

—議事概要—

■議題1 第1回会合における宿題事項について

発言者	発言内容
日整連	○資料3 5番について、OBD検査が不合格になった場合に、不具合内容によってはその整備のために電子制御整備認証が必要になるということかと思われるため、誤解がないようにしてほしい。(→事務局 貴見のとおり)
JAlA	○ID登録済事業場一覧について、当組合にも情報提供してほしい。(→事務局 依頼あれば可)
事務局	○9月末時点でのID登録済事業場一覧については情報提供をさせていただいたところ。今後も毎月末に更新した情報を提供する。

■議題2 スキャンツールの認定・販売状況について

発言者	発言内容
機工協	○ソフトウェア更新について、補助金対象のスキャンツール更新を「無料」とするかどうか検討中のメーカーもある。この点、精査の時間をいただきたい。
事務局	○検査用スキャンツールの販売開始から時間が経過したが、どのような問い合わせがあるか、またスキャンツールメーカーの申請・販売状況をどのように捉えているか。
機工協	○問い合わせは特にない。申請・販売状況は、残り25型式のスキャンツールを1か月に2型式ずつ認証すればOBD検査開始の10月までに完了できる見込みであり、問題ないと捉えている。ただし、申請書類の不備や一回で試験に合格しないケースもあるため、各スキャンツールメーカーには早めの対応をお願いしたい。
自機工	○スキャンツールメーカーからは順調に進んでいると聞いており、見込みとしても問題ない。
日車協連	○一部の車両は既にイーサネット通信に対応しているが、リストアップされている検査用スキャンツールはイーサネット通信に対応しているものもあるのか。
事務局	○イーサネット通信を採用しているOBD検査対象車については資料5-1(別紙)に掲載している。イーサネット通信に対応した検査用スキャンツールも存在する。
機工協	○資料4には検査用スキャンツールがイーサネット通信に対応している

	かの記載がないが、当協会のホームページには記載している。ホームページにて、ISO13400 の表記がある検査用スキャンツールはイーサネット通信に対応している。
事務局	○整備工場が保有している整備用スキャンツールの多くはソフトウェアのアップデートにより検査用スキャンツールとして使用可能である、という理解に間違いはないか。
機工協	○その理解に間違いはない。

■議題3 準備状況指標の進捗

発言者	発言内容
事務局	○既に販売済みのイーサネット通信非対応のスキャンツールは、ソフトウェアアップデートによりイーサネット通信に対応させることは技術的に可能か。また、次回の会合において、ツールメーカーとしてイーサネット通信に対応するか否か、対応する場合はそのスケジュールを共有してほしい。
機工協	○メーカーによって機器の状況が異なるため、既に対応しているもの、ハードウェアでの対応が必要なもの、ソフトウェアでの対応が必要なものに分かれる。
自機工	○ソフトウェアアップデートと別途アダプターを使用することで対応可能であると回答しているメーカーもある。その場合には型式試験をすべてやり直す必要があるか、対応した部分のみ型式試験をやり直せばよいか決定してほしい。
事務局	○型式試験をどの程度やり直す必要があるかについては、中期的な課題として国交省と機工協で検討していきたい。
自工会	○メーカー系列販売店（指定工場）の ID 登録数の推移は右肩上がりだが、どこかで鈍化することを危惧している。メーカー系列販売店に対する ID 登録のための呼びかけは 1 か月に 1 回では少ないと考えているが、ID 登録済事業場一覧を提供いただく頻度を上げることは可能か。
事務局	○即答は難しいが可能な限り対応したいため、別途相談したい。
事務局	○日整連や運輸局は現在のメーカー系列販売店の ID 登録数の状況についてどう考えているか。
日整連	○登録状況に遅延はないと考えている。振興会による説明会も今後さらに開催する予定のため、説明会後に登録をする事業者も増えてくると見込んでいる。
事務局	○振興会と協力することで登録数が増加しているため、今後も支援をお願いしたい。

自工会	○メーカー系列販売店では登録率が低い。販売店の本部が試験的に登録を行い、うまくいかなかった場合に各店舗への展開を止めてしまっていることが原因と考える。このような事例に対しても機構に支援をお願いしたい。
事務局	○メーカー系列販売店では IT のセキュリティレベルが高く、機構でも同様に IT のセキュリティレベルが高いため、これらの調整が難しいようだ。課題の傾向と分析を行い、メーカーに対してよくある課題と解決策の提案を行っていききたい。

■議題 4 プレ運用等において明らかとなった課題について

発言者	発言内容
日整連	○一部の認証工場にて費用面から検査用スキャンツールを用意できないとの意見を聞いている。これらの認証工場のために振興会や商工組合などが保有する予備検査場において、OBD 確認が実施できるように ID の付与を検討してほしい。
事務局	○認証工場には既に OBD 検査システムの ID は付与することとしているが、加えてご要望に応え、認証工場が共有している施設において OBD 確認をする場合も OBD 検査システムの ID を付与することとしたい。
JAIA	○法令適用までの期間が輸入車は 1 年長い、法令適用までの間に認定前の検査用スキャンツールを使用しても問題はないという認識に齟齬はないか。
事務局	○認識齟齬はない。
事務局	○資料 6 16 番について、原因はまだ調査中なので引き続き調査したい。 ○車両の開錠や運行中の車両の動作等のモニターのために取り付けられているカーシェアリング装置をデータリンクコネクタから外すとエンジンが始動不可になるという設定はありうることなのか。
自工会	○自工会としては、診断コネクタに後付け部品をつけないでほしいというポジション。車載機器に影響を与える可能性もあり、運転中に後付け部品が落下すると安全上も懸念がある為である。カーシェアリング車両においてデータリンクコネクタに装置を取り付けるという事例は聞いていない。
事務局	○機構で追加調査を行うこととする。
軽検協	○軽検協において OBD 検査の練習を行っている際に、検査用スキャンツールのコネクタへの接続不良により、エンジンチェックランプが点滅したまま消えない事例があった。今後、同様な事案が発生した場合、受検者とのトラブルが発生するおそれがあることを危惧している。

事務局	○練習に使用した車種や検査用スキャンツールなどの詳細を機構に共有してもらいたい。その上で自工会とも連携していきたい。
事務局	○デンソウの立ち合いのもと、検証を実施したところ同様の事象が確認できた。自動車メーカーへの伝達は未完了のため、機構から伝達する。
自工会	○車によっては診断コネクタの接続不良等でエラーを検出する可能性もありえるので、国交省、機構より詳細（車種、ツール、発生した手順、点灯した警告灯、検出した DTC 等）を教えてください。
事務局	○機構と軽検協にて行ったプレ運用の件数は、先週の金曜までで機構が 1,563 件、軽検協が 1,492 件だった。

■議題 5 新設及び改正予定通達（案）について

発言者	発言内容
日整連	○以前、予備検査場は認証工場ではないことから ID 付与ができないとされていたため、予備検査場も認証を取得し ID を付与してもらった例があった。今回の通達案では、認証工場は自社で点検又は整備を行う車両についてのみ OBD 確認を実施することとされており、この認証取得した予備検査場では他の認証工場が点検整備した車両の OBD 確認はできないこととなる。このため、別途通達案として記載されている振興会・商工組合等が保有する予備検査場への ID 付与については確実に許容されたい。
事務局	○振興会が保有する予備検査場が、特定整備事業者が点検整備を行う車両の OBD 確認を行うことは、通達案の概要③の規定案でも読める。
自機工	○ツールメーカーも ID が必要なケースがあるが、引き続き ID の付与を受け、サーバーにアクセスして検証を実施することができるのか。
事務局	○当該通達案は、特定整備事業者における取扱いを規定したものであり、ご質問のツールメーカー等はこの通達の対象外。 ○ツールメーカーや自工会、研修用の ID が必要であるということは認識しているため、通達とは無関係にこれまで通り開発用の ID を別途付与する。
自工会	○OBD 確認は事業場の敷地内で実施すると記載されているが、OBD 検査は完成検査場のみで検査する方針か。
事務局	○その予定だが、何か問題が発生する見込みか。
自工会	○整備工場と完成検査場の建物が分かれており、場合によっては完成検査場に通信環境が通っていないこともある。そのため、プレ運用中に通信状況を確認してもらい通信環境の整備を検討してもらう通達を出す予定でいるため、現状を確認したかった次第である。

事務局	○提案の趣旨は理解した。完成検査場に限らなければいけない必然性については、持ち帰って再度検討し、次回までに回答する。
自工会	○「OBD 確認は、自社で点検又は整備を行う車両について実施すること」、という条件があるが、顧客から OBD 確認だけをしてほしいという依頼があった場合は断るしかないのか。お客様自身がユーザー車検場に車両を持ち込む場合、お客様自身で実施できない OBD 確認だけ実施したいという要望もあると想定している。
事務局	○整備事業者が点検整備をする一環として顧客の車両の OBD 確認を行うことは可能である。一般ユーザーについては一般ユーザー向けのスキャンツールを使って故障コードが全くないことが確認できれば特定 DTC がないことと同じことであるため、サーバーやセキュリティの負荷を考え、顧客から OBD 確認だけを希望する一般ユーザー向けの利用を想定する必要はないと考える。
自工会	○了解。一般ユーザーの車両が車検場に持ち込まれた際に、認証工場において OBD 確認が済んでいるかの判断ができないため、OBD 確認だけ実施したいという要望については一切断るとの方針を進めたい。
事務局	○その対応で問題ない。一方、OBD 確認で合格した車両を持ち込む際は原則 OBD 検査を省略する必要があるため、認証工場での OBD 確認を実施した車両は、その後何も手を付けずに車検場に持ち込むことをお願いしたい。その建付けからも ID の付与は原則認証工場に限っている。
日整連	○OBD 検査は完成検査場と作業場で実施可能という規定になっているが、冬季の気温が低い地域では完成検査場や作業場の気温も低いため、検査用スキャンツールに用いるパソコンが寒さに耐えられるのか懸念がある。事務所に普段は置いておき検査の際に持ち込むという運用になってしまうことも考えられるため、OBD 検査の実施場所については柔軟に対応してほしい。
事務局	○寒さについては考慮していなかったため、新たな論点として検討したい。
JAIA	○天災等の事由により OBD 検査が実施できない場合の措置について、具体的にどのようにしてシステム障害時に検査を実施したというエビデンスを残すのか。また、保安基準適合証を交付する前にシステムが復帰した場合は、OBD 検査をやり直す必要があるのか。
事務局	○警告灯が点灯した状態で OBD 検査を実施した場合、記録簿にその旨を残す運用で考えているが、時間記録を残すことまでは決定していない ○もとより、制度の趣旨が整備工場に負担がかからないようにすることであるため、サーバーが復帰した際に直ちに OBD 検査を再開しなければ

	ならないとか、そのタイミングを分単位で厳密に管理するといった運用は想定していない。
--	---

■議題6 今後の進め方について

発言者	発言内容
事務局	○次回会合は12月22日に開催する。同様に準備状況指標の確認、目標達成状況の確認をしたい。各指標の伸びが思わしくないということであれば追加的な対策をこの場で検討したい。また、プレ運用中に明らかになった課題は、本日と同じように紹介し議論する。本日骨子をお示しした通達案についても、次回は全文を示し議論したい。

<p>(凡例)</p> <p>自工会: 日本自動車工業会</p> <p>JAIA: 日本自動車輸入組合</p> <p>自機工: 日本自動車機械器具工業会</p> <p>機工協: 日本自動車機械工具協会</p> <p>日整連: 日本自動車整備振興会連合会</p> <p>日車協連: 日本自動車車体整備協同組合連合会</p> <p>軽検協: 軽自動車検査協会</p> <p>事務局: 国土交通省及び自動車技術総合機構</p>
--

以上