

## — 議事概要 —

### ■議題1 第1回検討会における委員意見について

- 意見なし

### ■議題2 関係者からのヒアリング

(凡例：●プレゼンター、○委員、オブザーバー又は事務局、→質疑への回答)

#### (1) 各団体からのプレゼンテーション

##### ① (一社) 日本自動車工業会

##### 【プレゼンテーションの要旨】

- 各 ECU はシステムが正常状態とは異なる場合を「異常」として検知している。しかし、突然の外乱による異常等もあるため、異常検知で即座に「故障」ではないということに注意が必要である。
- 警告灯については、点灯によって全てが不安全というわけではない。警告灯を点灯させる基準は各社ごとにばらつきがあるので、警告灯を用いた検査を行う場合は「安全」・「不安全」の分離など仕様を検証する必要がある。
- 「特定 DTC」提出に当たっては、自動車メーカーにおいて、多くの検討や手間が発生する可能性がある。
- 日本自動車工業会としては、警告灯を活用した手法を推奨したい。

##### 【プレゼンテーションに対する質疑】

- 特定 DTC が検出されると必ず警告灯が点灯するのか。  
→ 現状、各社ばらつきがある。制度化に当たっては点灯条件を揃えていく必要がある。
- 特定 DTC 情報の集約が大変との事だが、各社、自社の解説書等のため DTC 情報を整理していると思われるところ、追加的な工数はそれほど大きくないのではないか。  
→ 各社の DTC 一覧から特定 DTC を選定するのに手間がかかる。
- 自工会の説明では、「異常」と「故障」は違うとのことだが、現在の警告灯は「異常」を検知して点灯しているところ、車検で使用するために警告灯の設計を変更するつもりか。また、車ごとに警告灯の意味するところが異なることにならないか。  
→ 特定 DTC の記録と、警告灯の点灯条件は、原則、同じになると思う。
- 異常発生時にフェールセーフモードに移行することは安全上必要と思うが、基準化されている装置については、その後もずっとそのままが良いとい

うものではなく、車検等の機会を捉えて適切に修理してもらいたい。

- 将来、OBD 検査の対象装置が拡大したとき、それぞれに対応する警告灯をインパネに配置していくことは現実的か。また、真に必要な警告灯が埋没する等、ユーザー利便も低下しないか。
- インパネの面積は限られているため、複数の警告灯をまとめて表示するのも一案。
- プレゼン資料も委員に書面で共有していただきたい。
- 持ち帰り、その方向で調整したい。

## ② 日本自動車輸入組合

### 【プレゼンテーションの要旨】

- 自動運転技術等について、適切に整備できる環境を作ることは賛同したい。
- OBD 検査を導入した場合は、記録された特定 DTC をユーザーは認知することができないため、不合格になった場合に理解が得られにくいのではないか。
- ユーザーも不具合が発生していることが認知できるため、警告灯を活用した検査を導入して頂きたい。また、車検に使用する警告灯は、国連で定められた警告灯として頂きたい。
- 警告灯が国際基準に定められるまでの間は、警告灯に基づいた整備を周知するとともに、点検整備記録簿へ対象となる装置の整備の実施状況について記載欄を設け、車検時の確認を要件に加えてはどうか。

### 【プレゼンテーションに対する質疑】

- 特定 DTC と警告灯の点灯条件は異なるのではないか。このため、警告灯で検査をすることになると、自動車メーカーが車検の合否ラインを決定することにならないか。
- 車検で使用するため、警告灯の仕様を変更しても構わないということか。
- ESC のように国際的に 1 つに決められた警告灯の国際基準があると良い。このため、警告灯の基準調和を進めて頂くとともに、国際調和が進むまでの間は、あらかじめ DTC がいないことを整備工場で確認し、車検時にその旨を点検整備記録簿で確認することとしてはどうか。
- 自動運転の国際基準の議論では、警告灯は、故障表示だけでなく、運転者の状態や周辺交通の状況も表示することとなっており、ともすれば、「クリスマスツリー」のようになるとの指摘もある。このため、警告灯を活用した車検は、(警告灯が整備だけのものではないので) かえってユーザーに分かりづらくなるおそれ。また、国際基準の策定には時間がかかることにも

留意が必要。

### ③ (一社) 日本自動車整備振興会連合会

#### 【プレゼンテーションの要旨】

- OBD 検査導入に当たっては、ユーザーへの周知を国は徹底して欲しい。また、全国の整備工場においても OBD 検査の体制を構築するための時間的な猶予及び、財政的な支援をお願いしたい。
- 認証工場において OBD 検査を実施した車両について、車検場へ持ち込んで検査を受ける場合は、証明書等を元に OBD 検査を省略するなどの簡便化をすることを検討して頂きたい。
- 警告灯による検査では、不合格となった車両について、どの部品の故障か特定できないため、速やかに整備をすることができない。メーカーから「特定 DTC」のコードや定義について情報提供頂き、整備工場が円滑に整備できる体制の構築をお願いしたい。

#### 【プレゼンテーションに対する質疑】

- 質疑なし

### ④ (一社) 日本自動車機械器具工業会

#### 【プレゼンテーションの要旨】

- OBD 検査の対象となる車両装置を明確にして頂き、OBD 検査導入に当たっては、検査機器の準備等のため、2 年程度の準備期間が必要。
- 警告灯を活用する案について、「警告灯が点灯している場合はスキャンツールを使用し、特定 DTC を読み取ることとする。」など、スクリーニングに使用することはできないか。
- OBD 検査の導入に当たっては、特定 DTC が常に最新の情報となるようにサーバーと接続するような仕組みを構築することが必要である。また、車両メーカーから提出される特定 DTC について、型式指定の申請時に提出など、ルールを明確化して頂き、提出するフォーマットについても統一して頂きたい。

#### 【プレゼンテーションに対する質疑】

- 不正対策について、整備よりも一段上のセキュリティが必要。
  - 現在流通している汎用スキャンツールは、ソフトウェアをアップデートすることにより（ハードを買い替えなくとも）特定 DTC の読み取りに対応できるか。
- ツールメーカーにより異なる可能性はあるが、個人的には対応できると思う。

## ⑤ (独) 自動車技術総合機構

### 【プレゼンテーションの要旨】

- OBD 検査を導入することで、使用過程車の安全性向上及び環境負担低減に貢献できることから、賛成。
- 自動車技術総合機構では、独自に OBD を活用した検査について研究を行っている。自動車技術総合機構の高度化システムの更新のタイミング等を考えて、2024 年から導入が最速と考えている。
- 警告灯の確認による検査の場合、不具合箇所の詳細が把握できず、保安基準に抵触する不具合か判断できないことや、警告灯自体の不具合など、確認漏れが発生する可能性がある。また、レディネスコードの確認ができないため、検査可能な状態であるか判断ができない。
- スキャンツールを用いて OBD 検査を実施する場合、不適合となった場合に不適合箇所の詳細を受検者に対して通知をすることが可能である。

### 【プレゼンテーションに対する質疑】

- 質疑なし

## (2) 各団体からの意見について

### 日本自動車車体整備協同組合連合会

- 車体整備では認証を要しない軽微な整備のみを行っている事業者もあるが、自動運転のためのセンサー類はそのような軽微な整備（バンパー修理等）も影響すると考えられる。このため、このような認証を要しない車体整備まで含めて対応できるよう、財政的支援の対象化も含めて検討してほしい。

### (一社) 日本自動車機械工具協会

- OBD 検査で使用する法定スキャンツールは、定期的なアップデートとセキュリティ対策が重要であることから、海外メーカーのスキャンツールも含めて法定スキャンツールの管理体制を作って頂くようお願いしたい。また、現在普及している整備で使用するスキャンツールとは別に法定スキャンツールを導入しなければならない場合は、整備事業者には費用負担が発生するので注意が必要と考えている。

## ■議題3 今後の進め方(案)

- 意見なし

以上