

—議事概要—

■議題1 第2回会合における宿題事項について

発言者	発言内容
—	○特になし

■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
日整連	<p>○機工協HPに掲載されている検査用スキャンツール認定品一覧の記載方法について、資料4のように商品名の記載をお願いする。特にDST-iについては型式を見ればわかるが勘違いしてしまうパターンがあるため、ディーラー向け機種と一般向け機種がわかるようにしていただきたい。DST-iの記載方法については本会合資料の記載方法も修正していただきたい。(→事務局、機工協 ご指摘を踏まえ対応する。)</p> <p>○検査用スキャンツールでは整備用スキャンツールと異なり、スキャンツール自体に表示部/画面があったとしてもOSが入れられないツールがあり、その場合はさらにパソコンに繋げる必要があるため分離型という扱いになると考えるが、一体型と分離型の区別が分かりにくいという意見があったため、わかりやすい資料があれば全国に展開したい。</p>

■議題3 準備状況指標の進捗と追加対策について

発言者	発言内容
事務局	○資料5-1(P7,P8)に記載の指定工場の初回アプリ使用率の推移は、実際に検査用スキャンツールを購入し、アプリをインストールして接続した事業者の割合を示している。現在3%と伸びていない原因を日整連としてどのように考えているか。
日整連	○はっきりとした原因は分かっていない。アプリのインストール、ログイン、ユーザー登録までは完了しているものの、検査用スキャンツール購入ができていない/購入を悩んでいる、または検査用スキャンツールのアップデートができないという状況だと聞いている。また、検査用スキャンツールは認定品でなくても代替可能だが、認定品を準備できてから実施しようという考えが強い整備事業者がいると考える。
事務局	○機工協及び自機工の協力のもと、ツールメーカーにヒアリングをした検査用スキャンツールの供給状況を資料5-1のP10にまとめている。結果として、これまで販売されている4万3000台のうち、検査用スキャ

	<p>ンツールとしてアップデート可能な状態のツールは約4万台、実際にアップデートされているのは1万台という状況。販売状況やアップデート状況について、機工協及び自機工の所感はいかがか。</p>
機工協	<p>○例えばイーサネット対応のツールがまだ少ないなどの理由から、様子見・買い控えをしている事業者が多いのではないかという印象。自動車整備事業者がソフトウェアのインストール・アップデートをする際の支援にIDが必要な点が障壁になっているという意見もある。整備事業者支援事業者であれば受託契約を行うことでIDの払い出しができると提案したものの、受託契約の方法がわからないという意見もあった。受託契約のひな型など、簡単に受託契約ができる方法があれば状況は改善され则认为る。</p>
事務局	<p>○契約のひな型については、検討課題としたい。</p>
自機工	<p>○現時点では状況の深堀ができていないため、自機工の中でヒアリングをして報告したい。</p>
事務局	<p>○実際に整備工場に赴いて支援することが有効だと理解しているため、支援環境を整えることには注力したい。受託契約のひな型作成可否の検討も含め事務局の宿題として預かる。</p>
日整連	<p>○兼用スキャンツールを検査機器として届け出ていた場合、故障車の救助の際の持ち出しが可能かわからないとの懸念を一部の事業者から伺っている。</p>
事務局	<p>○兼用スキャンツールを整備用として持ち出す際のルールの明確化が必要だと理解。事務局の宿題として預かることとする。</p>
中部運輸局	<p>○自動車技術安全部長等による OBD 検査意見交換会にて、①全体的に検査用スキャンツールの生産が追い付いていない、②一部の整備用と検査用兼用のスキャンツールは来年10月の OBD 検査開始までに納品が間に合わない、と整備部品販売事業者が話していると伺った。実際に製造が間に合っていないのか、自機工として会員のメーカーに働きかけを行っているのか。</p>
自機工	<p>○製造が間に合っているか否かという情報は現時点で持っていないため自機工内で確認する。</p>
事務局	<p>○製造が遅れていると聞いている具体的なメーカー・型式を後ほど事務局へ共有してほしい。事務局にて自機工に共有する。</p> <p>○整備工場は手持ちのスキャンツールのソフトウェアバージョンアップが可能か調べることは難しい。①資料4に機器を記載しているメーカーがユーザーの登録管理をしているのか否か、②登録管理をしている場合はユーザーへのアップデート周知を行っているか、③周知を行っている場合にはどのような方法で行っているか、を自機工と機工協の宿題とし</p>

	て整理し、次回会合で共有してほしい。
事務局	○自動車メーカーからOBD検査に関する指示がないためどのように準備したらよいかわからないという声を一部のディーラーから聞いている。現在は、ディーラーに情報を伝達し、準備を進めているという理解でよいか。
自工会	○今月、自工会内で打ち合わせを行い、情報の展開を進めるようにしているため、徐々に理解は上がっていくものと想定している。
事務局	○資料 5-1 の P8 において初回アプリ使用率が突出している長野県では、県内のトヨタ系ディーラーが案内に注力している結果だと聞いている。ディーラーの努力で準備状況は伸びるため、ぜひ後押しをお願いしたい。
機工協	○資料 5-2 の P2 に「メーカー純正スキャンツールの認定待ち」との表現について、未だ認定申請をしていないツールも一定数あるということか。
自工会	○状況をすべて把握はできていない。自動車メーカーごとに全てのスキャンツールメーカーとやり取りをしているため、引き続き連携を取りながら適切なタイミングでアクションを起こしたい。
事務局	○資料 4 のツールのうち一般向け/ディーラー向けを明らかにする宿題への対応に自工会の協力が必要であれば事務局から依頼したい。
交通研	○自動車メーカーの純正ツールには特定 DTC の読取り以外の機能をメーカーごとに独自に搭載しているか。またファームウェアを書き込む機能はないか。
自工会	○特定 DTC の読取り機能、作業サポート、データモニタ、アクティブテストなど点検整備に必要な機能を各メーカー共通で搭載している。その中にはプログラム書換えといったメーカーしかできない作業も織り込まれている。
事務局	○セキュリティの観点からディーラーに限定して使用できる機能を持っているものがディーラー専用スキャンツールであり、それを検査用スキャンツールに対応させるのに時間がかかっているものが一部あるという理解でよいか。(→自工会 貴見のとおり)

■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
事務局	○汎用スキャンツールで特定 DTC の該当箇所を整備するだけでは治らないという可能性があるということか。
自工会	○エンジンシステムのトリップ診断で複数回トリップ正常でないで消去

	できない仕様がある。その場合は仕様に則って処理しなければ消去不可。
事務局	○検査場においては、これまでは検査官の習熟を目的として型式の古い車両も OBD 検査プレ運用の対象としていたが、本日の自工会からの報告を受けて、今後は検査場におけるプレ運用の対象車を比較的新しい車両に限定し、事象発生を軽減を図りたい。 ○具体的に機構がどのような車両を OBD 検査対象とするかを既存のチラシを更新し周知したい。
日整連	○機構と軽検協では OBD 検査対象車しかプレ運用を行わないとのことだが、対象以外の車でも同様の事象が起きる可能性はあるか。 その場合は、当該事象が起きる可能性がある車両のリストを提示いただきたい。
自工会	○OBD 検査対象車以外でも中継器がある車であれば同じ事象が発生する可能性は無い。
事務局	○中継器がついていないことはそれ自体保安基準不適合には当たらないため、メーカーごとのリスト提供の可否について自工会内で検討し、遅くとも次回の会合までに情報共有いただきたい。また、OBD 検査対象車についても、1 車種 1 型式において中継器が付いていないものもある。この情報も提供いただいた方がよい。 ○中継器がなくてもプレ運用を実施することは問題なく、その点についても周知してほしい。

■議題 5 OBD 検査システムの不具合事象について (NEC より説明)

発言者	発言内容
—	○特になし

■議題 6 新設及び改正予定通達 (案) について

発言者	発言内容
機工協	○機工協に深夜や土日に連絡があった場合、職員が不在のため情報が止まる。指定事業者へ直接一斉送信ができるか検討してほしいという意見が会員からあった。
事務局	○機構では、メール送信時のセキュリティを厳格に管理しており、一斉送信ができない仕様となっている。
自工会	○特例措置を適用した記録を残す媒体・方法はどのようなものでもよいか。記録簿と同様の保管の仕方をすべきか。

事務局	○参考資料 1 の P6 4-2 「特例措置を適用した場合の指定整備記録簿の記載等」に記載している。
自機工	○通信障害が出た際に一斉配布をするとあるが、通信障害の際には一斉配布しても届かないのではないかと。
事務局	○関係団体を通じて周知するが、ご指摘の通り、通信環境によっては実際に事業者まで周知完了することまでは保証できない。その場合には、自身で判断して特例措置を適応するというフローで対応する。
日整連	○資料 8 の P5 ④-(4) 「持ち込み検査の車両は、最後に行った OBD 検査又は OBD 確認後検査までの間、OBD 検査の可否に影響を及ぼす整備等又はこれらの整備等の他の事業場への依頼は行わないこと」と記載されている。受け入れ時に OBD 検査を行い、最後完成車検の際にも再度検査を行う必要があるのかという意見がある。検査の合理化の観点から検討いただきたい。
事務局	○技術的にどの範囲であれば整備してよいか検討することを、次回までの宿題として引き取る。

■議題 7 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 2 月 6 日に開催する。

<p>(凡例)</p> <p>自工会: 日本自動車工業会</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>交通研: 交通安全環境研究所</p> <p>事務局: 国土交通省及び自動車技術総合機構</p>
--

以上