

御意見の概要及び国土交通省の考え方

1. 自動車整備士資格の全体に関して

御意見の概要	国土交通省の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 一級を取得した際のメリットを設けるべき 	<p>一級の自動車整備士は、自動車整備士の最高位と位置づけており、一級の自動車整備士に求められる知識や技能の水準は他の自動車整備士資格とは一線を画すものと認識しています。そのため、一級の自動車整備士資格を取得することは、高度な知識や技能を有することの証しになり、一級を取得するメリットと考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 一級と二級の役割に違いを付けるべき 	<p>今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 126cc以上の二輪車の整備は二輪の自動車整備士に限るべき 特定整備の電子制御装置整備は一級の独占業務とすべき 	<p>自動車整備士の資格ごとに実施可能な整備作業を制限することは、当該作業を実施できる人材の不足を招くおそれがあるため、慎重な検討が必要と考えます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 自動車整備士と無資格者ができる作業を差別化すべき 	<p>無資格者ができる作業を制限することは、自動車整備士資格を取得しようとする無資格者の実務経験の不足を招くおそれがあるため、慎重な検討が必要と考えます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 一級自動車整備士の価値やレベルを下げる改正としないように 	<p>一級の自動車整備士に求められる知識や技能の水準は「自動車の点検・整備・検査に係る専門的な知識及び技能を有する者」としており、引き続き高い水準が求められております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 現行の二級の資格を持っている者は、改正後の資格を有するとみなすべき 既に試験に合格している者が本改正後に改めて試験を受ける必要がないようにすべき 	<p>既に自動車整備士の資格を有している方が本改正により特段の手続き等を要しない制度とします。</p>

2. 自動車整備士資格の体系に関して

御意見の概要	国土交通省の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 各級の資格を一元化することは賛成 	<p>御意見ありがとうございます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 各級の統合をすべきではない 	<p>現在、EV、FCV、HV、PHVなど様々な原動機を有する車両の実用化・普及が進んでおり、自動車をユーザーが安全・安心して使用するためには、ユーザーに代わって自動車の整備を行う自動車整備士が自動車の多様化に適切に対応することが必要です。そのため、各級の資格を統合することが適当と考えています。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・三級は、資格を統合すべきではない ・二級、三級も大型・小型・二輪の区分とすべき ・二級のガソリンとジーゼルは統一すべきではない 	<p>現在、EV、FCV、HV、PHVなど様々な原動機を有する車両の実用化・普及が進んでおり、自動車をユーザーが安全・安心して使用するためには、ユーザーに代わって自動車の整備を行う自動車整備士が自動車の多様化に適切に対応することが必要と認識しています。ユーザーに代わって自動車の整備を行う役割については、三級も同様と認識しています。そのため、三級も含め、各級の資格を統合する、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・資格を統合せず、電子制御装置に関する整備士資格の追加のみとすべき ・現状を維持し、付け加える必要がある専門知識に関する資格を増やしていく形とすべき 	<p>現在、EV、FCV、HV、PHVなど様々な原動機を有する車両の実用化・普及が進んでおり、自動車をユーザーが安全・安心して使用するためには、ユーザーに代わって自動車の整備を行う自動車整備士が自動車の多様化に適切に対応することが必要です。さらに、電子制御装置に係る整備の重要性は今後さらに高まるため、自動車整備の中核を担う二級の自動車整備士においては、必須の知識・技能と考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・三級自動車整備士と自動車車体整備士を一纏めにする制度改正とすべき 	<p>三級の自動車整備士資格は、自動車整備士の入門として位置づけるものであり、自動車車体整備士の資格とは位置づけが異なります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車タイヤ整備士資格及び特殊整備工場認定（タイヤに限る）制度を見直す又は削除すべき 	<p>自動車タイヤ整備士資格等は、引き続き、必要なものと認識しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・各級の統合する資格から二輪を外すべき 	<p>改正後の各級の自動車整備士は、基本的に自動車全般に係る知識や技能を総合的に有する資格とするため、二輪も含むことが適当と考えております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・二輪の自動車整備士を設けるべきではない 	<p>二輪自動車は四輪自動車と比較して構造が簡易であり、二輪自動車に特化した自動車整備士のニーズがあるため、設けます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・二輪の自動車整備士については、一級から三級に分けずにまとめるべき 	<p>二輪自動車は、各装置を対象とする特殊整備士ではなく自動車を整備する資格であることから、引き続き一級から三級まで設けることが適当と考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車電気・電子制御装置整備士の名称は「ガラス」を含むものとすべき ・「自動車ガラス・電子制御装置整備士」を設定すべき ・現行の電気装置整備士にガラスの名称を入れるべき 	<p>自動車電気・電子制御装置整備士に求められる知識・技能にガラスに係る知識・技能は必須ではないため、名称に含むことは適当ではないと考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車ガラス整備士を設立すべき ・自動車ガラス業に特化したエーミング 	<p>今後さらに自動車への電子制御装置の搭載が一般的になると想定されることから、電子制御装置に自動車整備士が広く対応できる資格制度とすべきと考えています。</p>

のための資格を設定すべき	
<ul style="list-style-type: none"> 自動車ガラスの作業に従事する者は一定の知識や経験を有した者を特殊整備士とすべき 	

3. 自動車整備士資格の受験資格（実務経験期間等）に関して

御意見の概要	国土交通省の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 二級から一級を受験する際に必要な実務経験を3年から1年に短縮すべき 三級から二級を受験する際に必要な実務経験を3年から2年や1年に短縮すべき 	<p>自動車整備士に必要な知識・技能を確保するために自動車整備士技能検定で一定期間の実務経験を求めているため、実務経験の短縮や省略については必要な知識・技能を確保する観点から慎重な検討が必要と考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 三級の自動車整備士の実務経験は六ヶ月（機械や電気・電子系の卒業生は三ヶ月）とすべき 	
<ul style="list-style-type: none"> 三級を受験する際に必要な実務経験を無くすべき 	
<ul style="list-style-type: none"> 二輪自動車整備士から同級の自動車整備士の受験に必要な1年の実務経験は不要 	
<ul style="list-style-type: none"> 特殊整備士から二級の自動車整備士への実務経験を2年とするのは短い 	
<ul style="list-style-type: none"> 二級自動車整備士は実務経験5年以上で講習を終えれば一級を取得できるようにすべき 一定の経験や年齢に達すれば、二級や一級を取得できるようにすべき 	<p>実務経験や年齢のみによって自動車整備士資格を取得できる制度とする場合、各者が有する知識・技能にばらつきが生じ、必要な知識・技能を確保する観点から懸念があるため、慎重な検討が必要と考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> タイヤ整備士は三級の自動車整備士への受験とすべきで二級の受験資格を与えるべきではない 	<p>タイヤ整備士を含む特殊整備士について、専門性に違いはあるものの二級の受験に必要な知識・技能は所定の実務経験を経ることでいずれも取得できると考えています。</p>

4. 自動車整備士資格の検定試験内容等に関して

御意見の概要	国土交通省の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・実務に直結しない資格取得のためのものとならないようにすべき 	<p>ご意見を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・資格を統合することにより、試験のレベルが概要レベルとならないように 	<p>ご意見を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・資格体系は現状を維持し、試験の内容に先進自動車技術を含むべき 	<p>現在、EV、FCV、HV、PHV など様々な原動機を有する車両の実用化・普及が進んでおり、自動車をユーザーが安全・安心して使用するためには、ユーザーに代わって自動車の整備を行う自動車整備士が自動車の多様化に適切に対応することが必要です。そのため、各級の資格を統合することが適当と考えています。 試験内容については、ご意見を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車電気・電子制御装置整備士の試験内容に電子制御装置に関する内容も含めるべき 	<p>ご意見を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・試験問題数などをできる限り事前に情報提供すべき 	<p>ご意見を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・口述試験を実技試験に取り込むのは賛成であるが、問診（故障診断）の解答が不正解なのに合格とすべきではない 	<p>ご意見を踏まえ、適切に対応してまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・口述試験を廃止すべきではない 	<p>口述試験の要素は、実技試験に含める形式とし、より実務に即したものとしてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・一級の自動車整備士技能検定の学科試験を2回実施すべき 	<p>試験の回数については、試験の実施に対するニーズや必要なコスト等の観点から慎重な検討が必要と考えますが、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・試験の実施回数を増やすべき 	
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車電気装置整備士の試験回数を増やすべき 	
<ul style="list-style-type: none"> ・試験日を早める改正は反対 	<p>登録試験の合格発表日を見直すことにより、離職者対策事業制度などを利用することが可能となり、資格取得を促進できると考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・一種養成施設の学生は、卒業する前に学科試験を受験できるようにすべき 	<p>カリキュラム等は、自動車整備士を目指す者が卒業までに必要な知識・技能を学ぶように定められているため、卒業前に受験を認めることは慎重な検討が必要と考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・一種養成施設の学生は、卒業見込みの状 	

況である終了年度の10月に受験できるようにすべき	
・一級の学科試験合格後の実技試験受講期間（2年間）を無期限とすべき	自動車の安全確保に重要な役割を担う自動車整備士は、日々進化する自動車への対応が求められることから、実技試験の免除について一定の期限を設けることが必要と考えております。
・資格発行は、養成施設卒業後の1年又は半年後に発行すべき	今後の施策の参考とさせていただきます。
・登録試験後の全部免除申請の手続きが複雑すぎる	今後の施策の参考とさせていただきます。
・一級小型の難易度が年度により差がある	一級小型を含む、各級の試験水準は一定となるよう取り組んでおりますが、今後の施策の参考とさせていただきます。

5. 自動車整備士の養成施設の教育内容に関して

御意見の概要	国土交通省の考え方
・故障診断に関する内容を大幅に増やすこと	ご意見を踏まえ、適切に対応してまいります。
・市場の新技术の内容をテキストに含めること	
・養成施設がスムーズな移行ができるように十分な準備期間を設けるべき	
・変更になるカリキュラムは早く公表すべき	
・新課程で必要な設備や機材を早急に開示すべき	
・自動車整備に関する職業訓練基準やカリキュラム等の整理を行うべき	所管省庁の調整が必要ですが、適切に対応してまいります。

6. 自動車整備士の養成施設の教育時間に関して

御意見の概要	国土交通省の考え方
・資格を統合し、教育の時間が今までと同等である場合、自動車整備士の質は低下	各資格の水準を定め、自動車整備士の質が低下しないように、適切に対応してまいります。

するのではないか	
・一級自動車整備士の講習期間を短縮すべき	二種養成施設の講習期間は、各施設において必要な期間を個別に規定しています。
・学科講習の時間を短縮すべき	学科講習に必要な時間数は、自動車整備士の水準を維持するために必要なカリキュラム内容等に応じた時間数を設定すべきと考えます。
・必要な時間数を細分化せず、各学校の裁量に任せるべき	今後の施策の参考とさせていただきます。
・二級課程において、三級取得者は養成期間を短縮すべき	今後の施策の参考とさせていただきます。

7. 自動車検査員に関して

御意見の概要	国土交通省の考え方
・自動車検査員になれるのは一級の自動車整備士だけとすべき	一級の自動車整備士は、自動車整備士の最高位と位置づけており、一級の自動車整備士に求められる知識や技能の水準は他の自動車整備士資格とは一線を画すものと認識しています。一方で、自動車検査員になれるのが一級の自動車整備士に限るとした場合、自動車検査員が不足する等の懸念があるため、引き続き、慎重な検討が必要だと考えています。
・一級自動車整備士のみが自動車検査員になれることは反対	
・一級及び二級の自動車整備士が検査員の資格取得が可能なことは賛成	
・一級自動車整備士のみが自動車検査員になれる場合、養成校に4年通う必要があり学費の負担増となるため、反対	
・一級自動車整備士は一級取得と同時（整備主任者経験不要とする）に自動車検査員資格を付与するようにすべき	一級取得と同時に自動車検査員となれることとするためには、整備主任者の経験で得られる知識・技能と同等の内容を得られる養成課程を新たに設けるとともに、自動車検査員になるための教習の内容を養成課程に加えて実施する必要があると考えており、慎重な検討が必要と考えます。
・二級自動車整備士の検査員講習としては、1～3ヶ月程度の講習が必要ではないか。	今後の施策の参考とさせていただきます。
・整備主任者としての実務経験について、	今後の施策の参考とさせていただきます。

一級は現行通りとし、二級は3年以上とすべき	
・一級自動車整備士が検査員資格を取得する際のインセンティブを設けるべき	今後の施策の参考とさせていただきます。
・一種養成施設在学中の3,4年は二級を保有しているため、自動車検査員資格取得のための講習を受講可能とすべき	自動車検査員として選任できる要件として、一級又は二級の自動車整備士の資格以外に事業場の統括管理業務を行える整備主任者の実務経験を求めています。整備主任者の実務経験で得られる事業場を管理できるスキルは、自動車検査員の業務を担う上で必須のものと考えています。

8. 公布・施行に関して

御意見の概要	国土交通省の考え方
・自動車車体・電子制御装置整備士の施行は前倒ししていただきたい	本改正により設置される資格のうち、一部のみを前倒して施行することは、他の自動車整備士資格の受験者やその予定者を含む関係者に混乱を生じさせるため、慎重な検討が必要と考えます。
・個人経営の者にも適切に改正内容を周知すべき	本改正については、官報への掲載、国土交通省ホームページにおける報道発表を行うと共に、各運輸支局や関係団体などからも適切に周知いたします。
・施行までに十分な調整が行われるか懸念	施行までに十分な調整を行うなど、適切に対応してまいります。

9. その他

御意見の概要	国土交通省の考え方
・リプログラミング作業やECU交換に伴う承認作業などに権限を与えこれを一級の自動車整備士に限るようにすべき	自動車整備士の資格によって実施可能な整備作業を制限することは、当該作業を実施できる人材の不足を招くおそれがあるため、慎重な検討が必要と考えます。
・一級自動車整備士は臨時運行の許可を出せるようにする	今後の施策の参考とさせていただきます。
・変更届の関連書類を削減すべき	今後の施策の参考とさせていただきます。
・新車体整備士が原動機を除く専門認証の整備主任者になるために講習だけで専門認証の整備主任者に選任できることに疑問。国家資格として試験を実施す	講習については、改正前の二級自動車シャシ整備士と同等の内容及び修了試問を想定しており、原動機を除く専門認証の整備主任者に必要な知識・技能は十分に備えられているものと考えます。

べき	
・新旧の登録試験の並行実施期間を5年程度とすべき	並行実施期間を延長すると、試験の実施に必要なコストが増え、受験者の負担が増加するおそれなどがあるため、慎重な検討が必要と考えます。
・WEB研修の範囲を広げるべき	今後の施策の参考とさせていただきます。
・実習教材について、借用を認めるべき	借用とした場合、当該実技教材が必要なときに使用できないおそれがあると懸念するため、慎重な検討が必要と考えます。