

# 自動車整備士制度改革の概要

国土交通省が開催する「自動車整備技術の高度化検討会」では、自動車技術の進化に適切に対応することを目的として、自動車整備士制度の見直しについて協議してきた。その検討内容などを踏まえて、5月25日に自動車整備士技能検定規則等の一部を改正する省令が公布された。これにより、自動車整備士の資格体系や養成課程が変更されることになる。同改正の主な内容について解説する。

## 主な改正内容

### 1. 資格体系の改正

【2027年1月1日施行予定】

自動車整備士資格体系の改正内容は

図1 自動車整備士資格体系の改正

現行	
自動車整備士の種類	
一級	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	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	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
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

（※電子制御の内容を含む資格）

図1の通り。一級の自動車整備士における大型／小型、二級の自動車整備士におけるガソリン／ジーゼル／シャシ、三級の自動車整備士におけるシャシ／ガソリン・エンジン／ジーゼル・エンジンの区分がなくなり、一～三級まで（総合）と（二輪）の2種類のみ構成に変更された。

特殊整備士においては、「自動車電気装置整備士」が「自動車電気・電子制御装置整備士」に、「自動車車体整備士」が「自動車車体・電子制御装置整備士」に、それぞれ名称が変更される。

### 2. 役割の変更

【2027年1月1日施行予定】

改正後	
自動車整備士の種類	
一級	一級自動車整備士（総合）（※）
	一級自動車整備士（二輪）
二級	二級自動車整備士（総合）（※）
	二級自動車整備士（二輪）
三級	三級自動車整備士（総合）
	三級自動車整備士（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（※）

各自動車整備士が担う役割の変更については、図2の通り。

現行制度では、二級自動車シャシ整備士が原動機以外の装置に対して分解整備を行う事業場の整備主任者となることが可能とされていた。今回の改正で二級ジーゼル・ガソリン・シャシ整備士が（総合）にまとめられたことを受けて、現行二級シャシ整備士の役割を引き継ぐ形で、自動車車体・電子制御装置整備士が国土交通大臣の定める講習を修了することで、同様の事業場の整備主任者になることが可能となる。

なお、国土交通大臣が定める講習を修了することで原動機以外の装置に対して分解整備を行う事業場の整備主任者になることが可能となるのは、新制度で自動車車体・電子制御装置整備士の技能検定に合格した整備士のみ。現行制度ですでに車体整備士資格を取得した技術者において、同様の分解整備事業場の整備主任者となる要件を満たす場合は、新制度で自動車車体・電子制御装置整備士の資格を取得し、先述の講習を修了するか、二級自動車整備士（総合）などの技能検定に合格する必要がある。

### 3. 受験資格の変更

(1) 各自動車整備士技能検定受験に必要な保有資格の見直し

【2027年1月1日施行予定】

自動車整備士体系が見直されたことを受けて、各自動車整備士の受験資格も変更されている（図3）。

# 自動車技術の進化に対応し 社会を支え続ける 自動車整備士の重要性和魅力を 正しく社会に伝えていく

国土交通省  
自動車局整備課  
課長補佐  
**明石直也氏**



自動車整備士制度改正の内容や今後の整備士に求められる役割について、国土交通省自動車局整備課・明石直也課長補佐に話を聞いた。

## ——自動車整備士制度改正の背景と目的について。

電動車や先進安全技術の普及に伴い、電子制御装置が使用される領域が拡大しており、この傾向は今後ますます加速すると考えている。自動車を安全に使用できる環境を今後も維持し続けるため、ユーザーに代わって自動車を保守する自動車整備士が技術進化へ適切に対応できるように、資格制度を見直した。

## ——整備士の種類を変更した理由は。

これまではガソリンエンジンやディーゼルエンジンを搭載した車両が主流であったが、今後はバッテリーで動くEVや水素で動くFCVなど、それら以外の車両も普及すると考えられる。そのため整備業界からも「ガソリン」と「ジーゼル」で分ける資格制度では分かりにくいのではないか、という指摘があった。

また、若者が自動車整備士になりたいと考えた時に「ガソリン」、「ジーゼル」など細かく分かれていると、どの

資格を取得すれば良いか、すぐにイメージがつかないのではないかと懸念もあった。総合と二輪というシンプルで分かりやすい体系にした理由の一つには、整備業界を目指す若者に対し、将来どのように学んでいけば良いか分かりやすく示したかったという意図もある。

## ——制度改正によって、自動車整備士に求められる知識と技能はどのように変化するのか。

この先さらに電子制御装置の普及が進み、それらを適切に整備できる知識や技能がこれまで以上に求められると考えている。

特に二級の自動車整備士や自動車電気装置整備士、自動車車体整備士は、現行制度では電子制御装置に関する知識や技能を求めない資格としているが、今回の改正で新たに設置する二級自動車整備士（総合）、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においては、それらの知識や技能が求められることになる。

そのため、養成施設などで必要とされる教育内容・カリキュラムについても修正が必要だと考えており、今後自動車整備士養成施設の指定等の基準などを改正して、方向性を示す予定としている。

## ——車体・電子制御装置整備士が、分解整備（原動機を除く）認証事業場の整備主任者になるために必要となる講習の内容は決まっているか。

現行制度では、二級自動車シャシ整備士が原動機を除く分解整備認証の整備主任者を担うことができる資格として設定されている。今回の制度改正で、その役割は一定の講習を受けた車体・電子制御装置整備士が引き継ぐ形となる。

しかし、車体・電子制御装置整備士は、二級自動車シャシ整備士と同等の分解整備に関する知識と技能が求められる資格という位置付けではない。講習の具体的なカリキュラムや実施機関、スケジュールについては調整しているところだが、受講により車体・電子制御装置整備士が、二級自動車シャシ整備士と同等の分解整備に関する知識・技能を学ぶことができる内容とする方針である。

## ——整備士の受験資格に求められる実務経験については、どのような見直しが行われたのか。

今回の改正で、電子制御装置に関する知識や技能が必要となった資格については、その受験に必要な実務経験の内容についても見直している。

たとえば二級自動車整備士（総合）