

—議事概要—

■議題（１） 第 7 回会合における宿題事項について

発言者	発言内容
—	○特に質疑、意見等なし。

■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	○資料４－１は、車両－VCI 間は認定を受けた延長ケーブル、コネクタ等を使う必要があるとの前回の議論を踏まえて補修品と認定品の情報を追加したものである。今後はニーズが高まると考えられるため、ツールメーカーにおいては整備事業者の声を聞き、ぜひ補修品を販売していただけると有難い。 ○資料４－２でサポート窓口の連絡先アドレスや電話番号が未記載のメーカーにおいては、今後記載していただくよう働きかけてほしい。 ○この２つのリストは今後も定期的に更新し、OBD ポータルサイトなどに掲載していく。
日整連	○ケーブル、コネクタの補修品と認定ケーブルの情報掲載にご対応いただき感謝する。これでだいぶ明確化された。特に意見はない。
機工協	○スキャンツールの販売状況・予定表の更新は、メーカーへの電話確認等を含め事務作業が膨大なこと、準備会合が終われば資料として提出する根拠も消失することから、今回限りとしていただくことを希望する。 ○例えば、型番を当協会のホームページ（HP）に掲載することは型式認証という根拠があってやっている。
日整連	○一覧表の更新はかなりの労力を使われていると思うので、価格など細かいところはなしにして、補修品や延長ケーブルの有無を機工協 HP の認定品一覧に追記いただく形ではどうか。
自工会	○我々も同じ観点で、補修部品の有無など最低限必要な情報のみ、既存の認定品リストの様式を変更して賄えるようであれば有難い。
機工協	○ご意見の趣旨はよく分かるので後ほど協議させていただきたい。
事務局	○最低限追加すべき情報を精査し、機工協の認定品リストに追記いただくようご協力をお願いする。 ○中長期的課題のところと述べるのとおり、今後も暫くは頻度を落としてもこの会合を続けていく予定なのでよろしくをお願いしたい。
自工会	資料４－２の掲載場所は、OBD ポータルサイトでもよいが、機工協の認

	定品リストと一緒に載せた方が確認しやすいのではないか。
事務局	○どこに掲載するか、同じ表に含めるかは別として、機器のリストと同じ場所にあった方がいいと思う。機工協にはぜひご協力をお願いしたい。
機工協	○ご希望はよく分かるので、後ほどご相談させていただきたい。

■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	○10月1日時点でOBD検査が適用される車種と、どのディーラーがまだ1回も使っていないかは全部我々がデータで持っている。もし間に合わないところがあれば保安基準適合証を切らないよう、しっかり注意喚起をお願いしたい。
自工会	○私自身、いちメーカーの立場としても気を付けなければと思っているので、リスクや監査ポイントなどの情報を付け加えつつ入念に説明を行うなどフォローしていきたい。
事務局	○全国の振興会においても、まだ1回もアプリを使用していない事業者のリストはお持ちと思うので十分目配せし、10月以降、処分のないようにしていただきたい。
宮城県自動車整備振興会	○お話のあったリスクについては振興会としてもしっかり対応していく。 ○10月のスタート後、OBD検査対象車の月間の受検台数や、全検査対象車に占める割合などの予測値があればお伺いしたい。
事務局	○当初の入庫台数は特に専門においては少ないと思われるが、平均値の話をする「まだ準備しなくてもいい」というメッセージと捉えられかねないので定性的な説明となっている。本来なら10月1日には全て準備が整っていることが理想だが、スキャンツールの購入時期を見極めたい気持ちも分かるので、プレ運用期間中にしっかり練習し、いつ入庫しても大丈夫なように待機していただくことが指定工場の心構えとして望ましい。
宮城県自動車整備振興会	○状況について理解した。 ○10月1日以降、OBD検査対象車以外であってもOBD確認はできるとの理解でよろしいか。
事務局	○ご理解の通り、OBD確認のルールに従って実施いただければ、OBD検査対象車以外であっても差し支えない。
自工会	○いちメーカーの状況を参考までに共有させていただくと、10、11月頃に入る見込みなのは全国平均で見ても1桁パーセント台と考えられる。都道府県別にみてもバラツキがあり、特に都市部に集中する傾向がある。とはいえ、しっかりとした準備が必要なことには変わらない。

■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	○「OBD 確認の結果を削除できる機能を追加予定」(制度－３)に関連し、「このようなパターンが発生した場合は削除しなければならない」といった方向にもって行く予定はあるか。
事務局	○今のところそこまでは求めないようにしている。
日整連	○停電(制度－８)になると他の検査もできなくなることから、むしろ通信障害の方がメインとなるのではないか。
事務局	○通信障害の場合でも同じ整理となる。
JAIA	○実施者の情報(システム－３)については、自動車検査員の名前が表示されるものと認識しているが、実施した検査員の名前と保安基準適合証等の検査員の名前は一致しないといけないものか。 ○見積もりの段階で OBD 検査を行った場合は期間の制限はない(制度－４)とあるが、ここで検査した者が必ずしも最後の検査をするとは限らないので、こうした場合はどうなるのか。
事務局	○両質問に共通する回答となるが、完成検査を複数人で行うことは制度上認められている。この場合、保安基準適合証に、OBD 検査を実施した検査員を含む複数名の検査員の氏名が記載されている必要がある。
JAIA	○10 月 1 日以降 1 年間は、「プレ運用」という名前がなくなるだけで、輸入車においてどのような OBD 確認、OBD 検査を行っても行政処分の対象とはならないとの認識でよいか。(制度－１)
事務局	○そのとおりである。
JAIA	○OBD 検査対象外の国産車について運用開始後であっても OBD 確認なら OK という扱いと、輸入車についてここで書かれている行政処分の対象外とはどこが違うのか。
事務局	○OBD 検査対象外の国産車に対して OBD 確認を行ってもよいという点については、あくまでも OBD 確認のルールに沿ったもので、例えば自分が点検整備をするつもりのない車に行ったり、事業場外でむやみに行えば行政処分の対象となる。この点が、輸入車においては何をやっても処分しないという点との違いである。
JAIA	○10 月以降に OBD 対象の輸入車を使って OBD 確認を行った場合、現在のプレ運用と同じく「対象車ではない」と表示されるのか。
事務局	○そのとおりである。それらの車両はシステム上ですべて検査対象外とされているため OBD 検査はできない。
JAIA	○「行政処分の対象外とする」旨の事務連絡はいつ頃いただけるか。
事務局	○案は作成済みなので月内には発出できる。

機工協	○振興会のスキャンツール体験会でデータリンクコネクタに VCI コネクタを差しにくい事例があったとのことだが、もう少し具体的な状況を教えていただくことは可能か。メーカーとしてどのような延長ハーネスにしたらいいのか気にしている。
日整連	○VCI 本体が大きいインパネに引っかかって入りにくいという話は聞いている。延長ケーブルのコネクタだけの状態であれば差込めるのではないか。
事務局	○VCI 本体を直差しするタイプで、かつ、大きいものではないか。
機工協	○それでスキャンツールメーカーの準備が大丈夫かは分からないが、とりあえず回答をいただいた旨をメーカーへ報告したい。
事務局	○10 月以降本格運用が始まって使用者が増えてくると思われるので、日整連においてはツールの使いやすさについてアンテナを張っていただき、もし使いづらい等の声があればモニタリング会議でご報告いただきたい。
宮城県自動車整備振興会	○10 月 1 日以降、習熟のために OBD 確認ができるのは、OBD 検査対象外車であっても、自身の整備工場点検整備を行う（行った）車でなくては行けないのか。
事務局	○ご理解のとおりである。

■議題（５） 今後の進め方・中長期的課題について

発言者	発言内容
近畿運輸局	○プレ運用期間中に実施した OBD 確認の判定結果は今後も残るのか。不適合となった履歴が残っていると今後の検査、点検に際して不安なのでリセットしてもらえないかとの意見があった。 ○スキャンツールの補助金の執行状況を教えてほしい。今後の法令研修等の場で共有することでツールの購入促進につながるものと期待される。
事務局	○履歴は今後分析したいので残る。ただしどのような履歴であっても事業者やユーザーの不利益となることはしないと約束する。 ○補助金の執行率は直近で 4～5 割となっており、順調に伸びているため活用したい方は急いでいただきたい。
自工会	○系列販売店のフォローがまだ 100%になっていないため、可能であれば、NALTEC から定期的に頂いている申請状況のデータを 10 月以降も頂けるようお願いできないか。
事務局（機構）	○頻度は下がるかと思うが、引き続き提供できるよう、後ほど個別に協議させていただきたい。
大阪府自動車	○OBD 検査対象車ではない車両において、「不適合」と表示される情報の

車整備振興会	削除は可能か。
事務局 (機構)	○対象車か否かを分けてデータを持っておらず、履歴の一部だけ出すことはシステム上難しいため不可である。
機工協	○スキャンツールの上位互換性やバージョンナンバーについて、各地方運輸局へどのように届け出ればよいか整備工場へ周知されているかとの懸念が会員から聞かれるため、10月までにはしっかり対処してほしい。
事務局	○混乱の原因は、本省としてまだ上位互換のルールを固め切れていないためである。今後は技術連絡会でルールを固め、それを前提とした届出制度の在り方を運輸局、運輸支局に通達することになるが、次の技術連絡会が10月開催で今月中に対応できないため、しばらくは今のルールで届け出ていただき、いずれは簡素化されるようにしていきたいと考えている。
機工協	○スキャンツールメーカーの話では、ツールの構成部品が突如生産中止となる場合が結構多く、現実的にはサポート終了2年前にアナウンスできないことがあり得る点をご了承いただきたいとのことである。
事務局	○一方的に整備工場が不利益を被るのも気の毒なので、詳しくは技術連絡会で議論するが、そこは民民のお金の話も含めて「2年」を基本とした上で、その責任をツールメーカーが一定程度負うような形にしないとルールを決める意味がないと考える。そこをルール化した上でモニタリング会合などの機会を捉えて紹介したいと思う。
自工会	○プレ運用で発生したような課題が本番開始後に発生した場合は、関係者にすぐに連絡し、11月の会合等で対応を決めるといったアクションになるのか。
事務局	○トラブル発生の場合、一義的にはOBDセンターのコールセンターに通報いただければ、政府内や行政内で共有されることになっている。軽い事案はコールセンターが回答し、重い事案は上まで上がってきて判断することになるが、制度や運用に関わるような重大な問題はすぐに機構が国交省へ相談に来ることになっている。大きな制度改正が必要であればモニタリング会合をすぐに開いて議論したいと考えている。
事務局	○OBD検査結果を確認する行政の監査はプレ運用中に一回も行っていないが、今までの記録簿だけ見るような監査ではなく、詳細なデータや各整備工場の準備状況なども全部分かっているのも、特にディーラーにおいては心の準備をよろしく願いたい。
自工会	○今のご指摘を踏まえ、引き続き我々も継続的にフォローしていくこととし、販売店に対しても今後見られる可能性があるポイントを伝えていこうと思う。

事務局	○監査権限は各運輸局、支局にあるのでそれぞれのやり方があり、細かい通達のルールもあるが、まずは検査未実施だけはないようにご留意いただきたい。
日車協連	○今後対象車の台数が増えていくに当たり、優先レーンだけは機会を見てやっていただきたい。さらに台数が増えた場合は、極論ではあるが、例えば確認作業をしていない認証工場においては、その日は予約をできなくして次の日に回すようなことを可能としてほしい。 ○無理を承知でお聞きするが、例えば協同組合の指定工場において会員が確認作業を実施した場合、組合内の別の指定工場での検査が免除されるような取扱いはできないか。
事務局	○OBD 検査対象車と非対象車でコースを分けるという考え方は、現時点で約束はできないが、効率性の観点からアイデアとして排除されているわけではない。OBD 確認をやって検査コースの負担を減らしていただく方が有難い存在であり、この資料ではインセンティブという書き方をしているが、どうすればそのような事業場を増やせるかが中長期的課題と考えている。 ○2つ目の件は責任関係が分からなくなってしまうため不可である。指定工場は保安基準適合証を出す車について全責任を国に代わって負っていただくので、「事前に OBD 確認をやってきたと聞いたのだが」などの言い訳はできない。
日車協連	○指定工場は国の機関ではないのか。
事務局	○厳密には国の機関ではなくて、国から権限を受けた民間の機関である。国の検査官も「原則省略できる」だけであって、検査官がこの車は怪しいと思えば検査する。その責任と権限も全部検査官が自分で負っている。指定工場制度ではそこまでの権限は認めておらず、正しく点検整備して自信を持って保安基準適合証を切れるものだけ検査してもいいというものであり、点検整備を実施していない車両に検査だけやるということは認められていない。その考え方からすると、他事業者が OBD 確認を行った車について、その事業者の言うことを信じて保安基準適合証を出すということは今の制度よりも踏み込んでしまっていることになる。
日車協連	○承知した。
(以下、参考資料 2 について)	
事務局	○2025 年中に特定 DTC 照会アプリのアップデート時の通信先情報の変更を行うので、プレ運用期間中にアップデートがうまくいかなかった、特にディーラー系のシステムは気をつけてほしい。本格運用中にこのトラブルが発生することをとても心配しているので、こういう問題がある

	ということをご出席の自工会の皆様方は特にご理解いただきたい。
自工会	○情報提供いただき有難い。我々だけが理解しても意味がないので自工会メンバーにも共有させていただく。
大阪府自動車整備振興会	○アップデート情報を全事業場のメールアドレス宛に送信する予定はあるか。ポータルサイトに載せるよりは有効的と思うが。
事務局 (機構)	○現時点でその予定はない。メールアドレスは、事業者の申請に関することを申請者に送信するために頂いているもので、一斉送信するという想定はなかった。準備会合でも以前にそういった意見があったので一斉送信機能を検討しているがまだ実現はしていない。引き続き皆様の意見を聞きながら発信方法については将来的な課題としていきたい。
事務局	○一斉送信可能なツールを確立したほうがよいと思う。世の中の公的なシステム、銀行のシステムでも同報メールが届くものは結構あるので、そのような連絡手段は持っておいたほうがよいと思う。

(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

日車協連: 日本自動車車体整備協同組合連合会

JAF: 日本自動車連盟

NTSEL: 交通安全環境研究所

事務局: 国土交通省及び自動車技術総合機構(注) 注:“(機構)”と併記

以上