方を含め、整備士の方が働きながら一級自動車整備士資格を取得しやすい環境を整えることは重要であり、そのための施策を検討してまいります。</p>
17	<p>現状でも整備士になりたい若者が少なく人材確保に苦労している中で、「国家検定1級整備士でなければ自動運行装置の検査が出来ない」とするのではなく、自動運行装置の検査に知識が</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>自動運転車(レベル3以上)の将来の更なる進化を想定すれば、今後、自動運転車の検査を行う方には一級自動車整備士資</p>

必要なのであれば、特定整備では電子制御装置整備の資格を別で取得したように、国家2級でも別の講習受講+試問合格が良いと思います。

国家1級を取得していても、実際に検査員になるのは早くても数年後、10年以上経過したから検査員教習を修了するケースがあり、国家1級縛りは疑問しかありません。

整備士を目指す若者が少なく、給与が上がらない親の負担を考えれば、整備学校でも4年の国家1級コースよりも2年の国家2級コースを目指す傾向が強いので、その2級を目指す若者が他の業種に流れる可能性が大きいと思います。

国家1級の資格を作っても2級と何ら変わらないので、1級の価値を上げるために無理矢理考えた内容にしか思えません。

国家2級整備士資格を持つ検査員は全国的にも40?50代と高齢化が進む実状と想像していますが、これから国家1級整備士資格を実務をこなしながら取得するのは現実的ではないのでは?

- ・当社の検査員選任者:平均年齢42歳(国1:33名/288名)
- ・メインの検査員のみ絞ると:平均年齢46歳(国1:4名/103名)

格を求めたいと考えていますが、ご懸念のとおり、自動運転車の普及に比して自動車検査員が不足する事態は避ける必要があるため、公布から施行までのおよそ3年半の間、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況を注視し、自動運転車の普及に対して、十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)といった事態が発生した場合には、いただいた内容も参考に、見直しを行います。

また、検査員の方を含め、整備士の方が働きながら一級自動車整備士資格を取得しやすい環境を整えることは重要であり、そのための施策を検討してまいります。その際、今次改正で解禁されるオンライン研修も、働きながら学べる手段の一つになり得ると考えています。

改正案の背景と課題

確かに技術の高度化に対応した措置として理解できますが、現実的な問題があります。

現場の実情との乖離

40? 50 代の二級整備士が一級資格を取得する際の現実的な障壁:

- ・時間的制約: 実務をこなしながらの勉強時間確保の困難
- ・学習負担: 最新技術への対応に必要な知識量の増大
- ・経済的負担: 受験費用、教材費、場合によっては休業補償
- ・体力的負担: 年齢を重ねてからの資格取得への心理的ハードル

制度設計上の問題点

1. 経過措置の不備: 既存の二級整備士への配慮が不十分
2. 人材不足の加速: 検査員資格者の更なる減少の可能性
3. 地域格差の拡大: 一級整備士が少ない地域(があれば)での車検業務への影響

建設的な改善案

- ・既存の二級整備士向けの特別講習制度の創設
- ・段階的な移行期間の設定
- ・実務経験を重視した簡易な認定制度の検討
- ・オンライン学習システムの充実化

	<p>現場の実情と人材確保の観点から意見を述べるのが重要だと思います。</p> <p>技術向上は必要ですが、現実的な移行プロセスも同時に検討されるべきでしょう。</p>	
18	<p>令和7年7月施行予定とありますが、周知期間が無く、広く国民(整備事業者等にも)に周知されるとは思えません。どのような手段で周知されるのでしょうか。</p> <p>官報では伝わりません。運輸局、運輸支局が管轄の全整備事業者へ周知して頂けるのでしょうか。また、問い合わせ等の対応は管轄の運輸支局でよいですか。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>いただいたご意見を参考に効果的な周知を進めてまいります。</p> <p>また、ご質問等ございましたら、最寄りの運輸支局にお問い合わせいただくことで差し支えございません。</p>
19	<p>私は、工業高校卒業から自動車整備士の仕事をしております。</p> <p>現在 41 歳です。</p> <p>独学で1級自動車整備士を4月に取得しました。</p> <p>今も指定工場の現役のメカニックです。</p> <p>このパブリックコメントを見て、1級整備士だけの権限ができ、とても嬉しく思いますし、大賛成です。</p> <p>1級整備士の地位向上こそが、優秀な整備士離れや、賃金向上に繋がると考えています。</p> <p>そして、自動車整備士が憧れる存在になります！</p> <p>原案だと指定工場→検査員→1級整備士がないと権限が無いです。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>自動運行装置の修理に1級整備士資格を求めることについては、いただいた内容を踏まえ、検討させていただきます。</p> <p>また、国土交通省といたしましても、引き続き、整備士の方の生の声を伺ってまいります。</p>

	<p>1 級整備士は、認証工場にも沢山在籍しております。</p> <p>認証工場→1 級整備士にも特別な権限を規制緩和して頂きたいです。</p> <p>具体案としては、1 級整備士のみしか自動運行装置の修理ができない。</p> <p>1 級整備士だと直接メーカーの修理担当とコンタクトでき、修理が進められる。</p> <p>国土交通省で 1 級整備士のミーティングを半年ごとにおこない、現場のなまの声を聴く。</p>	
20	<p>ご意見</p> <p>(3)指定規則の一部改正について</p> <p>①自動運行装置搭載の車両を検査するにあたり、一級総合の資格がなくても十分検査できると思われる。</p> <p>②指定工場の検査員の要件だけ改正されるのは不平等ではないか。</p> <p>ご意見の理由</p> <p>①指定記録簿の目視等の検査欄「自動運行装置」の検査内容は自動運行装置の機能・取付状態だが、機能については、スキヤーツールを活用することで一級総合の資格がなくとも十分検査することが可能と思われる。取付状態についても、目視で確認することができ、一級総合の資格がなければ検査できない個所ではない。一級総合の資格を取得させることが事業者への過度な負担ではないか。</p> <p>②改正するのであれば、自動車機構及び軽検協も対象にならなければ、均一なレベルでの検査ができないのではないか。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>①については、ご指摘のとおり、現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC 等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要性が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p> <p>ただし、事業者への過度な負担とならないよう、対象となる資格を一級自動車整備士(総合)だけでなく、一級自動車整備士(小型)を含めた全ての一級自動車整備士資格とするとともに、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)といった事態が発生した場合には、見直しを行います。</p>

		<p>②については、自動車技術総合機構の検査官、軽自動車検査協会の軽自動車検査員にも、自動運転車の技術進化と普及に対応した専門的な教育訓練を受けさせる等により、必要な能力の習得を図ってまいります。</p>
21	<p>ご意見 基本的な言って、<u>反対</u>です。 一級整備士だけが自動運行車をあつかえる。 ご意見の理由 ◎全国で一級整備士が何人いるのですか かりに多くいても、学校を出て、一級整備士資格を持って、経験が無さすぎて、通常の整備さえ、ままならない者に自動運行車をさせることの方が危険です。 ◎さらに、整備業界のおかれている現状を足をはこんで見て下さい。東京都でも3割強の会社が廃業する現実です。 まだまだ、話したいことは、山ほどあります。書面が小さすぎて書けません。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。 一級自動車整備士資格の保有者は、約1.6万人(令和6年6月末時点)存在し、今後も増加していく見込みですが、他方、自動運転車の普及に比して自動車検査員が不足する事態は避ける必要があるため、公布から施行までのおよそ3年半の間、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)といった状況が発生した場合には、見直しを行います。 また、本制度改正後においても、一級整備士資格を保有していても、整備主任者の経験を有し、指定自動車整備事業者が選任しなければ、自動車検査員の業務を行うことはできません。 整備工場が廃業すること等により、自動車整備難民が生じることは避けなければならない、引き続き、必要な施策を講じてまいります。その際には、事業者の皆様の声も伺ってまいります。</p>
22	<p>・意見 自動運行の検査員は一級総合を持っていないとなれない場合、旧一級の資格保持者は、何らかの試験により総合に変更してもらえるのか。 ・意見の理由</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。 ご指摘を踏まえ、一級自動車整備士(総合)だけでなく、旧一級自動車整備士資格を含めた全ての一級自動車整備士資格とします。</p>

	<p>旧一級資格保持者が、自動運行の検査員になるためには、どうしたらよいか。</p>	
23	<p>ご意見</p> <p>1級整備士の資格が無いと検査員が取れない、又自動運転車両の検査が出来ない事になる事への反対意見</p> <p>現在の2級整備士+検査員に対して特別教育を受けさせる事によって自動運手車両の車検(適合標章発行)を行える様にするべきではないでしょうか。</p> <p>ご意見の理由</p> <p>現在2級整備士が仕事に従事しながら1級整備士資格を取得するには時間や費用の問題が大きくともハードルが高いと思います。</p> <p>専門学校卒業1級は資格はあれども実際の実務経験が乏しく現実的な実務では有りません。現在の優秀な2級整備士を活用すべきと思います。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要性が生じる可能性もあるため、自動運転車の検査は、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p> <p>ご指摘の通り、2級自動車整備士の方が、働きながら一級自動車整備士資格を取得しやすい環境を整えることは重要と考えており、試験や費用負担のあり方を含め、検討してまいります。</p> <p>また、本制度改正後においても、一級自動車整備士資格を保有していても、整備主任者の経験を有し、指定自動車整備事業者が選任しなければ、自動車検査員の業務を行うことはできません。</p>
24	<p>【意見箇所】</p> <p>指定規則の一部改正</p> <p>自動車検査員の要件及び証明について、次のとおり改正を行う。</p> <p>①自動運行装置を備える自動車が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合する旨の証明を行う自動車検査員となるためには、現行の要件を満たし、かつ一級自動車整備士(総合)の技能検定に合格している必要があることとする。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>ご指摘を踏まえ、対象とする資格について、一級自動車整備士(総合)だけでなく、一級自動車整備士(小型)を含めた全ての一級自動車整備士資格とします。</p>

【意見】

一級自動車整備士総合を改め、一級自動車整備士小型も対象としていただきたい。

【理由】

国家資格として20年以上養成してきた一級自動車整備士小型のメリットが無くなる。現在の一級自動車整備士小型も同様の目的をもって育成してきており、同等に取り扱って頂きたい。

以下は整備振興会ホームページ掲載の Q&A

Q1 今度、一級整備士試験が実施されていると聞きましたが、何故、実施するのですか？

A1 一級整備士については、各種の整備用診断機器を用いて応用的な故障探求ができる水準に到達している者を想定した資格と位置付けていますが、その試験の実施については、これまで、二級・三級整備士の整備技術の向上に重点を置いてきたなどの理由から、その実施が見合わせられてきました。

しかしながら、近年においては、

1. 電子装置の採用等、自動車の新技術の普及と将来的には、低公害車の普及による更なる高度整備技術革新の進展が待っている

2. 多様化する自動車ユーザーの保守管理を支援するため、整備工場には、早く、正確で、分かり易い情報の提供が求められ、整備士には、この情報提供の先導的な役割が期待されている

	<p>3. 社会的に環境保全の重要性が認知され、整備工場におけるリサイクルの推進等、環境保全に向けた対応を図る必要性が増大している</p> <p>などの状況下にあります。</p> <p>これらの社会的に重要なテーマについて整備士の担う役割が増大してきており、自動車整備事業全体のサービスの高度化を促す必要性から一級整備士の試験制度を活用し、社会的に重要なテーマに貢献できる人材を育成するねらいから一級整備士試験が行われています。</p>	
25	<p>車は人の命を簡単に奪えるものなので3級は1年程度実務経験はあった方がいいように思うが2級の実務経験期間が短くなるのは、整備士人材確保のためいいと思う。</p> <p>検査員資格を1級を持ってないと取れないとすれば、現状の合格割合からしてかなり人材の確保に苦勞するのが目に見えている。</p> <p>余計に闇整備工場を増やす要因になるのではないか。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>短縮した実務経験期間を経て技能検定に合格した者であれば、安全性や整備品質の確保を図ることができるものとの結論に至っておりますが、いただいたご意見も参考に、引き続き、安全性や整備品質の確保を図ってまいるとともに、整備人材の確保・育成も進めてまいります。</p> <p>自動車検査員に一級自動車整備士資格を求めるのは、「レベル3以上の自動運転車の検査」に限ります。このため、整備事業者が一級自動車整備士の確保に直ちに困ることはないと考えていますが、公布から施行までのおよそ3年半の間、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)といった状況が発生した場合には、見直しを行います。</p>
26	(1)検定規則の一部改正	ご意見いただきましてありがとうございます。

	<p>学歴による実務経験の短縮を廃止し、種目毎に実務経験を統一してほしい。</p> <p>(3)指定規則の一部改正</p> <p>人材不足が深刻な課題の中、專業事業場では、一級整備士の確保が困難なことから現行(二級整備士の検査員)とおりとしてほしい。</p> <p>二級整備士の検査員は、一級整備士資格を取得すれば、自動運行装置を備える自動車の検査ができるのか？</p> <p>それとも一級整備士資格を取得後、もう一度検査員教習を修了する必要があるのか？</p>	<p>検定規則の一部改正について頂戴したご意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。</p> <p>自動車検査員に一級自動車整備士資格を求めるのは、「レベル3以上の自動運転車の検査」に限ります。このため、整備事業者が一級自動車整備士の確保に直ちに困ることはないと考えていますが、公布から施行までのおよそ3年半の間、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)といった状況が発生した場合には、見直しを行います。</p> <p>二級自動車整備士の検査員は、一級整備士資格を取得すれば、自動運行装置を備える自動車の検査を行うことができます。</p>
27	<p>指定規則の一部改正について、自動運行装置を備える自動車が道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)に適合する旨の証明を行う自動車検査員となるためには、現行の要件を満たし、かつ一級自動車整備士(総合)の技能検定に合格している必要があることに対して反対する。</p> <p>理由</p> <p>1. 人材不足の恐れ</p> <p>トヨタ、日産、ホンダ等はメーカー直系の一種養成施設を設置されているため一級整備士の人数確保については問題無いと思われるが、三菱、マツダ、ダイハツ、スズキ、大型ディーラー等は、メーカー直系の一種養成施設が無い一級自動車整備士の確保が困難と考えられる。また、専門学校一級卒業者を採用できるのは一部の大手ディーラーに限られ、採用できないディーラーや</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>1. 及び4. について</p> <p>自動車検査員に一級自動車整備士資格を求めるのは、「レベル3以上の自動運転車の検査」に限ります。このため、整備事業者が一級自動車整備士の確保に直ちに困ることはないと考えていますが、公布から施行までのおよそ3年半の間、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)といった状況が発生した場合には、見直しを行います。</p> <p>2. について</p>

専業指定工場は事業継続が困難になる。

2. 資格取得の難易度の高さ

試験問題の難易度が高く、各地方振興会の二種養成施設で実技免除になっても学科が合格できない。また、試験自体の実施回数が少なく、受験料も高い。

実際に仕事を休んで毎週 10 か月間も講習所二種養成施設に通うのは非現実的であり自己学習では限界を超えている。

3. 自動運行装置の検査について

自動運行装置は運行補助装置ソフト面の高度化で、内部ソフトのプログラムなどは部外者に理解できる訳もなく、実際の検査では DTC や警告灯のチェック程度しかやれる事もないと思われるが、検査手法に一級、二級は全く関係ないと考えられ、今後どのようにトラック・バスを含め自動運行装置付きの車が増えて行くのか不明確であり、一級自動車整備士資格が必須となれば自動車検査員が不足することも考えられる。

また、車両システムチェック等は車両自体が自動で行う時代になると思われるが、技術の進歩＝整備が難しくなるのではなく、逆に検査や整備はより簡単になるのでは？

4. 改正案自体の問題点

一級自動車整備士の資格については、自動車検査員資格とは全く別の試験となるため、無理やり基準に当てはめただけに見え整合性が取れない。一級有資格者が約 2 万人との事であるが、2 万人のうち自動車検査員資格保有者は何人いるのか？ 有資格者のうち何人が現在も整備に従事しているのか？現状分析が必要。

専門学校では二級コースから一級コースに進学する

2級自動車整備士の方が、働きながら一級自動車整備士資格を取得しやすい環境を整えることは重要と考えており、試験(実施回数、受験料、養成期間等)や費用負担のあり方を含め、見直しを検討してまいります。

3. について

現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC 等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要性が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。「整備が難しくなるのではないか」とのご指摘はそのとおりであり、自動運転技術の進化を踏まえ、要すれば、更なる制度改正を検討します。

	<p>学生は増えるかもしれないが、『入学者総数』の変動は未知数であり減る事も考えられる。</p>	
28	<p>(2)の2 比重計を比重計又はバッテリー・テストに変更する。 ⇒比重計とバッテリー・テストに変更する。を希望いたします。 バッテリーテスターは高性能になっており、ある程度はテストのみで 判断が可能ですが 100%ではありません。テストと比重計を併用することにより、 判定精度が上がります。 特に補充後などは電圧が高く出てしまい、満充電でない場合でも満充電になったかのように電圧が高く表示される可能性があります。 満充電されているかの確認は比重計を使用するのが一番です。 ロードサービスの出勤理由 no.1 は相変わらずバッテリー上がりですので、 路上トラブルが無くなることがお客様の為になります。 ご検討の程、よろしくお願いいたします。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。 法令で定める認証工具については、認証工場が備えるべき必要最低限の工具となります。そのため、点検・整備を実施する際に追加で必要な工具がある場合には、適宜ご準備いただき適切な点検・整備を実施してください。</p>
29	<p>自動運行装置搭載車の保安基準適合性の証明を一級整備士に限定すると、整備の遅延が発生する可能性があると思います。 検査員は、定期研修を実施しており 2 級整備士でも十分保安基準適合性の証明ができると思うのでこの案件には、反対です。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。 現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p>

		<p>ただし、ご懸念のような自動運転車の整備の遅延等が発生することのないよう、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます。)といった事態が発生した場合には、見直しを行うこととします。</p>
30	<p>1. 実務経験の短縮について:2 級 1/3 は賛成だが、3 級の 1/2 は反対。いくら何でも半年で 3 級が取得可能なのは無理がある。仮に新入社員の場合、10 月には受講できることになるが、果たしてその半年に何ができるのだろうか。</p> <p>2. 自動運転の保適証明は 1 級整備士と言う事だが、「自動運転の整備要件=1 級整備士」には疑問である。多くの現場では、1 級整備士は少なく、だからと言って 1 級の技術が高いとは言えないのが現状である。言い換えれば、2 級整備士 30 年の方が圧倒的に知識、実務、トラブルシューティングに長けている。では、なぜ現場では 1 級整備士が少ないのか…。(別の話になるので割愛する)ただ、全面的に反対ではないため、1 級にこだわるより、2 級整備士対象に自動運転に係る特殊な事項を学ぶ(必須)ことの方が重要と考える。</p> <p>3. 上記 2 と連動するが、離島でもある(離島とは言え多くの整備事業者が存在する)ため、その際は島内で合同研修などを開催いただきたい。整備事業者の一人一人が本土へ行くより、講師がきていただいた方があらゆる角度からも効率がよい。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>1. 短縮した実務経験期間期間を経て技能検定に合格した者であれば、安全性や整備品質の確保を図ることができるものとの結論に至っておりますが、いただいたご意見も参考に、引き続き、安全性や整備品質の確保を図ってまいるとともに、整備人材の確保・育成も進めてまいります。</p> <p>2. 及び3. 将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。ただし、一級自動車整備士であっても、指定自動車整備工場において整備主任者を含む一定の経験を積み、選任されなければ、自動運転車の検査を行うことはできません。</p> <p>なお、公布から施行までのおよそ3年半の間、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資</p>

		<p>格保有者を確保できない(地理的な偏在を含む)といった事態が発生した場合には、見直しを行うこととします。</p>
31	<p>自動運行装置の検査について 現状台数が少ないために直ちに影響は出ないと思われませんが一級取得者のみではハードルが高くなってしまっているのではないのでしょうか。</p> <p>即ち、条件付きにて現在この時点で二級取得者にも検査可能とはできないのでしょうか。</p> <p>例えば経験年数を考慮する、一級取得者による承認、または講習修了者が検査可能等</p> <p>どちらにしても一級取得者の待遇改善に繋がるものであるのにおおいに賛成ではあります。</p> <p>しかしながら整備工場、とりわけ専門の人材確保が困難である現状において、中途採用が即戦力として重要であります。</p> <p>この場合において、単純に年齢が問題となることはもちろんのこと、一級取得のために時間を割く余裕がないこともあります。</p> <p>また、依然として整備士の待遇が良いとは言えない昨今において、責任だけが先行するのは離職の拡大、人材確保にも少なからず影響があると思われます。</p> <p>どうか整備士が責任と誇りをもって職務を遂行できるような制度改正をお願いいたします。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、P C等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p> <p>なお、本改正により、専門を含めて一級自動車整備士の不足が問題となる状況が生じないよう、公布から施行までのおよそ3年半の間、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況を注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含む)といった事態が発生した場合には、見直しを行うこととします。</p> <p>また、自動車整備士の方がその責任に見合った待遇を受けられることは重要と認識しており、そのための施策について、引き続き、検討・実施してまいります。</p>

現在、国土交通省において自動車特定整備事業に係る認証制度の見直しが進められていることに対し、以下の理由により排気ガステスター(ガスアナライザー)を認証工具から除外またはスキャンツールでの代替を認める見直しを求めるものである。

1. 現代車両の診断能力の進化について

現行の OBD-II 以降の車両においては、O₂センサーや A/F センサー、失火検出機能、触媒モニター(例: DTC P0420)などにより、排気状態や燃焼状態の異常はリアルタイムかつ高精度に ECU で検出可能となっている。これにより整備用スキャンツールを活用することで、物理的な排ガステスターに依存せずとも排ガス異常を把握することが可能である。

2. 実務現場での活用実態

実際の整備現場においては、排ガステスターを用いた診断の頻度は年々低下しており、多くの場合スキャンツールを活用した燃料補正值(STFT・LTFT)、センサー電圧、フィードバック学習値などの確認によって燃焼不良やセンサートラブルを判断している。また、排ガステスターの測定だけでは異常を数値化できないケースもあり、根本的な原因特定にはスキャンツール等の統合的診断のほうが効果的である。

3. 法制度的な重複と経済的負担

排出ガスの測定は車検制度においてすでに実施されており、重複して整備工場にも同様の測定義務を課すことは過剰である。また、排ガステスターは高価であり、特に小規模事業者への導入負担は大きい。一方でスキャンツールは広範な診断に活用

ご意見いただきましてありがとうございます。

整備用スキャンツールではセンサー等の異常は確認可能ですが、排出ガスの値について保安基準適合性の観点など、技術的妥当性を検証する必要であるため、引き続き検討して参ります。

	<p>できるため、整備効率および費用対効果の観点からも合理的である。</p> <p>4. 代替・緩和措置の提案</p> <p>排ガステスターの廃止を全面的に実施するのではなく、例えば OBD 非対応の旧型車両に限定して使用義務を残し、それ以外の車両についてはスキャンツールでの代替を認める、あるいは段階的な移行措置を設けるなどの柔軟な対応を求めたい。</p> <p>以上の理由により、排ガステスターの認証工具指定については現場実態と技術進歩を踏まえた見直しをお願い申し上げます。</p>	
33	<p>・ご意見</p> <p>【意見 1】</p> <p>検定規則の一部改正の公布・施行日について、施行日までの期間が急であり短すぎる。</p> <p>【意見 2】</p> <p>機械、電気又は電子に関する学科を卒業した者と、一部改正の実務経験年数短縮と同じなのか。実務経験年数短縮が同じであれば、工業系実務経験のメリットがないのではないのか。</p> <p>【意見 3】</p> <p>指定規則の一部改正についての自動車検査員の要件及び証明以外については、自動車検査員の資格取得は、今まで通りの 2 級整備士で通して頂きたい。</p> <p>・ご意見の理由</p> <p>【意見 1】</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>1. 意見 1 について</p> <p>登録試験及び技能検定の受検申込時期などを勘案して公布日・施行日を決定しましたが、いただいた内容を踏まえ、今後はより十分な周知期間を設けるようにいたします。</p> <p>2. 意見 2 について</p> <p>本改正により、全ての実務経験期間の短縮を行います。</p> <p>例えば、二級整備士の実務経験期間の一部であれば</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三級に合格した者は、3 年以上から 2 年以上に短縮 ・機械、電気又は電子の高校卒業者等は、2 年以上から 1 年 4 月以上に短縮 <p>というように各実務経験期間の短縮を行います。</p> <p>そのため、各受験資格を満たす方々にとってメリットのある改正となっています。</p>

	<p>公布・施行日までの期間が短いため、受験、受講者への周知する時間が無い。その為、受験、受講者と試験・講習所側が混乱する。</p> <p>【意見 2】 機械、電気又は電子に関する学科を卒業した者と、それ以外の者の実務経験年数短縮が同じであるなら、工業系の経験内容にメリットがない。</p> <p>【意見 3】 人材不足の問題で今後、自動車検査員も減少の恐れがある為。</p>	<p>3. 意見3について 自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)の検査を行わない自動車検査員については、いただいた内容を踏まえ、従前通り、一級自動車整備士資格の保有を求めないこととします。</p>
34	<p>改正案自体の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 専門学校一級卒業者を採用できるのは一部の大手ディーラーに限られ、採用できない指定工場は事業継続が困難になる。(採用できている大手ディーラーでも足りない。) ・ 多くの事業者等、今までの整備士採用には一級自動車整備士の採用に重きを置くことなく、二級自動車整備士を多く採用していたため、この改正では今後、一級自動車整備士も採用し、その後、1年以上の整備主任者の経験を積み、さらに自動車検査員の試問に合格することが必須となり、自動車検査員不足となりかねないと思われる。 <p>二種養成施設の問題点 (働きながら一級を取得するにはハードルが高すぎる。)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一級講習を定期的に開催できている二種養成施設は全国でも少数、働きながら一級を取得したくても、養成施設側の 	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>ご懸念のように、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)に比して一級整備士の数が不足することがないよう、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況を注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。</p> <p>その際には、頂いたご意見も参考とさせていただきます。</p> <p>また、二級自動車整備士が、働きながら一級自動車整備士資格を取得しやすい環境を整えることは重要と考えており、試験(実施回数、受験料、養成期間等)や費用負担のあり方を含め、見直しを検討してまいります。</p>

	<p>教員、教室不足から一級講習に関しては開講してない振興会も多いと思われます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三・二級の申込者が多く、定員超過した場合は断っている現状があり、一級を開講させるより、三・二級の育成を優先的に実施せざるを得ない現状がある。(教室や教員の数には限りがある) ・仮に二種養成に通えても、毎週10か月間も通い続けることは事業者、受講者、双方に負担が大きすぎ、資格取得や10ヶ月の講習所通いを無理強いすると転職されるリスクは高い。 <p>要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転車（レベル3以上）の普及スピードが思ったより早い場合など、1級自動車整備士が不足することも考えられるため、現状の二級自動車整備士に対して電子制御装置整備認証取得の際と同様、講習・試問の合格等を条件に保安基準適合証の交付を認める等の措置をご検討いただきたい。 	
35	<p>自動運転装置搭載車への整備や自動車検査員の検査への重責と自動車整備士の確保や保護者への負担を考慮すると</p> <p>(1)検定規則の一部改正 (3)指定規則の一部改正 について</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p>

	<p>現行＋実務経験年数を別途設けるや特別研修実施を条件に資格を得るなど 今後を見据えてご配慮をいただきたくお願い申し上げます。</p>	<p>同時に、二級自動車整備士が、働きながら一級自動車整備士資格を取得しやすい環境を整えることは重要と考えており、試験（実施回数、受験料、養成期間等）や費用負担のあり方を含め、見直しを検討してまいります。</p>
36	<p>自動運行装置を有する車がまず少ないこと、またその車に関する法律・インフラが進んでいない。 また、現状1級整備士資格を持つものが少ないので、保安基準適合性の証明を行う人数に限りがあること。また、平均年齢も高いことから1級資格を取りたいと考えている人数も少ないでしょう。 1級のみではなく、2級+検査員+特別研修(実技+筆記)等の段階的措置も必要ではないでしょうか？</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。 自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)に比して一級整備士の数が不足することがないよう、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改革を含めてあり方を検討します。 その際には、頂いたご意見も参考とさせていただきます。</p>
37	<p>全国の車両がファームウェアアップデートにより一斉にレベル3の自動運転に対応する場合、一級自動車整備士および自動車検査員の資格を両方保有していないと検査ができないという現状は、対応できる人材が不足する可能性があり、この法案には反対の立場です。 一級自動車整備士の資格保有者が2万人いるとしても、その中で実際に業務に従事している人数は不明であり、現実的に対応できるのか疑問です。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。 自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)に比して一級整備士の数が不足することがないよう、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改革を含めてあり方を検討します。</p>

		<p>また、ご指摘の通り、ソフトウェアアップデートにより、一斉にレベル3の自動運転車が誕生する場合に混乱が生じないように、自動車メーカーの開発状況も注視してまいります。</p>
38	<p>意見</p> <p>・概要(3)指定規則の一部改正について</p> <p>本省令案において自動運行装置を備える自動車の証明を行うことができる自動車検査員は一級自動車整備士(総合)の技能検定に合格している必要があることとされているが、現行の自動車検査員の資格を有する者については、自動運行装置に係る所定の教育を修了している場合は保安基準適合性の証明ができるよう配慮願いたい。</p> <p>意見の理由</p> <p>背景に記載されている「自動運行装置が搭載された自動車は運転者の操縦によらない運行が可能であり、その保安基準適合性の証明を行う自動車検査員が負う社会的な責任は重い」という部分に一定の理解はできるが、その後の「当該証明を行うべき機能も複雑である」という部分が不明である。</p> <p>現行の自動運行装置に係る審査事務規程においては、確実に機能すること・機能を損なう損傷がないこと・OBD検査で適合であることなどが継続検査における判定基準とされているが、その他に一級整備士資格保有者でなければ判定ができないような基準を設定する予定があるのか。</p> <p>また、新課程における一級自動車整備士(総合)の資格を取得するにあたって、レベル3以上に該当する自動運行装置の構</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>ご指摘の通り、現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC 等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要性が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p> <p>また、1級自動車整備士は、自動運行装置の全てに精通するものではありませんが、電気・電子を含む知識・能力を広く修得するよう養成されています。このような一級自動車整備士が、自動運転車の検査を行う指定自動車整備事業者において整備主任者等の経験を積み、自動車検査員として選任されることを想定しています。</p> <p>なお、自動運行装置を備えた自動車(レベル3以上の自動運転車)に比して一級整備士の数が不足することがないように、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。</p>

	<p>造や整備・検査の実施方法が一級自動車整備士(総合)の教本に盛り込まれることになっているのか。</p> <p>そもそも自動車検査員の証明行為は現在においても社会的責任が重いものであり、一級自動車整備士の有無で差が生ずるようなものではないのではないか。</p> <p>以上の疑問点、現在の一級整備士資格保有率及び合格率、全ての検査が実施可能となるまでの期間の長さを考慮し、現在自動車検査員の資格を有し、検査を実施している自動車検査員においても、自動運行装置の概要や検査の実施方法について相応の教育を受講すれば当該装置の検査は実施できるよう既存の資格者に配慮願いたい。</p>	
39	<p>2年前に「将来、1級整備士しか検査員になれない案」が検討され廃案になったと思います。</p> <p>今回の案件に対して理解を深める為に、質問ですが、、、</p> <p>例えばこの案が施行された際には、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 1級整備士が検査員資格を取れば、自動運転の検査が出来る。 2. 2級整備士でも今まで通りに検査員の資格は取得出来るが、自動運転の検査が出来ない。 <p>こう言う理解で良いのでしょうか？</p> <p>町の指定工場の経営者は、自動運転の車両の検査を諦めれば(陸自持込みは OK)未来永劫、指定工場として経営が出来るのですか？</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>ご質問の件については、ご理解の通りです。即ち、自動運転車以外の自動車については、今後も、二級自動車整備士も検査を行うことが可能です。</p> <p>いただいたご意見の理由1～4及び6については、今次改正により、ご懸念のような負担や状況を指定自動車整備事業者に生じさせることは適当ではないと考えています。このため、今次改正では、検査対象車両(自動運転車)の台数と一級自動車整備士の数に十分に配慮するとともに、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。</p>

ただ、最後に意見がありますが、
「自動運転の車両の検査の可否は、車両のインジケーターが専用テスターで判断出来まして、NG が出た車両は車両メーカー系ディーラーでないと修理は出来ないハズですので、車検に関しては 1 級整備士の資格は必要ないと思われま

一部ディーラーの各工場に国家 1 級整備士を配置するのは、地方に行けば相当無理があり、経営難に陥る可能性があります。

ご意見

(3)指定規即の一部改訂

①自動車検査員となる為には、一級整備士の技能検定に合格している必要がある事とする。

この項目に対して、反対であります。

ご意見の理由

1. 少子化問題、若者の車離れなどで、ただでさえ整備士不足で、二十歳代の 2 級整備士の雇用すら困難な現状。

2. 昭和 20~30 年代に創業した指定工場が多くあり、建物設備の老朽化も進んでいて、財務状況が苦しい工場が多い。検査員を 1 級整備士と決めると、掛かる人件費等で、負担が増えて経営難に陥る。

3. 雇った 1 級整備士が辞められたら「労務倒産」と言う崖っぷちな経営に追い込まれる。

同理由5については、ご指摘のとおり現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC 等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。

	<p>4. メーカー系ディーラーも各店店舗に 1 級整備士を配置する負担が、増える。</p> <p>5. 特定車検時に、自動ブレーキ等の不具合を見つけて不可を出す行為に 1 級整備士の技能レベルは不要である。</p> <p>6. 結論は各地域の指定工場が認証化し、車検を陸自に走る事となり、陸自業務は増え、無駄に距離を走る事で二酸化炭素削減を逆行し、事故の確率も増え、整備工場の収益が低下し、益々整備士の雇用が厳しくなると言う負のスパイラルに突入します。</p> <p>7. 整備業界の崩壊につながる。</p>	
40	<p>(1)検定規則の一部改正について</p> <p>①一級整備士を取得する際の実務経験を二級整備士取得後3年から1年に短縮していただきたい。</p> <p>②二級整備士を取得する際の実務経験を三級整備士取得後3年から1年に短縮していただきたい。</p> <p>③三級整備士を取得する際の実務経験は不要としていただきたい。</p> <p>(2)施行規則の一部改正 作業機械 次の①～③においては、使用頻度が少ない為、不要としていただきたい。</p> <p>①プレス ②チェーン・ブロック ③バイス</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>(1)について 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> <p>(2)について 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> <p>(3)について 現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC 等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要性が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p>

	<p>点検計器及び点検装置</p> <p>次の①～③においては、使用頻度が少ない為、不要としていただきたい。</p> <p>また、④～⑤においては、整備用スキャンツールにて排ガス診断が可能である為、不要としていただきたい。</p> <p>①コンプレッション・ゲージ</p> <p>②シクネス・ゲージ</p> <p>③ダイヤル・ゲージ</p> <p>④一酸化炭素測定器</p> <p>⑤炭化水素測定器</p> <p>工具</p> <p>次の①においては、使用頻度が少ない為、不要としていただきたい。</p> <p>①部品洗浄槽</p> <p>(3)指定規則の一部改正</p> <p>現行の検査員は高度な技術・知見を有しており、自動運行装置を備える自動車であっても充分検査が可能であるため、一級整備士である必要はない。</p>	
41	<p>①意見</p> <p>分解整備のみの認証工場には、整備用スキャンツールの義務付けを外していただきたい。</p> <p>①意見の理由</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>1. ①意見について</p> <p>自動車の高度化によりこれまでの目視等での点検・整備だけでは故障箇所の発見が難しくなっているところ、より効率的に</p>

OBD点検は目視で可能であり、認証工場を継続し、効率的な点検整備を実施するためにスキャンツールを必要とするならば、電子制御整備の認証取得策を講じるべきと考えます。

②意見

施行規則施行後は、旧基準で取得した認証工場の場合、整備用スキャンツールを保有していなければトーイン・ゲージ、キャンバ・キャスト・ゲージ及びターニング・ラジラス・ゲージを引き続き保有する必要があるのか。

②意見の理由

分解整備のみ行う認証工場が引き続き保有が必要とするならば、今回の改正趣旨の使用頻度が極端に減少しているから今回削除提案があったことと相反する。上記の各ゲージは整備用スキャンツールが補完するものでもないため、分解整備のみ行う認証工場も不要とされたい。

③意見

附則で事業場の位置を変更するまでは従前の例によるとあるが、既存の認証工場は⑤で整備用スキャンツールを保有していない場合(するまで)は、①のトーイントーイン・ゲージ、キャンバ・キャスト・ゲージ及びターニング・ラジラス・ゲージが削除されないのか、また、同様の場合、⑥で普通自動車(大型)、普通(中型)、大型特殊自動車以外を対象とする事業場はホイール・プーラ、ベアリング・レース・プーラ及びグリースガン又はシャシ・ルブリケータは削除されないという認識でよいのか。

点検・整備を実施するためにも整備用スキャンツールは必要であると考えております。

2. ②意見について

施行規則の施行日において、現に認証を受けている認証工場は、整備用スキャンツールの保有の有無にかかわらず、トーイン・ゲージ、キャンバ・キャスト・ゲージ及びターニング・ラジラス・ゲージは、施行日以降は備え付ける必要はありません。

3. ③意見について

経過措置として事業場の位置を変更するまでの間、従前の例とする規定は、分解整備に必要とする整備用スキャンツールに係るものに限定しています。そのため、トーイントーイン・ゲージ、キャンバ・キャスト・ゲージ及びターニング・ラジラス・ゲージは、施行日以降は備え付ける必要はありません。また、普通自動車(大型)、普通自動車(中型)、大型特殊自動車以外を対象とする事業場は、ホイール・プーラ、ベアリング・レース・プーラ、グリースガン及びシャシ・ルブリケータは、施行日以降は備え付ける必要はありません。

4. ④意見について

いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。

5. ⑤、⑥、⑩意見について

③意見の理由

整備用スキャンツールとトーイン・ゲージ、キャンバ・キャスタ・ゲージ及びターニング・ラジラス・ゲージ及びホイール・プーラ、ベアリング・レース・プーラ及びグリースガン又はシャシ・ルブリケータの作業に関連性がない。

④意見

第一回意見照会時の質問で、エンジン・タコテスト若しくはタイミング・ライトを整備用スキャンツールで代替するときは「製品仕様書等で該当機能が搭載されていることを確認いただくことを想定しております。」との回答がありました。(質問番号24)

それであれば、「従来の整備用スキャンツールとしての技術基準+該当工具としての機能」に基準を変更し、新たな整備用スキャンツールのリストを作成する方が、購入を検討している事業場としてもわかりやすく良いのではないのでしょうか。

④意見の理由

事業者が理解しやすいため。

⑤意見

指定自動車整備事業規則改正案では、自動運行装置を備える自動車(自動運転レベル3以上)の保安基準適合証明を行うには、検査員が一級自動車整備士(総合)の技能検定に合格している必要があることになっているが、改正案は時期尚早である。

⑤意見の理由

今次改正では、検査対象車両(自動運転車)の台数と一級自動車整備士の数に十分に配慮するとともに、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。

5. ⑨意見について

現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。

なお、レベル3以上の自動運転車の点検整備等を行う者に一級自動車整備士資格の保有を求めることについては、技術の進化を見極めつつ、必要性も含めて検討します。

6. ⑦意見について

いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。

7. ⑧意見について

いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。

新一級の新課程は令和9年度から開始予定で、最短でも令和10年4月(二養)か令和11年4月(一養)の誕生となり体制が整っていないことに加え、現行の自動車検査員が対象車の保安基準適合証明ができなければ、今後増加が予想される自動運行装置を備える自動車の検査体制に支障を来すことになる。

例えば、現行の自動車検査員が対象車のメーカー講習を修了した場合には保安基準適合証明が可能とする等、再考をお願いしたい。

⑥意見

自動運行装置装備車が今後増加すると予想されることから、指定工場の1級自動車整備士資格保有者や、新プログラムによる新1級自動車整備士(総合)の予想される合格者からして、改正案は時期尚早であるとする。

⑦意見

2級整備士及びタイヤ整備士以外の特殊整備士の実務経験年数を現行の1/2にしたい。

⑦意見の理由

2級自動車整備士には実務経験が必要と考えますが、現行の実務経験は整備主任者、検査員不足を補うためにも、大幅な短縮が必要と考えます。また、同様にガラス交換や車体板金整備のみ作業を行う工場の認証取得を促進するためにも短縮が必要と考えます。

⑧意見

三級自動車整備士の実務経験年数を認証工場に就職した時点で不要としていただきたい。

⑧意見の理由

現状、三級自動車整備士資格を取得しても整備主任者等にはなれないが、整備士が不足する中、実務経験年数があることでハードルが出来てしまい整備士不足を加速する一因となっていると考えます。

⑨意見

自動運行装置を備えた自動車の点検作業・整備作業に関しては高度な知識・技能を有する一級整備士のみが実施可能となる事は理解できるが、自動運行装置の検査業務に関しては自動車検査員であれば実施できるようにすべきである。

⑨意見の理由

自動運行装置の検査は OBD 検査同様、スキャンツールによる特定 DTC の確認や警告灯点灯の有無で実施するものと考えており、対応するスキャンツールを有しておれば、一級整備士以外の自動車検査員でも検査業務が行えるが逆に点検作業・整備作業は一級整備士にしか出来ないようにすべきと考えます。

⑩意見

人材不足が課題になっている状態で一部の装置だけとはいえ、道路運送車両法で規定されている自動運行装置の保安基準

	<p>適合性の証明ができるのを一級整備士のみ限定することは車検制度に大きな悪影響を及ぼすことが考えられるので反対です。</p> <p>⑩意見の理由</p> <p>指定工場の車検業務に影響し、経営面でも支障をきたすことが考えられる車検業務を民間にという方針にもそぐわないと思います。</p>	
42	<p>ご意見</p> <p>自動運行装置を搭載した車両の指定整備における保安確認検査について、一級自動車整備士の資格を持った自動車検査員に限定される改正案は、自動車検査員や指定整備事業者に対して明らかにデメリットであり、自動車検査員という資格の一貫性にも問題が生じるのでやめていただきたい。</p> <p>ご意見の理由</p> <p>自動運行装置を搭載した車両の指定整備における保安確認検査は、特定DTC照会アプリを利用したOBD検査と認識しておりますが、自動運行装置を搭載していない車両のOBD検査と同じ検査内容であり、また、自動車技術総合機構の検査官については1級自動車整備士の資格取得は必要とされず、自動運行装置を搭載した車両の保安確認検査に限って自動車検査員に一級自動車整備士を取得を求めるのは不公平であり、自動車の保安確認検査をするための自動車検査員という資格に一貫性が無くなるのではないのでしょうか。</p> <p>また、近年の整備士不足問題や経済状況から、自動車検査員に一級自動車整備士の資格取得をするための講習を受けさせる時間や費用など負担を強いるのは適当でないと考えます。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、P C等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p> <p>なお、自動車技術総合機構の検査官の任命は、現在においても自動車整備士資格を要件としておらず、専門的な教育訓練と任命基準に基づいて行われており、今次改正をもって「一貫性が無くなる」との指摘は当たらないものと考えます。</p> <p>また、同時に、二級自動車整備士が、働きながら一級自動車整備士資格を取得しやすい環境を整えることは重要と考えており、試験(実施回数、受験料、養成期間等)や費用負担のあり方を含め、見直しを検討してまいります。</p>

	<p>本改正案は明らかに整備士や事業者に対してデメリットであり、一級自動車整備士の取得向上を目的とするのであれば、それに伴う認証・指定基準の緩和など、整備士本人や事業者にメリットとなるものでなければならぬと考えます。</p>	
43	<p>① 実務経験を短縮することについて</p> <p>現在、認証工場に勤める無資格整備工が「3級自動車整備士」資格を取得するには、以下のステップとなっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実務経験の積み上げ(要件あり) ・2種養成施設(例:振興会教育部)での講習受講 ・実技試験免除・学科試験免除(登録試験合格等)による「全部免除」申請 ・資格取得 <p>この制度では、「実務経験の期間(例:6か月)」が2種養成施設の入学・修了時期の前提条件として機能しており、現行の養成カリキュラムもこのスケジュールに基づいて編成されています。</p> <p>実務経験の短縮に伴う「養成基準(学科・実習時間)」の見直しの必要性については、現行制度上、実務経験の要件と、2種養成施設での教育時間・内容(学科・実習)は、それぞれ別の「根拠基準」に基づいて設定されています。</p> <p>実務経験の短縮が認められた場合。</p> <p>例:制度改正があった場合の想定ケース</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実務経験の必要期間が6か月→3か月に短縮されたとします。 ・その場合、2種養成施設に早く通えるようになる可能性があります。 	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>1. ①について いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p> <p>2. ②について ご指摘の通り、自動運転車の性能及び ODD は、型式等ごとに異なるため、一級自動車整備士資格のみをもってその全てに対応できるものではなく、自動車製作者等が作成する整備マニュアル等を正しく理解し、必要なツールを使いこなすといった型式固有の能力が求められます。</p> <p>自動運転車の更なる技術進化を想定すれば、ご提案いただいたような制度設計の必要が生じる可能性はあると考えており、その際には、航空や鉄道の制度も参考になるものと考えていますが、当面は、技術進化等を慎重に見極めたいと考えています。</p> <p>3. ③について ご指摘の通り、優秀な外国人材に活躍していただける環境整備は重要と認識しており、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>

しかし、その分を補うための講義時間・実習内容の見直し(増加や調整)も必要になるではと思慮します。

② 自動運行装置にかかる検査員について、1級整備士を条件とすることについて

現在、自動運転技術はレベル 3(条件付き運転自動化)に到達しており、一部の市販車にも搭載が始まっています。しかしながら、これらの自動運転システムが作動する環境条件を定義する「ODD(Operational Design Domain:運行設計領域)」は、自動車メーカーごとに異なり、システムの特性に依じた制限のもとで運用されているところです。

自動車における高度な自動運転は、依然として発展途上の技術であり、すべての走行環境や気象条件下で安全に走行できる段階には至っていません。そのため、自動運転は、設定された ODD に基づき、運用環境を限定する形で提供されています。鉄道、航空、船舶の ODD とはかなり条件が異なります。

一方で、現在の1級整備士の養成課程においては、こうした ODD を含む自動運転システム全体への包括的な理解を深める教育が十分に行うには、メーカー固有のシステム構造や挙動への理解が必要になってくるのではと考えます。

さらに、今後の自動車は「SDV(Software Defined Vehicle:ソフトウェア定義型車両)」へと進化していくと予想されます。これに伴い、車両の検査・診断も、OBD(On-Board Diagnostics)をはじめとする IT 技術を活用した方法が主流となっています。

このような変化に対応するためには、1級整備士の養成課程においても、ソフトウェア、データ解析、サイバーセキュリティ、通信プロトコルなどのIT関連分野の教育をより包括的に取り入れ、対応できる人材の育成が求められると思います。

▶ 提案内容:

自動運転車の整備・検査を行うには、メーカーごとの技術的理解が不可欠であることから、各メーカーの技術部門の監督下で、

- ・ 特定の技術者
- ・ 特定の運行管理者(仮称)

を配置されて店舗単位で運用を認める制度としては如何か。

理由としましては

1. ODD は各社独自であるため、国家資格だけでは難しいと思われま

す。
2. OTAアップデート((Over The Air アップデート)等により仕様が変わる車両に対し、現場の整備士が常に追従するには、メーカーの技術支援が不可欠。

3. 航空業界で行われているような「運航整備責任者」的な体制に近く、自動車業界における高度化した整備体制として妥当と思われま

す。
そのため、自動運転車の点検整備検査は、各メーカーの技術部署における監督指導のもと、必要な技術者、必要な運行管理者(仮称)を配置し、店舗ごとに認める方策がよいのではないかと考えま

③ 外国人エンジニアの活用と国家 1 級整備士資格取得に向けた課題と提言

現在、各ディーラーにおいて外国人メカニックの割合は年々増加しており、すでに一定の存在感を示しています。日本国内では少子高齢化が進み、将来的な日本人整備士の人材確保が困難となることが予想される中、外国人エンジニアは自動車整備現場における重要な戦力となってきています。

しかし、これら外国人エンジニアが国家 1 級自動車整備士資格を取得するには、いくつかの大きな障壁が存在します。主な課題は以下のとおりです。

- ・ 言語の壁: 試験や教育カリキュラムがすべて日本語で行われることにより、日本語以外を話す者にとっては極めて高いハードルとなっている。

- ・ 労働環境と時間の制約: 実務と並行して学習を進める必要がある一方で、長時間労働などが学習時間の確保を困難となっている場合がある。

- ・ 高い学習ハードル: 1 種・2 種の養成施設では、専門的な知識と高度な理解力が求められるため、外国人にとっては文化的・教育的背景の違いもあり、習得が難しい現状があります。

今後、EV 化や SDV 化といった車両技術の高度化が進む中で、1 級整備士レベルの技術・知識を持つ人材のニーズはますます高まると予想されます。その際、外国人エンジニアを含めた多様な人材の活用は不可避です。したがって、彼らがスムーズに資格取得できるよう、制度的及び環境的な整備が急務と思慮します。

	<p>特に、「言語の壁」への対応は喫緊の課題と思われます。自動車整備に関する技術や知識は、グローバルに通用する共通のものであり、技術者の資質は国籍や言語に依存するものではないと考えます。以下のような対応を要望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 試験・教育における多言語対応の拡充(ベトナム、ネパール、バングラディシュ、タイ等) ・ 外国人向けの補習・支援体制の整備 ・ 実務経験に基づいた柔軟な資格取得ルートの検討 ・ 資格制度全体の国際化・開放の強化 <p>グローバル人材の受け入れを積極的に進めると同時に、整備士制度そのものを時代の変化と国際的な実情に応じて見直すことで自動車整備業界が今後も競争力を維持し、持続的に発展していく基盤を築くことができると思われます。</p>	
44	<p>意見1 自動車整備士技能検定の受験資格に係る実務経験期間短縮、については歓迎。</p> <p>意見1の理由 主に働きながら2種養成施設(各県の自動車整備振興会の行う講習)に通い、資格取得を目指す整備工の方にとっては朗報。資格取得の夢が少しでも早く実現すれば、モチベーションアップにも繋がる。また、事業場にて「資格手当」などを付与する制度があれば更に効果が期待できる。整備業界の人手不足を解消(整備士の定着)する合理的な法改正になると期待する。</p> <p>意見2</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>1. 意見1について いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p> <p>2. 意見2について 現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p>

自動運行装置を備える自動車が道路運送車両の保安基準(昭和 26 年運輸省 令第 67 号)に適合する旨の証明を行う自動車検査員となるためには、現行の要件を満たし、かつ一級自動車整備士(総合)の技能検定に合格している必要があることとする、については反対。

意見2の理由

自動運行装置(レベル3)と運行補助装置(レベル2)について、検査方法、検査項目について双方に相違はないと思われる。検査・証明業務に差が無いにも関わらず、その検査員が取得している整備士資格により検査・証明業務の実行に可否に差が生じるのは、合理性に欠けるのでは。

自動車整備業界(自動車整備士)に魅力を感じてもらう事は必要。その目的を果たすために「1級整備士にしかできない業務をつくり、1級整備士という国家資格のある魅力的な業界です」といった手段で魅力の発信を図るのは時期尚早では。

更に先を見据えたレベル 4 以降(条件付き完全自動運転:より高度な整備、検査能力が必要となった場合)の車両に適用、などとすべきでは。

自動車整備業界(自動車整備士)に魅力を感じてもらう、という目的のための手段について、整備業界の業務上のハードルを上げる方向ではなく、整備業界が「働きやすくて儲かる業界」となるよう施策(事業者任せではなく)が必要では。自動車整備業は「道路」(維持に税金)などと同じように、自動車を走らせ経済活動を行うための「インフラ」と同じではないかと考えます。

また、今次改正では、検査対象車両(自動運転車)の台数と一級自動車整備士の数に十分に配慮するとともに、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。

富山県には1級整備士課程を持った1種養成施設(自動車整備専門学校)がありません。このような環境(地方都市)の場合、地元の1種養成施設を卒業し2級整備士を取得して、地元の整備工場に就職する、という若者が減少する要因となりかねない。

2級課程を卒業後、県外の1種養成施設に編入、という手段もあるかもしれませんが、負担(経済的など)も多いと考えられる。限られた地域(1級課程のある整備専門学校のある:都市部周辺)への人材の流出の可能性がある。

1級整備士の供給、普及も懸念。1級整備士資格取得のための手段(実技試験免除)として、1種養成施設(自動車整備専門学校)の他に2種養成施設(各県の自動車整備振興会の行う講習)や1種又は2種養成施設に通わず、登録実技試験の受験、という方法もあります。

しかし2種養成施設出身の1級整備士合格者数は、毎年100名に満たない状態。1級整備士講習を実施している整備振興会も限られている(供給側の問題もあります)

登録実技試験の合格者は多い年で200名程度。

平成15年に1級小型整備士が誕生して20年以上経ちますが、1級整備士取得者総数は令和7年3月末で約25,000名とのことです。もちろんこの中には、整備現場を退かれた方も含まれます。

「これからも、全国どこでも自動車整備を受けられるように」との国土交通省の方針についても、全国に約30,000件ある全ての指定工場で、車検(指定整備による)が受けられるのは難しいように思います。

	<p>自動運転車両の今後のメーカーの発売について、メンテナンス(車検)に関わるため、「向かい風」となる影響が出ることを懸念します。</p> <p>メーカーが自動運転車両を販売しても、そのメンテナンスを主に請け負う各地のディーラーに負担がかかり、その影響がお客様に及ぶ可能性があります。</p> <p>これによりメーカーの自動運転車両の、技術の進化、開発に影響が出ないことを願います。</p> <p>我が国の基幹産業である自動車産業(製造)が、他国の新興メーカーに自動運転技術や世界市場シェアで遅れを取らないことを願います。</p>	
45	<p>■意見</p> <p>「指定規則の一部改正」について、「自動運行装置を備える自動車が道路運送車両の保安基準に適合する旨の証明を行う自動車検査員となるためには、現行の要件を満たし、かつ一級自動車整備士(総合)の技能検定に合格している必要があることとする。」とあるが、施行日前に自動車検査員となっている者については、自動運行装置を備える自動車が道路運送車両の保安基準に適合する旨の証明の実績の有無に関わらず、二級自動車整備士であっても自動運行装置を備える自動車の保安基準適合証明を無期限で行えるようにしていただきたい。</p> <p>なお、上記対応が困難な場合であっても、本省令施行時において、自動運行装置を備える自動車の普及率、一級自動車整備士(総合)の技能検定合格者数及び自動車整備士不足の状況等</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>今次改正では、検査対象車両(自動運転車)の台数と一級自動車整備士の数に十分に配慮するとともに、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。その際には、ご提案いただいた内容も参考とさせていただきます。</p>

	<p>が当初の見込みと異なる場合には、それらを考慮した見直し等も随時検討いただきたい。</p> <p>■理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状、二級自動車整備士であっても自動車検査員であれば自動運行装置を備える自動車の検査を実施できる規定となっているが、改正省令案の内容では、施行日以降または経過措置終了後はその権利を剥奪されることになり反発が予測される。 ・自動車整備士不足の状況が続いており、新卒者採用も難しい中で、現状の二級自動車整備士の自動車検査員に働きながら一級自動車整備士を取得させることは負担がかなり大きい。 ・今後、自動運行装置を備える自動車が増えた場合、特に中小企業では一級自動車整備士の自動車検査員の確保ができず、指定整備工場として成り立たなくなる可能性がある。 	
46	<p>意見</p> <p>実務経験の短縮には賛成だが、施工の時期を新制度の開始にあわせてほしい。</p> <p>理由</p> <p>現在 3 級整備士を取得している方が、初めての新制度の試験の受験は試験の傾向もわからず、範囲も広くなり敬遠されることも考えられるが、実務経験の短縮が決まり 2 年で受講できるのであれば、駆け込みで受講者が増加することが予想され、実技試験免除講習の定員を超えての申込みが来る可能性がある。</p> <p>先に学科試験に合格されている方に不利益になってしまう可能性がある。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>実務経験期間の短縮について、改正検定規則は、当初の予定どおり、公布日(本年7月)より施行させていただきます。</p> <p>本改正により二種養成施設の受講生が増加することも予想されますが、別途本年2月に指導員要件の緩和や二種養成施設の定員の一次的な緩和などを認める通達改正を行ったことにより対応可能と見込んでおりますが、不都合がございましたら、都度情報をご提供いただけますと幸いです。</p>

	<p>指定規則の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運行装置を取り扱える検査員要件として、1級整備士である事についてハードルが高すぎるためこの要件は容認できない ・自動車検査員の資格は保安基準の適合性の判断を行うもので、自動車検査員の資格を取得しているにもかかわらず追加で国家資格を取得していないと一部の車両で保安基準適合証の証明が出来ないのはおかしいのではないのでしょうか。 	<p>現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC 等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要性が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p>
47	<p>一級のみ自動運行車の検査を行うことについて</p> <p>自動運行車両の特定整備を一級の者に限定するほうが筋が通るのではないか。</p> <p>事故修理後のエーミング作業は検査が伴わないが、作業に対する社会的責任は検査より重いように思える。</p> <p>また、自動運行車両とはいえ検査方法は他の車両と大差ないのでないか。</p> <p>自動運行車両の特定整備のほうがはるかに難しく、知識と技能を伴う者＝一級資格者に行わせることのほうが社会的信用も高く、一級の価値も向上するのではないか。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>ご指摘の通り、自動運転車の特定整備を行う者又は整備主任者に対して一級自動車整備士資格を求めるとの論点はあると考えていますが、現状、一級自動車整備士の数が限られている中、指定自動車整備事業者に過度な負担とならないよう、自動車の検査に最終的な責任を有する自動車検査員に対して当該資格を求めるとしたものです。</p> <p>また、現在の自動運行装置の検査は OBD 検査によるものであり、PC 等を使いこなせる方には比較的簡単ですが、将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要性が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p>
48	<p>1級整備士でないと検査員が取れない事や自動運転自動車の検査が出来なくなる事に反対致します。</p>	<p>今次改正では、検査対象車両(自動運転車)の台数と一級自動車整備士の数に十分に配慮するとともに、公布から施行まで</p>

	<p>現在の整備環境は高齢者もまだ沢山業務に従事しており、メーカー系のディーラーと専門工場では工員数が段違いに人数が少ない。</p> <p>1級を取得する為1級整備士取得したくても出来ない現実等考慮した施策をお考えいただきたい。</p>	<p>のおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。</p>
49	<p>ご意見 自動車検査員の要件に1級自動車整備を追加することは今後の業界の枷になってしまうのではないのか。</p> <p>ご意見の理由 昨今の整備士不足、整備学校から業界への就職率の低迷。</p> <p>現時点での1級の保有率/今後、自動車学校の1級課程の予測応募率から考えて、増加するとは思えません。</p> <p>技術の進歩から、個々のスキルアップは必須にはなりますが検査員の要件に1級取得を条件にしてしまうと、最終的に人員不足に陥ってしまうのではないのか。</p> <p>検査員試験の中で、必要知識の獲得を目指す方向に転換した方が良いのではないかと感じます。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>一級自動車整備士資格の累計保有者数は増加しており、今後もその傾向は続くものと考えていますが、今次改正では、検査対象車両(自動運転車)の台数と一級自動車整備士の数に十分に配慮するとともに、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。</p>
50	<p>実務経験の短縮について 工業高校を卒業して2級整備士を受験すまでの期間を検討した場合、就職し実務経験を得ながら三級を受験し更に二級を受験しようとする場合と、一種養成施設で就学する場合の受験する試験が同じ時期となる場合があり、一種養成施設のメリットが著しく脅かされる。入学者が減少傾向にある自動車整備専門学校</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>

	<p>の死活問題であるので実務経験の設定は慎重に検討すべきである。</p> <p>一種養成施設の教育時間の短縮等も検討していただきたい。</p> <p>短縮されることはよいと思うが交付と施行日が同日の為、受験者、受講者への周知期間が短く、そのメリットが一部の方だけにならないよう、周知期間を設けてほしい。</p>	
51	<p>「自動運行装置が搭載された自動車の保安基準適合性の証明を行える者は、一級自動車整備士に限る」件について、弊社の1級自動車整備士は若干名所属しておるだけで、全ての事業場に配属しておりません。これから有資格者を増やすとしても、一級自動車整備士の試験は簡単なものではないことを承知しておりますので、必然的に施行時は当該車両の検査ができない事業場がほとんどになることが容易に予想されます。</p> <p>施行にあたり一級自動車整備士資格者を増やす努力はする所存ですが、取得にあたり最も心配されることが教育期間が長期に渡ることです。現場では十分とは言えない人員数の中で一定期間とはいえ欠員が出ることによる影響が考えられます。さりとて、業務時間外に資格取得のための教育あるいは自主学習を積極的にすることも難しくあります。</p> <p>従いまして、本件に関しては賛同しかねますことをお伝えいたします。</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>今次改正では、検査対象車両(自動運転車)の台数と一級自動車整備士の数に十分に配慮するとともに、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。</p> <p>さらに、働きながら一級自動車整備士を目指しやすくすることについて、検討することとします。</p>
52	<p>自動運行装置を備える自動車が道路運送車両の保安基準に適合する旨の証明を行う自動車検査員となるためには、現行の</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>自動運行装置については、道路運送車両法第41条第1項第20号に掲げる装置を指します。</p>

	<p>要件を満たし、かつ一級自動車整備士(総合)の技能検定に合格している必要があることとする。</p> <p>とあるが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運行装置とはどのような装置かを具体的に示すべきではないか ・自動車検査員となれる一級整備士整備士(総合)は、人数が限られるため、当面の間、一級小型自動車整備士でも運用ができるか示していただきたい 	<p>また、いただいた内容を踏まえ、対象とする資格は一級自動車整備士(総合)だけでなく、一級小型自動車整備士を含めた全ての一級自動車整備士資格とします。</p>
53	<p>ご意見</p> <p>【意見 1】</p> <p>検定規則の一部改正の公布・施行日について、資格取得期間の短縮については大変ありがたいと思いますが、交付・施行までの期間が短いため、新整備士制度移行前までの周知が難しいのではないかと。</p> <p>【意見 2】</p> <p>指定規則の一部改正についての現在二級で自動車検査員を取得された方が、自動運行装置搭載車の検査を実施できるように、別途研修等をご検討いただき一級取得されていなくても引き続き自動車検査員として業務が出来るように緩和していただきたい。</p> <p>ご意見の理由</p> <p>【意見 1】</p> <p>今回の施行により令和7年度自動車整備技能登録試験や、二種養成施設として実施しております自動車整備技術講習への受</p>	<p>ご意見いただきましてありがとうございます。</p> <p>1. 意見1について</p> <p>いただいたご意見も踏まえ、関係者の皆様と連携して、受験者の皆様に対する周知を進めてまいります。</p> <p>2. 意見2について</p> <p>将来、更に高度な自動運転車が普及した場合には、それに応じた証明(検査)のあり方を検討する必要性が生じる可能性もあります。このため、電気・電子を含めて広く知識・技能を習得した一級自動車整備士の業務として位置づけることとしています。</p> <p>なお、今次改正では、一級資格を求める検査を「自動運転車」に限っていることから、ご懸念のような状況が広く発生することは想定していませんが、公布から施行までのおよそ3年半の間、レベル3以上の自動運転車の普及状況と一級自動車整備士資格保有者の確保状況とを注視し、レベル3以上の自動運転車の普</p>

験・受講可能者、また、現在自動車整備業から離れている方への案内はどの様にお考えでしょうか。整備士不足の要因の一つに資格取得までの期間が長いこともあり、自動車整備士資格三級等を取得済みの方へ今回の短縮によって現行の資格取得が可能になった事の周知には時間を要するため。

【意見 2】

今年度入社した二級自動車整備士の方が、自動運行装置搭載車が普及する 10 年または 20 年後、現場のトップとして後輩を引っ張っていく立場にありながら、自動車検査員として職務が出来ないとなった場合、人によっては退職する可能性があります。一級の取得をすればいいとお考えかもしれませんが、全員が会社として受験を認められるかも分かりませんし、制限が出来てしまうことでモチベーションが落ち、後輩からは後ろ指を指される事も想定されます。

及に比して十分な数の一級自動車整備士の資格保有者を確保できない(地理的な偏在を含みます)等の事態が発生した場合には、制度改正を含めてあり方を検討します。