

—議事概要—

■議題1 準備会合の設置と公開について

発言者	発言内容
事務局	<p>○OBD 検査の円滑な開始に向けて、関係者が連携して準備を進めていく必要があるため、広く透明性をもって皆様のご意見を伺うことを本会合の目的とする。なお、一部企業秘密を除き、会合は原則公開とする。</p> <p>○プレ運用を実施していく中で問題が生じることもあると思われるため、ご意見を伺いながら適宜、課題の洗い出し、必要な制度の見直しを行っていく。</p>

■議題2 OBD 検査の開始に向けた準備状況

発言者	発言内容
事務局	<p>○今年の4月にOBD検査システムをリリースし本年10月よりプレ運用を開始する。円滑なOBD検査の実施に向け、整備事業者の積極的なプレ運用への参加と協力をお願いしたい。</p>

■議題3 検査用スキャンツールの認定・販売の状況と見通しについて

発言者	発言内容
事務局	<p>○検査用スキャンツールに係る資料(資料4)について試験未了や試験申請予定等の表記を揃えた上で更新し、次回会合以降も定期的に報告してほしい。</p>
自機工	<p>○スキャンツールの認定状況については、ツールメーカーの立場上、他の所の話は聞けないこともあり、資料4は非常に参考になった。認定試験を受ける意向がある会社には準備ができ次第、試験を受けるようにお伝えしていきたい。</p>
機工協	<p>○認定取得には「型式試験」と「申請書類の提出」のどちらも実施いただく必要があり、最初に申請書類を提出いただいてから受理するまでに書類の不足や修正があり、2週間から長いと1カ月かかる場合もある。ツールメーカーにおかれてはその点を把握していただいた上で少し余裕をもって試験を受けていただきたい。</p> <p>○申請から認定まで、1~1.5ヶ月ほどの時間がかかるのが現状で、申請の機器に問題があると時間を要する傾向にある。</p>
自工会	<p>○プレ運用期間中は認定されていないスキャンツールでも練習できるようにしてほしい。</p>

事務局	<p>○プレ運用期間中であれば法的には問題なく、技術的に機構サーバーと通信ができるものであれば、認定未取得のスキヤンツールを使用して問題ない。しかし、プレ運用終了後は認定品の使用のみが許可され、認定品以外のツールを使用した場合は違反となるので留意いただきたい。</p> <p>○プレ運用中は認定品でないスキヤンツールが通信できない事態となっても違反とはならない。</p>
-----	---

■議題4 OBD 検査の準備を確実に進めるための対応(案)について

発言者	発言内容
事務局	<p>○OBD 検査の準備状況を把握するための3指標として、「ID 登録完了率」「初回ログイン完了率」「初回アプリ使用率」を設定する。</p> <p>○今後、前提の変化があればその都度、指標の設定を見直していく。</p> <p>○指標の伸びが思わしくない場合は、原因を特定し、必要な対策を講じていく。</p> <p>○研修用利用 ID の提供については、必要性を認めるため、検討して次回会合で結果を報告する。車両情報を入力した時点で DoIP 対応車か否かサーバー判定することについては、ユーザーにとってどのような形が望ましいかを踏まえ、可否も含めて検討する。</p>
日整連	<p>○会員事業者へ細やかなフォローを行うために、指定・認証整備工場ごとの準備完了状況に係るデータの提供を検討してほしい。</p> <p>○振興会で実施する各種研修等の際に、実際にアプリを動かしながら説明することは紙面のみで説明することと比較して有効と考える。研修用利用 ID の振興会への提供を検討いただきたい。</p> <p>○特定 DTC 照会アプリで車検証の二次元コード又は IC タグを読み込んだ際、車両の通信方式が表示される仕様の方が、自社保有の検査用スキヤンツールで対応可能か否かの判断ができ、現場で使いやすいと思われるため検討いただきたい。</p>
自工会	<p>○指標管理について賛同する。また、準備完了状況に係るデータを共有いただくことで、日整連様と連携しながらディーラー向けの細やかなフォローができると考える。</p> <p>○イーサネット対応車が今後5年で見たときにどの程度、市場に供給されることになるか、現在確認中のため後日結果を共有したい。</p>
機工協	<p>○OBD 検査対象車型式一覧で、どれが DoIP 対応でないと読み取れないのかを明らかにすると、現場の方は助かるのではないかと。</p>

■議題5 令和5年度スキャンツール補助金（予定）について

発言者	発言内容
事務局	<p>○今年度もスキャンツール補助金制度を設けているので周知いただきたい。今年度は電子制御装置整備認証を取得済みの整備工場とこれから取得する整備工場を補助事業を分けており、それぞれ申請・問合せ先が異なるのでご注意ください。</p> <p>○予算を超過した場合、抽選により補助対象事業者を決定する予定。</p> <p>○（問に答えて）検査用スキャンツールを構成する VCI やパソコン単体のみでも補助対象となる。</p>
自工会	<p>○VCI やパソコン単体のみでも対象となると聞いて安心した。パソコンがオペレーション上、足りなくなる事業場も出てくるのが懸念される。</p>

■議題6 各業界、地方からの意見について

発言者	発言内容
日車協連	<p>○機構を中心に説明会を実施しているが質問が出ない。それほどに整備工場は理解が追い付いていないと感じる。特に、クライアント証明書のインストールの難易度が高く、認証工場は対応が難しい。</p> <p>○OBD 検査不合格となると電子装置の整備が必要になるが、電子制御装置整備の認証を取得していない事業者は未認証行為となる。このことを理解していない事業者も多いのではないかと。</p>
日整連	<p>○（日車協連の意見に関連し、）そもそもシステムが複雑なので説明資料の簡素化等では対応できないと考える。可能であればシステム自体を簡素化いただけるとありがたい。</p> <p>○OBD 検査のシステム設定について、場合によっては事業場に実際に赴き、立ち会ったということも聞いている。ただし、それを全数実施することは当然できるような話ではなく、振興会側としてももどかしい。</p> <p>○OBD 確認の認証工場に対するメリットとして待機時間減少がある。OBD 確認を行ったところとそうでないところで検査ラインの差別化を行うなど、状況を見ながら何ができるのかを検討いただきたい。</p>
自工会	<p>○OBD 検査関係のアプリについて、電子車検証アプリなど既存アプリとの連携に関する見込みはあるのか。アプリの汎用性をもう少し広げられるとよいのではないかと。</p>
事務局	<p>○初期設定が難しいとの指摘については、実態を注視して必要な対策を検討したい。</p>

	<p>○システムの簡素化についてはなるべく要望に対応していきたいと考えているが、セキュリティを最低限確保しなければならない。ご要望を聞きながら分かりやすい形で周知をしていきたい。</p> <p>○検査時間を含めて、機構の検査場における効率的な検査の実施は課題として捉えている。プレ運用や法令適応以降の状況を踏まえて、今後の検討事項としていきたい。</p> <p>○OBD 検査であっても IC カードリーダーを使って電子車検証を読み取ることが可能。しかし各アプリは管理主体と開発主体が異なるため、現状リンクしていない。</p>
--	---

■議題 7 今後の進め方(案)

発言者	発言内容
事務局	○次回会合は 2023 年 10 月 25 日開催とする。次回会合では、本日示した指標の進捗および本日と同様に皆様方のご意見を伺うことに加え、国で新設改正予定の OBD 検査実施に係る通達案を示しご意見を伺いたい。

(凡例)

自 工 会 : 日本自動車工業会
自 機 工 : 日本自動車機械器具工業会
機 工 協 : 日本自動車機械工具協会
日 整 連 : 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
事 務 局 : 国土交通省及び自動車技術総合機構

以上