

令和2年度

自動車検査員研修

【北海道運輸局 地域教材】



注) 令和2年度 自動車検査員研修では本教材の他、以下の資料が必要です。

- ①令和2年度 整備主任者研修 法令研修【全国共通教材】
- ②令和2年度 整備主任者研修 法令研修【北海道運輸局 地域教材】

目 次

(通達等)

- 1. 路上故障車等に対する特定整備に係る作業の取扱いについて-----1
- 2. 自動車特定整備事業者等における事業者間の業務支援について-----2
- 3. 車両置場を有しない分解整備を行う事業場の取扱いについて-----3
- 4. 運輸支局等の敷地内における事故防止の徹底について-----4

(プレスリリース)

- 5. 事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンを実施-----5
- 6. 台風の前に車両からの脱出手順の確認を！-----15
- 7. 自動運転に対応した新たな検査手法を導入します-----17

(処分関係)

- 8. 令和元年度 指定監査結果集計表（口頭注意件数）-----19
- 9. 令和元年度及び令和2年度の指定整備事業者の処分状況一覧-----20
- 10. 指定自動車整備事業者処分概況（令和2年度）-----21
- 11. 全国の指定整備事業者の処分状況（令和2年度）-----24

(その他)

- 12. 指定自動車整備事業必携（第7次改訂版追録第7号）の改正内容-----25

1. 路上故障車等に対する特定整備に係る作業の取扱いについて

国自整第194号
令和2年10月29日

北海道運輸局自動車技術安全部長 殿

自動車局整備課長

路上故障車等に対する特定整備に係る作業の取扱いについて

事故や故障等により道路上等に停止する自動車（以下「路上故障車等」という。）によって、他の交通の妨げになり二次的な事故等につながるおそれがある場合には、当該自動車をその場から緊急的に退避させる必要がある。この場合において、当該自動車を必要最小限に移動させるために行う道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号。以下「施行規則」という。）第3条各号に規定する装置の取外し、取付け又は運行補助装置の取付位置若しくは取付角度の変更行為については、今般、下記のとおり整理したので、了知されるとともに、関係者に周知徹底し、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長あて別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. 路上故障車等を必要最小限に移動させるために行う装置の取外し行為及び運行補助装置の取付位置若しくは取付角度の変更については、自動車の構造又は装置の機能を正常に保ち又は正常に復することを目的としていないことから、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第49条第2項の「自動車の整備又は改造」に該当せず、同項の「特定整備」に該当しない。
2. 施行規則第3条各号に規定する装置の取外し行為を行った後の整備若しくは改造（取付け）については、自動車の構造又は装置の機能を正常に保ち又は正常に復することを目的とする行為が含まれていることから「特定整備」に該当する。ただし、自動車特定整備事業者が路上故障車等を必要最小限の移動をさせるため、必要最小限の応急的な措置として特定整備を行った後に、当該事業者の事業場において、当該応急措置部分に付随する整備作業及び整備主任者によるできばえ確認業務等が行われる場合にあつては、当該整備作業を前提とした一連の作業であることから、必要最小限の応急的な措置として行った特定整備については、事業場外の作業であっても、「自動車整備事業者に対する行政処分等の基準について」（平成18年3月2日付け国自整第126号）及び「自動車整備事業者に対する行政処分等の基準について」の細部取扱いについて」（平成18年3月2日付け国自整第127号）によらず、行政処分の対象とはしないこととする。

2. 自動車特定整備事業者等における事業者間の業務支援について

国自整第197号

令和2年11月11日

北海道運輸局自動車技術安全部長 殿

自動車局整備課長

自動車特定整備事業者等における事業場間の業務支援について

自動車整備業界においては、整備に係る人材確保が長年の課題となっている。

今般、分解整備に係る認証を受けている事業場において、以下に掲げる条件をすべて満たす場合にあっては、他事業場からの業務支援による作業員の作業であっても、作業員を借り入れた事業場において行った作業とみなすこととしたので、了知されるとともに、関係者に周知徹底し、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長あて別添のとおり通知したので申し添える。

1. 業務支援において、作業員を借り入れる事業場（以下「借入事業場」という。）と作業員を貸し出す事業場（以下「貸出事業場」という。）は同一の自動車特定整備事業者であること。
2. 作業員を貸し出した後であっても貸出事業場及び借入事業場は、それぞれの事業場（指定自動車整備事業についても同じ。）の従業員の基準を満たすこと。
3. 貸し出される作業員は、貸出事業場における整備主任者又は自動車検査員でないこと。
4. 貸し出された作業員の作業の範囲は、点検及び整備のみとすること。
5. 貸し出された作業員の作業は、借入事業場の作業指示に従うこと。
6. 貸し出された作業員が保安基準適合証の交付に係る点検及び整備を行う場合は、借入事業場が貸し出された作業員に対し必要な教育を事前に実施し、その結果を記録すること。
7. 借入事業場及び貸出事業場は、それぞれ借入勤務実績及び貸出勤務実績を記録すること。

3. 車両置場を有しない分解整備を行う事業場の取扱いについて

国自整第206号
令和2年11月12日

北海道運輸局自動車技術安全部長 殿

自動車局整備課長

車両置場を有しない分解整備を行う事業場に係る電子制御装置整備
の申請（変更）の取扱いについて

昭和42年5月25日以前に認証を取得した事業場は、車両置場の設置に係る具体的な基準が規定されていなかったことから、事業場内を含め車両置場を有していない事業場が存在するが、道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号。以下「施行規則」という。）第57条に基づき、常時特定整備をしようとする自動車を収容することができる十分な場所を有していることを認証時に確認している。

このため、法令に定める車両置場を有していないものの、従前から事業の経営上で必要な車両置場の確保に努めてきたところである。

以上の措置の実態を鑑み、下記の全てを満たす事業場であって、電子制御装置整備に係る申請（変更）時に従前より事業者が確保している車両の収容場所については、施行規則別表第4に定める電子制御装置整備の車両置場を有しているものとして扱うこととしたので、関係者に周知徹底し、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長あて別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. 道路運送車両法施行規則の一部を改正する省令（昭和42年運輸省令第27号）附則第2項の規定により作業場の規模の基準について、改正前の同規則の適用を受けていること。
2. 従前から事業の経営上で必要な車両の収容場所を引き続き確保していること。
3. 電子制御装置点検整備作業場は分解整備を行う事業場の屋内作業場と兼用する場合に限ること。
4. 敷地内に、屋内作業場の外に施行規則別表第4に定める車両置場の規模の基準を満たす広さを有していないこと。
5. 電子制御装置整備の対象とする自動車の種類について、分解整備の対象とする自動車の種類から拡大しないこと。
6. 電子制御装置整備を行うため、当該事業場と車両の収容場所間において自動車を移動させるときは、事業者責任のもと、十分に安全措置を講じた上で移動させること。

4. 運輸支局等の敷地内における事故防止の徹底について

国自整第143号
令和2年8月25日

各地方運輸局自動車技術安全部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局整備課長（公印省略）

運輸支局等の敷地内における事故防止の徹底について

先般、近畿運輸局管内の自動車検査登録事務所敷地内において、受検車両（大型ダンプ）の運転者が、ダンプ荷台とフレームの間に挟まり死亡するという痛ましい事故が発生しました。

つきましては、貴局においても、（独）自動車技術総合機構と連携して、なお一層の事故防止の徹底に努めることとされたい。

なお、標記について、別添のとおり、独立行政法人自動車技術総合機構理事長あて、事故防止の徹底を依頼したので了知されたい。

5. 事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンを実施

Press Release

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



令和2年10月30日
自動車局整備課

事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンを実施

～ 大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WGの検討結果を受けて ～

大型車のホイール・ボルト折損等による車輪脱落事故が増加している状況を踏まえ、令和2年11月1日から「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施します。

1. 令和元年度の大車※の車輪脱落事故の発生状況（詳細は、別紙1参照）

※大車とは、車両総重量8トン以上のトラック又は乗車定員30人以上のバス

- ・発生件数は112件（昨年比31件増加）
- ・冬期（10月～2月）に多く発生
- ・特に東北地区で多く発生
- ・車輪脱着作業後1ヶ月以内に多く発生
- ・タイヤ交換作業が集中する11月に交換した車両の事故が多い
- ・車輪脱落箇所は左後輪に集中

2. 大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンの実施

国土交通省では、昨年12月に「大型車の車輪脱落事故防止対策に関する調査検討ワーキンググループ」（座長：交通安全環境研究所伊藤紳一郎副部長）を設置し、事故原因の徹底究明と効果的な事故防止対策の検討を行ってきたところ、令和2年10月16日に中間とりまとめ（別紙2）が決定されました。

国土交通省では、この中間とりまとめの決定を受けて、「令和2年度緊急対策（別紙3）」の早期かつ確実な実施を図るため、関係業界の協力のもと、「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施します。

【実施期間】 令和2年11月1日～令和3年2月28日

【主な実施項目】

- ・運送事業者等に対する事故防止対策の周知・指導
- ・運送事業者による大型車の「ホイール・ナットの緩み」の総点検実施
- ・貨物運送事業者では、タイヤ交換時の作業管理表を使用した正しいタイヤ交換作業実施
- ・トラックのホイール・ナットへのマーキング等の活用を推進し、日常点検でのホイール・ナットの緩みの点検を重点的に実施

<添付資料>

別紙1 令和元年度大型車の車輪脱落事故発生状況

別紙2 大型車の車輪脱落事故防止対策の方向性「中間とりまとめ」の概要

別紙3 大型車の車輪脱落事故防止「令和2年度緊急対策」

参 考 大型車の車輪脱落事故防止のための啓発用チラシ（（一社）日本自動車工業会作成）

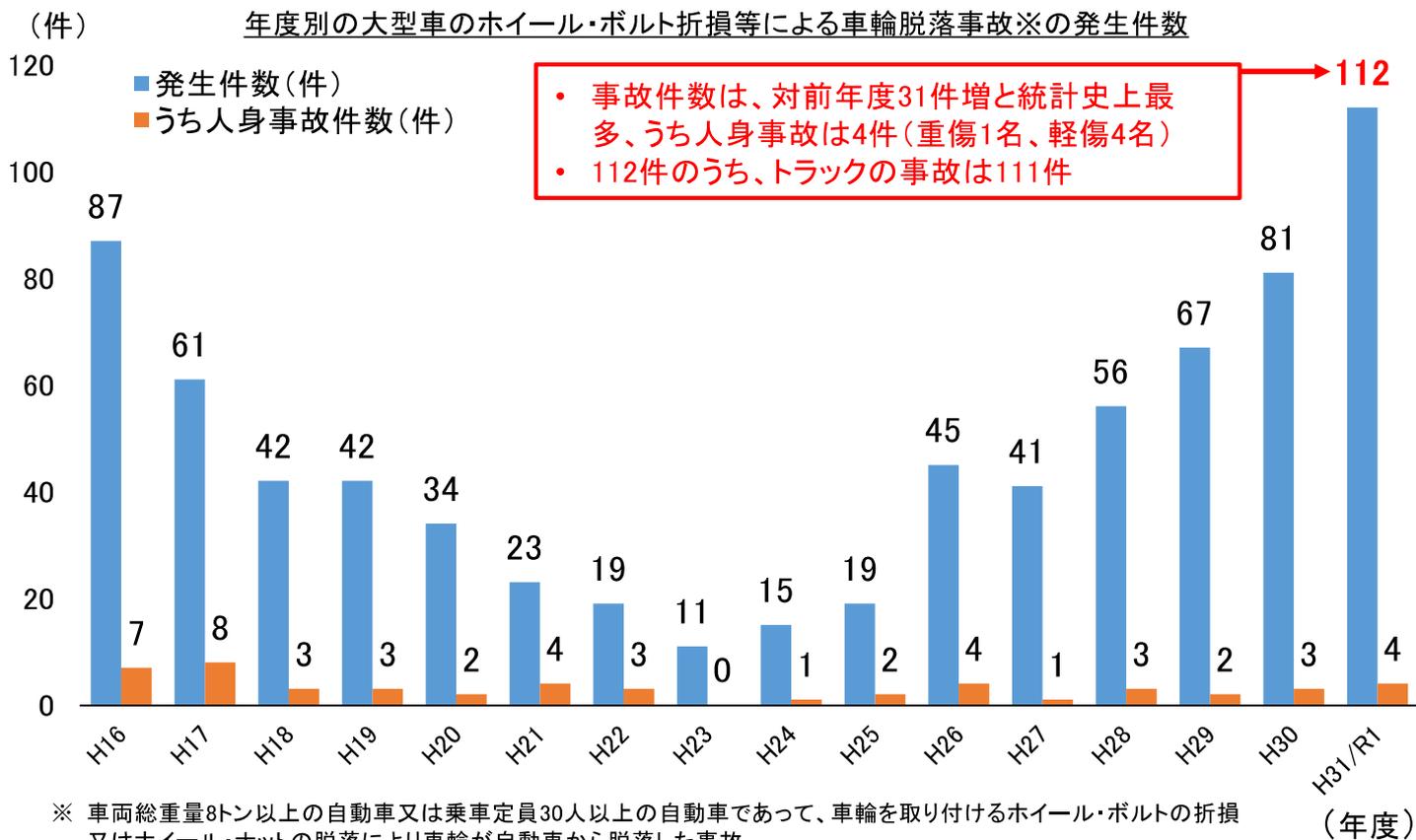
<問い合わせ先>

自動車局 整備課 児島、川崎

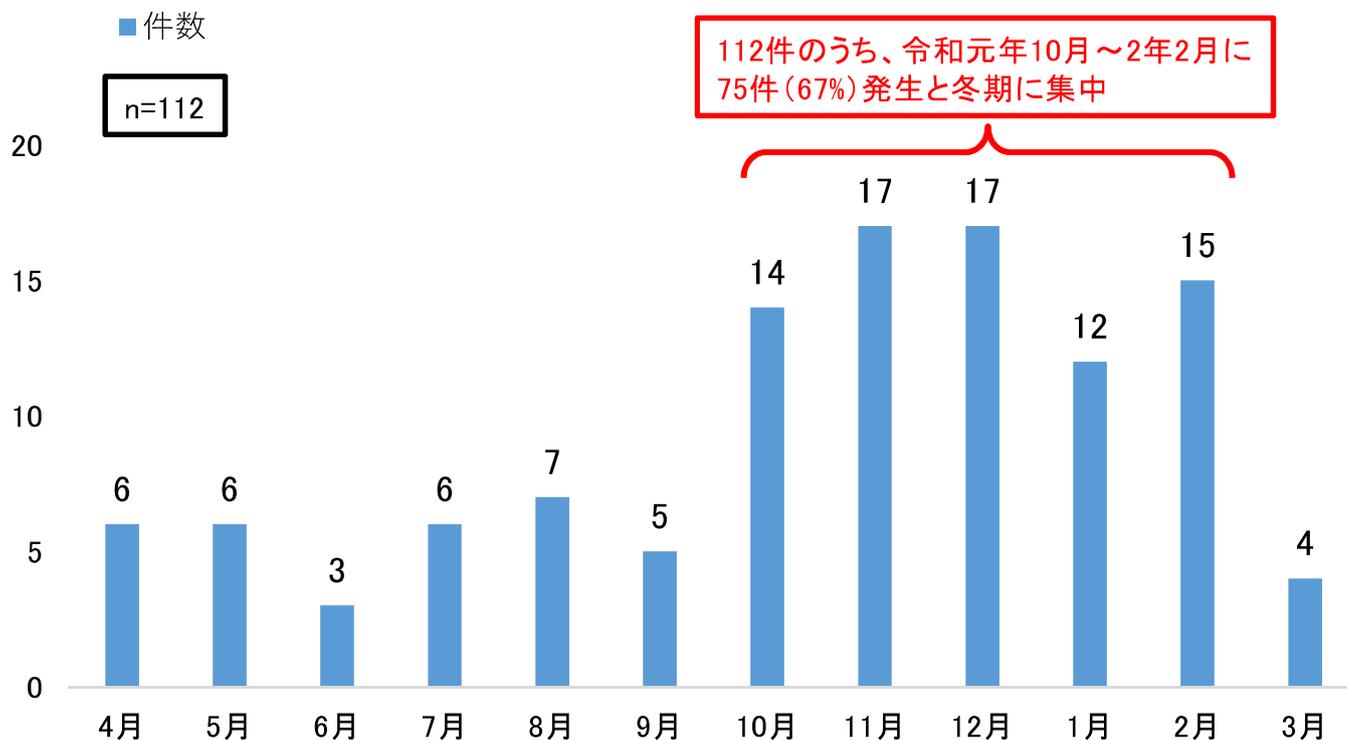
代表:03-5253-8599（直通）、FAX:03-5253-1639

5. 事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンを実施

車輪脱落事故発生状況（令和元年度）【別紙1】



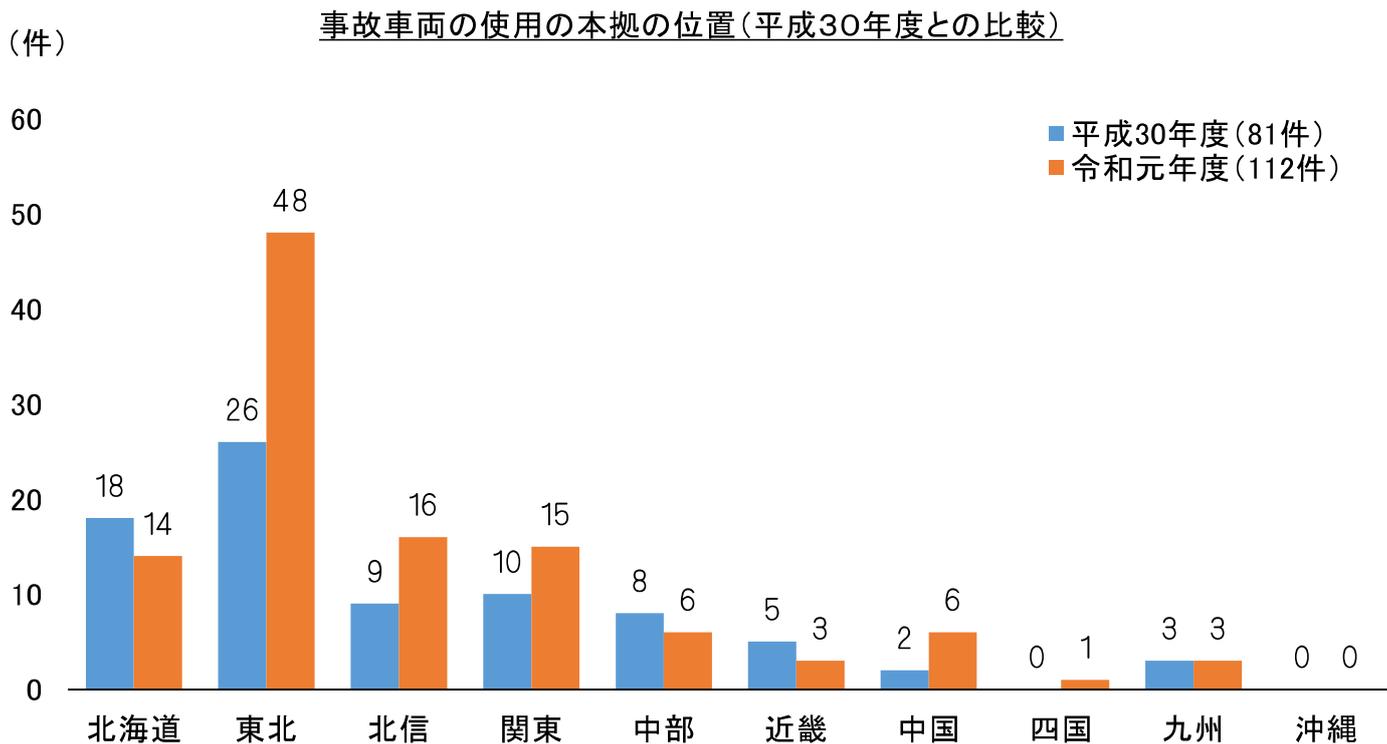
車輪脱落事故の月別発生件数



出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

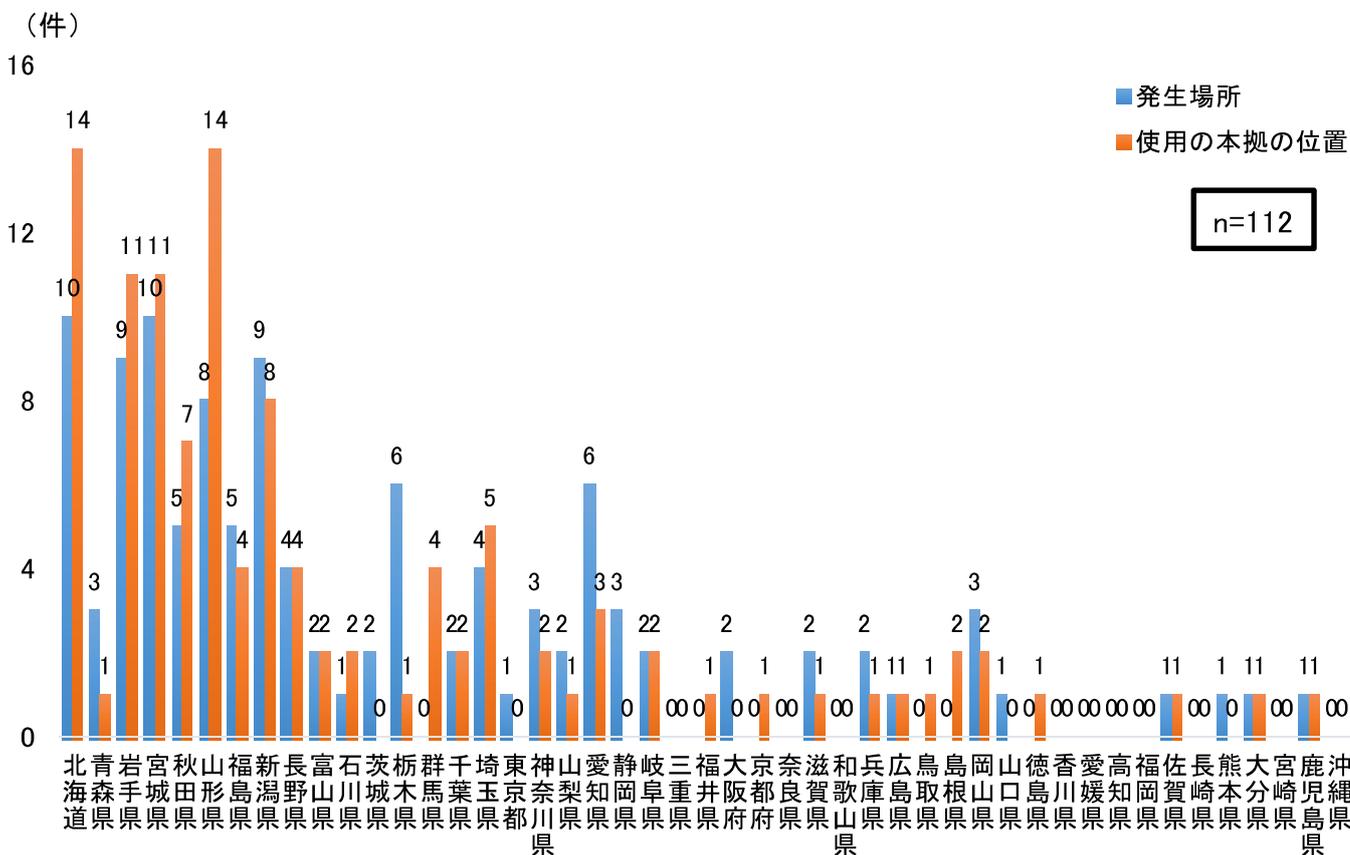
5. 事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンを実施

車輪脱落事故発生状況（令和元年度）



出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

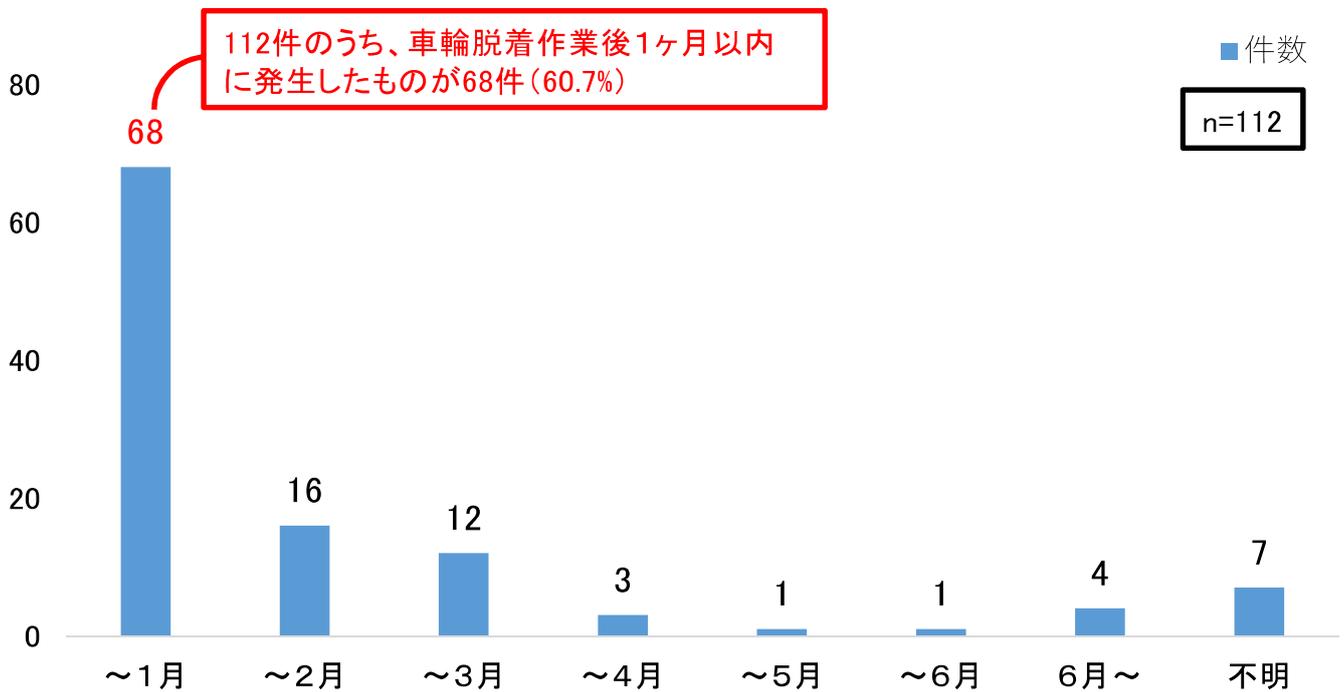
〔 参考 〕 事故発生場所、事故車両の使用の本拠の位置（都道府県別）



出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

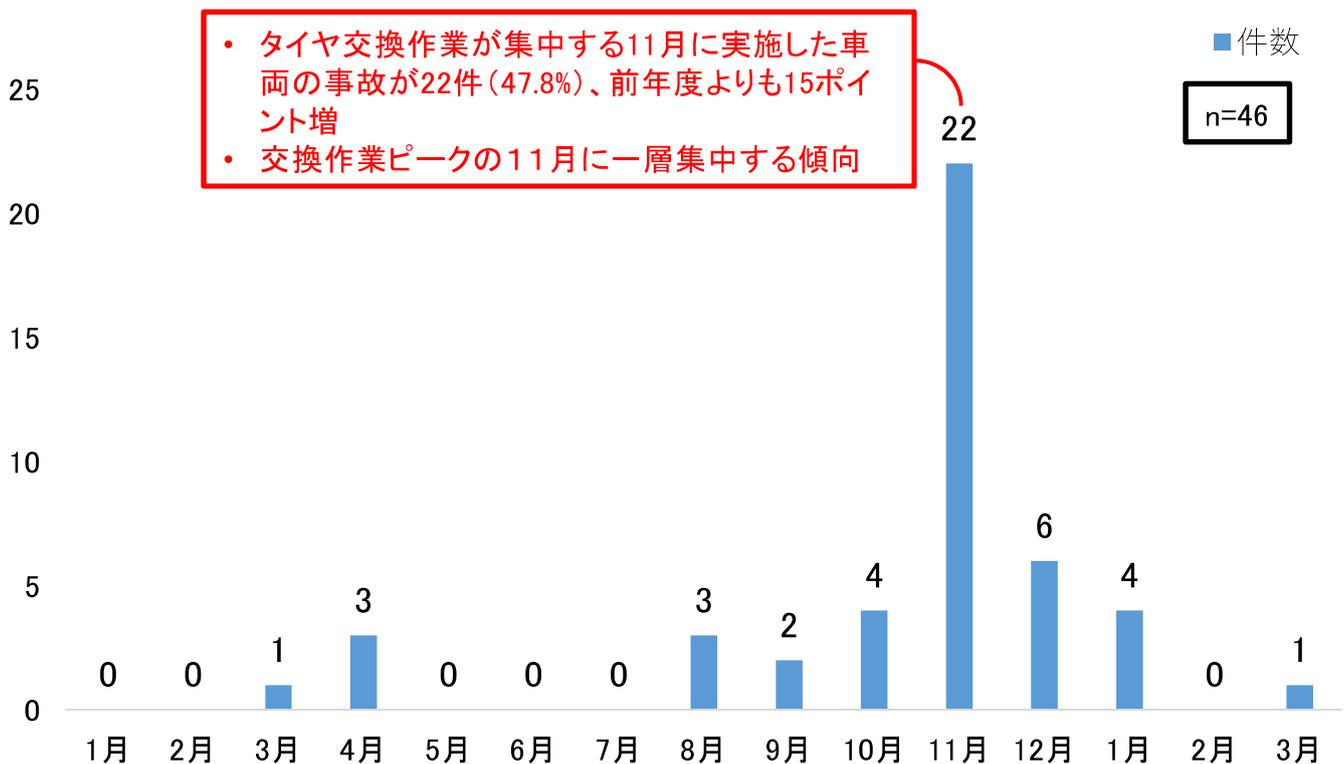
車輪脱落事故発生状況（令和元年度）

車輪脱着から脱輪発生までの期間



出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

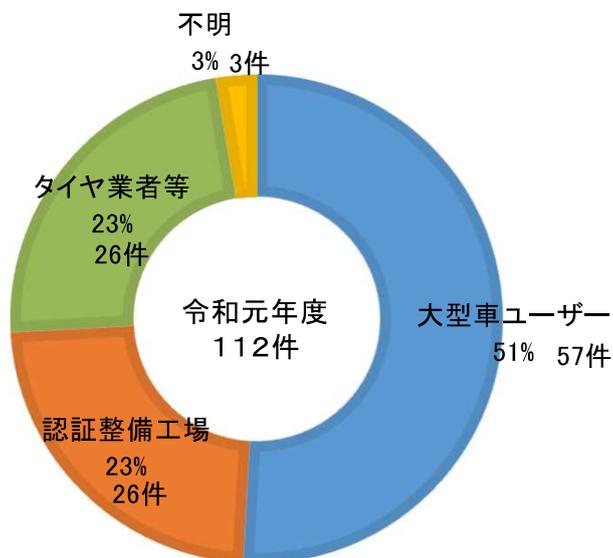
車輪脱落事故発生直前の3ヶ月以内に「タイヤ交換」を実施した車両の事故件数
(タイヤ交換実施月別)



出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

車輪脱落事故発生状況（令和元年度）

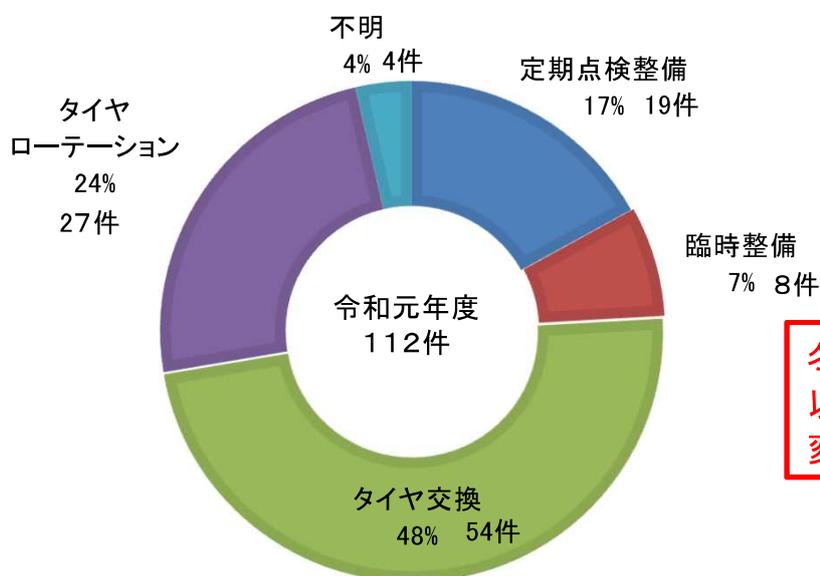
タイヤ脱着作業実施者別



・ 大型車ユーザーの交換が大半を占める傾向は、前年度と変化なし

出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

タイヤ脱着作業内容別



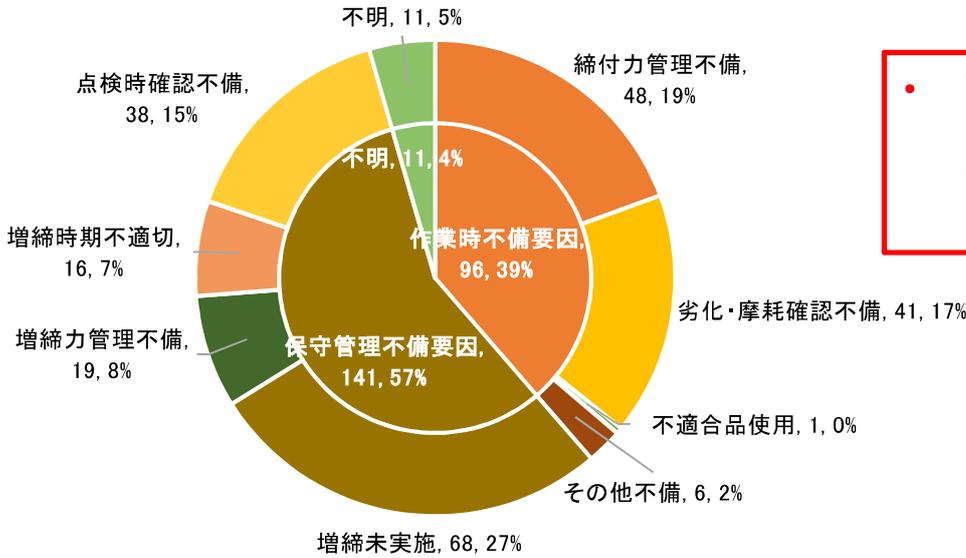
冬用タイヤ等への交換が半数以上を占める傾向は、前年度と変化なし

- タイヤ交換
 - ・ 通常タイヤから冬用タイヤへの交換
 - ・ 摩耗したタイヤの交換 など
- タイヤローテーション
 - ・ タイヤの摩耗が偏ることを防止するため、前後・左右のタイヤを入れ替える

出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告 4

車輪脱落事故発生状況（令和元年度）

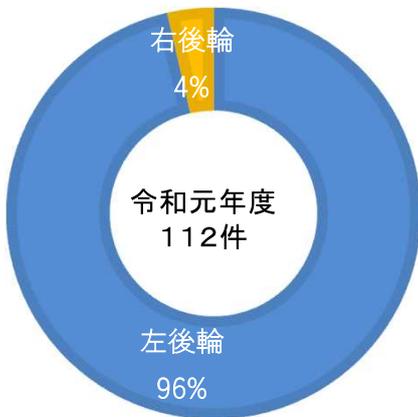
発生推定原因



・ 不適切なタイヤ交換作業、交換後の保守管理の不備が主な要因となっている傾向に変化なし

出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

事故発生車両の車輪脱落箇所



左後輪の集中は、前年度と傾向変化なし

左輪タイヤの脱落割合が高いことの推定原因

- 左輪タイヤが多く脱落する原因については、以下の可能性が考えられる。
 - ・ 右折時は、比較的高い速度を保ったまま旋回するため、遠心力により積み荷の荷重が左輪に大きく働く。
 - ・ 左折時は、低い速度であるが、左後輪がほとんど回転しない状態で旋回するため、回転方向に対して垂直にタイヤがよじれるように力が働く。
 - ・ 道路は中心部が高く作られていることが多いことから、車両が左（路肩側）に傾き、左輪により大きな荷重がかかる。
- 前輪は、ホイール・ボルトゆるみ等の異常が発生した場合には、ハンドルの振動等により運転手が気づきやすい。

出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

5. 事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンを実施

別紙2

大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討ワーキンググループ報告書概要 －大型車の車輪脱落事故防止対策の方向性（中間とりまとめ）－

検討内容

依然として大型車車輪脱落事故の主要因となっている不適切なタイヤ交換作業、交換後の保守管理の不備に対して、更なる効果的な車輪脱落事故防止対策を検討・立案するために、以下の内容について検討した。

- ① 適切なタイヤ交換作業・保守管理が実施されない要因（使用者（事業者を含む）の使用環境の変化、点検整備方法の妥当性など）
- ② ①を踏まえた効果的な広報啓発方法
- ③ ①を踏まえたより実態にあった点検整備方法の検討
 - ・ 使用年数（新車・使用過程車）を考慮した締め付けトルクの管理方法
 - ・ ホイール締め付け方式（ISO・JIS）に適した点検整備方法
 - ・ トルクレンチ以外の工具での最善の増し締めの実施方法
 - ・トラック、バスの運行形態を踏まえた増し締めの実施時期
- ④ その他
 - ・ 運転者等に「点検時期」や「ホイール・ボルトの緩み」を警報する装置の実用化

タイヤ交換作業等の実態調査結果

脱輪事故を起こしていない事業者のタイヤ交換作業等の実態を把握するため、アンケート形式による調査を実施。脱輪事故を起こした事業者の実態と比較分析したところ、以下の傾向が見られた。

- ・ 事故発生事業者は自社でのタイヤ交換作業が多いのに対し、事故未発生事業者は外注業者（タイヤ交換業者、整備工場）でのタイヤ交換が多い。
- ・ タイヤ交換作業時のホイール・ボルト、ホイール・ナットの劣化摩耗状況確認は、事故発生事業者の方が実施している割合は低い。
- ・ タイヤ交換作業時は、事故発生事業者及び事故未発生事業者のいずれも、規定されたトルクでホイール・ナットを締め付けしていない割合が多い。
- ・ 事故未発生事業者は増し締めを実施していない割合は低いものの、緩みがあれば実施している割合が高い。
- ・ 増し締め時は、事故未発生事業者の方が、規定されたトルクでホイール・ナットを締め付けしている実態が多い。

また、脱輪事故を起こしていない事業者での独自の事故防止対策を収集したところ、以下の取り組みが多く見られた。

- ・ タイヤ交換作業時の記録をとる。
- ・ ナットにマーカを引いて点検の目安にする。

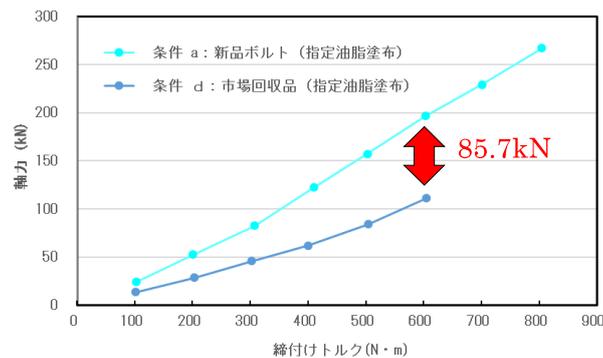
車輪脱輪の原因究明のための実証実験結果

締め付けトルクに対するボルト軸力特性試験（単品試験）及び走行環境を模擬したホイール保

5. 事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンを実施

持能力試験（走行試験）の結果から、以下のことがわかった。

- 単品試験で市場回収品のボルト、ナットに指定油脂を塗布した場合、錆除去前、錆除去後、のいずれも指定油塗布前に対して軸力が向上した。
- 単品試験で新品と市場回収品に指定油脂を塗布した場合、市場回収品は新品に対して約半分の軸力であった。（下図参照）
- 走行試験では、今回の試験条件、走行距離の範囲では軸力が低下したと言える結果は得られなかった。



事故防止対策の提案

○ 緊急的対策（事故増加の早期抑止を図るためのもの）

- 適切なタイヤ交換作業、交換後の保守管理を確実に実施させるためタイヤ交換作業管理表を使用した記録・管理を整備管理者が実施
- ホイール・ナットの状態を確実に確認するための日常点検表の作成・使用
- ホイール・ナットへのマーキング、又は、市販化されているホイールナットマーカを使用して、ホイール・ナットの緩み確認を強化
- 脱輪事故が多発する時期にあわせ、事故防止対策の推進を図るためのキャンペーンを実施

○ 抜本的対策（制度化を主としたもの）

- ホイールの締結力に影響のあるホイール・ボルト、ナットを極力排除するため交換目安の例示の規定化を検討
- 適切なタイヤ交換作業を実施させるため大型車のタイヤ交換手順の規定化を検討
- 適切なタイヤ交換作業、交換後の保守管理を実施させるためタイヤ交換作業管理表の記録、整備管理者による管理を義務づけることの制度化を検討
- 社内での事故防止対策の浸透を図るための教育の実施、理解度把握を整備管理者の権限であることの明確化を検討
- 整備管理者に対するタイヤ交換作業の管理能力確保のための技能講習受講の制度化を検討

引き続き検討すべき課題

- 脱輪の要因を究明するための検証方法の検討
- 作業者のヒューマンエラーを前提としたハード対策の検討
- 車輪脱落事故の継続監視と発生状況に適応した対策の検討



大型車の車輪脱落事故0へ

正しい作業が、防ぐ事故。

徹底しよう！車輪脱落を防ぐ、4つのルール

お きまりのトルクで
きちんと 締め付けて



規定のトルクで確実な締め付けを

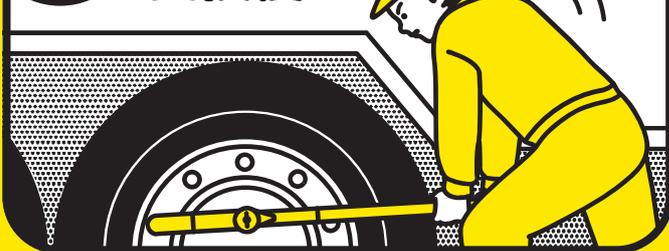
締め付け方式には、球面座で締め付けるJIS方式と平面座で締め付けるISO方式があります。「規定の締め付けトルク」で確実に締め付けます。

※ホイールナットの締め付け不足、締め忘れ防止のため、ナット締め付け作業時(終了後)、「規定の締め付けトルク」で確実に締め付けたことを確認するよう、お願いします。



規定の
締め付けトルク

ち ゃんと増し締め
交換後



50~100km走行後に、しっかり増し締めを

締め付け後は初期なじみによってホイールナットの締め付け力が低下。50~100km走行後を目安に、増し締めしてください。

ねじの締め付け方向を確かめて締め付け。



JIS方式(球面座) ダブルタイヤの場合



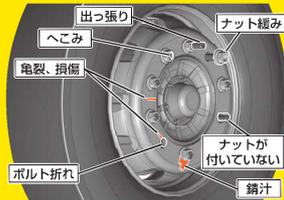
①アウターナットを締めます。②インナーナットを締め付けます。③アウターナットを締め付けます。
※これらの図は右側タイヤの場合です。

な (ナット) っと見て ボルト触って
さあ出発!



一日一回の 日常点検を

運行前にホイールボルト、ナットを目で見てさわって点検してください。異常を発見したらすぐ整備工場へ。



出っ張り、へこみ、亀裂、損傷、ボルト折れ、錆汁、ナット緩み、ナットが付いていない

い や待てよ？ボルトと
ナットは適正か？



ホイールに適合したボルト、ナットを

スチールホイール、アルミホイールの履き替えには、それぞれ適合するホイールボルト、ナットの使用が必要です。必ずご確認ください。

※JIS方式では、アルミホイール(スチール)用のホイールボルト、ナットで、スチールホイール(アルミ)は履かせません！ISO方式では、スチールホイール用ホイールボルトで、アルミホイールは履かせません！



左後輪に注意!

車輪脱落の多くが、気がつきにくい「左後輪」で発生しています。左後輪の点検は重点的に行ってください。



ホイールやホイールボルトの錆に注意!

ホイールやホイールボルト、ナットの著しい錆によると思われる車輪脱落が発生しています。著しい錆のあるホイールやホイールボルト、ナットは、交換してください。



詳しくは、
こちらから!



国土交通省 自動車点検整備推進協議会 大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会 日本自動車工業会(いすゞ自動車 日野自動車 三菱ふそうトラック・バス UDトラック) 全日本トラック協会 日本バス協会 全国自家用自動車協会 日本自動車整備振興会連合会 日本自動車販売協会連合会 全国タイヤ商工協同組合連合会 日本自動車タイヤ協会 全国石油商業組合連合会 日本自動車車体工業会 日本自動車輸入組合 日本自動車機械工具協会 日本自動車機械器具工業会 自動車用品小売業協会 日本自動車車体整備協同組合連合会



5. 事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンを実施

タイヤ交換などホイール脱着時の不適切な取り扱いによる 車輪脱落事故が発生しています！

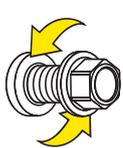
タイヤ交換作業にあたっては、【車載の「取扱説明書」】や【本紙表面に記載の「車輪脱落を防ぐ4つのポイント」】、【下記の「その他、ホイールナット締め付け時の注意点」】などを参照の上、正しい取り扱い（交換作業）をお願いします。

※ホイールナットの締め付けは、必ず「規定の締め付けトルク」で行ってください。
※ホイール取付方法には、JIS方式とISO方式の2種類があります。それぞれ正しい取り扱い方法をご確認いただき、適切なタイヤ交換作業の実施をお願いします。

注意 ホイールナットの締め付け不足。アルミホイール、スチールホイールの取り扱いミス（誤組み付け、部品の誤組み）

その他、ホイールナット締め付け時の注意点

ホイールボルト、ナットの潤滑について

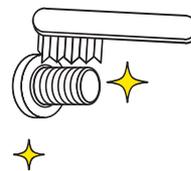


JIS方式 ホイールボルト、ナットのねじ部と座面部（球面座）に**エンジンオイル**など指定の潤滑剤を薄く塗布します。

ISO方式 ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーとのすき間に**エンジンオイル**など指定の潤滑剤を薄く塗布します。ナットの座面（ディスクホイールとの当たり面）には塗布しないでください。

※ホイールの固着防止のため、ハブのはめ合い部（インロー部）にグリースを薄く塗布します。

ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について



ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面（ISO方式では、ハブのはめ合い部も）、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取り除きます。

ホイールナット締め付け時の注意点だよ！



④ ホイール締め付け方式

ホイールの締め付け方式には、球面座で締め付けるJIS方式と、平面座で締め付けるISO方式があります。また「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合」大型車から、左右輪・右ねじとする「新・ISO方式」を採用しました。

ホイール締め付け方式	ISO方式(8穴、10穴)	JIS方式(6穴、8穴)
ホイールサイズとボルト本数(PCD)	19.5インチ：8本(PCD275mm) 22.5インチ：10本(PCD335mm)	17.5(19.5の一部)インチ：6本(PCD222.25mm) 19.5、22.5インチ：8本(PCD285mm)
ボルトサイズ ねじの方向	M22 左右輪：右ねじ(新・ISO方式) 右輪：右ねじ 左輪：左ねじ(従来ISO方式)	前輪 M24(または20)後輪 M20、M30 右輪：右ねじ 左輪：左ねじ
ホイールナット 使用ソケット	平面座(ワッシャー付き)・1種類 33mm(従来ISO方式の一部は32mm)	球面座・6種類 41mm/21mm
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め	インナー、アウトナーナットそれぞれで締め付け
ホイールのセンタリング	ハブインロー	ホイール球面座
アルミホイールの履き替え	ボルト交換	ボルトおよびナット交換
後輪ダブルタイヤの締め付け構造		

詳しい情報は、日本自動車工業会HPをご覧ください。

http://www.jama.or.jp/truck-bus/wheel_fall_off/

6. 台風の前に車両からの脱出手順の確認を！

いのちとくらしをまもる
防 災 減 災

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和2年8月12日
自動車局
審査・リコール課



台風の前に車両からの脱出手順の確認を！

—水没車両からの脱出手順と脱出用ハンマー搭載のお願いについて—

昨年の台風19号では大雨により車内で被災した方が相次ぎ、令和2年7月豪雨においても車内での被災がありました。車が水没した場合、正しい手順で速やかに車内から脱出してください。

1. 水没した車両からの脱出手順

- 冠水した道路を自動車で行った場合、エンジン等が停止し移動できなくなる危険性があり、水位によっては水圧等で車両からの脱出が困難になります。
- 万が一こうした状況に遭遇した際には、以下の手順で速やかに脱出してください。

①	②	③	④
水位が低いうちにドアを開けて脱出する	窓を開いて脱出する	脱出用ハンマーで窓を破砕し脱出する	あきらめない！浸水して車内外の水位が同じになるとドアが開く可能性が高まります

2. 脱出用ハンマーの備付けのお願い

- 水位の上昇に伴い、万が一、車内からドアや窓を開くことができなくなった場合、素手等で窓ガラスを割ることは困難です。脱出用ハンマーの備えは「命綱」の確保です。
- 【注意！】ただし、フロントガラス等の「合わせガラス」は割れません。**使用方法等に加え、車両の破砕可能な窓ガラスの箇所を事前にご確認ください。

別紙1 : 自動車ユーザーの皆様へ(車両水没時の車内からの脱出手順)

別紙2 : 自動車販売店、自動車用品販売店等に対する協力依頼について

別紙3 : 水害時等の車内被災の防止に関する今後の課題・取組案

別紙4 : 車内被災防止周知用チラシ(A3両面・2つ折り)

脱出用ハンマーの過去の実演動画はこちら！



http://movie.jaf.or.jp/details/44.html?_ga=2.1680753.1543285.040.1596600677-1544075791.1596105497(出典:JAF)

【お問い合わせ先】

審査・リコール課 竹村、高橋

代表:03-5253-8111 (内線:42302、42363)

直通:03-5253-8596、FAX:03-5253-1640

6. 台風の前に車両からの脱出手順の確認を!

脱出用ハンマーの使い方

フロントガラスは「合わせガラス」のため割れません。*

1 脱出用ハンマーは手の届く位置に用意しておく。



2 側面か後面の窓ガラスを脱出用ハンマーで割って脱出する。



*脱出用ハンマーでは合わせガラスは割れません。一部の車種ではフロントガラスのほか、サイドガラスやリアガラスにも合わせガラスが採用されています。事前に合わせガラスの箇所を販売店等にてご確認ください。



脱出用ハンマー購入時の注意点

脱出用ハンマーはカーショップ、ホームセンター等で購入可能です。購入時にはJISマーク、GSマーク等の性能を保證する表示がある製品のほか、販売店等が推奨する信頼性の高い製品をお求めください。



◎脱出用ハンマーの取扱説明書を読んで使い方を確認しておきましょう。



脱出用ハンマーの実演動画はこちら!

http://movie.jaf.or.jp/details/44.html?_ga=2.112021028.1916368707.1594104300-115205571.150955718



危険! 水没車両 すぐに脱出を!!

大雨などで道路が冠水し始めると短時間でどんどん水位が上がってきます。冠水した道路を車で走るとエンジンが停止し、車内に閉じ込められて危険です。

道路が冠水した!

もう道が見えなくなった!

ドアが開かない!

窓が開かない!

万一の際に
脱出用ハンマー
を車内に備えておく
と安心です。

早く脱出しなくては!
どうすればいいの?

国土交通省

車両からの脱出手順関連ホームページへ。

道路が一度冠水すると短時間で水位がどんどん上がり大変危険です。

水害からの避難は、

早め早めの行動こそが大切な生命を守ります。



冠水した道路を自動車ですると、浸水によりエンジンが停止して走行が出来なくなる場合があります。さらに水位が上がると水圧でドアが開けられなくなり、車内に閉じ込められてしまい大変危険です。

1 車の底面
ぐらゐの水位の時には

水位が低いうちに
ドアを開けて脱出する。

2 車のドアの半分
ぐらゐの水位の時には

水圧でドアが開かない場合は
窓を開けて脱出する。

3 車の窓の高さ
ぐらゐの水位の時には

注意
前面等の合わせガラスは
脱出用ハンマーで割ることは
できません。

ドアも窓も開かない場合は、**窓を脱出用ハンマーで割って脱出する。**
※浸水時に脱出用ハンマー無しで窓ガラスを割ることは大変困難です。

4 車の屋根に届く
ぐらゐの水位の時には

窓が割れない場合でも、**車内外の水位が同程度になるとドアが開く可能性が高まるのであきらめずに脱出の機会を待つ。**

令和2年8月5日
自動車局安全・環境基準課
自動車局整備課

自動運転に対応した新たな検査手法を導入します！！

～ 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正について ～

令和6年10月から、自動車の検査（車検）において、自動ブレーキ等の自動運転技術等に用いられる電子制御装置の目に見えない故障に対応するための電子的な検査を開始することとしました。

自動ブレーキ等の電子制御を駆使した自動運転技術については、近年、軽自動車を含む幅広い車両への搭載が進んでいます。これらの技術は、交通事故防止に大きな効果が期待される一方、故障時には誤作動等により事故につながる恐れがあることから、使用時においても、確実に機能維持を図ることが重要です。

このため、国土交通省では、平成29年12月から「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」（座長：須田義大東京大学生産技術研究所教授）において、自動運転技術に用いられる電子制御装置まで踏み込んだ自動車検査の手法について検討を行い、平成31年3月に最終報告書を取りまとめたところです。

今般、同報告書を踏まえ、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示を本日公布し、令和3年10月以降の新型車を対象に、令和6年10月から電子的な検査（車検）を開始（※）することとなりました。

（※）輸入車については、令和4年10月以降の新型車を対象に令和7年10月から検査を開始

なお、令和3年10月から電子的な検査のプレテストを開始するとともに、必要な情報管理に関する実費として、一両当たり400円を（独）自動車技術総合機構が徴収することとしております。

【検査の対象となる装置】

- ① 運転支援装置
 - ・ 衝突被害軽減ブレーキ（自動ブレーキ）
 - ・ 自動命令型操舵機能（レーンキープ） 等
- ② 自動運行装置
- ③ 排ガス関係装置



<検査のイメージ>

参考：「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」

http://www.mlit.go.jp/jidosha/OBD_Inspection_System.html

（お問い合わせ先）

国土交通省自動車局整備課 高瀬、井原

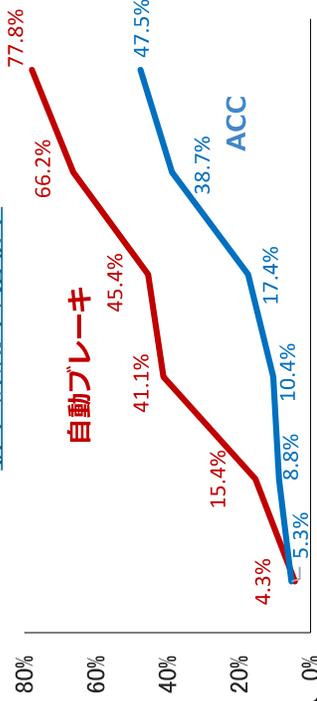
代表：03-5253-8111（内線：42424）、直通：03-5253-8599、FAX：03-5253-1639

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

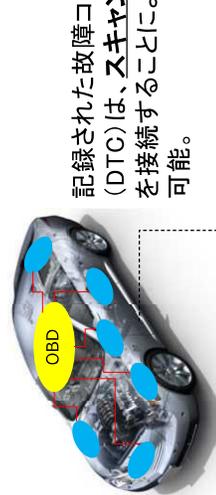
- 加盟国に対して電子装置を含めた検査実施を推奨(EU指令 2014/45EU)。
- ドイツでは2015年よりOBDを用いた検査を開始、段階的に拡大中。

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。

車載式故障診断装置(OBD)とは

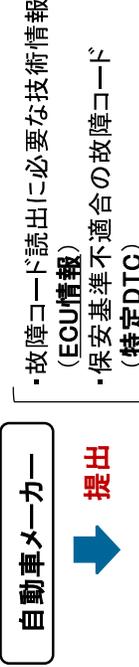
最近の自動車には、電子装置の状態を監視し、故障を記録する「車載式故障診断装置(OBD: On-Board Diagnostics)」が搭載されている。



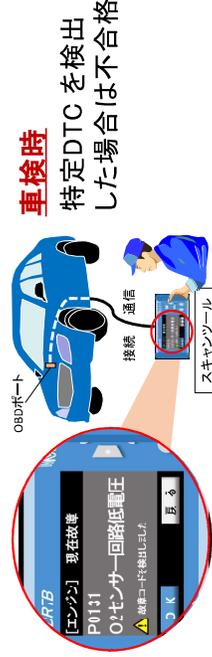
記録された故障コード(DTC)は、スキャンツールを接続することにより読み取可能。



OBDを活用した自動車検査手法



(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。



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

車載式故障診断装置(OBD)を活用した自動車検査手法

8. 令和元年度 指定監査結果集計表(口頭注意件数)

3月末現在

()内は前年同月の件数

	札幌	函館	室蘭	旭川	帯広	釧路	北見	局計
(1)指定整備記録簿の一部記載漏れ、記載誤り(3点)								
①点検整備項目の記載漏れ、誤り	1 (23)	11 (37)	5 (6)	12 (32)	2 (1)	8 (12)	5 (6)	44 (117)
②完成検査欄記載漏れ(誤り)								
Co/Hc	0 (0)	0 (0)	2 (4)	0 (4)	1 (1)	0 (0)	2 (0)	5 (9)
DS	0 (2)	5 (12)	1 (7)	1 (1)	1 (0)	0 (1)	15 (5)	23 (28)
ヘッドライト	3 (5)	3 (11)	3 (7)	1 (4)	1 (6)	0 (0)	2 (0)	13 (33)
サイドスリップ	0 (0)	1 (7)	0 (0)	0 (3)	0 (0)	0 (0)	2 (1)	3 (11)
ブレーキ	1 (2)	7 (14)	7 (3)	1 (9)	2 (3)	1 (2)	14 (1)	33 (34)
スピード(誤差)	0 (2)	1 (1)	4 (3)	0 (3)	1 (2)	2 (2)	3 (0)	11 (13)
排気騒音	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (1)	0 (1)
補助前照灯	0 (0)	0 (1)	1 (0)	0 (0)	0 (1)	0 (0)	1 (0)	2 (2)
タイヤ振れ	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (1)	2 (1)	0 (0)	1 (0)	3 (2)
警音器	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (1)
③目視検査欄の記載漏れ、誤り	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (2)	1 (2)	1 (4)
(全部)								
(一部)	4 (14)	0 (10)	0 (3)	5 (3)	2 (0)	3 (1)	8 (2)	22 (33)
④記載事項照合欄記載漏れ、誤り(同一性)	4 (1)	1 (2)	0 (0)	0 (9)	0 (1)	1 (0)	4 (2)	10 (15)
⑤交付番号記載漏れ、誤り	2 (4)	1 (0)	0 (0)	0 (1)	0 (3)	2 (3)	1 (0)	6 (11)
⑥検査年月日記載誤り	0 (1)	1 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	3 (1)	1 (0)	6 (3)
(2)適合証の検査年月日、交付年月日を記載漏れ、記載誤りし、適合証を交付した(3点)								
①検査年月日記載漏れ、誤り	0 (2)	1 (0)	0 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	1 (0)	3 (4)
②交付年月日記載漏れ、誤り	0 (2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (1)	1 (0)	1 (3)
③その他記載漏れ、誤り(保険、最終検査申請日等)	3 (4)	1 (0)	0 (3)	2 (4)	2 (4)	11 (2)	6 (1)	25 (18)
(3)検査員の証明を記載漏れ、記載誤りした(3点)								
検査員氏名記載漏れ	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (3)	2 (0)	4 (3)
(4)記録簿の様式間違い(3点)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
(5)検査員の変更届出等未提出(9点)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
(6)事業場等の変更届出未提出(3点)	0 (1)	0 (0)	1 (0)	6 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	7 (2)
(7)その他								
①(概算見積書交付不適切)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
②その他	0 (0)	1 (0)	0 (0)	3 (1)	3 (0)	0 (1)	1 (2)	11 (4)

	札幌	函館	室蘭	旭川	帯広	釧路	北見	局計
口頭注意を受けた事業場数	18 (54)	24 (77)	18 (28)	28 (49)	15 (15)	30 (27)	35 (13)	168 (263)
(監査件数あたりの比率)	9.3% (21.2%)	15.0% (47.0%)	45.0% (33.7%)	16.3% (23.4%)	16.3% (15.6%)	18.3% (10.6%)	16.7% (8.9%)	16.3% (21.8%)

9. 令和元年度及び令和2年度の指定整備事業者の処分状況一覧

(注) 指定整備事業者の認証関係処分だけのものは含みません。

		取 消	停 止	警 告			処分等 事業場数	検 査 員		
				局 長	支局長	合 計		解 任	警 告	合 計
札幌	R元		3			0	3		2	2
	R2	1			1	1	2	1		1
函館	R元					0	0			0
	R2					0	0			0
室蘭	R元					0	0			0
	R2					0	0			0
旭川	R元				2	2	2		2	2
	R2					0	0			0
帯広	R元				1	1	1			0
	R2				1	1	1		1	1
釧路	R元				1	1	1		1	1
	R2					0	0			0
北見	R元					0	0			0
	R2				1	1	1		1	1
合計 (全道)	R元	0	3	0	4	4	7	0	5	5
	R2	1	0	0	3	3	4	1	2	3

※ R元は年度末、R2は令和2年12月4日現在

10. 指定自動車整備事業者処分概況（令和2年度）

令和2年度 主な指定自動車整備事業者処分概況（運輸局取扱い概況）

（注）認証関係処分だけのものも含まれます。

【事例1】（札幌管内）

処分：令和2年12月 業態：専業

当該事業者より、点検整備及び検査を全く実施せずに保安基準適合証等の交付を行っていたとの自主申告を受け、特別監査を行ったところ、平成30年3月から令和元年5月までの間、4台のペーパー車検を実施していたほか、1台の自動車に対して虚偽記載した保安基準適合標章の交付を行っていた。

〈違反概要〉

- 認証関係 ----- 事業停止30日
 - (1) 点検整備及び検査を全て実施せずに保安基準適合証等を交付し、車検手続きを行ったこと。（10点×4台）
 - (2) 分解整備記録簿の虚偽記載を行ったこと。（10点）違反点数の合計
(1) 10点×4台+(2) 10点=50点
- 指定関係 ----- 取消
 - (3) 点検整備及び検査を全く実施していない自動車に対して、保安基準適合証を交付したこと。（ペーパー車検）（取消）
 - (4) 保安基準適合標章の検査年月日、交付年月日を虚偽記載し、保安基準適合標章を交付したこと。（30点×2台）
 - (5) 指定整備記録簿の虚偽記載を行ったこと。（30点）違反点数の合計
点数に関係なく取消し（ペーパー車検の実施）
- 自動車検査員 ----- 解任命令（1名）
 - (6) 自動車検査員が全く検査を実施していないにもかかわらず、保安基準適合証に適合する旨の証明を行ったこと。（解任命令1名）

10. 指定自動車整備事業者処分概況（令和2年度）

令和2年度 指定自動車整備事業者処分概況（支局長警告概況）

（注）認証関係処分だけのものも含まれます。

【事例1】（北見管内）

処分：令和2年8月 業態：専業

匿名で不正車検の疑いがある車両が敷地内に停車しているとの情報が支局にあった。また、同日午前中に保安基準適合証での継続検査申請もあり、特別監査を行ったところ、同一性が相違しているにもかかわらず適合証に証明し交付した事実が確認された。

〈違反概要〉

・指定関係-----文書警告

(1) 同一性が相違するにもかかわらず適合証を交付した。(1台)(20点)

※ 違反点数

(20点) × 1 / 2 = 10点

違反行為に起因する事故は発生しておらず、また故意と認められない。

過去5年間における処分歴はなく、事業全般に渡り改善が見込まれる。

・自動車検査員-----文書警告(1名)

(2) 検査員は、同一性が相違するにもかかわらず適合証に証明した。

※ 事業者の処分が文書警告であるため、検査員についても文書警告とした。

【事例2】（帯広管内）

処分：令和2年10月 業態：専業

当該事業場より継続検査の申請があり審査したところ、保安基準緩和セミトレーラの緩和有効期限が切れていることが確認されたことから、特別監査を実施したところ、保安基準緩和有効期限が経過していたにもかかわらず保安基準適合証を交付した事実が確認された。

〈違反概要〉

・指定関係-----文書警告

(1) 保安基準不適合状態で適合証等を交付した。(1台)

※ 違反点数合計

(1) 30点 × 1台 × 1 / 2 = 15点

違反行為に起因する事故は発生しておらず、また故意と認められない。

過去5年間における処分歴はなく、事業全般に渡り改善が見込まれる。

・自動車検査員-----文書警告(1名)

(2) 保安基準不適合状態で保安基準適合証等に証明した。

※ 事業者の処分が文書警告であるため、検査員についても文書警告とした。

10. 指定自動車整備事業者処分概況（令和2年度）

【事例2】（札幌管内）

処分：令和2年10月 業態：ディーラ

出張検査場において、持込検査に来たボートトレーラ検査したところ、前部反射器の反射機能なし、後部反射器一部反射なし、後部側方反射器無し及び灯火器取付不良の指摘を受け不合格となった。

その後の調査により、当該車両は持込検査を受ける以前に保安基準不適合状態であるにもかかわらず、保安基準適合証を交付したことが判明したことから、事業者への特別監査を実施したところ、自動車検査員は故意以外により保安基準適合証に適合する旨の証明を行い、事業者は保安基準適合証を交付した事実が確認された。

〈違反概要〉

- 指定関係 ----- 文書警告
 - (1) 法令の規定を遵守する体制でない。
 - (2) 保安基準不適合状態で適合証等を交付した。(1台)
 - ※ 違反点数合計
〔(1)3点+(2)30点×1台〕×1/2=17点
違反行為に起因する事故は発生しておらず、また故意と認められない。
過去5年間における処分歴はなく、事業全般に渡り改善が見込まれる。
- 自動車検査員 ----- 文書警告（1名）
 - (3) 保安基準不適合状態で保安基準適合証等に証明した。
 - ※ 事業者の処分が文書警告であるため、検査員についても文書警告とした。

11. 令和2年度 全国の指定自動車整備事業者の処分概況

処分欄は保証証交付停止の日数等、()内は認証処分

運輸局	処分年月日	発端	業態	違反概要	点数	処分	検査員	
1	関東	R2.4.23	一般からの通報	専業	不正改造状態で交付(1台) 不正改造状態での車検手続(1台)【認証】	67 10	35日 *1.5倍加重 (10日)	警告1名
2	九州	R2.5.21	一般からの通報	専業	保適交付車両に点検整備及び検査上の瑕疵(事故惹起1台) 分解整備上の重大な瑕疵(事故惹起1台)【認証】 分解整備記録簿の記載漏れ、記載誤り(一部)【認証】	30 30 1	20日 (20日)	—
3	近畿	R2.7.2	警察からの情報	専業	ペーパー車検(3台) 不正改造状態で交付(20台) 変更届未提出【認証】 分解整備記録簿虚偽記載【認証】 分解整備記録簿保存無し【認証】 料金表の掲示なし【認証】 整備主任者の統括管理不備【認証】 ペーパー車検で車検手続(3台)【認証】 不正改造状態での車検手続(20台)【認証】	取消 取消 3 10 3 3 3 30 取消	取消 (取消)	解任1名
4	近畿	R2.7.9	警察からの情報	専業	ペーパー車検(4台) 分解整備記録簿虚偽記載【認証】 整備主任者の統括管理不備【認証】 ペーパー車検で車検手続(4台)【認証】	取消 10 3 40	取消 (30日)	解任1名
5	中部	R2.7.22	監査	専業	法令遵守体制 指定整備記録簿の記載漏れ、記載誤り(一部) 対象自動車以外に交付(7台)	3 3 35	15日 *1/2軽減	—
6	中部	R2.7.30	監査	ディーラー	法令遵守体制 指定整備記録簿の記載誤り(一部) 業務範囲以外に交付(78台)	3 3 390	100日 *1/2軽減	—
7	関東	R2.8.6	監査	専業	保安基準不適合状態で交付(5台)故意以外 点検整備全て未実施で交付(44台) 指定整備記録簿虚偽記載 分解整備記録簿虚偽記載【認証】 整備主任者の統括管理不備【認証】	150 1320 30 10 3	取消 (10日)	警告1名
8	九州	R2.8.20	支局窓口	専業	点検整備一部未実施で交付(26台)	260	70日 *1/2軽減	—
9	関東	R2.9.14	監査	専業	指定整備記録簿の記載漏れ(一部) 自賠責未加入状況で交付(大部分)(1台)	3 30	45日 *2倍加重 *前回軽減分加算	—
10	九州	R2.9.28	自主申告	専業	同一性が相違する状態で交付(2台)	40	25日	警告1名
11	関東	R2.9.29	他管内の検査登録事務所からの連絡	専業	同一性が相違する状態で交付(1台) 検査の一部未実施(5台)故意以外 指定整備記録簿の記載漏れ、記載誤り(一部)	20 10 3	20日	警告3名
12	関東	R2.9.29	他管内の検査登録事務所からの連絡	専業	同一性が相違する状態で交付(1台) 指定整備記録簿の記載漏れ、記載誤り(一部)	20 3	15日	警告1名
13	中部	R2.10.13	一般からの通報	専業	法令遵守体制 保安基準不適合状態で交付(4台)故意 検査の一部未実施(4台)故意 検査の一部未実施(7台)故意以外 同一性が相違する状態で交付(1台) 指定整備記録簿虚偽記載	3 120 40 10 20 30	115日	解任1名
14	関東	R2.10.26	自主申告	ディーラー	同一性が相違する状態で交付(1台) 指定整備記録簿虚偽記載	20 30	30日	解任1名
15	中部	R2.11.13	自主申告	専業	法令遵守体制 指定整備記録簿の記載誤り(一部) 対象自動車以外に交付(18台)	3 3 90	25日 *1/2軽減	—
16	近畿	R2.11.16	一般からの通報	専業	不正改造状態で交付(1台) 保安基準不適合状態で交付(2台)故意 検査の一部未実施(1台)故意 特定整備記録簿の記載漏れ(一部)【認証】 整備主任者の統括管理不備【認証】 不正改造状態での車検手続(1台)【認証】	45 60 10 1 3 10	90日 *1.5倍加重 (10日)	解任1名

12. 指定自動車整備事業必携（第7次改訂版追録第7号）の改正内容

指定自動車整備事業必携（第7次改訂版追録第7号）の主な改正内容

I. 法令関係

- 道路運送車両法の改正（令和元年5月24日付け、法律第14号）
【「分解整備」から「特定整備」への改正】
- 道路運送車両法施行規則の改正（令和2年2月6日付け、国土交通省令第6号）
【用語の改正、特定整備の定義、認証基準、標識、点検基準】
- 道路運送車両法関係手数料令（令和2年8月5日付け、政令第238号）
【検査手数料の改正】

II. 関連通達

- 道路運送車両法施行規則第3条「特定整備の定義」の解釈について
（令和2年2月6日付け、国自整第275号）
【定義に「電子制御装置整備」運行補助装置及び自動運行装置が追加】
〔全国教材P39〕
- 自動車特定整備事業の認証等の取扱方針について
（令和2年2月6日付け、国自整第276号）
【特定整備への改正に伴う取扱方針】
〔全国教材P44〕
- 道路運送車両法施行規則等の一部を改正する省令（令和2年国土交通省令第6号）の施行に伴う解釈について
（令和2年2月6日付け、国自整第277号）
【施行規則改正の解釈及び取扱い通達】
〔全国教材P50〕
- 特定整備記録簿の記載要領について
（令和2年2月6日付け、国自整第278号）
【電子制御装置整備の外注時の記載要領】
〔全国教材P54〕
- 電子制御装置整備に係る構内外注及び外注の取扱要領について
（令和2年2月6日付け、国自整第279号）
【電子制御装置整備の外注の取扱い】
〔全国教材P58〕
- 「指定整備記録簿の記載要領について」の一部改正について
（令和2年2月6日付け、国自整第280号）
【電子制御装置整備の一部外注の取扱い】
〔全国教材P64〕

12. 指定自動車整備事業必携（第7次改訂版追録第7号）の改正内容

- 自動車整備事業の取扱い及び指導要領について（依命通達）
（令和2年4月1日付け、国自整第353号）
【自動車整備事業の申請・指導・研修通達の一本化】
〔全国教材P79〕
- 優良自動車整備事業者の認定の取扱いに係る関係通達の改正について
（令和2年4月1日付け、国自整第2号）
【「分解整備」から「特定整備」への用語改正、電子制御装置整備関係追記】
〔全国教材P143〕
- 「水質汚濁防止法施行令及び瀬戸内海環境保全特別措置法施行令の一部改正について」
の一部改正について
（令和2年4月1日付け、国自整第3号）
【「分解整備」から「特定整備」への用語改正】
- 道路運送車両法施行規則等の一部を改正する省令（令和2年国土交通省令第6号）の
経過処置の適用について
（令和2年4月23日付け、国自整第18号）
【電子制御装置整備「運行補助装置」ECUの取外しの取扱い】
〔全国教材P151〕
- 自動運行装置に係る施行規則第57条第5号に規定する「自動車の型式に固有の技術
上の情報を入手することができる体制」の判断方法について
（令和2年5月11日、事務連絡）
【特定整備「自動運行装置」取得に係る判断の扱い】
〔全国教材P154〕
- 関係法令の改正に基づく修正
- その他誤記等の修正

Ⅲ. 指定自動車整備事業実務要領

- 2. 指定整備実務の手順（例）
【自動車重量税額照会サイトアドレス追記】
- 関係法令の改正に基づく修正
- その他誤記等の修正

Ⅳ. 業務資料

- 3. 保安基準適合証による継続検査申請手続き等について
【軽自動車OSS申請時申請書類の追記、電子適合証の参考情報記載】
- 基準改正に基づく修正
- その他誤記等の修正

12. 指定自動車整備事業必携（第7次改訂版追録第7号）の改正内容

1-1. 道路運送車両法の改正

《令和元年5月24日付け、法律第14号》

「保安基準対象装置への自動運行装置の追加」、「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」、「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化」、「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」等については、道路運送車両法施行規則及び通達等が、改正されたことから追録の変更を行いました。

1-2. 道路運送車両法施行規則、自動車点検基準（抜粋）及び指定自動車整備事業規則（抜粋）の改正

《令和2年2月6日付け、国土交通省令第6号》

自動車点検基準第2条第4号に「レンタカー二輪自動車」の定期点検基準が入る。

特定整備記録簿の様式は「別表第5の2」が追加され、定期点検の間隔は6ヶ月毎となり令和2年10月1日から施行されました。

1-3. 自動車整備事業の取扱い及び指導要領について（依命通達）

《令和2年4月1日付け、国自整第353号》

自動車特定整備事業、優良自動車整備事業及び指定自動車整備事業の申請・書面の取扱い保安基準適合証、保安基準適合標章又は限定保安基準適合証の交付取扱い、整備主任者・自動車検査員の研修の実施を体系的に整理するとともに、新たに「自動車整備事業の取扱い及び指導要領」として一本化、整備事業に係る業務については、これにより取り扱うこととなり、令和2年4月1日より施行されました。

1-4. 自動車損害賠償責任保険に係る保険会社略称一覧表

自動車損害賠償責任保険を取り扱う「損害保険ジャパン日本興和損保株式会社」が、令和2年4月1日から「損害保険ジャパン株式会社」と社名変更することになったことから、保安基準適合証に記載する損害保険会社名の略称表が改正されました。