

— 議事概要 —

●議題1 検討会の設置と公開（案）について

- 本検討会は OBD を用いた検査の手法について考えていく場だと認識しているので、名称は「検査手法のあり方」として定義を明確にするのはどうか。
- ご提案のとおり、本検討会の名称を「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」とする。

●議題2 車載式故障診断装置を活用した自動車検査の必要性について

- 大型車と乗用車両方について、この場で OBD 検査のあり方を決定するか。
- 両方とも議論したいが、議論の結果、適用範囲や時期は異なるかもしれない。
- リコールに繋がる機器故障が車検時に交換されることになり、リコール制度への影響が出るのではないか。
- 基準の定め方を議論する中で、リコール制度との関係も整理されていくものと考えている。
- OBD を用いた検査を実施するにあたり、人・機器両面で整備技術の高度化が必要。
- OBD を用いて不具合を発見し、修理をしていくというのはいい流れ。一方、ディーラーなど専用スキャンツールを使用すれば修理できるが、一般の整備工場においてはトレーニング等を実施しないと修理することが難しい部分も出てくるのではないか。
- OBD 検査の対象は、一般整備工場でも対応できるように環境整備することが前提。

●議題3 OBD 検査導入の基本的考え方と論点整理（案）

- 検査の高度化とあわせて、一般の整備工場向けのスキャンツールの開発・普及を進めるために、自動車メーカーの情報提供が必要。この点については別途、「自動車整備技術の高度化検討会」で議論していただきたい。
- OBD 検査の対象は、保安基準に性能要件がある装置に限るという事務局案を支持。また、警告灯を活用した方法についても提案したい。
- 「特定 DTC」と警告灯をあわせて活用する提案があったが、DTC と警告灯がそれぞれどういう目的で装備されているかについて、整理をする必要がある。（両者の目的や範囲は異なるのではないか。）

- 警告灯の活用については、バルブを取り外していたという事例もあり、慎重な検討が必要。
- 自動車メーカーの届出で「特定 DTC」を決定することになると、メーカー間で「特定 DTC」の有無、個数等のバラツキが生じるのではないか。
→ 参照する保安基準の性能要件は同じである。
- 検査の対象となる装置について、ECU を使用の有無により分類するのか。
→ ECU との関係にはとらわれず、現行の車検で見られないような運転支援技術や自動運転技術の装置・機能に着目して議論したい。
- OBD 検査の対象となる車両について、国産車と輸入車で分けるのは合理的ではないが、少数生産車の取り扱いについては考えなければならない。
- ユーザー車検の扱いはどうするのか？
→ ユーザー自らが車検を受検する場合であっても、潜在的な故障がある物を止めるのが車検であり、その意味でも、本制度の導入が必要である。
- OBD 自体の経年劣化による検知精度の変化も考慮すべき。

●議題 4 今後の進め方（案）

- 意見なし

以上