

第2回 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

『論点に対する検討結果』報告資料

《内容》

第1回検討会にて議論された7つの論点について、
(一社)日本自動車機械器具工業会 故障診断
分科会にて検討し、要望・課題等を抽出しました
ので、報告します

2018年1月30日 (火)
(一社) 日本自動車機械器具工業会 故障診断分科会

論点

OBD検査の**対象車両・装置**は、どのように設定すべきか。また、OBD検査基準は、**いつから適用**すべきか。
(OBD検査の**スコープ**と**ロードマップ**)

検討していく上で考慮すべき事項

対象車両・装置：対象/非対象車両の決め方の明確化

いつから適用：車両、法定スキャンツール等の準備期間を考慮

自機工 故障診断分科会からの課題/意見等

対象車両・装置：対象/非対象を年間販売台数で決める場合、急激な販売台数が増加/減少時の処置方針を明確にしてほしい

いつから適用：他の論点で議論される法定スキャンツールの仕様等により変わってくる可能性があるが、大筋の仕様決定後少なくとも2年程度の準備期間を考慮してほしい

今後の検討の進め方案

今後国交省様をはじめ、自工会様他の各所と議論を進めていく

論点

車検時に、**特定DTCが記録された車両をどのように検出すべきか**。スキャンツールで読み取る他に、**警告灯を活用できる部分**はあるか。

検討していく上で考慮すべき事項

- ・車両オーナーや指定工場の負担増とならぬよう、検査にかかる時間や費用の上昇を抑える
- ・法定スキャンツールが特定DTCを見逃さず検出できる仕組みの構築

自機工 故障診断分科会からの課題/意見等

警告灯の活用：例えば、特定DTCが記録されている場合は、警告灯を点滅表示させるなど、点灯方法を変える。点滅している場合のみ法定スキャンツールを使用することで検査時間の増加を防ぐ。

見逃し防止：ECU自体の故障により、特定DTCの記録ができない場合を想定。このような場合でも整備を促せるよう、ECUが搭載されていないから特定DTCが記録されていないのか、故障なのかを判別できる情報が必要

例：VINや車検証のQRコードに紐付けられた搭載ECUリストの情報)

今後の検討の進め方案

上記は、いずれも例であり、今後国交省様をはじめ、自工会様他の各所のご意見を伺い、車両側の変更の増加を抑えつつ、法定スキャンツールへ盛り込むべき機能が複雑にならない仕様となるよう議論を進めさせていただきたい

論点

OBD検査に用いる**検査機器（法定スキャンツール）の仕様**はどうあるべきか。また、**検査機器の情報のアップデート（特定DTC情報のアップデート等）のための仕組み**は、どうあるべきか。

検討していく上で考慮すべき事項

- ・車両オーナーや指定工場の負担増とならぬよう、検査にかかる時間や費用の上昇を抑える
- ・法定スキャンツールが漏れなく最新にアップデートされる（させる）仕組みの構築

自機工 故障診断分科会からの課題/意見等

仕様：例えば、検査ライン入口で機器を接続、自動で特定DTCを収集し、ライン後半で確認する。または、機器から無線でホスト機へ自動転送する。

アップデートの仕組み：例えば、常時、機器を特定DTCを管理するサーバと接続し、最新バージョンとなっていることを監査できる仕組みを構築する。

【参考意見】前方センシング等のエーミング調整状態の検査はどのようにすべきか、検討が必要では。

今後の検討の進め方案

上記は、いずれも例であり、特にアップデートの仕組みについては、今後国交省様をはじめ、自動車技術機構様他の関係各所と抜け漏れ、不正なくアップデートできる仕組みの構築に向け議論を進めさせていただきたい

論点

法定スキャンツールの機能と基準適合性を確認するための枠組み（認定制度など）はどうあるべきか。また、これらの機器のプログラムの改ざん等の不正をどのように防止すべきか。

検討していく上で考慮すべき事項

- ・スキャンツールサプライヤの負担増とならぬよう、基準適合性確認に必要な時間や費用を最小とする
- ・不正防止のため、随時基準適合性確認が必要と思われるが、指定工場の負担とならない頻度とすべき

自機工 故障診断分科会からの課題/意見等

認定制度：例えば、公平性を保てるよう仕様が公開された法定スキャンツールの試験機と接続し、正しく動作することを確認する。

また、明確な公開されたルールでスキャンツールサプライヤを認定できる制度も必要と考える。

不正防止：明確な意見なし。

今後の検討の進め方

上記は、いずれも例であり、今後国交省様をはじめ、自動車技術機構様他の関係各所と議論を進めさせていただきたい。

論点

自動車メーカーが設定する「**特定DTC**」を、**共通化された検査機器（法定スキャンツール）**で読み取れるようにするため、その**通信プロトコル、データストリーム機能等**はどうあるべきか。（J-OB D II の基準を参考に、ISO、SAE等の国際規格を利用できるか。）

検討していく上で考慮すべき事項

- ・スキャンツール導入が車検費用に与える影響を極力排除できる様、低コストで開発できる環境を構築する。但し、自動車メーカーの負担増加を極力抑えることも考える。

自機工 故障診断分科会からの課題/意見等

- ハードウェア**：最近の新型車には搭載されないケースが増えているシリアル通信のような古い仕様は使用しないでほしい。
- 通信プロトコル**：現在主流となっている規格、例えばUDS（ISO14229）やKWP2000（ISO14230）とし、それ以前の規格は使用しないでほしい

今後の検討の進め方

上記は、いずれも例であり、今後国交省様をはじめ、自工会様他の関係各所と議論を進めさせていただきたい。

論点

自動車メーカーが設定する「**特定DTC**」は、**どのような手続きで提出、管理、更新（検査機器への反映）等**すべきか。（特に、検査に当たっては、**1台ごとに「特定DTC」情報が必要となる**ことの留意が必要）。

検討していく上で考慮すべき事項

- ・新型車の初回車検までに、自動車メーカーの情報提供から法定スキャンツールのアップデートまでやり切れるよう関係各所の作業を最小化できる仕組みを構築する。

自機工 故障診断分科会からの課題/意見等

特定DTC提出：提出時期を明確なルール化してほしい。例えば、型式認定時に提出など。

但し、ハードウェアが新規となる場合は、少なくともそれより1年前にはいただきたい。

特定DTC管理：自動車メーカー、車両、システムに関わらず統一されたデータフォーマットとしてほしい。

検査機器更新：管理されているデータをそのまま機器に組み込める環境を準備する。

今後の検討の進め方案

上記は、いずれも例であり、今後国交省様をはじめ、自工会様、自動車技術機構様他の関係各所と議論を進めさせていただきたい。

論点

OBD検査と点検整備制度の関係はどうあるべきか。**ディーラのみならず、専門の整備工場もOBD検査に対応できる環境等を整備することが前提。**

検討していく上で考慮すべき事項

- ・整備事業者での検査だけでなく、ユーザー車検でも、同様の検査を実施できる環境を整備する。

自機工 故障診断分科会からの課題/意見等

検査機器配備：全ての検査場への配備が義務付けられる施策が必要。例えば、指定工場認可の条件に追加など。

検査手順：点検整備へのDTC点検項目追加など。

教育：整備士への教育実施など。

今後の検討の進め方案

上記は、いずれも例であり、今後国交省様をはじめ、日整連様、自動車技術機構様他の関係各所と議論を進めさせていただきたい。