

特定整備制度概要

分解整備の範囲拡大

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会報告書

① 先進技術の点検整備のあり方

【現行制度の評価】

近年の自動車技術の電子化、高度化に伴い、現行の分解整備の対象となる装置の取り外しを伴わない整備又は改造であっても、当該装置の作動に影響を及ぼすおそれがあり、その結果として保安基準適合性に大きな影響を与えるものが増加している。

また、現行の道路運送車両法では、これらの整備又は改造が「分解整備」の定義には含まれておらず、また、先進技術にかかる装置は分解整備の対象装置となっていないため、これらについて点検整備記録簿への記載義務がない上、認証を受けない事業者であっても取外しを伴う整備又は改造が可能であり、整備作業の安全性確認が法制上担保されていない。

【今後の対応】

(イ) 国においては、自動車整備事業者が行う自動ブレーキ等の先進技術を搭載した車や自動運転車（以下「自動運転車等」という。）の整備について、その確実な実施を担保するため、これらの整備を行う自動車整備事業者を、「自動車特定整備事業者」（仮称）として認証することが必要である。また、使用者がこれらの事業者を判別できるようにすることが必要である。

道路運送車両法(第49条第2項)新旧

分解整備

原動機、動力伝達装置、走行装置、操縦装置、制動装置、緩衝装置又は連結装置を取り外して行う自動車の整備又は改造であつて国土交通省令（※）で定めるもの

特定整備

原動機、動力伝達装置、走行装置、操縦装置、制動装置、緩衝装置、連結装置又は自動運行装置（第四十一条第二項に規定する自動運行装置をいう。）を取り外して行う自動車の整備又は改造その他のこれらの装置の作動に影響を及ぼすおそれがある整備又は改造であつて国土交通省令（※）で定めるもの

（※）道路運送車両法施行規則第3条において規定

分解整備の範囲拡大

道路運送車両法施行規則

(特定整備の定義)

第三条 法第四十九条第二項の特定整備とは、第一号から第七号までのいずれかに該当するもの（以下「分解整備」という。）又は第八号若しくは第九号に該当するもの（以下「電子制御装置整備」という。）をいう。

一～七 （略）

八 次に掲げるもの（以下「運行補助装置」という。）の^①取り外し、^②取付位置若しくは取付角度の変更又は機能の調整を行う自動車の整備又は改造（かじ取り装置又は制動装置の作動に影響を及ぼすおそれがあるものに限り、次号に掲げるものを除く。）

イ 自動車の運行時の状態及び前方の状況を検知するためのセンサー
ロ イに規定するセンサーから送信された情報を処理するための電子計算機

ハ イに規定するセンサーが取り付けられた自動車の車体前部又は窓ガラス

九 自動運行装置を取り外して行う自動車の整備又は改造その他の当該自動運行装置の作動に影響を及ぼすおそれがある自動車の整備又は改造

認証のパターン

「特定整備」は、新たに認証が必要となる作業（電子制御装置整備）のみでなく、現在の分解整備も含む。

地方運輸局長の認証は

（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 の3パターンを想定

※いずれも、「自動車特定整備事業者」です

【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

電子制御装置整備とは

対象となる作業

自動車の安全な運行に直結するものや、整備作業の難易度が高い(整備要領書やスキャンツールの活用が必要)なものとして、以下を、特定整備の対象となる作業(**電子制御装置整備**作業)とする。

Lv3
以上

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がある整備・改造

② 衝突被害軽減制動制御装置(いわゆる「自動ブレーキ」)、自動命令型操舵機能(いわゆる「レーンキープ」)に用いられる、前方をセンシングするためのカメラ等の取り外しや機能調整(※)

※ カメラを接続したことをECUに認識させるコーディング作業や、
カメラを取り外さずに行う光軸調整など、上記の取り外しを伴わない整備・改造

③ ①、②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

Lv3
未満

市販車に搭載されている、(→)
前方をセンシングする
ためのデバイスの例
カメラ(単眼／複眼)、ミリ波
レーダー、赤外線レーザー

複眼カメラ



(スバルHPより)

カメラ・ミリ波レーダー複合型



(レクサスHPより)

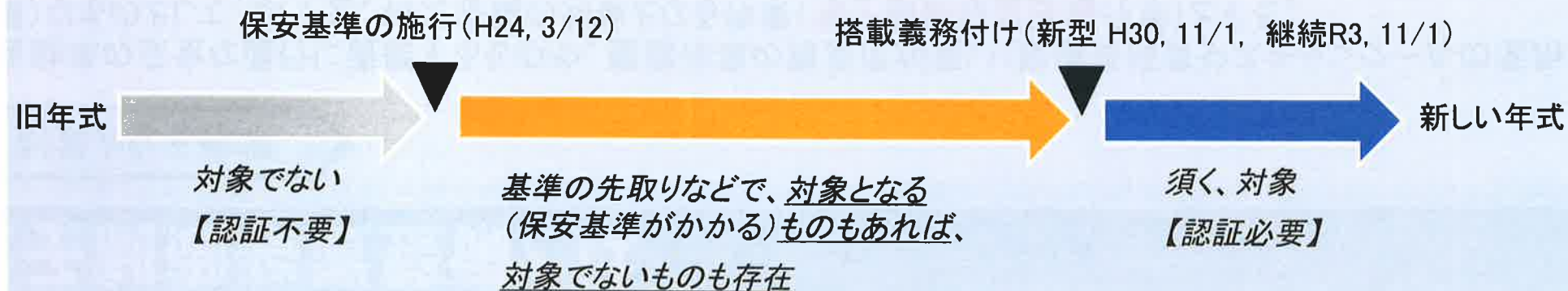
電子制御装置整備とは

- 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	今後の見込み
自動運行装置(Lv3以上のもの)	なし	改正法の公布から1年以内に基準を策定
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
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(8 t ~20 t のトラック) 〉



認証基準（分解整備）

※普通自動車(乗用車)の例				分解整備						
				原動機	動力伝達装置	走行装置	操縦装置	制動装置	緩衝装置	連結装置
設備	屋内作業場	点検作業場	間口	4m以上	←	←	←	←	←	2.8m以上
			奥行	8m以上	6m以上	←	←	←	←	6.5m以上
			天井高さ	対象とする自動車について分解整備又は点検を実施するのに十分であること						
		車両整備作業場	間口	4m以上	←	←	←	←	←	2.8m以上
			奥行	8m以上	6m以上	←	←	←	←	6.5m以上
		部品整備作業場		8㎡	5㎡	←	←	←	←	←
		床面は平滑であること								
	車両置場	間口	3m以上	←	←	←	←	←	←	←
		奥行	5.5m以上	←	←	←	←	←	←	←
作業機械等	作業機械			プレス、エアコンプレッサ、バイス、チェーンブロック、ジャッキ、充電器						
	作業計器			ノギス、トルクレンチ						
	点検計器及び点検装置			サーキット・テスタ、比重計、コンプレッション・ゲージ、ハンディ・バキューム・ポンプ、エンジン・タコ・テスタ、タイミング・ライト、シクネス・ゲージ、ダイヤル・ゲージ、トーイン・ゲージ、キャンバ・キャスト・ゲージ、ターニング・ラジアス・ゲージ、タイヤ・ゲージ、検車装置、一酸化炭素測定器、炭化水素測定器						
	工具			ホイール・プーラ、ベアリング・レース・プーラ、グリース・ガン又はシャシ・ルブリケータ、部品洗浄槽						
工員要件	工員数			2人以上						
	自動車整備士の最低要件			1級 or 2級自動車整備士が1人以上						
	自動車整備士保有割合			1/4以上(1級 or 2級 or 3級自動車整備士数/全工員数)						
	整備主任者の資格要件			1級 or 2級自動車整備士						

《従来の分解整備の認証基準から変更無し》 6

認証基準（電子制御装置整備）

※普通自動車(乗用車)の例			電子制御装置整備	
			自動運行装置を含む	自動運行装置を除く
設備	電子制御装置 点検整備作業場※3	間口	2.5m（屋内※1 2.5m） 参考：現行の基準 4m	←
		奥行	6m（屋内※2 3m） 参考：現行の基準 8m	←
		天井高さ	対象とする自動車についてエーミング作業を実施するのに十分であること	←
		床面は平滑であること		←
	車両置場	間口	3m以上	←
		奥行	5.5m以上	←
作業機械等	作業計器(保有義務)		水準器	←
	点検計器及び点検装置(保有義務)		整備用スキャンツール(性能及び機能要件を規定)	←
	整備に必要な情報の入手(義務)		点検・整備に係る情報(機器を含む)を入手できる体制 (例：整備作業要領やPC、ネット環境等)	←
	その他(自動運行装置に限る)		自動運行装置を装備した自動車の自動運行装置の点検・整備に必要な技術情報を入手できること	—

※1 屋内の間口については、エーミングに必要な寸法、自動車の全幅及び作業スペース分0.5mを考慮した数値

※2 屋内の奥行については、エーミングに必要な寸法に、自動車の前部付近での作業スペース分2mを加えた数値

※3 **電子制御装置点検整備作業場は、点検作業場、車両整備作業場のほか完成検査場と兼用可**

認証基準（電子制御装置整備）

※普通自動車(乗用車)の例		電子制御装置整備	
		自動運行装置を含む	自動運行装置を除く
工員要件	工員数	2人以上	←
	自動車整備士の最低要件	「1級(二輪を除く)」 or 「{1級(二輪) or 2級整備士 or 車体整備士 or 電気装置整備士} + 講習」が1名以上	←
	自動車整備士保有割合	1/4以上(1級 or 2級 or 3級 or 車体整備士 or 電気装置整備士数/全工員数)	←
	整備主任者の資格要件	「1級(二輪を除く)」 or 「{1級(二輪) or 2級整備士 or 車体整備士 or 電気装置整備士} + 講習 」	←

分解整備及び電子制御装置整備の両方を行うパターンについて

分解整備及び電子制御装置整備の全ての要件に適合することが必要

(例) 整備主任者は、1級整備士(二輪を除く) or {1級(二輪) or 2級整備士} + **講習**を受けた者のみ選任可

運輸支局長等が行う講習

- 整備工場が早急に認証を取得できる環境を確保するため、当面の間、運輸支局長等が行う講習により整備主任者としての要件を満たせるよう措置を講じる。
- 講習は、
 - ① 学科(自動車特定整備事業に係る法令等)
 - ② 実習(エーミング作業等)
 - ③ 試問(学科及び実技の講習内容に基づく筆記試験)とし、整備主任者に必要な知識及び技能を習得させる。

- 一定の要件を満たした外部の研修(自動車整備振興会や自動車車体整備協同組合などが実施するもの)については、実習に代えることが可能。
- 施行と同時に認証の取得ができるよう、講習は先だって実施。
- 講習を受講するための前提となる自動車整備士資格(※)についても、資格習得のための環境を用意。

※ 2級自動車整備士、自動車車体整備士、自動車電気装置整備士

整備用スキャンツールの性能及び機能

- 電子制御装置を点検した結果、保安基準不適合又は保安基準不適合のおそれの確認された場合、OBD検査の対象となる装置の故障を解消するための整備箇所を特定することが可能な「整備用スキャンツール」が必要。
- このため、電子制御装置整備の認証要件として「整備用スキャンツール」の設置を義務付け。
- 「整備用スキャンツール」の性能及び機能については、技術要件を課す。

〈 技術要件 〉

少なくとも一車種以上の車両において、

OBD検査の対象となる装置（自動運航装置、制動装置、かじ取り装置、排出ガス発散防止装置等）の点検及び整備が適切に実施できる性能及び機能を有していること。

※OBD検査に必要となる「検査用スキャンツール」の性能及び機能と区別をつける。

✓ 故障を解消するために必要な機能

- DTC読取・消去機能
- 前方監視用のカメラ、レーダー等の機能調整
(いわゆるエーミング作業) 等



《 整備用スキャンツールイメージ 》

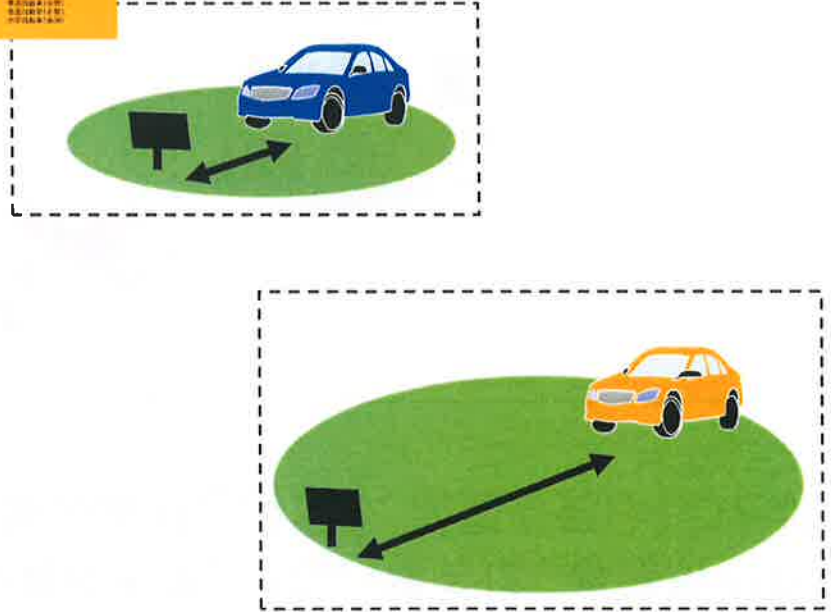
離れた作業場及び設備の共用

- ・ エーミングに必要な寸法はメーカー・車種により異なるため、認証を受けた電子制御装置点検整備作業場では、必要な面積が確保できない場合がある。
- ・ 自動車分解整備事業の認証を受けた場所と離れた別の場所も、同一整備事業者の事業場として認め、電子制御装置整備作業を可能とする。



離れた場所にある作業場は認めない

より広い寸法が必要となる車()は
入庫できない。



離れた場所にある作業場

離れた場所にある作業所の活用により、
入庫可能に。

離れた作業場及び設備の共用

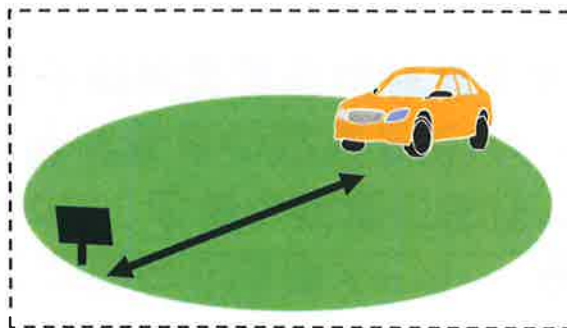
- 事務所及びバンパ交換、ガラス交換などを行うための一定の要件を満たした作業場を有しているものの、電子制御装置点検整備作業場としての要件を満たさない場合は、事務所が存在する地とは別に電子制御装置点検整備作業場及び車両置場を用意し、認証を受けることができることとする。



バンパ又は
ガラス交換
作業場



事務所

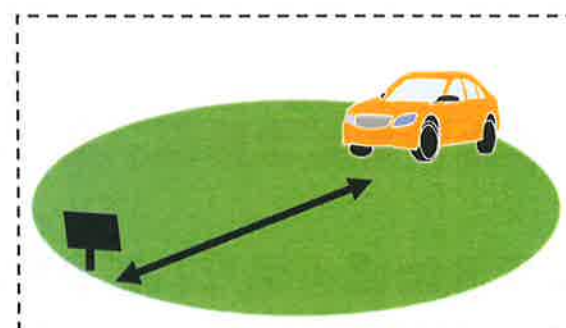


離れた場所にある電子制御装置点検整備作業場

認証



事務所



離れた場所にある電子制御装置点検整備作業場

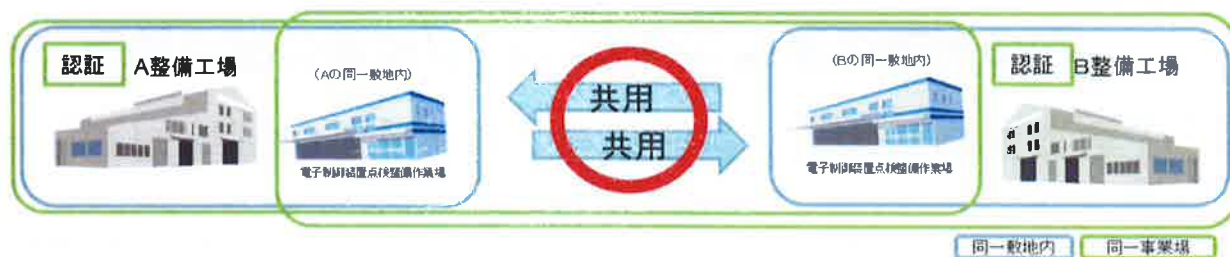
ガラス交換又はバンパ交換の作業場を有しない場合は、事業場の一部として認めない。

離れた作業場及び設備の共用

- 電子制御装置点検整備作業場等は、他の整備事業者の電子制御装置点検整備作業場等を共同使用の用に供されること(共用)を可能とする。
- 共用は、電子制御装置点検整備作業場、バンパ・ガラス交換の作業場、車両置場に限る。



電子制御装置点検整備作業場を有しない
B整備工場が
A整備工場の作業場を共用



電子制御装置点検整備作業場を有する
A整備工場、B整備工場が
それぞれの作業場を共用



電子制御装置点検整備作業場を有しない
b事務所が
A整備工場の作業場を共用

経過措置

- 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。

点検基準の見直し

- 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>

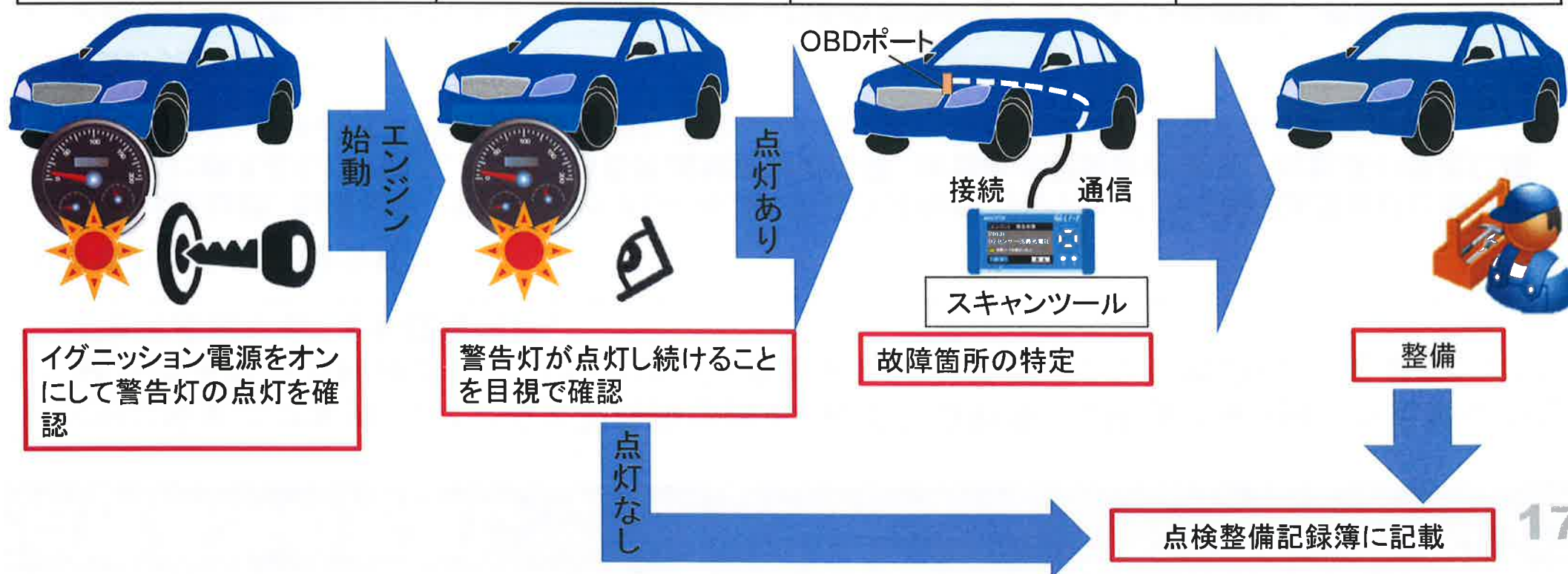
- イグニッション電源をオンにした状態で診断の対象となる識別表示が点灯することを確認し、原動機を始動させる。そして、診断の対象となる識別表示が点灯または点滅し続けていないかを目視により点検する。(ただし自動車メーカー等の作成するユーザーマニュアル等により点検を行うこととされている場合には、その方法により点検します。)

<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

(参考)点検整備の流れ

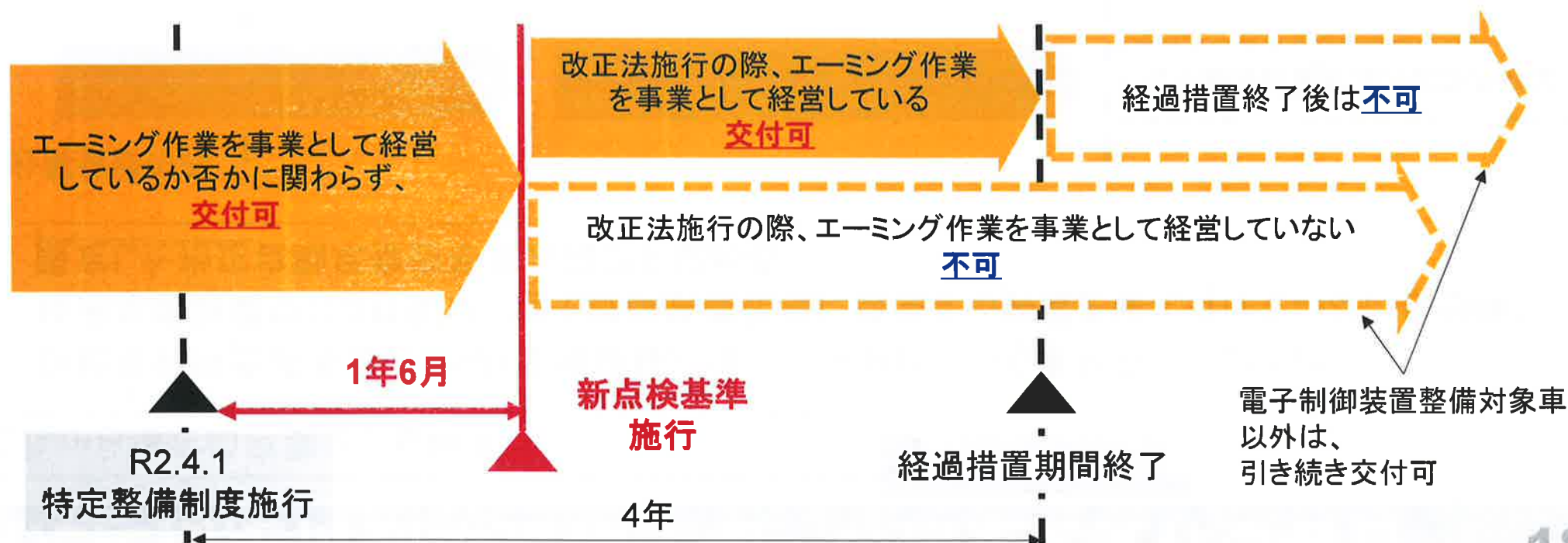
原動機(異常)の警告灯		側方のエアバッグ(異常)の警告灯	
制動装置(異常)の警告灯		衝突被害軽減制動制御装置に係る警告灯	メーカーごとに異なる警告灯が点灯
アンチロックブレーキシステム(異常)の警告灯		自動命令型操舵機能に係る警告灯	メーカーごとに異なる警告灯が点灯
前方のエアバッグ(異常)の警告灯		自動運行装置に係る警告灯	保安基準の規定ぶりを踏まえ検討



電子制御装置整備の認証のない指定自動車整備工場の業務可能範囲

- 保安基準適合証の交付をするには、点検基準に従って点検・整備を行った上で、保安基準適合性の確認を行う制度となっている（道路運送車両法第94条の5）。
- このため、新点検基準が施行になると、原則として、電子制御装置整備に係る特定整備の認証を受けていない場合は、保安基準適合証を交付することはできない。
- ただし、電子制御装置整備に該当する装置を備え付けていない自動車については、当面の間、保安基準適合証の交付が可能。

<電子制御装置整備に該当する装置を備え付けている自動車についての保適証交付の可否>



新たに指定自動車整備工場への指定を受ける場合

これから指定の申請をする場合

- 自動車分解整備事業の認証(全部認証に限る。)を受けている事業者については、経過措置期間中の4年間は、電子制御装置整備に該当する装置を備えていない自動車に限定した指定自動車整備事業の指定を認める。

① 分解整備のみ

従前どおりの指定の申請

経過措置として、従前通りで指定可能

電子制御装置整備の認証が必要

② 分解整備＋電子制御装置整備 両方

指定工場として申請可

1年6月

新点検基準
施行

R2.4.1
特定整備制度施行

経過措置期間終了

4年

- 点検基準の施行後、電子制御装置整備に該当する装置備え付けの自動車については、保適証が交付できない
- 整備に該当する装置備え付けの自動車についても、保適証の交付ができる

構内外注について

いわゆる「構内外注」として、車両を入庫した整備工場に自動車ガラス修理業等の技能者が出向き、交換作業を行う形態については、

- 電子制御装置整備の認証を受けているパターン(Ⅱ)またはパターン(Ⅲ)の事業場で
 - 窓ガラスの交換作業等を、自動車ガラス修理業者等が行う場合
- について、以下のとおり可能。

- 電子制御装置整備の認証を受けている事業者の責任の下に当該作業が行われる(※)ことを、書面を交わす等により明確にする。
- 特定整備記録簿の記載は、外注元が行う。

※ 電子制御装置整備の責任は、車両を入庫している当該特定整備事業者(外注元)が担う



外注の扱いについて

- ・ 特定整備にあたる作業は、認証を受けている事業者が、自身の責任の下、行う必要がある。
- ・ 分解整備と同様、認証工場から認証工場において外注をすることを可能とするほか、電子制御装置整備の特殊性を踏まえ、指定整備を行う場合の一部外注について柔軟に運用。

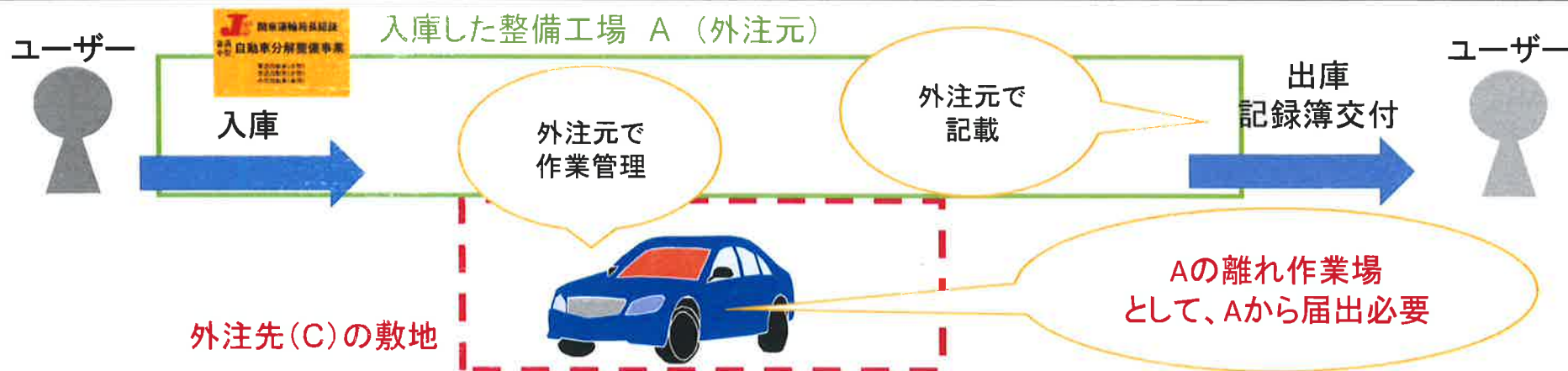
外注元(A) \ 外注先	電子制御装置整備の認証あり(B)	
	全部を外注	一部を外注
電子制御装置整備の認証あり	外注先責任 ①	外注元責任 ②
電子制御装置整備の認証あり (指定整備を行う場合)	×	外注元責任 ③

- ① : 外注先Bで記録簿記載 (Aは記録簿を書くことができない)
- ② : A,Bそれぞれで記録簿記載 (ユーザーには、Aが記載した記録簿を交付)
- ③ : Aの責任の下、Aが故障診断を行った上で、外注先の工場Bに対して整備を外注。
Bの作業後、当該作業が適切であったかどうかの確認をA自身が行う。

外注の扱いについて

- ・ 特定整備にあたる作業は、認証を受けている事業者が、自身の責任の下、行う必要がある。
- ・ 分解整備と同様、認証工場から認証工場において外注をすることを可能とするほか、電子制御装置整備の特殊性を踏まえ、指定整備を行う場合の一部外注について柔軟に運用。

外注元(A) \ 外注先	電子制御装置整備の認証なし(C)	
	全部を外注	一部を外注
電子制御装置整備の認証あり	×	Aの離れ作業場 としない限り ×
電子制御装置整備の認証あり (指定整備を行う場合)	×	



参考：道路運送車両法の一部を改正する法律概要

1-2 道路運送車両法の一部を改正する法律概要（その1）

令和元年5月24日公布

【1】保安基準対象装置への自動運行装置の追加

現状・課題

- 自動運転システム（レベル3・4）の安全性を確保するための保安基準（省令）を策定する必要があるが、これらのシステムは現行の保安基準の対象装置とされていない。
- 自動運転システム（レベル3・4）は、いつでもどこでも制限なく安全な自動運転を行える技術水準にはないと見込まれることから、自動運転システムが使用される走行環境条件（速度・ルート・天候・時間等）を設定することが必要。

改正内容

- 自動車の保安基準（省令）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）を当該装置ごとに国土交通大臣が付すこととする。

- ◆ 走行環境条件の想定される例（以下の条件の組み合わせ）
 - ・道路条件（高速道路／一般道路、専用道路／混在交通、車線数、車線の有無 等）
 - ・地理条件（都市部／過疎地域 等）
 - ・環境条件（天候、昼間／夜間 等）
 - ・その他の条件（速度制限、決められたルートのための運行に限定すること 等）

例えば、自動運転車の導入初期においては、
昼間・晴れでの高速道路本線上における低速走行（渋滞時等）
といった条件を付与することが考えられる

【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

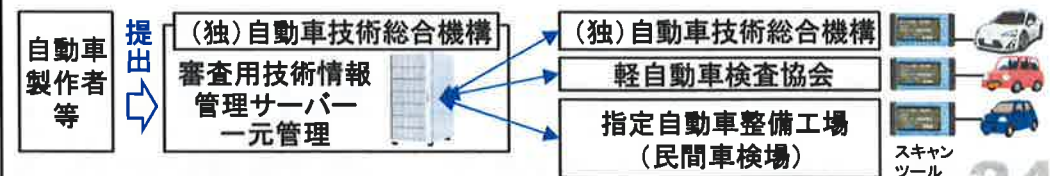
現状・課題

- 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、誤作動による事故等につながるおそれがあるため、自動車の検査（車検）に、電子的な検査を導入する必要がある。
- 電子的な検査を行うためには、自動車製作者等が保有する技術情報が必要。



改正内容

- 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、全国の検査実施機関が活用できる環境を整備する。



1-3 道路運送車両法の一部を改正する法律概要（その2）

令和元年5月24日公布

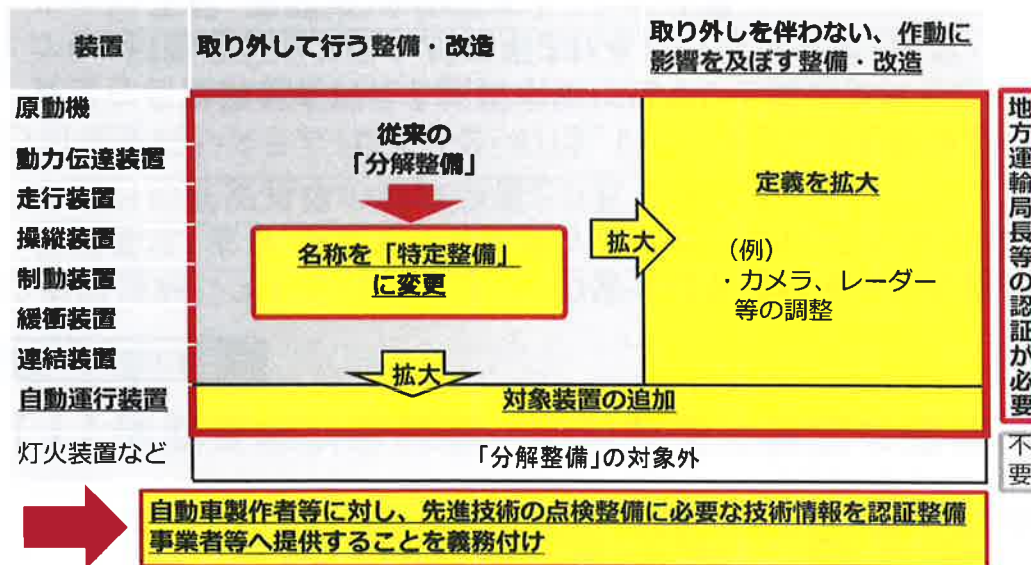
【3】分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け

現状・課題

- 事業として行う場合に認証が必要な「分解整備」の範囲に、先進技術に係る整備・改造が含まれず、安全性が確保されないおそれがあることから、当該範囲を拡大する必要がある。
- 先進技術の点検整備をするために必要な自動車の技術情報が、整備事業者等に対し十分に提供される必要がある。

改正内容

- 認証を要する「分解整備」につき、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。



【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

現状・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)を行うことが可能となっている。
- 現行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行われることは想定されていないことから、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、その内容が適切でなければ自動車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。

特定改造等により追加される機能の例



駐車支援機能※



自動車線変更機能
(※AUTO CAR JAPAN HPより)

特定改造等のイメージ



参考：情報提供義務

点検整備に必要な技術上の情報の提供

- 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