

第2回検討会における委員等意見一覧

参考資料1

| 指摘箇所 | 委員等 | 意見・質疑・コメント等 | 質疑・コメントに対する回答 | 今後の対応 |
|---------------------|----------|---|---|---|
| 資料4-1 (日本自動車工業会) | 日本自動車工業会 | 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。 | — | 第3回の検討会で審議(資料4参照) |
| | | 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。 | — | 警告灯の活用可能性について、第3回の検討会で審議(資料4参照) |
| | | 「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。 | — | 「特定DTC」にかかるフィージビリティについて、第3回の検討会で審議(資料4参照) |
| | | 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。 | — | 警告灯の活用可能性について、第3回の検討会で審議(資料4参照) |
| | 山田委員 | 特定DTCが検出されると必ず警告灯が点灯するのか。 | 【自工会】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。 | 警告灯の活用可能性について、第3回の検討会で審議(資料4参照) |

| | | | |
|-----------|---|--|---|
| 山田 委員 | 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。追加的な工数はそれほど大きくないのではないか。 | 【自工会】各社のDTC一覧から特定DTCを選定するのに手間がかかる。 | 「特定DTC」にかかるフィージビリティについて、第3回の検討会で審議(資料4参照) |
| 後藤 委員 | 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。 | 【自工会】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。 | 警告灯の活用可能性について、第3回の検討会で審議(資料4参照) |
| 技術政 策課 | 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。 | — | 車検で不合格とすべき「故障」の範囲について、第3回以降の検討会で審議 |
| 事務局 | 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、ユーザ利便も低下しないか。 | 【自工会】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。 | 警告灯の活用可能性について、第3回の検討会で審議(資料4参照) |

| | | | | |
|----------------------|-----------|--|--|--|
| 資料4-2 (日本自動車輸入組合) | 日本自動車輸入組合 | 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には賛同したい。 | — | — |
| | | 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と。 | — | ユーザーに対する制度周知の方法については、本検討会の結論後、検討。 |
| | | 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。 | — | 警告灯の活用可能性について、第3回の検討会で審議(資料4参照) |
| | | 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。 | — | 警告灯の活用可能性について、第3回の検討会で審議(資料4参照) |
| | 山田委員 | 特定DTCと警告灯の点灯条件は異なるのではないかと。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と。 | — | 警告灯の活用可能性(特に、保安基準の性能要件と特定DTCの関係)について、第3回の検討会で審議(資料4参照) |
| | 山田委員 | 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。 | 【輸入組合】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がないことを整備工場を確認し、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。 | 警告灯の国際基準調和の取組み及び点検整備記録簿による検査の可能性について、第4回以降審議 |
| | 環境政策課 | 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。 | — | 警告灯の活用可能性について、第3回の検討会で審議(資料4参照) |

| | | | | |
|--------------------------|---------------|---|---|---|
| 資料4-5 (日本自動車整備振興会連合会) | 日本自動車整備振興会連合会 | <p>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OB D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。</p> | — | <p>ユーザーに対する制度周知の方法については、本検討会の結論後、検討。</p> |
| | | <p>認証工場においてOB D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OB D検査を省略するなどの簡便化を検討して頂きたい。</p> | — | <p>認証工場において特定DTCの有無を確認した車両の取扱いについて、第4回以降審議。</p> |
| | | <p>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。</p> | — | <p>警告灯の活用可能性(検査後の整備実施面を含む。)について、第3回の検討会で審議(資料4参照)。</p> <p>また、OB D検査で不合格となった車両を確実に整備できる体制の整備について、自動車整備技術の高度化検討会で審議。(資料3参照)</p> |
| 資料4-3 (日本自動車機械器具工業会) | 日本自動車機械器具工業会 | <p>OB D検査の対象となる車両装置を明確にして頂き、OB D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。</p> | — | <p>OB D検査の開始時期について、第4回以降審議。</p> |
| | | <p>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。</p> | — | <p>警告灯の活用可能性について、第3回の検討会で審議(資料4参照)</p> |
| | | <p>OB D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。</p> | — | <p>「特定DTC」にかかるフィージビリティについて、第3回の検討会で審議(資料4参照)</p> |

| | | | | |
|----------------------|-----------|--|--|--|
| | 伊藤委員 | 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。 | — | 法定スキャンツールの仕様・認定スキーム等について第4回以降審議。 |
| | 事務局 | 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。 | 【自機工】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。 | 法定スキャンツールの仕様・認定スキーム等について第4回以降審議。 |
| 資料4-8 (自動車技術総合機構) | 自動車技術総合機構 | 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。 | — | OBD検査の開始時期について、第4回以降審議。 |
| | | 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。 | — | 警告灯の活用可能性(レディネスコードとの関係を含む)について、第3回の検討会で審議(資料4参照) |
| | | 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。 | — | — |

| | | | | |
|-----------------------------|------------------|--|---|---|
| 資料4-6 (日本自動車車体整備協同組合連合会) | 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。 | - | OBD検査で不合格となった車両を確実に整備できる体制(車体整備も含む。)の整備について、自動車整備技術の高度化検討会で審議。(資料3参照) |
| 資料4-4 (日本自動車機械工具協会) | 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。 | - | 法定スキャンツールの仕様・認定スキーム等について第4回以降審議。 |