

—議事概要—

■議題1 第4回会合における宿題事項について

| 発言者 | 発言内容 |
|------|--|
| 機工協 | ○参考資料6について2点。1点目は構成員について。事務局が正式メンバーとして中心となって意見をまとめ、協会員はオブザーバー参加とするのがよいのではないか。2点目はOBD検査システム・検査用スキャンツール技術連絡会の検討事項について。前回の会合に引き続きソフトウェアの議論が中心となっているが、今後はハードウェア変更に関しても議論すべきと考える。特にスケジューリングについて議題としていただきたい。 |
| 事務局 | ○機工協・自機工の正式メンバーは事務局とし、協会員・会員はオブザーバー参加とする点について、自機工の意見はいかがか。 |
| 自機工 | ○会員も正式メンバーとしつつオブザーバー参加もできるようにしていただきたい。 |
| 事務局 | ○了解。事務局かどうかを問わず各団体の代表が参加して団体としての意見を述べることとし、その他の方もオブザーバー参加も可とするのでいかがか。(自機工、首肯) ○2点目の意見、ハードウェアの変更への対応についても議題に組み込むことについて、自機工の意見はいかがか。 |
| 自機工 | ○賛成である。 |
| 自工会 | ○OBD検査システム・検査用スキャンツール技術連絡会に自工会も可能であれば参加したい。検査用スキャンツールを今後運用していくにあたって、特に大規模な改修が、併用して使用する純正スキャンツールや整備ソフトウェアに悪影響を及ぼさないか自工会でも確認したい。 |
| 事務局 | ○承知。自工会にも参加いただきたい。JAIAや他の団体も参加希望はあるか。検討段階から参加いただかない場合にも、決定事項は別途資料等で公開する予定である。 |
| JAIA | ○参加するか否かについて、持ち帰って検討したい。 |
| 自機工 | ○開催頻度について提案したい。会議の目的の一つに、検査用スキャンツールの「軽微な変更」を定義することにある。四半期ごとの開催で意見がまとまらない場合は随時追加開催を検討すべきではないか。 |
| 事務局 | ○頻度を高めることに異論はない。構成員で議論したい課題とその解決法の素案を提案していただきたい。 |
| 機工協 | ○頻度を上げたいという希望については承知した。 |
| 事務局 | ○頻度を上げることには異論がないと理解した。隔月で実施するのはいか |

| | |
|------|--|
| | がが。 |
| 機工協 | ○隔月ではなく、1 回目の OBD 検査システム・検査用スキャンツール技術連絡会での議論の状況に応じて頻度を決定したい。 |
| 事務局 | ○頻度は 4 半期ごととし、必要に応じて臨時開催を行う方針とする。また、「軽微な変更の定義」について議題として扱うこととする。 |
| JAIA | ○ハードウェアの変更があった際の情報開示スケジュールについては、自動車側の変更もスコープとして議論するのか。自動車側の変更をスコープとする場合には、型式認定取得後の対象車両の情報を収集すればよいのか、型式認定取得前の情報も収集する必要があるか。 |
| 機工協 | ○機工協が入手できる情報は機構が提供する情報のみだが、自動車メーカーから直接情報をもろうことは可能か。 |
| JAIA | ○自動車メーカーから直接情報を集めることは難しい。 |
| 機工協 | ○難しい場合には、引き続き機構から提供される情報を活用する方針とする。 |
| 事務局 | ○現在も OBD 検査に必要な技術情報は各自動車メーカーから機構に提供いただいているため、OBD 検査システム・検査用スキャンツール技術連絡会ではその情報を前提として議論する（現在提供されている以上の情報提供を自動車メーカーに求めることは想定しない）。 |
| 事務局 | ○意見を踏まえて参考資料 6 を修正し、事務局より近日中に照会する。同時に第 1 回連絡会の日程調整をさせていただきたい。第 1 回は 4 月中に開催する予定である。 |

■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 |
|-----|-------|
| — | ○特になし |

■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 | ○プレ運用期間中であれば、国交省も可能な限り支援をする。各目標に対して伸びを阻害する要因があれば国交省に相談いただきたい。現時点で懸念点はあるか。 |
| 自工会 | ○現時点で懸念点はない。自動車メーカーからの案内のみで目標に到達することは難しいと考えているため、国交省・日整連と連携しながら案内の仕方を工夫したい。資料 5-2 に記載している指標は高い目標設定となっているため、今後状況を確認しながら対応を検討していきたい。 |

| | |
|-----|--|
| 事務局 | ○周知の強化についてはツールも含め今後検討するが、仮に指標の達成率が 90%前後で伸び悩んだ場合には、残りの事業者を洗い出して全事業者に声掛けを行う予定である。事業者の中には OBD 検査に対応せず自身の代で事業をたたむという事例もあると聞いているため、1社ずつ意思を確認した上で、そのような事業者は母数から除いて 100%を目指す予定である。 |
| 日整連 | ○日整連では、自工会・各自動車メーカーの協力のもと VCI のコネクタ挿し込み時の留意点をまとめた資料を完成させ、振興会を通じて事業者者に共有した。会報誌の 5月号に OBD 検査プレ運用促進の記事と VCI のコネクタ挿し込み時の留意点に関する周知記事を掲載する予定である。それ以外でも自工会と協力して周知していきたい。 |
| 事務局 | ○実施可能な対策はすべて実施して、できるだけ早期に 100%を目指したい。 |

■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 | ○資料 6 P.3 項目 2 に近い内容を先日実施した。A 社のガソリン車の車両情報を入力した状態で B 社のガソリン車に検査用スキャンツールを接続し OBD 確認を実施したところ、A 社のガソリン車で「適合」と表示がされた。プレ運用中は排ガスの OBD しか対応していないことから、このような結果になるのかもしれないが、この点についても何かしらのチェック機能が必要なのではないかと。補足になるが、燃料種別が異なる車両で実施した場合には、エラーが発生するため、車両違いについても同様の仕様が必要なのではないかと。 |
| 事務局 | ○OBD 検査対象外車では OBD II の規格情報に基づく排ガス装置との通信のみを行い、安全系装置との通信は行われなため、結果として A 社、B 社共に同じ通信を行っている。これに対して OBD 検査対象車の場合は、排ガス装置のほか車両ごとに設定される安全系装置との通信を実施した上で合否判定をするため、このようなことは発生しない。OBD 検査対象外の車両で OBD 確認ではこういう事象が発生することは、既に OBD ポータルで周知していることではあるが、必要に応じてより分かりやすくお伝えすることが必要であると考えている。 ○電気自動車については OBD 確認で実施しても安全系装置との通信は行われなため、排ガス装置との通信のみを行う OBD 確認は実施できない状況であり、システムの応答は正常動作である。これについても以前問い合わせいただいているため、引き続き OBD ポータル等で周知していきたい。 |

| | |
|-----|--|
| 日整連 | ○プレ運用時に、故意に故障設定をして OBD 確認を実施したが、その際に表示された特定 DTC は、SAE 規格に基づいたアルファベット 1 文字と 4 桁の数字であったが、その後整備用スキャンツールで DTC を確認したところアルファベット 1 文字と 6 桁の数字の自動車メーカーの DTC が表示された。該当車両の整備マニュアルを確認したところ、SAE 規格の DTC も併記されていたため問題は無かったが、その点についても整備事業者にも周知すべきだと感じている。 |
| 事務局 | ○排ガスの DTC コードについては SAE 規格に基づいて取得したものを表示しており、排ガスはアルファベット 1 文字+数値 4 桁で決まっている。ご指摘のケースは、整備用スキャンツールでの読取りが SAE 規格で定義される排ガスの規格以外の安全系装置の規格も考慮した作りとなっているので数値が 6 桁になっていると思われる。整備マニュアルと比較した際に表示が異なる、または整備用のアプリと検査用のアプリで表示が異なることがある場合、自動車メーカーと記載形式の差異をすり合わせた上で必要に応じてポータルで周知を行う必要があると考えている。 |
| 自工会 | ○SAE 規格に従うのは大前提として、整備事業者がより故障原因を特定しやすいように自動車メーカー毎で詳細コード設定をしている。1 例をあげると、エアフローセンサー不良と出ても配線が断線しているのか、ショートしているのか追加で分かると良いため、そこをプラスアルファで 6 桁の詳細コードを用意している。SAE 規格の DTC コードと違うことは周知しつつ、詳細確認は整備用スキャンツールを使うことで対応が必要ではと思っている。OBD 検査は検査の合否確認で、故障原因の特定については整備用スキャンツールで実施する使い分けというイメージである。 |
| 事務局 | ○OBD 検査対象外のガソリン車については排ガス装置の通信しか実施していない。型式が違っていても通信ができてしまい、入力した車両情報と接続した車両が異なる場合にもエラーが出ない事象が発生していると理解した。電気自動車については排ガス規制がないため、検査自体ができない。OBD 検査対象車の場合には、違う車に接続した場合は、エラーが出るのか。 |
| 事務局 | ○OBD 対象車の排ガス装置の OBD 確認については、OBD II はどのような車両でも同様のチェックができるという規格であることから、通信できないといったエラーは出ない。安全系装置については自動車メーカーごとに通信プロトコル情報が異なるため、エラーが出ずに OBD 検査が正常終了することは考えにくい。 |
| 事務局 | ○OBD 検査対象外の車両の場合、入力した車両と異なる車両につないでも（通信規格が共通である）排ガスのみの判定のため、通信が成立して |

| | |
|------|---|
| | <p>しまい、システム側で異なる車両に接続されていることが分からないが、OBD 検査対象車両の場合、異なる車両につないだ場合は、違うと出るか、もしくは検査が成立しない。少なくとも1度歯止めがかかると理解した。その際出る故障コードは SAE 規格ベースのため、更に細かい情報を見て修理するには整備用スキャンツールを使用しなければならない、という理解をした。</p> |
| 日整連 | <p>○前回の準備会合での討議内容について、車両 ECU から読み取る VIN をアプリ上で表示させている目的は何か。</p> |
| 事務局 | <p>○現在 ECU から読み取る VIN は法律に基づくものではなく必ずしも正確に表示されるものではないが、自動車メーカーは管理のために概ね正確に入力している状況であると承知。それを検査用スキャンツールに呼び出して表示させることで VIN が異なる場合には何かしらの気づきになるという意図で表示させている。</p> |
| 日整連 | <p>○現状、VIN が車両 ECU に書き込まれていない車両や車両 ECU に書き込まれた VIN と車体番号が違うものが存在するため、この状況が周知されないと VIN を表示することで混乱を招くのではと考えている。</p> |
| 事務局 | <p>○先ほど申し上げた整備事業者に対する気づきとデータが無いことにより生じる混乱とのバランスを考慮して決定すべきと認識する。その点について、実態はどのようにとらえているか。日整連で表示すべきでないと考えているなら、対応は検討していく。実態については本日時点でお答えできないと思うので、まずは実態を把握頂き、次回以降で構わないので報告頂きたい。</p> |
| 日整連 | <p>○承知した。</p> |
| JAlA | <p>○指定整備事業の変更届について、購入したスキャンツールを登録する必要があると理解しているが、登録したものではないものを使用していると罰則対象になると思うが、そう考えたときに参考資料4に変更届に関する記載が必要ではないか。</p> |
| 事務局 | <p>○機構の手続きは参考資料4の通りだが、それと並行して国への手続きが必要で、変更届が必要となる。合わせて周知する必要があるのではという問題提起と理解した。</p> |
| 事務局 | <p>○届け出が必要というのは4月から始まっているが、そこは忘れずに HP 等を見て確認いただきたい。事前にメーカーに確認した上で余裕をもって届け出をしていただきたい。</p> <p>○変更届について、失念しないよう参考資料4の絵の中に表現したい。</p> |
| 軽検協 | <p>○VCI をコネクタに挿し込む際に、奥まった箇所ポートが位置しているため物理的に無理な姿勢での作業が強いられるという現場の声がある。検査や整備をしやすいように挿し込み位置を変更することを自工会</p> |

| | |
|-----|---|
| | に将来的な課題として検討して頂けるとありがたい。 |
| 事務局 | ○OBD 検査の制度設計時の基本思想として、検査のためにグローバル商品である車両の設計変更を求めることは適当でないとして整理している。そのため、自動車メーカーに変更を依頼することは想定しない。なお、実態として昔から OBD 検査が進んでいるアメリカでは、OBD 検査を想定してポートの搭載位置が異なることはあるのか。 |
| 自工会 | ○車両側の診断コネクタの搭載位置はSAE規格で決められているため、グローバルで統一されている。そのため、挿し込み位置を変更するのはかなり困難である。 |
| 軽検協 | ○挿し込みやすい位置にポートがあれば接続不良に起因するエラーが発生する問題も軽減されるのではないかと思い発言したが、状況は承知した。 |
| 自工会 | ○規格の遵守が不要な場合、メーカーごとにサービス性に関する考えが異なり搭載位置にばらつきが生じる可能性があるため懸念点になると考えている。サービス性も車づくりの観点で日々見直しているが燃費などが求められる状況を踏まえるとどこまで攻めるかという観点もある。現場からの声として受け止め、将来の車づくりの参考にさせて頂きたい。 |
| 自機工 | ○スキャンツールのバージョン情報について、必要とされるタイミングとはどのようなタイミングなのか教えて欲しい。背景には、特定 DTC のシステムのバージョン名、ファームウェア名に従い各ツールメーカーで統一された表示設定をしている。各ツールメーカーでばらばらの確認方法を各社の HP に掲示するよりも検査アプリで何等かの機能でバージョン名とファームウェア名が表示されるのが合理的ではないか。 |
| 事務局 | ○自機工、機工協、機構で3月を目途に検討を進めているところである。 |
| 事務局 | ○スキャンツールメーカーから整備事業者へのコミュニケーションはどうあるべきかということについて、技術連絡会の1つの議題として今後深掘りしていきたい。 |

■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 | ○DTC 照会アプリのアップデートは、プレ運用期間中には夕方から行っていると認識している。本格運用開始後もアップデートによるシステム停止が起り得ると理解しているが、できるだけ整備事業者への影響が少ない日程・時間帯でアップデートを実施いただきたい。特に大型車は休日・夜間を問わず検査を行っているため、アップデートのタイミングは考慮いただきたい。早期にアップデートを行う必要がある場合にも、 |

| | |
|-----|--|
| | 指定整備工場の検査が止まることがないように、サーバー障害等の特例措置を適応していただきたい。 |
| 事務局 | ○本格運用開始後もシステム改修を行う予定のため、システムが停止する時間は発生する。ただし整備工場の業務に支障がないよう、システム停止の時間帯と長さを配慮する予定である。 |
| 事務局 | ○システム停止の時間帯と長さに配慮することを前提としつつ、大型車の整備など深夜の整備作業も念頭に、やむを得ないシステム停止がある場合にも特例措置を適用できるようにしてほしいという要望と理解した。この点、整備事業場の責任範囲外のトラブルには特例措置を適用するという基本的な考え方にも合致すると考えている。検討に時間を要するため、資料7「4. OBD 検査用サーバーに接続できない場合の特例措置の実施要領について」の通達のみ発出が遅れる可能性があることをご理解いただきたい。その他の通達の見送案については今回の OBD 検査準備会合としては確定とするが、OBD 検査プレ運用期間中に意見があればできる限り反映させる。 |

■議題 6 今後の進め方・中長期的課題について

| 発言者 | 発言内容 |
|------|--|
| 自工会 | ○資料8 中長期的課題の特定 DTC 照会アプリと検査用スキャンツールのスマートフォン対応について、Android への対応は進めていると理解しているが、iOS への対応は技術的に難しい点があるのか。 |
| 事務局 | ○iOS 対応も Android と同様に進めていく必要があると認識している。iOS 対応は Apple 側の認証が課題となっているため、解決策を議論していきたい。資料8 中長期的課題に iOS 対応についても追記する。 |
| 自工会 | ○車載式故障診断機を活用した車検のあり方検討会の最終報告書に記載されていた継続検討課題については、OBD 検査を平準化した後にフォローアップ会議等で検討するのか。 |
| 事務局 | ○継続検討課題にも取り組むべきと考える。最終報告書の P.33 以降に記載している課題について引き続き検討したい。 |
| 自工会 | ○合理化の検討の進捗状況について報告したい。DTC の考え方や入力条件等を自工会の総論として統一することは難しいが、大まかな考え方を今後共有できたらと考えている。 |
| 事務局 | ○前回の OBD 検査準備会合でも整理した通り、最終的には合理化の要否を決定する責任は各検査員にあるため、決定する上での参考情報としていただきたい。 |
| JAIA | ○OBD 検査対象車両型式一覧は、OBD 検査本格運用開始後も公表され |

| | |
|-----|---|
| | るのか。公表される場合には、どのような形で公表されるのか。 |
| 事務局 | ○公表は続けるべきと考えているがいかがか。一覧が今後も必要という意見があれば、引き続き定期的にポータルに掲載する形で公表を続けていくことを検討する。 |
| 自工会 | ○OBD 検査対象車両型式を一覧として見られると便利という意見を販売店から聞いている。車検証で確認はできるものの、顧客が車検証を保持していて事前確認が難しいという現状もあるため、現状の形で整理いただけるとありがたい。 |
| 日整連 | ○整備事業者の管理のために必要だと考えているため、当分は公表していただきたい。最終的にはアプリで接続して対象車両を判断するが、参考資料として活用されていると認識している。 |
| 事務局 | ○利便性の観点から必要という意見と理解した。引き続き整理していくこととする。 |
| 事務局 | ○資料4 検査用スキャンツールの型式一覧についてはいかがか。 |
| 日整連 | ○可能であれば継続していただきたい。令和6年10月頃には検査用スキャンツールへの対応予定があるスキャンツールメーカーはすべて対応が完了するのではと思われ、その時点で対応予定がない型式を削除した一覧があればよいのではないか。 |
| 事務局 | ○本格運用開始時点で検査用スキャンツールの型式一覧を最終化し、基本的には本格運用開始時点で最終とする方向で機工協と相談して更新要否を決定する方針とする。その他の課題については9月までの検討状況を踏まえて、今後の議論の要否や頻度を検討する。 |
| 自工会 | ○特定 DTC 照会アプリと検査用スキャンツールの iOS 対応に関する議題があったが、並行して iPad OS の対応も検討していただきたい。 |
| 事務局 | ○持ち帰って検討する。 |
| 事務局 | ○Android 対応を第1優先とし、iPhone iOS 対応を次点とするという議論だったが、優先順位を変更して iPad OS を優先すべきという意見があれば次回以降にいただきたい。 |

(凡例)

自工会: 日本自動車工業会

JAIA: 日本自動車輸入組合

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

軽検協: 軽自動車検査協会

事務局: 国土交通省及び自動車技術総合機構

以上