

— 議事概要 —

■議題1 「特定 DTC」の運用等に係る専門家 WG における検討結果中間報告

発言者	発言内容
資料2 特定 DTC の運用等に係る専門家 WG における検討状況（中間報告）	
2. 特定 DTC 情報の管理と提供に関する全体スキーム（イメージ）	
長谷川委員 (JAIA)	一般的な整備工場は VCI を持っていれば手持ちのスマートフォンや PC を法定スキャンツールとして利用可能という理解で良いか。また、すでにいろいろな海外メーカーが日本に整備工場を持っていて、メーカー専門の診断ツールがあるが、それにこの VCI を取り付けることも可能か。
事務局	既存のツールに特定 DTC 判定アプリをインストールし動作する限りにおいてそれを機工協が認定すれば可能。できるだけ既存のツールのうち使えるものは使えるように機器認定をお願いしている。
伊藤委員 (交通研)	VCI と PC をつなぐ既存のスキャンツールは、全てのインターフェースが同じとは限らないため、スキャンツールによっては変換するソフトの修正が必要であると思われる。必ず全部の現行スキャンツールが動くというわけではないのでは。
藤原委員 (自機工)	PC と VCI が接続するタイプのツールでは、ほとんどの VCI が J2534 というインターフェースを使用して PC とつながっており、ほとんどソフトの改修は不要と思われる。つながらない場合は、ツールメーカーに修正していただくかたちで十分対応できると思われる。
長谷川委員 (JAIA)	現行のツールの多くは診断結果を印刷する機能がついていない。診断結果をインターネットでサーバーへ送るのであれば、法定スキャンツールに印刷機能は不要ではないか。
事務局	専門家WGでも同様の意見を伺っている。一度専門家WGに持ち帰り検討させていただきたい。
三上委員 (軽検協)	スタンドアロン型の場合には特定 DTC 判定結果の提出方法について、機構サーバーへオンラインによる提出だけではなく、印刷して検査機関へ提出する方法も残してはどうか。

発言者	発言内容
事務局	<p>制度上、スタンドアロン型を容認するにしても、データのやりとり方法や監査等による管理方法も含めて議論し決定しなければならないと考えている。しかし、そのためだけに新たなスキャンツールの開発が必要となると本末転倒となるので慎重に検討したい。</p> <p>また、インターネットがどうしてもつながらない山間部の整備工場もあると思われるので、法定スキャンツールについては、認証も含めて全ての整備工場に置くことが必須とは考えておらず、必要な場合は他の工場と共有してもよいこととするなど柔軟な制度とすることで検討している。</p> <p>もし、スタンドアロン型がなければ困るという意見があれば伺いたい。特に、整備工場のインターネット環境の整備状況などはどうか。</p>
高橋委員 (日整連)	<p>指定工場でもインターネット環境が整っていない可能性もある。一度持ち帰って調査させていただきたい。</p>
伊藤委員 (交通研)	<p>調査に当たって、法定スキャンツールの通信環境の仕様に関わるので、ダイヤルアップ接続が必要かどうか調査させていただきたい。</p>
事務局	<p>スマートフォンも広く普及しているので、スマホを使える整備工場であれば、スマホと連動して、判定結果を送信できる法定スキャンツールができればよいと考えている。いずれにしても、実態調査の結果を次回以降報告させていただきたい。</p>
藤原委員 (自機工)	<p>今後、法定スキャンツールの仕様を決定するに当たって、現在使用している海外メーカーの専用ツールがどのような構成か教えていただければ、当該ツールを活用する方向で検討が可能であると思われる。</p>
長谷川委員 (JAIA)	<p>メーカーによって異なるが、専用ソフトがインストールされたWindows PCとVCIの組み合わせが多い。</p> <p>我々の懸念として、将来、車側のセキュリティーの観点から、メーカー指定のツールを使用しなければ車に接続できなくなる場合も想定される。その部分も加味していただきたい。</p>
長谷川委員 (JAIA)	<p>法定スキャンツールについて、価格帯のイメージを教えてください。</p>
後藤委員 (機工協)	<p>仕様の中身がはっきり決まらなければお答えすることは難しいが、既存のスキャンツールと比較して、とんでもなく高いということはないと考えている。</p>
長谷川委員 (JAIA)	<p>先ほど述べたとおり、我々インポーターと契約している整備工場ではすでにメーカー専用のツールを購入しているため、車検のために新たにツールを購入しなければならないことになった際に負担になることを懸念している。</p>

発言者	発言内容
事務局	事務局としても、現行のツールの多くが使えなくなってしまうことは避けたいと考えているので、現行のツールの一部は法定スキャンツールとして使用できるよう機器認定をして頂きたいと考えている。
山田委員	メーカーから提出された特定 DTC を一般に公表する予定はあるのか。
事務局	現時点では考えていない。
5. その他（車検時の取扱い）	
山田委員	クラウド型の場合、法定スキャンツールと判定サーバー間の接続が成立しない場合はどうするのか。
事務局	大きく2つの場合があると考えている。 一つ目は、サーバーの問題で接続できない場合。この場合は全ての検査ができなくなることから、緊急的に特定 DTC の判定がなくても他の検査項目に問題なければ車検を通すような措置が必要と考えている。 一方、整備工場の Wi-Fi 環境の問題などで接続できない場合については、整備工場の問題となるので、他の場所で検査を受ける必要があると考えている。 この間にある例として、自然災害による停電・水没等により特定の地域で断続的に通信ができない場合については、事情に鑑みて車検が滞らない措置が必要と考えている。
山田委員	通信の問題が判定サーバー側にあるのか、整備工場や法定スキャンツール側にあるのか判断できるものなのか。
事務局	サーバー側に問題がある場合は、全国で一斉につながらなくなり、問い合わせ・苦情が殺到すると考えられることから判断できると考えている。 先ほど、3つほど例を挙げさせていただいたが、その他様々な場合についてマニュアルを作成していかなければならないと考えているので適宜ご指摘いただきたい。
山田委員	カリフォルニア州では、完全にオンラインによる判定を行っており、通信に不具合が発生したという話を聞いたので、指摘させてもらった。
山田委員	レディネスコードの取扱いについて、資料では1つ立っていればよい。とされているが、アメリカでは1つ立っていなくてもよい。となっており、大きな差があると考えている。

発言者	発言内容
事務局	<p>アメリカでは、OBD 検査を実施すると排ガスのプローブ検査を省略できるという取り扱いであると承知しているが、現時点で我が国ではOBD 検査を導入しても CO・HC 検査を省略することは考えていないので、現在よりも環境が悪化するとは考えていない。</p> <p>もちろん、全てのレディネスコードがなければ車検不合格とするのが一番厳格な検査であると思われるが、レディネスコードの全ての成立条件をユーザーや整備工場に課すことは大きな負担となるため、バランスをどう考えるかが課題と考えている。</p> <p>まずは、レディネスコードを1つ確認することにより OBD が機能していることをしっかり確認することから始めたいと考えている。</p> <p>以前、機構から OBD 検査により、CO・HC 検査を省略し、検査の効率化を図りたいと提案があったが、省略に当たってはレディネスコードの取扱いについて、アメリカと同等の厳しさが必要と考えている。</p>
山田委員	レディネスコードの条件を決定するに当たっては、レディネスコードの成立条件の情報が不可欠と考える。今後共有いただきたい。
資料3 特定 DTC の詳細定義について	
高橋委員 (日整連)	特定 DTC は 20km/h に達するまでに判定できる DTC に限る件について、初期の ABS 等は走行しなければ不具合を判定できなかつたが、最近の車の多くはイグニッション・オンで断線等の確認もできるのではないかと。
藤川委員 (代理) (自工会)	ご指摘の通り最近の乗用車については、イグニッション・オンで断線検知等は可能である。一方で、大型車では、磁気ピックアップのセンサーなどが残っているため、一律にイグニッション・オンで判定できない部分もある。
事務局	高橋委員（日整連）のご指摘は、停止状態でも判定可能ではないかというご指摘であったが、一方、走行状態で判定することによるメリットや、判定に走行を課すことによる問題点があればご指摘いただきたい。
伊藤委員 (交通研)	イグニッション・オンで断線の検知はできるとのことだが、センサー自体の不具合については走行しなければ判定できないと考えられる。
藤川委員 (代理) (自工会)	現実的に、検査を受けるまでに 20km/h で走行することについて、整備工場サイドで負担とならないのか意見を伺いたい。

発言者	発言内容
高橋委員 (日整連)	大型車など、整備工場の周りでお客様の車を 20km/h まで走行させることは大きな負担である。また、積雪地域では、雪の中で走行させることによるリスクも考えられることから、ドイツのように工場内で検査が完結するような手法を導入していただき、安全等にも配慮いただきたい。
藤川委員 (代理) (自工会)	OBD は万能というわけではないので、まずはできる部分からはじめてはどうかと考えている。20km/h での走行にリスクがあると高橋委員(日整連)からご指摘があったので、まずはイグニッション・オンで検出できる DTC を特定 DTC としたいと考えている。
事務局	リスクについては、承知しました。一方で、伊藤委員から走行しなければセンサーの不具合は判定できないと指摘があった。イグニッション・オンで判定できる DTC に加えて 20km/h でどのような故障が検知されるのか具体的に示していただくことで比較・検討ができると考えている。
山田委員	1点確認ですが、20km/h というのは、自動車メーカーが特定 DTC として提出する基準であって、車検時にユーザーや整備工場は 20km/h で走らなければならないという議論ではないのではないか。
事務局	ご指摘の通り、20km/h の条件は自動車メーカーが特定 DTC として提出する判断基準である。しかし、20km/h でなければ判定できない可能性がある以上、20km/h で走らなくてよい。とは制度上言いづらい。当然、20km/h で走った後に検査を受けてください。と言わざるを得ないので、両者は不可分であると考えている。 いずれにしても、リスクと判定できる不具合のバランスを含めて検討したいので一度持ち帰らせていただきたい。このほか、検討するに当たって考慮すべき点があればご指摘いただきたい。
自工会オブ ザーバー	整備工場においては、人不足が深刻となっている。2024 年の検査開始時に人不足が解消しているとは考えづらい。整備業界の置かれている環境についても考慮いただき、新たな負担に対して現場が回る制度を策定していただきたい。
事務局	承知した。本日ご指摘いただいたメリデメを整理し、次回提示させていただきます。
環境政策課	環境関係の DTC について、細目告示別添 48 において警告灯の点灯が義務づけられている故障に限定された理由を教えてください。

発言者	発言内容
事務局	別添 48 の中で、故障を記録するコードと警告灯を点灯させるコードが必ずしも一致しておらず、一度故障を検知して警告灯が点灯しても、特定のサイクル後に異常が検知されない場合は警告灯を消灯する制御となっている。車検時に不合格とするのは、警告灯と紐付いている故障コードであるため、このように限定して記載している。
自工会オブザーバー	補足させていただくと、故障を検知し確定した場合、警告灯を点灯させるが、その後の3サイクルで故障ではないと判断した場合は警告灯を消灯するという仕組みが組み込まれている。その際、警告灯を消灯しても、記録された故障コードは消さずに残すことになる。したがって、故障コードは残っているが、警告灯が消灯している場合は正常であることから、車検で不合格とするのは故障コードが記録され、警告灯がついている場合に限らなければならない。
山元委員 (日車協連)	エーミング未実施の DTC について、エーミングはメーカーによっても実施方法が異なることから、一般の整備工場において全てのメーカーのエーミングを実施できる工場は現時点ではない。多くはディーラーに予約を取ってエーミングを依頼しているのが現状である。エーミング未実施で、車検が不合格となる場合、一般の整備工場でもエーミングが実施できる環境整備も併せてお願いしたい。
事務局	車検で不合格にするに当たっては、整備工場で修理することができるというのが前提となる。そのための環境整備をしていかなければならないと考えている。 スキャンツールについては普及が進んでいるが、エーミングの実施についてはまだ整っていないと認識していることから、万が一、2024 年時点において、環境整備が整っていない場合はエーミングに関する故障コードについては適用を遅らせるなどの措置を取る必要があると考えている。

■議題 2 今後の進め方 (案)

○ 意見なし

以上