

—議事概要—

■議題（１） 第５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
事務局	○（機工協、自機工に対し、）検査用スキャンツールは OBD 検査が始まる 10 月に向けて概ね出揃っている状況か。
機工協	○基本的な型式は出揃っていると認識。最初に有線で登録し、のちに無線も可能となるような、プラスアルファの機能を追加したものが多い。
自機工	○同様の認識である。
事務局	○事業者においても資料４から選んで早めに購入し、プレ運用にご参加いただきたい。
事務局	○検査用スキャンツールに関し、日整連や運輸局で、整備工場から何か疑問や不安点などを聞いていればここで共有いただけるとありがたい。
日整連	○特に相談などは承っていない。

■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	○ID 登録等々の伸びが他と比べて遅い関東運輸局・九州運輸局の状況を伺いたい。また、島根自動車整備振興会が指定工場の ID 取得に関し、丁寧な対応を行っている伺っており、その内容についても中国運輸局からご説明いただきたい。
九州運輸局	○特に長崎県が低いため、振興会から ID 未登録事業場へ FAX 送信したのち、振興会と支局から直接電話するなどした結果、今月末現在 80% に届くまでになった。 ○福岡県については、支部ごとの講習会を担当者が分かりやすくかみ砕いて実施しており、引き続き実施することで上昇が期待できる。振興会からの情報では 10 月以降に OBD 検査を行うとの認識はほとんどの事業者が持っているとのことで、実施しないのはごく一部とみられる。去年度時点でスキャンツールが少なかったことで買い控えが相当あり、今年度の補助金などを活用して設置し、同時に登録を行って検査に臨むとの

	考え方があるようだ。 ○大分県については 6/18 に意見交換会・説明会を実施予定である。まだ一部において「OBD って何？」という声もあることから、ID 登録の有無にかかわらず、OBD 検査、OBD 点検・確認、スキャンツールの整備と検査の違い等々について、今一度丁寧な説明が必要と感じている。一部において OSS 申請や記録事務代行と、OBD 検査とを混同している様子が見受けられるため、振興会、局、支局の力を合わせて今一度丁寧な説明を行っていく。
事務局	○説明会の数（資料 5－1 別紙 1）がこれで必要十分であるか改めて振興会と話し合っていたきたい。また、指定工場へのフォローもぜひお願いしたい。
関東運輸局	○先般、各事業場の ID 取得の意向調査をすべく事務連絡を出した。目的は、本当に登録意思のある事業場のデータ出しで、これができれば振興会と協力し、一括申請等々を利用して ID 登録率を上げていく考えである。一方、全く登録の意思がない事業場は、今後の監査についての利用データとして活用しようと考えている。 ○現在、洗い出しを行った神奈川、千葉、茨城で、ID を取得していない事業場は各支局とも大体 200 前後ある状況。 ○機械を買わないと ID 登録できないと思っている事業者がいくつかあるようなので、まず ID 登録とアプリの使用を進めていただくようアナウンスしていきたい。
事務局	○関東管内の研修会・意見交換会の都道府県別の数が大きく異なっているが、この温度差はどのように理解すればよいか。
関東運輸局	○各振興会それぞれの考えもあると思われるが、今後一括申請などを考えているところは事業場の理解も進んでいるものと思われ、こうした（少ない）回数になっているのではないか。
中国運輸局	○中国管内では、ID 登録手続きのチラシを振興会の会報に掲載してもらったり、まだ手続きしていない事業場へ配布したりしている。 ○1つのステップが終わったら次のステップへ、という形で、事業場ごとに繰り返し電話等で振興会が個別にサポートをしている。
事務局	○日整連本部へ事業者から何か困り事などは上がってきているか。
日整連	○多くの事業者では理解が進んでいると思うが、あまり理解されていない事業者は一定数あると思う。こうした事業者は研修会よりも個別の対応になってくと思う。 ○資料 5-1 別紙の説明会の実施状況はおそらく支局や機構と一緒に研修のみと思われ、振興会単体で行うものが加わる点を補足したい。
事務局	○資料 5-2 の最終ページにつけていただいた前回の目標に対し、自工会と

	しての現在の評価はどのように考えているか。
自工会	○率直に言って順調とは言い難く、伸び率としては全国と同じような傾向で右肩上がりには向かわないと思われるので、さらにプラスアルファ何ができるか議論している。
事務局	○伸び悩みのボトルネックのようなもので心当たりはあるか。 ○スキャンツールが買われていないために伸びていない面はあるか。
自工会	○考えられるネックの要因としては、①VCI、②初回アプリ使用時のインストール展開、③後回しの3点が関係すると思う。特に後回しが一番避けたいので、ここを潤沢にフォローしていきたい。 ○元々メーカー純正で使っていたスキャンツールがそのまま使えず、4月以降新たな予算が付いてこれから買う事業者は一定数ある。
事務局	○OBD 検査対象車の大半はディーラーに入ること、プレ運用で明らかになった課題のうち重いものはディーラー関係が多いことから、ぜひ早めにプレ運用を行うようディーラーに伝えてほしい。
自工会	○承知した。NALTEC はじめ各所が改修に動いていることを併せて伝えるなど案内の仕方を工夫し、早期のプレ運用への理解促進に努めたい。

■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

【資料６－１ 関連】

発言者	発言内容
機工協	○Windows10 の IoT エンタープライズバージョンは 2030 年まで Microsoft がサポートすると言っていると聞いたが、その場合はずっと使えると思ってよいのか。
事務局	○初情報なので確認させていただく。（後ほど）詳細も教えてほしい。
自工会	○Windows10 を使わざるを得ない事情もあるので、バージョンアップ後に使えなくなる可能性がある場合は事前に共有してほしい。アップデートのリリース時にも事前情報を頂ければ有難い。
事務局	○Windows のバージョンアップについては、別途開催している OBD 検査システム・検査用スキャンツール技術連絡会で周知ルールなどを定めていくものと認識しており、それが固まればご懸念は解消できると思う。 ○アップデートについては、リリースの 1 週間前にポータルへ掲載したりアプリ上で表示したりしているので、ご対応をお願いしたい。
事務局	○ディーラーにおいて、Windows10 のサポート終了後も当該 OS を使われるケースは考えられるか。 ○アップデートの周知期間は 1 週間あれば十分であるか。

自工会	○パソコンがリースであれば比較的スムーズに入替えが起こるが、買取りだと予算の関係や切替えタイミングがあるので、そのまま使用し続けるケースはあると想定している。 ○1週間の猶予については、プレ運用中は毎日使うわけではないので、試しに使ってみようとしたときに EF909 が出るなどして使えないところが出ることは考えられるが、運用が始まるとほぼ毎日使うので1週間あれば十分と考えている。
事務局	○全部のパソコンを一気に入れ替えるのは事業計画上難しいということは理解。その場合は1台でもいいので Windows11 のパソコンを用意してもらい、何とか保適証だけは切れるようにしておいてほしい。
日整連	○資料2ページの2番と3番で、アップデート時にエラーが発生したときの対応はあくまでも検査のみで、確認は除外との認識でよい。
事務局	○資料には明記していないが、その考えである。
日整連	○すべての Windows10 が Windows11 に無償アップデートできるわけではなく、例えば7から10に上げたものではセキュリティレベルが低く無償アップデートできない。この書き方だと勘違いが起きないか気になる。
事務局	○どのPCがアップデート可能であるかはメーカー又は販売店に聞いていただきたい。行政側では、無償アップデートが可能な期間に、事業者においてできることはやっておいてほしいと周知する。
日整連	○スキャンツールとパソコン間は純正以外のケーブルを使ってもいいと回答を頂いているが、第2回会合の参考資料においてデータリンクコネクタと VCI 間の延長ケーブルに使っては駄目との回答を頂いており、前回と今回で回答がちぐはぐになっているのではないかと。
機工協	○誤解があるようだが、第2回準備会合における議論は VCI と車の間のケーブル、今回は VCI とパソコンの間のケーブルであり、違うケーブルの話である。
日整連	○全ての状況がそろって OBD 検査ないしは確認をしているのに、片方はよくて片方は駄目という理由がよく分からない。
機工協	○ケーブル自体はメーカーが指定しているものと指定していないものがあるということを前提にその話をされていたので、矛盾などの話ではない。
日整連	○指定されているものは純正品以外で動作が保証されないのは分かるが、指定されていないものについては汎用品であれば何を使っても問題ないということではないかと。
機工協	○問題はある。ケーブルの長さが違えば（信号レベルは）変わる。
日整連	○であれば、資料に記載の「制度上純正ケーブル以外のケーブルの使用を

	禁止するものではない」ということと回答が違うと思う。
機工協	○そのため「メーカーに相談してください」と記載されている。
日整連	○そうであれば、車両と VCI 間についてもスキャンツールメーカーに確認すれば使えるとの認識にはならないか。
機工協	○そのような認識ではない。
事務局	○データリンクコネクタと VCI の間は、検査結果に技術的な影響を及ぼす可能性があるとの理解でよい。
機工協	○そのとおりで、認定試験時にメーカーから提供されたケーブルを使って検査をしているので影響はある。 ○汎用品でもそういうものが多いので技術的には可能と思うが、例えば 3m しか使ってはいけないものを 5m や 10m 使ったとしたら信号線の信号レベルは変わるので、使えるかどうかの保証はない。
事務局	○①技術的な保証に関する点、②認定を受けていない機器を使用したとして行政処分の対象になるかという法的な点、の 2 つの論点がある。これらの論点が混在しているようなので、引き取って整理する。 ○データリンクコネクタと VCI の間は検査結果に致命的な影響を及ぼすが、そこから先のパソコンとの通信は汎用品も多く、問題は相対的に起こりづらいと考えられるため、規制の強度が違うことも 1 つの考え方ではないかということが機工協の提案と思料。技術的にどこまで詰めるか、整備工場の負担とのバランスを考えつつ、事務局と機工協、自機工、日整連などと意見交換しながら次回会合の資料を作成する。
自工会	○確かに VCI と車両の間は一定の要件はあると思うが、VCI とパソコン間は USB やブルートゥースなど多種多様なので、そこをあえて線引きしてしまうかは、いかに広くこのツールを使ってもらうかという面との比較ポイントとなるので、その点を整理して議論させていただきたい。
自機工	○VCI とパソコン間のケーブルは、当然長いものは性能が落ちるケースはあると思うので何らかの対応が必要と思うが、具体的にどうすればいいかはまだ考え切れていない。

【資料 6－2 関連】

発言者	発言内容
事務局	○資料 6－2 の理解としては「OBD 検査対象車ではこの問題は起こらない」、「OBD 検査対象外車であっても、機構がシステムを改修し、同様の問題は今後起こらないようにする」でよい。
自工会	○そのとおりである。
事務局	○今回のような問題に関する情報提供は非常にありがたく、プレ運用に参加いただいた認証工場と自工会の詳細な検討・分析、そして機構におけ

	るシステム改修に感謝する。
--	---------------

■議題（５） OBD 検査における検査合理化について

発言者	発言内容
事務局	○資料 7 はあくまで参考資料である。合理化の是非の判断は自動車検査員の責任で行う。資料において検査結果に影響を及ぼさないと記載されている作業以外でも問題のない作業がある一方、「影響あり」と記載のある作業も実は問題がない可能性もある。 ○この資料に記載されているから合理化をしたということは自動車検査員の説明責任としては不十分であり、あくまで参考資料としてご覧いただきたい。運輸局においても本資料に「影響あり」と記載されているから処分ということではなく、自動車検査員の考え方をしっかり聴取し、影響があるか技術的に詰めた上で違反であるか否かを見極めていただきたい。

■議題（６） 第 1 回 OBD 検査システム・検査用スキャンツール技術連絡会

の開催結果について

発言者	発言内容
－	○特になし。

■議題（７） 今後の進め方・中長期的課題について

発言者	発言内容
事務局	○参考資料 1－1 についてはユーザー目線を意識して作成している。ぜひ JAF のご意見を聞きたい。
JAF	○とても見やすい内容。一方で一般ユーザーから見ると OBD 検査で費用がどれくらい跳ね上がるのか不安ではないか少し気になった。
事務局	○費用面は行政側から申し上げることは難しいが、整備工場はツールやパソコンの購入、工数の増加などを適切に加味して料金を設定しており、理不尽な価格にはならないものと思料。もし OBD 検査による費用不安に関する情報があれば教えていただきたい。

(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

JAF: 日本自動車連盟

事務局: 国土交通省及び自動車技術総合機構

以上