

2012年12月4日（火） 自動車整備技術の高度化検討会（第6回）

# 輸入車における点検整備情報等の提供について (J-OBDⅡに係る点検整備情報の提供を含めた現状と今後)



日本自動車輸入組合 (JAIA)

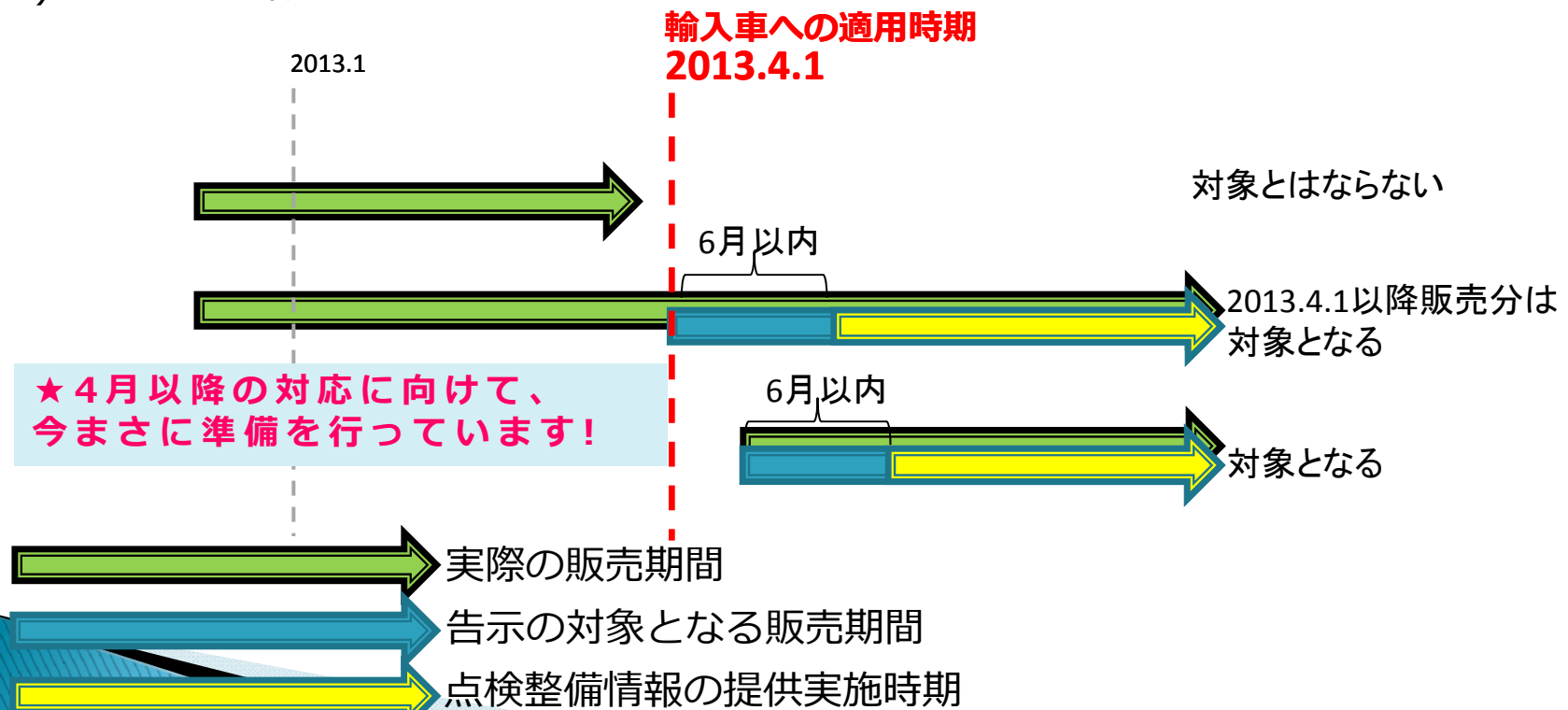
Japan Automobile Importers Association

# 1 輸入車への指針（告示）・細部取扱（通達）の適用は？

## 1) 適用車種の概要：

2010年9月1日以降に製作され、一型式当たりの年間販売台数が2,000台を超え、ガソリン又はLPGを燃料とする乗車定員10人以下の乗用車又は車両総重量3.5トン以下の車並びに軽自動車（二輪除く）

## 2) 適用時期の概要：



## 2 輸入車の点検整備情報提供の現状と今後

当組合会員各社は、「J-OBDⅡを活用した点検整備に係る情報の取扱指針（平成23年国土交通省告示第196号）」に基づき平成25年4月から適用となる自動車について必要な情報を提供する準備を着実に進めており、実施期限（同年9月末）までに提供を実現できる見通し

(1) 対象自動車製作者数及び型式数  
6社及び約30型式

(2) 情報提供の方法

本社サーバからWeb経由で提供される情報を開示



### 3 輸入車の情報提供に伴い懸念される三つの問題点

#### (1)-1 適切な整備が実施できないおそれ

輸入車の適切な整備には、点検整備情報の提供に加えて、

- ① **整備士**（各輸入車メーカーの車毎に必要な知識に精通）
- ② **専用コンピュータ**（詳細データベース付きの整備実施状況診断、整備実施内容記録等の機能を有し、価格は簡易診断機器の50～100倍と高額）
- ③ **専用工具**

**の整備実施環境が必要**





## (1)-2 適切な整備が実施できない理由

- この整備実施環境には高額の投資が必要
- 部品交換、調整等が終了後、車両の損耗状況を反映させるためのキャリブレーションを行い、そのデータを専用コンピュータ経由で車載コンピュータに記録しないと整備は完了せず、故障警報は点灯を継続
- 国産車の整備はユニット交換方式が多く必要な整備技術がほぼ同じであるのに対し、輸入車はメーカーによって考え方や作り方が違うので、整備方法や部品構成が異なり、専門的な知識が必要



## (2) 自動車使用者及びディーラの負担増大のおそれ

- ▶ 情報提供により不確実な整備が行われ、そのような場合には、ディーラ工場での追加整備が必要
- ▶ 自動車使用者に追加の費用負担が発生すると同時に、ディーラにも大きな負担が発生

## (3) 整備ミス発生に伴う法的責任問題発生のおそれ

- ▶ 当組合会員の置かれている厳しい現状を勘案すれば、ディーラ工場以外に適切な整備実施環境を作ることとは不可能
- ▶ 不適切な整備実施環境にある者に情報提供のみを先行して実施した場合、整備ミス発生のおそれ
- ▶ 整備ミスが発生した場合、その法的責任が当組合会員に及ぶおそれ



## 2. 国際化への対応

日本自動車工業会

### ②自動車メーカーにおける輸出車用スキャンツールについて

#### ②-1. 輸出地域別 法規と整備情報提供の規定

| 地域   | 法規       | 整備関連情報の提供義務規定 |            |         |
|------|----------|---------------|------------|---------|
|      |          | 整備要領書等        | 汎用 ST 開発情報 | 専用外部診断機 |
| 日本   | J-OBD II | ○             | ○          | (○)     |
| 北米   | EPA      | ○             | ○          | ○       |
| 南米   | —        |               |            |         |
| 欧州   | Euro5/6  | ○             | ○          | ○       |
| 中近東  | —        |               |            |         |
| アフリカ | —        |               |            |         |
| アジア  | —        |               |            |         |
| 大洋州  | —        |               |            |         |
| 中国   | —        |               |            |         |

#### ②-2. メーカー別／輸出地域別 整備情報の提供状況

| メーカー                   | 地域   | 整備情報の提供 |            |            |
|------------------------|------|---------|------------|------------|
|                        |      | 整備要領書等  | 汎用 ST 開発情報 | 専用外部診断機    |
| 乗用<br>2社<br>サンプル<br>調査 | 日本   | ○       | ○          | (○) H25.4～ |
|                        | 北米   | ○       | ○          | ○          |
|                        | 南米   | ○       |            |            |
|                        | 欧州   | ○       | ○          | ○          |
|                        | 中近東  | ○       |            |            |
|                        | アフリカ | ○       |            |            |
|                        | アジア  | ○       |            |            |
|                        | 大洋州  | ○       |            |            |
|                        | 中国   | ○       |            |            |

#### ②-3. 正規輸出車の整備情報における現状把握での考察

輸出先の諸外国には、整備要領書が提供されていることから、通常の点検整備には対応できていると推測できる。なお、北米／欧州以外の輸出国には、メーカー専用スキャンツールおよび、汎用スキャンツール開発情報が提供されていないが、スキャンツールを必要とする故障診断作業が発生した場合でも、現地ディーラーに依頼することで整備専門業者も対応できていると考えられる。

現状では、法規定が無い中での情報提供は、提供の範囲(燃料・重量、等)が明確でなく、検討すること自体が困難である。

今後としては、現在検討されている「WP29」や「WWH-OBD」等の国際的な技術基準策定の方向性を確認しながら、対応の必要性を判断していくことが必要と考えられる。