

第3回 OBD 検査モニタリング会合 —議事概要—

■議事（１） 第２回会合等における宿題事項

（資料３－１ 第２回モニタリング会合宿題事項等への対応 関連質疑）

発言者	発言内容
（項番３関係）	
自工会	○電子保安基準適合証システムと OBD 検査システムとの連携はいつ頃になりそうか。販売店からの期待も高いため改修の規模感が知りたい。
事務局 （機構）	○調整段階であり具体的な時期は言いづらいが、感覚としてはなるべく早いうちに、来年度にも連携できればと考えている。
事務局	○日整連と協議しながら最速で実施できるよう取り組んでいる。
（項番５関係）	
自工会	○アップデートエラーで検査後に特例番号を受領にする場合について、コールセンターの対応時間を踏まえると各整備工場で起こりうると思う。この場合における必要な対応等を資料に記載した方がよいのでは。
事務局	○検査後に受領する場合の実際の流れや記録物は今すぐに確認できないため、後ほど確認して資料に反映し、差替えたものを HP に掲載する。
自工会	○特例措置についてディーラーから問合せがある中で、こうした特殊な例について補足してほしいとのコメントがあった。是非お願いしたい。 ○記録表や連絡票の類は、現場の負担軽減の観点から、PDF に加え Word の書式も同時掲載していただけると助かる。サンプルデータが欲しいとの問合せもかなりあった。
事務局	○特例番号を検査後に受領した場合の対応については、この説明資料に書き切れないため、詳細ページへリンクを貼り、様式類もそこへ掲載するなどの方法が考えられる。宿題とさせていただきたい。
自工会	○細かいことで恐縮だがぜひよろしくお願いしたい。
事務局	○とても大事なことと思う。数は多くないものの特例番号の申請は毎月何件かあるので、現場が困らないようしっかり対応していきたい。
自工会	○我々も系列販売店等の問合せに対してこれらの資料を使いながら説明している。今後も資料作成に当たり情報共有させていただきたい。
（項番１２関係）	
大阪整振	○英語版のチラシのデータをいただけないか。
事務局	○国交省 HP に PDF を掲載しているのでそれをダウンロード願いたい。

(資料3-2 スピードメーター検査時の留意点 関連質疑)

発言者	発言内容
事務局	○スピードメーター検査では、検査モードに入っていれば特定 DTC は立たないとの理解でよろしいか。
自工会	○現場での作業状況が不明のため言い切りは難しいが、特定 DTC が立つ可能性は極めて低い。
事務局	○整備工場やユーザーは、検査モードに入れるのが必要であることについて把握しているのか。
日整連	○こうした機能や対応の必要性は従前からあり整備工場は知っているものと思うが、今回の OBD 検査でまたクローズアップされてきているので、本資料を活用し、今一度周知を図っていきたい。
事務局 (機構)	○全ての車種・検査場でできているわけではないが、検査台数の多い事務所で特によく来る車種については案内している場合がある。
軽検協	○当会としても全ての車種で案内できてはいないと思う。
事務局	○恐らく OBD 検査が始まる前からあった問題と思うので整備工場はだいたい知っているものと思う。機構・軽検協の検査コースにおいては、もしトラブルがあった場合には、この資料を参考にユーザーに周知いただきたい。
JAF	○(機構・軽検協の検査コースで主に採用されている) マルチテスターの場合は影響ないか。
自工会	○技術的には影響ない可能性もあるが、テスターの種類や車両の駆動方式によって対応が異なると整備事業者が混乱すると思われるため、安全担保の観点から全て検査モードに設定していただきたい。
JAF	○承知した。 ○もう1点、トラクションコントロールを解除するスイッチは車両に漏れなく付いているのか。
自工会	○当該スイッチは検査のためのものではなく、各社の設計によるが、付いている車が多いと思われる。 ○恐らく機構・軽検協の検査場では検査の手順を踏まえて起こりにくく不合格となるケースは少ないと思われるが、整備事業者においては事業者ごとにオペレーションが異なるところ一律にするのは難しいことにご理解いただきつつ、引き続き日整連と協力して市場への案内方法を検討したい。

■議事（2） OBD 検査の運用状況

発言者	発言内容
機工協	○資料4、4ページの補足について、ECU 電源異常による通信不成立について、電圧不足を原因として発生しているのでは。
事務局	○その可能性はあると思うが、全部ではないと思う。 ○登録車が大分増えてきたが、現場から何か声は上がってきていないか。
自工会	○検査前に専用、純正スキャンツールでオールダイアグを見て、何かしらダイアグがあれば消してみるといったオペレーションを行うところが多いので、今のところ不適合率に関する声は上がってきていない。 ○OBD 検査対象・非対象車が混在し、確認に気を遣うとの声は聞かれる。
事務局	○日整連はどうか。年度末の繁忙や登録者の増加による困りごとなど。
日整連	○当会には特に話は来ていない。
事務局	○運輸局や振興会では特にないか。
—	(特になし)

■議事（3） 報告されている課題

発言者	発言内容
(項番5関係)	
自工会	○未然防止策については色々な声が現場から上がってきている。新たに改善アイデアが上がってくるかもしれないので、8月のアップデート以降の様子を見ながら本会合メンバーを通じて議論させていただきたい。
事務局	○OBD 検査用システムについては不断の見直しを行うこととしているため、日整連や自工会を通じて寄せられる現場からの提案は大変有難い。場合によっては機構のシステム改修の優先度を上げて対応するので、この枠組みを通じて今後もぜひご提案をいただきたい。 ○OBD 検査後に直せない問題が顕在化しており、この10月から輸入車のOBD 検査が開始されることで、その声が広がる可能性がある。自動車整備技術の高度化検討会において、専業であっても不合格車両を直せるような整備環境（専用スキャンツールの提供環境や汎用スキャンツールの抜本的な機能拡充）について議論しているので今後注力したい。
(項番11、12関係)	
機工協	○項番11の型式認定の一覧の見やすさについては、今後事務局と相談しながら決めていきたい。 ○項番12のエクセルファイルの掲載については問題発生への懸念もあるため、内容の改変はあくまで作業者の責任において行ってほしい。

事務局	○OBD 検査対象型式についても要望が多かったことからエクセルファイルを公開しているが、今のところ大きな問題はなく、そこはご理解いただけるのではないかと。 ○機工協が公表している「型式認定一覧」はツールの認定の有効性を判断する唯一の大事なものであるため、分かりやすさとともに厳格さも非常に重要であることから、どこまで両立できるかという観点はあるが、機工協にはご尽力いただきたい。
-----	---

■議事（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

発言者	発言内容
機工協	○参考資料 6 の別紙 2 については、これに合わせた形で型式認定の実施要領などを改正する必要があるか検討中であり、改正の仕方や別紙 2 の表現の仕方などの細かい点は引き続きご相談させていただきたい。 ○OBD 検査が適切に実施できない旨の公表については、機工協内でも所定の時間を要し、今のところ 5 営業日程度が必要だと考えている。
事務局	○上位互換の考え方も含め、ツールメーカー、機工協、機構、整備事業者が混乱しないように実施要領の書きぶりをご相談させていただく。
日整連	○検査用スキャンツールが認定を外れた場合について、DTC 照会アプリの非認定メッセージ送出に 3 週間程度かかるとのことだが、指定工場が気づかずに検査してしまう可能性もあるため、メール送信など、なるべくリアルタイムに近い形での周知を検討していただきたい。 ○認定を外れた後に指定工場が当該スキャンツールで OBD 検査を実施した場合について、基本的には当該工場には非がないため行政処分の対象としないほしい。 ○新しい検査用スキャンツールがすぐに入手できないことも考えられるため、一定期間、特例措置を設けることも検討してほしい。
事務局	○いずれも大変大事など指摘と思う。OBD 検査システムへの反映にかかる期間を短くすることは現実的に難しいと思うので、このような緊急事態が起こった場合は一斉メールの送信、ポータルへの表示、特定 DTC アプリへの表示などの方法で、できる限りの周知を行うよう機構へ要望する。 ○当該状況において、行政処分は当然行わないことになると思うが、特例措置が整理されていなければ再検査をお願いすることになると思う。 ○特例措置が整理できればその対象は検討の余地があるので、「ただし書き」が発生した場合の機構も含めた行政側の対応については宿題とさせていただき、次回以降の資料で整理してご説明させていただく。
自機工	○ツールメーカーとしてはどうしても緊急アップデートが必要な事態が

	予想されるため、今後とも国交省、機構、機工協と相談しながら、ユーザーにとってよりよい制度となるよう取組んでいくのでよろしくお願いしたい。
事務局	○理想的には上位互換がしっかり整理され、認定品を所持する整備工場は取消しが発生しない限り認定一覧を見なくても大丈夫といった世界観を目指して議論しているので、もう少しお待ちいただきたい。

■議事（５） OBD 検査対象装置の拡充

発言者	発言内容
交通研	○対象装置の拡充が決まるプロセスを教えてください。
事務局	○車両基準・国際課にて保安基準全般を取り扱っており、国際規則が策定されると整備課に照会が来る。整備課では検査現場が困らないか検討した上で必要性を判断する。 ○原則 ADAS 系は OBD 検査対象となるが、例えば今回除外されたものにバックカメラがある。これは後付けのものが多く、自動車メーカーでは後付けされたものについての特定 DTC を出せないため、OBD 検査になじまないとの判断である。
交通研	○対象装置の拡充については国交省 HP 等で報道発表されるのか。
事務局	○保安基準策定のプロセスとして、車両基準・国際課において、基準を作るタイミングで有識者が入った車両安全対策検討会で議論し、関係者への意見照会やパブリックコメントも行っており透明性を確保している。
JAIA	○新たに追加される 3 つの装置以外に「直前直左右確認装置」も含まれるのではないか。
事務局	○今月公布の告示にはまだ含まれない。理由は、これもユーザー数は多いが後付けの可能性が高く、検査現場での混乱が想定されることから現段階では対象としないこととしたものである。 ○OBD 検査は万能ではなく、自動車メーカーから特定 DTC が提供されるスキームから外れるものはどうしても対応できない。できるところから適用対象を増やし、総数としての車の安全性を高めていきたいとの思いである。どんなにいい基準であっても検査現場で混乱を生じさせるようなものは入れないというのが我々の考え方である。
JAF	○参考資料 1 の一覧は、どの装置が OBD 検査対象として適用されているのか見極めることはできるのか。
事務局	○現状この表で見極めることはできないので表の形を変えていく必要があると思う。実際、9 番から 11 番の対象車はまだないので、令和 8 年 9 月以降にニューモデルが出てきた際は別表となる可能性はある。

JAF	○1つの表の中に混在するのではなく、表自体を変えていくのか。
事務局	○1つの表の中で丸を付けていく方法もあるが、厚さが増してしまうので分けてもいいかと思う。

■議事（6） 令和7年度スキャンツール補助

発言者	発言内容
自工会	○補助金について色々ご配慮いただき有難い。メーカー系ディーラーの中には予算枠を決めてしまったところもあると思うが、こうした情報は引き続き展開させていただきたい。
事務局	○認証工場においても OBD 確認が広がると有難いので、全国の振興会においても意欲・関心のある認証工場へ周知願いたい。 ○スキャンツールメーカーも補助金の周知にご協力いただけないか。例えば自機工や機工協の HP に何か掲載していただくことは可能か。
機工協	○HP への掲載は恐らく大丈夫かと思うが少し検討させてほしい。
自機工	○バナーを貼るなどの方法ならば喜んで協力させていただく。
事務局	○ご協力に感謝する。後ほど自機工、機工協と個別に相談させていただく。

■議事（7） 中長期的課題と対応状況

発言者	発言内容
事務局	○輸入車の OBD 検査開始に向けて、何か懸念等あるか。
—	(特になし)

■その他資料、全体を通じた質疑

発言者	発言内容
(参考資料8関係)	
事務局	○Windows10 をお使いの方は、補助金を活用するなどして是非 Windows11 にしていただきたい。
(システム対応について)	
事務局	○OBD 検査システム、特定 DTC 照会アプリを含め、皆様からのご意見を伺って新しいもの・使いやすいものになっている最中である。まだ OBD 検査の本格運用開始から1年と経っていない過渡期であるため、ご意見をいただければ一つ一つ真摯に対応している。これからもご要望等をいただきたい。
(OBD 検査の成果について)	
交通研	○検査の運用については順調とのことだが、OBD 検査の本来目指してい

	る方向と考えられる、ADAS 系の目に見えない故障の検知といった目的としても狙い通りに運用できていると理解してよろしいか。
事務局	○安全系 DTC による不適合がある程度検知されていることを踏まえると、特定 DTC が検出されるような故障が車検の機会を捉えて修理されるといった政策目的は達成できているものと考えられる。 ○逆に、当初は意図せず通信不成立などそれ以外の不適合が多く出ていたが、現在はそれらが（整備事業者の習熟等により）減少していく過程と捉えている。

(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

JAF: 日本自動車連盟

交通研: 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