

資料 2

—議事概要—

■議題（１） 第1回会合における宿題事項について

- 事務局より資料3-1、3-2及び参考資料2について説明した。質疑応答は以下のとおり。

発言者	発言内容
日整連	○資料3-2 最終ページの「2」について、電子保安基準適合証システムではOSS申請だけでなく窓口申請もあるが、窓口申請を選んだ場合でもエラーチェックの対象となるのか。
事務局 (機構)	○資料の記載ぶりはこれまでの要望事項に合わせており、OSS申請だけでなく窓口申請でもチェックの対象となる認識で相違ない。
自工会	○OSS申請とOBD検査システムの連携が可能ならば、今後、APIを限られた範囲へ公開する等により、API連携による記録簿への結果自動入力システムが実現される可能性はあるか。
事務局	○OSS申請とOBD検査システムの連携は、日整連が管理する電子保安基準適合証システムとの一対一対応のつもりでやっている。システム連携をこれ以上上げるとそのコストとリスクの見通しが立たないことから、電子保安基準適合証さえ切れなければそれでよいと考えている。日整連が保有するデータのさらなる民間開放については別の議論となるが、OBD検査システムについては多く広げることを想定していない。
自工会	○考え方はよく理解できた。システム改修時期については、4月の大型アップデート以降のアップデートで反映されるとの認識でよろしいか。
事務局 (機構)	○まだ改修時期は見込めていないが、順次改修の要望を受けているため、優先順位をつけながら対応していく。
自工会	○自工会各社を含め、系列ディーラーにもその旨を展開させていただく。
JAIA	○資料3-2【対応②】について、検査員ではなく認証工場が「OBD確認モード」を使用した場合、注意喚起のポップアップは表示されないとの認識でよろしいか。
事務局 (機構)	○ご認識のとおり、注意喚起のポップアップは「OBD検査モード」、「OBD確認モード」の2つを選択できる指定工場の検査員のみに表示される。「OBD確認モード」のみを選択できる指定工場の検査員を除く工員及び認証工場の工員については、ポップアップを表示すると煩雑になるため表示しない。
事務局	○配色含めインターフェースのデザインは大事だと考えている。機構の案では「OBD確認モード」が橙色になっているが、この色で問題ないだろうか。よく使われる方が誤認しないことが大事だと思うため、意見な

	どあれば伺いたい。
日整連	○色合いは慣れれば大丈夫と思うので、一旦これでやってみてはどうか。
事務局	○承った。(「OBD 検査モード」モードと同じ) 青色でなければよいか。
自工会	○青色、橙色と別々の色となるよう提案されているため、この案のままでよいと思う。仮に変えた場合「なぜこの色にしたのか」といった議論になることを懸念している。指定、認証の看板の色に合わせるなど、理由があれば説明しやすいが。
事務局	○それでは、一旦この案の配色でシステムリリースし、もし何かあればまた議論することとしたい。

■議題（2） OBD 検査の運用状況について

●事務局より資料4及び参考資料1について説明した。質疑応答は以下のとおり。

発言者	発言内容
機工協	○4ページの不適合要件について、エンジンのオンを忘れて不適合となり、すぐに気付いて2回目ですぐいったなど、最初の不適合からほとんど時間をおかずに適合となったものについてはどう扱っているのか。
事務局	○いただいたケースでは「不適合あり1台」でカウントされる。検査不備と思われるデータを取り除くとより詳細な分析が可能と思われるが、手作業で分類せざるを得ないため難しい。安全系の特定DTCについても、分類が可能であれば量的な議論が可能となるが、自動車メーカーによってDTCの名称も異なり、現状ではうまく整理できていない。したがって、漠然としたデータしか示せず申し訳ない。
機工協	○承知した。大変な作業に感謝する。
事務局	○なお、不適合要因については毎週チェックしており、特に、新しくOBD検査の対象となった車種などで初めて見る特定DTCについては、機構の技術職員が1つずつ精査している。
自工会	○自工会内においても、毎週、機構からいただく不適合要因の発生状況について分析している。通信不成立が多く気になっていたが、機構から原因について情報をいただき販社を調べたところ、エンジンをかけずに検査をする事例が発生していることが判明した。周知を徹底し、正しく検査できるようにすることが重要と思う。 ○安全系特定DTCについては、各社で状況が異なるためひとまとめにコメントできないが、概ね資料に記載された内容で認識に相違ない。
事務局	○1つ説明を失念していた。安全系特定DTCの内訳について通信途絶が最も多く見られることについては、車両に搭載されたECUはお互いにコミュニケーションを取っており、ある1つシステムについて通信が途

	切れると繋がっている他のシステム全てから通信途絶のエラーが検出されることから、1つのエラーに対して検出される特定 DTC の数が比例的に多くなるのが特徴である。
自機工	○レディネスコードが立たない事象は軽自動車に多く発生するといった傾向はあるか。レディネスコードなしはバッテリー交換後に起き得るので、アイドリングストップ機能の搭載が多く、車検時にバッテリー交換される可能性の高い軽自動車で多く発生するのではないかと考えた。
事務局	○これまでのところ、レディネスコードが立つ前に OBD 検査を行った事象は大型車のうち特定の車種で起こっている。OBD 検査の基準上、レディネスコードは少なくとも1個立っていればよく、(軽自動車を含む)多くの車では、イグニッション ON (※エンジン始動を意図した発言) にするとすぐにレディネスコードが立つため問題ないが、その特定の車種においてはレディネスコードがより慎重に立つような設計であったため、DTC 消去後すぐの OBD 検査では不適合になることが分かった。
自機工	○VCI に関わる不具合事例はあるか。
事務局	○VCI 自体の機能に問題があったとの報告はないが、VCI がうまく差し込めなかった結果、通信不成立となった例は検査開始当初に頻出した。
自工会	○レディネスコードが立つ条件について補足するが、ガソリン乗用車では排出ガス装置の基準に従いエンジン失火や燃料供給システム不良の判定が必要となるため、エンジン始動により診断が完了となる。つまり、レディネスコードが立つにはイグニッション ON だけでなく、エンジン始動まで必要である。
関東運輸局	○レディネスコードについて整備士や整備工場が関わることがあまりなく、整備工場の方々に話を伺う中で「レディネスコードとは何か?」といった質問もあるので、今のような話も含めて機会を捉えて周知していくこととしている。他の形でも周知されるようにならないか。
事務局	○通常であればレディネスコードについて整備士・整備工場が知る機会はないと思うため、「大型車では DTC 消去後すぐの OBD 検査は上手くいかないことがある」といった内容をご理解いただければよい。レディネスコードが慎重に立つ特定の車種については、日整連の会報誌などにも掲載しているため、よくご覧いただくよう周知いただければと思う。

■議題(3) 報告されている課題について

●事務局より資料5及び参考資料3について説明した。質疑応答は以下のとおり。

発言者	発言内容
自工会	○項番 6 の関連で、指定工場における検査の手順は特に決まりなどある

	か。ディーラーにおいてトラクションコントロール機能が搭載された車両のスピードメーター検査を行う場合、エラーが発生しないよう特殊モードを用いている。これを考慮して検査手順を決めないと、正常な車であるにも関わらず特定 DTC が検出される可能性がある。
日整連	○指定工場での検査の順番は結構バラバラである。検査モードのようなものがあるのであれば、一緒に連携して整備事業者への周知活動を行っていただければありがたい。
事務局	○車の設計によって多様と思うので、例えばスピードメーター検査をする特定 DTC が立つ車種がどれで、それを回避する機能が付いている車種はどれかといった情報を整備事業者へ提供すれば、あとは各事業者が工夫して検査手順などを組めるのではないかと。自工会と日整連で情報を詰めていただくということではいかか。
自工会	○トラクションコントロールが車両に搭載され始めた頃から議論となっており、OBD 検査によって問題が顕在化した形となる。たとえディーラーであっても検査手順はまちまちであり、自動車メーカーによっては、整備マニュアルにおいて、スピードメーター検査を行う際は整備モードや特殊モードに入れるよう案内しており、この読み解きから整理していくものと思った。一度検討させていただきたい。
事務局	○スピードメーター検査以外で、検査途中に特定 DTC が立ち得る検査項目はあるか。
自工会	○恐らくないと思われる。スピードメーター検査にはある程度の時間（10秒程度）を要する等、DTC が検出される条件を満たす可能性が高い。
事務局	○承った。当面はスピードメーター検査に要点を絞り、対策が必要な車種とその方法を精査するという事で、自工会と日整連でご相談いただきたい。
日整連	○項番 9 に関連し、確証はないが、二次元コードの読み取り不良により、誤った初度登録年月を読み出したと思われる事案があった。この事案の場合、車検証の情報と照らし合わせると確認できると思うが、特定 DTC 照会アプリで二次元コード読取りを行った際に、読み取った情報として表示される項目に初度登録年月はない。したがって、特定 DTC 照会アプリにおける二次元コード読取り時の表示項目に初度登録年月を加えてほしい。
事務局	○問題の所在はよく分かった。初度登録年を表示させることについて機構はどう考えるか。
事務局 (機構)	○まず、表示項目については、二次元コード読取り時にそのような間違いは発生しないとの前提により、全ての読取り情報を出さない仕様となっている。

	○いただいた事案については、調査したところ正常に初度登録年月を読み取っていたことを確認したため、何らかの勘違いがあったものと考えている。今のところ、二次元コードから一部の情報を誤って読み出すような事例は把握していない。二次元コードの欠損により全く読み取れないといった事例はあり得るが、何か部分的な情報を誤読する可能性があるかがポイントとなると思う。仮にあるのであれば、改修の必要があると考えられることから、今後の課題としたい。
事務局	○まずは、二次元コードでそのような誤読の可能性があるのか確認する必要があると思う。機構にて二次元コードやそのスキャナを扱う会社にヒアリングし、誤読の可能性について技術的な観点で調査していただきたい。
日整連	○本事案については機構へも情報提供しているため、引き続き調査をお願いしたい。
大阪整備振興会	○項番 11 の関連で、OBD 検査システムにおける ID 申請済整備事業場の一覧表について、令和 6 年 10 月以降は廃止した事業場のデータは国交省から機構に情報提供して削除する形になっていると思うが、いまだに廃止された事業場が掲載されている。日整連にも毎月情報提供しているが、いつ精査していただけるのか。
事務局	○作業の都合上、どうしてもリアルタイムでの反映はできない。一覧表はあくまで振興会が各事業者を指導する上で使っていただくことを想定しているため、廃止された事業場が掲載されていることに気が付かれた場合は、ご自身で消していただく方が早いと思う。廃止事業場の定期的なチェックを行う場合、国のリストを再精査し、機構で ID を突き合わせる手作業が必要となるため、ある時点のリストをベースとしていることにご理解いただきたい。
事務局 (機構)	○もし廃止後数か月残っているようであれば、どこかで情報が抜けていることが考えられる。今まで同様、日整連経由で廃止状況をお伝えいただければ個別対応したい。 ○考えられる原因としては、令和 6 年 10 月以降に廃止された事業場であれば国の規定により情報をいただけるが、令和 6 年 10 月より前に廃止された場合は国からの情報が来ないため、一覧表に残ったままとなる可能性がある。そのような場合は当然想定しており、対応手順を定めているため、日整連経由で情報をいただければ然るべき対応をとる。
自工会	○項番 4 と 9 関連で、備考欄に表示する項目と順番にルールはあるか。
事務局	○内部での機械的なルールはあるが、外部の人に説明できるようなものではない。
自工会	○提案として、電子車検証になる前には券面に記載されていた OBD 検査

	開始年月日を、電子車検証の券面に記載していただくのは可能か。
事務局	○電子車検証化に伴い券面が小さくなり、それに併せて備考欄も狭くなったため、原則券面には書かない方針。「OBD 検査対象」だけは券面に記載されるよう、内部で調整を行った。いただいたご要望については、念のため持ち帰って確認するが、(OBD 検査開始年月日は電子車検証の IC タグに記録されているため、) 基本は IC タグに記録された情報を読みとっていただきたい。
自工会	○項番 1 関連で、課題にある事象は系列ディーラーからも問合せがあったことがある。どの事業者でも起こりうることであるため、このような情報はポータルサイトの Q&A にも掲載いただきたい。
事務局	○掲載した方がよいと思う。機構の考えはいかがか。
事務局 (機構)	○おっしゃるとおりで、こちらは掲載する予定で進めたい。
事務局	○後学のための確認だが、当該不具合が確認されるのは「改」が入った場合のみであり、それ以外では類似の問題は今のところ確認されていないとの理解でよろしいか。
事務局 (機構)	○型式に「改」が付く車両について、二次元コードを読み取った場合のみに起こる可能性のある不具合である。手入力の場合は改造の種別を選択するボタンが表示されるため、問題とはならない。
事務局	○「改」がつかない型式では誤って読み取ることはないのか。
事務局 (機構)	○ない。
事務局	○承知した。ポータルサイトには、「『改』がつく自動車の QR コードを読み取るとエラーになることがある」など、注意の対象を絞って記載すれば事業者も確認しやすい(ため、そのようにしてほしい)。
自工会	○項番 8 について、今後系列ディーラーなどに周知するにあたり、全ての車両について特定 DTC 照会アプリによる OBD 検査対象判定を行う必要はなく、基本的に車検証の情報は正として、OBD 検査対象の記載がなければ OBD 検査の対象ではないと判断してよいとしてよろしいか。
事務局	○ご理解のとおり。車検証を正として制度設計しているため、そのように現場に周知していただいて問題ない。もし万が一さらに記載漏れの車両が確認されても、当然ながら行政の瑕疵にあたるため、その車両について OBD 検査を実施しなかった検査員や事業場を処分することは絶対ではない。
自工会	○系列系ディーラーの指定工場において、不安で全ての車両についてアプリによる対象判定を行っているようなところもあると聞いている。最終的には各工場の判断とはなるが、いただいた考えやスタンスについて

	は、改めて周知していこうと思う。
NTSEL	○項番 11 の関連で、現時点で認証工場の初回アプリ使用率はどの程度か。
事務局 (機構)	○初回アプリ使用率は分からないが、登録率について指定を受けていない認証工場（6 万件超）に限ると、20%程度（1.3 万件）。
NTSEL	○今後その割合が上がっていくとよいとの認識でよろしいか。
事務局	○その認識で差し支えない。無理に OBD 検査システムに登録していただく法的理由はないが、登録していただいた方が認証工場のためにはなると思う。
NTSEL	○承知した。
軽検協	○項番 12 関連だが、検査現場では外国人ユーザーの車検も増えつつあるので、参考資料 3 のチラシの外国語版もご検討いただきたい。
事務局	○確かに外国人の受検は増えている。同じデザインで端的な表記となるような英語版を作成することとしたい。
関東運輸局	○チラシのデザインについて、様々な先進安全機能が例示されているが、自動ブレーキは不要と唱える人もいるなど、受け入れられない人がいると思う。ベーシックな機能であっても現在は電子制御が用いられており、その機能確認を行うことが伝わるようなものがよいと思った。
事務局	○確かに自動ブレーキは不要と唱える人はいるかと思う。電子制御装置全般の検査である旨をお伝えした方がよいと思うが、反映すると現在の紙面では情報量が多くなり窮屈となるので、ユーザー目線で OBD 検査の意義が分かるようなデザインのものを、機会を捉えて作成することも考えたい。
佐賀整備振 興会	○課題にはないが、一部の認証工場において、OBD 確認合格後に検査ラインへ持ち込んだところ、その実績が確認できず OBD 検査の省略がされなかったという事例があった。同種の事例数は把握しているのか。
事務局	○OBD 確認を実施したはずなのに、サーバーに記録が残っていないということでしょうか。
佐賀整備振 興会	○そのとおり。検査ラインの方で省略されず、OBD 検査されたとのことである。
事務局	○承知した。当然ながら、OBD 確認が適切に行われないとサーバーにデータが残らないので実績は分からない。もしあるとすれば、現場での同種のトラブルを機構や軽検協でどの程度把握しているかということだが、このような事例はよく聞くのか。
事務局 (機構)	○今回初めて聞いた。OBD 確認を正しく行えば、OBD 検査用サーバーに実績が必ず残る。ただし、もし実績が残っていたとしても、検査コースにおいて抜き取りを行うことはある。そのため、何か不手際があったのではないかと考える。

事務局	○OBD 確認の実績がサーバーに残っているかは、整備工場のパソコンで後から確認することはできるのではないか。
事務局 (機構)	○検査結果参照システムで見ることができる。
佐賀整備振 興会	○そこまでの確認は取れていない。事業者からの返答待ちである。
事務局	○OBD 検査・確認を行うと結果参照システムで履歴確認ができるので、それを確認してもらえれば懸念されるような漏れはないものとする。 ○制度に慣れていない認証工場が、送ったはずのデータがサーバーに残っていないと誤認したような事例が他にないかは、機構と軽検協へ一度照会してみたい。もし散見されるようであれば、認証工場への周知方法等を強化する必要がある。
事務局 (機構)	○補足すると、OBD 確認後 6 日以上経つと無効になるが、5 日以内でも省略にならなかった場合、一定の確率で抜き取られた、OBD 確認の際に VIN が不一致だった、或いは非認定スキャンツールを使用したという理由が考えられる。(なお、VIN の不一致及び非認定スキャンツールの使用については、アプリの画面で確認できる。) ○現場の検査官は、OBD サーバーから当該車両を検査が必要との応答を受け取るだけでその理由までは分からないため、検査コースにおいてどのようなやりとりがあったのか定かではないが、「検査が必要との応答があったので検査する」との回答だったのではないかと。 ○適正に OBD 確認を行ったにもかかわらずサーバーに結果が残っていない事例はあり得ないため、もし同様の事例が続くのであれば、持ち込み前に検査結果参照システムで記録を確認いただきたい。
佐賀整備振 興会	○5 日以内であり不正なスキャンツールでもないことは確かである。もし同様の事案の件数を把握されていたら、本当のところはどうか精査できるのではないかと意図である。
事務局	○機構の説明のとおり、現場の検査官は OBD サーバーからの検査指示の理由は分からないので、提起されているような「登録したはずなのに登録されていなかった」といったデータは取れない。 ○我々がすべきは、OBD 確認を行っても何台かに 1 台は抜き取り検査対象となる旨を認証工場にしっかり周知することと感じた。
佐賀整備振 興会	○システムに投資したのになぜ?といった懸念が広まると我々としても OBD 検査システムに登録するよう周知しづらいため、抜き打ちで検査する必要がある旨、説明いただければ認証工場も納得できるだろう。
事務局	○ご懸念について理解した。「OBD 確認を行えば原則 OBD 検査はない」という説明が強く通り過ぎてしまった可能性があるため、抜き打ちで検

	査される可能性があることをもう少し丁寧に説明すべきと認識した。
佐賀整備振興会	○承知した。

■議題（４） OBD 検査システム・検査用スキャンツール技術連絡会の報告

●事務局より資料 6 について説明した。質疑応答は以下のとおり。

発言者	発言内容
自工会	○検査用スキャンツールの改善措置について、届出を行うだけでなく実際に指定整備工場で使用している検査用スキャンツールにバージョン変更が反映される必要があると考えられるが、そのオペレーションなど何か検討されていることはあるか。
事務局	○技術連絡会の方で機工協への申請手続を整理してところであり、そこで了解を得られる限りにおいて、指定工場のツールをどうアップデートするか、どのようなスケジュールで行うかについては各ツールメーカーの責任と判断に委ねられる。
自工会	○この措置でバージョンが変わった場合は、指定工場における検査機器の変更届出も必要か。
事務局	○それは不要である。

■議題（５） 削除機能の追加と関連通達の改正（案）について

●事務局より資料 7 及び参考資料 4 について説明した。質疑応答は以下のとおり。

発言者	発言内容
自工会	○確認モードの履歴は消せるとのことだが、検査モードの方はどうか。
事務局	○検査モードについても同様である。
自工会	○そうであれば、逆に誤って正しい検査結果を消してしまった場合、検査未実施のような状態となり、既に該当車両が在庫済である、あるいは保安基準適合証を気がつかず切ってしまうような事態が懸念されるため、検査モードの履歴を消す際はかなり留意するようなアナウンスが必要と思う。
事務局	○削除機能はあくまで便利機能であり、仮に不要なデータが残っていたとしても処分対象とはならないため、間違ったら必ず消すようにといった指導までしてもらう必要はない。 ○今回この通達で書くのは持ち込み検査の場合であり、指定工場が OBD 検査モードの履歴を入れて持ち込んだ後に、もし自事業場の管理から離れる場合は消してほしいといった限定的なルールである。

自工会	○承知した。
事務局 (機構)	○補足すると、今回想定している削除機能が使われるケースは車両間違いの場合と、今回の通達に反映する、見積りは行ったが結局入庫しなかったような場合に、その結果が持ち込み検査で使われてしまうことを防ぐ場合である。 ○単に OBD 検査をやり直したものの、何度もやったものは削除不要であり、また、削除画面においてその旨が表示されるようになっている。さらに、削除する際はその理由の入力を必須としている。これらの仕様により、削除すべきでない結果を誤って削除してしまう事例は防げると考えている。
自工会	○実際に削除する場合の車両検索について、車台番号を入力して当該車両だけ表示される方式となるのか、それとも当該事業場で行った全車両の履歴の中から選ぶ方式となるのか。
事務局 (機構)	○削除は各 OBD 検査結果の詳細情報の画面から行う。車台番号や事業場単位等いずれかの方法で検索した上で、検索結果から個車を選択すると詳細画面に行くので、削除すべき検査結果なのかをよく内容を確認してから削除していただくといった流れになる。
自工会	○よく理解できた。

■議題（6） 中長期的課題と対応状況について

事務局より資料8について説明した。質疑応答は以下のとおり。

発言者	発言内容
事務局	○中長期課題とは異なるが、4月ほどの組織も人事異動が多くある季節だと思う。運輸局含め担当者におかれては、後任の方に引継ぎをしっかりと行い、困ったときはOBD検査ポータルを確認するよう指導していただきたい。
関東運輸局	○10月から始まる輸入車のOBD検査に向け、輸入車を含む様々な車種を扱う専門工場からは、セキュリティ面や検査ツールの対応等に関する懸念から十分な事前準備を依頼されているので、この準備について検討いただきたい。
事務局	○OBD検査については、検査対象の輸入車全ての通信成立性が確保されていることを確認しているので、専門工場においても検査は必ずできる。ただし、その後の整備については整備用スキャンツールの能力などに依存するため別問題となるが、OBD検査については安心である旨お伝えしてほしい。
自工会	○議題(3)で質疑応答のあったスピードメーター検査で特定 DTC が出て

	しまう件については、型式ごとに整理するのは難しく、また今後も出続ける話であるため、それを踏まえた注意喚起やアナウンスをしていく流れになると想定。各メーカーの整備マニュアルにも記載されているため、整備事業者にはそこを理解いただきつつ、型式を逐一調べないと分からないということがないよう、考え方の整理を日整連とともに検討し、周知していく所存である。
事務局	○マニュアルに書いてあれば整備士は分かることと思うので、整備工場としてどのような対応が推奨されるかについて日整連を含めて整理していただくようお願いする。
NTSEL	○制度関係の2点目について、「OBD 検査対象装置の拡充で令和6年度内に検討、結論」と書かれているが、何か具体的なものはあるのか。
事務局	○年度内に詳細を提示できず申し訳ない。現在検討中であり、次回モニタリング会合では提示できると思う。現在の対象装置は平成30年頃の検討会で合意されたADAS系中心のものであるが、バックソナーやバックカメラ等、その後のUN規則の採用等により保安基準で規定されているものの、OBD検査の対象として整備できていないものがあるため、追加していく予定である。 ○メーカーの負担とならないよう十分なリードタイムを取る予定だが、基本的な考え方としてが、自動運転系等の装置のうち従来の車検手法では機能確認をすることができず、平成30年以降に保安基準で整備されたようなものを順次入れていくことを検討している。

(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

NTSEL: 交通安全環境研究所

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(注) 注:“(機構)”と併記

以上