

— 議事概要 —

● 議題（１）「検討にあたり踏まえるべき事項」

| 発言者 | 発言概要 |
|----------------|--|
| 日車協連 (平塚委員) | エーミングにおいて車体整備が重要になると考えられるが、小委員会報告書（※抜粋）に車体整備が出てこないのはどういう考えか。 |
| 事務局 (村井) | この委員会は、当時、現行の制度をベースに議論されており、したがって、点検・車検を前提とした認証工場が対象だったが、仰せのとおり、エーミングということになると、車体整備工場の方にもご対応いただかないといけない領域が出てくるのではないかと考える。よって、この規制が導入されたときに車体整備工場の方が対応できるか、またどのくらいの時間が必要か、そういったことを議論していきたい。 |
| 自工会 (黒田委員) | OBD 検査では、現在のレベル 1, 2 を含めた議論をしていたと思うが、今回、規制の対象とするのは、今後のレベル 3 以降のものを対象としているのか。 |
| 事務局 (村井) | 既存の技術である自動ブレーキまで含め、自動車の「装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備又は改造」といったところまでスコープに入れている。 |

● 議題（２）「新たな標準仕様推進 WG からの報告」について

| 発言者 | 発言概要 |
|----------------|---|
| 輸入組合 (寺島委員) | 標準仕様の汎用スキャンツールは、国内メーカーの自動車だけではなく、輸入自動車も含めて対応するものと考えているのか。 |
| 自機工 (藤原委員) | 現状としては、国内メーカーのものが中心となっているが、いずれは輸入車もスコープとして入れていきたいと考えている。 |
| 輸入組合 (寺島委員) | ECU のソフトウェアのアップデートなどもできるのか。 |
| 自機工 (藤原委員) | アップデートなど、ソフトウェアに変更を与えるようなところまではスコープに入っておらず、基本的には、サービスマニュアルに記載されているような診断や点検・整備が実施できるものである。 |
| 輸入組合 (寺島委員) | サービスマニュアルの情報も含まれるのか。 |
| 自機工 (藤原委員) | サービスマニュアルは、別途、日整連の FAINES を利用することになる。 |
| 事務局 (村井) | 2 点教えてほしい。 1 点目として、標準仕様機をつくらないツールメーカーでも自動車メーカーから情報提供を受けることができるのか。 2 点目として、現在リバーススペースで製作されているスキャンツールについて、今般のルールで情報提供を受けて、今後、標準仕様機とする場合、既製品であってもソフトウェアの改修によりアップデートすることは可能か。 |
| 自機工 (藤原委員) | 1 点目は、リバースメーカーでも標準仕様機立ち上げに向けた計画を提示するという条件のもと契約が可能。 |

| | |
|----------------|---|
| | 2点目は、各社のツールを全て把握しているわけではないが、技術的には可能と考えている。一方、ハードウェアの制約上無理なものがあると考えられる。 |
| 自工会 (中村委員) | 我々としては、自動車メーカーとして整備事業者に対して標準仕様機を普及する目的のもと情報提供するものであり、標準仕様機を作ろうという意思のない者に対して情報を提供する気はない。 |
| 事務局 (村井) | やむを得ずリバースと共存する領域がある場合は遵守すべき項目があり、これによりハード面、ソフト面に大きな制約が出来てしまい、したがって、開発・製造費がかさむということになってしまうと、結局、標準仕様機を作ろうとすることを断念せざるをえないツールメーカーが出てくるのではないかと懸念している。 |
| 自機工 (藤原委員) | ご指摘の点については、今回の条件を示した上で、当工業会会員にアンケートをとったところ、基本的にはこれらのハードルを乗り越えて開発していく意思があると答えた者が86%いたことから、特段問題がないのではないかと考えられる。 |
| 事務局 (村井) | 現在のスキャンツール市場にはリバースメーカーもいるかと思われるが、これが数年後にはほとんど標準仕様機に替わる、そういう未来を想像してよいか。 |
| 自機工 (藤原委員) | 各社戦略等あるため、この86%すべてが標準仕様機になるかという保証はできないが、そこに近づくために課題があるのであればクリアしてまいりたい。 |
| 自工会 (黒田委員) | 我々としても、標準仕様機を世の中に出したいという思いがあり、できる限りのご協力はしていきたいと考えているので、引き続き連携して進めていければと思っている。 |
| 機構 (委員代理) | 提供する情報の範囲の拡大に関する事項については、この運用ルールの中に入らないのか。 |
| 自機工 (藤原委員) | ご指摘の点についてはこの運用ルールの中では決めておらず、また、これまでも自動車メーカーとの紳士協定といったところで、情報の粒度・密度等はルール化されていない。情報提供のあり方を含めて今後の検討課題と考える。 |
| 輸入組合 (寺島委員) | OBD検査が始まると、ハーネスの修理など軽微な作業ならこういったスキャンツールで対応できるのかもしれないが、それでも直らない場合にはコンピュータ交換となることがあり、そうするとリプロが必要になる。このような中、このスキャンツールの標準仕様機が目指しているところとは何か。 |
| 事務局 (村井) | 全ての整備作業、修理作業が全ての整備工場で行えるわけではないと考えている。各ディーラーで使用している専用機の機能と同様のすべてのことができる汎用スキャンツールをつくらせるとすごく高価になってしまうため、需要の多い作業を特定し、どこの整備工場でもこれらの作業ができるようにするというコンセプトのもと標準仕様機を開発しているものと考えている。 |

● 議題（3）高度診断教育WGからの報告について

| 発言者 | 発言概要 |
|----------------|--|
| 日車協連 (平塚委員) | エーミング研修では事故後に車体の骨格が歪んだようなものを題材としないのか。 |
| 日整連 | 原則、アライメント等が正常だという前提でやっており、四輪アライメントテスタや |

| | |
|----------------|--|
| (高橋委員) | フレーム修正機は一般の整備工場にも振興会にもなく、また、事故関係まで扱っていないので、特例的なものを作れないのが現状である。 |
| 日車協連 (平塚委員) | 車体の骨格が昔とはかなり異なってきており、また、修理も難しくなっている。事故修理は整備の方では関係ないかもしれないが、事故など何か外的な要因があったものに対してバンパやセンサ類を外すのが一般的であり、エーミング研修をやるからには骨格の修正というものも前提に研修していくべきではないか。 |
| 日整連 (高橋委員) | 持ち帰って検討するが、一般整備としては(そこまでやらなくても)問題ないと考えている。 |
| 事務局 (平井課長) | 日整連の研修は、エーミングがどういった作業なのかという基礎的なことを学ぶ目的で実施している。 一方で、特定整備の対象として、どういった作業を含めるのか議論が必要であると考えている。 |
| 日車協連 (平塚委員) | ターゲットはメーカーによっていろいろあるが、今後統一化することは可能か。 |
| 自工会 (黒田委員) | 技術の進展によって短期的には増えていくということは避けられないと考えているが、整備の現場が困るということは認識しているので、サービス部門の立場から、これ以上は極力増やさないよう開発部門にお願いしており、中長期的には各社の努力の中で集約する方向で検討している。 |

● 議題(4)「特定整備」の導入に向けた検討について

| 発言者 | 発言概要 |
|----------------|---|
| 機工協 (高橋委員) | エーミングには広い面積が必要であり、小型の工場も含めてすべての工場で特定整備を広げていくのは難しいのではないかと考えている。 |
| 事務局 (井原) | 町に1~2工場しかないといったことになり、ユーザーが困ることがないようにする必要はある。また、特定整備の対象は整備需要の大きい部品・作業内容などを念頭に検討したい。 |
| 日車協連 (平塚委員) | 車体骨格の重要性が話し合われていないのではないかと考えている。今まで使っている汎用スキャンツールを OBD 検査でも使えるようにしてほしい。また、車体整備工場でも FAINES を使えるようにしてほしい。分解整備記録簿のように、日車協連で推奨している車体整備記録簿を活用すればよいのではないかと考えている。 また、エーミングが完璧に行われるために、事故車の検査制度を確立した方がよいのではないかと考えている。 |
| 事務局 (平井課長) | 骨格を見る必要があるのか、技術的に検証して決めるものと考えている。また、FAINES は会員でなくても料金差はあるが有料で見られる。欧米メーカー各社の料金よりも格段に安く、また、国内メーカーほぼ全てのメーカーの車両の整備情報をこの料金で見られる。これは、世界を見ても日本だけだと思っている。ぜひ、FAINES を活用していただきたい。車体整備記録簿と事故車検査制度の話は、以前から相談をいただいているところではあるが、ここではなく別の場での議論とさせていただきたい。 |

| | |
|-----------------|---|
| 自工会 (黒田委員) | 自動運行装置、電子制御装置はお互いが関わり合って作動しており、影響を及ぼす範囲を正確に精査するともうのすごい範囲になってしまう。このため、完璧というよりも、最低限守るべきところ、整備のボリュームがあるところがどこなのかの見極めが重要である。また、実際に整備を行う事業者の目線では、実施する作業や用意しないといけない機器が増えていくことから、いかに生産性を上げて対応出来るかという方策も並行して検討することが重要である。 |
| 自工会 (中村委員) | 最初に小さく制度を設けても、短期間で拡大しないといけなくなるのではないかと懸念している。歩みを止めずに進めていくことが重要であり、今後とも皆様と連携していきたい。 |
| JAMCA (今西委員) | 整備士養成施設で人材をどう育てるのかについても、今後、大変重要になってくると考えている。 |
| 事務局 (平井課長) | 認証要件としての自動車整備士資格、継続的な教育としての整備主任者研修のあり方をどうしていくのか、つまり、カリキュラムや教育の仕方をどうしていくのか、ここが非常に大事だと考えている。 |
| 自工会 (黒田委員) | 日程感として、どれぐらいを目安にまとめていくのか。 |
| 事務局 (平井課長) | 概ねの方向性は秋までに出せればと考えている。 |
| 輸入組合 (碓委員) | 特定整備の考え方として、求められる情報の範囲が特定のメーカーに限定される場合、特定整備も特定のメーカーに限定されることはあるのか。 |
| 事務局 (平井課長) | 全く否定するものではなく可能性としてゼロではないが、今後検討させていただきたい。 |

(略称解説)

自工会：(一社) 日本自動車工業会

輸入組合：日本自動車輸入組合

自機工：(一社) 日本自動車機械器具工業会

機工協：(一社) 日本自動車機械工具協会

日整連：(一社) 日本自動車整備振興会連合会

日車協連：日本自動車車体整備協同組合連合会

JAMCA：全国自動車大学校・専門学校協会

機構：(独) 自動車技術総合機構

以上