

第 20 回 自動車整備技術の高度化検討会 議事概要

【日 時】

令和元年 11 月 5 日（火）10：00～12：00

【場 所】

AP 新橋 B ルーム

1. パブリックコメント公募結果及び概要について（資料 1）

【報告概要】

- 10 月 9 日から 30 日まで 3 週間実施したパブリックコメントの結果を報告。138 名からのべ 490 の意見を頂戴し、内容別に 40 の整理番号に分け、意見の概要、コメント提出者、検討会の考え方に分けて概要を説明。

《パブリックコメントにおける意見・疑義の分類》

- 新たに特定整備の対象とすべき作業について
- 認証のパターンについて
- 認証基準（設備）について
- 設備の共用について
- 遵守事項（整備主任者研修）について
- 点検制度の見直しについて
- 今後の指定自動車整備工場のあり方について
- 経過措置について
- 自動車特定整備事業者等の標識について
- その他

《その他》

- 上記項目以外の意見として、整備工場目線、車体整備工場目線、他の事業者目線に立った Q&A の設置、6 ヶ月の情報提供期間をもう少し早める配慮の必要性等について紹介。

【質疑概要】

特になし。

2. 自動車整備技術の高度化検討会中間とりまとめ（案）について（資料 2）

【報告概要①】

- パブリックコメントの結果を受け、中間取りまとめ案の修正項目を報告。修正項目の多い 3 章の各項目を中心に原案と共に紹介。
- 「3.1 新たに特定整備の対象とすべき作業」に関しては判別方法を整理するための表を新たに追記し、操舵系装置である自動運行装置、衝突被害軽減制動制御装置、自動命令型操舵機能それぞれの対象車両と適用時期を明記した。
- 「3.2 認証のパターン」における外注に関しては大きく修正があり、「外注の扱いについて」と新たに節を設け、部分外注を含むそれぞれのパターンについて解説した。
- 「3.4 離れた作業場及び設備の共用」に関しては元々「設備の共用」というタイトルであったが、「共用」の意味を鑑み、自社から離れた作業場における共用形態についてより詳細に追記した。

《1.1 運転支援技術・自動運転技術の進化と普及》

- パブリックコメントを鑑み、改めて運転自動化レベル表を追加し、レベル 1、2 を含む項目も特定整備の対象になり、自動運行装置はレベル 3 以上の自動車に搭載されることを改めて周知する。

《2.3 人材の見直し》

- 整備主任者要件としては一級資格が要求されるが、二級でも講習を受ければ主任者資格を満たすことが議論されている。ここでは「当面の間」との文言を付け加えることでこれが時限的な措置であることを強調した。

《3.1 新たに特定整備の対象とすべき作業》

- 新たな対象装置である自動運行装置、自動ブレーキ、レーンキープそれぞれの保安基準の設定状況及び今後の見込み時期を明記
- その中で、表 A として自動ブレーキの適用時期、表 B としてレーンキープの適用時期をそれぞれ対象車両ごとに明記
- 車両判別は時期によっても異なるため、特定整備の車両か否かを個別に判別する方法として車検証への記載、または HP 等での案内を掲載する方法で検討。

《3.2 認証のパターン》

- 新たに「外注の扱い」を追記し、電子制御装置整備における認証工場同士の外注等想定される外注のパターンを事業形態に応じて整理。（表の追加）
- 認証工場同士の全部外注、一部外注及び認証工場から非認証工場への外注に関してそれぞれのパターンにおける認証作業のあり方について詳細に記載

《3.3 認証基準（設備）》

- 奥行×間口を最初の欄に追記

《3.4 離れた作業場及び設備の共用》

- 「離れた作業場」について、電子制御装置のみの事業者の場合、あるいは分解整備及び電子制御装置双方を行う事業者の場合における認証要件を解説
- 「設備の共用」について、バンパ交換、ガラス交換の作業場を追記すると共に、敷地内の作業場あるいは敷地外に新たに設置する作業場について二通りのパターン分けを詳細に記載

《3.5 認証基準（従業員）》

- 分解整備及び電子制御装置整備の両方を行う場合の整備主任者について、片方のみの資格を有する二名の配置を不可とするための追記
- 「学科」「実技」「試問」の各項目の詳細を追記

《3.8 点検基準の見直し》

- <点検基準>における記載の見直し（中身は修正なし）
- 省令の交付から施行の期間を旧案の9か月から1年半に変更

《3.9 今後の指定整備工場のあり方》

- 改正法施行の際に電子制御装置整備事業を営んでいる場合に関して、「OBD の診断の状態」を点検項目に追加する点検基準の見直しの施行日以降と明記。同様に営していない場合に関しても但し書きを追記
- 同様にエーミング作業事業者に関する保安基準適合証の交付可否を表に整理

《3.10 経過措置》

- 「カメラ、レーダー等の取り付けられている車体前部、窓ガラスのみを脱着する行為についても、その作業を行っていた範囲に限り該当する」という文言を追記

《3.11 標識について》

- 優良自動車整備事業者の標識について末尾に追記

《4.4 点検整備の実施促進》

- 今年9、10月に実施した集中月間のような点検整備推進運動でのPR強化を追記

《宿題事項》

- 自動運行装置の保安基準は一年以内に策定されるが、省令レベルの詳細な保安基準策定のスケジュールに関しては基準担当部との確認、調整の後報告する。
- 衝突被害軽減制動制御装置の保安基準について、3.5 トンから 8 トンの車両も対象となるとの指摘について、基準当局と確認の上改めて回答する。
- 二輪、大特のみを扱う事業者に対する対応など、検討会でも度々問題とされた課題については、制度論として別途議論の場を設け検討していく。

【質疑応答】

※別添：質疑概要参照

3. その他（資料 3）

【報告概要】

- 今後のスケジュールを報告

《今後の作業予定について》

- 本日の結果を受けた中間とりまとめを確定後、整備技術の高度化検討会において公表
- 省令公布に向けてのパブリックコメントの準備
- 施行に関しては 5 月 24 日までに政令が決まるので、なるべく早く省令等公布できるよう努力
- 自動車整備士資格制度等見直し WG 設置が承認され、開催中。予定が決まり次第委員に通知
- 上記WGの状況に鑑み次回の検討会の日程を調整する（年度内に実施予定）

【質疑応答】

※特になし

質疑概要

1. パブリックコメント公募結果及び概要について

特になし

2.自動車整備技術の高度化検討会中間とりまとめ（案）について

発言者	発言概要
自工会	自動運行装置の保安基準は2020年の5月までに策定されるという理解でよいか。
国交省	ご理解の通り。特定整備と同じタイミングで自動運行装置の基準が出てくるということである。
国交省	法律の施行としてはその通りであるが、保安基準として省令レベルのものが出てくるタイミングは自動車メーカーのスケジュールにもよるので、基準担当部局と調整させていただきたい。
自工会	自動命令型操舵機能に係る保安基準の適用時期は平成31年と令和3年ではないか。（国交省：速やかに修正対応する）
自工会	共用の作業場はそれぞれの作業場からは全く別の場所に新たに設置可能という事か。（国交省：ご理解の通り。）
自工会	DTCの読み取りに関しては対象としないとの理解で良いか。
国交省	DTCの読み取りは誰でもできるので対象ではない。そのような明記が必要という事であれば検討する。
自工会	衝突被害軽減制動制御装置の保安基準について、3.5トンから8トンの車両も対象となるのではないか。
国交省	ご指摘の車両に関しては、基準当局と話しをした上で改めて回答したい。
自機工	法定スキャンツールにDTC消去という機能を盛り込むのであれば、特定整備の対象に入ってくるのではないか。
機構	検査機関としてはDTC読み取りのみ。
国交省	国としても、OBD検査でDTCを読み取るまでが検査で、特定DTCが立っているかどうかを照会し、その後整備した際に消去されるものであると考えている。
日車協連	外注の扱いについて、前回まではエーミング作業を全部やりなさいよということであったが、今回は外注も良しとするという解釈でよいか。
国交省	現存の作業形態を鑑みれば、一部外注も認めるという形にしないと現場での混乱を招くので、責任の所在を明らかにしたうえで作業として認めるということである。

日整連	特大、二輪だけをやっている事業者も4年後には指定事業者の認証を取らなければならないのかなという印象を受ける。
国交省	非常に良いご指摘。指定工場の全部認証とは何か、二輪、大特はどうする、そもそも大特の全部認証とは何なのか等、制度論として別途議論の場を設け検討していきたい。
日車協連	認証工場が受け、非認証工場にバンパや車体の修理をさせて、最後エーミングだけを認証工場で行えばいいという解釈で正しいか。また、「離れ」の定義は。
国交省	構内外注と同じという考え方。バンパ交換をする離れた作業場が発注元の離れの作業場であるということを出上明確にすれば可能である。
国交省	例えば車で1時間40キロが一般的なルールなので、それであればありうると考えている。ただ、あくまでも外注発注者との関係において、その離れの検査場であるという位置づけを明確にすることが条件になる。
日車協連	自工会への要望。ユーザーへの要望に対応するため、販売だけでなく車体整備業界にもいち早く情報を下ろしていただきたい。
自工会	情報を少しでも早く出すという努力は続けている。販売したディーラー経由で入手するなどの対応が現状。
国交省	購入後の早い時期に壊れたときに、整備事業者が情報もなくとも個別に自動車メーカーにお伺いしてデータを出していただくような事は可能だろうか。
自工会	ケースバイケースで対応しているが、基本的には購入したディーラーにご相談いただければ整備の仕方等のマニュアルを出していただけるのではないかと思います。
国交省	情報を出すタイミングというよりも、情報を出す方法の話だと思う。ディーラー経由でも個別に対応できるのであれば、そういうことを車体整備事業者含めて周知をしていくということでご理解をいただけるのではないかと。
日整連	例えば車検前に事故車のガラス交換をディーラーに外注した場合、エーミングまでが全部外注なのか、記録簿の作成までが外注なのか、外注の定義を教えてください。
国交省	例えば事故が起きてたまたま入庫されたのが指定整備事業者で、車検のタイミングでも何でもないという場合、エーミングの作業全部を委託する場合はディーラーにお願いするというだけでもかまわないと思う。