

第6回 OBD 検査モニタリング会合 — 議事概要 —

■ 議事（1） 第5回会合等における宿題事項

発言者	発言内容
事務局	○（資料3「第5回モニタリング会合宿題事項等への対応」について説明）
—	（質疑等はなかった。）

■ 議事（2） OBD 検査の運用状況

発言者	発言内容
事務局	○（資料4「OBD 検査の運用状況」について説明）
自工会	○個人的な感覚として、OBD 検査省略台数の割合が7%というのは低い印象を受けるが、もし目標値があれば教えていただきたい。
事務局	○目標値はないが、検査コースのより円滑な運用を考えると、この割合をさらに上げていく必要がある。 ○まずは認証工場に対し OBD 検査システムへの登録を促進し、OBD 確認ができる環境を整え、事前の OBD 確認により検査コースに持ち込んだ際に OBD 検査が原則省略されるメリットを享受いただけるように進めていきたい。 ○ぜひ皆様にも、傘下会員に対し機会あるごとに理解を促すなど、ご協力いただきたい。
自工会	○承知した。自工会としても、OBD 検査省略台数の割合が上がるよう尽力していきたい。
事務局	○よろしく願いたい。
JAIA	○事前の OBD 確認により検査コースでの待ち時間がどれだけ短縮されるかなど具体的なメリット、また、せっかく事前に OBD 確認を実施したにもかかわらず検査コースで検査が省略されない割合や注意点などを出せば、より効率よく訴求できるのではないか。
事務局	○検査コースでの待ち時間については、1～2コースしか設置されていない所も多くある中、事前の OBD 確認の実施有無によって検査コースを分ける等により、現時点では直ちに大きな差を設けられる状況にない。 ○また、サンプリング率は決して高くはないが、事前の OBD 確認時に使用した検査用スキャンツールが適切なバージョンでないために、検査コースで省略されない方が一定数いることから、どうすれば省略されるようになるかをしっかりご理解いただき、実際に省略される場面を経験いただけさ

	<p>えすれば、メリット（従前と比べてどれだけ楽になったか）を実感いただけるかと思う。</p> <p>○したがって、まずは理解を促進していきたいと考えており、どうすれば認証工場にご理解いただけるか国も機構も真剣に議論している最中なので、まとめ次第、理解促進を後押しするものとして順次お示ししていきたい。</p>
JAlA	○承知した。
事務局	○勝手案ではあるが、傘下会員への周知に当たり、都道府県ごとなど細かな単位に区切って分析することで、地域ごとの理解促進向上を図るのはいかがか。
自工会	○現在の OBD 検査省略台数の割合を踏まえると、現時点ではあまり詳細なデータは出さず、各自で協力を促す程度のスタンスでいいのではないか。
事務局	○承知した。引き続き、現在の形でモニタリングを続ける形を取りたい。
日整連	<p>○当初、OBD 確認は基本的に事業者の判断に任せるスタンスであったかと思う。OBD 確認の実施率を上げるならば、まずは方針転換が必要ではないか。</p> <p>○また、何か目立ったメリットがないと伸ばすことはできないと思うので、検査ラインの分離などの差別化をぜひご検討いただきたい。</p>
事務局	<p>○検査コースの差別化については、従前より議論・検討を進めているが、現時点では困難である。よって、OBD 確認の実施率を上げるにあたっては、これまでの方針（ご協力いただける方にご協力いただく）を変えるものではない。</p> <p>○今後、OBD 検査を行う項目が増えていく等により、検査コースでの OBD 検査省略の有無で明確に差が生じるような状況が明らかになってきた場合には、方針転換も含めて説明していきたい。</p>
自機工	○機構の OBD 検査の「不具合あり」率が他の倍ぐらいあるのはなぜか。何か傾向的に課題があるものか。
事務局	○機構に持ち込まれる車両は比較的大型車、輸入車が多く、それらの車両は他と比較して設定されている DTC が複雑又は多いものの割合が高く、これが数字として反映されているもので、機構における OBD 検査に課題があるものではないと現時点では分析している。
自機工	○検査する車両に依存しているものと理解した。

■議事（3） 報告されている課題

発言者	発言内容
事務局	○（資料5「報告されている課題」について説明）
（資料5 項番1 関連）	

第7回 OBD 検査モニタリング会合 (R8.6.24)

日整連	<ul style="list-style-type: none"> ○メール認証にも有効期限を設けられると思うが、これが切れた場合の再発行を容易にできるようにしていただけるとありがたい。 ○今までクライアント証明書方式を使用していた整備工場ではメール認証への移行が必要になるため、なるべく早めの周知をお願いしたい。
事務局 (機構)	<ul style="list-style-type: none"> ○(参考資料3「特定 DTC 照会アプリのアップデート予定について」について説明) ○メール認証への移行は令和9年2月を予定しているが、令和8年8月から準備期間を設けて段階的に移行することとしており、その間に周知を図っていきたい。 ○メール認証の有効期限については、現場負担を考慮し、一度メール認証を行うと一定期間は再度メール認証が必要ない形を想定している。一定期間が経過した場合や、違うアカウントやパソコンでアクセスする場合は再度認証コードの入力が必要となるが、メールアドレスの再登録等の手続は不要である。コード入力1か月ごとぐらいの頻度で発生するとご認識いただきたい。
日整連	<ul style="list-style-type: none"> ○メール認証への移行後について、クライアント証明書の初期設定が不要となること、認証の頻度は検査ごとではなく一定期間ごとになるとのこと、安心した。
(資料5 項番4 関連)	
日整連	<ul style="list-style-type: none"> ○これは OBD 検査の通信だけの話か、それとも(先進安全技術の動作に影響を及ぼすような)車両の通信にまで異常を来す可能性があるのか。もし後者であれば、指定整備の際、(そのような可能性のある装置が取り付けられていれば)保安基準不適合と判断せざるを得ないので、はっきりさせておきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ○現時点では、問題が発生した自動車のメーカーと協力し、OBD 検査が正しくできるのみ検証したものであり、それ以外の調査はしていない。今後追加的に確認することはあり得るが、OBD 検査とは違う観点となるため、どういう形でお伝えできるかなど決まったものがあるわけではない。
日整連	<ul style="list-style-type: none"> ○指定整備上、保安基準不適合となる可能性のある装置を検査時に外して検査後にまた戻すということは、せっかく検査した自動車を保安基準不適合の状態に戻してしまう可能性があり、かなり危険な行為であると認識している。 ○そのような装置の取付け可否が確定しなければ、指定工場が判断に困ることとなるため、難しいとは思いますがはっきりしていただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ○ご要望について承知した。現時点では、はっきりできるか含め方向性をお答えすることはできないが、確認する。
日整連	<ul style="list-style-type: none"> ○機構の検査コースでどのような運用をするかだけでも、後ほどで結構なの

	で教えていただけるとありがたい。
JAlA	○本事例でアイコンがぐるぐる回って進まない状態と、Android 版を使って EV 車の確認を行う際に通信時間を要する場合（※参考資料 3（3）「特定 DTC 照会アプリ【Android】の差分対応」参照）とでは、何らかのメッセージが出るなど特定 DTC 照会アプリの挙動に違いはあるのか。
事務局	○本事例では説明した事象が 30 分ほど続いて中断できなかつたと聞かすが、EV に関してはタイムアウトエラーが表示されるよう設定されている。 ○これを踏まえると、本事例はかなり特殊であったようだ。
JAlA	○OBD 検査がなかなか終わらない場合は、車両側を疑ったほうがよいと理解した。
(資料 5 項番 5 関連)	
自工会	○資料の書きぶりを踏まえると、検査用スキャンツールが物理的に接続できない状況にあると思うが、「適切な助言」がどのようなものかわからない。入庫したときに検査用スキャンツールが使えなかった場合の対応をある程度決めていたほうがいいのではないか。
事務局	○検査用スキャンツールを接続することは可能である。PIN 配列が通常と異なるため、検査用スキャンツールを接続したうえでその指示に従っていただくというシンプルなものである。
自工会	○PIN 配列が異なるものに検査用スキャンツールを接続した結果、壊れるような心配はないのか。
事務局	○各自動車メーカーと接続確認を行い、警告灯判定を行う必要がある旨を届出いただいている。（したがって、問題ない。）もし懸念がある場合は、その車が検査対象になる前に早めに機構にご相談いただくとトラブルを回避できるのでありがたい。
自工会	○承知した。
JAlA	○PIN 配列が通常と異なるということは、車両と検査用スキャンツールとが通信できない状態であると思う。この状態と、差し込み不良等により通信不成立によって OBD 検査不適合となる場合とで、検査用スキャンツール側からするとその違いが分からないのではないか。 ○PIN 配列は、（検査用スキャンツールの接続ではなく、）車両受付時の入力情報から判断し、警告灯判定を行うよう指示が出るのではないのか。
事務局	○あらかじめ届け出いただいた自動車について警告灯判定の指示が出る場合と、通信不成立で不適合となる場合とではアプリの挙動が異なる。前者はあらかじめ届出に基づき警告灯判定の指示を出すこととなるが、後者は通信が成立しないことによって不適合要件に該当するために不適合の結果を返すこととなる。念のため機構に確認したい。
事務局	○その理解でよい。

(機構)	○補足すると、PIN 配置の影響を受けるのは安全系装置のみで、排ガス系装置については基準どおりに読み取りができるので、PIN 配置が通常と異なる自動車であっても通信成立性は確認している。
JAIA	○よく理解できた。

■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
事務局	○(資料6「第8回OBD検査システム・検査用スキャンツール技術連絡会(結果概要)」について説明)
—	(質疑等はなかった。)

■議事(5) 検査用スキャンツール型式認定取消し時の特例措置

発言者	発言内容
事務局	○(資料7「検査用スキャンツールの型式認定取消に係る取扱細則について(案)」について説明)
機工協	○この措置は、機工協が取扱規則に従って型式認定を取り消したスキャンツールに対し、機構が型式ごとに特例措置の適用が可能な機器を適用するという2段階になっているとの理解でよろしいか。
事務局	○ご認識のとおり、まずは機工協の取決めに従って型式認定の取消しを行っていただき、そのうち十分な周知期間が設けられていないものについて、機構が特例措置の適用が可能な機器として認めることとなる。例えば、サービス終了により型式認定が取り消されるものは、大体1~2年前に取消日が分かっている十分な周知期間があるため機構としては認定を行わないが、不具合等によって機工協が認定を取消す判断を行ったものの周知期間の短いものに関しては、機構が認定を行うこととなる。
機工協	○いずれにせよ2段階になっているということで、機工協から機構に対してそのような情報共有を行うとの理解でよろしいか。
事務局	○その理解で差し支えない。
機工協	○承知した。
事務局	○具体的な通達案を鋭意作成中であり、でき次第意見照会させていただく。 ○今のうちに方針を変更すべき点などご指摘いただければ、あらかじめ通達案に反映しておきたい。
JAIA	○資料7中※2に関する確認だが、この特例措置の場合は、スキャンツールをつなぐことなくテルテールの確認のみで適合しているかどうかを判断してよいとの理解でよろしいか。

事務局	○ご認識のとおりである。特例措置は通信障害や電力障害などを第一に想定したもので、スキャンツールをつないだところで OBD 検査システムと通信できない状態のため、検査員等の判断において特定措置を適用し、テールを確認して適合と判断していただくといった流れになる。
JAIA	○承知した。
NTSEL	○「型式認定取消しとなった検査用スキャンツールで機構が認めるもの」とあるが、機構は何を認めるのか。
事務局	○資料7中「方針(案)」1点目のとおり、型式認定が取り消されるまでに十分な周知期間が設けられず、買換えまでに時間を要するために OBD 検査ができない恐れがある場合、機構が当該ツールを特例措置が適用可能なものとして認定を行う。
NTSEL	○機構が行うのは特例認定機器として認めるということか。
事務局	○ご認識のとおりである。
NTSEL	○「型式認定を取消すのを認める」ように聞こえたが、そうではないと理解した。
事務局	○誤認させる内容となっており申し訳ない。
事務局	○今回は(特例措置を実際に適用するまでに)関わる関係者が多く、①スキャンツールの型式認定・取消しの権限を有する機工協、②特例認定機器への該当性を判断する機構、③特例認定機器について備え付け義務を満たしているかを確認する運輸局といった、3者の権限を整理し、分かりやすく通達に落とししていくようにしたい。

■議事(6) Windows10 搭載端末への特例措置適用除外

発言者	発言内容
事務局	○(資料8「Windows10 搭載端末への特例措置適用に係る整理について(案)」について説明)
日整連	○資料8中「(参考) Windows10 搭載端末に対する特例措置の適用可否」の中で特例認定機器も×になっているが、これはあまり Windows の OS バージョンとは関係なく、スキャンツール側の都合により認定取消しされたのであれば○とすべきではないか。
事務局	○長い周知期間をかけて Windows11 へのアップデートへの周知を行っていることから、Windows10 を引き続き使用している場合は機構が特例措置を認める機器に該当しないと考え、令和9年4月1日から適用対象外となることを明示するものである。
日整連	○承知した。ということは、周知期間の有無に関わらず、いずれの認定取消機器も特例措置に関しては×となるのか。

事務局	○ご認識のとおりである。
日整連	○周知期間なしで認定取消しされる場合があるので、Windows11 一択、乗り換えてくださいという話か。
事務局	○Windows10 のリスク等を考慮すると Windows11 一択にさせていただくことはやむを得ない状況と考えており、趣旨をご理解いただきたい。
日整連	○承知した。

■議事（7） OBD 検査対象装置の拡充

発言者	発言内容
事務局	○（資料9「OBD 検査対象装置の拡充について」について説明）
JAIA	○輸入車の場合、OBD 検査対象装置への ELKS の追加（適用開始）は1年遅れと考えてよろしいか。
事務局	○資料9中「※2」に記したとおり、輸入車に関してはこれまでの装置と同様、表に記載した年月よりも1年後に適用や検査開始となる。
JAIA	○承知した。

■議事（8） 自動車の設計等に起因する OBD 検査不具合への対応

発言者	発言内容
事務局	○（資料10「自動車の設計等に起因する OBD 検査未完了への対応について」について説明）
機工協	○検査の未完了の原因がスキャンツールではなく車側にある事例もあったということなので、現場での問題の切り分けが速やかにできるよう、できる限り迅速に周知していただくことをお願いしたい。
事務局	○本件は、たまたま対象車の OBD 開始日より前の確認で車側に一定の改善余地があることが分かった事例だが、引き続き周知は早めに行っていきたいと考えている。
自工会	○ここでの対応とは、仮に車両設計等により OBD 検査が完了しない事象が発生した場合の検査場や整備工場における周知方法や、恒久措置への切替えタイミングなどの取扱いを定めるという理解でよろしいか。
事務局	○ご指摘のとおりで、タイミングに関しては市場措置の特性上 100%確定させてからできるかといった議論もあろうかと思うので、そこも含めて今後たたき台を作る中で調整させていただきたい。
自工会	○内容等については OBD 検査モニタリング会合等で案をご提示いただいて確認するような形か。
事務局	○本会合は今後回数を減らす方向を考えているため、関係の方々への相談方

	法等も含めて検討し、また皆様にご相談させていただきたい。
自工会	○承知した。

■議事（9） 中長期的課題と対応状況

発言者	発言内容
事務局	○（資料 11「中長期的課題と対応（案）」について説明）
自工会	○車両の対象型式や検査対象装置の増加に伴い、今後対象データがさらに増加する状況であるが、システム上の課題は今のところ出ていないとの認識でよろしいか。
事務局	○現時点で明確に課題化されているものではなく、特定 DTC に関しても特段の意見は寄せられていないが、今後のシステム設計に対する具体的な意見、要望等があればお寄せいただき、それらを踏まえた定期的なシステム更新に努めたい。
自工会	○承知した。

■議事（10） 今後の開催方針等

発言者	発言内容
軽検協	○開催回数が減っても、中長期的課題にある OBD 確認のインセンティブの検討や省略可能な検査といった取組が後退しないような形で運営していただきたい。
事務局	○各種課題に対してはモニタリング会合でしっかり議論することに加え、何か問題があれば解決策のたたき台を作って会合に報告するなど、回数を減らしたために何かが滞ることがないようにオペレーションをしっかりとやっていきたい。
軽検協	○ぜひよろしくお願ひしたい。
事務局	○補足だが、大きな制度改正を行うなど必要性が生じた場合には臨時的にモニタリング会合を開催させていただくのでよろしくお願ひしたい。

■その他質疑等

発言者	発言内容
大整備	（注：当日機材の不調により質疑がかなわなかったため、後日のやりとりを記載） ○今回は傍聴者についてチャット機能が無効となっていたため、次回よりチャットでの質問も対応願ひたい。 ○また、質問ではなく要望となるが、令和 7 年 6 月 13 日に国土交通省の D

	<p>Xビジョンが策定され、今後、行政手続等を通じて得た「データ」を徹底的に活用する観点から、政策立案へのデータ活用や、オープンデータ化によりデータを国民の皆さまに還元してオープンイノベーションにつなげていくことなど、国土交通省におけるDX施策推進の羅針盤となるビジョンとして推進されているところだが、国土交通省の特定整備事業での届け出をすることで、OBD検査用ポータルの実業場情報等の登録管理等を一元化できるようにシステムの改修も念頭に入れて、今後推進を強化していただきたい。</p>
事務局	<p>○まず、web形式におけるチャット機能については、次回から傍聴者についても有効となるよう対応する。</p> <p>○次に、いただいたご要望については、今後、申請者の利便性向上も踏まえつつ、自動車整備業界との連携を一層強化しながら、行政サービスのデジタル化を推進していく所存。</p> <p>○併せて、引き続き、各種ご意見を踏まえ、OBD検査システムの利便性向上にも努めてまいります。</p>

(凡例)

自工会：日本自動車工業会	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
JAIA：日本自動車輸入組合	軽検協：軽自動車検査協会
NTSEL：交通安全環境研究所	大整振：大阪府自動車整備振興会
事務局：国土交通省及び自動車技術総合機構※	※：“(機構)”と併記

以上