

自動車整備士資格制度等の見直しについて

報告書

令和4年5月

目次

1. 自動車整備士資格制度等の見直しに関する検討の背景.....	3
1.1. 現行の自動車整備士の概要	3
1.2. 自動車整備士を取り巻く状況.....	6
2. 自動車整備士資格制度の見直しの進め方.....	8
3. 新たな自動車整備士資格制度の概要.....	9
3.1. 自動車整備士資格制度の考え方.....	9
3.2. 新たな自動車整備士の役割	11
3.3. その他の見直し.....	13
3.4. スキルアップの考え方.....	17
4. 今後の予定	18
5. 検討事項.....	20
5.1. 自動車等の整備作業に関する実務経験の大幅な短縮について	20
5.2. 自動車整備士養成施設に係る事項	20
5.3. 自動車検査員の役割を担える資格の種類について.....	21

1. 自動車整備士資格制度等の見直しに関する検討の背景

1.1. 現行の自動車整備士の概要

自動車整備士の資格制度は、求められる整備技術に係る知識・技能が多岐に渡るため、自動車整備士の種類を一級から三級と特殊に区分し、網羅的な自動車整備技術が必要な者は、三級又は二級から順に習得水準が高度なものを目指す体系とし、専門性の高い業務を担っている者は、特殊の自動車整備士の資格取得を目指す体系としている。

現行の自動車整備士の区分ごとに求められる知識・技能の水準については、次表のとおり整理される。

表 現行の自動車整備士の各区分の資格に関する考え方

区分	求められる知識・技能の水準
一級	・自動車全体に関する専門知識 ・自動車全般の専門的な深い技能を有す
二級	・自動車全体に関する一般知識 ・単独で分解整備作業を行える技能
三級	・自動車の装置に関する基礎知識 ・上位の自動車整備士の指示に従って1人で整備が行える
特殊	・自動車の各分野における専門知識及び技能を有す

各区分における資格保有者が有する知識・技能には差があることから、各自動車整備士が担う役割は、以下のとおり区別される。

(1) 分解整備のみを行う事業場の場合

一級及び二級の自動車整備士（二級自動車シャシ整備士は、原動機を除く専門認証の事業場（以下「原動機を除く事業場」という。）に限る。）が整備主任者の役割を担うことができる。

(2) 電子制御装置整備のみを行う事業場の場合

一級大型自動車整備士及び一級小型自動車整備士が整備主任者の役割を担うことができ、一級二輪自動車整備士、二級の自動車整備士、自動車電気装置整備士や自動車車体整備士は、電子制御装置の整備主任者に係る運輸支局長等が行う講習（以下「整備主任者等資格取得講習」という。）を修了したうえで整備主任者の役割を担うことができる。

(3) 分解整備及び電子制御装置整備の両方を行う事業場の場合

一級大型自動車整備士及び一級小型自動車整備士が整備主任者の役割を担うことができるとともに、一級二輪自動車整備士や二級の自動車整備士（二級自動車シャシ整備士は、原動機を除く事業場に限る。）は、整備主任者等資格取得講習を修了したうえで整備主任者の役割を担うことができる。

(4) 指定整備を行う事業場の場合

一級及び二級の自動車整備士（二級自動車シャシ整備士を除く。）が自動車検査員の役割を担うことができる。

特定整備事業の認証を受ける際には、一級から三級の自動車整備士が一定数以上在籍していることが必要であり、電子制御装置整備を行う事業場にあつては、一級から三級の自動車整備士に加え、自動車電気装置整備士又は自動車車体整備士が一定数以上在籍していることが必要となる。

また、一定台数以上の自動車を使用する使用者は、使用の本拠の位置ごとに一定の要件を備える者を整備管理者として選任し、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理する必要があるため、整備管理者として選任が可能な自動車整備士の種類を一級から三級の自動車整備士と定めている。

各事業における自動車整備士の役割等（優良認定整備事業以外）並びに工員数は、次表のとおり整理される。

表 現在の各事業における自動車整備士の役割等（優良認定整備事業以外）

役割		整備主任者			自動車 検査員	自動車整備士数 保有割合	整備 管理者
		特定整備					
事業内容		①分解 整備	②電子 制御装 置整備	③分解整備 +電子制御 装置整備	指定整備	・特定整備 1/4 以上 ・指定整備 1/3 以上	
一級	大型自動車整備士	○	○	○	○	○	○
	小型自動車整備士	○	○	○	○	○	○
	二輪自動車整備士	○	○*1	○*1	○	○	○
二級	ガソリン自動車整備士	○	○*1	○*1	○	○	○
	ジーゼル自動車整備士	○	○*1	○*1	○	○	○
	自動車シャシ整備士	○*2	○*1	○*1*2	×	○	○
	二輪自動車整備士	○	○*1	○*1	○	○	○
三級	自動車シャシ整備士	×	×	×	×	○	○
	自動車ガソリン ・エンジン整備士	×	×	×	×	○	○
	自動車ジーゼル ・エンジン整備士	×	×	×	×	○	○
	二輪自動車整備士	×	×	×	×	○	○
特殊	自動車タイヤ整備士	×	×	×	×	×	×
	自動車電気装置整備士	×	○*1	×	×	○*3	×
	自動車車体整備士	×	○*1	×	×	○*3	×

*1：整備主任者等資格取得講習の修了が必須 *2：原動機を除く事業場に限る *3：電子制御装置整備に限る

	認証	指定
工員数 (自動車整備士資格の種類による制限なし)	2人以上	4人以上 (大型車を扱う場合：5人以上)

優良認定整備事業（一種、二種整備工場）については、一級から三級の自動車整備士が一定数以上在籍していることが必要となり、優良認定整備事業（特殊整備工場）については、作業内容ごとに以下の自動車整備士が一定数以上在籍していることが必要となる。

- ・車体整備作業：自動車車体整備士
- ・原動機整備作業：一級から三級自動車整備士（二級及び三級の自動車シャシ整備士を除く。）
- ・電気装置整備作業：自動車電気装置整備士
- ・タイヤ整備作業：自動車タイヤ整備士

各事業における自動車整備士の役割等（優良認定整備事業）並びに工員数は、次表のとおり整理される。

表 現在の各事業における自動車整備士の役割等（優良認定整備事業）

事業内容		優良認定整備事業 (一種・二種整備工場)		優良認定整備事業（特殊整備工場）			
				車体 整備作業 一種・二種	原動機 整備作業	電気装置 整備作業	タイヤ 整備作業
自動車整備士数		・一種 4人以上 ・二種 2人以上	保有割合 1/3以上	2人以上	1人以上	2人以上	2人以上
一級	大型自動車整備士	○	○	×	○	×	×
	小型自動車整備士	○	○	×	○	×	×
	二輪自動車整備士	○	○	×	○	×	×
二級	ガソリン自動車整備士	○	○	×	○	×	×
	ジーゼル自動車整備士	○	○	×	○	×	×
	自動車シャシ整備士	○	○	×	×	×	×
	二輪自動車整備士	○	○	×	○	×	×
三級	自動車シャシ整備士	○	○	×	×	×	×
	自動車ガソリン ・エンジン整備士	○	○	×	○	×	×
	自動車ジーゼル ・エンジン整備士	○	○	×	○	×	×
	二輪自動車整備士	○	○	×	○	×	×
特殊	自動車タイヤ整備士	×	○	×	×	×	○
	自動車電気装置整備士	×	○	×	×	○	×
	自動車車体整備士	×	○	○	×	×	×

事業内容	優良認定整備事業 (一種・二種整備工場)		優良認定整備事業（特殊整備工場）			
	一種	二種	車体 整備作業	原動機 整備作業	電気装置 整備作業	タイヤ 整備作業
工員数 (自動車整備士資格の種類 による制限なし)	10人以上	4人以上 (大型車を扱う場合：5人以上)	・一種 5人以上 ・二種 3人以上	7人以上	3人以上	3人以上

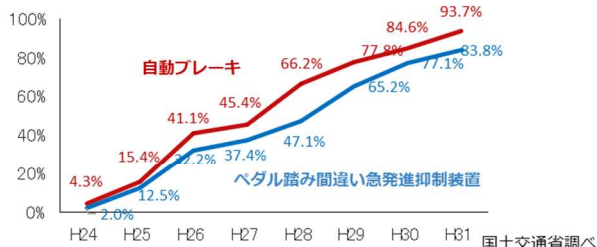
1.2. 自動車整備士を取り巻く状況

(1) 先進技術や電動車の普及

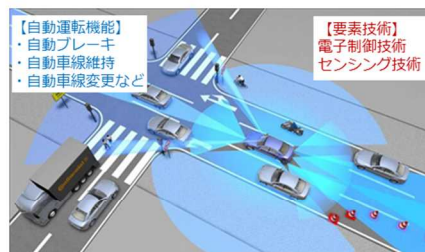
現在、衝突被害軽減ブレーキ（AEB）、レーンキープアシスト（LKA）、アダプティブ・クルーズ・コントロール（ACC）、横滑り防止装置（ESC）、ふらつき警報、駐車支援システム等の高度化・実用化やハイブリッド自動車（HV）・電気自動車（EV）の普及が急速に進展している。先進技術は、最近では小型自動車や軽自動車を含む幅広い車種まで搭載が進んできており、また、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、乗用車は、2035年までに新車販売で電動車100%を目指すこととされており、今後も一層の普及が予想される。

自動車技術の高度化・実用化の状況

自動ブレーキ、ペダル踏み間違い急発進抑制装置（乗用車）搭載率



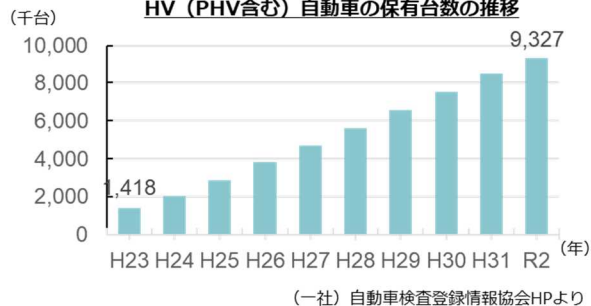
(先進技術の例)



Continental HPより

HV・EVの普及の状況

HV（PHV含む）自動車の保有台数の推移



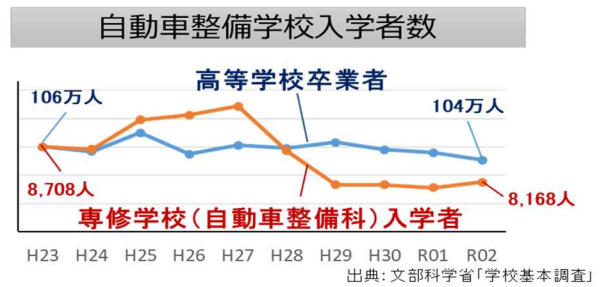
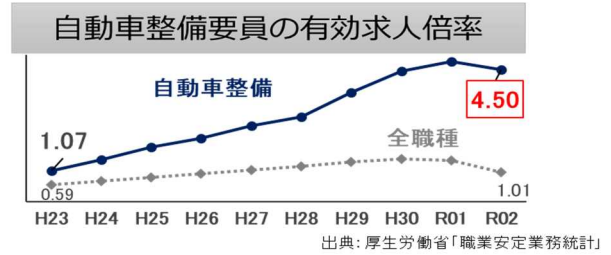
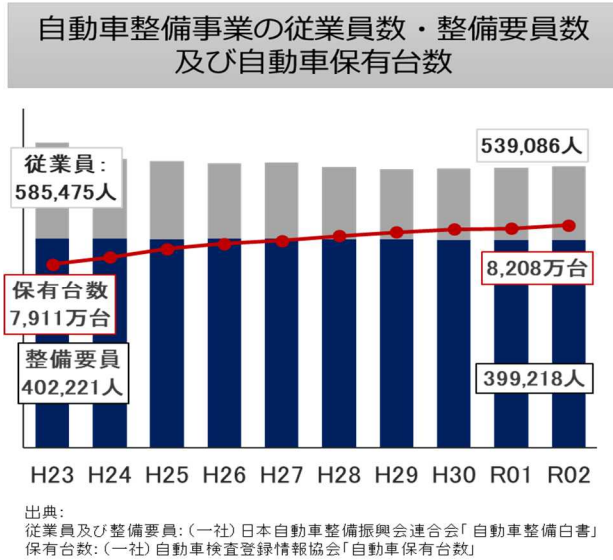
EV自動車の保有台数の推移



図：自動車技術等の普及状況

(2) 自動車整備士不足

自動車整備事業における従業員数は、近年、ほぼ横ばいで推移しているものの、自動車整備要員の有効求人倍率が上昇するなど、自動車整備業界の人材不足が顕在化している。さらに、少子化や職業選択の多様化を背景に自動車整備士を目指す若者が減少している。



図：自動車整備要員の現状

2. 自動車整備士資格制度の見直しの進め方

自動車整備士資格制度の見直しにあたっては、①自動車の変化・自動車技術の進展に伴う対応、②自動車整備事業に起因する対応の観点で検討を行った。

さらに、近年の整備人材不足への対応として、③自動車整備士の魅力を向上する対応の観点も加味して検討を行うこととした。

その際、自動車整備士の資格を一級から三級に分ける体系は、効率的な知識・技能の習得を促進する仕組みであると考えられるため、引き続き維持する。

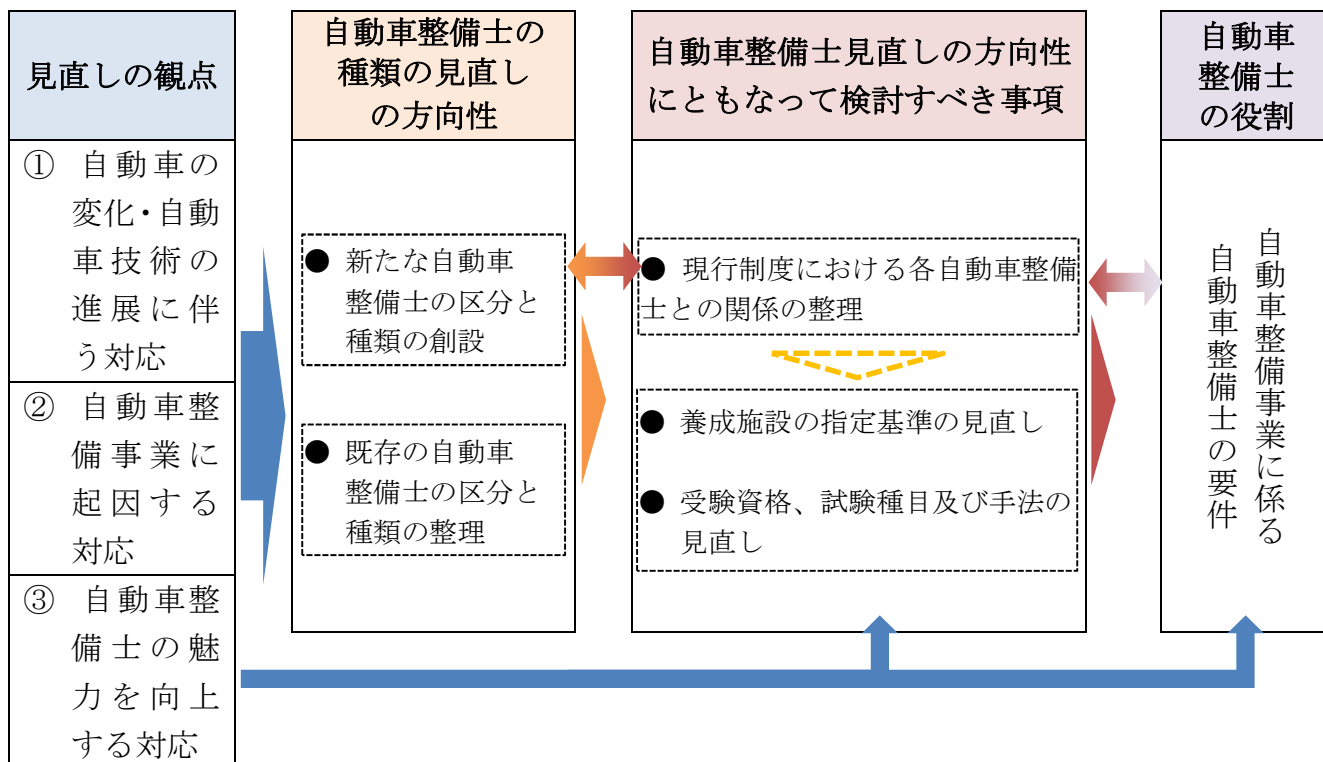


図 自動車整備士制度見直しの進め方

3. 新たな自動車整備士資格制度の概要

3.1. 自動車整備士資格制度の考え方

(1) 自動車整備士の区分・種類

自動車整備士の資格制度は、自動車全体を対象とする「一級から三級」の自動車整備士資格と自動車の装置の種類を対象とする「特殊」の自動車整備士資格に大別する現在の体系で効率的な資格取得が行われており、特に課題等が確認されないことから、この体系を維持する。

一級から三級の自動車整備士の種類については、車種や燃料の種類により分かれているが、近年、EV やFCV など新たな動力源を搭載した様々な自動車が普及していることを踏まえるとともに、各級の自動車整備士の種類における役割に差がないことや三級から一級まで体系立ててステップアップすることを見据えて、これまで細分していた種類を統合し、二輪自動車を含めた自動車全般に係る知識や技能を総合的に有する資格とし、自動車整備士（総合）とする。ただし、二輪自動車は、四輪自動車と比較して構造が簡易であり、必要な知識や技能が異なるため、別に資格を設定し、自動車整備士（二輪）とする。

なお、一級大型自動車整備士の有資格者がいないことから当該種類が統合されることによる影響はないものと考えられる。

また、「シャシ」について、原動機を除く事業場の整備主任者の役割を担える二級自動車シャシ整備士の需要は少ない状況であり、原動機を除く事業場は、認証工場全体の約6%となっている。また、後述する自動車車体・電子制御装置整備士が一定の講習（現行の二級自動車シャシ整備士の二種養成施設のカリキュラムを受講及び修了試験を想定。以下「一定の講習」という。）を修了した場合には、原動機を除く事業場の整備主任者の役割を担えるよう措置することにより、当該種類が統合されることによる影響は少ないものと考えられる。

特殊の自動車整備士は、自動車の装置における一般知識を有する必要があることから、タイヤ、電気装置及び車わく・車体を整備する資格の3種類とし、そのうち、電気装置の整備を行う自動車電気装置整備士及び車わく・車体の整備を行う自動車車体整備士は、電子制御装置の整備について深く関係することから、各資格において、電子制御装置の整備に係る知識・技能を有することを求めるものとし、自動車タイヤ整備士、自動車電気・電子制御装置整備士、自動車車体・電子制御装置整備士とする。

新たな自動車整備士の種類と現行資格との比較について、次表のとおり整理する。

表 新たな自動車整備士の種類と現行資格との比較

区分	現行の種類	新たな種類	現行との比較
一級	①一級大型自動車整備士	一級自動車整備士（総合）	①+②+③
	②一級小型自動車整備士		
	③一級二輪自動車整備士	一級自動車整備士（二輪）	③
二級	④二級ガソリン自動車整備士	二級自動車整備士（総合）	④+⑤+⑥+⑦ +電子制御装置整備
	⑤二級ジーゼル自動車整備士		
	⑥二級自動車シャシ整備士		
	⑦二級二輪自動車整備士	二級自動車整備士（二輪）	⑦
三級	⑧三級自動車シャシ整備士	三級自動車整備士（総合）	⑧+⑨+⑩+⑪
	⑨三級自動車ガソリン・エンジン整備士		
	⑩三級自動車ジーゼル・エンジン整備士		
	⑪三級二輪自動車整備士	三級自動車整備士（二輪）	⑪
特殊	⑫自動車タイヤ整備士	自動車タイヤ整備士	⑫（見直しせず）
	⑬自動車電気装置整備士	自動車電気・電子制御装置整備士	⑬+電子制御装置整備
	⑭自動車車体整備士	自動車車体・電子制御装置整備士	⑭+電子制御装置整備

(2) 自動車整備士に求められる知識・技能の水準

現行においては、一級の自動車整備士（一級二輪自動車整備士を除く。）にのみ電子制御装置に係る知識・技能を求めていたが、今後の自動車整備事業において、電子制御装置に係る整備の重要性はさらに高まると考えられるため、一級自動車整備士（総合）に加え、自動車整備事業の中核を担う二級自動車整備士（総合）においても、電子制御装置の整備に係る知識・技能を求めるものとする。

三級自動車整備士（総合）は、一級又は二級の自動車整備士の指示に従って整備を行える水準であることから、また、タイヤの整備を行う自動車タイヤ整備士については、電子制御装置に関する整備が伴わないことから、電子制御装置に係る知識・技能は求めないこととする。

新たな自動車整備士の区分ごとに求められる知識・技能の水準については、次表のとおり整理する。

表 新たな自動車整備士の各区分の資格に関する考え方

区分	求められる知識・技能の水準
一級	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自動車の点検・整備・検査に係る専門的な知識及び技能（自動車整備士（総合）は、電子制御装置に係る内容を含む）を有する者 ✓ 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
二級	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自動車の点検・整備・検査に係る一般的な知識及び技能（自動車整備士（総合）は、電子制御装置に係る内容を含む）を有する者 ✓ 単独で特定整備作業が行える水準
三級	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自動車の点検・整備に係る基礎的な知識及び技能を有する者 ✓ 上位の自動車整備士の指示に従って、1人で整備が行える水準
特殊	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自動車の各々の分野に係る一般的な知識及び技能（自動車電気・電子制御装置整備士及び自動車車体・電子制御装置整備士は、電子制御装置に係る内容を含む）を有する者

3.2. 新たな自動車整備士の役割

(1) 自動車整備士の種類に応じた役割

① 一級の自動車整備士

一級自動車整備士（総合）は、自動車整備士の最高位として、EV、PHV、HV、FCVなど多様化する自動車に対応するため、現行の一級大型自動車整備士、一級小型自動車整備士及び一級二輪自動車整備士の内容を含み、整備主任者や自動車検査員の役割を担えることとする。

一級自動車整備士（二輪）は、現行の一級二輪自動車整備士と同様の知識・技能を有するものとするが、二輪自動車のみを対象とする事業場において整備主任者や自動車検査員の役割を担えることとし、役割の明確化を図ることとする。

② 二級の自動車整備士

二級自動車整備士（総合）は、3.1. で述べたとおり、高度化する自動車整備事業の中核を担うことから電子制御装置の内容を含み、整備主任者や自動車検査員の役割を担えることとする。

二級自動車整備士（二輪）は、現行の二級二輪自動車整備士と同様の知識・技能を有するものとするが、二輪自動車のみを対象とする事業場において整備主任者や自動車検査員の役割を担えることとし、役割の明確化を図ることとする。

③ 三級の自動車整備士

自動車整備士の入門として、現行の三級自動車整備士の役割と同様に、自動車整備事業の認証に必要な自動車整備士数に含めることとし、一級又は二級自動車整備士の補佐としての役割を担うこととする。

④ 特殊の自動車整備士

電子制御装置整備に特化した特殊自動車整備士などの新設を検討したが、電気装置や車体の整備を行う際には、衝突被害軽減ブレーキなど先進安全装置の各種センサの調整等も伴うことから、自動車電気装置整備士及び自動車車体整備士については、それぞれ自動車電気・電子制御装置整備士及び自動車車体・電子制御装置整備士として、電子制御装置整備に対応できるようにすることとし、電子制御装置整備のみを対象とする事業場において整備主任者の役割を担えることとする。

なお、自動車タイヤ整備士は、現行どおりとする。

また、現行の二級自動車シャシ整備士の役割を引き継ぐ対応として、自動車車体・電子制御装置整備士は、一定の講習を修了した場合に原動機を除く事業場に限り整備主任者の役割を担えることとする。

表 自動車整備士の種類に応じた役割

役割		自動車検査員		整備主任者				整備管理者	整備士数			
事業内容		指定整備		特定整備					特定整備			
		全車	二輪限定	①分解整備		②電子制御装置整備	③分解整備+電子制御装置整備		①分解整備		②電子制御装置整備	③分解整備+電子制御装置整備
全車	二輪限定			全車	二輪限定			全車	二輪限定			
一級	自動車整備士（総合）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	自動車整備士（二輪）	×	○	×	○	×	×	○	×	○	×	×
二級	自動車整備士（総合）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	自動車整備士（二輪）	×	○	×	○	×	×	○	×	○	×	×
三級	自動車整備士（総合）	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○
	自動車整備士（二輪）	×	×	×	×	×	×	○	×	○	×	×
特殊	自動車タイヤ整備士	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	自動車電気・電子制御装置整備士	×	×	○	○	×	×	×	×	○	×	×
	自動車車体・電子制御装置整備士	×	○*	○	○	○*	×	×	○*	○	○*	○*

*原動機を除く事業場であって、一定の講習を修了した場合に、担うことが可能

(2) 優良認定整備事業における役割

基本的に一級から三級の資格が必要となるが、自動車車体・電子制御装置整備士については、一定の講習を修了した場合に整備士数に含めることを可能とする。

表 自動車整備士の種類に応じた優良認定整備事業における役割

事業内容		優良認定整備事業 (一種・二種整備工場)		優良認定整備事業（特殊整備工場）			
				車体整備作業 一種・二種	原動機 整備作業	電気装置 整備作業	タイヤ 整備作業
自動車整備士数		・一種 4人以上 ・二種 2人以上	保有割合 1/3以上	2人以上	1人以上	2人以上	2人以上
一級	自動車整備士（総合）	○	○	×	○	×	×
	自動車整備士（二輪）	○	○	×	○	×	×
二級	自動車整備士（総合）	○	○	×	○	×	×
	自動車整備士（二輪）	○	○	×	○	×	×
三級	自動車整備士（総合）	○	○	×	○	×	×
	自動車整備士（二輪）	○	○	×	○	×	×
特殊	自動車タイヤ整備士	×	○	×	×	×	○
	自動車電気・電子制御装置整備士	×	○	×	×	○	×
	自動車車体・電子制御装置整備士	○*	○	○	×	×	×

*一定の講習を修了した場合に、担うことが可能

3.3. その他の見直し

3.3.1. 電気・電子系学科卒業者に対する実務経験の短縮

二級及び三級並びに特殊自動車整備士の受験資格では、従来から機械系の大学等において、自動車整備の実務経験の一部に相当する知識・技能を有していると考え、他の学生よりも必要な実務経験を短縮していた。

一方、最近の自動車にはカメラやセンサなどの電子制御装置の搭載が進んでおり、電気・電子系の学生も機械系と同様に自動車整備の実務の一部に相当する知識・技能を有していると考え、実務経験の短縮が可能と判断し、電気・電子系の課程の大学等を卒業した学生についても、機械系と同様に必要な実務経験を短縮する。

3.3.2. 実務経験期間の柔軟な運用

各資格の受験に必要な実務経験期間について、例えば、原則として1年の実務経験が必要な三級の自動車整備士の受験にあたり、年度当初の4月1日から実務を行った場合、これまでは、当該年度末に必要な1年の実務経験を満たすこととなり、翌年度に実施される最初の試験を受験することになる。

これについては、自動車整備士を目指す方々や資格取得のための教育を自社で行っている自動車整備事業者にとって、過度な負担となっていることから、実務を開始した年度末の試験を受験可能とする。

3.3.3. 実務経験として認められる整備作業

現行制度において、電子制御装置の整備作業は、自動車電気装置整備士の受験資格に係る実務経験として認められる整備作業となっている。

新制度においては、電子制御装置の整備の知識・技能を自動車電気・電子制御装置整備士及び自動車車体・電子制御装置整備士に求めることとすることから、それぞれの自動車整備士の実務経験として電子制御装置の整備作業を含めることとする。

3.3.4. 自動車整備技能登録試験の試験日及び合格発表日の前倒し

現行では、年度末に実施する自動車整備技能登録試験の学科試験の合格発表を4月上旬頃に行っているが、厚生労働省の離職者再就職事業に対応するため、3月中に合格発表できるようにし、それに伴い試験日も前倒しすることとする。

なお、試験日の変更については、受験者や養成施設への影響が大きいため、その実施については、学校関係者や試験実施者へ十分な周知をし準備を進める。

3.3.5. 現行の一種養成課程修了者に対する措置

新制度における一種養成施設の養成課程を修了した者は、新制度の試験を受験することとし、現行の一種養成施設の養成課程を修了した者は、現行制度の試験を受験することを基本とする。

ただし、新制度開始ののち2年後には、現行制度における養成施設を修了し、実技試験の免除を受けられなくなるため、現行制度の試験を実施しない予定としている。そのため、現行制度の一種養成施設の養成課程を修了した者が現行制度の試験に合格できなかった場合は、当該修了者に過度な負担が掛かることから、新制度の試験を受験することができるように手当する。

表 現行の一種養成課程修了者における新資格の受験資格・実技免除の考え方

新資格 一種養成施設 の旧養成課程 旧課程で新試験可(○) 旧試験救済措置(△)	一級自動車整備士 (総合)		一級自動車整備士 (二輪)		二級自動車整備士 (総合)		二級自動車整備士 (二輪)		三級自動車整備士 (総合)		三級自動車整備士 (二輪)		自動車 タイヤ 整備士		自動車 電気・電子 制御装置 整備士		自動車 車体・電子 制御装置 整備士	
	受験資格	実技免除	受験資格	実技免除	受験資格	実技免除	受験資格	実技免除	受験資格	実技免除	受験資格	実技免除	受験資格	実技免除	受験資格	実技免除	受験資格	実技免除
一級大型自動車整備士	△	×	△	×	△	×	△	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
一級小型自動車整備士	△	×	△	×	△	×	△	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
一級二輪自動車整備士	△	×	△	×	△	×	△	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
二級ガソリン自動車整備士	×	×	×	×	△	×	△	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
二級ジーゼル自動車整備士	×	×	×	×	△	×	△	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
二級自動車シャシ整備士	×	×	×	×	△	×	△	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
二級二輪自動車整備士	×	×	×	×	△	×	△	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
三級自動車シャシ整備士	×	×	×	×	×	×	×	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
三級自動車ガソリン ・エンジン整備士	×	×	×	×	×	×	×	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
三級自動車ジーゼル ・エンジン整備士	×	×	×	×	×	×	×	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
三級二輪自動車整備士	×	×	×	×	×	×	×	×	△	×	△	×	×	×	×	×	×	×
自動車タイヤ整備士	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	×	×	×
自動車電気装置整備士	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	△	×	×	×
自動車車体整備士	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	△	×

3.3.6. 一級自動車整備士試験における口述試験の廃止

一級の自動車整備士試験については、学科試験（筆記試験・口述試験）及び実技試験で構成されている。その中で、口述試験において測るユーザーとの対話スキルの重要性に変わりはないが、その実施方法について形骸化しているとの指摘があり、改善が求められている。

そのため、学科試験の範囲内で実施する口述試験を廃止し、ユーザーとの対話スキルを確認する内容を実技試験に含める変更を行う。

3.3.7. 試験範囲

学科試験及び実技試験の科目については、現行の科目においても電子制御装置に係る内容を含むことができるため、科目の変更の必要はないものとした。

ただし、一級から三級の自動車整備士（総合）については、自動車の種類を全ての自動車とし、二輪自動車の整備等に際し必要な知識・技能を求める。

また、特殊の自動車整備士のうち、自動車電気・電子制御装置整備士及び自動車車体・電子制御装置整備士については、自動車の装置の種類に電子制御装置を追加する。

(1) 一級

技能検定の種類	自動車の種類	学科試験の科目	実技試験の科目
一級自動車整備士（総合）の技能検定	全ての自動車（二輪含む）	一 構造、機能及び取扱法 二 点検、修理、調整及び完成検査の方法 三 整備用機械に関する初等知識 四 整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法	一 基本工作 二 点検、分解、組立て、調整及び完成検査（これらの実施に必要な一般的なコミュニケーション技術を含む。） 三 修理（修理の実施に必要な一般的なコミュニケーション技術を含む。）
一級自動車整備士（二輪）の技能検定	二輪の小型自動車及び二輪の軽自動車	五 材料及び燃料油脂の性質及び用法 六 図面に関する一般知識 七 保安基準その他の自動車の整備に関する法規	四 整備用の試験機、計量器及び工具の取扱い

* 実技試験は現行の口述試験の要素を含めた内容に変更（口述試験自体は廃止）

(2) 二級

技能検定の種類	自動車の種類	学科試験の科目	実技試験の科目
二級自動車整備士 (総合)の技能検 定	全ての自動車 (二輪含む)	一 構造、機能及び取扱法 に関する一般知識 二 点検、修理、調整及び 完成検査の方法 三 整備用の試験機、計量 器及び工具の構造、機 能及び取扱法に関す る一般知識	一 基本工作 二 点検、分解、組立て、 調整及び完成検査 三 一般的な修理 四 整備用の試験機、計量 器及び工具の取扱い
二級自動車整備士 (二輪)の技能検 定	二輪の小型自動車 及び二輪の軽自動車	四 材料及び燃料油脂の 性質及び用法に関す る一般知識 五 図面に関する初等知 識 六 保安基準その他の自 動車の整備に関する 法規	

(3) 三級

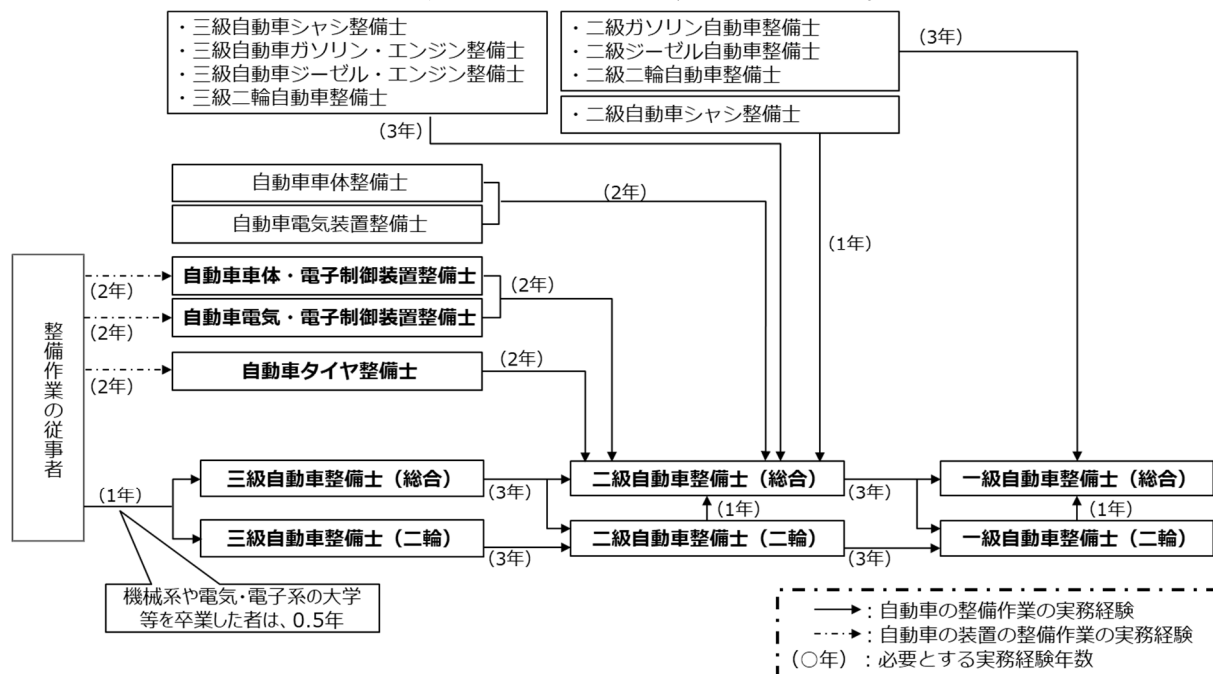
技能検定の種類	自動車の種類	学科試験の科目	実技試験の科目
三級自動車整備士 (総合)の技能検 定	全ての自動車 (二輪含む)	一 構造、機能及び取扱法 に関する初等知識 二 点検、修理及び調整に 関する初等知識 三 整備用の試験機、計量 器及び工具の構造、機 能及び取扱法に関す る初等知識	一 簡単な基本工作 二 分解、組立て、簡単な 点検及び調整 三 簡単な修理 四 簡単な整備用の試験 機、計量器及び工具の 取扱い
三級自動車整備士 (二輪)の技能検 定	二輪の小型自動車 及び二輪の軽自動車	四 材料及び燃料油脂の 性質及び用法に関す る初等知識 五 保安基準その他の自 動車の整備に関する 法規	

(4) 特殊

技能検定の種類	自動車の装置の種類	学科試験の科目	実技試験の科目
自動車タイヤ整備士の技能検定	タイヤ及びその附属装置	一 構造、機能及び取扱法 二 点検、修理、調整及び完成検査の方法 三 整備用機械に関する初等知識	一 基本工作 二 点検、分解、組立、調整及び完成検査 三 修理 四 整備用の試験機、計量器及び工具の取扱い
自動車電気・電子制御装置整備士の技能検定	電気装置及び電子制御装置	四 整備用の試験機、計量器及び工具の構造、機能及び取扱法 五 材料の性質及び用法 六 図面に関する一般知識	
自動車車体・電子制御装置整備士の技能検定	車わく及び車体並びに電子制御装置	七 保安基準その他の自動車の整備に関する法規	

3.4. スキルアップの考え方

下図に示すとおり、現行の自動車整備士資格保有者においても、新制度における一級自動車整備士（総合）を最終的に目指せる仕組みとする。



※海技士や航空整備士などの資格取得者に係る受験資格の取扱いは現行と同様

図 自動車整備士のスキルアップイメージ

4. 今後の予定

自動車整備士養成施設に入学し資格の取得を目指す学生への十分な周知期間及び新たに実習等で使用する教材等を調達する期間を設ける必要がある。

自動車整備士養成施設において使用する新たな自動車整備士に対応する教科書の作成については、各自動車整備士のレベル感を図るため、三級から作成することとする。

三級については、教科書の完成予定が令和5年9月であり、指導員が新たな教科書による教育を実施するための準備期間を考慮すると、令和6年度から一級養成施設（以下「一養」という。）の養成課程が開始され、高等学校の修業年限の3年後の令和8年度末に新制度における養成課程が修了した者に対して登録試験を実施することとする。

二級については、教科書の完成予定が令和6年9月であり、指導員が新たな教科書による教育を実施するための準備期間を考慮すると、令和7年度から一級の養成課程が開始され、専門学校等の修業年限の2年後の令和8年度末に新制度における養成課程が修了した者に対して登録試験を実施することとする。

一級については、教科書の完成予定が令和8年3月であり、指導員が新たな教科書による教育を実施するための準備期間を考慮すると、令和9年度から一級の養成課程が開始され、専門学校等の修業年限の2年後の令和10年度末から新制度における養成課程修了者は登録試験を受験することになる。ただし、実務経験による受験者や二級養成施設の修了者への対応として、令和9年度末から新制度における登録試験を実施することとする。

以上のことから、公布日を令和4年5月とし、施行日を令和9年1月1日としている。

なお、旧二級養成課程を修了した場合、旧一級養成課程に進級できるといったように一貫した教育となるよう配慮している。

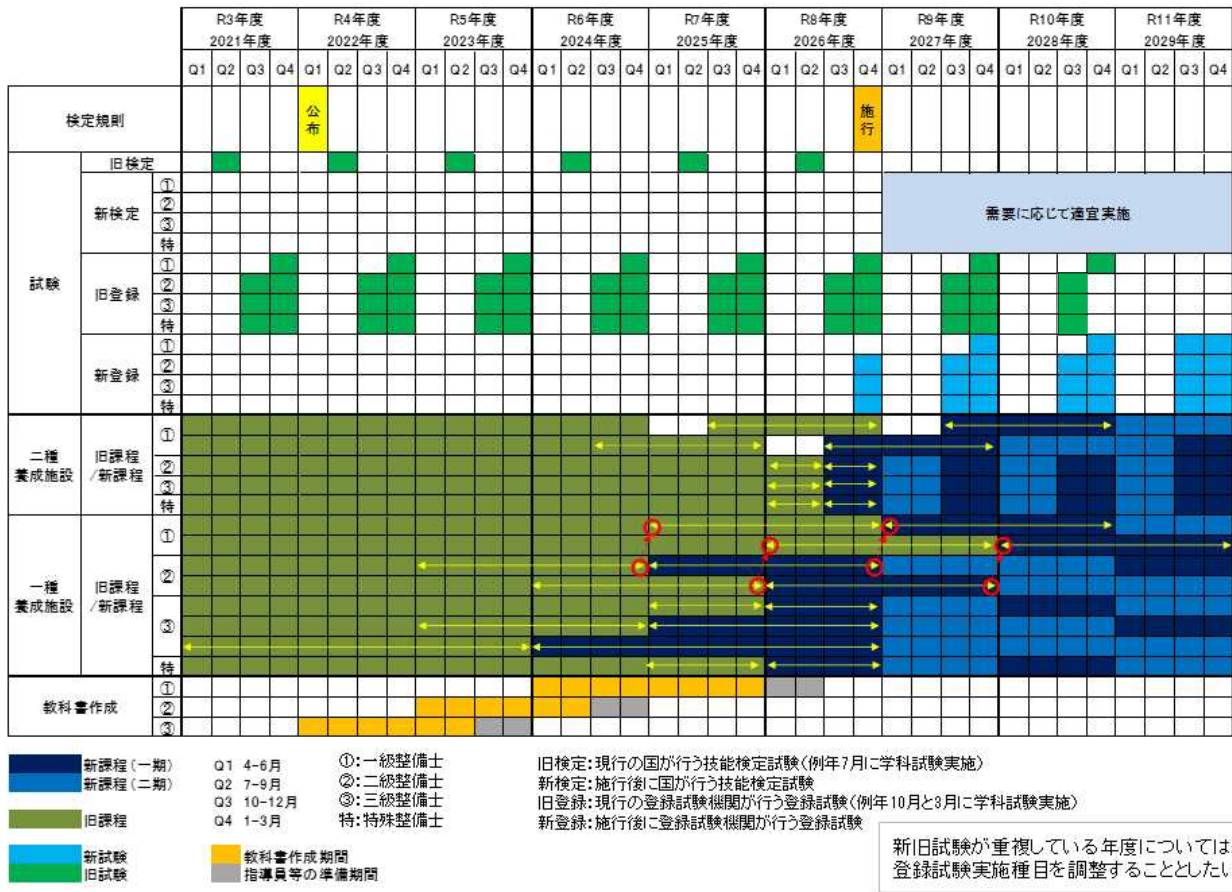


図 今後の予定

5. 検討事項

以下に記載した各項目については、引き続き検討を進めることとし、今後の情勢の変化に応じて対応する。

5.1. 自動車等の整備作業に関する実務経験の大幅な短縮について

各自動車整備士の受験に必要な実務経験年数が資格ごとに設定されている。

近年、一種養成施設への入学者数が減少している状況において、整備事業者は、自動車整備作業の実務経験のない者を採用する場合もある。この場合において、例えば、原則として、三級の自動車整備士を取得するのに最低1年、二級の自動車整備士を取得するのに最低3年、一級の自動車整備士を取得するのに最低3年の期間が必要になる。

このため、その実務経験の期間を短縮することで受験者数の増加が見込めることから短縮の是非についての検討を行った。

一方、実務経験を短縮することで、例えば、二級の自動車整備士であっても実務経験が少ないために1人で整備作業を実施できないことや試験の水準や問題数の増加による受験者への過度な負担などが生じることについて懸念が示された。

これらの懸念に対して効果的な解決方法が整理できないため、引き続き検討を行うこととする。

5.2. 自動車整備士養成施設に係る事項

5.2.1. 養成課程について

自動車整備士養成施設における養成課程については、各学校等のカリキュラムへの影響を考慮し、自動車整備士の種類別に定める総標準教育時間の大枠は変更することなく、スクラップ・アンド・ビルドで対応することとする。

ただし、一級から三級の自動車整備士（総合）には、二輪自動車の内容を含むこととし、二級自動車整備士（総合）、自動車電気・電子制御装置整備士及び自動車車体・電子制御装置整備士には、電子制御装置の整備に係る内容を含むこととする。

なお、詳細の科目、時間配分等については、引き続き検討を行うこととする。

5.2.2. 新しい養成の形態について

現在、各養成施設では、実車を用いた授業を実施することから、基本的に対面の集合形式で養成を行っているところである。

一方、インターネット回線等により電子的に接続して実施するオンライン授業など、新しい生活様式に対応した養成の形態が一部で実施されているが、生徒の受講状況の確認方法やその効果については十分な分析が必要であり、引き続き検討を行うこととする。

5.3. 自動車検査員の役割を担える資格の種類について

自動車技術の高度化・電子化に伴い、自動車整備士の整備技術の向上が求められており、一級の自動車整備士が有する高度な整備の知識・技能が今後益々重要になってくる。

一方、現行の資格制度では、一級又は二級の自動車整備士が整備主任者としての実務経験を積み、自動車検査員教習を修了することで自動車検査員に選任できることになっており、一級と二級の役割に明確な差がなかった。

このことから、自動車整備士の魅力向上や社会的地位の向上の観点から、自動車検査員として選任可能な資格を高度な整備の知識・技能を有する一級の自動車整備士に限るとすることの是非について検討を行った。

検討にあたり、自動車検査員を一級の自動車整備士に限ることにより、一級の自動車整備士を目指す方の増加を想定しつつ、現行制度における二級の自動車整備士は引き続き自動車検査員として選任可能とすることから、直ちに自動車検査員が不足することには至らない可能性があるとして、自動車検査員は一級の自動車整備士に限る案が示された。

しかしながら、整備業界から一級の自動車整備士のみが自動車検査員に選任可能とする制度となった場合、自動車検査員の資格を取得するまでの期間が長くなることにより自動車整備士を目指す方が益々減少することになるなど、様々な懸念が示されたことから、今回の改正においては、現行制度のとおり、一級又は二級の自動車整備士が自動車検査員に選任できることとし、今後引き続き検討を行うこととする。