

特定整備の最新動向及び次世代の整備業界

令和2年12月

国土交通省 関東運輸局

自動車技術安全部長

高井 誠治



1. 自動運転の動向及び道路運送車両法の改正について
2. 特定整備について
3. OBD検査について
4. 車検証の電子化について
5. 「特定改造」(OTA等)について
6. 自動車整備業における人材確保の取り組みについて

1. 自動運転の動向及び道路運送車両法の改正について

○ 交通事故の削減、地域公共交通の活性化、国際競争力の強化などの自動車及び道路を巡る諸課題に解決に大きな効果が期待される自動運転について、国土交通省としての的確に対応するため、平成28年12月、自動運転戦略本部を省内に設置(本部長:国土交通大臣)。

主な取組

1. 自動運転の実現に向けた環境整備

(1) 車両に関する安全基準の策定、制度整備

⇒G7交通大臣会合の場を活用した国際的な協力の主導(2017.6にイタリア・カリアリにて開催)
 国連WP29における安全基準の策定・国内導入(2021.11より衝突被害軽減ブレーキを段階的に義務付け、
 2020.6に自動運行装置の国際基準策定)
 安全な自動運転車の開発・実用化・普及を図るための改正道路運送車両法の施行及び自動運転車に関する安全基準を策定(2020.4)

G7交通大臣会合



(2) 自動運転の実現に向けた制度・環境整備

⇒自動運転における損害賠償責任について、国交省の研究会にて、運行供用者責任の維持等の方針を公表(2018.3)
 バス・タクシー事業への導入に関して、事業者が対応すべき事項等について、ガイドラインを公表(2019.6)
 自動運転車の普及促進に向けた道路空間のあり方について検討するため、自動運転に対応した道路空間検討会を設置し審議を行い、
 中間とりまとめを公表(2019.11)
 道路側からの支援に向け、道路法を改正し、自動運転車の運行を補助する施設(磁気マーカー等)を「自動運行補助施設」として道路附属物に、
 位置づけ専用空間や同施設など、自動運転に対応した道路空間の基準等を新たに整備(2020.5)

2. 自動運転技術の開発・普及促進

(1) 車両技術

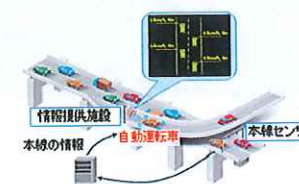
⇒「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及啓発
 大型自動運転バス車両の開発促進

(2) 道路と車両の連携技術

⇒自動運転を視野に入れた除雪車の高度化
 高速道路の合流部での情報提供による自動運転の支援



除雪車の高度化



合流部支援(2020.3 実験開始)

3. 自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装

(1) 移動サービスの向上

⇒ラストマイル自動運転による移動サービス(2017.6~)
 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス(2017.9~)
 ニュータウンにおける自動運転サービス(2019.2~)

(2) 物流の生産性向上

⇒トラックの隊列走行(2018.1~)
 後続車無人システム(後続車内有人状態)等の公道実証を行うとともに、新東名・新名神を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ支援を推進



道の駅等を拠点とした自動運転サービス(道の駅「かみこあに」において社会実装(R1.11~))

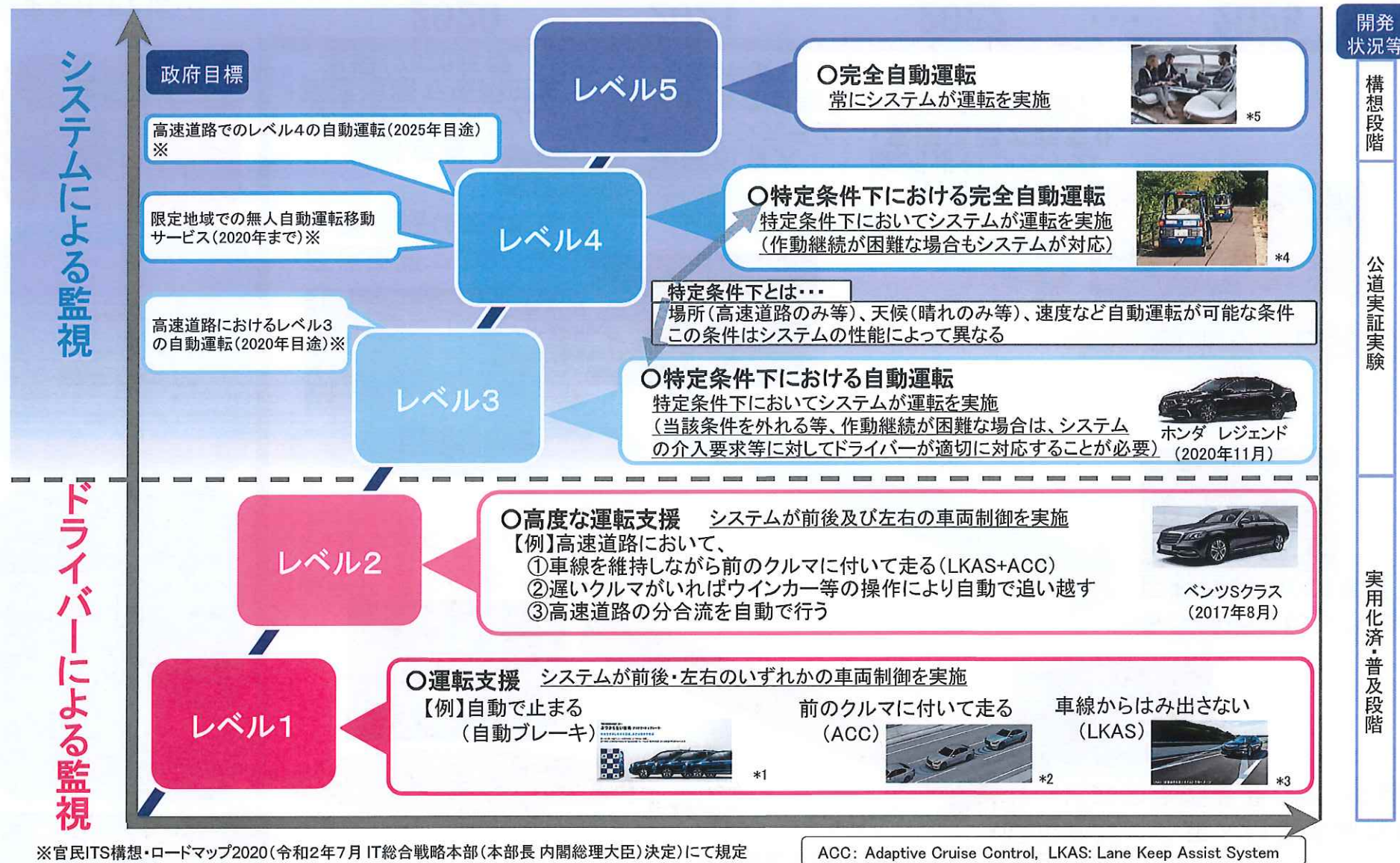


ニュータウンにおける自動運転サービス



トラック隊列走行の公道実証

1-2 自動運転のレベル分けについて



※官民ITS構想・ロードマップ2020(令和2年7月 IT総合戦略本部(本部長 内閣総理大臣)決定)にて規定

*1 (株)SUBARUホームページ *2 日産自動車(株)ホームページ *3 本田技研工業(株)ホームページ
*4 福井県永平寺町実証実験 *5 CNET JAPANホームページ

1-3 自動運転の実現に向けた政府目標

政府目標※

※官民ITS構想・ロードマップ2020(2020.7 IT総合戦略本部(本部長 内閣総理大臣)決定)

レベル4

特定条件下*
における
完全自動運転
(運転者への
交代無し)

移動サービス



・限定地域での無人自動運転
移動サービス(2020年まで)

・限定地域での無人自動運転移動
サービスの全国普及(2025年目途)



レベル3

特定条件下*
における
自動運転
(運転者への
交代有り)

自家用車



・高速道路でのレベル3
自動運転(2020年目途)



・高速道路でのレベル4
自動運転(2025年目途)



レベル2

高度な
運転支援

物流サービス



後続車無人
隊列走行システム
・高速道路で技術的に
実現(2020年度)

後続車有人
隊列走行システム
・高速道路で商業化
(2021年まで)

後続車無人
隊列走行システム
・高速道路で商業化
(2022年度以降)

*特定条件下とは…
場所(高速道路のみ等)、天候(晴れのみ等)、速度など自動運転が可能な条件
この条件はシステムの性能によって異なる

2020

2021

2022

...

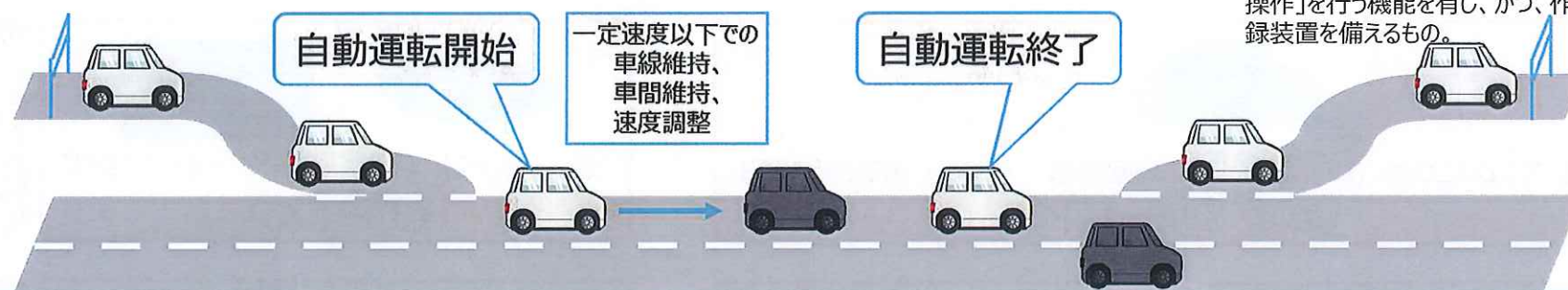
2025

■ 高速道路での自動運転（レベル3） ※1※2

- 本線上で自動運転開始可能
- 一定速度以下での車線維持、車間維持、速度調整を自動で実施
- 本線上で自動運転終了

※1 現状を加味した仮置きであり、メーカー等の技術開発の努力により、広い範囲で実現する可能性もある。

※2 自動運転とは、運転者が「自動運行装置」を使用して運転すること。
自動運行装置：一定の走行環境条件内において、センサー類やコンピューターを用いて、自動車の操縦に必要な「認知・予測・判断・操作」を行う機能を有し、かつ、作動状態記録装置を備えるもの。



■ 実証実験の枠組を利用した自動運転移動サービス

- 比較的単純な限定領域（ODD） ※3
- 1人で1台または複数台の遠隔監視・操作
- ODDを超えた場合※4は、車両は速やかに運行を中止し、遠隔監視・操作者又は車両内のサービス提供者等が必要な対応を実施

※3 ODDの設定の例：

- ・ 廃線跡や過疎地等の他の交通参加者との接点の少ないエリア／道路
- ・ 低速かつ特定のルートのみで運行、特定の場所での乗降

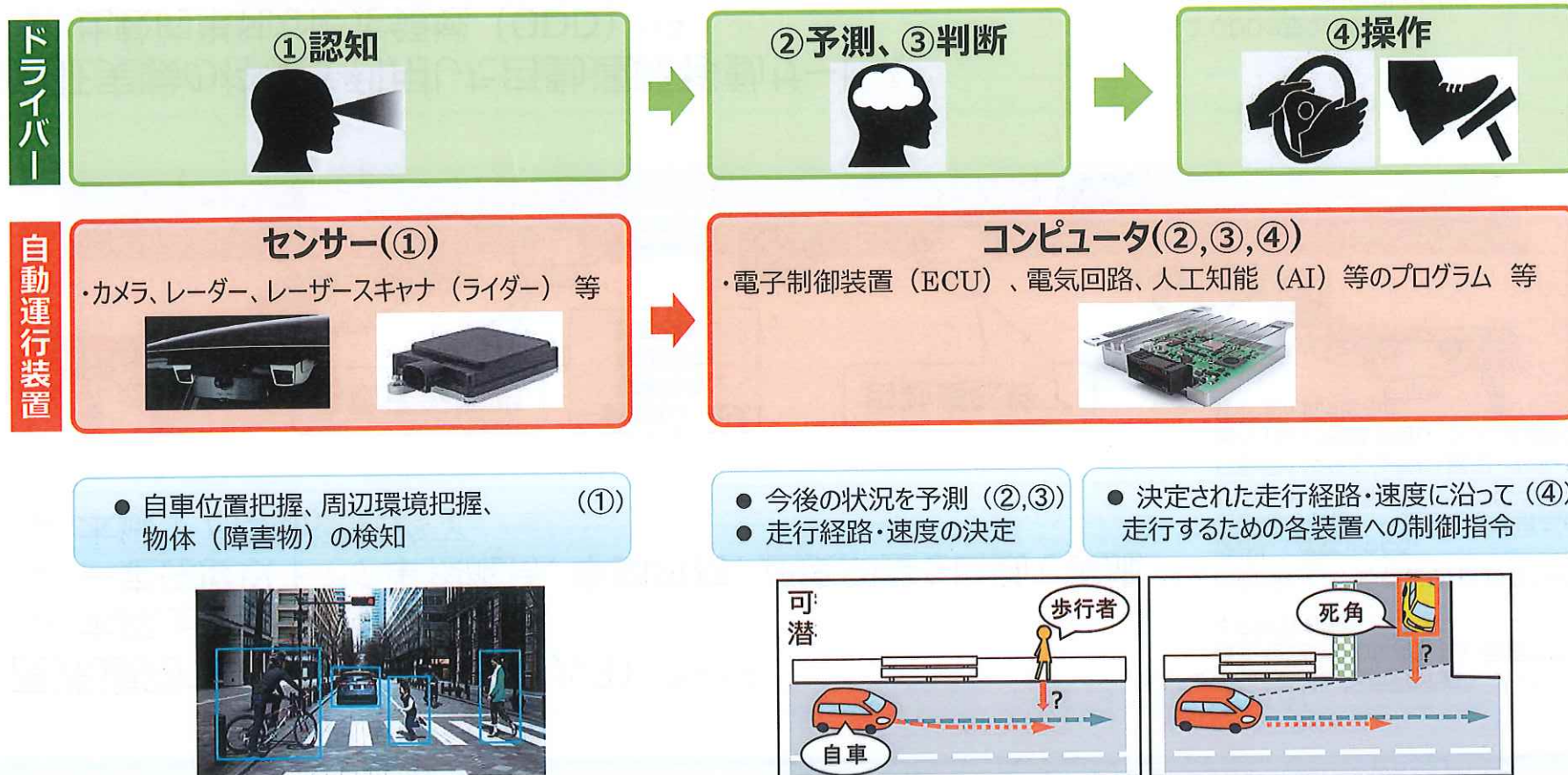
※4 ODDを超える場合の例：

- ・ 違法駐車車両があり、車線をはみ出さないと避けられない場合
- ・ 雪により、走行車線がわからない場合



1-5 自動運転システム(自動運行装置)とは

- 自動運転システムは、これまでドライバーが行っていた**認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替**する機能を有するもの
- 具体的には、センサーにより車両の走行状態や周囲の交通状況等を「**認知**」した上で、得られた情報をもとに、コンピューターにより、その後の出来事を「**予測**」し、最適な走行経路・速度は何かを「**判断**」し、当該判断に基づき自動車の運行に必要な各装置を適切に「**操作**」するもの



(画像はSUBARU、ContinentalのHP等より引用)

1-6 自動運行装置の保安基準等の概要(省令・告示等)

国内基準 策定の取組

基準策定までの車両安全のための
ガイドライン策定(18.9)

改正道路運送車両法
の成立(19.5)

パブリックコメント(19.12)

改正道路運送車両法・
保安基準(省令)の施行(20.4)

○改正概要(保安基準関係)

- ・国が定める保安基準の対象装置に「自動運行装置」を追加
- ・自動運行装置が使用される条件(走行環境条件)*を国土交通大臣が付与 等

※場所(高速道路のみ等)、天候(晴れのみ等)、
速度など自動運転が可能な条件。
この条件はシステムの性能によって異なる

基本 スタンス

- ・国連WP29におけるこれまでの国際議論も踏まえつつ、「自動運行装置」の国内基準を策定・施行
- ・引き続き国際議論をリードするとともに、国際基準が成立した場合には、速やかに同基準を国内導入

自動運行装置の保安基準

1. 性能

- (1) 走行環境条件内において、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないこと
- (2) 走行環境条件外で、作動しないこと
- (3) 走行環境条件を外れる前に運転操作引継ぎの警報を発し、運転者に引き継がれるまでの間、安全運行を継続するとともに、引き継がれない場合は安全に停止すること
- (4) 運転者の状況監視のためのドライバーモニタリングを搭載すること
- (5) 不正アクセス防止等のためのサイバーセキュリティ確保の方策を講じること 等



2. 作動状態 記録装置

- 自動運行装置のON/OFFの時刻 ➢ 引継ぎ警報を開始した時刻
 - 運転者が対応可能でない状態となった時刻 等
- を6ヶ月間にわたり(又は2500回分)記録できること

3. 外向け 表示

- ・自動運転車であることを示すステッカー
を車体後部に貼付(メーカーに要請)

走行環境条件の付与手続き

- (1) 申請者は、場所、天候、速度など自動運転が可能となる状況等を記載した申請書等を国土交通大臣に提出
- (2) 国土交通大臣は当該状況における自動運行装置の性能が保安基準に適合すると認めたときは条件を付与(付与書を交付)

その他

- ・実証実験と同様に、無人移動サービス車の実用化等においても基準緩和認定制度(ハンドル、アクセルペダル等)を活用できるよう措置 等



1-7 自動運転車(レベル3)の型式指定

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和2年11月11日

自動車局審査・リコール課

世界初！自動運転車(レベル3)の型式指定を行いました

国土交通省は、本田技研工業株式会社から申請のあった車両(通称名:レジェンド)に対し、自動運行装置を備えた車両としては世界初の型式指定を行いました。

1. 概要

本田技研工業(株)から申請のあった自動運行装置を搭載した自動運転車(レベル3)について、(独)自動車技術総合機構交通安全環境研究所における保安基準適合性の審査を踏まえ、本日、世界で初めて型式指定を行いました。

自動運転車については、交通事故の削減、高齢者等の移動手段の確保、物流分野における生産性向上等、我が国が抱える様々な社会課題の解決に大きな役割を果たすことが期待されています。そのため、自動運転に係る政府全体の戦略である「官民ITS構想・ロードマップ」(ITS総合戦略本部決定)において、市場化・サービス化に係るシナリオと目標を掲げ、国土交通省を含め官民一体となって早期実現に向け取り組んでおります。(別紙1)

同ロードマップにおいて、高速道路の自動運転車(レベル3)の市場化目標時期が2020年目途とされていることを踏まえ、国土交通省では、昨年5月の道路運送車両法の一部改正に基づき、本年3月、世界に先駆けて自動運転車の保安基準を策定するなど、早期導入に向け制度整備を進めてきました。(別紙2)

国土交通省としては、引き続き、自動走行分野において世界をリードし、様々な車社会の課題解決に大きく寄与する自動運転の一層の実用化、普及に取り組んでまいります。

2. 今回型式指定を行った自動運転車に搭載された自動運行装置(名称:Traffic Jam Pilot)

高速道路での渋滞時における運転者の運転操作の負荷を軽減することを目的に、前走車をはじめ周辺の交通状況を監視するとともに、運転者に代わって運転操作を行い、車線内の走行を維持しながら前走車に追従する装置。(別紙3)

※当該装置は、型式指定にあたり国土交通大臣が付与した特定条件(走行環境条件)の範囲内で作動が可能となり、作動後、走行環境条件を満たさなくなる場合や故障発生時等においては、警報を発し運転者による運転操作を求めますので、運転者は過信せず常に運転できる状況を維持する必要があります。

自動運行装置の構成

外界認識(車両周辺)

- カメラ
- レーダー
- ライダー

自車位置認識

- 高精度地図
- 全球測位衛星システム(GNSS)

ドライバー状態検知

- ドライバーモニタリングカメラ

機能冗長化

- 電源系統
- ステアリング機能
- ブレーキ機能

自動運行装置に必要な対応・装備

- サイバーセキュリティ
- ソフトウェアアップデート
- 作動状態記録装置
- 外向け表示(ステッカー)



※本田技研工業(株)提供

高速道路本線上での渋滞時の自動運転を提供



名称：トラフィックジャムパイロット(TJP)

周辺の交通状況監視から解放され
運転負担を軽減

主な走行環境条件

1. 道路状況及び地理的状况

- (道路区間) 高速自動車国道、都市高速道路及びそれに接続される又は接続される予定の自動車専用道路
(一部区間を除く)
- (除外区間/場所) 自車線と対向車線が中央分離帯等により構造上分離されていない区間
急カーブ、サービスエリア・パーキングエリア、料金所など

2. 環境条件

- (気象状況) 強い雨や降雪による悪天候、視界が著しく悪い濃霧又は日差しの強い日の逆光等により自動
運行装置が周辺の車両や走路を認識できない状況でないこと
- (交通状況) 自車が走行中の車線が渋滞又は渋滞に近い混雑状況であるとともに、前走車及び後続車が
自車線中心付近を走行していること

3. 走行状況

- (自車の速度) 自車の速度が自動運行装置の作動開始前は約30km/h未満、作動開始後は約50km/h
以下であること
- (自車の走行状況) 高精度地図及び全球測位衛星システム(GNSS(Global Navigation Satellite System))
による情報が正しく入手できていること
- (運転者の状態) 正しい姿勢でシートベルトを装着していること
- (運転者の操作状況) アクセル・ブレーキ・ハンドルなどの運転操作をしていないこと

※本田技研工業(株)提供

1-9「安全運転サポート車」の普及促進

○高齢運転者による死亡事故を踏まえ、官民が連携し、高齢運転者による交通事故防止対策に取り組む必要。

1.「安全運転サポート車」のコンセプト

「衝突被害軽減ブレーキ」、「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」等の先進安全技術を搭載した乗用車等。



2.「安全運転サポート車」の普及啓発等

- ◆ 愛称(セーフティー・サポートカー (略称:**サポカー**))を冠し、官民を挙げて**普及啓発**を推進。
- ◆ 自動車メーカーに対し、新車への先進安全技術の装備拡大や**後付け**の安全運転支援装置の開発等を要請。

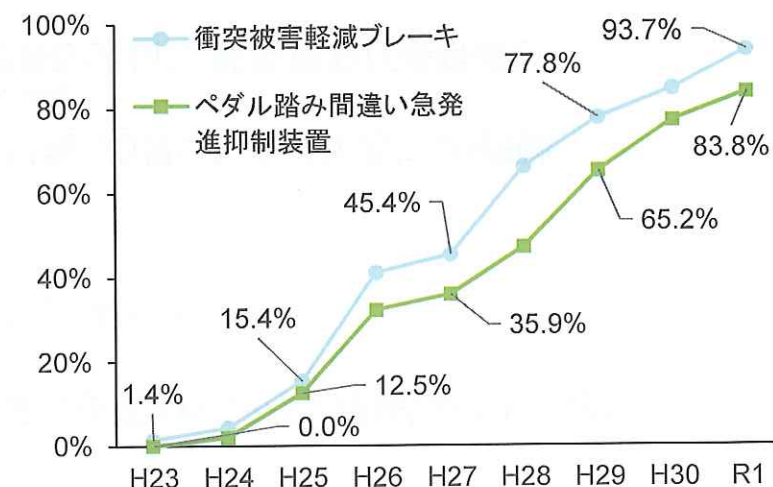


3. サポカー補助金

65歳以上の高齢者を対象として、対歩行者の「衝突被害軽減ブレーキ」や「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を装備する自動車について、装置の認定を行った上で、その購入等を支援する**サポカー補助金**を令和2年3月から開始

車両購入 【補助単価】	①+②の 場合	①のみの場合	後付装置 【補助単価】	
登録車	10万円	6万円	障害物検知機能付きペ ダル踏み間違い急発進 抑制装置等	4万円
軽自動車	7万円	3万円		
中古車	4万円	2万円	ペダル踏み間違い急発 進抑制装置	2万円

<目標> 2020年までに衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする



- ・ 令和3年11月より新型乗用車より衝突被害軽減ブレーキを順次義務付け

① 衝突被害軽減ブレーキ
(自動ブレーキ)



② ペダル踏み間違い
急発進抑制装置



令和元年5月24日公布

背景・必要性

- 自動運転車については、高速道路において自動運転を実施する車や、過疎地等の限定地域において無人で移動サービスを提供する車の2020年目途の実用化に向けて技術開発が進められているが、現行法は自動運転車を想定したものとなっていない
- 自動車技術の電子化・高度化により、自動ブレーキ等の先進技術搭載車が急速に普及し、通信を活用したソフトウェアの更新による自動車の性能変更が可能となっている

自動運転車等の安全な開発・実用化・普及を図りつつ、設計・製造過程から使用過程にわたり、自動運転車等の安全性を一体的に確保するための制度整備が必要

- 自動運転に係る制度整備大綱(平成30年4月17日、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部)
 - ①保安基準の段階的な策定 ②保安基準と走行環境条件※により一体的に安全性確保 (※ 走行速度、ルート、天候、時間等の制限等)
 - ③使用過程車について、保守管理(点検整備・車検)及びソフトウェア更新に対する審査の在り方を検討し、必要な対策を実施



高速道路における自動運転



法案の概要

1. 保安基準対象装置への自動運行装置の追加※1

- 保安基準の対象装置に「自動運行装置」を追加
- 自動運行装置が使用される条件(走行環境条件)を国土交通大臣が付すこととする



高速道路における自動車線変更

自動運行装置

- ・プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な装置であって、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で使用される場合において、自動車を運行する者の認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有する装置
- ・作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置を含む

3. 分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け※3

- 事業として行う場合に認証が必要な「分解整備」の範囲を、対象装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備等に拡大、名称を「特定整備」に改正
- 自動車製作者等から、特定整備を行う事業者等に対し、点検整備に必要な型式固有の技術情報を提供することを義務付け

新たに対象となる整備・改造の例
(カメラ、レーダー等のセンサーの交換・修理)



5. その他

- 自動車の型式指定制度における適切な完成検査を確保するため、完成検査の瑕疵等の是正措置命令等を創設※5
- 自動車検査証の電子化(ICカード化)、自動車検査証の記録等事務に係る委託制度を創設※6



2. 自動車の電子的な検査に必要な技術情報の管理に関する事務を行わせる法人の整理※2

- 電子的な検査の導入に伴い、自動車の検査における電子的な基準適合性審査に必要な技術情報の管理に関する事務を(独)自動車技術総合機構に行わせる



4. 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造等に係る許可制度の創設等※4

- 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造であって、その内容が適切でなければ自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものを電気通信回線の使用等によりする行為等に係る許可制度を創設
- 許可に関する事務のうち技術的な審査を(独)自動車技術総合機構に行わせる



- 【施行日】
- ※1、2、3 : 令和2年4月1日
 - ※4 : 公布の日から1年6ヶ月以内
 - ※5 : 公布の日(一部については同日から起算して20日を経過した日)
 - ※6 : 公布の日から4年以内

【目標・効果】

- 高速道路における自動運転(レベル3)の実用化 : 2020年目途
- 限定地域における無人自動運転移動サービス(レベル4)を実用化 : 2020年まで
- 自動ブレーキの新車乗用車搭載率 : 2020年までに9割以上

2. 特定整備について

背景

衝突被害軽減ブレーキ、レーンキープシステム等の電子的に制御されている先進技術について、整備作業が適切でない場合、機能が発揮されないばかりでなく事故につながるおそれがあることから、国の認証が必要となる整備作業にこれら電子制御装置の整備作業を追加。

新たに特定整備の対象とする作業(電子制御装置整備作業)

- ① 自動運行装置の取り外しや作動に影響を及ぼすおそれのある整備・改造
- ② 衝突被害軽減ブレーキ、レーンキープシステムに用いられる、前方をセンシングするためのカメラ等を取り外して行う整備・改造
- ③ 上記に係るカメラ、レーダー等が取り付けられている車体前部(バンパ、グリル)、窓ガラスの脱着
※その後、カメラ等の機能調整が必要となるため

【参考:改正車両法の概要】

- 認証を要する「分解整備」の対象装置に「自動運行装置」を追加するとともに、対象装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備・改造にまで定義を拡大し、名称を「特定整備」に改める。
- 自動車製作者等に対し、点検整備に必要な型式固有の技術情報を特定整備を行う事業者等へ提供することを義務付ける。

特定整備 (I・IIの両方を指す)

I. 分解整備 ※

+

II. 電子制御装置整備(新設)

※ エンジンやブレーキなど自動車の重要な保安部品を取り外して行う整備・改造

複眼カメラ



(スバルHPより)

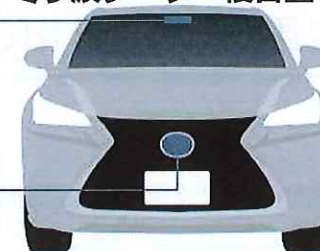
カメラ・ミリ波レーダー複合型



単眼カメラ



ミリ波レーダー
(写真はイメージです)



(レクサスHPより)

認証基準について

- 設備、従業員に関する要件を設ける(道路運送車両法第80条)こととされており、詳細の内容は省令(道路運送車両法施行規則第57条)に規定

特定整備 (I・IIの両方を指す)

I. 分解整備

+

II. 電子制御装置整備

(I) 分解整備のみを行うパターン

(II) 電子制御装置整備のみを行うパターン

(III) 分解整備及び電子制御装置整備の両方を行うパターン

いずれも可能

認証基準の変更無し

認証基準を新設

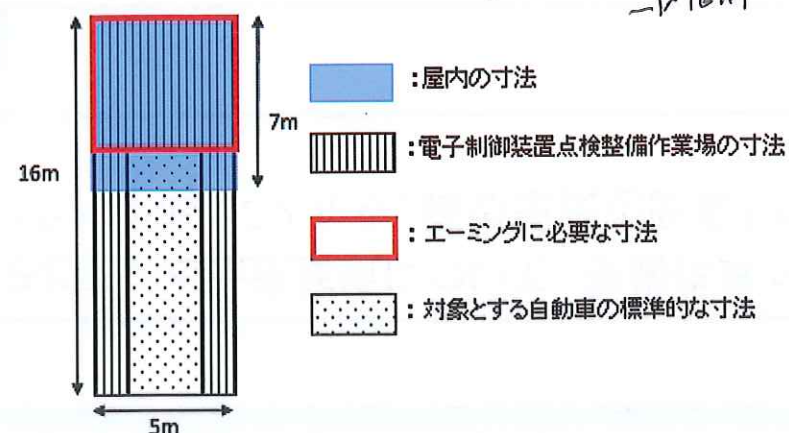
電子制御装置整備の認証基準

- 寸法要件を満たした電子制御装置点検整備作業場(点検作業場等と兼用可。離れた場所にある作業場も可。)
- 整備用スキャンツール
- 整備要領書等の点検整備に必要な情報の入手体制
- 整備主任者として、1級、2級、電気装置整備士又は車体整備士(ただし、1級(二輪を除く。))以外は、国が指定した講習が必要。)等

新型コロナウイルス感染症への対応のため、WEB等の活用や他の研修も兼ねた形での実施など、柔軟に対応

普通自動車(大型)の例

※ 13M からの変更
→ 16M



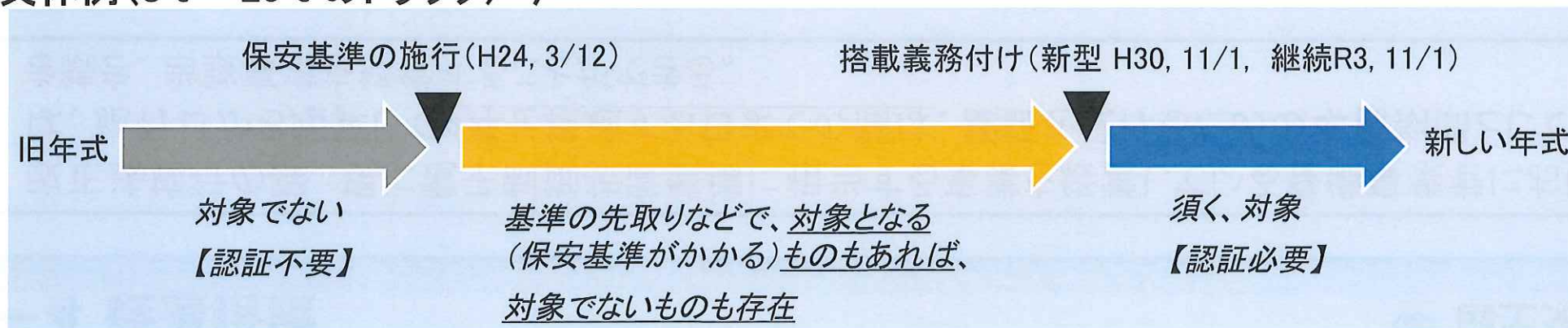
電子制御装置点検整備作業場のイメージ

- 電子制御装置整備の対象となる車両は、保安基準が設定されている装置を備えるもの。ただし、安全面を考えれば、保安基準対象でないものであっても認証工場に委託することが安心。
- 対象車両の情報については、国や関係団体において、自動車の使用者や整備事業者において利用しやすいよう提供(HP等)。

〈保安基準の設定状況〉

対象装置名	現状の基準	最近の動き
自動運行装置(Lv3以上のもの)	備える場合、基準あり	令和2年4月1日より、施行 (現時点で、メーカーより発売の発表なし)
衝突被害軽減制動制御装置 (自動ブレーキ)	大型車に義務付け	乗用車についても、義務付け (令和2年1月31日)
自動命令型操舵機能 (レーンキープ)	備える場合、基準あり	-

〈具体例(8t～20tのトラック)〉



- 改正法施行の際、現に電子制御装置整備に相当する事業を営んでいる整備事業者においては、施行日から起算して4年を経過する日までの間は、認証を受けるための準備期間として、引き続き、当該事業を営むことができる。

- 経過措置の対象となる事業者は、車体整備事業者や、自動車ガラス修理業者も該当
- 経過措置の範囲は、行っていた作業の範囲のみ
 - エンジン等の積み降ろしのために、バンパの脱着をしている者（エーミングはしない）
 - バンパの脱着のみ（エーミングするためには、認証が必要）
 - エーミングまで行っている者
 - エーミングも含めて、経過措置の対象
- 保安基準が適用されていない自動ブレーキやレーンキープ機能（衝突被害軽減制動制御装置及び自動命令型操舵機能に類似するもの）にかかる整備であっても、「相当する事業」とする**
- 外注をしており、自身で責任を持っていない場合は、認められない**

国としては、できるだけ早期に認証を取得させるよう、環境整備に取り組む。

- OBD検査の対象外としている大型特殊自動車、被牽引自動車、二輪自動車を除いた自動車の定期点検基準の点検項目について、「**OBD(車載式故障診断装置)の診断の結果**」を追加し、1年ごとに点検することを義務付け。

<点検の対象となる警告灯>

- 点検は原動機、制動装置、アンチロックブレーキシステムの警告灯、エアバッグ(かじ取り装置並びに車枠及び車体に備えるものに限る。)、衝突被害軽減制動制御装置、自動命令型操舵機能及び自動運行装置に係る識別表示(道路運送車両法の保安基準に適合しないおそれがあるものとして警報するものに限る。)

<点検の実施方法>

- イグニッション電源をオンにした状態で診断の対象となる識別表示が点灯することを確認し、原動機を始動させる。そして、診断の対象となる識別表示が点灯または点滅し続けているかを目視により点検する。(ただし自動車メーカー等の作成するユーザーマニュアル等により点検を行うこととされている場合には、その方法により点検します。)

<整備の実施方法>

- 点検の対象となる識別表示が点灯または点滅し続けている場合は、スキャンツール等を使用してその原因となる故障箇所を特定し、少なくとも整備作業が適切に完了しなくなるおそれがある作業については、自動車メーカー等の作成する整備要領書に基づいて整備を行う。
- 点検基準の改正により、指定工場における保安基準適合証の交付にも影響がでることから、点検基準の施行は、特定整備制度の施行から**1年半後の令和3年10月1日**に施行
- 追加した点検項目を点検整備した際、どのようにして点検整備記録簿に記載するのかについては、「自動車の点検及び整備に関する手引」に記載

- 現状、自動車メーカーの協力のもと、整備要領書(整備マニュアル)等の点検・整備に必要な情報を(一社)日本自動車整備振興会連合会(日整連)のシステム(FAINES)へ集約している。
- 整備工場は、インターネットを通じてFAINESに接続することにより、これら情報を入手可能(有料)。
- 一部の車種や装置について提供がされていない、情報提供の手法が統一されていない等の課題もあることから、自動車メーカー等から整備を行う整備事業者等への情報提供を義務付け。

<提供すべき情報の範囲>

- ・ 全ての車両が対象
※ただし、サポート終了などによりディーラーに対しても提供されない情報は提供義務から外れる
- ・ 原則、自動車メーカーからディーラーに提供されている情報(専用スキャンツール含む)が対象
ただし、以下は除く。
 - ① 自動車の盗難又は不正改造につながるおそれがあるものとして特別の注意が必要と認められるもの
 - ② 自動車の販売時において行う制御装置のプログラムの初期化にかかるもの

<提供の方法>

- ・ 新車の発売日から6ヶ月以内に行う
 - ・ 専用スキャンツールの提供については、2020年内に提供を行えば良い
 - ・ 合理的な範囲(ディーラーへの提供と非差別的な価格)において有償とすることができる
 - ・ 少数台数車両などは、問い合わせに応じて対応することも可能
- 制度を運用していくに当たり、情報が出ていないと思われる事象が発生した場合は、当面の間、自動車整備技術の高度化検討会の場を活用し、整備事業者、自動車メーカー等の意見を踏まえながら調整

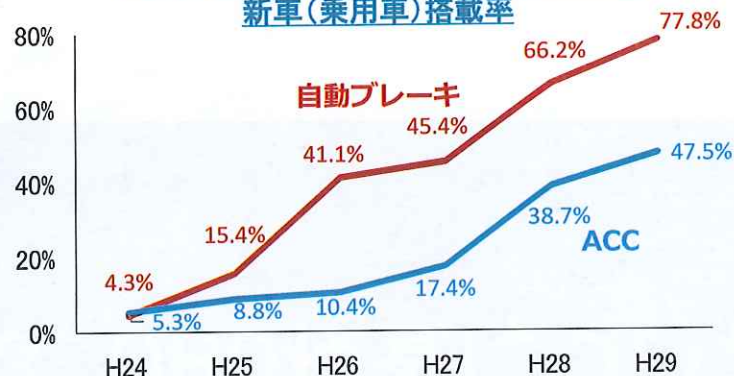
3. OBD検査について

3-1 車載式故障診断装置(OBD)を活用した自動車検査手法のあり方検討会報告書(概要)

- 近年、自動ブレーキなど自動運転技術の進化・普及が急速に進展しているが、故障した場合には、誤作動による重大事故等につながるおそれがあることから、自動車の検査等を通じた機能確認が必要。
- 現在の自動車の検査(車検)は、外観や測定器を使用した機能確認により行われているが、自動運転技術等に用いられる電子装置の機能確認には対応していない。

自動ブレーキ、自動車間距離制御(ACC)

新車(乗用車)搭載率



電子装置の不具合事例

- ACCを使用して高速道路を走行中、突然、機能が停止し、強い回生ブレーキが作動。
⇒ 前方監視用のカメラが偏心していた
- 上り坂を走行中、自動でブレーキが誤作動し、急減速した。
⇒ 自動ブレーキのレーダセンサの取付角度が設計値より下向きになっていた。

⇒ 現在の車検では検出できない不具合

諸外国の状況

EU

- 加盟国に対して電子装置を含めた検査実施を推奨(EU指令 2014/45EU)。
- ドイツでは2015年よりOBDを用いた検査を開始、段階的に拡大中。

米国

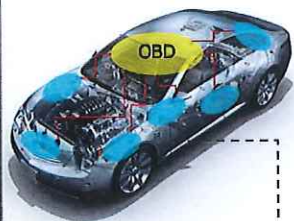
33の州・地区においてOBDを活用した排出ガス検査を実施中。

2021年

車載式故障診断装置(OBD)を活用した自動車検査手法

車載式故障診断装置(OBD)とは

最近の自動車には、電子装置の状態を監視し、故障を記録する「車載式故障診断装置(OBD: On-Board Diagnostics)」が搭載されている。



記録された故障コード(DTC)は、スキャンツールを接続することにより読取可能。

接続



OBDを活用した自動車検査手法

自動車メーカー



提出

- ・故障コード読出に必要な技術情報 (ECU情報)
- ・保安基準不適合の故障コード (特定DTC)

(独)自動車技術総合機構において、「ECU情報」、「特定DTC」を一元管理し、全国の車検場、整備工場へ提供。



車検時

特定DTCを検出した場合は不合格

対象車両・装置及び検査開始時期

対象

2021年以降の新型の乗用車、バス、トラック※1

①運転支援装置※2

アンチロックブレーキシステム(ABS)、横滑り防止装置(ESC)、ブレーキアシスト、自動ブレーキ、車両接近通報

②自動運転機能※2

自動車線維持、自動駐車、自動車線変更など

③排ガス関係装置

検査開始時期

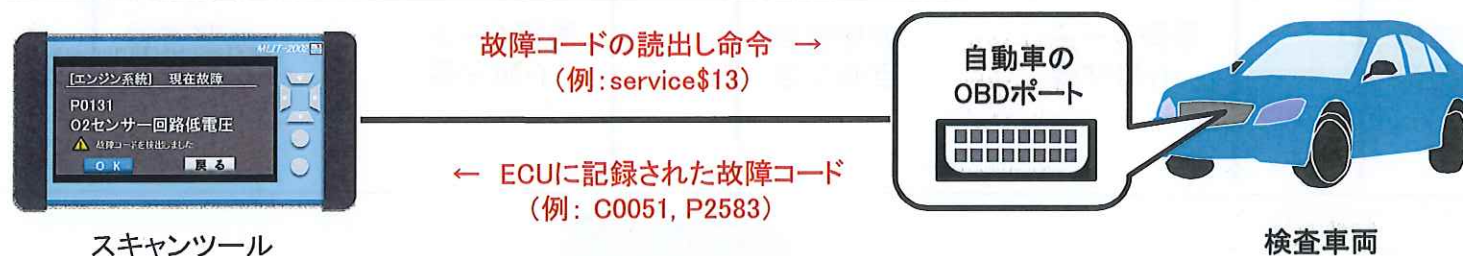
2024年※3

※1 型式指定自動車・多仕様自動車に限る。輸入車は2022年以降の新型車

※2 保安基準に規定があるものに限る。

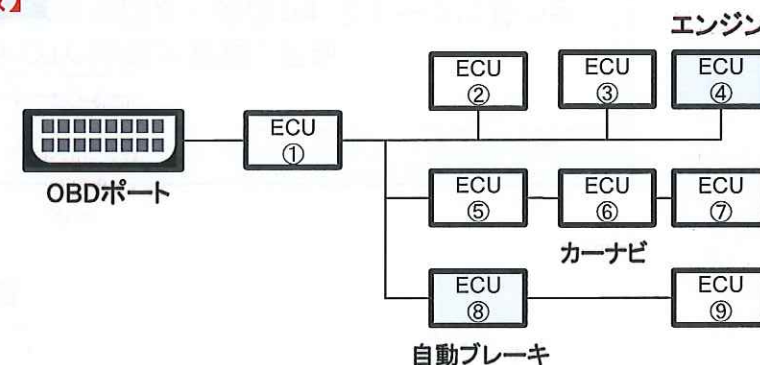
※3 輸入車は2025年

- OBDを活用した自動車検査のためには、自動車メーカーが型式等に応じて設定する以下の技術情報が必要。
 1. スキャンツールを自動車の電子制御装置(ECU)へ接続するための情報
 2. 保安基準に不適合となる故障コード(特定DTC)の一覧
- 自動車メーカー等に対してこれらの技術情報の提出を求め、国が一元管理。



1. スキャンツールを自動車の電子制御装置(ECU)へ接続するための情報 【ECU情報】

- 読出先の電子制御装置(ECU)の番号
→ 検査対象装置を制御するECUを指定して接続
- 通信プロトコル(通信速度、命令・返信のルール等)
→ 通信プロトコルが異なると、故障コード(DTC)を読み出せない
(例) 命令: "service\$13" → 返信: 記録されたDTC全てを出力



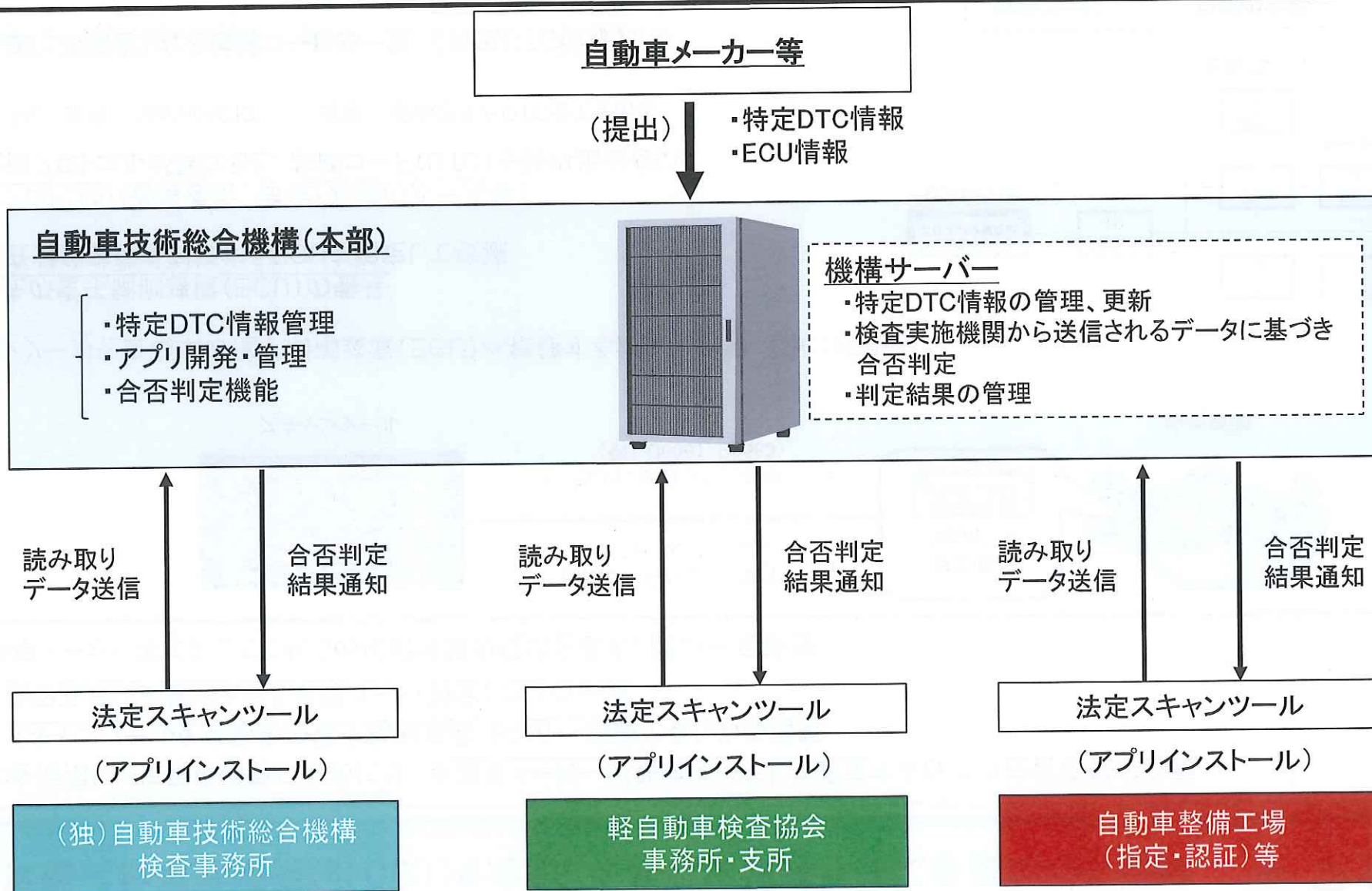
2. 保安基準に不適合となる故障コードの一覧 【特定DTC情報】

- OBD検査対象装置に関する故障コード(DTC)であって、保安基準不適合となる故障に係るもの(特定DTC)

故障コード	故障の内容
【特定】 C0051	舵角センサ出力異常
【特定】 P2583	ミリ波レーダ内部故障
【特定】 C0041	ブレーキスイッチ回路異常
B15C2	カーナビ車速信号異常
U0164	エアコンECU通信途絶
...	...

3-3 技術情報の提出・管理・提供の枠組み

- 自動車メーカー等から提出される技術情報(ECU情報、特定DTC情報)は、(独)自動車技術総合機構(機構)のサーバーで一元管理
- 検査を行う機構、軽自動車検査協会及び指定自動車整備工場は、専用のアプリをインストールした「法定スキャンツール」を用いて、車両から故障コード(DTC)を読み出し、機構サーバーへ送信。機構サーバーは、特定DTC情報と照合して合否判定。



3-4 OBD検査の流れ

OBD検査の準備

- 検査に使用する法定スキャンツールに最新の「アプリ」をインストールしておくこと。(アプリは機構HP等で無料ダウンロード)。
- 法定スキャンツールを検査車両に接続すること。

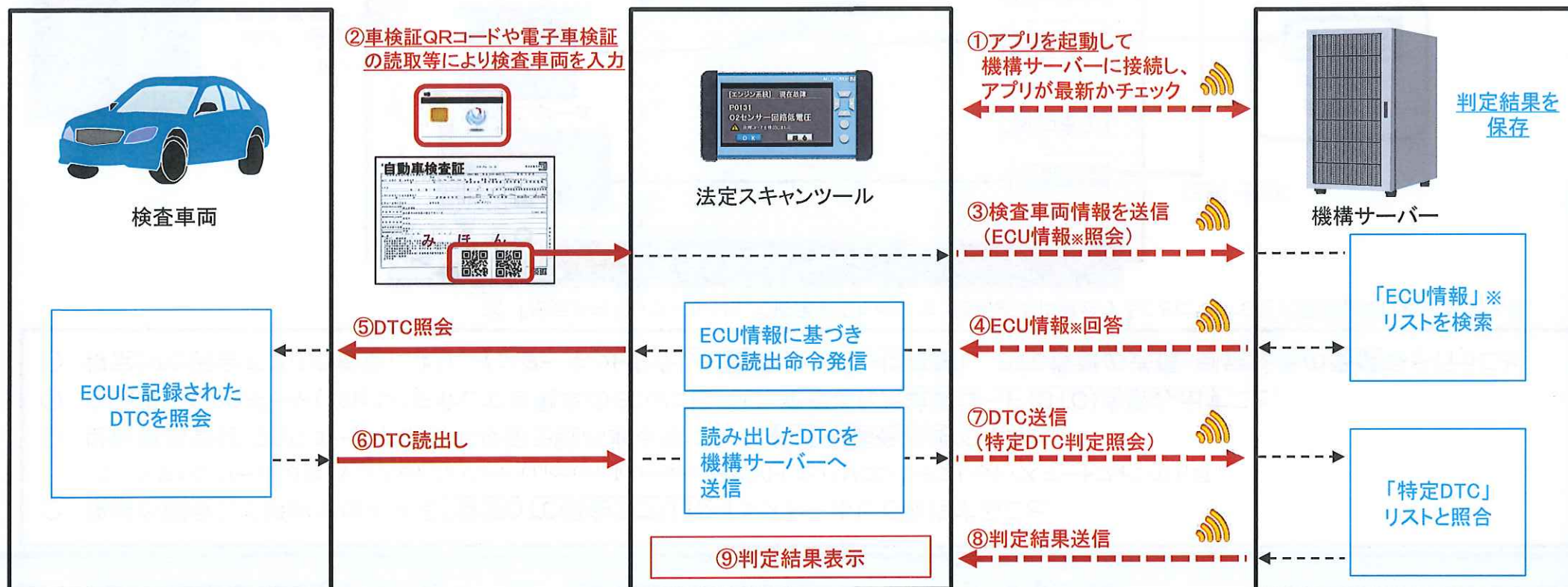


全国の車検場((独)自動車技術総合機構、軽自動車検査協会)、整備工場

※ 検査官・検査員等が行う作業は下線部のみであり、その他は法定スキャンツールが自動で行う

(インターネット)

(独)自動車技術総合機構

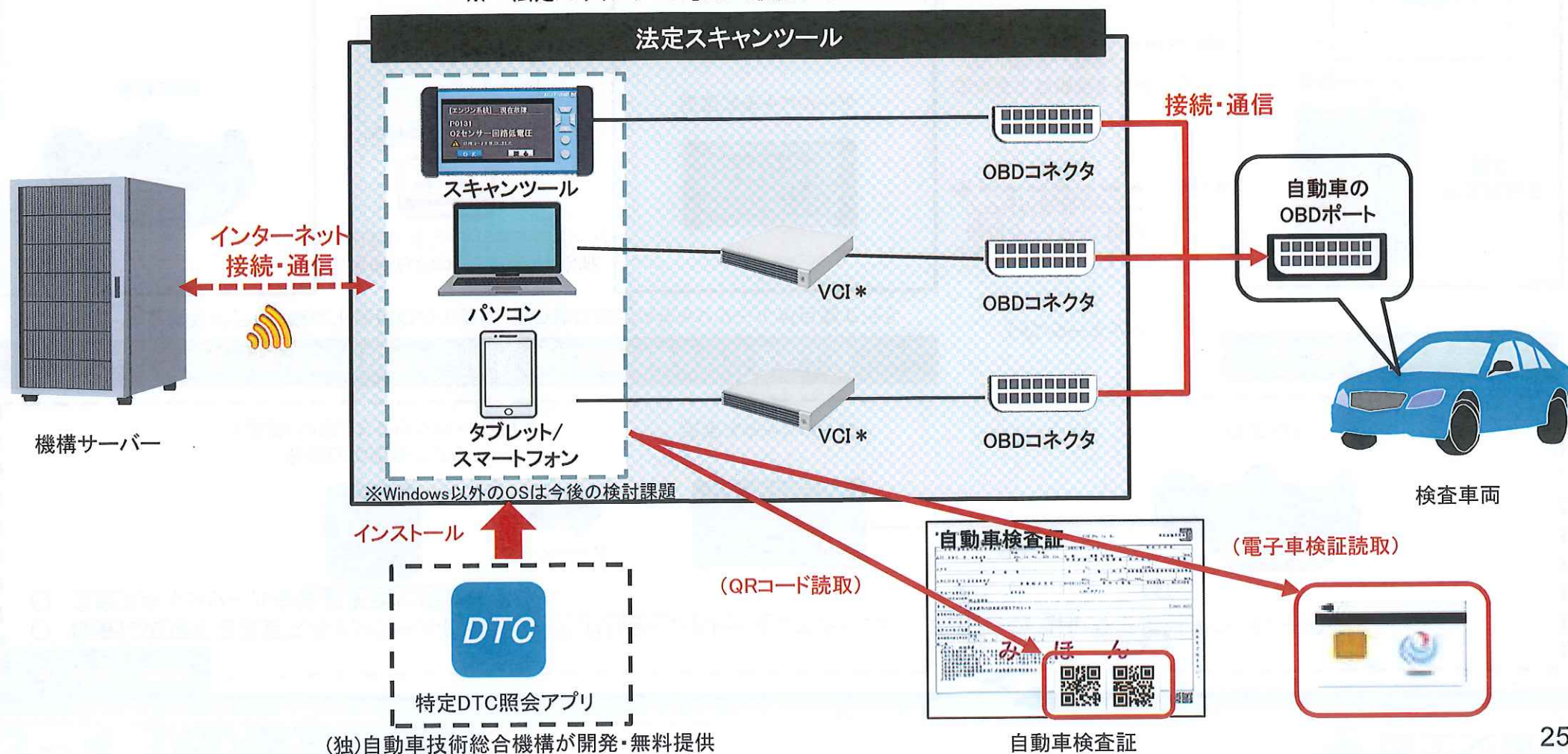


※ ECU情報: 車両のコンピュータ(ECU)から故障コード(DTC)を読み出すために必要な技術情報(ECU番号、通信規格など)

3-5 OBD検査に用いる「法定スキャンツール」の機能

- 機構が開発して無料で提供する「特定DTC照会アプリ」をインストールして動作すること。
※ スキャンツールの他、VCI(Vehicle Communication Interface)をセットしたパソコンやタブレット/スマートフォンでも可。
- 自動車検査証のQRコードや電子車検証を読み取る等により、検査車両を特定すること。
- 自動車のOBDポート(16ピン)を介して自動車のECUに接続し、記録された故障コード(DTC)を読み出すこと。
- 特定DTC照会アプリの機能により、インターネットを介して機構サーバーに接続し、DTC情報の送信・判定結果の受信等を行うこと。

※ 「法定スキャンツール」として使用するためには、技術基準に適合することについて型式認定を受ける必要がある。



4. 車検証の電子化について

4-1 自動車検査証の電子化に関する検討会

- 自動車保有関係手続きのワンストップサービス(OSS)は、新車新規について平成17年より、継続検査について平成29年よりサービスを開始。
- OSS申請を行ってもなお残る自動車検査証の受取りのための運輸支局等への来訪の必要性を解消するため、自動車検査証を電子化し、申請者負担の大幅な軽減を実現。
- あわせて、電子化した自動車検査証の将来的な活用のあり方についても検討。

1. 主な検討項目

- ① 自動車検査証の電子化の方式
- ② 国・民間事業者等における運用体制の確保
- ③ 導入時期・コスト 等

2. 開催状況

第1回【平成30年9月5日】	①自動車保有関係手続の現状、②自動車検査証電子化の目的・効果、③自動車検査証の利用状況、④検討事項(案) 等
第2回【平成30年10月1日】	①関係団体等ヒアリング、②行政情報等の電子化の国内事例 等
第3回【平成30年10月31日】	①自動車検査証の電子化の基本コンセプト策定に向けた論点整理、②自動車検査証の電子化に関する海外事例 等
第4回【平成30年11月12日】	中間とりまとめ(案) ※ パブリックコメント実施後、平成31年1月18日に「中間とりまとめ」を公表
第5回・第6回 【平成31年1月21日】・【平成31年3月8日】	技術的要件の検討
第7回・第8回・第9回・第10回 【令和元年6月14日】・【令和元年9月25日】・ 【令和元年10月30日】・【令和2年1月17日】	利活用方策・技術要件の検討
第11回【令和2年4月27日】	報告書(案) ※ パブリックコメント実施後、令和2年6月19日に「報告書」を公表

3. 委員等構成員

<有識者>

石田 東生 筑波大学 名誉教授
 大山 永昭 東京工業大学科学技術創世研究院 教授
 川端 由美 自動車ジャーナリスト
 坂 明 (一財)日本サイバー犯罪対策センター 理事
 新保 史夫 慶應義塾大学総合政策学部 教授
 関 哲朗 文教大学情報学部情報社会学科 教授

<関係団体>

自動車技術総合機構、軽自動車検査協会
 (一社)日本自動車販売協会連合会
 (一社)日本中古自動車販売協会連合会
 (一社)全国軽自動車協会連合会
 (一社)日本自動車工業会
 (一社)日本自動車整備振興会連合会、(一社)日本損害保険協会
 (一財)自動車検査登録情報協会、(一社)全国自動車標板協議会
 地方税共同機構、日本行政書士会連合会

<行政機関>

内閣官房IT総合戦略室
 警察庁交通局
 総務省自治税務局
 国土交通省総合政策局

4-2 自動車検査証電子化の概要

- 継続検査等のOSS申請※を行ってもなお残る自動車検査証の受取りのための来訪を不要とするため、整備事業者等のOSS手続代行者において自動車検査証情報を更新できるよう、以下①、②を内容とする道路運送車両法の関係規定が改正（「道路運送車両法の一部を改正する法律」令和元年5月24日公布）されたところ。

①自動車検査証をICカード化すること（現行の自動車検査証情報はICタグに記録）

②国からの事務の委託制度を創設すること

- 2023年1月からの導入を想定し、準備を進めているところ。

※OSS（ワンストップサービス）による申請

1. 自動車検査証のICカード化

現
行



現
行



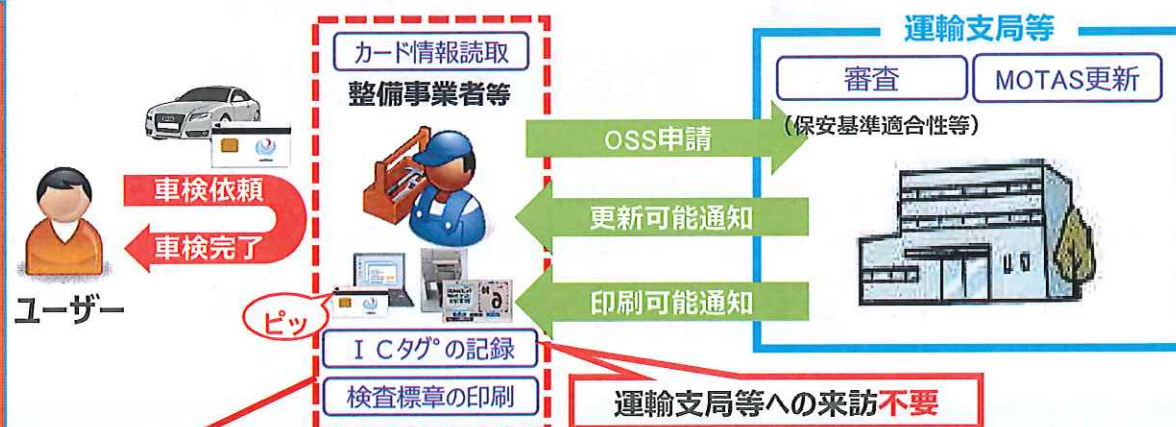
電
子
化
後

【表面イメージ】 【裏面イメージ】



・ ICタグの空き容量の民間等による利活用の検討

電
子
化
後



ICタグの記録を実施可能とするための国からの委託制度の創設

- 車検証の大きさは、A6サイズ+ICタグ分の余白を想定
- 厚紙カード及びICタグの具体的な仕様については今後検討

- ・継続検査、変更登録等の影響を受けない基礎的情報を券面表示
- ・現行の車検証情報と同様の情報はICタグに記録

- 使用者の氏名 **表示**
- 自動車登録番号／車両番号 **表示**
- 車台番号 **表示**
- その他諸元等 **表示**

● 有効期間 非表示

● 所有者の氏名・住所 **非表示**

- ・券面表示した場合相続・リース終了時に書換が必要となる。また、車両の保守管理責任は一義的には使用者にあることも踏まえ、券面非表示

● 使用者の住所・ 非表示

使用の本拠の位置

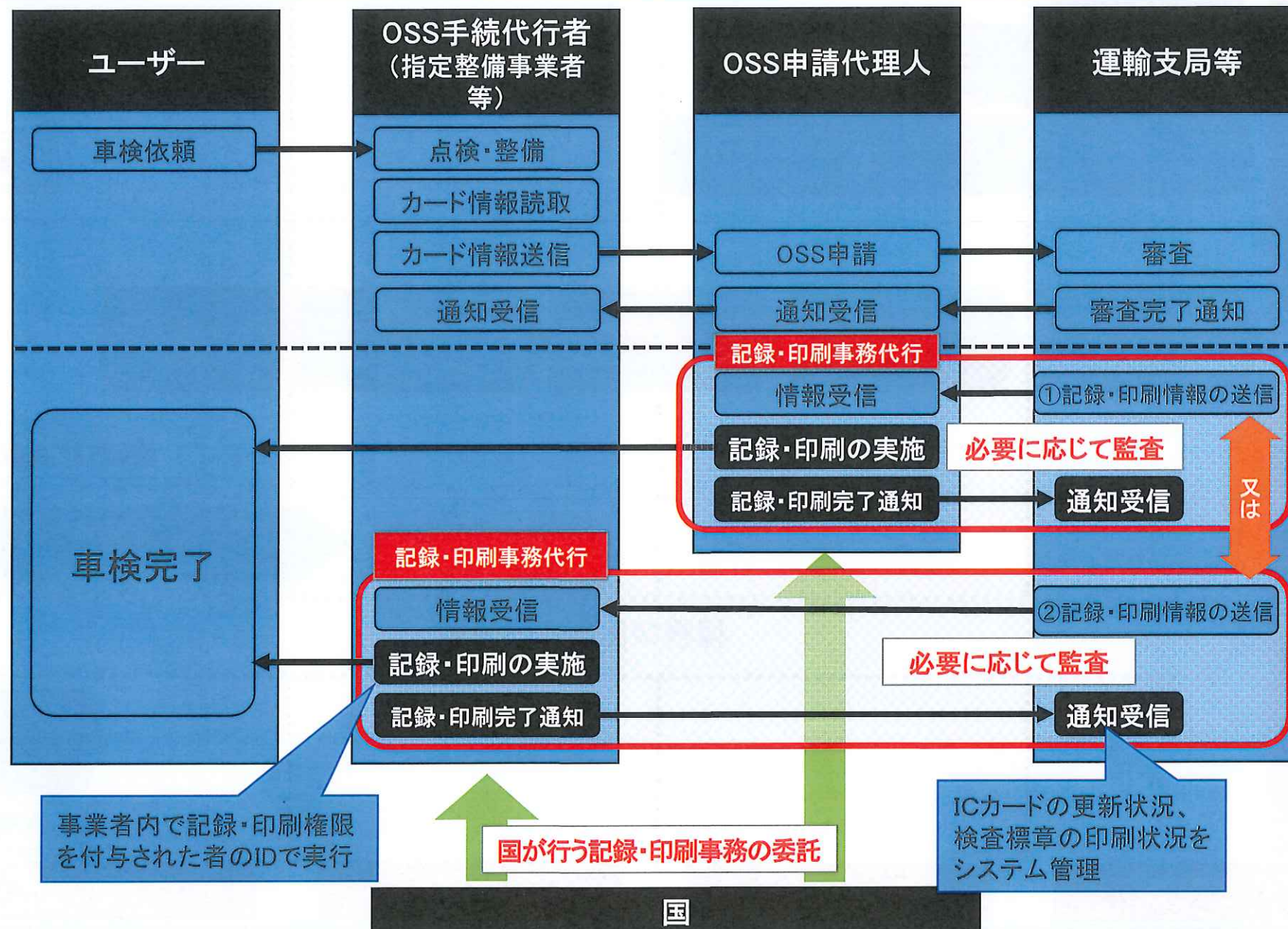
- ・券面表示した場合住所変更時に書換が必要となる。

● 管理番号 表示

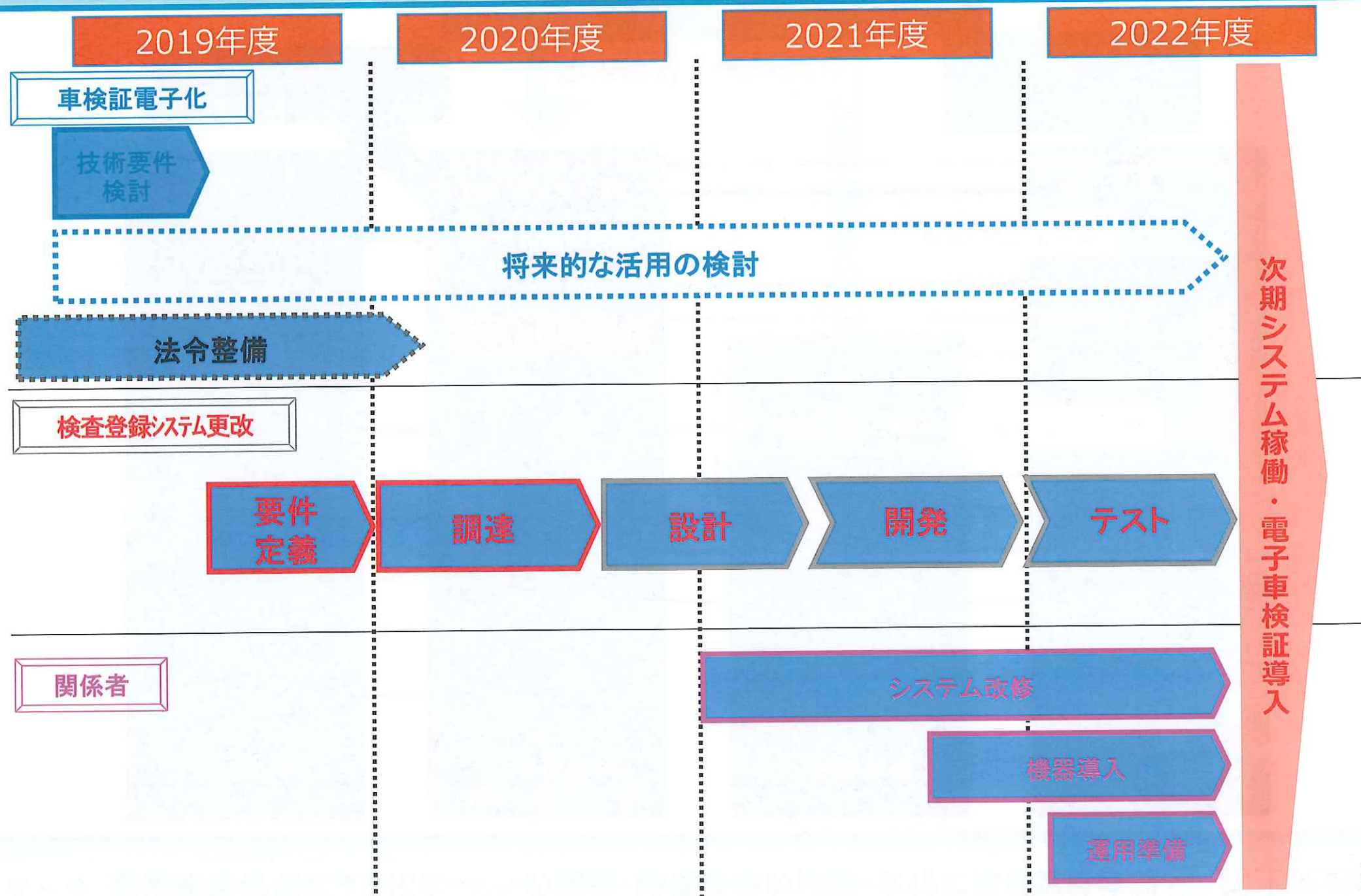
- ・車検証の交付管理を行う観点から券面表示

● セキュリティ・コード 表示 (検討)

- ・使用者等がICタグ記録にアクセスするための確認コードを券面表示
(例:クレジットカード)



4-5 自動車検査証の電子化に向けた検討スケジュール【登録自動車の場合】



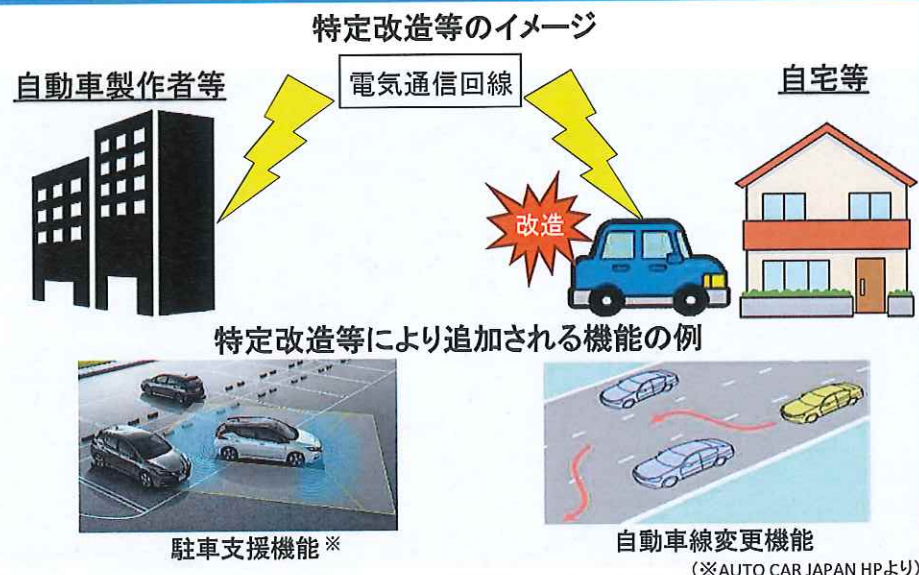
5. 「特定改造」(OTA等)について

課題

- 昨今の自動車技術の進展に伴い、自動車製作者等において、通信を活用して使用過程時の自動車の電子制御装置に組み込まれたプログラムを改変し、性能変更や機能追加(改造)を大規模かつ容易に行うことが可能となっている。
- これまでの道路運送車両法では、通信を活用した自動車の電子的な改造が大規模に行われることは想定されていなかったことから、サイバーセキュリティの確保を含め、改造が適切に行われることを確保する必要がある。

改正内容

- 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造であって、自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものを電気通信回線の使用等によりする行為等(特定改造等)をしようとする者は、あらかじめ、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととする。
- 許可に関する事務のうち技術的な審査を(独)自動車技術総合機構に行わせることとする。



許可制度の概要

- ① 自動車の特定改造等を行う者は、あらかじめ許可を受けること
(申請者の能力※及び体制、改造された自動車の保安基準適合性)
※適切なソフトウェアアップデート及びサイバーセキュリティの確保
- ② ①の許可を受けた者の遵守事項(プログラムの適切な管理及び
確実な改変等)

- ③ その他、①の許可を受けた者に対する是正命令、許可の取消し、罰則等
- ④ ①の許可に係る事務のうち技術的な審査を
(独)自動車技術総合機構に行わせる。

(注)「特定改造等」には、使用者等にプログラムの改変による改造をさせる目的をもって当該改造のためのプログラムを電気通信回線等により提供することを含む。

スケジュール

○公布: 令和2年8月5日 ○施行: 道路運送車両法の一部を改正する法律第3条の施行の日(令和2年11月23日)

形態① (法第99条の3第1項第1号)

自動車製作者等が通信を活用してプログラムの改変による改造を行う形態



形態② (法第99条の3第1項第2号)

自動車製作者等が使用者や整備事業者等に改造のためのプログラムを提供し、これらの者にプログラムの改変による改造をさせる形態



○道路運送車両法の一部を改正する法律(令和元年法律第14号)(抄)

第99条の3 自動車検査証交付済自動車等について、次に掲げる行為(以下「特定改造等」という。)をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

一 自動運行装置その他の装置に組み込まれたプログラム等(プログラムその他の電子計算機による処理の用に供する情報をいう。以下同じ。)の改変による自動車の改造であつて、当該改造のためのプログラム等が適切なものでなければ自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものとして国土交通省令で定めるものを電気通信回線を使用する方法その他の国土交通省令で定める方法によりする行為

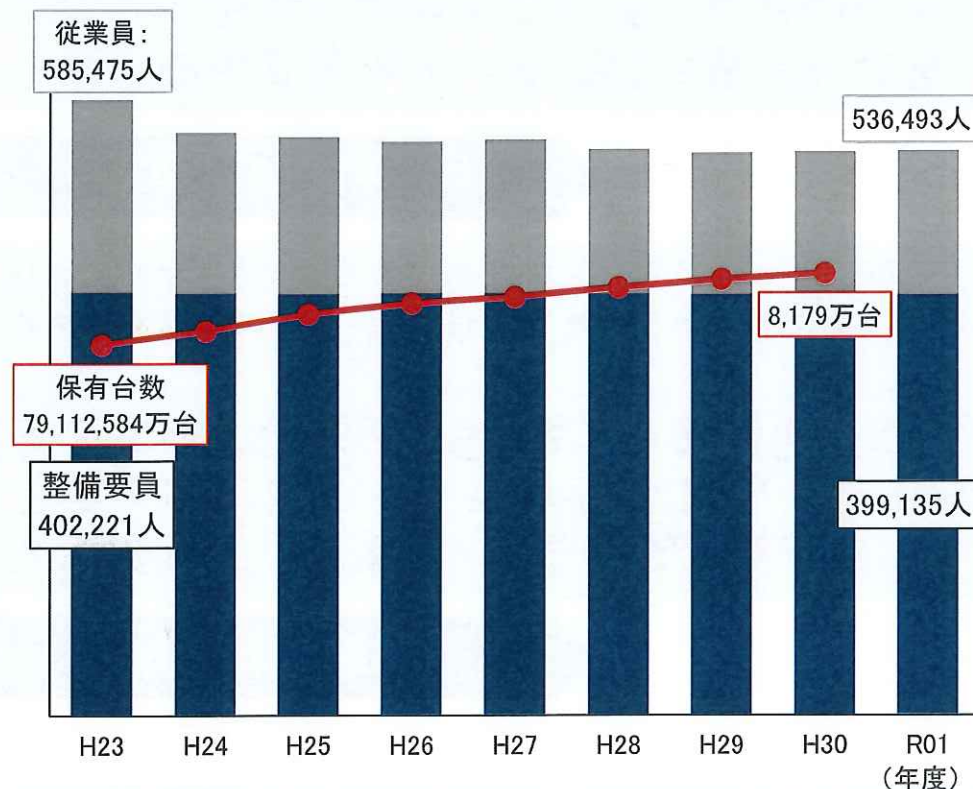
二 前号に規定する改造をさせる目的をもって、電気通信回線を使用する方法その他の国土交通省令で定める方法により自動車の使用者その他の者に対し当該改造のためのプログラム等を提供する行為

6. 自動車整備業における人材確保の取り組みについて

6-1 自動車整備要員の現状について

- 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。(整備要員は約40万人)
- 近年、自動車整備要員の有効求人倍率が上昇するなど、整備業界の人材不足が顕在化。
- 少子化や若者のクルマ離れの進展、職業選択の多様化により、近年、自動車整備士を目指す若者が減少。
- 自動車整備要員の平均年齢は上昇傾向にあり、令和元年度には45.5歳に達している。

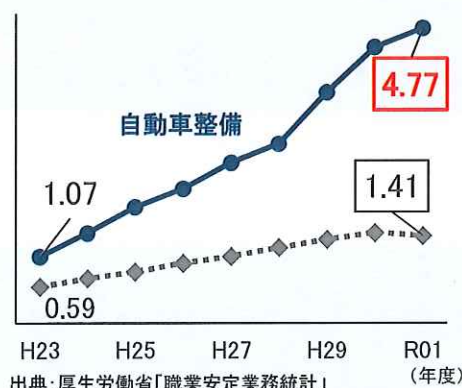
自動車整備事業の従業員数と整備要員数及び全国自動車保有台数



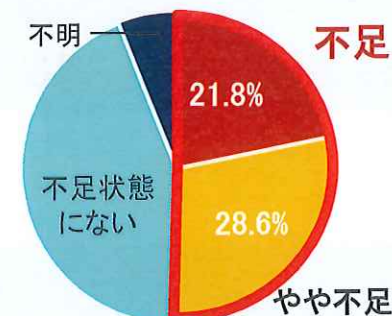
従業員及び整備要員
出典: (一社)日本自動車整備振興会連合会編
「自動車整備白書」

保有台数
出典: (一社)自動車検査登録情報協会HP
「自動車保有台数」

自動車整備要員の有効求人倍率

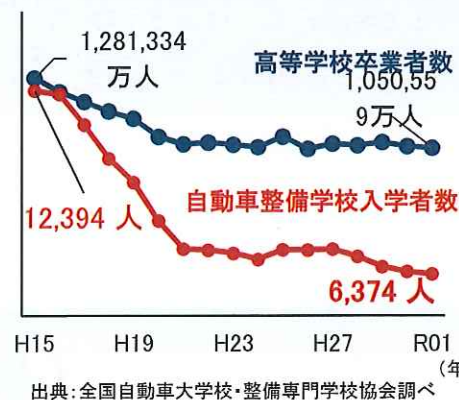


自動車整備士の過不足の状況
(整備工場に対するアンケート結果)

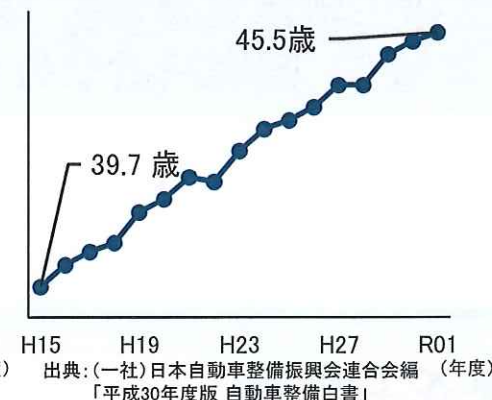


出典: (一社)日本自動車整備振興会連合会編
「平成31年度版自動車整備白書」

自動車整備学校入学者数



自動車整備要員の平均年齢



国内人材の確保

国土交通省では、若者・女性の就業促進のため、①運輸支局長等による高等学校訪問、②自動車整備士のPRポスターや動画の作成、インターネットを活用した情報発信、③自動車整備工場の経営者に対する人材確保セミナーの開催等に取り組んでいますので、ご参考ください。

自動車整備要員の人材確保・育成について：http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk9_000018.html

自動車整備人材確保・育成推進協議会：<http://jidoushaseibishi.jp/>

生産性の向上

中小企業等経営強化法（平成11年法律第18号）に基づく経営力向上計画の認定等、生産性の向上に資する取り組みをご参考ください。

中小企業等経営強化法に基づく計画認定制度について：http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr9_000012.html

特定技能外国人の受入れ

生産性向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野として、自動車整備分野が指定されています。

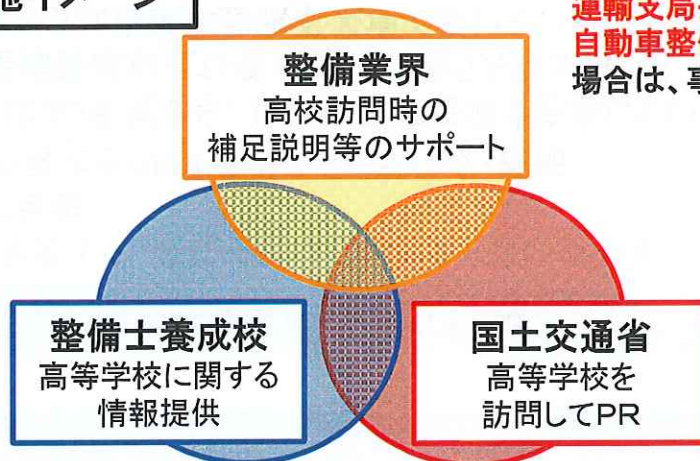
- 平成26年度より、自動車整備の仕事への高校生等の理解向上を図り、自動車整備の仕事に就職する若者を確保するため、国(運輸支局)が中心となり、自動車整備人材確保・育成推進協議会と連携して高等学校の校長等を直接訪問し、自動車整備の仕事の社会的重要性、将来性について説明を実施。
- 訪問した多くの高等学校で、自動車整備の仕事や整備士が不足している状況を理解いただき、パンフレットによる校内での情報共有や、進路指導の際の選択肢として整備の仕事を紹介する等の前向きな反応をいただいた。
- また、動画による新たなPR方法についても好評をいただいているものの、地元志向及び自宅から通学・通勤を希望する学生が多い傾向にあることから、地域における養成施設や求人などの情報展開及び保護者の要望によりミスマッチを防ぐ観点から、職場体験の実施を強く要望をいただいた。
- いただいた意見・要望については、情報を共有するとともに、対応を検討し、今後の国と協議会の取組に反映させ、自動車整備士の人材確保に貢献する。

高校訪問実施回数

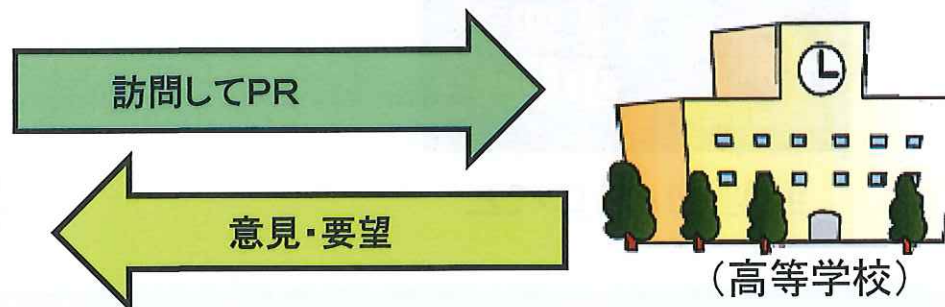
地元 親

	令和元年度	平成30年度	平成29年度	平成28年度	平成27年度	平成26年度
全国	594校	577校	575校	600校	642校	562校

実施イメージ



運輸支局長等が地方連絡会事務局である自動車整備振興会と高等学校を訪問し、**自動車整備のPRを実施。**(整備士養成校等の関係団体より協力の申し出があった場合は、事務局が運輸支局及び地方連絡会と調整の上、同行が可能)



ポスターデザインの募集

平成26年度より、高校生をはじめとする若い方や女性に向けて自動車整備士の魅力をPRするポスターを作成・配布。

また、平成30年度から、現に自動車整備士を志している自動車整備養成校及び養成施設に通う方々から、更に、今年度からは自動車整備事業場で働いている方々まで広げ、ポスターデザインの募集をおこなった。

【応募数】63作品

【受賞】

・最優秀賞 1点

氏 名:梅本 京介(うめもと きょうすけ)さん

作 品:ぼくの夢は…わたしは将来…整備士になりたい。

事業場名:ネットヨタ神奈川(株)平塚四之宮店



最優秀賞デザインをベースに作成したポスター



最優秀賞を受賞した梅本さん

・優秀賞 2点

氏 名:浅村 遼太(あさむら りょうた)さん

作 品:スマート社会に役立つ自動車整備士に!!

氏 名:佐々木 大地(ささき だいち)さん

作 品:「僕たち私たちが未来を支える」

マンガLPの制作



動画による紹介



マイカー無料点検、整備士体験、レーシングカー展示、子ども免許証作成、仮面ライダーショーなどの多彩な催しもので多くの来場者を動員することができました。

1. 日 時：令和元年10月20日（日）10：00～15：00
2. 会 場：埼玉運輸支局構内（埼玉県さいたま市西区大字中釘2154-2） 入場無料
3. 主 催：（一社）埼玉県自動車整備振興会・埼玉県自動車整備商工組合
4. 後 援：国土交通省関東運輸局・埼玉運輸支局
5. 協 賛：埼玉県自動車販売店協会・埼玉県軽自動車協会・埼玉県自動車車体整備協同組合・埼玉オートバイ事業協同組合・日本自動車連盟埼玉支部・埼玉自動車大学校・埼玉県立熊谷高等技術専門校・埼玉県立春日部高等技術専門校・越生自動車大学校・ホンダテクニカルカレッジ関東・関東工業自動車大学校
6. 主な内容
○マイカー無料点検・点検教室 ○キッズ整備士体験（タイヤ交換体験） ○レーシングカー展示 ○子ども免許証作成 ○ラジコン体験 ○VR塗装体験 ○新型車展示 等

[illegible]

シートベルト効果などの体験コーナーの他、新車やスーパーカーの展示などの多彩な催しものがあり、多くの来場者が足を運んでくれて大盛況でした。

1. 日 時：令和元年11月24日（日）10：00～15：00（雨天決行）
2. 会 場：東京運輸支局構内
（東京都品川区東大井1-12-17） 入場無料
3. 主 催：東京都自動車整備人材確保・育成連絡会
4. 協 力：国土交通省関東運輸局東京運輸支局、独立行政法人自動車技術総合機構関東検査部、警視庁大井警察署、日野自動車（株）、トヨタモビリティ東京（株）、NPO法人日本ソーブボックスダービー
5. 協 賛：（一社）東京都自動車整備振興会、（一社）日本自動車販売協会連合会東京都支部東京自動車販売協会、（一社）日本自動車連盟東京支部、東京都自動車車体整備協同組合、東京自動車タイヤ商工共同組合、東京都自動車電装品整備商工組合、東京都中古自動車販売協会、東京都軽自動車協会、トヨタ東京自動車大学校、東京工科自動車大学校、読売自動車大学校、東京自動車大学校（全て東京都自動車整備人材確保・育成連絡会メンバー）
6. 主な内容
○シートベルト効果体験 ○タイヤ交換体験 ○最新モデルやスーパーカー展示 等々



ワケドキ★くるま 体験フェス 2019



11月24日(日)開催

時間

10:00~15:00

入場無料

場所

関東運輸局 東京運輸支局
(東京都品川区東大井 1-12-17)

～自動車の体験をしてみよう～



車内から
運転台を
のぞいて乗車
体験が出来ます

利用交通機関



都バス(池袋9、大井町線) 都バス(池袋9、大井町線) 都バス(池袋9、大井町線) 都バス(池袋9、大井町線)
 池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線
 池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線
 池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線

主催 都バス、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線

協賛 池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線

後援 池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線、池袋駅有楽町線

～さわって・乗って・体験してみよう～

※天候等により、内容が一部変更になる場合があります。
 ② 会場は車両禁煙です。喫煙は所定の喫煙所でお楽しみします。

体験コーナー

もちろん！
おひとりさまでも大歓迎！

ぜひけんけんも
お目に参るよ！

★シートベルト着用体験★
(身長100cm以上の方)

★消防ポンプカー・乗車体験★
(10歳以上の方)

★お宝のカードクイズ★
(少人数で参加体験)

お宝のカードクイズ
クイズの答えは、はたしはありまふん

★スラッシュで絵を描こう★
(お宝体験)

♪ 景品もらえるクイズラリーも開催 ♪

テストロードスター

フェラーリ 458

ハモレッドライク
スポーツスター

白野レシジャ

乗り物大集合
お宝の答えに
写真を照ろう！

パトカー
乗車！

ランボルギーニ・ウラカン

- 自動車整備分野の「特定技能1号」(在留期間5年)は、自動車の日常点検整備、定期点検整備及び分解整備を業務として行う。(在留期間に制限のない「特定技能2号」は、当面創設しない。)
- 5年間の受入れ見込み数は、最大7,000人。
- 「特定技能1号」の在留資格を得るためには、自動車整備の技能と日本語能力の試験に合格する必要。
(3級自動車整備士技能検定試験に合格、又は、外国人技能実習2号修了でも可)
- 受入れ機関(自動車整備工場)は、外国人材に対する支援を適切に行うことに加えて、道路運送車両法に基づく認証を受けていること、国土交通省が設置する協議会に対し、必要な協力を行うこと等を義務付け

自動車整備分野の「特定技能1号」

- ・在留期間： 通算5年
(在留期間に制限のない特定技能2号は当面創設しない。)
- ・5年間の受入れ見込み数： 最大7,000人

試験内容

【技能試験】

自動車整備特定技能評価試験(筆記+実技)

【日本語能力試験】

国際交流基金日本語基礎テスト 又は
日本語能力試験(N4以上)

※ 3級自動車整備士技能検定試験合格 又は
外国人技能実習2号修了でも可

業務内容

自動車の日常点検整備、定期点検整備、分解整備



受入れ機関(自動車整備工場)の義務・要件

【外国人に対する支援】

- ・生活オリエンテーション、生活のための日本語習得の支援、外国人からの相談・苦情対応等

【雇用契約】

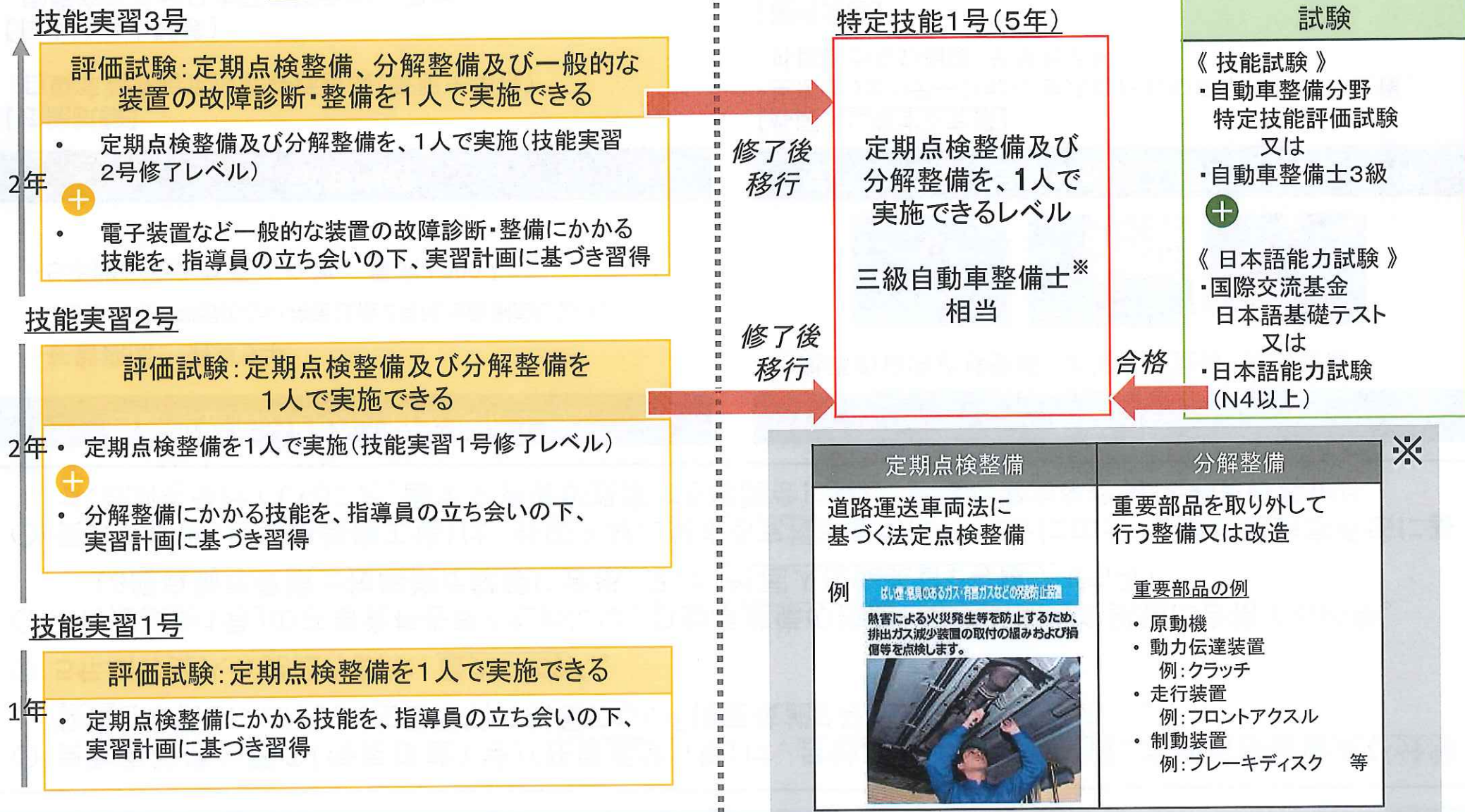
- ・フルタイム、直接雇用

【道路運送車両法に基づく認証の取得】

- ・地方運輸局長の認証を受けた事業場であること。
- ・国土交通省が設置する協議会に対して必要な協力を行うこと。42

技能実習制度

特定技能(新設)



【参考】

二級自動車整備士は、三級自動車整備士の能力・知識に加え、分解整備記録簿の管理など整備を統括する能力、自動車検査に関する知識が求められる。
 一級自動車整備士は、二級自動車整備士の能力・知識に加え、自動ブレーキなど新技術の故障診断・整備、ユーザーに対して故障状態の説明や再発防止の助言ができることが求められる。43

令和2年9月18日 国土交通省自動車局プレスリリースより抜粋



国内において「自動車整備分野特定技能評価試験」が開始されます！

～本年9月25日（金）より全国で実施！～



自動車整備分野において即戦力となる外国人材を受け入れるべく、「特定技能制度」に基づく「自動車整備分野特定技能評価試験」を日本国内において本年9月25日（金）（受験申込みは同年9月18日（金））より全国で開始いたします。

我が国の深刻な人材不足に対応し、一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人材を幅広く受け入れる制度「特定技能制度」が昨年4月1日に開始され、自動車整備分野も受入れ可能分野として指定されております。

自動車整備分野における特定技能外国人として、日本で就労するためには、「自動車整備分野特定技能評価試験」若しくは「自動車整備士技能検定試験3級」に合格すること又は「技能実習制度」における自動車整備職種の第2号技能実習を修了する必要があります。

「自動車整備分野特定技能評価試験」については、これまでフィリピン共和国のみで実施していましたが、日本国内においても本年9月25日（金）（受験申込みは同年9月18日（金））より全国で開始いたします。

これにより、日本に在留している外国人の受験が可能となり、自動車整備業界への外国人材の活用が広がります。

御清聴、誠にありがとうございました！