

— 議事概要 —

**■議題 1 「特定 DTC」選定に係る検証実験の結果について**

発言者	発言内容
後藤委員 (機工協)	故障コード (DTC) のうち、「サービス診断ツール等での対処が必要となるもの」について、具体例を教えてください。
自工会 オブザーバ	レーダーやカメラを新品に交換した場合に必要なエーミング作業が行われていないことを示す DTC を設定しているメーカーがあり、当該コードは特定 DTC になると判断した。
久保田委員 (機構)	同じ型式の車両でもリコール等で特定 DTC の項目が変わることは有り得るのか。
自工会 オブザーバ	リコール対策によって特定 DTC が非特定 DTC になることは有り得ると想定しており、このため特定 DTC 提出の手順に組み込んでいる。
伊藤委員 (交通研)	現状の車検で検査が可能な異常は特定 DTC に該当しないとのことだが、現状の車検で検査が可能な異常についても、検査官のチェックと OBD 検査のチェックの双方があった方が良いのではないか。
自工会 オブザーバ	ここで言う「現状の車検で検査が可能な異常」とは具体的には警告灯の球切れチェックを指すが、現状これに対応可能な DTC を設定しているメーカーはないため、現行と同様に検査官等が目視で確認するという認識で書いている。
事務局	自工会説明の通り OBD は万能ではないので、OBD では判定できない項目は引き続き現在の検査手法で担保するしかない。

**■議題 2 「特定 DTC」の運用等に係る専門家 WG からの報告について**

発言者	発言内容
三上委員 (軽検協)	今年、アメリカでスキャンツールを使用した検査について調査を行ったが、スキャンツールの年次検査は非常に重要であると考えている。年次検査について、(付録 5) 3. 「不正改造をしているか否かを目視により確認する」と書かれているが、不正改造は目視で確認できるものに限らないため 5. 「年次検査において不具合がないかを目視及び年次検査ツールにより確認する」とまとめて書いた方が良いのではないか。
後藤委員 (機工協)	ご指摘の通り実際には外部から見えないような不正改造は当然想定される。まとめた表現に修正する。

発言者	発言内容
高橋委員 (日整連)	年次検査は、指定工場と認証工場ともに1年に1回では使用頻度が低い認証工場には過度な負担とならないか。 また最新の特定 DTC 判定アプリであることの確認は機構のサーバーで自動的に確認すると認識しているが、別途チェックが必要か。
事務局	アプリの件は基本的に機構サーバーで確認する予定である。また、指定工場については検査を行うため、検査機器の真正性を確保するため、年次検査が必要であると思うが、認証工場については例えばガステスターのように機工協ではない団体でも検査ができるようにする等、負担軽減にも配慮が必要か。
後藤委員 (機工協)	年1回の検査は不正改造防止の観点から必要と考えるが、実際に運用の中でできる限り負担にならないような方法を考える。 事務局提案のとおり、排ガス検査と同様の方法を採用のも一つの案と考えている。
山田委員	年次検査にかかる費用はどれくらいを想定しているか。
後藤委員 (機工協)	現段階では未定であるが、できる限り整備工場の負担にならないようにする。

### ■議題3 検討会最終報告書(案)について

発言者	発言内容
後藤委員 (機工協)	(P24-P25) P24の法定スキャンツールの定義にもインターネットを介して機構サーバーに接続できる旨をきちんと記載した方が良いのではないか。
事務局	ご指摘のとおり修正する。
長谷川委員 (JAIA)	(P14)(2)③ OBD検査の対象自動車と開始期限について、インポーターは本国のメーカーとの調整が必要であることから、輸入車については対象自動車の適用年と検査開始時期を1年間遅らせて頂きたい。 また、新型車の定義についてはフルモデルチェンジを行った車として頂きたい。
委員各位	(異議なし)
事務局	それでは、ご指摘のとおり修正する。
自工会 オブザーバ	(P14)(2)① 型式指定自動車をタクシー等に改造した場合も継続検査時に OBD 検査の対象となると理解しているが、注釈等に記載して頂きたい。
事務局	ご指摘のとおり修正する。

発言者	発言内容
高橋委員 (自工会)	自工会としては、検査の対象となる車両及び検査の開始時期としては、案のとおり、2021年、2024年と了解している。
事務局	なお、検査の開始月については、車検の繁忙期は避けて設定したい。
山田委員	(付録1) 停車状態に判定できるDTCというのは承知したが、判定に要する時間についての記載はしなくてよいのか。
自工会 オブザーバ	何も書かないより書いた方がベターと考えるが、細かい調査をしないと正式な回答はできない。持ち帰り検討する。
事務局	(P25) 法定スキャンツールをクラウド型に限る点について日整連の意見を伺いたい。
高橋委員 (日整連)	平成19年度の調査でもディーラーでは約98%、それ以外の専門工場でも約87%インターネット環境があると回答していることから、全てがクラウド型になれば、整備工場も対応してゆくと考えている。
事務局	承知した。本日欠席の日車協連の回答を踏まえて最終化したい。
高橋委員 (自工会)	(P30) if fittedの装置の取扱いについて、自工会は同意する。
長谷川委員 (JAIA)	1点確認だが、if fittedの装置について機能を停止した場合は車検証備考欄に記載することだが、セカンドユーザー等が機能の復帰を希望した場合、ディーラー等の申し出により備考欄から削除する方法も設けるといふことか。
事務局	そのように考えている。
後藤委員 (機工協)	(P31) 機構サーバーに接続可能な者について、機工協の名前も記載いただきたい。
事務局	検討会出席の団体は読めるように修正する。
須田座長	(P31) 「自動車製作者」とはあまり聞かない言葉である。
事務局	「自動車メーカー」に修正する。
三上委員 (軽検協)	(P31) 「ツールメーカー」とは、スキャンツールメーカーのことか。
事務局	「スキャンツールメーカー」に修正する。
若原委員 (JAF)	OBD 検査手数料についてはできるだけユーザー負担の小さいものとしていただきたい。また、検査開始の告知を広報的なものも含めて検討していただきたい。

発言者	発言内容
長谷川委員 (JAIA)	(P30) 検査費用の増額の対象になる車両は、OBD 検査が対象になる車種だけか、全ての車種か。OBD 検査の対象ではない車両にも費用負担を求めるのであればより丁寧な説明が必要と考える。
事務局	手数料の対象や額は未定であるが、手数料については、対象を減らせば減らすほど1台当たりの値段が高くなること、対象車両の切り分けなどの徴収の手間、システム全体にかかる費用との兼ね合いを考慮し、現実的な額になるような制度を組む必要があると考えている。
三上委員 (軽検協)	(P9) 脚注3 軽検協でも同じように行っているので、「及び軽検協」と追記していただきたい。また、軽検協は行政機関ではないので、「行政指導」という言葉がそぐわない。
事務局	ご指摘のとおり修正する。
三上委員 (軽検協)	(P34) 2. の語尾が「された」となっている。「する」ではないのか。
事務局	ご指摘の通り、修正する。
廣瀬委員	機構のサーバーと法定スキャンツールの開発に当たっては連携を密にとって、スムーズに検査が開始できるように準備頂きたい。
久保田委員 (機構)	検討会終了後も「フォローアップ会議」を設置し、自動車メーカーやスキャンツールメーカーと連絡を密にしながら準備していく所存。

#### ■議題4 今後の進め方について

発言者	発言内容
事務局	本日頂いたご意見も報告書の修正案として反映し、次回検討会で諮りたい。報告書がとりまとまった後も、検査開始までフォローアップ会議として続けていきたいと考えている。
三上委員 (軽検協)	今回の報告書について、パブリックコメントは実施するのか。
事務局	保安基準になる段階でのパブリックコメントは考えているが、報告書については今後検討する。

以上